

مسیرهای آسیایی حج جلوهای تاریخی و جغرافیایی

ابراهیم احدی قور تولمش*

پژیه

ظهور اسلام در شرق و جنوب شرق آسیا، نقطه عطف بسیار روشنی در تاریخ سیاسی، فرهنگی و اقتصادی منطقه پدید آورد. تحولات رخ داده در این منطقه، به وضوح در زندگی و فعالیت روزمره، به خصوص در مورد مسافرت و حمل و نقل زمینی و دریایی این مناطق انعکاس یافت، مسافرتی که تحت تأثیر شدید پیدایش و ظهور یک سفر جدید به نام «سفر حج» شناخته می‌شد و در آن مناطق به عنوان مبدأ یا مقصد سفرها مورد توجه قرار می‌گرفت. در دهه‌های ابتدایی ورود اسلام و تشیع به مناطق شرق و جنوب شرق آسیا، این مسیرها صرفاً جهت بازرگانی و تجارت مورد استفاده قرار می‌گرفت، اما بعداً با توجه به شاخصه عامل انسانی، به یکی از مهمترین مسیرهای حج در تاریخ تبدیل شدند. این مقاله می‌کوشد آنچه در خصوص این موضوع موجود است را جمع آوری نموده و یک تصویر جامع از وضعیت تاریخی و جغرافیایی این مسیرها، که به عنوان راههای آسیایی حج شناخته می‌شود، ارائه نماید. این تحقیق همچنین تلاش می‌کند تا روابط این مناطق با کشورهای عربی در عصر قبل از اسلام و همچنین مسیرهای زمینی و دریایی حج که مانند پرتویی به جلوهای تمدنی راههای این مناطق تابیده را مورد کاوش قرار دهد.

واژگان کلیدی: حج، راهها، مالایی، چین، آسیا، هند، شیعیان.

مقدمه

سفر حج به عنوان یک ویژگی برجسته ظهور تمدن اسلامی شناخته شده است؛ به خصوص از زمانی که مسلمانان از اقصی نقاط جهان به سمت سرزمین مکه مکرمه، برای ادای فریضه حج سرازیر می‌شوند، این شاخصه بیشتر نمود پیدا کرده است. با توجه به مستندات تاریخی، این سفرها همواره با مشکلات متعدد و خطراتی همراه بوده که زائران هنگام مسافرت با آنها مواجه می‌شدند اما زائران به خاطر اعتقاد به خداوند و اشتیاق شدید و عمیق به کعبه و تمایل و علاقه‌شان جهت زیارت مرقد حضرت پیامبر ﷺ و ائمه بقیع علیهم‌السلام به سمت مکه و مدینه روانه می‌شدند.

راه‌های حج به وسیله بسیاری از دولت‌ها و سلسله‌های اسلامی، با هدف سرعت بخشی به سفر و افزایش تعداد مسلمانان برای حج از سراسر جهان ساخته و توسعه یافته‌اند. آن‌ها در دوران برگزاری حج از زائران مراقبت و حفاظت می‌کردند و با نشان دادن علاقه زیاد خود به این مناسک مذهبی، ضمن جلب رضایت زائران، این اقدام و فعالیت‌ها را بخشی از مسئولیت‌شان در قبال مردم خود می‌دانستند، (آرنولد توین بی، ۱۹۱۳ م، ص ۱۲۶).

اگر گفته شود که همواره سرزندگی و نشاط معنوی این سفر (حج) برای مسلمانان حتی از یک تزریق طبی که برای بدن آن‌ها تأثیر مثبت دارد نیز بیشتر بوده است، مسلماً سخن به گزافه گفته نشده است. سفرهای حج برای زائران اقصا نقاط جهان اسلام که با صداقت و قلبی آکنده از ایمان و معرفت، حج را به عنوان یک نقطه عطف عظیم در زندگی خود می‌دانستند و یا آن را مکان مناسبی برای نشر دین می‌یافتند، دارای خیر و برکت معنوی و مادی زیادی بوده است. به عنوان مثال، تا قبل از قرن دهم و یازدهم، علمای بسیاری، به خصوص از شیعیان؛ مانند شیخ حسین بن ابراهیم تنکابنی و سید محمد مؤمن رضوی در شهر مدینه ساکن می‌شدند تا ضمن نشر دین، به بهره جویی از اماکن مقدس مدینه و مکه در ایام حج به ارائه خدمات به حجاج بپردازند، (جعفریان، رسول، ۱۳۷۹، شماره ۴، ص ۸۳).

این نوع زندگی در طول تاریخ اسلام نشانگر عمق علاقه قلبی مسلمانان به حریم معنوی الهی و مناسک مذهبی حج بوده است که منجر شده تا آنها با هجرت از کاشانه و دیار خود در کنار خانه خدا و شهر مدینه مأوا بگیرند.

حجاج بسیاری یا از ابتدا به قصد اقامت طولانی یا دائم وارد مکه می‌شدند و یا پس از ورود به مکه، به دلایل متعدد، برای همیشه رحل اقامت می‌افکندند. تنوخی از اهتمام

حجاج متمول به کمک به فقرای مدینه، به ویژه علویان، یاد کرده (۱۹۷۸، ج ۲، ص ۳۶۰) کشتی نیز ضمن اشاره به مشکلات مالی حجاج شیعه، از توقیع امام زمان علیه‌السلام برای رفع این مشکلات سخن گفته است، (کشتی، محمد بن عمر، ۱۳۴۸ ق.، ج ۱، ص ۵۵۷). در هر صورت هنگامی که حجاج پس از انجام حج به خانه خود باز می‌گشتند تجارب و یافته‌های خود را با اطرافیان‌شان در میان می‌گذاشتند، (شریفه‌آی، ۲۰۰۵، ص ۱۳۰). گذشته از این، آنها در مسیر سفر به مکه با مردمی که با آنها هم‌مسیر بودند نیز ارتباط پیدا می‌کردند. این ارتباط‌گیری ضمن اینکه فرصتی برای تبلیغ فراهم می‌نمود، از طرفی برای افزایش تجارب و شناخت آنها در خصوص راهها و مسیرهای حج نیز حایز اهمیت بوده است.

مسافرت‌های حج و راههای آن، بعدها به عنوان یکی از شاخصه‌های تمدنی در توسعه نسبی و سطح دانش اسلامی برخی از جوامع انعکاس یافت. به منظور رسیدن به پیش‌زمینه کافی در مورد حیات علمی جوامع اسلامی، مرادوات و تحولات اقتصادی و اجتماعی آنها، لازم است مسیرهای حج از تمام جوانب مورد بررسی قرار گیرد؛ همچنین نقاط قابل تأمل نتایج این بررسی‌ها و تأثیر تمدنی آن در سرزمینهای محل عبور حج‌گزاران؛ چه در مکه و چه در مناطق دور از آن (مبدأ و مقصد) بایستی مورد مذاقه باشد، (عبدالقادر، ۱۹۸۲ م.، ج ۱، ص ۴).

مسیرهای آسیایی حج یکی از راههای اصلی حج در تاریخ اسلام بوده است. این راهها، شرق و جنوب شرق آسیا را به شبه جزیره عربستان متصل می‌ساخت. مشهورترین راههای حج در تاریخ اسلام - که با راههای آسیایی شناخته می‌شود - مسیر عراق (درب العراق) و مسیر دمشق (درب الشام) است. بر خلاف دیگر مسیرها که در خصوص آنها کتابهای متعددی نوشته شده است، اطلاعات بسیار کمی از مسیرهای حج از مناطق هند، چین و سرزمینهای مالزی وجود دارد.

این مقاله می‌تواند تلاش جامعی برای تدوین اطلاعات پراکنده‌ای که به راههای حج این مناطق مربوط می‌شود تلقی گردد که توسعه تاریخی این راهها را بر اساس اصول جغرافیایی تبیین می‌کند (یعنی مکانهایی که سفر حج از آنجا شروع می‌شود و مکانهایی که در عبور این سفر قرار دارند). در نهایت این مجموعه قصد دارد که انواع مختلف مسیرهای حج، آثار و پیامدهای آن، و خطرات احتمالی پیش روی کاروانهای حج را بیان نماید.

مسیرهای حج در آسیا

زائران از مسیرهای متعددی برای رفتن به مکه استفاده می کردند. مکه شهری بود که قلوب مؤمنان به آن پیوند خورده و نگاه‌هایشان همواره به سوی آن دوخته شده بود. آن‌ها هرگز نمی توانستند اشتیاق دیدن این شهر و درک برکات معنوی غیرقابل وصف آن را پنهان کنند.

از سوی دیگر، شرایط سیاسی و اقتصادی نیز در فعال کردن مسافرت‌های حج، نقش مهمی داشت. آثار تاریخی و جغرافیایی راههای آسیایی حج حاکی از یک تعامل بزرگ از ادغام و اشتراک بین فعالیت‌های انسانی با اهداف حج بوده است که تداخل و فراز و فرود آن همواره حایز نوعی پیوستگی و تداوم بوده است. سفرهای مداوم تجاری در طول سال باعث می شد که بسیاری از جزئیات مربوط به راههای حج توسط مسافران یا جهانگردان که یا تاجر بودند و یا گاهی کاروان‌های تجاری را همراهی می کردند، ثبت گردد. قاره پهناور آسیا با توجه به داشتن گستره خشکی زیاد، همواره مسیرهای زمینی و دریایی طولانی و متفاوت زیادی را به خود شاهد بوده است؛ این مسیرها بسته به نوع استفاده آن‌ها؛ اعم از تجاری، حمل و نقل و مذهبی؛ مانند یک شبکه بزرگ، تمام نقاط مهم را به هم وصل نموده و با توجه به موقعیت آن، به عنوان بستر ارتباط شرق دور با قاره اروپا نیز مطرح بوده است. نظر به اهمیت مسیرهای تجاری و ائدولوژیک در حوزه‌های شرق و جنوب شرق قاره آسیا، در ادامه نسبت به مناسبت‌های این مناطق در مسیرهای زمینی و دریایی اشاراتی خواهیم داشت.

جنوب شرق آسیا، هند و مناطق مالایی

بنا به گواهی تاریخ، روابط تجاری بین المللی اعراب با هند، از طریق دریا رونق خوبی داشت و هند بیشتر شبیه یک مرکز بازار آزاد بازرگانی بوده که از مدتهای زیادی بر تجارت بین المللی در اقیانوس هند تسلط داشته است. در پی محدود شدن نقش هندیان در تولید و تجارت، اعراب موفق به کنترل تجارت دریایی شدند. از طرف دیگر چینی‌ها نیز در دهه‌های قبل از میلاد مسیح، اقیانوس هند را برای تجارت خود مورد استفاده قرار داده‌اند.

در زمان سلسله تانگ [Tang dynasty] (۶۱۸-۹۰۷ قبل از میلاد) راه دریایی جنوب چین (که از شهر گوانگزو [Guangzhou] شروع می‌شد) تبدیل به گذرگاه رسمی و بین‌المللی تجارت دریایی شده بود، (فلتر، آر. سی، ۱۹۹۹م.). کشتی‌های چینی مسیر زیادی را بین چین تا بنادر هند غربی پشت سر می‌گذاشتند در حالیکه کشتی‌های اعراب مسافت کناره شرقی اقیانوس هند را طی می‌نمودند و از طریق دریای سرخ و سواحل یمن روانه غرب هند و سواحل شرقی اقیانوس هند می‌شدند. در نتیجه آن‌ها در مسیرشان با تاجران از چین و هند مواجه شده و محصولات آن‌ها را خریداری می‌کردند. در مقابل اعراب نیز محصولات شبه جزیره عربستان را به آن‌ها می‌فروختند که از بین آن‌ها می‌توان به کالاهایی چون بوخور (که رواج بیشتری داشته است)، عطریات، مس، آدامس و مروارید اشاره نمود. بعد از اینکه محصولات خریداری شده از چینی‌ها و هندی‌ها به شبه جزیره عربستان می‌رسید، بازرگانان عرب آن‌ها را به وسیله کشتی یا شترها از طریق جاده‌های ویژه زمینی و راههای دریایی به ایران، عراق، شام، مصر و سواحل اتیوپی و اروپایی حمل می‌کردند. این فعالیت تجاری با فعالیت و رواج آنچه که امروزه در قالب تجارت حمل و نقل بین غرب و شرق می‌گویند، به صورت مؤثری در آن زمان کاربرد داشته و انجام می‌یافت.

سفرهای حج هندیان بیشتر به صورت دریایی بود، اما با این وجود، بسیاری از زائران ترجیح می‌دادند مسیر زمینی را انتخاب نمایند؛ زیرا این مسیر نسبت به راه دریایی هند به عربستان نزدیک‌تر بود، مخصوصاً مسلمانان ناحیه سند [Sindh] (پاکستان کنونی) که تحت سلطه حکومت مغولان بودند بیشتر از مسیر زمینی استفاده می‌کردند. بنابراین، مسلمانان سند برای رسیدن به عربستان، قطعاً بایستی از ایران عبور می‌کردند.

با این حال، کاروانهای زمینی و دریایی حج که از هند، بنگلادش و پاکستان عازم سفر می‌شدند توسط عده‌ای از مردم همین مناطق، مدیریت و تولید می‌شدند. در حالی که غلبه و روی کار آمدن صفویان به تأسیس حکومت شیعی انجامید و بنا به دلایل مذهبی که در تقابل اهل سنت قرار داشتند، باعث غیرفعال شدن راههای زیارتی زمینی هندیان شد. ظهور پرتغالی‌های طرفدار جنگهای صلیبی در اقیانوس هند و سواحل کشورهای

عربی در آغاز هزاره دوم میلادی نیز منجر به انسداد و محدودیت سفرهای دریایی و مخصوصاً راه دریایی حج شد. بر اثر این تحولات، شمار زیادی از زائران هندی ترجیح دادند علی‌رغم وجود ریسک زیاد از ناحیه دولت صفویان، از طریق سفر زمینی به حج مشرف شوند.

روابط تجاری تنها چین، هند و کشورهای عربی را به همدیگر مرتبط نمی‌ساخت بلکه تمامی اهالی ساکن در حاشیه اقیانوس هند - که مالایی‌ها نیز در میان آن‌ها هستند - را شامل می‌شد. مالایی‌ها در سرزمینهایی ساکن بودند که محل عبور تجار عرب بود، در نتیجه تماس آن‌ها با اعراب اجتناب ناپذیر بود، به خصوص با توجه به اینکه برخی مزاحمت‌ها و آشوبهایی در آن منطقه باعث بی‌ثباتی در امر تجارت آن‌ها شده و در نتیجه این امر رونق و اهمیت تنگه مالاکا را بیشتر کرده بود، (محمد یوسف، ۱۹۹۲، ترجمه دکتر مظفر تات، ص ۵۴).

به عنوان مثال، در سال ۲۶۶ ق.م. ۸۷۹ م. بر اثر انقلاب چینی‌ها که به رهبری هانگ شو اتفاق افتاد، راه‌های تجاری بسته شد. این انقلاب از شهر کانتون که مرکز تجارت چین و جهان اسلام بود آغاز شد. در پی آن، سیاست چین نسبت به تجار خارجی و بنادر تغییر یافت و به دنبال آن، راه‌های تجاری نیز بسته شد. در نتیجه، بسیاری از تجار مسلمان تصمیم گرفتند که به سمت مجمع‌الجزایر مالایی رو کنند که در آنجا مورد استقبال مردم واقع شده و روند تجارت آن‌ها آسان‌تر شد. مسعودی هنگام نقل داستان تاجر سمرقندی که از خانه خود با کالاهای بسیاری به سمت عراق رفته و از سمت بصره به سوی عمان حرکت می‌کند و سپس به کداه [Kedah] (تلفظ احتمالی کله، ساحلی در غرب شبه جزیره مالایا) می‌رسد و در آنجا با تاجران چینی تجارت می‌کند، آورده است:

«کشتی‌های مسلمانان که از سیراف و عمان می‌آیند در کداه توقف می‌کنند، سپس آن‌ها با تاجرانی که در حال ترک چین هستند به یک جا جمع می‌شوند؛ پیش از این سابقه نداشته که کشتی‌های چینی از مسیرهای عمان، سیراف در سواحل ایران، سواحل بحرین، ابله و بصره استفاده کنند، (مسعودی، ۱۸۶۱ م.، ج ۱، ص ۲۴۱).

با توجه به اینکه پیشتر رابطه بین مردم مالایی و اسلام به صورت رسمی به وسیله عوامل بازرگانی برقرار شده بود، این وقفه تجاری یک حادثه بسیار مهمی در تاریخ

اسلامی این منطقه محسوب می‌شد. تجار عرب؛ به ویژه حضرمی‌ها به این منطقه آمده و ساکن شدند، (فریتیش، یو. و کلرنس اسمیت، ۱۹۹۷م.).

این امر به طرز موثری آغاز تدریجی و گسترش نرم اسلام در سرزمین مالایی‌ها را مشخص نمود. بنا به شواهد تاریخی، حضور رسمی اسلام در مجمع الجزایر مالایی به سده هفتم هجری باز می‌گردد. در موزه محلی جاکارتا یک سنگ باستانی به نمایش گذاشته شده است که از یک مقبره کشف شده و بر روی آن خطوطی به زبان عربی حکاکی شده است، (سزار، ای.ام، ۱۹۶۶، ص ۶۳). حکاکی‌های موجود مرگ اولین حاکم مسلمان در شمال سوماترا را ثبت کرده که در سال ۶۹۶ ق. در شهر پازی [Pasay] ساکن بوده است. بر اساس این سنگ نوشته، حاکم مسلمان با لقب «شاه خوب» شناخته می‌شد و از طرف دیگر آچه [Aceh] (منطقه‌ای در اندونزی امروزی) نقش نسبتاً حیاتی را در تجارت بین‌المللی و ارتباطات فرهنگی ایفا می‌کرد، (محمد، د و الف. نوح، ۱۹۷۷م.).

در خصوص حضور شیعیان در سرزمین‌های مالایی اخبار مختلفی در دست است، هم اکنون قریب به چهار میلیون از سادات همراه با شجره‌نامه‌های مشخص که سلسله نسب آن‌ها را معین کرده است در آسیای جنوب شرقی حضور دارند، (ربانی، محمدعلی، ۱۳۹۲م.). این سادات خود را از اعراب حضرموت و منتسب به دو تن از فرزندان علی علیه السلام می‌دانند. البته اغلب این سادات پیرو مذهب شافعی و اقلیتی نیز شیعه هستند. در خصوص علل و کیفیت حضور این سادات که فرزندان فردی به نام احمد بن عیسی المهاجر بوده‌اند و در اثر جور و فشار امویان و سپس عباسیان به این مناطق آمده اطلاعات دقیقی در دسترس نیست اما اشاراتی از شخصیت و زندگی احمد مهاجر توسط عبدالله بن نوح در قالب یک کتاب در دسترس می‌باشد، (رک: محمد ضیاء شهاب، عبدالله بن نوح، ۱۹۸۰م.). اما در کل به نظر می‌رسد علویان اولیه در مسیر فعالیت‌های تجاری خود به صورت تدریجی و موقت به این منطقه رفت و آمد داشتند و در دوره‌های بعد، این منطقه را به عنوان سکونت‌گاه خود انتخاب کرده‌اند و یا نکته دیگر اینکه مقصد ابتدایی و اصلی آنان شبه قاره هند بوده است. سادات پس از اقامت در ایران و هند، در ادامه مسیر خود و با هدف تجارت و تبلیغ، راهی چین و مجمع الجزایر مالایی شدند و به مرور زمان، در

آنجا سکونت گزیدند، (همان).

در هر صورت بسته شدن مجدد بنادر دریایی چین در قرن هشتم هجری توسط سلسله می‌نگ، تا حد گسترده‌ای موجب بهبود روابط اعراب با مالایی‌ها شد. بعد از آن سرزمینهای مالایی به پاره‌ای از جهان اسلام تبدیل شد که راه را برای آنچه که در تاریخ اسلام بعنوان مسیرهای حج شناخته می‌شود، هموار نمود.

مسلمانان مالایی دلبستگی شدید به مکه و مدینه دارند و به سنت‌های نبوی عشق می‌ورزند. این علاقه آن‌ها در طول تاریخ باعث شده تا همواره یک پای ثابت آن‌ها در سفرهای زیارتی و حج باشد. همواره تعداد حج گزاران کشورهای جنوب شرق آسیا نسبت به سایر نقاط قاره کهن بیشتر بوده است و این در وضعیتی بوده که شرایط اعزام به این سفر بر اثر موانع تأثیرگذار طبیعی و انسانی با مشکلات و صعوبت‌های فراوانی به همراه داشت. در هر صورت مسلمانان مجمع الجزایر مالایی بیشتر از طریق سفر معمول دریایی، سمت دریای سرخ و بندر جده حرکت نموده و به مکه و مدینه مشرف می‌شده‌اند.

جاده ابریشم

روابط تجاری پر رونق همواره نقش مهمی در محکم نمودن روابط بین کشورهای پراکنده قاره آسیا ایفا کرده است. فعالیت‌های بازرگانی بین خاور دور و آسیای میانه و غرب، از زمان‌های دیرین (تقریباً قبل از میلاد مسیح) رواج داشته است. تجارت از طریق راههایی انجام می‌شد که برای تأمین نیازهای زندگی و بر اساس تمایل ذاتی به تبادل کالا و نیروی کار توسط مردم هموار شده و مورد استفاده قرار می‌گرفت. این راهها در حد گسترده‌ای تنوع پیدا نموده و به مسیرهای مختلف منشعب شده است و در کل برای تردد مردم در آن زمان از نظر امنیتی نیز بهبود یافته بودند، (وینک، ای، ۲۰۰۲، ص ۴۳).

راههای دریایی و زمینی مختلف و زیادی در تاریخ ارتباطات عرب با خاور دور شناخته شده‌اند که در این میان برجسته‌ترین و متمایزترین آنها مشهور به جاده ابریشم است. فارغ از در نظر گرفتن سابقه مذهبی و سکونت مکانی، این جاده برای بسیاری از مردم دنیا بسیار شناخته شده و معروف می‌باشد.

جاده ابریشم توسط چینی‌ها که علاقه زیادی به تقویت تجارت زمینی با جنوب آسیا، کشورهای عربی، اروپا و شمال آفریقا داشتند ساخته شد، (الیوسف. وی، ۲۰۰۱م.، ص ۴۳). علت نامگذاری این راه به خاطر تجارت کالای حیاتی ابریشم بود که بین کشور چین با دنیای غرب انجام می‌شد. بر اساس اکتشافات باستان‌شناسان جاده ابریشم در ابتدا، در زمان حکومت سلسله هان [Han dynasty] در سده نخست قبل از میلاد ساخته شده است. این راه در آن زمان به دو شاخه منشعب می‌شد؛ یکی جاده شمالی که از بعد از رسیدن به سمرقند، مرو و ایران از جنوب رشته کوه‌های البرز به سمت تیسفون و غرب پیش می‌رفت و از طریق سواحل مدیترانه و انطاکیه شام به اسکندریه مصر می‌رسید و مسیر دیگری جاده جنوبی بود که بعد از گذر از کاشغر و کابل (افغانستان امروزی) به سمت بندر کراچی و از طریق راه دریایی خلیج عدن و دریای سرخ و (کانال سوئز امروزی) به اسکندریه و روم می‌رسید، (آیرن و برونستون، ۱۹۸۶م.، ص ۲۶۷) به خاطر این پیچیدگی راههای زمینی جابجایی شرق و غرب به طرز مؤثری تنگاتنگ شده بود.



تاریخ چین نشان می‌دهد اجناسی مانند گردو، خیار و فلفل سیاه از طریق راههای غربی وارد می‌شده است. در زمان سلسله تانگ (قرن ۷ و ۹ میلادی) واردات

(نقشه تفکیک مسیرهای شمالی و جنوبی جاده ابریشم)

پرندگان، حیوانات کمیاب، جواهرات، ادویه‌جات، ظروف چینی و همچنین سکه‌های طلا و نقره توسط چین از سرزمینهای غربی باعث رونق جاده ابریشم شد. موسیقی، رقص، غذا، لباس و لوازم آرایشی نیز از غرب و آسیای میانه وارد چین شد، (بولنویس. ال، ۲۰۰۵م.). از طرف دیگر چین نیز محصولات و صنایع منحصر به فرد خود مانند فن کاغذسازی، چاپ، اندود کاری [Plastering]، ظروف چینی و قطب نما را با موفقیت

به غرب صادر نمود، (هابکیرک، پی، ۱۹۸۰م.).

این صادرات و واردات از طریق جاده ابریشم انجام می شد و در سرعت بخشی به فرآیند توسعه تمدنی بین ملتها تأثیر زیادی داشت. به واسطه برخی کالاها و اجناسی که در شهر حیره [Al-Hirah] وجود داشت راه برای تجارت و روابط فرهنگی بین کشورهای عربی و چین هموار شد. حیره (شهری واقع در جنوب مرکزی عراق) تحت حاکمیت ایران و انطاکیه و سپس حاکمان بیزانسی بود. قبل از اسلام، ایران و انطاکیه به طور مکرر توسط اعراب برای اهداف تجاری مورد بازدید و سیاحت قرار می گرفت، (همایش بین المللی جاده ابریشم، ۱۹۹۰م.).

حیره به علت موقعیت جغرافیایی اش محل برخورد و تماس فرهنگ های ساسانی و یونانی - رومی و مسیحی بود. ابتدا خود از این فرهنگ ها تأثیر می گرفت و بعدها حتی این فرهنگ ها را به اعراب ساکن در شبه جزیره عربستان منتقل کرد. مسلماً تجارت و مسیرهای تجاری راه اصلی انتقال فرهنگ بودند. بین حیره و اعراب مناطق مختلف شبه جزیره عربستان، روابط تجاری گسترده ای وجود داشت. تجار حیری در سراسر عربستان در رفت و آمد بودند و بین اعراب این مثل زبانزد بود که «سرزمینی را نمی بینی که در آن حیری نباشد»، (جواد علی، ۱۹۷۱م. ج ۷، ص ۲۹۶).

البته جاده ابریشم تنها راه ارتباطی شبه جزیره عربستان با آسیا و شرق دور نبود. از مدت ها پیش اقیانوس هند به عنوان یکی از فعال ترین راه دریایی که همه جزایر و کشورها را به همدیگر وصل می کرد، مورد استفاده قرار می گرفت. اهمیت جاده ابریشم اساساً بعد از تحولات سیاسی و اقتصادی، که در سده ۹ میلادی در آسیا و اروپا به وجود آمد، کاهش یافت. به خصوص با توسعه فنی و تکنیکی در صنعت دریانوردی، راههای دریایی نقش مهمی در تجارت به وجود آوردند. علاوه بر آن در پی شرایط متزلزلی که در جنوب آسیای میانی بر اثر حمله مغولان در شمال هند و ظهور صفویان در ایران بوجود آمد جاده ابریشم بتدریج اهمیت خود را از دست داد، (جری، اچ. بی، ۱۹۹۳م.). با هجوم مغولان به سرزمین های شرقی اسلامی در قرن هفتم، حج گزاری مسلمانان این خطه بسیار دشوار شد. چنگیزخان با این استدلال که «سراسر جهان خانه خداست» از

حج گزاری مسلمانان قلمرو خود جلوگیری کرد، (ابوالغازی بهادرخان، (۱۲۸۷ق. / ۱۸۷۱م.)، ۱۹۷۰م، ج ۱، ص ۱۳۰). از نظر جانشینان او نیز تا پیش از مسلمان شدنشان، بی شک مسئله همین گونه بوده است، چون تا مدت‌های مدید راه حج در قلمرو وسیع مغولان تا سال ۶۶۶ هجری، (فاسی، محمدبن احمد، ۲۰۰۰، ج ۱، ص ۲۵۹) بسته بود.

صفویان و امپراتوری قدرتمند عثمانی که کنترل بسیاری از کشورهای اسلامی را در دست داشتند به عداوت و کینه توزی عمیق با یکدیگر مشهور بودند. نهایتاً صفویان در اثر دشمنی‌های عثمانی فعالیت‌های تجاری که برای تامین کالا توسط این امپراتوری انجام می شد را محدود و مختل کردند و در پی آنجاده ابریشم تدریجاً اهمیت خود در مسیر زمینی از شاخه جنوبی را از دست داد، (شوقی، ای. کی. تو، ۱۹۹۱م، صص ۱۰۷-۸۷).

علی ایحال، فن پیدا کردن راه و راهبری در مسیرهای تجاری مانند جاده ابریشم برای هرکسی که با انگیزه سفر حج عازم مقصد می شد یک ضرورت تلقی می شد چون هیچ راه جایگزین دیگری وجود نداشت. این نوع ادغام بین راههای تجاری و حج منجر به اختلاط دو موضوع با هم شد و همانگونه که قبلاً هم اشاره کردیم سفر حج تا حدی بعنوان مقوله‌ای مجزا از کاروانهای تجاری مطرح نبوده است. جاده ابریشم مصداق بارز این امر است که قبل از ظهور اسلام و پنج قرن قبل از میلاد مسیح ساخته شده بود. اینجاده از آنزمان به مدت بیش از ۱۵۰۰ سال فعال بوده و اهمیت آن محدود به روابط تجاری بین کشورها نبوده است بلکه اینجاده گذرگاه فرهنگی و اجتماعی مناطق اطراف نیز بوده است، (هرمتا، جی، ۱۹۹۴م، ج ۲، ص ۱۶۹۸).

بنابراین، بتدریج اهمیت جاده ابریشم از اهداف تجاری و بازرگانی فراتر رفته و به ارزشهای انسانی تعمیم و گسترش یافت، (فلتر، آر. سی، ۱۹۹۹م.). مذاهب و ایدئولوژی‌ها در طول تاریخ از طریق جاده ابریشم به سرزمینهای اطراف منتقل شده است همانگونه که بودائیسیم و اسلام از این طریق در آسیا گسترش یافت، (هو.ام. وی، ۱۹۹۰م. ص ۴۶ و ۱۳۶). تردد شیعیان با اهداف تجاری و بازرگانی نیز بعنوان یکی از عوامل نشر تشیع در شرق و جنوب شرق آسیا با این نوع تعامل فرهنگی بوده است.

استفاده از جاده ابریشم، تنها برای گسترش اسلام در شرق، زیر سُم اسب فاتحان

مسلمان نبود، بلکه این جاده برای سفر حج و زیارت شهر مکه مکرمه - که آغاز اسلام از آنجا بود - مورد استفاده قرار گرفت.

از قرن دوم هجری، آسیای میانه به یکی از ایستگاههای اصلی سفر حج تبدیل شده بود. اسلام در این مناطق گسترش یافت و حتی فراتر از آن نیز به مناطق غرب و مرکزی چین نیز رسید. در نتیجه شهر چینی کاشغر، (یاقوت، ۲۰۰۹م.، ج ۳، ص ۵۴) به صورت کامل به اسلام روی آورد و از طریق سمرقند با جهان اسلام رابطه برقرار کرد، (یاقوت، ۲۰۰۹م.، ج ۳، ص ۵۴). کاشغر از شهرستان‌های ناحیه خودگردان سین کیانگ در شمال باختر جمهوری خلق چین امروز است و از شهرهای کهن چین به شمار می‌رود و به مروارید جاده ابریشم نیز ملقب شده است.

علی‌رغم فقدان اطلاعات تاریخی کافی از جزئیات و زمان دقیق آغاز سفرهای حج در این دوران، پیوند بین روایات تاریخی و این واقعیت که حج به عنوان فرع پنجم در دین اسلام تلقی می‌گردد، هیچ شکلی را باقی نمی‌گذارد که سفرهای حج در این مناطق از ابتدای قرون اولیه اسلام دایر بوده است. این فرضیه با توجه به احساس دینی قوی افراد تازه مسلمان شده و انجام پرشور و توأم با ایمان مناسک و اعمال حج توسط این افراد، تقویت بیشتری پیدا می‌کند. هرچند اصولاً این بحث نیاز به بررسی و تحقیقات زیادی دارد.

جاده ابریشم از چین شروع شده و تمدنهای باستانی واقع در سواحل مدیترانه را به همدیگر پیوند می‌زد. اینجاده منحصر به یک راه نبود بلکه شبکه‌ای از مسیرها بود که از چین آغاز و به نقاط مختلف منتهی می‌شد. دو شاخه بسیار مهم از بین این شبکه راه‌ها در آن زمان بیشتر قابل توجه بود که شامل مسیر شمالی و جنوبی بود. مسیر شمالی از چین شروع شده و از مرزهای شمالی آسیای میانه عبور می‌کرد و به بلگراد (در صربستان امروزی) می‌رسید و در ادامه با عبور از اروپای شرقی و شبه جزیره کریمه تا دریای سیاه، دریای مرمره و شبه جزیره بالکان و ونیز پیش می‌رفت، (جری، اچ. بی، ۱۹۹۳م.، ص ۳۳).

مسیر جنوبی با گذر از انطاکیه (شمال سوریه) و برخی شهرهای شیعه نشین عراق به رشته کوه‌های زاگرس، همدان، مرو، بلخ، سمرقند، کاشغر و ترکستان در شمال غرب چین که بازارهای ابریشم در آنجا واقع شده بود، می‌رسید. جاده جنوبی به سمت جنوب

ادامه مسیر داده و وارد سرزمین خیابان می‌شد که ابریشم در آنجا تولید می‌شده است، (نیکولاز، ۱۹۸۷م، ص ۲۱۶).

طبق اسناد تاریخی، مسیرهای شمالی و جنوبی جاده ابریشم نقش اساسی در تحولات فرهنگی سده چهارم و پنجم هجری داشته است، در این دوران سلسله سلاجقه بر مناطق بسیار زیادی تسلط داشتند و این مناطق شاهد اوج تحول فکری و فرهنگی خود

بودند که اطلاعات روشنی از سفرهای حج که گاه توأم با سفرهای علمی به سراسر جهان بود، به ما ارائه می‌کند. مسیر جنوبی که از



نقشه (شبکه راههای جاده ابریشم)

آغوش سرزمین ایران و عراقین گذر می‌کرد، شاهد تحولات زیادی بوده است. تا ابتدای قرن دهم به علت حاکمیت مذهبی اهل سنت بر سلسله‌ها و حکومت‌های منطقه مشکلات و موانع سر راه حجاج و کاروانهای تجاری مسیر جنوبی جاده ابریشم از اختلافات مذهبی و ایدئولوژیک دولت‌ها نشأت نمی‌گرفت و احياناً موانع و یا محدودیت‌های به‌وجود آمده بین دولت‌ها صبغه امنیتی و مدیریتی داشته است.

تعطیلی سی ساله حج در ایام سلطنت طغرل سلجوقی در اواسط قرن پنجم، به خاطر ضعف امنیت راهها و ناتوانی دو دولت (سلاجقه و عباسی) در اداره آن و یا محدودیت‌های ناشی از همین علت در ایام حکومت آل بویه از مصداق‌های این امر بوده است. بعد از روی کار آمدن حکومت صفوی و جبهه‌گیری با حکومت عثمانی، رویکرد جدیدی با انگیزه‌های رقابتی در زمینه مسائل مذهبی، سیاسی و اقتصادی در منطقه به‌وجود آمد،

ممانعت و محدودیت‌های عثمانیان برای حجاج و کاروانهای تجاری ایرانی و در مقابل ایجاد کاروانسراها و تمهیدات لازم برای زیارت مشهد مقدس برای جبران سفر حج و روی آوردن به تردد و تجارت دریایی توسط شاه عباس باعث به حاشیه کشیدن سفر حج ایرانیان و تعاملات آنها با کشورهای شرق و استفاده از روابط دریایی کشورهای اروپایی گردید. حمله مغولان نیز پیش‌تر باعث کاهش و حتی تعطیلی تردد از مسیر جاده ابریشم برای اهداف تجاری و زیارتی شده بود، (ابن فهد، عمر بن محمد، ج ۳، صص ۳۲-۳۱).

با این حال، عوامل فوق در قالب شرایط مقطعی بوده و تعامل فرهنگی و تجاری در قرن هشتم بر اثر حملات تبتی‌ها به واحه‌های شمالی از هم گسیخت. در قرن ۹ و ۱۰، با روی آوردن تبتی‌ها به بودائیسیم، این جاده مجدداً ثبات خود را به دست آورد، (لمبارد، م.، ۱۹۹۸، ص ۴۱).

جاده ابریشم که چین را به جهان اسلام متصل می‌کرد از لحاظ اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی نیز در طول مسیرش دارای شاخصه‌های فعال و گوناگون بوده است. از کاشغر تا سمرقند، بلخ، مرو و همدان، فعالیت‌های بشری در تمام اشکال و جنبه‌های مختلف خود ساری و جاری بود که می‌تواند مصداق این تنوع شاخصه‌ها باشد.

در طول تاریخ در فلات ایران شهرهایی به وجود آمدند که علت تأسیس آنها متکی به برخی عوامل بوده است. این شهرها و ساکنانش به‌طور پیوسته توسط تورانیان تحت محاصره بودند به همین خاطر در احاطه یک دیوار دژ مانند عظیم قرار می‌گرفتند تا از شهر و محصولات خود در برابر حملات محافظت نمایند. از این نمونه شهرها می‌توان به بخارا، سمرقند و دربند در زمان سلسله ساسانیان اشاره نمود. علاوه بر این روشهای دفاعی و امنیتی، مسلمانان مراکز دیگری نیز در مرزهای شرق و شمال آسیای میانه برای حفاظت از سرزمین‌های خود به وجود آوردند که این مراکز به عنوان اهداف نظامی نیز در منطقه مورد استفاده قرار می‌گرفت، (همان، ص ۶۸). قلاع و دژهای اسماعیلیان در نواحی مرکزی ایران و خراسان نیز از این نمونه مراکز بوده است. در ابتدا این مراکز تنها برای اهداف نظامی مورد استفاده قرار می‌گرفت اما بعدها تبدیل به مکانی برای کسب دانش و تبلیغات دینی در آسیای میانه شد. این مسأله به‌وضوح بیانگر ارتباط بین راههای تجاری و حج در این مناطق می‌باشد و به ما این نگاه عمیق را می‌دهد که چگونه سفرهای حج در گستره

سرزمین‌های اسلامی رایج شد و حاکمان اسلامی چگونه بر این فرایند و جنبه‌های مختلف جاده‌ها کنترل و مدیریت داشتند، (همان).

شرق آسیا و مناطق چین

راه‌های دریایی که نقاط دور سرزمین چین را به هم وصل می‌کرد، متنوع و متفاوت بود. مروزی که در سده ۱۲ میلادی می‌زیست، به راه تجاری که اعراب را به چین می‌رساند، اشاره کرده است: «اولین بندر دریایی که هنگام طی مسیر از چین در امتداد دریا می‌بینید در شهر لوگیر^۱ واقع شده است، سپس شهر خانفو [Xuanfu] است که از شهر لوگیر بزرگتر و دارای یک رودخانه بزرگ آب شیرین است و از وسط این شهر می‌گذرد که روی آن پل‌هایی نیز بنا شده است. در یک طرف رودخانه، بازارهایی برای تاجران خارجی وجود دارد و طرف مقابل رودخانه در اختیار تاجران محلی است و معمولاً تاجران ایرانی و عرب از آنجا دیدن می‌کنند»، (المروزی. شرف الزمان، ۱۹۴۲، ص ۱۰).

به طور کلی، سفرهای دریایی بسیار مهم که بین چین، کشورهای عربی و کشورهای غرب آسیا معمول بود، از کانتون [Guangzhou, Guangdong, China]، هانگزو [Hangzhou]، نیگبو [Ningbo] و دیگر بنادر تجاری بین‌المللی واقع در دریای جنوب شروع می‌شد، سپس در امتداد ساحل به سمت جنوب تا جزیره کان‌دائو [Con dao island] در ویتنام پیش می‌رفت، (میلز، جی.وی، ۱۹۷۰).

سفر دریایی به سمت جنوب و با حرکت از فان رانگ و ناترانگ (در شرق ساحل ویتنام و جزیره چام [Tho Chu island]) به سمت تنگه مالاکوا [Malakwa] در جنوب ادامه پیدا می‌کرد و سپس این مسیر به شمال می‌رسید و به غرب ادامه می‌یافت تا به سریلانکا که در سمت مقابل قسمت‌های شمالی هند قرار داشت برسد، (لیواتس، ال، ۱۹۹۴). با ادامه مسیر به سمت غرب تا تنگه هرمز پیش می‌رفت که در آنجا مسیر دریایی

۱. به نظر می‌رسد مقصود شرف الزمان مروزی شهر Luqiao است که در نزدیکی و قرینه شهر خانفو می‌باشد.

به دو بخش منفک می‌شد: مسیر اول در امتداد خلیج فارس تا ابله [Al Ablah] (نزدیک نهر شط العرب شمال شهر بصره کنونی) پیش می‌رفت و ادامه مسیر به سمت شمال در رودخانه دجله به بصره و نهایتاً به بغداد می‌رسید. مسیر دیگر به سمت خلیج عدن در انتهای جنوب غربی شبه جزیره عربستان ادامه پیدا نموده و به جده و دیگر بنادر دریای سرخ می‌رسید.



نقشه (مسیر دریایی تجارت چین)

از نقطه نظر فرهنگی، از طریق همین راه‌های زمینی و دریایی، دین و ایدئولوژی، بر ترکه شتر و یا کشتی به سراسر جهان گسترش یافت و این امر، راه اسلام را برای ورود هرچه آسانتر به خاورمیانه و آسیای شرقی هموار ساخت. علاوه بر این، در نتیجه، تجربه طولانی فاتحان و بازرگانان مسلمان که در پی ترویج و تبلیغ اسلام بودند، جغرافیای این سرزمین‌ها نیز شناخته شده بود. برای همین در زمان خلافت خلیفه سوم؛ عثمان بن عفان در آغاز سده سوم هجری هنگامی که مسلمانان برای اولین بار وارد چین شدند، برای ورود و رسیدن به چین مدت زیادی معطل نماندند، (السمیر، ف، ۱۹۷۷، ص ۱۱۲).

مسلمانان به صورت رسمی در دوران خلافت عباسیان و حکومت هارون الرشید در سده هفتم هجری در آراکان [Arakan] (که امروزه به برمه مشهور است) ساکن شدند، (الحداد، الف، ۱۹۸۵، صص ۱۹۱-۱۸۸). آنها همچنین در فتح سرزمین‌ها از آسیای میانه تا شمال چین موفقیت‌هایی به دست آوردند، هنگامی که مسلمانان توسط فرمانده معروف عرب، قنیه بن مسلم الباهلی رهبری می‌شدند، وی عمداً به فاتحان عرب اجازه داد تا در

آسیای میانه ساکن شده و با جامعه آنها ادغام شوند. در پی این امر، یک جامعه جدید با فرهنگ عربی و اسلامی تأسیس شد، بعد از فتح آسیای میانه نیز اعراب مهاجر زیادی که به-دنبال اقامت دائم و همیشگی بودند در آن مناطق برای مدتهای زیادی ساکن شدند.

علاوه بر حضور بازرگانان شیعه در مناطق چینی، عده‌ای از علویان مناطق اسلامی نیز در این ایام قبل از سال ۷۵۰ میلادی بین سالهای ۱۰۷ لغایت ۱۳۰ هجری قمری بر اثر شکنجه و فشارهای حاکمان اموی به چین فرار کرده و در آنجا پناهنده شدند، (قربانی، زین العابدین، ص ۲۱۶).

شاید اولین گروه از شیعیان که وارد چین شده‌اند، همین گروه باشند، اما در سنوات و قرون بعدی، از ادامه حیات اعتقادی و سیاسی این افراد اخبار و اطلاعاتی در دست نیست. در هر صورت بر اثر حضور مسلمانان در این مناطق، نوعی تعامل فرهنگی پویا مبتنی بر غالبیت زبان عربی به وجود آمد و بعد از آن زبان عربی به عنوان زبان رسمی در این مناطق ترویج یافت.

بنابراین، به نظر می‌رسد، سکونت در این مناطق، رفته رفته منجر به رشد جنبش فکری در آسیای میانه شد؛ زیرا آثار این جنبش توسط تعداد زیادی از دانشمندان، شاعران، نویسندگان و فیلسوفان مسلمان آنزمان که در این مناطق ظهور کرده و در کل جهان اسلام تأثیر گذار بودند، آشکارا انعکاس یافت. تمامی این تحولات، موجب به وجود آمدن نوع دیگری از سفر به غیر از سفرهای تجاری «سفر حج» گردید که برای سالها پایدار و غالب بود. نوع جدید سفر اساساً برای انجام اعمال حج و تقویت روابط با کشورهای اسلامی به خصوص مکه و مدینه در آن زمان بود، (آمولد، تی. دیلو، ۲۰۰۰م).

زائران چین و کشورهای اطراف آن، که به اسلام روی آورده بودند، شانس بسیار اندکی داشتند که اعمال حج بجا بیاورند؛ زیرا این سفر می‌توانست تنها یکبار در طول عمر آنها روی دهد و با توجه به دوری مسافت بین مکه و مدینه با چین و خطراتی که در راه با زائران قابل تصور بود، هیچ تضمینی برای بازگشت سالم آنها به خانه‌شان در کار نبود. بنا به روایت مسعودی تنها تعداد کمی از آنها می‌توانستند با تنی سالم به خانه‌شان بازگردند چون لازمه تشریف به مکه، پیمودن راهی بود که ۴ ماه طول می‌کشید و همان

مدت زمان نیز برای بازگشت از مکه به خانه لازم بود، (مسعودی، ۱۸۶۱، ج ۱).

با توجه با اینکه اطلاعات چندان مفیدی از سفر حج چینی‌ها در دسترس نیست، ممکن است قسمتی از حقایق این سفرهای اندک که با این شرایط انجام می‌گرفت، پشت پرده بماند. وقتی مسلمانان چینی تصمیم به تشریف حج می‌گرفتند، دست کم ۶ ماه قبل از ایام حج حرکت می‌کردند و از دیار خود خارج شده و از کوهستان کونلون [Kunlun Mountains] که در میان چین و هند قرار داشت عبور می‌کردند. برای عبور از این کوهستان دو راه وجود داشت؛ یکی از آن در مسیر خود چاههای آب و روستاهایی را در طرفین داشت که عبور کردن از آن حدود سه ماه طول می‌کشید و دیگری که مسیر سخت اما نزدیک بود و از جاهایی عبور می‌کرد که هیچ نشانی از حیات در آن نبود و مملو از خطرات بود و مدت یک ماه برای عبور از آن زمان مورد نیاز بود.

اگر زائر چینی تصمیم می‌گرفت که از راه دوم عبور کند نیاز به دو اسب داشت تا بر یکی خودش سوار شده و بر دیگری وسایلش را بار نماید. این مسیر فاقد هرگونه امکانات بود و یک رهگذر اگر خوش شانس بود می‌توانست تعدادی از اجساد افرادی را ببیند که در ایام اعزام به حج همان سال یا سال گذشته در راه مرده بودند.

بعد از گذر از کوهستان، زائران به کشمیر، در شمال هند می‌رسیدند. سپس آنها مسیر خود را به طرف «سند» ادامه می‌دادند که در آنجا یکی از اسبها و مقداری از کالا و بار خود را فروخته و به سمت کراچی [Karachi] یا بمبئی [Mumbai] ادامه مسیر می‌داند تا از آنجا از طریق راه دریایی عازم بندر جده و سپس شهر مکه شوند.^۱

این سفر گاهی حدود ۶ ماه طول می‌کشید و گاه نیز این زمان به یکسال می‌رسید. بسیاری از زائران ممکن بود بنا به دلیل یا دلایلی دیر به مکه رسیده و موسم حج را از دست می‌دادند. در این صورت آنها می‌بایست برای انجام حج تا سال آینده در مکه ساکن شده و منتظر می‌ماندند.

۱. مسلمانان چینی و رؤیای حج، برگرفته "از سایت [www.asiapcool.com] ۴ اکتبر ۲۰۰۹



نقشه (مسیر حجاج چینی)

در هر صورت، این مسیر تنها مسیر آبی و خاکی کشور چین برای حج نبود. مطابق اسناد تاریخی، یکی از سفرهای نادر که توسط زائران چینی به سرزمینهای مقدس انجام می شده، به نام سفر *مفاجو* [Mafaju's journey] مشهور بوده است. در این سفر مفاجو مسیر دیگری غیر از آنچه که در بالا ذکر شد برای خود انتخاب می کند و این به خاطر دلایل سیاسی می باشد که در این منطقه قبلاً رخ داده و آنرا تحت تأثیر خود قرار داده است.

اسناد بسیار اندکی از سفر حج چینیان وجود دارد و این امر درک روشن از کلیات شاخصه های سفر حج چینی ها را برای ما مشکل می سازد، لذا اظهار نظر کردن در خصوص اینکه چه ترکیبی از این مسلمانان در قالب مذهب تشیع و یا اهل سنت بوده اند نیز در پشت پرده فقدان سند و ادله خاک می خورد. بنابراین، در خصوص نحوه و کیفیت عزیمت آنها و تفاوتها یا اشتراکات احتمالی بین دو مذهب نیز در این سرزمین نظریه چندان محکمی برای ارائه وجود ندارد اما در خصوص مسیرهای تردد مسلمانان چینی، برخی نتیجه گیری ها قابل احصا است. در کل سفر حج چینی ها را می توان از دو راه اصلی در نظر گرفت؛ راه زمینی و راه دریایی؛ راه دریایی از سواحل دریای چین از جانب جنوب این کشور آغاز می شد. علی رغم مشکلاتی که در خصوص سفر زمینی وجود داشت و پیش تر به آن اشاره شد، به نظر می رسد بیشتر زائرین این مسیر را نسبت به راه

دریایی ترجیح می‌دادند و این به‌خاطر پراکندگی جغرافیایی دین اسلام در چین است، جمعیت مسلمان در مرزهای شمال غرب چین افزایش یافته و در تاریخ با عنوان ترکستان شناخته شده بود. این مناطق با بنادر دریای چین در جنوب فاصله بسیار داشت و برای رسیدن به آن، بایستی هزاران کیلومتر مسافت طی می‌شد که نوعی مسیر اضافی برای حرکت زائران به سوی عربستان محسوب می‌شد.

برای زائران چین به مراتب آسانتر بود که از طریق آسیای میانه و با عبور از سمرقند و سپس «سند» از طریق دریا به سمت عربستان مسافرت کنند و یا ادامه مسیر داده و به‌صورت زمینی، از طریق ایران و عراق که عده‌ای از ترک‌ها در آن ساکن بودند، عبور کنند. این ترک‌ها به ظاهر قرابت نژادی با ترک‌های چینی منطقه ترکستان داشتند و در نتیجه، حضور آنها باعث می‌شد که مقداری از سختی‌های سفر آنها کاسته شود.

در طرف دیگر، سفر حج از طریق بنادر چین رونق بسیار کمتری داشت و علت آن هم اندک بودن تعداد مسلمانان در مناطق مرکزی و جنوبی چین بود. مسلمانان این مناطق همگی در شهرهای بزرگ تجاری ساکن بودند و در برخی مناطق در شهرهایی که توسط اعراب و مسلمانان ساخته شده بود سکونت داشتند. بنابراین، ظهور و گسترش اسلام در این مناطق قابل مقایسه با مناطق غربی چین نیست و طبیعی است این امر در خصوص تعداد زائران مربوط به آن مناطق نیز می‌تواند مصداق داشته باشد.

اوضاع مسیرهای حج آسیا در گذر تاریخ حکومتها

جاده‌های حج از جانب شرق و جنوب شرق آسیا به اندازه شبه جزیره عربستان شاهد تحولات جدید در امر تردد نبود. خلفا و حکام اسلامی مسیر ویژه‌ای را برای حج تأسیس کرده بودند. آنها در کنار جاده‌ها اقدام به حفر چاه نموده و برای اینکه تسهیلاتی برای سفر حج زائران مسیرهای عراق، شام، ترکیه، مصر و آفریقای شمالی و سایر سرزمینها به‌وجود آورند، به تأسیس کاروانسرا و استراحتگاه پرداخته بودند، (بیناچی، آر، ۲۰۰۴) اما راههای حج که از جانب چین، مجمع‌الجزایر مالایی و هند می‌آمد، شاهد این مقدار توسعه یافتگی نبود و این در حالی بود که راههای مذکور خیلی پیش‌تر از میلاد مسیح توسط تمدن‌های

باستانی جهت بهبود روابط بین دولتها و تسهیل در رفت و آمد و رونق سفرهای تجاری ساخته شده بودند. این امر در راههای زمینی و دریایی حج به نحو شایسته‌ای نمود پیدا کرده بود.

گذشته از این، همین مسیرهای حج در معرض انعطاف‌پذیری و تغییرات ناشی از دلایل سیاسی و اقتصادی بودند. به عنوان مثال مسیرهای عراق، شام و مصر در ایام حج تغییرات فراوانی را تجربه می‌کردند، به‌خاطر اشغال برخی از شهرهای مناطق شام در جنگهای صلیبی، راههای حج شامات و مصر برای مدت دو قرن ناامن، بی‌ثبات و متغیر بود، (ابن اثیر، ۲۰۰۲، ج ۵، ص ۴۳). این اشغال شامل کرک [Al Karak]^۱ می‌شد که در مرزهای بیابانی عربستان و در کنار شهر تبوک [Tabuk] واقع شده بود، این منطقه به عنوان یکی از مهمترین ایستگاههای مسیر حج تلقی می‌شد، (المقریزی، ۱۹۷۳، ص ۲۰۱۳).

این وضعیت در خاور نزدیک، بنا به برخی دلایل، به شکل متفاوتی بود. دلیل بسیار مؤثر آن نیز فقدان یک نهاد (دولت) سیاسی دینی، مشابه آنچه که در عراق و شام و مصر ظهور کرده بود، تلقی می‌شد. این نهاد سیاسی به‌صورت رسمی امنیت راههای حج را بر عهده گرفته و توجه زیادی به تسهیل سفر برای حجاج داشت. پیچیدگی، دشواری و خطراتی که در سفر حج در آن زمان مطرح بود، ضرورت دینی و سیاسی را بر آن داشت تا جاده‌ها را امن و مسیرهای جدید مخصوص کاروان‌های حج ساخته شود و منازل اقامت، بازار خرید و مسافرخانه‌ها پذیرای هزاران زائر و مراکب آنها باشد.

عبدالدوله دیلمی با برخی اقدامات رفاهی و عمرانی چون لغو اخذ مالیات راه‌داری از حجاج مسیر عراق، بازسازی مسیر مکه، اهدای پول بسیار به خاندان‌های با نفوذ مکه و مجاوران خانه خدا، حفر چاه‌های آب در مسیر مکه و بالاخره فرستادن جامه کعبه به صورت سالیانه، موقعیت خود را در حرمین تحکیم کرد. آلب ارسلان و ملک‌شاه سلجوقی نیز، به رغم توان نظامی، از چنین سیاست‌هایی بهره گرفتند، (ابن اثیر، ۱۳۸۳، ج ۱۰، ص ۶۱).

به استثنای دولت مغولان در هند، کمتر دولتی در این منطقه یافت می‌شد که به تسهیل سفر حج به عنوان یک اولویت رسمی بنگرد. بنابراین، سفر حج بیشتر توسط

۱. کرک شهری است در کشور اردن و مرکز استان کرک نیز هست.

اشخاص و به صورت خصوصی ساماندهی می شد تا در قالب یک امر رسمی و توسط دولت‌ها. مسلمانان این مناطق در قالب ساماندهی شخصی (خصوصی) به صورت جداگانه و گروهی به سفر حج مشرف می شدند.

از قرن دهم تا سیزدهم، به سبب تسلط حکومت عثمانی بر حجاز، حج‌گزاری مسلمانان، تابع چگونگی مناسبات دولت‌های متبوعشان با عثمانیان بود. حج‌گزاری حجاج ایرانی در این ادوار، که درگیر مناسبات غالباً خصمانه صفویان و عثمانیان بودند، با مخاطراتی چون مسدود شدن متوالی مسیر ایرانیان (مسیر بصره - مکه)، وادار ساختن ایرانیان به استفاده از مسیرهای پرخطر و سوء قصدهای مکرر به ایرانیان شیعه مذهب در مکه و حتی مسجدالحرام همراه بود، (اسرادوغان، به کوشش: رسول جعفریان، ۱۳۸۳، ج ۱، ص ۹۵ و میقات حج، شماره ۴۸).

این نکته قابل توجه است که امنیت و ثبات به وجود آمده در این مناطق توسط مراکز دینی، نظامی و علمی، به طور مؤثری در تأمین امنیت سرزمینهای واقع در مسیر حج کاربرد داشته است و این سفر طولانی را با ایجاد استراحتگاه، کاروانسرا، بازار، چاههای آب و برخی امکانات رفاهی دیگر برای زائران و تجار آسان می نمود. این استراحتگاهها که در طول مسیرهای حج ساخته شده بودند مجهز به کتابخانه، مدرسه، اتاق پذیرایی و همچنین مراکز امنیه بودند که زائران و رهگذران را در برابر سرقت و راهزنی حمایت نموده و به تأمین امنیت و آسایش آنها برای سفر به مکه و سایر سرزمینهای اسلامی تا رسیدن به منزلگاه شان می پرداختند. این امر به نوبه خود باعث افزایش انگیزه و تعداد مسلمین برای انجام فریضة حج می شد. ابن جبیر که یک جهانگرد در قرن ششم بود هنگام عزیمت به سفر حج با کاروانهای حج عراق به توصیف انبوه زائران که از آسیای میانه و شرق آسیا می پردازد:

«به این کاروان حج عراقی گروههای زیادی از زائران خراسان، موصل و دیگر مناطق ملحق شدند که به همراه (رییس) مدیر کاروان آمده بودند و تعداد آنها قابل شمارش نبود، (ابن جبیر، ۱۹۶۳، ص ۱۸۵) قبل از قرن ششم کاروانهای خراسان به همراه زائران عراق به سمت مکه حرکت می نمودند و حتی این حرکت مشترک گاهی به خاطر تأخیر کاروان خراسانی‌ها باعث تأخیر و یا ابطال زمان حج می شد.» (جعفریان، رسول، ۱۳۸۵ و مجله میقات حج، ش ۵۷، ص ۶۸).

منابع تاریخی نشان داده‌اند که حتی زائرانی که از هند می‌آمدند و ارتباطی با کشورهای اسلامی آن زمان نداشتند، علاوه بر راه دریا، از راه زمینی که امنیت بهتری هم داشت به سفر حج عازم می‌شدند. زائران هندی از طریق خاک ایران و عراق به مکه مکرمه مشرف می‌شدند اما در آغاز قرن ششم و بر اثر اهمیت تحولات سیاسی به وجود آمده در هند و ایران که تأثیرگذار بر سفر حج نیز بود، مجدداً به راه دریایی روی آوردند، (سباعی، احمد، ۱۴۱۹، ج ۲، ص ۵۲۹).

همانگونه که پیش‌تر اشاره شد صفویان با تسلط بر ایران، مذهب دوازده امامی شیعه را در متصرفات خود رواج دادند و در تقابل سیاسی و ایدئولوژیک با امپراتوری عثمانی قرار گرفتند، (استنفورد، جابز، ۱۹۷۷، ص ۷۷) عثمانیان که به عنوان نماینده رسمی اهل سنت در جهان اسلام در آن زمان تلقی می‌شد، مدیریت و تولید دو مسجد مقدس مکه مکرمه و مدینه منوره را بر عهده داشتند. مخالفت دولت عثمانی و دانشمندان متعصب سنی با حاجیان ایرانی و علمای شیعه مقیم حرمین از دوره حکومت صفویه به بعد، شکل جدی‌تری یافت و به بدرفتاری با ایرانیان شیعه و قتل علمای شیعه منجر شد. بر اثر این دشمنی‌ها در سال ۱۰۴۷ق. حاجیان ایرانی از سرزمین حج اخراج و در سال ۱۰۸۸ق. به بهانه واهی دانشمندی با نام سید محمد مؤمن رضوی را در حریم کعبه به شهادت رساندند. در سال ۱۱۰۵ق. عالم دیگر با نام شیخ حسین بن ابراهیم تنکابنی را سخت کتک زدند که بیمار شد و در راه مدینه درگذشت. این اختلاف‌ها در دوره افشاریه سخت‌تر شد و در سال ۱۱۵۷ق. که نادر شاه با دولت عثمانی درگیر بود، در حرمین اعلام شد که همه خطیبان به طور رسمی در منابر شیعیان را لعن کنند، (جعفریان، رسول، میقات حج، ش ۴، ص ۸۲). با توجه به این دشمنی و عداوت، صفویان نیز در مقابل، مانع تردد برخی از مسلمانان اهل سنت منطقه هند از خاک خود به سمت عربستان شده و برخی تسهیلات و امکانات بوجود آمده توسط دولت عثمانی برای سفر حج را از میان برداشتند.^۱

۱. به گزارش خبرگزاری‌ها، خالد الفالح، وزیر بهداشت عربستان سعودی اعلام کرد: «عامل وقوع حادثه‌ی منا که منجر به کشته شدن صدها نفر شد، قضا و قدر الهی بود.» وی همچنین اعلام کرد:

مسلماناً از آن به بعد، زائران هندی، راه زمینی (خاک ایران) را برای سفر حج چندان امن نمی‌دیدند و راه دریایی را گزینه مناسبتری می‌یافتند.^۱ از طرف دیگر مغولان در دهه دوم قرن ۱۶ میلادی بر شمال هند تسلط یافته و امپراتوری اسلامی را توسط ظهیرالدین محمد بابر تأسیس نمودند، بابر یکی از نوادگان تیمور لنگ بود که پنجاب در شمال هند را تصرف نموده و تصرفاتش را تا اوج حکومتش به سال ۱۵۲۶ میلادی ادامه داد. در دوران حکومت دو نفر از دودمان وی؛ محمد همایون بدشاه و جلال الدین محمد اکبر، امپراتوری آنها از نظر سیاسی و قدرت حکومتی به بزرگترین حکومت شمال هند تبدیل شده بود.^۲

هند در طول حکومت مغولان، دوره‌ای از ثبات و صلح را تجربه نمود که به طور مؤثر آن را قادر ساخت تا روابط خود با کشورهای اسلامی واقع در شبه جزیره عربستان را تقویت بخشد.^۳ امپراتوری مغولان به خصوص وارثان آنها؛ یعنی ایلخانان ساماندهی و تسهیل در سفر حج را به عنوان مسئولیتی برای خود به تبعیت از منش امویان، عباسیان و عثمانیان می‌دانستند. بنابراین، آنها متولیان را برای کاروانهای حج منصوب نموده و هر چه که برای تأمین امنیت مورد نیاز بود برای آنها فراهم ساختند. ایلخانان در ارسال هدایا و تحفه‌های نفیس به مساجد مقدس مکه و مدینه از همدیگر گوی سبقت را می‌ربودند.

عظاملک جوینی در زمان حکومت آباقاخان طبق فرمان وی اعلام کرد که راه حج

«از دحام جمعیت و پایبند نبودن حجاج به دستورات و تردد بعضی از حجاج بر خلاف طرح‌های اعلام شده از طرف سازمان‌های امنیتی و وزارت حج، در این حادثه نقش داشته است. رسانه‌های وابسته به عربستان سعودی نیز در مقام توجیه حادثه تأسف آور منا به طور گسترده تلاش می‌کنند گرمای شدید هوا، حرکت معکوس بعضی از حجاج در مسیر اعلام شده و پایبند نبودن بعضی از کاروان‌ها به عبور از مسیرهای تعیین شده را از عوامل اصلی این حادثه معرفی کنند.»

۱. بورنت، پی، ۱۹۹۴، "Ottoman Sea power and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery" نیویورک، انتشارات سان پرس، ص ۱۳۶
۲. دیلی. اس، ۲۰۰۹، "The Muslim Empires of the Ottomans, Safavids and Mughals" انتشارات دانشگاه کیمبریج، ص ۳۳
۳. پیرسون، ام، ۱۹۹۶، "Pilgrimage to Mecca, The Indian Experience ۱۵۰۰-۱۸۰۰" پرایستون، نشر مارکوس وینر، ص ۱۰۹

باز شده و برای کسی عذری برای رفتن باقی نمانده و لذا مردم مهیای سفر حج شوند. سپس عرب‌های بین راه را فراخواند و مال فراوانی به آنان داد و از ایشان گروگان‌هایی گرفت که حجاج را ببرند و به سلامت بازگردانند. در ضمن کسی را معین کرد که در سفر حج سرپرست حجاج باشد. ابن فوطی تأیید می‌کند که در این سال؛ یعنی ۶۶۷ ق. مردم برای انجام مراسم حج به مکه رفتند و به سلامت بازگشتند.^۱

برخی از منابع، به سفرهای حج به عنوان نقطه عطفی در دوره مغولان و ایلخانی اشاره کرده‌اند؛ به این دلیل که آنها توجه زیادی به مراقبت از زائران این سفر معنوی و سربازانی را برای محافظت از زائران در راهها به کارگیری می‌کردند.^۲

همچنین در سال ۷۰۲ ق. / ۱۳۰۳ م. غازان خان فرمانی مبنی بر تعظیم و تفخیم سادات مکه و خادمان بیت‌الله الحرام صادر کرد و چون راه مکه به واسطه اعراب بدوی مسدود و ناامن بود در صدد امنیت بخشیدن به آن برآمد و امیر قتلغشاه را به عنوان امیرالحجاج تعیین کرد.

وی همچنین حدود هزار سوار با اسب و یدک و کوس و علم و بارگاه و سرا پرده و دیگر لوازم مراسم حج در اختیار قتلغشاه قرار داد. غازان خان نیز محملی مخصوص و مزین به نام خود را به همراه حجاج روانه حجاز کرد و برای تزئین کعبه، پرده‌ای گرانبها فرستاد و دوازده تومان طلا جهت تأمین امنیت راه حج در وجه شیوخ عرب و قبایل سر راه و ملوک مکه و مدینه تعیین کرد.^۳

از جمله در کتب تاریخی آمده است: هنگامی که سلطان بابر (۱۴۱۸-۱۵۳۰) در جنگ بانی پت در سال ۱۵۲۶ پیروز شد، جهت سپاسگزاری از لطف خداوند به خاطر این پیروزی هدایا و تحفه‌های گرانبهایی را به شهرهای مکه و مدینه ارسال کرد. همچنین

۱. ابن فوطی، الحوادث الجامعه، ترجمه عبدالمحمد آیتی. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۸۱، صص ۱۴-۲۱۳

۲. پیرسون. ام، ۱۹۹۶، "The Indian Experience Pilgrimage to Mecca ۱۵۰۰-۱۸۰۰"، پرینستون، انتشارات مارکوس وینر، ص ۱۰۹

۳. شبانکاره‌ای، مجمع الانساب، صحیح میرهاشم محدث. تهران: انتشارات امیرکبیر ۱۳۶۳، ص ۲۶۵

هنگامی که سلطان همایون (۱۵۵۶/۱۵۰۸) بعد از چندین مبارزه در مقابل برادر خود کامران پیروز شد، او را به حج فرستاد و اجازه داد که عمره را نیز بجا بیاورد، همچنین به همراه وی هدایایی را نیز به مکه و مدینه فرستاد. علاوه بر آن، هنگامی که بایرام خان در برابر خان مغول سلطان اکبر شکست خورد، از وی اجازه خواست تا به حج عزیمت نماید و نقل شده است که خاتون بیگم و سلیمه سلطان از دربار مغولان در سال ۱۵۷۵م. به حج مشرف شده و سلطان اکبر نیز به همراه آنها هدایایی را ارسال کرده است.^۱

حتی علی‌رغم تضعیف امپراتوری بابرین، کاروانهای حج هندیان بیشتر مورد توجه این امپراتوری قرار گرفت، به عنوان مثال سلطان محمد بهادرشاه (۱۷۷۵-۱۸۶۲) علی‌رغم اینکه قدرت خود را به تمامی مناطق تحت سلطه‌اش به صورت کامل اعمال نکرده بود، همه ساله مسئولیت اعزام سه کشتی از حجاج را به عربستان بر عهده داشت و همواره این کشتی‌ها را مملو از هدایا و تحف به سمت مکه و مدینه اعزام می‌نمود.^۲

نتیجه گیری

راههای تجاری باستانی، نقش بسیار مهمی در شکل دادن روابط تجاری و فکری بین شبه جزیره عربستان و کشورهای شرق آسیا داشته و این ریشه در تاریخ چند صد ساله قبل از میلاد این منطقه داشته است، جاده ابریشم که توسط چینی‌ها تأسیس شد، یکی از برجسته‌ترین نمونه این نوع راههای باستانی بود. فرهنگ، مذهب، سنت و تجارت به صورت آزادانه در طی قرن‌ها بر اساس یک توازن منحصر به فرد در مشرق زمین تبادل می‌شده است. بعد از ظهور اسلام، که به عنوان دینی آمیخته با آموزه‌های فرهنگی در قسمت‌های غرب آسیا مطرح بود، راههای تجاری سهم قابل ملاحظه‌ای در انتقال آن به مناطق شرقی آسیا در سالهای اولیه ترویج این مذهب الهی داشته است، سفر تجاری باعث نفوذ اولیه مذهب تشیع اندکی بعد از ورود اسلام به مناطق شرق آسیا گردید. مسلماً عامل شیعه‌گری

۱. جلال الدین سعید، ۱۹۸۴، Geographical Hajj in Urdu Literature, The first Conference

نشر دانشگاه محمد بن سعود، ص ۲۳۱

۲. همان.

در شرق آسیا در طول تاریخ باید همراه با مجموعه اوضاع و شرایط روند اسلامی شدن منطقه، مورد توجه قرار گیرد. در هر صورت در این مناطق، غیر از تجارت، راه مشابه دیگری به نام «حج» بعد از گذشت چند سال به وجود آمد که باعث رونق و تسهیل سفرهای زائران و مسافران مناطق آسیای مرکزی و چین به شبه جزیره عربستان شد. اما این راه مانند آنچه به عنوان راه حج در عراق و مصر آن زمان مطرح بود، تأسیس و تثبیت نشده بود و علت آن، یکی فقدان حکومت مرکزی در این مناطق برای تدبیر و مدیریت این امر بود و علت دیگر تعداد اندک زائران بوده است که احتمالاً از ده‌ها و یا چیزی کمتر از صد نفر در سال بوده است که این عامل نیز باعث ضعف رونق سفر حج در مقایسه با مناطق دیگر مانند شام و مصر و عراق شده بود.

باز خورد رفتاری حکومتها با مسلمانان در مسیرهای حج، به نوع تعاملات دولت‌ها با اسلام و دستگاه خلافت باز می‌گشت و بر این اساس متفاوت بود. در جریان حمله مغول و در پی نگرش حاکمان آنها اعزام به حج ممنوع اعلام شد، دستگاه ایلخانی و حکومت بابرین هند برای کسب جایگاه ویژه و مشروعیت مذهبی علاقه مندی زیادی به این امر نشان می‌دادند و گاهی بر اثر ضعف امنیت راهها و ناتوانی برخی دولت‌ها این فریضة الهی برای سالیانی تعطیل می‌شد و گاه به علت زاویه سیاسی و مذهبی حاکمیت غالب سنی مذهب با برخی دولت‌ها مانند صفوی، محدودیتهایی برای عزیمت شیعیان برای انجام حج به وجود می‌آمد. اما در هر صورت در طول تاریخ اسلام با بروز هر نوع محدودیتی مسلمانان از راه و روش دیگری برای رسیدن به این سرزمین روحانی استفاده کرده و رفته رفته جلوه تمدنی این سفر معنوی ارتقا بخشیدند.

منابع و ماخذ:

۱. ابن اثیر، ۱۳۸۳، الکامل فی التاریخ، نشر اساطیر، تهران.
۲. ابن جبیر، ۱۹۶۳، رحلة ابن جبیر، بیروت، دارالصدر.
۳. ابن فوطی، ۱۳۸۱، الحوادث الجامعة، ترجمه عبدالمحمد آیتی. تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
۴. ابوالغازی بهادرخان، ۱۸۷۱، شجرة ترک، چاپ پیترمزون، سن پترزبورگ، چاپ افست آمستردام.

۵. آرنولد توین بی، ۱۹۱۳، "The Preaching of Islam: A History of the Propagation of the Muslim Faith" لندن، کمپانی کنس تیبل.
۶. استنفورد، جایز، ۱۹۷۷، "History of the Ottoman Empire" انتشارات دانشگاه کمبریج.
۷. اسرا دوغان، ۱۳۸۳، «(بررسی کتاب) حجّاج و سلاطین (اثر ثریا فاروقی)» به کوشش رسول جعفریان، میقات حج، شماره ۴۸
۸. آیرن و برونستون، ۱۹۸۶، "The Silk route: A History" ایالات متجده آمریکا، نشر facts on files
۹. بورت، پی، ۱۹۹۴، "Ottoman Sea power and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery" نیویورک، انتشارات سان پرس.
۱۰. بولنویس، ال، ۲۰۰۵، "Monks, Warriors and Merchants" هنگ کنک، Odyssey Books
۱۱. بیناچی، آر، ۲۰۰۴، "Guests of God: Pilgrimage and Politics in the Islamic World" انتشارات دانشگاه آکسفورد.
۱۲. پیرسون، ام، ۱۹۹۶، "The Indian Experience Pilgrimage to Mecca. ۱۵۰۰-۱۸۰۰" پراینستون، نشر مارکوس وینر.
۱۳. تنوخی، محسن بن علی، ۱۹۷۸، کتاب الفرج بعدالشدّة، چاپ عبود شالچی، بیروت
۱۴. جری، اچ. بی، ۱۹۹۳، "Old World Encounters: Ottomans, Safavids and Mughals" انتشارات دانشگاه کیمبریج.
۱۵. جعفریان، رسول، ۱۳۷۹، حجّاج شیعی در دوره صفوی، نشریه میقات حج شماره ۴، تهران
۱۶. جعفریان، رسول، ۱۳۸۵، تاریخ حجّ گزاری مسلمانان و سهم ایرانیان در آن، مجله میقات حج، شماره ۵۷، تهران.
۱۷. جلال الدین سعید، ۱۹۸۴، "Hajj in Urdu Literature, The first Geographical Conference" نشر دانشگاه محمد بن سعود.
۱۸. جواد علی، ۱۹۷۱م، المفصل فی تاریخ العرب قبل الاسلام، بیروت، دارالعلم للملایین.
۱۹. الحداد، الف، ۱۹۸۵، "An Introduction to the History of Islam in the Far East" جده، اعلام المعرفه.
۲۰. دپلی، اس، ۲۰۰۹، "The Muslim Empires of the Ottomans, Safavids and

Mughals " انتشارات دانشگاه کیمبریج.

۲۱. سباعی، احمد، ۱۴۱۹، تاریخ مکه، ریاض، کتابخانه ملی ملک فهد.
۲۲. سزار، ای.ام، ۱۹۶۶، الاسلام فی شرق الاقصی، بیروت، انتشارات دارالعریبه.
۲۳. السمیر، ف، ۱۹۷۷، الاصول التاریخیه للهجریه العربیه الاسلامیه فی الشرق الاقصی، بغداد، وزارت رسانه ها و ارتباطات جمعی.
۲۴. شبانکاره ای، ۱۳۶۳، مجمع الانساب، صحیح میرهاشم محدث. تهران: انتشارات امیرکبیر.
۲۵. شریفه. آی، ۲۰۰۵، " The Hajj in the Malay World ۱۸۵۰-۱۹۵۰: Its Historical Dimension and Impact "، کوالالمپور، دانشگاه بین المللی مالزی.
۲۶. شوقی، ای. کی. تو، ۱۹۹۱، " The Indian Ocean Trade during the Arabic Sovereign "، کویت، عمل المعرفه.
۲۷. عبدالقادر، ۱۹۸۲، " Economic Implications of Moslem Pilgrimage from Malaysia, No Editor, Contemporary Southeast Asia " ج ۱، ص ۴
۲۸. فریتیش، یو، و کلرنس اسمیت، ۱۹۹۷، " Hadhrami Traders, Scholars and Statesmen in the Indian Ocean, ۱۷۵۰s-۱۹۶۰s " لیدن: بریل ۱۹۹۷
۲۹. فلتز، آر.سی، ۱۹۹۹، " Religions of the Silk Road: Overland Trade and Exchange from Antiquity to the Fifteenth Cultural Century " نیویورک، نشر اس تی مارتینز.
۳۰. قربانی، زین العابدین، ۱۳۶۱، علل پیشرفت اسلام و انحطاط مسلمین، دفتر نشر و فرهنگ اسلامی، تهران.
۳۱. کشی، محمد بن عمر ۱۳۴۸ ش. اختیار معرفة الرجال، چاپ حسن مصطفوی، مشهد.
۳۲. لمبارد، م، ۱۹۹۸، " The Historical Geography of the Islamic World During the First Four " بیروت، دارالفکر.
۳۳. لیواتس، ال، ۱۹۹۴، " When China Ruled the Seas " نشر دانشگاه آکسفورد.
۳۴. محمد یوسف، ۱۹۹۲، " The Malay Sultanate of Malacca " ترجمه دکتر مظفر تات، کوالالمپور، وزارت آموزش مالزی.
۳۵. محمد، د و الف. نوح، ۱۹۷۷، " Islam in Indonesia " . جده، انتشارات دارالسعودیه.
۳۶. محمد علی ربانی، ۱۳۹۲، بررسی نقش عامل تشیع در منشأ عربی، هندی، ایرانی و چینی ورود و گسترش اسلام در آسیای جنوب شرقی، سازمان فرهنگ و ارتباطات اسلامی.

۳۷. المروزی. شرف الزمان، ۱۹۴۲، " Abwab al-Sin wa al-Turk wa al-Hind " لندن، انجمن سلطنتی جامعه آسیایی بریتانیای کبیر و ایرلند.
۳۸. المسعودی، ۱۸۶۱، مروج الذهب و معادن الجواهر، پاریس، انتشارات الامبراطوریه.
۳۹. المقریزی، ۱۹۷۳، الخطوط و الآثار، دارالحیا.
۴۰. میلز، جی. وی، ۱۹۷۰، " The Overall Survey of the Ocean's Shore " نشر دانشگاه کیمبریج.
۴۱. نیکولاز، ۱۹۸۷، " Geography and Journeys in the Arab world "، لبنان، نشر دارالکتاب.
۴۲. هابکیرک. پی، ۱۹۸۰، " Foreign Devils on the Silk Road: The Search for the Lost Cities and Treasures of Chinese Central Asia " نشر ای ام هرست دانشگاه ماساچوست.
۴۳. هرمتا، جی، ۱۹۹۴، " History of civilizations of Central Asia " جلد دوم، The evelopment of sedentary and nomadic civilizations: ۷۰۰ BC " ۲۵۰ to پاریس، انتشارات یونسکو ۱۶۹۸
۴۴. هو. ام. وی، ۱۹۹۰، " Islamic frontiers of China: silk Diplomacy in the Age of Discovery " نیویورک. سانی، " route images " سنگاپور، نشر شرکت طوفان.
۴۵. وینک. ای، ۲۰۰۲، " Al-Hindi: The making of the indo-Islamic World " انتشاران بریل آکادمیک.
۴۶. یاقوت، ۲۰۰۹، معجم البلدان، لبنان، نشر دارلفکر.
۴۷. الیوسف. وی، ۲۰۰۱، " The Silk Roads: Highways of culture and Commerce " انتشارات یونسکو.