

**وسائل النقل في مكة المكرمة  
من خلال كتاب محمد عمر رفيع  
( ( مكة في القرن الرابع عشر ) )  
دراسة تاريخية مقارنة**

بقلم

**د. تركية بنت حمد ناصر بن جار الله**

جامعة أم القرى - كلية الشريعة

قسم التاريخ



## وسائل النقل في مكة المكرمة من خلال كتاب محمد عمر رفيع

### (( مكة في القرن الرابع عشر )) دراسة تاريخية مقارنة

د. تركية بنت حمد ناصر بن جار الله

#### ملخص البحث:

يتحدث هذا البحث عما ورد من معلومات عن وسائل النقل في مكة المكرمة من خلال كتاب محمد عمر رفيع "مكة في القرن الرابع عشر"<sup>(١)</sup> ويناقشها ويحللها. وحسب ما أورده محمد رفيع من معلومات مختصرة جداً، فقد كانت وسائل النقل في مكة المكرمة في بداية القرن الرابع عشر الهجري أوأخر القرن التاسع عشر الميلادي وأوائل القرن العشرين تعتمد على الحمير والبغال والخيل والجمال، ولها مستلزماتها من التجهيزات الخاصة بكل نوع من أنواع الحيوانات المستخدمة للتنقل. أما بعد ضم الملك عبدالعزيز للحجاز في عام ١٣٤٣هـ/ ١٩٢٤م حتى عام ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م السنة التي توفي فيها المؤلف محمد عمر رفيع فقد شهدت وسائل النقل في مكة نقلة نوعية حيث تم استخدام السيارات وتم تعبيد الطرق مع استمرار وسائل النقل القديمة بشكل أقل مما سبق. وقد تضمن البحث أيضاً ما أورده بعض المؤرخين السابقين والمعاصرين لمحمد عمر رفيع من معلومات خاصة بوسائل النقل في مكة المكرمة خلال فترة البحث من قبيل المقارنة بما ورد في كتاب محمد عمر رفيع.

## Summary

This research deals with information about the transportation in mecca Through the book of Mohammed omer Rafee, "mecca in the fourteenth ceutury" According to the very brief information, written in his book, the transporting in Mecca at the beginning of the fourteenth Centuny relied on donkeys, mules, horses, and camels. In idition to her accessories of each type of animals used for transporting equipment. After the annexation of Hijaz by king abdulaziz in 1343/ 1924 until the year 1400/ 1980 the year in which the author Mohammed omer died, the transportation in mecca has witnessed a quantum leap where the use of cars were paving roads with the continuation of the old means of transportation in less than before.

Also the research included some information mentioned by contemporary historians regarding the transportation in mecca during the time of research compared to the information contained in the book of Mohammed rafee.Ihsaa' Campus of Imam Muhammad Ibn Saud Islamic University.

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على سيد المرسلين محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه أجمعين، وبعد:

الحديث عن وسائل النقل في مكة المكرمة من خلال كتاب محمد عمر رفيع<sup>(١)</sup> "مكة في القرن الرابع عشر"<sup>(٢)</sup> يقتضي دراسة ما ورد من معلومات عن وسائل النقل في مكة المكرمة خلال فترتين مختلفتين، الأولى تبدأ من بداية القرن الرابع عشر الهجري في عهد الشريف عون الرفيق<sup>(٣)</sup> سنة ١٢٩٩هـ / ١٨٨٢م حتى عام ١٣٤٣هـ / ١٩٢٤م بعد ضم الملك عبدالعزيز مكة المكرمة، والفترة الثانية تبدأ من عام ١٣٤٣هـ حتى نهاية القرن الرابع عشر الهجري في سنة ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م وهو العام الذي توفى فيه مؤلف الكتاب.

وعلى الرغم من ضآلة المعلومات التي تحدّث فيها محمد رفيع عن وسائل النقل في مكة المكرمة حيث لم تتجاوز خمس صفحات وثلاثة أسطر، إلا أنها تقدم معلومات مهمة عن طبيعة ونوعية وسائل النقل في مكة المكرمة في ذلك الزمن، وبالمقارنة بما هو موجود من معلومات عن وسائل النقل في مكة المكرمة في بعض الدراسات المعاصرة لفترة محمد رفيع يُلاحظ بأنه أوفى الموضوع حقه على الرغم من بعض القصور التي تم ملاحظتها في المصادر المعاصرة له، والتي تمكنت من دراستها والإشارة إليها من أجل استيفاء الدراسة حقها من المعلومات الخاصة بموضوعها.

وخلال الفترة الأولى من القرن الرابع عشر الهجري الموافق لأواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين والتي أشرت إليها سابقاً حكم مكة المكرمة ثلاثة من الأشراف<sup>(٤)</sup> هم:

- ١- عون بن محمد بن عبدالمعين بن عون ١٢٩٩-١٣٢٣هـ / ١٨٨٢-١٩٠٦م.
- ٢- علي بن عبدالله بن محمد بن عبدالمعين بن عون ١٣٢٣-١٣٢٦هـ / ١٨٨٢-١٨٩١م<sup>(٥)</sup>.

٣- الحسين بن علي ١٣٢٦ - ١٣٤٣ هـ / ١٨٩١ - ١٩٠٨ م<sup>(٦)</sup>.

وخلال فترات حكمهم لم يحدث تطورات ملموسة في وسائل النقل في مكة المكرمة، وبقيت كما وصفها محمد رفيع معتمدة على الحمير والبغال والخيول والجمال، وفي هذا الصدد يقول محمد رفيع: "كان مدار النقل والتنقل في داخل مكة على الحمير والبغال والخيول، أما الجمال فكان النقل والتنقل عليها إلى المدن الرئيسة في الحجاز، وقد يكون على الحمير والبغال أيضاً. وأما الخيل فكان التنقل عليها يكاد يكون خاصاً بالأشراف والأمراء عدا بعض أفراد من عليّة القوم، كما أن بعض عليّة القوم مطيئتهم البغال، أما الحمير فهي الوسيلة الشائعة لدى الجمهور"<sup>(٧)</sup>.

وفيما يتعلق بقول محمد رفيع بأن التنقل على الخيل كان مختص بالأشراف والأمراء فقد أورد المؤرخ أحمد السباعي معلومات اختلفت عما ذكره رفيع حيث أشار إلى أنه حدث ذات مرة أن أصيب الخيل بوباء فمات ولم يبق إلا فرس واحد خُصص للأمير مكة وركب بقية الأشراف الحمير<sup>(٨)</sup>.

ويصف محمد رفيع اهتمام أهالي مكة المكرمة بالتجهيزات التي يستخدمونها من أجل الركوب على الخيل والحمير والبغال، فذكر اسم البرذعة<sup>(٩)</sup>، ومنها نوع يُسمى التراسة وهو على شكل متواضع، ثم المقعد وهو أجمل من التراسة في الشكل، ويُعمل لهذين النوعين شرابات تتدلّى على الجانبين مما يلي كفّل البهيم (الحيوان) تُصنع من خيوط الصوف المختلف الألوان، وكان لهما صنّاع مخصوصون، وهناك نوع ثالث يُسمى القولا في وهو شكل بين المقعد والسرّج ولا تُصنع له شرابات وأغلب ما يُستخدم على ظهور البغال<sup>(١٠)</sup>.

ولاحظ محمد رفيع تنافس أهل مكة في اقتناء الحمير على اعتبار أنها وسيلة النقل المفضلة في داخل مكة المكرمة، فضلاً عن لين مراكبها وسرعة جريها، الأمر الذي أدى إلى ارتفاع أسعارها حيث بلغت في عهده مائة جنية للحمار الواحد<sup>(١١)</sup>، وبمقياس ذلك الزمن تُعد المائة جنية مبلغاً كبيراً مقارنة بالوقت الحاضر.

وتأكيداً لما ذكره محمد رفيع حول ليانة مركز الحمير وسرعتها وغلاء أثمانها فقد أشار إلى مثل هذه الأمور الرحالة عبدالله محمد العياشي<sup>(١٢)</sup> في وقت سابق لعهد المؤرخ محمد رفيع، حيث قال: "لم أر أسرع مشياً من حمير الحجاز، ولا أوطأ مركباً، ولا أقل تبعاً مع السرعة المفرطة في المشي، فلقد كنت أنظر وأنا راكب إلى أطرافي هل يتحرك منها شيء مع الإسراع في المشي، فلا تكاد تتبين لي حركة شيء منها، مع أن مركوبي ليس من أجاودها... ولقد أُخبرت أنه كان هناك حمار عند رجل من أهل مكة يُصلي صاحبه المغرب بمجة فيركب عليه ويُصلي الصبح بمكة، وهي مسافة القصر في الصلاة تحقيماً وهم يتغالون في ثمن ما هذه صفته منها، فيبلغ الحمار مائة ديناراً ذهباً. وقد رأيت حماراً عند فقيه الحنفية الشيخ الزنجبيل رافقنا عليه من المدينة إلى مكة فأخبرت أنه اشتراه بقريب من ذلك الثمن"<sup>(١٣)</sup>.

ويؤيد الرحالة محمد البتونوني في كتابه الرحلة الحجازية ما ذكره محمد رفيع حول استخدام أهالي مكة للحمير كوسيلة نقل مفضلة، ولكنه يزيد على ذلك بأن هناك نوعية من الحمير الحساوية التي جُلبت من الأحساء في شرق الجزيرة العربية، ويصفها بأنها قوية تتحمل المشي ثلاثة إلى أربعة أيام متتابة، ويمكن أن تمشي في اليوم نحو مائة كيلو متر من غير أن ترى عليها أثراً كبيراً من التعب<sup>(١٤)</sup>. ويزيد البتونوني في قوله بأن هناك نوع من البغال والخيول المجلوبة إلى مكة المكرمة من بلاد الشام تستخدم أيضاً كوسائل نقل في داخل مكة المكرمة<sup>(١٥)</sup>.

وورد في كتاب "مكة المكرمة في عيون رحالة نصارى" أن الرحالة جرفيه كورتلمون<sup>(١٦)</sup> المعروف بالحاج عبدالله لاحظ في عام ١٣١١هـ / ١٨٩٤م بأن الحمير كانت تستخدم كوسائل نقل للقائم في داخل مكة<sup>(١٧)</sup>. وهذه الملاحظة لا يرقى إليها الشك، فقد كانت المدن في دول عدة تعتمد قبل استخدام السيارات على الحمير التي تجر العربات الخاصة بنقل القائم من داخل المدن إلى خارجها.

ومن ناحية أخرى كتب الحاج عبدالماجد بن زين الدين<sup>(١٨)</sup> في تقرير له عن حجته عام ١٣٤١هـ / ١٩٢٣م ما نصه: "وفي نقطة معينة من السعي يجب على الحاج أن يهرول لمسافة عشر ياردات، ويستطيع الحاج أيضاً أن يركب على ظهر حمار إذا كان مجهداً أو عاجزاً عن السير"<sup>(١٩)</sup>، وهذا يدل على أن الحاج عبدالماجد شاهد استعمال الحمير كوسائل ركوب مساعدة في أثناء السعي لمن لا يستطيعون السير على أقدامهم، ولكنه في موقع آخر أكد على أن الحاج الضعيف والعاجز يُحمل على شبرية<sup>(٢٠)</sup> أثناء الطواف ويُمنع منعاً باتاً استخدام الدواب في صحن المسجد<sup>(٢١)</sup>، وذلك لكي لا يعتقد الناس بجواز دخول الدواب موضع الطواف كما يحدث في السعي.

وفيما يتعلق باستخدام المركبات الحديثة (السيارات) كوسائل نقل في مكة في بداية القرن الرابع عشر لم يُشر محمد رفيع إلى ذلك، بينما ذكر القاضي أحمد في رحلته المكية أنه في مساء يوم الاثنين الخامس عشر من شهر شوال ١٣٣٤هـ الموافق ١٩١٦م<sup>(٢٢)</sup> ركب الوفد المغربي<sup>(٢٣)</sup> الخيول في اتجاه سراي<sup>(٢٤)</sup> الشريف حسين بقصد السلام عليه، فيما كان السيد عبدالقادر بن غبريط رئيس إدارة التشريعات المغربية قد هُيات له عربية خاصة<sup>(٢٥)</sup>.

ويظهر من سياق هذه العبارة أن هناك نوعين من وسائل النقل المستخدمة ولكن المعلومات لم تعط صورة واضحة فيما إذا كانت العربية الخاصة التي هيئت للسيد عبدالقادر هي من عربات الخيول التي يجرها حصانان أو عربية من نوع السيارات.

أما الجمال كوسائل نقل في داخل مكة المكرمة وخارجها فقد أشار إلى ذلك محمد رفيع بقوله: "أما النقل والتنقل بين جدة ومكة والمدينة والطائف فالجمال في الأحوال العادية، وعليها الشقادف، واستعمال الشقادف منذ القدم وقد نوّه عن ذلك ابن جبير في رحلته سنة ٥٧٨هـ وكذلك ابن بطوطة<sup>(٢٦)</sup>."

وقد أشار البتوني إلى استخدام الجمل كوسيلة نقل في داخل مكة المكرمة وخارجها وقال عنه: "سفينة الأسفار في القفار وله قدرة على احتمال مشقات الحياة الصحراوية، خلقه الله مقوس الظهر لاحتمال الأثقال، وجعل خفه واسعاً مدوراً طرياً حتى لا ينزلق على الأحجار ولا يسوخ في الرمال"<sup>(٢٧)</sup>.

وعلى الرغم من ذكر محمد رفيع البتوني للجمل كوسيلة نقل في داخل مكة وخارجها إلا أنهما لم يشارا إلى نوعية الجمال فيما إذا كانت من ذوات السنام الواحد أو السنامين، ولكن الرحالة الأسباني دومنغو باديا المعروف بعلي باي العباسي أثناء إقامته في مكة سنة ١٢٢١هـ / ١٨٠٧م قابل كتيبة من الهجانة ممتطين جمالهم ذات السنامين قرب جبل النور<sup>(٢٨)</sup>، وهذا ما يدل على أن كلا النوعين من الجمال كانا مستخدمين كوسائل نقل في داخل مكة وخارجها، ولكن استخدام الجمل ذو السنام الواحد كان الأكثر شيوعاً.

أما الشداف واستعماله فقد وصفه محمد رفيع بقوله: "عبارة عن كرسيين بطول الشخص الممتد، متماثلين، لا يستقل أحدهما بالوقوف دون الآخر، بحيث

يصلحان للشد والربط على ظهر الحمل، ويعلو كل قسم قبة على شكل نصف دائرة من أعواد الشواحط<sup>(٢٩)</sup> القابل للثني، بحيث إذا ربط على ظهر الحمل بالحبال شكل القسمان قبة كاملة، يسدل عليها ستر للوقاية من الشمس نهاراً، ومن البرد ليلاً، وقد يتغالى بأنواع الستر، ويكون الستار على أنواع مختلفة، بعضها من القطن يسمونها حنابل هندي، أو من الصوف يسمونها حنابل مقصص، وكلاهما مما يصلح للفرش، وعلى جانب كل شق يسمونها "مخالي" واحدها "مخلاة"<sup>(٣٠)</sup> يوضع فيها ما يحتاجه الراكب من مرافق... وتفرش أرض الشقدف بالمراتب أو اللحف من القطن، بحيث إذا أراد الراكب أن ينام، نام براحة تامة، وقد يتوسط بينهما راكب ثالث على ظهر الحمل بين الشقين، يُسمى المكان الوسك، وعلى جانبي الشقدف من جهة الواجهة التي يدخل منها الراكب إلى داخله يُخاط مكتلين مفردهما (مكتل) صغيرين مخروطي الشكل من الخمص، توضع بداخلها شراب الماء، والغالب نوع منها يسمى الربعي يتناول منها من هم داخل الشقدف الماء للشرب عند الحاجة<sup>(٣١)</sup>.

لم يغفل محمد رفيع عن الإشارة إلى أنواع الشقادف وتأثير ذلك على أجرة الجمال التي تحملها، وفي هذا الصدد أشار إلى أن أجرة الحمل الذي يحمل الشقدف المسمى "شقدف خيزران" تكون مضاعفة أو بأجرة ونصف من أجرة الشقدف العادي وذلك بسبب ثقله فلا تستطيع بعض الجمال حمله<sup>(٣٢)</sup>، وهذا النوع من الشقادف يُسميه البتونني جمل الحمل ويقال له العصم<sup>(٣٣)</sup>، يحمل المتاع ويركب فوقه رجل أو رجلان إن كان المتاع قليلاً، وأجرة العصم في الغالب ثلثا أجرة جمل الشقدف<sup>(٣٤)</sup> الذي يكون من الجمال المتينة القوية حتى يتيسر له حمل ما فوقه<sup>(٣٥)</sup>.

وحسب رواية عبدالله غازي فقد كانت أجرة الشقدف في بداية القرن الرابع عشر الهجري من مكة إلى المدينة ثمانية عشر ريالاً، وأجرة العصم سبعة عشر

ريالاً، أما من مكة إلى المدينة ثم إلى ينبع البحر فأجرة الشقذف ثلاث وعشرون ريالاً، والعصم اثنان وعشرون ريالاً، ومن مكة إلى جدة ثمان وعشرون ريالاً، والعصم سبع وعشرون ريالاً. وفُرض على كل جمل يُسافر إلى المدينة مبلغ ريال خاص بالشريف وريال خاص بالوالي العثماني وريال للمخرج الذي يتولى إخراج القوافل من مكة المكرمة<sup>(٣٦)</sup>.

ويُشير المؤرخ إبراهيم رفعت إلى أن أجرة الجمل في سنة ١٣١٨هـ / ١٩٠١م كانت جيدة ومرجحة لأصحابها حيث كان يُدفع للجمل الواحد من جدة إلى مكة ثم إلى عرفات والعودة إلى جدة ثم المدينة حتى الوجه مبلغ واحد وعشرين جنيهاً ونصف إنجليزي<sup>(٣٧)</sup>، ويُعد هذا المبلغ في ذلك الزمن كبير جداً مقارنة بالأزمة التالية.

ونظراً لأهمية الجمال كوسائل نقل رئيسة في مكة المكرمة في بداية القرن الرابع عشر الهجري فقد أغفل محمد عمر رفيع ذكر ما يتعلق بأنظمتها وحقوق أصحابها وما لهم وما عليهم بينما نجد لمثل هذه الأمور ذكر في مصادر أخرى حيث ذكرت المصادر التاريخية أن أماكن تجمع الجمال في مكة كان له موقع مُحدد وهو "الشهداء"، وكان لهذا التجمع شيخ يُطلق عليه "شيخ المخرجين" وهو المسئول عن توزيع الجمال حسب حاجة المطوفين ثم كان هناك وظيفة أخرى يُطلق عليها "المقوم" وهو المسئول عن تقدير أحمال الجمال وتكلفتها<sup>(٣٨)</sup>، وعلى المقوم أن يطيع أوامر شريف مكة عند تقدير تكلفة الجمال وإلا قد يتم معاقبته، ففي سنة ١٣٢١هـ / ١٩٠٣م طلب الشريف عون الرفيق من المقوم درويش الهباش من قبيلة حرب أن يزيد في أجرة الجمال من جدة إلى مكة ستة عشر ألف ريال مجيدي، فرفض الهباش الاستجابة لطلبه فقام الشريف بعزله عن القوامه وإسنادها إلى رجل من قبيلة هذيل<sup>(٣٩)</sup>. ومما هو معروف آنذاك أن ولاية الحجاز كانت تعتمد في إيراداتها على

الضرائب المفروضة على الجمال التي تنقل الحجاج والمعتمرين والزوار، ففي عام ١٣٠٨ هـ / ١٨٩٠ م كان الحاج يدفع مائة قرش مقابل أجرة الحمل من جدة إلى مكة المكرمة حيث يأخذ الجمال نصفها والنصف الآخر يتم توزيعه على المطوف وشريف مكة والمقوم<sup>(٤٠)</sup>. وفي سنة ١٣١٤ هـ / ١٨٩٦ م أُجبر المقومون بدفع ٢٥% من أجرة الجمال لكل من الشريف عون الرفيق والوالي العثماني أحمد راتب باشا<sup>(٤١)</sup>.

ومن وسائل النقل الأخرى التي استخدمها الأمراء والأثرياء وعلية القوم ما كان يُسمى بالتخترتوان، وهو نوع آخر مصنوع من الخشب وشكله مربع وجوانبه مغطاة بمجدول الخيزران، وفي كل جانب شبك يمكن للجالس فيه أن يطل منه، وله أربع سواعد يُحْمَلُ بها على الدابة، وهي غالباً ما تكون من البغال واحد من الأمام والآخر من الخلف، تشد كل ساعدين على بغل<sup>(٤٢)</sup>.

ويؤكد محمد رفيع أن استخدام هذه الوسائل يحقق للراكب الراحة والاستمتاع بالرحلة، فسير الجمال وتيد وبطيء فهو بذلك مريح، والسفر عليها إلى المدينة يستغرق ما بين عشرة أيام إلى اثني عشر يوماً، وغالباً ما يكون السير ليلاً وخلال طرفي النهار تجنباً لحرارة الشمس، والسفر إلى الطائف يستغرق ثلاثة أيام عبر الطريق المعروف بـ"اليمانية" أو "طريق السيل"<sup>(٤٣)</sup>.

ولم تقتصر وسائل النقل خارج مكة على الجمال الذكور بل ذكر محمد رفيع أن هناك من يفضل استخدام النياق (جمع ناقة) وذلك بعد تدريبها على الدرهمه في السير ليكون سيرها أسرع، وكان المكيون يسمونها بـ"الركاب" وفي الأفراد "الدلول" أي المذلة، وينطقونها بالدال "الدلول" وأكثر ما تستخدم النياق عندما يقومون بزيارة المسجد النبوي<sup>(٤٤)</sup>.

وهناك من كان يُفضل استخدام الحمير بدل الجمال كوسيلة نقل خارج مكة خاصة لمن يجيدون الركوب عليها للسفر إلى جدة والطائف، وكذلك لمن يريدون اختصار الوقت نظراً لأنها أسرع في السير من الجمال، ومن الطُرف في هذا الشأن الرحالة الفرنسي كورتلون ركب حميراً أثناء عودته من مكة إلى جدة في سنة ١٣١١هـ / ١٨٩٣م وسقط من على ظهر الحمار سبع مرات بسبب عدم تعوّده على ركوبه<sup>(٤٥)</sup>.

وحول استخدام الحمير كوسائل نقل من مكة إلى جدة والطائف يقول محمد رفيع: "لكلا الجهتين"<sup>(٤٦)</sup> حمّاره مخصوصون، فحمّارة ما بين جدة ومكة معروفون، وعليهم شيخ، وهم مقهى يجلسون فيها بمحلة الشبيكة<sup>(٤٧)</sup>، تُعرف بـ "قهوة الحمّارة" يجلسون فيها لتلقي الطلبات. وكذلك حمّارة السفر إلى الطائف... لهم مقهى يجلسون فيها، وهم شيخ يلجئون إليه عند الحاجة. وسبب التفرقة أن الحمير التي تسير بين جدة ومكة لا تيسر لها المسير في عقبة كرى لوعورة الطريق، وعُسر السير فيه إلا على حمير متمرنة عليه، ويُطلب على مقرهم في الخريق<sup>(٤٨)</sup> "الموقف".

ومن المؤكد أن هناك أسماءً للأك الحمير وأشياخهم، ولكن لم يرد لهم ذكر عند محمد رفيع<sup>(٤٩)</sup>، بينما ورد في كتاب "إفادة الأنام" أن المدعو صدقة بن سالم من بيت البصرى كان معروفاً بأنه شيخ الحمّارة<sup>(٥٠)</sup>.

ولم يقتصر دور شيخ الحمّارة على الأعمال الخاصة بملاك الحمير وترتيب أمور سفرهم إلى جدة والطائف بل كان يقوم بدور البريد في نقل الرسائل العادية والرسمية، حيث يتم تسليمه الرسائل المراد إرسالها إلى جدة والطائف فيقوم بإرسالها إلى زميليه في المهنة شيخ الحمّارة في جدة فيتوليان توزيعها وإيصالها إلى أماكنها بواسطة أناس مخصوصون<sup>(٥١)</sup>.

واستمر شيخ الحمارة في نقل الرسائل الرسمية حتى ثورة الشريف حسين أمير مكة المكرمة على الدولة العثمانية في سنة ١٣٣٤هـ / ١٩١٦م حيث صدر قرار بمنع شيخ الحمارة من استلام المراسلات الرسمية وتوزيعها، وأصبحت تُرسل عن طريق إدارة البريد الواقعة عند مدخل باب الوداع<sup>(٥٢)</sup>.

ومما سبق يتضح أن وسائل النقل في داخل مكة وخارجها خلال الفترة الأولى بقيت معتمدة على الحمير والخيول والجمال حتى قرب نهاية الحرب العالمية الثانية وانضمام الحجاز إلى حكم الملك عبدالعزيز سنة ١٣٤٤هـ / ١٩٢٦م، وبرر محمد رفيع عدم اهتمام حكومة الأشراف في استخدام السيارات كوسائل نقل حديثة بدعوى أنها ستعطل وسائل النقل بالجمال والحمير، وسيضرر البادية من ذلك لأنهم يتولون نقل الحجاج إلى المشاعر المقدسة وجدة والطائف والمدينة على جماهم<sup>(٥٣)</sup>.

وعلى الرغم مما ذكره محمد رفيع فقد أورد المؤرخ محمد طاهر الكردي معلومات مفادها أن الشريف عون الرفيق قبل عام ١٣٢٣هـ / ١٩٠٩م استقدم أتومبيل (سيارة) من أوروبا، وكان يركبها إذا اتجه إلى الطائف وتعتبر أول سيارة تدخل إلى منطقة الحجاز والجزيرة العربية<sup>(٥٤)</sup>، إضافة إلى ذلك كان الشريف (حاكم مكة) خلال العامين ١٣٤١ - ١٣٤٢هـ / ١٩٢١ - ١٩٢٢م وضيوفه من رؤساء دول أو وزراء وشخصيات مهمة يستخدمون السيارات كوسائل نقل داخل مكة المكرمة وخارجها، وفي هذا الصدد ذكر عبدالله الغازي ما نصه: "في صباح يوم الأحد الرابع من جمادى الثانية قدم مكة المكرمة صاحب الشوكة والجلالة وحيد الدين<sup>(٥٥)</sup> على السيارة الملوكية<sup>(٥٦)</sup>". وفي نص آخر: "في صباح يوم الأحد الرابع والعشرين من شهر شعبان برح جدة صاحب الجلالة الهاشمية متوجهاً إلى مكة

المكرمة على السيارة الملوكية وبمعيته نائب رئيس الوكلاء، وفي سيارة أخرى صاحب السمو الأمير عبدالله بن محمد<sup>(٥٧)</sup> وبقية أعضاء الأسرة المالكة<sup>(٥٨)</sup>.

وذكر أمين الريحاني أن السيارات من نوع فورد كانت موجودة في مكة المكرمة في عام ١٣٤٣هـ / ١٩٢٤م، واختصت بنقل الذخيرة من المدينة إلى القشلة، مقر القيادة العسكرية، وكانت تنقل كذلك المصابين بالمalaria والذنتاريا إلى المدينة<sup>(٥٩)</sup>.

وخلال الفترة الثانية من القرن الرابع عشر الهجري بعد عام ١٣٤٣هـ / ١٩٢٤م حتى نهاية القرن نفسه شهدت وسائل النقل في مكة المكرمة نقلة نوعية غير مسبوقة، وقد عبّر عنها محمد رفيع في قوله: "لم يتيسر التنقل بالسيارات بمكة المكرمة إلا في فجر عهد الحكومة الحاضرة الزاهرة"<sup>(٦٠)</sup>، وكان ذلك في عام ١٣٤٥هـ / ١٩٢٦م<sup>(٦١)</sup>. أما ونحن في العقد التاسع من القرن الرابع عشر، وقد تعبدت الطرق بين مكة وجدة والطائف، وذُلت عقبة جبل كرى، وعُبد الطريق إلى الطائف، تكاثرت وجود السيارات بحيث يُخيّل لمن ينظر إليها وهي تسير في وسط البلدة على طرقٍ معبدة، أنها أكثر من الأناس والسكان، ورخصت الأجرة، وأصبح أغلاها إلى جدة ثلاث ريالاً وإلى المدينة عشرين ريالاً، وإلى الطائف أربع ريالاً للنفر الواحد، هذا في الأيام العادية، أما تنقلات الحجاج فلها نظام خاص ومحصور في شركات معلومة، وذلك لتأمين سفرهم دون التعرض لمشاكل...، ومما عُرف بمكة من وسائل التنقل "البايسكل" ويعبر عنها بـ"الدراجة" على نوعيها<sup>(٦٢)</sup> العادية والنارية<sup>(٦٣)</sup>.

ويؤيد خير الدين الزركلي تلك النقلة النوعية لوسائل النقل في مكة في الفترة الثانية المشار إليها سابقاً في قوله: "لقد كان الجمل واسطة النقل للجميع

عندما دخل ابن سعود الحجاز، ومنذ ذلك الحين تغلغلت السيارة في كل مكان تقريباً، وتعمل الحكومة (حكومة ابن سعود) الآن على جعل طرق القوافل القديمة صالحة لاستعمال السيارات وأصبح في إمكان المسافر أن يسير بسيارته براحة من البحر الأحمر إلى الخليج، ومن جدة إلى المدينة وبغداد<sup>(٦٤)</sup>.

ومما يؤكد أن فترة استخدام السيارات في الحجاز قد بدأ فعلاً بعد وصول الملك عبدالعزيز إلى مكة في عام ١٣٤٣هـ / ١٩٢٤م أنه في نفس العام تأسست وكالات شركات بيع السيارات في جدة<sup>(٦٥)</sup>، وتمت سفلتت وتعبيد الطرق في المشاعر المقدسة<sup>(٦٦)</sup>.

وورد في كتابات الرحالة الفرنسي مارسال دبوي Marcel Depui الذي رافق البعثة العسكرية والسياسية الفرنسية إلى الجزيرة العربية عام ١٩١٧م أنه في سنة ١٣٤٣هـ / ١٩٢٤م كان نواب الدول يذهبون من جدة إلى مكة بواسطة سيارات قنصلياتهم<sup>(٦٧)</sup>. وروى الرحالة أحمد مغنيسو إنه في يوم الخميس السادس والعشرين من شهر ذي القعدة عام ١٣٥١هـ / ١٩٣٤م ركب السيارة من جدة قاصداً مكة المكرمة<sup>(٦٨)</sup>.

وعلى الرغم من التطور النوعي في وسائل النقل في مكة المكرمة إلا أن استعمال وسائل النقل القديمة بقيت معمول بها جنباً إلى جنب مع استخدام السيارات إلى فترة لا تقل عن عشرين عاماً، ومما يدل على ذلك أن الملك عبدالعزيز أصدر في أوائل سنة ١٣٤٨هـ / ١٩٢٩م توجيهاته السامية بفتح أربع شوارع في منى، الأول للمشاة والثاني للشقادف، والثالث للدواب، والرابع للسيارات والعربات<sup>(٦٩)</sup>.

اكتفى محمد رفيع بما ذكره عن استخدام السيارات كوسائل نقل داخل مكة المكرمة وخارجها ولم يزد على ذلك سوى ذكره لاستخدام الطائرات وتأسيس المطارات في المملكة في ثلاثة أسطر فقط حيث قال: "وبانتهاء الحرب العالمية الثانية عُرف في المملكة السفر بالطائرات، وأنشئت في أمهات المدن المطارات اللازمة، فأنشئ في جدة مطار، وفي المدينة مطار، وفي الطائف مطار، وفي الرياض مطار، ولا زالت المطارات تُنشأ في غيرها من المدن، وأصبح السفر بها مألوفاً إلف السفر بالسيارة"<sup>(٧٠)</sup>.

## الهوامش والتعليقات:

(١) على الرغم من عدم تحديد المؤلف في العنوان لوصف القرن بالهجري أو الميلادي، فإن الدراسة خاصة بالقرن الرابع عشر الهجري.

(١) من علماء مكة المكرمة، عاش أواخر عهد الأشراف له مؤلف باسم "ربوع عسير" وتوفي عام ١٤٠٠ هـ. (محمد بن إسحاق الفاكهاني، المنتقى في أخبار أم القرى، تحقيق وتعليق: محمد عبدالله مليباري، مكة المكرمة، مطبعة الصفا، ١٤٠٥ هـ/١٩٨٥ م، ص ١٨٨).

(٢) يتكون الكتاب من ٣٩٠ صفحة وقام بطباعته نادي مكة الثقافي بمطابع دار مكة للطباعة والنشر عام ١٤٠١ هـ/ ١٩٨١ م، ط١، وهو يشتمل على معلومات قيمة عن موقع مكة ومناخها وتاريخها الاجتماعي والاقتصادي والثقافي والسياسي والديني والعمراني (محمد عمر رفيع، مكة في القرن الرابع عشر الهجري، ط١، دار مكة للطباعة والنشر، ١٤٠١ هـ/ ١٩٨١ م).

(٣) من الأشراف الحسينية من أمراء مكة، زار اسطنبول سنة ١٢٩٤ هـ/ ١٨٧٧ م، وتولى إمارة مكة المكرمة سنة ١٢٩٩ هـ/ ١٨٨٢ م، بعد ولاية الشريف عبدالمطلب بن غالب، وكان جباراً قاسياً حتى قال في حال مكة في عهده الشاعر أحمد شوقي: ضج الحجاز وضج البيت والحرم - واستصرخت ربها في مكة الأمم. وكانت وفاته بالطائف سنة ١٣٢٣ هـ (خير الدين الزركلي، الأعلام، ج ٥، بيروت، دار العلم، ط ١٥، سنة ٢٠٠٢ م، ص ٩٧).

(٤) لمزيد من المعلومات عن حكم هؤلاء الأشراف انظر: (أحمد السباعي، تاريخ مكة، ج ٢، إصدار المأوية، ١٤١٩ هـ/ ١٩٩٩ م، ص ٦٢٠-٧١٠، عبدالله بن محمد غازي، إفادة الأنام بذكر أخبار بلد الله الحرام، تحقيق: عبدالملك بن دهيش، ج ٤، ص ١٣١-٦٠٤).

(٥) تولى شرافة مكة المكرمة بعد وفاة الشريف عون في جمادى الأولى ١٣٢٣ هـ بعد أن قام الوالي العثماني في جدة أحمد راتب باشا بالكتابة إلى قاضي الطائف وأعيانها بتنصيبه وكيلاً حتى تصدر الأوامر من الاستانة والتي لم تصدر إلا بعد ثلاث سنوات عام ١٣٢٦ هـ، لكنه بعد ذلك عُزل وأعطيت الشرافة إلى الحسين بن علي (أحمد السباعي، تاريخ مكة المكرمة، ج ٢، ٦٢٧-٦٢٨، علي الوردي، قصة الأشراف وابن سعود، ط ٢، بغداد، الوراق للنشر، ص ٥٤).

(٦) الحسين بن علي بن محمد بن عبدالمعين بن عون من أحفاد أبي نمي بن بركات الحسيني الهاشمي أول من ثار على الدولة العثمانية سنة ١٣٣٤هـ/١٩١٦م وآخر حاكم من الأشراف في مكة، ولد في اسطنبول وكان أبوه منفيًا وعاد مع والده إلى مكة وعمره ثلاث سنوات تولى إمارة مكة سنة ١٣٢٦هـ وتوترت علاقته مع الإمام عبدالعزيز وانتهى أمره برحيله إلى قبرص حيث أصابه المرض ودفن في القدس (خير الدين الزركلي، الأعلام، ج٣، ص ٢٥٠).

(٧) محمد عمر رفيع، مكة في القرن الرابع عشر، ص ١١٣.

(٨) أحمد السباعي، تاريخ مكة، ج٢، ص ٤٢٣.

(٩) تسمى إلى وقت قريب البردعة بالبدال وليس بالذال ويتم وضعها على ظهر الحيوان من أجل راحة الراكب.

(١٠) محمد عمر رفيع، مكة في القرن الرابع عشر، ص ١١٣.

(١١) نفس المصدر ونفس الصفحة.

(١٢) هو أبو سالم بن عبدالله بن أبي العياشي نسبة إلى قبيلة آية عياشي، ولد بفاس عام ١٠٣٧هـ له عدد من المؤلفات أشهرها الكتاب الخاص برحلته إلى الأماكن المقدسة وهو ما يسمى (بماء الموائد) أو (الرحلة العياشية)، (خير الدين الزركلي، الأعلام، ج٤، ص ١٢٩).

(١٣) عبدالله بن محمد العياشي، الرحلة العياشية للبقاع الحجازية المسمى ماء الموائد، تحقيق: أحمد فريد المزيدي، بيروت، دار الكتب العلمية، ج٢، ٢٠١١م، ص ١٤٢، ١٤٣.

(١٤) محمد لبيب البتونني، الرحلة الحجازية، القاهرة، مكتبة الثقافة، ص ٢٦٨.

(١٥) المصدر السابق نفس الصفحة.

(١٦) مصور فرنسي، عاش في الجزائر وكلفته الحكومة الفرنسية بالذهاب إلى الحجاز وتقديم تقارير استخباراتية تعين المستعمرين في خططهم الاستعمارية، وتسمى باسم الحاج عبدالله. (أغسطس رالي، مكة المكرمة في عيون رحالة نصارى، ترجمة: حسن سعيد غزالة، دار الملك عبدالعزيز، ١٤٣٠هـ، ص ٢٦٤).

- (١٧) أغسطس رالي، مكة المكرمة في عيون رحالة نصارى، ص ٢٧٠.
- (١٨) من مواليد بودو، في كوالالمبور عام ١٣٠٤ هـ، تخرج من كلية الملايو، وعمل كمساعد مفتش في التعليم الماليزي، وذهب في سنة ١٣٤١ هـ لأداء فريضة الحج وتحملت بريطانيا نفقات سفره، ثم عينته في وظيفة أول ضابط ماليزي يشرف على بعثات الحجيج الملاويين في الأرض المقدسة (أحمد إبراهيم أبو شوكة، التواصل الحضاري بين الحجاز وأرخبيل الملايو، مجلة الدارة، العدد الرابع، سنة ٣١، ١٤٢٦ هـ، ص ١٣٤ / ١٣٥).
- (١٩) أحمد إبراهيم أبو شوكة، التواصل الحضاري بين الحجاز وأرخبيل الملايو، ص ١٤٦.
- (٢٠) مكون خشبي على شكل سرير مستطيل يحمله أربعة أفراد مقابل أجر معين (مجلة الحج والعمرة، العدد الثالث، ربيع الأول، ١٤٢٤ هـ، ص ٥٢).
- (٢١) أحمد إبراهيم أبو شوكة، مصدر سابق، ص ١٤٦.
- (٢٢) هذه الفترة تتوافق مع فترة منتصف الحرب العالمية الأولى.
- (٢٣) هذا الوفد برئاسة عبدالقادر بن عبريط رئيس إدارة التشريفات في مملكة المغرب وقد رشحته فرنسا لرئاسة وفد من المغرب وتونس والسنغال والجزائر من أجل مباركة ثورة الشريف ضد تركيا الاتحادية (عبدالهادي التازي، الرحلة المكية للقاضي أحمد سكيرج، بحوث ندوة الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ج ١، ١٤٢١ هـ / ٢٠٠٠ م، ص ٢٢٠-٢٢٧).
- (٢٤) المقر الرسمي لشريف مكة.
- (٢٥) عبدالهادي التازي، الرحلة المكية للقاضي أحمد سكيرج، ص ٢٢٩.
- (٢٦) محمد عمر رفيع، مكة في القرن الرابع عشر، ص ١١٤.
- (٢٧) محمد لبيب البتنوني، الرحلة الحجازية، ص ٢٦٨.
- (٢٨) صالح محمد السندي، رحالة أسباني في الجزيرة العربية، نشر دار الملك عبدالعزيز، ١٤٢٩ هـ، ص ١٦١.

- (٢٩) من أعواد النخل وتستخدم لتحصين الأشياء لأنها قابلة للتشكيل على أي وجه، (الفيروز آبادي، القاموس المحيط، بيروت، دار الرسالة، ط٢، ١٩٨٧م، ص٨٦٩).
- (٣٠) عبارة عن أوعية يتم وضع الأشياء المختلفة فيها (الفيروز آبادي، القاموس المحيط، ص١٦٥).
- (٣١) محمد عمر رفيع، مكة في القرن الرابع عشر الهجري، ص١١٤.
- (٣٢) محمد رفيع، المصدر السابق، ص١١٥.
- (٣٣) هي الراحلة التي يركبها رجل واحد (عبدالله غازي، إفادة الأنام، ج٤، ص١٣٨).
- (٣٤) كانت أجرة الشقذف في سنة ١٣٢٨هـ ست ليرات عثمانية من مكة إلى المدينة إلى ينبع، وقد يفرض الجمال على الحاج زيادة في الأجرة (محمد البتوني، الرحالة الحجازية، ص٢٧٤).
- (٣٥) محمد لبيب البتوني، الرحلة الحجازية، ص٢٧٤.
- (٣٦) عبدالله غازي، إفادة الأنام، مصدر سابق، ص١٣٨-١٣٩.
- (٣٧) إبراهيم رفعت، مرآة الحرمين أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية، بيروت، دار المعرفة، ص١٢٦.
- (٣٨) فؤاد عبدالحميد عنقاوي، مكة (الحج والطواف)، بيروت، ط١، دار خضر، ١٤٠٢هـ، ص٣٠٨.
- (٣٩) عبدالله غازي، إفادة الأنام، ج٢، ص١٤٧.
- (٤٠) صابرة مؤمن إسماعيل، جدة خلال الفترة ١٢٨٦-١٣٢٦هـ / ١٨٦٩-١٩٠٨م، دراسة تاريخية حضارية في المصادر المعاصرة، الرياض، من مطبوعات دار الملك عبدالعزيز، ١٤١٨هـ، ص١٢٥.

(٤١) مبارك محمد المعبدي، النشاط التجاري لميناء جدة خلال العهد العثماني الثاني ١٢٥٦-١٣٣٥هـ / ١٨٤٠-١٩١٦م، جدة، نادي جدة الأدبي الثقافي، ١٤١٣هـ / ١٩٩٣م، ص ١٥٨.

(٤٢) محمد رفيع، مكة في القرن الرابع عشر الهجري، ص ١١٥.

(٤٣) المصدر السابق ونفس الصفحة.

(٤٤) المصدر السابق، ص ١١٨.

(٤٥) أغسطس رالي، مكة المكرمة في عيون رحالة نصارى، ص ٢٧٤.

(٤٦) جدة والطائف.

(٤٧) من أعرق أحياء مكة المكرمة ويقع شمال الحرم وقد أزيلت مبانيه في صالح التوسعة الحديثة (عاتق بن غيث البلادي، معجم معالم الحجاز، ج ٥، مكة المكرمة، دار مكة للطباعة والنشر، ١٤٠١هـ / ١٩٨١م، ص ١٨).

(٤٨) اسم الحارة التي تقع شرق مقبرة المعلاة.

(٤٩) ربما إن السبب في عدم اهتمام بعض المؤرخين بذكر أسماء مُلّاك الحمير أو شيوخهم مرده إلى اعتبار أن هذه المهنة من المهن الأقل قيمة واعتبار في المجتمعات العربية.

(٥٠) المصدر السابق، ص ١١٥، ١١٦.

(٥١) المصدر السابق، ص ١١٦.

(٥٢) المصدر السابق ونفس الصفحة.

(٥٣) المصدر السابق، ص ١١٧.

(٥٤) محمد طاهر الكردي، التاريخ القويم لمكة وبيت الله الكريم، ج ٢، تحقيق: عبدالملك بن دهيش، مكة المكرمة، مكتبة الأسد، ط ٣، سنة ١٤٢٥هـ، ص ٢١٣.

(٥٥) هو السلطان محمد وحيد الدين الذي أسقطته حكومة الاتحاد والترقي عندما أعلنت سقوط الخلافة عام ١٣٤١هـ / ١٩٢٤م، فطلب من الحكومة البريطانية حراسته والسفر إلى الهند ثم رحب الشريف حسين بقدومه إلى مكة المكرمة ومعه نجله الأمير أرطغرل أفندي وعدد آخر من رجاله (عبدالله غازي، إفادة الأنام، ج٤، ص٤٩٣، ٤٩٤).

(٥٦) عبدالله غازي، إفادة الأنام، ج٤، ص٤٩٥.

(٥٧) هو عبدالله بن محمد بن عبدالمعين بن عون، تولى شرافة مكة المكرمة في ٢٨ رمضان ١٤٢٦هـ بدلاً من الأمير علي بن عبدالله ولكنه لم يحكم الحجاز حيث توفي في الثالث من شهر شوال في نفس العام وقيل أنه مات مسموماً (أحمد السباعي، تاريخ مكة، ج٢، ص٦٣١).

(٥٨) عبدالله غازي، إفادة الأنام، ج٤، ص٥٣٤.

(٥٩) أمين الريحاني، تاريخ نجد الحديث، ط٧، بيروت، دار الجليل، ١٩٨٨م، ص٤٠٢.

(٦٠) يقصد حكومة المملكة العربية السعودية.

(٦١) ورد في كتاب "الرحلات المكية" حسب ما نُشر في جريدة أم القرى العدد ١٥٣ في الثالث والعشرين من شهر جمادى الأولى سنة ١٣٤٥هـ أن السلطان عبدالعزيز أمر بشراء سيارات قوية من مصر ومن بعض التجار في جدة لاستخدامها في الحجاز. يوسف عويس، الرحلات الملكية، إصدار دارة الملك عبدالعزيز ١٤١٩هـ / ١٩٩٩م، ص١٢٤).

(٦٢) وتسمى الدراجة بالباسكوليت، أما المقصود بالنارية منها فهو الدباب الذي يعمل بالبنزين.

(٦٣) محمد رفيع، مكة في القرن الرابع عشر الهجري، ص١١٧.

(٦٤) خير الدين الزركلي، شبه الجزيرة في عهد الملك عبدالعزيز، ج١، ط٢، بيروت، دار العلم للملايين، ١٣٩٧هـ / ١٩٧٧م، ص٣٧٣.

(٦٥) دار الوثائق القومية، القاهرة، عابدين، وزارة الخارجية المصرية، محفظة رقم ١٢٢، امتياز تسيير أوتومبيلات في الأراضي الحجازية عام ١٣٤٤هـ / ١٩٢٤م.

- (٦٦) صحيفة أم القرى، العدد ١٩٧، ٢١ ربيع الثاني ١٤٣٧ هـ، ص ١.
- (٦٧) علي محمد الزيدي، "أهمية مدونات الفرنسي دبوي بوصفها مصدراً لتاريخ المملكة العربية السعودية خلال الفترة ١٩١٩ - ١٩٢٩ م" مقالة في كتاب "الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية" ج ٢، إصدار المؤوية ١٤٢١ هـ / ٢٠٠٠ م، ص ٨٢٥.
- (٦٨) عبدالكريم كرّيم "صورة الملك عبدالعزيز آل سعود من خلال الرحلات المغربية إلى شبه الجزيرة العربية في المدة ما بين ١٣٤٨ - ١٣٥٦ هـ / ١٩٣٠ - ١٩٣٨ م" مقالة في كتاب "الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية"، ج ١، إصدار المؤوية، ١٤٢١ هـ / ٢٠٠٠ م، ص ٤٩٨.
- (٦٩) ناصر بن علي الحارثي، التطور العمراني لمدينة الحجاج والمشاعر المقدسة في عهد الملك عبدالعزيز، الرياض، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، ١٤٢٨ هـ / ٢٠٠٧ م، ص ٥٥.
- (٧٠) محمد رفيع، مكة في القرن الرابع عشر الهجري، ص ١١٧.

## المصادر والمراجع

### الوثائق:

- دار الوثائق القومية، القاهرة، عابدين، وزارة الخارجية المصرية، محفظة رقم ١٢٢، امتياز تسيير أوتومبيلات في الأراضي الحجازية عام ١٣٤٤هـ / ١٩٢٦م.

### الكتب:

- إبراهيم رفعت، مرآة الحرمين، أو الرحلات الحجازية، ج٢، بيروت، دار المعرفة.
- أحمد إبراهيم أبو شوك، التواصل الحضاري بين الحجاز وأرخبيل الملايو، مجلة الدارة، العدد الرابع، سنة ٣١، ١٤٢٦هـ.
- أحمد السباعي، تاريخ مكة المكرمة، ج٢، إصدار المؤوية، ١٤١٩هـ / ١٩٩٩م.
- أغسطس رالي، مكة المكرمة في عيون رحالة نصاري، ترجمة حسن سعيد غزالة، دار الملك عبدالعزيز، ١٤٣٠هـ.
- الفيروز آبادي، القاموس المحيط، بيروت، دار الرسالة، ط٢، ١٩٨٧م.
- أمين الريحاني، تاريخ نجد الحديث، بيروت، دار الجيل، ط٧، ١٩٨٨م.
- خير الدين الزركلي، الأعلام، ج٣، ٤، ٥، ط١٥، بيروت، دار العلم، سنة ٢٠٠٢م.
- خير الدين الزركلي، شبه الجزيرة في عهد الملك عبدالعزيز، ج١، بيروت، دار العلم للملايين، ط٢، ١٣٩٧هـ / ١٩٧٧م.
- صابرة مؤمن إسماعيل، جدة خلال الفترة ١٢٨٦-١٣٢٦هـ / ١٨٦٩-١٩٠٨م، دراسة تاريخية حضارية في المصادر المعاصرة، الرياض، من مطبوعات دار الملك عبدالعزيز، ١٤١٨هـ.
- صالح محمد، السندي، رحلة أسباني في الجزيرة العربية، نشر دار الملك عبدالعزيز، ١٤٢٩هـ.
- صحيفة أم القرى، العدد ١٩٧، ٢١ ربيع الثاني ١٤٣٧هـ.

- عاتق بن غيث البلادي، معجم معالم الحجاز، مكة المكرمة، دار مكة للطباعة والنشر، ج ٥، ١٤٠١هـ / ١٩٨١م.
- عبدالكريم كريم "صورة الملك عبدالعزيز آل سعود من خلال الرحلات المغربية إلى شبه الجزيرة العربية في المدة ما بين ١٣٤٨-١٣٥٦هـ / ١٩٣٠م، مقالة في كتاب "الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية"، ج ١، إصدار المأوية، ١٤٢١هـ / ٢٠٠٠م.
- عبدالله بن محمد غازي، إفادة الأنام بذكر أخبار بلد الله الحرام، تحقيق: عبدالملك بن دهيش، ج ٤.
- عبدالله بن محمد العياشي، الرحلة العياشية للبقاع الحجازية المسمى ماء الموائد، تحقيق: أحمد فريد المزيدي، بيروت، دار الكتب العلمية، ج ٢، ٢٠١١م.
- عبدالهادي النازي، الرحلة المكية للقاضي أحمد سكيبرج، بحوث ندوة الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية، ج ١، ١٤٢١هـ / ٢٠٠٠م.
- علي محمد الزيدي، أهمية مدونات الفرنسي دبوي بوصفها مصدراً لتاريخ المملكة العربية السعودية خلال الفترة ١٩١٩-١٩٢٩هـ، مقالة في كتاب "الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية" إصدار المأوية ١٤٢١هـ / ٢٠٠٠م، ج ٢.
- علي الوردني، قصة الأشرف وابن سعود، ط ٢، بغداد، الوراق للنشر.
- فؤاد عبدالحميد عنقاوي، مكة (الحج والطواف)، بيروت، ط ١، دار خضر، ١٤٠٢هـ.
- مبارك محمد المعبدني، النشاط التجاري لميناء جدة خلال العهد العثماني الثاني ١٢٥٦-١٣٣٥هـ / ١٨٤٠-١٩١٦م، جدة، من إصدارات نادي جدة الأدبي الثقافي، ١٤١٣هـ / ١٩٩٣م.
- محمد بن إسحاق الفاكهاني، المتقى في أخبار أم القرى، تحقيق وتعليق: محمد عبدالله مليباري، مكة المكرمة، مطبعة الصفا، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م.

- محمد طاهر الكردي، التاريخ القويم لمكة المكرمة وبيت الله الكريم، ج٢، تحقيق: عبدالملك بن دهيش، مكة المكرمة، مكتبة الأسد، ط٣، سنة ١٤٢٥هـ.
- محمد رفيع، مكة في القرن الرابع عشر الهجري، ط١، دار مكة للطباعة والنشر، ١٤٠١هـ/ ١٩٨١م.
- محمد لبيب البتونوي، الرحلة الحجازية، القاهرة، مكتبة الثقافة.
- ناصر بن علي الحارثي، التطور العمراني لمدينة الحج والمشاعر المقدسة في عهد الملك عبدالعزيز، الرياض، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، ١٤٢٨هـ/ ٢٠٠٧م.
- يوسف عويس، الرحلات المكية، إصدار دار الملك عبدالعزيز، ١٤١٩هـ/ ١٩٩٩م.
- مجلة الحج والعمرة، العدد الثالث، ربيع الأول ١٤٢٤هـ.