

تأثیر سیاستهای ایلخانان در جابجایی مسیرهای زمینی و دریایی حج در جهان اسلام
(قرون ۸-۷ه.ق)

دکتر علی بحرانی پور^۱

چکیده

حمله مغولان نامسلمان به سراسر اوراسیا، و سقوط خلافت عباسی انقطاع و آشوبی در سراسر جهان اسلام پدید آورد که مهمترین نتیجه آن به هم خوردن توازن قدرت و وحدت در منطقه بود. با وجود تداوم سلسله خلفای عباسی در مصر، در روزگار مورد بحث مکه دوباره ام القرای جهان اسلام به شمار رفت. سلاطین مسلمان اعم از سلاطین اقصی نقاط افریقای غربی، ممالیک مصر، ایلخانان، برخی سلاطین اردوی زرین، و ایلخانان، تا سلاطین هند هریک برای تبلیغ قدرت و مشروعیت خویش در میعادگاه جهانی حج با همدیگر رقابت می کردند. چنین احوالی بر اهمیت راههای حج بی گمان تأثیر داشت. به نظر می رسد به سبب وقایع فوق و روند تغییر در سیاست ایلخانان، جابجایی هایی در مسیرهای دریایی و زمینی حج صورت گرفته باشد. در این میان مقاله حاضر بر آن است که ضمن شناسایی مسیرهای اصلی حج در گستره جهان اسلام، تأثیر سیاستهای ایلخانان بر مسیرهای مذکور را واکاود. فرضیه تحقیق آن است که حمله مغولان نامسلمان در آغاز، مسیرهای زمینی حج را ناامن ساخت، بنابراین به دلیل عدم سلطه مستقیم مغولان بر دریاها، مسیرهای دریایی حج از خلیج فارس و دریای سرخ تقویت شد. اما با اسلام آوردن ایلخانان و فروکش کردن نبردهای مملوکی- ایلخانی به عنوان عاملی در انشقاق در جهان اسلام، تلاشهایی برای تامین امنیت و رفاه در مسیرهای زمینی حج از عراق و بیابان نفود و نجد انجام شد که موجب بازگشت مسیرهای حج از دریا به این مسیرهای بیابانی شد.

واژه های کلیدی: مسیرهای حج، حرمین شریفین، ایلخانان، ممالیک، اقیانوس هند، عراق

^۱ عضو هیئت علمی گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز bahranipour@hotmail.com

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۱۱/۳

تاریخ تایید: ۱۳۹۰/۱۰/۱۲

پس از سقوط بغداد دوباره حرمین شریفین خاصه مکه، به عنوان أم القرای^۱ جهان اسلام مطرح شد. عوامل مختلفی از قبیل وجود خانه کعبه و فریضه حج، قبله، مرکزیت معنوی، عبادی، سیاسی، در عصر خلفای راشدین و نیز پس از سقوط خلافت عباسی، کانون مشروعیت بخشی به سلاطین مسلمان، اجتماع عظیمی برای مسلمانان جهان اسلام جهت انتقال اخبار، تبلیغات سیاسی و دینی، و کانونی برای افکار عمومی جهان اسلام بود. موقعیت جغرافیایی شهر نیز در حد فاصل راههای مواصلاتی و تجاری بزرگ بین المللی جاده ابریشم و جاده ادویه و جاده کُنْدُر(یا به تعبیر قرآن مسیر رحله الشتاء و الصیف واقع در مسیر جنوبی-شمالی یمن-شام) در تقویت اهمیت آن تاثیر داشت و آن را به مرکز جهان اسلام بدل ساخته بود. از این رو از قرون اولیه اسلامی مسیرهای زمینی و دریایی گوناگونی به سوی آن پدید آمده بود و مکه به دلایل سیاسی، عبادی، تجاری و فرهنگی قبله گاه حاجیان، تاجران، و آوردگاه رقابت های سیاسی فرستادگان سیاسی و حتی سلاطین بود. در این میانه کنترل راههای حج و تغییرات آنها مساله مهم در تغییرات سیاسی و اقتصادی در جهان اسلام به شمار می رفت. مقاله حاضر در پی تبیین جابجایی مسیرها و علل آن است.

موضوع مورد بحث کمابیش تازه است و از پیشینه تحقیقی چندانی برخوردار نیست، جز آنکه دکتر شیرین بیانی در کتاب دین دو دولت، به تاثیر قبایل شرق عراق در مسیرهای بیابانی حج به تفصیل پرداخته است. دکتر ابوالفضل رضوی نیز طی مقاله ای به جایگاه مسیرهای زمینی عراق به حجاز در مشروعیت بخشی به ایلخانان مسلمان ایران و رقابت ایشان با ممالیک بر سر نفوذ بر قبایل ساکن در مسیرهای زمینی مذکور پرداخته است. لیکن هدف و تاکید مقاله حاضر غالباً بر مسائل جغرافیایی، انسانی و حداکثر بر تاثیر سیاستهای قدرتهای درگیر در جابجایی مسیرها و اصلاحات عمرانی و رفاهی آنها در مسیرهای مذکور است.

راههای دریایی و بیابانی عراق به حرمین و سیاست ایلخانان نسبت به آن

۱- راه بیابانی

تقریباً از اوایل شکل گیری خلافت عباسی دو مسیر عراق و درواقع شرق جهان اسلام را به حرمین شریفین متصل می کرد: یکی راه دریایی که از اوایل عهد مغولان به سبب ناامنی راههای زمینی عراق و سقوط خلافت عباسی اهمیت یافت؛ و دیگری راه زمینی غرب عراق به سمت بیابانهای نجد و نفود به حرمین. مسیر اخیر حج از زمان غازان خان از طریق بادیه جنوب غربی عراق عرب در مناسبات سیاسی و تجاری ایلخانان و ممالیک اهمیت یافته بود. اصلاحات غازان به ویژه در حفر نهرها، ساخت دارالسیاده و حفر چاهها در مسیر حج شواهد تاریخی و باستان شناختی برای این امر را پدید می آورد. اصلاحات مذکور، موجب اهمیت یافتن شهرهایی چون نجف، بصره، واسط و کوفه شد.

چنانکه اشاره شد، یکی از مسیرهای حج از عراق به عربستان راه بیابانهای نجد و نفود بود که مورد توجه ایلخانان بود. آنان از زمان اسلام آوردن خود دست کم از روزگار غازان خان به سبب بسته شدن مسیرهای تجاری شام تحت فشار بودند که معلول انسداد راه حج بود. آنان کوشیدند با تقویت امکانات و امنیت راههای جنوب عراق به سمت بیابان نجد و نفود به سمت

^۱ معادل فرنگی امروزی آن Metropolis و Cosmopolitan است.

حجاز راهی دشوار و بی آب، اما کوتاه و بدون مزاحمت نیروهای مصری بود را برای حاجیان و تاجران ایرانی مسیر حجاز بیابند. آنان در این راستا تلاشی ناکام برای سلطه بر حرمین شریفین و دریای سرخ صورت دادند که تنها نتیجه آن برقراری مسیر کاروانهای حج ایران در طول چاهها، آبگیرها و واحه ها از بصره، نجف، قادسیه، وادی عذیب، مناره القرون (شاخ مناره)، مساجد، بلوره، واقصه، گردنه عقبه الشیطان، هیثمین، زماله، تنانیر، کشقوق، برکه المرجوم، ثعلبیه، زرود، اجفر، قلعه فید، وادی الکروش، جبل المخروق، سمیره، حاجر، قاروره، نقره، عسلیه، نجد، وادی العرس، مدینه، صفرا، بدر، خلیص، عسفان و بطن مر، به مکه می رسید. خلیص میان مکه و مدینه بازار گوسفند و میوه و تره باری وجود داشت؛ و از ایستگاههای خرید حیوانات به عنوان قربانی حج و تهیه آذوقه مورد نیاز حاجیان به شمار می رفت.

در زمان سلطان ابوسعید، امیر چوپان از اموال خاصه خود نیز نهری از عرفه به سمت مکه جاری کرد. زیرا تردد هر ساله حاجیان و استفاده از این چشمه را ضروری می کرد. گذشت زمان و پر شدن چشمه مذکور موجب کم آبی آن شده بود. تا آنجا که بهای هر ستور آب کش در موسم حج به ۱۰ درهم مسعودی (سکه های یمنی ضرب ملوک ایوبی یمن) در حالی که این قیمت در دیگر مواقع سال به شش تا هفت درهم می رسید. امیر چوپان کارگرانی بومی با دستمزدی قابل توجه (روزانه سه درهم) استخدام کرد و پس از چهار ماه کار، و صرف ۵۰۰۰۰ دینار حفر مجدد این نهر را به پایان رساند. وی در سال ۷۲۰ه.ق/۱۳۲۰م. در قلعه خلیص بین مکه و مدینه نهری حفر کرد که آب را از چشمه به برکه (آب انبار) در کنار قلعه منتقل می کرد. او در کنار مقبره عثمان خلیفه سوم و امام حسن (ع) برای خود مقبره ای ساخت و پس از مرگ در آنجا به خاک سپرده شد.^۱

۲- مسیرهای دریایی حج در خلیج فارس و اقیانوس هند (راه بیت الله العتیق^۲)

مسیرهای رودخانه ای دجله و فرات به موازات مسیرهای زمینی، ارتباطات میان مسیر حج و مسیرهای دریایی خلیج فارس و اقیانوس هند را برقرار می کردند. مسیر دریایی حج عراق، پس از دور زدن شبه جزیره عربستان و یمن به دریای سرخ می رسید. جده، حلی، سرجه، بندر حادث، بندر ابواب، شهر زبید، قریه غسانه، شهر جباه، شهر بزرگ تعز، صنعا و عدن در این مسیر قرار داشتند.^۳

در این میان، مسیر رودخانه ای جنوبی- شمالی رودخانه های عراق راههای دریایی حج در خلیج فارس به سمت دریای سرخ را با راههای زمینی حج یعنی راههای نجف به سمت بیابانهای نجد و نفود و حرمین را به هم متصل می کرد. محل این اتصال بندر بصره بود. در واقع بصره مبدا و جده مقصد مسیرهای دریایی حج در مشرق جهان اسلام بود:

بصره مهمترین بندر عراق در دوره اسلامی بود که پس از ویرانی آنجا مرکزیت تجاری از آنجا به سیراف و کیش و هرمز منتقل شد. بازار «مربد» در حومه غربی بصره از بازارهای قدیمی فصلی اعراب و از انجمن های شعری آنجا بود. کاروانسرای ملک دینار بر سر راه واسط یکی از کاروانسراهای بصره و محل اتراق مسافران و تاجران بوده است. بصره در قرن هشتم تا حدی رونق داشت و ۴۴ تومان و ۱۰۰۰ دینار رایج مالیات می داده است و هنوز از بنادر خلیج فارس در ارتباط با

^۱ -المقربزی، المصدر السابق، ج ۳، صص ۲۳ و ۹۰. حافظ ابرو، ذیل جامع التواریخ رشیدی، صص ۱۳۴ و ۱۳۵.

^۲ - این اصطلاح نامی است که ابن ماجد و دیگر راهبانان دریایی به مسیردریایی حج در اقیانوس هند داده اند.

^۳ - ابن بطوطه، (۱۳۷۶). سفرنامه ابن بطوطه، ترجمه محمد علی موحد، چاپ ششم، تهران، آگه، ج ۱، صص ۳۹۸.

هندوستان به شمار می رفت. ^۱ در آن زمان قبیله بنی عقیل در نزدیکی بصره و قبیله بزرگ بنی خفاجه از آنجا تا کوفه سکونت داشتند و گاه برای کاروانهای مسیر عراق به شام و حج نقش راهدار را برعهده می شدند و گاه نیز خطرناک می شدند. ^۲ مقصد و یکی دیگر از کانونهای مسیر دریایی حج در جهان اسلام، بندر جدّه بود. آنجا در قرن ۷هـ.ق شهری کوچک در ساحل دریا بود که بندر مکه به شمار می رفت. اما در قرن بعد جدّه بندر اصلی حجاز در دریای سرخ و بندر مکه و در واقع سراسر حجاز بود که زائران و کالاهای تجاری از طریق آن به مکه می رفتند. در ایام موسم حج سکونت در آن غیر ممکن بود. زیرا که از سراسر جهان از سرزمین مصر و مراکش و هند و یمن مردمی با بیش از صد کشتی بزرگ با کالاها و مسافران بسیار به آنجا می رفتند. هرگاه آب در آنجا کاهش می یافت، از آبادی قرین که در میانه راه مکه و جدّه است به آنجا آب می بردند. مردمش از نسل ایرانیان و ساختمان هایشان از سنگ کاشور(مرجان؟) و خیش خرما بود. شهر غالباً شامل خان ها (کاروانسراها) بود. گفته اند که امیر شمس الدین طنبغا در سال ۶۲۳هـ.ق کاروانسرای بزرگ در حومه شهر بنا نهاده بود. عوارض گمرکی بندر جدّه از آن حاکم مکه به شمار می رفت؛ البته ابوالنصر برسبای سلطان مملوک مصر نیز در آن سهمی داشت. زیرا مبلغ این عوارض کمابیش به سالانه ۲۰۰ هزار دینار می رسید. ^۳

در اواخر قرن هفتم، خاندان آل طیبی و مدتی سلغریان و از قرت هشتم ملوک هرموز با شبکه وسیع حمل و نقل دریایی و نمایندگیهای ساحلی خود از معبر و مالابار تا بحرین و عدن علاوه بر تجارت به حمل و نقل مسافران و حاجیان مشرق جهان اسلام مشغول بودند. ^۴ خاصه آنکه ناامنی مسیرهای زمینی، کار و بار تجارت آنان را رونقی دوچندان داده بود. حضور قدرتهای صلیبی در سواحل شرقی و حتی جنوبی مدیترانه که گاه قدرت آنها تا سواحل شمالی دریای سرخ کشیده می شد، خطری برای راههای دریایی حج به شمار می رفت. چندانکه حتی صلیبیان گاه نقشه حمله های مشترک با مغولان نامسلمان (مثلاً در زمان ارغون) به حرمین و تخریب کعبه را طراحی می کردند. این نقشه ها هرچند عملی نشد، لیکن ناامنی را در منطقه افزایش داده، و رونق اولیه مسیرهای دریایی در کوران حمله مغول (۶۶۰-۶۶۰هـ.ق) را از بین برد. کند شدن روند نبردهای ایلخانان پی از اباقا خان با ممالیک نیز امنیت نسبی را در مسیرهای بیابانی شرق عراق به نجد و حجاز را موجب شد؛ ^۵ امری که به تغییر مسیرهای دریایی به سمت بیابانهای عربستان منجر شد.

۱. تلاشهای سیاسی و نظامی ایلخانان اولیه برای سلطه بر راههای شام به حجاز: جنگ و صلح با ممالیک

در عهد هلاکو مرز میان ایلخانان با ممالیک به سبب روابط خصمانه کمابیش دائمی، مرزی متغیر بود. اما طرح کلی هلاکو برای پیشروی تا مصر با شکست کیتبوقا از قنوز سلطان مملوک مصر در عین الجالوت ناکام ماند (۶۵۸هـ.ق/۱۲۵۹م)؛ و شام به دست ممالیک افتاد. با وجود نبردهای بعدی ایلخانان در شام. و اینکه ممالیک ضمن افزودن شام (از جمله خارج کردن شهر های دمشق و عکا از دست صلیبیان) و حجاز به قلمرو خود، به احیای خلافت عباسی، و حمایت نظامی از حمله نافرجام

^۱ - الحموی. یاقوت، (بی تا). معجم البلدان، تحقیق عبدالرحمن المرعشی، بیروت: داراحیاء التراث العربی و موسسه التاريخ عربی، ج ۱، صص ۳۴-۴۳۰؛ لسترنج، پیشین، نقشه شماره ۲.

^۲ - شیرین بیانی. تاریخ آل جلایر. تهران: دانشگاه تهران، (۱۳۸۱)، چاپ دوم، صص ۱۷۶.

^۳ - الظاهری، ۱۸۹۴، ص ۱۴. و ابن ماجور، ۱۹۵۱، ص ۵۰-۵۲.

^۴ - و صاف ۱۳۳۸، صص ۸-۱۷۶، یاچیمبا، ۱۹۷۵، قسمت دوم، ص ۷ و ۶.

^۵ - ۱۶۳-۱۶۲، ۱۶۰، Teixeira, O. p. Cit. p. ۱۸۵-۱۳۳۸، و صاف ۱۳۳۸، ص ۱۸۵.

وارثان خلافت از جنوب عراق به فرات پرداختند، به طور کلی فرات مرز دائم غربی ایلیخانان با مصر و صحرای حجاز به شمار رفت.^۱

در روزگار اباقا در ۵۶۶۴ق.ه/۱۲۶۵م. مبارک پسر المستعصم از دربار هلاکو به شام و مصر گریخت و مورد استقبال بیبرس قرار گرفت؛ و ممالیک مدعی حمایت و احیای خلفای عباسی شدند و جنگهای خود را به نام جهاد علیه ایلیخانان ادامه دادند. در ۵۶۶۷ق.ه/۶مه ۱۲۶۸م. بیبرس انطاکیه را تصرف کرد و در آنجا (به ویژه در کلیساها) غارتی به یاد ماندنی کرد. اما اسیران مسیحی را به کلیکیه تبعید کرد، که از آن جمله سپرپایت انطاکیه بود. در ۵۶۷۱ق.ه/۱۲۷۲م. بیبرس به شام لشکر کشید و ایلیخانان را در کرانه فرات شکست داد. در ۵۶۷۵ق.ه/ ۱۲۷۶م. به دمشق و حلب لشکر کشی کشید.^۲

در ۵۶۷۴ق.ه/۱۲۷۵م. ضیاء الدین بن حظیر و پسر معین الدین سلیمان پروانه با تعدادی اعیان آسیای صغیر به شام رفته، بیبرس را به حمله به روم تشویق کردند. در ۱۰ ذی قعدة سال بعد، بیبرس از راه ابلستان بر روم تاخت و پس از شکست دادن نیروهای ایلیخانان، در قیصریه سکه و خطبه به نام خود کرد. این جنگ که به نام آوردگاه ابلستان در شرق قیساریه روی داد پس از عین الجالوت دومین شکست بزرگ ایلیخانان از ممالیک بود. اباقا خان برای دفع تهدیدات ممالیک از شام و بنا به نوشته ابن العبری به دعوت سنقر الاشقر سردار بیبرس که با قلاوون سلطان جدید مملوک اختلاف داشت، به دیاربکر و آناتولی، از مسیر خابور و رحبه الشام به حمص رفت و در مسیر خود قلعه زلیبیا و دیر بیره را ویران کرد. اما در محاصره حمص به سبب بی تجربگی برادرش منگکه تیمور، شکست خورد (رجب ۵۶۸۰ق.ه/ ۱۲۸۱م.). اباقا بدین ترتیب متحمل دو شکست در برابر ممالیک شد: (ابلستان در ۵۶۵۷ق.ه/ ۱۲۵۸م. و حمص در ۵۶۸۰ق.ه/ ۱۲۸۱م.)^۳

احمد تکودار پس از اسلام آوردن به سفارش شیخ عبدالرحمن و شمس الدین جوینی صاحب دیوان، قطب الدین شیرازی مشهورترین دانشمند زمان خود را با نامه و پیام صلح خواهی به سفارت نزد ممالیک مصر فرستاد (۱۹ جمادی الاول ۵۶۸۱ق.ه/ ۱۲۸۲م.). وی در این نامه با لحنی منت گذارانه، اسلام آوردن خود را نعمتی بزرگ برای مسلمانان قلمداد کرده است. بوجه عنوان گواه اسلامیت خود از اصلاحاتی سخن رانده است که در قلمروش به نفع مسلمانان انجام داده است. که از آن جمله بودند، اعلام مسلمانی و حمایت از قوانین شرع، عفو زندانیان، اصلاح امور املاک وقفی از جمله رباطها و ابواب البر، اهتمام به امر حج و امنیت و رفاه مسیرهای آن، آزادی رفت و آمد تاجران و منع سپاهیان، قراغولها (راهداران) و شحنگان (حاکمان شهرها) از تعرض و مصادره کاروانها.

قلاوون در پاسخ به تاریخ ابتدای رمضان ۵۶۸۱ق.ه/ ۱۲۸۲م.، مسلمانی وی را خبری بزرگ دانسته، و با لحنی طعنه آمیز برای وی آرزوی ثبات در مسلمانی کرده، و خود را جزو سابقون و مجاهدان و بنابراین در موضعی برتر از او قلمداد کرد. و ضمن تمجید از تلاشهای سفیران تکودار، آبادگری تکودار را از لوازم جهانداری دانسته و اما شرط کافی برای اعلام مسلمانی را بازگرداندن سرزمین ها و حکومتهای غصب شده برشمرد. اما در ازای برقراری آزادی تردد به ویژه تعمیر رباطها و مسیر حج، دستورات

^۱ - بن شداد، تاریخ الملک الظاهر، اعتنا احمد حطیط، فیسبادن، دارالنشر فرانز شتاینر، ۱۹۸۳، ص ۴۳؛ و خیراندیش، پیشین، صص ۱۹۰-۱۸۹. و king Hetum II, Chronicle, trans. and ed. Robert Bedrpsian, New Jersey. ۲۰۰۵, fragment. ۹.

^۲ - ابن شداد، تاریخ الملک الظاهر، صص ۵۳، ۵۵ و ۱۰۱ و ۱۰۴ و ۱۰۶، ۲۲۱، ۱۵۲، ۱۵۸ و ۱۷۵؛ و ابن العبری، پیشین، صص ۲-۳۹۱. الحلبی، کنوز الذهب، ج ۱، ص ۶۱.
^۳ - رشیدالدین، جامع التواریخ، ج ۲، صص ۱۱۰۵-۱۱۰۱، ۱۸-۱۱۱۶ و ابن شداد، المصدر السابق، صص ۲۲۲. ابن العبری، پیشین، صص ۶-۳۹۵. ابن کثیر الدمشقی، البدایه والنهایه، تحقیق یوسف الشیخ محمد البقاعی، بیروت: دارالفکر، ۲۰۰۵، ص ۱۸۴. المقریزی، الخطط، الجزء ۳، ص ۳۸۷.

مشابهی را خطاب به حاکمان خود در قلاع مرزی و شهرهای تجاری رجب، بیره، و عین تاب و فرماندهان سپاهیان مذکور صادر کرد.^۱

در روزگار ارغون یکی از کارکردهای اساسی مسیرهای ارتباطی عراق، زیارت حرمین شریفین بود بدین ترتیب حج و در حدی محدودتر سفرهای زیارتی به بقاع متبرکه در عراق و مشهد الرضا، زیارت را با تجارت درهم می آمیخت. سعد الدوله یهودی در نامه ای به حاکم محلی در عراق به نام ملک نجم الدین محمود در رمضان ۶۸۸ه.ق/۱۲۸۹م. مشایخ بنی خفاجه را منصب امیر الحاج و مسئولیت پذیرایی از حاجیان(رفادت)داد و بدین ترتیب آنان را مسئول امنیت مسیر کوفه و نجف، و به بهانه های امنیتی آنان را موظف به جلوگیری از تجاری شدن کاروانهای مذکور کرد. به نظر می رسد که ممالیک و بقایای عباسیان در تلاش برای نا امن کردن مسیرهای جنوب عراق از طریق تحریک قبایل ساکن آن نواحی ایلخانان را از دستیابی بر نواحی ماورای فرات و شبه جزیره عربی بازدارند؛ و در عوض خود بر آنجا سلطه یابند. مضمون نامه از ممنوعیت تجارت کالاها می گذرد نیز خبر می داد که از آن میان تجارت اسلحه هندی از رأس خلیج فارس و دهانه ارونند با قبایل جنوب عراق و عربستان و به احتمال از آنجا به مصر بود. و صاف در این میانه دچار تناقض گویی شده است که از یک سو به تلاشهای تملق آمیز یا تظاهر وی به حمایت از کاروانهای حج اشاره می کند و از سوی دیگر او را مشوق حمله به کعبه معرفی کرده است.^۲ پژوهش حاضر بر آن است که شاید بتوان تناقض مذکور را با طرح نظریه ای مبنی بر رقابت ایلخانان و ممالیک بر سر مسیرهای عراق، عربستان به بنادر حجاز در دریای سرخ پاسخ گفت.

به روزگار گیخاتو ممالیک برخلاف پیروزیهای درخشان در فتح سواحل شرقی علیه صلیبیان نتوانسته بودند که در جبهه آسیای صغیر موفقیتی کسب کنند. بنابراین شرایط جغرافیایی و مرزی آنان را به عرصه دریاهای جنوب می راند. در آنجا با موفقیت بیشتری بر منافع تجاری ایلخانان در تجارت آبی جنوب عراق فشار می آوردند؛ و سلطه بی رقیب خود بر مسیر حج را که از اهمیت تجاری قابل توجهی نیز برخوردار بود، اعمال می کردند. چنانکه حتی یکی از فدائیان باطنی را برای قتل نقاجو امیر سلاح خانه مغولان در عراق فرستاد که در ماموریت خود موفق بود. اما قتل سلطان دست وی را از ادامه نقشه هایش کوتاه کرد.^۳

۲. اقدامات امنیتی و رفاهی ایلخانان متأخر در جاده زمینی عراق به سمت حج(غازان تا سقوط ایلخانان)

اقدامات ایلخانان متأخر یعنی از روزگار غازان تا ابوسعید در جت احیای راه حج عبارت بود از سرکوب و استفاده از قبایل خفاجه: تامین امنیت و آب مورد نیاز کاروانها، مذاکره با شرفای مکه، و راه سازی و کاروانسرا سازی و اوقاف مربوط به آنها.

الف) آبادگریهای غازان در مسیرهای عراق به حج

غازان خان بارها برای شکار، زیارت یا جنگ از مسیر آذربایجان و همدان به عراق رفت. چنانکه در ۱۸ ذی القعدة ۶۹۵ه.ق/۱۲۹۵م. از مراغه برای قشلاق به سمت بغداد از مرغزار «زک» در حدود همدان و از مسیر قدیمی به کوشک بیرونی بغداد رفت. مسیر

^۱ - ابن تغری بردی، المصدر السابق، ج ۷، صص ۳۳۲-۷. وابن العبری، پیشین، صص ۴۰۳-۳۹۷. و صاف الحضرة شیرازی، تاریخ وصاف الحضرة، بمبئی، بی تا، ۱۳۳۸، صص ۱۱۸-۱۱۳.

^۲ - و صاف، پیشین، ج ۲، صص ۴۲-۲۴.

^۳ - عبدالرزاق بن احمد شیبانی ابن الفوطی، (۱۳۸۱). الحوادث الجامعة، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی صص ۵-۲۸۰. خواجه رشیدالدین فضل الله همدانی. جامع التواریخ، تصحیح محمد روشن و مصطفی موسوی، تهران: البرز، ۱۳۷۳، ج ۲، صص ۱۱۹۵ و ابن تغری بردی، النجوم الزاهرة، ج ۸، صص ۹-۲۲۷.

سفرهای وی در این مناطق از جاده عبور می کرد: نیل، نعمانیه، سیب حله، مزار سیدی ابوالوفا، مرزبانیه، هیت، انبار، مَحُول و بغداد. وی پس از ادای نماز جمعه در جامع سوق السلطان، از مسیر میدان، کرمانشاهان، شهرآبان به تبریز بازمی گشت. غازان در سال ۵۶۹۷.ق/۱۲۹۷.م نیز بنابه نوشته رشید الدین برای قشلاق رفتن، مسیر تبریز به بغداد را از راه اوجان، مرغزار زک همدان، (فراهان)، بروجرد، کوهستان کردان، مرغزار جوقین در اطراف واسط، بطایح سیب، بغداد، شهر نیل، نجف، به سمت شام و مرج الصفر رفت. در سال ۵۶۹۹.ق/۱۲۹۹.م از مسیر دهخوارقان و زاب و موصل به نصیبین و شام رفت. وقایع مذکور به احیای اهمیت شهری و تجاری بغداد، تا اندازه ای نجف و به طور کلی عراق، پس از ویرانیهای اوایل حمله مغول و هلاکو اشاره دارد. گویا غازان می کوشید برای خروج از بن بست مسیرهای تجاری شام دوباره مسیرهای آنجا را احیا کند. وی در این راستا به امنیت کردستان و سرکوب قبایل و راهزنان آنجا توجه داشت.

غازان مرقد امام علی(ع) را تعمیر و برای مجاوران و سادات آنجا مستمری برقرار کرد. مقدار ۳۰۰۰ من نان از درآمد نهر غازانی که در آنجا حفر کرده بود، را وقف کرد و حیره روزانه سادات نجف را معین کرد. همچنین زمینهای اطراف مزار سیدی ابوالوفا در نزدیکی واسط را با کشیدن نهروهایی از فرات، چنان آباد کرد که آن ناحیه جمعیتی به خود جذب کرد و به شهری باعمارت‌های بسیار تبدیل شد. به فرمان وی «نهرغازانی اعلی» در مسیر شیعه نشین حله به کربلا کشیده شد. بدین ترتیب جمعیت و رونق کربلا توسعه یافت. نهر غازانی بزرگتری نیز از فرات به دجله حفر شد که مسیر رودخانه ای کربلا به بغداد را برقرار می کرد؛ و کشتی ها از بغداد و سایر شهرهای کرانه دجله به کربلا و از آنجا به نیزارهای جنوب (بطایح)، بصره و اروند به خلیج فارس و مسیرهای اقیانوس هند متصل می رفتند.

گفته اند که غازان خان برای تقویت شکارگاههای بیابان های اطراف سیدی ابو الوفا «نهرسفلی غازانی» را از فرات به میان بیابان های بی آب آن نواحی برد. تا آنجا که در اطراف مزار مذکور شهری آباد با مزارع سرسبز تکوین یافت؛ که برای حفاظت آن از راهزنان عرب بادیه، بارویی به دور آن کشیده شد. اما به نظر می رسد نهر مذکور در رفت و آمد رودخانه ای و نیز در تامین آب مورد نیاز کاروانها در آن ناحیه بس موثر بوده است. چنانکه عمارات، حمام ها و قنواتی در آنجا بنا شد و بسیاری در آنجا به کار مشغول شدند. در نتیجه قیمت خانه ها در آنجا مانند سایر قلمرو ایلخانان افزایش یافت. علاوه بر آن، نهرغازانی دیگری در ادامه مسیر نهر مذکور تا سرحد بیابانهای عربستان کشیده شد، در کنار این نهر مزارع و انباری به مشهد سیدی ابوالوفا وقف شد که به احتمال موجب تقویت ولایات واقع در مسیر حج بوده است.

در اوایل محرم ۷۰۲.ق/۱۳۰۲.م نیز غازان با دیگر به سمت بغداد و سپس عراق حرکت کرد. از همدان، دهکده بوزینجرد که در آنجا خانقاهی ساخته و املاکی بر آن وقف کرده بود، چغان ناوور، نهاوند، چمچال، بیستون، در منزلی نزدیک کرمانشاهان، بندنجین، جوقین، شیب(سیب)، واسط، مشهد سیدی ابوالوفا، و حله رفت و به عزم دیار شام از نجف به سمت فرات حرکت کرد. توجه غازان به مسیر تبریز به همدان و بغداد، ساخت ابواب البری در آن و سفرهای متعدد وی به آنجا پیدایش گرایشی را در جهت احیای مسیرهای کهن آشکار می سازد. شاید دلیل این امر بن بست حاصل در مقصد غربی جاده ابریشم در سواحل شرقی مدیترانه را با تسلط بر تجارت رودخانه ای عراق حل کند که به مسیرهای دریایی هندوستان و چین متصل بود.

علاوه بر همه اینها غازان با ارسال کاروان حج و پوشش نفیسی از ابریشم و طلا برای کعبه و نیز حمایت از اعراب ساکن مسیر حج می کوشید در قالب حج به مسیرهای حجاز دست یابد.^۱

^۱ - رشیدالدین، جامع التواریخ، ج ۲، صص ۱۲۷۱-۲، ۱۲۷۵ و ۱۲۸۶-۱۲۸۹، ۹۴-۱۲۸۹، و ۱۲۹۹ و ۹-۱۳۰۶. و صاف، پیشین، ج ۳، ص ۳۹۰.

ب) دوره بسته شدن راه شام و تقویت راه حج از طریق عراق در روزگار سلطنت اولجایتو (۷۱۶-۷۸۰ ه.ق/۱۳۱۶-۱۲۸۱ م.) در روزگار اولجایتو سعدالدین ساوجی وزیر برای مصادره اوقاف و املاک و دور کردن یکی از رقبای خود به نام خواجه اصیل الدین که به احتمال بسیار تاجری ثروتمند بوده است، را به حکومت عراق عرب گماشت؛ و چندان برواتی به وی حواله کرد که بسیاری از اموال خود را از دست داد. چنانکه بدون شکایتی تمام اموال و املاک خود را فروخت و برای تامین بروات وی باخت. این امر بغداد ثروتمند را که قاشانی از آن با عنوان دولتخانه یاد کرده است، دچار بحران اقتصادی کرد. همچنین برای ایجاد تشویش در بزرگان بغداد، تعدادی از آنان از جمله شیخ شهاب الدین سهروردی را به تهمت ارتباط با ممالیک، بازخواست کرد. چنین فضای امنیتی، حتی ارتباط تجاری عراقیان با مصر و شام را تضعیف می کرد. انتصاب جلال الدین پسر خواجه رشیدالدین به حکومت عراق (۷۱۳ ه.ق/۱۳۱۳ م.) نیز به سبب ثروت آنجا صورت گرفت. توجه تدریجی به امور عراق و مسیره های حج که از خوزستان می گذشت، موجب انجام اصلاحاتی توسط خواجه رشیدالدین همدانی در خوزستان شد که عبارت بودند از: تعمیر پل باستانی دزفول، امنیت بخشیدن ولایت حویزه که کمین گاه راهزنان مسیر عراق بود، توسعه کشت نخیلات در آنجا توسط صحرائشینیان لر، کرد و عرب که به منظور تخت قاپو کردن آنان صورت می گرفت، و نیز آباد سازی ویرانی های چشمگیر اهواز با خرج ۷۰۰۰۰۰ دینار (۷۰ تومن).^۱

برخی خاتون ها همچون بلغان خاتون خراسانی دختر امیر تسو (متوفی ۷۰۸ ه.ق/۱۳۰۸ م.) کوشکی در بغداد و نیز شهری به نام *طریق خراسان* در کنار بغداد ساخته بود که دارای خانقاهی برای پذیرایی مسافران بود. علت توجه بلغان خاتون ادامه دادن سیاستهای همسرش غازان خان در زمینه احیای آبادی و رونق عراق بوده است.

الجایتو نیز علاوه بر توجه به احوال شیعیان عراق عرب، به تجارت آنجا نیز اهتمام داشت. چنانکه در روز سه شنبه ۱۹ محرم ۷۱۰ ه.ق/۱۳۱۰ م. پس از وقوع آتش سوزی در خان الخشبییه (کاروانسرای چوبی) در بغداد، تاجران و بزازان مبلغی در حدود ۱۰۰۰۰۰ دینار (۱۰۰ تومن) زیان دیدند. اولجایتو از خزانه شخصی خود این خسارت را جبران کرد. بنابراین به گونه ای علاقه خود را به تداوم عبور مسیر جاده ابریشم از چین به بغداد تا مصر نشان داد.^۲

در سال ۷۰۹ ه.ق مغولان قلعه اربیل را تصرف کردند. امیر ناصر دلقندی از سوی اولجایتو آنجا را محاصره و تصرف کرد و حتی مردمی از خراسان را در آنجا سکونت داد. با توجه به اینکه اربیل از ایستگاه های مسیر عراق عرب به شام و آسیای صغیر به شمار می رفت، اهمیت فتوحات مذکور جهت برقراری امنیت و پیوستگی در جاده زمینی آسیای صغیر به حج آشکار می شود.^۳ در سوم ربیع الاول ۷۱۲ ه.ق/۱۳۱۲ م. تعدادی امرای شام و مصر به سبب رفتار تحکم آمیز ملک ناصر به بهانه سفر حج گریختند و از راه همین جاده به دربار الجایتو پناه آوردند.

در روزگار اولجایتو فعالیتها و حتی مداخلات سیاسی دربار ایلخانان در امور داخلی حرمین آغاز گشت تا جایگاه ایشان را در ام القرای اسلام تقویت بخشند. در ۲۲ رجب ۷۱۶ ه.ق/۱۳۱۶ م. عیسی بن محمد حاکم شام از سوی ممالیک با وعده یاری اولجایتو به فتح آنجا به دربار سلطانیه پناهنده شد. در همان روزها «حمیضا» پسر رئیس مکه برادر خود را که از سوی ممالیک به ریاست مکه انتخاب شده بود، به قتل رساند و به دربار اولجایتو گریخت تا به کمک وی قدرت را در مکه بازیابد. اولجایتو تصمیم داشت که از این فرصت برای تحقق سیاست قدیمی ایلخانان درباره تسلط بر مسیر حج از طریق عراق بهره گیرد.

^۱ - رشیدالدین، *سوانح الافکار*، به کوشش محمدتقی دانش پژوه، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۵۸، صص ۴-۱۶.

^۲ - عبد الله بن علی کاشانی، *تاریخ اولجایتو*، به اهتمام مهین همبلی، چاپ دوم، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۸۴، صص ۴-۸۲؛ و ۱۰۹.

^۳ - قاشانی، *پیشین*، صص ۱۱۶-۱۱۰.

بنابراین مالیات بصره را با لشکری هزار نفری با چارپایان حکومتی بسیار به وی سپرد. اما امیر هزاره همراه وی به یاری جمعی اعراب بادیه بر کاروان وی زدند، و ضمن ربودن ۱۰۰ تومانی از اموالش، وی را دستگیر کرده، به ملک ناصر در مصر تحویل دادند. امیر آقسنقر سردار ملک ناصر نیز پس از فتوحاتی در غرب عراق از فرات گذاشت. اما طغان امیر هزاره مغول در ناحیه فرات وی را شکست داد و عقب راند. بدین ترتیب مشخص شد که تسلط بر مکه، جاده حج و مسیرهای عراق به حجاز برای ایلخانان و ممالیک به عنوان دو دولت مسلمان به یک اندازه اهمیت داشت.^۱

ج) تلاش در جهت نفوذ سیاسی در امور داخلی حرمین شریفین در عهد ابوسعید ایلخان

ابوسعید ایلخان در اوایل حکومت خویش برای نشان دادن اسلامیت حکومت خود پرچمی با نام ملک نصر و نامه ای خطاب به امیر مکه به عراق فرستاد تا کاروان حج ایران اجازه عبور و انجام مناسک حج را بیابد. محمود بن عثمان (زنده در ۷۲۸ هـ ق / ۱۳۲۷ م) مترجم کتاب فردوس المرشدیه از صوفیان طریقت مرشدیه بود که در آن کاروان حضور داشت. وی نویسد که پرچم سلطان ابوسعید در کنار علم سلطان مصر به مدت دو سال بر بالای کوه عرفه برپا شد. وی از نصب پرچم سومی که مربوط به شیخ ابواسحاق کازرونی (بنیانگذار طریقت مرشدیه یا کازرونیه) سخن گفته است که اگر غلو صوفیانه نباشد، وسعت و عمق نفوذ طریقت مرشدیه را در حجاز در قرن هشتم نشان می دهد. وی می افزاید که از زمان حیات شیخ مرشد نمایندگانی از سوی وی از جمله ابوبکر شکانی، برای رساندن نذورات وی به مجاورین مکه در آنجا حضور داشتند و شیخ خود ۵۰ بار به مکه مشرف شده بود.^۲

ابوسعید پس از کشتار امیرچوپان و خاندانش برای سرکوب شورشها و افراد مشکوک به غصب سلطنتش، در حدود سال ۷۳۴ هـ ق صلحی با ممالیک برقرار کرد، و شاهزاده بیسور را که مشکوک به شورش بود، به حج فرستاد. در عین حال توانست با وساطت تاجری به نام خواجه مجدالدین سلامی یاری ملک الناصر را جلب کرده، بیسور را در محل رمی جمرات به دست سرداری مصری به نام برسغای و هماهنگی با شرفای مکه رمیته و عطیفه ترور کرد. گرچه در میان بسیاری دربارهای سلاطین مسلمان تبعید اعضای خاندان سلطنتی یا پناهندگی آنان به حرمین سنت رایجی بود، اما قتل مذکور در غربت صورت گرفت تا از شورش متعاقب طرفداران شاهزاده بیسور جلوگیری شود. در هر حال قتل در حرم بدعتی بود که با افشای ناخواسته آن توسط رئیس الحاج عراق که آن را با مرگ مشکوک تیمورتاش پسر امیرچوپان در غربت شبیه یافته بود، اعتراضهایی در میان حاجیان ملل گوناگون مسلمان برانگیخت. در عوض طی مراسم تدفین وی بسیاری از حاجیان، مصر و شام و عراق بر پیکر وی نماز میت گزاردند.^۳ امری که بر حیثیت ایلخانان در مراسم حج تاثیر منفی نهاد.

نتیجه

حمله مغولان نامسلمان در آغاز مسیرهای زمینی حج را ناامن ساخت، بنابراین به دلیل عدم سلطه مستقیم مغولان بر دریاها، مسیرهای دریایی حج از خلیج فارس و دریای سرخ تقویت شد. اما با اسلام آوردن ایلخانان و فروکش کردن نبردهای مملوکی-ایلخانی، تلاشهایی برای تامین امنیت و رفاه در مسیرهای زمینی حج از عراق و بیابان نفوذ و نجد انجام شد. خلافت عباسی پس از سقوط بغداد کوشید خود را با حمایت ممالیک مصر احیا کند. بنابراین می کوشید از قاهره یا از حرمین شریفین بغدادی

^۱ - همان، صص ۱۴۳-۱۴۶، ۱۳۶، ۱۶۶ و ۱۷۱-۲.

^۲ - ابوبکر محمد بن عبد الکریم، فردوس المرشدیه فی اسرار الصمدیه (سیرت نامه شیخ ابواسحاق کازرونی)، ترجمه محمود بن عثمان، به کوشش ایرج افشار، تهران: کتابخانه دانش، ۱۳۳۳، صص ۴۰۷ و ۳۹۴.

^۳ - ابوسفی، ۱۹۸۶، ۵-۱۷۰.

تازه بسازد و همچون گذشته بر جهان اسلام حکمرانی کند. اما سلطه مغولان نامسلمان در سراسر خشکی های آسیا در نیمه نخست قرن ۷ه.ق مانع این طرح بود.

ایلخانان نامسلمان اولیه ابتدا در صدد برانداختن جهان اسلام بودند، بنابراین در نبردهای خویش با ممالیک در شام می کوشیدند. خود را از راه شمالی حجاز به حرمین برسانند. اما عدم توفیق ایشان در نبرد با ممالیک آنان را به گرایش به اسلام آوردن راند. اسلام آوردن ایلخانان این الگو را با شرایط تازه ای مواجه ساخت. منافع و برتری طلبی ممالیک مصر که می خواستند قدرت نخست در جهان اسلام و حامی خلافت معرفی شوند، موجب شد که آنان ابتدا (در عهد احمد تکودار) به بهانه سابقه در اسلام آوردن، خود را در زمره سابقون قرارداد، با تکبر و بی اعتنائی ایلخانان را از خلافت رانده، از مشروعیت در جهان اسلام محروم کنند. امری که در اسلام گرای ایلخانان وقفه انداخته، سیاستهای جنگی ارغون و غازان را در شام احیا کرد. امری که نتایج درخشانی برای ایلخانان به بار نیاورد. بنابراین اولجایتو و ابوسعید دوباره به راه حلهای سیاسی و مسالمت آمیز دست یازیدند. اما تشیع اولجایتو دستاویز دیگری برای ممالیک شد تا ایلخانان را از حضور در مهمترین مجمع جهان اسلام (حج) محروم سازند. حتی ایلخانان به واسطه موقعیت جغرافیایی ایران در میان هند، الوس های نومسلمان جغتای (آسیای مرکزی)، اردوی زرین (روسیه غربی و دشت قباچاق)، حکومت نوپای عثمانی و مصر و شام، عنوان مانع یکپارچگی جهان اسلام تلقی شده، از روزگار غازان از شرق و غرب مورد تهاجم قرار گیرند. امری که بازگشت تسنن را به دربارهای واپسین ایلخانان موجب شد.

ایلخانان در واکنش به الگوی خلافت دریایی عباسی (جهان اسلام دریایی) که قلمرو ایران را دور می زد، ابتدا بیهوده کوشیدند با اعمال فشار و سلطه بر آل طیبی و ملوک هرموز در دریا با ممالیک رقابت کرده، بر راههای دریایی حج مسلط شوند. عدم توفیق در این سیاست آنان را متوجه راههای زمینی جنوب غربی عراق کرد (بغداد-واسط-حله-کربلا-نجف-کوفه) به سمت نجد و حجاز کرد. بنابراین در نهایت اولجایتو با فشارهای سیاسی و نظامی ممالیک را به قبول حضور کاروان حاجیان دربار و جامعه ایلخانان در مناسک حج و بیایی پرچم ایشان در عرفات ناچار ساخت. واپسین ایلخانان برای تثبیت این پیروزی سیاسی ضمن تامین امنیت و رفاه مسیرهای حج با کمک قبایل بنی خفاجه و دیگر قبایل ساکن در طول جاده حج، مهمترین سردار خویش امیر چوپان را با اموالی هنگفت برای تبلیغات سیاسی، فعالیت های عمرانی و بذل افراطی نفقات و صدقات و برپایی اوقاف در حرمین به منظور جلب توجه مسلمانان سراسر جهان اسلام اعزام کردند. چندانکه جاده حج از سلطانیه به عراق و نجد و حجاز برای ایلخانان نوعی جاده مشروعیت و شهرت به شمار رفت.

از نتایج فرعی این سیاست، جابجایی مسیر دریایی حاجیان ایران از (که از نیمه نخست قرن ۷ه.ق تا اوایل قرن ۸ه.ق رواج داشت) به مسیر زمینی غرب عراق؛ احیای شهرهای مرکزی و غربی عراق عرب بغداد، واسط، حله، کربلا، نجف، کوفه؛ ارتقای امنیت و رفاه در مسیر زمینی حج در عراق غربی و توسعه تجارت و اشرافیت در نواحی بود.

سخن آخر آنکه مسیرهای حج در آغاز حمله مغول (۶۲۱-۵۶۱۷ه.ق) به خلیج فارس و دریای سرخ منتقل شد. این امر به تداوم و رونق مسیرهای دریایی حج تا فروکش کردن نبردهای ایلخانی-مملوکی (پس از ۵۶۶۰ه.ق) منجر گردید. برقراری نسبی امنیت و خاصه ایجاد امکانات رفاهی در جاده متروک و منزوی بیابانهای شرق عراق به نجد و حجاز در اواخر عهد ایلخانان دوباره مسیرهای حج را از دریا به زمین منتقل ساخت، نفوذ یافتن کاروانهای حج و فرستادگان ابوسعید در حرمین، نشانه موفقیت سیاستهای آنان در کنترل و سلطه بر مسیرهای حج و انتقال آنها به زمینهای تحت سلطه خویش بود.

به سبب سرعت اندک اینترنت ارسال عکسها ممکن نشد، لطفا عکسها ی مقتضی را از نسخه قبلی در اینجا قرار دهید.

- ۱- منظره ای از حضور حاجیان در صحرای عرفات (سمت راست) و در خانه کعبه (سمت چپ)، از نسخه گلچین اسکندرسلطان به تاریخ ۸۱۴-۸۱۳ ه.ق، مکتب شیراز اصل اثر در موزه بریتانیا لندن (بازل گری، *نقاشی ایرانی*، ترجمه عربلی شروه، تهران: نشر دنیای نو، ۱۳۸۵ ص ۱۸۱)
- ۲- نقشه و راههای جهان اسلام در حدود ۵۷۰۰ ق/۱۳۰۰ م. ر.ک:

Hugh Kennedy, *An historical atlas of Islam*, Leiden: Brill, ۲۰۰۲, P. ۱۱

منابع

- ابن العبری. غریغوریوس ابوالفرج بن هارون، *مختصر تاریخ الدول*، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷.
- ابن العجمی الحلبي. سبط، *کنوز الذهب فی تاریخ حلب*، تحقیق شوقی شعث و فالح البکور، حلب: دارالقلم العربی، ۱۹۹۶ م.
- ابن الفوطی. کمال الدین عبدالرزاق بن احمد شیبانی، (۱۳۸۱). *الحوادث الجامعه*، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- ابن بطوطه، (۱۳۷۶). *سفرنامه ابن بطوطه*، ترجمه محمد علی موحد، چاپ ششم، تهران، آگه
- ابن تغر بردی الاتابکی. یوسف، (۱۹۹۲) *النجوم الزاهره فی ملوک مصر و القاهره*، تحقیق محمد حسین شمس الدین، بیروت: دارالکتب العلمیه.
- ابن کثیر دمشقی. ابی الفدا الحافظ (۲۰۰۵)، *البدایه و النهایه*، تحقیق یوسف الشیخ محمدالبقاعی، بیروت: دارالفکر.
- ابن ماجه. شیخ شهاب الدین احمد السعدی بندر کنگی. (۱۳۷۲). *الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد (أئین نام های دریانوردی در اقیانوس هند و خلیج فارس)*. ترجمه احمد اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی،
- ابن مجاور. جمال الدین ابی الفتح یوسف بن یعقوب بن محمد الشیبانی دمشقی (المعروف بابن المجاور) (۱۹۵۱)، *صفه بلاد الیمن و مکه وبعض الحجاز (تاریخ المستبصر)*، تصحیح اوسکر لوفغرین، لیدن: بریل.
- ابن مغیزل. نورالدین علی بن عبدالرحیم بن احمد الکاتب الملکی المظفری. (۲۰۰۴) *ذیل مفرج الکروب فی اخبار بنی ایوب*، تحقیق عمر عبد السلام تدمری، بیروت و صیدا: مکتبه العصریه.
- ابوالفداء/ اسماعیل بن علی (۱۳۴۹)، *تقویم البلدان*، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- انصاری دمشقی. شمس الدین محمد بن ابی طالب (۱۳۸۲)، *نخبه الدهرفی عجائب التبر و البحر*، ترجمه سید حمید طبیبیان، تهران: اساطیر.
- باسورث. ادموند کلیفورد. (۱۳۸۱)، *سلسله های اسلامی جدید: راهنمای گاهشماری و تبارشناسی*، ترجمه فریدون بدره ای تهران: مرکز بازشناسی اسلام و ایران.
- بداونی. عبد القادر، *منتخب التواریخ*، تصحیح مولوی احمد علی صاحب، مقدمه توفیق سبحانی، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۸۰.
- برنی. ضیاءالدین، (۱۹۵۷)، *تاریخ فیروزشاهی*، ج ۱، تصحیح شیخ عبدالرشید، علیگره: شعبه تاریخ مسلم یونیورسی علیگره،
- بن شداد. عز الدین محمد بن علی بن ابراهیم، *تاریخ الملک الظاهر*، اعتنا احمد حطیط، المانیا (فیسبادن)، دارالنشر فرانز شتاينر، ۱۹۸۳،
- بن شداد. عز الدین محمد بن علی بن ابراهیم (۱۹۸۳)، *تاریخ الملک الظاهر*، اعتنا احمد حطیط، المانیا (فیسبادن)، دارالنشر فرانز شتاينر.
- بن عبد الکریم. ابوبکر محمد (۱۳۳۳)، *فردوس المرشديه فی اسرار الصمديه (سیرت نامه شیخ ابواسحاق کازرونی)*، ترجمه محمود بن عثمان، به کوشش ایرج افشار، تهران: کتابخانه دانش.
- بیانی. شیرین (۱۳۸۱). *تاریخ آل جلایر*. تهران: دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- بیانی. شیرین، (۱۳۷۹) «فرقه قلندریه در عهد ایلخانی» *هجوم مغولان به ایران و پیامدهای آن*، به کوشش وهاب ولی، ج ۱، تهران: دانشگاه شهید بهشتی.
- حیبی. محسن (۱۳۸۳)، *از شار تا شهر: تحلیلی تاریخی از مفهوم شهر و سیمای کالبدی، آن تفکر و تاجر*، تهران: چاپ ششم، دانشگاه تهران.
- الحموی. یاقوت، (بی تا). *معجم البلدان*، تحقیق عبدالرحمن المرعشی، بیروت: داراحیاء التراث العربی و موسسه التاریخ عربی.
- حمیدالله. محمد، (۱۳۸۴)، *سلوک بین المللی دولت اسلامی*، ترجمه سید مصطفی محقق داماد، تهران: مرکز نشر علوم اسلامی.
- الخزرجی. علی بن حسن (۱۹۸۳)، *العقود الولوتیه فی تاریخ الدوله الرسولیه*، تصحیح محمد بسیونی عسل، الطبعه الثانيه، الجزء الاول، صنعا: مرکز الدراسات و البحوث الیمنی.
- خیراندیش. عبد الرسول، «شکل گیری مرزهای دولت ایلخانان مغول ایران» *مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران*، شماره یکم بهار، ۱۳۷۹.

رشیدالدین. خواجه رشیدالدین فضل الله همدانی (۱۳۵۸)، *سوانح الافکار*، به کوشش محمدتقی دانش پژوه، تهران: دانشگاه تهران،.
رشیدالدین. خواجه رشیدالدین فضل الله همدانی (۱۳۷۳). *جامع التواریخ*، تصحیح محمد روشن و مصطفی موسوی، تهران: البرز،
السیهرندی. یحیی بن احمد بن عبدالله (۱۳۸۲)، *تاریخ مبارک شاهی*، به تصحیح، محمد هدایت حسین، تهران: انتشارات اساطیر
الشیبانی الشافعی. ابن الدیبع و بن محمد. وجیه الدین عبد الرحمن بن علی (۱۹۹۲)، *نشر المحاسن الیمانیه فی خصائص الیمین و نسب الفحطانیه*،
تحقیق، احمد راتب حموش، بیروت (دارالفکر المعاصر) و دمشق (دارالفکر)،.
الظاهری. غرس الدین خلیل بن شاهین (۱۹۸۴)، *کتاب زبده کشف الممالک و بیان الطرق و المسالك*، تصحیح: بولس راویس، پاریس: المطبعه
الجمهوریه،.

العبدی. محمد بن محمد به علی بن احمد بن سعود (۲۰۰۵)، *رحله العبدی*، تحقیق علی ابراهیم کردی، الطبعة الثانية، دمشق: دارسعدین،.
العمری. ابن فضل الله شهاب الدین (۱۹۲۴)، *مسالك الابصار فی ممالک الامصار*، تحقیق احمد زکی پاشا، قاهره: مطبعه دار الکتب المصریه،.
فرشته، محمد قاسم هندوشاه. (۱۸۸۴ م). *تاریخ فرشته (گلشن ابراهیمی)*. به اهتمام مولوی محمد یعقوب، کانپور: نول کشور.
القاشانی. ابو القاسم عبد الله بن محمد (عبد الله بن علی کاشانی)، *تاریخ اولجاتو*، به اهتمام مهین همبلی، چاپ دوم، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۸۴.
گری. بازل (۱۳۸۵)، *نقاشی ایرانی*، ترجمه عربعلی شروه، تهران: نشر دنیای نو،.
مجهول المؤلف. (۱۳۵۳). *هفت کشور یا صور اقالیم*. تصحیح منوچهر ستوده، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ.
المحتسب التیسی (۲۰۰۰). محمد بن احمد بن بسام، *انیس الجلیس فی اخبار تنیس*، تحقیق جمال الدین الشیال، بورسعيد: مكتبة الثقافة الدينية،.
مستوفی قزوینی. حمدالله. (۱۳۶۲)، *نزهة القلوب*. تصحیح گی لسترنج، تهران: دنیای کتاب
مستوفی یزدی. محمد مفید، (۱۹۹۱). *مختصر مفید*، به کوشش سیف الدین نجم آبادی، و بسپادن.
مستوفی. حمدالله، (۱۳۸۱)، *نزهة القلوب*، تصحیح محمد دبیر سیاقی، قزوین: حدیث امروز.
المقریزی. تقی الدین احمد بن علی (۱۹۹۶)، *المواعظ والاعتبار بذكر الخطط و الآثار المعروف بالخطط المقریزيه*، قاهره: مكتبة الادب،.
المقریزی. تقی الدین احمد بن علی (۲۰۰۰)، *الذهب المسبوك فی ذكر من حج من الخلفا و الملوك*، تحقیق جمال الدین الشیال، بورسعيد: مكتبة
الثقافة الدينية،.

وصاف الحضرة شیرازی. فضل الله بن عبدالله (۱۳۳۸)، *تاریخ و صاف الحضرة*، بمبئی، بی نا.
یا جیما. هیکویچی، «تجارت دریای هند در دوره امپراتوری مغول»، ترجمه ریوکو و اتابه، منتشر شده به زبان ژاپنی در مجله:

Toyo Gakuho, vol. ۵۷, no ۳-۴, (۱۹۷۵)

الیوسفی. موسی بن محمد بن یحیی (۱۹۸۶) *نزهة النظار فی سیره الملك الناصر*، تحقیق احمد حطیط، بیروت: عالم الكتاب.

Al-Sawafi "The history of Kilwa. Edited from an Arabic MS. by S. Arthur Strong" *Journal of the royal Asiatic society of Great Britain and Ireland*, ۱۸۹۵

Barbossa, Duarte, (۱۸۶۵) *A description of the coasts of East Africa and Malabar*, Henry E. J.

Staneley (trans.), London: Hakluyt Society,.

Hetum II *Chronicle*, Robert Bedrosian (transl. and ed.), New Jersey. ۲۰۰۵

Kennedy. Hugh, *An historical atlas of Islam*, Leiden: Brill, ۲۰۰۲.

Teixira. Pedro, *the travels of Pedro Teixeira with his Kings of Hormuz and Extracts from His "Kings of Persia"* trans. and ed. William f. Sinclair, London: Hakluyt Society, ۱۹۰۲

The influence of Ilkhan's policies on the transition of the marine and land routs of Hajj pilgrimage in the Muslim World

Ali Bahranipour^۱

Shahid Chamran University of Ahvaz

Mongols invasions throughout Eurasia and the collapse of Abbasid Caliphate caused an intercept and chaos in all over the Muslim World, and unbalanced the power and the unity in the Middle East territory. Ilkhan's conversion toward Islam seems to be a solution to the problem of balance and the unity, but the enduring Ilkhanid-Mamuk wars were the main obstacle for the Muslim world unity. Although the Abbasid caliphate dynasty continued its existence in Cairo, Egypt, but Mecca was the main Metropolis in the Muslim World. Because Abbasid Baghdad was collapsed; and Cairo of the Mamluks never could to replace it in its political and spiritual position. So Mecca in addition to its statue as the most sacred city, once again, as the early Muslim period, became the political centre and the capital of Muslim World. Therefore the Muslim Sultans from far western Africa (Songhai civilization in Niger valley), Mamluks of Egypt, Ilkhans of Persia, some Sultans of Golden Horde, and Sultans of India such as Khalajis, Tughlughis and Bahmanis had a rivalry on advertising their power and legitimacy in the Muslim international gathering for Hajj pilgrimage in Mecca and Medina. Such circumstances had influence on the political importance of Hajj pilgrimage routes. It seems that because of this events and the process of the changes in the policies of Ilkhans, there have been some translocations among the marine and land routes of Hajj pilgrims. So the current issue is on the main Hajj routes and the influence of Ilkhanid policies on these routes.

Hypothesis indicates that the early invasion of the non-Muslim Mongols unsecured the land roads of Hajj. So, because of the ill hegemony of Mongols on the seas, the marine routes via the Persian Gulf and the Red Sea were thrived. But Ilkhans conversion to Islam and defect of Ilkhan-Mamluk wars, some efforts carried out for securing and comforting the Hajj roads via Iraq and Najd and Nefud deserts in Arabia, to Mecca and Medina, which caused a return from marine routes to the new flourished desert roads.

Keywords: Hajj pilgrimage routs, Mecca and Medina, Ilkhanid Dynasty, Mamluks, the Indian Ocean, Iraq.

^۱ - Assistant Professor of Shahid Chamran University of Ahvaz