

طرق الحج الملايوي والصيني بين صفحات التاريخ وخطوط الجغرافيا

طارق عبد السلام لعجال*

ملخص

شكّل توغّل الإسلام في شرق وجنوب شرق آسيا نقطة تحول تاريخية في التاريخ السياسي والثقافي والاقتصادي لعموم تلك المناطق، تجلّت هذه التحولات في جملة من مجالات الحياة العامة، ولعل من بينها حركة المرور البرية والبحرية من وإلى تلك المناطق والتي تأثرت بشكل كبير بميلاد نوع جديد من الرحلة؛ وهو الرحلة إلى الحج بعد قرون من سيطرة التجارة على عصب تلك الطرق، ولم تلبث هذه الطرق أن باتت أهم رافد من روافد الحج عبر التاريخ نظرا لعوامل بشرية كانت تتحكم في هذه الظاهرة. في هذه الورقة نحاول ملزمة ما ندر في هذا الموضوع لوضع صورة تاريخية جغرافية عن هذه الطرق التي اشتهرت باسم " طرق الحج الآسيوي " محاولين عرض صورة عن علاقات المنطقة بالبلاد العربية قبل الإسلام، وكذا فرعي طريق الحج البري والبحري معرجين على الابعاد الحضارية التي كانت تنضج بها هذه الطرق.

مقدمة

شكلت دروب الحج حلقة من حلقات البزوغ الحضاري للإسلام حين بات اتباعه في كل أصقاع العالم يقصدون مكة المكرمة في رحلات سجلها التاريخ وسجل ما

• كان هو محاضر في قسم التاريخ و الحضارة الإسلامية , أكاديمية الدراسات الإسلامية بجامعة ملايا.

صاحبها من مشاق ومخاطر استجابة لنداء الروح التي تهفو إلى رؤية بيت الله والقرب من الحبيب المصطفى، وقد نشأت هذه الدروب تحت الحاجة الملحة التي بات توسع العالم الإسلامي يفرضها على الدول والممالك التي بدورها سارعت إلى العناية بوفود الحج وتعظيم قدره نظرا لما يصبغه هذا الدور عليها من الشرعية والقبول.

ولعل من أهم تلك الطرق التي شهدتها التاريخ الإسلامي؛ طريق الحج الآسيوي ونقصد بهذا الطريق الطريق الذي يربط أقصى شرق آسيا وجنوب شرقها بالجزيرة العربية تحريرا للكلام وفصلا للتشابه في التسميات إذ ان اثنين من أشهر طرق الحج هما آسيويان أيضا درب العراق ودرب الشام.

ونظرا لضبابية موضوع طرق الحج الهندي والصيني والملايوي في مقابل الجلاء الذي ميز الطرق الأخرى نتيجة الكتب الكثيرة التي أرخت لها ومجدها، فإننا سنحاول في هذه الورقة للممة ما ورد في الموضوع من مادة علمية على قلتها وتبعثرها لنحاول رسم إطار تاريخي لتطور هذه الطرق في إطار جغرافيا الأمنكة التي انطلقت منها والتي اجتازتها. محاولين التمييز بين انواع هذه الطرق ومسالكها والأخطار التي كانت تعترى السير فيها.

تاريخ العلاقات بين شرق وجنوب شرق آسيا مع البلاد العربية

ربطت العلاقات التجارية القوية بين أنحاء القارة الآسيوية المتناثرة الأطراف، فمنذ القدم وإلى عهود تعود إلى ما قبل الميلاد كانت الحركة بين أقصى شرق ووسط آسيا

وبين أقصى غربها تشهد حراكا تجاريا نشيطا عبر العديد من الطرق التي شقتها حاجة الإنسان إلى البقاء وروح التبادل والتدافع التي فطر الله الناس عليها، وقد تنوعت تلك الطرق وتعددت مسالكها بشكل كان يخضع بشكل تام للمعطيات الأمنية التي كانت العامل الأهم في حركة الإنسان في تلك العصور.

لقد اشتهرت في تاريخ العلاقات العربية بالشرق الأقصى طرق عدة تنوعت على قسميها البحرية والبرية ولعل شهرة طريق الحرير تجاوزت الآفاق وبددت تلك الحواجز الدينية والعرقية بين الشعوب والأمم، وقد افتتحت الصين طريق الحرير لتقوية تبادلهما التجاري البري مع جنوب آسيا والبلاد العربية وأوربا وشمال إفريقيا والذي اشتهر في العصر الحديث بطريق الحرير بسبب أهمية الحرير على هذا الطريق فقد كان السلعة الأهم والأبرز من الواردات الصينية إلى الغرب عبر هذا الطريق. وقد اكتشف علماء الآثار أن طريق الحرير تشكل أساسا في عهد أسرة هان الصينية في القرن الأول قبل الميلاد وتفرع منذ بدايته إلى فرعين، اتجه الفرع الشمالي إلى سمرقند واوزبكستان وإيران غربا حتى مدينة الاسكندرية المصرية مروراً بانطاكيا في الشام. أما الجنوبي فقد مرّ بباكستان وكابول الأفغانية حتى رأس الخليج العربي، ويمكن الوصول منه إلى الاسكندرية و روما عبر الطريق البحري¹. وهو ما فتح الباب أمام التواصل التجاري وحتى الثقافي بين البلاد العربية والصين عبر السلع التي كانت تتكدس في الحيرة التي كانت تحت النفوذ الفارسي وانطاكيا التي كانت تحت الحكم البيزنطي وللتين كان العرب يقصدونهما في رحلاتهم التجارية المشهورة قبل الإسلام².

¹See: Irene M. Franck and David M. Brownstone. **The Silk Road: A History**, USA, Facts on File Publication, 1986, P 267.

² انظر: أعمال الندوة الدولية المنعقدة في مسقط عمان سنة 1990، حول طرق الحرير تحت إشراف اليونسكو.



طريق الحرير في القرن الأول للميلاد

على أن هذا الطريق لم يكن الوحيد في ربط الجزيرة العربية بأقصى شرق آسيا فقد ظهر منذ القدم النشاط البحري الذي عبّ به المحيط الهندي رابطا كافة الجزر والبلدان المطلة على المحيط الهندي ببعضها البعض، ومع تغير الخارطة السياسية والاقتصادية في أوروبا وآسيا بعد القرن التاسع الميلادي، وخاصة تقدم تكنولوجيا الملاحة برز دور النقل البحري في التبادل التجاري وبدأ طريق الحرير في الازمحلال خصوصا مع بدايات الاضطرابات التي بدأت تشهدها المناطق الوسطى الجنوبية في آسيا مع ظهور الدولة المغولية في شمال الهند، وجملة الاضطرابات التي صاحبت ظهورها؛ إضافة إلى ظهور الصفويين في ما سمي فيما بعد بإيران والتي قامت على مبدأ المناصب والعداء لأهم قوة في العالم حينها والتي كانت تسيطر على قلب العالم الإسلامي وهي الدولة العثمانية، فقد عمل الصفويون على عرقلة حركة التجارة التي كانت تمد الدولة العثمانية بحاجياتها، مما

ساهم في اضمحلال طريق الحرير البري وخصوصا المسالك الجنوبية منه بشكل دراماتيكي³.

أما على الصعيد الصيني فقد كان الصينيون يجوبون مياه المحيط الهندي منذ العصور القديمة السابقة للميلاد، ومنذ عهد أسرة تانغ (618-907م) صار طريق الملاحة في بحر الصين الجنوبي ابتداءً من مدينة كانتون ممراً رسمياً، ومكثفاً للتجارة الدولية فقد كانت سفن الصينيين تقوم برحلات طويلة فيما بين الموانئ الصينية وموانئ الهند الغربية، وهي المهمة التي تولاهما العرب في الشق الغربي من المحيط الهندي، فقد كانت سفنهم تبحر من موانئ الخليج العربي وساحل اليمن إلى موانئ الهند الغربية وإلى ساحل جنوب الهند حيث يلتقون هناك بالتجار الصينيين ويحصلون منهم ومن التجار الهنود على بضائع الصين والهند ويبيعونهم بضائع الجزيرة العربية التي كان من أهمها البخور والعطور والنحاس واللبان واللؤلؤ، وبوصول البضائع الصينية والهندية إلى موانئ الجزيرة العربية كان التجار العرب ينقلونها على متن سفنهم وعلى ظهور قوافلهم عبر شبكة من الطرق البرية والبحرية إلى بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين والشام ومصر وساحل الحبشة وأوروبا. وبالتالي لعبوا دور ما يسمى بتجارة الترنزيت بين أقصى غرب العالم القديم وبين أقصى شرقه⁴. وقد تعددت الطرق البحرية التي تربط بين الطرفين ويتحدث المروزي وهو من أهل القرن الثاني عشر متحدثاً عن الطريق الذي يسلكه العرب في تجارتهم إلى الصين " فأما الطريق من الصين من جانب البحر فأول مرفأ من البحر إليه بلد يقال له لوقير ثم مدينة خانفو وهي أعظم من لوقير وهو مرفأ أعظم وبها نهر الماء عذب كبير يخترق

انظر: شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة العربية، الكويت، عالم المعرفة، 1991،

³ ص 87-107.

⁴ شوقي عبد القوي، المرجع نفسه، ص 117.

البلد وعليه جسور وعلى احد جانبيه أسواق التجار الغريباء وعلى جانبه الآخر أسواق أهل المدينة وأكثر من يقصدهم من التجار الفرس والعرب⁵.

وعبر هذه الطرق البرية والبحرية امتطت التيارات الفكرية والدينية ظهور الجمال والخييل وركبت ظهور السفن لتمارس سنة الانتشار والامتداد بين شعوب العالم، وهو الأمر الذي سهل على الإسلام توغله السريع في أواسط وشرق آسيا إذا كانت الرؤية واضحة وجغرافية المكان متوفرة للفتحين والتجار الدعاة نظرا لخبرة القرون التي مارس فيها العرب الحركة على تلك الطرق، فلم تمضي عقود من الزمن حتى طرق الإسلام أبواب الصين عندما وصل المسلمون إلى الصين في بداية العقد الثالث الهجري 21هـ في عهد الخليفة عثمان بن عفان⁶، كما استوطن رسميا في أراكان - في بورما حاليا- في عهد الخليفة العباسي هارون الرشيد في القرن السابع الميلادي⁷.

ولم تكن العلاقات التجارية قد ربطت بين الصين والهند وبين البلاد العربية فحسب بل تعدتها إلى كافة الشعوب التي استوطنت على أطراف المحيط الهندي بشكل عام ومنها الشعوب الملايوية التي كانت تمتد ديموغرافيا على المساحة الجغرافية التي كانت تمر عليها التجارة العربية وبالتالي بات احتكاك العرب بهم أمراً حتمياً خصوصاً مع تزايد أهمية مضيق ملاقا بعد جملة من الاضطرابات التي كانت تهرز هدوء خطوط

⁵ المروزي، شرف الزمان طاهر، أبواب الصين والترك والهند، لندن، الجمعية الملكية الآسيوية، 1942م، ص 10.

⁶ فيصل السامر، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، بغداد، منشورات وزارة الإعلام، 1977، ص 112.

⁷ انظر: علوي بن طاهر الحداد، المدخل إلى تاريخ الإسلام في الشرق الأقصى، تح: محمد ضياء شهاب، جدة، عالم المعرفة، ط 1، 1985. ص ص 188 - 191.

وطرق التجارة فقد حدث أن انقطعت خطوط التجارة ابتداء من سنة 266هـ / 879م نتيجة الثورة في الصين بقيادة هوانج تشو، والتي انطلقت من مدينة كانتون العصب المهم في التبادل التجاري الإسلامي الصيني أعقبها تغير في سياسة الصين تجاه التجار الأجانب، وأغلقت موانئها. فلجأ بعضهم إلى جزيرة الملايو حيث رحب الملايويين بهم وأمدوهم بالتسهيلات⁸، ويؤرخ المسعودي لهذا الإنقطاع حين يحكي أخبار تاجر من سمرقند خرج من بلاده ومعه متاع كثير حتى انتهى إلى العراق فحمل من جهازه وانحدر إلى البصرة وركب البحر حتى وصل إلى عمان وركب إلى بلاد كلاه التي تقع في منتصف الطريق بين الصين والبلاد العربية أين تبادل سلعه مع التجار الصينيين، يقول المسعودي " وإليها - يقصد كلاه - تنتهي مراكب الإسلام من السيرافين والعمانيين في هذا الوقت فيجتمعون مع من يرد من أرض الصين في مركبهم وقد كانوا في بدء الزمان بخلاف ذلك وذلك أن مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف من ساحل فارس وساحل البحرين والأبله والبصرة"⁹

ويعد هذا الإنقطاع في الحركة التجارية من المحطات المهمة في تاريخ الإسلام في تلك المنطقة فقد انطلق حينها رسمياً التماس بين الشعوب الملايوية والإسلام، وهو الأمر الذي مكّن فيما بعد للرحالة التجار العرب وخصوصاً الحضارمة من استهداف هذه المنطقة بجملة من الرحلات بقصد الاستيطان وممارسة نشاطاتهم

⁸ شوقي عبد القوي، المرجع السابق، ص 87.

⁹ المسعودي أبو الحسن علي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، باريس، المطبعة الامبراطورية، 1861، ج 1، ص 241.

التجارية من هناك مما أدى إلى بداية التسرّب السلس للإسلام إلى العالم الملايوي. وتدل الشواهد التاريخية على ثبوت قدم الإسلام بشكل رسمي هناك مع حلول القرن السابع الهجري، إذ يتوفر أثرٌ حجري لإحدى المقابر في المتحف القومي بجاكرتا وعليه نقوش باللغة العربية، تسجل لوفاة أول حاكم مسلم في سومطرة الشمالية وقد توفي سنة 696هـ / 1297م وقد كان مقره في مدينة باساي ووردت تسميته في الأثر الحجري بلقب الملك الصالح، وقد لعبت ولاية آتشيه دورا بارزا في التجارة الخارجية والاتصالات الثقافية¹⁰. كما أن إغلاق أسرة منج لجميع موانئ الصين ثانية في القرن الثامن الهجري الرابع عشر الميلادي ساهم بشكل فعال في تقوي الصلات العربية الملايوية حتى صارت هذه البلاد جزءا متينا من العالم الإسلامي ساهمت فيما بعد وبقوة في ما ظهر بعد الإسلام بما يعرف برحلات الحج¹¹.

- طريق الحج الآسيوي البري

تعددت السبل والطرق التي انتهجها الحجاج للوصول إلى البلاد التي تعلقت بها قلوبهم وتشوقت أبصارهم إلى رؤية معالمها وتلمس بركاتها، وقد عملت الظروف السياسية والاقتصادية فعلها في هذه الحركة. وخلال تتبعنا لحركة الحج الآسيوي من الجهة التاريخية والمسالك الجغرافية التي انتهجتها كنا نقف على العديد من نقاط التداخل والتلاحم بين وجوه النشاط البشري، وكذا على تقلبات عديدة في هذه

¹⁰ محمد ضياء شهاب و عبد الله بن نوح، الإسلام في اندونيسيا، جدة، دار السعودية، 1977. ص

¹¹ شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي، ص 195.

الطرق تكاد تحمي الفواصل بين أهداف ومقاصد تلك الرحلات، وقصدي بهذا أن أسبقية التجارة وعمومها على طول أشهر السنة غطى الكثير من التفاصيل عن طرق الحج نظرا لكون الرحالة والجغرافيين الذي نقلوا إلينا تفاصيل تلك المناطق وطرقها صاحبوا في الأغلب قوافل للتجار أو كان بعضهم من التجار أساسا، ويمكننا القول في هذا المقام أن طرق الحج من شرق آسيا وجنوب شرقها لم تشهد ذلك التغير اللوجستيكي كالذي فرضته فريضة الحج على قلب الجزيرة العربية حين عمد الخلفاء والولاة إلى شق طرق ومسالك جديدة وتعبيدها وحفر الآبار عليها وبناء المنشآت والخانات والإقامات عليها حرصا على تسهيل رحلة الحج للحجاج القادمين من العراق والشام وتركيا ومصر وشمال إفريقيا وغيرها. وهو أمر لم تشهده طرق الحج من الصين والعالم الملايو والهند مثلا لكونها ورثت طرقا قديمة تضرب أعماقها فيما قبل الميلاذ كانت الدول القديمة والحضارات التي تعاقبت على تلك المنطقة قد انشأتها تقوية للأواصر بينها وتسهيلا لحركة التبادل التجاري بين أسواقها، ولعل هذا الزعم يصدق بشكل تام على طريقي الحج الآسيوي البري والبحري على حد سواء.¹²

لكن الوضع في القسم الشرقي الأدنى من آسيا يختلف بشكل واضح لعدة عوامل ومؤثرات لعل أقواها غياب الكيانات السياسية الإسلامية الموحدة؛ كالتى ظهرت في العراق والشام ومصر والتي من شأنها أن تقوم على تأمين طرق الحج والعناية برحلاته كمهمة من مهام الدولة الرسمية، إذ أن السفر في تلك الأزمنة، وما يعتره من

¹² المقريري، الخطط والآثار، القاهرة، دار الإحياء، 1973، ص 213.

صعوبات ومشاق، وما يكتنفه من أخطار يستدعي أن تصحبه زعامة سياسية دينية هي إمارة الركب، ويستدعي كذلك أن تسير قوافله الضخمة على طرق معينة معروفة تتسع لها وتتوافر على مساراتها المنازل والاستراحات والخانات التي تستوعب تلك الآلاف المؤلفة من الناس من أمتعتهم ودوابهم. وباستثناء الدولة المغولية التي قامت في الهند فإننا لا نكاد نعثر على دولة قامت في تلك الانحاء اعتبرت العناية بالحج مهمة من مهامها. لذلك اتسمت رحلات الحج بالطابع الفردي لا المؤسسي إذ كان المسلمون من تلك الانحاء يقصدون الحج في شكل رحلات فردية وجماعية بتنظيم ذاتي.

ونظرا لما ذكرنا بات أمر تتبع طرق التجارة أمرا حتميا لكل من ينوي زيارة البقاع المقدسة لانعدام أي بديل عن ذلك، ومن هنا تولّد التداخل الذي أشرنا إليه بين طرق الحج وطرق التجارة والتماهي بينهما بشكل لا يمكننا البتة الكلام عن قوافل الحجاج دون الكلام عن قوافل التجار وحركة التجارة. فمنذ القرن الثاني للهجرة باتت أواسط آسيا منطلقاً من منطلقات الرحلة للحج، ولم يقتصر الإسلام عليها فحسب بل تعداها شاقا طريقه شرقا وشمالا إلى غرب وأواسط الصين حتى باتت كشغار الصينية أرضا إسلامية صرفة وامتدت العلاقات بينها وبين قلب العالم الإسلامي عبر سمرقند¹³ ولئن لم تتوفر لدينا بيانات تاريخية كافية على حركة الحجيج بداية من ذلك التاريخ، إلا أن بديهيات الربط بين الاخبار التاريخية المتناثرة وحقائق الإسلام الذي يعتبر الحج ركنه الخامس يضعنا أمام حتمية وجود حركة حجيج من تلك المناطق في القرون الأولى للإسلام، خصوصا إذا اصطحبنا المشاعر الدينية

¹³ ياقوت الحموي، معجم البلدان، بيروت، دار الفكر، ج3، 54.

القوية التي تستحكم بالمسلمين الجدد والذين لا يتصور تخلف أجيال عديدة منهم على أداء هذه الفريضة، وهي مسألة لا زالت تنتظر حقها من البحث والتمحيص.

إلا أن هناك حقيقة تاريخية يجب التنويه لها وهي أن طريق الحرير لم يكن مسلكا واحدا ينطلق من الصين ليربطها بحواضر العالم القديم على شواطئ المتوسط بل تشكّل من جملة مسالك وطرق كانت كلها تنطلق من الصين لتتجه إلى وجهات متعددة، وقد اشتهر من فروعه هذه فرعين شمالي وجنوبي. يمر الفرع الشمالي انطلاقا من الصين ومروا بالحدود الشمالية لآسيا الوسطى وصولا إلى مناطق البلغار كيبشتاك في جورجيا الحالية، وعبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم، وحتى البحر الأسود، وبحر مرمرة، والبلقان ووصولا إلى النبدقية. أما الفرع الجنوبي فقد كان يمر في البلاد العربية على انطاكية شمال بلاد الشام، وبعض مدن العراق ثم يمر ببجبال زغروس إلى همدان ومرو وبلخ وسمرقند وكشغار ثم يجتاز الطريق بلاد سريس أو سكاى التي تسمى الآن تركستان في الشمال الغربي للصين حيث كانت أسواق الحرير إلا أن الطريق يستمر نازلا نحو الجنوب متوغلا في الأراضي الصينية نحو هسيان فو أين يتم إنتاج الحرير¹⁴.

ومن الثابت في التاريخ ما لعباه هاذين الفرعين من حراك ثقافي غزير خصوصا في القرن الرابع والخامس الهجري حين كان السلاجقة يفرضون سلطتهم على كافة تلك الأرجاء وقد شهدت المنطقة في عهدهم أوج فترة عطائها الفكري والثقافي، مما يعطينا صورة عن حركة الحج التي صاحبت في أغلب الحالات التي دونها التاريخ رحلات لطلب العلم والتزود بالمعرفة بين أرجاء العالم الإسلامي. إلا أن هذه الحركة

¹⁴ نقولا زيادة، الجغرافية والرحلات عند العرب، لبنان، دار الكتاب اللبناني، 1987، ص 216.

التجارية والثقافية اضطربت على هذا الطريق في القرن الثامن نتيجة غارات التبتيين على واحات الطريق في الشمال، وما لبث أن عاد إليه استقراره في القرنين التاسع والعاشر بعد اعتناق التبتيين للبوذية¹⁵.

كانت الطريق الرابطة للصين بقلب العالم الإسلامي طريقا عامرة بالحراك الاقتصادي والبشري والثقافي فعلى طول الطريق انطلاقا من كاشغر ومرورا بسمرقند وبلخ ومرو وهمدان راح النشاط البشري بشتى تفرعاته وأشكاله يتنامى وراحت تتقابل المؤثرات المختلفة كي تنصهر فيما بعد في مدن الواحات الفارسية، وهي عبارة عن جزر عمرانية معرضة على الدوام لغارات الطورانيين لذا أقيم حولها أسوار يصل طول محيطها لعدة مئات من الكيلومترات لحماية المدينة وكل الواحة بما في ذلك المزروعات كما في بخارى وسمرقند ودريند في العصر الساساني. وكان يقف إلى جانب هذه المدن والتحصينات مراكز أخرى أقامها المسلمون في مشارف آسيا الوسطى الشرقية والشمالية لحماية الثغور الإسلامية والاعتماد عليها في العمليات اللوجيستكية للجيوش الإسلامية التي كانت تحول وتصل في تلك المنطقة¹⁶، وقد اشتهرت في التاريخ الإسلامي بالرباطات التي ابتدأت نشاطها من بعد عسكري جهادي بحث ثم ما لبثت من مرور الزمن أن باتت زوايا ومراكز للعلم ومراكز لإرسال الدعاة خلال سهول آسيا الوسطى وهو أمر يوقفنا على مدى الترابط بين طرق التجارة وطرق الحج في هذه المناطق كما أشرنا سلفا، كما يعطينا نظرة تحتاج إلى تعميق عن صيرورة رحلات الحج في ظل الزخم الإسلامي الذي كان يستحكم

موريس لومبارد، الجغرافية التاريخية للعالم الإسلامي خلال القرون الأربعة الأولى، دار الفكر، بيروت، 1998، ط1،

ص68¹⁵

¹⁶ موريس لومبارد، المرجع نفسه، ص 70.

على طول تلك الطريق¹⁷. ولعلنا لا نبتعد عن المنهج العلمي إذا قررنا أن حالة الأمن والاستقرار التي فرضتها تلك المراكز العسكرية والعلمية الإسلامية ساهمت في تأمين رحلة الحج برا بشكل كبير كما أنها وقّرت التسهيلات اللازمة لصيرورتها في أحسن حال من إقامات وخانات وأسواق وآبار مياه وغيرها من المرافق المسهّلة لرحلات الحجاج والتجار، وحسبنا أن نتصفح رحلة من الرحلات لنقرأ عن هذه المنازل وما تحتضن من منشآت ومكتبات ومدارس، و أمكنة استقبال ومراكز تحمي الحجاج وعابري السبيل من عناصر الشغب والنهب وتضمن أمنهم وراحتهم وتوفر لهم وسائل الراحة لاتمام الطريق إلى مكة المكرمة والحواضر الإسلامية الأخرى ثم العودة¹⁸. وهو ما شجّع المسلمين في تلك المناطق على الرحلة للحج فقد شاهد ذلك ابن جبير وهو من رحالة القرن السادس حين عاين وسافر مع الحجاج العراقيين وحكى عن كثرة الحجيج المتوافدين من آواسط آسيا وشرقها ومما قال: " وبهذه المحلة العراقية بين ما نضم إليها من الخراسانية والمواصله وسائر الآفاق من الواصلين صحبة أمير الحج العراقي جمع لا يحصى عده الا الله تعالى"¹⁹

و تذكر مصادر التاريخ أن حتى حجاج الهند الذين لم تعرف بلادهم أي طريق إلى البلاد العربية سوى الطرق البحرية بات العديد منهم يسافر برا نظرا لأمن الطريق فكانوا يصلون مكة برا من ايران والعراق قبل أن يضطروا إلى العودة إلى الطرق البحرية²⁰ فقد حدثت في كل من الهند وفارس تغيرات سياسية مهمة أثرت على

¹⁷ لويس لومبارد، المرجع نفسه، ص68.

¹⁸ ينظر: معجم البلدان لياقوت الحموي وما اروده في إطار تعريفه بهذه المناطق وعن الإقامات والاستراحات التي أقيمت فيها للمسافرين عبرها، وكذا ينظر: رحلة ابن بطوطة وغيره من الرحالة المسلمين.

¹⁹ أبو الحسن محمد بن جبير الكناي، رحلة ابن جبير، دار صادر، بيروت، 1963 ص 185.

²⁰ أحمد السباعي، تاريخ مكة، الرياض، مكتبة الملك فهد الوطنية، 1419، ج2، ص529

حركة الحج في مطلع القرن السادس عشر. إذ استولى الصفويين على الحكم في فارس، وإلى جانب سيطرتهم السياسية فرضوا المذهب الشيعي على المناطق التي حكموها ودخلوا في تطاحن سياسي وفكري مع الدولة العثمانية التي كانت تمثل العالم الإسلامي السني بشكل عام، وتشرف على إدارة الحرمين الشريفين. مما حدى بالصفويين إلى تعطيل حركة المرور بين شقي العالم الإسلامي وشكل الصفويون في فارس عقبة في سبيل المساعدة العثمانية لحركة الحج من الهند بسبب عدائهم المذهبي والسياسي للعثمانيين. وبات واضحاً بالنسبة للحجاج الهنود أن الطريق البري. عبر فارس الشيعية. لم يعد الطريق الآمن لرحلات حجاجهم، إذ بات الطريق البحري أكثر سهولة²¹. ومن ناحية أخرى، نجح المغول في فتح شمال الهند في عشرينيات القرن السادس عشر، وقد تأسست هذه الامبراطورية الإسلامية على يد ظهير الدين محمد بابر وهو من سلالة تيمورلنك عندما قام بحملة على إقليم البنجاب في شمال الهند ثم تواصلت حملاته حتى أقام دولته سنة 1526م. وقد توطدت أركانها خلال حكم خليفته محمد همايون بادشاه، وجلال الدين محمد أكبر، لتصير أقوى سلطة سياسية وعسكرية شمال الهند. وطيلة فترة الحكم المغولي للهند شهدت المنطقة فترة سلام وهدوء مكن من تقوية الأواصر بين الهند ومراكز الإسلام في الجزيرة العربية²² وقد عمدت الدولة المغولية إلى اعتبار تنظيم الحج ورحلاته مهمة من مهماتها اقتداء

²¹ Burnett, Palmira. *Ottoman Sea power and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, SUNY Press, New York, 1994, p 136.

²² Michael N. Pearson, *Pilgrimage to Mecca, The Indian Experience 1500-1800*, Princeton, Markus Wiener Publishers, 1996, P 109

بالدولة الأموية والعباسية والعثمانية لذلك عمد السلاطين المغوليين إلى تعيين أمراء على رؤوس الركب وتجهيز القوافل وتوفير الحماية لها، وباتوا يتسابقون في إرسال الهدايا والعطايا والتحف إلى الحرمين الشريفين. تذكر بعض المصادر أن الحج في العهد المغولي كان ملمحا مهما في الدولة فقد كان المغوليون يهتمون اهتماما شديدا بهذه الفريضة ويسيرون لها الركب، ويحيشون لها الجيوش لحمايتها إذ تذكر كتب التاريخ أن أن الملك الكغولي بابر 1418. 1530 حين انتصر في معركة باني بت عام 1526 أرسل هدايا ثمينة إلى مكة المكرمة والمدينة شكرا لله تعالى كما أن الملك همايون 1508. 1556 حين هزم أخاه كامران بعد جملة من المعارك بينهما أرسله إلى الحج وأجازه للإعتماد، وأرسل معه تحفا وهدايا كثيرة وعندما انهزم بيرم خان أما الملك المغولي أكبر 1556. 1605 طلب إجازة للذهاب إلى الحج. وورد أن السيدة كليون بيغم وسليمة سلطان من الأسرة المغولية ذهبتا إلى الحج عام 1575م وودعهما السلطان أكبر وأرسل معهما الهدايا والعطايا²³.

فقد كان موكب الحج الهندي يعد أحد مهام الدولة الرسمية حيث يعقد اللواء ويختار للرحلة أمير يقودها وحتى بعد هوان سلطان المغول وبداية نهاية حكمهم نجد السلطان محمد بهادرشاه 1775. 1862 على الرغم من أنه كان ضعيف الحكم

²³ Michael N. Pearson, *Ibid.*, p 112.

إلا أنه التزم بارسال ثلاث سفن كل عام مملوءة بالحجاج وكان يتحمل جميع نفقات الحجاج بالإضافة إلى إرسال الهدايا والتحف إلى مكة والمدينة²⁴

أما الحجاج القادمون من الصين وما جاورها من المناطق التي دخلها الإسلام فقدت كانت رحلة الحج بالنسبة لهم رحلة العمر التي قد لا يعود الواحد بعدها إلى الديار نظرا لبعد الشقة بين أرضهم وبين الحجاز والأخطار المحدقة التي يموج بها الطريق إذا كان القليل منهم فقط من يستطيع العودة إلى دياره فقد كان عليهم قضاء . كما يورد المسعودي . ما يزيد على أربعة أشهر²⁵ في رحلة الذهاب فقط ومثلها في العودة. وعلى قلة المادة التاريخية التي تؤرخ لرحلاتهم إلى الحج في القرون المتقدمة إلا أن هناك ملامح لهذه الطرق يمكن استشفافها من بعض ماورد في الرحلات النادرة التي حافظت على بقائها، فقد كان على المسلمين في الصين الذين يودون السفر إلى مكة المكرمة أن ينطلقوا قبل موسم الحج بنصف سنة على الأقل، على أن يجتازوا جبال كالاكونلون بين الصين والهند،

وهناك طريقان للاجتياز أحدهما جيد نسبيا حيث توجد عليه آبار وقرى ويستغرق اجتياز الجبال على هذه الطريق ثلاثة أشهر. أما الطريق الثاني فهو طريق خال من معالم الحياة ويحتاج الحاج إلى شهر فقط لاجتيازه، لكنه مخاطره كثيرة. وكان يتعين على المسلم الصيني إذا اختار الطريق الثاني أعداد حصانين يمتطى أحدهما ويحمل

جلال السعيد، الرحلة الحج في الأدب الأردني، أعمال المؤتمر الجغرافي الأول جامعة الامام محمد بن سعود،

²⁴ الرياض، 1984، ص 231.

²⁵ المسعودي، مروج الذهب، ص 345.

امتعتة على الآخر. حيث لا يوجد في هذا الطريق إلا جثث بعض الذين وافتهم المنية على طريق الحج. وبعد اجتياز الجبال يصل الحجاج إلى منطقة كشمير في شمال الهند. ثم يواصلون طريقهم منها إلى بلاد السند حيث يبيعون خيولهم وبعض بضائعهم ثم يسافرون إلى مدينة كراتشي أو مدينة بومباي الهندية لمواصلة سفرهم إلى مدينة جدة بحرا ويصلوا أخيرا إلى مكة المكرمة²⁶. وتتجاوز الرحلة نصف سنة وحتى سنة كاملة في بعض الأحيان. والكثير منهم يتأخر به الطريق فيصل مكة وقد فاته موسم الحج مما يدفعهم إلى الاستقرار في مكة وانتظار الموسم في السنة القادمة. ولم يكن هذا الطريق هو الوحيد البري البحري هو الوحيد للحجاج الصينيين فقد حفظت لنا الأيام رحلة من أندر الرحلات التي دونها حجاج صينيون وهي رحلة الحاج مافاجو إلى البقاع المقدسة والتي سلك فيها هذا الحاج طريقا مخالفا لما ذكرناه نتيجة لعوامل سياسية كانت تعصف بالمنطقة وستتطرق لهذه الرحلة في أوانها..

وتقف قلة الرحلات المدونة من طرف الصينيين الحجاج²⁷ عائقا أمام استجلاء ملامح طريق الحج الصيني بشكل واضح ويمكننا في مواجهة المادة العلمية الشحيحة أن نميز بين طريقين رئيسيين سلكهما الحجاج الصينيون في رحلاتهم للحج، أولهما ما قد تطرقنا إليه سالفًا وثانيهما هو الطريق البحري الذي ينطلق من سواحل الصين الجنوبية في بحر الصين. وإن كنا نرجح غلبة الطريق الأول على الثاني

²⁶ مسلمون من الصين وحلم حج البيت الحرام، مقال منشور على موقع: www.as7apcool.com تاريخ

الاستشارة: 2009/10/04

²⁷ تشهد رحلات الحج الصيني شكاكيرا في الرحلات المدونة فطيلة فترة بحثنا في الموضوع لم نعرث إلا على إشارة لرحلة

حج واحدة .

من ناحية كثافة حركة الحجاج فيه لأسباب جغرافية تتعلق بجغرافيا الإسلام في الصين ذاتها إذ أن كثافة المسلمين في الصين تقوى في الحدود الغربية الشمالية في المنطقة التي اشتهرت تاريخيا بتركستان وهي منطقة تفصلها عن الموانئ الصينية في الجنوب مئات بل آلاف الكيلومترات مما يصعب من أمر تنقل حجاجها جنوبا للإبحار إلى الجزيرة العربية بينما يسهل عليهم التوغل في أواسط آسيا مروراً بسمرقند ووصولاً إلى بلاد السند ثم ركوب البحر أو مواصلة للطريق البري نحو فارس والعراق وهي طريق تسكنها الشعوب التركية التي تشترك مع سكان تركستان الصينية في العرق مما يزيل على الحجاج الكثير من العقبات. بينما تقل حركة الحجاج من الموانئ الصينية نظراً لقلّة المسلمين في وسط وجنوب الصين والذين اقتصر وجودهم على المدن التجارية الكبيرة وبعض الأحياء التي عمرها العرب والمسلمون الذي حلوا بتلك البلاد، وهو تواجد لا يمكن أن ينافس قوة الإسلام في غرب الصين كما لا يمكن أن ينافس عدد الحجاج فيه عدد حجاج كشغار وتركستان.

- طريق الحج الآسيوي البحري

اكتسب الطريق البحري الذي يربط شرق آسيا وجنوبها بالبلاد العربية كأحد أهم الخطوط التجارية منذ العصور القديمة نظراً لأهميته في توريد سلع الشرق الأقصى إلى العالم القديم والذي كانت الجزيرة العربية تحتل مكانة القلب فيه، وكان للامتداد الشرقي للإسلام فعله في صيرورة الحركة بين جنوب شرق آسيا وبين العالم العربي إذ فتح باباً جديداً من أبواب الرحلات وهي رحلات الحج التي باتت تزاحم رحلات

التجارة القديمة ونظرا للكثافة البشرية العالية في تلك الأرجاء فقد نمت رحلات الحج بشكل متسارع انطلاقا من تلك المناطق وباتت تنافس الحجاج من البلدان العربية القريبة إذ يذكر الرحالة سنوك الذي زار مكة المكرمة، وأقام فيها أن عدد حجاج الجاوي في القرن التاسع عشر لا يضاهيه أي عدد للحجاج الآخرين²⁸.

ولم يكن هناك بديل آخر لمسلمي الملايو ومسلمي الصين والممالك الإسلامية المخاضية لهما غير الطريق البحري الطويل الذي يربط الصين بالجزيرة العربية، وقد كان أهم خط من خطوط الملاحة ينطلق من كانتون التي وصلها المسلمون في زمن مبكر وتحديدًا سنة 141 هـ ويحكى ابن بطوطة أن المدينة التي أسس بقربها الميناء من أكبر مدن العالم وكان بها قاض مسلم وشيخ الإسلام وكانت بها جالية عربية كبيرة²⁹. وكذا موانئ كل من وتشوانتشو وهانغتشو ومينغتشو وغيرها من الموانئ الصينية الجنوبية وصولاً إلى الموانئ الملايوية في سنغافورة ومالقا وآتشيه ثم يتجه نحو الغرب إلى السواحل الجنوبية الهندية ومن ثمة إلى الموانئ العربية التي تعد محطات توقف للرحلات المتجهة لجدة وموانئ البحر الأحمر³⁰.

وقد كان البحارة يستعينون في رحلاتهم لنقل الحجاج والتجار بالرياح التي كانت تعرفها تلك البحار يقول المسعودي عن المحيط الهندي "ولكل من يركب هذا البحر

سنوك، صفحات من تاريخ مكة المكرمة، ترجمة: على عودة الشيوخ، الرياض، مكتبة الدارة المثوية، ج2، ص 544²⁸.

²⁹ ابن بطوطة، الرحلة، بيروت، دار النهضة العربية، 1999، ص 200.

³⁰ جورج فضل حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة السيد يعقوب البكر، دار النهضة، القاهرة، 1958، ص 70.

من الناس رياح يعرفونها في أوقات تكون منها مهاجما قد علم ذلك بالعادات وطول التجارب يتوارثون علم ذلك قولاً وعملاً ولهم فيها دلائل وعلامات يعملون بها في ابان هيجانه وأحوال ركوده وثورانه ³¹ وقد كان الشطر الشرقي من هذا الطريق هو الأكثر خطورة في الرحلة نظرا لخطورة الإبحار فيه يقول ياقوت في وصف الطريق إلى جاوه ثم الصين "يركب إليها . يقصد جاوة . في بحر صعب المسلك سريع المهلك" ³² بينما كانت الرحلة الشطر الثاني منه سهلة فقد كانت الملاحة ممكنة بين سواحل العرب والهند طول العام حيث كان البحارة يقطعون الرحلة كلها في محاذاة سواحل العرب والفرس ³³ لذلك كانت تنضم رحلات كثيرة تصل إلى أكثر من رحلتين ذهابا وإيابا من عمان وباقي الموانئ العربية وقد كانت الرحلة المباشرة دون توقف من الهند إلى عدن أو جدة تستغرق اسبوعين بالتمام إذا كانت الرحلة خالصة لنقل الحجاج، لكن لو كانت السفن تجمع بين الحجاج والتجار فقد كانت السفن تظطر للرسو في العديد من الموانئ للتفريغ والشحن وفي هذا الحال فإن الرحلة تمتد إلى ثلاثة أشهر. ³⁴ ونظرا لقصر الطريق وتتبع السفن للسواحل الجنوبية انطلاقا من سريلانكا وخليج البنغال إلى سواحل مليبار ووصولاً إلى تيز ومكران والديبل حتى ترسو في عدن أو جدة وهي طريق تحاذي الساحل بشكل قريب جدا وقد عمد البحارة إلى سلوك هذا المنحى ابتعادا عن أخطار التوغل في أعماق المحيط الهندي

³¹ المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ص 241.

³² ياقوت الحموي، معجم البلدان، بيروت، دار الكتب العلمية، تحقيق عبد العزيز الجندي، 1991، ج 1، ص 411.

³³ جورج فضل حوراني، المرجع نفسه، ص 74.

³⁴ شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي، ص 92.

الكثير الاعاصير. لكن هذه المحاذاة للسواحل على اجاياتها فإن لها سلبيات أخرى لطالما عكرت رحلات الحجاج ونغصت عليه مسيراتهم و لعل أهم تلك السلبيات كثرة القرصنة في المياه القريبة من الشواطئ، فقد انتشر القرصنة في ساحل كجرات قبل الحكم المغولي وكان هذا الساحل مثوى لأشد أنواع القرصنة مجازفة وكانوا يعمدون إلى إرغام من يقع في أيديهم من الحجاج والتجار على احتساء جرعة من ماء البحر لكي تكشف بما تفعله بأمعائه عما إذا كان قد ابتلع اللآلئ والجواهر عند احساسه باقتراهم³⁵.

وقد عمد البحارة إلى تزويد سفنهم بأعداد كبيرة من المسلحين لحمايتها من القرصنة، وهم عبارة على جنود لهم مهام أخرى في حالة الأمن إلا أنهم يهبون للدفاع إذا ما اقترب منهم مركب للقرصنة.³⁶ كما أن الابعار بمحاذاة الساحل كان يسهل على السفن عملية الرسو في الموانئ الهندية التي كانت موقفا اضطراريا للسفن القادمة من الصين وعالم الملايو والتي كانت تستعملها كمحطات بحرية للتزود بالمئن والمياه وكان توقفها بها مرتين الاولى عند الرحلة إلى الحج وإلى السواحل العربية والثانية عند القفول بالعودة. لذلك ازدهرت المواني الهندية وزاد عددها نظرا للحركة الدؤوبة التي كانت تعج بها على مدار السنة. ويعد ميناء كجرات من أقوى وأكبر الموانئ الهندية وهو يقع في شمال غرب الساحل الهندي أي في الجهة المقابلة للجزيرة العربية وقد كان تحت سيطرة المسلمين وملوكهم منذ

³⁵ ماركو بولو ، الرحلة، ترجمة: عبد العزيز جاويد، مصر، دار مدبولي، 1977، ص 321

³⁶ شوقي عبد القوي، المرجع نفسه، ص 108.

دخول الإسلام إلى الهند لذلك كان محطة مهمة في تاريخ الحج الآسيوي³⁷. ومن الموانئ أيضا ميناء بومباي أو كومباي - كما يسميها القدماء- وقد لعب دورا مهما في حركة الحجيج والتجار على حد سواء كونه كان الواجهة البحرية لمدينة تعج بالمسلمين وتمتلى بمساجدهم على حد وصف ابن بطوطة.³⁸

واشتهر أيضا ميناء ديو الذي وقعت في المعركة الحاسمة بين البرتغاليين والمماليك سنة 1508م وبالعرب منه ميناء الديبل القريب من كراتشي بباكستان الحالية والذي كان يقصده الحجاج أيضا لقربه من السواحل العربية ومن أشهر الموانئ أيضا ميناء كلكتوتا الواقع على الساحل الجنوبي الغربي للهند في اقليم المليبار ويعد من أشهر الموانئ الهندية على الإطلاق وقد اكتسب أهميته نظرا لكونه يتموقع في الجنوب في مكان يسهل للسفن القادمة من الصين ومن سومطرة والملايو بالتوقف فيه للراحة والتزود بالماء والمئن دون الحاجة للتوجه شمالا نحو ميناء بومباي وغيرها من الموانئ الهندية في الشمال يقول ابن بطوطة في الإشادة بهذا الميناء " ثم سافرنا منها إلى مدينة قالكوط... وهي إحدى البنادر العظام ببلاد المليبار. يقصدها أهل الصين والجاوة وسيلان والمهل وأهل اليمن وفارس. ويجتمع بها تجار الآفاق. ومرساها من أعظم مراسي الدنيا³⁹. ويذكر ابن بطوطة الزمن الذي احتاجه ليصل من ظفار إلى كلكتوتا " وركبنا البحر من كلوا إلى مدينة ظفار، وهي آخر بلاد اليمن على ساحل البحر الهندي. ويقطع البحر فيما بينها وبين بلاد الهند مع مساعدة الريح في شهر كامل، قد قطعته مرة في قالكوط من بلاد الهند إلى ظفار في ثمانية وعشرين يوماً

³⁷ سيدي ريس، مرآة الممالك، استانبول، 1313، ص 28

³⁸ ابن بطوطة الرحلة، ج1، 367.

³⁹ ابن بطوطة الرحلة، ج1، ص 282.

بالريح، ولم ينقطع لنا جري بالليل ولا بالنهار. وبين ظفار وعدن في البر مسيرة شهر في صحراء. وبينها وبين حضرموت ستة عشر يوما⁴⁰. وقد دفعت هذه الحركة البحرية النشطة إلى ازدهار المدن التي أقيمت على هامش تلك الموانئ إذ تشير كتب التاريخ إلى أن كثرة حركة المرور بين الموانئ في القرون الوسطى وخصوصا من طرف التجار دفع الممالك المشرفة على تلك الموانئ إلى إقامة فنادق والنزل وقد كانت الفترات الطويلة التي كان يقضيها الحجاج والتجار في الموانئ نظرا لظروف طارئة كشدة الرياح وخطر ركوب البحر وكذا اشتعال الحروب على الطرق البحرية وازدياد القرصنة وهي عوامل تؤجل سفر الحجاج والتجار مما دفع إلى إقامة هذه المراكز والإقامات ولا تفيدنا الأدبيات المتوفرة بين أيدينا بكثير بيان عن تفاصيل حول هذه الإقامات والفنادق والتي وإن كانت فهي تركز الحديث عن حركة التجار دون الحجيج نظرا لديمومة حركتهم طوال السنة وكثرة أعدادهم، لكن القليل الوارد في هذا المضمار يحكي لنا قصص الحجاج القادمين من الصين ومن سومطرة والملايو الذين أُلجأهم الظروف إلى قضاء فترات تمتد إلى أشهر طويلة في تلك المدن الهندية انتظار لرحلات بحرية تأخذهم إلى جدة أو انتظار لنهاية حرب كانت تقطع عليهم الطريق⁴¹. خصوصا مع ظهور البرتغاليين في المحيط الهندي والذين كان تواجههم إحدى أكبر المخاطر التي تعرضت لها رحلات الحج الآسيوي، فعند وصول البرتغاليين إلى المحيط الهندي والبحر الأحمر كانت الروح الدينية المسيحية تمتزج بالروح التجارية الساعية إلى السيطرة التامة على تجارة المحيط الهندي. لذلك بدأوا يحاولون إغلاق البحر أمام سفن التجار والحجاج القادمة من المحيط الهندي؛ نظرا للعوائد العالية التي كانت القرصنة والسيطرة على السبل البحرية تدرها عليهم، لا

⁴⁰ ابن بطوطة، الرحلة، ج1، ص، 122.

⁴¹ منهم الحاج روح الدين مافاجو الصيني الذي قضى أربعة أشهر كاملة في مدينة كلكوتا الهندية انتظارا لسفينة تأخذه إلى جدة. وسيرد التفصيل في رحلته لاحقا.

سيما بعد اختفاء القوة البحرية المملوكية التي كانت تحمي تلك المناطق وغياب البحرية العثمانية بعدها التي اكتفت بمياه البحر المتوسط في غالب الأحوال. ويذكر أحد التقارير عن معركة جرت بين البرتغاليين وأسطول هندي من كاليكوت سنة 1505م، كما أنه كانت هناك سفينة محملة بالذهب والفضة مرسلة من المسلمين الهنود إلى أشراف مكة (وفي رواية أخرى أنهما سفينتان) وبعدها تم تحويل مثل هذه المساعدات إلى الطرق البرية. وقد كانت عداوة البرتغاليين عنيفة ضد المسلمين فتطلعوا إلى منع الحج إلى مكة عن طريق إغلاق بحر العرب والبحر الأحمر بعمليات القرصنة من ناحية والاستيلاء على مكة وأخذ جسد النبي عليه الصلاة والسلام رهينة مقابل فدية كبيرة.⁴²

لقد ضاق ذرع المسلمين بما يفعله البرتغاليين بطرقهم البحرية من خطف السفن وقتل الحجاج ونهب المتاجر التي تحملها السفن من توابل وغيرها من السلع الثمينة في ذلك الزمان. لذلك أرسلت دولة المماليك قبيل سقوطها والتي كانت تعتبر حامية بيضة الإسلام في عهدها أسطولا إلى المحيط الهندي لكسر غلواء البرتغاليين وتأمين الطريق للحجاج والتجار، وبعيد وصول الأسطول وقعت معركة ديو البحرية الشهيرة التي قام فيها الأسطول المصري بقيادة الأمير حسين والأسطول الهندي بقيادة مالك أياز بمحاولة كسر قوة البرتغاليين وطردهم من الهند سنة 1508 لكن الهزيمة التي منيت بها الجيوش الإسلامية مكنت للبرتغاليين أقدامهم في العبث بالحركة البحرية في المحيط الهندي⁴³. ويسقط دولة المماليك وورثة الدولة العثمانية لميراثها والذي كان أهمه العناية بالحرمين الشريفين بات من اللازم عليها أن تسعى إلى تأمين

⁴² Michael N. P, *Ibid.*, p154.

⁴³ Subrahmanyam, Sanjay. *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700 – A Political and Economic History*, Longman, London, 1993, pp.384.

طرق الحج إلى مكة المكرمة ولا سيما طرق الحج الآسيوي البحرية التي كانت تدر آلافا مؤلفة من الحجيج تتضاءل في الكثير من الاحيان أمامها أعداد الحجيج من البلدان العربية. ففي سنة 1538 م انطلق أسطول عثماني ضخمة بتعليمات بالابحار نحو الهند لكبح جماح البرتغاليين. لكن صمود الحامية البرتغالية في الهند ثنى عزيمة هذا الأسطول واضطره للرجوع دون نتائج تذكر. ولعل السبب في ذلك يعود إلى كون الدولة العثمانية الناشئة كانت قوة قارية صلبة ولم يكن البعد البحري في قوتها يلعب دورا أساسيا نظرا للجغرافيا السياسية التي تأسست وفقها والرقعة الجغرافية التي امتدت فيها⁴⁴.

ولم تنجو حتى البحرية الملايوية من الوحشية التي كانت تتملك البرتغاليين عند حلولهم بالحيط الهندي فقد قصد البوكيرك قائد الأسطول البرتغالي ملاقا على رأس 18 سفينة سنة 917 هـ / 1511م وأقدم على حرق السفن التجارية التي يمكنها العرب وتجار بومباي والملايويين المسلمين والتي كانت تتولى نقل الحجاج والتجار، وأبقى على المراكب التي يملكها غير المسلمين⁴⁵. وقد كان الحجاج من الملايو وبنافيا وأتشيه وسلطنة بانتن وبريانجان وصوندا يركبون البحر من ملاقا ومن الشواطئ الغربية لجزيرة سومطرة متجهين صوب الغرب حيث الجزيرة العربية مروراً بالهند⁴⁶.

⁴⁴ Burnett, Palmira, *Ibid.*, pp. 22-35.

⁴⁵ ك.م. بانيكار، آسيا والسيطرة الغربية، ترجمة: عبد العزيز جاويد، مصر، دار النهضة، 1962، ص 48

⁴⁶ لمزيد من التوسع ينظر: قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر، الطيب باخزمة، تح: بو جمعة مكري و خالد زواري، السعودية، دار المناهج، 2008.

وفي سنة 1541م أرسل البرتغاليون حملة ضخمة إلى البحر الأحمر وكان هدفهم المحدد إغلاق طريق التجارة والحج حينها زاد حنق العثمانيين لذلك سارعوا إلى الاقتراب من حاميتهم في مضيق هرمز الذي كان يخضع للسيادة البرتغالية، ففي سنة 1564م فتح العثمانيون البصرة وباتوا على مرمى عصا من الأساطيل البرتغالية مما ولد ضغطا عليها وأدت مراسلات السلطان سليمان القانوني وتهديداته لملك البرتغال بالعقاب في حالة عدم توقف القرصنة واستمرار مضايقة الحجيج والتجار إلى تخفيف البرتغاليين من غلوائهم وتنكيلهم بالحجيج. وقد لعبت الدولة الصفوية الشيعية في إيران دورا بارزا في الحد من قدرات الدولة العثمانية لنجدة الحاج الهنود نظرا لوقوفها حاجزا طبيعيا بين أراضي الدولة العثمانية والهند⁴⁷.

ولما لبث البرتغاليون أن مدوا أعناقهم للتراجع والانحدار في أواخر القرن السادس عشر مما أفسح المجال أمام الدولة المغولية الناشئة لتنشيط حركة الحج من جديد فقد حرص جميع أباطرة الدولة على الظهور في صورة حماة الإسلام وكان نسخ القرآن الكريم بيد السلطان وإرسال هذه النسخة إلى مكة من الممارسات الشائعة، وقد كان بابر عظيم أباطرة المغول ومؤسس دولتهم أول من سن هذه السنة. وتبارى بعده خلفاءه في تسهيل رحلات الحج وتأمين الأمراء عليها وتأمينها بالجيوش وجمع الهدايا والتحف للحرمين الشريفين، مع محاولة ملاطفة البرتغاليين في بادئ الأمر حتى لا يتعرضوا للقوافل الحاج لكن بعد ذبول البرتغاليين وضعفهم باتت سيطرة المغوليين كاملة على تأمين رحلات الحج من الهند إلى غاية جدة⁴⁸.

⁴⁷ Michael N. P, *Ibid.*, p167; Burnett, Palmira, *Ibid.*, p. 55.

⁴⁸ Murray T. Titus, **A religious history of Islam in India**, London: Oriental Books, 1979.p 160.

ومحمد عبد المجيد العبد، الإسلام والدول الإسلامية في الهند، القاهرة، دار الرغائب، 1939، ص 160.

وعلى الرغم من ذلك استمرت العقبات على طريق الحج البحري فقد حل الاسبان والانجليز محل البرتغاليين وإن الأخيرين لم يتعرضوا للحجاج بالشكل الفاضح الذي مارسه البرتغاليين إلا أنه عملوا على الحد والتضييق⁴⁹ على هذه الرحلات وهو ما انعكس سلبا على صيرورة وحركة طرق الحج إذ يحكي أحد المعاصرين لتلك الأحداث عن رحلته للحج والتي بدأها من ميناء سراة بالهند في أواخر القرن السابع عشر الميلادي والتي استغرقت اثني عشر شهرا كاملا⁵⁰

وتذكر مصادر التاريخ أن الحجاج الهنود لم يكونوا ينتظمون كلهم في رحلات الحج السلطانية والتي بدورها لم تقتصر على رحلة وحدة موحدة بل كان كل سلطان يرسل على حسابه سفينة او سفينتين إلى البحر الأحمر قصد نقل الحجاج إلى آداء المناسك ثم العودة بهم، ولدينا وصف من القرن السابع عشر لواحدة من هذه السفن التي أبحرت من سراة وعلى متنها ألف وسبعمائة راكب أغلبهم كانوا يقصدون الحج وفي سنة 1618م وصلت سراة إحدى سفن الملك جهان جير وعلى متنها مابين ستمائة إلى سبعمائة حاج وحمولة من البضائع الثمينة. وغيرها من السفن التي كان الأباطرة وأمراءهم يتبارون في إرسالها⁵¹.

⁴⁹ تشير بعض المصادر أن الانجليز مارسوا القرصنة ضد سفن الحجاج بعد حلولهم في الهند تحت ما عرف بشركة الهند الشرقية، وقد تعاملت السلطات المغولية مع هذه الأعمال بصرامة قبل فتور قوتها وضمحلها. انظر: محمد عبد المجيد العبد، الإسلام والدول الإسلامية في الهند، ص 162.

⁵⁰ Michael N. P, *Ibid*, p170

⁵¹ Michael N. P, *Ibid*, p182

وكما أشرنا سالفاً فلم تكن الرحلات السلطانية والاميرية للحج هي الرحلات الوحيدة المنطلقة من الهند فكتب التاريخ تثبت أن هناك العديد من الرحلات الفردية والجماعية التي قامت برعاية كبار التجار والعلماء ولعل أشهرها رحلة الحج العرفاني التي قادها الشيخ أحمد عرفان الشهيد الذي نادى في الناس بالحج سنة 1822م، وأعلن عن حملته فأرسل بالبعوث إلى أنحاء الهند لحث العلماء للالتحاق بحملته، وكتب الرسائل، وأعلن بأنه سيتكفل بنفقات من ليس له زاد، وقد جاءت هذه الحملة في فترة بدأت فيها قوة المغول في الخوار وزاد فيها نفوذ الانجليز في الهند والذين عمدوا إلى تشييط المسلمين على أداء فريضة الحج وراحوا يشيعون الإشاعات والافتراءات لرحلات الحج بكونها تنقل الأمراض الفتاكة من الحجاز إلى الهند وباقي العالم الإسلامي. مما حدى بالشيخ أحمد عرفان إلى انتهاج سبيل رد عملي على هذه الادعاءات التي أوقفت أو كادت توقف رحلات الحج من الهند. فقد جاءت الوفود من أنحاء الهند، وتجمع في حملته أول أمرها 400 حاجاً، وتحرك الراكب في شوال 1236هـ / 1808م ركباً السفن عبر نهر الكنج المشهور إلى "كلكتا" الميناء المعروف ومرت حملة الحج بثلاث ولايات كبيرة في الطريق وهي الولاية الشمالية باتنه وولاية بهار وولاية بنغال، ومن أهم المدن والتي نزل فيها في طريقه إلى كلكتا: مرزا بور، إله آباد، غازي بور، بنارس، عظيم آباد. وقد كان لهذه الرحلة أثر كبير في تاريخ الهند، حيث إذ أن الشيخ أحمد عرفان لم يلبث أن عاد من رحلة الحج حتى أعلن الثورة ضد الانجليز.⁵²

⁵² انظر: أبو الحسن الندوي، سيرة أحمد عرفان الشهيد، سوريا، دار القلم، 1999.

وتفيدنا كتب التأريخ للهند بمعلومات تنم عن مدى غزارة رحلات الهند للحج إذ أن السفن المتجهة نحو جدة كانت تعد أحياناً بالمئات. كما تنبه رحلة أحمد عرفان الداخلية قبل الوصول إلى كلكوتا إلى الطرق الداخلية التي كان الهنود يسلكونها في سبيل وصولهم إلى الشاطئ وبداية الرحلة، والتي لم تكن عبر التاريخ طريقاً لهم لوحدهم إذ أن المصادر تشير إلى أن مسلمي غرب الصين وحتى جنوبه وكذا مسلمي النيبال وشمال الهند وبعض أواسط آسيا كانوا يعبرون الأراضي الهندية في طريقهم إلى السواحل الجنوبية للمحيط الهندي لاستكمال الرحلة إلى الحج بحراً وقد مشى ابن بطوطة قبل ذلك بقرون في نفس الطريق ليصل من شمال الهند إلى جنوبها يقول في الرحلة: "وسافرنا في هذا النهر- يقصد نهر الكانج- خمسة عشر يوماً بين القرى والبساتين فكأنما نمشي في سوق من الأسواق، وفيه من المراكب ما لا يحصى كثرة"⁵³. وتقف عقبة شح المادة العلمية في هذا المضمار والمتمثلة في قصص الرحلات المدونة من طرف حجاج تلك المناطق عقبة كأداة أمام الباحثين لاستجلاء حقيقة تلك الرحلات والوقوف على محاطاتها وابعادها الحضارية. وعلى ندرة تلك الكتابات إلا أن قصة الحاج الصيني روح الدين مافاجو "مذكرات الرحلة لبيت الله الحرام" وصلت إلى أيدي الباحثين بعد أن نجت من يد النسيان التي عبثت بمثيلائها. وهي رحلة تدون رحلة الحج وما عاينه في طريقه وشاهدته هذا العالم والمفكر الشهير في عصر "جينك" في جولاته في بلاد الاسلام والعرب عام 1841م، ولكونها تقف وحيدة في صحراء قفار جذباء من الرحلات والكتابات التي تشبهها لذلك اهتم بها الباحثون والدارسون أكثر من غيرها من تراث هذا الحاج ولكونها من أن أندر النصوص التي حكّت لنا رحلات المسلمين الصينيين إلى البقاع المقدسة وإن كانت قد كتبت في عصر متأخر يعود إلى منتصف القرن التاسع

⁵³ ابن بطوطة، الرحلة، ج 1 ص 309.

عشر الميلادي إلا أن ما جاء فيها يزيل بعض الغموض عن رحلات الحج الصينية فمحتويات الكُتَيْب الذي مضى عليه 165 عاماً مازالت جديرة بالاهتمام ، فلها قيمة تاريخية ملحوظة لاهتمامه بمسيرة التطوّرات التكاملية الجغرافية والتزاور والارتباطات وكذلك السياسات والعلاقات الاجتماعية. يشير الحاج مافوجو في بداية قصه لرحلته أن الطريق الذي سلكه حين انطلق من بلدته يون نان في الجنوب الصيني هو الطريق الذي كان التجار المسلمون يسلكونه إلى البلاد العربية فقد كان جميع التجار يتحركون إلى مدينة آوا عن طريق جينك دونك وبوار وسي مائو وقد سلك هو بدوره هذا الطريق وقد قطع هذه المسافة في خمس وعشرين يوماً وتقدر المسافة بحوالي 1200 كيلومتر ثم اتجه إلى مدينة هويو التي تسمى بالعربية بئر يانك وهي بلدة مسلمة يتبع أهلها المذهب الحنفي ويبلغ عدد سكانها حسب الحاج مافاجو حوالي 3000 أسرة وهي تقع في ما يطلق عليه اليوم اسم ميانمار، وما دفع بالحاج موفاجو إلى سلوك هذا الطريق هو حرب الأفيون التي كانت مندلعة بين الانجليز والصين والتي كانت الطرق البحرية حينها في حالة توقف تام مما حدى بالتجار والحجاج إلى تلمس طرق وسبل أخرى غير الطريق البحري. لقد تنقل الحاج مافاجو عبر هذا الطريق إلى أن وصل عن طريق البحر إلى مدينة رانغون التي وصفها بشكل جيد، ثم أبحر مجدداً في رحلة دامت أربعين يوماً بسبب رداءة الأحوال الجوية إلى أن وصل بلاد البنغال وتحديدًا إلى مدينة كلكتوتا حينها اضطر إلى المكوث أربعة أشهر في هذه المدينة انتظاراً للسفن المتجهة إلى جدة وقد أفاض في الحديث عن المدينة وما شاهده فيها، وفي أوائل سنة 1843م غادر الحاج مافاجو الهند متجهاً إلى جدة معرجاً عن سريلانكا إلى أن وصل إلى ميقات يللم حيث أحرم ليصل بعدها بيومين إلى جدة⁵⁴ ولنا أن نتصور حجم المخاطر التي

⁵⁴ مقال حول رحلة الحاج مافاجو في / www.labbaik.ir/ar موقع لبيك . تاريخ الاستشارة: 102009/11

عائها هذا الحاج في رحلته هذه ولنا ان نتصور الفترة الزمنية التي قضاها حتى يصل فقد بقي في طريقه قرابة العامين وهو أمر يصور لنا هذا الارتباط الروحي العجيب الذي تھون فيه سنتين من السفر والترحال في سبيل زيارة بيت الله وأداء شعائر الإسلام. كما ان نصوصها إذا ما جمعت مع النصوص المتوفرة لدينا تشير إلى قضية جوهرية صبغت طريق الحج من شرق وجنوب شرق آسيا وهي أن الرحلات من تلك الأرجاء لم تكون على نفس القدر من التنظيم الذي حظيت به الرحلات من الهند وغيرها من الأقطار العربية. بل كانت تعتمد على الجهود الشخصية للحجاج الذي كانوا يركبون البحر جماعات وفرادى في أول سفينة تحملهم غربا لتنزلهم في أي ميناء من موانئ المحيط الهندي، ليلحثوا بعدها عن سفينة أخرى تحملهم مرة ثانية نحو الغرب اقتربا من الجزيرة العربية إلى أن يركبوا السفينة المتجهة رأسا إلى جدة.

أما بخصوص عالم الملايو والرحلات المنطلقة منه فقد اكتست ملحما آخر يختلف عما كان عليه الحال بالنسبة للحجاج الصينيين فقد كانت الطريق من العالم الملايو إلى مكة بحرية خالصة لذلك لم يكن أمامهم خيار سوى الخضوع لحكم الرياح الموسمية، نظرا لخطورة المحيط في تلك المنطقة فسومطرة من الناحية مفتوحة بشكل كامل على المحيط الهندي دون أي حاجز يفصل بينها وبين السواحل الشرقية لأفريقيا وهو ما يجعل من ارتباك البحر بسبب التيارات الهوائية المفتوحة أمرا يسيرا على طول السنة وقد أشار ابن الجاور في "تاريخ المستبصر" إلى هذا حين قال "و كذلك لا يستدل على إقليم الجاوة مسافرو البحر بكثرة إلا بكثرة لمع البرق لأنه يكون في أيام موسم سفارة الجاوة الأمطار كثيرة و يستدل الأفق بالغمام و يشتد هيجان البحر."⁵⁵ والراجح أن أعدادهم كانت تتزايد حين يقترب التقويم الهجري

⁵⁵ ابن الجاور، تاريخ المستبصر، تحقيق: مملوح حسن، لبنان، دار الثقافة الدينية، 1987، ج1، ص 13.

من وقت الرياح الموسمية، وقد كانوا يرسون في محطات للتزود والراحة في كل من سريلانكا والهند وعدن، و قد كان البحارة العرب في بادئ الأمر يتولون مهمة نقل الحجاج آتشييه وملاقا وآكيين وبادانج وسنغافورة وبورنيو في سفنهم التي كانت تجوب تلك الأرجاء للتجارة، وقد لعبت الكثافة السكانية في كل من سومطرة وجاوة دورا بارزا في ازدحام الطرق البحرية بالحجاج من هذه المنطقة، وقد ذكر المستشرق الهولندي كرستيان سنوك هورخرونيه⁵⁶ أنه شاهد في عصره كثافة الحجاج الجاوة في مكة. وكان قد قدر عدد الحجاج الملايويين في القرن الثامن عشر ببضعة آلاف⁵⁷ كما قدر عدد سكان هذه المنطقة في عهده . ماليزيا، اندونيسيا، سنغافورة بحوالي عشرين مليوناً⁵⁸، ولكونه مقرباً من الحكومة الهولندية واستقر ما يزيد على 16 سنة في جاوة موظفا ساميا في الإدارة الهولندية فيمكن اعتماد هذه الأرقام كأرقام رسمية.

ومن المؤسف في هذا المقام أن كلا من العرب والملايويين لم يتركوا لنا بيانات تاريخية⁵⁹ عن تلك الفترة وذلك التعاون البحري بين العرب والملايويين على الرغم من غزارته قبل حلول الهولنديين والانجليز في المنطقة والذين سيطروا على مهمة نقل

⁵⁶ مستشرق هولندي 1835-1935 تلقب بعبد الغفار وتظاهر بالإسلام حين أرسلته السلطات الهولندية إلى مكة المكرمة التي مكث فيها من سنة 1884.1885 بغية كتابة دراسة وافية عن المجتمع المكي، والتيارات الفكرية السائدة فيه وكذا نشاط الملايويين الجاوة هناك خدمة لانشطتها الاستعمارية ثم اشتغل بعدها موظفا ساميا طيلة ستة عشر سنة.

⁵⁷ سنوك ، صفحات من تاريخ مكة المكرمة، ج2، ص547

⁵⁸ سنوك ، المرجع نفسه، ج2، ص 557

⁵⁹ من بين الكتابات النادرة التي ورد ذكرها في المصادر التاريخية حول رحلات الحج الملايوية؛ رحلة الحاج عبد الله بن

عبد القادر منشي(ت1854م) وعلى ندرة أمثالها فهي مفقودة. انظر: السيد علوي الحداد، المدخل إلى تاريخ الإسلام في الشرق الأقصى، ص 358.

الملايويين الحجاج إلى مكة في قورايم البخارية القوية التي تراجعت أمامها سيطرة الملاحين العرب على هذه الحركة، ولكثرة الحجاج القادمين من هذه المنطقة - كما يذكر سنوك - أبدع المكيون والمطوفون على وجه الخصوص سبلا جديدة للدعاية للحج فقد وصل الحد بالمطوفين في البلد الحرام إلى القيام برحلات وزيارات إلى بلاد الملايو للترويج إلى الحج، ولا نستطيع في هذا المقام فصل العوامل التجارية عن الدينية التي دعت إلى مثل هذا النشاط فمما لا شك فيه أن كثرة الحجيج في الموسم تعني ارتفاعا عاليا في الواردات، كما أن كثرتهم تعني اطلاع شريحة أكبر من المجتمعات العربية على الإسلام من منابعه. والملفت للانتباه أكثر أن الكثير من هؤلاء المطوفين العرب في العادة يصطحب معه جموعا غفيرة من الحجاج إلى مكة مما يعطينا لمحة عن تفاصيل اليومية التي يقضيها هؤلاء الحجاج الملايويين مع مطوفهم وقائدهم العربي⁶⁰ طيلة الطريق التي تستغرق في أقل تقدير بضعة شهور فلا شك أن طول هذه الفترة كانت تلعب دورا بارزا في تعريف الملايويين بتفاصيل عن الإسلام والعالم الإسلامي لم تتوفر لهم أو لم تصلهم في بلدانهم، و هو الأمر الذي حرّموا منه عندما سيطر الهولنديون والانجليز على عملية نقلهم إذ لم يكن يحرك هؤلاء إلا الدافع المادي البحت، مع ما يتمتعون به من نبذ وكره للإسلام والمسلمين ويحكى لنا سنوك أنه التقى مع قبطان سفينة هولندية في جدة كانت على وشك أن تقل جملة من الحجاج للعودة إلى بلدانهم، وقد فصل سنوك وبدون أي تخرج في مشاعر هذا القبطان العدائية تجاه الحجاج الركابيين معه واتجاه الإسلام والمسلمين

⁶⁰ سنوك ، المرجع نفسه، 2، ص 563

بشكل عام⁶¹. وهو ما يضعنا على وضعية الرحلات البحرية التي كان يشرف عليها الهولنديون والانجليز والتي كانت تستغرق عدة أسابيع.

والذي نخرج به بعد الذي ذكرناه أن طريق الحج الآسيوي البحري لم يكن هو بدوره طريقا واحدا متعارفا عليه يسلكه كل الحجاج الذين يقصدون بيت الله الحرام من شرق وجنوب شرق آسيا بل كان جملة طرق تتشعب بين بعضها البعض حسب الظروف الاقتصادية والسياسية التي تحكم المنطقة إلى أن عموم خط الطريق واحد إذ يسلك السواحل الشمالية للمحيط الهندي متجها غربا حتى يصل عدن حيث يبدأ في الاتجاه شمالا نحو جدة، وهو تقريبا الطريق الوحيد الذي سلكه الحجاج عبر القرون الماضية إذ لم نعر طيلة بحثنا في هذا الموضوع إلى أي رحلة حج اختارت مضيق هرمز وخليج العرب بديلا عن مضيق عدن وجدة. وهي مسألة يمكن للعوامل الجغرافية للجزيرة العربية تفسيرها بسهولة إذ كان على من يفكر في الحج عن طريق الخليج العربي أن يصعد شمالا وصولا إلى العراق حيث ينطلق مع ركب الحج العراقي وهي طريق ليس العناء فيها بقليل، أو أن يجازف بقطع الصحراء العربية من شرقي الجزيرة العربية وصولا إلى مكة عبر الطرق الصحراوية وهي مسافة تزيد على الألف كيلومتر، كما تعيش فيها القبائل التي تنتهز فرصة كل مار حتى تنهب ماعنده. والأمر نفسه بالنسبة للمرور برا بعد النزول في شواطئ اليمن إذ أن اليمنيين انفسهم كانوا يحجون بحرا رغم صلة أرضهم بأرض الحرمين الشريفين وقرهم منهما يقول عبد القادر الجزيري : " وأما أهل اليمن فكان أكثر من يجي منهم إنما

⁶¹ سنوك، المرجع نفسه، ج2، ص 631.

يجيء في البحر، وأما من يجيء في البر فقليل ما هم ، لكثرة ما للعرب من التعرض لهم بالأذى والضرر⁶²

وقد أورد ابن فضل الله الأمر نفسه في "المسالك والممالك" فقد حكى له ثقات منهم أنه ينوب كل جمل يخرج من مدن اليمن مثل تعز أو زبيد حتى يصل إلى مكة المشرفة مئة درهم، سواء كان حاجا أو تاجرا أو معه شيء أو لا شيء معه ومن أدخل بدرهم منها في مكان عليه قسط منها فيه أخذ في ذلك المكان فلا يسلك البر منهم لعظم هذا المؤدى إلا من لا ييخل بماله ، وله خوف شديد من ركوب البحر⁶³ .



الجزيري، عبد القادر الخنبلي، الدرر الفرائد في أخبار الحاج وطريق مكة المكرمة، الرياض، دار

اليمامة، 1988، ج2، ص1246.

⁶³ ابن فضل الله العمري، مسالك الأبصار في ممالك الأقطار، بيروت، دار الكتب العلمية، 1991، ج2، ص54.

خريطة توضح الطرق البرية والبحرية التي سلكها الحجاج والتجار من وإلى الجزيرة العربية

- الأدوار الحضارية لطرق الحج الآسيوي

مثلت فريضة الحج التي تمتد إلى ما يزيد على أربعة آلاف سنة بالنسبة للعرب القدامى وريثة الحنفية متعلق آمالهم ومنتهى ابصارهم فكانوا يتكبدون شعناء السفر في الصحراء العربية القاحلة لآداء الحج وقضاء مآربهم الأخرى، وما إن جاء الإسلام حتى قلب معادلة العزلة التي كانت تعيشها الجزيرة العربية إلى معادلة باتت فيها تلك الصحراء آمال كل مسلم ومتعلق كل محب من كل أرجاء العالم.

وبدأت وفود الحجيج تتزايد بتزايد أراضي الإسلام بعد أن كانت مقتصرة على العرب لوحدهم وباتت مكة مركزا للعالم الإسلامي تقصده كل القلوب التي تنشده الصفاء والطهر وكذا كل الجيوب التي تأمل الثراء والغناء، واستلزم آداء فريضة الحج قيام ما سمي بطرق الحج التي ازدهرت مع ازدهار الدولة الإسلامية وباتت روحا ينبض من أطراف العالم إلى مركزه بالحياة العطاء فمنها صارت الركوب وركبت المعرفة والعلوم والصناعات ظهور الخيل لتصل أماكن لم تكن تعرفها من قبل. ولئن كانت شهرة طرق حجيج العراق والشام ومصر تعود إلى مكانتها التاريخية وقيام دولة الخلافة على رعايتها فإن طرقا أخرى كانت تكتب لها اسما في التاريخ بفضل الأعداد الهائلة التي كانت تنقلها من الحجيج من شرق وجنوب آسيا، ولا نحتاج لأن نذكر أن أكثر من ثلثي المسلمين كانوا ولا زالوا يقطنون هذه المناطق، وبالتالي

كان من المنطقي أن يكون لهم الكثافة الكبرى في الحج وتصل أعدادهم إلى الآلاف في مقابل المئات بل والعشرات التي كانت تقصد الحج من الدول الإفريقية مثلاً.

وعبر القرون التي حل فيها الإسلام في هذه المنطقة دينا رسميا للكثير من سكانها لعب الركن الخامس من أركانه دورا مهما في ربط الأطراف المتناهية للإسلام بمركز الرسالة، وبعث الوعي بالدين وأحكامه عبر القاصدين لبيت الله حيث يلتقون بعلماء الإسلام في مكة والمدينة ويجاور الكثير منهم لسنوات ليعود إلى بلده مرييا وواعظا مما يزيد من تماسك تلك المجتمعات حول القيم الإسلامية، ولعل احتدام الوعي السياسي في قلوب المسلمين في القرون المتأخرة بسبب تكالب القوى الاستعمارية على تقاسم دولهم وأراضيهم يعود في الأساس إلى عامل الحج والمؤتمر الكبير الذي يجتمع فيه المسلمون كل عام ليتناقشوا أخبارهم ويتبادلوا تجاربهم وقد لمست الدول الغربية هذا الأثر الفعال للحج فسارعت إلى محاولة التضيق عليه وإرسال الرحالة والجواسيس لكشف ما يدور بين الحجاج في مكة وما يتداول بينهم من أفكار يصرح سنوك حول شعور الهولنديين في أندونيسيا حول الحجاج: "إن المرء ليسمع في العادة قول بعض المقيمين من الهولنديين والذين قد احتك بعضهم بالحجاج ولم يجدوا منهم ما يسرهم إن هؤلاء الحجاج هم طاعون المجتمع الوطني فهم يشجعون السكان على الثورة والمقاومة وهم شديداً التعصب والكره للاروبيين"⁶⁴ كما يسرد سنوك نماذج من الحوارات الثورية التي تدور بين الحجاج

⁶⁴ سنوك ، المرجع السابق، ج2، ص 572

من العالم الملايوي وبين اخوانهم من حجاج البلدان الأخرى والتي لعبت دورا بارزا في بث الوعي السياسي والفكري في المجتمعات الإسلامية. يقول سنوك في معبرا عن هذا " إن الاختلاط النشيط لهؤلاء الحجاج القادمين من مختلف جزو الهند الشرقية بالإضافة إلى أفراد الجاوي المقيمين في مكة أمر ينجم عنه تبادل الآراء والأفكار التي تؤدي إلى إيجاد قوى وطنية تتحدى جموع غير المؤمنين -الهولنديين- تلك القوى التي يبدوا أن الإسلام ينشرها من مركزه الروحي في مكة⁶⁵

وهو الأمر الذي حرك القواعد التنظيمية للاستعمار للتحرك ضد هذه الفريضة إذ بات الحج في نهاية القرن التاسع عشر موضوعا سياسيا مهما في هولندا وذلك لأن أعدادا كبيرة من الاندونيسيين كانت تؤدي فريضة الحج كل سنة وقد كانت سياسة الحكومة الهولندية في الحج السبب المباشر في كثير من المناقشات في هولندا. فقد تصاعدت أصوات كثيرة تدعو الى التقليل او الحد من حرية السماح للحجاج بزيارة مكة. محتجين بالاموال الطائلة التي تصرف سنويا من أجل ذلك وانتشار الأوبئة بين الحجاج ، وخطورة الأفكار التي يحملها العائدون من الحج على تواجدهم في تلك المناطق، وتمادى بعضهم في عدّ مدينة جدة مركزا لتوريد الأسلحة إلى المستعمرات. وقد اقترح القنصل الهولندي في جدة للبت في هذا اللغظ السياسي إرسال سنوك هرخرونيه كجاسوس يعمل على جس النبض في مكة

⁶⁵ سنوك، المرجع السابق، ج 1، ص 581.

المكرمة وتجليه الصورة للهولنديين حول ما يدور في مكة من أفكار وقد وصل سنوك حقا صيف سنة 1883. ومكث قرابة عام كامل، جمع فيه مادة علمية لكتاب من أضخم كتب الرحلات التي كتبت على بلاد الحرمين. و يجب ألا يغيب عن بالنا في هذا المضمار أن سنوك نشر كتابه في الوقت الذي كان التوسّع الاقتصادي والعسكري الهولندي على أشده في اندونيسيا، وفي الوقت نفسه كانت الثورة في اقليم غرب جاوة قد بدأت تنفجر تحت شعار الاسلام، وكانت هولندا في الوقت نفسه مشتبكة في حرب ضروس مع سلطنة اقليم آتشيه في شمال جزيرة سومطرة. وقد أصبحت هذه الحرب أطول حرب وأكثر دموية من أية حرب خاضتها هولندا في اندونيسيا، وقد كانت ذات طابع ديني، حيث استند الآتشيون في حربهم هذه على فتاوى أصدرها علماء مكة⁶⁶

ولأهمية فريضة الحج عند المسلمين لم يفوت اليابانيون فرصة هذا المؤتمر الكبير فأرسلوا وفدا من الصينيين العلماء للحج لتبرير احتلالهم للصين أمام الرأي العام، وكرد سريع على هذا الاجراء الياباني انتهز المعلم المسلم المشهور دا بو شنغ، ابن قومية هوي، فرصة سفره لأداء الحج، وراح يشرح ويوضح في دول شرقي آسيا وبلاد العرب حقيقة حرب المقاومة الصينية ضد الغزو الياباني.

كما نظم الطلبة الصينيون بالأزهر في مصر برئاسة محمد مكين ما جيان في يناير عام 1939 حملة لمقاطعة بعثة الحج هذه وأرسلوا وفد حج باسم "بعثة حجاج قومية هوي الصينية" وسافروا من القاهرة إلى مكة لأداء فريضة الحج، وفي

⁶⁶ بيتر شورد كوننجهيفلد، تاريخ العلاقات التجارية والسياسية بين هولندا والجزيرة العربية وأبعادها الثقافية.

طريقهم ألقوا الخطب ووزعوا المنشورات التي كشفت جرائم القوات اليابانية، وجعلوا كثيرا من مسلمي العالم يعرفون الحقيقة، ويغيرون موقفهم من الحرب ضد اليابان، ويتعاطفون ويدعمون المقاومة الصينية. كما طبع وفد الحج الصيني الأزهري مطبوعات إعلامية باللغة العربية حول حرب مقاومة الصينيين للعدوان الياباني ووزعوها على بعثات مختلف الدول وعقدوا لقاءات رسمية مع السلطات السعودية حول هذا الموضوع⁶⁷.

وقد كان الدور الثقافي والحضاري الذي لعبته هذه المسالك يطغى على أوجه الادوار الأخرى نظرا للوجاهة التي يكتسبها الحاج عند قومه بعد عودته وقد تفقه في الدين واغترف من مناهل الإسلام الأصيلة ويطول المقام في ذكر تفاصيل هذا الامر، واكتفى هنا بإشارة لافطة أشار إليه سنوك في رحلته حين ذكر أن الكتب هي رأس قائمة الحاجات المستوردة من مكة إلى العالم الملايو مع رحلات الحاج⁶⁸. وهي اشارة لها ما لها من معاني تعبر عن نفسها ولا تحتاج لفصل أي خطيب.

الخاتمة

بعد الجولة التاريخية في طرق الحج الملايوية والصينية والهندية من شرق وجنوب شرق آسيا يمكننا الوقوف على حقائق تبنت لنا من خلال كيل المادة العلمية التي مررنا عليها، ولعل على رأس تلك الحقائق أن طرق الحج المذكورة لم تكون طرقا رسمية مرسمة من طرف السلط السياسية القائمة في تلك الأرجاء كما كان عليه الحال في البلاد العربية، وتلعب جغرافيا السياسة دورها في هذا إذ أن بعد هذه الأرجاء عن

⁶⁷ تاريخ معبد في العصر الحديث، تاريخ الاستشارة: 2009/10/11.

<http://www.chinatoday.com.cn/Arabic/2007>

⁶⁸ سنوك، المرجع السابق، ص 592.

يد دول الخلافة المتعاقبة وعدم دخولها تحت حمايتها المباشرة لعب دورا بارزا في عدم ترسيم طرق رسمية واقامة المنشآت اللازمة عليها. كما أن النأي الجغرافي لها حرمها من التدخل العسكري لدول الخلافة لحماية طرقها وتجارها، ولا نحتاج للتذكير بالامر الذي عانته الممالك والعثمانيون في ذلك، نتج عن هذا الامر اعتماد المسلمين على جهودهم الشخصية في رحلة الحج وهو الأمر الذي شَعَب طرقها بشكل كبير جدا نظرا لخضوع كل منهم لإحداثيات جغرافية وسياسية خاصة بعصره، وكنتيجة ثانية أدى هذا الغياب السياسي والعسكري لدول الخلافة إلى اعتماد الحجاج على التجار في رحلاتهم بشكل شبه تام خصوصا حجاج عالم الملايو والصين، وهي ظاهرة وصمت رحلات الحج الآسيوي منذ القرون الأولى للإسلام إلى غاية بدايات القرن العشرين.

كما أن غزارة الحجاج من تلك الأرجاء عدّلت في معادلة الحركة في المحيط الهندي بعد أن كانت السيطرة للحركة التجارية وأحيانا العسكرية بأن أضافت رافدا ثالثا نَمَى بتزايد عدد الحجاج عقدا بعد عقد.

ونحن وفي هذا المقام وبعد الاطلاع اليسير على هذا الموضوع لا يسعنا القول إلا أن طرق الحج الآسيوية مادة غصبة للبحث ومكمن من مكامن ملامح الوحدة الإسلامية لذلك ينبغي على الباحثين والجهات المهتمة تتبع تراث الحجاج المنسي والمتمثل في رحلات الحجاج الملايويين والصينيين والهنود التي يصل عدد ما كتبه الحجاج الهنود فقط إلى مايزيد على 80 رحلة لا تزال في طي الكتمان، كما أن آلاف الوثائق التاريخية التي تنام في آرشفات كل من هولندا وبريطانيا تعد ثروة وثائقية يكمن فيها مفتاح أبواب التعرف واكتناه أسرار طرق الحج.