

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

دکتر علی بحرانی پور<sup>۱</sup>

### چکیده

حملة 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، مالیک 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 حملة 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 تأمین امنیت و رفاه در مسیرهای زمینی حج از عراق و بیابان نفوذ و نجد انجام شد که موجب بازگشت مسیرهای حج از دریا به این مسیرهای بیابانی شد.

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

<sup>۱</sup> عضو هیئت علمی گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز bahranipour@hotmail.com

تاریخ دریافت: ۱۳۸۹/۱۱/۳

تاریخ تأیید: ۱۳۹۰/۱۰/۱۲

پس از سقوط بغداد دوباره حرمین شریفین خاصه مکه، به عنوان اُمّ القرای<sup>۱</sup> 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 کُندر(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 نفوذ به حرمین. مسیر اخیر حج از زمان غازان خان از طریق بادیّه 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 نفوذ 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 نفوذ به سمت

<sup>۱</sup> 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، صفراء، 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 ۵۰۰۰ 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.<sup>۱</sup>

## ۲- مسیرهای دریایی حج در خلیج فارس و اقیانوس هند (راه بیت الله العتیق)<sup>۲</sup>

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.<sup>۳</sup>

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 مسافرین 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

<sup>۱</sup> -المقریزی، المصدر السابق، ج ۳، صص ۲۳ و ۹۰. حافظ ابرو، ذیل جامع التواریخ رشیدی، صص ۱۳۴ و ۱۳۵.

<sup>۲</sup> - این اصطلاح نامی است که ابن ماجد و دیگر راهبانان دریایی به مسیر دریایی حج در اقیانوس هند داده اند.

<sup>۳</sup> - ابن بطوطه، (۱۳۷۶). سفرنامه ابن بطوطه، ترجمه محمد علی موحد، چاپ ششم، تهران، آگه، ج ۱، ص ۳۹۸.

هندوستان به شمار می رفت. <sup>۱</sup> 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. <sup>۲</sup> مقصد و یکی دیگر از کاروانهای 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 کالاهای 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 طنبا 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. <sup>۳</sup>

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. <sup>۴</sup> 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؛ <sup>۵</sup> 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(۵۸۸هـ.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

<sup>۱</sup> - الحموی. یاقوت، (بی تا). معجم البلدان، تحقیق عبدالرحمن المرعشی، بیروت: دار احیاء التراث العربی و موسسه التاريخ العربی، ج ۱، صص ۳۴-۴۳۰؛ لسترنج، پیشین، نقشه شماره ۲.

<sup>۲</sup> - شیرین بیانی. تاریخ آل جلالیر. تهران: دانشگاه تهران، (۱۳۸۱) چاپ دوم، صص ۱۷۶.

<sup>۳</sup> - الظاهری، ۱۸۹۴، ص ۱۴. و ابن مجاور، ۱۹۵۱، ۵۰-۵۲.

<sup>۴</sup> - وصاف، ۱۳۳۸، صص ۸-۱۷۶، یاجیما، ۱۹۷۵، قسمت دوم، ۷ و ۶.

<sup>۵</sup> - ۱۶۳-۱۶۲، ۱۶۰، Teixeira, O. p. Cit. p. ۱۶۰، وصاف، ۱۳۳۸-۱۸۵.

وارثان خلافت از جنوب عراق به فرات پرداختند، به طور کلی فرات مرز دائم غربی ایلخانان با مصر و صحرای حجاز به شمار رفت.<sup>۱</sup>

در روزگار اباقا در ۶۶۴ه.ق/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 ایلخانان ادامه دادند. در ۶۶۷ه.ق/۶ مه 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 سپرپای انطاکیه بود. در ۶۷۱ه.ق/۱۲۷۲م. بیبرس به شام لشکر کشید و ایلخانان را در کرانه فرات شکست داد. در ۶۷۵ه.ق/ ۱۲۷۶م. به دمشق و حلب لشکر کشی کشید.<sup>۲</sup>

در ۶۷۴ه.ق/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 ایلخانان، 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 ایلخانان 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 ۸۰ه.ق/۱۲۸۱م). اباقا بدین ترتیب متحمل دو شکست در برابر ممالیک شد: (ابلستان در ۶۵۷ه.ق/۱۲۵۸م. و حمص در ۶۸۰ه.ق/۱۲۸۱م).<sup>۳</sup>

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 ۶۸۱ه.ق/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 ۶۸۱ه.ق/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

<sup>۱</sup> - ابن شداد، تاریخ الملک الظاهر، اعتنا احمد حطیط، فیسبدان، دارالنشر فرانز شتاینر، ۱۹۸۳، ص ۳۳؛ و خیراندیش، پیشین، صص ۱۹۰-۱۸۹ و king Hetum II, Chronicle, trans. and ed. Robert Bedrpsian, New Jersey ۲۰۰۵, fragment. ۹.

<sup>۲</sup> - ابن شداد، تاریخ الملک الظاهر، صص ۵۵، ۵۳ و ۱۰۱ و ۱۰۴ و ۲۲۱، ۱۵۲، ۱۵۸ و ۱۷۵؛ و ابن العبری، پیشین، صص ۲-۳۹۱. الحلی، کنوز الذهب، ج ۱، ص ۶۱۱  
<sup>۳</sup> - رشیدالدین، جامع التواریخ، ج ۲، صص ۱۱۰۵-۱۱۰۱، ۱۱۱۶ و ابن شداد، المصدر السابق، صص ۲۲۲. ابن العبری، پیشین، صص ۶-۳۹۵. ابن کثیر الدمشقی، البدایه و النهایه، تحقیق یوسف الشیخ محمد البقاعی، بیروت: دارالفکر، ۲۰۰۵. ص ۱۸۴. المقریزی، الخطط، الجزء ۳، ص ۲۸۷.

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

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 ۵۶۸۸ ق/ ۱۲۸۹ م. 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 کالاهای مذکور نیز خبر می داد که از آن میان تجارت اسلحه هندی از رأس خلیج فارس و دهانه اروند 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.<sup>۲</sup> 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.<sup>۳</sup>

## 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 ۵۶۹۵ ق/ ۱۲۹۵ م. از مراغه برای قشلاق به سمت بغداد از مرغزار «زک» در حدود همدان و از مسیر قدیمی به کوشک بیرونی بغداد رفت. مسیر

<sup>۱</sup> - 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.

<sup>۲</sup> - و صاف، پیشین، ج ۲، صص ۴۲-۲۴۰.

<sup>۳</sup> - 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، ص ۱۱۹۵ و ابن تغری بردی، النجوم الزاهرة، ج ۸، صص ۹-۲۲۷.



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 دولخانه 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 مالیک، 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 مسیرهای 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 صحرانشینان 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).<sup>۱</sup>

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 الخشبیه (کاروانسرای چوبی) در بغداد، تاجران و بزازان مبلغی در حدود ۱۰۰۰۰۰۰ 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.<sup>۲</sup>

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.<sup>۳</sup> 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 سلطانی 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.

<sup>۱</sup> - رشیدالدین، *سوانح الافکار*، به کوشش محمدتقی دانش پژوه، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۵۸، صص ۴-۱۶۱.

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

<sup>۳</sup> - 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 تومان 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.<sup>۱</sup>

### 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.<sup>۲</sup>

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. درعین 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.<sup>۳</sup> 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

<sup>۱</sup> - همان، صص ۱۴۳-۱۴۶، ۱۶۶ و ۱۷۱.

<sup>۲</sup> - 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 ۳۹۴ و ۴۰۷.

<sup>۳</sup> - الیوسفی، 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 قرارداده، 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 حل های 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 قبیچاق)، 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 افراتی 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 (۶۲۱-۶۱۷ه.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 ۶۶۰ه.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 ۷۰۰ ه.ق/۱۳۰۰ م. ر.ک:

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

## منابع

- ابن العبري. غريغوريوس ابوالفرج بن هارون، *مختصر تاريخ الدول*، ترجمه عبدالمحمد آيتي، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷.
- ابن العجمي الحلبي. سبط، *كنوز الذهب في تاريخ حلب*، تحقيق شوقي شغت و فالح البكور، حلب: دارالقلم العربي، ۱۹۹۶ م.
- ابن الفوطي. كمال الدين عبدالرزاق بن احمد شيباني، (۱۳۸۱). *الحوادث الجامعة*، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- ابن بطوطه، (۱۳۷۶). *سفرنامه ابن بطوطه*، ترجمه محمد علی موحد، چاپ ششم، تهران، آگه
- ابن تغربردي الاتابكي. يوسف، (۱۹۹۲) *النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة*، تحقيق محمد حسين شمس الدين، بيروت: دارالكتب العلمية.
- ابن كثير الدمشقي. ابي الفدا الحافظ (۲۰۰۵) *البلدیه والنهایه*، تحقيق يوسف الشیخ محمدالبقاعي، بيروت: دارالفکر.
- ابن ماجه. شيخ شهاب الدين احمد السعدی بندر کنگی. (۱۳۷۲). *الفوائد في اصول علم البحر و القواعد (أئين نام های دریانوردی در اقیانوس هند و خلیج فارس)*. ترجمه احمد اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی،
- ابن مجاور. جمال الدين ابي الفتح يوسف بن يعقوب بن محمد الشيباني الدمشقي (المعروف بابن المجاور) (۱۹۵۱)، *صفه بلاد اليمن و مکه وبعض الحجاز (تاريخ المستنصر)*، تصحيح اوسكر لوفغرين، ليدن: بريل.
- ابن مغيزل. نورالدين علي بن عبدالرحيم بن احمد الكاتب الملكي المظفری. (۲۰۰۴) *ذيل مفرج الكروب في اخبار بني ايوب*، تحقيق عمر عبد السلام تدمري، بيروت و صيدا: مكتبة العصرية.
- ابوالفداء/سماعیل بن علی (۱۳۴۹)، *تقويم البلدان*، ترجمه عبدالمحمد آيتي، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- انصاری دمشقی. شمس الدين محمد بن ابي طالب (۱۳۸۲)، *نخبة الدهر في عجائب التبر و البحر*، ترجمه سيد حميد طبيبيان، تهران: اساطير.
- باسورث. ادموند كليفورد. (۱۳۸۱)، *سلسله های اسلامی جديد: راهنمای گاهشماری و تيار شناسی*، ترجمه فریدون بدره ای تهران: مرکز بازشناسی اسلام و ایران.
- بداونی. عبد القادر، *منتخب التواريخ*، تصحيح مولوی احمد علی صاحب، مقدمه توفيق سبحانی، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۸۰.
- برنی. ضياء الدين، (۱۹۵۷)، *تاريخ فيروزشاهی*، ج ۱، تصحيح شيخ عبدالرشيد، عليگره: شعبه تاريخ مسلم يونيورسي عليگره،
- بن شداد. عز الدين محمد بن علي بن ابراهيم، *تاريخ الملك الظاهر*، اعتنا احمد حطيط، المانيا (فيسبادن)، دارالنشر فرانز شتاينر، ۱۹۸۳،
- بن شداد. عز الدين محمد بن علي بن ابراهيم (۱۹۸۳)، *تاريخ الملك الظاهر*، اعتنا احمد حطيط، المانيا (فيسبادن)، دارالنشر فرانز شتاينر.
- بن عبد الكريم. ابوبكر محمد (۱۳۳۳)، *فردوس المرشديه في اسرار الصمديه (سيرت نامه شيخ ابواسحاق كازروني)*، ترجمه محمود بن عثمان، به كوشش ايرج افشار، تهران: كتابخانه دانش.
- بيانی. شيرين (۱۳۸۱). *تاريخ آل جلایر*. تهران: دانشگاه تهران، چاپ دوم.
- بيانی. شيرين، (۱۳۷۹) «فرقه قلندريه در عهد ايلخانی» *هجوم مغولان به ايران و پیامدهای آن*، به كوشش وهاب ولي، ج ۱، تهران: دانشگاه شهيد بهشتی.
- حبيبي. محسن (۱۳۸۳)، *از شار تا شهر: تحلیلی تاریخی از مفهوم شهر و سیمای کالبدی، آن تفکر و تاجر*، تهران: چاپ ششم، دانشگاه تهران.
- الحموی. ياقوت، (بی تا). *معجم البلدان*، تحقيق عبدالرحمن المرعشی، بيروت: داراحیاء التراث العربی و موسسه التاريخ العربی.
- حميدالله. محمد، (۱۳۸۴)، *سلوک بين المللی دولت اسلامی*، ترجمه سيد مصطفى محقق داماد، تهران: مرکز نشر علوم اسلامی.
- الخزرجی. علی بن حسن (۱۹۸۳)، *العقود الوثوتیه في تاريخ الدوله الرسوليّه*، تصحيح محمد بسيوني عسل، الطبعه الثانيه، الجزء الاول، صنعاء: مرکز الدراسات والبحوث اليمني.
- خيراندیش. 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 الیمانیة فی خصائص الیمین و نسب القحطانیة*، 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: المطبعة 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: مطبعة دار الكتب 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 التنیس (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 سیادان.

مستوفی. حمدالله، (۱۳۸۱)، *نزهة القلوب*، تصحیح محمد دبیر سیاقی، قزوین: حدیث امروز.

المقریزی. تقی الدین احمد بن علی (۱۹۹۶)، *المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقریزيه*، قاهره: مكتبة الادب.

المقریزی. تقی الدین احمد بن علی (۲۰۰۰)، *الذهب المسبوك فی ذكر من حج من الخلفاء والملوك*، تحقیق جمال الدین الشیال، بورسعيد: مكتبة الثقافة الدينية.

وصاف الحضرة شیرازی. فضل الله بن عبدالله (۱۳۳۸)، *تاریخ وصاف الحضرة*، بمبئی، بی نا.

یاجیما. هیکوپیچی، «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

Barbosa, Duarte, (۱۶۶۵) *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<sup>۱</sup>

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.

---

<sup>۱</sup> - Assistant Professor of Shahid Chamran University of Ahvaz