



ندوة

طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر عصور التاريخ

ندوة

عقدها الاتحاد بمقره في القاهرة

١٤٢١ هـ - ٢٠٠٠ م

حصار

٨



قاهرة

مجالس ايد قبيد لعاا قاجتا قبا

تم المبع والاخراج اللباظي والحارجي :

دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية
 ه شارع ترعة المرطوية - عمارات شركة الخليج
 فليفون وفاكس / ٣٨٧١٦٩٣

قاهرة
 قبيد لعاا قاجتا قبا
 ٢٠١١ - ٢٠١٢



أسماء، السادة أعضاء الاتحاد المتشاركين في اللقاء بحضور بشارة
 « طرق التجارة العالمية عبر العالم العربي على مر عصور التاريخ »

الجلسة الأولى :

- أ.د. حنين محمد ربيع / رئيس البلدية - مدينة الإكاشا (قطر)
- محمد عيسى صالحة / أستاذ بكلية الآداب جامعة البرصوف - الأردن (أردني)
- الإهداء الفضي لطرق التجارة البرية
- محمد السيد محمد عبد الفنى / أستاذ بكلية الآداب جامعة الاسكندرية (مصرى)
- أعضاء على تجارة الشرق في العصور القديمة
- عائشة عبد العزيز محمد التهامي / مدرس بكلية الآداب بقنا (مصرية)

- جرة لفخارية تكشف عن موانئ تجارية قديمة
- محمد السيد عبد الحميد / مدرس بكلية الآداب جامعة بقنا جنوب الوادي (مصرى)
- الطريق ودوره في تجارة مصر القديمة (دراسة في مفهوم الطريق)
- فائزة محسود صفر / مدرسة بكلية الآداب - جامعة الاسكندرية - فرع دمنهور (مصرية)
- دور الجزر المائظية في العلاقات التجارية بين مصر القديمة والراكر التجارية

الجلسة الثانية :

- أ.د. على محمود رضوان / رئيس الجلسة
- محمد مرسى عبداللد / مستشار ديوان رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة (مصرى)
- سقوط مملكة هرمز العربية وأثره في انتقال التجارة العالمية إلى الإمارات العربية
- أحمد بن عمر الزيلعي / أستاذ بكلية الآداب جامعة الملك سعود بالرياض (سعودى)
- طريق الحج والتجارة اليمنى عبر نهامة
- الظاهر سحن ذراع / أستاذ بمعهد العلوم الاجتماعية جامعة منتوى (جزائرى)
- علاقات مكة التجارية بالبلا المجاورة



- (مصرية) محمد عبد العظيم يوسف / مدرس بكلية الآداب جامعة الأزهر في القاهرة
- (مصرية) مراكز التجارة في آسيا الوسطى
- (مصرية) نادية موسى السيد / مدرس بكلية الآداب في جامعة القاهرة
- المجالية القطاوتية في مدينة الإسكندرية في عصر الماليك
- (مصرية) منبر محمد إبراهيم نبيع / أستاذ مساعد بكلية الآداب جامعة الإسكندرية
- علاقات مصر التجارية بمدينة أمالتي في العصور الوسطى
- (مصرية) شيف الله بن يحيى الأزهراني / أستاذ بكلية الشريعة جامعة أم القرى
- مكة المكرمة
- طرق التجارة الداخلية في الجزائر من خلال رحلة بوركهارت
- الجلسة الخامسة : أعمالها في مجالها
- (مصرية) محمد مختار العبادي
- (مصرية) نايف عبدالله سليمان / مدرس بكلية الآداب جامعة الكويت
- النظم التجارية في ميناء عدن في عهد بني رسول
- (مصرية) حسين عبد الوهاب حسين / أستاذ مساعد بكلية الآداب جامعة الإسكندرية
- (مصرية) محمد بهجت قبيسي / أستاذ بكلية الآداب جامعة حلب
- مملكة عمربا الأرامية وطريقها التجاري مع دقنا / أنطاكية في القرنين 2 و 3م
- (مصرية) إبراهيم بن محمد المنسي / أستاذ بجامعة الإمام محمد سعود بالرياض
- الأسواق والمراكز التجارية في رحلات ابن جبير
- (مصرية) ناجلا محمد عبد النبي / مديرة بكلية التربية بدمشق جامعة الإسكندرية
- نشاط قرانصة الغرب الأوس في البحر المتوسط في عصر الماليك

- (مصرية) زينة نادية موسى / مدرس بكلية الآداب جامعة القاهرة
- النشاط التجاري في مكة قبل الإسلام
- (مصرية) غيثان بن علي بن موسى / أستاذ بكلية اللغة العربية جامعة فلك خالد بأنها
- الدور التجاري لبلاد تهامة والسراة
- الجلسة الثالثة :
- (مصرية) - أ.د. محمد بهجت قبيسي رئيس الجلسة
- (مصرية) - سحر السيد عبد العزيز سالم / أستاذ بكلية الآداب جامعة الإسكندرية
- (مصرية) - أعضاء علي بعض المراكز التجارية في المغرب الإسلامي
- (مصرية) - سيد مغاوي محمد / باحث بالمجلس الأعلى للآثار
- التجارة بين البلدان العربية في ضوء أوراق البردي
- (مصرية) - حمود محمد الجيني / أستاذ مشارك بجامعة الإمام محمد بن سعود بالتفصيل
- طريق الحرير وأهميته في التجارة العالمية
- (مصرية) - مجاهد توفيق الحنفي / أستاذ بكلية اللغة العربية جامعة الأزهر
- الوكالات في مدينة القاهرة ودورها التجاري
- (مصرية) - أحمد محمد السوقي المنوفي / أستاذ بكلية اللغة العربية جامعة الأزهر
- بايتاي البارد
- البحر الأحمر طريق للتجارة العالمية
- الجلسة الرابعة :
- (مصرية) - أ.د. أحمد بن عمر الزيلعي رئيس الجلسة
- (مصرية) - عبد العزيز إبراهيم العمري / أستاذ مشارك بجامعة الإمام محمد بن سعود بالرياض
- النشاط التجاري في الجزيرة العربية في عهد الرسول (ص)

- (مصرى) - عبدالله كامل موسى / مدرس بكلية الآداب بقنا جامعة جنوب الوادي
النشاط التجارية الباقية بقوس

الجلسة التاسعة :

- (بحرينى) - أ.د. محمد محمود السردجى
رئيس الجلسة
- (مصرى) - علي منصور نصر / أستاذ مشارك بكلية الآداب جامعة البحرين
مكانة المطبوع العمري التجارية خلال العصر العباسي
- (مصرى) - عبد المصم إبراهيم الجببسي / أستاذ بكلية التربية بالقيوم جامعة القاهرة
موقعة دهب البحرية وأثرها على النشاط التجاري
- (مصرى) - مديحت محمد عبد المنعم / مدرس بكلية التربية بالاسماعيلية جامعة قناة السويس
تجارة مصر في عهد محمد علي
- (مصرى) - عبد العليم علي أبوهمكل / أستاذ بكلية الآداب جامعة القاهرة
التسرب الأمريكى البحرينى إلى الشرق الأوسط
- (مصرى) - محمد محمد شريكى / مدرس بكلية التربية ببيروت محمد جامعة قناة السويس
الأهمية السياسية للمضائق العربية في القرن العشرين
- (مصرى) - سعد بدوي الحلواني / أستاذ مساعد بكلية اللغة العربية جامعة الأزهر
طرق التجارة بين عصب والجيشة في ضوء الوثائق الإيطالية

الجلسة السادسة :

- (مصرى) - أ.د. غيثان بن علي جومس
رئيس الجلسة
- (مصرى) - فاروق عثمان أباطة / أستاذ بكلية الآداب جامعة الإسكندرية
أثر اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح على العالم العربي
- (بحرينى) - خالد بن خليفة آل خليفة / نائب رئيس جامعة البحرين
صدى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في البحر الأحمر والمحليج
- (مصرى) - صلاح أحمد هريدي / أستاذ بكلية التربية بدمنهور جامعة الإسكندرية
طرق التجارة البرية بين مصر والسودان في العصر العثماني
- (مصرى) - ناة السريسي : مهنات النافسة والطرق البديلة
إبراهيم أحمد أبو القاسم / دكتور ومدير شئون اللجنة المانحة جامعة الدول العربية (مصرى)
مراكز طرق القوافل بين شمال أفريقية ووسطها
- (مصرى) - أ.د. السيد محمد الدين
رئيس الجلسة
- (مصرى) - شوقي عطا الله الجمل / أستاذ بمعهد البحوث والدراسات الأفريقية جامعة القاهرة (مصرى)
دور البحر الأحمر في النشاط التجاري في القرن التاسع عشر
- (مصرى) - عبدالله عبد الرازق إبراهيم / أستاذ بمعهد البحوث والدراسات الأفريقية (مصرى)
جامعة القاهرة
- (مصرى) - الحملة الفرنسية على مصر حلقة في التنافس التجارى الدولي
جامعة القاهرة
- (مصرى) - علي السيد علي محمود / أستاذ مساعد بكلية التربية بالقيوم جامعة القاهرة
طريق القوافل القاهرة / دمشق عصر الحروب الصليبية
- (مصرى) - رامت موسى محمد / مدرس بكلية الآداب بقنا جامعة جنوب الوادي
النشاط التجارية في مصر واليمن في العصر العثماني : دراسة مقارنة

المحتويات

- ١١ كلمة الافتتاح - رئيس الاتحاد صفحة
- ١٦ أ.د. عبد النعم عبد الحليم سيد :
- ١٧ د. محمد السيد محمد عبد الحميد :
- ٤٣ د. زهوة فادي مرسى :
- ٧٥ د. منى حसन محمود :
- ٩٧ طرق التجارة في العالم الإسلامي :
- ١٥٧ أ.د. ضيف الله بن يحيى الزهراني :
- ٢٢٣ د. محمد مرسى عبدالله :
- ٢٣٥ سطوط مملكة هرمز وأثر ذلك في التجارة العالمية :
- ٢٧١ د. أحمد محمد السنوسي القوي :
- ٢٨٣ د. سهير محمد إبراهيم تغيغ :
- ٣٠٣ د. محمد عبد العظيم يوسف أبو النصر :
- ٣٢٧ مراكز التجارة في آسيا الوسطى :
- ٣٨١ أ.د. سحر السيد عبد العزيز سالم :
- أنسوا. علي بعض المراكز التجارية في الفريدين الأوسط والأقصى

الخطوط الجوية مستمرة في زيادة بنيتها لتقدم لخدماتها ١٢٤ قنصلية في ١٠ وجهات دولية مختلفة -
 ويحظى خيالة التي تعزها بالتأشيرة
 رئيس المجلس

أ.د. محمد مرسى محمد علي مرسى
 أ.د. عبد النعم عبد الحليم سيد
 د. محمد السيد محمد عبد الحميد
 د. زهوة فادي مرسى
 د. منى حसन محمود
 طرق التجارة في العالم الإسلامي
 أ.د. ضيف الله بن يحيى الزهراني
 د. محمد مرسى عبدالله
 سطوط مملكة هرمز وأثر ذلك في التجارة العالمية
 د. أحمد محمد السنوسي القوي
 د. سهير محمد إبراهيم تغيغ
 د. محمد عبد العظيم يوسف أبو النصر
 مراكز التجارة في آسيا الوسطى
 أ.د. سحر السيد عبد العزيز سالم
 أنسوا. علي بعض المراكز التجارية في الفريدين الأوسط والأقصى

كلمة الافتتاح

قالوا طريق الحرير .. ونقول طريق الطفل .. محور التجارة العالمية في العصور الوسطى

على من يشغل علم التاريخ أن يعي حقيقة كبرى هي أن لكل عصر من عصور التاريخ خصائصه ومعالجه وأحواله، وأن الماضي البعيد غير الحاضر القريب . وما دنا نعترف بأن التاريخ يعالج أحداثاً مضت وأياماً ولت وأحوالاً انقضت ، فإن علينا ألا ننظر إلى الماضي بعين الحاضر ، وألا نقول أن نصوص الماضي وقد ارتدى لباس الحاضر .

وبعبارة أخرى ، فإن كل عصر من عصور التاريخ يتميز بصورة خاصة به ، وما انفتحت مع عصور سابقة أو لاحقة في بعض الملامح ولكنها تختلف عنها في كثير من الخصائص . وإذا جاز لنا ونحن نعدارس تاريخ القرب الأوربي أن نطلق على عصرنا هذا الذي نعيشه اليوم ونعاش أحداً ، اسم عصر الترة ، فإن هذه التسمية لا تنطبق على الغرب الأوربي في القرن العاشر للميلاد حيث لم يكن الإنسان قد توصل بعد إلى استعمال الترة . وربما يكون من الأصوب والأقرب إلى الحقيقة أن نطلق على ذلك العصر البعيد في تاريخ الغرب الأوربي اسم عصر القفل .



ذلك أن الحكمة الإلهية شامت أن لا يستأثر إقليم واحد من أقاليم الأرض بكل ما أنعم به الله على البشر من نعم وخيرات ، ولما زعمت هذه المبررات على شتى أقاليم الأرض ، بحيث لا يشترك الجميع إلا في الإفادة من الماء والهواء ، وبدون هذين العنصرين تتوقف الحياة قائماً .

- د. علي منصور نصر : ٤١٣
- د. علي السيد علي محمود : ٤٥٥
- د. إبراهيم أبو القاسم : ٤٩٣
- د. نادية موسى السيد صالح : ٥٠٧
- أ.د. عبد الكريم بوصفصاف : ٥٦١
- د. سعد بدير الحلواني : ٥٨٧
- أ.د. شوقي الجمل : ٦٠٥
- د. نعمة علي موسى : ٦٢٧
- د. صلاح أحمد هريدي : ٦٦٧
- أ.د. عبد المنعم إبراهيم الجبسي : ٦٧٧
- أ.د. خالد خليفة آل خليفة : ٧٠٥
- أ.د. فاروق عثمان أباطة : ٧٣١
- د. حسن أحمد يوسف نصار : ٧٥٥
- أ.د. السيد حسين جلال : ٧٨٩
- د. سعيد مغاوري محمد : ٨٤٣

وتتباين أقوالهم الأرض في طبيعة تكوينها وما تخرجه أرضها وفقا لما يسودها من مناخ وما تكثره في باطنها من معادن وأحجار ثمينة أو غير ثمينة، وما يتجه إقليم من أقاليم الأرض قد لا يتجه إقليم آخر . هذا إقليم يستخرج من أرضه النحاس أو الحديد وذلك إقليم آخر يكثر في باطنه الذهب والفضة ... هذا إقليم تكسو أرضه الغابات وتكثر به الأشجار . وذلك إقليم آخر لا تبت أوصه إلا الطحالب والحشائش والأعشاب .. الواقع أنه لا يوجد إقليم في ركن من أركان الأرض ينتج كل شيء ، أو كل ما يحتاج إليه ، ولذا يحض الجسيع على أساس قاعدة التبادل . أو ما يمكن أن نسميه (الأخذ والعطاء) . ومن خلال هذه العملية يكون البيع والشراء ، وهو ما يطلق عليه (التجارة) . وهكذا غدت التجارة نزلًا من ألوان النشاط الاقتصادي لاغني عنه ، تعتمد عليها الجماعات والدول والحكومات ، فضلاً عن الأفراد ، وتدر على من يباشرها الأموال والثروات. ومع ارتفاع المستوى المعيشي للإنسان ، كشرت وتزعت حاجاته ومطالبه ، مما لا يقوى هو على إنتاجه أو استهلاكه . وظهرت هذه الصورة واضحة في العصور الوسطى ، عندما نشطت التجارة بين الشرق والغرب : الشرق مثلاً في بلدان شرق آسيا وجنوبها ووسطها ، والغرب مثلاً بصفة أساسية في بلدان غرب أوروبا ووسطها .

ومرة أخرى نكرر أننا عندما نقول العصور الوسطى فإن علينا أن نذكر أن العالم حينئذ - يأماكنااته ومستوياته الفكرية والعيشية . ونظرة الإنسان إلى الحياة - كان غير عالمنا الذي يحيط بنا والذي نعرفه اليوم . ففي العصور الوسطى مثلاً كان الغرب الأوروبي لا يمكنه أن يعيش بدون التوابل ، وبخاصة الفلفل . وهو ما انفردت بانتاجه البلاد الحارة ، وبخاصة الموسمية : فكان لابد من وسيلة لنقل التوابل من شرق آسيا إلى غرب أوروبا . على أن تحاط عملية النقل بحزام من الأمن يضمن المضاعة الشفونة سلامة التوصل . وذلك ظهرت شبكة تجارية واسعة - بوية بحرية - ربطت بين أجزاء العالم مشرقاً ومغرباً .



وتتجمل ذلك ، تلقى مزيداً من الضوء ، على تلك الصورة ، فنقول إن البلاد الباردة وبخاصة بالذكر بلدان الغرب الأوربي - كانت في تلك العصور - تقاوم برو الشتاء ، مما يؤهل الحارة اللازمة للجسم . فإذ لم يتوافر سلاطين ، مما أكل اللحم ، وشرب الخمر ، مما يؤهل الموت تحت وطأة زهمير الشتاء ، ولكن إذا كان من الممكن إنتاج الخمر محلياً في الغرب الأوربي ، فإن توفير التوابل - والفلفل - يوجه خاص - في غرب أوروبا كان يتطلب جهداً خاصاً .

أما عن ضرورة تواجد الفلفل وشدة الحاجة إليه ، فإن مرجح ذلك أن المشكلة التي واجهت الغرب الأوربي في تلك العصور كانت عزم توافر الفلفل ، الكافي للدواب طيلة فصل الشتاء ، مما يؤدي إلى موتها ، وبالتالي لا يجد الأوربي ما يلزمه من طيرم يستعمله بأكملها على مقاومة برد الشتاء . وكان أن توصل أهالي الغرب الأوربي إلى حقيقة ، هي أن الفلفل له قدرة في المحبولة دون سرعة تعفن المأكولات وبخاصة اللحم ، وقيل ما يمكن أن يتولا فيها من جراثيم ، وكان أن لجأوا إلى ذبح المواشي في أواخر الربيع عندما تكون قد اكتسرت أكبر قدر من اللحم ، ويضرون بين ثنايا جوفها جلات الفلفل ، فتظل سليمة ، لا يبركها العفن طوال أشهر الشتاء والجفاف . مما يمكن للناس شفا ، أمناً . وبعد ذلك لم يبق أمام الغرب سوى تأمين طرق التجارة بينه وبين بلاد الفلفل في شرق آسيا . وقد تعددت هذه الطرق - بوية وبحرية - وإن كان معظمها في العصور الوسطى يخترق نطاق الدولة الإسلامية ، من شرق فارس إلى غربها ، وجنوبها ، ومن بلدان غرب آسيا إلى جنوب أوروبا وغربها .. وذلك عبر الدولة الإسلامية في الشرقين الأوسط والأدنى ، وشمال أفريقيا . وكان لتوافر طريق شهير يخترق انقارة الأسيوية من شرقها إلى غربها وتخرج إلى عدة فروع منها ما يتجه إلى موانئ البحر الأسود فشرق أوروبا والقسطنطينية ، ومنها ما يتجه إلى آسيا الصغرى أو إلى بلاد الشام .. وبالإضافة إلى ذلك وجد الطريق البحري لنقل التوابل إلى بحر فارس - الذي يعرف اليوم باسم الخليج - ثم تنقل حمولات الفلفل من البصرة إلى بغداد فآسيا الصغرى أو موانئ الشام . وقد ذبل طريق بحر فارس نتيجة لحركة التشار التي اجتاحوا بلاد فارس واليران في القرن الثالث عشر . وحل محله طريق البحر الأحمر . فتأتي السفن من جنوب آسيا إلى بحر العرب . وهي محملة بالتوابل ، وتتجه إلى عدن ، ومنها تحمل البضائع بالقوافل أو بالسفن الإسلامية إلى عيذاب . وهو الميناء المصري على البحر الأحمر ، وتنقل عبر الصحراء الشرقية إلى نهر النيل حيث تحمل في السفن التي تنجد شمالاً إلى الإسكندرية أو دمياط . وهناك تتجمع سفن التجار الأوربيين - كالتجارة والمخرية والبيازنة - في موانئ مصر في شمال الدلتا ، حيث تعقد صفقات شراء التوابل ، ثم تحمله السفن إلى الموانئ الأوربية في إيطاليا وجنوب فرنسا .

وكانت تجارة التوابل هذه تدر دخلاً كبيراً ، مما دفع بعض سلاطين المسالك إلى احتكارها . ذلك أن الفلفل كان يباع في موانئ الشمال في مصر بأثمان مرتفعة ، وخاصة للتجار الأوربيين الذين يأتيون من جزرة والبنديقية وجزرة وغيرها لشراؤه . وقد جاء في المصادر المعاصرة أن وزنة

الفضل كانت تتابع بما يعادهاها من الذهب الخالص .. إنه الحياة بالنسبة لأهالي البلاد الباردة ... إنه ضمان التقاء ... ويطونه لاجية ولا بقاء.

بذلك أحييت طرق ومحطات التجارة العالمية بين الشرق والغرب بكل الوسائل التي تضمن لها الأمن والسلامة . كذلك عنى السلاطين بتوفير كل وسائل الراحة والإقامة للتجار الأوربيين في فنادقهم . والتجار المسلمين في الوكالات والمخازن التي أقيمت على امتداد الطرق التجارية . وحرص الحكام على ضمان سلامة التجار في الموانئ والمدن والمحطات التي يمر بها أو ينزل فيها التجار . وقد ذكر بعض المؤرخين المعاصرين نماذج للتشجير التي أصدرها سلاطين مصر لجذب التجار الأجانب إلى البلاد ، ومنها منشور أصدره السلطان قلاوون في مصر ، جاء فيه : ومن يؤثر للورود إلى ممالكنا إن أقام أو تزود ، فليعزم عزم من قدر الله له في ذلك الخير والخيرية ، ويحضر إلى بلادنا لاحتياج ساكنها إلى ذخيرة . لأنها في الدنيا حنة عدن لمن فطن ، ومسالمة لمن تغرب عن الوطن



ويعد ، فإن هذا الطريق العالمي الذي سلكه السرايل والفظل من الشرق إلى الغرب ، هو نفسه الطريق الشهير الذي سلكه الحرير عبر قارات العالم القديم من الشرق إلى الغرب .

ومن حقا أن نسأل : لماذا عرف هذا الطريق باسم طريق الحرير ولم يعرف باسم طريق الفلفل ؟ هل كانت شهرة الحرير تفوق شهرة الفلفل ؟ هل كان الطلب على الحرير في العصور الوسطى يفوق الطلب على السرايل والفلفل ؟ إن العصور الوسطى عرفت في تاريخ الغرب بأنها عصور الإقطاع .. وعصور الفوارق الاجتماعية بين طبقات المجتمع . وهذه الفوارق بين الطبقات التي نالت منها المجتمع انعكست صورتها على حياة الأفراد والمستوى الذي يمكن أن يعيش عليه الفرد . فهل كان الطلب على الحرير في الغرب الأوربي يفوق الطلب على الفلفل ؟

إن الفلفل كما رأينا كان يعنى الحياة بالنسبة للأوروبي في تلك العصور . ولذا كان الطلب عليه حيويا أساسيا بحيث حرص عليه الكبار والصغار والأحرار والفقير ، والفرسان والعموم . لم يكن الفلفل غلة كغالبه وإنما كان مرتبطا ارتباطا قويا بالحياة . حياة الإنسان أيا كان موقعه في المجتمع .

ومهما يقال في مكانة الحرير . فإنه يظل دائما أبدا مظهرا من مظاهر التعمم والتغرب . بعكس الصوف الذي اعتبر رمزاً للتخشن والزهدي ، ولذا شاع ارتداء اللباس الصوفي بين

الرهبان والزهاد ؛ بل لقد قال بعضهم إن مصطلح (صوفية) مشتق من الصوف لأن الصوفية حرصوا على ارتداء الصوف إيمانا في التقشف . وإذا كان الحرير لباسا لثريين ، والبخور من مستلزمات النشاط الكنسي ؛ لإنسفا ، جو من التهيئة على الكنيسة وطوقها ورجالها ، فإن الفلفل كان من كروصيات الحياة والبقاء بالنسبة للجميع .



وأخيرا . فإن خير ما نختم به كلامنا عن مسيرة التجارة العالمية عبر العالم العربي في العصور الوسطى هو أن نؤكد مكانة التجارة في الإسلام . ذلك أن الإسلام أعطاه التجارة مساحا من الحماية وجعلها من أشرف الأعمال التي يمكن أن ينهض بها الإنسان . وفي الوقت نفسه كرم التاجر الصادق الأمين وأحاطه بالإعزاز والتقدير . روى عن الرسول (ﷺ) أنه قال : التاجر الأمين الصدوق المسلم مع الشيطان يوم القيامة . كذلك أمر الدين بأن تكون التجارة بالائتماق لا بالإكراه . ونهى الذين عن المساومة في البيع والشراء . واحتكار الأطلعة كالفلال . وغير ذلك من الآثورات .

وهكذا اجتمع في رحاب المودة الإسلامية التجار الوافدون من الشرق والغرب جميعا . مما جعل هذه المودة بمثابة مصدر طرق التجارة العالمية ، وصورة العالم المعروف .

وهذا ما يذكره في التوثيق العربية القديمة للتسلسل التجاري لغرب آسيا ، حيث يشير إلى أن طريق الحرير لم يمتد على مسافة مائة ميل ، بل امتد على مسافة مائة ألف ميل (RES271) . ويصاحبه ذلك النص : "وكانت بلاد الهند والبلاد البعيدة تبيعها" .

وهذا ما يذكره أيضا في التوثيق العربية القديمة للتسلسل التجاري لغرب آسيا ، حيث يشير إلى أن طريق الحرير لم يمتد على مسافة مائة ميل ، بل امتد على مسافة مائة ألف ميل (RES271) . ويصاحبه ذلك النص : "وكانت بلاد الهند والبلاد البعيدة تبيعها" .

وهذا ما يذكره أيضا في التوثيق العربية القديمة للتسلسل التجاري لغرب آسيا ، حيث يشير إلى أن طريق الحرير لم يمتد على مسافة مائة ميل ، بل امتد على مسافة مائة ألف ميل (RES271) . ويصاحبه ذلك النص : "وكانت بلاد الهند والبلاد البعيدة تبيعها" .

وترجمته هي «تجارة امع» مصر وغزة وأشور وسلام بأمر عشرة و 70 ، no 1931 ، Rossini
 و أيضا : عبس اللعم RES 3022 & RES 1974 no . M27 p. 8 . cf. Garbini 1974 .
 . ص 383 (١٩٩٣)

عبد الحليم ١٩٩٣ . ص ٣٨٣ .
 والإشارة العائبة التي وردت في النقوش العربية القديمة إلى تجارة المعينيين خارج الجزيرة
 العربية جاءت في نقش معين أيضا محفوظ على جدران بلدة برافش لعدينة بشيل القديمة
 يرجع إلى عصر الملك المعين والبتنج شيخ « وهو الملك الرابع أو الخامس في سلسلة ملوك
 معين (جواد على ١٩٧٧ ص ١٢٦-١٢٧) ونص النقش يسجل شكر مجموعة من التجار
 المعينيين للإله عشر أيضا لأنه كما جاء في هذا النقش أتقدم وأقصد تجارتهم التي مارسوها مع
 عصر وأشور وبلاد غير النهر كما كان سوف يحل بهم ومنها من خسائر بسبب الحرب التي وقعت
 حينذاك بين المعينيين (الفرس) والصريين وأن هذا الإله أوصاهم بالدين إلى مدينة «قرينابو» (اسم
 آخر لعاصمة دولة معين القديمة) ونص النقش بقراً وردت لك ال / م ه م م / م م م /
 أ س ر / و ع ب و / ف ص م و ن / ك و ن / ب ي ن / م ذ ي / م م م و
 وترجمته : وتجارة مارسوها مع مصر وأشور وعصر النهر من الحرب التي كانت بين مني
 Rossini 1931 , no 71 p. 89 , Garbini 1974 no 247 . p. 71 & ١٩٩٣ ص (٣٨١) .

(الميداني) وعصر & 71 p. 247 . no ١٩٩٣ ص (٣٨١) .
 RES 3022 أيضا : عبد اللعم عبد الحليم
 ويرجع الباحثون أن هذه الحرب هي التي شنها المصريين ضد الفرس أثناء ثورتهم للشمع
 من اجتلائهم مصر والتي تمكن الملك الفارسي داريتازر كسبس الثالث أخوس « من إخضاعها
 عام ٣٤٣ ق م . (Winnett 1970 , p. 118) .

وقد اختلف الباحثون حول الملوك الجغرافيين لكلمتي «أشر» و«عبر» نهرين، والرايين في
 النص فينبينا يرى بعضهم أن «أشر» هي نفس كلمة آشور التي تطلق على منطقة دولة آشور
 القديمة التي قامت في شمال العراق (RES TOME 5 , p. 305) . يرى آخرون أنها المنطقة
 المحتلة في شمال سينا . والتي كانت الثوراة تطلق على سكانها «شورم» (جواد على ١٩٧٧
 ص ١٩٢) غير أن الرأي الأول هو الأرجح أي أنها منطقة دولة آشور القديمة وإن كانت هذه الدولة
 قد زالت قبل عصر كتابة هذا النقش بما لا يقل عن ثلاثة مائة سنة لكن ظل اسم آشور علما على
 المنطقة . والذي يرجع هذا الرأي لدودة كلمة «عبر» نهرين « بعد كلمة «أشر» فالغالب أن
 المقصود بكلمة «نهرين» نهر الفرات (الفرات في آخر الكلمة هي أداة التعريف في اللهجة

المعينة وسائر لهجات اللغة العربية الجنوبية) أي عبر نهر الفرات وكان هذا التصير يطلق على
 المنطقة الممتدة غرب هذا النهر حتى شمال سوريا لأنها تطالع المجرى من شمال العراق نحو نهر
 الفرات بعد أن يعبر هذا النهر (RES TOME 5 , p. 307) .

والحقبة أن نشاط المعينيين التجاري خارج الجزيرة العربية كان نشاطا واسعاً والظاهر أن
 التجار المعينيين استقروا في بعض البلاد التي كانوا يتاجرون معها أي لم يكونوا تجارا عابرين
 ولم مقدمه هذه البلاد مصر فقد عثر في سفارة على ثابوت من الخشب حفر عليه نقش بالحظ
 المسند المعيني جاء فيه أن هذا الثابوت دفنت فيه جثة تاجر معينى يدعى «زيد ايل بن زيد»
 من قبيلة «ظيرين» ويدل اسم هذه القبيلة على أن هذا التاجر أصله من مدينة العلا بالحجاز
 التي كانت النقوش المعينية تطلق عليها الاسم «معين» وعين معسرون « أي معين المصرية أو معين
 القربية من مصر وقد أطلق عليها هذا الاسم التجار المعينيون الذين هاجروا من دولة معين
 اليمنية موطنهم الأصلي إلى العلا حيث أسسوا مستوطنة تجارية كانت أغلب تجارتها مع مصر
 وخاصة سلطة البحور التي تشتمها الجزيرة العربية ومن هنا أطلق عليها سكانها هذا الاسم وقد
 جاء في النقش المذكور العبارة التالية بعد ذكر اسم التاجر واسم قبيلته « ذ م م و ب / أ م ر
 و ن / و ق ي م ن / ك ب ي ت / أ ل أ ت / م م م / و ت و م ج م تها ... الذي
 كان يستورد الر والقلمة لتوعان من البخور ليهوت آلهة مصر إلى لعابد مصر » .
 Sayed . No M 338 p. 98 , Garbini 1974 , p. 86 . no 82 , no ١٩٣١ .
 (ROSSINI 1931 , p. 93 & 1993 , p. 193) .

ولا يعرف تاريخ هذا النقش بالضبط ولكن ورد فيه أن هذا التاجر مات في عهد الملك
 بطليموس بن بطليموس (في النص : ت ل م ي ث / ب ن / ت ل م ي ث / ا وهو اسم يطبق
 على ملوك البطالمة ابتداء من بطليموس الثاني حتى بطليموس الرابع عشر ولكن يرجع العلماء
 أنه بطليموس الثاني فباللهفوس ٢٨٣٦-٢٤٦٦ ق م) نظراً لما تغير به هذا الملك من النشاط
 الكبير لتوسيع التجارة مع الجزيرة العربية (Tam 1929 , p. 96) .

وقد ورد في هذا النقش كلمات وعبارات مصرية قديمة معصورة إلى النطق المعيني تؤكد
 استقرار التجار المعينيين في مصر مثل العبارة التالية : و ر ث د / ز ي د ا ل / ح م م م /
 و ن ف و م / ا ث و / ح و ف و و ترجمتها : وكوس زيد ايل جثمانه وخابوته (الإله) أسر -
 جنبه أي وضع جسده وخابوته تحت حياطة هذا الإله وهو الإله المصرى المعروف باسم «أوزير» .

اليوناني الذي ورد فيه اسم الإله ود (مكتوبا بالحروف اليونانية) بما يدل على أن إقامة هذين الأخوين في جزيرة ديلوس كانت إقامة مؤقتة لمجرد توريد سلع بلادهم (وهي في الغالب البحورا إلى بلاد اليونان أيضا كانت إقامة زبدابل في مصر إقامة دائمة ولعل سبب ذلك هو ضخامة حجم التجارة العنقبة مع مصر فقد كانت مصر أكبر سوق لاستيراد البخور بين بلاد الشرق القديم لأنه فضلا عن استخدامه في المعابد مثل سائر شعوب الشرق القديم فقد زاد استخدام المصريين القدماء للبخور على ذلك باستخدامه في انقابر المصريين بدافع من العقيدة المصرية القديمة بشأن الروح المادية (الكا) التي كان حرق البخور في المقبرة أساسيا في استعداداتها للمقبرة .

ب- في النقوش الحضرمية :

يوجد في منطقة دولة حضرموت القديمة (الآن في نطاق دولة اليمن الديمقراطية) نقش بالحظ المسد وباللهجة الحضرمية (RES 4859) محفور على الصخر في المنطقة المعروفة في هذه النقوس باسم «ج د د ل ه ن / ا ن د م / أي حسن أنود» ومكانه الحالي لموقع المسى «العقلة» الواقعة على بعد خمسة عشر كيلو مترا غرب مدينة «شيرة» الحالية عاصمة إقليم (أو محافظة) حضرموت في جمهورية اليمن الديمقراطية وكانت عاصمة دولة حضرموت القديمة وتحمل نفس الاسم أي «ش ب و ت» أيضا في النقوش الحضرمية) وسجل هذا النقش شيوخ الملك الحضرمي المسى «أبل - ع ذ - ي ل ط - أي «أبل - عد - بالط» الذي رعا عاشر في القرن الثامن الميلادي في منطقة حصن أنود هذه واستقبله بهذه المناسبة وقودا من بعض الدول والشعوب الأجنبية انتهت في الاحتفال بتسويجه. وكانت من عادة ملوك حضرموت الانتقال من العاصمة شيرة إلى منطقة العقلة أو حصن أنود هذه للاحتفال براسم تسويجهم ولا يعرف بالضبط سبب ذلك فربما كانت لهذه المنطقة نسبة خاصة لدى ملوك حضرموت (جواد علي ١٩٧٧، ص ١٤٢) أو لأنها منطقة حصينة كما يشير لذلك تسميتها بالمحصن (ج د د ل ه ن). وقد استقبل الملك «أبل - عد - بالط» هذا وقودا انتهت به هنا التسويج من كل من البلاد المسماة في النقش المذكور «ث م ا ر ه ن» أي التسويجين (سكان واحة نصر التي قامت بها مملكة أشهر ملوكها الملكة زونيبا) ومن «ك ش و ي ه ن» أي «الكشديين» والغالب أنهم قبيلة أو عشيرة من الشعب الأرامي وهو شعب تجاري كان ينتشر في سوريا الداخلية وفي شمال العراق. ومن «ه ن د ي ه ن» أي الهنديين أو الهندود (RES

حاشي» والذي حور اسمه إلى النطق اليوناني «أوزيوس» - لبيس». ومن هذا يتبين أن هذا التاجر العنقي استقر في مصر وعبد الآلهة المصرية أي اندمج في الحياة المصرية ولم يكن تاجرا تابرا مهتمه مجرد استيراد البخور من بلاد اللعابد المصرية ولكنه كان في الغالب فردا من جالية مصرية أقامت في منطقة منف (التي كانت مقارة جانتها) ومارس التجارة المنظمة بين موطنها الأصلي في العلا بالحجاز وبين مصر - 193 . pp. 93-99 & Saved 1984, pp. 198).

ولم يقتصر نشاط المعينين التجاري في مصر على عمارة تجارتهم في المن المصرية الرئيسية مثل عمارة زيد ايل لتجارة في مدينة منف بل كان التجار المعينون يسلطون الطرق الصحراوية عبر الروبان القادمة من ساحل البحر الأحمر والتي تصب في وادي النيل حاملين سلطهم ودليل ذلك نقش محفور على الصخر بالقرب من شتر منيح ويقع في وادي منيح جنوب وادي الخصامات والنقش بقرا «ي ذ ك إل / ذ ح ي إل / م ن ي ن» وترجمته : يذكر ايل (اسم شخص) من (قبيلة) حي ايل المعيني (RES 3571).

وقد اتسع النشاط التجاري للمعنيين ليلغ بلاد اليونان ويصل ذلك نقش بالحطين المسد المعيني واليوناني (ميشان بعض الشيء) وجدنا في جزيرة ديلوس Delos في جنوب بحر إيجه «ورعا يرجعان للقرن الثاني ق.م» والنص العنقي بقرا «ه ن ا ن و ز ي د إل / ذ ي / ح ذ ب ... / ن ص ب / م ذ ح / و د م / و آل أ ت / م ن ب / د ل ت» وترجمته : هاشي، وزبدابل (هندو أنسا أنونين) من قبيلة «خرب...» (ورائي اسم القبيلة مفقود) أقاما منيح و : (الإله الرئيسي للمعنيين) وآلهة معبد في ديلوس «والنص اليوناني ليس ترجمة حرفية للنص العنقي ولكنه اختصار له وترجمته اخاص ب و د اله المعينين» إلى و د ه (Rossini 1931, no 66, p. 77, & RES 3570).

ويلاحظ الاختلاف في العنقي بين هذا النقش وبين نقش التاجر زيد ايل الذي عاش في مصر (ومن الواضح أنه شخص آخر غير زبدابل المذكور في نقش ديلوس) فبينما اندمج زبدابل الذي عاش في مصر في الحياة المصرية وعبد الآلهة المصرية كما يدل على ذلك تعرضه للإله أوسر - حيب (نفسى) الذي اسماه «ا ث ر - ح ل ه» لحماية جثته وتابوته . فقد اعزل الأخوان هاشي وزيد ايل اللذان أقاما في جزيرة ديلوس عن الحياة اليونانية كما يدل على ذلك إقامتهم مديحا للإله و د ه إله بلادهم معينا» ولم يرد في هذا النقش ذكر للآلهة اليونانية حتى في النص

وترجمته «هنا (كبرا تنوم (اسم شخص) من نبط» والنقش على الكنتلة الحجرية الأخرى بقرآن «ز ن م ن / ب / ن ط» وترجمته «هنا (كيسر) بين اسم شخصي (بن نبط» (287) (Kenstale 1952, p. 287). وقد أُرِخ مسترحم هذين النصين بالقرن الرابع أو الخامس الميلادي واعتبر هذين الشخصين جنوداً من الفرق العسكرية السودانية المرتزقة المرسلة في شرق مصر ضمن الجيش الروماني (Ibid.). أما النقش المون على كسر اثرة النخارية فيقرآن «ز ن / ن ح و / م / ن ع ل ق ت» وترجمته «هذه الجسة من (صنع) علقية» (اسم شخص) (Brunden 1953, p. 133).

ومن الواضح عدم وجود علاقة بين مدلول هذا النقش وبين الطفل المدفون في الجرة فانقش بسجل اسم صانع الجرة وذلك يرجع أن الجرة كانت أصلاً مصنوعة لعملة السوائل رعا نبيذ أو شيرة ثم بعد فواتها استخدمت في دفن الطفل وكانت هذه الطريقة في دفن الأطفال في جرار خاصة في هذه المنطقة. ويعتبر مترجم النص أن لفظ المكتوب به ينتمي لطراز الكتابة السودانية المسماة «طرز كتابة تيماء - العلاء» والتي يحددها بالقرن العاشرة الأولى بعد الميلاد (Op. cit. p. 138). وقد حدد عصر هذا النقش بالقرن الثالث الميلادي (Ibid.) كما حدد هوية الطفل المدفون بأنه أحد أطفال الجنود السودانيين الذين كانوا في خدمة الجيش الروماني على حدود مصر. وهو في ذلك يتفق مع مترجم النقشين السابقين أي بأن هذه النقوش السودانية خاصة بأفراد الفرق السودانية المرتزقة التي كانت في خدمة الجيش الروماني في مصر.

وقد يكون هذا الرأي صحيحاً ولكن لا ننسى أن الشعب السوداني كان شعباً بحارياً في المقام الأول وأن أفرادهم اشتغلوا بالنقل التجاري أساساً ودليل ذلك تائر النقوش السودانية المسطحة في طول الجزيرة العربية وعرضها حيث وجد فيها وفي المناطق المنبسطة بها شمالاً كالأردن ما لا يقل عن عشرة آلاف نقش سوداني هذا فضلاً عن وجود نقوش سودانية على صخور وادي المسامات في مصر (Winkler 1938, vol. I Site 8, p. 5). وهو الطريق الرئيسي الذي كان التجار اتقدها القادمين من الجزيرة العربية في حصود ما قبل الإسلام بجنازونه في طرفتهم إلى الروادي في مصر. وهذا يدل على أن حرفة السودانيين كانت في الأساس النقل التجاري والتجارة وأنهم مارسوا حرفتهم هذه في مصر ولا يستبعد وجود جاليان بحار من منهم استقرت في شرق الدلتا أي في أقرب منطقة مصرية إلى بلادهم الأصلية (الجزيرة العربية).

ويدل اهتمام هذه الشعوب بأرسال وفود لبعثة الملك الحضرمي رغم البعد الكبير بين (4859). ويدل اهتمام هذه الشعوب بأرسال وفود لبعثة الملك الحضرمي رغم البعد الكبير بين بلادهم وبين دولة حضرموت، على وجود روابط قوية بينها وبين دولة حضرموت فقد كانت حضرموت في ذلك العصر مصدراً ومعبداً هاماً لتجارة المواد الثمينة كسلع الترف التي كانت تأتي من الهند ونسباً في الصين، الحضرمي الواقع في منطقة البحر والسمي في نقوش الهند: «ز ن أ» وموقعة الآن ميناء «بشر على» (الخريطة رقم ١) الذي تطل عليه صخرة ضخمة عليها أطلال حصن قديم يسمى «حصن الغراب» وفي ميناء «قنا» هناك كانت تتجمع سفنات اليخوت التي كان يجمع من أشجار منطقة «فكار» الواقعة إلى الشرق من هذا الميناء. وتحمل هذه السلع الثمينة أي سلع الترف واليخوت على ظهور الإبل عبر الطرق الصحراوية غرباً إلى مدينة شيرة عاصمة حضرموت ومنها عبر طريق المسمى لدى الباحثين «بالطريق التجاري العظيم الذي يمتد على طول الجزيرة العربية من جنوبها إلى شمالها ماراً بمواسم الدول اليمنية القديمة وهي مدينة «قنع» (مكانها اليوم قرية حجر كحلان في وادي بحان) عاصمة دولة قتيان ثم مدينة «مأرب» عاصمة دولة سبأ ثم مدينة معين (أو فرناوا) عاصمة دولة معين ثم مدينة لحيان التي كانت تسبح دولة معين ومنها إلى «العلاء» بالحجاز مقر مستوطنة «مدين» مدينة لحيان التي كانت تسبح دولة معين ومنها إلى «العلاء» بالحجاز مقر مستوطنة «مدين» التي ذكرناها والتي أصبحت بعد ذلك عاصمة لدولة «لحيان» ثم «البراء» عاصمة دولة الأنباط ومنها إلى الشام بفتح هذا الطريق إلى ثلاثة فروع الغربي منها يتجه إلى مدينة غزة على ساحل البحر المتوسط والوسط يتجه إلى أورشليم والشرقي يتجه نحو العراق ماراً ببلاد الأرميين المذكورين في النص تحت اسم «كوش» أي «الكنتيين» ثم التدمريين سكان واحة تدمر كما ذكرنا. ومن الواضح أن اهتمام حكام هذه الشعوب بأرسال مندوبين لمهنة ملك حضرموت بتربيته رغم البعد الشاسع بين بلادهم وبين حضرموت يدل على مدى الأهمية التجارية الكبيرة لدولة حضرموت كعصر تسلع الترف ومصنوع السلعة اليخوت التي كانت تدر الثروات الطائلة على التجار منيها.

جاء في النقوش السودانية:

في عام ١٩٠٦ عشر انفقون في المنطقة المسماة «القبطة» القريبة من مدينة «بلبيس» في شرق الدلتا بمصر. عشروا على بقايا نقوش بالخط السوداني محفورة على كتلتين من الحجر كانتا مستخدمتين كمنظف. لمقبرتين كما عشروا أيضاً على كسر من جرة من الفخار كانت مستخدمة لدفن طفل والنقش على إحدى الكتلتين الحجريتين يقرأ «ز ن / ن م / ب ن / ن ب ط»

وقد عرفت في العصر الروماني باسم *Albus Portus* ويقع عند بداية وادي الحمامات الذي يؤدي مباشرة إلى مدينة قفط على النيل .

أما تاريخ هذه النقوش فيبين ما أمكن تأريخه منها أن أقدمها يرجع إلى العصر البطلمي المتأخر بينما يرجع أحدثها إلى ما بين القرنين الثالث والرابع الميلاديين .

والطابع العال على هذه النقوش أنها من نوع النقوش التذكارية التي يسجل فيها المسافر غير الصحراء اسمه واسم والده وأحياناً اسم قبيخته مصحوباً بكلمات تعبر عن قناعات المسافر في رحلته مثل « من م م » و « ش ل م » بمعنى سلام و « د ر » بمعنى للذكرى أو « ب ط ب » بمعنى حظ طيب .

ولاشك أن هؤلاء التجار الأبطال سجلوا هذه النقوش أثناء أرحالهم مع قوافلهم عبر الصحراء الشرقية في طريقهم من ساحل البحر الأحمر إلى النيل حاملين سلعهم للتجارة بها في مصر وأهم هذه السلع يكون شوك هي البخور والطيرب التي تنتجها الجزيرة العربية والتي كان الطلب عليها شديداً في مصر لاستخدامها على نطاق واسع في المقابر إلى جانب استخدامها في المعابد كما ذكرنا سابقاً .

ومن دراسة الطابع العام لهذه النقوش وطراز الخط النبطي الذي كتبت به تبين أنها تشبه إلى حد كبير النقوش النبطية في منطقتي ماثق صالح والعلاب (عبد المنعم عبد الحلليم ١٩٨١ ص ٤٧) مما يدل على أن الأبطال الذين دونوا هذه النقوش قدموا من مينا . على ساحل الجزيرة العربية لاشك أنه كان أقرب ما إلى الموانئ المصرية على الساحل المصري للبحر الأحمر . والمينا ، الوحيد الذي ينطبق عليه هذا الشرط ويوصفه الكتاب الكلاسيكون بأنه مينا ، نبطي هو المسمى بالبرنانية لويكي *Leuke Kome* ولا يعرف اسمه النبطي وقد اختلف الباحثون في تحديد موقعه فمن قائل أنه مينا ، «المولح» الواقع بالقرب من خليج العقبة أو أنه مينا ، «عسبا» أو مينا ، «الوجه» أو مينا ، «بصح» وفي رأيي أن مينا ، «الوجه» هو الأقرب إلى الحقيقة لأنه أقرب الموانئ إلى منطقة المنون القريبة التي قامت في العلاب وإلى العاصمة الثانية للأبطال وهي ماثق صالح وثانياً لأنه يواجه تقريباً مينا ، التفسير المصري الذي كان المدخل الرئيسي للتجار العرب القادمين بطريق البحر الأحمر لاستيحاء وادي الحمامات الذي بدأ منه واتجاهه المباشر إلى وادي النيل ودعا يرجع هذا التعدد وجود رأس بالقرب من هذا الينا . نسى حالياً رأس « كركوما » *Karkuma* (خريطة جغرافية للجهاز الشمالي العربي الصادر

٥- في النقوش النبطية:

الأيام شعب تجاري في الأساس ورسم كثرة النقوش النبطية في كثير من المناطق المحيطة بالجزيرة العربية أو القريبة منها إلا أننا سنقتصر على ذكر نشاطهم في المناطق البعيدة عن الجزيرة العربية وجنوب الشام والتي أقاموا فيها مستوطنات تجارية وهي منطقة الشقافية في شرق الدلتا عصر ومنطقة «الحضر» في شمال العراق .

أما في مصر فالدليل على استقرار الأبطال في جالية في منطقة الشقافية (القرية من مدينة النمل الكبير) هو نقش نبطي سجل عقدا حرره رجل زال اسمه ويقى اسم والده وهو «دي روح ب ول اء مؤداه أن ابن برحولا هذا استأجر مني لبيستخدمه كاهن هذه الجالية النبطية المسمى «ف ص ي و» ولكي يستخدمه ابن برحولا أيضاً وذلك طوال حياتهما والنقش مؤرخ بالسوم الحادي والعشرين من شهر بختن من السنة الرابعة من حكم أحد ملوك البطالة وقد تمكن الباحثون من تحديد تاريخ هذا النقش ما بين عامي ٥٠ هـ و ٣٠٠ قبل الميلاد من دراسة أشكال حروفه (Littman 1954, pp. 227-30) . وأيضاً عبد المنعم عبد الحلليم ١٩٨١ ص ٤٢-٤٥ و ١٩٩٣ ص ٤٦٦-٤٦٧ .

وتضح من هذا النقش أن الجالية النبطية التي استقرت في منطقة الشقافية كان لها معبداً الخاص وكان كاهن هذا المعبد على ما يبدو هو رئيس هذه الجالية فقد وصف كاتب النقش هذا الكاهن بأنه «سيده» .

والحقيقة أن النقوش النبطية لم تقتصر على منطقة مستوطنة الشقافية بل انتشرت على جوانب الوديان التي نشد من ساحل البحر الأحمر نحو النيل عبر الصحراء الشرقية ويبلغ عدد هذه النقوش ٨١ نقشا وهي تنتشر في أماكن متباعدة في الصحراء الشرقية وإن كانت تتركز على جوانب الوديان التي تبدأ من الموانئ المصرية التي ازدهرت في العصرين البطلمي والروماني مثل مينا ، ميوس هرموس *Myos Hormos* وموقعه الحالي مرسى أبو شعير القبلي الواقع شمال مدينة الغردقة بعشرين كيلو مترا والذي عرف في العصر الروماني باسم *Musell* ويقع عند بداية الوديان التي تزوي إلى مدينة قنا على النيل ومينا . فيلبرتراس *Philoteris* وموقعه الحالي «مرسى جوايس» الواقع جنوب مينا . سفاجة الحالي باشني وعشرين كيلومترا ويقع عند بداية الوديان التي تزوي إلى قنا أيضا ومينا ، لويكوس ليسن *Leukos Limen* ويقع عند بداية الوديان التي تزوي إلى قنا أيضا ومينا ، القصر الحالي بثنانية كيلو مترات وقد ومكانه الحالي مينا ، القصر القديم الواقع شمال مينا ، القصر الحالي بثنانية كيلو مترات وقد

ثانياً : في روايات الكتاب الكلاسيكيين

ركز هؤلاء الكتاب في رواياتهم على تجارة أهم سلعة تنتجها الجزيرة العربية وهي سلعة البخور والتي محمود أشجارها في المنطقة المسماة حالياً « ظفار » الواقعة إلى الغرب من دولة عمان الحالية وهذا البخور هو نوع من من اللبان يعرف في اللغة العربية باسم « الكندر » ويسمى في اللغة العامية « اللبان الذكر » وهذا اللبان عبارة عن عصاره شجرة يسمى إنتاجها Boswellia Sacra (المخرطة رقم ١) وتتشبه في طبيعتها شجرة الصنوبر إذ يشق جذعها وفروعها لتسهيل العصاره التي تجميع في سلال وتتصلب في شكل « حبات » نعباً في أكياس ربما زالت ظفار حتى اليوم تشتهر بأجود أنواع هذا اللبان .

وقد روى الكتاب الكلاسيكيون ما يفيد أن العرب القدماء كانوا يسيطرون أيضاً على مناطق على ساحل أفريقيا الشرقي ومن بينها منطقة تنج البخور وهذه المنطقة هي كما سنرى تقع في شمال الصومال التي ما زالت حتى اليوم تنتج نوعين من البخور أو الكندر أسماؤهما العلية هي Boswellia Freeriana B. Carton التي تجود في شلال شرق الصومال ابداً ، من المدينة المسماة حالياً « بنبر فاس » حتى رأس جردفوي (المخرطة رقم ١١) 1989 (Hepper, p.69) . أيضاً عبد المنعم عبد الحلیم ١٩٨٢ ص ١٤٥ ، ١٩٣٣ ص ٥٦٨ .

براديا عجمارزنا عن الإشارات الفارقة عن تجارة الكندر في مؤلفات الكتاب الكلاسيكيين مثل أربندوروس وأجاثا خاركيديس ، والتي إشارات كل من استرابون وبليني القليلة إلى تجارة العرب القديمة ، في سلعة الكندر خارج الجزيرة العربية . فإن أوضح وأشمول وصف لهذه التجارة ورد في الكتاب المعروف باسم والطراف حول البحر الأخرى ، الذي أشرنا إليه سابقاً ، فضلاً عن أن أغلب ما يورد في مؤلفات الكتاب الكلاسيكيين عن هذه التجارة قد تناوله كتاب الطراف هذا بوضوح ودقة أكبر . فهنا الكتاب يشمل وصفاً تفصيلياً لسواحل البحر الأحمر والمخيط الهندي وما بها من موانئ وصناعات هذه الموانئ و وارداتها وأسماء شعوبها وأعيانها أسماء حكائنها . وأول إشارة في هذا الكتاب إلى نشاط العرب القدماء ، التجاري خارج الجزيرة العربية هو ما جاء فيه بأن أهل مدينة موزا Mouza الملحها الحالية على الساحل الجنوبي الغربي ليس على وجه التقريب (كانوا يحكمون أحد القرائن على ساحل أفريقيا الشرقي التي أسماها « وهابنا » و Rhapta ويفسر مؤلف الكتاب هذا الاسم بأنه الاسم الذي يطلق على السفن المحيطة (أي السفن التي تفتت ألواحها بالخيط بدلا من المسامير المعدنية) التي ترسو

في المملكة العربية السعودية سنة ١٩٧٢ تقياس رسم نصف مليون) فهنا الاسم الحالي يحمل في طياته الاسم القديم للينان ، (الوكي كومي) وقد ذكر مؤلف كتاب « الطراف حول البحر الأخرى » المسمى باليونانية Perialus Maris Erythraei وهو مؤلف مجهول الاسم عاش خلال الفترة ما بين عامي ٩٥ - ١٣٠ ميلادية (Huntingford 1980, p. 11) ذكر مؤلف هذا الكتاب الذي استحدث عنه بالتفصيل فيما بعد أن هذا اللبان كان يبيع الملك مالبخاس Mfalikhias ملك الأثبات (Huntingford 1980, chap. 19, p. 31) وهذا الاسم قريب من الاسم النبطي « بول ليا » (أي سالك) الذي حمله ثلاثة من ملوك الأثبات وأرجح أنه مالك بزالت (١٠١ - ٩٠ م) لاقتناي عصره مع عصر كتاب الطراف تقريبا . وقد ذكر مؤلف كتاب الطراف أيضاً أنه كان يوجد طريق أبري) يمتد من هذا اللبان إلى البراء «عاصمة دولة الأثبات الواقعة على بعد ١٤٠ كيلو مترا شمال مدينة العقبة) وأن في هذا اللبان ، تصب السلع التي تأتي بها السفن من سائر موانئ الجزيرة العربية وأنه كان يوجد موظف لتحميل الضرائب على هذه السلع الواردة كما كان يوجد به فرقة عسكرية (Ibid) ولاشك أن الموظف المذكور والفرقة العسكرية كانت رومانية نظرا لتزايد النفوذ الروماني في دولة الأثبات في عصر ذلك الملك الذي انتهى باحتلال الرومان للبلاد . عاصمة الأثبات سنة ١٠٦ م ونقل الملك مالك الثالث ولاطه إلى مدينة « بصرى » في جنوب شرق سوريا حيث يوجد مقر قيادة الجيش الروماني في شرق الشام .

هذا عن نشاط الأثبات التجاري في مصر ، أما عن نشاطهم في العراق فقد استقر الأثبات في مستوطنة في المنطقة المسماة اليوم « الحضر » والسماة في القوش الشيطنة مع طرا ، أو مع طرا / دي / ش / م / ن » (Sallar 1973, p. 87) أي « حاضرة (أو عاصمة) الشمس » والتي تقع على بعد حوالي مائة كيلو متر إلى الجنوب من الموصل وقد أذهرت هذه المستوطنة ما بين القرنين الأولين والنصف الثالث الميلاديين وكان يحكمها في البداية حاكم يلقب « بالسيد » « مروي » « بالبطية » (Sallar 1973, p. 87) ثم في حوالي النصف القرن الثاني الميلادي تحولت إلى مملكة أي يحمل حاكمها لقب « ملك » « وأحيانا « ملك العرب مثل الملك «س / ط / ر / ن» الذي حفر على شمال له النقش التالي : « س / ل / م / ا / دي / س / ن / ط / ر / ق / م / ل / ا / دي / ع / ر / ب / ب / ر / ن / م / ر / و / م / ر / ي / ا » وتوجهته « الشمال الخاص »

«س / ط / ر / ن» الذي حفر على شمال له النقش التالي : « س / ل / م / ا / دي / س / ن / ط / ر / ق / م / ل / ا / دي / ع / ر / ب / ب / ر / ن / م / ر / و / م / ر / ي / ا » وتوجهته « الشمال الخاص »

(Aggoulo 1991, no. 21, p. 223)

وينتج كميات كبيرة (26, p. 11, chup. 1980, Huntingford) ومن الواضح أن العرب (لقدما، وضعوا تحت سيطرتهم مناطق إنتاج الكندر (البخور) على ساحل الصومال حتى يتنافسهم الشعوب الأخرى في تجارة البخور الثمينة. وكان جزر كثير من كندر الصومال أو الشاطئ، البعيدة بجهد إلى ميناء «موزا» حيث يعاد تصديره إلى البلاد الواقعة في شمال البحر الأحمر وخاصة مصر (خلال المصريين البطلي وأروماني) وما زالت هذه الظاهرة التجارية أي ظاهرة تسويق إنتاج الكندر من الكندر عن طريق موانئ الجزيرة العربية بأقية إلى عهد قريب فقد كان أغلب محصول الصومال من الكندر يرسل إلى ميناء عدن لإعادة تصديره إلى كافة أسواق العالم (عبد النعم عبد العظيم، ١٩٦٠، ص ١١٢٥).

وفي مقابل تصدير كندر (بخور) الشاطئ، البعيد التي أطلقه الكتاب الكلاسيكيون على كندر الصومال إشارة إلى بعد مناطق إنتاجه عن اليمن فقد أطلق هؤلاء الكتاب الأسماء الجغرافية لتناطق إنتاج كندر الجزيرة العربية عليه زمن ذلك إطلاقهم اسم خليج في منطقة ظفار كما ورد في كتاباتهم وهو Suchalices Sinus على كندر ظفار فأسموه «البحر السخاليسي» وهذا الاسم هو اسم خليج القمر الواقع في جنوب منطقة ظفار وهو اسم عربي الأصل يعود من الكلمة العربية الجنوبية «س ل ل ن» (Philips 1966, p. 196) الذي كان يطلق في نصوص أرسنيد (النصوص المصيرية) على منطقة ظفار حيث توجد أشجار البخور (انظر الخريطة رقم ١٦).

والى جانب هذا الاسم العام أطلق الكتاب الكلاسيكيون اسما أكثر تحديدا على منطقة ثم أشجار الكندر في ظفار هو "Libanotophorus", Chap. 29, (Huntingford 1980, p. 36) وواضح أن هذا الاسم يحوى الكلمة العربية «ليان» والخليفة أن كلمة «ليان» كلمة عربية جنوبية أيضا وردت في نصوص أرسنيد بالخليفة «ل ب ن ي» محفوظة على محارق البخور البينسية القديمة ومنها محرق بخود يرجع إلى القرن الرابع أو الثالث قبل الميلاد ويوجد حاليا في متحف صنعا، (272, Fig. 1, Pirenne 1977, p. 1) وأيضا عبد النعم عبد العظيم ١٩٨٢، شكل ٤، ١٩٩٣، ص ٥٨٧).

وقد وصف الكتاب الكلاسيكيون أيضا المراتى، التي كان الكندر يصدر منها في جنوب ظفار وحضرموت ومن هذا الوصف يتضح أنه كانت توجد ثلاثة موانئ، وتسمية لتصديره هي من الشرق إلى المغرب (انظر الخريطة رقم ١٧) منها، التي يسمونها Moscha ومكانه الآن

في هذا الميناء. ويصف مؤلف الكتاب موقع ميناء رهايت بأنه آخر سوق في المنطقة التي يسميها أزانيا Azania وهو الاسم الذي أطلقه هذا المؤلف على ساحل أفريقيا الشرقي ويستعمل في وصف حكم أهل مدينة «موزا» رهايت بقوله أن ذلك نياية عن أمير مضاريس Mapharitis وأن أهل موزا كانوا يعيشون إلى هذا الميناء. رباية وكلاء عرب يعرفون المكان ويتزوجون من نساته ويغضون لغة سكانه 30, p. 16, chup. 1980, Huntingford) وأيضا عبد النعم عبد العظيم ١٩٨٢، ص ١٥٣، ١٩٩٣، ص ١٥٧٦.

وكلمة مقاريسس المشار إليها في هذه الفقرة هو اسم دولة أو إمارة قديمة قامت في المنطقة المسماة حاليا «المعافر» في جنوب غرب اليمن وهذا الاسم قديم ورد في نقش سبأ م٠ ع ف ر ن» (التون في آخر هذه الكلمة هي أداة التعريف في اللغة العربية الجنوبية) وذلك في النقش المعروف بنقش النصر الذي دونه الملك السبئي، «كرب ايل ونار» (حوالى عام ٦٠٠ ق.م) جاء فيه أن هذا الملك هزم وم ر ف ر ن» وأمرق منها (RES 39453) ولكن يبدو أن دولة «م ر ف ر ن» هذه استمرت فوثها بعد هذه الهزيمة وأنها استمرت حتى القرن الأول والثاني الميلاديين وهو عصر كتاب «الطوائف».

وقد نشر بعض الباحثين كلمة «أزانيا» Azania الواردة في كتاب الطراف بأنها مشتقة من الكلمة انبرية «ع م» الذي يطلقه العرب على الشعوب الأجنبية ولكن هذا التفسير ينقصه الدليل لأن هذه الكلمة العربية لم ترد بهذا المعنى في اللغة العربية الجنوبية أي لغة سكان جنوب الجزيرة العربية القديمة، ولذلك اقترح باحثون آخرون تفسيراً آخر للكلمة بأنها من الكلمة اليونانية التي تعنى «جف» أي «حفاف» نظرا للطبيعة الجافة لمنطقة شرق أفريقيا وخاصة ساحل الصومال الشرقي، شبه الجاف (62, p. 1980, Huntingford).

واعتقادا على ما ورد في كتاب الطراف من تفسير لكلمة «رهايت» من أنها تعنى السفن لخطية أي التي تشت أتواجها بالخيوط فقد أرجع بعض الباحثين أصل الكلمة إلى كلمة «ربط» العربية إشارة إلى ربط أتواج هذه السفن بالخيوط.

وقد وردت في كتاب الطراف كلمة تدل على سيطرة العرب القديمة، أيضا على مناطق إنتاج الكندر (البخور) في الصومال ومعنى كلمة Pamiikos ومعناها (بخور) الشاطئ، البعيد (75, p. 1912, Schoff) وهذا التعبير يبدو أنه ترجمة لكلمة عربية قديمة لم تصل إلينا ويصف كتاب الطراف بخور الشاطئ، البعيد أي شاطئ، الصومال بأنه «من أجود الأنواع

وقد حال شرب الجزيرة العربية وهي العلاء عاصمة دولة لحيان ومدائن صالح العاصمة الثانية
 للأبيات ومن هاتين المدينتين يخرج طريق قريش نحو القرب تنتهي عند مينا . لوكي كومي ،
 على ساحل الهجاز وبعد مدينتين صالح كان الطريق يمر بالبثراء ، عاصمة دولة الأبيات ومنها إلى
 الشام حيث يتفرع إلى ثلاثة فروع كما ذكرنا سابقا
 من كل هذا يتبين أن التجارة الخارجية وخاصة تجارة سلعة البخور قد لعبت دورا كبيرا في
 تاريخ العرب القدماء ، وكانت سببا في تدفق الثروة على الدول العربية القديمة حتى أن الكتاب
 الكلاسيكيين وصفوا ثروة السبئيين بأنهم كانوا من فرط ثروتهم وغناهم ، يأكلون في صحاري
 من الذهب ، كما جاء في روايته ديودور الصقلي .

JSCAG, vol. 77, p. 1
 Bulletin of the School of Oriental and African Studies, London
 - 1974, vol. 34, p. 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

«خبور» - ووري ، وهو موقع كان يسمى في نقوش السنة ٥٠٠ م ر م ، ثم مينا ، Syagros
 ومكانه الحالي رأس قرتك وأخيرا مينا ، (Cama) أو (Kama) وهو اسم محوور عن اسمه العربي
 القديم «ق ن أ» ومكانه الحالي الموقع السسمى «نثر على» وتطل عليه صخرة عليها أطلال
 حصن قديم يسمى حاليا «حصن الغراب» (كما ذكرنا سابقا) ويؤثر مؤلف كتاب
 «الطراف» أن هذا الميناء ، به سوق على شاطئ البحر ، يدخل في نطاق مملكة «Eleazros»
 (Huntingford 1980, Chap. 27 p. 35) وهذا الاسم قريب من اسم الملك الحشمي «ابن -
 عد يالظ» الذي ذكرناه في حديثنا عن النقوش المصرية ويغلب أنه نفس الملك نظرا لأنه عاش
 في القرن الثاني قبلادي وهو عصر كتاب الطراف .

ويستخلص من روايات الكتاب الكلاسيكيين وما ورد في كتاب الطراف بوجه خاص أن
 محصول الكندر كان ينقل بالقواريل من مناطق نجر أشجاره في الداخل (في ظفرا) إلى ساحل
 البحر وتسم تجميده في مينائي «موسكا Moscha» (خوردوي) وسباجروس Syagros (رأس
 قرتك) ، (انظر خريطة رقم ٢٠٣) ومن هذين الميناءين كان الكندر ينقل إما بالقواريل على ظهر
 الجسار إلى ساوثا Saubatha (شيرة) عاصمة دولة حضرموت القديمة) حيث يفيم الملك
 إليازوس Eleazros (عد - يالظ كما ذكرنا سابقا) أو بالبحر في قوارب أو فوق أطراف
 خشبية تحملها قارب منفوخة (27, Chap. 1980, Huntingford) ومنها إلى ساوثا (شيرة)
 حيث تجر كل كميات الكندر التي تنتجها مملكة إليازوس أي بلاد الكندر (Ibid) وكان هنا
 النقل يتم خلال فصل الشتاء ، ومن الواضح أن سبب هذا التوقيت هو الاستفادة من الرياح
 الموسمية الشمالية الشرقية التي تدفع القوارب والأطراف التي تحمل شحنات الكندر من
 الشرق إلى الغرب وما زال هذا التوقيت متبعاً حتى العصر الحاضر (141, p. 1958, Van Beek)
 وبعد وصول شحنات الكندر إلى شيرة كان ينقل عبر الطريق التجاري العظيم كما ذكرنا أو
 كما سببه بعض الباحثين «طريق الذهب والبخور» إشارة إلى أمن السلع التي كانت تنقل
 خلاله وكان هذا الطريق بعد مروره بمواصم دول اليمن القديمة وهي تقع عاصمة دولة قتيان
 ومأرب عاصمة دولة سبأ ومعين (أو قرنا) عاصمة دولة معين - يتجه إلى نجران ، التي
 يخرج منها طريق قريش يتجه نحو الخليج العربي حيث توجد مستوطنة تجارية أطلق عليها
 الكتاب الكلاسيكيون الاسم «جرتها Gerta» (وموقعها مينا - المقبر الحالي في منطقة
 الإحسا) وبعد نجران كان الطريق التجاري العظيم يمر بمواصم الدول التي قامت في غرب

المراجع والمصادر الأجنبية :

- Aggoula 1991
- Aggoula, Basile. *Inventaire des Inscriptions Hauriennes*, Paris.
- Beeston 1939
- Beeston, A. F. L., "On the inscriptions discovered by Philby" in *Philby*, J. B., *Sheba's Daughters*, London.
- Branden 1953
- Van den Branden, A., *La Jarre Funéraire de Gochet*, Le Museon, LXVI.
- BSOAS
- Bulletin of the School of Oriental and African Studies, London.
- Garbini 1974
- Garbini, G.; *Iscrizioni Sudarabiche*, vol. I *Iscrizioni Minee*, Napoli
- Hepper 1969
- Hepper, F. Nigel, "Arabian and African Frankincense Trees", *JEA* vol. 55.
- JEA
- Journal of Egyptian Archaeology, London.
- Kensdale 1952
- Kensdale, W.E.N., "Three Thamudic Inscriptions From the Nile Delta", *Le Museon* LXV.
- Litman 1953
- Litman, Enno, "Nabataean Inscriptions from Egypt", *BSOAS*, vol. XV.
- Litman 1954
- Litman, Enno, "Nabataean Inscriptions from Egypt", *BSOAS*, vol. XVI.
- M
- Minzean
- Phillips 1966
- Phillips, W., *Unknown Oman*.

المصادر والمراجع

- اتبعنا في كتابة هذه المراجع في متن البحث النظام الحديث السائد في الفترات الأوربية والأمريكية والمعروفة باسم Harvard References System لتبنيها على النظام التقليدي السائد في الفترات العربية وهو كتابة اختصارات المراجع في هوامش أسفل الصفحات أو في نهاية البحث مما يرضى القارىء. إذ يتميز نظام هارفارد على هذا النظام التقليدي بمرورته وعدم إهدار وقت وجهد القارىء في قلب الصفحات من أن الأمر للتعرف على المراجع.
- المرجع العربية :
- جواد على ١٩٧٧ .
- جواد على. *الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام*, الجزء الثاني.
- عبد النعم عبد الحليم ١٩٦٠
- عبد النعم عبد الحليم سيد ، *الجنوبية الصومالية أو صوماليا و القاهرة* (مجموعة الألف كتاب الأولى).
- عبد النعم عبد الحليم ١٩٨١
- عبد النعم عبد الحليم سيد ، *وصلات الآباط بمصر من خلال النقوش النبطية على صخور الحجاز وصحرا ، مصر الشرقية و بحث نشر في مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية بجامعة الملك عبد العزيز بجدة*، المجلد الأول.
- عبد النعم عبد الحليم ١٩٨٢
- عبد النعم عبد الحليم سيد ، *والبحر عصب تجارة البحر الأحمر في العصور القديمة بحث نشر في مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية بجامعة الملك عبد العزيز بجدة*، المجلد الثاني.
- عبد النعم عبد الحليم ١٩٩٣
- عبد النعم عبد الحليم سيد ، *والأسماء الجغرافية الآسيوية ذات القيمة التاريخية في النقوش العربية القديمة بحث منشور في كتاب المثلث والبحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة ، الإسكندرية*.

لوحة رقم (١) النقوش المعينية

نقش «شم يلح» (RES ٣٧٧١)

𐎧𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿

القراءة : وت ك ل ت / م ص و / و غ ز ت / و أ أ ش و ر /
الترجمة : تجارة (مع) مصر / وشرة / وأشود

𐎧𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿

القراءة : د س ل م / ت ب أ م ر
الترجمة : وسلام / بامر

نقش مجموعة التجارة المعينية (RES 3023)

𐎧𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿

القراءة : و ر ت ك ل / م ح س م ن / و أ أ ش و ر /
الترجمة : وتجارة مازسوها (مع) مصر وأشود

𐎧𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿

القراءة : و ع ب ر / ن ح و ر ن / ... ب م ر و / ك و ر ن /
الترجمة : وعبر التهر من عرب كانت

𐎧𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿𐎠𐎡𐎠𐎢𐎡𐎱𐎠𐎿

القراءة : ب ي ن / م ذ ي / و م ص و /
الترجمة : بين وعصر

- Pirenne, 1977

Pirenne, Jaqueline, Corpus des Inscriptions et Antiquités Sud-Arabes
Tome I.

- PSAS

Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, London.

- RES

Repertoire d' Epigraphie Semitique Vols 5-8. Paris 1929-1968

- Rossini 1931

Rossini, C.; Chrestomathia Arabica Mendionialis Epigraphica, Roma
- Safar 1973

Safar, Fouad; The Lords and King of Hatra. Sumer, 29,
- Sayed 1984

Sayed, Abdel Monem A. H., "Reconsideration of the Mincuan In-
scription of Zayd' il binzayd", PSAS, vol 14, London,
- Sayed 1993

Sayed, Abdel Monem A. H, The Red Sea and its Hinterl and in Antiqu-
ity, Alexandria

- Scholl 1912

Schoff, Wilfred H., The Periplus of the Erythraean Sea, New York,
- Tam 1929

Tam, W.W., "Ptology II and Arabia, JEA vol. 15.
- Van Beek 1958

Van Beek, Gus W., "Ancient Frankincense Producing Areas" in
"Bowen, R., Archaeological Discoveries in South Arabia, Baltimore
- Winkler 1938

Winkler, Hans A., Rock- Drawings of Southern Upper Egypt. 2 vols.
London.

نقش وادي الحمامات (RES 3571)

𐤆𐤓𐤓𐤕𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 المعنى

نقش جزيرة ديلوس (RES 3570)
 𐤏𐤍𐤏𐤍

𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 حى ايل

𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 حى ايل

𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 حى ايل

𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 حى ايل

نقش زيدابيل (RES 3427)

𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 المعنى

نقش زيدابيل (RES 3427)
 𐤏𐤍𐤏𐤍

𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 حى ايل

𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 حى ايل

𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 حى ايل

𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍 𐤏𐤍𐤏𐤍
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / ذى ك ر ا ل / القراءة :
 𐤏𐤍𐤏𐤍 / من قبيلة حى ايل / الترجمة :
 حى ايل

(٣٠) القراءة : ب ر و ي د ح ب ول . ا . و . ل . ك . ت . ب . أ . و . ج . و . ا
الترجمة : بن برجيولا
ايجار
وكتبا

(٣١) القراءة : ع ل ح ي ي م . ا . ف . م . ي . و . ا . ف . ل . ك . ن . ا
الترجمة : حياة السيد
فصير الكاهن

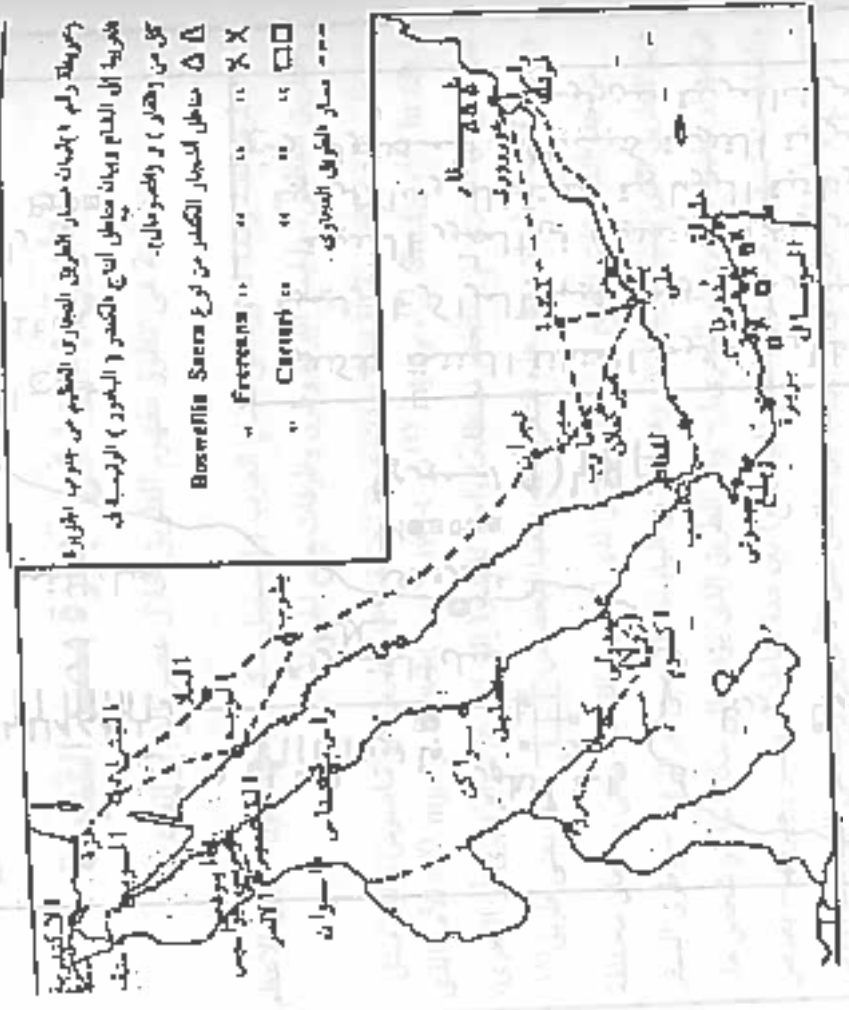
(٤) القراءة : و ر ح ي ي . ن . ف . س . ه . و . و . د . ي . ي . ه . و . ه . . ش . م . ه .
الترجمة : ولية نفسه (بنة ولده الله الذي اسمه (أي المسمى) بها)

(٥١) القراءة : د ك ي و ا و . ق و ي . و . ه . و . ب . أ . و . ي . ت . و .
الترجمة : سينكر أنعامه
وفى أوتو المسم سكان

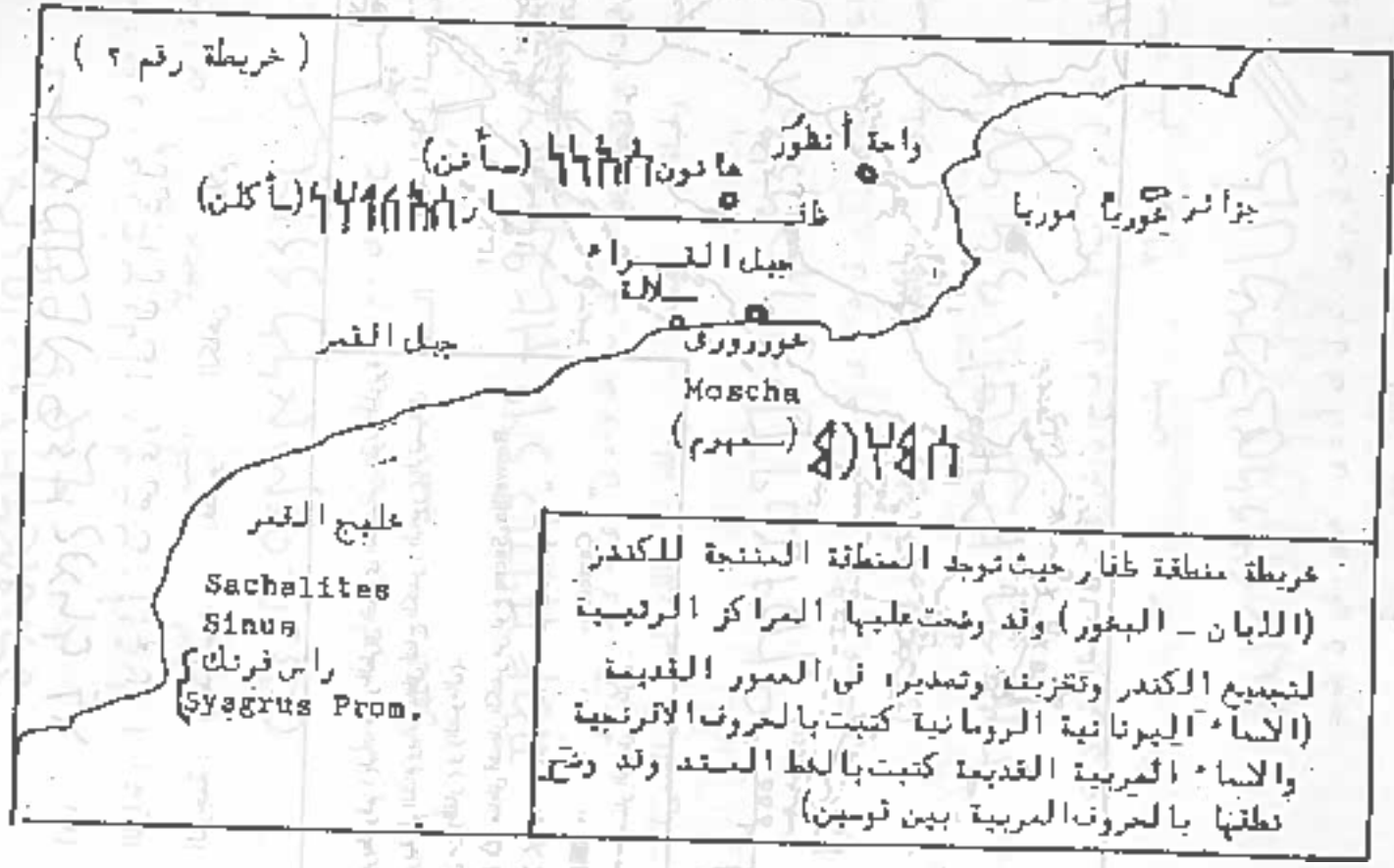
(٦١) القراءة : ش ل م ب ا ل . ل . و . ح . ن . ش . ي . د . ي . / ش . ن . ت .
الترجمة : سلم فى ٢١ شمس

(٧١) القراءة : ٤ . ل . ت . ل . م . ي . م . ل . ك . ا . د . ي . ه . ي . ش . ن . ت .
الترجمة : (الصنة) ٤ بطليموس افلاك وهى سنة

(٨١) القراءة : ا . ل . م . ر . ا . ف . ي . و . ا . ف . ل . ك . ن . ا
الترجمة : واحد للسيد
فصير الكاهن
سلام



مسار الطريق النصارى
المسار النصارى
القدس
البيت لحم
غزة
حيفا



خريطة منطقة طفار حيث توجد المنطقة المنتجة للكندر (اللبان - البخور) وقد وضعت عليها المراكز الرئيسية لتجميع الكندر وتجزئته وتصديره في العمور القديمة (الاسماء اليونانية الرومانية كتبت بالحروف الاثرنجية والاسماء العربية القديمة كتبت بالخط العتق وقد وضعت بالحروف العربية بين قوسين)

الطريق ودوره في تجارة مصر القديمة

ودراسة في تطور مفهوم الطريق خلال عصر الدولة القديمة

الطريق لغة وفقاً لارد في لسان العرب : المسبل تذكر وتؤنث، تقول الطريق الأعظم والطريق العظيم، والجمع أطرفه وطرق وطركلات جمع الجمع (١١).

وفي اللغة المصرية القديمة ووردت عدة تعريفات للطريق في قاموس بولين مثل : ht (١٦) و $Sm.t$ (١٧) و mn (١٤) و iwj (١٥) و $w3.t$ (١٦) و $mj.t$ (١٧) الأمر الذي يدل على أن المصري لم يستخدم مصطلحاً واحداً للإشارة إلى الطريق سواء البري أو البحري، ولكن اللات للسطر أن معظم هذه التعريفات يتبعها المخصص --- الذي يعني طريق البر (١٨).

من هذه التعريفات يوضح أن مفهوم الطريق لدى المصريين القديم، يعني به معانٍ مختلفة فهو الطريق الذي يسير عليه المرء - وهو الطريق اليابسة (الأرضي أو البري) - وطرق السفر بحركب أو سفينة النهرى أو البحرى - وهو الطريق الذي يؤدى إلى مكان ما أو شخص ما، والقاية منه تسهيل حركة نقل السلع (البضائع) بين عدة مناطق - مصر وجيرانها - بغرض الاتساع بها والحصول على ما يوجد من فائض لدى الآخرين. وهذه هي البنيات الأولى لممارسة حرفة التجارة أو القايضة، التي مارسها المصري القديم منذ أقدم عصوره، والتي سرعان ما تطورت نتيجة لتطور المجتمع المصري والمجتمعات الأخرى المتصلة بمصر في هذا المجال (١٩).

* مدرس التاريخ القديم - كلية الآداب - بقايا - جامعة جنوب الوادى.

أولاً : الطرق البرية (الأرضية أو اليابسة)

بالرغم من قدمها وقلة أهميتها عن الطرق المائية (١٣٦). فقد استخدمتها القوافل التجارية والبعثات المصرية للوصول إلى مناطق المناجم والمخارج . وتلوسول (إلى البلاد الأجنبية منذ عصر ما قبل الأسرات، وظلت تستخدمها طوياً لتعصور الناريخية . وقد تعددت هذه الطرق فمنها ما كان يستمر بمحاذاة وادي النيل شمالاً وجنوباً . ومنها ما كان يخترق الصحراء الشرقية والقرية . وكانت تربط بين مصر ودون غربي آسيا (فلسطين وسوريا) مروراً بسينا، عدة طرق أهمها وأقدمها الطريق الحريمي الكبير أو طريق حورس الذي استخدم منذ عصر ما قبل الأسرات، وورد في معالم وأخرى ، وقصة «سنوهي» (١٤١).

وببدأ هذا الطريق من دلتا النيل عند هليوبوليس ثم يتجه شمالاً حتى سينا ، ومن القنطرة (ناور) إلى العريش ثم رفع حتى يصل إلى غزة في جنوب فلسطين (١٣٥) . والطريق الثاني يتفرع من الأول عند بير الزمالة ثم ينحني شرقاً باتجاه العريش لينتقل بالطريق الرئيسي (١٣٦) وهناك طرق تخترق وسط سيناء أهمها طريق «شوز» وطريق «بير مهادت» - نخل العقبة (خريطة ١) تربط بين مصر ووسط فلسطين وشمال غرب الجزيرة العربية وبين الصحراء الشرقية ووادي النيل من ناحية أخرى (١٣٧).

و للوصول إلى الحدود الشمالية الشرقية - إلى مناجم سينا، ووادي المغارة وسرايط الحام - استخدم المصريون أربعة طرق : أولها وبعد أهمها وأكثرها استعمالاً الطريق الشمالي المار بوادي طييلات، وثانيها الطريق الجنوبي الممتد بالصحراء من منف إلى شبه جزيرة سينا (١٣٨) . وثالثها الطريق المائي لنهر النيل عبر قناة تخترق وادي الطييلات تربط الفرع البيبولوزي للنيل بالبحر الأحمر (خريطة ١٢) ، ورابعها الطريق البحري الذي يبدأ من موانئ البحر الأحمر قرب العنقير وسينا، جاسوس (١٣٩) . هذا عن الطرق في مصر السفلى التي تربط مصر بفلسطين وسوريا وللوصول إلى الحدود الشمالية الشرقية.

أما عن الطرق التي تربط بين وادي النيل وساحل البحر الأحمر (خريطة ١٣) فأغلبها يمر بالصحراء الشرقية وأكثرها أهمية طريق فقط - القنصر الذي يمر بوادي أم الغواخير ووادي الحسامات وكانت نهاية الطريق تقع على الأقل في وقت ما في وادي جاسوس شمالي القنصر بعض الشيء، وذلك في مكان يسمى ساو ، ثم تبحر من هذا الوادي لتبدأ رحلة بحرية عبر مياه البحر الأحمر (١٤٠) . ويعد من الطرق الرئيسية لبعثات المناجم والمخارج إلى شبه جزيرة

ومن أهم الأسباب التي ساعدت على تطور المصري القديم ودفعته إلى الاتجار مع العالم الخارجي منذ أقدم عصوره ، حاجته إلى بعض السلع والحاصل والمعادن وبخه عنها، وسعيه وراء حدوده بالرحلات الطويلة الشاقة للحصول عليها (١٤٠) . وأياً ما كانت أسبابه - سواء اقتصادية أو سياسية أو دينية - فإن الهدف منها هو الحصول على بعض السلع لتراخ المصنع المختلفة، أو توثيق عرى الروابط والعلاقات الودية بين مصر وغيرها من الشعوب . أو السعي لتوفير بعض ما يلزم العبادات والطقوس الدينية (١٤١) . وهذا يعني أن المصريين كانوا قادرين على تنظيم حركة تجارية مع المناطق المحيطة بهم . وكان من اليسر عليهم الوصول إليها سواء عن طريق البر أو البحر منذ أقدم عصورهم (١٤٢) . وقد ساعدتهم على هذا موقع مصر الجغرافي المتميز بالنسبة للتواصلات المائية الذي مني لهم الاتصال بغيرهم من الدول المحيطة (١٤٣) . مما جعلها حجر الزاوية والأرض الركن من الثلاثية القارية التي يتألف منها العالم القديم (١٤٤) . فبني أفريقيا بالوضع، متوسطية بالواقع ، بيد أنها كذلك آسيوية بالواقع . كما تقترب من أوربا . فهي الأرض الوحيدة التي يوضع فيها البحران المتوسط والأحمر كما أنها البلد الوحيد الذي يمتد فيه النيل بالمتوسط؛ ومن ثم أصبحت متوسطة الدنيا قبله العالم وصورة العصور، وملتقى الشرق والغرب ومجمع الجنوب والشمال (١٤٥) . ولم تبرز تلك القسيمة إلا بعد أن توصلت تلك الجهات جميعاً أو امتدت بينها أسباب التجارة وصلات السياسة والثقافة (١٤٦) .

ولذلك اتجه المصري في علاقاته التجارية ناحية الشرق والشمال الشرقي والجنوب والجنوب الشرقي وكذلك الغرب - وهي علاقات برية وبحرية بالضرورة (١٤٧) - منذ عصر ما قبل الأسرات، وهو لا يزال في مهده حضارته ليضع لنا الأسس التي سار عليها في رحلاته وبعثاته ، عندما انتقل من هذا العصر إلى عصره التاريخي (١٤٨) .

أنواع الطرق :

تنقسم الطرق التي سارت فيها القوافل والبعثات المصرية القديمة إلى نوعين (١٤٩) :

* الطرق البرية (الأرضية) التي تمر في الوادي وتخترق الصحراء .

* الطرق المائية وتشمل الأنهار والبحار (١٥٠) .

وفي هذا الصدد يحصل داسوى ه أن طرق التجارة البرية ولثائية (خريطة ١) التي استخدمت بين مصر وبلطان الشرق الأدنى والجنوب آنذاك كانت نفس الطرق التي استخدمت في العصور التالية (١٥١) .

سواء ، والقوافل والبعثات التجارية إلى بلاد بونت منذ عصر ما قبل الأسرات وطوال العصور التاريخية^(١٣٦) . وثاني هذه الطرق ويعرف بطريق الكاب - بوليس وهو لا يقل أهمية عن الطريق الأول منذ العصر العتيق حيث يبدأ من الكاب على الضفة الشرقية لنيل ونتهي بإنيا بوليس أو رأس بناس على ساحل البحر الأحمر^(١٣٧) . أما الطريق الثالث ويعرف بطريق ققط - برنس فلم يشتهر إلا في العصر انيوناني والروماني^(١٣٨) . والطريق الرابع هو طريق قنا - سناجه مرسى جواسيس ويعد أكبرها ويهبط بين النيل والبحر الأحمر^(١٣٩) .

وبخصوص الطرق التي استخدمها المصريون للذهب إلى ليبيا وما وراءها فأغلبها تنشق الصحراء الغربية بادية من وادي النيل ، وأهمها بالنسبة للاتصال بليبيا (خريطة ١) طريق كلاها يبدأ من منف ويخترق الصحراء ، ماراً بالأودية والواحات والمنخفضات حتى يصل البحر المتوسط وليفقا عند مرسى مطروح ثم يتجهما بحاذة نهر إلى ليبيا^(١٤٠) .

أما الطرق التي تربط بين مصر وبلاد النوبة والسودان فأغلبها - أيضاً - تنشق الصحراء الغربية (خريطة ٤) ، فمنها الطرق التي تسير بمحاذاة النيل مثل الطريق البري بين أسوان وواي حلفا^(١٤١) . ومنها الطرق التي تخترق الصحراء ، رغم مخاطرها وأشهرها طريقان الأول طريق درب الأربعين (خريطة ٥) الذي يعتبر من أهم طرق الصحراء الغربية وأطولها حيث يبدأ من أسبوط ثم يخترق الصحراء ماراً بالواحات^(١٤٢) حتى يصل الناشر بطول ١٧٠٠ كم^(١٤٣) . وهو الذي تم استخدامه بواسطة الرحالة وقواد القوافل التجارية في الأسرة السادسة التي كانت تنسج إلى النوبة^(١٤٤) . فقد كان الشريان الرئيسي للتجارة والقوافل بين مصر والسودان^(١٤٥) . أما الطريق الثاني ويعرف بطريق القنقين - واحة كركمر (خريطة ٤) فلا يقل أهمية عن طريق درب الأربعين ، وكان أحد الطرق التي استعملها «حزقوف» كما ورد في نصوص مقبرته^(١٤٦) .

وبعد ذكر هذه الطرق نمة أسئلة تطرح نفسها . هل كانت هذه الطرق محددة المعالم ؟ وهل كانت توجد فيها محطات أو مراكز تجارية - يتربح بها رجال القوافل والبعثات ؟ وما هي وسائل النقل التي استخدمها المصريون في قوافلهم وبعثاتهم ؟ وما شكل هذه القوافل ؟ وما هي الوسائل التي استخدمها المصريون لحماية قوافلهم وبعثاتهم ؟ وما هو الدور الذي قامت به الطرق في التجارة المصرية ؟

لولا ألا يخرب عن البال أن الطريق أمام تاجر العصور القديمة لم يكن مهيأً سهلاً ، بل كان محفولاً بالكثير من المخاطر والتعاقب ، أكثر بالطبع مما يلاحظه تاجر العصور الوسطى ؛ نظراً

لصعوبة الطرق الصحراوية ووعودتها وبنائية وسائل اتصالات إذ ذاك ، وصعوبة حمل كميات كبيرة من الماء في تلك الطرق الوعرة والشاقة^(١٤٧) . ومع ذلك فهناك من الشواهد ما يدل على أن هذه الطرق كانت محددة المعالم بوضع أكوام من الأحجار الكبيرة على جانبي الطريق لرويتها بوضوح^(١٤٨) .

وكان قوافل مصدر اللياق في هذا الطريق أو ذاك مدعاة لتفسير الحركة عليها ، وكان بمثابة بحث لها ، ويتجسد هذا المصدر في حفر الآبار التي قامت بالنور الأكبر والأضخم في نشأة المحطات التجارية البرية^(١٤٩) ؛ لانتشاد القوافل أن تحيط وحالها عند هذه الآبار طلباً للراحة وسقى دولتهم^(١٥٠) . وقد نتج عن هذا أن أصبحت بعض هذه المحطات مراكز تجارية هامة على الطرق المؤدية إلى وادي أم الفواخير ووادي المسامات بالصحراء الشرقية وصواحل البحر الأحمر وبلاد بونت مثل (ققط) ، وإلى بلاد النوبة مثل (الكاب وكوم أمبير وأسوان) . وقد حددت أماكنها - سواء كانت برية أو بحرية - ببساطة ونهاية الطرق التي تبدأ عادة من وادي النيل أو من شواطئ البحرين المتوسط والأحمر^(١٥١) .

كل هذه الشبكة من الطرق البرية استلزمت وجود وسيلة للنقل ، وتدل شواهد الأحوال أن المصريين قد استخدموا الحمار في تنقلاتهم ودحلاتهم منذ عصر ما قبل الأسرات وأكثر تحديداً اعتباراً من حضارة العمري والنعادي . والحمار حيوان لا يكل وبعض أنواعه تمتاز بالسرعة ، ويستطيع السير على كل طريق^(١٥٢) .

وقد اعتمد المصري القديم على الحمار كأهم دواب الحمل وخاصة في نقل حاجاته والسلع التي يتبادلها مع الآخرين . أو في تنقلاته (شكل ١) من مكان لآخر في رحلاته وبعثاته في الصحراء الشرقية والغربية وسينا . وكأهم وسائل اتصالات مع الخارج ابلاذ النوبة والسودان ومع دول غرب آسيا) منذ عصر الدولة القديمة . وشاهد ذلك نقوش مقابر كبار موظفي الأسرة السادسة مثل «حزقوف» الذي تحدث في رحلته الثالثة عن عودته ومع ثلاثمائة حمار محملة بحاصلات السودان^(١٥٣) . وكذلك ما ذكره «سانس» من ذهابه إلى بلاد النوبة لإحضار حشاش أيب وبعده مائة حمار^(١٥٤) . وفي نقوش سيناء^(١٥٥) ومقبرتي «سانس» و«مخو» من الدولة القديمة^(١٥٦) ، ونظر مقبرة «خنوم حوتب» في بني حسن ورد ذكره في رسوم الحمار ، ويحضر منظر المقبرة الأخيرة من أشهر المناظر التي تصور الحمار كأحسن وسائل النقل آنذاك^(١٥٧) . وما يدغم ذلك ذكر الحمار باعتباره دابة النقل في الصحراء ، في نص يرجع تاريخه إلى عصر الملك رمسيس الثالث^(١٥٨) .

وإثباتاً ما كانت تجهيز القوافل البرية بما كانت محتاجه من دواب - ومن أمثلة ذلك رحلة «حوضوف» التي شملت ثلاثمائة حمار، ولقى بعض بعثات سيناء حوالي خمسمائة حمار وستائة حمار - ومزمن حتى - بها من مخازن الملك وحصلتها البعثة معها في رحلتها ، إلى جانب اصطباح بعض الحيوانات في الصحراء ، ومن أمثلة ذلك بعثة «سمنخ» وعلى مياه الصحراء ، بعثة «أمنسحات» في وادي الحمامات (١٦٦) . هذا عن التوج الأول من الطرق التي يطلق عليها الطرق البرية التي تمر في الوادي أو تخترق الصحراء .

ثانياً الطرق المائية:

ونعني بها الطرق النهرية والبحرية فمصر بما تمتلكه من مساحة مائية كبيرة ممثلة في النهر والبحرين المتوسط والأحمر أهلها لأن تتحكم في طرق التجارة العالمية والمواصلات الرئيسية؛ وأن تكون نقطة عبور بين الشرق والغرب (١٦٧) . وبالرغم من قدم الاعتماد على الطرق البرية ، وسهولة استغلالها عن الطرق المائية (١٦٨) إلا أنه بمرور الوقت ومع تطور الملاحة النهرية والبحرية - خلال عصر الدولة القديمة - قل الاعتماد عليها لمخاطرها بسبب الاعتمادات المتكررة للبدو على القوافل التجارية، وانتموا الطرق المائية التي أصبحت أكثر أهمية عن ذي قبل ، واهتم بدرجة كبيرة في تفعيل علاقات مصر بجيرانها ، ونشاطها الاقتصادي والسياسي في هذه المنطقة (١٦٩) . ويخدم التجارة الداخلية والخارجية - وغيرها من الأنشطة الأخرى - في مصر مجموعة من المنافذ المائية أهمها : نهر النيل والبحر المتوسط والبحر الأحمر .

وأول المنافذ المائية نهر النيل بأفرعه المتفرقة في الدلتا ، فنجد كان الطريق الرئيسي للرحلات في مصر سواء كان ذلك في السفر والانتقال الداخلي حيث ساعد على اختلاط المصريين وتعاونهم منذ عصورهم السحيقة ، فسمى بعضهم إلى بعض بما أدى إلى تبادل المعسرلات ، والسلع وتبادل الآراء والأفكار ، أو الاتصال بلاد النوبة والسودان التي شغلت حيزاً كبيراً من اهتمام المصريين باعتبارها مصدراً للذهب والنحاس وبعض السلع الهامة التي تحتاجها مصر ، وعلى مائه أيضاً وصل المصريون إلى البحر المتوسط والأحمر ومن ثم إلى البلاد الخارجية (١٧٠) .

أما عن المنفذ الثاني وهو البحر المتوسط فيمتاز بسواحه انصافاً للملاحة طوال العام وهي كل العصور ؛ وذلك لهدوء مياهه وقلة العواصف والضباب وصفاء مياهه معظم أيام السنة وتختلف تيارات المد والجزر ، ولكثرة جزره التي كانت تستخدم كقنطرة عبور في شرقه ، والكترة

والتي جانب الحمار كوسيلة لنقل استخدم المصريون الشيران في البعثات ولكن لأغراض أخرى هي جبر الأحجار الثقيلة من مواضعها ، وخبر دليل على ذلك منظر تشييل سنة من الشيران بجرون حبراً فوق زخافة على صخور طره (شكل ١ ب) يرجع تاريخه إلى عصر الملك «أمنس الأول» (١٥٤) . أما الجبل فقد اشتهر بأنه سفينة الصحراء - مع أنه لم يعمل على الآثار ولم يرد له ذكر في أي نص أو صورة قبل العصر اليوناني الروماني (١٥١) . وهناك شواهد عديدة تدل على أنه كان معروفا لدى المصريين منها : العثور على بعض مسود ومجسمات من الطين المحروق تشبه الجبل يرجع تاريخها لعصر ما قبل الأسرات (تقادة) (١٥٦) ، وكذلك العثور على أجزاء من هيكل عظمي جمل يرجع تاريخه لبدء الأسرات (١٥٧) ، والعثور على قطعة تفل رأس جمل من الأسرة الأولى (١٥٨) . كما عثر على قطعة من دبر الإبل ترجع إلى الأسرة الثالثة (١٥٩) . ومع كل ذلك لم يستعمل المصريون الجمل في أسفارهم ورحلاتهم رغم أن جيرانهم من بدو الصحراء الشرقية قد استعملوه لنقل أثقالهم (١٦٠) . ولا تدرى لماذا ؛ وكذلك لم يكن للجبل أثر إلا في عهد الأسرة الثامنة عشرة (١٦١) .

وبالرغم من بدائية وسائل النقل السابقة والتي تناسب ومتطلبات هذا العصر ، استطاع المصري أن يتغلب على المخاطر التي تعترض طريقه أثناء سفره بالطرق البرية مخترعاً الصحاري ، وأن يتصل بالآخرين في مجال التجارة الخارجية . ومع استبعاد احتمال وجود أعمال تجارية قام بها أفراد أو تجار كبار أو مخيمات للتجار في المصادر التاريخية القديمة فإن التجارة كانت في الأصل من أعمال الملوك أو حكومية أو مشروعات ملكية أو معدية لقدرتها المادية على ذلك (١٦٢) . ومن ثم كانت البعثات والقوافل التجارية بوجه عام احتكار ملكياً يتم بناءً على أمر الملك بالترسوم التالي : «بعثة أو بعثة ملكية» (١٦٣) . ثم يعقده ترسوم آخر بتعيين رئيس البعثة وتكليفه بالبيعة التي من أجلها يجري إعداد البعثة ، والتي يختلف أفرادها ووظائفهم باختلاف طبيعتها سواء كانت بحرية أم برية (١٦٤) .

وكثيراً ما تعرضت القوافل والبعثات المصرية إلى تهديد جماعات ابدو لها والاعتماد عليها وتب ترافقهم وبضائعها ، مما دفع على ملوك مصر القديمة أن يصلوا على حماية بعثاتهم ورماع قوافلهم التجارية ومراقبة مناطق إنتاج المواد المستوردة بقوات عسكرية تكفل لها الأمان ، وغالباً ما كانت تقوم لفتح الطرق أمام القوافل لضمان سلامتها ، وشواهد ذلك بوضوح في الصحراء الشرقية (١٦٥) .

على الإبحار في حضم البحرين في هذه الفترة؛ وحل كامرا قادرين على تسخير تلك البعثات البحرية!

أدت السفن دوراً هاماً في حياة المصريين منذ أقدم عصورهم فقد كان النيل هو الشريان الوحيد الذي يصل المصريين بعضهم بعضاً، ولم يكن في استطاعتهم أن ينتقلوا من مكان إلى آخر إلا عن طريق النهر مستعملين مجموعة من سيقان البردي مربوطة بعضها إلى بعض على هيئة طواف^(١٧٩). ثم صنع منها قوارب كبيرة، ومع تطوره صنع المراكب الخشبية لكي تحصل السفر الطويل بين الشمال والجنوب، ولكن بواجه تيارات النيل وأمواجها. ثم لكي ينزل بها إلى البحر في وقت مبكر^(١٨٠). إلى أن صارت السبيل الوحيد للسفر والترحال، حتى اعتاد المصري أن يطلق على السفر بالبر نفس الألفاظ التي استعمالها في السفر على صفحة النيل مثل «خشي» للسفر بالشراع إلى الجنوب، و«خذ» للسفر بالمجاديف إلى الشمال. وهكذا دفع النيل المصريين إلى الاعتماد كلية على الانتقال على سفنهم وبذلك سقوا الشعوب القديمة إلى صناعة السفن^(١٨١).

بعض هذه القوارب الخشبية تتميز بوجود قمرتين كبيرتين على سطحها، كما أنها جميعاً بلغت حدًا من الضخامة احتاجت معه إلى عشرات من المهاديف لتحريكها، ولم يقتصر على ذلك بل استعملوا الشراع منذ عصورهم السحيقة وشاهد ذلك القارب ذو الشراع على أحد أواني التخار من عصر نقادة الأولى^(١٨٢).

ولقد أخذت الساذج الأولى من المراكب الخشبية وسفن النقل في أعالي البحر شكلها العام من القوارب ومراكب الشحن البليبة (شكل أ ج)، ولكنها لم تثبت أن نظيرتها والجهت في أسلوب بنائها إلى ما يتفق وأهداف استعمالها في الدولة القديمة وتدل أشكالها على مدى نشاط المصريين في العمل وعلى تقدم في صناعة السفن البحرية الكبيرة التي تصلح للإبحار في المتوسط والأحمر^(١٨٣). ويعتبر المبراه مراكب «خيل» نموذجاً جيداً لصناعة المراكب عند المصريين القدماء، نس فقط من ناحية الدفة في تجسيم أجزاءها. بل أيضاً من ناحية جسام خطوطها الاستيمائية وروعة المقدمة والخوذة، بل ويعتبرون السفن البحرية التي استخدمت في عصر الأسرة الخامسة خير نموذج لذلك، ولقد بقى شكل سفن البحر دون أي تغيير طوال عصر الدولة القديمة والوسطى^(١٨٤).

ورغم محاولة البعض التشكيك في قدرة السفن المصرية على الملاحة المنتظمة في البحر^(١٨٥)

الرؤوس البارزة على طول سواحلهم وكانت تستخدم كعلامات لإرشاد السفن في الملاحة الساحلية وقلعة خلعجانه ومراسيه على طول سواحلهم. كما توفرت في حوضه الأخشاب على امتداد النطاق الجبلي المحيط لسواحلهم والذي حدد المناطق ثأاهرة بشرط ضيق من سهول ساحلية تشرب على البحر فأصبح طريقها الرئيسي^(١٧٦).

وكانت هناك ثلاثة طرق (خريطة ١١) تشعبها السفن المصرية في رحلاتها في البحر المتوسط. الطريق الأول: يربط شواطئ الدلتا بغلسطين وسوريا ويجهه إلى مدينة حمبل على شاطئ لبنان، ومن جبيل كانت السفن تواصل سيرها إلى شاطئ الأناضول أو جزر بحر إيجه كجزيرة رودس^(١٧٧) أو «كارياثوس» أو «كريت» ويعتبر هذا الطريق إلى كريت أطول الطرق الثلاثة إذ يزيد طوله عن ألف وخمسةائة كم ويستغرق السفر فيه أكثر من اثني عشر يوماً^(١٧٨). الطريق الثاني: يربط مصر بكريت مباشرة وطوله حوالي ثلاثمائة وخمسين ميلاً بحرياً (أي ما يعادل ١٥٦٠ كم) ويستغرق خمسة أو ستة أيام^(١٧٩). الطريق الثالث: يربط كريت بهرتة بطول ثلاثمائة كم ثم فليماً إلى مصر بطول ثمانمائة كم^(١٨٠).

أما النفذ لولالث فهو البحر الأحمر فرغم هدوء مياهه فقد عرف منذ أقدم العصور بصعوبة الملاحة فيه لكثرة وجود التبعاب الرجائية على امتداد شواطئه، كما قلل من قيمة سواحله مناطقه المختلفة الفقيرة. وارتفاع درجات الحرارة به وضرة موانئه^(١٨١). ومع ذلك كان الطريق الملاحي الرئيسي للوصول إلى بلاد بونت كما كان الطريق الموصل إلى مناجم النحاس والفضة في سرليط الحادم ووادي مغارة شبه جزيرة سيناء^(١٨٢). وكانت تخدمه عدة طرق: طريق (خريطة ١٢) أهمها وأقدمها طريق وادي الحمامات بين ثنية قنا وساحل البحر الأحمر - أو ما نطلق عليه طريق قنق القعير - حيث كانت معظم صلات مصر التجارية مع بلاد بونت تتم عبره. وهناك طريق ثان وهو الطريق الشمالي للار بوادي طيليات^(١٨٣). ونظراً تقرب الطريق الأول نسبياً إلى بلاد بونت وصعوبة الملاحة في أعالي نفاذي المصريين الملاحة في الجزء الشمالي، وفضلوا ساحل متعلقة القعير ليكون متفهم البحري^(١٨٤).

عبر هذه الطرق المائية (نهر النيل - البحر الأحمر - البحر المتوسط) أرسل المصريون توافهم وبعضهم التجارية إلى بلاد اتورية والسودان، وإلى الساحل السوري والجزر الإيجهية وبلاد الأناضول، وإلى بلاد بونت وجزيرة قبرص، وقد اقتضت الضرورة أن يستخدموا وسائل لنقل بحري اقتصرت على المراكب. فهل استطاع المصريون صناعة سفن أو مراكب كبيرة قادرة

فإن كل الشواهد تدل على أن السفن المصرية قامت برحلات بحرية طويلة، وأن المصريين منذ أقدم عصورهم كانوا قادرين على تنظيم وتسيير البعثات البحرية والقيام برحلات بحرية طويلة سواء في البحر المتوسط أو الأحمر (١٨٦). فنصوص «الرمو» تتحدث صراحة عن بناء السفن في عصر الأسرة الثانية، وحددت أطوالها في عصر الملك سنقرو ثالثة ذراع. أي نحو اثنين وخمسين مترًا، كما ذكرت حولياته مشروعًا لصناعة سفن سفينة لكي منها ستة عشر وجدانًا، ومركب الملك خوفو، كما نعرف أيضًا شيئًا عن شكل هذه السفن وذلك من المناظر الكبيرة المنقوشة في المعبد الجنائزي (شكل ٢ أ) ل«ساحورع» (١٨٧). أما عن شكل المراكب المصرية القديمة إلى بلاد بونت عبر البحر الأحمر فتعد السفن المسجلة على جدران معبد الديبر البحري (شكل ٢ ب) للملكة «حشسوت» والوحيدة التي وصلتنا (١٨٨).

أما بالنسبة للمراتي (أو المحطات) البحرية بين شاطئ «الدلتا» و«قلاطين» وسوريا وكريت واليونان فقد ساعدت عوامل مختلفة على نشأة المراتي، على شاطئ «البحر المتوسط» إلا أن معلوماتنا عنها محدودة جدًا ويرجع ذلك إلى سببين رئيسيين :

أولهما : ندرة النصوص التي تتحدث عن هذه المراتي .
 ثانيهما : اختفاء معالم هذه المراتي، على شواطئ «الدلتا» إما لغمر مياه البحر لها أو أن شربين النيل قد طمرها (١٨٩).

يرى البعض أن المراتي المصرية المظلة على البحر المتوسط كانت تقع بالقرب من مصبات النيل باعتبارها نقطة استراتيجيّة دفاعية عن البلاد في وجه الأعداء (١٩٠). وعُثر ميناء «عأ» أو «و» بمعنى «الباب العظيم» والذي يرجع أن مكانه عند «فوهه الحالية» الميناء النهري الرئيسي عند مصب الفرع الكانوي (١٩١). حيث تعتبر المصبات القريبة لنيل الوحيدة المقترحة فقط للملاحة البحرية في حوض البحر المتوسط في تلك الفترة (١٩٢). ويعتقد «Helek» أن مصبات النيل كانت تغلق في وجه السفن الأجنبية وكانت تحجب على الرسو في مكان معين، حيث كانت تحجب منها الضراب (١٩٣).

ولكن هل كانت توجد موانئ بحرية يستريح بها أو يلجأ إليها البحارة في المسافة بين مصر والساحل الشرقي للبحر المتوسط وجزر بحر إيجه وكريت ؟ الواقع أنه ليس لدينا معلومات عن الموانئ البحرية فيما بين مصر والساحل السوري ما يدعم القول بعدم وجود موانئ بحرية لنقل السلع وللراحة والتسوين. ويرجع أن المسافة بينهما لم يكن من الصعب على السفن المصرية أن

تظلمها مباشرة ؛ وذلك لأن طبيعة الملاحة في البحر المتوسط - كما ذكرنا سابقًا - سهلة جدًا وفي كل العصور، وقد يسرت سبل الاتصال بينهما (١٩٤). كما أن اللادين القدماء، لم تكن لديهم الشجاعة الكافية للملاحة في عرض البحر لا فيها من أخطار ؛ لذلك كانوا يفضلون الاقتراب من الساحل والسير بعذائته (١٩٥).

أما المسافة بين مصر وكريت فكانت بيلوس (جيبيل) إحدى أهم المراسي التجارية في طريف الشرق مثلما كانت «كاسوس» Kassos، و «كرياثوس» Karpathos، أهم الموانئ في المسافة بين جيبيل مرورًا - «فبروس» فساحل الأناضول حتى «رودس»، وصولًا إلى «كريت» (١٩٦).
 أما عن موانئ البحر الأحمر فتشير بعض النصوص مثل نص بعنة «خنتي» - خنت أور - لبلاد بونت إلى وجود ميناء في منطقة بالقرب من ميناء «القنصر» أو من وادي «جاسوس» يسمى «سارو» (١٩٧). كما يستدل من نص بعنة «ببسي» نخت، أحد موظفي الأسرة السادسة إلى وجود ميناء مجهول الاسم في نقطة ما على ساحل البحر الأحمر كانت تنسب إليه السفن القادمة إلى بلاد بونت (١٩٨).

أما بخصوص البعثة البحرية - وكما ذكرنا آنفًا - كان يتم تشكيلها بعسود الأمر الملكي لذلك، وكانت تؤلف من رجال البحرية أو فريقًا منهم، وكانت ترافقها أيضًا قوات عسكرية لحمايتها، وشاهد ذلك بعثة الملك «ساحورع» إلى جيبيل، بل وصل الأمر إلى ما هو أبعد من ذلك قيام السفن الحربية بحماية سفن البعثة وخبر دليل على ذلك بعثة «أوني» إلى أسوان (١٩٩). هذا إلى جانب تمييز البعثة البحرية بما كانت تحتاجه من سفن وحارذ وموذن (٢٠٠).

وبعد إنجاز البعثة أو القافلة - سواء كانت برية أم بحرية - ليستها التي خرجت من أجلها يقدم رئيسها تقريره وهذا إلى الملك الذي عادة ما يثنى عليه ويشكره وتحقيقه ونسبه، وشواهد ذلك نصوص «خروف» - سايني - الملاح الغريق (٢٠١). وعلى الرغم من أن عمليات النقل البحرية والتجاري كانت تعتبر من أول اهتمامات الملك والحكومة والمعايد فلم تصلنا حتى اليوم أية قوانين خاصة بعمليات النقل البحري.

وبعد فقد سهلت شبكة الطرق البرية - المذكورة آنفًا - سواء المارة في شبه جزيرة سيناء إلى دول غرب آسيا أو الصحراء الشرقية الوصول إلى مناجم الذهب في وادي أم الفواخير ووادي الحامات، وسواحل البحر الأحمر، وبلاد بونت. أو الصحراء الغربية إلى النوبة والسودان وليبيا، وكذلك سهلت شبكة الطرق المائية سواء نهر النيل أو البحر المتوسط أو البحر الأحمر

جانب من الرحلة البحرية الكبيرة لفينيقيا والتي استقبلها الملك وحاشيته عند عودتها (١١٠٩). وقد ذكر «أوس» أنه نقل قوارنه عن طريق البحر في سفن لغرب قبائل «الحمر بوشع» التي كانت تهدد الحدود الشمالية الشرقية (١١٠٦). وقد استمرت الرحلات البحرية إلى جبيل في عصر الأسرة السادسة وخير مثال على ذلك نص «خوم حوتب» المنقوش على جدران مقبرة «خوى» بقبة الهوا بأسوان من أنه ذهب إلى بونت وجبيل إحدى عشر مرة (١١١١).

وقد دلت «إرمان درانك» على قدم وحلات المصريين البحرية إلى الساحل السوري باللفظ الذي استخدمته اللغة لسفن البحرية لبيزها عن السفن النيلية العادية - كبت - التي تعنى مركب طراز جبيل - أو السفن الجيلية . فاللفظ هنا مشتق من اسم مدينة «كين» جبيل، وكان يتلقى جبيلها على وجه التقريب أي المسافر إلى جبيل (١١١٦). أو أن صنعها قد تمت في جبيل وذلك لستخدامها المصريين في رحلاتهم في البحر المتوسط بين جبيل ومصر. وفي البحر الأحمر بين مصر وبلاد بونت (١١١٦). وهو ما دفع «مونتيه» إلى ترجيح وجود خط ملاحي يربط بين بلاد بونت وجبيل في عصر الدولة القديمة، بل ذهب إلى أبعد من هذا وحدد مسار هذا الخط بأن هذه السفن كانت تبحر عياب البحر المتوسط بخطاً، استأصل السدي حتى تصل شواطئ الدلتا، ثم تسير في أحد أفرع النيل كالتفرع البيروزى أو التانيسيس حتى مدينة بوسطة ثم تسير الشن حتى الموقع الحالي لدينة الإسماعيلية حيث كانت هناك مياه البحر الأحمر (١١١٦).

كل الإشارات السابقة تؤكد على اتساع نطاق التبادل التجاري بين مصر وسوريا، والذي استطاعت مصر من خلاله أن تحصل على الأخشاب والزيوت العطرية والذهب والتبذ والفنل والراتجات الصمغية وبعض الحيوانات مثل الذهب والماشية الآسيوية (١١١٦).

أما عن دور الطرق البرية في التجارة مع الجانب الفلسطيني فقد تسببت المتاعب التي تعرضت لها القوافل التجارية المصرية بسبب هجمات القبائل الآسيوية - كما ذكرنا آنفاً - خلال عصر الأسرة الرابعة والخامسة والسادسة في ضلالة حجم التبادل التجاري مع الجانب الفلسطيني (١١١٦). ورغم ذلك فقد حصلت مصر على السلع الفلسطينية مثل النبيذ وبعض الزيوت، بينما صار لهم المصريون الأثري المجرية وأنجاج والألباستر والكتان. وشاهد ذلك قليلة وتتحصر في الفخار الفلسطيني والأثري المجرية المصرية (١١١٦).

وعبر البحر المتوسط بطرقه الثلاثة اتصل للمصريون بمسكان جنود بحر إيجه وبلاد اليونان وسواها، كان هذا الاتصال مباشراً أم عبر وسيط ثالث، وبينما، جبيل (١١١٨)، فقد سجلت تصوص

المؤدية إلى بلاد النوبة والسودان . وإلى الساحل الشرقي للبحر المتوسط بحر إيجه وبلاد الأناضول . وإلى بلاد بونت وجزيرة العرب والاتصال بين مصر وجزيراتها خاصة في مجال التجارة الخارجية مما ساعد على خروج العديد من القوافل والبعثات التجارية إلى الدول المجاورة الأخرى التي أدى إلى تطور التجارة خلال عصر الدولة القديمة - التي شهد نهضة حضارية كبيرة في شتى مجالات الحياة (القتون، والعمارة والأدب والديانة والعسكرية والاقتصاد - بضغل الإدارة القوية والنظام الدقيق اللذين حققا نوعاً من السلم والأمن مع جيرانها، مما انعكس على تجارتها؛ وقد نتج عن هذا الرخاء الاقتصادي وزيادة حجم التبادل التجاري تدفق السلع الأجنبية النفيسة والضرورية في مقابل ما كانت تقصد من سلع جيدة مما دعم اقتصادها وعاد بالنفع على ملوكها (١١٠٦).

وعبر هذه الطرق حصلت القوافل والبعثات المصرية العديد من المواد والمنتجات التي تزخر بها بلدان الشرق الأدنى القديم الغنية بموادها الطبيعية، والتي ورد عن بعضها إشارات وتلميحات في تصوص ونقوش الدولة القديمة (جدول ١) ومن جهة أخرى فإن المواد والمنتجات التي نصوصها بلدان الشرق الأدنى القديم من مصر تحصر في الذهب والفضة وأوراق البردي (١١٠٦).

يفصل هذه الطرق حققت مصر نشاطاً تجارياً واسعاً مع بعض جيرانها عن طريق خروج العديد من القوافل والرحلات التجارية البرية والبحرية في الدولة القديمة والتي أشارت إليها مصادر متعددة، فمن طريق البحر المتوسط والطرق البرية اتصل المصريون بالجانب الفلسطيني والسوري لإحضار السلع النفيسة، فقد سجل حجر بالرمو نصاً يتحدث عن إرسال الملك «سفر» أربعين سفينة إلى لبنان لإحضار خشب «عش» الأرز أو الصنوبر (١١٠٤). بناءً على سفن كبيرة بلغ طول بعضها مائة ذراع . كما ذكرت حويلاته مشروعاً لصناعة سفن سفينة لكل سفينة ستة عشر مجدافاً (١١٠٤). وهذا يدل على أن التجارة في ذلك الوقت بين مصر ودول غرب آسيا كانت عن طريق البحر الأقل خطورة من الطرق البرية (١١٠٦). وما يدعم ذلك العثور على اسم الغارب الملكي «لخوفس» عند منبع نهر أدونيس مما يرجح قيام الملك بإرسال بعثة بحرية إلى جبيل (١١٠٧). وكذلك العثور على مركب نيلية ضخمة بجوار هرمه مما يؤكد صدق ما روته حويلات حجر بالرمو من ضخامة السفن البحرية في عهد والده «سفر» (١١٠٨). وكذلك ما صورته الفنان المصري على جدران المقبرة المتأخرى بأبي صير للملك «ساحدري» (شكل ٢ أ)

الأهرام أول إشارة إلى الإيجيين^(١١٦٩). ورغم نمره النصوص التي تشير إلى تلك الصلات التجارية فمن الممكن تبنيها من خلال دراسة التشابه الموجود بين الآثار التي وجدت في تلك الجزر وخاصة القنار ، وبين الآثار التي وجدت في مصر^(١١٦٠). وقد انحصرت في حصول مصر على النيذ المتوفر في إيجيه وكذلك الأخشاب والقضبة، وفي المقابل حصلت على الذهب والفضة وبعض الأواني الحجرية المصرية^(١١٦١).

وعن طريق نهر النيل والفرق البرية الأخرى اتصل المصريون ببلاد النوبة- الذين أطلقوا عليها اسم «أنحسيو»^(١١٦٢) - منذ أقدم عصورهم، وكانت في تطور مستمر وقد وضعت هذه العلاقات التجارية في النوبة القديمة من خلال العديد من الأدلة التي تشير إلى ذلك أهمها: حواريات الملك «سنفرو» - حجر بالمرمر- الإشارات التي وجدت على أحد أعمدة الملك «جد كارع أسيس» بأبي صير - السلع النوبية- نصوص القرابين الخاصة بتقابر الأفراد التي أكتت وصول السلع النوبية إلى مصر مثل البخور والأنبوس وبيت الخنكو وجيوب «سات» ويطرد الفهود وأنياب الفيلة ونحس الريامة (مثل منبرة حسي رع بسقارة- رع حتب ونفرتة بيطوما، وعلى الجانب النوبي نجد : المستوطنة المصرية في بوهن، وكذلك نقوش العصور^(١١٦٣).

وقد ازدادت العلاقات التجارية مع بلاد النوبة في عصر الأسرة السادسة عن ذي قبل^(١١٦٤)، نظراً لنشاط كبار موظفي ونواد هذا العصر الذين كانوا أول من جاب أواسط أفريقيا وأشهرهم «حرفوف وسابتي» وترجع أهمية نصوص مقابرهم أنها ألفت الضرر على الطرق التي سارت فيها هذه البعثات ، ومن خلالها عرفنا أسماء بعض البلدان التي مروا بها أو زاروها وكذلك أسماء السلع التي عادوا محملين بها. وتزايد أهمية مدينة ألتنين التجارية وقيامها بدمر نشاط وفعال باعتبارها السوق التي كانوا يتبادلون منتجاتهم مع منتجات بلاد النوبة، وكذلك ما قام به ملوك هذا العصر من توسيع للمجرى المائي الموصل إلى الجنوب مما أدى إلى تسهيل حركة الملاحة، وغير شاهد على ذلك تكليف القائد «وني» بحفر خمس قنوات في هذه المنطقة^(١١٦٥). وقد ترتب على ذلك استمرار التجارة المصرية في التوغل جنوباً رعا إلى أسواق كيرما في أقصى مديرية دنقلة، التي كانت من أكبر الأسواق التي توصلت بين النوبة والسودان^(١١٦٦).

أما عن التجارة مع ليبيا فنشاطها التواضع فقد استطلعت مصر أن تحصل على بعض السلع اللبينية مثل الزيتون والماشية وقد أجادونا في ذلك نصوص الأهرام (الفترة ١٧٨)، ونصوص القرابين الخاصة بقبوة «حسي رع» بسقارة^(١١٦٧).

وعن طريق البحر الأحمر اتصل المصريون لأول مرة في عصر الدولة القديمة ببلاد بونت التي كان يقصد بها البلاد الساحلية للبحر الأحمر في المنطقة الاستوائية وخاصة ساحل بلاد الصومال^(١١٦٨). وهناك العديد من النقوش الأثرية التي تدل على ذلك أهمها نقش أسماء «حقرع» و«أسيس» و «أولاس» على صخور الصحراء الشرقية ، وكذلك رسم لوطان بونتوي يدعى «حرتسي» في بلاد الملك «حفرع» كما يرجع إرساله إحدى البعثات إلى بلاد بونت جاءت بهذا الخادم فيما جاءت به من حاصلات^(١١٦٩).

ويرجع البعض أن أول رحلات المصريين إلى بلاد بونت بدأت منذ عصر الأسرة الخامسة، وهي بعثة الملك «ساحورع» وبعض منظرها ما زالت باقية على جدران معبده في أبي صير. كما سجل حجر بالمرمر أن الملك نفسه قد جلب منها العديد من السلع والمعادن. وقد أصبحت هذه الرحلات شائعة في عصر الأسرة السادسة فقد سجل أحد رجال هذه الأسرة في مقبرته أنه ذهب مع سبعة إلى بلاد بونت إحدى عشرة مرة^(١١٧٠).

وقد أشارت بعض نقوش وأهنية مقبرة «حرفوف» إلى القزم الذي أحضره «يا ورجدي» للملك «جد كارع أسيس» من الأسرة الخامسة. ومن ثم لم يدخر ملوك مصر سراً في إرسال القوافل والبعثات التجارية إلى بلاد بونت لإحضار منتجاتها إلى مصر^(١١٧١). وقد حصل المصريون منها في هذه الفترة على البخور وبعض الزيوت العطرية وخبث الأنبوس والأقزام والألكترولوم وجلود الفهود وكحل المبيون وذبول الزراف والقردة وغيرها^(١١٧٢).

ومجمل القول فمن خلال هذه المجموعة من الطرق البرية والبحرية استطاع المصريون الاتصال بحضاراتهم من الشعوب الأخرى متحدين المصنعات والأخطار التي أقامتها الطبيعة أمامهم ليقولوا بقولهم الصحراء البرابية الأطراف ويعبروا بمقننهم البحار الواسعة ليحققوا أهدافهم التي خرجوا من أجلها سواء، كانت اقتصادية أو سياسية أو دينية ، وساعدهم في هذا تراثهم المادي وإدارتهم القوية الحازمة تلك السياسة التي أكتسبتهم هبة واحتراماً ونفورا سياسياً وثقافياً في منطقة الشرق الأدنى والجنوب بصفة خاصة ظلت تستعج به طوال عهد الدولة القديمة.

كما ساعدت هذه الطرق على قيام نشاط تجاري واسع ومنظم مع النوبة وسوريا وفلسطين وبلاد بونت وليبيا وجزر إيجيه عن طريق الإرساليات والقوافل والبعثات التجارية التي تبعثها الحكومة المصرية إلى الخارج ، مما ساهم في توفير العديد من المواد والمنتجات التي تزخر بها

بلجان الشرق الأدنى القديم والجنوب الغربية بمرادها الطبيعية والتي كانت مصر في حاجة إليها. كما حصلت المواد والتجارات المصرية إلى هذه البلدان، مما أدى إلى تطوير التجارة الداخلية والتجارية خلال عصر الدولة القديمة.

ولم يقتصر دور الطرق على نقل السلع بين الأقطار وتطوير اقتصادها بحسب وإنما العلاقات بين مصر وهذه الدول، بل ساهمت بشكل فعال في نقل العديد من المؤثرات الحضارية وتطوير الأنظمة السياسية والاجتماعية بين مصر وغيرها من البلاد الأجنبية وشواهد ذلك تلك التأثيرات المتبادلة الآسيرية والنوبية المصرية نجد التأثيرات الفنية والثقافية واللغة المصرية قد انتشرت في هذه البلاد، وساعد البحر المتوسط بظرفه المختلفة في نقلها إلى جزر إيجه.

وعلى الجانب الآخر نجد أن مصر قد تأثرت بالفنون والصناعات الخارجية عن طريق البحر الأحمر انتقلت التأثيرات الحضارية والثقافية الآسيرية إلى مصر.

وهذا ما جعل مصر مركزاً هاماً في التجارة الدولية، مما ساعد على ازدهارها الاقتصادي والثقافي. وقد لعبت مصر دوراً محورياً في الحضارة الإنسانية، خاصة في مجال الطب والفن والعلوم. وقد كانت مصر مهداً للحضارة الفرعونية التي ازدهرت على طول نهر النيل. وقد لعبت مصر دوراً مهماً في الحضارة الإنسانية، خاصة في مجال الطب والفن والعلوم. وقد كانت مصر مهداً للحضارة الفرعونية التي ازدهرت على طول نهر النيل. وقد لعبت مصر دوراً مهماً في الحضارة الإنسانية، خاصة في مجال الطب والفن والعلوم. وقد كانت مصر مهداً للحضارة الفرعونية التي ازدهرت على طول نهر النيل.

- ١- وكذلك السيل، والطريق هنا السالبة. والخرق ما بين السكين من النخل التي مظهر. لسان العرب (طريق) ص ٢٦٦: والطريق: المسر الواسع المتسع أوسع من الشوارع (المصمم للوجيز ١٩٩٥ (طريق) ص ١٢٩).
- ٢- وتعنى الطريق الأرضى (البرى) وقد وجدت في القبطية نفس المعنى وأظن: أحمد بدوى، مرمان كيسى، القاموس الصغير في مفردات اللغة المصرية. القاهرة: د، ص ١١٥.
- ٣- وتعنى الطريق الأرضى (البرى)، ولها شكل آخر هو *Smtw* الذى يعنى الطريق المريج (البرى) *WB. IV (1983)*, p. 466.
- ٤- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٦.
- ٥- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى *WB. II (1983)*, p. 176.
- ٦- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ١١٦.
- ٧- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ٨- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ٩- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١٠- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١١- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١٢- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١٣- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١٤- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١٥- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١٦- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١٧- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١٨- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ١٩- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.
- ٢٠- وتعنى الطريق ووجدت في القبطية بالمجازتها المختلفة بنفس المعنى بدوى وكيس، المريج السابق، ص ٢٤٧.

Wilner, A., *Egyptian Grammar*, 3 vol., Oxford 1973, p. 489.

2. Wilson, Communications within and out of the Nile Valley, JNES, XIV, No 4, 1955, p. 228 October 1955, p. 228
- M. F. Unger, Archaeology and the Old Testament, Michigan 1954, p. 139, j. 193-216
- son JNES XIV, No 4, p. 228
- علا - شاهين المرجع السابق، ص ٣٣ .
- J. Wilson, Op cit., p. 228 ; A. Lawson, The Route of the Exodus of the Israelites - 27 From Egypt, London 1938, pp. II, 34 ; H. Keen, Ancient Egypt, Chicago 1961, p. 118.
- J. H. Breasted, A History of Egypt, London 1925, pp. 188, 276 . - 28
- A. H. Garbner, T. E. Peet, The inscriptions of Sinai, II, London 1955, p. II . - 29
- A. Weigall, A Guide to the Antiquities of Upper Egypt, London 1910, p. 48 ; - 30
- ٥٠ . جريال ، تاريخ مصر القديمة . ترجمة طاهر جريالني ومراجعة زكية طبرزاده ، ط٢ . القاهرة ١٩٩٤ . ص ٩٦ ، ٩٥ . شواهد ذلك يقول باحثون ، من عهد الملك سمنخ كارع مستوحى الأسرة الحادية عشرة . وقد خرجت من ففط قم الطريق الذي أمرني به جلالتهم ، وذكر إرماني أن هذا أول استعمال للطريق من ففط إني البحر الأحمر بدلاً من الطريق القديم إلى السويس . حيث كان الطريق إلى البحر الأحمر يبدأ من النقطة مباشرة وينجم نحو الشرق إلى منطقة السويس الحالية . إرماني وولانكه . المرجع السابق ، ص ٥٧٩ . - ٥٨٠ . جاتيه (A) . -
- H. Kantor, The Chronology of Egypt and its Continuation's with that of other Parts 31 of the Near East in the Periods Before the late Bronze age , in Relative Chronologies in old World Archaeolog. Chicago 1953 , p. 7 ; H. Frankfort, The Ancient Near East in Orientalism and History, Cambridge 1954 , pp. 97 ; R. Engelbach, Notes of inspection , ASAE XXXI, 1931 , pp. 133 f ; Porter & Moss, Top. Bible., VII, pp. 328-331 . f - 32
- A. H. Gardiner, Ancient Egyptian Onomastica II, London 1947 , pp. 7 f. - 33
- G. W. Murray, The Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt, JEA, XI, London 1925 , p. 145 .

- ١٩ - و . ب . إسمي ، مصر في العصر العتيق ، ترجمة راشد نوير وصحيد علي كمال الدين ، القاهرة ١٩٦٧ ، ص ١٩١ ؛ حمام حسن ، تجارة مصر الخارجية منذ أقدم العصور حتى نهاية الأسرة الثانية عشرة (رسالة ماجستير - غير منشورة) كلية الآثار جامعة القاهرة ١٩٩٧ ، ص ١٠٠ ، ١٠١ .
- ٢٠ - ج . خيركيوتيه ، لعمياء المصريين والإتحريف ، ترجمة محمد علي كمال الدين وكمال السوليحي ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص ٢٣ ، ٢٥ ، ٢٦ .
- ٢١ - و . ب . إسمي ، المرجع السابق - ص ١٩١ ؛ حمام حسن ، المرجع السابق ، ص ٨٠ ، ٩٠ .
- ٢٢ - خيركيوتيه ، المرجع السابق ، ص ٢٦ .
- ٢٣ - سليمان حزين ، السينة والإنسان والحضارة في وادي النيل (تاريخ الحضارة المصرية القديمة الفرعونية) ، القاهرة دوت ، ص ٢٠٠ ، ٢٠١ .
- ٢٤ - جمال حمدان ، شخصية مصر ، المجلد الثاني ، القاهرة ١٩٨١ ، ص ٢٥٩ ، ٢٨٤ ، ٢٨٧ ، ٢٨٨ .
- ٢٥ - المرجع نفسه ، ص ٤٢ ، ٤٣ .
- ٢٦ - سليمان حزين ، المرجع السابق ، ص ٣٠ .
- ٢٧ - خيركيوتيه ، المرجع السابق ، ص ٢٦ .
- ٢٨ - يون وسون ، الحضارة المصرية . ترجمة أحمد لغوي ، القاهرة ١٩٥٥ .
- ٢٩ - Frankfort, H., "Egypt and Syria in the First intermediate period" in JAE, vol. XII, London 1936, p. 81 .
- وأنظر : إسمي ، المرجع السابق ، ص ١٩٧ .
- ٢٠ - إسمي ، المرجع السابق ، ص ١٩٣ .
- ٢١ - أ . إرماني ، هـ . رانكه . مصر والبناء المصرية في العصور القديمة ، ترجمة عبد المنعم أبو بكر وصحور كمال ، القاهرة ، دوت ، ص ٥٦١ . -
- A. H. Gardiner, The Ancient Military Road between Egypt and palestine, JEA, VI, p. 115 ; Clotel J., "Les Vases de El-Beda" ASAE, XIII, pp. 115-121, fig. 3.
- Gardiner, Op. cit., pp. 115 f. - 22
- Kessler, Dieter, karawanen Wege, L.A., 3, 1984 p. 329 . - 23
- وعن سينا ، وطرقها أنظر : علا ، شاهين ، شبه جزيرة سيناء - دراسة تاريخية وأثرية حتى نهاية الدولة الوسطى ، رسالة ماجستير - غير منشورة كلية الآثار - جامعة القاهرة ١٩٨١ .

٢٤- ويصنع من هذا الطريق طريق آخر يمتد لس الصحراء. إلى جبل الدخان ثم يعمد إلى ميناء مسهرس هوموس أو أبوشعر القبلي
G. W. Murray, Op. cit., p. 146.

وهناك طرق عديدة في الصحراء، الشرقية وأدومتها تؤدي إلى بعض الناحية والمخارج مثل طريق كبري أصغر وطريق وادي أبو عجاج وضريق وادي الهودي وضريق وادي العرب وطريق منطقة أيرق وطريق وادي العلاقي. فريد من التفاصيل عن هذه الطرق ومساراتها أنظر: شعانته آدم، الرحلات والبعثات إلى
ومصر في عصر الفرعونية منذ أقدم العصور حتى نهاية الدولة الوسطى. (رسالة وكترراه - غير منشورة) كلية الآداب - جامعة القاهرة، ١٩٦٩، ص ١٥ وما بعدها.

٢٥- الطريق الأول لمنف - وادي التطورين - مرسى مطروح - بورتو، الطريق الثاني (منف - الفيوم - سيوة - مرسى مطروح) -
J. Wilson, Op. cit., pp. 227 f

شعانته آدم، المرجع السابق - ص ١٧ .
A. Weigall, Op. cit. p. 536.

٣٦- جرنال . المرجع السابق، ص ١٠٠ .
٣٧- هناك بعض الطرق التي كانت تصل إلى الواحات التي برطبها - هي الأخرى - عن طريق الواحة البحرية (طريق البهنسا) . والجغرافة الطرق الفرصية، وأرمنت، وطريق درب العبرات بين خليج حطاي وأرمنت ليصل إلى وادي الحولة. فريد من التفاصيل راجع :
Oric Bates, The Eastern Libya, London 1914, p. 9; J. Wilson, Op. Cit., pp. 226 .

٣٨- شعانته آدم، المرجع السابق، ص ١٨٠ . جرنال . المرجع السابق، ص ١٠٠ .
Oric Bates, Op. cit., p. 16 ; J. Wilson, Op. cit., p. 226 .

٣٩- فريد من التفاصيل عن هذا الطريق أنظر :
W.B.K. Shaw , Darb El Arba'in , SNR, XII, PART J, 1929 , pp. 63 ff. PL V .

٤٠- شعانته آدم، المرجع السابق، ص ٢٠ .
Kessler, D. Op. cit. p. 330 .

٤١- عن تصوص مقبرة حفوف رابع :
Urk. I, 124 f .

٤٢- شعانته آدم، المرجع السابق، ص ٢٠ .
Urk. I, 124 f .

٤٣- نعيم زكي، قمى، طرق التجارة النوبية ومطابقتها . القاهرة ١٩٧٣، ص ٢٥٩ .
C.F.G. Maspero, New light on Ancient Egypt, London 1908 , p. 17 .

٤٤- P. Petrie, Researches in Sinai, London 1906 , pp. 381 fff. cf. D. Meredith, The Remains in the East Desert of Egypt, MFA, XXVIII, London 1952 , p. 94 .

٤٥- وثقائه ذلك حفره من الأسرة الحادية عشرة عدة آبار في الصحراء الشرقية أثناء رحلته من قضا إلى البحر الأحمر . إيمان ورنانك . المرجع السابق، ص ١٥٨ .
Dressel, AR., I, 431 .

٤٦- G. Maspero . Op. cit., p. 17 ; P.W. Green, Notes On Some Inscriptions in the Ilibai District, PSBA XXX, London 1909 pp. 248 ; G. Murray, Op. cit pp 138 .

٤٧- R. Engelbrecht, The Quarries of the western Nubian Desert and Ancient Road to Tushka, ASAE XXXVIII, 1938 , p. 388 PL. I, VII .

٤٨- A. Weigall, Op. cit., pp. 261, 47, 53 f; 376, 392 .
٤٩- وانظر : شعانته آدم . المرجع السابق . ص ١٠٠ - ١٣٠ .
G. Clotilde , New light on the most Ancient East , London 1952 , p. 65 . 88 .

٥٠- ليمان حنين . المرجع السابق . ص ٢٧ : إيمان ورنانك . المرجع السابق - ص ٥٦٢ : حسان حنين . المرجع السابق . ص ١٥٢ : ولم نظير . الشرة الخوانية عند قبعة المصريين، القاهرة ١٩٥٦، ص ٥٨ .

٥١- إيمان ورنانك المرجع السابق . ص ٧٢ : ولم نظير المرجع السابق . ص ٥٨٠ . ولزبد من التفاصيل عن هذه الرحلة والتفاصيل التي أتى بها راجع
Dressel , AR., I, 336 .

٥٢- Dressel, AR., I, 366 .
٥٣- Cf. A. Gagnaire - E. Péron, The Inscriptions of Sinai, II, London 1955, pp. II, 13, 18 .

٥٤- Cf. J. de Morgan, Catalogue Des monuments et inscriptions, Vienne 1894, p. 145 - ٥١ .
٥٥- Cf. P. Newberry, Beni Hasan, I, London 1893, Pl. XXX .

٥٦- إيمان ورنانك . المرجع السابق، ص ٥٦٢ : ولم نظير . المرجع السابق . ص ٥٨٠ .
٥٧- إيمان ورنانك . المرجع السابق، ص ٢٦ .

M. G. Daressey, Inscriptions des Curruents de Taurah et Masarah, ASAE, XI, 1911, - 01
pp. 262 ff.

شحاته آدم، المرجع السابق، ص ٢٠٠ .

٥٥- إرميان ووانك، المرجع السابق، ص ٥٦٦؛ ولم نظير، المرجع السابق، ص ٦٢٠ .

٥٦- سليمان حزين، المرجع السابق، ص ٢٧٠ .

٥٧- وقد عثر عليها زكي سعد في حفائر بطوان عام ١٩٤٧ عن ذلك راجع :
Z. Saad, Royal Excavations AT Helwan (1945-1947) ASAE, Cahier N 14, Cairo
1951, p. 38, pls. XL VIII, XLIX .

ولم نظير، المرجع السابق، ص ٦٣٠، ٦٤٠ .

٥٨- F. Peirce, Abydos II, London 1903, 27, Pl. x, p. 224 .

٥٩- سليمان حزين، المرجع السابق، ص ٢٧٠ .

٦٠- إرميان ووانك، المرجع السابق، ص ٥٦٦؛ ولم نظير، المرجع السابق، ص ٦٢٠؛ شحاته، أ.د/ علي
رضوان، منشآت الجبله الاقتصادية بقية الهياق الموزون العرب بالفاخرة، ص ٢٠٠ .

٦١- ولم نظير، المرجع السابق، ص ٦٦٠ .

٦٢- فيركوتيه، المرجع السابق، ص ٢٨٠ .

٦٣- Cf. J. Wilson, The Burden of Egypt, Chicago 1951, pp. 81, 100 .

٦٤- Cf. p. Montet, Nouvelles Traces Des Egyptien A Byblos, Kemi I Paris 1928, pp. ٦٢
84; Cf. Gardner & Peet, The inscriptions of Sines, Insc. 181, 47; H. Kees, Ancient
Egypt, Chicago 1961, p. 139 .

إرميان ووانك، المرجع السابق، ص ٥٤٥؛ شحاته آدم المرجع السابق، ص ٢٥٥ .

٦٤- إرميان ووانك، المرجع السابق، ص ٥٤٠، ٥٤٩؛ شحاته آدم، المرجع السابق، ص ٢٥٧ .

٦٥- عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم (مصر والعراق) ص ١٠٠، ط ٢ القاهرة ١٩٨٣، ص ٩٢؛ إرميان
ووانك، المرجع السابق، ص ٥٨٠؛ شحاته آدم، المرجع السابق، ص ٣٦٠؛ مريال، المرجع السابق،
ص ٩٤ .

٦٦- إرميان ووانك، المرجع السابق، ص ٥٧٢؛ عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص ١٦٩؛ شحاته
آدم، المرجع السابق، ص ٣٦٠؛ وأقدم مهبة ملكية إلى واهي الهامات يرجع تاريخها إلى عهد الملك
أنسي، من الأسرة الخامسة، إرميان ووانك، المرجع السابق، ص ٥٤٥ .

٦٧- محمد سواحل مصر على طول كل من البحرين مسافة ثلاثين آلاف كيلو متر تقريباً، من : الامداد
والأعماق، والذوايا، محمد فاتح عقيل، الموقع الجغرافي لسواحل مصر الغربية (تاريخ البحر
القصير) جامعة الإسكندرية ١٩٧٣، ص ١٥، ١٩ .

٦٨- H. Kees, Op. cit., p. 116 .

٦٩- حياء حسن، المرجع السابق، ص ١٨٠؛ محمد فاتح عقيل، المرجع السابق، ص ١٩٠ .

٧٠- سليمان حزين، المرجع السابق، ص ٣٠٠؛ نجيب ميخائيل، البحرية المصرية من العصر الفرعوني
إلى تاريخ البحرية المصرية) جامعة الإسكندرية ١٩٧٣، ص ٦٣؛ إرميان ووانك، المرجع السابق،
ص ٥٥١ .

٧١- محمد فاتح عقيل، المرجع السابق، ص ٤٢٠؛ سليمان حزين، مصر أرض الكنانة، ص ٢٤٣؛
فيركوتيه، المرجع السابق، ص ٢٠٠، ج ٢ : ٢١٠، ج ١ : ٢١٠، ص ٢١٠، قيام المدن المنطية، الفصل الرابع
عشر من تاريخ العالم، المجلد الأول، ص ٤٩٠ .

٧٢- B. J. Kemp & R.S. Merrilleux, Minoush Pottery in Scant Millennium Egypti, DA-
LAK (1980), p. 268

٧٣- Ibid., p. 268

٧٤- Ibid., p. 268 .

٧٥- محمد فاتح عقيل، المرجع السابق، ص ٤٥٠ .

٧٦- Charles Boreux, Etudes de numiques Egyptiennes, Momp. de l'Inst. France d'Arch.
Orient Du Caite, Rom. 50, Le Caite 1935, p. 137, No. 6 .

٧٧- محمد فاتح عقيل، المرجع السابق، ص ٤٥٠ .

٧٨- المرجع نفسه، ص ٤٩٠ .

٧٩- نجيب ميخائيل، المرجع السابق، ص ٢٤٠؛ عبد الحميد أبو بكر، البحرية المصرية القديمة (تاريخ
البحرية المصرية) جامعة الإسكندرية ١٩٧٣، ص ٨٩؛ إرميان ووانك، المرجع السابق، ص ٥٥١ .

٨٠- وشاهد ذلك صور المراكب على سفوف الصحراء الشرقية، وعلى فخار عثر ما قبل التاريخ، وتوق
حافظ سفيرة هيراقوليتوليس، وبعض المراكب المستوية على الخشب من عصر ما قبل الأسرات، عبد
الشمع أبو بكر، المرجع السابق، ص ٩٢، ٩٣؛ إرميان ووانك، المرجع السابق، ص ٥٢٢
(شكل ١٢٤١)؛ ص ٤٠٠، ألدريد، الحضارة المصرية من عصر ما قبل التاريخ حتى نهاية الدولة القديمة،
ترجمة مختار السريوس مراجعة أحمد قبرى، ط ٢، القاهرة ١٩٩٢، الفصل ١٣، ٢، ص ٢٤٠، ٢٤٠ .

- ٩٦- المرجع نفسه، ص ٢٢ : محصورة السفلى ، الحضارة الهلنستية منذ أقدم العصور حتى نهاية القرن السابق قمر ابراة تاريخية- أثرية، ج١ . القاهرة (١٩٩١) . ص ٩-١٠ .
- ٩٧- محمد فايق عفتل . المرجع السابق، ص ٤٥ .
- وهذا النص وجد على لوحة على الحجر الأحمر عند وادي ماسوس ورد فيها اسم لكان يدعى مسايو وهو المرفأ الذي عادت إليه حملة من بلاد بونت تحت قيادته في العام الثامن والعشرين من حكم الملك أمينحات الثاني .
- ٩٨- نجيب ميخائيل . المرجع السابق، ص ٦٤ .
- ٩٩- ابرمان وزانك . المرجع السابق . ص ٥٨٤ : شعانه آدم . المرجع السابق، ص ٣٦٢ .
- ١٠٠- شعانه آدم . المرجع السابق . ص ٣٦٢ .
- ١٠١- ابرمان وزانك . المرجع السابق، ص ٥٨٤ : شعانه آدم . المرجع السابق، ص ٣٦٧ .
- ١٠٢- عبد العزيز صالح . الشرق الأدنى القديم، ط ٣ . ص ١٠٧ : نفسه، حضارة مصر القديمة وآثارها، ج١ . القاهرة، ١٩٨٠ . ص ٢٣٦ : أثن - جاودو - مصر الفرعونية، ترجمة نجيب ميخائيل، ط ٢ . القاهرة ١٩٨٧ . ص ١٢٦ : حسان حسن . المرجع السابق . ص ٢٤٤ .
- ١٠٣- ابرمان وزانك . المرجع السابق . ص ٥٨٩ وما بعدها : فيليب حنن . تاريخ سوريا ولبنان ولسطن، ج١ . ترجمة جورج حداد وعبد الكريم رافع، ومراجعة خيراتل جبور . بيروت ١٩٥٨ . ص ١٣٧ .
- ١٠٤- عمل أنطاب الأرز والصنير التي جلبها المصريون من قيتنيا واستخدموها في تصنيع مقابر متوكهم في منطقة أيلبوس ، وقد استخدموها كذلك في صناعة السفن الكبيرة منذ عهد رمسيس الثاني على أن سفن الأسطول المصري انحوت إلى ميناء جبيل منذ عصر الأسرة الأولى (عهد العزيز صالح . المرجع السابق، ص ١١٠٧ .
- ١٠٥- عبد العزيز صالح . الشرق الأدنى القديم، ص ١٠٧ .
- ١٠٦- Ward, W., "Egypt and the East Mediterranean from predynastic times to the End of the Old Kingdom," JESHO 6 (1963), p. 22.
- ١٠٧- Rowe, A., "A catalogue of Egyptian scarabs", Cairo 1936, p. 288, pl. XXXV1.
- ١٠٨- عبد العزيز صالح . الشرق الأدنى القديم، ص ١٠٧ . ١١١ .

- ٨١- عبد النعم أبوبكر . المرجع السابق . ص ٩٠ . ٩١ : ابرمان وزانك . المرجع السابق، ص ٥٥١ .
- ٨٢- عبد النعم أبوبكر . المرجع السابق . ص ٩٠ . ٩١ : ابرمان وزانك . المرجع السابق . ص ٥٥٢ .
- ٨٣- أما في عصر الدولة الحديثة فقد طرأ عليها تعديل في طريقة بنائها عن تفاصيل ذلك راجع : عبد النعم أبوبكر . المرجع السابق . ص ٩٢ . ٩٤ . ٩٥ . ٩٧ . وتحصير صلاحياتنا عن الراكب والسفن المصرية من أربعة مصادر عن ذلك انظر : شعانه آدم . المرجع السابق، ص ٢٧ .
- ٨٤- Cf. W.F. Edgerton, Ancient Egyptian Ships and Shipping AJSL, XXXIX, no II - 84 (January 1923), p. 134.
- ٨٥- Cf. B. C. Brinkner, Egyptian Sen - Going Ships, JEA, XXVI, London 1940, p. 3.
- ٨٦- ابرمان وزانك . المرجع السابق، ص ٥٦٠ : عبد النعم أبوبكر . المرجع السابق، ص ٩٦ : عبد العزيز صالح . الشرق الأدنى، ص ٩٤ . ١٠٧ . ١٣٥ .
- ٨٧- أحمد فخري . دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، ط ١ . القاهرة ١٩٨٤ . ص ١٢٨ : عبد النعم أبوبكر . المرجع السابق، ص ٩٧ : صريال . المرجع السابق . ص ١٢ . (مكتبة السفن التي تسمى في البحرين للوسط والأحمر من أنواع عدة أهمها : السفن الجبلية . وسفن نقل الحبوب، وسفن ركوب رجالان البعثات ، وسفن لشحن حاصلات اللؤلؤ الأضحية والسفن التي تستخدمها بعثات الحمار، ولزبد من التفاصيل راجع : شعانه آدم . المرجع السابق . ص ٢٩ وما بعدها .
- ٨٨- شعانه آدم . المرجع السابق، ص ٢٣ .
- ٨٩- المرجع نفسه، ص ٢٤ .
- ٩٠- P. Newberry, The petty kingdom of the harpoon and Egypt, S earliest medicinae, queen AHA, 5, 1913 . pp. 17f.
- ويعن موقع (فوه الحالية) انظر : سليم حنن، مصر القديمة، ج١ ط ٣ . القاهرة . ٢٠٠٠ . ص ٤٣٨ .
- ٩١- حسان حسن . المرجع السابق، ص ١٩٠ .
- ٩٢- شعانه آدم . المرجع السابق . ص ٢٤ . ماثية (٧) .
- ٩٣- W. Heck, Der Einfluss des Miltarfuhrer im des 18 Agyptischen dynasty Leipzig 1939, p. 23 .
- ٩٤- محمد فاتح عفتل . المرجع السابق، ص ٢٤١ : حسان حسن . المرجع السابق، ص ٢٤٨ .
- ٩٥- فيركونيه . المرجع السابق، ص ٢٧ .

- ١٢٠- محمد السيد عبد الحسيد، العلاقات المصرية البيزنطية في العصور الحديثة دراسة تاريخية- أثرية، لوساكو وكنتورا، غير منشورة، كلية الآداب- جامعة الزقازيق ١٩٩٦، ص ١٣- وما بعدها؛ وتزيد من التفاصيل عن هذا الموضوع راجع: فيركوتيه، المرجع السابق، ص ٤٦-٤٨.
- ١٢١- أ. جاردنر المرجع السابق، ص ٦٠، ٦١، فيركوتيه، المرجع السابق، ص ٢؛ حمام حسن، المرجع السابق، ص ص ٢٣٩، ٢٤٠.
- ١٢٢- عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم، ص ١٤٤.
- ١٢٣- المرجع نفسه، ص ص ١٠٧، ١١٦، ١٢٥، ١٤٤؛ وتزيد من التفاصيل عن الأدوات الأثرية راجع: حمام حسن، المرجع السابق، ص ٢٥، وما بعدها.
- ١٢٤- هذا الاطراء في العلاقات مرصده عدة اعتبارات من ذلك راجع: عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص ١٤٤.
- ١٢٥- عبد العزيز صالح، المرجع السابق ص ص ١٤٤، ١٤٤، إرمسان ورائنكه، المرجع السابق، ص ص ٥٢٦، ٥٢٧؛ جاردنر المرجع السابق، ص ١١٩.
- ١٢٦- عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص ١٤٦.
- ١٢٧- حمام حسن، المرجع السابق، ص ص ٣٣٦، ٣٣٧.
- ١٢٨- إرمسان ورائنكه، المرجع السابق، ص ٥٢٩، وتزيد من التفاصيل عن موقع بلاد بونت راجع صفحاته أد، المرجع السابق، ص ١٤١، وما بعدها؛ سلم حسن، مصر القديمة، ج ٢، ط ٢، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٢٩، وما بعدها؛ وعن ذكر بلاد بونت في النصوص المصرية راجع: حمام حسن، المرجع السابق، ص ٣١٩ وما بعدها.
- ١٢٩- سلم حسن، المرجع السابق، ص ٣٦٥؛ شعانده آدم، المرجع السابق، ص ١٤٦.
- ١٣٠- عبد النعم أبو بكر، المرجع السابق، ص ٩٧؛ أحمد فخري، المرجع السابق، ص ١٣٧.
- ١٣١- إرمسان ورائنكه، المرجع السابق، ص ٥٨١؛ عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم، ص ١٤٦؛ سلم حسن، المرجع السابق، ص ٣٦٦.
- ١٣٢- سلم حسن، المرجع السابق، ص ٣٦٦؛ جروال المرجع السابق، ص ٩٤.

شعانده آدم	شعانده آدم
شعانده آدم	شعانده آدم
شعانده آدم	شعانده آدم
شعانده آدم	شعانده آدم

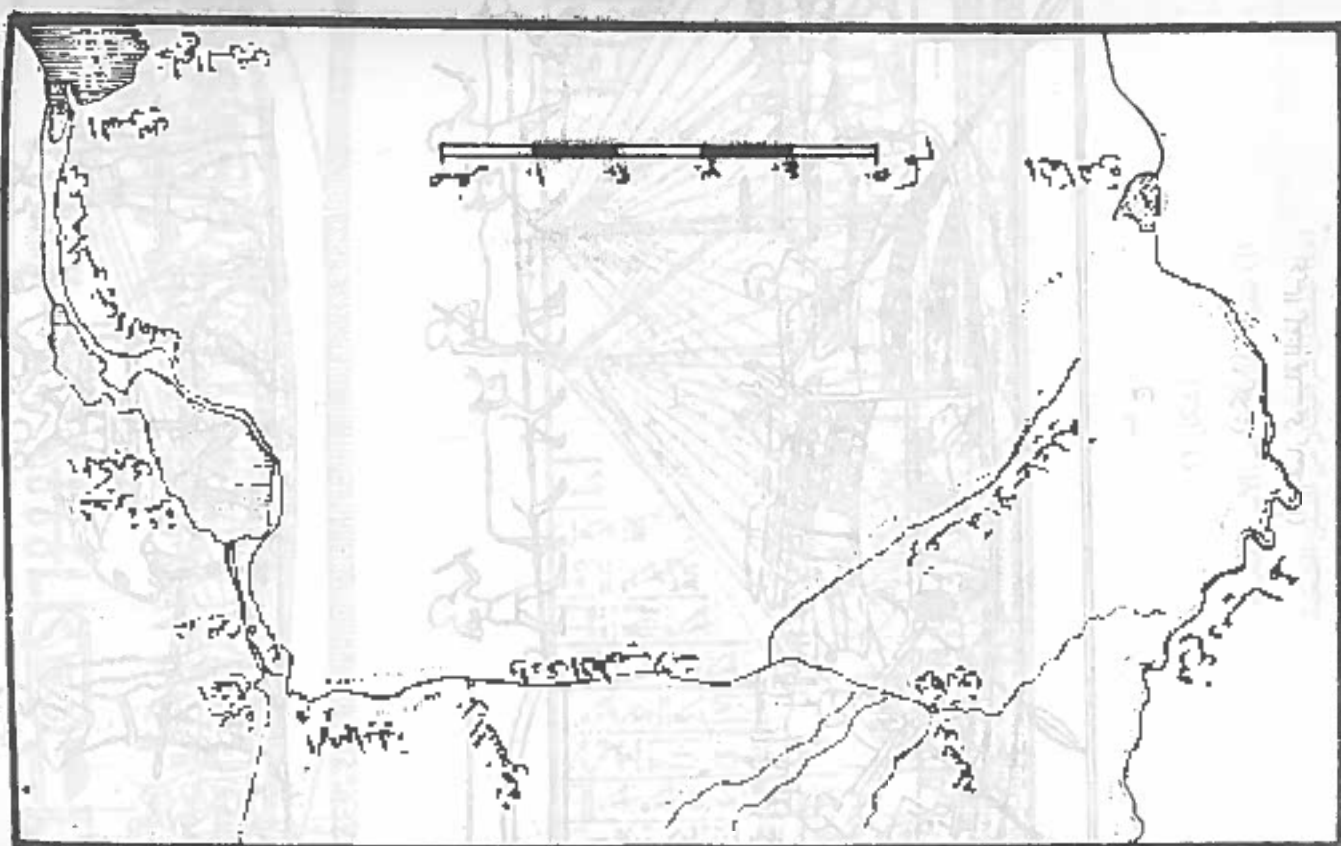
- ١٠٩- المرجع نفسه، ص ١٣٥.
- ١١٠- تعد هذه أول إشارة للخروج إلى البحر في سفن نقلات المنود في التاريخ الإنساني، بحسب ميخائيل، المرجع السابق، ص ٩٦؛ عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص ١٤٦.
- ١١١- Montet, p. "Byblus et l'Égypte" Campagne de Fouilles a Gichal, Paris 1928, p. 270.
- عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص ١٤٧؛ أ. جاردنر، المرجع السابق، ص ١١٧.
- ١١٢- إرمسان ورائنكه، المرجع السابق، ص ٥٦١.
- ١١٣- Montet, p. Op. cit. p. 27.
- وتزيد من التفاصيل عن أسباب هذه التسمية راجع: Newberry, p. E., "Notes on Seagoing ships", J.F.A vol. 28, London (1942), pp. 64-66; Faulkner, o., "Egyptian Seagoing ships" J.F.A vol. 26 London 1940, pp. 3-2.
- ومن مكان صناعة هذه السفن راجع: Solerbergth, S., the Navy of the Eighteenth Egyptian Dynasty", Uppsala 1946, p. 12.
- ١١٤- Mostet, p., "Le Drame d'Avaris": Essais la penetration Des Semies en Egypte, - ١١٤ Paris 1941, pp. 26,27.
- ١١٥- عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص ١٠٧؛ حمام حسن، المرجع السابق، ص ٢٩٨.
- ١١٦- H. Frankfort, Op. cit., pp. 86, 87; J. Wilson, Op. cit., p. 100.
- شعانده آدم، المرجع السابق، ص ٩٠.
- ١١٧- حمام حسن، المرجع السابق، ص ٢٩١ وما بعدها.
- ١١٨- W. Ward, Egypt and the East Mediterranean world 2700-1900 B.C. Beina, 1971.
- فيركوتيه، المرجع السابق، ص ٥٢؛ رشيد الشاذلي، وألم ميلان حضارية بين مصر ولبنان، مجلة كلية الآداب- جامعة الإسكندرية العدد (١٢٢) ١٩٦٨ ص ١٢.
- ١١٩- P. Montet, " Eternal Egypt", Trans, by Doreen Weighman, London 1965, p. 129-130; Id., "Les Nomes en Grecs Ancient Egyptom", RA., XXVIII (1942), p. 132.

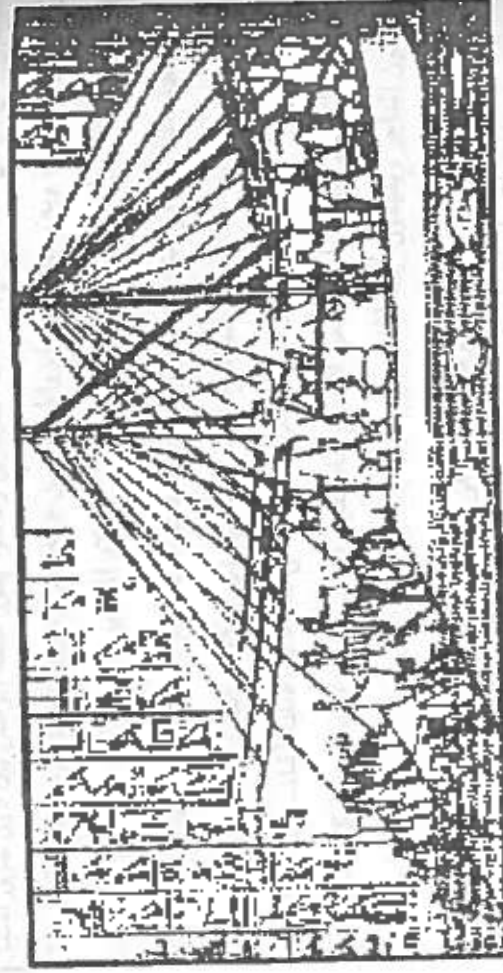
جدول رقم (١١)

بين المواد التي كانت تستورد لها مصر
في عصر الدولة القبطية ومصادرها

المادة	المصدر
الزيتون	فلسطين وليبيا
التبغ	سوريا وفلسطين وجزر بحر إيجه
الغزل	سوريا
الراتنجات الصمغية	سوريا
الأخشاب	سوريا وجزر بحر إيجه واليونان
خشب الأبنوس	بلاد بونت
الفضة	أمانوس أو لبنان وجزر بحر إيجه
زيت الخنجر	بلاد النوبة
الماشية	سوريا وبلاد بونت وبلاد النوبة وليبيا
الدببة	سوريا
البخور والأعشاب	بلاد بونت وبلاد النوبة
الذهب	بلاد النوبة
الزيت العطرية	سوريا وبلاد بونت
الزيت اللعنية	سوريا
الأقمم	بلاد بونت
الألكتروليم	بلاد بونت
جلود الفهود	بلاد بونت
ذبول الزراف	بلاد بونت
انتقود	بلاد بونت
كحل العيون	بلاد بونت

(١١) بين المواد التي كانت تستورد لها مصر في عصر الدولة القبطية ومصادرها





(شكل ٢)

(أ) سفينة بحار كبيرة من الأسرة الخامسة
 إيبها سفينتان شراكتان من السفن الضخمة
 التي أرسلتها الملكة حتشبسوت إلى بلاد بونت

نقلا عن : إرمغان وراثكه ، مصر والحياة المصرية ، شكل ٢١٨ ، ٢٥٥ .



ج

(شكل ١)

(أ) المصار كوسيلة لنقل البيرة
 (ب) القيران كوسيلة لجر الأحجار
 (ج) سفينة لنقل البضائع من العولة القديمة

نقلا عن : إرمغان وراثكه ، مصر والحياة المصرية ، شكل ٢٣٤ ، ٢٤٤ ، ٢٤٩ .

٧٥ -

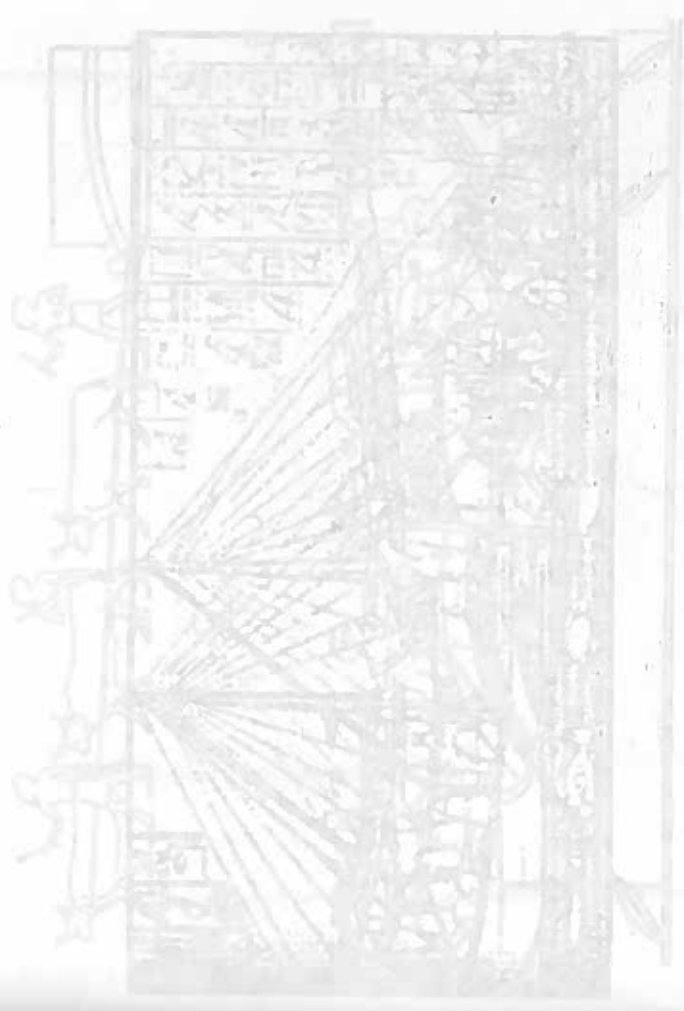
نشاط مكة التجاري قبل الإسلام

الدخل الطبيعي لهذا الموضوع يأتي من ناحية الجنوب - جنوب شبه الجزيرة العربية حيث لشهر أهل اليمن منذ اقدم بالششاط التجاري وقاموا بدور حلقة الوصل بين دول شرق آسيا وجنوبها من جهة، وبين مصر والشام والحبشة من جهة أخرى، وينتقل استأثروا بتجارة الجزيرة مع غيرها ، وقاموا بنقل البضائع بين بلاد العرب والبلاد المجاورة^(١) .

وكانت مكة تقع في منتصف طريق القوافل المتط بين اليمن وبلاد الشام والذي كان يبدأ من شبوة في حضرموت ويتجه شمالا إلى يثرب ومنها إلى مكة ثم البتراء، فقرة على ساحل البحر المتوسط، فأصبحت مكة محطة لرجال القوافل سواء في ذلك القادمون من اليمن قاصدين الشام، أو القادمون من الشام قاصدين اليمن، وفي تلك المحطة كان الجميع يتبادلون البضائع ويقيمون أياما^(٢) .

والواقع إن مكة استفادت من موقعها الجغرافي ووجود البيت الحرام بها ولا كانت تقع في وادٍ غير ذي زرع فقد اعتسدت في حياتها الاقتصادية على التجارة وساعد على ذلك أن قبيلة قريش التي ارتفع شأنها وقوت ، أخذت تنظم أمور الحياة في تلك المدينة وتنظم الحج وتقر حرمه الأشهر الحرم مما أدى إلى ازدهار التجارة في مكة وظهور الأسواق حولها وازدياد أعداد القادمين إليها^(٣) .

١ - قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة القاهرة .



١٠٠
١٠١
١٠٢
١٠٣
١٠٤
١٠٥
١٠٦
١٠٧
١٠٨
١٠٩
١١٠
١١١
١١٢
١١٣
١١٤
١١٥
١١٦
١١٧
١١٨
١١٩
١٢٠
١٢١
١٢٢
١٢٣
١٢٤
١٢٥
١٢٦
١٢٧
١٢٨
١٢٩
١٣٠
١٣١
١٣٢
١٣٣
١٣٤
١٣٥
١٣٦
١٣٧
١٣٨
١٣٩
١٤٠
١٤١
١٤٢
١٤٣
١٤٤
١٤٥
١٤٦
١٤٧
١٤٨
١٤٩
١٥٠
١٥١
١٥٢
١٥٣
١٥٤
١٥٥
١٥٦
١٥٧
١٥٨
١٥٩
١٦٠
١٦١
١٦٢
١٦٣
١٦٤
١٦٥
١٦٦
١٦٧
١٦٨
١٦٩
١٧٠
١٧١
١٧٢
١٧٣
١٧٤
١٧٥
١٧٦
١٧٧
١٧٨
١٧٩
١٨٠
١٨١
١٨٢
١٨٣
١٨٤
١٨٥
١٨٦
١٨٧
١٨٨
١٨٩
١٩٠
١٩١
١٩٢
١٩٣
١٩٤
١٩٥
١٩٦
١٩٧
١٩٨
١٩٩
٢٠٠

على أن تجار مكة قبل القرن السادس الميلادي كان يغلب على نشاطهم الطابع المحلي حيث أن النشاط التجاري الخارجي كان يسيطر عليه البيهقيون وفي ذلك يذكر المؤرخون «أن تجارة مكة قبل هاشم بن عبد مناف كانت لا تعتمد مكة وإنما كان يقدم عليهم الأعراس بالسلع فيشترونها منهم ثم يتابعونها بينهم ويحسونها على من حوّلهم حتى جاء هاشم بن عبد مناف»^(١٤١).

كان هاشم بن عبد مناف أول من عقد المعاهدات التجارية لفريش فخرجت تجارة مكة من طابعها المحلي إلى أفعال الخارجي وأصبح لمكة علاقات تجارية مع غيرها من البلاد المجاورة وقد عرفت تلك المعاهدات وأشار إليها المؤرخون باسم الإبلان . (العصم) ^(١٤١).

يذكر المصمودي في ذلك «وأخذت فريش الإبلان من الملوك وتفسير ذلك الأمن، ودخلت فريش حين أخذ لها الإبلان من الملوك إلى الشام والحبيشة واليمن والعراق»^(١٤٢) . ويشير الطبري إلى تلك العقود (المعاهدات) فيقول^(١٤٣) : «وذكر أن هاشم هو أول من سن الرطقين لفريش رحلة الشتاء والصيف، وكان هاشم وعبد شمس والمطلب ونوفل بن عبد مناف، كانوا أول من أخذ لفريش العصم (الجبال ويراد بها العمود) أخذ هاشم حبلاً من ملوك الشام الروم وشامان، وأخذ لهم عبد شمس حبلاً من النجاشي، فاختلّفوا بذلك إلى أرض الحبشة، وأخذ لهم نوفل حبلاً من الأكاسرة فاختلّفوا بذلك السبب إلى العراق وأرض فارس، وأخذ لهم المطلب حبلاً من ملوك حصر فاختلّفوا بذلك السبب إلى اليمن، فحبر الله بهم فريشاً نسواً الجحيزين»^(١٤٤).

وقد اختلفت آقوال المؤرخين حول أسباب وطرف المعاهدات التجارية التي عقدها هاشم واخترته والتي يغفلها لم تعد مكة مجرد بحر للقوافل أو طريق للتجارة فقط بل أصبح أهلاً ينتقلون بحاراتهم نقلاً منتظماً وينتقلون بقوافلهم دون أن يعترضهم أحد^(١٤٥) ويمكن القول أن أولاد عبد مناف أدركوا أن مكة محطة على طريق القوافل وأن نقل التجارة يحتاج إلى أمن وصلات حسنة بالبلاد المجاورة ولذلك أخذوا لقوتهم (العصم) أي أماناً من الملوك بمعاملة تجار فريش بمعاملة حسنة وحمايتهم في أرضهم، كما عقروا معاهدات مع سادات القبائل الذين يرون بهم في ذهابهم وإيابهم إلى الشام والعراق واليمن والحبيشة بأن آمنوا عندهم في أراضيهم ولا يعتدوا على أحد منهم^(١٤٦) وهكذا أصبحت مكة من عهد هاشم مقصد التجار من كل مكان، وأخذت القوافل الفريشية تجوب بلاد الجزيرة العربية منجهة إلى اليمن وإلى الحبشة والشام والعراق وأصبحت فريش تسيطر على التبادل التجاري بين الشمال والجنوب^(١٤٧). هذا في

الوقت الذي كانت أحوال بلاد اليمن قد أخذت في التدهور نتيجة للصراع الداخلي الذي اجتمعت بعد انتشار اليهودية والمسيحية فيها، والصراع بين الدولتين الفارسية والرومانية للسيطرة عليها، ثم سقوطها في يد الأعراس الذين استمر حكمهم لليمن إلى سنة ٧٤٥م عندما أخرجهم عنها الفرس، وقد أدت كل هذه التطورات إلى أن تفقد اليمن مركزها التجاري في الوقت الذي حظيت مكة بالاستقرار والتنظيم والمعاهدات التي عقدت بينها وبين البلاد الأخرى، واستفادت من هذه التطورات لتحل المكانة التجارية التي كانت تحتلها بلاد اليمن.

هذا، وقد برزت أهمية الرحلات التجارية للكية بشكل ملحوظ في عهد عبد المطلب بن هاشم عندما أخذ الفريشون يمشون شام المعاهدات التجارية التي عقدها هاشم واخترته مع الدول المختلفة، فأصبحت تجارة فريش تعرف طريقها إلى شتى أنحاء الجزيرة العربية وأزدها ثراء الفريشيين زيادة كبيرة^(١٤٨).

العلاقات التجارية بين مكة والبلاد المجاورة
علاقة مكة باليمن
تت العلاقات التجارية اليمنية منذ القدم، إذ ترجع تلك العلاقات إلى أيام الدول اليمنية القديمة التي امتد نفوذ ملوكها إلى الشمال، وأسسوا لهم محطات تجارية على طول الطريق التجاري من اليمن إلى الشام^(١٤٩)، وقد تطورت تلك العلاقات التجارية بعد أن عقدت فريش مع ملوك اليمن اتفاقاً (إبلاناً) على أن تقوم فريش برحلتها التجارية إلى اليمن شيئاً فشيئاً^(١٥٠)، وكانت هذه الرحلة توافق لديم المراكب من الهند وشرق أفريقيا إلى الولاة اليمنية^(١٥١)، فكانت قوافل فريش تحصل من أسواق صنعاء والطيب والبحور والجلود والأسلحة والمعادن الفضية التي يرد كثير منها إلى سوانة، بلاد اليمن من الهند والصين وغيرهما من بلاد الشرق^(١٥٢).

وكان لمكة مكانة عظيمة في نفوس عرب الجنوب حتى لقد غضبوا حين جيز أبرهة حاكم اليمن الحبشي حملة لغزو مكة وتصدت له بعض القبائل اليمنية وقائلكه، وقد استمرت الاتصالات الحسنة بين زعماء مكة وأسيال اليمن حتى دخلت اليمن في حوزة الدولة الإسلامية^(١٥٣).

علاقات مكة بالحبشة
أما عن علاقة مكة بالحبشة، فقد ذكر الطبري في تاريخه أن عبد شمس أخذ عهداً من النجاشي، فقد أصبحت الحبشة مد ذلك الوقت بمثابة وجهاً ومصرفاً لفريش^(١٥٤) وكانت الحبشة

مصدرا هاما لتجارة البخور وريش النعام والجمال والسيوف، فكانت قريش تحصل منها على هذه السلع الهامة لبيعتها في الأسواق المختلفة كما تحصل إليها ما تحتاج إليه من حاصلات الجزيرة العربية (١٩٦).

ولما استقرت الحبيشة على اليمن لم تستطع اليمن أن تقوم بدور كبير في التجارة التي استأثر التجار الكيون بنقلها عندما أصبحوا الوسطاء، المسيطرين على قوافل التجارة الخارجية وقد فكر حاكم اليمن الحبيشي أبرهة أن يتنافس مكة فأقام كتبسة في صنعاء، ليحطب إليها العرب للعبع والتجارة ولكن عسكه هنا لم يأت بنتيجة (١٩٧) ما دعا إلى القيام بحملة ضد مكة ليستقط مكانتها الدينية وسيطر على هذه المحطة التجارية الهامة ولكن حملته باءت بالفشل (١٩٨). على أن هذا العدوان لم يؤثر كثيرا على تجارة مكة مع الحبيشة بل سرعان ما عادت إلى الانتظام التي كانت عليه في السابق لحاجة كل منهما للأخر، وخاصة بعد أن تم طرد الحبيشة من اليمن فلم يعد على الساحة إلا مكة كوسيط تجاري (١٩٩).

وتشير المصادر إلى أن أهل مكة كانوا يستصلون البحر في نقل متاجريهم إلى مكة عن طريق ميناء، الشعبية وهو مرفأ مكة ومرسى سفنها ومنه كان يذهب تجار مكة إلى الحبيشة والموانئ الإقريقية للتجارة قبل الإسلام (٢٠٠).

وأما عن التجارة مع العراق فقد كان لكة علاقات تجارية قديمة مع العراق تقتضي النهود التي حصل عليها بنو عبد مناة من كسرى للسامية في بلاد الدولة الفارسية (٢٠١) على أن تجارة مكة مع العراق لم تكن بنفس القوة التي كانت عليها مع بلاد اليمن والشام. بعض ذهاب قوافل صغيرة إلى العراق، وكان خاصة أصحابها أغنيا، لهم رؤوس أموال يبعثون بقوافلهم على حسابهم في أي وقت يشاءون، وتكون أرباحها لهم ولا يشاركون فيها مشاركة وقد برأسون قوافلهم بأنفسهم فيذهبون بها إلى العراق ولهم فيه تجار وأصحاب فإذا بصروا عادوا إلى مكة بضاعة جديدة وبها كسبوهم (٢٠٢).

أما تجارة الفرس مع العرب فكانت بيد الحيرة التي تجهزها إلى أسواق العرب نظير جزيرة تدقمها لرؤساء القبائل مقابل حماية هذه التجارة، كما أن ملوك اللخيين كانوا يرسلون متاجريهم إلى أسواق مكة كل عام في حماية بعض رؤساء القبائل العربية (٢٠٣)، وكان تجار الحيرة يترددون مكة للاخبار بها، ولهم مع تجارها عقود وجوار، فإذا ذهب أحداهم إلى مكة نزل على حليفته وجاره ثم باع ما عنده من تجارة واشترى ما يجهده بمكة من سلع مطلوبة، وكان

منهم من كون مع حفصانه من أهل مكة تجارة مشتركة تدار بالحيرة ومكة ويواضع أخري ويقسمون الأرباح والخسائر وفق ما اتفقوا عليه (٢٠٤).

وقد ذكرت المصادر عددا من أثرياء مكة تاجروا بأنفسهم مع العراق، مثل أبي سفيان وعبدالله بن جحطان، وقد ازداد نشاط التجارة القرشية عبر هذه البلاد بعد أن ضعف ملوك الحيرة (٢٠٥).

التجارة مع الشام

نعد العلاقات التجارية بين مكة والشام من أهم وأبرز تلك العلاقات التي كانت بين مكة وغيرها من البلاد، وترجع تلك العلاقات إلى زمن قديم، على أن تلك العلاقات تمت واتخذت شكلا جديدا بعد أن عقد بنو عبد مناة تحالفات تجارية مع الروم والساسانية (٢٠٦). فكانت القوافل التجارية القرشية تذهب كل عام (صيفيا) إلى بلاد الشام ويذكر البعض أن هذه الرحلة كانت توافق هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية وتوقف حركة الملاحة في غرب المحيط الهندي (٢٠٧). وكانت قوافل قريش تحصل إلى بلاد الشام بضائع الهند واليمن والعلائف، مثل الأجنار الكريمة والتوابل والعاج والقطر وحشب السنبل وحشب الأنثوس وغير ذلك. وتعود تلك القوافل يا تحمله من بلاد الشام من سلع مختلفة أهمها الزيت الذي عرفه بالركابي، لأنه كان يحصل على الإبل من الشام، والحسوب والأسلحة والمنسوجات وغيرها (٢٠٨).

وقد ذكرت المصادر المختلفة أسماء عدد من رجال مكة كانوا يخرجون إلى الشام للتجارة بأموالهم وأموال غيرهم (٢٠٩).

وكانت بصرى سوق قريش في حلتهم إلى الشام حيث تستقر قوافلهم فيسترون ويمشون ثم يعودون إلى مكة وكان منهم من يصل إلى غزة ويناجر من أسواقها ويضا مات حاشم بن عبد مناة في إحدى رحلاته التجارية ودفن هناك (٢١٠).

وقد نزل عدد من التجار الروم في مكة كما يذكر المؤرخون أنه كان في مكة بيوت تجارية رومانية يستخدمها الرومان للتشؤون التجارية وما ساعد على ازدهار التجارة الفكية أيضا التصراع المستمر بين فارس والروم وحرص النكيين على الوقوف على الحياض بينا أنفسهم وبين المتعادين، مما أدى إلى استثمار العلاقات الطيبة بين مكة وغيرها من البلاد (٢١١).

هذا . ويظهر مما روتهُ المصادر أن قريشاً ظلت تتاجر بمواقفها الضخمة المتجهة إلى بلاد الشام إلى ما بعد ظهور الإسلام . وأن الرسول ﷺ اتخذ من تهديد تلك القوافل وسيلة لطرد قريش وهكذا أخذت سرايا الرسول بالمدينة تتجه إلى الطوق الرئيسية التي تمر بها تجارة قريش إلى الشام (١٣٦) .

هذا وتشير المصادر إلى أن أهل مكة كانت لهم صلات بصصر وأن نشاطهم التجاري وصل إليها وأنهم كانوا ينقلون إليها حاصلات الجنوب وبلاد الشام ومن القرشيين الذين تاجروا في مصر قبل الإسلام عمرو بن العاص وعبد الله بن جعدان وغيرهما (١٣٧) .

ثم إن مكة كانت لها علاقات تجارية مع غيرها من مدن الحجاز (شرب) الطائف . ذلك أن موقع شرب على طريق القوافل ترك أثره في نشاط الحركة التجارية فيها وكان بعض تجار مكة يبرود شرب في طريقهم من مكة إلى بلاد الشام وفي عودتهم منها إلى مكة . ومنهم من نزل بأسواق شرب للبيع والشراء . ومن أسواق شرب سوق بني قينقاع وسوق النبط وسوق الجسر (١٣٨) . كذلك شارك أهل مكة أهل الطائف في التجارة وكانت القوافل تخرج من الطائف إلى مكة حاملة الزبيب والقمح والعسل والأدم والذي كان على رأس السلع التي حملها أهل مكة إلى بلاد الشام (١٣٩) . وكانت (نخلة) أو بطن نخلة من منازل طريق تجارة مكة مع الطائف . ولذلك فقد كانت من المواضع التي قصدتها المستوطنون الصحراويون بقوافل قريش . وقد هاجم المسلمون إحدى تلك القوافل القرشية عند بطن نخلة في آخر رجب سنة ١٠هـ (١٤٠) .

الأسواق التجارية

لم يقتصر نشاط أهل مكة التجاري على العلاقات التجارية بين مكة والبلاد المجاورة . بل امتد نشاطهم إلى الأسواق العربية المختلفة التي كانت تقام في جزيرة العرب على مر شهود التاريخ . فكان يقصدها أهل مكة للبيع والشراء . ويتفلقون من بعضها إلى بعض . وقد اشتهرت هذه الأسواق أماكن حرم بأمن الإنسان فيها على دمه وماله (١٤١) . وكان لقريش منزلة عظيمة في نفوس قبائل العرب لأنهم أهل البيت والقائمين بأمر الحجاج أيام الحج لذلك جاب القرشيون جزيرة العرب تجاراً وارتادوا الأسواق المختلفة للتجارة في مواسمها . ومن هذه الأسواق سوق دومة الجندل وكانت تقام أول يوم من شهر ربيع الأول ويحضر الناس فيها للبيع

والشراء والتبادل (١٤٢) ويقول المروقي «وكانت قريش تخرج إليها قاصداً من مكة فإن أخذت على الخيل لم تتخفر بأحد من العرب حتى ترجع وذلك أن معشر عامتهم لا تعرض لتجارة قريش ولا يهاجمهم حليف معصري مع تعظيمهم قريش ومكانهم من البيت» (١٤٣) .

ومن الأسواق التي قصدتها أهل مكة للتجارة سوق عمان وفي هذه السوق كان يتم التبادل بين صنائع فارس والهند والصين والحجاز وأنشأ يأتي إليها كل تاجر فطر بما حصل من قطره . ويرجع إلى بلدته بما يأخذ من عروض وسلع ليست فيه ولهذا كان فيها جاليات من كل أمة وكان قبيلة (١٤٤) .

كذلك من الأسواق المشهورة التي تاجر فيها أهل مكة سوق حيانة وهي سوق بنيانم . وكانت تقام في شهر رجب وتاجر فيها أهل الحجاز وأهل اليمن وقيل فيها . أن خديجة بنت خويلد استأجرت محسناً إلى سوق حياشة واستأجرت معه رجلاً آخر من قريش (١٤٥) . كما قصد أهل مكة أسواق اليمن ومنها سوق الرابية بحضرموت (١٤٦) . ومن الأسواق التي قصدتها أهل مكة للتجارة أيضا سوق دير أيوب وسوق بصري وهما من أسواق بلاد الشام (١٤٧) .

وفضلاً عن النشاط التجاري لأهل مكة في الأسواق العربية المختلفة في الجزيرة العربية . فقد تجلّى هذا النشاط أيضا في الأسواق التي كانت تقام حول مكة والنهر هذه الأسواق سوق عكاظ وكان يأتيها قريش وهوازن وسليم والأحباش وانطلقوا وهي من أعظم وأهم أسواق العرب ويؤذيها العرب من العراق واليمن واليمن والشعر واليمن والعرض يقول أنها تبدأ من نصف ذي القعدة حتى العشرين من (١٤٨) .

وكان يحصل إلى سوق عكاظ من كل بلد تجارته . فالسبأ يجلب الحنظل من حنظل واليمن يورد إليها من اليمن البرود والأدم . وفيها من زوت الشام وزبيبها وسلاحه ما اعتادت قريش أن تحصله في قفوتها إلى مكة (١٤٩) .

وكانت سوق عكاظ سوق حرة لا تخضع فيها لاختصاص ولا لخصم . وقد عمل القرشيون حين طاعتهم جلب العرب إليها من الأماكن البعيدة وكان الذي يقوم بأمر الحكومة في هذه السوق أناس من بني تميم وكان أحدهم الأقرع بن حابس (١٥٠) . وكان يجمع بها بالنسار (١٥١) .

ومن الأسواق الحجازية أيضا سوق منبجة ويذهب الناس إليها بعد سوق عكاظ ويقولون في العشر الأخيرة من ذي القعدة ويستمر عشرة أيام حتى هلال ذي الحجة (١٥٢) . فيسجده العرب

إلى سوق أخرى من الأسواق القريبة من مكة وهي سوق ذي المجاز وتنتشر حتى اليوم
الشام من ذي الحجة، وكانت هذه السوق تحفل بحشد كبير من العرب لإقامتها من موسم
الحج (١١٢٦).

هذا وقد حرصت قريش على وضع الترتيبات اللازمة لتنظيم الأسواق والإشراف الدقيق
عليها ومراتبها وتحريرها وحل المصالح خلال انعقادها مما أضفى جوا من الأمان، وأدى
إلى حركة تجارية نشطة شهدتها تلك الأسواق بين أهل مكة وبميراثهم من البلاد العربية
المختلفة (١١١). كما كان لإقامة تلك الأسواق في الأشهر الحرم من أهم العوامل التي ساعدت
على ازدهار الحركة التجارية في تلك الأسواق فيذكر المؤرخون في ذلك « وقد وثبت الأسواق في
الأشهر الحرم حتى يسودها الهدوء والسلام، وكان الحج من أكبر مواسم الريع لقريش، تبع
تريش ما عندها ليدنو القادمين إليها من السادة ولأجل القرى البعيدة عن مكة، وتشترى منهم
ما يحصلونه معهم من مواد وسلع ثم تقوم نوائلهم بنقل الفائض مما اشتترته إلى الأسواق
الخارجية في بلاد الشام أو العراق، وتشترى في مقابل ذلك ما تحتاج إليه الحجاز وأعراب
البادية من سلع ومواد» (١١١).

طرق القوافل

ومن التواضيع أن تجارة الكعبة كانت برية، عسدها والقوافل، التي كانت تجوب الطرق
والدروب والمسالك المنتشرة في بلاد العرب، ولقد ذكرت المصادر عدداً من الطرق التي كانت
تربط بين مكة بالبلاد الأخرى والتي سلكها القوافل التجارية في طريقها إلى اليمن والشام
والعراق وغير ذلك. وكانت أشهر الطرق البرية تلك التي ربطت بين مكة واليمن والتي ربطت
بين اليمن والشام مارة بمكة، وأقدم هذه الطرق وأهمها هو الطريق الذي يصل اليمن بالشام
ماراً بمكة ويعتبر هذا الطريق السنن من أقصى جنوب الجزيرة إلى أقصى شمالها أهم طرق
القوافل العربية (١١٦). كذلك ارتبطت اليمن مع مكة بطريق تجاري يربط بين حلي في اليمن
ومكة في الحجاز وكان هذا الطريق على سهل يقال له التوز وقد أقيمت بعض المحطات التجارية
على طول هذا الطريق بين اليمن والحجاز (١١٦). كما كان هناك طريق للقوافل يمتد من أقصى
شمال بلاد اليمن إلى وسط بلاد العرب حيث يتصل بطريق آخر خلال وادي الرمة إلى جنوب
العراق (١١٨).

ولقد ذكرت المصادر جولة طرق أخرى سلكها أهل مكة في ذهابهم إلى اليمن وفي إيابهم
منها، منها ما يمر بالساحل ومنها ما يمر شرفيه. ومن هذه الطرق طريق يبدأ بمكة ويتجه إلى
قونن المنازل ثم إلى القنق ثم إلى ربة ثم إلى كرى (كرا) ثم إلى ربة ثم إلى تسالة ثم إلى
بيشة بطنان) ثم إلى حنفا. ثم إلى النهجوه وهي المد ما بين عمل مكة وعمل اليمن.

ومن الهجرة بشجاء الطريق إلى (عرقه) ثم إلى صعدة ثم إلى الأعمشبة ثم إلى خيوان ومنها
إلى أنانث ثم إلى صنعاء (١١٦).

وكان أهل صنعاء إذا أرادوا مكة فعدوا (الرحابة) ثم راندة ثم خيوان ثم صعدة ثم القصبة
ثم جداء ثم بيشة ثم تسالة ثم القنق ثم بسنان ابن عامر ثم مكة (١١٦).

كذلك ذكر الهذلي طريقاً للقوافل من صنعاء إلى مكة على هذا النحو من صنعاء إلى
ربة ثم إلى خيوان ثم إلى صعدة ثم إلى المهجرة ثم إلى سرود القيش ومنها إلى الشجة ثم إلى
مكة (أول حد الحجاز) ثم إلى النهجوة ثم إلى المسدء ثم إلى تسالة ثم إلى كرى ثم إلى القنق
ثم إلى رأس الناقب ثم إلى قرن ثم إلى رمة ثم الزعة ثم إلى مكة (١١٦).

كذلك كان هناك طريق يربط بين صنعاء ومكة يمر بتهامة، وهو طريق الساحل الذي بدأ من
صنعاء ثم صليت ثم المويد ثم أسفل العرقة ثم الصرحة ثم رأس الشقيقة ثم عرض ثم الحصور
ثم النهج ثم عشر ثم ضنكان ثم المعقد ثم حلي ثم السرين ثم إلى ملكان ثم مكة (١١٦).
أما طريق عدن إلى مكة فيصير بمحلات عك ثم الحررة ثم مخلاف الحكم ثم عشر فسرسي
ضنكان فانسرين ثم الشعبية ومنها إلى مكة (١١٦).

هذا وقد عرف الطريق الرئيسي بين مكة واليمن بطريق القنق نسبة إلى قرية القنق التي
تتفرع منها الطرق الأخرى التي ربطت بين مختلف أنحاء اليمن وبين مكة وكانت تمر حصنها
بسنان ابن عامر (١١٦).

وكان هناك أيضاً الطريق الذي بين الشام ومكة بطريق دمشق - مكة) وكان يبدأ من
الكوفة ثم إلى طسم ومنها إلى طبرية ثم إلى سرج وهي في آخر الشام وأول الحجاز ثم تترك
ثم إلى المعقدة ثم إلى الأفرع ثم إلى الجبجر ثم إلى وادي القري ثم إلى الرخيبية ثم إلى ذي
المروة ثم إلى السويداء ثم إلى ذي حشيب ثم إلى بثراب ومن بثراب يمر الطريق بالمنازل التي بين
بثراب ومكة حتى يصل إليها (١١٦).

كما كان هناك طريق يمتد من «أبنة» إلى حقل ثم مدين ثم إلى الكلابة ثم إلى شعب ثم إلى بدا من بلاد الشام ثم يتجه الطريق إلى المرحبين ثم إلى البيضاء، ثم إلى وادي القري ثم إلى الرحبية ثم إلى ذي الروة ثم إلى السويداء، ثم إلى ذي خشب ومنها إلى يثرب ومنها إلى مكة ١٦٦١.

وكانت المحفة من منازل طريق تجارة مكة إلى الشام ولذلك كانت من المواضع والأماكن التي قصدها المسلمون للتجارتين بقوافل قريش (١٦٧) وكانت قريش تطلق أحياناً ساحل البحر الأحمر في طريقها إلى الشام وفي عودتها من متجهاً هناك، وقد عرف بالهجرة وقد سلك قافلة أبي حنبلان هذا الطريق في عودتها من الشام وبعد أن علمت بترصد المسلمين لها في الطريق البري المعروف، ويقع طريق المعركة بين (عزورا) و(دوسوى) تخصصره القوافل إلى الشام وإلى مكة وإلى يثرب وهو بين الجليلين (١٦٨).

وانضمت مكة بالعراق بعدة طرق فكان هذا طريق الحيرة - مكة ويبدأ من موضع الحيرة ثم العذيب ثم الغبيشة ثم وادي السباع ثم القرعاء ثم واقصة ومنها إلى العقبة ثم القاع ثم إلى زباله ومنها إلى الشقوق ثم البطان ثم الغلبية ثم إلى الخزمية ثم قيد ثم سيرا - ثم الحاجر ثم معدن النقرة حيث يتفرع الطريق، فيتجه أحدهما إلى مكة ويبدأ من المدينة، ويتجه آخر إلى يثرب ومنها إلى مكة، وكان هذا الطريق يمتد من المعدن إلى العسيلة ثم بطن نخل ثم إلى الطرف ثم إلى يثرب، ومن يثرب إلى السبابة ومنها إلى الودحاء، ثم إلى الروثية ومنها إلى الصرح ثم إلى الشقيبا ثم إلى الأبواء ثم المحفة ثم فديد ثم إلى عسفان ثم مر الظهران ثم مكة (١٦٩).

هذا قد عرف طريق العراق إلى مكة - الشقيبا فيقال سلكوا القتب أي متسوا إلى مكة (١٧٠).

وارتبطت مكة بنجد أيضا وكان طريق نجد إلى مكة جزءا من طريق العراق إليها (١٧١) وكان هناك طريق يصل بين البسامة ومكة وكان يمتد من البسامة إلى القريش ثم المدينة ثم إلى السبيح ثم إلى الشبية ثم إلى سفيرا، ثم السد ثم إلى صدرة ثم إلى شريقة ثم إلى القريش (على طريق العصرة - مكة) ومن القريش إلى طهفة ثم إلى خريبة ثم إلى فليحة ثم إلى فيا ثم إلى مران ثم إلى وجره ثم أوطاس ثم إلى ذات عرق ثم سبتان بنى عامر ثم إلى مكة (١٧٢).

وذكرت المصادر طريقا ساحليا ربط مكة بعمان وكان يبدأ من مكة ثم الشقيبة ثم العسيرة

ثم حلق ثم عشر ثم الحردة ثم مخلاف عك إلى غلافقة ثم إلى مخلاف ريبد ثم إلى مخلاف بني مجيد ثم إلى عدن أبين ثم مخلاف لُحج ثم مخلاف كندة ثم إلى السحر ثم إلى ساحل هباء (هباء) ثم إلى غوكلان ثم إلى فروز ومنها إلى عمان (١٧٣).

كذلك ارتبطت مكة بغيرها من المدن الحجازية الطائف - يثرب، وكان هناك طريقان يصلان بين مكة والطائف، أحدهما يبدأ من مكة إلى سمر ابن المرتفع ثم إلى فروز المنازل ثم إلى الطائف، أما الطريق الآخر فكان على طريق العقبة، وكان لابد لمن يسلك أن يأتي عرفات ثم بطن نضمان ثم يصعد عقبة حزام ومنها إلى الطائف (١٧٤).

وأما طريق (يثرب - مكة) فكان يمر بالشجرة ثم إلى حقل ثم إلى السبابة وهي بين حقل (الودحاء) ثم الروثية ثم إلى الشقيبا ثم الأبواء، ثم المحفة ثم فديد ثم عسفان ثم بطن مر ثم مكة (١٧٥).

كذلك كانت هناك طرق فرعية أخرى ربطت بين يثرب ومكة ومنها الطريق الذي سلكه الرسول ﷺ في هجرته إلى يثرب ووصفه المؤرخون بأنه بدأ من مكة ثم الساحل ثم عسفان ثم أمج ثم فديد ثم الحجاز ثم الجناد ثم العرج ثم بطن رسم ثم فيا، ثم يثرب (١٧٦).

نلك هي أهم الطرق البرية التي سلكها القوافل المكية في طريقها إلى الشام والعراق واليمن ومدن الحجاز (يثرب - الطائف). فضلا عن طرق أخرى فرعية ذكرتها المصادر ووطن بين مكة وبين جميع أنحاء الجزيرة العربية.

نظم التجارة ووسائل المعاملات التجارية والمالية

اشتهر أهل مكة منذ القدم بالتجارة المتروعة الأصناف حتى قيل في ذلك: «من لم يكن قاهرا لم يكن عندهم منقوس»، ولم يقتصر النشاط التجاري على الرجال بل شاركت فيه النساء مثل خديجة بنت خويلد التي كانت ترسل بأموالها للتجارة في الشام وفي عكاظ وفي حياشة (١٧٧)، وقد ازدهرت تجارة قريش في عهد هاشم بن عبد مناف، وكان أن أصبح أهل مكة خبراء في أصول نسيئة الأموال وكيفية استثمارها واستغلالها. ومارس أهل مكة طريقة القايضة (المبادل)، كما تعاملوا بالربا وعرفوا بنظام الأمانات والودائع ونظام الصكوكي (١٧٨). وما يدل على ازدهار التجارة في مكة وما حققه المكيون من رقي في نظم التجارة ما يشير إليه المؤرخون بشواهد، أن مكة أصبحت مركزا للتسيولة، يكثر أن يدفع فيها التجار أثمان السلع

تعاملا بالدنانير الذهبية والدرهم الفضية كذلك تعاملوا بنقود أهل اليمن ذلك أن أهل مكة كانوا يتاجرون مع اليمن والعراق وبلاد الشام والحبشة ويحاربهم فهد جعلتهم مستعملين مختلف أنواع النقود المتداولة وقتئذ، وكان أهل مكة يتعاملون بالذهب، بالفضة وزناً فكانوا يتبايعون بهذه النقود على أنها نهر (١٨٦).

هذ وكان لقريش في الجاهلية أوزان كانت تزن الفضة بوزن تسميه درهما وتزن الذهب بوزن تسميه ديناراً . وكانت لهم الأوقية والنش والبراة (١٨٧) . أما المكابيل فقد عرفوا منها الصاع واند والرطل وغير ذلك (١٨٨).

وقد عرفت هذه الضريبة بالعدد (١٨٥).

كذلك ذكر المؤرخون أن زعماء قريش كانوا يفرضون ضريبة على من يدخل مكة من التجار الغريباء عن قريش كما كانوا يأخذونها من النصارى في الأسواق لصرفها في الشؤون العامة وقد عرفت هذه الضريبة بالعدد (١٨٥).

لما عن وسائل المعاملات المالية فقد تعامل أهل مكة بالنقود الرومية والساسانية . أي

التي ترسل إلى بلاد بعيبة . كما كانت عملية الشحن والتفريغ لهذه التجارة الدولية تتم فيها وكذلك كان يتم التأمين على التاجر وهي تجار الطرق المخطوفة بالمخاطر (١٨٦) . وكان يساعد قريش على تأمين تجارتها ما كانت تستع به من حرمة عند العرب وما كان لها من ارتباطات مع القبائل النخارية على طول طرق التجارة . هذا ولم يكن تاجر مكة بالانحياز لحسابه بل ساهم مع غيره من أهل مكة في تكوين رؤوس أموال القافلة بحيث كانت القوافل تجارة شركاء . فكان أبو سفيان بن أبي بنحوارة وعلى حسابه ويذهب بنفسه على رأس قافلته إلى العراق كما كان من المساهمين في قوافل قريش كذلك (١٨٧).

كذلك أشرك أهل مكة سادات القبائل معهم في الانحياز . تأليفاً لقوتهم وحماية لتجارهم ولتوافقهم من التمرض للسلب والنهب وكانوا يعطونهم تصديقتهم من الأرباح مما جعل سادات القبائل يطمون إلى مكة ويعقدون العقود مع تجارهم للانحياز معهم (١٨٦).

وكان لأهل مكة شركات ومباحات مع غيرهم من أصحاب المال في مختلف أنحاء الجزيرة العربية فقد شاركوا بعض أهل اليمن وشاركوا أهل الحيرة فكانوا يرسلون تجارهم إليهم ليبيها في أسواق الحيرة ويرسل شركائهم من أهل الحيرة بضائعهم إلى مكة لتصرفها بها ثم يتحاسبون ويقسمون الأرباح أو الحياز حسب ما اتفقوا عليه (١٨٦).

ومن نظم التجارة التي اتبعها أهل مكة الضاربة نذكر هنا هشام بن أسيد خديجة بنت خويلد كانت تتاجر الرجال في ماثها وتضاربهم إياه بنسب . تجمله لهم (١٨٦).

ويذكر المؤرخون أن قوافل قريش كانت تخرج من دار الندوة ويخرج أهل مكة لتوزيع القافلة وعند عودتها يخرجون لاستقبال القافلة لوجين . وإذا بلغت القافلة مكة كان أول عمل لرتبها وأصحابها زيارة البيت الحرام لرفع الحمد والشكر لرب البيت ثم يعودون ويقومون بنصفية حسابهم وإعطاء كل واحد من المساهمين في رأس مال القافلة نصيبه من الربح . وقيل أن قريشا كانوا يربحون في تجارتهم للدينار ودينار (١٨٦).

ويذكر المؤرخون أن قوافل قريش كانت تخرج من دار الندوة ويخرج أهل مكة لتوزيع القافلة وعند عودتها يخرجون لاستقبال القافلة لوجين . وإذا بلغت القافلة مكة كان أول عمل لرتبها وأصحابها زيارة البيت الحرام لرفع الحمد والشكر لرب البيت ثم يعودون ويقومون بنصفية حسابهم وإعطاء كل واحد من المساهمين في رأس مال القافلة نصيبه من الربح . وقيل أن قريشا كانوا يربحون في تجارتهم للدينار ودينار (١٨٦).

- ١٦- انظر الطبري : المصدر السابق والجزء والصنعة . فليبي حتى : تاريخ العرب جدا ص ١٤٥ . صالح العلي : محاضرات في تاريخ العرب جدا ص ٨٢ .
- ١٧- حسن صالح شهاب : أضواء على تاريخ اليمن البحري ص ٨١ .
- ١٨- حسن إبراهيم حسن : تاريخ الإسلام جدا ص ٦٢ .
- ١٩- عن حملة أريهة انظر : ابن هشام : سير أئمة هشام تعقيب عبد السلام حادون ص ٣٨ ، وأظن أحمد أبو الفضل : مكة في عصر ما قبل الإسلام ص ١٢٢ .
- ٢٠- الطبري : المصدر السابق والجزء والصنعة : وانظر أريهة : أحمد أمين : المرجع السابق ص ١٤ .
- ٢١- رشيد الجبلي : المرجع السابق ص ١٧٢ .
- ٢٢- ابن هشام : سير أئمة هشام ص ٣١ .
- ٢٣- ابن هشام المصدر السابق والصنعة : بتعبه الأفعاني : المرجع السابق ص ٢٦ . حواد علي : المرجع السابق الجزء ٢ ص ٢٨٢ .
- ٢٤- صالح العلي : محاضرات في تاريخ العرب جدا ص ٨١ .
- ٢٥- انظر جراد علي : المرجع السابق والجزء ص ٢٥٩ . ص ٢٧٢ . ٢٧٣ . ١٠ . صالح العلي : المرجع السابق والجزء والصنعة .
- ٢٦- انظر الطبري : المصدر السابق والجزء والصنعة . جواد علي : المرجع السابق الجزء ٢ ص ٣٠٢ . محمد سروك نافع : عصر ما قبل الإسلام ص ١٧٢ .
- ٢٧- جواد علي : المرجع السابق والجزء ص ٢٩٤ .
- ٢٨- انظر جواد علي : المرجع السابق والجزء ص ٢٩٥-٢٩٥ . أحمد أبو الفضل : المرجع السابق ص ١٢٧ .
- ٢٩- الطبري : المصدر السابق والجزء والصنعة : جواد علي : المرجع السابق والجزء ص ٣٠٨ . محمد سروك نافع : المرجع السابق ١٧٢ .
- ٣٠- فليبي حتى : المرجع السابق والجزء ص ١٤٥ . رشيد الشبلي : المرجع السابق ١٧٤ : حسن صالح شهاب : أضواء على تاريخ اليمن البحري ص ٨١ .
- ٣١- جواد علي : المرجع السابق والجزء ص ٢٩٤ ، ٢٩٤ . حسن إبراهيم حسن : تاريخ الإسلام جدا ص ٦٢ . صالح العلي : محاضرات في تاريخ العرب جدا ص ٨١ .
- ٣٢- انظر البعقوني : تاريخ البعث ص ٢٠ دار صكار بيروت ص ٤٥ . تاريخ ص ٤٥ . وانظر جواد علي : المرجع السابق والجزء ص ٢٩٩ . ومن أشهر من تابعوا إلى بلاد الشام أبو طيخان .

- ١- انظر جواد علي : الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام جدا ص ٢٤١ . سعيد الأفعاني : أسواق أحراب في الجاهلية والإسلام ص ٢٠٠ .
- ٢- فليبي حتى : تاريخ العرب جدا ص ١٤٥ . حسن إبراهيم حسن : تاريخ الإسلام جدا ص ٦٢ . محمد سروك نافع : عصر ما قبل الإسلام ص ١٥٠ . رشيد الجبلي : محاضرات في تاريخ العرب ص ٧٢ . ٧٨ .
- ٣- انظر في وصف مكة : باقرت : معجم البلدان ٨٠ . الطبعة الأولى ١٣٢٣ ص ١٤٤ . سعيد الأفعاني : المرجع السابق ص ٨٠ . فليبي حتى : تاريخ العرب جدا ص ١٤٤ .
- ٤- جواد علي : المرجع السابق والجزء ص ٢٠٠ . سعيد الأفعاني : المرجع السابق والصنعة .
- ٥- انظر الطبري : تاريخ الطبري ، تحقيق محمد أبو الفضل : الطبعة الرابعة دار المصالح ١٩٧٧ ص ٢٥٢ . جواد علي : المرجع السابق والجزء ص ٣٠١ . ٣٠٢ . عمر فروخ : تاريخ الجاهلية ص ١١٣ .
- ٦- السمردي : سوزج الذهب جدا ص ٥٩ . ٦٠ .
- ٧- الطبري : المصدر السابق والجزء والصنعة : أهل الجزيرة لشركاء يوسن جراد علي : المرجع السابق ص ١١٢ .
- ٨- انظر في ذلك الأثر ص : بلوغ الأرب في معرفة أحوال العرب ج ٢ ص ٣٨٦ . ٣٨٧ . تصحيح محمد بهجة الأثري وقال في سبب رحلات قورش أن قريشا كان إذا أصاب واحد منهم مخمصة خرج هو وعياله إلى موضع وضربوا على أنفسهم شاه حتى قوتوا إلى أن جاء هاشم بن عبد مناف فجمع كل بني أبي علي الرضين في الشتاء وفي الصيف إلى الشام للشجارات فما وقع الذي قسم بينه وبين الفقير وعلى ذلك نزلت السورة الكريمة . للإبلاقي قريش . كما يذكر حواد علي أن هاشم كان بالشام فقابل قيسر وطلب منه كتاب يؤمن بهجزة قريش فكسب له كتاب أمان من يقدم منهم فحصل كلها من يحيى من العرب يقرئ الشام أخذ من شرافهم إبلاقي والإبلاقي أن يأمنوا عنهم في أرضهم . انظر حواد علي : المرجع السابق والجزء ص ٣٠٤ ، ٣٠٦ . وانظر سعيد الأفعاني : المرجع السابق ص ١٢٨ ، ١٢٩ .
- ٩- جواد علي : المرجع السابق والجزء ص ٣٠٢ . عمر فروخ : تاريخ الجاهلية ص ١١٢ .
- ١٠- انظر الطبري : المصدر السابق والجزء والصنعة . وانظر محمد سروك نافع : عصر ما قبل الإسلام ص ١٧٢ .
- ١١- أحمد أمين : فجر الإسلام ص ١٣ . محمود عرفة : العرب قبل الإسلام ص ٣٢٩ .
- ١٢- أحمد أمين : المرجع السابق والصنعة . محمد سروك نافع : المرجع السابق ص ١٧٤-١٧٤ .
- ١٣- انظر : حسن صالح : أضواء على تاريخ اليمن البحري ص ٨١ .

- هذه السوق بتهامة علي ست ليال من مكة إلى جهة اليمن والحياتة الميسرة من الناس وسيت بذلك
 وكثرة ما يجتمع فيها من مختلف القهائل والأجناس للعبادة .
- ٤٩- الرزوقي: المصدر السابق والجزء من ١٦٥ . ويذكر أن هذه السوق لم يكن يصل إليها أحد إلا
 بخفارة . وكانت قريش تتخطف فيها بني أهل الوار من كندة وسائر الناس يتخفون بالمشرفين من وأهل
 الحفر من وكان يتجه إليها بعض الناس وبعضهم إلى عكاظ لانقاذها في تاريخ واحد وهو النصف
 من ذي القعدة حتى آخره . وانظر سعيد الأفغاني : أسواق العرب من ٢٢٩ : ٢٤٠ ويذكر أيضا أن
 حضرموت إقليم جنوبي الشمر وشرفه عدن والى غربيه صنعاء . جواد علي: المرجع السابق والجزء
 من ٣٧٧ .
- ٤٧- الرزوقي : المصدر السابق والجزء من ١٦٩ : سعيد الأفغاني : المرجع السابق من ٣١٢ : ٣١٤ .
- ٤٨- المؤيدقي : المصدر السابق والجزء من ١٦٥ : انظر الأوس : المصدر السابق والجزء من ٢٨٥ : ٢٨٩ .
 وجواد علي: المرجع السابق من ٣٧٧ : ٣٧٩ .
- ٤٩- سعيد الأفغاني : المرجع السابق من ٢٤٢ .
- ٥٠- الأوس : المصدر السابق والجزء من ٢٨٥ : ٢٨٦ : سعيد الأفغاني : أسواق العرب من ٢٤٩ : ٢٥١ ;
 جواد علي: المرجع السابق والجزء من ٣٧٧ : ٣٧٩ . وقيل أنها لم تكن فيها حضور (ضرائف) لأنها لم
 تكن في ملك أحد من الأثراء وقهها من مكة وشعائر الحج جعل لها حرمة وليضربوا بذلك حضور
 أكبر على ملك من الناس . - صنعاء مكة والحجاز واليمن : قهائل القهائل : قهائل القهائل : ٥٢٢
- ٥١- الرزوقي : المصدر السابق والجزء من ١٦٥ : والسور : كان من وسائل الصالح التجديرة عند العرب
 وذلك أن الصالحين كانوا يتفقان على لمن يبيع فإن اختلفا بغرض النفس الذي يحدده أحدهما شريطة
 أن يخرج خاتمه قبل الآخر فيقول : إن أفرحت خاتمي قبلك فهو مع بكنا . وإن أفرحت خاتمك قبلني
 فيكنا . فإن أفرجهما معا عادا في الإخراج - انظر محمود عروة : العرب قبل الإسلام من ٣٦٠ .
- ٥٢- سعيد الأفغاني : المرجع السابق من ٢٩٦ : ٢٩٧ . ومدينة مروض وقيل يك قرب مكة على أميال منها
 تقع عبر الظهوران قرب جبل يقال له الأسفل وهو بأسفل مكة : وانظر جواد علي: المرجع السابق والجزء
 من ٢٨٠ .
- ٥٣- الرزوقي : المصدر السابق والجزء من ١٦٥ : ١٦٦ . وكانت هذه السوق قريبة من عكاظ وقيل إنها
 كانت لهذيل وكانت مهابة العرب بها بالقاء الحجارة . . جواد علي: المرجع السابق والجزء من ٣٧٥ :
 وانظر سعيد الأفغاني : المرجع السابق من ٢٩٨ : ٣٠٠ ويحدد ذا المعيار فيذكر أنها على فوسخ من
 عرفة ناحية مكعب وهو جبل يعرفات ، كما قيل أنها موضع بني (بين مكة وعرفات) وسمى ذا الحجاز
 لأن إجازة الحج كانت منه .

- ٥٤- جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٢٩٢ : صالح اعلي : المرجع السابق والجزء والصنعة .
- ٥٤- أحمد أمين : فجر الإسلام من ١٢ . رشيد الجسلي : محاضرات في تاريخ العرب من ١٧٢ : ١٧٤ .
- ٥٥- أحمد أمين : المرجع السابق والصنعة .
- ٥٦- انظر في ذلك: اليعقوبي : المصدر السابق والمعاد والصنعة . حيث يشير إلى أن سبب غزوة بدر أو
 أيا شيطان قدم من الشام ويبر قريش حمل حجرات وأسرالا فخرج رسول الله ﷺ ليعارضه ويا
 الصريح قريش يمكنه بخبرهم لمغير : وانظر الفيدي : المصدر السابق ج ٢ من ٤٢٢ : ٤٢٢ : جواد علي
 : المرجع السابق والجزء من ٢٩١ .
- ٥٧- صالح العلي: محاضرات في تاريخ العرب ج ١ من ٨١ .
- ٥٨- جواد علي: المرجع السابق والجزء من ٣٦٢ وسوق النبط كان يتم في موضع معين يتاجر فيه الأثيل
 فعرف لذلك بسوق النبط: رشيد الجسلي : المرجع السابق من ١٨٢ .
- ٥٩- جواد علي: المرجع السابق والجزء من ٣١٥ : رشيد الجسلي: المرجع السابق من ١٩٦ .
- ٤٠- ابن هشام : سيرة ابن هشام - تهذيب عبد السلام دارين من ١٢٢ : وكانت هذه سرية عبيدالله بن
 جعش الذي أمره الرسول ﷺ بالاطلاع أخبار قريش والتزود - اتخذت بين مكة والطائف ومضى عبدالله
 ابن جعش حتى نزل بهذا المكان وموت به غير لقريش حمل قريبا وأدما فيها جمها المسنونة
- ٤١- انظر عن أسواق العرب الهسائي : صنعة حمزة العرب - تحقيق محمد بن علي الأكرع مركز
 الدراسات والبحوث اليمني . صنعاء - الطبعة الثالثة ١٤٠٢ هـ / ٢٠٠٢ : الأوس : طبع الأرب في
 أموال العرب - جزآن - الطبعة الأولى - بغداد ١٣١٤ هـ - ج ١ من ٢٨٢ : ٢٨٥ : جواد علي: المرجع
 السابق والجزء من ٣٦٩ .
- ٤٢- الأوس : المصدر السابق والجزء من ٢٨٢ .
- ٤٣- الرزوقي: الأزمته والأمكنة - حيدر آباد . انظر الطبعة الأولى - جزآن ١٣٢٢ هـ . ج ٢ من ١٦٢ :
 وانظر أيضا سعيد الأفغاني : المرجع السابق من ٢٠١ .
- ٤٤- سعيد الأفغاني : المرجع السابق من ٢١٦ . ص ٢٢٠ : ٢٢١ وقيل عمان كورة عمية في جنوب الخليج
 الفارسي تحت علي ساحل بحر اليمن وتقتصد العرب هذه السوق إذا انضمت من سوق هجر فترحل إلى
 عمان وتقيم سوقها حتى آخر جمادى الأولى .
- ٤٥- جواد علي : المرجع السابق من ٣٧٥ : ٣٧٦ : سعيد الأفغاني : المرجع السابق من ٢٤٢ وقيل تقوم

- ٥٥- جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٦٠ : ٣٧٠ : محصور عرفة : المرجع السابق من ٣٣٧ .
- ٥٥- جواد علي : تاريخ العرب قبل الإسلام جزء ٨ من ١٥٨ .
- ٥٦- قليب حتى : تاريخ العرب جزء من ١٤٥ : رشيد الجسيلي : المرجع السابق من ٧٢ ، ٧٨ : حصر الديار : طرق الصحارة العربية من عهد سبأ إلى صدر الإسلام من ٥٠ .
- ٥٧- الباحثون : السلطان من ٣١٧ ملحق بكتاب ابن رسته الأعلق النفيسة : الأصفهاني : نصوص وأبحاث تاريخية وعراقية عن جزيرة العرب من ٢١ .
- ٥٨- ابن خردادبة : المسالك والممالك من ١٥٣ : حسن الباشا : طرق التجارة العربية من عهد سبأ إلى صدر الإسلام من ٥٩ .
- ٥٩- ابن خردادبة : المسالك والممالك من ١٣٦ : ١٣٧ : جواد علي : الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام جزء من ٣٦١ : ٣٦٢ .
- ٦٠- جواد علي : المرجع السابق الجزء من ٣١٧ .
- ٦١- الهناتى : صفة جزيرة العرب من ٢٠٢ : ٢٠٣ .
- ٦٢- الهناتى : المصدر السابق من ٢٠٤ : ٢٠٥ .
- ٦٣- انظر محصور عرفة : العرب قبل الإسلام من ٣٣٥ .
- ٦٤- محصور عرفة : المرجع السابق ٣٣٤ .
- ٦٥- ابن خردادبة : المسالك والممالك من ١٤٠ : جواد علي : الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام جزء من ٣٤٨ : ٣٤٩ : وانظر محصور عرفة : المرجع السابق من ٣٣٦ .
- ٦٦- جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٤٩ : ٣٥٠ .
- ٦٧- جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٥١ .
- ٦٨- انظر ابن هشام : سيرة ابن هشام تهذيب عبد السلام هارون من ١٣٥ - جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٥٦ .
- ٦٩- انظر الهناتى : صفة جزيرة العرب من ٣٠٠ : ٣٠١ : جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٤١ .
- ٧٠- جواد علي : المرجع السابق والجزء والصيغة .
- ٧١- جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٤٧ : ٣٤٨ .
- ٧٢- ابن خردادبة : المسالك والممالك من ١٤٧ : ١٤٨ .
- ٧٣- ابن خردادبة : المصدر السابق من ١٤٨ : جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٦٤ : ٣٦٥ .
- ٧٤- ابن خردادبة : المسالك والممالك من ١٣٦ : جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٦١ : ٣٦٢ .

- وانظر محصور عرفة : العرب قبل الإسلام من ٣٣٤ .
- ٧٥- ابن خردادبة : المسالك والممالك من ١٢٠ : جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٥١ : ٣٥٢ .
- ٧٦- ابن هشام : سيرة ابن هشام من ١١٨ : حسن إبراهيم حتى : تاريخ الإسلام جزء من ٩٩ : ١٠٠ .
- ٧٧- ابن هشام : سيرة ابن هشام من ٤١٢ : صالح العلي ، محاضرات في تاريخ العرب جزء من ٨٢ .
- ٧٨- جواد علي : الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام جزء من ٣٢٩ : ٣٣٠ : عشر لروح : تاريخ الباطنية من ١٠٧ : ١١٤ : رشيد الجسيلي : المرجع السابق من ١٢٥ .
- ٧٩- محمد ميرزا تاجع : المرجع السابق من ١٧٢ :
- وانظر O'Leary : Arabia before Mohammed p. 182.
- ٨٠- جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٤٢٦ .
- ٨١- جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٤٠٨ : ٤٠٩ .
- ٨٢- جواد علي : المرجع السابق والجزء والصيغة .
- ٨٣- ابن هشام : سيرة ابن هشام من ٤٢٢ : والحضارة هي أن يعطى خلا لغيرك بتأثير فيه فيكون لهم سهم معظم من الربح انظر الحاشية في نفس الصفحة .
- ٨٤- جواد علي : الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام ج ٧ من ٣٠ : أبرز الفصل عرض الله : مكة في عصر ما قبل الإسلام من ٥٤ .
- ٨٥- جواد علي : الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام جزء من ٤٨٠ : والمصدر كانت ضريبة معروفة عند العرب وهي تشمل أرباح التجارة : وانظر رشيد الجسيلي : محاضرات في تاريخ العرب من ١٧٢ .
- ٨٦- البلاغري : فشرح البيان من ٤٤٨ : ٤٤٩ : كتاب النفوس من ١٠ : ١٢ . القزويني : كتاب النفوس القديمة الإسلامية من ٢٢ - وكتاب الأوزان والأكيال الشرعية من ١١ - هذا وقد عرفت الدرهم القارية بالدرهم الباطنية نسبة إلى رجل يهودي يسمى بطل والبناتير الذهبية هي البناتير البيزنطية أو القيصرية كما عرفت بالهركلية : وانظر جواد علي : الفصل في تاريخ العرب جزء من ٤٩٥ : ٤٩٦ .
- ٨٧- جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٥٠٠ : ويذكر أن الأوقية وزن ذهبيان ودرهما والنش وزن عشريان ودرهما .
- ٨٨- أبويعيد القاسم بن سلام : كتاب الأموال مؤلفة تأخر للثقات - بيروت - للطبعة الأولى ١٩٨١ .
- ٨٩- تاريخ بطريرك القسطنطينية : بطريرك القسطنطينية : جواد علي : المرجع السابق والجزء من ٣٦١ : ٣٦٢ .

- ١- الهمداني (ت ٣٢٤هـ وقيل ٣٣٠هـ) أبو محمد الحسن بن أحمد ، صفة جزيرة العرب - تحقيق محمد بن علي الأكرخ - مركز الدراسات والبحوث العلمية للطبعة الثالثة - صنعاء ، ١٤٠٣هـ .
- ١١- باقوت (ت ٩٢٦هـ) شهاب الدين أبو عبد الله ، معجم البلدان - عشر مجلدات الطبعة الأولى ١٣٢٣هـ / ١٩٠٦م .
- ١٢- اليميني (ت ٢٨٢هـ) أحمد بن أبي يعقوب بن يعقوب ، تاريخ اليميني - مجلدان - دار صادر بيروت - بدون تاريخ .
- ٢- المراجع العربية والمغربية :
 - ١- أحمد أمين : فجر الإسلام - الطبعة الثالثة عشرة - القاهرة ١٩٨٢ .
 - ٢- أحمد أبو الفضل عوض الله ، مكة في عصر ما قبل الإسلام - الرياض - الطبعة الأولى ١٣٩٨هـ / ١٩٧٨م .
- ٣- جواد علي : الدكتور ، المفضل في تاريخ العرب قبل الإسلام ج ٧ - بغداد - الطبعة الثالثة فبراير ١٩٨٠ ، تاريخ العرب قبل الإسلام ج ٨ .
- ٤- حسن إبراهيم حسن ، تاريخ الإسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي ، ج ١ ، الطبعة الخامسة ، القاهرة ١٩٥٩ .
- ٥- حسن صالح شهاب ، أضواء على تاريخ اليمن البحري - دار العودة بيروت - الطبعة الثانية ١٩٨١ .
- ٦- رشيد الخليلي : محاضرات في تاريخ العرب - الطبعة الأولى - بيروت لبنان ١٩٧٢ .
- ٧- سعيد الأتفاني ، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام - المطبعة الهاشمية - دمشق ١٣٥٦هـ / ١٩٣٧م .
- ٨- صالح العلي : الدكتور ، محاضرات في تاريخ العرب - مطبعة المعارف - بغداد - الجزء الأول ١٩٥٥ .
- ٩- عمير نوريخ : الدكتور ، تاريخ الجاهلية - منشورات دار العلم للسلاميين - بيروت ١٣٨٤ - ١٩٦٤م .

المصادر والمراجع

- ١- المصادر العربية :
 - ١- الألويسي ، السيد محمود شكوي البغدادي ، بلوغ الأرب في أمثال العرب - جزائر - الطبعة الأولى - بغداد ١٣١٤هـ ، نسخة أخرى بتصحيح محمد نبجة الأثري ، ج ٢ .
 - ٢- البلاذري : (ت ٢٧٩هـ / ٨٩٢م) الإمام أبو الحسن ، فتوح البلدان - دار مكتبة الهلال - بيروت لبنان - الطبعة الأولى ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م .
 - ٢- كتاب النفوس - منشور ضمن كتاب النفوس العربية وعلم النسيات - نشره أنستاس ماري الكرمللي القاهرة ١٩٣٩ .
 - ٣- ابن خردادبة (ت حوالي ٣٠٠هـ) أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله ، المسالك والممالك - لبنان - أبريل ١٣٠٩هـ .
 - ٤- الطبري (ت ٣٢٠هـ) أبو جعفر محمد بن جرير ، تاريخ الرسل والملوك - التاريخ الطبري) تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم ج ٢ - دار المعارف الطبعة الرابعة القاهرة ١٩٧٧ .
 - ٥- أبو عبيد (ت ٢٢٤هـ - ٨٢٨ - ٨٢٩م) أبو عبيد القاسم ابن سلام ، كتاب الأمثال : مؤسسة ناصر للثقافة - الطبعة الأولى - بيروت ١٩٨١ .
 - ٦- المرزوقي (ت ٤٢١ وقيل ٤٥٣هـ) أبو علي أحمد بن الحسن الأصفهاني ، الأزمنة والأمكنة - جزائر - الطبعة الأولى - جيلير زياد الدكن ١٣٢٢هـ .
 - ٧- اسمعدي : (ت ٣٤٩هـ) أبو الحسن علي بن الحسين بن علي ، مروج الذهب : تحقيق محمد محيي الدين عبد الحميد ج ٢ ، دار النفوس - بيروت - لبنان ١٤٠٣هـ / ١٩٨٢م .
 - ٨- القزويني (٨٤٥هـ) تقي الدين أحمد بن علي ، النفوس القلبية الإسلامية - منشور ضمن كتاب النفوس العربية وعلم النسيات ، نشره أنستاس ماري الكرمللي القاهرة ١٩٣٩ .
 - ٩- ابن هشام (ت ٢١٨هـ) أبو محمد عبد الملك بن هشام ، سيرة ابن هشام - تهذيب عبد السلام هارون ، دار البحوث العلمية - الكويت - الطبعة العاشرة ١٤٠٥هـ - ١٩٨٤م .

طرق التجارة في العالم الإسلامي في ضوء المتغيرات السياسية منذ العصر الأموي حتى بواكير العصر العباسي

لا شك في أن الفتح الإسلامي منذ عهد الراشدين والأُمويين أدت إلى استيعاب الدولة الإسلامية لكثير من طرق التجارة العالمية في البر والبحر، ذلك أن اقتراب حلوا محل الفرس والروم في العديد من ممتلكاتهم شرقاً وغرباً، وسيطروا على مناطق تنوعت مصادرها ومواردها الاقتصادية. وسخرت هذه الموارد كلها في خدمة الاقتصاد الإسلامي، فكان ذلك بداية ظهور النهضة الاقتصادية الشاملة في العالم الإسلامي، وهي النهضة التي بلغت الذروة في العصر العباسي الأول.

والواقع أن البلاد الإسلامية شهدت منذ عهد الخلافة الأموية نشأة التقدم الاقتصادي الذي تؤكد المصادر وثائق المعاصرة، وكان التقدم أو التفوق في الوضع الاقتصادي يقترن إلى حد كبير بتفضية الصراع السياسي بين المسلمين والبيزنطيين - أو الروم - من أجل فرض السيادة على البحر المتوسط الذي كان في تلك الحقبة يمثل إشرافاً رئيسي للتجارة.

* أستاذ التاريخ الإسلامي المساعد - كلية الآداب - جامعة القاهرة

- ١- فؤاد حنّى : تاريخ العرب ج١ الطبعة الثالثة - دار الكتاب للطباعة ١٩٦١ .
- ١١- محمد مهدي نافع : الدكتور
- عصر ما قبل الإسلام - الطبعة الثانية - القاهرة ١٩٥٢ .
- ١٢- محسن عرفة : الدكتور - العرب قبل الإسلام - دار الشفاعة العربية - القاهرة ١٩٩٨ .

دوريات عربية:

حنّى فؤاد : طرق التجارة العربية من عهد سبأ إلى صدر الإسلام مجلة (المجلة)

عدد أبريل ١٩٥٧ .

مراجع أجنبية :

١- O'Leary, Dudley D. Arabia before Muhammad, London, 1927.

٢- الطبري تاريخ العرب منذ سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٦١ .

٣- بنسوفت لاج مكسلاً للطبقات الإسلامية في التاريخ الإسلامي - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

٤- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

٥- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

٦- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

٧- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

٨- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

٩- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١٠- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١١- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١٢- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١٣- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١٤- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١٥- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١٦- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١٧- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١٨- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

١٩- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

٢٠- ليطسما، ابن القتيبي في تاريخ العرب من سبأ إلى صدر الإسلام - دار الكتاب للطباعة ١٩٥٧ .

العالمية بين القارات الثلاث التي نالت منها العالم القديم وهي آسيا وأفريقية وأوروبا. وقد ترك هذا الصراع بين المسلمين والروم آثاره العميقة في التجارة الدولية . وفي حركة رأس المال، وحركة المواد الخام ونقلها عبر الأقاليم التي تطل على البحر. وفي الوقت نفسه فإن هذا الصراع كان يكلف الدولة الإسلامية الأعباء المالية الهائلة الهائلة التي تؤثر على الأوضاع الاقتصادية وتعرقل سياسته في مجال التقدم الاقتصادي. ولكن على الرغم من هذه العقبات معتت الدولة الإسلامية في إنشاء الطرق وحراستها وتنظيم سبل الاتصال وتطوير نظام البريد والاتصاف بالأساطيل البحرية وسوء صناعة السفن في مصر والشام وشمال أفريقيا والأندلس. وهكذا حرصت الخلافة الإسلامية في العصرين الأموي والعباسي على العناية بالأساطيل وطرق التجارة وتأمينها حتى أصبح للأوروبيين أسطول بحري عظيم نافس البيزنطيين في السيادة على مياه البحر المتوسط.

وعن هذا الطريق تمكن خلفاء العصر العباسي من الإمساك بخاصية الميزان التجاري في قلب العالم المعروف، بفضل الخطة البرية والبحرية التي درستها عن بنى أمية والتي استهدفت تثبيت أقدامهم في الجهات وفي البلاد التي تفيض بالمنتجات الشرقية، وخاصة بعد اتخاذهم بغداد عاصمة لدولتهم واتجاهها ناحية المشرق، وبذلك أصبحت الدولة الإسلامية وريثة نشاط الفرس التجاري في ساحة الشرق الأقصى وخارجية شرايين التجارة التي تحمل المنتجات الشرقية عبر أراضي دولة الروم.

وبعد أن استقرت الفتوحات الإسلامية خلال عصر الراشدين^(١) ضمت دولة الإسلام بلاد فارس والعراق ومصر والشام، فانتشر الإسلام في تلك البلاد. ثم اتسعت رقعة الدولة الإسلامية في العصر الأموي فأصبحت تمتد من كاشغر على الحدود الصينية شرقاً وحتى الأندلس جنوب غرباً. ومن بحر قزوين في الشمال حتى المحيط الهندي في الجنوب^(٢). فتوطدت السيادة الإسلامية في البر والبحر. وكان أن اندمجت هذه البلدان الفتحوة في إطار قوي من الوحدة السياسية وتونفت عمى الصلات بينها وبين بعض شرقاً وغرباً. وداخل هذا الإطار طبقت السياسة الإسلامية والنظم الاقتصادية طبقاً لمعقود الصلح مع أهلها، وذلك في

شبه الجزيرة مثل الأندلس وجنوب أفريقيا والأرض والشجيرة وبذلك فتح الطريق أمام المصالح للمساهمة^(٣) في التطور الاقتصادي والأزدهار الذي شهده العالم الإسلامي في ظل الحكم الإسلامي.

وكانت الدولة الإسلامية منذ فجر تاريخها قد استطاعت أن تنتزع من الدولة البيزنطية العديد من الأقاليم والولايات التي كانت تمتلكها منذ عهد الإمبراطور جستنيان^(٤). ولم يستطع المسلمون المعاصرة على هذه الأقاليم الكبيرة، إلا بعد أن فككوا من مواجهة البحرية البيزنطية، وذلك بانتهاء أسطول إسلامي كبير. وتم ذلك عندما كان معاوية بن أبي سفيان والياً على الشام^(٥). وعندئذ يادر بأعداء هذا الأسطول الباشي وتدريبه لحماية السواحل والدفاع عن الموانئ ضد عدوان البحرية البيزنطية. وطبق الاتصاف الحقيقي بالبحرية البيزنطية في مواجهة ذات الصواريخ سنة ٦٣٥ م / ٦٦١. ونجسها أوقع الأسطول الإسلامي الناجم. بالأسطول البيزنطي العتيق الهزيمة، ودمر أغلب سفنه، فكانت هذه المعركة من انفجاره الفاصلة في تاريخ البحرية الإسلامية في البحر المتوسط. إذ مكنت الأسطول الإسلامي من السيادة المطلقة على شرق البحر المتوسط مضمناً على موانئه في مصر والشام، وقواعده البحرية في قبرص^(٦) وروادس^(٧) ثم خيوس^(٨)، وعلى دور صناعة السفن المنتشرة في أغلب موانئ هذا البحر.

ولقيام الدولة الأموية في الشام بدأت مرحلة جديدة في تاريخ المواجهة مع الدولة البيزنطية. فالدولة البيزنطية وإن كانت قد خسرت أهم أقاليمها في الشرق - الشام ومصر - إلا أن بقا. الدولة البيزنطية مازال قائماً - فحاصبتها بأقية وتملكاتها في آسيا الصغرى وأوروبا وشمال أفريقيا لازالت تفيض بالحياة وامكاناتها كبيرة وقوتها على المقاومة هائلة. فضلاً عن أنها لم تكف بعد عن مناوأة المسلمين^(٩).

وهكذا حرصت الدولة الأموية على رعاية شؤون البحر^(١٠) بل لقد بدأت دوراً جديداً حقيقياً في السيطرة على حوض البحر المتوسط كله. ولم يعر فتم عن ذلك شيء، فشن الأمويون حملات كثيرة على القسطنطينية وتم ذلك في فترات كانت الشورات ضدهم على أشدها في الجزيرة العربية والعراق. وبالرغم من ذلك أرسلوا الحملات البحرية لمحاورة القسطنطينية. فاستطاع الأسطول الأموي أن يحاصرها ثلاث مرات كان أولها بقيادة يزيد بن معاوية^(١١) سنة ٤٤٩ م / ٦٦٤ م. ثم توالى محاصرات الأسطول على القسطنطينية وحاصروها أكثر من مرة وحاصروا

تعرف بالشعور ، يقول عنها ابن حوقل «وأما الشعور فإنه لا تعسفة لها وكل مدينة قائمة بنفسها» (١٢٢) .

ولم تغفل الدولة الإسلامية أمر حماية هذه الشعور البرية والبحرية وشحتها بالجند والألحاح ، وانقسمت منطقة الشعور الإسلامية في هذه المنطقة بوجه عام إلى أقسام ثلاثة : شعور برية ، وأخرى بحرية وثالثة تجتمع فيها القسطنطينية . فهي برية بحرية (١٢٣) . وانقسم هذا الخط للدفاع إلى مجموعتين إحداهما منطقة الجزيرة وتسمى شعور الجزيرة (١٢٤) وهي الشمالية الشرقية ، بقول قدامة بن جعفر : «ثم يلي هذه الشعور عن يمينها وجية الشمال منها الشعور المعروفة بالجزيرة . وأول ما يجاه الشعور الشمالية منها مورعش ويليه ثغر طردت» (١٢٥) أما المجموعة الثانية من هذه الشعور الدفاعية فكانت تحمي الشام وتسمى شعور الشام وهي في الجنوب الغربي . ويفصل جبل اللكام «جمال التي طوروس» بين شعور الجزيرة وشعور الشام ومن الشفور التي تحمي الشام ما كان بالقرب من الساحل الشمالي لطريق الإسكندرونة وهي المصبغة وأذنة وطرشوس (١٢٦) .

وكان أن أدى الصراع بين الأمويين والبيزنطيين إلى انهيار الأمويين لإحكام تحصينات الحدود الفاصلة ، وإقامة معازل على طول الطرق البرية ، فوسموا نظاماً وقاعياً دائماً ، لأن الخط الدفاعي الواقع بين الدولتين يقع عند تقاطع الطرق التي تختزن تلك السلطة الجبلية . ولذا حرص كل من المسلمين والبيزنطيين على السيطرة على تلك الحصون والمراتب المهمة للهجوم أو الدفاع عن هذه الدروب التي سلكها المسلمون في غزواتهم السنوية لبلاد الروم (١٢٧) . والملاحظ على هذه الغزوات أن المسلمين سلكوا اثنين من هذه الدروب بوجه خاص : أولهما درب الحد وهو في الجانب الشمالي الشرقي ويمتد من مورعش شمالاً إلى البستان . وكان هذا الدرب يسمى حصن الحد ، وثاني الدروب هو درب الأبواب التطبيقية (١٢٨) المضارب شمالاً من جبال طوروس في اتجاه الطريق العام إلى القسطنطينية . وترجع أهمية هذا الدرب إلى أنه كان الطريق الذي سلكه عمال البريد - ورسول الإمبراطور البيزنطي ، بالإضافة إلى أنه كان القنطرة التي استخدمه القريشان التجاربان . وثالثاً كان الشفور يستخدمون هذا الممر «أبواب قليبية» واستخدمتها سلمياً أحياناً فدأبهم أطلقوا على الجزء الجنوبي منه اسم «درب السلامة» (١٢٩) . ويبلغ طول هذا الطريق مسعة أميال ، إذ يبدأ من سفح هضبة آسيا الصغرى جنوبي طوانه ويمتد إلى حيث يطل سفح جبال طوروس على سهل قادوقيا عند أقصى الشرق

الاسيلا ، عليها ، وإن كانت محارلاتهم لم تنجح في إسقاطها إلا أنهم جعلوا الدولة البيزنطية تعيش في حالة تأهب لجمود الدفاع عن النفس (١٣٠) .

ثم كان أن بدأ التطلع إلى غرب حوض البحر الأبيض المتوسط وأحسن البيزنطيون بالخطر الجهد يهدد معازلكهم كلها فبدلوا جهوداً كبيرة لحماية الأجزاء القريبة من الإمبراطورية . وقد قدر للبحرية الإسلامية أن تخطط أولى خطواتها في غرب البحر المتوسط في عهد عبد الملك ابن مروان . بعد معركة قرطاجنة سنة ٨٤ هـ / ٧٠١ م (١٣١) ، وكانت هزيمة البيزنطيين فيها لا تقل من حيث نتائجها عن هزمتهم في ذات القساري ، إذ تحولت قرطاجنة إلى قاعدة بحرية عظيمة مكنت المسلمين من السيطرة الكاملة على سواحل المغرب والأندلس بعد إنشاء قاعدة نرس البحرية (١٣٢) ، وبذلك صارت للمسلمين السيطرة الكاملة على غرب البحر المتوسط في عهد موسى بن نصير ، الذي بدأت في عهده الغارات البحرية المتكررة من قواعد المسلمين في تونس وقرطاجنة ، فنظم حملات بحرية تغيرت على صقلية (١٣٣) سنة ٨٥-٨٦ هـ / ٧٠٤-٧٠٥ م . وسردية سنة ٨٨ هـ / ٧٠٧ م ، كما أشارت سفنه على جزيرة صيرقوة وصغر اشبار (١٣٤) . وكان هدف هذه الغارات ، في واقع الأمر - نصفية الفوائد البيزنطية في حوض البحر المتوسط ، وليتجه موسى بن نصير بكل اطمئنان إلى فتح أسبانيا بعد حماية خطوط مورسلاته من خطر البيزنطيين في المغرب .

ومن ناحية أخرى فإن الدولة الأموية لم تغفل الاهتمام بإقليم الحدود البرية مع الدولة البيزنطية في منطقة آسيا الصغرى (١٣٥) ، فلم يبسطوا شأن الغزوات البرية حيث كانت هذه الغزوات في تلك المنطقة تشكل جزءاً أساسياً من المحطة السنوية للدولة الأموية منذ فجر قيامها إلى نهاية عهدها ، وذلك من أجل الاسيلا ، على المعازل المهمة الواقعة على الطريق الرئيسي المؤدي إلى القسطنطينية ، فضلاً عن ذلك حصون العدو وإبادتها ، وإقامة حصون جديدة تكون مورسكاً للمغرب في عملياتهم داخل الأراضي البيزنطية . وكانت جبال طوروس تمثل الحدود الفاصلة بين الأمويين والبيزنطيين ، فهي تتألف من سلسلتين جبال طوروس ، وطرشوس (١٣٦) هـ التي طوروس و Anni - Taurs ، التي أطلق الجغرافيون العرب عليها اسم جبل اللكام (١٣٧) . ويمتد هذا الخط الدفاعي من ثغر ملطية على الفرات الأعلى إلى طرشوس بالقرب من ساحل البحر المتوسط .

وكانت هذه الجبال تشكل حدوداً طبيعية فيزيوجرافية وتاريخية وشرقية (١٣٨) لأنها لم تغل من دروب ومسالك للاتصال بين الدولتين البيزنطيتين وكان يحمي هذه الحدود خط طربل من القلاع

وهنا نرى أن تسامح ما مدى تأثير التطورات السياسية في الأوضاع الاقتصادية في تلك الفترة خاصة بعد أن نجح بنو أمية في السيطرة على طرق التجارة العالمية براً وبحراً ٤١ وماذا كان رد الفعل البيزنطي إزاء هذه التطورات ٤٢

الواقع أن التذبذب في الوضع الاقتصادي عندئذ اقتصر إلى حد كبير بقضية الصراع السياسي بين الأمويين والبيزنطيين من أجل فرض السيادة البحرية على حوض البحر المتوسط، بل وتناقص البيزنطيين في تجارة الشرق. ذلك أن توافق المناخ السياسي تناسب يدفع بالحركة الاقتصادية إلى الأمام. لذلك التزمت الدولة الأموية منذ قيامها برسم سياسة واضحة ثابتة صار عليها الخلفاء، الأمويون حتى نهاية عهدهم. ألا وهي القضاء على العدو الرئيسي والحظر الأكبر الذي ما زال صائلاً أمام المسلمين ونعني به الدولة البيزنطية ومحاولة إسقاطها بالامتهان، على عاصمتها؛ لأنها عاصمة الدولة ومركز الحكم ٤٣، ومستقر دؤوس الأمور وأصحاب الفكر مما يؤدي إلى شل كامل في الدولة كلياً. وأما تجرئة المسلمين مع الفرس، فبعد سقوط عاصمتهم للدائن في أيدي المسلمين أصابهم الارتباك ولاحتفهم الفضل ولم تقم لهم قائمة بذلت دولتهم ٤٤.

ومن أجل تحقيق هذه السياسة القزمت الدولة الأموية منذ قيامها بتوفير الأمن الداخلي والاستقرار السياسي، باعثوا، الفتن والاضطرابات التي اشتعلت منذ عهد معاوية بن أبي سفيان حتى عهد عبد الملك بن مروان الذي تمكن من إعادة التوحدة ٤٥ إلى الدولة الإسلامية بعد قضائه على ثورة أئبر وشوات الخوارج، وترك لأنه الوليد ٤٦-٤٧ هـ دولة موحدة قوية سليمة البناء، وقد أهدأ الوليد من جهود أبيه وشهدت عهده أوسع حركة - فتوحات إسلامية ٤٨ - بعد فتوحات الخلفاء الراشدين - فاستكمل فتح شمال أوقية - ثم فتح الأندلس وأدخل في حروب غالباً ٤٩ كما رأينا، ثم سارت جيوش مطرة بقيادة فتية بن مسلم الباهلي لتفتح أقاليم ما وراء النهر في آسيا الوسطى؛ بقيادة محمد بن قاسم الثقفي لتفتح إقليم الهند ٥٠.

هكذا أصبحت بلاد الشام في العصر الأموي ضمن الإسلام الأمامي، سواحله وشعوبه ومساكناته في القزق البحري والبري الذي مكنتها من السيطرة على طرق التجارة العالمية في البر والبحر، ومناقص البيزنطيين في شرمان التجارة العالمية في البحر المتوسط، مما أتاح لها التحرك في مناطق تنوعت مصادرها ومواردها الاقتصادية، وسخرت هذه الموارد كلها في خدمة اقتصاد الدولة الأموية.

الشمالي. وكان معظم التجار المسلمين يقعون عند هذا الدرب لتقل تجارتهم عبر الطرق البرية، والتي أصبحت تحت سيطرة الأمويين الذين أمكروا الحصار على البيزنطيين في باقي ممتلكاتهم في آسيا الصغرى بعد فتحهم أرمينية وبلاد ما وراء النهر ٥١. وقد لعب العراق دوراً مهماً في هذا المجال إذ أصبح في العصر الأموي مركزاً لتثبيت الحكم الإسلامي في بلاد فارس كلها بل أصبح نقطة انطلاق لاستكمال الفتح في بلاد ما وراء النهر ثم في بلاد الهند، وكان المقصود بالعراق في ذلك العصر السيطرة الشرقية على الدولة الإسلامية لأن حدود العراق الجغرافية امتدت من تكريت شمالاً إلى عبادان جنوباً، ومن حلوان شرقاً إلى العقبة غرباً. أما حدوده الإدارية والسياسية فكانت تمتد من حيت على الفرات غرباً حتى حدود الصين شرقاً مشتملة بذلك على بلاد فارس وآشند وما وراء النهر ٥٢.

وتفتح بلاد ما وراء النهر استطاع الأمويون السيطرة على مدينة سمرقند ٥٣ التي هي من أعظم مدائن بلاد ما وراء النهر، بوصفها مركزاً هاماً لتجارة الحرير، ثم وصلوا فتوحاتهم من بلاد وراء النهر حتى وصلوا إلى كاشغر على حدود الصين، وفيها يقول الطبري: «إننا أوفى مدائن الصين» ٥٤. وما ساعد على التعمش التجارة - وخاصة تجارة الحرير مع الصين - أن أصبحت هناك علاقات طيبة تربط الصين بالدولة الأموية منذ عهد الخليفة ٥٥ هشام بن عبد الملك. فأدى ذلك إلى تنقل التجار المسلمين عبر الطرق التجارية البرية الذهبية التي تتحدر من انصين صوب القزق حتى تصل إلى خراسان ثم إلى العراق وبلاد الشام ٥٦.

ويضيف ليسترنج طريقاً آخر بين الصين والعالم الإسلامي فيقول: «هناك طرق برية أخرى تخرج من طريق خراسان وتتجه شمالاً إلى سمرقند وما بعدها لتعبر نهر الصغد وتمتد إلى زامبغ هي أشروسية حيث يتشعب الطريق إلى فرعية، الأيسر يذهب إلى الشاش وسيجون الأسفل، والآخر يذهب إلى أغانى سيجون وفرغانة. ومن هذه البلاد تتجه القوافل التجارية حتى تصل إلى كاشغر وحقق وباركند، وغيرها من المدن التي تقع على حدود الصين» ٥٧.

وهكذا استطاعت الدولة الأموية السيطرة على طرق التجارة البرية التي تتلك بلاد فارس ثم آسيا الصغرى مخترة المرات والبر من خلال جبال طوروس ثم نخترن أراضي الدولة البيزنطية ومنها إلى أوروبا. ولما وضع بنو أمية أيدئهم على هذه الطرق وحلوا محل الفرس في تلك النواحي - اضطرت الدولة البيزنطية إلى أن تبحث لنفسها عن طريق بديل بعيد عن الأمويين، وما فتئت في تجارتهم الخارجية سواء في الشرق أو البحر المتوسط.

إلى أخصرة والعراق ثم يحمل إلى طريق الممرات الجبلية إلى ملطية وغيرها من المدن الواقعة على الفرات الأعلى عبر الممالك البرية والأبواب الذهبية حتى تصل إلى القسطنطينية. وكل هذه الطرق كانت تصب في بلاد الشام مما انعكس عليها بالازدهار الاقتصادي. يقول المقدسي: «إقليم الشام جليل الشأن بهار التبيهة ومركز الصالحين وبه القبلة الأولى...» وبه فضائل لا ينفي وفواكه ووخا وأشجار. والبحر يمد على غربيه بالمسولات فيه ألبان ويحمر السج، متصل بطرقه الأخصى له سهل وجبل وأنوار وأشياء والبهادية على تخومه كالفراق منه إلى بيتا. وبه معادن الرخام وعماقير كل دواء. وديار وحقار ولباقه وقشها، وكصاب وصناع وأشيا؛ والتجارات به مشهدة» (٤٨٨).

كذلك سيطرت الدولة الأموية على الطريق الذي يصل بلاد الشام بحصر ثم الطريق المار بالبحر الأحمر ومصر. وارتبطت بالطرق العالمية التي تتصل ببلاد المغرب إما عن الطريق البري الذي يحيط بساحل البحر المتوسط أو بالطريق البحري عبر هذا البحر المؤدي إلى بلاد الأندلس وغرب أوروبا. وبذلك توصلت السيادة الإسلامية في العصر الأموي على البحر المتوسط من سواحل الشام شرقاً إلى الأندلس وجنوب غالية غرباً. ومن بحر قزوين في الشمال إلى المحيط الهندي في الجنوب. يقول ريسان: «لقد كانت المحصلة الأساسية للتجارة العالمية تسير من الشرق الأقصى إلى البحر المتوسط» (٤٩١) وذلك عبر الطريق البري القادم من الشرق والذي يخرج من إقليم الجزيرة ليكمل الوصول عبر العراق حتى يصل إلى الساحل الشرقي للبحر المتوسط. ويصفه ابن خردادثة بقوله: «وهذا الطريق يخرج من الرقة إلى دوسر ثم دالين ثم إلى حصر منبج ثم إلى حلب ثم إلى الأناضول ثم إلى عسقلان ثم إلى أنطاكية ثم إلى اللاذقية ثم إلى جبلة ثم إلى أطرابلس الشامية ثم إلى بيروت ثم إلى صيدا ثم إلى صور ثم إلى قدس ثم إلى قيسارية ثم إلى أوسيف الشامية ثم إلى باقا ثم إلى عسقلان ثم إلى غزة» (٤٩٠).

ومن هذه الموانئ الساحلية لبلاد الشام تغفل بضائع الشرق أو منتجات بلاد الشام وتوجه إلى القسطنطينية ويقوم بتقلها الأسطول الشامى (٥١١). مما أصبحت بلاد الشام في ذلك العصر أكثر منافس للبيزنطيين في هذا الشريان التجاري الهيوبي.

ولعل هذه التطورات جميعها كانت ذات أثر بالغ في الرخاء الذي عم بلاد الشام، فانتعشت دمشق عاصمة الأمويين بسبب أسواق الحراج المتدفقة. وأرتال الدخائم الوافدة. وفي ذلك يقول الزهري: «دمشق هي حاضرة الشام وقاعدته. ودار ملك بني أمية. ومنها استفتحو بلاد

واستفتح ذلك بالضرورة مضاعفة الإنتاج الزراعي والصناعي وارتفاع مستوى الرخاء. في جميع الولايات التابعة لها. يقول صاحب أخبار مجموعة: «إن الخلفاء الأمويين كانوا يحفون عن أموال المسلمين، كانوا إذا جاءتهم جبايات الأمصار والأقاق، يأتينهم من كل جباية عشرة رجال من دجوه الناس وأجناسها، فلا يدخل بيت المال من الجباية دينار ولا درهم حتى يحلف الورد بالله الذي لا إله إلا هو، ما فيها دينار ولا درهم إلا أخذ بحقه، وأنه فضل أعطاهن أهل البلد من القائلة والثيرة بعد أن أخذ كل ذي حق حقه» (٤٩١).

ولقد نجح خلفاء بني أمية في توطيد النظام الداخلي وكبح الثورات واستنساب الأمن والتصدي للمشكلات الدولية. مما كان له أثر تنسيق في ناحية من أهم نواحي الحياة الاقتصادية وهي التجارة الخارجية. فقد وجهت أئمة العناية والاخصام بتأمين الطرق الداخلية والخارجية وحفر الآبار وإنشاء المائز في طريق القوافل. وحماية هذه الشرايين الاقتصادية المهمة. وبذلك شهد العالم الإسلامي في عهدهم نشاطاً اقتصادياً كبيراً بعد السيطرة على الطرق التجارية والبرية ذات الشهرة العالمية، مثل الطرق التجارية التي تتصل ببلاد الشام بآسيا الصغرى وبلاد العراق وقاسم والهند. وقد سيطرت الدولة على طرق التجارة البرية والبحرية في تلك المياهات (٤٩١) إذ تراجعت الأسطول الأموي في بحر فارس والمحيط الهندي فاستطاعت الدولة القبض على ناصية التجارة. وروثت الفرس في هذا النشاط. فانتقلت نوايل الشرق وحاصلاته مثل القزقل والفلفل والسك والبروج واللوز وخشب الصندل والحمر والجواهر وسائر منتجات الشرق إلى القسطنطينية وعالم البحر المتوسط عبر الطرق الساسانية القديمة التي تتلك بلاد فارس. ثم تنقل عبر آسيا الصغرى.

وهذه الطرق كانت إما برية تتلك بلاد فارس وإما بحرية (٤٩١). ويصف ابن خردادثة هذا الطريق فيقول: «والذي يحيى في هذا البحر الشرقي من الصين الحمر والفرند والكبخا والسك والعمود والبروج والسمور والفسفار والصبينج والدارصيني والخرنجان. ومن النون الذهب والأنيوس. ومن الهند الأعصواد والصندان والمكافور والجزوزوا والقرنقل والناقلة والكتابة والتارجيل والقياب المتخذة من المشيش والقياب الذهبية المخملة والقبيلة. ومن سرتديب الباقوت - ألوانه كلها وأشياها - واللاس والدر والبليود والسنجاج الذي يعالج به الجوهر. ومن ملق وسندان القفل. ومن كلدة الرصاص القلعي. ومن فاحصة الجنوب السقم والذافى. ومن السند القسط والقنا والحيزران» (٤٩١) ثم تنتقل هذه التجارة إلى بحر فارس ومنه

وما يدل على هذا الرخاء، الذي عم مصر في العصر الأموي، ما ذكره أرسطوبالد لوس من أن الرحالة أركولف وهو أحد صحاب بيت المقدس قال عندما زار مصر في سنة (٥٠٥هـ/ ١١٧٠م) إن مدينة الإسكندرية عدت ملتقى تجارة العالم كله وتوافدت عليها أعداد كبيرة من التجار لشراء ما بها من بضائع. لأنها كانت من أهم موانئ البحر المتوسط تتصل إليها التجارات الآتية من أربيا، ١٥٩١. وتقول الزهرى: «مدينة الإسكندرية عظيمة على ضفة البحر وهي من عجائب الأرض. وكذلك من عجائب الإسكندرية المنارة: المشهورة البناء القريبة في الأرض، وكان في أعلاها امرأة عظيمة. وكان يرى فيها أهل الإسكندرية المراكب التي كانت تأتيهم من بلاد الإفرنج وبلاد أرومان وجزائر البحر كجزيرة صقلية وجزيرة قرطس والمراعية وغيرها. فكانوا يرون المراكب على مسيرة ثلاثة أيام وأكثر» (١٥٩١).

كذلك تمت تجارة مصر مع الجنوب والشرق، وعاد النشاط إلى طريق البحر الأحمر والمحيط الهندي، حيث إن التجار في تلك العصور كانت تسلك في البحر الأحمر أحد سبيلين إما الاتجاه شمالاً إلى أقطم وبرزخ السويس ومدينة الفرما فالبحر المتوسط، أو تتوقف عند عيذاب بساحل البحر الأحمر، ومنها نقل البضائع عبر مسرا، مصر الشرقية إلى قفط على النيل ثم تتخذ طريق النيل إلى الإسكندرية. أما الطريق التجاري الأخر فكان يمر ببلاد النوبة والسودان ويترق أفريقية (١٦١١).

وإدى ازدهار تجارة البحر الأحمر في العصر الأموي إلى احتفاظ الأمويين ببعض الوحدات البحرية في مياهه لحماية طرق التجارة على ساحل الحجاز، وذلك مروراً بعمق (١٦٢١). ومن أهم أصناف الإنتاج التي اشتهرت بها مصر صناعة القراطس وتصديرها (١٦٣١). كذلك كانت مصر من أعظم مراكز صناعة السج في العالم الإسلامي (١٦٤١) كند وبخاصة إنتاج الكتان والأقمشة الصوفية والقاطع السلطانية. هذا فضلاً عن صناعة الزجاج والذهب (١٦٤١). يقول اليعقوبي: «ركز مصر نسوية إلى مدنها لأنه لكل كور مدينة مخصوصة بأمر من الأمور. فمن مدن الصعيد وكورها مدينة دلام، واليها ينسب اللجم الدلاكية ومدينة القيس وينا تعمل الشياح القيسية والأكبية الصوفية ومدينة البنسا وينا تعمل السور اليوسبة ومدينة أهناس وينا تعمل الأكبية» (١٦٦١).

وفي الوقت نفسه اشتهرت بلاد المغرب والأندلس بشرايتها المعيشة من الذهب وزيت الزيتون والمحلول والجمال. وتنح هذه الثروات الطائلة في القافلة التي ساقها موسى

الأندلس وبلاد المغرب مدة الوليد بن عبد الملك... وهذه المدينة كثيرة الحطب والأرزاق، من القمح والشعير والفواكه، وهي كثيرة الألبان وشهيرتها تفتى عن وصفها (١٥٦١).

وقد انعكس هذا الرخاء، الذي أصاب بلاد الشام على جميع الولايات الإسلامية التابعة لهم، واتى ارتبطت بعضها ببعض عن طريق مجموعة من الطرق المبهمة، مما أدى إلى سهولة نقل البضائع إلى شتى الموانئ البرية والبحرية، وانفصالها من بلد إلى آخر مع ارتباطها بالطرق المؤدية إلى العاصمة دمشق.

فأذكر لبعض مراكز التجارة الإسلامية في العصر الأموي:

لعبت مصر دوراً مهماً في تاريخ الدولة الأموية في البر والبحر، فقواعد البحرية التي نزل على البحر المتوسط مثل رفح والقريش والفرما والبلس والإسكندرية كانت المراكز التي انطلقت منها سفن الإسلام لنشر الدعوة في حوض البحر المتوسط من مشرفه إلى مغربه (١٥٦١). والقوات العربية التي فتحت المغرب والأندلس إنما انطلقت من قواعد مصر وكانت نفقاتها تحمّلها الخزانة المصرية (١٥٤١). يقول قدامة بن جعفر: «والشعير البحرية على الإطلاق سواحل الشام ومصر كلها، والمجتمتع فيه الأفران غزير البر والبحر» (١٥٦١). ولاشك في أن الترابط بين مصر والشام ساعد على ظهور الأسطول الإسلامي كقوة ضاربة في البحر المتوسط، فضلاً عن ازدهار النشاط التجاري. ففي الموانئ المصرية المظلة على ساحل البحر المتوسط كانت تتجمع البضائع المختلفة (١٥٦١). وكانت مدينة أنطاليا في الركن الجنوبي الشرقي من آسيا الصغرى وهي تابعة للدولة البيزنطية تطل على ساحل البحر الأبيض وتتقبل تجارة الشام ومصر وشمال أفريقية (١٥٧١). لذلك اهتم ولاية بني أمية بحماية الطرق وتأمنها مما ساعد على مصاعفة الإنتاج الزراعي والصناعي وارتفاع مستوى الرخاء.

ويجب الإدرسي مدينة القسطنطين فيقول: «ومدينة القسطنطين هي مصر، وهي مدينة كبيرة على غاية من العمارة والحسب والطيب والمسنن، فسيحة الأطراف، معتقة البساتين، قائمة الأسواق، نائقة التجارات، معتلة انفصالات نامية الزراعات، أهلها دم سامية وتقوس ندية عالية وأمور مسرطة نامية، وأمتعة رائقة، لا تشغل نفوسهم بهم، ولا تغفل قلوبهم على غم لكثرة أمتهم، ورفاهة عيشتهم، وانسباط العدل والحماية فيهم. ومصر بالمظلة عامرة بالناس نافذة بضروب الناعم والشارب وحسن الملاصق، وفي أهلها راحة وطرف شامل وحلاوة» (١٥٨١).

لين نصير إلى الخليفة الوليد بن عبد الملك بدمشق بما يلقى الضوء على مدى الرخاء والشروات المتوفرة في بلاد المغرب والأندلس. واستمرت حركة النقل والتجارة في تدفقها عبر البحر المتوسط بعد سيطرة الأمويين على الأندلس وجنوب فرنسا فظلت العلاقات الاقتصادية قائمة بين الأندلس وفرنسا من جهة وبين بلاد شرق البحر المتوسط من جهة أخرى (١٧٧).

وحتى أن أيضا طريق برى ربط غرب أوروبا والأندلس بالشام عبر مضيق جبل طارق معترقا المغرب إلى مصر فيلاد الشام والمغرب. يقول ابن خردادبة: «عان الحارح منهم وأي التجار يخرج من الأندلس أو من فرجة فيعبر السوس الأقصى ثم إلى طنجة ثم إلى إفريقية ثم إلى مصر ثم الرملة ثم إلى دمشق» (١٧٨) أو العكس. وكان التجار يحملون معهم ما يوزن وغلا ثمنه من السلع وطرف المصنوعات الشرقية. كمنسج الحرير الدقيق الذي كان يصنع في الأندلس ومصر والشام وبلاد الدولة البيزنطية. والصوغات الذهبية التي اشتهرت بها مصر والشام. وكانوا يبعون للكائن ما تحتاج إليه من البخور والتوابل وخامصة القطن الأسود يحملون من بلاد المغرب النباتات الطبية والمنسوجات الصوفية والقطنية (١٧٩).

هذا الانتماء الاقتصادي الذي ساه المغرب في العصر الأموي ساعد تلك البلاد على تطوير أعمالها الاقتصادية تطويرا كبيرا أعانها على التخلص من الأزمات الاقتصادية التي لحقتها في العصر البيزنطي (١٧٠) الأخير. ونقلت بلاد المغرب إلى نغمة اقتصادية حقيقية جعلتها من أعظم البلاد الإسلامية في حوض البحر المتوسط إشرافا في الوضع الاقتصادي. وأخرج بلاد المغرب من العزلة التي ضربت حوله في ذلك العصر. ووثق صلته بالأندلس بعد فتحه أيام موسى بن نصير. بل ربطه بالعالم الإسلامي في الشرق مما جعل القارية بلصيون دور الوسيط في التجارة الدولية بين الشرق والغرب (١٧١).

وهكذا أقام الأمويون دولتهم على أسس اقتصادية واضحة بدأت تتألف الدولة البيزنطية في تجارة الشرق. برأ وحرراً في عالم البحر المتوسط. وشهدت انطلاقة إسلامية في عهدهم بواكير التقدم الاقتصادي بسبب اتساع التجارة الداخلية والتجارية التي خدت عماد حياة أهل تلك البلاد. فكانت السفن التجارية تبحر تحت حماية الأسطول الأموي في طريقها إلى أوروبا للتجارة. وبذلك عاد السوديون إلى البحر مرة أخرى وسيطروا على التجارة فيه (١٧٢) كما فعلوا في العصر البيزنطي وعادوا لفتح الساحلية نشاطها القديم وإسهامها في التجارة الدولية وكذلك أهل مصر والمغرب والأندلس.

وكانت الدولة الأموية بأنظمتها تلعب دورا كبيرا في تقييد السبل لتنهض اقتصاديا. فلم تكن الدولة تصور أبدا أنها مجرد أداة لمصنعي الضرائب وجمع الأموال دون أن تقدم للناس مقابلا لا تأخذ من ضرائب. ولما أدركت أنها مكلفة بتوفير الأمن للناس كلهم، فأبانت نظام الشرطة لمعارنة الولاة في الضرب على أيدي العابثين بالأمن. وكذلك كانت الدولة تعمل أيضا على إنشاء الطرق وصيانتها. وقد وضحت هذه الفكرة في عهد عبد الملك إذ اهتمت الدولة (١٧٤) بالطرق وقامت بحراستها ونظمت سبل الاتصال عن طريق تطوير نظام البريد (١٧٥). ولم تفرص الدولة الأموية قيدا على تجارة ولم تحتكر صناعة ولم تتدخل في حرفة أو نحوها، وراقت الأسواق والصناع. مما أدى إلى إحيات التغيير المتسود في الأوضاع الاقتصادية لتنتقل هذه البلاد إلى عصر نهضة شاملة.

بداية الحرب الاقتصادية بين الأمويين والبيزنطيين:

ولعل هذا النجاح الاقتصادي الذي حققه الأمويون في تلك الفترة هو الذي مكنتهم من أن يشعروا على الدولة البيزنطية حرجا اقتصاديا عنيفة نابعة من مركز القوة الذي وصلوا إليه. وخصرنا بعد أن سلك عبد الملك بن مروان سنة (٧٢٣هـ / ٦٩٢م) أول دينار إسلامي وأطلق استخدام العملة البيزنطية (١٧٦).

إن اتساع الدولة في عهد عبد الملك بن مروان واستئناف حركات التفتح وتوغل العرب في أفريقيا والمغرب وغيرها، جعل الإصلاح الاقتصادي ضرورة حتمية تتيح للدولة الأموية لولا من ألوان الاستقرار المادي على الأقل. هذا إلى أن تنوع العملة أثر في جباية الأموال وتحصيل الحراج والجزية. وأثر بدوره في بيت المال. في وقت كان لابد من السئد والإنفاق. لأن ذلك يؤدي إلى ضبط الجباية والتحكم في السوق وتحديد الأسعار فضلا عن السعة الطيبة الدولية العظيمة في أسواق العالم.

وكان عهد الملك بن مروان قد عقد اتفاقا مع الإمبراطور جستنيان الثاني (٦٩١هـ / ٧٨٨م) من بنودها تبادل الترابس المائبة. لأن الدولة البيزنطية كانت تشتدود ورق البردي من مصر - التي كانت المركز الوحيد المصدرا له (١٧٧) - زني مقابل ذلك كانت الدولة الأموية تحصل على الدنانير الذهبية من بيزنطة. ومن بنود هذه المعاهدة أيضا تحديد مقدار المال التي يتفقد الخليفة الأموي سنويا إلى الإمبراطورية البيزنطية بتقدار ثلاثمائة وخمسين وستين قرصا أصيلا بالإضافة إلى نصف الأموال المحصلة من أرمينية وقبرص، وإعادة تأكيد سيادة

المسلمين والبيزنطيين على جزيرة قبرص (١٢٨١) على أن تكون السيادة عليها مشتركة، لأن قبرص كانت لها أهمية خاصة لدى المسلمين منذ غزائها معاوية بن أبي سفيان. ذلك أنها تقع عند مفترق الطرق البحرية بين الشرقين الأدنى والأوسط وآسيا الصغرى وأفريقية من ناحية، وأوروبا من ناحية أخرى، مما أعطها أهمية خاصة في عملية السيطرة على هذه الطرق، ومن ثم التحكم في دفق المعاملات التجارية والحربية والتوازنات السياسية بالمنطقة (١٢٩٠).

وظلت قبرص على الحياض في الصراع الإسلامي البيزنطي منذ نشأتها الأولى. يقول كتيهغوس: «أن أهلها لا يعينوا الروم على المسلمين ولا المسلمين على الروم وأن خراجها نصفه للمسلمين ونصفه للروم» (١٠٠١) لأن أهل قبرص كانت التجارة عسار حياتهم.

وقد قبل عبد الملك هذه الشروط مقابل تعهد الإمبراطور جستنيان الثاني بسحب ١٢٠٠٠ من جماعة المرد (١٨١١) من على الحدود نفسها إلى آسيا الصغرى، حتى تطرح عبد الملك للقضية، على ثورة الزبير والحوارج. يقول البلاذري: «في حين نضل بحرب أهل العراق فأن صياحهم على أن يؤذي إليهم مالا فقبل مشاركة الروم له في المال الذي يجتمع من أهل قبرص وأرمينية» (١٢٦). وبعد استقرار الأمور الداخلية لعبد الملك بن مروان، وجد أن بند الاتفاقية الخاصة بتبادل القراطيس المالية لم يعد يلائم الظروف الجديدة، وفي ذلك يقول Walker: «أن عبد الملك امتعاج مالا فطلب من الدولة البيزنطية فأبنت فاضطر إلى ملك الدينار الإسلامي» (١٢٦).

فالمسئلة الذهبية الواردة من قلب الدولة البيزنطية كانت هي العملة الشرعية العالمية، والتي لها قوة غير محدودة في التجارة الدولية، إلى جانب أن عبد الملك بن مروان أوقف تصدير البردي المصري بعد أن أزال من على هذه القراطيس علامة الكالوث السجحية، وهكذا أود عبد الملك أن يقيم سلطانه على أسس اقتصادية مستقلة عن البيزنطيين. فالدينار الإسلامي الذهبي كان سبباً في القضاء على الدينار البيزنطي وإتومات شأنه في السوق العالمية، وأراد أن يمارس نوعاً من الضغط الاقتصادي عليهم مما أغضب الإمبراطور ثيودورتي الذي هدد عبد الملك وطلب بالعودة إلى كتابة المبررات السجحية ولا يكون على الدينار ما يسيء إلى النبي الكريم ﷺ يقول القزويني: «... تعظم ذلك على عبد الملك واستشار الناس، فأشار عليه يزيد بن خالد بضراب المسكة وتركه دنايهم» (١٢٦). وكان ذلك بتلاصق مع التطور الاقتصادي والحضاري لأن الدولة الإسلامية كان قد مضى على تأسيسها نحو قرن واحتكت بتدنيات عريقة فكان لابد من هذا الإصلاح.

المسئلة الذهبية الواردة من قلب الدولة البيزنطية كانت هي العملة الشرعية العالمية، والتي لها قوة غير محدودة في التجارة الدولية، إلى جانب أن عبد الملك بن مروان أوقف تصدير البردي المصري بعد أن أزال من على هذه القراطيس علامة الكالوث السجحية، وهكذا أود عبد الملك أن يقيم سلطانه على أسس اقتصادية مستقلة عن البيزنطيين. فالدينار الإسلامي الذهبي كان سبباً في القضاء على الدينار البيزنطي وإتومات شأنه في السوق العالمية، وأراد أن يمارس نوعاً من الضغط الاقتصادي عليهم مما أغضب الإمبراطور ثيودورتي الذي هدد عبد الملك وطلب بالعودة إلى كتابة المبررات السجحية ولا يكون على الدينار ما يسيء إلى النبي الكريم ﷺ يقول القزويني: «... تعظم ذلك على عبد الملك واستشار الناس، فأشار عليه يزيد بن خالد بضراب المسكة وتركه دنايهم» (١٢٦). وكان ذلك بتلاصق مع التطور الاقتصادي والحضاري لأن الدولة الإسلامية كان قد مضى على تأسيسها نحو قرن واحتكت بتدنيات عريقة فكان لابد من هذا الإصلاح.

وقد تابع الخليفة الوليد سياسة أبيه الاقتصادية الذي كان عهده ذروة في حين الدولة الأموية ونسرة طيبة لتلك الجهود الكبيرة التي بذلها أبوه على مدى عشرين سنة كاملة، إذ سلمها لابنه الوليد وهي أعظم ما تكون قوة وازدهار فقام فيها بإصلاحات اجسامية وعمرانية واقتصادية (١٨٠). ووقف موقفاً صارماً مع البيزنطيين عندما حاربوا قرصن الرقابة على التجارة في البحر المتوسط، كذلك أمر الوليد في (١٩٣هـ / ٧٠٩م) «بعرض الرقابة والتفتيش على جميع السفن التجارية التي تبحر في البحر المتوسط، خصوصاً في مياه أتنام ومصر. وكذلك على السفن النيلية. ولتلك بكل من وجدته من الرعايا البيزنطيين من التجارة الروم على هذه المنظر الإسلامية حتى تكون اليد العليا للمسلمين في هذا الشريان الحيوي. وقد ظل هذا الحال لفترة حتى عادت الأمور إلى سابق عييدها وسبح الأميريون للحسب بالمساهمة في النشاط التجاري» (١٨٦).

رد الفعل البيزنطي تجاه سياسة الأميرين الاقتصادية:

احتوت بيزنطة لهذه الإجراءات التي اتخذها الأميريون، واعتبرتها حرباً اقتصادية معلنه عليها، لأن الدولة البيزنطية بعد أن خسرت مصر والشام منذ الفتح العربي، تخلت عن كثير من قوتين وتعلقات جستنيان الحامسة بالاستعباد والتصدير، بعد أن قضى العرب على مراكز الكوس القبية بين سوريا والعراق (١٨٦). ورغم احتفاظ الدولة البيزنطية بالاحتكار صناعة الحرير الأروماني فانها تركت الحرية لصناعات أخرى دون قطع الروابط الاقتصادية التي كانت تربطها سوريا (١٨٦) من قبل، وبعيت حرية التجارة قاعدة لتعامل بين بلاد البحر المتوسط، إذ صدر قانون رومس البحري في هذه الفترة وبتفضاه صار ريانة السفن أحراراً نيم أن يتخبروا السفن لشفتهم حيث شاموا (١٨٦). ووقف بيزنطة بمنع كوكبة من السفن التجارية العالمية من وما يدل على الاستمرار في الأوتاع الاقتصادية في التجارة العالمية في تلك الفترة أن المسلمين عملوا على الإبقاء على الكوس من الأنظمة البيزنطية التي وجدوها في البلاد واستدمروا العملة البيزنطية لفترة طويلة، ولم ينفخوا الصادق من ملفات البردي المتروكة في مصر. لذلك لم تلعأ الحكومة البيزنطية إلى الإشراف على التجارة الفجارية في تلك الفترة (١٩٠). وكان معنى هذا إسهام الدولة البيزنطية في التجارة الدولية دون أن يتقص العرب منه شيئاً. ولم تصب مدين إيطاليا وسالونيك ولوني، التابعة لبيزنطة بسوء إذا اختبرت مجاورتها مع مدن الشرق قوية نشطة. وكان من الممكن أن يستمر هذا الوضع طويلاً لولا أن

معه نقضًا مباشرًا، ولذلك نقل عددًا من البحارة القيصرية إلى مدينة كوزوكوس Cozicus على البحر الأسود. وكانت هذه المنطقة تعاني نقصًا في سكانها نتيجة لحصار القسطنطينية من قبل الأمويين، فغضرت الكثير من بحارتها أثناء هذا الحصار^(١٩١).

ويبدو أن الإمبراطور البيزنطي جستنيان الثاني تصور أنه بالتدخل في شئون قبرص ومحاولة عزل الطريق التجاري المار بكريت وقبرص والإسكندرية، سيخلق هذا الطريق المهيوى أمام الأمويين، لأن الطريق الممتدة على سواحل البحر الجنوبية بين مصر وشمال أفريقيا كانت غير مأمونة على اللاحه، وخاصة في الجزء الذي يقع على امتداد خليج فاس وسيدرو، حيث تهب رياح شمالية لا تعترضها حواجز أرضية تقي أو تحمي من هبوبها، مما جعل المنطقة ما بين بونة وبرايس غير صالحة لسفن الكبيرة^(١٩٢). هذا بالإضافة إلى استغلال انشغال عبدالملك بن مروان بنسب الفتح في المغرب الأوسط ومحاولة العرب القضاء على المقاومة البيزنطية تمامًا في المغرب^(١٩٣).

لذلك سارعت الدولة البيزنطية لتثبيت أقدامها في جزر الهيلار وسودينيا وكورسيكا، وهي الجزر التي كانت تشكل سلسلة من الحواجز تجاه سواحل أسبانيا وشمال أفريقيا. كذلك ضاغت من إشراقها على كل من مصيقي^(١٩٤) مسينا وجاني مدخل البحر الأدرياتي، لتجمل من هذه المنطقة مركزًا للتشبيش والمراقبة، لمنع مرور أية سفن إسلامية متجهة من الغرب إلى الشرق أو العكس. ولكن المسلمين استطاعوا تبارك هذا الأمر سريعًا بنشأة مدينة تونس وإنشاء دار لصناعة السفن. والاستفادة من مدينة قرطاجنة، فاستطاعوا على هذا النحو القضاء على أية محاولة بيزنطية للدخول في شئون الشمال الإفريقي أو التحكم في طرق المواصلات البحرية بعد إتمام فتح المغرب والأندلس^(١٩٥).

ويبدو أن هذه التطورات جميعًا كان لها أبلغ الأثر في الأوضاع السياسية والاقتصادية في عالم البحر المتوسط، فاندلعت حرب الحياة أو الموت بين الأمويين والبيزنطيين مرة ثانية، لأن الدولة الأموية اعتبرت قبرص من ممتلكاتها ولم تعرف بالادعاءات البيزنطية بالسيادة عليها، بالرغم من موافقة عبد الملك على مشاركة البيزنطيين له في الأمر^(١٩٦) المتحصلة من قبرص، لتلك بدأت المعارك بين الطرفين حيث دارت عند أرمينية مسوعدة عرفت باسم «سبياستوبوليس»^(١٩٧) وأثناء اقتتال قسمت الفرق القبلية التي كانت تحارب في صفوف البيزنطيين إلى جانب الأمويين، وقدموا بحمصتيان مما أدى إلى انتصار الأمويين انتصارًا

الصراع العربي البيزنطي دخل مرحلة جديدة، فبدأت الحرب الاقتصادية بين الدولتين على نحو ما يذكر المؤرخون الغربيون، يقول Blau: «وقد بدأت هذه الحرب الاقتصادية منذ سلك بنو أمية الديار الإسلامي للسرّة الأولى، وقطعوا الصلة بالديار البيزنطية القديم، كما أزال الأمويون من لقاظ البردي علامة التالوث المسيحية البيزنطية، وكانت هذه الإجراءات من وجهة النظر العربية ليست حرية اقتصادية معنة على أحد، وإنما هي مجرد استقلال اقتصادي ووضع النظم المالية الإسلامية على أسس سليمة تم تحريم مصانع البردي في مصر^(١٩٨)».

هذه الإجراءات التي اتخذها عبدالملك كان لها صدى خفيف في الدولة البيزنطية، التي أعماها الانتداع غير المدروس إلى التطور في إجراءات اقتصادية متشددة لم تكن تنويعها على الإطلاق. ذلك أنها عادت إلى إحياء نقاليد جرى العرف عليها منذ عهد جستنيان، مثل فرض الرقابة التجارية، وتوجيه التجارة الخارجية وطرق نقلها محدة الدولة وخدمة أهدافها ومعالجتها، وشن الحرب على أعدائها. ذلك أن الدولة البيزنطية أرادت أن تحتكر تجارة الشرق لنفسها وأن تعود غزواتها جميع المكوس والأموال التي تربحت على هذه التجارة منذ عهد^(١٩٩).

وهكذا لحقت الدولة في عهد جستنيان الثاني إلى فرض الرقابة التجارية والإشراف التجاري الذي بدأ في الجزء الشرقي للبحر المتوسط. وهذه المنطقة كانت معروفة باسم حوض اللبقات وتضم طرقًا تجارية حيوية بالنسبة للشام ومصر وآسيا الصغرى لأن جزر الأرخبيل اليوناني وبحر إيجه أصبحت تحت سيطرة الدولة الأموية، وبذلك حرمت البيزنطيين من الجزء الأكبر من سواحلها وموافقتها الآسيوية واليونانية، وحوستهم أيضًا من التعامل مع التجار السوريين الذين كانوا يقومون بأكثر تصيب من النشاط التجاري البحري. وحدث هنا بعد أن كانت أساطيل البيزنطيين قبل الإسلام وبعد ظهور تقطع الحوض الشرقي للبحر المتوسط وتتخلل فيما بين قرطاجنة والإسكندرية والبرلس وأنطاكية وميدا وصور والقسطنطينية وسالونيك في حصة تامة^(٢٠٠). فإذا بالدولة الأموية هي التي صارت تتحكم في الطريق التجاري العالي المألوف بين الشرق والغرب، وهو الطريق المار بكريت وقبرص وعلى طول سواحل آسيا الصغرى الجنوبي، هذا فخلا عن الطريق المباشر من كريت إلى الإسكندرية، لذلك جاهد جستنيان الثاني في العمل على الهيلولة دون وصول سفن المسلمين إلى مياه بحر إيجه بأية وسيلة لمنع وصولهم إلى بحر مرمره مما يهدد القسطنطينية^(٢٠١). وقد حاول جستنيان اقتتلي أن يدخل في شئون قبرص فيخضع عبدالملك بن مروان دون أن ينقض المعاهدة المبرمة

١٧٠٥م) وهرب الإمبراطور المقتصب طبريوس الثالث - وعاد جستنيان إلى الحكم مرة ثانية. وأثناء ولايته انتشر العرب فريضة انشغاله بالانتقام من أعدائه واستولوا على قلعة طلوانة (١١٠٦م / ٧٠٩م) وهي من أهم قلاع إقليم قبادوقيا، فعاد لشن الحرب الاقتصادية ضد الأمويين وأعاد نظام الرقابة والتنظيم على السفن التجارية القادمة من البلاد الإسلامية، وقام بتعميم نظام البوند Thema وإدخاله في ولاياتها البحرية لمواجهة المسلمين. وتحولت إبيدوس إلى بند بحري عرف بالبند الإيجي بحكمه أمير بحر تحت إمرته أسطول، ويقوم بحماية بحر إيجة ومداخل بحر الدردنيل. أما البند الثاني فقد عرف ببند الكبيرين (Kibyriae ١٠٠٨) وبفضل هذه هذين البندين أسطول كبير أهم قطعه سفن صغيرة تسمى القرايز Carabns . وبفضل هذه السفن الصغيرة السريعة استطاع البيزنطيون منع سفن المسلمين من دخول بحر إيجة بل تخطف حدود سواحلهم مواليهم (١١٠٩).

وقد ترك هذا الصراع الأموي البيزنطي آثاره المصيبة. ففي التجارة الدولية كان التقدم أو التراجع في الوضع الاقتصادي يعتمد على حد كبير بقضية الصراع بينهما من أجل السيادة البحرية. وكان يؤثر أيضاً في تحرك رأس المال والمواد الخام عبر هذه القطر. مما يحصل للموليين الأغنياء، الالية الساهطة لأنها تمكنهم بالتالي على الأوضاع المثالية وتعرف الدولة عن القيام بالإصلاحات الاقتصادية المطلوبة.

لذلك كانت الأوضاع في تلك الفترة ترمز سياسة الدولتين الأموية والبيزنطية تجاهها أو اختلافاً ، وبفضية الصراع بينهما ، وكذلك بالأحوال الداخلية في البلدين :

لذلك لجأ جستنيان الثاني - في معارولة لانفعاة التجارة وتعرض خسائر دولته في البحر الأبيض - إلى تحويل تجارة السلع الشرقية إلى البحر الأسود، فركز اهتمامه بتفورها التجارية في طرابزون وخرسون ، ومن هناك تنقل البضائع على السفن البيزنطية إلى القسطنطينية (١١٠٠) ولعل ذلك يفسر أن آخر تسجيل لسفن التجارة الشرقية في جزيرة قيس كان في سنة ١١١١م / ٧١٦م ، وهي من المحطات التجارية التي حظيت بعناية الدولة البيزنطية عناية فائقة. وفي هذا الطريق التجاري الهبوي لعب تجار الخنز والأرمن والروم وأنسلمين (١١١٢) دوراً مهماً في هذه التجارة إذ وقع العيب عليهم دون منافس ، بعد أن أمنت الدولة البيزنطية حدودها الشمالية مع حلفائها البخار والخرز الذين ساندوا جستنيان الثاني من قبل في استعادة عرشه مقابل مشاركتهم في تجارة العبور في تلك الفواحي (١١١٢).

ساحقاً ، وقد أسكن عبدالله هؤلاء الخنز الصقالية ، السلاف ، - الذي انضموا إليه - في الشام ثم وزعوا بعد ذلك على مناطق الحدود مع البيزنطيين. وانتظمت غزوات الصوائف والشوائف في عهد عبد الملك . وكان ذلك رداً على ما قام به جستنيان الثاني . مما استعاز غضب رعاياء (١١٠٦).

وكان أن قامت ثورة على جستنيان الثاني (٧١٦هـ / ٦٩٥م) أطلعت بعرضه، وتم نفيه إلى خرسون في إقليم كركيا Crimea وهي «شبه جزيرة القرم» . وعلى إثر نفيه سادت الفوضى في الإمبراطورية، وطغ أعداؤها فيها، بسبب كثرة الفترائب ونفقات التعمير والحروب والغنائم المادية التي حقت تجارة البيزنطيين في البحر المتوسط. ففي (٧١٨هـ / ٦٩٧م) حلس على العرش في أول الأمر جندي يدعى ليرتيبيوس Leonius ، حكم من (٧١٦ إلى ٧١٨هـ / ٦٩٥-٦٩٨م) ولكنه فشل في صد هجوم العرب على المغرب . ثم نودي بقائد السمر البحري أيسميبار Apsimar إمبراطوراً باسم طبريوس الثالث الذي حكم من (٧١٩-٧٢٦هـ / ٩٩٨-١٠٠٥م) وفي عهده أكمل المسلمون الاستيلاء على المغرب الأخرط كله، واتخذوا من قرطاجنة عاصمة البيزنطيين في الشمال الأفريقي قاعدة لغزو البحري ضد البيزنطيين ، وأصبح بإمكانهم تهديد شبه جزيرة أيبيريا والنفذة إلى قلب أوروبا.

ومع ذلك فإن الإمبراطور طبريوس لجأ إلى تهدئة الأوضاع القلقة في التراكز التجارية . في كل من جزر قبرص وكيلاديس والدوديكانيز . فأصدر أمراً يخص على إعادة البحارة القارصة الذين خرجوا إلى أراضي البيزنطيين ليرض الأمويين ، وحتى يسود بينهما السلام والهدوء مرة أخرى ويستقر الأمر في الطريق الملاحي في هذا الميز . انشرف تلبحر المتوسط، التي أصابه الاضطراب من جراء الحروب ومن جراء تشديد الرقابة وسع أهالي هذه الجزر من التاجرة مع انسلمين، مما سبب ضرراً بالغاً . وكذلك أنشبرت تجارة البيزنطيين في هذا الجزء، انشبع بطم وصول تجارة الشرق وعضائه ومنتجات العالم الغربي، وهي مواد ضرورية لسلامة الاقتصاد البيزنطي.

ولكن سياسة القيادة التي اتبعها طبريوس تم تستمر طويلاً. إذ تكن جستنيان الثاني من الهرب من سجنه في خرسون ولجأ إلى دولة الخنز حيث رحب به خان هذه الدولة، بل لقد زوجه من أخته التي اعتنقت للمسيحية. ولما شعر أن أعداءه الذين تسببوا في نفيه يجدون في أثره، هرب سرا إلى ساحل البحر الأسود الغربي حيث لجأ إلى ملك البغار . وبالفعل أعاد البغار جستنيان الثاني - بعد تشرد دام عشر سنوات - إلى عرش القسطنطينية (١١٠٥) عام ٧١٦هـ /

على إن هذه المدن الإيطالية استغلت الأوضاع لصالحها ، وسدت ذلك الفراغ الذي تركه البيزنطيون ، وأصبح لها الوساطة التجارية ، حيث كانت تخضع للدولة البيزنطية خضوعاً أصحاً . ذلك أنه حدث بعد سياسة الرقابة التجارية البيزنطية التي أسرفوا في استخدامها أن بدأت هذه المدن تسرد على البيزنطيين حفاظاً على مصالحها^(١١٢١) . وكانت البندقية أول هذه المدن ، إذ كانت تستعج بعرض من الحكم الذاتي مع الشعبية للدولة البيزنطية . وكانت لها سفنها الخاصة ، كما كان أسطولها يتألف من نحو مئتين أو ثمانين سفينة في سنة ١١٢٥هـ / ٧٤٢م . وهكذا تمكنت من تحدي القرارات الاقتصادية البيزنطية ونشطت في تصدير الرقيق والخشب

لمدن العالم الإسلامي^(١١٢٢) .

ثم امتدت مخالفة نظام الرقابة التجارية في البحر المتوسط إلى أمالي وحاربا . وما لبثت أن انضمت إليها نابلي التي تعرضت لأزمة اقتصادية بسبب رغبة أهلها في التخلص من قبضة بيزنطة الجعفة . وقد استهدفت للدولة الأموية من هذه الظروف السابقة في تلك الفترة قطلت التجارة تدفق في الجزء الغربي للبحر المتوسط . وكما رأينا خالفت المدن الإيطالية نظام الرقابة وممارستها التجارية مع البلاد الإسلامية في كل من المغرب والأندلس . وظل الطريق الملاحي البحري مزدهراً ، وهو الطريق الذي يخرج من الإسكندرية إلى قرطاجنة وتونس ليصل إلى طنجمة . حيث يعبر الضيق ثم يستمر على طول الساحل الشرقي للأندلس ، إذاً كان بحراً . لذلك أصبح التعاون التجاري وثيقاً بين المغاربة والأتاليين واليهود ، واتضح هنا في الجزء الشرقي للبحر المتوسط وأدى إلى التوازن الاقتصادي في هذا البحر .

لكن هذه الصورة ما لبثت أن تغيرت ولاحث أزمة اقتصادية عنيفة أصابت البلاد الإسلامية في حوض البحر المتوسط من مطلع القرن التاسع الميلادي ، وذلك بسبب ما شهدته العالم الإسلامي كله من تطورات مهمة ، إذ تردت الأوضاع الداخلية في العالم الإسلامي في العصر الأموي الأخير . بعد وفاة هشام بن عبد الملك ، وامتدت الاضطرابات فشملت الشرق والغرب على حد سواء . وتشتت الدعوة المسامية ، فأخذت تزلب الناس على الملأ . الأواخر من بني أمية بعد أن دب الضعف والانقسام داخل الأسرة الأموية في عهد آخر خلفائها مروان بن محمد الذي انشغل بأمر الشرق وتقال العباسيين^(١١٢٣) . هذه الاضطرابات السياسية جعلت الدولة البيزنطية في عهد قسطنطين الخامس تستغل الظروف الداخلية وتشن هجومًا بحرياً في سنة ١١٣٠هـ / ٧٤٧م على سواحل مصر والشام^(١١٢٤) .

ويبدو أن هذا الصلح أعاد أيضاً الروس في شرق أوروبا ، فقد انعش ذلك الطريق التجاري الذي يتخذ أنهار روسيا إلى البحر البلطي والبحار الشمالية ، حتى أصبح هذا الطريق في نظر الكثيرين من التجار أفضل من طريق إيطاليا^(١١٢٥) . وظلت مدينة خرسون المدخل الوحيد لتجهيزات روسيا ، ونهاية طريق الحرير القادم من الصين .

أما الأباطرة الذين جاءوا من بعد جستنيان الثاني فقد عجزوا عن إصلاح الأوضاع الاقتصادية المتردية في البحر المتوسط بعد إغلاقه في وجه السفن القادمة من البلاد الإسلامية ، ما دامت لانسير في امسالق التي رسمتها^(١١٢٦) . وقد اعتسدت فيها على مناطق الأتراك للدولة البيزنطية في إيطاليا عند مناطق جافيا ومالفي وباري والبندقية ، ونجست عن هذه الرقابة التجارية السائدة في الحرب الاقتصادية المدمرة - على نحو ما يؤكد أرسيلالد لوس - حرب حياة أو موت . تخلفت عنها نتائج غاية في المخيرة . ذلك أن هذه السياسة أثار رد فعل عنيف في الدولة البيزنطية نفسها . إذ أدت إلى تركيز التجارة على ساحل البحر الأدرياتي أو مدينة سالونيك التي كانت تخضع للإشراف ، وبذلك قطعوا التجارة عن المراكز الأخرى ، مما جعل المدن الداخلة في النفوذ اللومباردي عديدة القيمة ، بينما نفضت حياة جديدة في المدن الإيطالية^(١١٢٧) المولية لها . ومن جراء التدخل في الشؤون الداخلية لهذه المراكز البحرية قامت ثورات عديدة ، فثار حاكم صقلية سنة ١٠٨١هـ / ٧٦٨م كما شق عصا الطاعة لسطول أسكلاديز وأساطيل الأجناد الهلينية^(١١٢٨) عام ١٠٨٩م / ٧٢٧م^(١١٢٩) .

ثم إن هذا الحصار التجاري أدى إلى انشقاق لوس وكورسوكا وانغسانها إلى اللومبارد^(١١٣٠) سنة ١٠٨٧هـ سنة ١٠٧٢م لأن الدولة البيزنطية شجعت الكثير من التجار البيزنطيين من نقل هذه المتاجر إلى بحر إيجه . ومع ذلك فقد نفذت هذه السياسة بتهنى الدقة في أغلب الجزر ذات الموقع الاستراتيجي في وسط حوض البحر المتوسط ، إلى جانب أن سيطرتها على مضيق مسينا وعلى جانبي مدخل البحر الأدرياتي - أدى إلى القضاء على رخاء السفور والشيشاء البحرية^(١١٣١) . وهي القوتعد التي اعتسدت عليها الأساطيل الإقليمية . ذلك أن البلاد البيزنطية أخذت تعاني من الركود الاقتصادي ، بل أن أهم هذه النتائج على الإطلاق كانت ترمد المدن الإيطالية ثم انشقاقها واستقلالها وبداية الارتباط بينها وبين العالم الإسلامي . وخطر لير الثالث لإفقاد التجارة إلى تشجيع المغاربة على الهج ، إلى القسطنطينية ، ومنحهم حقوقاً امتيازات تجارية خاصة بل في مسجداً للمسلمين بالقسطنطينية^(١١٣٢) .

وكان أن نجحت الثورة العباسية في القضاء على الدولة الأموية سنة ١٣٢هـ وقد سفل العباسيون الأوائل بشيبت الثورة ومتابعة قبول النفوذ الأموي، وتأكيد سلطة الخلافة في الشرق والغرب. وذائق العباسيون الأول مرارة المصادمات الحربية مع البيزنطيين على امتداد الحدود في سنة ١٣٣هـ زمن الخليفة العباسي السفاح، فأغار قسطنطين الخامس على منطقة الشفور الجزيرية، ودمر خط حصون الفرات، خير أنه لم يترتب على كل هذه الانتصارات مكاسب إقليمية للإمبراطورية البيزنطية^(١٢٥).

كذلك استأنت الدولة البيزنطية في عهد قسطنطين الخامس نشاطها البحري الذي حاول استعادة السيطرة على المضايق والجزر القصوى المتناثرة في الشرق والغرب، فشن غارات في عهد الخليفة المنصور قامت بغزو بعض أراضي الشام برك (بحر) (١٢٦). وكان أن فقدت بلاد الشام - منذ سنة ١٣٥هـ فصاعدا سيطرتها على التجارة الدولية، وتناحرت منها الموارد المنظمة التي كانت تتدفق عليها كما فقدت الموانئ الساحلية أهميتها القديمة وصيحت دمشق إلى مستوى مدينة إقليمية من الدرجة الثانية^(١٢٧).

رغم تكن الدولة العباسية في تلك المرحلة تهجم اهتماما مباشرا ببلاد الشام وشرق البحر المتوسط، مطلقا كان يعمل الأمويون الذين ركرو نشاطهم في بلاد الشام ومصر وشرق البحر المتوسط، حيث القواعد البحرية والنفوذ الساحلية. هذا النشاط العظيم الذي شهده العصر الأموي قل شأنه في العصر العباسي وقت صبرت المعارك البحرية القوية الذي كان يبدى بين موانئ الشام وموانئ مصر، وفي كل أركان شرق البحر المتوسط وهكذا تحول الأسطول الأموي إلى مجرد الدفاع عن السواحل الإسلامية، وأوت إلى الظل تلك القوة البحرية الجبارة التي سيطرت على البحر المتوسط حوالي قرن ونصف من الزمان.

كذلك لم تعد الاشتباكات البرية الطامنة تتخذ ذلك الطابع القديم الذي شهده عصر معاوية وخلفائه في صورة غزوات الشراطي والعراقية، إنما تجعدت العلاقات حول نطاق الشفور الذي يحض بجبار طوروس شمال الشام وحصية أرضية شمال العراق. وأيام العباسيون سلسلة من نجاحات والخصوس، وكانت نفور الشام تكفى بعض غارات التبهيزنطيين في الأعلى الأعم أو نفور بغارات حافظه وهي أقرب إلى سياسة الدفاع منها إلى سياسة الهجوم^(١٢٨).

وهكذا تصرف العباسيون صوب الشرق بحكم اتخاذهم بغداد عاصمة لهم وعلق د - حصين مؤنس على ذلك قاتلا: وإن انتقال الخلافة من الأمويين إلى العباسيين لم يكن مجرد انتقال السلطان من بيت إلى بيت أو انتقال العاصمة من بلد إلى بلد، بل كان في الواقع نقلاً للدولة

الإسلامية من عالم إلى عالم، من عالم البحر المتوسط إلى عالم أسبوري يختلف عنه من كل ناحية^(١٢٩)، فيانتقال الخلافة العباسية إلى بلاد العراق اقرب العباسيون من البيعة الفارسية التي يعترفون بها، ثم كان سنازم مدينة بغداد في عهد المنصور قرعسي في اختيار موقعها شروط معينة مما ساعد على الرخاء الذي شهدهه بغداد في ظل العباسيين^(١٣٠) يقول الطبري: «إنه يوجد - أي المنصور - موضعاً يرتقى الناس ليوافقهم مع موافقته لى ولا تغفلوا عليهم فيه الأعمار ولا تشهد فيه المؤونة فإني إن أقمته في موضع لا يحلب إليه من البر والبحر شيء، غدت الأعمار وقلت المادة واشتدت المؤونة وشق ذلك على الناس»^(١٣١). وقد بنيت بغداد بين نهري دجلة والفرات وهي «جزيرة بين دجلة والفرات، دجلة شرقها والغراف غربها»^(١٣٢).

فذلك أصبح موقعها متميزاً كتركز تجاري، لوقوعها على المشرق والمغرب البرية والبحرية عند حدود الإقليمين العربي والفارسي، وقد نبت بغداد على شكل دائري وارتبطت بكل مدن العراق بخطة طرق رئيسية^(١٣٣) يقول المعقبي: «وبغداد وسط العراق وهي المدينة العظوى التي ليس لها نظير في مشارق الأرض ومغاربها سعة وكبراً وعسارة وكثرة مياه وصحة حواء ولأنه سكنها من أستاذ الناس وأهل الأعمار وانتقل إليها من جميع البلدان القاصية والدانية وأتوا جميع أهل الأفاق على أوطانهم، فليس من أهل بلد إلا ولهم فيها محطة ومستجر ومنصرف فاجتمع بها ما ليس في مدينة في الدنيا»^(١٣٤). وهكذا استقطعت الدولة العباسية السيطرة على الميزان التجاري في العالم المتوسط، وتشبت أقدامها في الجهات التي تفيض بالمنتجات الشرقية، وخاصة بعلم اتخاذهم بغداد عاصمة لهم، وانجهاهم ناحية المشرق؛ فأصبحت وروثة نشاط القوس التجاري ثم الأمويين في ميدان الشرق الأقصى وأخذت تنظمه وتنميه، وأيضاً نظمت شرايين التجارة التي تحملها إلى أراضي دولة الروم.

وهكذا أصبحت مدينة بغداد في العصر العباسي بمثابة سوق الإمبراطورية الكبير الذي تلقى فيه التجارات العالمية والمنتجات، بفضل موقعها بين نهرى دجلة والفرات، يقول المعقبي: «ثم يجري في حافتها نهرا الأعتشان وحلة والفرات، فيأتيها التجارات والمير بر» ويحراً بأيسر السعى حتى تكامل بها كل مستجر يحمل من المشرق والمغرب من أرض الإسلام، وغير أرض الإسلام فإنه يحمل إليها من الهند والصين والصين والترك والديلم والجزر والحبشة وسائر البلدان حتى يكون بها من تجارات البلدان أكثر مما في تلك البلدان التي خرجت التجارات منها»^(١٣٥).

وقد نجحت الدولة العباسية منذ عهد الخليفة المنصور في كبح الثورات ونشر الأمن^(١٣٦). وسار العباسيون على النهج الذي سلكه الأمويون قبلهم في السيطرة على التجارة الدولية.

وكان تجار العرب ووكلائهم من الأرمن والحزق ينقلون السلع الآتية من الشرق عبر هذه الطرق، فكانوا يحصلون قوائم الشرف وحيريه وسائر منتجاته. لذلك أصبح العباسيون والبيزنطيون في تلك الفترة وسطاء لتجارة العمانية بين الشرق والغرب.

وبمثل تطورت العلاقات بين العباسيين وأميراطور الصين، إذ كانت هناك علاقات ودية مع الصين منذ أيام الأسريين. وتطورت إلى الأفضل مع العباسيين (١١٤٣). واستمر تدفق التجارة عبر ذلك الطريق البري القديم المنحدر من الصين صوب الغرب وتدفقت واردات الصين على العالم الإسلامي. وأتم العباسيون التوسع العربي في إقليم الهند، وتاجعوا مجتمعات الأيوبيين في توطيد النفوذ هناك، وأتاحوا لتجارة الهند أن تدخل إلى أسواق العراق، فتمت بحرية العربية الإسلامية في المحيط الهندي لتزدي نفس المورد الذي أمدته البحرية الأتورية في البحر الأبيض وبدأت السفن العربية والبحارة العرب يدخلون مياه جزر الهند الشرقية، وجنوب الصين، وأصبحت البصرة من أهم الموانئ العالمية تتصنع فيها المراكب القادمة من الشرق الأوسط.

وكانت حلالة العباسية دولة مرهوبة الجانب عظيمة الحياء، تلك العراوات الطائفة والقوات القادرة على فرض السلم على القوى المعاصرة. ذلك السلم الذي لا ينع من ضعف ولما ينبع من قوة وثقوى وقدرة طوال العصر العباسي الأول (١١٤٤).

أما عن التجارة الدولية في البحر المتوسط في العصر العباسي الأول فانهم لم يهملوا هذه الناحية واستطاعوا بفضل الحظفة البحرية التي دونوها عن بنى آتية حماية سواحلهم وموانئهم الواقعة في حوض البحر المتوسط بفضل التعاون بين أماطيل الشام ومصر وأفريقية (١١٤٤). واستطاعوا أن يحموا شرق البحر الأبيض المتوسط ومنافرت جهودهم مع جهود الإمارات السقطة في غرب البحر المتوسط.

وكان أن ظهر الأمويون في الأندلس ونمو رسيم في المغرب الأوسط ونمو مبرار في

قوى جهة الشرق أهم العباسيون بتخصيص مناطق الحدود مع البيزنطيين، وتطورت العلاقات مع البيزنطيين. ذلك أن الجوار بين الدولتين واشتراكهما في حدود واحدة كان له أثره البالغ في التأثير على الطرفين في مجالات عديدة أهمها العلاقات الاقتصادية التي لم تنقطع بالرغم من الاشتباكات المتبادلة بينهما. والتي اتخذت طابع الدفاع، مما أتاح للعباسيين فرصة التوسع الاقتصادي وازدهار النشاط التجاري الداخلي والخارجي. وانعكس ذلك على كل البلدان الإسلامية التابعة لها. ويكفي ما قامت به الدولة العباسية من تأكيد سلطتها وتفوذها، حتى ارتبطت الولايات الإسلامية بالحاضرة بقيادة بأرتق الرابطة وأقواها.

وفي ظل الدولة العباسية استمر نقل البضائع الشرقية إلى أراضى الدولة البيزنطية كما كان الحال زمن الأمويين فالتجار العرب ووكلائهم من الأرمن والحزق كانوا ينقلون البضائع الشرقية عن طريق الخليج الفارسي ثم تنقل إلى ميناء البصرة ومنها إلى بغداد. فالوصول إلى ضيبي، ثم إلى أريظ - وهي تاجم أروينية - ومنها تعبر درب الأبواب القلبيية إلى مدينة أريظ الروم الواقعة خلف هذا العرب (١١٣٦) ثم نصل إلى مدينة طرابزون المطلة على البحر الأسود (١١٣٦).

وهناك طريق برى آخر يخرج من بغداد حتى يصل إلى طرسوس عبر مسالك إقليم الجزيرة. يقول ابن خردادبة: «من طرسوس إلى العليق اثنا عشر ميلا ثم إلى الرهوة ثم إلى الجوازات اثنا عشر ميلا. ثم إلى الجردوب سبعة أميال ثم إلى البندندون سبعة أميال ثم إلى معسكر الملك على قمة لؤلؤة والصفصاف عشرة أميال وتغير إلى معسكر الملك. وقد قطعت الدرب الشمالية الشمالية من درب الأبواب القلبيية» (١١٣٦). وهذا الطريق ينقسم إلى قسمين إما أن يتجه بعد درب قلبيية شمالا ويأخذ طريقه إلى مدينة طرابزون على البحر الأسود أو غربا، فيسلكه إلى طريق بعد أن يصل إلى مدينة عسورية ثم إلى مدينة سنابري (١١٤٠) وهي في الطريق إلى «مرج حصر الملك» في درولية، وهي مركز لاستقبال القوافل التجارية الآتية من المشرق حتى تصل إلى حصن القراء الذي يقع على بحر مرمرة وهذا الحصن كان يسمى Kibos حيث المدينة تصل من هذا الحصن إلى مدينة أجيليوس Aigialos ثم تنقل إلى الخليج وهو يسفور القسطنطينية (١١٤١).

كذلك كان ميناء، أيلدوس عند مدخل بحر مرمرة الذي يستقبل التجارة البرية الآتية من ميناء، أنطاكية على البحر المتوسط، أو التجارة البحرية الآتية من بحر إيجه (١١٤٦). وفي النهاية فإن كل هذه الطرق كانت تنتهي إلى القسطنطينية، كما كانت كل الطرق التجارية بين الدولة العباسية والبلاد الإسلامية تتجه إلى بغداد أيضاً.

وهناك طرق أخرى

- * توقفت الدراسة عند هذه السنة بصفتها خاصة حيث تزفي الخليفة أهرجنتصر المنصور الذي ترك أمور الخلافة مستقرة في جميع النواحي السياسية والعسكرية والاقتصادية ووضع كل الأسس التي تكفل تدارك الانطلاق في جميع هذه النواحي وما كان على خلفائه إلا أن يكملوا مسيرته فقط .
- ١- ابن عبد الحكم : فتح مصر وأخبارها ، ابن قتيبة الدينوري : الإمامة والسابقة ، ص ١٨ ، ٤٥ .
- ٢- ٤٤ . البلاذري : فتح البلدان ص ٣١٧ ، ٣١٤ ، ١٢٧ ، ١١٥ . وابن الأثير : الكامل ج ٢ ص ٣٤٨ ، ٣٤٤ ، ٣٤٥ ، ٣٩٧ ، ٣٩٥ .
- ٣- ابن عساق : البيان المغرب : ج ١ ص ١٦٠ ، ١٤٢ ، البلاذري : فتح البلدان ص ٣١٣ ، ٣٨٥ ، ٣٣٠ .
- ٤- ابن قتيبة الدينوري : الإمامة والسابقة ص ١٨ ، وابن خلطون : تاريخ ج ٢ ص ١١٠ ، ١١١ . وابن جباري : البيان ج ١ ص ٢٥ ، ٣٩ ، والكندي : البرهان والقضاة ص ١١ وما بعدها . وابن عبد الحكم : فتح مصر وأخبارها ص ١١٩ . وابن الأثير : الكامل ج ٣ ص ١٨٠ . من العوالم التي كان لها أثر كبير في إقبال أبا البلاد المنفردة على إعتناق الإسلام هو المعاملة السخية التكمية التي عاملهم المسلمون بها والتي تستنبتنا معاهدة الصلح التي نظمت العلاقة بين المسلمين الفاتحين وبين أبا البلاد المنفردة في كل مكان شرقاً و غرباً والتي التزم بها المسلمون التزاماً كاملاً و طبقوها بكل أمانة وإخلاص .
- ٥- حكمت أسرة جنتان ٩٢ عاماً وكان عصرها أزمى عصر الإمبراطورية الشرقية فطانياً ومحتارياً وكان ملوكهم على التوالي : جنتين الأول ثم جنتيان ثم جنتين الثاني ثم طيبريدس الأول ثم سوريس حتى انتهت هذه الأسرة بانسحاب فرقاس العرش حيث ظل حاكماً للإمبراطورية إلى أن سقط في سنة ١١٠م بعدها توتت أسرة هرقل الحكم .
- وقد تولي جنتبنار الأول الحكم من سنة ٥٢٧م إلى سنة ٥٦٥م وقد حاول أن يمسد توحيد الإمبراطورية الرومانية من طرفها كما كان الحال أيام اندج التلبد التي تربت عليه . وما التقديرة وكان ذلك بعيداً في واقع الأمر لأن أوربا كانت في هذه المرحلة منبسطة إلى دولان قومية إلى جانب أن الخلافات الدينية بين كنيسة القسطنطينية وكنيسة روما كانت قد أسمعنت ومالت بين توحيد الشطر الشرقي الذي أصبح إغريقيا في الفكر والثقافة والنظر العرشي اللاتيني . نورمان بيتز الإمبراطورية البيزنطية ص ٤٨ ، ص ٤٩ ، ص ٥٠ ، وه . سيد النخعي : الروم ص ٧٩ ، ٨٠ .
- سعيد عبد الفلاح عاشور : أوربا المصدر الوسطي ج ١ ص ١١٢ ، ١١٣ ، ١١٢ .

هذه التطورات جعلت التجارة الدولية في البحر المتوسط تنطلق انطلاقاً عظيمًا ، وبالأخص عن الطريق الدائري في الشمال بين سوريا ومصر ، وعن طريق صقلية وكريت ، واشترى بحار المدن الإيطالية مع الأغالبة في عملية الوساطة التجارية . كذلك نشطت التجارة بين الأندلس والمغرب وخصوصاً مع بني رستم في تاهرت وهم الذين ارتبطوا بالأفريقيين في الأندلس برباط تجارية وريقة . وكفي نفس الوقت نشطت حركة التصدير إلى الشرق ، فصدرت أفريقية القبيح إلى الإسكندرية والرقيق السودان إلى بلاد الشام . كما صدرت النسيج والأصطوخة والأقمشة الفاخرة إلى بغداد (١٤٥١) .

* * *

ويعمل القول إن سنوات السيطرة الإسلامية على حوض البحر المتوسط أحدثت الكثير من التغييرات الاقتصادية في تجارة ذلك البحر . وانتقلت طرق التجارة القديمة ، وأبرزها العالم الإسلامي قديماً كبيراً من حيث اندماجه في وحدة اقتصادية واحدة . بعد أن صارت الدولة الإسلامية سيدة البحر ومالكة زمام التجارة الدولية منذ القرن الثامن الميلادي .

وقد اقتضت سنة التطور في تاريخ العصور الوسطى أن تنتقل مركز النقل الاقتصادي من أيدي البيزنطيين إلى الأيوبيين فوضعت الدولة الأيوبية بعيماتها الأولى على التجارة الدولية ، وسيطرت على طرق التجارة العالمية شرقاً وغرباً ، وناجست البيزنطيين في هذا المجال ، حتى جاءت الدولة العباسية فورثت دور الأيوبيين في الإشراف على التجارة الدولية . و خاصة جهة الشرق ، بحكم اتخاذهم العراق مركزاً لخلافاتهم . وبخروج الخلافة العباسية من ميدان البحر المتوسط انتقلت مهمة الدفاع عن المسلمين والفجوة فيه إلى الدول الغربية والأندلسية ، وقام بنو الأغلبي والأفريقيون الأندلسيون بحماية الشواطئ ، الإسلامية في غرب حوض البحر المتوسط (١١٤٨) .

وأخيراً فإن نمة ملاحظة هي أنه بالرغم من هذه الحروب المتصلة بين العرب والروم برأ وبحر فان العلاقات بينهما خارج دائرة الحرب لم تتميز قط بصفة العدا ، بل كانت أقرب إلى التواد . فاستتبع هذه المعارك علاقات عمدة غير مفضودة بين شعين كبيرين . وكانت التجارة في تلك العلاقات تحتل المكان الأول من حيث أيتها عامل مهم في التطور الاقتصادي للشعوب . ومن الممكن أن نسطأ من فريقان إلا أن التجارة تظل الروابط بين الشعوب التي لا تستطيع الاندفاع من منتجات بعضها البعض وخاصة في تلك العصور .

٥- اكتسب معاوية بن أبي سفيان خبرة واسعة بأعمال الروم من طول إقامته في الشام منذ أن كان والياً عليها. يقول الهمداني: «فرا معاوية بن أبي سفيان من البحر غزوة قبرص الأولى، ولم يركب المسلمون بحر الروم قبلها وكان معاوية تحتأذن عمر في غزو البحر فلم يأذن له، فلما ولي عثمان بن عفان كتب إليه يستأذنه في غزوة قبرص ويطلبه فيها وسهولة الأمر فيها... فلما دخلت سنة سبع وعشرون كتب إليه يعجز عليه ركوب البحر إلى قبرص» فكتب إليه عثمان يأمره بركوب البحر وأمره بالتمتع بالأحيوانات اللازمة.

البلداني: الفتن، ص ١٥٧، ١٥٨.

٦- يقول ابن الأثير: «ولما سبب هذه الغزوة فإن المسلمين لا أصبحوا من أهل إرمينية وقلوبهم وسهولهم خرج قسطنطين بن هرقل في جمع له لم يجمع الروم مثله منذ كان الإسلام فخرجوا في خمسة مراكب أو ستانة وخرج المسلمون وعلى أهل الشام معاوية ابن أبي سفيان. وعلى البحر عبدالله بن سعد بن أبي سرح. وكانت الريح على المسلمين لما شاهدوا الروم، فأرسل المسلمون والروم وسكنت الريح... وقربوا من القند سفنهم وقرب المسلمون سفنهم فرطوا بعضها مع بعض واقتتلوا بالسيف والقتال وغل من المسلمين بشر كثير، وغل من الروم ما لا يحصى. وصبروا يومئذ صبراً لم يصبروا في موطن قط مثله... ثم أنزل الله نصره على المسلمين فانتهز قسطنطين حمرجها ولم ينج من الروم إلا الشاهدين... لذلك تربت على هذه المعركة أن الدولة البيزنطية بدأت تعترف بالأمر الواقع وهو الزيادة غوة المسلمين البحرية التي مكنتهم من السيطرة على الشراش، الشرقية والجنوبية للبحر المتوسط والدليل على ذلك إن الإمبراطور قسطنطين الثاني ٦٦٨-٦٨٥م. عاد إلى صقلية ولم يذهب إلى القسطنطينية فقد أدرك أنه لا أمل في عودة ممتلكاته في الشرق لفضل البقاء في صقلية حتى يحافظ على ما تبقى في الغرب ولكنه قتل في صقلية. ابن الأثير: الكامل، ج ٣، ص ٥٨، ص ٥٩.

٧- يقول الحميمي: «قبرص: جزيرة على البحر الشامي كبيرة القطر مفارها سنة عشر يوماً وبها قرى ومزارع وجبال وأشجار وفروع ومراشي بها معدن الزاوج الشرب إليها، وتجهز به منها إلى سائر الأنظار. وبها ثلاث مدن. ومن قبرص إلى طرابلس الشام صحران، وقبرص على عم الأيام رخاؤها شامخ وخيراتها كاملة.. وكان معاوية رضي الله عنه ليزامع وصالح أهلها على جزية مائة ألفي دينار، فانخفضوا عليه ففازهم ثمانية فقتل وسبي منها كثيراً... ودور قبرص يوم... وبها وبن ساحل مصر خمسة أيام، وبينها وبين وديس سبيل وإثنا سبعت جزيرة قبرص مديدة هناك تسمى قبرص». وقبرص منذ فتحها كانت لها أهمية خاصة للمسلمين لأنها عند مفترق الطرق البحرية بين الشرق الأدنى والأوسط وآسيا الصغرى وأرضها من ناحية وأوروبا من ناحية أخرى بما أمتحن عليها أهمية خاصة في عملية السيطرة على هذه الطرق ومن التحكم في دفة المعاملات، وأهل قبرص هم صوفرون

بالقس والبلدة. الحميري: الروض المططر، ص ٤٥٢، ص ٤٥١ - البلادي: فتح البلدان ص ١٥٧، ١٥٨. وابن الأثير: ج ٣، ص ٤٨، ص ٤٩.

٨- رويس بحم أوله، جزيرة في البحر من الفخود الشامية، اقتنصها صادق بن أبي أمية عنوة في خلافة معاوية... ورويس هو حصان إفرنجي... وهو في الأرض الكبيرة مفنار عشرين ميلاً. وبينها وبين قبرص عشرين ميلاً. وبين ساحل الإسكندرية أربعة أيام. ورويس بلفة الإفرنجي: «الكورد وقبوت سنة ٥٣٣ هـ. الحميري: الروض ص ٢٧٨ وابن الأثير: الكامل ج ٣، ص ٢٤٤.

٩- بعد الاستيلاء على جزيرة رودس ستمن استولى جناده بن أبي أمية على جزيرة أرواد سنة ٥٥٤ هـ وبكها المسلمون أيضاً كباقي الجزر يقول ابن الأثير: «وقتها فتح المسلمون وقسمهم جناده بن أبي أمية - جزيرة أرواد قرب القسطنطينية فأقاموا بها سبع سنين وكان معهم معاهد بن جبر قلما مات معاوية يولي ابنه يزيد أمرهم بالمود فهاواه ابن الأثير. الكامل ج ٣، ص ٢٤٤، ص ٢٥٩.

وهذه الجزيرة كانت لها أهمية استراتيجية وذلك لقربها من القسطنطينية وكانت مركزاً لتجلبات العمركية ضد القسطنطينية والتي استمرت سبع سنوات من سنة ٤٥٥ إلى سنة ٤٦٠ هـ. وهذه الجزيرة عرفت في المصادر الأوروبية بـ«كبريس فكانت الأساطيل تتقل الجزيرة من هذه الجزيرة إلى البر المعاصرة أسوار القسطنطينية على حين يكمل الأسطول الحصار بأن تقف سفن بين رأس جيمسون (Gichlumen) التي تبعد سبعة أميال عن أسوار المدينة وبين رأس كيكليوس الواقعة بالقرب من باب الشعب نورمان بنير - الإمبراطورية البيزنطية ص ٨٩، ص ٩٠، إبراهيم العلوي: الأمويون والبيزنطيون ص ١٧٥، عبد الشافي عبد الطيف: العالم الإسلامي في العصر الأموي ص ٢٥٧، ص ٢٥٢.

١٠- نيبه عنقل: خلافة بني أمية ص ١٨٤، ١٨٥. عبد الشافي: عند الطيف: العالم الإسلامي ص ٢٣٩، ٢٤٠.

١١- وقد ظل هذا الأمر منذ خلافة معاوية بن أبي سفيان وحتى نهاية عهدهم، فكانت للدرلة الأموية سياسة محددة وهي محاولة الضغط على الثورة البيزنطية مادياً وصنبرياً ووكل معاوية حيلاته البحرية لإسقاط حاضرة البيزنطيين في أيديهم لأنها هي التي قد جزر شرق البحر المتوسط بالبحر والعداء وتضع أهلها على من الغارات البحرية على سواحل الشام ومصر. لذلك كان للعاون بين مصر والشام في بحرية الأسطول الإسلامي دور فعال - فاختيار أسوار الصناعات بالإضافة إلى الاهتمام بتدوير صناعة السفن في مصر والشام لتوفير المواد اللازمة لصناعة السفن فيما فنى الشام كانت تنوارر أختاب الصبر والبطول والعزم التي تصلح لها. السفن وفي مصر توجد أفضال السفن التي تسليح الصباري وتنفوخ جوانب السفن، وخشب الجبيز والليخ والنوم الذي يصلح لصناعة

المجديف كذلك توهم سعدان الحفيد في كل من مصر والشام واليمن لعزل المراسي والمطاطيف ، كما توهم في مصر القطار اللازمة للنفط المصنوع ..
 الإدريسي : التجارة الأخرى من ١١٧ ، وابن حوقل : المسالك من ١٢٦ - القيد عبد العزيز سالم : تاريخ العولمة العرمة من ٣٦٢ . عبد الشافي عبداللطيف من ٢٤٤ ، د . حسين مؤنس : تاريخ المسلمين في البحر المتوسط ، ص ٥٠ ، ص ٤٩ .

١٢- يقول الظهري « وقيل سنة خضعت مصر صغاية جيشاً كثيراً إلى بلاد الروم للفتنة ... وجعل عليهم سليمان بن عوف ، وأمر ابنه يزيد بالفتنة معهم وشتاقل واعتدل .. فأقسم عليه ليدفعن بستان في أرض الروم ليصيب ما أصاب الناس فصار وسعد سبع كبير أصنافهم إليه أيوه ، وكان في هذا الجيش ابن عيسى وابن عسر وابن الزبير وأبو أيوب الأنصاري ، فأؤغلوا في بلاد الروم حتى بلغوا القسطنطينية فاشتغل المسلمون والروم في بعض الأيام واشتد الحرب بينهم ، لم يرجع الجيش إلى الشام وقد توفي أبو أيوب الأنصاري عند القسطنطينية فدفن بالقرب من سوريه ، وبالرغم من فشل الحملة عسكرياً إلا أنها نجحت سياسياً حيث جعلت شغل الأباطرة الشاغل من الدفاع عن عاصمتهم القسطنطينية . الظهري : تاريخ الرسل ، ص ٥٥ ، ص ٢٢٢ ، وابن الأثير : الكامل ، ج ٢ ، ص ٢٢٧ ، ص ٢٢٨ .

١٢- فنجي عثمان : الهدية الإسلامية البيزنطية من ٣٢٨ ، ص ٢٢٩ ، ص ٢٥٨ ، ص ٢٤٦ ، ص ٤٤٤ ، خلافة بني أمية من ١٨٥ ، ١٨٤ ، عبد الشافي عبد اللطيف : المعالم الإسلامي ، ص ٢٤٥ .

١٦- يقول ابن عشاري « وفي سنة ٤٧٨ قديم حسان بن النسيان البريقية اختاره لها عبيدالله ابن مروان وقدمه على عسكري فيه أرموز ألفاً : إقامه أولاً في مصر عدة لما يحدث .. ثم كتب إليه بأمر بالتهومي إلى إفريقية ... فلما حصل بالقيروان سأل أهل إفريقية من أنظم الملوك بها قدرًا وقالوا : صاحب قرطانية دار ملك إفريقية ، صار حسان حتى نزل عليها وكان بها من الروم خلق لا يحصى كثيرة فخرجوا إليه مع ملكهم فقاتلهم حسان حتى هزمهم وقتل أكثرهم ثم نزلهم حتى اقتتعتهمها ... وقتل فرسانها ووجانها ... واحتج رأي من يقى بها على الفرار منه وكانت لهم مراكب كثيرة فتنهم من مصر إلى صقلية ومنهم من مضى إلى الأندلس .. ولا خرج حسان عنها عاد أهلها قد ظفروا بها إليها حسان ونزل عليها فحاصرها حصاراً شديداً حتى دخلها بالسيوف فقتلهم قتلاً ذريعاً وسبهم وأمر بتخريبها وهما حتى لا يعود الروم إليها ثانية .. ابن عشاري : البيان ج ١ ، ص ٢٠٤ ، ص ٢٠٥ .

١٤- « تونس مدينة بأفريقية معدنة إسلامية ، أمدت عام ثمانين .. اجتمع الناس إليها ونرا وسكروا وذابوا حتى صارت مدينة وعسرت .. وبين تونس ومرساها بعصرة يقال إنها كانت منذ ماضي سنة

أرضاً كثيرة الجنات واليهاء والتروع طيبة القراكة فغلب عليها ماء البحر ولها سور يدور بها وهي دار الصناعة .. وسببت تونس لأن المسلمين كانوا لا تنحوا أفريقية يتزلون بأرام - صومعة ترشيتي - وهي كان حاله - ويأمنون بصورت الزاهب فيقولون : هذه الصومعة تؤنس ، فلزمها هذا الاسم .. المحمدي : الرؤى المعطار من ١٤١٣ ، ص ١٤٤ .

١٦- « جزيرة صقلية في قطعة في البحر الشامي بينما وبين أقرب بر من مطلة تمانون ميلاً افتتحتها المسلمون في صدر الإسلام ثم غزاها أسد بن القورات سنة اثني عشر ومائتين ، بعد أن دانت بلاد المغرب الأوسط لموسى بن نصير قام بغزوة البحر في آخر سنة ٨٥٥ والمغزوة بالآشراك وصل فيها إلى صقلية وعنده يقام كثيرة في أوائل سنة ٨٥٦ وهي نفس العام غنم موسى لمباش من أصل على المراكب لقتا في البحر وأصاب مرقسية . كما أصاب عبيدالله بن مرة سرديانية .. المحمدي : الرؤى من ٣٩٦ ، وابن عشاري : البيان ، ج ١ ، ص ٤٧ ، عبد العزيز سالم : تاريخ المغرب الإسلامي من ١٧٠ .

١٧- صورية هي جزيرة في البحر الزرقاني ، تاسمتها من القبله بجاية من بر الصخرة بينما ثلاثة محار ومن الجوف برشلونة من بلاد أرتون وبينهما مجرى واحد ومن الشرق إحدى حورتها منزلة وبينهما مجرى في البحر طوله أرموز ميلاً وشرقي صورية هذه جزيرة سرديانية بينما في البحر مجريان وتربها جزيرة ياسة بينها مجرى في البحر طوله صيرين ميلاً وتربي ياسة مدينة دائية من م الأندلس بينما في البحر سجنون ميلاً ، وصورية أم هانين الجزيرتين وهما يتأها ، وقد أرسل موسى ابن نصير انه عبيدالله إلى جزيرة صورية وغنم منها عتائم كثيرة ثم أرسل موسى بن عمارن للفرقة الثانية فغنم أيضاً عتائم كثيرة وهي نحو ألف من السى وعاد سالاً .. ولا فتح موسى الأندلس سنة ٩٢٢ أرسل طائفة من الجند في البحر إلى جزيرة سرديانية وهي من أكبر الجزائر وحصلوا على غنائم كثيرة وعادوا .. المحمدي : الرؤى ، ص ٣٩٦ ، ص ٤٦٧ ، وابن الأثير : الكامل ، ج ٢ ، ص ١٢٢ ، ص ١٢٥ .

١٨- كانت الشفور الشرية للدولة البيزنطية في آسيا الصغرى تفرق في الأمية بالغور الغربية ، فقد استندت الدولة البيزنطية من آسيا الصغرى خيرة جنودها وجاراتها وقادتها الذين كانت لهم مكانة سامية ، فآسيا الصغرى هي قلب الإمبراطورية التي .. ابن خرداذبة : المسالك والمسالك من ١٠٧ ، ص ١٠٨ ، سعيد عبد الفتاح عاشور : أوريا العصور الوسطى ، ونيسان : الحضارة البيزنطية ، ص ١٦٣ ، ١٦٤ ، تورمان بيت : الإمبراطورية البيزنطية من ٤٩ ، ص ٥٠ ، البار العريش : تاريخ أوريا العصور الوسطى ، ص ٢٧٩ ، ص ٢٧٥ .

Bury p. 222-224 , Ostrogorsky : Hist. of the Byzantine State .
 ١٩- ابن خرداذبة : المسالك والمسالك من ١٧٢ ، فداة بن جعفر : نبت من كتاب الحجرات صنعة الكتاب ص ٢٥٤ ، والخميري : الرؤى المقار معجم جبراني ، ص ٢٨٨ ، فنجي عثمان : الهدية

٢٥- قدامة بن جعفر: نفذ من كتاب الحجاج ص ٢٥٣، ص ٢٦٤، وابن خردادبة: المسالك والممالك ص ٩٧، وابن رسته: الأملق النبطية، ص ١٠٧.

٢٦- ابن حوقل: المسالك ص ١٢٧، يقول ابن حوقل: «كانت الإسكندرية حصناً على ساحل بحر الروم ذا نجيل وزروع كثيرة، وغلة وخصب» وصورة الأرض ص ١٦٧، ص ١٦٨، والبلاذري: فتوح البلدان ص ١٦٩، ص ١٧٠.

٢٧- فنهي عثمان: الخلو، ص ٢٦٢، يستخرج: بلدان الخلافة، ص ١٦٦.

٢٨- قدمت بحدائق مدينة صغيرة عامرة وهي نخر من نخر الشام بينها وبين أطاكبة قسبية وسبعين ميلاً ويضيف الاضطخري فيقول، «أنها كثيرة الخيرات وأن الروم والمسلمين قد تناوبوا الانبلاء عليها غير مرة، وكان بنو أمية يسمون حرب الحدث السلامة -الطيرة- لأن المسلمين كانوا أصيبوا به فكان ذلك الحدث فيما يقول بعض الناس، وقال قوم: لقي المسلمون غلاباً حدث على الحرب فقاتلهم من أصحابه فقتل حرب الحدث»، ابن حوقل: صورة الأرض ص ١٦٦، والاضطخري: المسالك، ص ٦٣، الإدريسي: نزهة المشتاق ص ٢، ص ٦٢٦، وقتادة بن جعفر: تبتدء من كتاب الحجاج ص ٢٤٤، ص ٢٥٥، البلاذري: الفتح ص ١٦٩، ص ١٧٠.

٢٩- كان عبد الملك بن مروان قد أرسل يزيد بن عبد الله ففتح قابلقا سنة ٨١ هـ، ابن الأثير، الكامل ص ٧٥، أنوار قلبية تقع في نخر قابلقا في جهة الشمال من النفر البكرية وهي سباط وماسي وملكين ونخر قابلقا يقابل من أعمال الروم عمل الإرمياق وبعض عمل الخالدية، والبلاذري: الفتح ص ٢٠، والفرغوني: آثار البلاد وأخبار العباد، ص ٥٥١، لستريج: بلدان الخلافة ص ١٦٤.

٣٠- البلاذري: فتح البلدان ص ١٦٢، فنهي عثمان: الحدود الإسلامية ص ٢٦٣، إبراهيم أحمد العدوي: الدولة الإسلامية ص ٨٩، ولستريج: بلدان الخلافة، ص ١٦٦.

٣١- بلاد ما وراء النهر هي المنطقة المحصورة بين نهر جيحون في الجنوب وسبعون في الشمال وهي تقع في الشمال الشرقي من حدود الدولة الفارسية القديمة وسكان هذه المنطقة من العصر التركي التي انتصر إليها من الشرق منذ القرن السادس الميلادي وكونوا لهم عند ملك مستقلة عن بعضها البعض بل ومحتارة باستمرار - وتم فتح هذه الأقاليم قسماً بين سنتي ٨٦٧-٨٦٦ هـ. وقد اتخذ المسلمون خراسان مركزاً لفتح بلاد ما وراء النهر على يد القائد قتيبة بن أبي مسلم. ومن أهم هذه الممالك: ١- مملكة طخارستان وهي على ضفتي نهر جيحون وهي من أهم هذه الممالك، ٢- مملكة الغنم وهي أول مملكة وراء نهر جيحون، ٣- صفاريان ٤- مملكة الصفد وقصبتها سمرقند، ٥- مملكة خوارزم وقصبتها الجرمانية - وقد فتح العرب أيضاً الأقاليم التي خلف نهر سيحون وعزلت بالمسالك

الإسلامية البيزنطية، ص ١٦٢، كمي لستريج: بلدان الخلافة الشرقية، ص ٦٤، أخذ عبد الكريم سليمان: المسلمون والبيزنطيون ص ١٠، ص ٢٦.

Bury: A Hist. Of the Eastern Roman Empire - p. 244-245, Ostrogorsky: Hist. of Byzantine State, p. 149.

٢٠- يقول الخسيري: وقالوا: ليس بمسور الأرض أطول من جبل اللكام فإنه يمتد من بحر القزوين إلى نواحي الشام فيسمى هناك جبل لبنان ثم ينتهي إلى حصن وحاوذاً فيسمى هناك جبل بعلبعل وترى، ثم يمر إلى أن يجاوز اللاذقية ويسمى هناك اللكام، ثم ينتهي إلى مرعش ثم إلى شمشاط ثم يتقسم فخر من شعبة إلى الروم ثم إلى الباب والأبواب وتفر من شعبة إلى أخواز ميقاتين، ثم ينتهي إلى أخواز حنوايا والصغيرة وحرب أصبهان، ثم ينتهي إلى جبال الديلم وتفر مع ساحل البحر المتهدى إلى أن ينتهي إلى بحيرة خوارزم إلى جهة بلاد الشام إلى أقصى بلاد فرغانة وعلى جنوب الشروسة ومياه سمرقند فيكون على بين القاصد من خراسان إلى العراق، الخسيري: الروض الطيار، ص ٥١، ص ٥١١.

٢١- لأن منطقة الحدود قد شهدت ارتفاع تأثيرات ثقافية ومضاربة وشربة عديدة طوال العصور القديمة لذلك أصبحت مناطق الترخوم التي تقع عند هذه الجبال مكان التقاء بين قوميات كبرى وتم تكن سلائل هذه الجبال حاجزاً طبيعياً يمنع هذا الاتصال وأما من خلالها فنقلت التأثيرات التبادلية في شؤون الحياة المختلفة، فتسمى عثمان: الحدود الإسلامية البيزنطية ص ٢٦، ص ٢٦١، بل لستريج: بلاد خوارزم ص ٥١١.

٢٢- ابن حوقل: المسالك، ص ٢٢٧.

٢٣- يقول قدامة بن جعفر: إن هذه النفر منها برية تلتها بلاد الصمو وتقاير من جهة البحر ومنها بحرية تلتها وتواجه من جهة البحر ومنها ما يمتدح فيه الأفران وتقع القناري من أهل في البر والبحر وهي أيضاً الشمر الشامية فكان منها ما يفرم بالنفر في البر والبحر على حد سواء مثل طرسوس أولاً على بحر الروم ويحاصر وثقاليس.

قدامة بن جعفر: نفذ من كتاب الحجاج ص ٢٥٢، وابن حوقل: المسالك ص ١٢٢.

٢٤- كان إقليم الجزيرة وشمال الشام وجميع تتم بعضها بعضاً من حيث ارتباط حصونها وتعرضها لإغارات البيزنطيين يقول ابن حوقل: وقد جمعت النفر إلى الشام وبعض النفر كانت تعرف بنفر الشام وبعضها تعرف بنفر الجزيرة وكلها من الشام، وذلك أنه كلما كان وراء الفرات فمع الشام، وإنما سمى ملطية إلى سورعش نهر الجزيرة لأن أهل الجزيرة بها كانوا يرباطون ويغزون لا أنها من الجزيرة وأعمالها، ابن حوقل: صورة الأرض ص ١٥٤، وتسمى عثمان: الحدود الإسلامية البيزنطية ص ١٦٢، كمي لستريج: بلدان الخلافة الشرقية ص ١٦٤.

المسيحية مثل مملكة فرغانة ومملكة أوسونة إلى الشرق من فرغانة ثم مملكة الشاش إلى الشمال من نخشوية. البعض: أيلان من ٥٩ ، ٦٠ ، ٦١ . وابن حوقل : المسالك ، ص ٢٢٤ ، ٢٤٨ ، ٢٥٠ .

٣٧٩ ، ٣٩٢ .

واقبرت الحسيني : معجم البلدان ج ١ ص ١٩٧ ، ص ٣٤٦ ، ج ٢ ، ص ٤٠٨ ، ٤٠٩ . وابن الأثير :

الكامل ، ج ١ ص ٧٢ ، ٧٤ ، ص ١٢٦ ، ص ١٢٧ ، ص ١٢٨ ، ص ١٣٦ . الحسيني : الروض ،

ص ٣٤٢ . كني لسترنج : بلدان الخلافة الشرقية ، ص ٤٧٦ ، ٤٧٧ . نبيه عاقل : ص ١٩٧ ،

ص ١٩٨ . د . عبد الشافي عبد اللطيف : العالم الإسلامي في العصر الأموي ص ٣٢٨ ، ص ٤٤٤ ، د .

حسن محمود : العالم الإسلامي في العصر العباسي ، ص ١٥٥ .

٢٢ - ابن حوقل : المسالك ص ٥٢ ، ص ٥٣ ، ص ٢٠٥ . والحسيني : الروض ، ص ٣٢٢ .

٢٣ - مسرقت وهو مدينة حسنة كبيرة على شوب وادي الصغد وبخاري ، وقصبة الصغد مسرقت

وكانت إمارة الصفد مقتصة إلى ولايات صغيرة مستقلة تقوم بينها معاهدات سرية وكان أقوى ما

يصل بينها من روابط إنفاذ هو تجارة الحرير مع الصين وأهم مراكزها مسرقت وسيكند وكش . وكانت

مسرقت أوتوما حظا من النجاج في عالم التجارة ومنها كانت ترسل البسوث التجارية إلى بلاد

الصين . الحسيني : الروض ، ص ٣٦٢ ، وابن الأثير : الكامل ، ج ١ ، ص ١٢٦ ، ص ٢٨٠ ، ص ٢٠٢ .

ليسترنج : بلدان الخلافة ، ج ٢ ، ص ٥٠٢ ، ص ٥٠٤ ، ص ٥٠٥ . عبد الشافي عبد اللطيف : العالم

الإسلامي ، ص ٢٤٠ .

٢٤ - يقول ابن الأثير : وقرن هذه السنة ٧٦ هـ غزا قبيلة كاشغر فساد وحمل مع الناس عيالهم

بعضهم بسمرقند ، فلما عبر النهر استعمل رجلا على مصر النهر ليمنع من يربح لأجواز منه وضمي

إلى قورغانه وأرسل إلى شعب عصام من يسهل له الطريق إلى كاشغر - وهي أدنى مدائن الصين -

ويمن جيشا مع كثير من فلان إلى كاشغر . فقدم وسمى سببا فغتم أعناقهم وأرسل حتى بلغ قورب

الصين ، فكذب إليه ملك الصين أن ابنته إلى رجلا شريفا يخبرني عنكم وعن دينكم ، فانتخب قبيلة

عشر ذ لهم جمال وألصق ، وأبى وعقل وملاح فأمر لهم بهدية حسنة وبتاع حسن من الحر والبؤس وغير

ذلك وخيول حسنة وكان منهم هيبرة بن شمرج الكلائي فقال لهم : إذا دخلتم عليه فأعلموه أني قد

حلفت أني لا أنصرف حتى أخطأ بلادهم وأخضع ملوكهم وأجسي شراجمهم ... فساروا .. فلما قدموا

عليهم دعاهم ملك الصغد . وانشى هذه اللقا ، بأن قبل دفع الجزية لهم وأرسل معهم هدايا حسنة

ومد أن هلا اللقا ، قد أتى شاره بما أتبع للجوار المسلمين الوصول إلى الصين للتجارة ونقل بضائع

الصين إلى العالم الإسلامي . ابن الأثير : الكامل في التاريخ ص ١٢٥ ، ص ١٣٦ ، د . حسن

محمود : العالم الإسلامي في العصر العباسي ، ص ١٥٥ ، ص ١٥٦ . عبد الشافي عبد اللطيف :

العالم الإسلامي في العصر الأموي ص ٢٤٠ . ليسترنج : بلدان الخلافة ، ج ٢ ، ص ٥٠٣ ، ص ٥٠٤ ،

ص ٥٠٥ .

٢٥ - الطبري : تاريخ الرسل ج ٦ ، ص ٣٢٥ ، ٣٢٦ ، ٣٥٥ . وابن الأثير : الكامل ، ج ١ ، ص ١٢٥ ،

وابن رسته ، الأعلام النبوية ، ص ١٥٦ ، ص ١٦٩ .

٢٦ - كان للتجار الصينيين الذين وصلوا إلى الصين وأقاموا هناك دور مهم في إقامة علاقات تجارية

واسعة مع ملك الصين ، وذلك لأنهم وصنعهم . وقد أوفد الخليفة هشام بن عبد الملك سفيرا يدعى

سليمان سنة ١٥٨ هـ ، سنة ٧٢٩ و ليقتوى العلاقات بينه وبين إمبراطور الصين ويسعى شروان صنع

Hsuan Tsung فكتب هذه العلاقات الساسية التي قدمت بينهما سنة طيبة مما قرئ من العلاقات

التجارية بين المسلمين وأهل الصين .

توماس آرثرولد : الدعوة إلى الإسلام ، ص ٢٢٢ ، ص ٢٢٣ ، عبد الشافي عبد اللطيف : العالم الإسلامي

في العصر الأموي ، ص ٤٢١ .

٢٧ - البلاذري : الفتح ، ص ٤٤٢ ، ص ٤٤٣ ، وابن الأثير : الكامل ، ج ١ ، ص ١٩٨ . ليسترنج : بلدان

الخلافة الشرقية ، ص ٤٧٧ ، ص ٤٧٨ ، ص ٥٠٤ ، ص ٥٠٥ .

٢٨ - يقرب الحسيني ، كانت روما في القديم دار ملك الروم ، نزحها من ملوكهم تسعة وعشرون ملكا ثم ملك

بها قسطنطين الأكبر ثم انتقل إلى بيزنطة ونش عليها سورا وسماها القسطنطينية = وقد كان أسسها

طروان - ثم نسبت إلى قسطنطين وبنها وبين عسرية ستور صلا في قرى وحصارات خليجها المشهور

بها هو الداخل من بحر الشام الواقع في البصرة التي تتصل بالقسطنطينية وإلى ذلك الخليج يصل

التجار المختلفون من العراق والشام وغيرها إلى القسطنطينية ويصرونه في السفن إلى العنوة

القانية - وسيدية القسطنطينية ثلاثة نواصي ، فامنيان منها في البحر الأعظم مما يلي القبة والشرق

والغرب والناحية الثالثة ما يلي البر وقبه باب الذهب وهي التي تلي القفال ، الحسيني : الروض

ص ٤٨١ . ص ٤٨٢ هه الموقع أعطى القسطنطينية موقعا حصينا ، طيلة قرون ، وتصبحت مركز النقل

الساسي والمكروي والاقتصادي والديني والثقافي والأدبي للإمبراطورية بفضل الأسوار والأبراج

والمحيطات التي أقامها الأباطرة البيزنطيون حولها عبر العصور . مما أخطأ في عمل الإمبراطورية

البيزنطية وصعدت أيام زحف الأسيويين عليها ثم العباسيين . ابن خردادبه : المسالك ص ١٠٩ ،

ص ١٠٥ . ابن حوقل : المسالك ص ١٢٩ ، ص ١٣٠ ، ابن رسته : الأعلام النبوية ص ١٢٧ ، أرنجبالد

لرس : القوى البحرية ص ١٧٤ . ولم لا تهم : موسوعة تاريخ العالم ج ٢ ، ص ٤٨٠ ، ص ٤٨١ ،

أومان : الإمبراطورية البيزنطية ص ٥٢ ، ٥٥ . وتسمان : المعجزة البيزنطية ص ٢٤٨ ، ص ٢٤٩ .

د . سيد عبد الناج عاشور : أوبيا في العصور الوسطى ص ١٢٥ . عبد الشافي عبد اللطيف : العالم

٣٩١ م. ٤٢٠ أتم المسلمون في خلافة الوليد بن عبد الملك فتح بلاد ما وراء النهر بقيادة تقيبة ابن مسلم الباهلي في الفترة الممتدة ٦٦-٩٦ هـ. وكذلك بدأ المسلمون فتحهم في إقليم الهند بقيادة محمد بن القاسم الثقفي سنة ٦٩ هـ بعد فتح بلاد ما وراء النهر بسلامة. فقد تم فتح بلاد ما وراء النهر وبلاد الهند بعد سلسلة طويلة من الغزوات المتعاقبة بقصد التدرب على طبيعة البلاد واكتساب الزهد من الخبرة على أمواتها استعداداً للفتح العظيم الذي حدث في عهد الخليفة الوليد بن عبد الملك. د- حسن محمود : الإسلام في آسيا الوسطى ص ٢٠٩ .

٤٤- مجهول : أخبار مجموعة ص ٢٩ . ٣٠ .

٤٥- يقول زنجيدان ، كانت الإمبراطورية الرومانية قربان القرنين الخامس والسادس مغموص على اشيراد الخريد من بلاد الصين ولاسيما الخريد العقول - في الخراب - ولا تستطيع الاستغناء ، عند وأصبح من أشد ما يشغل بال السلطات الرومانية أن تجد أراضٍ طرية يستطيع ذلك الخريد أن يسلكه . فقد اقتصدت الدولة الرومانية على عدة طرق يأتي من خلالها الخريد ، فربما يصور التركستان إلى بحر قزوين ثم يمار إما عن طريق الشمال إلى نهر الفريجا فالبحر الأسود عند خيرسون أو الخريفات طريقاً جنوبياً عبر شمال إيران إلى نصيبين وأمتاستان ووسط فارس إلى نصيبين أو إلى سورية - وربما انتقلت بحرماً إلى الخليج الفارسي ثم انتقلت بعد ذلك إلى سوريا ، أو لعلها تنقطع طريقها كلها بحرماً ونقصي صعدا في البحر الأحمر إلى مصر . لذلك كانت بلاد فارس دائماً منطقة تهدد بالشجاعة القادمة من الشرق وكانت تفرض عليها رسوماً عالية وقد حددت رسميتين لسيور هذه التجارة عند نصيبين ودارا - وهما كانتا معظمي الكيسر للإمبراطوريتين ومن ثم ينقل الخريد ليصبح في القباظينية أو في المصانع المروجرة بصور أو بيروت . وكانت هذه التجارة تنزوق كثيراً بسبب الهزوب التي نشبت بين الفرس والروم ومن قبل ذلك حوصنت الدولة الرومانية لكي تضمن تدفق الخريد إذا نشبت الحرب مع الفرس أن تتفاوض مع السالك اليونانية والتركيبية الضاربة في متعلق السهوب أو مع الأخصاش الذين كانوا يتحكّمون في البحر الأحمر . بما يوضع مدى الحساتر المفادحة التي أصابت البيزنطيين من جراء سيطرة الأمويون على الطرق السلطانية وتتهمهم لبلاد ما وراء النهر والسند .

زنجيدان : الحصار البيزنطية ص ١٩٥ م. ١٩٦ - لوس : القرى البحرية ص ١٢٦ حين خرواقية : ص ٢٠٧ . وابن حوقل : المسالك ص ٢٤٦ ، ٢٤٧ .

٤٦- ابن خردادبة ص ٢٠٧ . ٢٠٨ . الفتح ص ٣٨٤ م. ٣٩٩ . ص ٤٢٠ . ابن حوقل : المسالك ص ٢٤٤ . زنجيدان : الحصار ص ١٩٥ .

٤٧- ابن خردادبة : ص ٢٠٧ . لعبت جزيرة سيلان دوراً مهماً في تجارة الشرق في القرن السادس الميلادي وبصفة خاصة في تجارة الهند فهذه الجزيرة كانت المكان الذي تم فيه القاصة الثالثة لتجارة

الإسلامي ص ٢٤١ . انوار العروبي : الدولة البيزنطية ص ١٣٦ . ١٣٧ . زنجيدان : الحصار البيزنطية ص ١٩٦ .

٤٩- ابن الأثير : الكامل ج ٢ ، ص ٥٠٧ . ص ٨٠١ . ص ١٩٠ . ص ٢٢٠ . ص ٢٣٠ . عبد الشافي عبد اللطيف : العمام الإسلامي في العصر الأموي ص ٢٤١ .

٤٠- يقول السيرطي : عهد الملك بن مروان بن الحكم بن أبي العاص بن أمية بن عبد شمس ، أبو الزبير ولد سنة ست وعشرين ببيع بعهد من أبيه في خلافة ابن الزبير . فلم تصح خلافته ولحق متغلباً على مصر والشام ثم خلب على العراق وما والاها إلى أن لعل ابن الزبير سنة ثلاث وسبعين . فصحت خلافة من يوسند واستوفق له الأمر ووصيف ابن فضالة « لا يبيع .. وعد الناس خيراً ودعاهم إلى إحياء الكتاب والسنة وإقامة العدل ولحق وكان معروفاً بالصدق مشهوراً بالفصل والعلم لا يختلف في دينه ولا يتأرجع في دينه » . لذلك كان عبد الملك يفظه وحرصاً على زيادته واستقامة لخلافته ويصده عن الشبهات فقد كرمه عبد الملك كل وقت وجهده لتوطيد أركان الدولة وتنظيمها . بعد القضاء على ثورة الزبير والخروج وتخلص من المشاكل الداخلة فواصل خطفه على الدولة البيزنطية عبر الحدود وانتظمت غزوات الصوائف والشرائف . ويحظر البيزنطيين إلى أن يفتقرو موقف الدفاع من جديد وتشيياً مع هذه السياسة . فقد أوفى عبد الملك مهمة شمال أفريقيا عنابة كغزة انتهت بالفناء على الفخر البيزنطي هناك قضاء تاناً وفي الجهة الشرقية بدأت الغزوات تطلق نحو إقليم السند في الجنوب وفي الشمال حيث إقليم ما وراء النهر وكان ذلك تقييداً للاحتلال الكبير من الفتح التي شيداً في عهد ابنه ووليده الوليد . السيرطي : تاريخ الخلفاء ص ١٧٩ .

ابن قتيبة الدينوري : الإمامة والسياسة ص ١٢ . ٢٣ ص ٤٦ . وابن الأثير : الكامل في التاريخ ج ٢ ، ص ٣٧٢ . ص ٣٧٩ . ص ١٠٧ . ص ١٠٨ . وابن عثاري : البيان ج ١ . ص ٣٦ . والسيرطي : تاريخ الخلفاء .. ص ١٧٦ . ابن كثير : البداية والنهاية ج ١ . ص ٦١ . والبلاذري : الفتح : ١٦٧ . ص ٢٣٠ . ص ٢٣١ . نصيب عقال : خلافة بني أمية ص ١٥٤ . ١٥٧ . ص ١٧٢ . عبد الشافي عبد اللطيف : العمام الإسلامي ص ١٥٤ م. ١٥٥ .

٤١- ابن الأثير : الكامل ج ٢ ، ص ١٢٦ . ١٢٧ . ١٣٥ . ١٣٦ . السيرطي : تاريخ الخلفاء ص ١٧٨ م. ١٧٩ . يقول السيرطي : أتم الجهاد في أيام . وفتحتم فيها الفتح المطلبية كأبام عمر بن الخطاب .

٤٢- ابن عثاري : البيان ج ٢ ، الفتح : الفتح والفتوح . ص ٢٦ . مجهول : أخبار مجموعة ص ٢٠٧ . ٢٠٨ . ابن قتيبة الدينوري : الإمامة والسياسة ، ص ٥٩ . ص ٩٠ .

٤٣- ابن الأثير : الكامل ج ٢ ، ص ١٠٧ . ١١٤ . ١٢٦ . ١٢٧ . البلاذري : الفتح ص ٢٨٥ .

الشرق يأكلها حيث لتضع عندها البضائع مع جواهرها ثم تحصل على الممن التجارة التي تأتي إليها لتقلها عبر الطريق البحرية إلى المصب الهندي إلى الخليج الفارسي أو إلى البحر الأحمر .
وسيان : الحضارة ، ص ١٩٦ .

٤٨- الفس : أحسن التقاسم ص ١٥٦ ، ص ١٥٢ ، ص ١٨٠ ، ص ١٨٦ ، وابن حوقل : صورة الأرض ، ص ١٥٤ - ص ١٦٢ ، ص ١٦٣ .

٤٩- رنسيان : الحضارة البيزنطية ، ص ١٩٦ .

٥٠- ابن خردادبة : المسالك . ص ٩٨ ، وقدامة بن جعفر : نبد من كتاب الخراج ص ٢١٨ ، ص ٢١٩ .

٥١- يقول أريصالد ، وأما عن تنظيمات الأيوبيين البحرية ... ويمكن القول إنه كانت هناك ثلاثة أساطيل مستقلة استقلالاً ذاتياً إلى حد ما ، ويتكوّن كل واحد منها - كالأساطيل البيزنطية تماماً على إقليم بحري مستقل - وهذه الأساطيل الثلاثة هي أسطول سورية وأسطول مصر ثم أسطول شمال أفريقيا

التي تكونت بعد سنة ٨٥٥هـ / ١٤٥٠م ، ويضاف إلى هذا وحدة بحرية صغيرة تعمل في البحر الأحمر خراسنة ... وهذا يخضع القيادة لأسطول الفرسى ... وتذكر بصفة عامة أن هذه الأساطيل الثلاثة تقابل أوضاع الأساطيل البيزنطية ، فأسطول سورية يقابل أسطول كبير هابوت في آسيا الصغرى ، وأسطول شمال أفريقيا يقابل أسطول صقلية ، وأسطول مصر يقابل الأسطول الإمبراطوري في

القسطنطينية - وكل أسطول له أمير خاص به من أمراء البحر ، القوي البحرية ص ١١٥ ، ص ١١٦ .

٥٢- أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الزهرى : كتاب الجغرافية ، ص ٤٩ . الحسرى : الروض المطار ، ص ٢٢٢ ، ص ٢٤٢ ، بشون الحسرى : وهو من جامع لصنوبر الحامان وضروب الصناعات وأزواج

التياب الحرير كالمز والديباج والنسج ويذكر به إلى جملة الأفياق . وفي داخل دمشق على أبوابها أرضاً كثيرة جداً ، وبها من المزارع ما لا يوجد بغيرها وأهلها تم خصب أياها ، وفي أعز البلاد

الشمالية وأكلها حشاً ، ص ٢٤ .

٥٣- الإدريسي : وصف بلاد المغرب ص ١٤٢ ، ص ٢٢٩ ، ص ٢٣٦ ، وابن خردادبة : المسالك ص ٢٢٠ وأريصالد لوس : القوي البحرية ص ١١٩ ، ص ١١٧ ، إبراهيم العديوي : الأصبور والبيزنطيين

ص ٢١٧ .

٥٤- أرسل عبد الملك بن مروان حسان بن النعمان الفسائي إلى أفريقيا ومعه حوالي أربعين ألف جندي أقام في مصر فترة لأنها كانت القاعدة التي يخرج منها القوات المصرية لاستكمال فتح بلاد المغرب ، ثم كتب إليه بالمرء بالتهود ، إلى أفريقيا ويقول له : قتي قد أطلقت يدك في أموال مصر ، فأعط من صدك ومن ورد عليه وأعط الناس ، وأخرج إلى بلاد أفريقيا على بركة الله وعمونه ، ابن عساقري :

البيان ، ج ٢ ، ص ٢٤ .

٥٥- قدامة بن جعفر : نبد من كتاب الخراج ص ٢٥٢ ، ص ٢٥٥ ، يقول قدامة : «ومقدار ما يقدر في الغزاة من مراكب النهر الشامية ما يتجمع إليها من مراكب الشام ومصر من الصائين إلى المائة» .

٥٦- كانت لمصر سرائي أخرى داخلية تمهت دوراً مهماً في التجارة الداخلية والخارجية مثل ميناء الروضة - داخل بولاق - وميناء أسوان وقوس ومياط - قنبا ، جزيرة القروسة كان يستقبل السفن القادمة بالأخشاب من فلسطين وسرائي ومياط ويلاقي ، والصفاط اربطت بالإسكندرية في نشاط

التجارة الخارجية مع أوروبا ، وقد لعبت أسوان وقوس في الحثوث دوراً في التجارة مع البرية والسروان واليمن والهند والصين ، الحسرى : الروض ص ٥٥ ، ص ٥٦ ، القزويني : الخط ص ٣٥١ - ليعن الإبريضي : وصف أفريقيا ص ٥٨٥ ، الإدريسي : وصف بلاد المغرب : ص ٥٤ ، ص ٥٥ ، ١٤٣ ، وابن

عبد الحكيم : فتح مصر ، ص ٨١ ، وابن خردادبة : المسالك ص ٢٢٠ ، الكندي : الولا والقناة ص ٧٤ ، الرضوي : البلدان ص ٩٦ .

٥٧- يقول ابن حوقل : وأما الطرابزون وأطناكية المجاورة له لا يرد من بلد الإسلام بما يؤخذ من سواحل الشام وسراكسيم ويضم ملاركبي والشرق فديارات الخريجات والشرايين ، المسالك ص ١٣٦ ، ص ١٣٤ .

٥٨- الإدريسي : نزهة المشتاق ، ص ٢٢٥ ، ص ٢٢٩ .

٥٩- أريصالد لوس : القوي البحرية ، ص ١١٦ ، ص ١٢٦ .

٦٠- الزهرى : كتاب الجغرافية ص ٤٦ ، ص ٤٨ ، ويضيف الحسرى : «والإسكندرية من عناء مصر قلادة من قواعدها ، وأرض مصر تتصل حدودها من جهة الجنوب ببلاد القوية ومن جهة الشمال بالبحر

الشمالي ومن جهة الشام بنهض الشام ومن جهة الشرق يبحر القزم ومن جهة الغرب ببلاد الرومانيات ، الحسرى : الروض ص ٥٥ .

٦١- الإدريسي : نزهة المشتاق ص ٢٢٥ ، ص ٢٢٦ ، يقول ابن خردادبة «مسلك التجار اليهود الذاتية الذين يتكلمون بالعربية والفارسية والرومية والإنجليزية والأندلسية والصفلية ، وأهم سفاردهن من الشرق إلى المغرب برأ وبعراً يجلبون من المغرب القطن والجلود واللبان والديباج وحلوة المر والقراء والسكر

والسيرف ويمركون من فرجة في البحر القرمي فيخرجون بالقرما ويصلون تجاراتهم على الظهر إلى القزم ويصلونها خميمة وعشرون فرسخاً ثم يركبون البحر الشرقي من القزم إلى المياح حدة ثم يمشون إلى

السنند والصبغ فيحلبون من الصن المسك والعود والكافور ... وغير ذلك مما يحصل من تلك الثرواني حتى يوجهوا إلى القزم ثم يمشونه إلى القارما ثم يركبون في البحر القرمي قرماً عادوا بتجارتهم إلى

القسطنطينية فيأخذونها من الروم درهماً صابراً بها إلى ملك فرجة فيبيعونها هناك ... وإن شاموا حملوا تجارتهم من فرجة في البحر القرمي فيخرجون بأطناكيا ، وسببرون على الأرض ثلاث مراحل إلى

ومدين مؤنس : تاريخ المسلمين في البحر المتوسط الأوضاع السياسية والاقتصادية من ١٩ .
 ٦٩- ابن خرداداذبة ، المسالك من ١٥٢ . ص ١٥٦ . والتامل الأشود كان الناس لا يستخفون عنه في تهينة
 طرابلس وكان انشطون في تلك الأيام يستعملونه دواء أو يخلطونه في مركباتهم الطبية . حين
 مؤنس : تاريخ المسلمين من ١٩ .

٧٠- تعرضت بلاد المغرب في القرنين السادس الميلادي لخلافة قام بها البرابرة من أهل المغرب الذين فطروا
 الطريق على الروم في المدن وغيرها من المراكز الأهم بالسكان واحتفظوا أنفسهم بالجهال والصحراء .
 والبلاد المكشوفة وقد عرف هؤلاء بالبربر وكانوا يعصرون صياغة آقريب إلى حياة البدو ولم يعرفوا
 السجبة ولا تشريرا الشاة الرومانية وإنما كانوا أعيا . طبيعين للحكم البيزنطي فكثرتا يهدون ذاتها
 القاطن اسطاطية بعيناتهم المستور . مما أدى إلى انتشار الفوضى وقضاء الإدارة الحكومية فضلا عن
 نفسى الأونة الضعفة التي تميز بها النصف الثاني من القرن السادس . كل هذه الأمور تضطرت على
 استمرار أعمال التخريب وهجر المواطنين الذين كانوا أسر حلالاً . بلاداً كانت فيها التجارة والزراعة
 مزقل مزدهرة ولكنها أصبحت في هذه الفترة خراباً . ابن خلدون : تاريخ ج ٦ . ص ١٦٩ . ١٧٠ .
 ١٧١ . ١٧٥ . الرقيق : فتح إفريقية والمغرب من ١٠ . ابن أريبيالك لوس : القوي البحرية من ٦٨ .
 ١٧٢ .

٧١- البكري : المغرب في ذكر إفريقية والمغرب من ٣٨ . ٤٧ . ٥٤ . ٥٩ . ١٥٥ . مجهول : الاستبصار

في عجائب الأقسامار . من ١٤٩ . ابن سنيح : الجغرافية من ١٤١ . الإدرسي : نزوة
 الشانق من ٢٥٦ .

٧٢- زكمان : الحضارة البيزنطية من ١٩٦ . ابن أريبيالك لوس : القوي البحرية من ٩٩ .
 من ٧٠ .

٧٣- أريبيالك لوس : القوي البحرية . من ١٢٠ . ١٢٠ . ١٢٠ . وصين مؤنس : المسجون في حوض
 البحر المتوسط من ٥٣ . ١٤٨ . ١٤٨ . الجبل الرابع سنة ١٩٥١ . الجبل التاريخية .

LaVaisse et R. Hiss de France vol II. 338 .
 Pirenne: Mohammed and Charlemagne : p. 157 . 172 . 174 .

٧٤- استطاع عبده ملك بن مروان بعد القضاء على الثورات في مصر والجزائر والعراق تنظيم أمور الدولة
 الإدارية والمالية ونأمن طرق النقل بين الشام والولايات الإسلامية . لأن الظروف الداخلية لا تفي به
 مرأة لظروفها الاقتصادية فإذا أمنت البد ونفسي على الثورات انطلقت الحياة الاقتصادية .

ابن الأثير : الكامل ج ١ . ص ٣٧٢ . ٣٧٩ . السهرولي : تاريخ الخلفاء . ص ١٧٢ . ابن لينة
 الديلموي : الأمانة والسياسة . ص ١٣ . ٢٢ . ابن كثر : البداية والنهاية ج ٩ . ص ٩١ .

الجاهلية لم يركبون في القرات إلى العراق ثم يركبون في دولة . المسالك من ١٥٢ . ص ١٤٤ .
 البغدادي : البلدان من ٩٨ . وابن حوقل : المسالك من ٢٤٦ .

٦٢- وكان اليهود هم المسيطرون على هذه التجارة القادمة من غلات إلى الأندلس وعمرنون بتجار الحر
 رة وأر السردانسون نسبة إلى نهر الزون حيث لم يركبوا في بلاد حوض هذا النهر في مقاطعة بروانس في
 فرنسا . وازداد نشاطهم في القرن التاسع الميلادي . وهذا الطريق قد أفضل استخدامه في العصر
 العباسي الآن فلم يشجعوا استخدام طريق البحر الأحمر لنقل تجارة الشرق بسبب حرصهم على زيادة
 ربحهم . رجا . العراق .

أريبيالك لوس : القوي البحرية من ١١٩ . ١١٥ . ١١٥ . آدم سنر : الحضارة الإسلامية في القرن
 الرابع الهجري من ٢٠ . ص ٣٦٥ .

Pirenne, Mohammed and Charlemagne : p. 157 .

P. Gual : The Jews in the middle ages p. 244 .

٦٣- ابن الأثير : الكامل ج ٥ . ص ٤٥٢ . ابن خلدون : تاريخ ج ٣ . ص ٣٢٠ . ١٧٨ . والسلاوي :
 الفتح من ٢٤١ . ٤٥١ . زكي محمد سن : الصيغ وقرون الإسلام من ٢٢ . د . حسن محسن : العالم
 الإسلامي في العصر العباسي من ٢٠٨ . أريبيالك : القوي من ١٨٩ .

٦٤- الإدرسي : من ١٤٨ . ابن حوقل : صورة الأرض . ص ١٢٢ . ١٥٣ . المقري : البلدان
 من ٩٢ .

٦٥- الإدرسي : من ٥٦ . ابن حوقل صورة الأرض من ١٥١ . ص ١٢٢ .

٦٦- اليميني : البلدان من ٩٧ . الإدرسي : نزوة المشتاق من ١٤٩ . وابن حوقل صورة الأرض .
 من ١٣٢ .

٦٧- أريبيالك : مسالك : من ٤٠ . ابن عذاري : البلدان ج ٢ . ص ١٩ . ابن حوقل :
 المسالك من ٧١ . ص ١٧٥ . ابن الكرهوي : تاريخ الأندلس ووصف لابن السباط من ١٥٦ . ص ١٦١ .

والبيهقي : البلدان من ١٠٢ . ص ١٠٦ . ابن حوقل : د . والاندلس الصلح كبيرة ترد
 إلى مصر والمغرب وأكثر جهازيم الرقيق من الجوازي والقلبان من سس البرجة وطليقة والحكم
 الصغالية ومعص من على وجد الأرض من الصغالية الحصان من جلب الأندلس لأهم يتخرون وضل
 ذلك لهم تجار اليهود عند قرب البلاد من ٧٥ .

٦٨- اليميني : البلدان . ص ١١٠ . ١١١ . ١١٢ . ١١٥ . ١١٥ . وابن خرداداذبة : المسالك من ١٥٢ .
 من ١٥٤ . أريبيالك لوس : القوي البحرية من ١٢٩ .

٦٩- ابن حوقل : صورة الأرض من ١٥١ . ص ١٢٢ .

أن يكونوا أمراءاً للمسلمين وعسكراً ومساعداً لمن جعل اللكام وأن لا يتردوا بالمجربة وأن يظنوا قسلاً
من يتظنون من عدو المسلمين إذا حضروا معهم حرباً في منازلهم والمجاعة كانوا يستقيمون للبلاد مرة
ويخرجون أخرى فيكاتبون الروم والوثوم . البلاذري : فتح ص ١٦٢ . ١٦٥ . أريسيبالد
لوس ص ١٢٤ وقد ظلت مدوة إقليم الأندلس على جانب طوبوس مسرعاً للحروب وخاصة من جانب
الردة أو المجاعة .

٨٦- البلاذري : فتح ص ١٦٤ . يقول البلاذري : «وأما استعماله للشخص إلى العراقي لمجاعة مصعب
ابن الزبير خرجت حين لم يرد إلى حبل اللكام ثم صارت إلى لبنان وقد ضوت إليها جماعة كثيرة من
المجاعة وأتياط وعبيد أتوا من عبيد المسلمين فغشيت عبيد الملك إلى أن صالحهم . وابن الأثير :
الكامل ج ٢ . ص ١٣٧ . وقد عاش الساحل السوري من هجرته مساعداً للردة في ٤٤٦هـ . لوس :
التقى التيمورية . ٩٩ . ١٢٤ .

٨٧- Walker Catalogue of the Muhammadan Court in the British Museum p. 116
Vois : Catalogue des Monnaies Musulmanes de la Bibliothèque Nationale 1887, p. 16.

٨٤- القرظي : الفرد الإسلامية ص ٨ . البلاذري : فتح ص ٤٢٥ . ابن الأثير : الكامل ج ٢ .
ص ١٩٢ . أبو العباس : التاجم الزاهرة ج ١ . ص ٣٤ . ابن عثاري : البيان ١ / ١٠ . ٢٤ .

٨٥- الطبري : تاريخ الرسل . ج ١ ص ٤٦٦ . وابن الأثير : الكامل ج ٢ . ص ١٠٤ . نبيه عاتق :
خلافة بني أمية ص ٢٢٢ . عبد الشافي عبداللطيف : العالم الإسلامي من العصر الأموي ص ١٥٨ .

٨٦- أريسيبالد لوس . القوي البحرية ص ٩٥ . ١٢٢ . ١٢٤ . ١٢٦ . ١٢٧ . ١٢٩ . ١٣٠ . وقد استخلص
أريسيبالد وأياً يفيد بأن تسامح المسلمين بصفه عامة كان له دور فعال في تفتت التجارة والساح
للجميع بالتعاون مع المسلمين في هذا النشاط وأما موقف الرقيد كان رداً مؤثراً لسياسة جنين
والقرصه الرقابة على المسلمين في مجارة البحر المتوسط يقول أريسيبالد : «ومن الأهل برغم هذا كله
القول بأن معظم المهاجرين من سوريا أو قبرص أو أي مكان آخر حله الإسلام كان أكثرهم إما من
رجال الحكومة البيزنطية أو من رجال الكنيسة الأرثوذكسية الكاثوليك . وأقلهم من التجار أو أهل
الحرف الذين يمتص هجرتهم طغراً جسيماً من وجهة النظر الاقتصادية . وانظر أيضاً . البلاذري :

الفتح ٢ ص ١٨٠ . ١٨٩ . ١٩٤ . ١٩٥ . ٢٢٧ . ٢٢٢ .

٨٧- يقول ونسيان : «إن الدولة البيزنطية لم تسلم بأن حصر وسوريا بلاد أجنبية عنها لأنها لو فرضت
عليها الضمانه كان معنى ذلك أنها اعترفت بضياع تلك الأقاليم صفة قاطبة بدلاً من اعتبارها واقعة
تحت احتلال عملي مؤقت وأنها تستطيع استردادها في أي وقت اعتساةً على أسطولها . لذلك لم
تعت في تجارتها مع سوريا ومصر في ذلك الوقت إلا فيما يتعلق بتجارة الأختساب اللازمة لها .

٧٥- يرجع حله النظام إلى أيام الأماصرة الفرس وقيلخصرة الروم . وقد ذكر القلشندي أن أول من وضع
البريد في الإسلام معاوية بن أبي سفيان الذي أخذته عن الروم أثناء حكمهم في الشام وأن أمرهم
بعكس إلا في عهد عبد الملك بن مروان وقد أدخل على نظام البريد عدة تحسينات حتى أصبح أداء
مهمة في إدارة شؤون الدولة ومراقبة الدولة للعمال والولا مراقبة دقيقة .

القلشندي : صبح الأضخ في صناعة الآتيا ج ١ . ص ٢١٥ . حسن إبراهيم حسن : نظم الحكم
ص ٢٥٤ . ص ٢٥٥ . نبيه عاتق : خلافة بني أمية ص ١٩٢ . ص ١٩٤ .

٧٦- البلاذري : الفتح ص ٢٤١ . ٤٥٦ . وابن الأثير : الكامل : ج ٢ . ص ٥٢ . ص ٥٤ . وابن
عثاري : البيان والتاريخ ج ١ . ص ٢٤ .

٧٧- البلاذري : الفتح ص ٢٤٢ . ص ٤٥٤ . والقرظي ص ١٠٠ . ابن الأثير الكامل . ج ٢
المعاصر : التاجم الزاهرة ج ١ . ص ١٢ . والسويدي : تاريخ الخلفاء ص ١٧٦ .

يقول البلاذري : «كانت القراطين تدخل بلاد الروم من أرض مصر ويأتي العرب من قبل الروم الدائير
فكار عبدالمالك بن مروان أول من أحدث الكتاب الذي يكتب في رقدوس الطاسير . قل هو الله أحد .
ص ٢٢٢ .

٧٨- البلاذري : فتح البلدان ص ١٦٤ . أريسيبالد لوس : القوي البحرية ص ٩٨ . ٩٩ . أحمد عثمان :
تاريخ قبرص ص ١٢٥ .

٧٩- البلاذري : فتح البلدان ص ١٥٨ . الخصري : الروم ص ٤٥٤ . ابن الأثير : الكامل ج ٢ .
ص ٤٩ . ٤٨ .

٨٠- المسعودي : مروج الذهب ومعدن الجواهر ج ٢ . ص ٥٥ . ويعلق البلاذري على موقف أهل قبرص من
السلبيون : «ما وفي لنا أهل قبرص قط ولنا ليري أنهم أهل عهد . وأن صلحهم قد وقع على بني
شروط لهم وشروط عليهم ولا يستقيم بقصده إلا بأمر يعرف فيه غدروهم ونكتهم . فقد أرسل معاوية بن
أبي سفيان سنة ٢٢٢هـ إلى جزيرة قبرص بعد فقهها العهد خسانة مركب فتفتحت عمرة ولكن تستمر
أحوالها أرسل إليها . اثني عشر ألفاً كلمه بان خيرا بها الساسد ونقل إليها جماعة من هلك ونحو
فيها مدينة . . البلاذري : فتح البلدان ص ١٥٨ . ١٦٢ .

٨١- جماعة الردة كانوا يحرصون أيضاً بالمجاعة . يقول البلاذري «فالمجاعة من مدينة على جبل اللكام
عند معدن الزاج لهما بني يباسي ويوقا . يقال لها المجروسة وأن أمرهم كان في أيام سنيلاء . الروم على
الشام وأنطاكية . أهل بطريق أنطاكية واليهما . فلما قدم أبو سفيان أنطاكية وفتحها لزوا مدينتهم
وهوا بالمخاق والروم إذ خافوا على أنفسهم . فلم يذهب المسلمون لهم ولم يذهب عليهم أحد . ثم
غزاهم حبيب بن مسلمة القهري فلم يقاتلهم أهلها ولكنهم طهروا يظهرون الأمان والصلح . فصالحوه على

أرضيبالد لوس : القوي البحرية من ١٢٢٩ ، ١٢٧٤ ، ١٢٧٤ . والهاز العرش : القول البيزنطية من ٢١٣٧ ، ونسيان : الحضارة البيزنطية من ٢٠١ ، ٢٠٣ ، ٢٠٨ ، وأومان : الإمبراطورية البيزنطية من ١٩٠ .

٩٢- هذه الجزر التي انتشرت في انظر الشرقى من البحر المتوسط قد قسمت إلى بحار داخلية صغيرة تحصل بعضها بالبحر الأخرى عن طريق مضائق وضحات صغيرة تتحكم في مداخلها أطراف الجزر فأصبحت هذه المضائق أشبه بفتح الزجاجة تكفل للسيطر عليها فتمت السيطرة عليها على ما يليها من بحار داخلية وما يطل على هذه البحار من أراضى وبلايا لذلك لم يكن هدف الدولة الإسلامية في عهد الراشدين ونسب أمية تأمين سلامة السواحل الإسلامية القريبة من هذه الجزر فحسب بل الاستيلاء على الجزر الأخرى التي تتحكم في أكبر عدد من المضائق البحرية لسد الطريق أمام الأطايطل البيزنطية والتحكم في طرق التجارة البحرية في شرق البحر المتوسط . ففي العصر العباسي تم السيطرة على وسط البحر المتوسط على كريت ثم صقلية أما غرب البحر المتوسط فوضعت تحت سيطرة الأندلسيين ودول المغرب الإسلامي . حفريات الأندلس وأوروبا من كتاب المسالك والممالك من ٢٦١ ، ونسيان : الحضارة البيزنطية من ١٦٨ ، أرضيبالد لوس : الإسلامية البيزنطية من ٢٦٠ ، ٢٦١ ، ونسيان : الحضارة البيزنطية من ١٦٨ ، أرضيبالد لوس : القوي البحرية من ١٣٧ ، وحسين مؤمن : المسلمون في حوض البحر المتوسط من ١٣٣ ، ١٣٤ ، ١٣٦ .

٩٤- Oatrogansky : Hist. of the Byzantine . p. 151 .

وأرضيبالد لوس : القوي البحرية من ١٢٣ ، ١٢٤ ، ١٨٤ ، ونسيان : الحضارة البيزنطية من ١٢٩ ، ١٣٠ .

٩٥- أومان : الإمبراطورية البيزنطية من ١٤٠ ، ونسيان : الحضارة من ١٩٨ ، ٢١١ ، ونسب عمال : نبي أمية من ١٨٦ ، أرضيبالد لوس : القوي من ١٢٣ ، ١٢٣ .

٩٦- ابن عسك : كتاب الجغرافيا من ١٤٥ ، ١٤٥ .

وأرضيبالد لوس : القوي البحرية من ١٤٦ ، وحسين مؤمن : المسلمون في حوض البحر المتوسط من ١٣٣ ، مقال بعلقة كلية الآداب من ١٩٥٤ م ، البعثيين : البلدان من ١٠٠ .

٩٧- ابن عسكاري : البيان جدا من ٣٤ ، ٣٥ ، وابن الأثير : الكامل جدا من ١١٩ ، ١٢٩ ، البلادى : القترح من ١٠٠ .

٩٨- مسينا هي مدينة في ركن جزيرة صقلية في شرقها ، والبال من ناحية الغربية محيطة بها وهي إحدى قرى وسطها يصبح وأرضها طيبة التاب ، وهي من أجمل البلاد وأكثرها عمارة والشر

المنفق حتى لا يصبح للمسلمين أسطول ينافسهم فلم يظهرها عليها أنظمة الاستيراد وصرفها التي كان قد وضعها جستنمان الأول - ولكن هذا الأصل قد ضاع منذ سنة ٧٤٤هـ سنة ١٢٩٧م بعد أن سلك عبد الملك الدينار الإسلامي وذلك استغل اقتصاديًا عن البيزنطيين . ونسيان : الحضارة البيزنطية من ١٢٦ ، ١٣٦ ، ١٩٧ ، ١٩٨ ، ٢٠٧ ، ٢٠٢ .

٨٨- بقول الحصري : «سورية اسم الشام . وفي بعض كلام هرقل حين دخل المسلمون الشام وتغلبوا على أكثر مدنها . فظهر هرقل إلى أنطاكية وانتقل من بلد إلى بلد فراراً أمام المسلمين وأنه التفت إلى بلاده وقال : السلام عليك يا سورية سلام من لا يراك أبداً » وكانت كلمة سوريا هي المادف لأهل الشام . الحصري : الروض المطار من ٣٣٣ ، الواقدي : فروع الشام ج ١ ، من ١٩٦ ، ٢٠٤ ، ٢٠٥ .

٨٩- بقول أومان : « هذا القنطور كان يحس على أن يكون الشام وسالك السفينة وقبطانها شريكين ، وتحملان عبء أي خسائر تلحق بالسفن أو بالبضائع وكان يكتب هذه السفن التجارية هم أصحاب هذه البضائع الشينة في كثير من الأحيان ويشترون كذلك في الخسائر التي تلحق بها إذا ما تعرضت لأي أخطار سواء كانت عوامل طبيعية مثل العواصف أو بشرية مثل هجمات قرصنة البحار أو الخرافات البحرية الخاطفة . كان المسبح يتحملون عبء الرسوم التي تدفع على السفن والبضائع التي تمر عبر أخطار البحرية والتي كانت تتحكم فيها الدولة البيزنطية ، وفي مقابل ذلك ترك لهم الحرية في التجارة » - ويضيف أرضيبالد ، كانت حرية التجارة هي قاعدة التعامل في بلاد البحر المتوسط فأتاح لهم هذا القانون حرية التنقل إلى أي مكان للعصر على شحنات لسفنهم حيث شاءوا - ويؤكد أرضيبالد بأن القرن السابع الميلادي كان عصر تجارة غير مقهدة في البحر المتوسط . - أرضيبالد لوس : القوي البحرية من ١٢٦ ، ٢٠١ ، أومان : الإمبراطورية البيزنطية من ١٦٨ ، ١٦٧ ، ونسيان : الحضارة البيزنطية من ١٩٩ ، ٢٢٠ .

٩٠- نسيان : الحضارة البيزنطية من ١٩٧ ، ١٩٨ ، ٢٠٢ ، ٢٠٣ ، ٨٧ أرضيبالد لوس : القوي البحرية من ١٢٠ ، ١٢١ .

٩١- Bury : A Hist. of the Eastern Roman Empire . p. 217 .

وأرضيبالد لوس : القوي البحرية من ١٢٩ .

٩٢- عمل أباطرة الدولة البيزنطية على تنظيم التجارة الداخلية والخارجية ووضع عدد لا يحصى من اللوائح لمحايتها لفي عماد اقتصاد الدولة البيزنطية لذلك فرضت ضرائب متعددة على هذه التجارة في جميع أنحاء الدولة وفي أماكن عبورها سواء في البحر الأسود أو البحر المتوسط .

٩٣- عمل أباطرة الدولة البيزنطية على تنظيم التجارة الداخلية والخارجية ووضع عدد لا يحصى من اللوائح لمحايتها لفي عماد اقتصاد الدولة البيزنطية لذلك فرضت ضرائب متعددة على هذه التجارة في جميع أنحاء الدولة وفي أماكن عبورها سواء في البحر الأسود أو البحر المتوسط .

٩٤- Bury : A Hist. of the Eastern Roman Empire . p. 217 .

وأرضيبالد لوس : القوي البحرية من ١٢٩ .

٩٥- عمل أباطرة الدولة البيزنطية على تنظيم التجارة الداخلية والخارجية ووضع عدد لا يحصى من اللوائح لمحايتها لفي عماد اقتصاد الدولة البيزنطية لذلك فرضت ضرائب متعددة على هذه التجارة في جميع أنحاء الدولة وفي أماكن عبورها سواء في البحر الأسود أو البحر المتوسط .

٩٦- Bury : A Hist. of the Byzantine State p. 168 .

١٠٦- يقول المسيرى «طرائق بعض أولئك والفتون، اسم موضع قيسطنطينية قبل أن يسيها قسطنطين، وهي مدينة ببلاد الروم على قم الكورث مما يلي طرسوس، وكان معدوية رضى ذلك عنه أكثرى سفيران من مورل وأمره أن يبلغ الطوائف فأصيب معه خلق من الثامس، المسيرى: الرضى من ٤٠٠، وقد أرسل الخليفة الوليد بن عبدالملك أخاه مسلمة بن عبد الملك وأبنا العباس بن الوليد، ماسديرا على حصن خزانة الذي يعتبر سفاح الطريق بين الشام ومضيق البسفور، وذهب استعانت البيزنطيين في الدفاع عنه إلا أن القوات الإسلامية قد استولت عليه في سنتي ٨٧، ٨٨هـ مما هدده القسطنطينية نفسها، ابن الأثير: الكامل ج٢ ص ٨٠-١٠، والمسيوغي: تاريخ الخلفاء ص ١٧٩.

١٠٧- أول من وضع هذا النظام هو الإمبراطور هرقل للدفاع عن ممتلكات الدولة ضد خطر الفرس ثم العرب وذلك خلال القرن السابع الميلادي وأنتصر تطبيق نظام البيرو في حدوده الكاملة في آسيا الصغرى بعد نجاح الفتح العربي والاستيلاء على بلاد الشام ثم العراق وبلاد فارس، وقد بلغ نظام القنصل أو الرتبة درجة كبيرة من الإحكام في عهد الأباطرة: الأسوريين في القرن الثامن الميلادي - ثم وضع بعض القروى في مراكز خاصة للدفاع عن أقليم معينة وأخذت هذه المناطق تسفها بالتدريج تحمل اسم ثما Thema وأعطي أسما جغرافية حسب موقعها التي تشمله وقد اقتضت هذه البردة إلى أربعة أقسم رئيسية: بيرو أرمينية Aremun - بيد الأناضول Anatolia وهذا يختص بالدفاع عن آسيا الصغرى - بيد الأرميسكيون Opition في آسيا الصغرى ويهد حول مرسة ويعسى العاصمة من البيجمات المهاجرة الشمالية - بيد الكبيرون، أو كبير البيروت - أومان: الإمبراطورية ص ١٤، فنحن عثمان: الحدود الإسلامية ص ٩٢، ٩٥، ٩٦، وحسين: مزي: المسلمون في موضي البحر المتوسط ص ١٠٢، وشمسان: الحضارة البيزنطية ص ١٧٦، وأرشيبالد لورس: القوي البحرية ص ١١٤، تورمان بيتر: الإمبراطورية البيزنطية ص ١٧٩.

١٠٨- هنا أريد كان يقع على الشاطئ، المنهض لآسيا الصغرى والجزر الجاورة في بحر إيجه وقد خصص للدفاع ضد الهجمات البحرية للأسطول الأموي وكان قائد البند البحري كبير البيروت يحمل اسم نائب أميرال، وهذا البند كان يعرف قبل تسيته بهذا الاسم كراينيزيونادوم Caerivisionum ثم سمي بيد الكبيرون أو كبير البيروت في القرن الثامن الميلادي - كذلك أسس بت الدولة كاتدر بيهر إيجه بعد أن كانت جزائر بحر إيجه من قبل تخضع لبند كبير البيروت وكلاهما كانا يخضعان لقادة أمير البحر: أومان: الإمبراطورية البيزنطية ص ١٣٢، ١٤٩، فنحن عثمان: الحدود ص ٩٣، ٩٥، وشمسان: الحضارة ص ١٦٢، ١٦٤، ١٦٦، ١٦٩، ١٧٦، أرشيبالد لورس: القوي البحرية ص ٩٨، ٩٩، ١١٤، ١١٥، إلباز الصرمي: الدولة البيزنطية ص ٣٥٦، ٣٥٥، وإبراهيم المدودي: الدولة الإسلامية والإمبراطورية الروم ص ٧٤، تورمان بيتر: الإمبراطورية ص ١٨٤، ١٨٥، Bury: IInd-p. 222-228 - 244-245, Ostrogorsky p. 140-141.

منها وأنها فسفا، وهي دار إنشاء الأساطيل، وهما حط والقلاع وهما أوساء، من جميع بلاد الروم الساحلية وهما مجتمع السفن الكبار والسافرون والتجار من بلاد الروم والإسلام وأسواقها رائعة وسلعها ناعمة وفاصدها كثير ورضي جعلها مسنن الحديد التي يتجهز به إلى جميع البلاد الجاورة لها، ومرسها عجمية مشهور فرسي به السفن العظام وتكون من الشاطئ، بحيث يتناول ما فيها من البر بالأيدى، وهما المجاز التي يعبر منه إلى بلاد قلووية، ويخرج صعب المجاز لاسيما إذا خالف الرجوع الماء، وإذا انشقت المياه الداخلية والمهاجرة في وقت واحد لا يكاد يسلم مركب إلا أن يشاء الله تعالى، وسفافة الراعب من هذا المجاز كثيرة أسبال وسمة الضيق منه فلاتة أسبال، وهذه القوية هي رأس جزيرة صقلية، المسيرى: الرضى ص ٥٥٩، الزهري: كتاب الجغرافية ص ١٢٧، ١٢٨، والبيكري: جغرافية الأناضول وكوبا ص ٢١٢، ٢١٤.

٩٩- ابن عساري: البيان ج ١، ج ٢، مجهول: أخبار مجسرة: ص ٣٦، أرشيبالد لورس: القوي البحرية ص ١٢٢، ١٢٤، ١٢٥، ١٢٦، شمسان: الحضارة البيزنطية ص ٢٠٣، ٢٠٤، ٢٠٥، البلاذري: فتوح البلدان ص ١٥٧، ١٥٨، ١٥٩، وابن الأثير: الكامل ج٢ ص ٧٥، نسبة عاقل: خلافة بني أمية ص ١٨٦، ١٨٧، أرشيبالد لورس: القوي البحرية ص ١٢٤، ١٢٥، ١٢٦، ١٢٧، ١٢٨، أومان: الإمبراطورية البيزنطية ص ١٤٠، تورمان بيتر: الإمبراطورية البيزنطية ص ٥٤، ٥٤، ٥٤، وفيه عاقل: خلافة بني أمية ص ١٨٦، ولم لايجر: فهرسة العالم ص ٤٨١.

١٠٢- عبد الشافي عبد اللطيف: العالم الإسلامي في العصر الأموي ص ١٥٤، ٢٥٤، وأرشيبالد لورس: القوي البحرية ص ١٢٢، ١٢٣، ١٢٤، ١٢٥، ١٢٥، تورمان بيتر: الإمبراطورية البيزنطية ص ٥٢، ٥٤، ٥٤، سيد الناصري: الروم ص ٢٣٧، ٢٣٧، يقول أرشيبالد لورس: «كان لهذا الفتح نتائج عظيمة الحظر قيسما بين سنة ٧٤٤م إلى ٩٩٣م / ٧١٧-٩٩٣م التي الفتح العرب حول الجناح الأيمن للإمبراطورية في شمال أفريقيا ثم امتداد فتحهم في آسيايا وجنوب فرنسا وفيها يكون الإسلام قد صار كانهلال على ما يفرز من ناشي شاطئ، البحر المتوسط بين نهر الروم وبلاد أرمينية، أرشيبالد: القوي ص ١٠٢، ١٠٣.

١٠٤- أرشيبالد لورس: القوي البحرية ص ١١٣، ١٢٥، فنحن عثمان: الحدود الإسلامية ص ٣٦، ٣٦١، تورمان بيتر: الإمبراطورية ص ١٨٥، ١٨٥، ١٠٥- د. سعيد الناصري: الروم ص ٢٢٣، ٢٣٦، ٢٣٧، أومان: الإمبراطورية البيزنطية ص ١٤٤، ١٤٤.

تصاها بما أصدره من لوائح وقوانين جديدة لإصلاح مالية البلاد وما قوضه من خرابيات ياهلقة ومنتهكة وذلك لإعانتى خزينة الدولة البيزنطية وكان لهذه الإصلاحات روهو أعمال عظيمة على أحوال الدولة في عهد قيصر الثالث، فقد بدأ إلى حد معسورة من السلاسل المهدية الضخمة غير المتصنعة ليضع بها دخول ضمن الأمويين خاصة للسيطيطينية من إعمارهم بما ساعده على إنقاذ العاصمة من أيدي المسلمين سنة ١٠٩٩م / ١٠٦٧م، فكان عليه أن يستفيد من هذا الانتصار على الأبريين ويرقب الحروب البحرية حتى يصلح من شأن الأوضاع الأخرى القروية ولكنه كتب يقول أرشيبالد : «أراد عمده الإمبراطور المنتصر ليو الثالث إلى ما عند إليه سلفاه مستناب وهرقل من اختيار لحظة الانتصار للرج بالامبراطورية في خلافتهم دنته وجاء الخلاف نتيجة لتعجز ليو الثالث لتحركة الأيقونية الجديدة ومحاوله فرضها بالقوة على الامبراطورية فأثارت هذه المعاملة القضب في عاصمة الامبراطورية وفي أعقاب بحر إيجة البيزنانية حيث يعظم احترام الأيقونات هناك بصفة خاصة ذلك قامت ثورة عليه من أنطونيل إقليس هيلاس وسكلارين وكانوا يفسسون الأيقونات وأنضم إليهم أسطول إقليم كيبس هابوت - فكانت الحرب الأيقونية التي شنها بر الثالث وقوضه الضراب الماهلة الماهلة سبباً في صل هذه الأقاليم تنشور ثورتها العامة عليه. أرشيبالد لومس : ص ١٠٥ ، ١٠٦ ، ١٤١ . ولم لاخير موسوعة العالم ص ٤٨٢ . تورمان بيتر : الامبراطورية ص ٥٧ .

١١٨- كان اليمبارو آخر القباطيل الجرمانية التي هاجرت إلى أوروبا وظلوا لفترة من زمن الإمبراطور أنطونس مستقرين في أدنى نهر الألب بأقليم باردوحو وحلت بهم الهجرة على يد الرومان سنة ٥٥٥م وصاروا جزءاً من إمبراطورية القرون، ثم بدأوا في عهد مملكات الإمبراطورية البيزنطية في عهد جستنيان في القرن السادس الميلادي خصوصاً بعد فتحهم مع جيوش الإمبراطورية في طرد القوط الشرقيين لذلك كانت فرصة سانحة لليمباريين أن يحتلوا محل القوط الشرقيين في إيطاليا والتي أصبحت رقعة يتنازع عليها كل من البيزنطيين والبابا والفرس، وانضم هذا الأمر باحتلال الأجزاء الشمالية من جانب اللومبارد، وتحتت روما سلطة السابوية، أما الدولة البيزنطية فسيطر على الأجزاء الجنوبية لإيطاليا وملتت النقية والأراضي الممتدة من شمال رنا إلى جنوب أنكونا - وظل هناك صراع حرس بين البيزنطيين والليمباريين طوال القرن السابع الميلادي لذلك استعاد اليمباريين من ثورة الأقاليم الهلانية على الدولة البيزنطية حيث استطاع ملكهم ليوتبراند ضم لومى وكوموسكا واشترى على بعض المدن البحرية مستغلاً سر الأوضاع الاقتصادية وكذلك سياسة بهزئة التجارية الممثلة مع المدن الإيقونية مما أعطى الفرصة للصدر الإيطالي الأخرى لتظهر قوتها البحرية والاقتصادية مما أضر عدنية لومى وكوموسكا فانتصر إلى اللومبارد - ولم لاخير : موسوعة العالم ج ٢ ، ص ١٠٩ ، ٤١٠ ، ٤١١ . أرشيبالد لومس : القرون البحرية ص ١٠٥ ، ١٠٦ ، ١٠٧ . سعيد عاشور : أوروبا ج ٢ ، ص ١٥٤ ، ١٥٥ ، ١٥٦ .

١٠٩- حسين مؤنس : المسلمون في البحر المتوسط ص ١٠٢ ، المجلة التاريخية المصرية - ١٤ مايو سنة ١٩٥٩ ، نفس عثمان والمهدود ، ص ٩٦ ، ٩٧ ، ١٠٣ ، وأرشيبالد لومس : ص ٩٩ ، ١١٢ .
 ١١٠- ابن حوقل : المسالك ص ١٢٥ ، وصورة الأرض ص ١٧٩ ، الياز العنص : الدولة البيزنطية ص ٢٧٤ ، ٢٧٥ ، ومصيب عبد الفتاح عاشور : أوربا المصور الوسطى ج ١ ص ٤١٥ ، ولم لاخير : موسوعة تاريخ العالم ج ٢ ص ٤٨٨ ، رسيبان : المحاضرة البيزنطية ص ١٨٨ ، ١٩٨ ، ١٩٩ ، ٢٠٠ ، ٢٠١ .
 ١١١- أرشيبالد لومس : القرون البحرية ص ١٢٤ .
 ١١٢- ابن خردادبة المسالك والمسالك ص ١٥٢ ، ١٥٤ ، وابن حوقل : المسالك ص ١٢٢ ، ١٢٥ .
 ١١٣- أوسان : الإمبراطورية ص ١٤ ، تورمان بيتر : الإمبراطورية البيزنطية ص ٥٥ ، ٥٦ ، والياز العنص : الدولة البيزنطية ص ٢٩٠ ، ٢٩١ .
 ١١٤- ابن حوقل : المسالك ص ٢٧٩ ، القزويني : أثر البلاد وأخبار العباد ص ٥٨٢ ، ٥٨٥ ، البكري : جغرافية الأندلس وأوربا ص ١٥٢ ، والياز العنص : الدولة البيزنطية ص ٢٩٠ ، ٢٩١ ، وأرشيبالد لومس : القرون البحرية ص ١٨٥ .

١١٥- بقل أوسان : هدت القرض في أربا . الإمبراطورية بعد مقتل جستنيان الثاني في جميع المرافق إذ أن أعمال جستنيان الرخشية كانت قد أكملت الاتحلال الذي كان قد جرى قبيل عودته إلى الحكم، ففصح كل شيء في الجيش والحكومة معطياً كل الانتظار ومختلفاً لذلك عجز كل الأباطرة الذين جاوا بعده مثل الأباطرة : فيليبوكوس ٧١١-٧١٣م ، أنستامبوس ٧١٣-٧١٦ ، ليوسيسوس ٧١٦-٧١٧ ، فيلولا ، الأباطرة عجزوا عن إصلاح الأوضاع الاقتصادية مما أدى إلى تحطم نظام الإمبراطورية وذب الإهمال والفساد إلى كل النظم الحربية والتعليمية وذلك من أجل الرصر إلى العرش .
 * وضيف أرشيبالد لومس : كل هذه الأحداث المتزامنة في القسطنطينية أضحت بالتظاهرات البحرية والهرية على السواء وأعطت الفرصة للأمويين في إبراز النصر البحري والبري والتقدم الاقتصادي في عهد كل من جستناك وإبنه الوليد وسليمان وحمام . أوسان : الإمبراطورية البيزنطية ص ١٤٢ ، ١٤٣ ، أرشيبالد لومس : ص ١٠٠ ، ١٠١ ، تورمان بيتر : الإمبراطورية البيزنطية ص ٥٢ ، ٥٤ ، ٥٦ ، ولم لاخير : موسوعة تاريخ العالم ص ٤٨٢ .
 ١١٦- أرشيبالد لومس : القرون البحرية ص ١٠٥ ، ١٠٦ .
 ١١٧- صادق ذلك عهد الإمبراطور ليو الثالث ، الأمسوري ، القى ترمز ٧١٧-٧٤١م = نهر قائد عسكري ذير وإداري عظيم الشأن فقد اتخذ إمبراطوريات صرامة لمنع ثورات الجيش وأعاد النظام إلى

ومدينة الهندية المعقدة... أومان الإمبراطورية البيزنطية من ١١٢٨. ص ١٧٧. ونسيان : الحضارة
البيزنطية من ١٩٩ ص ٢٠٠. ص ٢٠١. ص ٢٠٢. ص ٢٠٣. ص ٢٠٤. ص ٢٠٥. ص ٢٠٦. ص ٢٠٧.
ص ٨٥ ص ٨٧ .

Firenze, Hean : Moltained and charternagne. p. 162-163.

١٢٢٢- أرنشبالد لوريس: القوى البحرية من ١٠٧. ص ١٠٨. ص ١٢٧. ص ١٢٨. ص ١٨٨ ونسيان :
الحضارة من ١٩٩ ص ٢٠٠. ص ٢٠١.

١٢٢٣- الطبرى : تاريخ الرش والترك ج ٧ ص ٤٩. ص ٥٠. ص ٥١. ص ٥٢. ص ٥٣. ص ٥٤. ص ٥٥.
ص ٢٢٣- وأبو الحسن : النجوم الزاهرة ج ١ ص ٢٢٨. وابن خلدون: القصر ج ٣ ص ٢٠٠. ص ٢٠١. وابن
عزاري: البيان ج ١ ص ٥٩. وابن الكردوبسى : تاريخ الأندلس ص ٥٥. ص ٥٤.

١٢٢٤- ابن الأثير: الكامل ج ٤ ص ٣١٦.

١٢٢٥- أبقثوريوس : تاريخ المقلبيين ج ٢ ص ٣٦٢. الطبرى: تاريخ الرش والترك ج ٧ ص ٤٧٣ ص ٤٩٧.
وابن خلدون : القصر ج ٣ ص ٢٠٣. وابن الأثير: الكامل ج ٤ ص ٣٤١. ص ٣٤٢. ص ٣٤٣. ص ٣٤٤. ص ٣٤٥.
الإسلامي من العصر العباسي من ١٦٧ : السيد عبد العزيز سالم: دراسات في تاريخ العرب العصر
العباسي الأول ج ٣ ص ٢١٥. والياز العيسى : الدولة البيزنطية من ٢١١ وصينين: ربيع : دراسات في
تاريخ الدولة البيزنطية ص ١٢٠.

١٢٢٦- بغولي ابن الأثير : ووفى هذه السنة أرى سنة خمس وثلاثين ومائة - استغل ولا أفريقيا بالفتنة مع
الغمر - فتمت صقلية وعصرها الروم من جميع الجهات وعصروا فيها للمسلمين والمعاقل وطاروا بخروجهم
كل عام مراكب تطوف بالمجزرة وتذب عنها وربما طاروا نهاراً من المسلمين فأتخذوهم ج ٤ ص ٢٤٥.

١٢٢٧- ابن الأثير : الكامل ج ٤ ص ٣٤١ - أرنشبالد لوريس: تاريخ القوى البحرية من ١٦٢.

١٢٢٨- إبراهيم المسوى: الدولة الإسلامية وإمبراطورية الروم من ٥٨ ص ٨٨.

١٢٢٩- حسين مؤنس : المسلمون في حوض البحر الأبيض المتوسط من ٨٥ - مقال بالجملة التاريخية-
كرد الأواب الملوك الرابع من ١١٥١. وأرنشبالد لوريس: القوى البحرية من ١٥٧ ص ١٥٨.

١٢٣٠- د. أحمد صفوان العبادي : دراسات في التاريخ العباسي وانقاطس ص ٥١ ص ٥٢. حسن أحمد

محمود: الصام الإسلامي من ٢٠٩.

١٢٣١- الطبرى: تاريخ الرش ج ٧ ص ٦١٥. وأبقثوريوس : تاريخ من ٢٢٤ ص ٢٤٠. وابن الأثير : الكامل
ج ٥ ص ١٥١٤.

١٢٣٩- من الأسباب التي أدت إلى القضاء على روما. هذه الثغور اشترك أساطيلها في الشيرة على
الإمبراطور لير الثالث لمحاوخته عادة الأقنونات التي كانوا يقدمونها. فأبهر أسطول هيلاري
وسيكلاذنيو وكبيرها بوت إلى القسطنطينية لاقتلاك في الثورة عليه بل وأخذوا معهم أحد الأختام
وبعض كوزماتس لمحل محل لير الثالث. ولكن هذا الأخير نجح في القضاء على هذه الثورة. ومن
ذلك الحين أنزل لهم هذه الأساطيل ولم يعد لهم دور في التجارة في هذه النواحي. أرنشبالد لوريس:
القوى البحرية من ١٠٥- ولم يلاحظ : موسوعة العالم ج ٢ ص ٤٨٢- ونسيان : الحضارة البيزنطية
من ١٩٨- صينين: ربيع : دراسات في تاريخ الدولة البيزنطية ص ١١٢. ص ١١٤.

١٢٤٠- بدأ الإمبراطور لير الثالث حملة ضد الأقبونات وعيادتها في السنة العاشرة من حكمه سنة

٨- ٧٢٦م وأمر بإزالة جميع النشاييل والعصور الدينية التي تزين الكنائس والأديرة. فسانح
العلاقة بينه وبين البابوية وأصدر البابا جرجيوس الثالث ١١٣هـ / ٧٢٦م قرار الحرمان ضد جميع
الأقبونيين بما فيهم الإمبراطور لير الثالث- وقد وثقت كل من أيبسا ونسال إيطاليا بجانب البابوية
وخلت صقلية وعثرب إيطاليا موالية للإمبراطور لير الثالث التي أمر باعتقال وسجن الممثل البابوي
في القسطنطينية بل مرهبا - الكنيسة والبابوية - من حقوقها وأملاكها في صقلية وضرب إيطاليا
وفصل الكراسي الأسقفية في هذه الجهات عن سلطان البابا الديني والقسطنطيني وحصلها تحت سلطة
بطريرك القسطنطينية ونرض ضرائب باخفة على سكان إيطاليا، فسا كان من البابوية إلا ان المهبت كان

محاكمة الرومانيين أعداء البيزنطيين وذلك في سنة ١١٧٧هـ / ٧٢٥م وتم طرد الحاكم البيزنطي من
رافنا وشتابوليس- وكادت إيطاليا تخرج من يد الثورة البيزنطية لولا حدوث أمرين قلبا ذلك الوضع:
تغير موقف البابا التي فاضل أن يكون ولاؤه للإمبراطور البيزنطي بدلاً من الروماني الذين كانت
شبههم وضمة في التوسع وزيادة أملاكهم- ذاتيا تدخل أسطول البندقية لمساندة البابوية في طرد
الروماني من ممتلكات البيزنطيين في رافنا وشتابوليس وذلك في ١١٦٥هـ / ٧٤٧م وبسبب أن هذه
الأحداث قد غيرت موقف الدولة من المن الإيطالية والبندقية وأسلمي، وسعدت لهم بخل مجارة
الشرق إلى إيطاليا وأوروبا بدلاً من الأقاليم الأخرى التي شاركت في الثورة على لير الثالث - د.
حميد عبد الفتاح عاشور : أوروبا المعاصر الوسطى ج ١ ص ١٢٩. ص ١٣٠. ص ١٣١. ص ١٣٢. دراسات
في تاريخ الدولة البيزنطية ص ١١٤ من ١١٥. أرنشبالد لوريس: القوى البحرية من ١٠٩. ص ١٠٧. ص ١٠٨.
١٠٨٨. ونسيان : الحضارة البيزنطية من ١٩٨. ص ١٩٩. ص ٢٠١.

١٢٤١- علاء علي المن الإطالية من جزا. اشراكهم في نقل تجارة الشرق إلى أوروبا بالرخة فوجدوا أن من
مصالحهم الاقتصادية هي تقنية صناعتهم بالمسلمين بقول لومان: كانت للمعصولات الشرقية التي
تنتقل إلى إيطاليا أو فرنسا ثم كلها بخازن البونيفور وكانت سفن الإمبراطور الشرقية هي التي تحمل
التجارة كلها. وسلو أنه لم يكن هناك مكان ما يتصلك سفنًا تجارية إلا موافق قليلة مثل أصالفي

١٤١- ابن حوقل المسالك : ص ١٢٢ ، ص ١٣٤ ، ص ١٣٥ . وابن خردادبة : المسالك ص ١٥٢ ورتسمان :
 الجغارة البيزنطية ص ١٩٨ .

١٤٢- لسترج : البلدان الخلافة الشرفية ص ١٦٧ ، ونصفي عشان : الحدود الإسلامية البيزنطية
 ص ٢٠٠ .

١٤٣- ابن حوقل : المسالك ص ١٢٤ ، وقدامة بن جعفر : ص ١٧٩ أرتسالك لورس : ص ١٨٨ .

١٤٤- البيهقي : البلدان ص ٣٣٧ ، أرتوك : الدعوة الإسلامية ص ٢٨٢ ، وحسن محمود : العالم
 الإسلامي ص ١٩ .

١٤٥- حسن محمود : العالم الإسلامي في العصر العباسي ص ١٣٥ ، يقول د. حسن والحق أن الخلافة
 في العصر العباسي الأول كانوا سلسلة من الغزوات والكفالات انطلقوا بالفتوحات كاملة وجاهوا
 المشاكل وأبرزوا قوة الخلافة الجديدة وقعاتها وقام كل منهم بدوره خير قيام ، بل لمب كل منهم دوراً
 خاصاً في أحداث العصر العباسي الأول ، ص ١٣٥ .

١٤٥- قدامة بن جعفر : نبدأ من كتاب الجراح ص ٢٥٥ ، وابن خردادبة : المسالك ص ١٠٥ ، نصفي
 عشان : الحدود الإسلامية ص ٣٨١ ، ص ٣٨٢ ، ٣٨٣ ، ٣٨٤ ، وحسن محمود : العالم الإسلامي ص ١٨ ،
 شاكرو مصطفى : دولة بني العباس ج ٢ ص ٢٤٩ .

١٤٦- قام الأسطول البحري ، والمصري الضام ، في ظل الخلافة العباسية ببعض الصلوات البحرية
 الناجمة فهام قبرص وصلية ونجح أجزاء من كريت حتى استقرت عليه نهائياً ٢١٢هـ / ٨٢٧م فقامت
 بالسيطرة للخلافة العباسية وأصبحت تابعة لصر إدرياً ولجبراً دوراً كبيراً في النشاط البحري في
 عرض البحر المتوسط بعض المهندبات التي بنتها هذه الجزيرة من الخلافة العباسية - ثم قام الأتابية
 بندهم ونجحوا على المحافظة على توازن القوى البحرية في البحر المتوسط بعد فتحهم جزيرة صقلية
 لذلك أصبح جدهم تعاون وثيق بين مروان بن محمد وانشاء وأقريطس وصقلية . الأمر الذي جعل المسلمين
 مائة عرض البحر الأبيض الشرقي والوسط .

ابن حوقل : المسالك ص ١١٩ وصورة الأرض ص ١٨٥ ، ١٨٦ ، قدامة بن جعفر : ص ٢٥٢ ، ص ٢٥٥ ،
 البلاذري : فتوح ص ١٦٨ ص ١٩٦ ، حسن مصعب : العائم الإسلامي ص ٦٩ ، ٦٨ ، والسيد عبد
 العزيز سالم : المغرب الكبير ص ٣٨٥ ، ص ٤١٣ ، ص ٤١٦ ، أرتسبيلك لورس : القوي البحرية
 ص ٣٦٢ ، أحمد مختار العبادي والسيد عبد العزيز سالم : تاريخ البحرية الإسلامية ص ٤٠ ، أولان
 الإمبراطورية البيزنطية ص ١٨٢ : الباز العربي : الدولة البيزنطية ص ٣٢٢ : فارتيف : العرب والروم
 ص ١٣٥ ، ١٣٦ ، محمود إسماعيل : دولة الأتابية : ص ١٦٦ ، ١٦٧ ، حسن محمود :

١٤٧- البيهقي : البلدان ص ١١٠ ، ١١١ .

١٤٨- يقول ابن حوقل : من بغداد إلى مصر من رأي ثلاث مراحل ومن بغداد إلى حلوان ست مراحل وإلى
 حدوة البصرة والسيروان نحو ذلك . ومن واسط إلى البصرة ثمان مراحل ومن الكوفة إلى واسط على
 طريق البطائع ست مراحل . ومن البصرة إلى البحر مرحلتان ، وصورة الأرض : ص ٢١١ ، وابن رسته
 : الأخلاق الشخصية ص ١٨٤ ص ١٨٥ ، وابن خردادبة : بعض الطريق الذي يربط بغداد بصر
 والمغرب أو الطريق الذي يربط البصرة ببلاط الحجاز وأيضاً الطرق التي ترمط العراق ببلاط الروم
 ص ١١٢ ص ١١٦ .

١٤٩- البيهقي : البلدان ص ٢ .

١٥٠- نفس المصدر السابق ونفس الصفحة .

١٥١- يقول البيهقي : وكان فعل من العباس هبة وشجاعة وجزاً يراً وجسوراً ، جعلتاً للعال تاري
 للبر واللب ، كامل المتكلم جيد المشاركة في العلم والأدب وكان فصيحاً بليغاً مفرقاً غليلاً
 الإجازة... وفي سنة سبع وأربعين فرغ من بناء بغداد فترطت المسالك كلها للفتور وعظمت هبته
 في النفوس ووافته له الأمصار ، المصطفى : الملقب ص ٢٠٤ ، ٢١٠ ، ومن كلام النصور : قال : إذا
 مد عدوك إليك يد فاقضها إن أسكنك ولا تقبلها ، ص ٢١٦ - عما يدل على قوة وحزم للنصور الذي
 انتهىج صلصة الشدة والحزم في مراقبة العيال والسيطرة عليهم يقول ابن الأثير : هو كان شغل النصور
 في مصر تجاهه فتوجه بالأمر والنهي والولايات والتميز وشحن الثغور والأطراف وأمن السبل . والنظر
 في الجراح والنفقات ومعالجة معاش الرعية والسائق لسكونهم وهدمهم . ابن الأثير : الكامل ج ٥
 ص ٤٧ فالخليفة المنصور هو الذي أتم الدور التأسيسي من حياة الدولة وتركها دولة قد استقرت على
 خط معلوم من العدة والنظام والصفحة والتريف حتى صارت منهم أسطورة ترونها الأجيال مثل
 شخصية هارون ، حسن محمود ، العالم الإسلامي ص ١٣٧ ص ١٣٨ .

١٥٢- ابن خردادبة ، المسالك ص ٩٠ ، ٩٥ : قدامة بن جعفر : نبدأ من كتاب الجراح ص ٢١٤ ص ٢١٥ ،
 وابن حوقل : المسالك ص ١٧٩ .

١٥٣- وما يدل على شهرة طراز البيروني وعظم شأنها في ذلك الزمن أن البحر الأسود عرف ببحر طرازه
 وكان اسمه المعروف في القديم بحر بنطس أو بنطس - Ponticos - ليسترخج : لفلان الخلافة ص ١٦٨
 ونسبارة : الحضارة ص ٢٠٢ .

١٥٤- ابن خردادبة : المسالك : ص ١٠٠ ، ص ١١١ ص ١١٢ - وابن حوقل : المسالك ص ١٢٩ ، ص ١٣٧ .

الإسلام في حوض البحر المتوسط من ١٨٨١ : حسين مؤنس : المسلمون في البحر المتوسط من ٨٢ : حنين ربيع : ص ١٥ ، ١٤٩ .

١٤٧- أوشيبالك لويس: القوي البحرية من ١٨٨٨ ، ١٨٨٩ ، أومان : الإمبراطورية من ١٤٢ : رنسيان : الحضارة البيزنطية من ١٩٨ ، ١٩٩٠ وحنين مؤنس : المسلمون في حوض البحر المتوسط ، ص ٩٥ .

١٤٨- ابن حوقل : المسالك من ١٣٢١ ، أوشيبالك لويس : - القوي البحرية من ١٩ ، ص ١٨٨ ، ١٨٩ : وحسن محمود : الإسلام في حوض البحر المتوسط من ٨٠ - حنين مؤنس : المسلمون في حوض البحر المتوسط من ٨٤ .

١٤٩- رأي المؤرخ حنين أن ما حل بالبحر المتوسط من خراب اقتصادي كان نتيجة لظهور المسلمين في هذا البحر بدلاً من البيزنطيين وخصراً في العصر الأموي وقد ترتب على ذلك نتائج عديدة منها إغلاق البحر الأبيض المتوسط وبالتالي تحول مجتمع غرب أوروبا إلى مجتمع زراعي . وقد رد أوشيبالك لويس على هذه النظرية قائلاً : « إن حنين أخطأ التحري عن المنقول عن ذلك الأمر وكان البيزنطيون وليس العرب كما زعم . هم الذين همروا الوحدة القوية التي رفضت أجزاء البحر المتوسط بعضها بعضاً ، لأن بزنطة قد استخدمت كل الوسائل المرمية والاقتصادية المبررة في حينها مع الأميين لإحراز النصر عليهم في مدة من ٧٦٥ - ٧٥٢م وبذلك تكون بزنطة قد همزت على حلقها . هذا الوضع الاقتصادي القديم لعالم البحر المتوسط وجهات المسح لظهور جهة أخرى جديدة .»

ومن ذلك نرى أن الثورة الأخيرة لم تقصد هجرة البحر المتوسط على الدولة البيزنطية بالتحديد والسيطرة الثانية ، وإنما هي ضربة التاريخ الذي يدارل السيادة والعلوية بين الأمم على مر العصور .

Promoc, Henni : Mohammed and chaulfemagne - p. 162-163 .

أوشيبالك لويس : القوي البحرية من ١٤٥ : حنين مؤنس : المسلمون في حوض البحر المتوسط من ١٤٧ ، ١٤٢ ، ١٤٤ ، ١٥٦ .

١٥٠- أوشيبالك لويس : القوي البحرية من ١٨٨٨ ، ١٨٨٩ ، أومان : الإمبراطورية من ١٤٢ : رنسيان : الحضارة البيزنطية من ١٩٨ ، ١٩٩٠ وحنين مؤنس : المسلمون في حوض البحر المتوسط ، ص ٩٥ .

١٥١- ابن حوقل : المسالك من ١٣٢١ ، أوشيبالك لويس : - القوي البحرية من ١٩ ، ص ١٨٨ ، ١٨٩ : وحسن محمود : الإسلام في حوض البحر المتوسط من ٨٠ - حنين مؤنس : المسلمون في حوض البحر المتوسط من ٨٤ .

١٥٢- رأي المؤرخ حنين أن ما حل بالبحر المتوسط من خراب اقتصادي كان نتيجة لظهور المسلمين في هذا البحر بدلاً من البيزنطيين وخصراً في العصر الأموي وقد ترتب على ذلك نتائج عديدة منها إغلاق البحر الأبيض المتوسط وبالتالي تحول مجتمع غرب أوروبا إلى مجتمع زراعي . وقد رد أوشيبالك لويس على هذه النظرية قائلاً : « إن حنين أخطأ التحري عن المنقول عن ذلك الأمر وكان البيزنطيون وليس العرب كما زعم . هم الذين همروا الوحدة القوية التي رفضت أجزاء البحر المتوسط بعضها بعضاً ، لأن بزنطة قد استخدمت كل الوسائل المرمية والاقتصادية المبررة في حينها مع الأميين لإحراز النصر عليهم في مدة من ٧٦٥ - ٧٥٢م وبذلك تكون بزنطة قد همزت على حلقها . هذا الوضع الاقتصادي القديم لعالم البحر المتوسط وجهات المسح لظهور جهة أخرى جديدة .»

ومن ذلك نرى أن الثورة الأخيرة لم تقصد هجرة البحر المتوسط على الدولة البيزنطية بالتحديد والسيطرة الثانية ، وإنما هي ضربة التاريخ الذي يدارل السيادة والعلوية بين الأمم على مر العصور .

Promoc, Henni : Mohammed and chaulfemagne - p. 162-163 .

أوشيبالك لويس : القوي البحرية من ١٤٥ : حنين مؤنس : المسلمون في حوض البحر المتوسط من ١٤٧ ، ١٤٢ ، ١٤٤ ، ١٥٦ .

١٥٣- أوشيبالك لويس : القوي البحرية من ١٨٨٨ ، ١٨٨٩ ، أومان : الإمبراطورية من ١٤٢ : رنسيان : الحضارة البيزنطية من ١٩٨ ، ١٩٩٠ وحنين مؤنس : المسلمون في حوض البحر المتوسط ، ص ٩٥ .

١٥٤- ابن حوقل : المسالك من ١٣٢١ ، أوشيبالك لويس : - القوي البحرية من ١٩ ، ص ١٨٨ ، ١٨٩ : وحسن محمود : الإسلام في حوض البحر المتوسط من ٨٠ - حنين مؤنس : المسلمون في حوض البحر المتوسط من ٨٤ .

١٥٥- رأي المؤرخ حنين أن ما حل بالبحر المتوسط من خراب اقتصادي كان نتيجة لظهور المسلمين في هذا البحر بدلاً من البيزنطيين وخصراً في العصر الأموي وقد ترتب على ذلك نتائج عديدة منها إغلاق البحر الأبيض المتوسط وبالتالي تحول مجتمع غرب أوروبا إلى مجتمع زراعي . وقد رد أوشيبالك لويس على هذه النظرية قائلاً : « إن حنين أخطأ التحري عن المنقول عن ذلك الأمر وكان البيزنطيون وليس العرب كما زعم . هم الذين همروا الوحدة القوية التي رفضت أجزاء البحر المتوسط بعضها بعضاً ، لأن بزنطة قد استخدمت كل الوسائل المرمية والاقتصادية المبررة في حينها مع الأميين لإحراز النصر عليهم في مدة من ٧٦٥ - ٧٥٢م وبذلك تكون بزنطة قد همزت على حلقها . هذا الوضع الاقتصادي القديم لعالم البحر المتوسط وجهات المسح لظهور جهة أخرى جديدة .»

أولاً : المصادر العربية المطبوعة:

١- ابن الأثير : أبو الحسن علي بن أحمد بن ابن الكرم المعروف بابن الأثير الجزري الملقب بعماد الدين (ت ٦٦٣هـ / ١٢٦٨م) : الكامل في التاريخ - دار الكتب العلمية - الطبعة السادسة - بيروت - لبنان .

٢- الأديسي : أبو عبد الله محمد بن محمد الشريف (٥٦٠هـ) :

أ- حصة المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس - مستخرج من كتاب زهرة المشاق في اختراق الأقاليم - مطبعة بريل - ليدن هولندا - ١٨٦٤م .

ب- القارة الأفريقية وجزيرة الأندلس - مقبس من كتاب زهرة المشاق تحقيق وتقديم وتعليق أساعيل العمري - ديوان المطبوعات الجامعية - الجزائر ١٩٨٣م .

٣- البلاذري : أبو الحسن أحمد بن يحيى بن جابر بن داود البغدادي البلاذري (٢٧٩هـ / ٧٢٩م) : فتوح البلدان مراجعة وتعليق عليه ورواها محمد رضوان - دار الكتب العلمية - بيروت لبنان ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م .

٤- البكري : أبو عبد الله الله بن عبد العزيز (ت ٤٨٧هـ / ١٠٩٤م) :

أ- المغرب في ذكر أفريقيا والمغرب - نشر مكتبة التي بغداد .

ب- جغرافية الأندلس وأوروبا وهو جزء من كتاب المسالك - تحقيق عبد الرحمن الحجني - بيروت ١٩٦٨م .

٥- ابن تغري بردي : أبو الحسن جمال الدين يوسف (ت ٨٧٤هـ / ١٤٦٩م) : النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة - وزارة الثقافة - دار الكتب المصرية .

٦- الحليزي : محمد بن عبد التميم الحليزي : الروض المعمار في خبر الأقطار - صميم حفراني - حنفيد ، إسمان عساس الطبعة الأولى ١٩٧٥م - مكتبة لبنان - بيروت .

٧- ابن حوقل : أبو القاسم محمد بن حوقل النصيبني : صورة الأرض مشعرات دار مكتبة الحياة بيروت - لبنان ١٩٧٩م ، المسالك والممالك - ليدن مطبعة بريل ١٨٧٣م .

٨- ابن خردادقة : عماد الله بن أحمد أبو القاسم (ت ٢٨٠هـ) : المسالك والممالك - ليدن - مطبعة بريل ١٩٨٩م : (ت ٢٨٠هـ) : المسالك والممالك - ليدن - مطبعة بريل ١٩٨٩م .

٩- ابن خلدون عبد الرحمن بن محمد (٨٠٨هـ / ١٤٠٥م) : العبر وديوان المتدا والخبر - بيروت - لبنان ١٣٩٩هـ / ١٩٧٦م .

المصادر والمراجع

- ٢٢- ابن كثير : اساعيل بن عمر ات ٧٧٤هـ ، البداية والنهاية - بيروت - مكتبة المعارف .
- ٢٣- ابن الكثير : المؤرخ التونسي ابن سروان عبد الملك . القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي : تاريخ الأندلس وهو قطعة من كتاب الاكتفاء في أخبار الخلفاء - وملحق به نص لابن الشباط يعرف بوصف الأندلس وبغفرانته وهو أيضاً من كتاب السمع رسة للوط لابن الشبط - تحقيق أحمد مختار العبادي - معهد الدراسات الإسلامية بدمرد ١٩٧١م .
- ٢٤- الكندي : محمد بن يوسف ٢٥٠هـ : الولاية والقضاة . صححه رفيع جيت وطبع مطابع الآباء اليسوعيين ، بيروت ١٩٠٨م .
- ٢٥- مجهول : كتاب مراكشي من القرن السادس الهجري ، الاستبصار في عجائب الأمصار - تحقيق سعد زغول عبد المسد - الإسكندرية - مطبعة جامعة الإسكندرية ١٩٥٨م .
- ٢٦- المشعري : أبو الحسن علي بن الحسين ات ٣٤٦هـ / ٩٥٦م : مروج الذهب ومعادن الجوهر - تحقيق محمد محي الدين - دار الشرقية - بيروت - لبنان .
- ٢٧- المقدسي : شمس الدين أبو عبد الله محمد ات ٣٨٧هـ / ٩٩٧م : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم - الطبعة الثانية - طبع في لبنان ١٩٠٩م .
- ٢٨- الرازدي : محمد بن عمر ات ٤٠٧هـ : فتوح الشام - بيروت - دار الجيل للنشر والتوزيع .
- ٢٩- اليعقوبي : أحمد بن أبي يعقوب بن موسى بن جعفر ات ٢٨٤هـ : كتاب البلدان - بيروت - دار إحياء التراث العربي الطبعة الأولى ١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م - وهناك طبعة ملهقة بكتاب الأعلام التقيية .
- ٣٠- باقرت الحسيني : شهاب الدين ابن عبد الله ات ٦٢٦هـ / ١٢٣٩م : مصحح البلدان - دار صادر - بيروت ١٩٥٥م .
- ٣١- القزويني : أحمد بن علي بن عبد القادر تقي الدين ات ٨٤٥هـ : التقويم الإسلامية المسمى «بشور العقوة في ذكر النفود - تحقيق وإضافات محمد السيد علي بحر العلوم ، الطبعة الخاصة بشؤون المكتبة المطبوعة ومطبعتها في النجف ات ١٣٨٧هـ / ١٩٦٧م .
- ٣٢- شمس الدين المقدسي : كتاب المسند إليها يقع فيه ١٤٠٠٠ بيتاً من الأبيات .
- ٣٣- شمس الدين المقدسي : كتاب المسند إليها يقع فيه ١٤٠٠٠ بيتاً من الأبيات .

- ١٠- الدهوري : أبو محمد عبيد الله بن مسلم بن قتيبة الدهوري التوفى ٢٧٠هـ .
- ١١- ابن رسته : أبو علي بن عمر ات ٢٨٤هـ / ٨٩٧م : الأضلاع النفيسة - لبنان ١٨٩١م - ونشرته مكتبة المنى - بغداد - تحقيق دى جويده .
- ١٢- الرقيق : إبراهيم بن القاسم «توفى في النصف الأول من القرن الخامس الهجري» : قطعة : من تاريخ أفريقيا والمغرب - تحقيق عبيد الله العلي الزيدان وعز الدين عمر موسى - بيروت - دار العرب الإسلامي الطبعة الأولى ١٩٩٠م .
- ١٣- الزهري : لابن عبيد الله محمد بن أبي بكر الزهري «التوفى في أواسط القرن السادس الهجري» تحقيق محمد حاج صادق مكتبة الثقافة الدينية : كتاب الجفرانية .
- ١٤- ابن سعيد : علي بن موسى بن سعيد المغربي أبو الحسن ات ٦٨٥هـ : كتاب الجفرانها - تحقيق أسماخيل الغزوي - بيروت الطبعة الأولى ١٩٧٠م .
- ١٥- المسهرطي : للحافظ جلال الدين السيوطي (تاريخ وفاته ٩١١هـ) : تاريخ الخلفاء - دار الكتب العلمية - بيروت - لبنان .
- ١٦- الطبري : محمد بن جرير أبو جعفر ات ٢٦٤هـ - ٣٢١هـ : تاريخ الرسل والملوك - تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم دار المعارف - مصر - الطبعة الثالثة منقحة ١٩٧٩م .
- ١٧- ابن عبد الحكم : عبد الرحمن بن عبد الله بن عبد الحكم ابن أعين القرشي المصري ات ٢٥٧هـ - ٣٧١م : هناك طبعة لبنان ، مطبعة بريل ١٩٦٠م : فتوح مصر والمغرب - تحقيق عبد التعم عامر - لجنة البيان العربي - القاهرة ١٩٦١م .
- ١٨- ابن عذاري : المراكشي (توفى آخر القرن السابع الميلادي) : البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب - تحقيق ح.س. كولان وأ. ليفي بروفنسال - بيروت دار الثقافة العلمية الثانية - ١٤٠هـ / ١٩٨٠م .
- ١٩- قدامة بن جعفر : ات ٣٣٧هـ / ٨٥١م : نيز من كتاب الحراج ملحق بكتاب المسالك والممالك لابن خردادبة - طبعة لبنان ١٨٨٩م .
- ٢٠- الذوزني : زكريا بن محمد بن محمود التوزني ات ٦٨٢هـ : آثار البلاد وأخبار العباد - بيروت - دار بيروت للطباعة والنشر ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م .
- ٢١- القلشندي : أحمد بن علي ات ٨٢١هـ : ضحح الأعمش في صناعة الإنشاء - القاهرة - الطبعة الأميرية وزارة الثقافة والإرشاد ١٣٨٣هـ / ١٩٦٣م - بيليه

- ١٣- زامبادور : معجم الأسماء والأسماء الحاكمة في التاريخ الإسلامي - أخرجوه - زكي محمد حسن - حسن أحمد محمود ١٩٥١م، مطبعة جامعة فؤاد الأول.
- ١٤- زكي محمد حسن : الصيغ وفنون الإسلام - مطبوعات المجتمع المصري للثقافة العلمية ١٩٤١م.
- ١٥- سنجين، زكيان : الحضارة البيزنطية - ترجمة عبد العزيز جابري، القاهرة ١٩٦١م.
- ١٦- سعيد عبد الفتاح عاشور : أوريا المصور الوسطى جدا الطبعة الرابعة، القاهرة ١٩٦١م.
- ١٧- السيد عبد العزيز سالم: القرب الكبير (العصر الإسلامي)، الاسكندرية ١٩٦٦م.
- ١٨- سيد أحمد الناصري: الزوم تاريخهم وحضارتهم - مطبعة جامعة القاهرة ١٩٩٣م.
- ١٩- شاكر مصطفى : دولة بني العباس - الطبعة الأولى سنة ١٩٧٣م، الكويت.
- ٢٠- عبد الشافي محمد عبد اللطيف : العالم الإسلامي في العصر الأموي (٤١١هـ - ١٣٦هـ / ٦٦١-٧٥٠م)؛ دراسة سياسية، الطبعة الأولى ١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م.
- ٢١- علي إبراهيم حسن : النظم الإسلامية - الطبعة الأولى ١٣٥٦هـ / ١٩٣٩م، مكتبة النهضة المصرية.
- ٢٢- فايز عيسى : العرب والروم - ترجمة محمد عبد الهادي شميرة - القاهرة.
- ٢٣- فتحي عثمان : الحدود الإسلامية البيزنطية - التجار القومية للطباعة والنشر.
- ٢٤- مصطفى : جدول السنين الهجرية ببلانينا وشهورها د. عبد انعم ماجد - عبد المحسن ومضان - مكتبة الأنجلو ١٩٨٠م.
- ٢٥- كمي ليسترينج : بلان اخلافة الشرقية بتناول صفة العراق والبحيرة وايران وأقاليم آسيا الوسطى منذ الفتح حتى أيام تیمور نقله إلى العربية بشر فرتيس وكوركيس عواد - مطبعة الرابطة بغداد ١٣٣٣هـ / ١٩٥٤م.
- ٢٦- محمود اسماويل عبد الرزاق : الأغابية (١٨٤-٢٩٦هـ) سياستهم الخارجية، مكتبة سعيد وأنته - جامعة عين شمس ١٩٧٢م.
- ٢٧- نيه عاقل : خلافة بني أمية دمشق ١٩٧٢م.

- تاريخ : المراجع العربية الحديثة والأجنبية :
- ١- ابراهيم أحمد العدوي: الدولة الإسلامية وإمبراطورية الروم - مكتبة الأنجلو المصرية، الطبعة الثانية ١٩٥٨م : الأيوبيون والبيزنطيون.
- ٢- أحمد عبد الكريم سليمان : المسلمون والبيزنطيون في شرق البحر المتوسط ليسانس في الدراسات العليا الثالث والسادس عشر والثاني عشر الميلادي - ج١ الطبعة الأولى ١٩٨٢م / ١٤٠٢هـ.
- ٣- أحمد عثمان : تاريخ قبرص - القاهرة ١٩٩٧م.
- ٤- أحمد مختار العيادي : في التاريخ العباسي وأفطاسي - دار النهضة العربية - بيروت.
- ٥- آدم متمر : الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة عبد الهادي أبو ريدة، دار الكتاب العربي، بيروت لبنان.
- ٦- أرشيبالد نورس : القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط (٥٠٠-١١٠٠م) ترجمة أحمد محمد عيسى - مكتبة النهضة المصرية (١٩٥١م).
- ٧- ألومان : الإمبراطورية البيزنطية - ترجمة مصطفى ط بدر - القاهرة ١٩٥٣م.
- ٨- أثير العريش : الدولة البيزنطية (٣٣٣-٦٠٨) - القاهرة ١٩٦٠م، أوريا في المصور الوسطى.
- ٩- توماس أرنولد : الدعوة إلى الإسلام ترجمة د. حسن إبراهيم حسن، د. عبد المجيد عابدين، دار النهضة المصرية ١٩٧٠م.
- ١٠- حسن أحمد محمود : العالم الإسلامي في العصر العباسي الطبعة الخامسة ١٩٨٢م - دار النهضة المصرية.
- ١١- حسين محمد ربيع : دراسات في تاريخ الدولة البيزنطية - دار النهضة العربية ١٩٨٩م.
- ١٢- حسين مؤنس تاريخ المسلمين في البحر المتوسط - الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية - الدار المصرية اللبنانية الطبعة ١٩٩١، الطبعة الثانية ١٩٩٣م : المسلمون في حوض البحر المتوسط إلى الحروب الصليبية - المجلة التاريخية، المجلد الرابع ١٩٥١م.

- ٢٧- نورمان بيتر : الإمبراطورية البيزنطية تاريخها حصارها وعلاتها بالإسلام - ترجمة د . حمدان مزهر.
- ٢٨- ولیم لایجر : موسوعة تاريخ العالم ، جزء ٢ - ترجمة د . محمد مصطفى زيادة مكتبة النهضة المصرية ١٩٥٩ م .

نقلاً : المراجع الأجنبية :

29- Bury: A History of the Eastern Roman Empire .
The Macmillan co . of canada, Lt of toronto printed by R. and R Clark .
limited Edinburgh .

30- Cecil - Roxh : The Jews in middle ages. Cambridge medieval History .
vol III.

31- John Walker , M.A: A Catalogue of the Arab- sassnian coins, Umayyad
Governors in the East , Arab Ephthalites, Abbasid Governors in Tabar-
nistan and Bukhara with 40 Plates - London - 1941 .

32- Lavisse et Rambaloud: Histoire de France- Paris- 1911 .

33- Ostrogosky, George : History of the Byzantine state .
Translated from the German by Joan Hussey . Rutgers- University
press- New Jersey- 1967 .

34- Pirenne, Henri : Mohammed and Charlemagne - London - George Allen
and Unwin Lid . 1911 .

أحمد محمد باقر بن علي بن جرجس

ملاحح النشاط التجاري لبلاد تهامة والسرقة في العصور الإسلامية الوسيطة

١- تمهيد :
أحييت بلاد تهامة والسرقة من جهاتها الأربع بحدود جغرافية متنوعة ، فالبحر الأحمر يحدها من الغرب ، وصحاري وسط الجزيرة العربية من الشرق، والبلاد السعيدة، أرض اليمن، من الجنوب ، ومكة المكرمة والفاطمة من الشمال . يعني ذلك أنها ترتبط بعدة مناطق لها أهميتها التاريخية والحضارية . علاوة على ثرواتها البضرية والطبيعية . وعلى الرغم من هذا نجد ذكرها في المصادر القديمة قليلاً وأحياناً يكاد يكون نادراً ؛ لأن مباديات التدوين كانت منحصرة على كبريات الحواضر الإسلامية في العالم الإسلامي . فكان حديثهم عن شبه الجزيرة العربية منحصراً على مدن الحجاز واليمن والبحرين واليامة وغيرها من المدن الكبرى . وهكذا بقيت بلاد تهامة والسرقة وغيرها من ممتلكاتها في طي النسيان . ولهذا فإن البحث التاريخي الحضاري في جانب من جوانب هذه الأجزاء ، تنسبية يكاد يكون صعباً . إن لم يكن شامكاً . وذلك لقلة المعلومات عنها .

واختيارنا لهذا الموضوع ملاحح النشاط التجاري لبلاد تهامة والسرقة في العصور الإسلامية الوسيطة ، يعود إلى أهميته وجدته في الوقت نفسه ، ثم إلى أهمية هذه البلاد

أسامة وزين قسم التاريخ - كلية اللغة العربية والعلوم الاجتماعية والإدارية - جامعة الملك خالد .

اقتصاديًا وتجاريًا. وسوف نركز على العديد من العناصر لاستيعاب الحقائق التاريخية التي توضح أهمية هذه المنطقة ، فبدأ بأهمية الموقع الجغرافي، ثم اهتمام الحكام والولاة بالانشاء التجاري في هذه البلاد مع الإشارة إلى بعض المقومات الأساسية لتجاح التجارة بها، وبعد ذلك نتجه إلى الحديث عن الحياة التجارية وما يتعلق بها، ففرض الطرق التجارية الهامة، والأسواق التي كانت منتشرة بهذه البلاد، مع الإشارة إلى أهم صادراتها وورادتها، وما يمكن ذكره من سير التعامل التجاري في هذه المنطقة، والمشاكل التي كانت تعرض هذا النشاط.

٢- الموقع الجغرافي لبلاد نهامة والسراة:

بلاد نهامة والسراة، التي نخصدها في هذه الدراسة، هي المنطقة الواقعة بين اليمن جنوبًا، والحجاز شمالًا. وهذه المنطقة لا تشمل كل أرض نهامة والسراة المشار إليها في بعض كتب التراث، والتي تجعلها تمتد شمالاً إلى المدينة المنورة، أو بلاد الشام، وجنوباً إلى حواضر اليمن الكبرى. أما هذه الدراسة فسوف تركز على واسطة العقد، أي قلب ذلك الإقليم ووسطه.

أما بلاد نهامة، فهي تلك الأراضي المنخفضة بين ساحل البحر الأحمر وبين جبال السروات. وهناك العديد من المصادر القديمة، والجغرافية والتاريخية الميكة أشارت إلى أن اقرب أطلقا على جبال السراة حجازاً. لأنها حجرت بين الأنوار النهامية، وهي مطبق، وبين نجد وهو ظاهر، فصار ما خلف تلك الجبال في غربيه إلى أسياف البحر، القور، أو أنوار نهامة^(١٦).

وتشكل هذه البلاد أرضاً واسعة طولها أكبر من عرضها، حيث تأتي في الوسط بين ساحل البحر الأحمر من الغرب، وسفوح جبال السروات من الشرق. أما في الطول فقد تمت من مكة المكرمة شمالاً إلى بلاد عدن جنوباً، ولكن بنسب الإشارة إلى أننا لن نتعمق في الدراسة عن نهامة اليمن، وإنما سوف نقصر حديثنا جنوبياً إلى المخلاف السليمانى (منطقة جازان الحالية)، وشمالاً إلى الأطراف الجنوبية لمنطقة مكة المكرمة. وهي منطقة سادها بعض الفسوح والسيان خلال العقود الإسلامية البكرة والوسطية، رغم أنه كان يقطنها العديد من العشائر والقنائل المتعددة، التي كان لها دور في تاريخ المنطقة. وقد أشار ابن حبيب، والهمداني، وناصر خسرو، وابن الجياد وغيرهم إلى بعض تلك العشائر والقنائل. مع ذكر بعض من مواطنهم ومراكزهم الحضارية^(١٧). ومن ذلك الزاكر الكبرى في العصور الوسطى. بلدان المخلاف السليمانى، وهي: من الشرجة (الموسم حالياً) جنوباً إلى حلى بن يعقوب شمالاً، ثم يأتي

بعدها في الشمال بلاد السرين، وعشم، والبيت، والقنفذة، ويلمم، وهذه المواطن تشمل قري وأحوازاً ومخالفين عديهة^(١٨). وتأتي إلى الداخل من أرض نهامة، وعلى مقربة من سفوح جبال السروات، من الجنوب إلى الشمال، صيباً وبهش، ودوب بنى شعبة، ورجال ألح، وبارق، وخط، والمجاودة، ونهامة قائم وزهران وغيرها مراكز حضارية عديدة^(١٩).

ومن بلاد السراة، فسراة الشى، في اللغة أعلاء، وظهرو، ووسطه، ويذكر عن أرض السراة، أنها سلسلة الجبال المنصلة المشرقة على عرفة، والتي تمتد جنوباً إلى حواضر اليمن^(٢٠). ويشير بعض الجغرافيين المسلمين الأوائل إلى أن تلك الجبال الممتدة من حواضر الحجاز الكبرى إلى حواضر اليمن يطلق عليها جبال السروات، وربما أطلق عليها الحجاز^(٢١). ويبدو أن حدود جبال السروات، أو الحجاز، صارت مشار جبال وأخلافات عند الجغرافيين والزعماء المسلمين الأوائل، والتي يمتد في هذه الدراسة، أن بلاد السراة المعبه هنا، والمتقابلة مع الأجزاء النهامية الأثمة الذكر، عرفت باسم أرض السروات، وعرفوها سراة. لأن هذه المنطقة يوجد بها سروات كثيرة، ومن أشهرها: - سراة الطائف، يليها نحو الجنوب سراة نهم وعدوان، ثم سراة بنى سعد وطمارث، ثم سراة بنى مالك بجيلة، فسراة غمام وزهران، ثم سراة خشعم وشمران وبقرون، فسراة الحجر (قنائل بنى عمرو، وبنى شهر، وبنلسمر، وطلعمرو)، يليها سراة عسير، التي كان يطلق عليها قديماً (سراة عنز)، ثم سراة قحطان، وتعرف قديماً بسراة (جنب)، وقد أطرافها الجنوبية إلى بلاد حيران^(٢٢). وهذه السروات يكتننها العديد من القبائل والعشائر والأقحاة، ولا زالت تنسب كل سراة إلى العشيرة التي تقطنها. ولأن كان معظم سكان تلك السروات يكتنن في المرتفعات أو السروات التي تفصل بين الجزء النهامية والنجدية، غير أن بعض الأقحاة والعشائر كانت ترحل عن موطنها في السروات، وتزل الأضواء النهامية في الغرب، أو الأجزاء النجدية في الشرق^(٢٣).

وقد ضمت بلاد نهامة والسراة العديد من الظواهر التضاريسية، والأقاليم الشاخية، والأضواء النهامية يغلب على أرضها الاستواء، لكنها لا تتخلو من الجبال والهضاب والأودية الصغيرة والكبيرة. أما بلاد السراة فيظهر بها الجبال المتاخفة والخوسطة الارتفاع، إلى جانب الهضاب والوهاد المتفاوتة الارتفاع، ويظهر على قمم جبال السراة أنها تتحد بشكل كبير تجاه الغرب، وعند سفوحها الغربية يقل الارتفاع تدريجياً حتى تتصل بالسهول النهامية، أما انحدارها نحو الشرق فيظهر عليه التدرج نحو الهضاب الشرقية. ومن جبال السروات يظهر

العديد من الأودية المنحدر بعضها نحو الشرق، وبعضها الآخر نحو الغرب. ومن أهم الأودية المنحدرة نحو الشرق، أودية الطائف مثل: - وادي وج، وادي ليد، وادي السر، يليها إلى الجنوب وادي تربة، ثم وادي زنية، فوادي بيضة، ثم وادي تليلث، وغيرها أودية عديدة في بلاد قحطان وجزران (١٦٠)

أما الأودية القوية المنحبة من مرتفعات السراة تجاه الغرب، فمنها إلى الشمال نحو الجنوب، وادي نضمان حول مكة المكرمة. ثم وادي ملكان، وواديا آدم ويلملم، ثم وادي الفيل، ثم أودية أخرى تأخذ مياهاها من سراة غامد وجزران وحشم مثل: - وادي أشواق، ثم أودية دوقفة، وقرماء، والأحسية، ثم وادي حلي، وبعض رواد هذا الوادي تأتي من سراة الحجر، ثم وادي عسود الذي يسيل من بلاد قحطان (سراة حبا)، ثم وادي بيض، فوادي بيض، وأخيرا واديا صيبا وجزان (١٦٠)

ويعدو على مناخ تهامة والسراة، أنه مطر في أغلب فترات العام، وتكون الحرارة شديدة صيفا معتدلة شتاء، وخاصة في الأجزاء الشمالية. أما في الجبال السوداء، فالحرارة معتدلة نسبيا في الصيف، شديدة البرودة في الشتاء، وهذا النوع في المناخ والتضاريس أثر على حياة السكان، فكثير منهم كانوا يشتغلون بالرعي، والصيد، والجمع والانتفاط، وخاصة أهل البرادى، وبعض من كان يعمل بالرعي كان أيضا يعمل بالزراعة، ومن يدق النظر في بلاد تهامة والسراة يجد أن الأراضي الزراعية كثيرة بها، مع توفر المومات الأساسية للعبادة الزراعية أيضا (١٦١). أما الصناعات والحرف التقليدية والتجارية فكانت توجد بكثرة في المراكز والتجمعات السكانية الكبيرة، كما أن أهل البرادى والأرياف كانوا لا يخلون من ممارسة هذه المهنة من أجل سد حاجاتهم القافية (١٦٢).

ومعظم سكان تهامة والسراة من القبائل العربية القحطانية. إلا أنهم أيضا يخطون بعشائر وقيائل عربية عذنانية، وإلى جانب العرب كان يعيش في هذه البلاد العديد من العناصر الأخرى مثل: - العبيد وجلبهم من قارة أفريقية، وكذلك الموالي القيس، والأترک، ومعظم أعمالهم كانت في المراكز الحضرية الكبرى مثل: - جزران، وجرش، وبيشة، والطائف، والمخلاف السليمانى (جزان) وطى وغيرها، وغالبا ما كان يعملون في الزراعة، والحرف الصناعية التقليدية، والتجارة (١٦٣).

٣- اهتمام الحكام والولاة بالنشاط التجاري:

تأثر تاريخ وأحوال شبه الجزيرة العربية بتاريخ الدولة الإسلامية منذ بعث الرسول (ﷺ) وحتى ظهور الدولة العثمانية في بداية العصر الحديث، وكان هذا التأثير يتفاوت من المدن الكبرى إلى المراكز والقوى والوطن الصغرى، وبلاد تهامة والسراة تعد من المواقع الصغيرة إذا ما قارناها بمواضع الحجاز أو اليمن أو البحرين، ومعظم حكام العالم الإسلامى، خلال العهود الإسلامية المبكرة والوسيلة، كانوا يولون المواضع الكبرى أهمية كبيرة من الناحية السياسية والمضاربية، وتأمن الحجاز، وخاصة المدن المقدسة في مقدمة تلك المواضع التي كانت محل اهتمام الخلفاء والأمراء آنذاك، وبعد النبي محمد (ﷺ) ثم الخلفاء الراشدون من بعده (رعى الله عنهم)، من أوائل من أهتم بالحجاز ثم باليمن، فلمو تأمنا سير أحداث التاريخ، وانتشار الإسلام في شبه الجزيرة العربية لوجدنا أن سكان اليمن، وسكان تهامة والسراة كانوا في مقدمة من اعتنق الإسلام، وقيائل الأوس والخزرج الأزدية، ثم من جاء بعدهم من قبائل تهامة والسراة في عصر الرسول (ﷺ) لأكثر دليل على ذلك (١٦٤).

ولمى عهد الخلفاء الراشدين محمد الكبير من أهل تهامة والسراة، يتكون بلادهم، ويشاركون في حركة الفتوحات الإسلامية (١٦٤). ولم يحدث هذا إلا بالعناية التي أولها الرسول (ﷺ) والخلفاء الراشدون إلى بعض الصحابة في أرض تهامة والسراة، أو إلى بعض شيوخ القبائل والعشائر هناك، ويوضح لهم فيها ما يجب عليهم تجاه أنفسهم وأهلبيهم والناس (١٦٥).

واستمرت أرض الحجاز موضع اهتمام خلفاء الدولة الأموية، ثم الدولة العباسية. وبحكم قرب مكة المكرمة والطائف لبلاد تهامة والسراة، وكذلك موقع هذه البلاد بين الحجاز واليمن، فقد حظيت بعض الاهتمام السياسى والمضاروى من خلفاء بني أمية، والخلفاء الأول من بني العباس، حيث كانوا يرسلون من قلوبهم إلى بلاد تهامة والسراة - وكذلك إلى اليمن والحجاز - من يتولى الإمارة ويرعى قواعد الأمن بها، وغالبا ما كان والى مكة المكرمة يتولى الإمارة على أرض تهامة والسراة فيرسل من قبله العمال على مناطق عديدة بنا مثل: جزران، وجرش، وبيشة، وزنية، وطى، وحشم، والسريرين، ومثكان، والمخلاف السليمانى ونحوها (١٦٦). وكان أولئك العمال يتعاونون مع أعيان وشيوخ القبائل من أهل استقرار الأيمن، وحماية الطرق والأسواق وأعراض وممتلكات المواطنين (١٦٨).

بها^(١٦٦) . واستمر أمراء البرامكة على منبج خلفاء وأمراء بني العباس . من حيث الاهتمام بذلك المناطق ، فكانوا يرتادونها ويقتنون ببعض مراكزها الحضرية الغرد والبساتين ، حتى إننا وجدنا بعض كتب التراث أطلقت أسماء بعض رجالات البرامكة على بعض المواقع في مكة والطائف ، وحجران، وصعدة، وصنعا^(١٦٧) . وهذا مما يدل على أن أرض السراة كانت موضع اهتمام عند خلفاء وأمراء بني العباس الأول^(١٦٨) .

وقد ترتب على ضعف الخلافة العباسية في القرن الثالث الهجري (التاسع الميلادي) أن ضعفت سيطرتها على الحجاز ، وعلى بقية شبه الجزيرة العربية ، وأصبح أمراء الأشراف يتولون مقاليد الأمور في الحجاز (مكة المكرمة، والديرة النورة، والطائف) ، وأحياناً يتولون نفوذهم على أرض تهامة والسراة. وفي غالب الأحيان كان حكم هذه البلاد بيد شيوخ القبائل الذين كان تتوحد منهم مثل دولة مستقلة .

وقد ذكر ذلك كل من الرحالة ناصر خسر وابن الجاور . فقد حديث ناصر خسر عن بعض المراكز الحضرية الواقعة بتهامة والسراة مثل : - حجران ، وبشة وغيرها ، أشار إلى أن بهذا الجزء قرى كثيرة ، وبادي شاسعة ثم قال : ... وفي كل بادية حاكم مستبد لا يخضع لأية سلطة مركزية^(١٦٩) . أما ابن الجاور فيذكر تعدد القرى في أرض تهامة والسراة، ثم يقول : ... وحكم على كل قرية شيخ من مشايخها ، كبير القدر والسن ، ذو عقل وفطنة ، فإذا حكم بأمر لم يشاركه ولا يخالفه أحد فيما يشير عليهم ويحكم فيهم^(١٧٠) . وينص لنا من هذه الأقوال أن البنية الاجتماعية في بلاد تهامة والسراة، خلال العصور الإسلامية الوسيطة، كانت تعتمد على القبيلة التي تعد الوحدة الرئيسية في المجتمع ، ويعد شيخ القبيلة هو السيد الحاكم الذي لا يرازعه أحد في سلطانه، وهو الذي يعلن الحرب، وهو الذي يظننها مع المشايخ الآخرين^(١٧١) . ولهذا فشيخ القبائل في بلاد تهامة والسراة، وفي غيرها من شبه الجزيرة العربية كانوا حتى بداية القرن العشرين يتولون قوة عظيمة على أفراد قبائلهم، فهم أصحاب المل والعقد فيهم . ولهذا فمستولية هؤلاء الشيوخ تمتد إلى كل مجالات الحياة في القبيلة، فهم يسمون للحفاظ على أمن قبائلهم، وعلى سير الحياة الاجتماعية والاقتصادية فيهم. وهذا النفوذ الذي كانت تمتد به القبائل ومشايخها ، خلال العهود الإسلامية الوسيطة، يؤكد على ضعف نفوذ الخلافة المركزية وتدهور اهتماماتها ببلاد تهامة والسراة. أما طبقات الأشراف بمكة المكرمة فكانوا على صلة بأهل تهامة والسراة، حتى إن بعضهم كانوا يشكلون الدرر والعتار

وتشير المصادر إلى مظاهر اهتمام الخلفاء والحكام عبر حقب التاريخ الإسلامي بالطرق التجارية الآلة بالبحا . شبه الجزيرة العربية، لاسيما جنوبها الغربي، لكونها تختم أتراساً مختلفة ومتعددة يأتي على رأسها تسهيل وصول قافلة الحج البياني عبر أرض تهامة والسراة، وسير الجيوش من موقع إلى آخر للدفاع عن المدن والمحصنات، وتيسير وصول البريد من العاصمة إلى الولاة والنواب والصال في المدن المختلفة بهذه الأرجاء، وأيضاً حرصاً على خدمة التجارة سواء الداخلية منها أو الخارجية^(١٧٢) . ومن بين هذه الاهتمامات ، عناية الخليفة الأموي هشام ابن عبد الملك (١٠٥ - ١٢٥ هـ / ٧٢٣-٧٤٢ م) ببلاد السراة، فكان يرسل بعض ولاته ومعهم العديد من الموالي والعبيد لمراسة وحفظ مواطن العادين في بيشة وما حولها^(١٧٣)، كما كان يرسل رجال الحسبة للحفاظ على حركة التجارة بالأسواق المنتشرة في أرض السراة^(١٧٤)، إلى جانب جمعهم زكاة المال التي ترسل لبيت مال المسلمين^(١٧٥) . كذلك تشير مصادر أخرى إلى اهتمام الخليفة المهدي العباسي (١٥٨-١٦٩ هـ / ٧٧٤-٧٨٥ م) بالأراضي التهامية والسروية، وخاصة الطرق التجارية الآلة بها إلى اليمن. فيذكر عند أنه أمر بحصاية وإصلاح الطرق الشرقي الذي يخرج من الطائف إلى صنعاء عبر الأجزاء الشرقية لبلاد السراة، كما أمر بوضع محطات للبريد وعماله على تلك الطريق، وسعى إلى بناء وإصلاح المحطات التجارية الواقعة على الطريق لتواصل من صنعاء عبر الطائف إلى مكة المكرمة ومنها إلى بغداد حاضرة بني العباس^(١٧٦) .

وتعود العديد من اهتمامات هذا الاهتمام ببلاد تهامة والسراة لم يقتصر على خلفاء بني أمية وذكرنا خلاصة مولاته الخليفة المهدي التي كانت تفتي دوراً وعيوناً ومزارع في الطائف ، وترية، وبهتة بأرض السراة^(١٧٧) . ولعل الخليفة المهدي قد اهتم بأرض السراة لأن زوجته الفيروزان قدمت في الأساس من تلك البلاد ، فتذكر بعض الروايات أنها بيعت في أسواق جرش (عس حاليًا) ، ثم أخذت إلى مكة المكرمة، وأنشأ استقر بها المقام في بغداد لتصبح زوجة للمهدي، وتجب منها الخليفة الهادي (١٦٩-١٧٠ هـ / ٧٨٥-٧٨٦ م)، والرئيد (١٧٠-١٩٣ هـ / ٧٨٦-٨٠٨ م) . كما نلاحظ أيضاً اهتمامات كل من الخليفة الرشيد، وولده الخليفة المأمون (١٩٨-٢١٨ هـ / ٨١٣-٨٣٣ م) ببلاد تهامة والسراة، حيث حرصا على بحث ولائها إليها وإلى بلاد اليمن كي يجيروا زكواتها، ويحافظوا على أسواقها، وعلى ضبط الأمن

والمزارع في مواطن مختلفة هناك، بل كانوا أيضًا على علاقة مباشرة مع بعض مشايخ القبائل النهابية والسروية، ومثل هذه العلاقات كانت ذات فائدة عظيمة لتبؤلاء الأشراف، لايسا عند اندلاع الحرب ينضم على منصب الإمارة في مكة المكرمة والطائف، فلايتوزع بعضهم من الاستعانة بأهل تهامة أو السراة، أو طلب النجدة العسكرية من أمصارهم هناك (١٣٦).

٤- التجارة ومقوماتها في أرض تهامة والسراة:

لاشك في أن بلاد تهامة والسراة قد حياها الله بمقومات طبيعية وبشرية ساعدت على قيام نشاط تجارى متنام ومزدهر بها خلال الحقبة الوسيطة من عصر الإسلام. ومن أبرز المقومات الطبيعية ما يلي:-

أ- موقع بلاد تهامة والسراة الذى يربط بين منطقتى اليمن والحجاز، وهاتان المنطقتان، كما أشارت بعض كتب التراث الإسلامى، من أفضل مناطق شبه الجزيرة العربية. لتسيير موقعها، وكثرة خيراتها وسلعها، وتجارب سكانها التجارية (١٣٦)، ويكفى أن الله سبحانه وتعالى ذكر رحلات أهل مكة في الشتاء والصيف، وأن بلاد اليمن كانت إحدى الجيئات الرئيسية التى كان القريشيون يذهبون إليها لممارسة تجارتهم منذ عهد ما قبل الإسلام (١٣٦). ومن المؤكد أن أرض تهامة والسراة كانت حلقة الوصل التى يسلكها القريشيون فى ذهابهم ويايهم إلى اليمن (١٣٥).

ب- اتساع بلاد تهامة والسراة فى الجهات الأربع، وإطلالها من الغرب على البحر الأحمر، ومن الشرق على صحارى نجد، ثم تنوع تضاريسها، والظروف المناخية بها، جعلها تنوع فى نشاطاتها البشرية، وفى مواردها وخيراتها الطبيعية والاقتصادية. وهذا مما أدى إلى ازدهار الحياة التجارية بها (١٣٦).

ج- توافر وسائل النقل لدى سكان هذه البلاد، حيث كانت الجمال وسيلة النقل الرئيسة لديهم، كما كان الحال فى بلاد العرب، ومن ثم ازدهرت أهمية الجمال كأحدى وسائل النقل عند سكان السراة، والسيول التهامية القريبة من شاطئ البحر الأحمر، فكانوا يحرصون على اقتنا، الجمل كى يستخدموه فى نقل بضائعهم، ومحاصيلهم الزراعية، وأمتعتهم الأخرى. ولوحظ أن البرادى عند سفوح جبال السراة من الشرق كانوا أكثر من يمتلك الجمال، فربما اقتنى الرجل الواحد منهم المائة والمائتين والخمسمائة والألف من الإبل، وإلى جانب الجمال وجدت الحسيب والبغال التى تستخدم لنقل البضائع والأغراض الخفيفة، بالإضافة إلى ركوبها فى النقل من مكان لآخر (١٣٦).

أما المقومات البشرية فنتركز فى قوة، وعزم الرجال، وهما صفتان يميزان لرجال تهامة والسراة، علاوة على قوة صبرهم وتحملهم وقناعتهم، مما جعلهم يحرصون على كسب أرزاقهم من كدهم، ومما أنعم الله عليهم من خيرات شتى علاوة على مهارتهم الفارقة فى التجارة، وما يتصل بها من نشاطات سرا، على مستوى المواطن التى عاشوا فيها، أو على مستوى المدن، فازدهرت تجارتهم الداخلية منها والخارجية (١٣٨).

٥- الطرق التجارية:

توافر تبادلا تهامة والسراة العديد من طرق التجارة البرية والبحرية، ومن دراستنا لهذه الطرق، يمكن القول بأن الطرق البرية لبلاد تهامة والسراة بعضها كان داخليا والبعض الأخر كان خارجيا.

ونظرق الداخلية هى التى تربط أجزاء البلاد الداخلية بعضها ببعض، وهى كثيرة جداً، فلا تخلو مدينة أو قرية من طرق تربط بعضها ببعض، كما لا توجد قبيلة أو عشيرة أو حتى منزل إلا ويربطه طريق، وأحياناً طرق عدة، تصله بقرى أو بيوت أخرى، ومن يتجول فى بلاد تهامة والسراة، ويلاحظ القرى القديمة، وموارد المياه، ومواطن الوضى، أو الأراضى الزراعية، يجد آثار العديد من الطرق القديمة التى كانت تستخدم، سواء لمرور الناس، أو لتوريد المواشى والحيوانات عليها، كما يشاهد طرفاً أخرى تربط أماكن التجمعات السكانية بالسواق الأسيوية، وتربط أيضاً الأجزاء السروية بالأراضى التهامية الغربية، أو البرادى الشرقية. ويظهر على تلك الطرق صعوبة المسالك، وذلك لصعوبة التضاريس، وخاصة فى المنحدرات الغربية لجبال السروات، حيث يوجد هناك العديد من العقاب التى يسلكها أهل البلاد فى ذهابهم ويايهم بين تهامة والسراة (١٣٩).

أما الطرق الخارجية، فهى تلك الطرق التى تربط أجزاء تهامة والسراة بغيرها من المناطق الأخرى فى شبه الجزيرة العربية، ومن أهم تلك الطرق: الطريق الوصلة بين الحجاز واليمن عبر أرض تهامة والسراة، وأهنا:

١- الطريق الذى يربط صنعاء وصعدة وحيران وجرش ويثبة بالطائف ومكة المكرمة عبر الأجزاء الشرقية لجبال السروات، وهذا الطريق كان مستخدماً قبل الإسلام، ليقدر أن أبرزه المشيخ الذى خرج من اليمن إلى الحجاز عام (٥٧١هـ)، بهدف هدم الكعبة، اتخذه طريقاً لولا، كما سلكه من قبله تيار أسعد أبى كرب الملك الحسرى الذى تروى كتب التاريخ القدي

خير وصونه إلى المدينة المقدستين مكة المكرمة والمدينة المنورة^(٤١١). والسالك لهذا الطريق لا زال يلاحظ آثار الإصلاحات القديمة بادية عليه كتذييل عقباته، وتبليط الخشن من أرضه، ويصف بعض مجاري الأودية التي تعرضه، حيث جرت عادة الحكام منذ القدم، وطوال العصور الإسلامية الوسيطة، على تعبير الطرق وتعبيدها، وأرساء بعض مظاهر العمران بين كل محطة أخرى، تشكل في إقامة الاستراحات والمساجد للمصلين، وآبار لجاء الشرب، وذلك ضماناً لأمن وراحة المسافرين عبرها، وتوفير للأغراض التي قد يحتاجها المسافر أثناء سفره عبر تلك الطرق والديوب^(٤١٢).

كما يلاحظ أيضاً وجود قبور بعض الذين سلخوا هذا الطريق وتوفوا ودفنوا عليه، ويستدل من النقوش الموجودة على هذه القبور أن هؤلاء المتوفين كانوا ينتمون إلى عصور مختلفة، فبعضهم توفوا في الجاهلية، وبعضهم في العصر الإسلامي، كما لا زلنا نسمع السكان القريين حول تلك الطريق يعقونها بـ (دوب القبل)، وأحياناً بـ (دوب أمعد الكامل)^(٤١٣).

ومنذ ظهور الإسلام، أصبح هذا الطريق من الطرق الرئيسية، حيث نشطت الرحلة عبره في العصور الإسلامية الأولى، فكان يسلكه الصحابة (رضوان الله عليهم) وهم ذاهبون أيون من الحجاز إلى اليمن^(٤١٤). كما كان يسلكه المهاجر والتجار وطلبة العلم، وبخاصة إبان فترتي الحكم الأموي والعباسي، بدليل ورود ذكره كثيراً في كتابات الرحالة والجغرافيين المسلمين الأوائل، من أمثال: ابن خردادبة^(٤١٥)، وقدامة^(٤١٦)، والحري^(٤١٧)، واليعقوبي^(٤١٨)، والبيهقي^(٤١٩)، والقدسي^(٤٢٠)، والإدريسي^(٤٢١)، وجميع كتبهم أجمعت على أسماء أغلب المحطات التجارية الیامة الواقعة بين صدرة والطائف في الأجزاء السريية، والتي نرى بها قوافل الحج والتجارة، مما يشير إلى كثرة استخدامها، ونعلم ذلك كان يحكم الصلة الوثيقة التي ربطت بين ولاية اليمن وإخلاقه المناسبة ببغداد، ولاسيما في عصر القوة، ونعني به العصر العباسي الأول^(٤٢٢). وقد أثرت الاعتماد على كتاب الیهداني (صفة جزيرة العرب)، فذكر المحطات الواقعة على هذا الطريق، والنسب الذي جعلنا نعتمد على الیهداني (وغيره من المصادر السابق ذكرها، والتي أشارت إلى هذا الطريق، هو معرفته القوية ببلاد شبه الجزيرة العربية، فلقد ولد وعاش أغلب حياته في بلاد اليمن، ثم إنه سافر عدة مرات من حواضر اليمن إلى حواضر الحجاز، بل كانت مهته في شيابه جمالاً يذهب مع التجار الذين كانوا يذهبون ويأتون ما بين الحجاز واليمن، فمن ثم كانت له معرفة جيدة بأحوال ومحطات وأطوال

الطريق الواصلة بين مدن الحجاز ومدن اليمن، والمارة ببلاد السراة، إلى جانب أنه الجغرافي الوحيد الذي رسم لنا طول الطريق الجبلي الذي يأتي من صنعاء إلى الطائف ثم مكة المكرمة. فذكر المسافات بين كل مرحلة وأخرى بالأسيال، ومثل هذه الأساليب نجعلنا في عداد المنسقين إذا اعتمدنا على كتابه: صفة جزيرة العرب، في ذكر محطات هذا الطريق^(٤٢٣). مع العلم أننا لن ننسى ما ذكره الجغرافيون الآخرون عن رخاء بعض المحطات التي كانت على هذه الطريق.

ويشير الیهداني إلى خروج الطريق الجبلي من صنعاء، التي صدقة مع ذكر الأطوال بين هاتين المدينتين، ثم يورد قوله: «من صدقة إلى العرقة اثنتان وعشرون ميلاً، ومن العرقة إلى الهجرة اثنتا عشر ميلاً، ومن الهجرة إلى أرنب ثلاثة عشر ميلاً، ومن أرنب إلى سرور الفيض أربعة عشر ميلاً، ومن سرور الفيض إلى النجة ستة عشر ميلاً، ومن النجة إلى كتنة عشرون ميلاً، ومن كتنة إلى بسم عشرون ميلاً، ومن بسم إلى بنات حرب عشرون ميلاً، ومن بنات حرب إلى الجسداء اثنتان وعشرون ميلاً، ومن الجسداء إلى بيشة أحد وعشرون، ومن بيشة إلى تالة أحد عشر ميلاً، ومن تالة إلى القريعاء اثنتان وعشرون ميلاً، ومن القريعاء، إلى كرى ستة عشر ميلاً، ومن كرى إلى تربة خمسة عشر ميلاً، ومن تربة إلى الصفن اثنتان وعشرون ميلاً، ومن الصفن إلى الفتق ثلاثة وعشرون ميلاً^(٤٢٤)».

أما طريق الساحل فلم يشير الیهداني فيه إلى المسافات بين المحطات، وإنما ذكر الطريق القادم من مدن اليمن الكبرى حتى بلد حكم في جازان، ثم إلى الهجر، فعثر، فبيض، فزنيق، فتنكان، فالعقد، فحلي، فالهجو، فالقويبة، فقتونا، ثم دومة، فالسرين، فالعجر، فالجبال، فبيلم، فسلكان، فمكة المكرمة^(٤٢٥).

ويحدث ابن خردادبة، وقدامة، والإدريسي، عن الطريق السريية التي تربط بين الطائف وسالاً وحواضر اليمن الكبرى جنوباً، والتي كانت أنشط الطرق الواصلة بين الحجاز واليمن، فكانت تستخدمها الجيوش في أثناء ذهابها وإيابها ما بين البلاد الحجازية واليمنية، بل كان يستخدمها التجار ومرطظو الدولة، كالأمراء والفضاء، والعلماء ورجال الزكاة وغيرهم، ولهذا فقد أشاروا إلى رخاء بعض المحطات التجارية التي كانت على طول الطريق، فابن خردادبة أشار إلى أن الفتق وتربة قرمان كبيرتان، أما تالة وبيشة فذكر أنهما مدينتان كبيرتان هما من الفيض والنخيل الشيء الكثير، وأورد بيت شعر عن بيشة لحسيد بن لؤي الهلالي حيث يقول:

إذا نسنت غمسي بأحزاع بيشة إلى النخل من نخيل أو من بسب

وقد أطلق على هذا الطريق الواسع بين اليمن والمهجاز عدة أسماء، منها: الطريق الجبلي بحكم أنه يصعد إلى الجبال مخترقاً السلسلة الوسطى من جبال اليمن طويلاً. وسمر من عدن إلى ذمار، وصعاء، وصعدة، وببشة، ومنها إلى الطائف... إلخ (١٦٠). كذلك أطلق عليها طريق السلطان، أو لهجاءة السلطانية، لكونها الطريق الرئيس الذي كان محل اهتمامات خلفاء المسلمين الأول، وبخاصة في العصر العباسي الأول، حيث دأبت الجيوش ورجال الدولة، وكذلك طلاب العلم، وقوافل التجارة على عبورها في أسفارهم إلى المهجاز وغيرها (١٦١).

٢- وإلى الغرب من الطريق السابقة، وعبر بلاد السراة، يأتي طريق آخر، وتخرج من بلاد قحطان (سراة جنباً)، ثم أجزاء من شهران وعسير شمالاً (مختلف جرش قديماً) (١٦٢)، ثم سراة المهجر، فسراة غامد وذهران حتى تصل الطائف ومكة المكرمة في المهجاز (١٦٣). وهذه الطريق يأتي عبر قسم جبال السروات، ويطلق عليها سكان السروات «طريق المهجاج» أو «محمل المبال»، ويشير إليها أحد الداريم الماصرين فيذكر أن هذه الطريق تعد من حلقات الاتصال بين اليمن والسراة ثم المهجاز في قديم الزمان وحديثه. ثم يقول: «... وأنا أذكر جحافل هذا الطريق مسلكاً، وأعرف أن بعضه كان لا يزال موصوفاً بالمهجرة لسهولة السير فيه...» (١٦٤). وهذه الطريق لازالت آثارها ماثلة لليمن، بل لازال كبار السن في هذه البلاد يذكرون حزنونها ومساكنها، بل يتذكرون بعض الجيوش العثمانية التي كانت تسلكها في النعاب والإياب ما بين اليمن والمهجاز خلال القرون الماضية ابتداءً من (١٦٥). وتفيد «جادة السلطان»، وكيفية خروجها من بلاد اليمن عبر جبال السروات، ولكن في بلاد قحطان (سراة جنباً). وبلاد عسير (سراة عترا) يتم تفرعها إلى ثلاث طرق هي: طريق السلطان الذي فصلنا الحديث عنه، ويأتي عبر ببشة وتيالة، وثربة، حتى الطائف ومكة المكرمة. وطريق آخر من شمال أبها، حاضرة عسير، عبر عقبة تيه الساحل، والطريق الثالث، هي طريق الهاج عبر جبال السروات (١٦٦). ويقول المهجري في هذا الطريق: «... ومن جبال عسير طريق حاج اليمن من جهة صعدة، يخرجون بلاد المهجرة من صنعان، ثم الوقة من بلاد عبيدة، ثم دواب صهيبة، ثم دواب العقدة لوفيدة، ثم ذهبان بلاد ابن مشيط، ثم شهران شرقي أبها على نحو ثلاث ساعات، ثم المهجرة من شهران... ومن يريد طريق ساحل نهامة، فمن رأس عقبة تيه، ثم وادي بعرور، وهو واد ضيق على مسيرة (١٦٨) ساعة من الشرق إلى الغرب، ومنه يخرجون إلى سبت محائل، وأما محمل المبال فيصرون من الجزيرة إلى الحموا، ما بين بللمس والحصير، ثم الضفاه، ثم ساق القراب، ثم تنومة، ثم الناص من بلاد بني شهر، ثم غامد إلى غدان» (١٦٧).

وواصل حديثه عن الجسدا، وذات حرب، وسردم راح التي أطلق عليها الهمداني سردم القيص، والتي تقع إلى الشرق بشائية أميال من جرش، فذكر تعدد الآبار بها، وأشار إلى أنها محطات تحتوي على قرى وسكان من عشائر مختلفة (١٦٨).

ومورد لنا قناعة معلومات أكثر دقة من ابن خردادبة حيث عدد الأماكن التي ذكرها الهمداني، وأعطى بعض الأوصاف الحضرية لبعض تلك المحطات فقال: «... ومن القفق إلى تربة، وهي قرية عظيمة بها عيون جارية وذروع، وهي تربة خالصة مولاة الهنبي، ومن تربة إلى صفر، وهي منزل فيه داران لصاحب البريد في الصحراء، وتيه ما، عذب من بترين، ومن صفر إلى كرى، منزل فيه نخل وعين عذبة وليس إلا منزل لصاحب البريد، ومنزل القزافل، وهي في بطن واد كثير النخل، ومن كرى إلى زينة، منزل في صحراء، ونخل وعين عظيمة عذبة، والنخمران حولها، ومن زينة إلى تباله قرية عظيمة كثيرة الأهل مفضرة لقبس، وفيها منير وعيون وآبار، ومن تباله إلى ببشة، قرية عظيمة كثيرة الأهل في بطن الوادي، ظاهرة الماء، من عيون وآبار، مخرية قبيصة، ومن ببشة إلى الجسدا، قرية عظيمة، منزل أعراب من قيس، ومن جسدا، إلى بنات حرب قرية عظيمة فيها منازل كثيرة وذروع، ومن بنات حرب إلى بسيم جرش نحو أربعة عشر ميلاً، ومنه على كنية «قرية عظيمة، ومنازل وقصور وآبار في صحراء، بينها وبين جرش ثمانية أميال، ومن كنية إلى الشجة موضع البريد، وفيه بئر ماء، يتولد القوافل، وهو في بلاد زبيدة، وحوله أعرابهم، ومن الشجة إلى سردم راح، وهي قرية عظيمة في صحراء، فيها عيون كثيرة الكروم، فيها فخذ من همدان يقال لهم جنب، ومن سردم راح إلى النهجرة، وهي قرية عظيمة جبلية كثيرة العيون والأهل، وفيها بينها وبين سردم راح شجرة تسمى طلحة الملك (١٦٩). وهذه الشجرة حد ما بين اليمن والمهجاز، وهي شجرة تشبه الغرب... ومن المهجرة إلى العرقة وهي أول عمل السن، وهي إلى عمل صعدة (١٧٠). ويترضى الإدريسي للطريق والمعطيات التي ذكرها الهمداني، وابن خردادبة، وقدامة، ويشفق مع قدامة فيما ذكر عن شجرة الظلمة الملك التي قيل كانت الحد بين المهجاز واليمن، ويضيف معلومات أكثر عن مدينتي تباله وببشة، فيذكر تباله وما بها من عيون كثيرة ومزارع، ثم يقول: «وهي صغيرة في منخفض أكمة»، أما ببشة فهي أيضاً مدينة صغيرة متحضرة جيدة الساكن حسنة التعمير، وبها ماء ونخل كثير (١٧١).

ومن أهم تلك العقاب ، وخاصة التي وردت في بعض المصادر والرائج الشاذرة ، عقاب : ضلع ، بوجم ، وتيه في سراء عسيبر ، وحطوة ، وساقين ، وسنان ، وتلاع في سرورات الحجر ، والأبنا ، ، والمخولة ، ونس معهد في سرورات غامد وزهران وما يليها شسلاً من سرورات أخرى (١٧٦) .

والصائب أن هذه العقاب مثلها مثل الطرق الداخلة أو الخارجة التي تربط بين اليمن والحجاز ، عبر بلاد السراء ، حيث كانت تستخدم في تسير مرور حركة الجيش ، والحجاج والتجار وغيرها من النافع الأخرى .

٣- الطريق البرية عبر تهامة : فقد أشار التهامني إلى طريق الساحل ، أو طريق تهامة ، والذي يبدأ مساره من عدن باليمن إلى مكة المكرمة ، ويصل حتى جدة ، ويلاحظ أن التهامني لم يفصل لنا مسافات هذا الطريق وطوله بالأصابع ، كما فعل في حديثه السابق عن طريق السلطان في بلاد السراء ، وإنما اكتفى بأن ذكر امتداد هذا الطريق بمحاذاة الساحل مباشرة ابتداءً من عدن إلى باب القليب ، ثم أشار إلى أغلب المحطات التي تقع بين مدن اليمن الكبرى ، ويذكر حكم في جازان ، ثم اشتر بذكر تلك المحطات حتى مكة المكرمة ، فذكر بعد جازان : المهجر ، فعضو ، فبيض ، فزييف ، فعتكان ، فالعقد ، فحلي ، فالجو ، فالجوثية ، فنقونا ، ثم دوفة ، فالسرين ، حيث يلتقي عندها الطريق الساحلية ، موضوع الحديث ، بالطريق الأوسط أو السلطانية ، ومن عندها يعودان للافتراق ، فينتجه طريق الجادة إلى مكة عبر المعجر ، فالخيل ، فسلم ، فسلكان ، فمكة المكرمة . بينما توجه الطريق الساحل إلى جدة ، وكانت رحلة القرامل على هذه الطرق من عدن إلى مكة تستغرق في هذه الفترة نحو الشهر (١٧٦) .

وقد نوه العديد من الرحالة والمؤرخين الأوائل بالإضافة إلى التهامني إلى أهمية طرق تهامة التي تربط بين اليمن وأجزاء ، كما أوضحنا ، فبينوا لنا اعتماد سكان تلك المناطق والحجاج والتجار التواقدين من اليمن إلى الحجاز عبر بلاد تهامة والسراء على هذه الطرق الشمالية ، ومن أولئك الرحالة عمارة اليمني الذي فصل الحديث عن هذا الطريق فقال : وأما طريق تهامة فتهي تشرق إلى طريقين - فواحدة ساحلية على البحر ، وواحدة هي الجادة السلطانية ، متوسطة منها إلى البحر يوم أودونه ، وفيها إلى الجبال يوم أودونه بعض انضمام البحر والجبل وأقترقهما عند فهامة ، وفي كل مرحلة من الطريقين الساحلية والوسطى جامع

وحلقة التوصل بين مرتفعات بلاد السراء ، والأغوار الشمالية ، العديد من المناقذ التي تخترق السروات عبر القحدرات الغربية حتى تفصل سهول تهامة ، وهذه المناير الطبيعية يطلق عليها عقاب ، ومفردتها عقبة ، وهي كثيرة جداً ، فيوجد لكل عقبة أو قبيلة في الجبال السروات من اليمن إلى الحجاز عقبة تفصل بين الأجزاء السوية والتهامية ، ومن يدقق النظر في كتب التراث المبكرة ، فإنه لا يجد أحداً دون شيئاً عن هذه العقاب ، ونس لأنها غير موجودة . لكن أصحاب المبررات المبكرة لم يتوغلوا في أبحاث جبال السروات ، وفي معرفة أحوال منحدراتها الغربية ، والسبب في ذلك يعود إلى صعوبة تضاريسها ، ورعا إلى فقدان الأمن بها في العصور الإسلامية الوسطى ، وخاصة أن سكانها يتسبون بالقوة ، وصعوبة الراس . وعلم قبول أي غريب يدخل بلادهم ، وقد وجدنا كلاً من القديس ، وناصر خسرو ، وابن الجوزي يتفقون على صعوبة تضاريس بلاد السراء ، وانغلاق أهلها على أنفسهم ، وخصوصاً من يعيش منهم في قمم السروات ، أو في منحدراتها الغربية (١٧٦) ، ولكن تلك المناقذ كانت متواجدة بكثرة عبر جبال السروات ، وجزءاً بهذا القول يعود إلى عدة أسباب منها :

أ- أن من يدرس التقسيمات البشرية لسكان تهامة والسراء يجد العديد من العشرات والانتخا في جبال السروات لها فروع ، وفخوة في الأغوار الشمالية ، بل يجد بينها العديد من الأختلاف والصلات السياسية والاقتصادية والوطنية ، وهذا مما يؤكد على حركة تفاعلات وهجرات ما بين السراء وتهامة ، ولايم ذلك إلا من خلال تلك المناقذ الضيقة بين السروات والأغوار الشمالية (١٧٦) .

ب- إنني في جولاتي وتقتلتي في بلاد تهامة والسراء خلال الثلاثين سنة الماضية ، وعموري بعضاً من تلك العقاب التي تربط هذه الأجزاء ، وجدت عدداً من النقوش ، والآثار الواضحة للعيان تؤكد على أنها كانت ، بل ومازال بعضها مستخدماً حتى اليوم ، وقد وجدت هذه النقوش على سور أشخاص سكنوا هنا الطريق ، ورعا الخرع ، أو الرض ، أو الوحوش المقترنة كانت سبب موت أولئك الأتراء (١٧٦) .

ج- أثبتت الوثائق والتدريسات الخاصة بالتاريخ الحديث أن كثيراً من الجيوش وقوات الأشراف في مكة المكرمة ، أو الجيوش العشائية في اليمن ، أو الحجاز ، أو السروات كانت تسلك بعض العقاب التي تفصل ما بين السراء وتهامة ، وذلك بهدف عبورها لمحاربة بعض القبائل في هذه البلاد ، وأحياناً سرعة الوصول ما بين الحجاز واليمن في حالة طلب الإمدادات من طرف لآخر (١٧٦) .

أنها ، ثم تتحد من عقبة تيه إلى تهامة ، ويقول المجري عن هذه الطريق : «ومن يريد طريق ساحل تهامة ، فمن رأس عقبة تيه ، ثم وادي يعرور ، وهو واد ضيق على مسيرة (١٨٦) ساعة من الشرق إلى الغرب ، ومنه يعرجون إلى ست محائل...» (٢٧٦).

وما يؤكد أيضا أهمية هذه الطرق البرية ، ولاسيما في رحلة الحج ، تناولها من قبل عدد من الأدباء ، في أراجيز تنظيمية معروفة نلتقى بدورها الضرع على محطات هذه الطرق وتتابعها .

ومن أشهر هؤلاء الأدباء : أحمد بن موسى الرادعي (..... - ٢٨٠هـ) ، ومحمد بن إسماعيل الأسيبر (١٠٩٩-١١٨٢هـ) ، وابن إسحاق الصنعاني (١١٩٦-١٢٦٦هـ) ، وعلي بن الحسن العجلي التهامي (١٢١٧-١٢٧٥هـ) وشيخهم ، ومما قاله ابن إسحاق :

كان خروجنا من الأوطان لقصد بيت الواحد المنان يوم الخميس وهو من شوال إحدى وعشرين بلا محال

ويعد سرتنا إلى بللم

وهو يسمى الآن بالسعدية باسم شر عذبة فينة (٨٠٠هـ)

وقال العجلي :

صحبت الملبون بحيث سميا وفي وادي بللم إذا أهوا (٨١٦هـ)

ولم تكن أحاسيس الأدباء التهاميين هينة تجاه الحج ، وطرفه ، ولا مكة المكرمة وشايعها . بل تزداد هذه العواطف كلما أهل الموسم ، وهم الأهلون بالرحلة إلى بيت الله ، هناك تفيض المشاعر ، وتتهج الأشواق ، يقول عبد الرحمن بن أحمد بن عبد الرحمن الترمي (..... - ٣٠٠هـ) في هذا الشأن :

أمن نيايتي برح نفسيهم وقد رحل الأهلية بالديم

ومالك والتخلف عن فرقتي مشي زحلوا حلقن بك التوسم

طوت بهم الوامل في القباقي تلاصق تنوع الفلوات كسوم

فلعمان فسرود ثم مور فحبيران نهن به رسوم

إلى معرض إلى حلب سرات إلى جازان جازت وهي هيم

عظيم ، فمن الساحلية : - الشرفة ، ثم المعجر فالقنيطرة ، ثم عثر ، وهي مقر ملك قديم ، ثم بيض ، ثم الدويعة ، ثم حمضة ، ثم ذهبان ، ثم حلي ، فالصومرية (٢٨٠) إلى أن يصل الطريق إلى حرة (٢٨١) .

ثم يأتي على ذكر محطات الطريق الوسطى ، أو الحادة السلطانية ، فيذكر جيزان ، والسعد وتعشر ، والبتي ، ورياح ، والهجر ، ثم تلفقي طريق الحادة بالساحلية ، ويترقان من السرين ، وينظما ويان مكة خمسة أيام ، فأول ما يلقى الحاج من عمارته بشر الرياضة ، ثم سبعة الغراب ، ثم الخيت ، ثم يرد الناس وادي بللم ، وهو ميقات أهل اليمن... ثم يردون سراً من عمارته بقائها لها أيام ، ثم يشرق الناس فمن أراد مكة ورد من عمارته بشر البيضاء ، ثم القسرين ، ثم مكة . ومن أراد عرفات ورد من عمارته بشر بوادي الرحم ، ثم نعمان ، ثم عرفات (٢٨١) .

ويذكر أبو إسحاق المغربي في كتب المناسك تلك الطريق التهامية بين اليمن والحجاز ، فيقول : «... من الحصور إلى جازان ، ومن جازان إلى بيض ، ومن بيض إلى عثر ومن عثر إلى ضنكان ، ومن ضنكان إلى حلي ، ومن حلي إلى بيض ، ومن بيض إلى وادي القفل ، ومن وادي القفل إلى وادي دوق ، ومن وادي دوق إلى السرين ، ومن السرين إلى وادي السباع إلى القبث ، ومن القبث إلى موكروب ومن موكروب إلى بللم ثم إلى ملاكان ومنها إلى مكة (٢٨٢) .

وقد أشار أحمد الزيلعي في دراسة له عن وادي حلي فذكر وقوع خطأ في هذه الرواية التي أوردها المغربي حيث ذكر واديا بيض والقفل يقصان بعد وادي حلي ، مع أن هذين الواديين يقصان إلى المنيب من حلي بمسافة كبيرة ، ثم يواصل الزيلعي حديثه فيذكر أن أحد شيوخ كتاب المغربي عمل على تصحيح هذا الخطأ ، وكان تصحيحه من كتاب السلوك للبخدي ، وذكره محقق كتاب المغربي حمد الخاضر بعنوان : «ومن طريق تهامة غير في الحاشية » وهو حديث أبي سعيد الخدي ، وفيه يقول : « إن من أراد طريق زهد أخذ من مكة إلى ادم ، ومن ادم إلى موكروب ، ومن موكروب إلى الليث ، ومن الليث إلى عليب . ثم القرم ، ثم قنونا ، ثم إلى حلي . ثم إلى المعتد ، ثم إلى ضنكان ، ثم إلى زيف ، ثم إلى بيض ، ثم إلى حاري ، ثم إلى العرش . ثم إلى جازان (٢٨٣) .

٦- ويضاف إلى الطريقين اللتين سبق ذكرهما في تهامة ، طريق ثالث ، سبق الإشارة إليها عند حديثنا عن طريق أهل السراة ، وهذه الطريق تأتي عن طريق جبال السراة حتى تصبح شمال

وجميع هذه الأماكن تقع في نهاية، أما في السراة فتذكر أجزاء من سروات البحر في بلاد بني شهر، وبلعسر، وبلعمر حتى بلغ أهلها^(٨٧).

كذلك يعد الطريق البحري أحد أهم وسائل الاتصال بين بلاد تهامة والسراة، وبين العالم الخارجي، فوجود الأجزاء الشمالية على ساحل البحر الأحمر، وفرت لها منافذ عدة ربطتها بغارات العالم القديمة (أفريقيا، وأوروبا، وآسيا)، وبعد انهجر الأحمر أحد الشرايين المائية الهامة التي كانت تصل بلاد أوروبا بأقصى الشرق، على مدار العصور التاريخية، حتى إن مختلف المصادر أجمعت على هذه الأهمية، وبصفة خاصة في فترة صدر الإسلام وعصر بني أمية، وبعد هذه الطريق من أهم الطرق البحرية التجارية، فصكاهم بني أمية قد أولوه كثيراً من الاهتمام فجمعوا سير التجارة فيه، وسعوا إلى حمايته من كل ما يهدد أمنه^(٨٨). وفي عصر العباس تراجم نشاط هذا الطريق البحري بسبب تحول اهتمام خلفاء بني العباس إلى الخليج العربي، والسعي إلى محاربة قبائل الجزيرة العربية اقتصادياً عندما كانوا يسعون إلى الوقوف في وجه الخلافة العباسية، والاتصاف إلى بعض أعدائهم مثلما حدث مع الطولوني في عصر الخليفة أبي جعفر المنصور^(٨٩) ١٣٦-١٥٨ هـ / ٧٥٣-٧٧٤ م^(٩٠).

ويكمن عائد طريق البحر الأحمر إلى مكانته السابقة، وحاز ذات الاهتمام السابق وذلك بعد ضعف الخلافة العباسية، وظهور العديد من الدولات في العالم الإسلامي، واستقلال الأشراف بالمحاور، بل تصاعدت أهمية هذا الطريق، حتى أصبح طريقاً عالمياً لقت نظر القوى الأجنبية كإبريطاليين، والأسيان، والهولنديين، ثم الإنجليز، وصار طريقاً حيوياً لهم يمكن استغلاله للوصول إلى الشرق، وبمساعدهم أيضاً على الاستفادة من ثروات البلاد الواقعة على هذا البحر^(٩١). ومن خلال تنفيذ هذه العلاقات التاريخية يمكن القول بأن بلاد تهامة والسراة قد تأثرت كثيراً بهذا الشريان البحري، كطريق تجاري مثلما تأثرت بحركات المرور، والتنقل التي قامت بها شعوب كثيرة على مر العصور، وهذا التأثير ربما كان سلباً أو إيجاباً لأن الأجزاء الشمالية لها العديد من الموانئ المطللة على البحر، ومن تلك الموانئ: ميناء الشعبة، الذي ذاع صيته منذ العصر الجاهلي، وتكونت أهمية هذا البناء في عصر الخليفة الراشد عثمان بن عفان (رضي الله عنه) بعد تشييد ميناء جدة في عام ٢٦ هـ / ٦٤٦ م، الذي أصبح بعد ذلك واحداً من أهم الموانئ العالمية في أواخر العصور الإسلامية الوسيطة^(٩٢). يليه إلى الجنوب ميناء القنفذة، وكان من الموانئ القديمة، لكن لم يظهر ميناء هاماً إلى الأمام وأواخر العصر

ومرت في ربا طند وصبها
وأنزوت^(٩٣) وعنوان تهييم
وفهسان وفي عسق وحلس
تأدورها المناظر والرسم
وفي يسه وفي كنفى قنوسيا
سرت والتبل معتكر بيس
فدرة قاتريضة ما استمرت
بحب الحفر بطريها النجم
بلى أقيان ظلت خانقات
غمار الأل يلحفها السموم
وياتت عندما يودت إذا ما
تحن فلاتنسام ولاتيسم
وفي أم القرى قرت عيسون
عشية لاح زمر والحطيم^(٩٤)

وهذه الطرق التي ذكرت عند المتقدمين لازالت آثارها باقية في كثير من الموانئ ماثلة للعيان حتى اليوم، بل لازال هناك كثير من النقوش والكتابات والرسم التي تثبت مرور العديد من التجار والحجاج وغيرهم عبر تلك الطرق، وقد رجعنا إلى بعض المراسلات الحديثة المنشورة بالأنار والنقوش على محطات الطرق الساحلية، والتي تذكر أسماء العديد من الأشخاص الذين وأنهم المينة على تلك الطرق، وهم في ذهابهم وياتهم إلى اليمن أو الحجاز، ووجدنا بعض النقوش توضع بنا لايديج مجالاً لشك السبب والزمن الذي كتب فيه ذلك النقوش، أو الكتابات وكثير منها كان في العهد الإسلامي المبكر، والوسيلة^(٩٥). كما لوحظ أن هذه الطرق قد استخدمت أيضاً أثناء التاريخ الحديث والمعاصر من قبل الجيوش العثمانية التي كانت تنهب من الحجاز إلى اليمن، أو العكس لبعض رحلات العصر الحديث يذكرون مشاهداتهم على الطريق الواسل من مكة إلى منطقة عسير (سراة عترة قديماً)^(٩٦). وهذا هو شرف بن عبد الملعمن البركاني صاحب كتاب: «الرحلة اليمنية»، الذي فتم مع رحلة الشريف حسين بن علي من مكة إلى منطقة عسير عام ١٣٢٩ هـ / ١٩١١ م، وقد رصد أثناء الرحلة أهم الموانئ التي على طول الطريق من مكة المكرمة حتى تهامة سراة الحجر، ثم صعد مع عقبة سابقين التي تطل على تهامة في السراة. ومن هناك واصل طريقه عبر قسم جبال السراوات حتى تطل على تهامة في السراة، ومن هناك واصل طريقه عبر قسم جبال السراوات حتى دخلت جرش (منطقة عسير الحالية). واستقر في حاضرتها مدينة أبها^(٩٧). ولاحظ على رحلة البركاني أنه ذكر أغلب الموانئ التي ذكرها كل من الهمداني، والحري، وعسارة اليمنى، والحجيري، ومن أهم تلك الموانئ: الثيب، ودوقنة، وقنونا، وبارق، ومحاتل.

يتجه نحو الشمال سمدًا بعض الروايات فيقول : ... ثم بلد حرام من كنانة، وهو وادي أمّ دوشكان، وهو معدن غنيم . . . والحرة حرة كنانة، والمعقد، وحلى . وهو مغلاب، وقصبتها القصارى موضع رؤساء بني حرام، والجو، وادي تلمة، وادي القناسة، والجونية، وادي الحرم، ودعنج، وعشم معدن، وحلى العليا والسرين ساحل كنانة هو وحضنة، والبيث، ومركوب وأديان فيها عينون...^(١٧٧)

وعلى هذا النحو عمد لنا، لسان اليمن، الكثير من الروايات التجارية والمراكز الحضارية التي كتبت منطقة تهامة في عسرة، ويلاحظ أنه رغم ذكره للعديد من هذه المواطن، فإنه لم يأت على كل المراكز الكبرى في تهامة، علاوة على عدم إحصائها، وهو الذي يحول وعاش بين يوازي وحواضر هذه المنطقة، بتفصيلات دقيقة عن بعض الجوانب الحضارية التي اشتهرت بها تلك النواحي، وفي هذه السراة لا نستطيع أن أن نورد كل التفصيلات عن كل بلدة، أو مدينة، أو قرية في تلك الأجزاء، وإنما سنحاول ذكر أكبر المراكز الحضارية التجارية التي وردت الإشارة إليها في كتب التراث الإسلامي خلال القرنين المبكرة والوسطية، ومن تلك المواطن : مدينة أبو عريش، وبلدة بيش، ومدينة عسرة، والبرك، وقنونا، والسرين، وعشم، وحلى.

معدنية أبو عريش تأتي إلى الشرق من مدينة جازان في يومنا الحالي. وقد ذكرها كل من اليعقوبي والهمداني في القرنين الثالث والرابع الهجريين (التاسع والعاشر الفيلاديين) فحدد اليعقوبي مراحل الطريق بين مكة المكرمة وصنعا، فقال : «وبه المقمر، وضكان، وذنيف . . . ددم، وبش، والعريش من جازان»^(١٧٨) وقال الهمداني في ذكر مراحل تلك الطريق : «... ثم الشرجة، ثم العريش، ثم عسرة»^(١٧٩) ويأتي ذكرها أيضاً عند يحيى بن الحسن في كتابه غاية الأمانى في أخبار القطر البشي، عندما تحدث عن أحداث عام ١١٢٠ هـ / ١٧٠٣.

ويعد الحسن بن أحمد عاكش أفضل المؤرخين في ذكر مدينة أبي عريش فيقول : «أبو عريش هذا أول من اختط يقعته مسكناً جد بني الحكسي، وكان جهم رجلاً صالحاً له يد في الطريقة فبنى عريشاً هناك، وكان يقصد الناس من كل ناحية لما هو عليه من الفضل، فلما بسى أبو عريش، وزمن اختطاطه فديم أظنه في القرن السابع»^(١٨٠) إن تهامة كما نرى هي كنانة.

وهناك بعض شعراء القرن العاشر الهجري السادس عشر الفيلاديين الذين ذكروا «أبو عريش» في شعر، لها هو عبد الرزاق البشي يقول:

يا منة كنانة منة كنانة
يا منة كنانة منة كنانة

الإسلامي الوسيط^(١٨١). ويأتي إلى الجنوب موافق أخرى مثل : السرين، والبرك، وحلى والقصبة، وجازان، والموسم. وكان هذه المواطن كانت معروفة منذ صدر الإسلام، وبعضها من العهد الجاهلي. وكثير من كتب التراث أشارت إلى أهمية هذه الأماكن ونشاطها التجاري خلال العصور الإسلامية الوسيطة، وأكدت أن أهل تهامة والسراة قد استخدموها لتصدير منتجاتهم التي كانت تصدر لهم من الهند والصين وبعض بلدان أفريقيا وأوروبا^(١٨٢). وكما ساعد على تزايد حركة التجارة أيضاً من خلال هذه المواطن أنها كانت تتصل بالمواطن التي على الطرف الآخر من البحر الأحمر من جهة القارة الأفريقية^(١٨٣). وكذلك بالطريق التي تصل مصر بالبحر المتوسط حتى تصل إلى أوروبا، وكذلك بالطريق التي تصل الهند والصين في أقصى الشرق^(١٨٤).

٦- أهم المراكز التجارية في تهامة والسراة:

اشتهرت عدة مراكز ومدن في تهامة والسراة خلال العصور الإسلامية المبكرة والوسطية بالنشاط التجاري، الأمر الذي ساعد على توثيق العلاقات بينها وبين عدد من المناطق المحيطة بها كاليسن والحجاز ومدنها المتعددة، فارتبطت معها بوشاح تجارية مما ساعد على زيادة مكانة التجار في مجتمع بلاد تهامة والسراة من جهة، ومن جهة أخرى ساعد على إغاء الموارد المالية لهذه الجهات، وتوسع النشاطات البشرية، علاوة على زيادة الكفاية السكانية بتلك الجهات، ومن ثم إلى ازدهارها الحضاري^(١٨٥).

وقد ورد ذكر هذه الأجزاء التهامية في العديد من المدونات وكتب التراث، فنجده عاكشاً القسدي يتحدث عن سكان المغلاب السلباني فيذكر أنهم قبائل كثيرون، وأنسابهم صحيحة ما بين عدنانية وقحطانية، وأغلبهم من قحطان، وفضهم من المرومة، والنجدة، والشجاعة، والكرم ما لبس في غيرهم^(١٨٦). وفي القرن الرابع الهجري (العاشر الفيلاديين) يذكر الحسن بن أحمد الهمداني في كتابه : وصف جزيرة العرب، العديد من المواطن والمراكز الهامة في بلاد تهامة فيقول : ويملك حكم قري كثيرة مثل : العداية والركوبة، والمخارف، والقطيق . وبها : وادي حرض، وحيران، وجنلان، وواديا بني عيسى، وواي الحيد، وواي نعشر، وواي جفان، وواي لية، وواي غلب . . . وضند، وجازان، وصهبيا^(١٨٧)، ويواصل الهمداني حديثه قائلاً : «ثم مغلاب عسرة، وعسرة ساحل جليل، ومدينة بيش، وحضنة أراق، وفيه من الأودية : الأمان، وواي بيش، وواي عسرة، وواي بيش، وواي ريم، وواي عسرة»^(١٨٨). ثم

تجاري هام قريب من سوق حياضة الذي عرف في الجاهلية والإسلام، حيث يقول الأثري عن هذا السوق وقوله من قفونا : « وجهاضة سوق الأزد، وهي في ديار الأوسام من بارقة من صغر قفونا وحلى... وهي من مكة على ست ليال، وهو آخر سوق حوت » (١١٦٤).

أما مدينة السرين فكانت أحد الموانئ الهامة على ساحل البحر الأحمر، وقد ذكرها الرحالة المنسي في القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي) فقال « والسرين بلد صغير له حصن الجامع فيه على باب البلد مصغه، وهو فرفة السروات، والسروات معدن الحبوب والتسود، والسروية، والمسل الكثير (١١٦٦). ولهذا قلنا نجد أن بلدة السرين قد ظهرت مع غيرها من موانئ بلاد تهامة خلال العصور الوسطى كى تربط سكان أهل تهامة والسراة مع شبرهم من الشعوب والتجار الذين كانوا يطلون على البحر الأحمر من جهات عدة، أو كانوا يعطون في نقل البضائع من أو إلى أرض تهامة والسراة.

ويبدو أن بلدة السرين لم تعمر طويلاً في نشاطها التجاري الحضاري، حيث أخذت انقراض تكذب عنها منذ منتصف القرن الثامن الهجري (الرابع عشر الميلادي) فيذكر أحد الباحثين المعاصرين بعض التفاصيل عن هذه المدينة فيقول : « إن هذه الفترة كانت الحياة العامة فيها في تناقص وتأخر إلى أن آل بها ذلك إلى الخراب والموت في أواخر القرن الثامن الهجري، حيث ظهر على أفلام المؤرخين ذكر اسم الواديين من مستهل القرن التاسع الهجري بدلاً لاسم السرين تبعاً لاسم الموقع البديل الذي اتخذته نواب أمير مكة على تلك الجهات » (١١٦٦) ويؤكد هذا القول ما ذكره عمر بن فهيد في تاريخه عندما قال « ووجه راجع بن فنادة إلى اليمن هاروا، لما استولى عليها أبو سعد ابن أخيه، على بن شادة، وسكن السرين بعض - للوضع المعروف بالواديين » (١١٦٦).

أما مدينة عشم، أو مخلاف عشم، كما ورد ذكره ضمن غيره من مخاليف مكة، فلقد أورد العديد من الحضاريين والرحالة، عند ذكرهم لمخاليف تهامة، فذكروا أن لمكة مخاليف، وسموها أحياناً بالحسور، ثم أوردوا أسماء عديدة منها، السرين، وشكبان، وعشم، ويضى (١١٦٦). ويظهر أن هذه البلدة كانت نشطة بتجاريتها وحضارتها حتى القرن الخامس الهجري (العاشر الميلادي). حيث توأمر ذكرها في مدونات رجال هذه الفترة، وذلك بوصفها إحدى المراكز الهامة في تهامة (١١٦٦). بينما في القرنين السادس والسابع الهجريين (الثاني والثالث عشر الميلاديين) صمت المصادر عن ذكرها تماماً، فعلى سبيل المثال، لم

صح بوادي الحضار في الأبحار وترجم هناك بالأوثار
بمى أبى عريش حيث (الغرائي) مابسات الحجر والأوار
الصبا والصبا بها يا معنى وطلوع البسور والأفسار
نبت شهري أكون فيها وأما أنقى في حلة المنار (١١٦٦)

وطلة بيش روت في كتابي اليعقوبي والبستاني، فذكرها الأول على الطريق بين مكة واليمن، ثم أشار إلى أن أهلها الأزد (١١٦٦). أما البستاني فذكر أن بها موالى قريش وساحلها مدينة عشم، وذكر في مكان آخر من كتابه قول الشاعر أبي الحياش الحجيري:

فسقري بيش فالدينيات فسالسر
ك فسحل مطورة غينا (١١٦٦).

أما مدينة عشم، فكانت إحدى المدن الهامة في بلاد تهامة خلال القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي). وأن مالكها آنذاك هو سليمان بن طرف الحكمي الذي ضرب العملة باسمه ووجد بينها وبين مخلاف حكم تحت مسمى «المخلاف السلياني»، وأن حجم إمارته التي كانت عشم عاصمة لها آنذاك تفقر بشيرة سيمة أيام في الطول. ويومين في العرض. فكانت من بلدة الشرجة جنوباً إلى مدينة حلى شمالاً، ويصل خراجها في السنة خمسمائة ألف دينار عشرياً (١١٠٨).

وبلدة البرك كانت من الموانئ المشهورة في تهامة. وذلك لمكانتها السياسية والاقتصادية، فلقد عمرها بعض التولا في العصور الإسلامية الوسطى، وتقع بين ذحيان وحلى، كما تقع على ساحل البحر الأحمر من ناحية تهامة عسير، ولها ترسو السفن، وهي بين مينا، حلى بن يعقوب من أشمال، ومينا، القحمة من الجنوب، وقد سميت باسم البرك ابن وبرة بن يعلى بن حيدان بن عسران بن الحلاف بن قضاة (١١٠٩). وهذه المدينة وإن كانت معروفة خلال القرون الإسلامية الأولى، ثم زادت شهرتها منذ القرن السابع الهجري (الثالث عشر الميلادي) وذلك في عهد المنصور نور الدين عمر بن علي بن رسول (ت ٦٤٧هـ / ١٢٤٩م). الذي تذكر بعض الروايات التاريخية أنه اهتم بها فأمر بمسارتها وتحسينها، كما رتب الجنود على جبل البرك لحماية النشاط التجاري كأحد الموانئ الهامة على البحر الأحمر (١١٠٩).

وقفونا أحد الموانئ التجارية والحضارية في تهامة، فقد ورد ذكرها عند البستاني كأحدى المعطيات الواقعة على الطريق الواصل بين مكة واليمن (١١٦٦) كما أنها كانت معروفة كسوق

تزد في معظم بقاوت الحصوي، خلال القرن السابع الهجري (الثالث عشر الميلادي)، كما يشير بطريق غير مباشر إلى انعدام أهميتها في زمنه، وأن الخراب قد لحق بها (١١٨٨).

ومدينة حلي كانت من أشهر مدن تهامة، ويذكر المهجري أنها «بلد من تهامة في شاليها، جنوبي القنفذة على مسافة سبع مراحل من مكة» (١١١٩) وتطلق كلمة حلي على وادي حلي المشهور قديماً وحديثاً باتساعه، وخصوصية أرضه، كما تطلق هذه الكلمة على مدينة حلي المعروفة في انحصار العربية باسم: حلي بن يعقوب التي يعتقد بأنها كانت العاصمة المركزية للوادي، (١١٢٠). وهذه المدينة كانت من أكبر وأتمشط محطات طرق الحج الصيفية إلى مكة المكرمة، كما تذهب بعض المصادر الإسلامية المبكرة إلى أنها بلغت قمة تطورها في القرن الخامس الهجري (العاشر الميلادي). وظلت تزدهر دورها الحضاري حتى القرن الثامن الهجري (الرابع عشر الميلادي)، حيث أشار إليها ابن بطوطة في رحلته فذكر أنها مدينة كبيرة، تسمى بالازدهار العمراني، ووصف جامعها الكبير بأنه أحسن الجوامع (١١٦١). كما يُعَلَّق أحد الباحثين المحدثين في شايها حديثه عن حلي من خلال أوصاف المؤرخين لها بأنها كانت مدينة ضخمة تضم بين جنباتها سوقاً تجارياً كبيراً، ومسجداً جامعاً، وآخر قانونياً، علاوة على أعاليها المدينة من كرى ونواح (١١٦٦)، فيقول: «ولاشك أن هذا دليل قاطع على أنها كانت مدينة متطورة، وأنها كانت عاصمة لإقليم حلي بأسره» (١١٦٦).

وعلاوة على هذه المراكز التجارية واخصارية لبلاد تهامة، فهناك أيضاً أجزاء النهامية الداخلية الواقعة بين سواحل البحر الأحمر وسفوح جبال السروات، والمتصلة من مكة المكرمة شمالاً إلى مختلف حكم (جازان) جنوباً، مثل: الليث، والقنفذة (١١٦٤). ثم تهامة سراة غامد وزهران وحاضرتها القنوة، يليها إلى الجنوب تهامة سروات الحجر، كواذي حاط، والمجاودة، وبارق، ثم بلدة محافل، ورجال ألمع، ودرب بني شعيب، والشفيق، وغيرها مواطن عديدة كانت لا تقل في أهميتها الحضارية والتجارية عن مدن عشم، والسنين، وعشر، وبعض، وحلي وغيرها (١١٦٥).

أما المراكز السروية التجارية والحضرية، فقد كانت منتشرة في أرجاء المنطقة السروية، ولكننا سوف نشير إلى أهمها، وهنالك عدد من الجغرافيين والرحالة المسلمين الأوائل قد أشاروا إلى أنسا، العديد من تلك المحطات التجارية التي تقع على الطريق السروية التي توصل بين اليمن والحجاز (١١٦٦).

ويأتي في الجنوب مدينة نجران التاريخية، وقد ألفت المصادر في الحديث عن هذه البلدة، وأشارت إلى أهميتها السياسية، والدينية، والاقتصادية (١١٧٦). ولما اعتازت به بلاد نجران من استراتيجيتها الواسعة، فقد أكسبها ذلك أهمية كبيرة في مجال التجارة، وكذلك خصوصية ترتبها جعلها من المدن الزراعية التي تنتج التمور والحبوب وأنواعاً أخرى من المحاصيل الزراعية التي قامت عليها بعض الصناعات والحرف التقليدية، علاوة على تصديرها إلى الجهات المحيطة بها (١١٧٨).

وهي مدينة نجران مختلف جرش (جزء من منطقة عسير الحالية)، أو مدينة جرش، وهي لا يقل في أهميتها الاقتصادية والاستراتيجية عن مدينة نجران، بل إن هذه المدينة قد ورد ذكرها في المصادر الإسلامية المبكرة منذ أن دخلها الإسلام في عهد الرسول (ﷺ)، واستمرت تزدهر مهتها السياسية والحضرية في منطقة عسير حتى القرن السابع، وربما الثامن الهجريين (الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين)، ثم يخفى ذكرها بعد ذلك (١١٧٦). ومن يتجول في موقع مدينة جرش اليوم، وهي تبعد عن مدينة أبها نحو الجنوب الشرقي بحوالي (٤٠-٣٥) كيلو متراً، يجدها لا زالت تحترق على نقوش ورسوم وآثار عديدة توضح قيام نشاط حضاري تجاري كبير بها، خلال العهد الإسلامي المبكر والوسطى (١١٣٠)، والتي من خلال هذا البحث أحيب بالأقسام الأكاديمية الأثرية المختصة في البلاد السعودية أن تولي هذا المكان بعض الاهتمام من النوازل والتقيب، والتي متأكد أنهم سوف يجدون مادة علمية كثيرة تعكس تاريخ وحضارة هذا الجزء من جنوب شبه الجزيرة العربية (١١٧٦).

ونكتفي بالقول، بأن الهمداني قد أفاض في ذكر تفصيلات دقيقة عن مواطن السراة سواء المهدية تحه الأبحار الصاهية، أو بلدان السراة الواقعة في الأجزاء الشرقية، علاوة على ما ذكره عن مواطن سروات عسير (عزرا والحجر، وغامد وزهران (١١٧٦). مما ينضج وليلاً على كون التمديد من هذه المراكز زاخرة بالنشاطات البشرية المتنوعة كإجابة لحاجة سكانها، ويأتي على رأس هذه النشاطات النشاط التجاري. هنا ونلاحظ أن هذه المواطن والمراكز الحضارية التي دونها الهمداني في القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي) لازالت تحمل نفس المميزات إلى يومنا هذا، بل لازال كثير منها يشير بالنمو والنشاط الحضاري الذي تعيشه مواطن عديده في شبه الجزيرة العربية، ومن هذه المراكز: بلدة ظهران الجنوب في وبادع، والتي الشمال من بلاد نجران، ثم سراة عبيدة، وأحد قبيلة في بلاد قحطان أو اسراة جنوبها، أما أنها،

في مكان محدد من أرض القبيلة (١٣٧٨). وقد عرفت تيمامة والسراة بالأسواق المتخصصة. حيث كان السوق الواحد يضم عدة أسواق، كل منها قائم بذاته على بيع وشراء سلع معينة، وكان سوق النعوب، وآخر للماشية، وثالث للزيت، وغيرها لبيع أغراض أخرى متنوعة (١٣٧٩). وكان ذلك عرفت تلك المناطق أيضًا الأسواق الدائمة، حيث شهدت بعض الأسواق وجود حوانيت ومحال صغيرة في أطرافها، وخاصة في الأسواق الكبيرة بالمدن مثل: تجران، وجرش، وبيشة وغيرها في بلاد السراة، وكذلك حلي، والسرير، وعشر، وغيرها في الحواضر النهامية (١٤٠١). وكانت هذه الأسواق على ما نرجح تقوم على غرار الأسواق الإسلامية في العصور الوسطى بالمدن والحواضر الكبرى، حيث تألف من شوارع طويلة تكثف الحوانيت وينحال من الجانبين، وكان يتقدم كل جانب حانوت مصطبة مرتفعة يجلس عليها البائع أو صاحب الشانوت مع عملائه لعقد الصفقات، وكما عهدهم بالبيع والشراء، وأحيانًا كانت بعض الحوانيت الكبرى تنقسم إلى قسمين أحدهما داخل الآخر. ويتخذ القسم الداخلي مجزأ للبياتج، بينما الجزء الخارجي يعد معرضًا لها، ويجلب للمصلا (١٤١١).

وفي أثناء حديثنا عن الطرق التجارية لاحظنا مرور بعضها بمحطات عديدة حطفت بالنشاطات البشرية المتوعدة، وبخاصة الأسواق التجارية، التي كانت مقصدًا للتجار الكبار لتلك الطرق، حيث اعتادوا التبول في بعضها، وعقد الصفقات التجارية مع من يصادفونهم من التجار بكل محطة، أو مع سكان القرى والناطق المحيطة بكل محطة تجارية. وبعض الأسواق التجارية في هذه المحطات ترجع شهرتها التجارية إلى القصر الجاهلي، واستمرت خلال العصور الإسلامية المختلفة. ولبرز هذه المحطات النشطة بأسواقها: أسواق الشهبية، والسرير، وقلونا، وحلي والبرك، وعشم، وبيش، وبارق، وغيرها في أرض تيمامة، وكانت جميعها تقع بالحركة التجارية، ويصادها الكثير من التجار من داخل بلاد تيمامة والسراة ومن خارجها (١٤٤١). ويحد بعض الحواضر والبلدات الأولى بتوهم في مدوناتهم عن نشاط بعض هذه الأسواق في العصور الإسلامية الوسيطة. فابن الجارود يشهد بأسواق تجران وما حولها، ويقول: «وعليها المصول في البيع والشراء» (١٤٤٦). ويحدث القسطنطيني عن سوق عشر ويذكر أنه من أشهر أسواق تيمامة خلال القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي)، فيقول: «... بيش وبه موالى قريش، وساحله عشر، وهو سوق عظيم» (١٤٤٦) ويذكر القسطنطيني ما ذكره الهيداني عن أسواق عشر أثناء حديثه عن تلك المدينة التي تعد

والملاحة، وطيب، وتدحة، والقرقعاء، وبيشة، وترج، وثالة، وعسل، وتومة، والجهرة، والخضراء، وعلبا، وسون، والعرق، وغيرها ما ذكره الهيداني. فلا زالت تحصل نفس المسعى الذي كانت تحسله في القرون الإسلامية المبكرة، كما أن بعضها، تعد اليوم، من المحافظات الكبرى في منطقة عسير (مخلاف جرش قديمًا) (١٣٣١). وجميع هذه البلدان وغيرها في أرض السروات تكثف بالكثافة السكانية، إلى جانب توافر جميع القومات الأساسية لقيام نشاطات حضارية متعددة، من اجتماعية، وفكرية، واقتصادية وغيرها (١٣٤٠).

٧- الأسواق :

نشطت حركة التجارة الداخلية في بلاد تيمامة والسراة نشاطًا ملحوظًا تلمسه في العديد من مدن هذه البلاد وقراها. فكان هناك العديد من الأسواق التي تقام في ساحات هذه المدن والقرى، ورغم كثرة هذه الأسواق وتنوعها، إلا أن الغالب عليها، كما يبدو، هو نظام الأسواق الأسبوعية التي كانت تقام في يوم معين من أيام الأسبوع، وكان هذا النوع من الأسواق أكثر شهرة وذووعًا. لاسيما في المدن والقرى الصغيرة، فكان لكل قبيلة أو عشيرة في بلاد تيمامة والسراة سوق يقام في أرضها، ويسمى باليوم الذي يقام فيه، فمثلًا: يقال سوق الجمعة. وسوق السبت، وسوق الاثنين، وهكذا نسبة إلى اليوم الذي يقام فيه السوق من كل أسبوع (١٣٤١). ويخرج أن باب الصناعات والمنتجات يضاعفهم وسلطهم على اختلافها، ويبدأ السوق في الصباح الباكر، ويستمر إلى آخر النهار، ويزدحم طوال اليوم برائسي البيع والشراء، وكانت القبيلة التي تقوم السوق على أرضها، غالبًا ما تتولى حمايته من أي اعتداء، ونوفير الأمن والراحة للتجار ومرتادي الأسواق (١٣٤١).

ولم تكن وظيفة الأسواق تقتصر على مزاولة البيع والشراء، وإنما كان الناس يتداولون فيها الآراء، ويتناقشون الأخبار، ويتم فيها الوعظ والإرشاد. وأغلب الأسواق يكون فيها مكان مرتفع يسمى به (الراية)، يستعمل للوعظ أو الإعلان من فوقه عن خير معين. ويذكر أن أهل تيمامة والسراة كانوا يستخدمون مثل هذا المكان في رفع العلم الأبيض لمن فعل أمرًا حسبًا ليشاركه الناس، ويتوهموا بفضله، وقد يرفعون علمًا أسودًا لمن عثر، أو لم يف بالتزاماته نحو عشيرته، أو غيرهم (١٣٤٢).

ومعظم السلع في أسواق تيمامة والسراة الأسبوعية كانت تعرض على الأرض، فيطرس البائع لها قطعة من القماش، وأحيانًا تكون على الأرض بدون أي فرش. والسوق الواحد يكون

بأن خلفاء المسلمين الأول كانوا يرسلون من قبلهم من يتولى وظيفة الحسبة في أسواق نهماء والسرارة، ولا أظن أن أولئك المحسبين كانوا يفتقون جميع أسواق هذه البلاد، لكن من المحصل أنهم كانوا يشرفون على الأسواق الكبيرة، والتي تقع في مدن واسعة، أو على ملتقى طرق ونجدة (١٥١١). ومهمة المحسب، أو والي السوق (١١٢٢)، أن يشرف على سير البيع والتجارة في السوق، منعاً للفش، والتدليس، والتلاعب في الأسعار، كما يزود إلى ارتفاع أسعار السلع، الأمر الذي يشغل كاهل الأهالي، ويزيد من أرباح تجار السلع، وكذلك يقوم المحسب على فض النزاعات، وحل المشاكل التي قد تحدث في السوق، وربما كان من مسؤولياته حماية الأموال من البائعين في الأسواق نظير السماح لهم بالجلوس فيها وعارضة البيع وشراء، كما أن من مسؤولياته حفظ الأمن في السوق، وكان يعين في عمله عملاً أو نقيباً لكل صنعة في السوق من أهلها، خبيراً بعلمهم وتدبيرهم، وتقتصر مهمته على رقابة أهل الصنعة، وإطلاع المحسب بأخبارهم، وأحياناً قد يتعرض المحسب، أو والي السوق، للإيذاء من بعض العناصر المحيطة بالسوق، وما حصل في سوق حياشة ببلاد بارز في نهماء عام ١٩٧١هـ/ ١٨١٢م) لأكثر دليل على وجود ولاية لبعض الأسواق في شعرات الإسلام المبكرة، حيث يذكر الأزرقي (١١٥٣)، وابن فهد أنه في سنة ٩٧هـ (٨١٢م) كان عامل مكة داود بن عيسى، يستعمل عاملاً على هذا السوق «وهو آخر سوق ضرب من أسواق الجاهلية، وكان والي مكة يستعمل عليها رجلاً يخرج معه جند فيقتسمون به ثلاثة أيام من أول رجب متوالية، فقتله قبيلة الأزد في هذا العام، فأشار أهل مكة على داود بن عيسى بتخريبها فخرّبها وتركت» (١١٤١).

ونخرج مما سبق ذكره عن الأسواق، والحسبة والمحسب ببعض الاستنتاجات مثل:

- أ- لا يشهد أنه كانت هناك أسواق أخرى عديدة في بلاد نهماء والسرارة، قد خربت نتيجة للصراعات القبلية في البلاد، أو من قبل الولاة والأمراء في الحجاز، وذلك لا قد يصير من بعض القبائل المحيطة ببعض الأسواق، والمتعدية على عمال الأسواق المرسلين، كما حصل في سوق حياشة، خلال عصر الخليفة العباسي الأمين ١٩٣-١٩٨هـ / ٨٠٨-٨١٣م). وفي عهد ولاية والي مكة داود بن عيسى.

ب- إن بعض الأسواق كانت ذات أهمية تجارية، أو ذات موقع تجاري هام، فولاية مكة المكرمة كانوا يرسلون إليها المحسبين ومدتهم قوة عسكرية فعينهم على ضبط الأمن

حاضرة ليش فيقول: «... وعشر مدينة طيبة مذكورة، لأنها قضية الناحية، وبها سوق حسن» (١١٤١)، ويتحدث ابن الجارود عن بعض نواحي نهماء، ومنها ميناء السرمين، الواقع على البحر الأحمر، فيذكر نشاط التجارى الزاخر، وأنه كان موقلاً للتجار القادمين من طارس بتجارتهم، وأنه لكثرة توافدهم عليه كانوا سبباً في شهرته حتى أطلق عليه «نبابة القوس على ساحل البحر» (١١٤١). كما أشار المقدسي إلى هذا الميناء فذكر أنه (١١٥٢) «قرنة السرورات»، وذلك لما يرد إليه من بلاد السراة من سلع متنوعة (١١٤٧).

وتلاحظ كثرة الأسواق الأسبوعية في بلاد نهماء والسرارة، وناظرها في أنحاء البلاد، وقد لمست ذلك من خلال مشاهداتي الشخصية أثناء تجوالي وزياراتي للعديد من مناطق هذه البلاد المعنية بالدراسة خلال السنوات الماضية، فوجدت كل عشيرة أو قبيلة لا يتخلو نواحيها من سوق أسبوعي، كما اطلعت على عشرات الوثائق التي تنص على مسمى بعض هذه الأسواق، ومن الموزون عن حيايتها، ويتود أخرى عديدة قسستها هذه الوثائق تشير بل وتؤكد على استمرار الأمر بها (١١٤١). كما شاهدنا العديد من الآثار والتفوش التي لازالت واضحة للعيان في بعض الأسواق، والتي تحتاج إلى تصانف جهود الدارسين والهيئتين لدراستها والتفصيل عن آثارها، خصوصاً أن بعض الأسواق يبدو عليها القدم الشارخى، ومن الصعب تحديد صورها التاريخي إلا عن طريق الدراسات والتفصيلات الأثرية (١١٤٩). كما أن بعض الجهات الرسمية في حكومة المملكة العربية السعودية بدأت منذ عدة سنوات تولي بعض هذه الأسواق الأسبوعية نوعاً من المهجد في صيانتها والحفاظ على ما يوجد بها من تراث وآثار قديمة، ويحرص من هذه المؤسسات الحكومية، بل تزود من المؤسسات التعليمية في البلاد أن تصانف المهجد في الحفاظ على هذه الأسواق، ما تحتويه من تراث وفكر حضاري، ولعل الاهتمام بصيانة هذه الأسواق الاقتصادية الأثرية، والعمل على ترسيخها وتحديثها يمثل أحد مظاهر التطور الحضاري الذي تشهده البلاد في الأونة الحالية (١١٥٠).

٨- الحسبة والمحسب: «الحسبة» مصطلح إسلامي يعنى بالقيام بالرقابة على الأسواق والمساكن وإذا كانت مهمة حفظ الأمن، والقيام بأعمال المراسية في أسواق بلاد نهماء والسرارة تقع على عاتق القبائل والعشائر المحيطة بكل سوق، فإنا لاتعمد إشارات وردت في بطون المصادر الإسلامية تشير إلى أن أسواق النهماء والسرارة قد عرفت - شأنها في ذلك شأن الأسواق بالحواضر الإسلامية الكبرى- وظيفة المحسب، وذلك منذ أمد طويل، فقد أمدنا المصادر

المحبوب تأتي على رأس قائمة تلك السلع . وقد وجدنا عدداً من المؤرخين والمختصين بالأقاليم المذكورة كعروة إنتاج المحبوب بأرض تهامة والسرارة (١١٥٥) . بل إن ابن المقار في القرن السابع بتكرره يذكر عشر الميلاذ (بتذكر كثيرة المحبون والقصور في بلاد السراة ، وكان من فوائد الهجرى (الثالث عشر الميلاذ) بتذكر كثيرة المحبون والقصور في بلاد السراة ، وكان من فوائد تلك القصور اتخاذها مخازن للمحبوب يقال : وقد بنى في كل قرية قصر من حجر وجص . وكل واحد من أهل القرية له مخزن في القصر يخزن فيه جميع ما يكون له من حموه وملكه ، ولا يأخذ منه إلا قوت يوم بيوم (١١٥١) . ومثل هذه المحبون والمخازن التي توجد بها تدل على كثرة إنتاج المحبوب في البلاد . بل إن الباحث قد عاصر هذه العادات عند أهل السراة خلال العقود الأخيرة من القرن الرابع عشر الهجرى (المعتمدين للميلاذ) ، حيث كان لكل قرية حصن أو أكثر (١١٦١) ، ثم إن كل أسرة في القرية تمتلك غرفة أو جزأ من غرفة في هذا الحصن كي تخزن فيها ما تنتج مزارعهم ، ولا تزال عشرات الحصون القديمة ، التي كانت تستخدم لثل هذا الغرض ماثلة للعيان مع العلم أنها أضلعت وبدت عليها علامات الخراب والاندثار (١١٦١) .

كما تعد المحضروات والفواكه من السلع الهامة التي توافرت ببلاد تهامة والسراة نظراً لكثرة زراعتها . وخصوصية أراضيها ، والتي أشار إليها غير واحد من الرحالة والمؤرخين مثقال ذلك ابن جبير الذي ذكر أنها «أرض خصبة منتجة كثيرة الدين والعتب ، واسعة الخرب ، والقرية الغلات» (١١٦٦) ، ومن ثم اضطلع سكانها بحرفة تصدير الفائض منها إلى الحجاز وبلاد اليمن وأفريقية عبر البحر الأحمر ، ويأتي في مقدمة هذه السلع الكروم على أنواعها ، والرمان واللوز ، علاوة على بعض السلع الأخرى كالسمن والعسل (١١٦٦) . كذلك أشاد الهمداني بأرض تهامة والسراة وخصوصيتها التي تبرز في تنوع ووفرة محاصيلها الزراعية ، التي عدد بعضها مثل : البر ، والشعير ، والفضاح ، والطحخ ، والكشمري ، والعسل (١١٦١) . ويوافق فدانة اليماني في ولوة الفواكه بأرض السراة (١١٦١) ، كما أكد المقدسي ما ذكره ابن جبير ، عن خروج الفائض من الفواكه والمحضرات السرية والتهامية مصدراً إلى أسواق مكة المكرمة ، وإلى سواقي البحر الأحمر لتصديرها إلى خارج شبه الجزيرة العربية (١١٦٦) . كما ذكرت مصادر أخرى ووفرة هذه الفروع في بلاد السراة مثل : ييشة ، وجرش وجزران ، ونوهت بعدد من مواطني ووفرة الفواكه ، والتصور بها . حتى إن حمران وصفت باسم «جزران الحنون» (١١٦٧) . كما أشادت ، ولادة على شهرتها الزراعية ، بتمور ييشة وجزران وجودتها ، ويشارة اليماني في هذا القول عندما وصف بعض أنواع التمور المنتجة في بلاد السراة ومدح جودتها ، فذكر أنها على نوعين هما : المنسي ، والتسي ، ولا توجد إلا ببلاد السراة ، وخاصة في جزران وييشة (١١٧١) .

وسر الحياة التجارية في الأسواق المرملين إليها ، ولكن فيما يبدو أحياناً كان تلك القرية تكون صغيرة ، فلا تستطع الدجاج عن نفسها ، وخصوصاً لو ثارت في وجوههم عشرات كبيرة ، ومن ثم فانهم قد يتعرضون للخطر ويفقدون حياتهم .

ج- إن المشاهد اليوم لأرض تهامة والسراة ، يرى جميع مقومات الحياة التجارية بها ، فتقومها بين منطقتي الحجاز واليمن ، ثم إطلالها على شاطئ البحر الأحمر أكسبها موقعاً تجارياً هاماً . كما أن فترة الحبرات الزراعية والثروة الحيوانية بها ، وتعدو مسالكها ، وتنوع تضاريسها أكسبها ميزة أخرى ، إلى جانب كثرة سكانها ، وتعدد قرأها ومدنها ، كل هذا جعل الأسواق التجارية منتشرة بها ، بل جعل النشاط التجاري الداخلي والخارجي معها مسوراً .

٩- الصادرات والواردات :

إن بلاد تهامة والسراة كانت تستع بنشاط تجاري زاهر ، فلاتقتصر المشايخ على أهل البلاد أنفسهم ، وإنما خرجوا للمتاجرة مع سكان الإقليم والأجزاء المجاورة لهم في داخل شبه الجزيرة العربية وخارجها .

لقد ميدان التجارة الخارجية بأرض تهامة والسراة ، فلاحظ أن معظم العشرات والقبائل ، بل جميع المدن والمناطق كانت تحتوي على أسواق أسبوعية تكتظ بأنواع عديدة من السلع ، سواء المحلية منها كالصنوعات والمنتجات التهامة والسرية التي كانت تشتهر بها وتعمل على تصريفها في الأسواق الخارجية ، أو تلك الواردة إليها من الشرق الأقصى وسواحل أفريقيا الجنوبية الشرقية مما أدى إلى التوسع الشديد في حركة البضائع والوارد (١١٥١) . وقد توافر في هذه الأسواق الكثير من السلع المحلية ، كالحبوب بأنواعها ، والصناعات اليدوية المتنوعة ، كأدوات الزراعة ، والتجارة ، والحداقة ، والنسوجات ، والجلود بأنواعها ، وغيرها (١١٥١) . وغالب ما كانت تصدر هذه السلع من المحاضر والمراكز الحضارية المتعددة في أرض تهامة والسراة ، وذلك لتوفر الزراعة عندهم . أما أهل اليبادة والأرياف فكانوا يتاجرون في بعض الحيوانات الأليفة التي توجد لديهم مثل : الإبل ، والأبقار ، والأغنام ، والناعز . كما كانوا يتاجرون في منتجات تلك الحيوانات مثل : السمن ، والزبد ، والأصواف ، والجلود (١١٧١) .

وإذا ما نظرنا في بعض المنتجات التي كانت تتوفر في بلاد تهامة والسراة ، ثم تصدر إلى مدن اليمن ، والحجاز ، والسيامة ، والبحرين ، وأحياناً إلى خارج شبه الجزيرة العرب ، فإن

كذلك اشتهرت أرض تهامة وأسرة بوفرة ثرواتها النباتية الطبيعية، والتي تقوم على المنحدرات من جبال السروات تجاه تهامة، والتي يطلق عليها اسم «صدره» وجمعه «أصدار»، وقد حفظ لنا الدينوري أسماء مئات الأشجار والنباتات الطبيعية المتنوعة، والمستخدمة لأغراض عديدة، كما تحدث عن جودة بعض تلك الأشجار، وتزايد الطلب عليها فكانت تصدر أخشابها أو أوزانها إلى بعض الأسواق الكبرى في الحجاز، واليمن، والبصرة، كما يستفاد منها في منافع عديدة^(١٧٦١). وقد ساعد توافر هذه الأشجار والنباتات الطبيعية المتنوعة على تكثر حشرة لها أهميتها في المجال الاقتصادي، وتعتني بها النحل، مما أدى إلى توفير العسل الذي يزيد عن حاجة أهل البلاد، وبالتالي دخل في قائمة صادراتهم، ودلالة على كثرته، أن بعض المواطنين في أرض السراة كانوا يدفعون عليه زكاة منذ عهد الرسول (ﷺ). وعندما جاء عصر الخليفة الراشد، عمر بن الخطاب، (رضي الله عنه) امتنع بعضهم عن دفع زكاته، فلم يكن على أمير الطائف الذي كان يترقى إدارة شؤون أهل السراة، إلا أن يكتب للخليفة عصر بذلك، فكتب عمر إلى الوالي قائلاً: «لأن أدوا إليك ما كانوا يؤدونه إلى النبي (ﷺ) فاسم لهم أوزانهم، وإن لم يؤدوا إليك ما كانوا يؤدونه إلى النبي (ﷺ) فلاحم لهم»^(١٧٦٢). ويذكر أن خلفاء بني أمية ونسي العباس كانوا يرسلون إلى أمرائهم في أرض الحجاز كي يزودهم بعسل السدر، والندع، والسحاء، والفصم الترافض عند أهل تهامة والسراة^(١٧٦٣). ولم تقتصر صادرات تهامة والسراة من العسل على شبه الجزيرة العربية، ودمشق، وبغداد، بل عرف طريقه أيضاً، نظراً لوجوده الفاتحة، عبر موانئ البحر الأحمر إلى بعض الأجزاء الأخرى، كما اشتهر عليه الطلب ببلاد فارس^(١٧٦٤).

كذلك كانت الجلود والمنسوجات من السلع الهامة التي تصدر إلى خارج بلاد تهامة والسراة، فيشيد ابن حوقل ويشاركه الاصطخري وقائمة بجودة أديم جبران، وجرش، وأجزاء عديدة من أرض السراة^(١٧٦٥). ويذكر الإدريسي شهرة هذه المناطق بالمنسوجات الجلدية، لاسيما جبران وجرش، حيث تعد دباغة الجلود صناعة رئيسة لعظم أهلها، وقد بلغت الجلود المبهوغة ليهما درجة عالية من الجودة، ويؤكد ذلك الإدريسي بقوله: «وهي تصبغ الجلود البيضاء التي لا يبلطها شيء من الجلود»^(١٧٦٤). وفي موضع آخر يؤكد أهمية هذه الصناعات لأهل هاتين البلدتين فيقول: «... بضائعهم وبها تجاراتهم وأهلها مشهورون بذلك»^(١٧٦٥). وهذه السلعة كانت تصدر إلى مواطن عديدة في العالم الإسلامي، بل كانت

تهدى بعض المنسوجات الجلدية السروية النهائية إلى بعض الزعماء والخلفاء والأمراء، وهذا يدل على جودتها وعلو قيمتها^(١٧٦٦). كما تفنن أهل تهامة وأسرة في تزيين الجلود وزخرفتها بحسب وزخارف متنوعة، وعصروا إلى الضغط عليها بألوان معينة، كما تفننوا في تذهيب بعض الجلود الأخرى وجعلها إلى أسوان مكة المكرمة والهدية الثرة، مما عرف به (الذهب)، وهو من أرقى الجلود وأغلاها، وشترتها الأثنياء، والأثراء لاستعمالها في الأضياء العالية^(١٧٦٦). ولتكثر الجلود ودباغتها في بلاد تهامة والسراة فكانت تستخدم لياصاً وغطاً، أثاء الليل، وتصح منه النعال وأدوات أخرى عديدة^(١٧٦٨). كما أن الهذلي أثاء تجواله في أرض تهامة والسراة أشاد بمدى صناعة الجلود ببلاد البلاد، وخاصة في مواطن جبران، وجرش، وبيشة وغيرها، وذكر ما يصنعون من المحافظ وتسمى (الجراب)، وتصنع من الجلود السبكة، وأحجام مختلفة، وهذه الجراب أو المحافظ لها استخدامات كثيرة منها ما يوضع به الطعام للأسفار، وأحياناً يوضع بها النقود: الدراهم الفضية، والدنانير النحاسية، ومثل هذه المنسوجات كانت تصدر إلى أسواق الحجاز، ومن هناك ينقلها تجار الشام، ومصر، وبلاد فارس، والعراق إلى مواطن عديدة في العالم آنذاك^(١٧٦٩).

كذلك عرفت أشروحات المنجعة في بلاد تهامة والسراة طريقها للتصدير، وخاصة ما ينتجه أهل مخلاف جبران، تشير المصادر إلى مصالحة الرسول (ﷺ) لعناري جبران على الفئ حلة يؤدونها له كل عام، ومن الملة آنذاك كان أربعين درهماً، كما ذكر عن الرسول (ﷺ) أنه كفى في ثلاثة أنواب جبرانية^(١٧٦٧). وهذا مما يدل على بروز نشاط جبران في مجال صناعة وتصدير المنسوجات، لاسيما القطنية بوجه خاص، وكذلك الحلال التياب المشهورة التي تفي بها الثمراء، ويطلع نسجها بخيرط الحرير^(١٧٦٧).

وما ضاعف من شهرة هذه البلاد في صناعة المنسوجات، وساعد على تقدمها وأزدهاها، ازدياد الطلب عليها من أجل كسوة الكعبة، فتروى المصادر أن خلفاء بني أمية، وكذلك بعض خلفاء بني العباس، طلبوا من أهل جبران صناعة الحلال القطنية لكسوة الكعبة المشرفة، وكانت هذه الحلال مطعمة بالدجاج^(١٧٦٧).

كما كان أهل تهامة والسراة يصدرون إلى أسواق جزيرة العرب في الحجاز، والبصرة، واليمن، والشاهين بعض الأدوات الحديدية التي كانت تصنع في بلادهم مثل: الحناجر، والسيوف، وبعض الأدوات المستخدمة في الزراعة وأصبيد وغيرها^(١٧٦٨). أيضاً كانت الحيوانات توجد في هذه البلاد بكثرة، وغالباً ما كانوا يصدرونها إلى مكة المكرمة أثناء موسم

متروعة يقابضونها بما يفيض بأسواق مكة من سلع لا تتوافر ببلادهم^(١١٤٣). كما يورد ابن جبير تفصيلات أخرى دقيقة عن تجار بلاد السروات الواعدين إلى مكة المكرمة، ومعاملاتهم التجارية مع الكعبة، مما يفضي دليلاً على تواصل هذا النشاط التجاري بين الطرفين، والدور الهام الذي لعبه أهل السروات في تزويد الحجازيين بأسواقهم بما ينقصهم من السلع الضرورية فيقول: «إن قبائل تعرف بالسرو أو السراة، أهل جهن حصينة يستعدون للوصول إلى هذه البلدة المباركة قبل حلولها بعشرة أيام فيجتمعون بها النية في العمرة وميرة البلد بخشوب من الأقمشة كالخبطة وسائر الخيوط إلى اللوليا، إلى مادونها، ويعلمون السنن، والعسل، والزبيب، واللوز فتجمع سيرتهم بين الطعام والإدام والفاكهة، يصلون في آيات من العمد رجالاً رجالاً موقرة بجسج ما ذكر، فيرتعدون معايش أهل البلاد، والمجايرين فيه، وينفقون ويدخرون، وترخص الأسعار، وتعم المرافق، فيعد منها الناس ما يكفيهم لماعتهم إلى ميرة أخرى، ولولا هذه الميرة لكان أهل مكة في شظف من العيش»^(١١٤٤).

ويضيف ابن جبير: «ومن العجيب في أمر هؤلاء المائتين أنهم لا يبيعون من جميع ما ذكروا بدينار ولا بدرهم، إنما يبيعونه بالخرق والعباءات والشمال، فأهل مكة يمدون لهم من ذلك مع الأقمشة والملحف المتان، وما أشبه ذلك مما يلبسه الأعراب، وساهمونهم به وبشارونهم، ويذكر أنهم متى أقاموا من هذه الميرة ببلادهم نجذب، ويقع الموتان في سروايتهم وأعضائهم، ويوصلونهم بها تخصص بلادهم وتقع البركة في أمواتهم»^(١١٤٥).

ويؤكد ابن بطوطة في رحلته على ما ذكره ابن جبير فيقول: «وأهل الجهات الموالية لمكة، مثل بجيلة، وذهران، وعامد يبادرون لمضور عمرة رجب، ويعلمون إلى مكة الحبوب، والسنن، والعسل، والزبيب، والتزيت، واللوز فتخص الأسعار بمكة، ويرغد عيش أهلها، وتخص المرافق»^(١١٤٦) ويضيف ابن الجواد إلى ما سبق قوله: «فإذا دخلوا مكة ملؤوها خبزاً من الخنطة، والشعير، والسمون، والسنن، والذرة، والذخن واللوز والزبيب، وما شابه ذلك، وكذلك يقول أهل مكة: حاج العراق أبونا نكسب منه الذهب، وأنسر أنا نكسب منه القوت»^(١١٤٧).

وقد ظل هذا النشاط التجاري متواصلاً إلى عهد قريب فكنا نرى أهل تيمامة والسراة يسوقون مواشيهم ويحملون بعض سلطهم إلى أسواق مكة في مواسم الحج كي يبيعوها هناك ويستبدلوا بأثمانها سلعاً أخرى تفيدهم في حياتهم اليومية، كالألبسة المختلفة، وأدوات الزينة والطعام وما شابهها.

الحج، ودعا صدموا بعضها من موافق البحر الأحمر إلى خارج شبه الجزيرة العربية^(١١٤٨)، كما كانوا يصلون من تلك الموافق، الحبوب والتسور وغيرها^(١١٤٩).

وإذا كان أهل تيمامة والسراة قد صدموا العديد من سلطهم المحلية إلى أسواق عديدة داخل شبه الجزيرة العربية وخارجها، فإنهم أيضاً كانوا يستوردون بدمهم العديد من السلع التي يحتاجونها في تصريف حياتهم اليومية، وأحياناً يقابضون بها سلطهم التي جلبوها من بلادهم، ومعظم الأسواق الكبيرة في الموافق الساحلية التيمامية وكذلك في البلاد السروية كانت تزد إلبها السلع من خارج أرض تيمامة والسراة، ومنها يتم التبادل التجاري. فكانت خمران، وجرش، وبنشة، والطائف وغيرها من الأسواق الساحلية تعج بالحركة التجارية، وما يؤكد ذلك قول ابن الجواد: «وعليها المعول في البيع والشراء»^(١١٥٠). فكان تبادل التجاري يتم في هذه الأسواق المحلية بين التجار القادمين إليها من اليمن، والحجاز، والعراق وفارس، وبلاد الروم، فكان التجار المحليون يجلبون سلطهم ويبيعون بالقايضة مع أولئك التجار القادمين^(١١٥١). بل كان الشهابيون والسرويون يستوردون من اليمن العديد من السلع كالسوجات البنية، المسنة بدهق الصنع، وجمال الألوان والزخرفة، علاوة على السلع الشرقية، لاسيما الأقمشة الواردة من الشرق الأقصى والتي كانت تجت سوقاً نافقة عندهم لعدم وجودها ببلادهم، وكانت هذه السلع تصل إليهم عن طريق موافق البحر الأحمر مثل: ميناء عدن، وجازان، والبرك، والسرين، والشهية، وجدة، وغيرها^(١١٥٢). كما كانوا يستوردون من مكة المكرمة أيضاً بعض الملاح، والعباءات، وغير ذلك من المنسوجات، وأدوات الزينة، وكثير من هذه السلع المستوردة كانت تزد إلى الحجاز من بلاد الشام، ومصر، والمغرب، والأندلس، وفارس، والعراق، وبلاد ما وراء النهرين^(١١٥٣).

وقد دلت لنا بعض المصادر على عمق العلاقات التجارية القائمة بين سكان تيمامة والسراة وأهل الحجاز، وخاصة أهل مكة المكرمة. فيذكر ابن جبير في القرن الثالث الهجري (الثاني الميلادي) أن التيماميين والسرويين كانوا يرتادون بسلطهم أسواق مكة، لاسيما السلع الغذائية، فيجدون حسن الاستقبال والترحاب من المكيين، وخاصة تجارهم، وذلك لجلود ما جلبوا من سلع قيمة^(١١٥٤). كما يشير الأزرقى أيضاً وهو ما أهل القرن الثالث الهجري (الثامن الميلادي) إلى تعيين مكان محدد في أسواق مكة ترقاه عبر أهل تيمامة والسراة فتقيم به مدة إقامتها وعامستها التجارة في مكة^(١١٥٥)، ويأتي ناصر خسرو في القرن الخامس الهجري (الحادي عشر الميلادي) فيذكر نشاط السرويين التجاري في مكة، وما يجلبون معهم من حبوب وبلغ

الشرقية (١٢٠٠) وقد عرفت أسواق تهامة والسرارة مثل غيرها من أسواق الشرق الإسلامي
 التعامل النقدي كواحد من أهم أوجه التعامل المخططة التي سادت في الأوساط التجارية في
 النصف الوطني الإسلامية، ولاسيما ما يتعلق منها بالتبادل التجاري بينها وبين أقطار العالم
 الخارجي ذات العلاقات الاقتصادية معها .

ويكفينا أن نقسم الوحدات التي سادت أسواق شبه الجزيرة العربية بما فيها أسواق تهامة
 والبراء وحجري بها التعامل التجاري في الفترة موضوع البحث إلى ثلاث وحدات نقدية وهي :
 النقود الذهبية (الدينار)، وعلى الوحدة النقدية الرئيسية لاسيما في المعاملات والعقوبات
 التجارية الكبرى، ثم النقود الفضية (الدرهم) . وكانت تجرى بها عمليات البيع والشراء في
 الأسواق الداخلية لاسيما السلع الغذائية، والنقود النحاسية (الفلوس) وهي بمثابة الوحدات
 النقدية المساعية.

ولاحظ أن أهل تهامة والسرارة قد استخدموا العملة على اختلاف وحداتها في نشاطهم
 التجاري بوجه خاص لاسيما مع تجار المناطق المجاورة كبلاد الحجاز واليمن، وقد أشارت
 المصادر إلى أن العملة التي استخدمها تجار بلاد الحجاز واليمن في تجارتهم الداخلية
 والخارجية، ومن بينها تجارتهم مع بلاد تهامة والسرارة، كانت هي العملة الذهبية السائقة في
 العالم الإسلامي خلال العصر الإسلامي المبكر، وبالتحديد زمن الدولتين الأموية
 والعباسية (١٢٠١).

أما عن أنواع العملة المستخدمة في التعامل التجاري بين سكان تهامة والسرارة، وكذلك
 أهل مكة واليمن، فيذكر المقدسي أنهم استخدموا النقود المعدنية المخططة، وهي العشرة لهذا
 انتقال (١٢٠٦) حيث يقول ورتزخذ كدراهم السن عدداً . ويفضل العشرية، حتى وإن كان بينها
 درهم، ودينار عدداً قيمته سبعة دراهم، وهو ثلثا البغري تونز ولا تعتمد والدرهم
 المستعملة في الأقاليم - يقصد بلاد اليمن - تسمى بمكة الحسدية ولأهل اليمن
 الطرية (١٢٠٣).

كما عرفت بلاد الحجاز، عملة والزبقة، ولكن هذه العملة كثيراً ما كانت تنعرض
 للتزييف مثلها في ذلك مثل الدرهم النقدي التي كانت هي الأخرى تتعرض للتزييف، وتبلغ
 قيمة هذا النوع من العملة (الزبقة) $\frac{3}{4}$ من البرهم النقي، أي أن كل أربعة وعشرين
 درهماً من الزبقة، تساوي درهماً واحداً من البراهم النقية (١٢٠٤). ولوحظ أن أهل السرارة

١- المعاملات التجارية:

إن دراسة أوجه النشاط التجاري لبلاد تهامة والسرارة، في ضوء الازدهار الذي شهدته تلك
 المنطقة في مجال التجارة داخلياً وخارجياً، تستلزم من الباحث بطبيعة الحال، استعلاء طرق
 التعامل التجاري المتبعة آنذاك في أسواقها، ودرج التجار من أبنائها والواقفين عليها على
 التعامل بها.

وقبلا يلي دراسة موجزة لأوجه التعامل:

أ- المقايضة :

وكانت من أهم وسائل التعامل التجاري داخل أرض تهامة والسرارة، وقد لجأ إليها التجار
 لإبرام الصفقات التجارية نظراً لقللة العملة الذهبية في أسواقهم، فاستمضوا بها عن النقد،
 وكانوا يصدون إلى تقدير قيمة البضائع بالدنانير الذهبية عند إتمام إجراءات المقايضة. وقد
 شملت المقايضة كل أنواع السلع المتبادلة في الأسواق، حيث كان المتسجون يقومون بقل
 إنتاجهم للأسواق المحلية، حيث يجدون فيها سلعاً أخرى هم في حاجة إليها، فيتم تبادل السلع
 بعضها ببعض كل حسب حاجته . ولم تكن المقايضة بوصفها إحدى وسائل التعامل التجاري،
 مقصورة على الأسواق المحلية، وإنما كانت سائدة أيضاً داخل شبه الجزيرة العربية وخارجها،
 يؤكد ذلك كل من الأزرقى، وناصر خسرو، وابن جبير . وابن الجاور . وابن بطوطة خلال
 حديثهم عن نشاط أهل السرارة التجاري، وكيف أنهم كانوا يحصلون من بلادهم سلعاً عديدة
 مثل الجيوب وأنواعها، والسنن، والفصل، والترتيب، واللوز وغيرها، فيأتون بها إلى أسواق
 الحجاز فينابضون بها سلعاً أخرى يحتاجونها في ديارهم (١٢٠٨). وقد نص ابن جبير على شيوخ
 المقايضة كوسيلة للتعامل التجاري أسلية بين تجار السرارات وأهل مكة بشكل صريح فيقول:
 « ومن العجب في أمر هؤلاء - يقصد أهل السرارة - الماترين أنهم لا يبيعون من جميع ما ذكروه
 بدينار ولا درهم، إنما يبيعونه بالخرق والمهايات والشمل، فأهل مكة يعدلون لهم من ذلك مع
 الأقمعة والملاحف الثان، وما أشبه ذلك مما يلبسه الأعراب، ويأبهمونهم وشاورونهم» (١٢٠٩).

ب- التعامل النقدي:

تعهد وحدات النقد العمود الفقري للاقتصاد النقدي، فهي تمثل سلطة الدولة وشرعيتها،
 وتفتح المستهلك قوة شرائية عامة، ومرونة قصوى في سهيل تحقيق مطالبه وإشباع رغباته

١- الموازين والمكاييل والقياس :
اختلفت المكاييل والموازن ووحدات القياس من قطر إلى آخر من أقطار العالم الإسلامي، كما كانت تختلف أيضًا في القطر الواحد من مدينة إلى أخرى، كما يظهر هذا الاختلاف أيضًا من عصر إلى عصر (١٢١٦).

ويبدو واضحًا اختلاف وحدة الموازين والمكاييل والقياس من سلعة إلى أخرى باختلاف نوعية السلعة من حيث السهولة والصلاية، فوحدة الكيلان تعرف في السلع السائنة باسم الوعاء، الذي يحتويها فالسفن على سبيل المثال يباع بالجملة وهي تساوي خمسة أمان (١٢١٣)، كذلك كان الشيوخ والسليط، يباع بالجرة أو بالطن، والجملة والجرة هما اللذان يحفظ بهما الحسن والشيوخ والسليط أو الزيت، لسهولتهما (١٢١٤).

٢- الموازين :

أما عن وحدات الوزن المعروفة في شبه الجزيرة العربية، ومنها الحجاز وأنس وبلاذ تهامة والمراة فأولها المثل، وهو وحدة أميزان الرئيس في هذه المناطق، ويطلق عليه أحيانًا مسمى درطل، وكان الدرطل المكي يساوي مائتي درهم (١٢١٦). وكانت معظم السلع التجارية وفي مقدمتها المطر والحلويات والفصل، وكذا الثياب الحريرية تتباع في بلاد تهامة والسرارة بالدرطل أو المي (١٢١٦).

وغير بالذكر أن عيار المي أو الدرطل يختلف باختلاف نوعية السلعة المزروعة بها، وبالتالي يختلف عياره عن المي أو الدرطل الرئيس السابق. فكان للمي أو الدرطل المستخدم في دنق اللحم والشحم والهريس (١٢١٦)، والجنبة يصادل ٤٠٠ درهم (١٢١٨). فيكون وزنه بأحرامات حوالي ١٢٥٠ جم) وهو بذلك يساوي ما كان مصورًا في القطر المصري حتى وقت قريب بالأوقية (١٢١٦). بينما يبلغ عياره - كما سبق القول - في وزن السن ثمانمائة درهم. كذلك يستخدم هذا العيار للمي في بيع الزيت والحل (١٢٠٠). فيصبح مساويًا لـ (١٢٠٠) كيلو جرامًا، ولا يزال حتى عصرنا الحالي يتم التعامل بالأرطال في بعض أجزاء تهامة والسرارة عند بيع بعض المحاصيل كدرطل السلك والعنبر والبخير (١٢١٦).

كما لا يزال يستخدم حتى الآن عدة أنواع أخرى من الأرطال يختلف وزنها باختلاف البلد المنسوب إليه من بلاد تهامة والسرارة، مثل الدرطل الحجري، والشبيري، والبارقي وغيرها، كما

وتهامة كانوا يتعاملون أحيانًا بهذه العملة عند نفوذهم إلى أسواق الحجاز، وربما حطروها إلى دراهم للتعامل بها هناك.

وهناك نوع ثالث من العملة كانت سائنة بدورها أيضًا في الأوساط التجارية ببلاد اليمن وأحواز، والأرجح أنه تم التعامل بها أيضًا في بلاد السراة، وهذه العملة هي الذهب المصري، والذي عُرف أيضًا باسم الدينار المصري (١٢٠٦)، أو الدينار الأخضر (١٢٠٧). وقد أشار إلى هذه العملة المؤرخ ابن المحابر والذي حدد استخدامها في هذه المناطق وأشار إلى سعر صرفها مقارنة بالدينار السائد في اليمن وعرف بالدينار الملكي (١٢٠٨).

كما راجت في أسواق النطقة موضوع الدراسة الدرهم القضية وكانت تعرف بالدرهم العباسية (١٢٠٩)، وقد ظلت سائنة في أسواق السراة واليمن، حتى بدايات القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي، عندما أقيم الأئمة الزيدية على ضرب عملة فضية بأسماهم في صنعها. ولكنها لم تنتشر انتشار الدرهم العباسية لنقص أوزانها عنها من ناحية، وتطور الزئمل والتزييف، وإيها (١٢١١). ومع قلة الواصل من معصن الذهب إلى أسواق الشرق الأدنى والساحل الشرقي للبحر الأحمر بصفة خاصة مع تزايد أخطار الحركة الصليبية، بدأ الناس في الاعتماد على الفضة واستخدامها بشكل رئيس في ضرب العملة. وبدأ النظام النقدي يعتمد على ما يشترط من دراهم كمسلة أساسية، وتحول الذهب إلى مجرد وسيلة لتقدير القيمة المدفوعة من القطع القضية.

ج- الدفع بالأجل :

وهي إحدى طرق ثلاث عُرفت في أوجه التعامل بعد الدفع نقدًا عند إتمام الصفقة التجارية بين البائع والمشتري، وبعد المصكوك أو الحوالات، ثم البيع والدفع بالأجل، فكان بإمكان التاجر الصوري أن يبال الثقة لدى التجار الكبار، فيأخذ ما يشاء من البضائع دون مال حتى يبيع ثم يحدد ما عليه من أثمان البضائع من عملية البيع طلالًا لاستطبع الدفع نقدًا، وأحيانًا يقوم هؤلاء الباعة الصغار بدفع ما عليهم من ديون لتجار الجملة تقسيطًا ويحدد يوم معين من أيام الأسبوع يتم الاتفاق عليه بين الطرفين مواعيد للسداد وقد شاعت هذه الطريقة في شبه الجزيرة العربية عامة وفي بلاد اليمن خاصة في بيع صفقات السمور، ولا تستعمل تعامل أهل السراة وتهامة بها في صور انتشار هذه الطريقة في شتى مناحي الديار الإسلامية (١٢١٦).

استخدم في الموازين أيضاً الدينار ، والدرهم ، والدينار ١٢٢٦ ، والقيروان ١٢٢٦ ، ومن الشائبة عند اختلاف عيار النقد كان يتم التعامل بالنقود وزناً لا عدداً (٢٢٤١) فكان وزن الدرهم ستة دراهم ، وكل عشرة دراهم تساوي سبعة مثاقيل (١٢٥١) ، والدانق يساوي قيراطين ونصفاً (١٢٦١) .

- الأوقية : وحددها ابن الجاور بحوالي (٢٦٠ - ٢٧٠) درهم وحساب الدرهم (١٢٥١) . يمكن وزن الأوقية في (القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي) بلغ ٧٠٨ ، ٦٧٢ ، يتم ، بينما ذكر هتس أن وزنها في شبه جزيرة العرب في صدر الإسلام كان حوالي (٤٠١) درهماً أي (٢٥١) جرام (١٢٧١) .

- البهجة : ونعت كرجدة وزن لبيع الأديم وقدرها ابن الجاور بمائة من ، وذكر أن حصل الحمل يبلغ بعين ونصفاً ومن ثم يتراوح وزن البهجة الواحدة طبقاً لوزن المن ما بين (٨١ - ٨١) كيلو جراماً ، أو (١٠٠٠) كيلو (١٢٧٨) .

٢- المكابيل : تعددت أنواع وأسماء المكابيل التي استخدمها أهل تهامة والسرارة في التعامل مع الجيوب والغلل والتصور وما شابهها فكان هناك:

أ- المد : اختلف القضاة ، في تقديره ، ولذا اختلف من منطقة إلى أخرى في العام الإسلامي ، ففي بلاد تهامة والسرارة ، حيث كان يستخدم كرجدة للتصور والغلل وسائر الأطلمة فيبلغ وزنه خمسة أرتال وثلاثاً أو ما يعادل ربع الصاع (١٢٧٩) .

ب- الصاع : ويستخدم في بيع المنطقة وسائر الجيوب في بلاد تهامة والسرارة ، أو تلك المنطوية إلى أسواق الحجاز ، ويقدره ابن الجاور بأربعة أمهات كما استخدم الفرق في الكيل ، وهو يعادل ثلاثة صبعان (١٢٨٠) .

ويلاحظ أن المكابيل شأنها شأن النقود ، كانت تعرض أحياناً لملاذات الغش والتطويق ، لا سيما عند أرباب السفن في الموازين الواقعة على ساحل البحر الأحمر ، يؤكد ذلك انقسي بقوله « ولهم بالراكب صاعان يعطون بأحدهما (وهو الأصغر) جرابيات اللاجين ، وضمانون بالكبير » (١٢٨١) .

٣- المقاييس : وكانت أهم وحدات قياس الأقطوال المستخدمة في أسواق تهامة والسرارة هي:

- الفراع : ويختلف طولها حسب الزمان والمكان ، وينقص في المواسم ويعود إلى ما

كان عليه قبل موسم ، وهو عدة أنواع منها الفراع البهري ، والفراع الهديمي ، أما فراع اليد فيستخدم كوحدة قياس في بيع وشراء الأقمشة كالبيود وشقق الحرير وغيرها ويتراوح طول فراع اليد ما بين (٥٤ ، ٤٨ ، ٤٢) سم (١٢٨٢) .

أما الفراع الحديد ، فكان يستخدم في قياس بيع ألواح المساج ، وأيضاً بعض الأقمشة كالحرير وغيرها وطوله حوالي (١٨٧ ، ١٨٨ ، ١٨٩) سم (١٢٨٣) ويضاف إلى هذه الأنواع من الأفرع فراع خاص بقياس الأراضي وتقدير مساحتها عرف بالفراع الشرعي أو فراع المساحة ، وكان يبلغ طوله حوالي (٨٧٥ ، ٨٤٩ ، ٨٢٥) سم (١٢٨٤) .

كما عرفت مقاييس وأطوال أخرى مثل قدم الإنسان وخطوته ، وشبر الكف ، والباع (١٢٨٥) ، ويؤلف أيضاً المبل عند أهل تهامة والسرارة ، وذلك من خلال ما ذكره الهمداني عند تقديره لمسافات الطرق الواصلة بين اليمن والحجاز عبر أراضي السرارة ، فقورها بالأيمال (١٢٨٦) .

١١- معوقات التجارة :

رغم هذا النشاط التجاري الذي شاهده بلاد تهامة والسرارة ، فإنه نشاط قد تأثر سلباً ببعض العوقات ، والملاحظ أن هذه المعوقات لم تلق بظلالها على التجارة فقط ، بل أيضاً على جوانب أخرى من الأنشطة البشرية في هذه المنطقة ، ولعل أهم هذه العوقات هي:

أ- الأمراض والأوبئة التي كانت تفك أحياناً بأهل البلاد ، فتتلك منهم أعداداً كبيرة ، فتتأثر القوى البشرية المنتجة في المنطقة ، ومن ثم تتأثر حركة الأنشطة البشرية في مجتمع تهامة والسرارة ، ونجد بعض المصادر تشير إلى هذه الأوبئة وتأثيرها الضار على النشاط السكاني ، مثل : ابن كثير ، حيث يذكر في حوادث (٥٩٧هـ / ١٢٠٠م) فيقول : « وقع وباء شديداً ببلاد عترة بين الحجاز واليمن ، وكانوا عشرين قرية ، فبادت منها ثمانين خيرة لم يبق فيها ديار ولا تفتح نار » (١٢٨٦) ، ويذكر ابن طهيد في أحداث عام (٨٣٤هـ / ١٤٤٣هـ) أنه « وقع بالطائف ، ووج ، وليد ، وعامة بلاد الحجاز ، وباء عظيم هلك فيه من فقير وغنيهم من الغريان عالم لا يحصيهم إلا الله ، بحيث صارت أموالهم ونعمتهم لاسالك لها ، واسترلى عليها سزاهم ، واعتد هذا الوباء إلى قحلة ولله عاقبة الأمور » (١٢٨٧) .

ومن أهم الأوبئة التي حاجت منطقة تهامة والسرارة : الطاعون ، والجدري ، والحصى وغيرها من الأمراض الفتاكة ، ومن أهم المصادر التي أشارت إلى انتشار مرض الحصى والجدري وغيرها

وخاصة في وهم يصحون . الجوع الجوع ، ويقتصر عمود وفي الطريق يتصرفون . ١٢٤٧ . ويذكر أنه في صفر عام (١١٧١هـ / ١٧٥٧م) ابتدأ تراجع الأسعار وشمل ذلك أكثر النواحي والانتشار .. وكان ينقل الطعام من أرض اليمن كزيد ونواحيها . ولم يزل التراجع في زوهاد حتى بلغ .. حمل الجمل أربعين قرشاً ... ومات عالم كثير بالجوع والمرض وحلكت الأنام (١٢٤٨) .

جـ- معوية تقاريس بلاد السراة ، وارتفاع درجة الحرارة في أرض تهامة ، كل هذا عاقب حركة الإنتاج . فصعوبة التقاريس يعوقل حركة النقل والتواصلات . وارتفاع درجة الحرارة ينشر الأمراض ، ويقلل من حجم الإنتاج (١٢٤٩) .

د- انتشار القبائل في مناطق وعرة ، وبعد هذه القبائل عن المركز السياسي للخلافة الإسلامية ، فشلت الصراعات والحروب القبلية على حدود الأراضي والأودية بسبب النزاع على ملكية الأراضي أحياناً ، وسبب التمرد على حقوق الجمهوران ، وسبب انتشار ظاهرة الأخذ بالنار أحياناً أخرى ، فانشغل أهل هذه القبائل عن أعمالهم . ومنها العمل التجاري . كما تحرق تجار المناطق البعيدة من الحضور إلى مناطق المنازعات خوفاً على حياتهم وعلى تجارتهم بسبب غياب الأمن في هذه المناطق في بعض الأحيان . وتؤكد بعض الروايات التي ترجع إلى أوائل القرن الرابع الهجري (المشربين الخيلدي) هذه النزاعات أو تذكر تفاصيل هذه الاشتباكات التي كانت تطلق مضاعف الناس ، وتشمل حركتهم في شتى المجالات (١٢٥٠) .

هـ- معاناة التجار والحجاج للجوع والعطش أثناء رحلاتهم ذهاباً ورجوعاً بين الحجاز وبلادهم ، مما أدى إلى موت الكثير منهم . فتذكر بعض المصادر أنه في عام (١٢٥١هـ / ١٢٨٧م) قد أصاب حجاج اليمن عطش شديد هلك على أثره حوالي ألف نسمة (١٢٥١) ، وفي عام ١٢٥١هـ / ١٢٩٧م) يذكر ابن حجر أنه أصاب الحجاج في طريقهم إلى مكة المكرمة ، في ذلك الموسم ، عطش يؤدي بحياة الكثير منهم (١٢٥٢) . ويذكر ابن قهيد أنه في سنة (١٢٥٥هـ / ١٢٤٤م) قد وقع على حجاج البحر من أهل اليمن أمر عطش ، وهو أنهم لما وصلوا بلدة على طريق الليث خالف عليهم الريح ، فخرجوا إلى البحر فضاع بهم الليل عن الماء ، فمات منهم خلق كثير (١٢٥٣) .

١- تهديد قطاع الطرق واللصوص طرق التجارة والحج . وتهديد أمن طرق التجارة واحتجاج من بلادهم إلى بلاد الحجاز . فقد أمدت المصادر التاريخية بمعلومات غزيرة عن جرائم قطاع الطرق . والاعتصامات التي كانوا يقومون بها على الحجاج والتجار فينخلونهم . ويأخذون

في بلاد تهامة ، الترخ عبدالله بن علي النعمان الصمدى فيذكر عام (٩٥١هـ / ١٥٤٤م) أنه «حصل على المسلمين الوباء العظيم . والأمراض بالحمى المطبقة بمدينة أبي عريش ، وصيبها وضد ... وكافة المخلات السليمانية كان ابتلاؤها في شهر رمضان ، واستمر نحو سبعة أشهر . انتقل بسببه عالم كثيرين ، وعلماء أمياري ، وسادة أخبار ... وأشرف أجلاء كبار فلقد الأثر من قبل ومن بعد . قبل وبن الذين فقيدوا من أعيان وادي جازان ... حلة الوباء . ألق رسائلها نفس» (١٢٥٠) ويذكر أيضاً أنه في عام (١٠٥٩هـ - ١٠٦٠هـ / ١٦٤٩م - ١٦٥٠م) ظهر بالتمسك ببلاد تهامة والسراة وغيرها مرض الجديرى فقتل على خلق كثير (١٢٥١) .

وإذا كانت هذه الأمراض ، من أهم معوقات الحضارة في مجتمع تهامة والسراة ، يسبب فقدان أهم قوة مؤثرة في خلق هذه الحضارة ، وهي القوة البشرية . فإن هذه الأمراض قد أضرت أيضاً بسلوكيات سكان هذه المنطقة ، وخاصة بحيواناتهم مثل : الجمال ، والأبقار . والحسيب والبغال وغيرها . فتأثر اقتصاد الأسرة والمجتمع كله ، وتؤكد الروايات أنه كان من أصعب الأمراض منذ القدم هناك ، هو مرض الجديرى ، والحميات ، فكان كثير من الناس ملأ أسر كاملة ماتت دون أن تجد المساعدة . أو الرعاية الطبية لعارية تلك الأمراض (١٢٥٢) .

ب- تعرض البلاد لوجعات من الجفاف . والقطع والغلا . فيذكر أيضاً عبدالله الصديقى أثناء حديثه عن بعض أجزاء من تهامة فيقول : «حصل فيها غلا . عظيم عن السهل والجبل ، لاسببها المخلات السليمانية كان ابتداءه في سنة (١٠٦٢هـ / ١٠٦٤م) واستمد إلى سنة (١٠٧٨هـ / ١٠٥٧م) حتى كادت عقود شعائر الإسلام أن تنخرم وأجلت الناس عن أبوابها ... وخرجت المخدرات من بنات الناس سارات في الأسواق ، وتقلون الدم ويأكلونه . وانقطع المسيل والقراقل ... وتعطلت من الأباقي المأكولات والنفائس والأموال ...» (١٢٥٣) . ويذكر أيضاً في عام ١٠٧٩هـ / ١٠٥٧م) أنه «وقع القحط والغلا . في أرض الحجاز . وانقطعت المأكولات في الأسواق وحلكت النواحي» (١٢٥٤) . ويذكر أنه في عام (١٠٤٦هـ / ١٠٦٣م) «وقعت مجاعة في وادي ضمد ذهب ضحيتها ألقان من أهل بلدة الشعيبي (١٢٥٥) . وفي عام (١٠٦٣هـ / ١٠٥٢م) «اشتد الغلا . على الناس في الحسور ، والسنن ، والألبان ، والمسل» (١٢٥٦) وفي سنة (١٠٧٩هـ / ١٠٦٨م) «تواتر الجحر من جهة أرض اليمن بالبتداء الجذب والقطع في سببها والتهائم ونواحيها .. وكذلك أهل الحجاز الأعلى هربوا من بلادهم وتركوها . وغالب أهل القفري والبيادية جازوا إلى مكة هاربين وإلى رب البيت ملتجئين

أُسروالهم ، وغالبًا ما كان أفراد من بعض القبائل والعشائر الواقعة على الطريق هم الذين يقومون بهذه الأعمال . وقد كان الأمن في البلاد ، ثم الجوع والحاجة هما من الأسباب الرئيسة التي دفعت هذه القبائل إلى الاعتناء على قوافل الحاج والتجار ونهب أموالهم . ويذكر ابن الجوزي ، خلال القرن السابع الهجري (الثالث عشر الميلادي) وضع السكان في إحدى الأجزاء الشمالية نظمهم طريق الحج والتجارة ، فيقول : «... لم يكن في جميع العالم أفضل من هؤلاء القوم ، ولا أسرف ، ولا أجرم ، ولا أخسر منهم في أخذ مال الحاج ، لأنهم يسهون الحاج جفنة الله ، فإذا قيل لهم في ذلك يقولون - إذا حضر جفنة الله غلغفه أكل منها المصارد والورود ، وإذا قلت لأحدهم : قطع الله رزقه من الحرام ، يقول - لا بل قطع الله رزقه من الحلال ، ما ترى عندنا من الخبز سوى هذه الجبال السوداء لا لنا زرع ولا نزرع . ولا نأخذ ولا عطاء ، وجميع ما نعلمونه أنتم مع حاج آخر جا . مقابل الكعبة من الفخاخ والفخام فسلطان الله عليكم حتى نستقصي للحاج منكم الحق وثلك الباطل » (٧٤١).

ويذكر ابن الجوزي في شرحه قوله تعالى: ﴿لَعْنَةُ الَّذِينَ كَفَرُوا فِي كِتَابِ اللَّهِ إِنَّهُمْ لَا يُؤْمِنُونَ﴾ (١٧٨) ، فيقول : «... لم يكن في جميع العالم أفضل من هؤلاء القوم ، ولا أسرف ، ولا أجرم ، ولا أخسر منهم في أخذ مال الحاج ، لأنهم يسهون الحاج جفنة الله ، فإذا قيل لهم في ذلك يقولون - إذا حضر جفنة الله غلغفه أكل منها المصارد والورود ، وإذا قلت لأحدهم : قطع الله رزقه من الحرام ، يقول - لا بل قطع الله رزقه من الحلال ، ما ترى عندنا من الخبز سوى هذه الجبال السوداء لا لنا زرع ولا نزرع . ولا نأخذ ولا عطاء ، وجميع ما نعلمونه أنتم مع حاج آخر جا . مقابل الكعبة من الفخاخ والفخام فسلطان الله عليكم حتى نستقصي للحاج منكم الحق وثلك الباطل » (٧٤١).

الحاجة

ومن هذا العرض نخلص إلى القول بأن بلاد نهم والسرقة قد تشعبت بنشاط تجاري زاهر خلال القرون الإسلامية لشكرة والوسيلة، ساعد على ذلك ما حظيت به تلك الأراضي من بعض القومات الرئيسة المساعدة على قيام نشاط تجاري متعدد ومتفرع ، حيث توفر طرق المواصلات التجارية، كما تعددت بها المراكز التجارية التي تحتوي على أسواق عديدة زاخرة بحركة البيع والشراء للكبير من السلع المعقدة، أو تلك التي كان تجار السرقات يهتسون بالحصول عليها من المناطق والبلدان المجاورة ، حيث تجد لها سوقًا نافذة ببلاد نهم والسرقة وبخاصة السلع الشرقية الواردة من الشرق الأقصى عن طريق بلاد اليمن الأمر الذي أدى إلى نشيط حركة التبادل التجاري في المنطقة.

ونلاحظ أنه على الرغم من وجود بعض معوقات التجارة - كما أسلفنا القول - فإنها لم تكن في حنف النشاط التجاري على أرض نهم والسرقة بل ظل أهلها عبر حقب التاريخ المختلفة يقومون بدور إيجابي ملموس في تشييط الحركة التجارية بخاصة والحيطة الاقتصادية بعمامة في شتى أنحاء شبه جزيرة العرب.



بعد، فمن خلال هذا البحث لا ننسى استكمال كل ما يتعلق بالتجارة والتجار في بلاد نهم والسرقة. وأنا أكتفيًا بذكر بعض الملامح الهامة لهذا الجانب الهام من جوانب التاريخ الحضاري للبلاد الواقعة في جوب المملكة السعودية في المعمور الإسلامية المبكرة والوسيلة - فنحن نقا على العناصر والأصناف التي أدت إلى ازدهار النور التجاري لعنة المناطق - داخليًا وخارجيًا فأبرزت ما لقبته التجارة من اهتمام الخلافة والحكام حرصًا على توفير السلع اللازمة لوطنى السراة، عن طريق الأهتمام بالطرق التجارية وإقامة المحطات لزامة التجار والسافرين، كما أوجعنا من خلال هذا العرض كيف ضمرت شتى المراكز الحضرية بالمنطقة بالعديد من أصناف السلع سواء المنتجة محليًا أو الواردة من بلدان الشرق على اختلافها ، والتي قامت على تصريفها مجموعة من الأسراق المتنوعة ما بين أسبوعية ويومية ودائمة ومخصصة . كذلك أشرنا إلى العامل الجغرافي وكيف كان له أبلغ الأثر في تبوء هذه المناطق مكانة متميزة في المجال التجاري . واختصنا هذه الدراسة ببارز عدد من

المؤلفون

- ١- أنظر جمال الدين محمد بن منظور . لسان العرب . نسخة وعلق عليه علي شكري (بيروت : دار إحياء التراث العربي ، ١٩٨٨م) ج ١ ، ص ٦١٠-٦١١ (إضافة : فهم) ؛ إسماعيل بن حسنة الخويزي . الصحاح : ناج اللغة وصحاح العربية . تحقيق أحمد عبد الغفور عطار (مطبوعات النشر بدمشق ، ١٩٨٢م) ج ٥ ، ص ١٨٧٨ (إضافة : تهمة) ، شهاب الدين باقر بن عبد الله المصري . مجمع البلدان (بيروت : دار صادر ، ١٩٨٤م) ج ٢ (إضافة : تهامة) ، ص ٦٢ وما بعدها .
- ٢- محمد بن صيب (البيهقي) . كتاب الشق في أخبار قريش . صححه وعلق عليه شورشيد أحمد نابوق (بيروت : عالم الكتب ، ١٩٨٥م) ص ٥٢ وما بعدها . لسان السن الحسين بن أحمد الهيداني . صفة جزيرة العرب . تحقيق محمد ابن علي الكويح (الرياض : دار الهبات للبحث والترجمة والنشر ، ١٩٧٧م) ص ١٨١ وما بعدها ؛ أبو يعين الدين ناصر خسرو . سفر نامه (رحلة ناصر خسرو) ترجمه عن الفارسية ومقتفه . أحمد خالد البدلي (جامعة الملك سعود) : عمادة شؤون المكتبات ، ١٩٨٢م) ص ٦٤١ وما بعدها . جمال الدين يوسف بن الحارث . صفة بلاد اليمن ، ومكة ، وبعض الحجاز . للمسئس تايخ المستعصر . تحقيق أسكر لوفقرين (البيروت : مطبعة بريل ، ١٩٥١م) ج ١ ، ص ٦٢ وما بعدها .
- ٣- الهسائي . صفة جزيرة العرب ، ص ٦٨ ، ٦٩ ، ٢٥٩ ، ٢٦٣ ، ٢٤٦ . محمد بن أحمد المقبلي . المجموع الجغرافي لقاطعة جازان ، منشورات نادي جازان الأدبي (القاهرة : مطابع النهضة مصر ، ١٩٧٩م) ص ٢١٢ ، ٤٢٦ ، ٤٢٧ ، أحمد ابن عمر الزيلعي . الأوصاف السياسية والعلامات الخارجية لمنطقة بجازان (الخلاص السليبياني) في التصور الإسلامي الوسيط (الرياض : دار الفردوس ، ١٩٩٢م) ص ٧٥ وما بعدها . عبد الله محمد أبو داود . أهل تهامة : دراسة في الخلاص السليبياني وطلبي بن يعقوب وأموالهما في الفترة الإسلامية الوسيطة (٤٠٠-١٢٠٠هـ / ١٠٠٠-١٢٨٥م) الرياض : مكتبة العبيكان ، ١٩٩٩م) ص ٧٤ وما بعدها .
- ٤- الحسادو تشها . كما انظر : عاتق بن عيث البلادي . بين مكة ومضرموت (رحلات وشاهدات) (مكة المكرمة : دار مكة ، ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م) ص ٢٨ وما بعدها . أيضا السائح له خبره بهذه المناطق كونه زارها وتجرى في أرجائها مرات عديدة وفي أوقات مختلفة على مدار عشرين عامًا (١٩٤٠هـ / ١٩٨٢م - ١٤٢٦هـ / ٢٠٠٥م) .
- ٥- انظر . باقر بن السري ، مجمع البلدان ، ج ٢ (إضافة : حجاز) ص ٢٨٩ ؛ زكريا بن محمد بن محمود النزهي . آثار البلاد وأخبار العباد (بيروت : دار صادر ، ١٩٨٤م) ص ٨٤-٩٠ ، صالح أحمد السلي . تحديد الحجاز عند القدماء ، مطبعة المغرب (١٩٦٨م) ج ١ ، ص ١٠٠-١٠١ .

الحقائق تحصل بنظم المعاملات التجارية السائدة في أسواقها ، فأوضحت معرفة بلاد تهامة والسرارة للتعامل النقدي وبينت أنواع العملة المتداولة في أسواقها ، وشروح الاعتقاد على التقو القضي نظراً لتدهور الذي أصاب التقدي الذهني ، كما أبرزت وسائل التعامل الأخرى التي شاعت في أسواق السرارات ومنها القايضة والبيع بالأجل وغير ذلك .

واختصت الدراسة بعرض موجز لمجموعة من المكاييل والموازن والقاييس المستخدمة في بلاد تهامة والسرارة وأبرزت أن منها بعض الوحدات اشتراك في استعمالها مع شلالها من بلدان الشرق ، وأوضح كيف أن هذه الوحدات كانت عيارتها تختلف باختلاف المدن من ناحية ، ونوعية السلع المباعة بهذه الوحدات من ناحية أخرى . كذلك أتت معرفة بلاد تهامة والسرارة لنظام الحصة والمخسب شأنها في ذلك شأن غيرها من الأقطار الإسلامية الأخرى .

الدراسة هي مستقى للمراجعات التي أجريتها في الفترة من ١٩٨٤م إلى ١٩٨٥م في بلاد تهامة والسرارة ، إضافة إلى ما كتبت في بعض المقالات التي نشرت في بعض المجلات العلمية .

والدراسة هي مستقى للمراجعات التي أجريتها في الفترة من ١٩٨٤م إلى ١٩٨٥م في بلاد تهامة والسرارة ، إضافة إلى ما كتبت في بعض المقالات التي نشرت في بعض المجلات العلمية .

محمد بن عبدالله الأزدى . تاريخ فتوح الشام . تحقيق عبد النعم عبدالله عامر (بيروت : دار الكتب العلمية ، ١٩٨٣م / ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م) ص ١٢٨ وما بعدها . أبو محمد أحمد بن أعشى . كتاب الفتح ، مصدر من طبعة حيدر آباد بالهند (بيروت : دار الندوة ، ١٣٨٨هـ / ١٩٦٨م) ج ١ ص ١١٤ ، ١١٤ وما بعدها : نزار عبد المنعم الحفني . أهل اليمن في صدر الإسلام (بيروت : المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، د.د) ص ١٢٥ وما بعدها . عبد الرحمن السباع . اليمن في صدر الإسلام . ص ٢٩٣ وما بعدها .

١٥- يزيد من التفصيلات عن مراسلات الرسول ﷺ باختلاف الراشدين من بعده . انظر . ابن حبيب . كتاب الشقاق ، ص ١٩٩-٢١١ . جمال الدين ابن الجوزي . صفة الصفوة . تحقيق محسن فاضل ومحمد رؤاس قلصم (حلب : دار الوصي ، محمد بن عمير الطبري . تاريخ الأمم والملوك . تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم (بيروت : دار سويدان ، ١٣٨٢هـ / ١٩٦٢م) ج ٣ . ص ١٣٠ ، ١٣١ ، ١٣٤ ، ١٣٦ . شمس الدين محمد بن قيس الجوزي . زاد المعاد في هدي خير العباد . تحقيق شعيب الأرنؤوط وآخرين (بيروت : مؤسسة الرسالة ، ١٤٤٠هـ / ١٩٩٠م) ج ٢ . ص ١٢ وما بعدها : محمد حيد الك . مجموعة الوثائق السياسية للعهد النبوي والخلافة الراشدة (بيروت : دار النفايس ، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م) ص ٢٤١ ، ٢٤٩ . وما بعدها .

١٦- انظر : جميع المصادر الواردة في حاشيتي (١٥١ ، ١٥١) . كما انظر عنه الزاهد محمد واقف دلال . البيان في تاريخ جازان وجزان (التجارة : مطابع دار النملون لطبع والنشر ، ١٤١٦هـ / ١٩٩٥م) . ص ٢٥٤ وما بعدها . غيثان بن علي بن جريس . تاريخ سخطا جرش خلال القرون الإسلامية الأولى . مجلة العصور . مع (٩١) ج ١١٤ (١٤٤٤هـ / ١٩٩٤م) . ص ٦٣ وما بعدها .

١٧- يزيد من التفصيلات عن ادبيات خلفاء بني أمية والخلفاء الأول من بني العباس بلاد تهامة والسرارة ، وارسال الولاة إلى الجعاز ، والذين هم يعبرون شحون إصلاجاتهم وأعمالهم إلى هذه البلاد (موضوع الدراسة ، انظر : محمد بن عبدالله بن أحمد الأزدى . أخبار مكة وما جاء فيها من الآثار . تحقيق رشدي الصالح منعم (مكة المكرمة : مطابع دار الثقافة ، ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م) ج ١ . ص ١٨٨ ، ١٩٠ ، ١٩١ ، ١٩٢ . عبد الرحمن السباع . اليمن في صدر الإسلام . ص ٢٩٣ وما بعدها .

١٨- المصادر نفسها . كما انظر عبد الواحد دلال . البيان ، ص ٢٥ . وما بعدها . كما انظر أيضا : عمام الدين عبد الرؤوف النقي . اليمن في ظل الإسلام منذ فخره حتى قيام دولة بني رسول القاهرة : دار الفكر ، ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) . ص ٢١٩ وما بعدها .

١٩- انظر المصادر التي وردت في حاشيتي (١٦٨ ، ١٧٦) . كما انظر : ابن جريس . بلاد تهامة والسرارة كما وصفها الرحالة ص ٢٨ وما بعدها . عبدالله أبو داهي . أهل تهامة . ص ١٠٨ وما بعدها .

ص ٩٠ . عبدالله الوهسي . ولعمري كما حده الجغرافيون العرب ، مجلة كلية الآداب بعمان الرياض (الملك سعود حاليا) ج ١ (١٣٩٠هـ / ١٩٧٠م) ص ٥٢ وما بعدها .

٢٠- المصادر نفسها . أيضا انظر غيثان بن علي بن جريس . بلاد تهامة والسرارة كما وصفها الرحالة والجغرافيون المسلمون الأول . مجلة المرقح العربي العدد الثاني . المجلد الأول (مارس / ١٩٩٤م) ص ٧٢ وما بعدها .

٢١- يزيد من التفصيلات عن هذه السرورات انظر . الهذلي . صفة جزيرة العرب ، ص ٢٤١ وما بعدها . جائق البلاوي . بين مكة ومضرموت . ص ١٤ وما بعدها . غيثان بن علي بن جريس . بلاد السرارة من خلال كتاب صفة جزيرة العرب للهذلي . مجلة القاهرة . عدد ٤٣١ سنة ١٩٠٩ (ربيع الآخر والحداد باران / ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) ص ٧٣ وما بعدها .

٢٢- المصادر نفسها .

٢٣- المصادر نفسها . بالإضافة إلى كتاب . عبد الرحمن صادق الشريف . جغرافية . المملكة العربية السعودية . إقليم جنوب غرب المملكة (الرياض : دار الفرج ، ١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م) ص ١٣٣ وما بعدها .

٢٤- المصادر نفسها التي وردت في حاشيتي (٩٠ ، ٩٠) .

٢٥- عبد الرحمن صادق الشريف . المرجع السابق ، ص ١٣٧ وما بعدها . صالح بن علي ابن عبد الرحمن الشمراني وأشكال المرحلات الزراعية ، وفقرتها المكاني . وأهميتها في إقليم السرارة جنوب غرب المملكة الغربية السعودية . ثم نشر هذا البحث ضمن سلسلة بحوث العلوم الاجتماعية . معهد البحوث العلمية وأحياء التراث الإسلامي ، جامعة أم القرى . مكة المكرمة ، ١٤١٦هـ / ١٩٩٥م) ص ٢٣ : غيثان بن علي بن جريس . غسيس : دراسة تاريخية في الحياة الاجتماعية والاقتصادية (١٠٠٠-١٤٠٠هـ / ١٩٨٨-١٩٨٠م) جدة : دار البلاد للطباعة والنشر ، ١٤١٥هـ / ١٩٩٤م) ص ١٩٠ وما بعدها .

٢٦- المصدر نفسها .

٢٧- محمد بن أحمد الصفي . تاريخ الخلافة الليثاني (الرياض : دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر ، ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م) ج ١ . ص ٦٧ وما بعدها . عبد الرحمن عبد الواحد الشجاع . اليمن في صدر الإسلام (دمشق : دار الفكر ، ١٤٠٨هـ / ١٩٨٧م) ص ٤٩ وما بعدها . غيثان بن جريس . بلاد السرارة من خلال كتاب صفة جزيرة العرب للهذلي . ص ٢٨ وما بعدها .

٢٨- انظر . أبو عبدالله عمر الواقدي . فتوح الشام (بيروت : دار الجبل ، د.ت) ج ٥ وما بعدها :

- ٤٥- أبو القاسم عبيدالله بن عبد الله بن خرداذبة ، كتاب المسالك والممالك ، تحقيق أم . دى غزوى (البيروت) مطبعة بريل ، ١٣٠٦هـ / ١٩٨٩م ، ص ١٣٣ وما بعدها .
- ٤٦- قدامة ، كتاب الحراج ، ص ١٨٨-١٨٩ ، ١٩٢-١٩٣ .
- ٤٧- أبو اسحاق اثريش ، كتاب التبايخ ، وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة ، تحقيق حمد الجاسر (الرياض) دار اليمامة للبحث والنشر ، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م .
- ٤٨- أحمد بن الحنفية ، كتاب البلدان ، تحقيق أم . دى غزوى (البيروت) مطبعة بريل ، ١٨٩٧م ، ص ٣٦٦ وما بعدها .
- ٤٩- الهيداني ، صفة جزيرة العرب ، ص ٣٣٦ وما بعدها .
- ٥٠- نيسن الدين أبو عبد الله القندس ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، تحقيق أم . دى غزوى (البيروت) مطبعة بريل ، ١٨٧٧م ، ص ١١١ وما بعدها .
- ٥١- محمد بن محمد الإدريسي ، كتاب تزيئة المشتاق في اختراق الأفاق ، (بيروت) عالم الكتب ، ١٤٠٩هـ / ١٩٨٩م ، ص ١٤٤ وما بعدها .
- ٥٢- حسين السرى ، بخران ، ص ٧٧ وما بعدها ، عبد الواحد دلال ، الريان ، ص ٢٥ وما بعدها .
- ٥٣- الهيداني ، صفة جزيرة العرب ، ص ٣٣٦ وما بعدها .
- ٥٤- المصدر نفسه ، ص ٣٤٠ .
- ٥٥- المصدر نفسه ، ص ٣٤١ .
- ٥٦- ابن خرداذبة ، المسالك ، ص ١٧٤ وما بعدها .
- ٥٧- وطلحة الملك تقع اليوم في الأجزاء الشرقية من طهران الجريب في بلاد نطخان ، إلى الشمال من مدينة طهران .
- ٥٨- قدامة ، كتاب الحراج ، ص ١٨٨-١٨٩ .
- ٥٩- الإدريسي ، تزيئة المشتاق ، ص ١٤٥ ، ١٤٦ .
- ٦٠- انظر عصام التقي ، اليمن في ظل الإسلام ، ص ٢٧٧ وما بعدها ، حسين السرى ، بخران ، ص ١٠٠ ، ص ٨٧ وما بعدها ، حميد حبيب ، حميد حبيب ، الجواز واليمن في العصر الأيوبي الجديدة : دار نهضة للنشر ، ١٩٨٥م ، ص ١١٧ وما بعدها .
- ٦١- جواد علي ، تاريخ الفصل ، ص ٢٨٤ ، حسين السرى ، بخران ، ص ٨٧ وما بعدها .
- ٦٢- المرجع نفسه ، ولزبد من التفصيلات عن مختلف حرمش (منطقة عسير الحالية) انظر : غيثان بن

- ٣٣- المصدر نفسه ، وعن جغرافية بلاد تهامة والسيارة ، انظر : عبد الرحمن صادق الشرف ، جغرافية المملكة ، ص ٣٣ .
- ٣٤- جواد علي ، الفصل ، ص ٣١٧ ، أيضاً يهوى لنا بعض السني في حشر الملكة العرسية السودرية عن معاناتهم في الماضي ، وأن الغراب مثل الجبال والحجر كانت الوسيلة الرئيسية في نقل بضائعهم وحيواناتهم المختلفة ، كما أن الياض شاهد نشاط الناس في هذه المناطق خلال الأربعة سنين من المهينة كونه عايش معهم وملازم مع أهل العده من الحرف والمين المختلفة .
- ٣٥- المصدر نفسه .
- ٣٦- ويظهر أن هذه العقاب كانت مسلوكة خلال العصر الإسلامي الوسيط ، ولكن في العصر الحديث دخلت الآلات الحديثة نشقت الطرق السهلة التي أصبحت تستخدم بالسيارات ، وصارت شريان حيوي يربط الجبال الصوية بالأراضي النهاية ، ومن أهم تلك العقاب المسهولة اليوم ما يلي : عقبة بني سعد جنوبي الطائف ، يليها عقبة غامد وهران ، المرونة ، (الخرواف) ، ثم عقبة الأنباء ، ثم عقبة بني عمرو ، فعقبه تلحج ، ثم عقبة شان التي تتحدر من أرض الناصب إلى بلاد حائط والمعادرة ، ثم عقبة ساقين ، وعلى مقربة من شمال أنها تأتي عقبة نعام ، أو (عقبة تربة) ، ثم عقبة ضلع المنهدرة من مدينة أنها إلى جازان ، ثم عقبة القرنة بلاد قحطان ، وغيرها من الشرات بالعقب الأخرى ، مشاهدات الباحث وانطباعاته أثناء تجواله في هذه البلاد المسندة من الطائف وسكة الكريمة إلى جازان وخران ، وطرات عديبة .
- ٤٠- انظر سورة الفيل في القرآن الكريم ، وتفسيرها في تفسير ابن كثير ، ج ١ ، ص ٥٨٦ ، انظر : أيضاً الأزرقي ، أخبار مكة ، ص ١٣٦ وما بعدها .
- ٤١- الصاهر نفسه ، جواد علي ، الفصل ، ص ١٤٨ وما بعدها .
- ٤٢- انظر مقالة حسين السرى ، بخران ودورها السياسي والاقتصادي ، ص ١٢٠ وما بعدها ، انظر أيضاً : ابن حزم ، بلاد تهامة والسيارة كما وصفها الإجماعة ، ص ٧٥ وما بعدها .
- ٤٣- المرجع نفسه ، كما أن الباحث تجول في أنحاء عديدة من المناطق التي مر بها حرب الفيل ، وقابل البعض من الصرطن هناك ، وسرع بعضهم بطلب اسم «درب الفيل» أو «درب أسعد» على أجزاء من تلك المراضن ، والتي أمت أقسام الأكار الطيبة في حاضرات المسلكة أن تولى هذا الطريق وهذه الأجزاء ، بعض الأقسام من الدراسة والتقيب .
- ٤٤- نزار عبداللطيف المهدي ، أهل اليمن في صدر الإسلام ، ص ٣٦ وما بعدها ، عبد الرحمن عبد الواحد الشجاع ، اليمن في صدر الإسلام ، ص ٧٧ وما بعدها .

- على ابن جريس ، تاريخ مخطات حرض خلال القرن الإسلامي الأول ، مجلة المصور ليريس ١٩٩٤م / مجلد (٩) الجزء الأول ، ص ٦٢-٧٧ .
- ٦٢- انظر : محمد بن أحمد المجرى . مجموعة بلدان اليمن ولبنان ، تحقيق إسمائيل ابن علي الأخرج بيروت : مطابع دار النفاذ ، ١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م ، ج ٢ ، ص ٦٠ . عبدالله أبو واهش ، أهل السراة ، ص ٥٤ .
- ٦٣- محمد بن سعيد بن جريس الرداء الأسرى . تاريخ ورجال المجرى . المسى : فائدة الفكر على وطن وتساب ورجال المجرى . اجدة : مكتبة السوادى ، ١٤١٧هـ ، ص ١٤٩ ، ١٧٢ . عبدالله أبو واهش ، أهل السراة ، ص ٥٤-٥٥ .
- ٦٤- لزيد من التفصيلات عن الجيوش العشائية وكيف كانت عبر بلاد تهامة والسراة ما بين اليمن والهمجاز . انظر : شرف بن عبد العسن البركاني . الرحلة الباتية . تحقيق عبدالله بن عبد الوحيم إلياس ابويوت : دار نشر ثروت العرب ، ١٣٨٩هـ ، ص ٤٣ وما بعدها ، غيثان بن جريس . بلاد بني شهر ، ص ١١٥ وما بعدها .
- ٦٥- انظر : عبدالله بن علي العمري . تحفة القارى ، والسابع فى اخصصار تاريخ الاعم (مختصر) ، ص ٢٨ : لجم الدين عذارة بن علي النسب . تاريخ اليمن المسى المنيد فى أخبار حنما ، وزيد . تحقيق محمد على الأخرج الموالى لبيروت : مطابع دار العلم ، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م ، ص ١٠٠ وما بعدها . ويلاحظ أن هذا الطريق بدأ أهبطه فى التضائل تدريجياً مع قيام الدولات المستقلة باليمن كالذرة الزيادة والدولة الصليحية وغيرهما ، حيث تحولت حكام هذه الدولات عن هذا الطريق إلى الطريق الساحلى عبر تهامة . وساعد على هذا التحول العدا ، القائم بين الدولة اليزيدية بضعمة وبين حكام الدولات اليمنية فى الوسط والجنوب ، الأمر الذى عرقل سير القوافل إذا ما اتخذت طريقها عبر المجال عند صعدة فى طريقها عبر السراة إلى الهمجاز . كما ساعد على هذا التحول - فذة عناية الحكام بتعبئة من هذه الفترة ما زاه من عمرة مسالكه عبر المرات الجبلية الضيقة التى كانت لا تسمح فى بعض أجزائها إلا بحدود الواحد تلو الآخر مما أدى فى النهاية إلى فطس النشاط التجارى عبره وحوله إلى طريق الساحل الشمالى . انظر عمام النقى ، اليمن فى ظل الإسلام - ص ٧٩ وما بعدها ، سيد الرائد ولان . البيان - ص ٢٥ وما بعدها .
- ٦٧- محمد بن أحمد المجرى - مجموعة بلدان اليمن ، ص ٢ ، ص ٦٠ .
- ٦٨- القيسى ، أخصن التقاسيم - ص ٨٦ ، ناصر منصور ، سفر نامة ، ١٤١١-١٤٢٠ ، ابن الجاور - تاريخ المصنوع - ص ١٠٠ ، ص ٣٧ .

- ٦٩- مشاهدة ومعاصرة الباحث لهذه العلاقات . إلى جانب حصوله على عشرات الوثائق الهامة وهى تكفى على الأطلاق القيلة بين سكان أهل السراة مع بعضهم البعض . وكذلك مع سكان أهل تهامة مع أهل السراة .
- ٧٠- معاصرة الباحث للكثير من الجوانب المتضاربة مثلا تهامة والسراة خلال العقود الأربعة الأخيرة .
- ٧١- انظر : البركاني . الرحلة ، ص ٤٢ وما بعدها ، ابن جريس . بلاد بني شهر ونحو عمود ، ص ١١٥ وما بعدها .
- ٧٢- عمود الباحث بأغلب هذه المقاب . ومشاهدة بعض النقوش والرسم فى التميد من أجزائها مما يدل على أنها كانت تستخدم بالتجارة وأهل البلاد ، يوم أن كانت وسائل نقلهم الجمال والحمر فقط .
- ٧٣- انظر الهملاني . صفة جزيرة العرب ، ص ٣٤١ وما بعدها .
- ٧٤- انظر : عمارة الهمسى ، تاريخ اليمن ، ص ٧٦-٨١ . كما انظر معلومات أكثر المصردى . تحفة القارى ، ص ٧٨-٨٢ . عبد الرحمن بن علي بن محمد الزيدى ، ابن السبع . قره العين بأخبار اليمن اليزيدى . تحقيق محمد على الأخرج (معلومات النشر ١٩٧٠) ، ص ١٠٠ ، ص ٢٢٢-٢٢٣ .
- ٧٥- عمارة الهمسى . تاريخ اليمن ، ص ٧٧ وما بعدها .
- ٧٦- المصردى نفسه .
- ٧٧- الخريزى . كتاب الناسك ، ص ٩٤٦-٩٤٧ .
- ٧٨- انظر : أحمد بن عمر الزيلعى والطرايع الإسلامية المتذرة فى وادى حلى ق ٤٠-٤١ هـ / ١٠٥-١٠٦ هـ .
- ٧٩- حويلان كلية الآداب ، جامعة الكويت (٣٩) المجلد (٧) (١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م) ، ص ١١ ، ١٢ .
- ٧٩- محمد المجرى . مجموعة بلدان اليمن ، ص ٢ ، ج ٢ ، ص ٦٠ . عبد الله أبو واهش ، أهل السراة ، ص ٥٥ ، ولديكف تصد أهل تهامة ، ص ١٢٧ .
- ٨٠- عبدالله أبو واهش ، أهل تهامة ، ص ١٢٨ . انظر أيضاً : أوجزة الحج ، تحقيق أحمد الشامى . مجلة العرب (ج ٦ / سنة ٢٩ / ذو القعدة والحج ١٤١٤هـ) ، ص ٣٢٤ .
- ٨١- المراجع نفسها .
- ٨٢- الشقيق : اللغة المعروفة فى زماننا . انظر العقبلى ، تاريخ الحلال السيلاني ، ص ٢١٦ .
- ٨٣- محمد أحمد البقبلى . من أواب جنوب الجزيرة اجدة : دار البلاد للطباعة والنشر ، ١٤٠٤هـ / ١٩٩١م ، ج ١ ، ص ١٢٩-١٣٠ . أبو واهش ، أهل تهامة ، ص ١٢٨ .
- ٨٤- لزيد من التفصيلات انظر : حسن إبراهيم النقبه . مخطات عشم (الرياح) ، مطابع الفرزدق ،

١١٣هـ / ١٩٩٢م ، ص ٢٠٢ وما بعدها ، وللزلف نفسه ، مدينة الصير من الأثرية (الرياض) : مطبع القرظي ، ١٤١٢هـ / ١٩٩٢م ، ص ٩٢ وما بعدها . أحمد سمر الزلف الملقب والخلف ، آثارها وتقويمها الإسلامية (الرياض) : مطابع الحاد ، ١٤١٢هـ ، ص ٨٢ وما بعدها ، وللزلف نفسه .
 تفرس إسلامية من متفان بلادي عليب (الرياض) : مطبوعات مكتبة الملك فهد الوطنية ، ١٤١٥هـ / ١٩٩٥م ، ص ٣٩ وما بعدها ، عائق البلاد ، بين مكة وحضرموت ، ص ١١ وما بعدها .
 ٨٥- انظر : مومس باسوية ، رحلة في بلاد العرب : الحملة المصرية على عسور (١٢٤٩هـ / ١٨٣٤م) ترجمة مصعب بن عيسا الله آل زلف (الرياض) : مطابع الشرف ، ١٤١٤هـ / ١٩٩٢م ، ولزيف من التفصيلات انظر - غيثان بن علي بن جومس ، إقليم عسور في عيون الرحالة الأوربيين ، بحث قيم حسن تدوة اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة ١-١٠٢٠هـ / ١٩٩٩م) ونشر ضمن بحوث الندوة في كتاب : العرب وأوربا عبر عصور التاريخ (بحوث ودواخلنا) القاهرة : منشورات اتحاد المؤرخين العرب ، ١٤٢١هـ / ٢٠٠٠م .
 ٨٦- انظر البركاتي ، الرحلة ، ص ٢٩ وما بعدها .
 منطقة عسور انظر ، غيثان بن علي بن جومس ، أنها حاضرة عسور (الرياض) : مطابع القرظي ، ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ، ص ١٥ وما بعدها .
 ٨٧- انظر البركاتي ، الرحلة ، ص ٢٩ وما بعدها .
 ٨٨- وعن أهمية البحر الأحمر في مجال التجارة عبر العصور التاريخية ، وخاصة العهد الإسلامي المبكر والوسط . انظر العديد من الدراسات في كتاب : - البحر الأحمر في التاريخ والسببية الدولية والمعاصرة - (القاهرة ، ١٩٨٠م ، وهذا الكتاب عبارة عن مجموعة أبحاث علمية قدمت في سائر الدراسات العليا لتاريخ الحديث وخاصة عين شمس في الفترة الممتدة من ١-١٠٠٠م / ١٩٧٩م تحت إشراف الأستاذ الدكتور / أحمد عزت عبد الكريم .
 ٨٩- انظر ، عمر فاروق ، الرسائل المتبادلة بين المنصور ومحمد النفس الزكية ، مجلة العرب ١٣٩٠ هـ / ١٩٧٠م ج ٢١ وما بعدها : غيثان بن علي بن جومس ، بحوث في التاريخ والحضارة الإسلامية .
 تقديم ومرامحة الأستاذ الدكتور / سعيد عبد الفتاح عاشور (الإسكندرية : دار المعرفة ، ١٩٩٤م ، ص ٦١ وما بعدها .
 Umar Farug "Some Aspects of the Abbassid - Husanid Relations during the Early Abbasid Period 132-193 A. H/ 750-809 A.D" Arabica , vol XXII (1975) pp. 170-9 .
 ٩٠- انظر كتاب : البحر الأحمر الألف الذكر في حاشية (٨٨) ، وخاصة الدراسات الواردة في هذا الكتاب والمتعلقة بالتاريخ الحديث .

٩١- انظر : حمد الجاسر ، حوز الجار والشعبه ، مجلة العرب (١٢٩٠هـ / ١٩٧٠م) ج ١٢ ، ص ١١٧-١١٧٧ .
 ٩٢- لزيف من التفصيلات عن التفننة انظر : عائق بن غيث البلاد ، بين مكة والبسن ، رحلات ومجاهدات (مكة المكرمة : دار مكة للطباعة ، ١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م ، ص ١١٢-١٣٨ .
 ٩٣- عزام السليبي ، كتاب أسماء جمال تهامة وسكانها (القاهرة : مكتبة الخانجي ، ١٣٧٤هـ / ١٩٥٥م) ص ٣٩٩ ، القنص ، أحسن التفاسيم ، ص ٨٤ وما بعدها ، ولزيف من التفصيلات عن الطريق التجاري البحري في البحر الأحمر ، وأهمية الموانئ الواقعة على منا البحر انظر :
 Angelo Pesce, Jiddah : Portrait of an Arabian City (London, 1975) pp. 17 ff. Magbul Ahmad, "Commercial Relations of India with the Arab (1000 B. C. Up to Modern Times)" Islamic Culture, vol. XXXVIII (1946) pp. 141 ff.
 ٩٤- غيثان بن جومس ، بحوث في التاريخ والحضارة الإسلامية ، ج ١ ، ص ١١٢ وما بعدها ، كما انظر للدولت نفس والبحرات العربية إلى ساحل شرق أفريقيا في العصور الوسطى وآثارها الاجتماعية والثقافية والتجارية حتى القرن الرابع الهجري ، بحث منشور في كتاب : بحوث في التاريخ والحضارة الإسلامية ، الجزء الثاني ، للزلف نفسه ، (الإسكندرية : دار الساج ، ١٤١٤هـ / ١٩٩٧م) ، ص ٣٧ وما بعدها .
 ٩٥- انظر المراجع الأتية الذكر في حاشية (٩٣) ، كما انظر معلومات أكثر عند السيد محمد يوسف وعلاقات العرب التجارية بالهند منذ أقدم العصور إلى القرن الرابع الهجري ، مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة (١٩٥٣م) ، ص ٢ وما بعدها ، مصعب إبراهيم زيموت والملاقات التجارية الدولية ودور العرب الإسلامي فيها خلال القرنين الثاني والثالث الهجريين ، مجلة البارة ٥١-١٤٠هـ / ١٩٨٥م) ج ١١ ، ص ١١٢ وما بعدها .
 ٩٦- انظر : حسن صالح شهاب ، عدن فروضه البسن (منها) : مركز الدراسات والبحوث البسن ، ١٤١٠هـ / ١٩٩٠م ، ص ٧٩ وما بعدها ، أبوداهن ، أهل تهامة ، ص ٢٣ وما بعدها ، ابن حريس ، الهجرات العربية إلى ساحل شرق أفريقية ، ص ٥٥ وما بعدها .
 ٩٧- الحسن بن أحمد عاكش ، الديباج الحسرواني يذكر ملوك المغرب المسلمين (مخطوط) ورقة ١٤٦ .
 نزار الحديدي ، أهل اليمن ، ص ٣٢ وما بعدها .
 ٩٨- الهداني ، حقة جزيرة العرب ، ص ٧٥٨-٢٥٩ ، لقد شرح محمد العنقل أغلب المواطن التي ذكرها الهداني ، انظر : الجمع الجفراني لقاطنة جازان ، ص ٧٠ ، ٨٤ ، ١٩٩ ، ٢٨٤ ، ٢٩٢ .
 ٩٩- الهداني ، حقة ، ص ٢٥٩ .
 ١٠٠- الصور نفسه ، ص ١٥٠ .

- الرسالة، ١٩٨٥م / ١٩٨٥م ج ١ ص ٢٧١ .
- ١٢٢- أحمد الزليطني والمراجع المذكورة في وادي حطى . . . ص ١٨ .
- ١٢٣- الرجوع نفسه .
- ١٢٤- جبرال الباحث في مدن ومقرى تهامة خلال عام (١٤١٥هـ / ١٩٩٥م) . وشاهد أن كثير من المدن الحضارية الحديثة هناك قد قامت على أنقاض أثر قديمة من المراكز الحضارية القديمة، والتوسيم والتفريش والآثار تزخر على أهمية ما ذكرنا . ولزالت المنطقة محتاج إلى دراسات أثرية منبثقة لتوضيح الصق التاريخي والحضاري لهذه البلاد .
- ١٢٥- الرجوع نفسه .
- ١٢٦- الهيداني، صفة جزيرة العرب، ص ٣٢٨-٣٤٠ .
- ١٢٧- حسين المسرى وخيبران . . . ص ٤١-٩٠ : محمد الأكرع الحوالي . اليمن الحضارة - عهد الحضارة القاهرة : مطبعة السعادة، ١٣٩٦هـ / ١٩٧٦م . ص ١٤٤ . ولزيد من المطومات في بعض المصادر التاريخية المبكرة . انظر : أحمد بن يحيى البلاذري - فتوح البلدان (القاهرة) : مكتبة النهضة المصرية، ١٩٩٦م ص ٧٨ . محمد بن عبد النعم المحمدي . الروض الصغار في أخبار الأقطار لبيروت : مكتبة لبنان، ١٩٧٥م ص ٥٧٢ يحيى بن الحسين، غاية الأمانى . ج ١، ص ٩٦ .
- ١٢٨- المصادر والمراجع الأئمة الفكرية في حاشيتي (١٢٧، ١٢٧)، بالإضافة إلى ابن الجبير، فتوح المصنوع . ج ١، ص ٨٩ . ٩٧ . صالح العلي وطريق المواصلات في الحجاز و مجلة العرب (الرياض) ، ١٣٨٨هـ / ١٩٦٨م) . ج ١، ص ١١١ . ص ٩٧٥ .
- ١٢٩- النظر : ابن جرير وتاريخ مختلف جرش . . . ص ٦٢ وما بعدها .
- ١٣٠- زيارة لبحث مدينة جرش في عام ١٤١٣هـ - ١٩٩٣م / ١٩٩٤م) وشاهدته للقدم من الآثار والتفريش التي تعود إلى القرنين الإسلامية المبكرة والوسطية .
- ١٣١- الرجوع نفسه .
- ١٣٢- الهيداني، صفة جزيرة العرب، ص ٢٥٥ وما بعدها .
- ١٣٣- المصدر نفسه .
- ١٣٤- المصدر نفسه . انظر : ابن جرير . بلاد الصراة من خلال كتاب صفة حمير العرب للهيداني . ص ٧٦ وما بعدها .
- ١٣٥- جواد علي . المنفلوطي . ج ١، ص ٣١٥ وما بعدها . سعيد الأرسري . تاريخ رجال الحجر . ص ١٧٣ وما بعدها . ابن جرير . تاريخ صغلات حمير . . . ص ٦٥ وما بعدها . عبدالله أبراهيم . أهل الصراة . ص ٥٣ . حسين المسرى وخيبران . . . ص ٨٢ وما بعدها .

- ١٠٨- البغدادي، البلدان، ص ٢٦٨ .
- ١٠٩- الهيداني، صفة جزيرة العرب، ص ٣٤٢ .
- ١٠٣- يحيى بن الحسين، غاية الأمانى في أخبار القطر البستاني . تحقيق سعيد عبد الفتاح عاكف القاهرة : دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، ١٣٨٨هـ / ١٩٦٨م ج ١، ص ٣٧٧ .
- ١٠٤- عاكف، الدياج الحضري، ص ٩ . أبو داهش، أهل تهامة، ص ٢٠ .
- ١٠٥- العقيلي، المعجم الجغرافي لقطنة حازان، ص ٥٩ . أبو داهش، أهل تهامة، ص ٢١ .
- ١٠٦- البغدادي، البلدان، ص ٣٦٦ . ٧٢ .
- ١٠٧- الهيداني، صفة جزيرة العرب، ص ١٢٦، ٢٥٩، ٢٨١ .
- ١٠٨- البغدادي، البلدان، ص ٣٦٩، ٣٢٠ . عبارة البغدادي، تاريخ اليمن، ص ٦٥، ٦٦ .
- ١٠٩- ساحت الحجري، مجموعة بلدان اليمن، ج ١، ص ١١٧ . بالقرن الحادي عشر، مجمع البلدان، ص ٣٣٩-٤٠٠ .
- ١١٠- يحيى بن الحسين، غاية الأمانى . ج ١، ص ٤٣٢ . عبد الرحمن (ابن الربيع) . الفضل الزهد على غاية المستفيد في أخبار زيد، تحقيق محمد عيسى الصالحية الكوثية، د. ن. ٢٠١٤هـ / ١٩٩٢م، ص ٨٢ . ٨٢ .
- ١١١- الهيداني، صفة جزيرة العرب، ص ٣٤٦ .
- ١١٢- الأزدقي، أخبار مكة، ج ١، ص ١٩١ .
- ١١٣- القديسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٦ .
- ١١٤- حسن الفقيه، مدينة الصرين، ص ٥٩ . ٦٠ .
- ١١٥- نجم الدين عيسى بن نهد، الحوافر الردي بأخبار أم القرى . تحقيق سليم شلتوت (معلومات النشر بوجاز، ج ٢، ص ٦٩ : عبدالله أبو داهش، أهل تهامة، ص ٣٧ .
- ١١٦- ابن خردادبه، المسالك، ص ١٣٢ . البغدادي، البلدان، ص ٣٦٦، الإدرسي، نزهة المشتاق، ج ١، ص ١٤٥ .
- ١١٧- المصادر نفسها .
- ١١٨- ياقوت الحموي، معجم . ج ١، ص ١٢٢ : حسن الفقيه، مختلف عشم، ص ١٦٦، ١٩٩ .
- ١١٩- محمد الحجري، مجموعة بلدان اليمن، ج ١، ص ١٤٨ .
- ١٢٠- أحمد الزليطني، المراجع الإسلامية الحديثة في وادي حطى، ص ١١ .
- ١٢١- محمد بن عبدالله بن بطوطة . رحلة ابن بطوطة . تحقيق علي المنصور الكفوي (بيروت : مؤسسة

١٥٤- المصدر نفسه ، ابن فهد ، إتحاف القوي ، ج ٢ ، ص ٢٦٠-٢٦١ ، مكتبة جامعة القاهرة ، ١٩٧٧ .
 ١٥٥- غيخان ابن جريس ، محضر ، ١١٠٠-١١٠٦ هـ ، ص ١٧١ ، ١٧٢ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦ وما بعدها ، مشاهدات الباحث للمريد من الأوساق الأسبوعية في المنطقة خلال الثلاثة عقود الماضية .
 ١٥٦- الراعي نفسه ، ص ٧٧٨ ، مكنى قبيلة بني تميم ، دار المطبوعات والنشر ، القاهرة ، ١٩٧٢-١٩٧٤ .
 ١٥٧- الراعي نفسه ، ص ٧٧٩ ، مكنى قبيلة بني تميم ، دار المطبوعات والنشر ، القاهرة ، ١٩٧٢-١٩٧٤ .
 ١٥٨- فتحة ، كتاب الحج ، ص ١٨٩-١٩٠ ، المقدسي ، أمسن التفاسيم ، ص ٨٧-٩٨ ، ابن الجواد ، تاريخ ، ج ١ ، ص ٣٧ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٥-١٧٦ ، ص ٨٢ .
 ١٥٩- ابن الجواد ، تاريخ ، ج ١ ، ص ٣٢ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٦٠- ماصرة الباحث لأحداث النفقة ولغيرها منذ حوالي أربعين عاماً ، دار المطبوعات والنشر ، القاهرة ، ١٩٧٢ .
 ١٦١- الراعي نفسه ، ص ٧٧٧ ، مكنى قبيلة بني تميم ، دار المطبوعات والنشر ، القاهرة ، ١٩٧٢-١٩٧٤ .
 ١٦٢- ابن جبير ، الرحلة ، ص ١٠٤ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٦٣- ابن الجواد ، تاريخ ، ج ١ ، ص ٣٧ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٦٤- الهداني ، صفح ، ص ٣٦٢ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٦٥- فتحة ، كتاب الحج ، ص ١٨٩-١٩٠ ، المقدسي ، أمسن التفاسيم ، ص ٨٧-٩٨ ، ابن الجواد ، تاريخ ، ج ١ ، ص ٣٧ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٥-١٧٦ ، ص ٨٢ .
 ١٦٦- المقدسي ، أمسن التفاسيم ، ص ٨٧ ، ٨٨ ، ٩٧-٩٨ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٥-١٧٦ ، ص ٨٢ .
 ١٦٧- انظر عبد الله بن عبد العزيز الجيزي ، معجم ما شتمهم ، تحقيق مصطفى السقا (بيروت) ، عالم الكتب ، ١٤٠٤ هـ / ١٩٨٢ م ، ج ١ ، ص ١٢٢ .
 ١٦٨- حسين السري وحمزان ، ص ٨٤ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٦٩- انظر : تفصيلات أكثر عند أبو حنيفة أحمد بن داود الديوري ، كتاب النبات ، الجزء الأول والثاني ، تحقيق محمد حسبالله ، نشر العهد الفرنسي للآثار الشرقية بالقاهرة ، عام ١٩٧٣ م .
 الجزء الثالث ، والنصف الأول من الجزء الخامس ، شرح وتحقيق الدكتور برهان الدين ، مدينة (بغداد) ، ١٩٧٤ هـ / ١٩٧٤ م .
 ١٧٠- القاضي أبو يوسف ، مطرب بن إبراهيم ، كتاب الحج (القاهرة) : الطبعة الثانية ، ١٣٨٢ هـ ، ص ٧١-٧٢ ، <http://www.ashraf.org/ashraf/ashraf.htm> ، مطبوع في القاهرة .
 ١٧١- انظر الديوري ، كتاب النبات (طبعة بيبسبادن) ، ص ٢٦٦-٢٦٧ ، فتحة ، كتاب الحج ، ص ١٨٩ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .

١٣٦- الراعي نفسه ، انظر أيضاً ، فتحة ، الحج ، ص ١٨٩ ، ابن الجواد ، تاريخ المنصور ، ص ٣٧ .
 ١٣٧- المصادر والمراجع الأخرى في حاشيتي (١٣٥-١٣٦) ، مطبع جامعة القاهرة ، ١٩٧٧ .
 ١٣٨- المصدر والمراجع نفسها .
 ١٣٩- المصدر والمراجع نفسها .
 ١٤٠- المصدر والمراجع نفسها .
 ١٤١- المصدر والمراجع نفسها .
 ١٤٢- انظر : حسين السري وحمزان ، ص ٨٢ وما بعدها عبدالله أبو هاشم ، أهل تهامة ٩-١٠ هـ ، ولتوث نفسه أهل السراة ، ص ٥٢-٥٣ ابن جريس ، تاريخ مغلل جزمي ، ص ٥٠٠٠ ، ص ٦٢ وما بعدها .
 ١٤٣- ابن الجواد ، تاريخ ، ج ٢ ، ص ٢٠٩ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٤٤- الهداني ، صفح ، ص ٣٠٣ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٤٥- المقدسي ، أمسن ، ص ٨٦ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٤٦- ابن الجواد ، تاريخ ، ج ١ ، ص ٥٢ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٤٧- المقدسي ، أمسن ، ص ٨٦ ، مطبع الأسيوطي ، تاريخ رجال الجيز ، ص ١٧٦-١٧٧ .
 ١٤٨- الأوساق الأسبوعية القديمة وقد تأخرت إلى بلاد تهامة والسراة ، قال ابن أبي جزيته بنه البلاد خلال الأعرام الثلاثة (١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م - ١٤١٥هـ/ ١٩٩٥م) ، حضر ما يزيد عن مائتين وخمسين سوياً في المنطقة الواقعة بين عازان وعصير ، حينما إلى تهامة وسراة لثقل بني سعد حموي الطائف ومكة المكرمة . وشاهد أن بعض تلك الأوساق لازالت تعمل في أيام سلطنة من كل أسبوع . المصدر : مشاهدات الباحث ونظائره (١٤١٣هـ/ ١٩٩٣م - ١٤١٥هـ/ ١٩٩٥م) ، ص ١٤٩-الرجوع نفسه .
 ١٥٠- المرجع نفسه .
 ١٥١- حسين السري وحمزان ، ص ٨٢ وما بعدها . عصام الدين القلي ، اليمن في ظل الإسلام ، ص ٢٢٧ .
 ١٥٢- وعن مهام المتعصب ، أو عامل السرق ، انظر : يحيى بن عمر - كتاب النظر والأحكام في جميع أخبار السرق ، ص ٢٦ وما بعدها ، ابن الأثير ، كتاب معالم القرية في أحكام الجيبة ، ص ٧٥ وما بعدها .
 ١٥٣- الأزهري ، أخبار مكة ، ج ١ ، ص ١٩١ ، مطبع جامعة القاهرة ، ١٩٧٧ .

زيجوت، العلاقات التجارية الدولية ودور القرب الإسلامي فيها... ص ١١٦ وما بعدها .

١٩١- ابن حبيب . كتاب السبق . ص ٢٨٠-٢٨١ .

١٩٢- الأزرقي، أخبار مكة، ج ٢ . ص ٢٦ .

١٩٣- ناصر خسرو، سفرنامه، ص ١٥٤ .

١٩٤- ابن جبير . الرحلة، ص ٩٨-٩٩ .

١٩٥- المصدر نفسه .

١٩٦- ابن بطوطة، رحلة، ج ١، ص ١٨٢ .

١٩٧- ابن الجوار، تاريخ، ج ١، ص ٢٧ .

١٩٨- المصادر الألفية الذكر التي وردت في جوامع (١٩٤٦-١٩٤٧) .

١٩٩- ابن جبير الرحلة، ص ٩٨-٩٩ .

٢٠٠- جواد علي، المفضل، ج ٧، ص ٢٦٥ وما بعدها .

٢٠١- جواد علي، المفضل، ج ٧، ص ٢٦٧ وما بعدها .

٢٠٢- أنظر : أحمد الزبيدي، مكة وعلاقتها الخارجية (٣٠١-٤٨٧هـ) الرياض : عمادة شئون الكتاب ١٤١٤هـ / ١٩٩١م، ص ١٦ وما بعدها . عبدالله الشيب . الحياة الاقتصادية والاجتماعية في عهد الخلفاء في العصر الأيوبي . بيروت ١٩٦٤، ص ١٩٨٣م . ص ١٥ .

٢٠٣- القنسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٩ .

٢٠٤- المصدر نفسه .

٢٠٥- المصدر نفسه .

٢٠٦- انظر : S.D. Guéhen "from Aden to Andria" Journal of the Economic and Social History of the Orient, vol. XXII, Parts 1-2 (Leiden, 1980) p. 60. "Letters and Documents on the India Trade in Medieval Times" Islamic Culture, vol. XXXVII, No. 1 (1963) p. 199 .

٢٠٧- ابن الجوار، تاريخ، ج ١، ص ٨٠ ولعل نسبة هذا اليه (الأخضر) لأن لونه يميل إلى اللون الأخضر .

٢٠٨- ابن الجنيد، تاريخ، ج ١، ص ١٢-١٣ .

٢٠٩- يحيى بن الحسين، غاية الأملاني، ج ١، ص ٢٨٨ .

١٧٧- الهباني، صفة، ص ٢٥٨ .

١٧٨- أنظر أبو القاسم ابن حوقل . كتاب المسالك والممالك لصورة الأرض . تحقيق أم . دى غوى (بيروت : مطبعة بولاق، ١٩٧٧م) . ص ٣٩ . أبو اسحاق إبراهيم الأستطري . كتاب مسالك المسالك، تحقيق أم . دى غوى (بيروت : مطبعة بولاق، ١٩٨٧م) . ص ٢٤ . فتامة، كتاب الخراج، ص ١٨٩ .

١٧٩- الإدريسي، نزهة، ج ١، ص ١٥٨ .

١٨٠- المصدر نفسه، ج ١، ص ١٤٦ .

١٨١- ابن الجوار، تاريخ، ج ١، ص ٨٩ . ١٤٠ . القنسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٧ . ٩٧ . ٩٨ . فتامة الخراج، ص ١٨٩ .

١٨٢- جواد علي، المفضل، ج ٧، ص ٢٩٢ .

١٨٣- القنسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٧ . الهباني، صفة، ص ٢٤٨ . ٢٥٢ . ٢٥٧ . ٢٦٠ .

١٨٤- المسرى و خيران، ص ٨٤ . أنظر أيضاً : عصر بن بحر الجاهظ . كتاب التبصر بالسيارة . تحقيق حسن حسني عند الوهاب، بيروت : دار الكتاب الجديد، ١٩٦٦م . ص ١٠٠ .

١٨٥- البلاذري - فتح البلدان، ص ٢٢٥ . حسين المسرى و خيران، ص ٩٥-٩٦ . ٩٧ . ٩٨ .

١٨٦- الخوالي، السن الحضرية، ص ١٥٢ . أحمد أمين، فجر الإسلام . القاهرة : مكتبة النهضة، ١٩٦٥م، ص ٢٩ .

١٨٧- البلاذري . فتح البلدان، ص ٥٥ . المسرى و خيران، ص ٨٤-٨٥ .

١٨٨- أنظر - وأنت التجارى - دراسة لفظية تاريخية من السيريات الإسلامية و مجلة البارة عدد ١٢٠١ (١٤٠٨هـ) . ص ٢٠٨ .

١٨٩- انظر : الجاهظ ، التبصر والتجارة، ص ٣٥ . القنسي . أحسن التقاسيم، ص ٨٧ . ٩٧ . ابن الجوار . تاريخ التبصر، ج ١، ص ٥٢ .

١٩٠- سعيد الأيوبي . تاريخ رجال المغرب، ص ١٧٥ وما بعدها .

١٩١- القنسي، أحسن التقاسيم، ص ٨٦ . ابن الجوار . تاريخ التبصر، ج ١، ص ٥٢ .

١٩٢- ابن الجوار، تاريخ التبصر، ج ١، ص ٢٠٩ . ٢٧١ . ٢٧٤ .

١٩٣- المصدر نفسه . سعيد الأيوبي، تاريخ رجال المغرب، ١٧٢ وما بعدها .

١٩٤- المرجع نفسه . أيضاً انظر with the Commercial Relations of India Maghdol Ahmad "Arabia" pp. 16 ff.

١٩٥- السيد محمد برومند . علاقات العرب التجارية بالهند... ص ٩ وما بعدها : محمد إبراهيم

٢١٠- انظر : مجهول، سيرة الإمام عبداللّه بن حمزة، مخطوط دار المخطوطات البيهقيّة، ورقة ٩١-٩٢.
 ٢١١- وكان النفع بالأهل يُعرف في بلاد الأندلس باسم القباله (Cappelha)، بينما عرفت في السن باسم التصيل، حيث ينزل جهاز النسرور في موسم جش النسرور، فيأخذ كل تاجر على قدر استطاعته ثم يسند النسرور من عملية البيع في يوم محدد يتم الاتفاق عليه بين التاجر وصاحب النسرور. انظر : ابن الجاور، تاريخ، ج ١، ص ٢٩-٣٠.

٢١٢- انقصر نفسه، ص ٨٩-١٥٤.
 ٢١٣- الخ في بيع ووزن السمن = ٨٠ درهم، فيكون وزن الحصة تقريباً حوالي ١٢.٥ كجم.

٢١٤- ابن الجاور، تاريخ، ج ١، ص ٨٩.
 ٢١٥- القنسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٩؛ ابن الجاور، ج ١، ص ١٢. لقد استعظم الرطل للوزن في صدر الإسلام، فكان يساوي في أغلب حواضر شبه الجزيرة العربية (١٧٦) أوقية، كل أوقية تساوي (٤٠) درهماً، أي يساوي (١١٠٥) كجم. انظر: فاليردستس الكاينيل والأوزان وما يتصلها في النظام الثوري، ترجمة كامل العسلي (عمان)، ١٩٧٠م، ص ٣. عبدالله السيف، الحياة الاقتصادية، ص ١٥. والرطل السنّي يساوي الرطل البغدادي وكلاهما حدها ابن الجاور = (١٣.١٢٥) درهماً، أي ما يساوي (٤٠٦.٢٥) جرام على أساس أن الوزن البغدادي للرطل = (١٣.١٢٥) درهم، أي الجاور، تاريخ، ج ١، ص ١٢. حنيس، ص ٣-٢١.

٢١٦- بينما يذكر ابن الجاور أن الخ في اليمن = (٣٧٠) درهماً ويصاح به الجمهور وموزن به الصود والزعفران، وطبقاً لذلك فهو يساوي في اليمن (١٠٠٠) جم أي كبراً واحداً في حين أن من القبر في مناطق أخرى كان يساوي (٣٦٠) درهماً أي حوالي ٨١٢.٥ جرام. انظر ابن الجاور، تاريخ، ج ١، ص ١٢، ١٤٤، ٨٩. أبو محمد الفيلبي بالبحرمة، تاريخ نجر عدن، (البحر) : مطبعة بيروت، ١٩٣٦م، ج ٢، ص ١٩٩.

٢١٧- المصادر نفسها التي وردت في حاشية (٢١٦)، ٢١٦.

٢١٨- المصادر نفسها، Journal of the Economic and Social Sciences, 1980, 1(1), 1-10.

٢١٩- المصادر نفسها، Journal of the Economic and Social Sciences, 1980, 1(1), 1-10.

٢٢٠- المصادر نفسها، Journal of the Economic and Social Sciences, 1980, 1(1), 1-10.

٢٢١- المصادر نفسها، Journal of the Economic and Social Sciences, 1980, 1(1), 1-10.

٢٢٢- النائق : كلمة فارسية، وهو كوحدة وزن نقد (٣٠٠) درهم انظر : حنيس، الكاينيل، ص ٢٩. عبدالله السيف، الحياة الاقتصادية، ص ١٥.

٢٢٣- القيراط : جزء من الدينار، وكان يستخدم في عبار القوة وضربها ووزن الأبحار الكريمة، وعادل

في جزيرة العرب حوالي ١٩٥، انظر ابن الجاور، تاريخ، ص ٨٩، ١٤٧، حنيس، الكاينيل، ص ٤٤.

٢٢٤- انظر أبو عبداللّه الزبير بن بكار، جوهرة نسب قرش، تحقيق محمود شاكر (القاهرة)، ١٣٨١هـ / ١٩٦١م، ج ١، ص ٤٩.

٢٢٥- القاسم بن سلام أبو عبيد - كتاب الأموال - تحقيق محمد خليل حراس (القاهرة)، ١٣٩٦هـ / ١٩٧٦م، ص ٧٢. الدينار كوحدة وزن يساوي نظرياً مثقالاً واحداً، وكوزن سبيكة ذهبية يساوي (٤.٣٣٣) جم. انظر - حنيس، الكاينيل، ص ٢٩.

٢٢٦- انظر : عبدالله السيف، الحياة الاقتصادية، ص ١٥.

٢٢٧- انظر : ابن الجاور، تاريخ، ج ١، ص ١٢. حنيس، الكاينيل، ص ١٩.

٢٢٨- ابن الجاور، تاريخ، ط ١، ص ١٢.

٢٢٩- كوزن من التصيلات عن الد والصاع وغيرهما، انظر : أبو عبيد، كتاب الأموال، ص ٣٢٩.

٢٣٠- القنسي، أحسن التقاسيم - ص ٩٩-٩٨، عبد الله السيف، الحياة الاقتصادية، ص ١٥. حنيس، الكاينيل، ص ٦٩.

٢٣١- ابن الجاور، تاريخ، ج ١، ص ١٢.

٢٣٢- القنسي، أحسن التقاسيم، ص ٩٩.

٢٣٣- انظر عبدالله السيف - ص ١٥، حنيس، ص ٩٢.

٢٣٤- حنيس، ص ٩٢-٩١.

٢٣٥- المرجع نفسه، ص ٨٤-٨٧.

٢٣٦- المرجع نفسه، ص ٨٩.

٢٣٧- جواد علي، القنصل، ج ٧، ص ٦٢٢، ٦٢٣ وما بعدها.

٢٣٨- الهيداني، صفة، ص ٢٣٨-٢٤٠.

٢٣٩- أبو الفيا، إسماعيل بن كثير، البداية والنهاية (بيروت) : مكتبة المازني، ١٤٠٠هـ / ١٩٩٨م، ص ١٣٠.

٢٤٠- عبدالله أبو راعش، أهل الصراة، ص ٥٠. نقلاً عن ابن فهد في كتابه : (أخبار الورى).

٢٤١- عبدالله بن علي التميمي الضدي، المتيقن الساماني في رليات وجوارث المخلات السليمان، مخطوط، ج ٢، ص ١٨١-١٨٢ (يوجد صورة من هذا المخطوط ضمن أوراق مكتبة الباحث).

٢٤٢- المصدر نفسه، ج ٢، ص ٤٠٥.

٢٤٤ - لا زالت هذه الأمراض تظهر في الأجزاء الشمالية ، وخاصة الحبيات . فقد عاصر الباحث ، في شهر جمادى الثانية عام (١٤٢١هـ / ٢٠٠٠م) ظهور مرض الحصى في منطقة جازان ، ثم انتشرا ما تم
 أماكن عديدة من المملكة العربية السعودية ، وقد ترقى على أترجا عشرات الأشخاص ، مع أن العود
 من الأجهزة الحكومية تصدت لهذا المرض الذي أطلق عليه (حصى الرزاق المصحح) ، وقد تمحاج إلى
 وقت طويل للقضاء عليه .

٢٤٣ - عبدالله الضبي ، العقيق الهباني ، ج ٢ ، ص ٢٤٢ .

٢٤٤ - عبدالله أبو داود ، أهل السراء ، ص ٥٠ - ٥١ .

٢٤٥ - أحمد بن محمد الشبي ، والشقيري ، مجلة العرب ، ج ١١ - ١٢ ، الجداولان / ١٤١٦هـ .

ص ٧٩٨ ، انظر أيضاً : أبو داود ، أهل تهامة ، ص ١١٩ .

٢٤٦ - عبدالله الضبي ، ج ١ ، ص ٤٠٨ .

٢٤٧ - انظر : عبدالله بن حنين العسلي ، سط النجوم النوال في أنبا الأوتل والنوال (مصر ،

القطعة السلفية ، د.ت.ج ، ص ٥٠٢ .

٢٤٨ - عبدالله أبو داود ، أهل تهامة ، ص ١١٩ .

٢٤٩ - معدرة الباحث للكثير من السنين في بلاد تهامة والسراء ، ولم يتكرد ما عتاد في حياتهم

العينية الخفية من جمع وعدم وجود الأمن على أموالهم وأرواحهم ، كما أيضاً من يطلق على الترواق

التاريخية في العصر الحديث ، وخاصة ما يمس التاريخ السياسي لأهل تهامة والسراء وفيه تبرا

الجزيرة العربية فإنه سوف يجد وليس صفة ما رواه الرواة وتلقوه عن بعضهم البعض .

٢٥٠ - المرجع نفسه .

٢٥١ - انظر في الدين محمد الفاسي ، العقد السنين في تاريخ البلد الأمين ، تحقيق فواز سب (بيروت :

مؤسسة الرسالة ، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م ، ص ٨٦ .

٢٥٢ - انظر ابن حجر المصنفي ، أنبا النصر بأنا - مصر في التاريخ (بيروت : دار الكتب العلمية ،

١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م ، ص ١٧٦ .

٢٥٣ - عز الدين بن نهد ، غابة الأثر بأخبار سلطنة البلاد الفرام اجمة : دار الفاني ، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م .

٢٥٤ - ابن الجاور ، تاريخ ، ج ١ ، ص ٥٢ وما بعدها .

٢٥٥ - ابن الجاور ، تاريخ ، ج ١ ، ص ٥٢ وما بعدها .

٢٥٦ - ابن الجاور ، تاريخ ، ج ١ ، ص ٥٢ وما بعدها .

أرجو من الله بن يحيى الزهراني *

محطات التجارة الداخلية في الحجاز في ضوء ما كتبه يوز كهارت

يتضح من خلال هذه الدراسة أن المحطات التجارية التي ذكرها يوز كهارت قد انفتحت مع
 ما ذكره الآخرون في بعض الجوانب واختلفت في بعضها الآخر . وهي غالباً تنفتح في وصف
 المحطات القريبة من مكة أو من القنية أما المحطات التي تقع في منتصف الطريق ، فغالباً ما
 تتغير بين حين وآخر . وقد يكون ذلك قلة الشاء وانعدام الأمن في مختلف العصور ، ثم
 لتبايد الفترة الزمنية بين العصور الإسلامية المبكرة والقرن الثالث عشر الهجري ، والموضوع
 جديد بالدراسة لأن هذا الرحالة لم يعتمد على مصادر أو مراجع في رواياته وإنما على
 الشاهدة وتسجيل الملاحظات . والتدوين المأثر لما رأى وشاهده ووصف وقد جاء البحث في
 مجلة على النحو التالي : (تعريف بالوقت ثم بالكتاب وعرض شامل ومختصر لمحطات
 التجارة في الحجاز ...) .

١٨١٢ - ١٨١٢
 * أستاذ بكلية الشريعة - جامعة أم القرى - مكة المكرمة .

والكتاب بحسب عادة عامة ليس عن جزيرة العرب، وإنما عن بلاد الحجاز من تاريخ وصوله إلى مدينة جدة في صباح اليوم الخامس عشر من شهر يوليو ١٨١٤م، ويعتبر هذا التاريخ بداية الرحلة، وقد تحدث عن جدة وأهميتها الاقتصادية، ثم وصف الطريق من جدة إلى الطائف، واستقر به المقام في الطائف، وذلك في الثامن والعشرين من شهر أغسطس من السنة المذكورة، ولم يطل سببته في الطائف بأكثر من ثلاثة عشر يوماً، ثم انتقل بعد ذلك إلى مكة المكرمة وأيضاً طريق رحلته، حتى حط به المقام في مكة في التاسع من سبتمبر، وسجل فور وصوله انطباعاته عن الشعائر التي تؤدي داخل المسجد الحرام بما فيها الطواف ومراسم العمرة.

ثم انتقل بدون مكانة مكة، وأساها وجرمها وما إلى ذلك، وكذا وصف أحياءها المتعددة وتنظيمها ونظام الأسواق فيها، ثم بعد ذلك استقر في مكة في وصف المسجد الحرام وعمارته ومكانته عبر التاريخ ليسا بقارب أربعين صفحة وكذا شمل وصفه المتأخر لنفسه الموجودة في مكة المكرمة، ثم دون مشاهداته عن الحياة الاجتماعية وبعض مظاهر النشاط الاقتصادي في مكة المكرمة.

ولم يفت بوركهارت أن يتحدث عن الإشارة بمكة في عهد الأشراف، مستعرضاً أهم الأحداث التاريخية التي مرت بها في نظامها السياسي، مشبهاً ذلك بنظام الشيخة البدوية من حيث كونها ليست ودائية، موضعاً أهم اعتبارات شريف مكة واختصاصاته وواجباته في جميع مدن الحجاز.

وتعرض بوركهارت أحوال النخاع في مدينتي مكة وجده وفق فصول السنة وبروجها، وكذا تحدث عن الأوبئة والحالة الصحية وأهم الأفراس المنتشرة خلال رحلته. وتحدث بوركهارت عن شعبية الحج، بوصفها ركن من أركان الإسلام وأعداد العدة لذلك، مستعرضاً أعداد الحج في سنة ١٨١٤م، خلال إقامته في مكة، وما يجري خلال أيام الحج من يوم الثرية حتى طواف الوداع، مع وضع خرائط لشعري عمرات وهي: موضعاً بها موقع الحجاج.

ومن مكة توجه بوركهارت إلى المدينة المنورة في اليوم الخامس عشر من شهر يناير من عام ١٨١٥م، مستعرضاً الطريق ما بين مكة وأبدينة والتي قضى فيها منسباً على الأقدام مدة ثلاثة عشر يوماً، وبعد وصوله إلى المدينة المنورة أخذ يتجول فيها ويصف حالتها السكانية والعمالية والاجتماعية، وكذلك وصف بعض معالمها التاريخية، وكذلك حكومتها وناخبها والأمراض التي انتشرت فيها خلال مدة إقامته بالمدينة.

التعريف بالمؤلف:
ولد جنو لوبس بوركهارت في مدينة لوزان بسويسرا سنة ١٧٨٤م، ودخل إلى بريطانيا ودرس بها علوم اللغة العربية، والعلوم الشرعية، وزار كل من سوريا وجنوب مصر والهند في مهمة عمل من قبل الجمعية الأثرية البريطانية، وخلال إقامته في سوريا اكتشف مدينة البترا الأثرية.

وفي ١٥ يوليو من سنة ١٨١٤م، أرسل إلى الجزيرة العربية خلال حملة محمد علي باشا على الحجاز ثم استقر به المقام منتقلاً بين مدن الحجاز تحت اسم الشيخ إبراهيم وأستمر ذلك الرحال حتى ١٥ مايو ١٨١٥م، وخلال تنقله بين مدن الحجاز (جدة ومكة والطائف والمدينة ونيج) سجل مشاهداته وانطباعاته وملاحظاته وقراءاته، وسجل ذلك في كتابه هذا، وله من المؤلفات ما يلي:

- ١- رحلات في شبه جزيرة العرب.
- ٢- ملاحظات عن البدر الوهايين.
- ٣- رحلات في بلاد الشام.
- ٤- رحلات في بلاد التوبة.

وقد اعتمد في تدوين رحلاته تلك على بعض المصادر والمراجع، وكذلك استخدم بوركهارت التاريخ السنوي كمنصدر لمعلومات مهم اعتمده عليه في تدوين كثير من الموضوعات والمعلومات، حيث التقى بعدد كبير من رجال القبائل وسكان البادية وأخذ منهم مناقشة كثير من المعلومات التي تضمنها كتاباه.

التعريف بالكتاب :

اسم الكتاب (رحلات في شبه جزيرة العرب) تأليف، جون لوبس بوركهارت، ترجمة آ.د. عبد العزيز بن صالح الهلالي، و.أ.د. عبد الرحمن بن عبدالله آل الشيخ، نشرته مؤسسة الرسالة بيروت في طبعة الأولى ١٣١٢هـ، ١٩٩٢م.

ويشتمل الكتاب على مقدمة ضافية وضعها المترجمان وبها فيها حياة المؤلف ورحلاته إلى بلاد الشام وأرضها والجزيرة العربية، وكذا مقدمة للزائف نفسه عرض فيها أهم مصادر معلوماته عن رحلاته في شبه الجزيرة العربية.

٤- محطة الشمسى: وهي على بعد ساعتين من جهة . وضع في مكان الشمسى اليوم مركز أمى لمرور السيارات . ويوجد في الشمسى مئذنة واسعة وبئر ماء (١٤).

٥- محطة الحبلية : على مسافة سبع ساعات من جهة . يوجد فيها بئر كبير . ومكان لاستراحة الحجاج ، وخاصة حجاج الركب الشامى (١٥) . يسرد بوركهارت مسير رحلته من أطراف مكة الشمالية، وهو ما يسمى اليوم (بطرف الحجاجات) ، وقد المزلف رحلته من جهة حصى أطراف مكة وأكثراً حصاراً بثلاثة عشر ساعة، وقدمها بالمشى على الأقدام بحوالى (١٦٦) أو (١٧٤) ساعة أو نحو (٥٥) ميلاً.

على أن المؤلف يعود مرة أخرى فيؤكد أنه دخل إلى المدينة من الجهة الشمالية واجتاز عن طريق جبل النور، ثم انحرف يميناً ليدخل مشعر منى، ويصف ببيت منى وأعمدة الجمرات وقصور الشريف. ثم خرج من منى إلى مزدلفة، حتى دخل عرفة من الجهة الجنوبية ليوصف الطريق الذى سلكه بالطريق الضيق أو المأزمين ثم استراح عند ابتر سام، وجواره صلى صيفر.

٦- محطة ومنفى عرفات : تقع بالقرب من قناة مياه مكة، وقد رضع في ذلك المكان خزان ماء، ومجموعة متلاصقة من عيش البندو وأكثر سكانها من قريش، وكانت محطة ترفقات مكان استراحة للفاطميين من مكة أو من الطائف (١٦). وهي تبعد عن مكة مسيرة خمس ساعات وثلاثة أرباع الساعة مشياً على الأقدام.

٧- محطة شباد . وهي مجموعة من العيش والقمح، بها آبار ماؤها لى غاية العذوبة (١٧).

٨- محطة ومقهي كرا : وهذه التسمية نسبة إلى جبل كرا الذى يربط حالياً بين الطائف ومكة عبر عقبة مهيبة ومبصرة : وفي هذه المكان تحط القوافل وحالها وضائعها . ثم تحصل البضائع على البهال والحسر لأن الجمال يصب عليها طرغ ذلك الجبل من عقبة، وقد قمرها بوركهارت بما يزيد عن مائتى بغل وحمار (١٨).

٩- محطة قرية رأس الكوا: صريح على قمة الجبل الذى تسلكه قوافل البغال والحسير . إلا أن المؤلف أخطأ حين ذكر بأن قمة هذا الجبل تسمى (بالنقب الأحمر) . وفي حقيقة الأمر فإن النقب الحمراء، تقع فى وادى الحرم، وتبعد عن قمة الجبل بحوالى عشرة كيلات

ثم غادر بوركهارت المدينة إلى بئح فى الواحد والعشرين من أبريل سنة ١٨١٥ م. مستعرضاً أهم اللامع الاجتماعية والسكانية والمكانية خلال الرحلة ما بين المدينة وبئح حتى وصل بئح فى السابع والعشرين من نفس الشهر . وقد دبر مشاهداته وانطباعاته عن بئح وحياة سكانها ومجتمعها وحياة الاقتصاديه فيها، ثم غادر بئح إلى القاهرة فى الخامس عشر من شهر مايو سنة ١٨١٥ م. وهذا التاريخ يمثل نهاية رحلته إلى بلاد الحجاز التى شملت حده والطائف ومكة وبئح .

والموقع أن رحلة بوركهارت هذه تعد من أسمى الرحلات وانحادر عن التاريخ الحضارى لبلاد الحجاز، إذ قدم معلومات قيمة فى نواح عديدة وأوجه كثيرة . قد نتفق معه فى أكثرها وقد لا نوافق فيه فى القليل، والتليل منها، ومن هنا اتسمنى شعور قبرى بدراسة جزء يسير من رحلته هذه عن محطات التجارة الداخلية بالحجاز نظراً لأهمية المعلومات وقررتها بما جعلها مادة جيدة للدراسة والتحليل .

المحطات التجارية من جدة إلى الطائف:

تقدر اتسافة بين جدة والطائف بما يقارب (١٣٠) كيلو متراً، وهذه المسافة كانت تقطع سيراً على الأقدام . وقد أفاض بوركهارت فى وصف ذلك الطريق بدقة متناهية وتحدث عن محطات ومراكزه التجارية وذكر منها:

١- محطة الغرابيه أو مقهى الغرابيه: وهي تزود التجار والفاخرة بصفة عامة بالماء والقهوة إلا أن بوركهارت يذكر أن جنود الأتراك لا يدعون قبيلة الطليات التى يأخذونها ما لم يجسروا على ذلك، ومن هنا خف الطلب والمجلس على تلك القاهى والاستراحة فيها (١٩).

٢- محطة بحرة : مكونة من حوالى (٣٠) عشه متلاصقة . وفيها صف من الدكاكين يتراوح عددها بين التسانية والمشره، يباع فيها الأرز والسن والبن وبعض المواد الشمسونيه، ويرايط فى بحرة بعض الخيالة المتشرك لحماية الفريق، والامتراحة والتزود بالمؤن وراحة القوافل وتزويدها بالماء والعلف (٢٠).

٣- محطة حده، أو (حدا)، : مجمع تجارى كبير، يذكر المؤلف أنه رأى فيه مسافرين مختلفى الأشكال من الأتراك والعرب فى طريقهم قاصدين مكة أو خارجين منها (٢١).

تقريباً . وقد وصف بوركهارت موقع رأس جبل كرا وصفاً جميلاً جداً حيث قال إن قرية رأس الكرا وما يحيط بها هي من أجمل بقعة في الحجاز ، وأكثرها روعة وجميلاً من أي مكان وأيته بعدد سفادرتي لبنان في الشام . . . ولا يشجع القام هنا لذكر الأوصاف الجميلة التي وصف بها ذلك المكان . وفي هذا المكان توجد مخازن للتبغ حيث أن البضائع التي حصلت على البهغال والخمير تحط أحسانها في تلك المخازن ثم تنقلها قوافل الجمال إلى مدينة الطائف مباشرة^(١١٩) .

١٠- محطة وادي محرم: متروكة باليهاب ولوازم قورين التجار وانحجاج على حد سواء، حيث يمر الحاج من وادي المحرم ليرتدى ملابس الإحرام ويدخل في نسك العبادة سرا . للصح أو للعمرة .

١١- محطة الطائف : والطائف بلدة مشهورة منذ القدم، وهي ليست في حاجة إلى تعريف إلا أنها تعد من المحطات التجارية الكبرى، فهي ملتقى تجار حروب الجزيرة ، وكذا تجار شرق الجزيرة وألها تفتد البضائع من مينا . جدة وتتوزع حسب كل تخصص تجاري، ولقد أفاض المؤلف في شرح ووصف مدينة الطائف بشكل كبير جداً ويمكن الرجوع إلى الكتاب نفسه^(١٢٠) .

ثانياً : المحطات التجارية بين مكة المكرمة والمدينة المنورة :

تقدر المسافة بين المدينتين المقدستين بحوالي (٥٠٠ كم) ، ولقد نخلل هذه المسافة محطات تجارية عديدة ، وذكر منها المؤلف ما يلي :

١- محطة سرف (فتح أوله وكسر ثانية) : يبعد عن مكة في أرواح الأقوال (١٢١) ميلاً وفيه قبر أم المؤمنين ميمونة رضي الله عنها^(١٢٢) . ويوجد في تلك المحطة ينبوع ماء . وبركة صغيرة مشيدة بالخيزارة . إضافة إلى مبنى صغير بنهاية خان للمسافرين^(١٢٣) .

٢- محطة وادي فاطمة أو وادي فرأر ما يعرف اليوم بالمحوم^(١٢٤) : يبعد عن مكة المكرمة حوالي (٢٥) كيلاً . وهذا المكان تكثر فيه العميون وأشجار التخييل وبعض المحميات، وسكانه من قبيلة لحسان . وفيه منازل للأشراف من ذري بركات، ويوجد في محطة الوادي استراحات وخانات للحجاج والتجار على حد سواء، وقد أفاض المؤلف في شرح البيئة الطبيعية والسكانية والموارد الاقتصادية . ويمكن الرجوع إلى الكتاب نفسه^(١٢٥) .

٣- محطة عسفان (بضم أوله) : تبعد عند مكة المكرمة (٨٠) كيلاً ، وفيه آبار عذبة تقيية مخصصة مطوية بالحجارة^(١٢٦) . ويعد موقع البئر محطة مهمة من محطات الحجاج والتجار المتزود بالماء والذون والامتراحة^(١٢٧) .

٤- محطة قرية خديص : بلدة مشهورة بالزراعة، وهي مجموعة قرى كثيرة ومتناثرة ، وتضم خليص سوقاً كبيرة يقع فيها أكثر من خمسين خاناً تعرض فيها الشمع ، والقزرة والشمسرة والعنيس ، والبصل وبعض النون الأخرى . ويرادها التجار سواء القادمين من مكة أو من المدينة . ويتم فيها تبادل تجاري كبير نظراً لأهميتها وموقعها، وكان لها ارتباط قديم مع مدينة جدة حيث ترسل القوافل للتجارة ، ولأنها أيضاً محطة كبرى من محطات الحجاج مما أكسبتها أهمية كبيرة، وقد بنى فيها السلطان قايتباي السلوكي بركة وسبيل ، وذلك في سنة ٨٨٥هـ^(١٢٨) .

٥- محطة الكنية : منطقة سهلية ، فيها محطة للقوافل للتزود بالنون المختلفة، إلا أن أهل هذه المحطة كانت شكواهم من العسكر الذي يرافق القوافل ، حيث أنهم يارسون فرصة السلب والنهب ، لذا فعالمنا عندما تحط القافلة رحالها في تلك المحطة خان الأهالي يتزودون منها ولا يستشرون بها خيراً^(١٢٩) .

٦- محطة رابغ : حيث تتكون من أربع قرى أهم ما يميزها قرية السوق التي يحط فيها التجار قوافلهم، وقد امتازت رابغ بوقعتها على طريقين (بحري وبري)^(١٣٠) . ومع ذلك فقد ساورتها الشك بأن المؤلف قد جانيه الصواب لأنه من غير المقبول أن ينكسر الخط التجاري نحو القرب بتسافة بعيدة . وعندما دقيقت في الأمر وجدت أن رابغاً الخط يقصد المؤلف هو طريق الحاج بين الزوارة والجبعة واعتقد أن هذا هو الصواب .

وفي الوقت نفسه نجد بوركهارت يصف مزارع رابغ ومياهها وسائيتها وسوقها، حتى أنه ذكر انحراف مسير القافلة إلى الجهة الشمالية الغربية بزاوية ٢٥ درجة، والذي جعلني أشك في الأمر أن هناك محطة هي محطة رابغ ترتبط بطريق إلى بلدة مستورة .

٧- محطة مستورة : محطة مشهورة ومعروفة سراة للحجاج أو للتجار، حيث تنقر فيها عناصر الإقامة من حيث قرية المياه، وخانات للمسافرين . وتقع شمال محطة رابغ ، وهو في منتصف الطريق من مكة إلى المدينة^(١٣١) .

- أرابطها عمارات وبملاحظات حول وصف بوركهوات:
- أرابطت الحجاز بعدد من الطرق بينه وبين الأقطار الإسلامية، وكانت القوافل التجارية تستخدم هذه الطرق في نقل السلع النوعة إلى أسواق الحجاز بواسطة الجمال من الأقاليم الإسلامية الأخرى. وتعد مكة المكرمة مستودع للكثير من المتاجر العالية المصرية والسنية والهندية والحيشية (٢٧٦-). إذ تفرقت الطرق البرية من مكة لأخمستها الدينية والتجارية، وأرابطت بالبحرين ثم العراق واليمن وعمان وحضرموت. والملاحظ أن أكثر هذه الطرق تنتهي إلى مكة أو يمر عليها أو يبدأ منها. ولاخرية في هذا، فسكة مركز ديمي وتجاري، وهي بالنسبة للقوافل التجارية سوق كبيرة، تعرض فيها البضائع التي تجلبها وتتزوج منها بالمال، والمؤن (٢٧٨) إضافة إلى ارتباطها الداخلي بطرق برية بالدينة والطاقف وحده واليسامة. فهي مركز مهم يسمي فيها التبادل التجاري على أوسع نطاق.
- ومن الملاحظات التي عنت لنا أننا، كناية هذا تبحث ما يلي:
- ١- يصف بوركهوات الطرق التي ملكها والمحطات التي استراح فيها بالأمن، إلا أنه استثنى من ذلك من يصل الطريق فانه يتعرض لخطر قطاع الطرق، وكذا أشار إلى أن بعض المهند الأتراك كانوا يعتمدون على محطات القوافل ويضربون منها المياه (٢٧٩).
- ٢- كانت المحطات التجارية عبارة عن عشش مبنية من غصون الأشجار، وليس فيها معمار إضافة إلا ما دخلها.
- ٣- وصف بوركهوات القاهي التي تقع ضمن نطاق المحطات التجارية بأنها عبارة عن سقايف واسعة تقوم على أعمدة، وفي طرفها مكان الموقد (موقد النار)، وقد وصلت بعدم النظافة وكثرة الفئذورات والحشرات (٢٨٠).
- ٤- غالباً ما يذكر أرباح الرابحة التي ينت على مفربة من المحطات التجارية مثل تلك الأرباح التي بناها الشريف غالب (٢٨١)، على طريق جدة- مكة المكرمة.
- ٥- أرتبطت المحطات التجارية بالمياه ارتباطاً قويا سواء مياه الآبار أو العيون والينابيع، وقد اهتم الخلفاء والسلاطين والأمراء والموسرون بأمر تأمين المياه وتوفيرها في تلك المحطات، وهو أمر بالغ الأهمية.
- ٦- تحدث بوركهوات عن تنظيم الفخافة بقوله «ووفقاً للمارسات المعتادة في الحجاز، فإن

- ٨- محطة سوق الصغراء: منطقة مشهورة بوفرة المياه، وكثرة المزرعات، وأهمها التمر والبسبب المكي (البشام) (٢٨٢) والعسل. وتعقد في سوق الصغراء صفقات تجارية شهيرة للغاية، وخاصة سكان القبائل المجاورة الذين يأتسون التجارة الوقتية سواء في التمر أو العسل وخلاف ذلك (٢٨٣).
- ٩- محطة سوق الجديده: حيث يقوم فيها سوق الواسطة يوم السبت من كل أسبوع ولقانس فيه أنواع التجارة بشكل كبير. يوجد في تلك المحطة أماكن أو خانات للاستراحة من عناء السفر (٢٨٤).
- ١٠- محطة قرية الحيف: وهي آخر قرية في وادي الجديده والبعض يعنها من قرية الصغراء. تبعد عن المدينة النورة بحوالي (١٠٥) كيلاً، ويوجد في هذا الموقع حلقة عسكرية، قدرت خيانتها بشائين خبيثة. ذكر المؤلف أن هذا المر بعد أحد المواقف ذات الأهمية الكبرى في الحجاز لأنه الطريق الوحيد الذي تملكه القوافل القادمة من مكة إلى ينبع إلى المدينة. وأشار المؤلف إلى أن قبيلة حرب كانت تتدافع عن ذلك المر بكل بسالة وشجاعة (٢٨٥).
- ١١- محطة بئر. وإلى هذا المكان تنسب معركة بئر الكسرى التي وقعت في السنة الثمانية من الهجرة النبوية الشريفة، وسمي واديتها وادي الشهباء، وهو منطقة زراعية وتجارية بها محطة للتجار والحجاج على حد سواء، (٢٨٦). حيث تتوفر بها المياه وأماكن الراحة.
- ١٢- محطة الغريش: محطة عامرة تزادها القوافل نظراً لوجود المياه، وهي تبعد عن المدينة بحوالي (٤٨) كيلاً ويوجد بها عدد من المقاهي والاستراحات (٢٨٧).
- الطريق البري من المدينة المنورة إلى ينبع:
- تسلك القوافل التجارية الطريق نفسه من المدينة المنورة حتى محطة بئر، ثم تنجده إلى الجهة الغربية دون توقف حتى تصل إلى ينبع. ولقد يوركهارت انشادة التي فطمتها القافلة بحو خمس عشرة ساعة ونسب الساعة وقد توقفت في المحطات التي ذكرناها من أمانة حتى بئر ثم واصلت المسير إلى ينبع مباشرة دون توقف نظراً لقصر المسافة.

التهوامش

- ١- بوركهارت : رحلات في شبه جزيرة العرب، ص ٥١٠ .
- ٢- نفسه، ص ١٠٩ .
- ٣- عن جده انظر : عاتق بن حبيك اليلادي، معجم معالم الحجاز، دار مكة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م . ج ٢، ص ٢٤١ . وعلق بوركهارت على ما تعرض له محطة حدة أو حدام، من معجم الجيد الآثر، على تلك المحطة وأخذ منها العذبة . وحفظها في جزار كبيرة . إضافة إلى تعرض السكان للسرقة أولئك الحدة .
- ٤- بوركهارت : رحلات في جزيرة العرب ، ص ١٠٦ .
- ٥- نفسه، ص ١٠٦ .
- ٦- نفسه، ص ١٠٦ .
- ٧- نفسه، وضاد الآن بلية زراعية في وادي تسان بظرفه الجنوبي، وكانت فيها محطة للحمال (القوافل) انظر : اليلادي : معجم معالم الحجاز، ص ٥٥ / ص ٢٢٢ .
- ٨- بوركهارت : رحلات في شبه جزيرة العرب، ص ٩٩ .
- ٩- نفسه، ص ١٠٩ .
- ١٠- نفسه، ص ٧٦-٨٤ .
- ١١- الهامس : شفاء الفراء بأخبار البلد الحرام (دار الكتاب العربي) بيروت ١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م ج ١ / ص ٤٥٩ .
- ١٢- بوركهارت : رحلات ، ص ٢٦٨ / ٢٦٩ .
- ١٣- حمد الجاسر : المعجم الجغرافي للبلاد السعودية، دار السامية للبحث والنشر، والنشر ج ٢ / ص ١٢٩ .
- ١٤- بوركهارت : رحلات . ص ٢٦٩-٢٧١ .
- ١٥- عاتق اليلادي، معجم معالم الحجاز، ج ٢، ص ٤٩٩ .
- ١٦- بوركهارت : رحلات ، ص ٢٧٤ . وبلدة عثمان الآن تمتد بواحد جيل، وبها مقومات الحياة المصرية . وهي تتبع ادارياً لمحافظة حدة .
- ١٧- الشهر والي، الأعلام بأعلام بيت الله الحرام . مكتبة خياط ، بيروت، ١٩٦٤م، ص ٢٤٤ .
- بوركهارت : رحلات ، ص ٢٧٤-٢٧٧ .

- الإبل تسير متتابعة يقف بعضها البعض الآخر، حيث تربط الجمال الكامة في الخلف بشيول الجمال التي أمامها . فالبدوي الراكب على جمل المقدمة يتبع عليه قيادة القافلة بحال يكاملها (٣٣) .
- ٧- تستغرق الرحلة من مكة المكرمة إلى المدينة ما بين (١١-١٢) يوماً سواء على الدواب أو سيراً على الأقدام .
- ٨- تقطع الحمال (القافلة) الرحلة من جدة إلى مكة المكرمة في ليلتين ونسوقف نهاراً للراحة في محطة حدة . ينسا تقطع الرحلة من مكة المكرمة إلى الطائف في أربع ليالٍ .
- ٩- هناك قوافل من المسير والبخال تقطع الرحلة من جدة إلى مكة المكرمة ما بين (١٦،١٥) ساعة اخص عشرة- ست عشرة ساعة) ، وهذه القوافل محملة بأحمال حقيفة، وكذا محملة برسائل البريد بين المدينتين .
- ١٠- تغادر جدة إلى مكة المكرمة قوافل تجارية كل ليلة تقريباً . وعلى الأهل مبرين في الأسرع حاملة بضائع وأطعمة .
- ١١- تغادر القوافل حدة إلى المدينة المنورة أو من مكة إلى المدينة مرة كل أربعين أو خمسين يوماً ، ويرافقها جمع كبير من الخياج الذين يرغبون في زيارة المسجد النبوي الشريف والصلاة والسلام على رسولنا محمد بن عبد الله ﷺ .
- ١٢- تتكون القافلة من مائة إلى مائة جمل، وتتولى قيادتها غالباً رجال من قبيلة حرب .

- ١٨- نفسه، ص ٢٧٨ .
- ١٩- نفسه، ص ٢٧٩-٢٨٠ . دواخ بلغة تشنع بنسبة محسرة شاملة تابعة لإمارة منطقة مكة المكرمة وهي تعد عن محافظة جدة حوالي (١٦٥٠١) كيلا .
- ٢٠- نفسه، ص ٢٨٠ . وصحبت مستورة نسبية إلى بشر استمرت بها امرأة من قبيلة رويد الحربية ظهري مستورة انظر : البلاذري : معجم معالم الحجاز . ج١ / ص ١٤٠ .
- ٢١- البلبس المكي يستخدم مع القهوة لا تعفاه الناس بأنه مشط . ويتراوح سعر الرطل ما بين (٨١-١٤) دولاراً . ويصير إلى القاهرة . وكذا إلى بلاد فارس، انظر: بركات : رحلات . ص ٢٨٥-٢٨٦ .
- ٢٢- نفسه، ص ٢٨٦-٢٨٦ .
- ٢٣- نفسه، ص ٢٨٨ . وكذا انظر البلاذري معجم معالم الحجاز ج٢ ص ١٣٥ .
- ٢٤- بركات : رحلات . ص ٢٨٨ . وقريه الخيف هي لبني سالم من حروب وتبني اهلها محافظة بدر انظر الجاسر : المعجم الجغرافي ج١ / ص ٥٤٢ .
- ٢٥- بركات : رحلات . ص ٢٨٩ . وطبر تعد من أهم محافظات المدينة المنورة وبها مقومات الحياة العصرية الحديثة .
- ٢٦- نفسه، ص ٢٩٠ . البلاذري : معجم الحجاز . ج٢ / ص ٢٤٩ . وسكان اليمن تتبع ادارياً محافظة بدر انظر : الجاسر : المعجم الجغرافي . ج٢ . ص ٨٨٠ .
- ٢٧- عبدالله السيف . الهيئة الاقتصادية والاجتماعية في نجد والحجاز في العصر الأموي . مؤسسه الرسالة . الطبعة الثالثة ٣-١٤١٤هـ / ١٩٩٣م . ص ١١١ .
- ٢٨- المرجع السابق، ص ١١٣ / ١١٤ .
- ٢٩- بركات : رحلات . ص ٢٧١ / ٦٠ / ٥٩ .
- ٣٠- نفسه، ص ٦٠ .
- ٣١- الشريف غالب بن مساعد نولي إمارة مكة في سنة ١٢٠٣هـ . ومكث فيها حتى تم نقله إلى مصر ثم إلى تركيا حيث توفي هناك في سنة ١٢٣٦هـ . انظر : أحمد السباعي . تاريخ مكة . مطبوعات النادي الأدبي بمكة . الطبعة السابعة، ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م . ص ٥١١ .
- ٣٢- بركات : رحلات . ص ٢٧٧ .

أرجو صحيفه هرهده بحمد الله .

سقوط مملكة هرمز وانتقال التجارة العالمية إلى الإمارات العربية في الخليج

أولاً : موقع الخليج العربي وشخصيته التاريخية :
 يذكر الجغرافي فيشر (Fisher) أن هنالك مناطق أو دول معينة على ظهر الأرض تميزت ببن آرائها لارتباطها بنموذج حياة قفائية معينة نفردت بها على مر العصور . مثل الصين وفرنسا . وهو يرى أن مظاهر النشاط البشري والتكامل السياسي والاقتصادي اللذان في هذه المناطق إما هو نتاج البيئة الجغرافية التي ظهرت فيها هذه الدول (١) . وفي الأربعين عاماً الماضية جرت في دول الخليج وخاصة دولة الإمارات العربية المتحدة عمليات تقليب عن الآثار لبس لها مشيول في دول العالم في هذا الوقت القصير . وبعد دراسة متأنية لنتائج التقليب عن الآثار في دولة الإمارات العربية المتحدة وبقايا استوطنات البشرية الأولى في أنحاء دول الخليج، ومناخه لتاريخ المنطقة على مر العصور، نجد أن منطقة الخليج لها تميزها الخاص عن المناطق المجاورة لها . ذلك أنها تشكلت لها على مر العصور وحدة متميزة في أسلوب الحياة والثقافة والتاريخ بصورة تميزها عن جيرانها .

والواقع أن الخليج العربي في تاريخه البشري له سجل فديم يرجع إلى فجر التاريخ، إذ يخلل موقعه على أحد الطرق الرئيسية التجارية بين الشرق والغرب اكتسب أهمية في النقل

١- مستشار بهيون الرئاسة - أبوظبي .

ويعد ظهور الإسلام وبناء مدينة البصرة احتلت هذه المدينة مكان الصدارة في طرق التجارة العالمية. وقد أمر بنائها الخليفة عمر بن الخطاب في سنة ٦٣٧م وجعلها قاعدة لجيوش الفتح العربية والإسلامية. وتبوأ هذا البناء الذي عرف الخليج باسم فترة من الزمن - إذ أطلق عليه خليج البصرة - المكانة التي كان عليها ميناء صحار في عُمان في العصور القديمة. وفي حينما التي تلج غربي دبي، وهي أحد أحيائها في الوقت الحاضر، أظهرت الحفريات أنها كانت بحكم موقعها مركزاً قديماً على الطريق التجاري الذي يربط ميناء صحار ببلاد الرافدين عن طريق القوافل. وفي القرن العاشر الميلادي لطورف التصاوية وسياسية برزت سيراف ميناء البصرة كأهم مركز تجاري على الخليج بعد أن شهدت مدينة البصرة الثورات والثقل السياسية لهجرها التجارة إلى هذا الميناء. الأمن، وشجع حكام بني بويه وكان مقدم سيراف، انتقل التجار إلى هذا الميناء، وأصبح ميناء سيراف مركزاً لتوزيع البضائع الشرقية نحوالي ثلاثة قرون.

وسرعان ما انتقل مركز التجارة العالمية في الخليج وتجارة الترانزيت الدولية فيه إلى جزيرة قيس، وبرزت هذه الجزيرة الطريق التجاري الذي كان لسيراف في الماضي، وكانت مدينة هوزن تنمو في ذلك الوقت. وحدث صراع على الزعامة التجارية بين جزيرة قيس وملكة هرمز، وكان النصر فيه لملكة هرمز التي استقرت فيها خطوط الطرق البحرية وطرق القوافل التجارية من الشرق والغرب، واشتهر ميناء جلفار كميناء لتجارة اللؤلؤ في ذلك الوقت. وكشفت لنا الحفريات في السنوات الأخيرة موقع مدينة جلفار التي كانت مركزاً تجارياً مزدهراً من القرن الرابع عشر وحتى القرن السابع عشر الميلادي^(٤١).

وليس غريباً أن يخرج في جلفار أكبر مؤلف عربي في الملاحة وقيادة السفن وهو البحار العربي شهاب الدين أحمد بن ماجد - ويذكر أحمد ابن ماجد بزياراته في علوم البحار الفسة التي وصلت إليها العلوم الإسلامية والخبرة البحرية في بحار المحيط الهندي والبحر الأحمر وشرق إفريقيا. وإلى أحمد بن ماجد يعود فضل ذكر مدن الإمارات العربية في ساحل عُمان وأنها كانت بناور صغيرة معروفة في ذلك الوقت وهي رأس الخيمة وأم القيوين وصحبان والشارقة ودبي وأبو ظبي. وقد حدث فيما أن حدثت هجرة عربية بعد سقوط مملكة هرمز من الساحل الفارسي إلى الساحل العربي فكثرت السكان بهذه المدن الصغيرة وتطورت هذه المدن لتصبح إمارات في المستقبل.

البحري التجاري ليعمله فيها أي بحر داخلي آخر، وفضل قيام حضارة عميقة في القدم على مقربة منه كالحضارات في بلاد أكاد وسومر وبابل وأشور في بلاد الرافدين في شمال وحضارة حضون الهند والشرق الأقصى في الصين، قام أبناء الخليج بدور تاريخي تجاري في ربط الحضارات بعضها ببعض ونشاط التجارة بينها. وهنا قام ابن الخليج ببناء السفن وامتهن الملاحة وعمر فيها وخرج مغامراً في شياخ البحار الجنوبية، وعرف أسرارها فاكسب نتيجة لكل هذا روح الغامرة واكتشاف آفاق جديدة وخبرة في سنون المال والتجارة. وفي تجواله هذا بين بلاد كثيرة ثم ينتقل فقط التجارة بل طلب معه فتربها وفكرها وثقافتها.

ذلك أن ابن الخليج عرف عقائد شعوب مختلفة وتعلم من كل ذلك معايشة المخالفين له، والسماحة في تعامله معهم ومع ذلك شكل ابن الخليج لنفسه عقائده وفكره الخاص به. وكان هذا وانسجماً في الفكر السياسي والاقتصادي الذي تبناه العرب والمسلمون في أيام ازدهار مملكة هرمز التي آلت إليها خطوط التجارة العالمية من الشرق والغرب خلال ستة قرون.

وقد لعب المسلم في حياة دول الخليج وخاصة في دولة الإمارات العربية المتحدة دوراً رئيسياً في النقل التجاري إذ أن تدجين المسلم ظهر في أرض الإمارات وهي حضرموت وفي ظفارة وعمان منذ ثلاثة آلاف عام قبل الميلاد. غير أن أهمية المسلم جاءت حينما تمكن ابن الإمارات من تدجينه واستخدامه وسيلة للشر والترحال والنقل على الطرق التجارية التي مرت بمنطقة الخليج. وقد أحدث تدجين المسلم في أرض الإمارات ثورة في طرق الرواسلات التجارية وذلك منذ عام ١٢٠٠ قبل الميلاد^(٤٢).

وقد أثبتت الحفريات في صحار أنها كانت ميناءاً رئيسياً لتجارة الترانزيت في العالم القديم وكانت صحار تسمى بولاية الصيف. وقد أثبتت الحفريات أيضاً في دبي في العصر الماهلي أنها كانت سوقاً يعقد سنوياً وكان لها ميناء يحتوي على مخازن كبيرة واشتغل أهلها بالملاحة والتجارة التي كانوا يتقنونها بالقرافل إلى شمال الخليج. واشتهرت دبي بموقعها المميز إذ كانت حلقة الوصل في التجارة مع الشرق، تصلة تجارة الصين والهند واستمرت كذلك حتى ظهر الإسلام. ومن الأدلة على تأثر أهل الإمارات خاصة بالأفكار الهندية ما وجدناه في جزيرة صير بني ياس من بقايا كهنة وهو مسيحي. ويبدو أن التلمب التطوري وكينسته في العراق وحدا امتدادا لها في البحرين وجزيرة صير بني ياس في القرن الرابع الميلادي وسرعان ما أقبل أهل الإمارات على الإسلام بظهور البعثة النبوية الشريفة^(٤٣).

ثانياً : مملكة هرمز ، ظهورها وازدهارها وسقوطها :

في الوقت الذي فقد العرب قبادتهم للأمة الإسلامية وتبوء القيادة العنصر التركي الذي أجتاح العالم الإسلامي بدخول أرطغرل بك السلجوقي لداوا الخلافة سنة ١٠٥٥ م. وفي الوقت الذي تضائل دور العنصر العربي في الجيوش الإسلامية ، منذ اقتحام القبول بغداد سنة ١٢٥٨ م ظل للعرب المسلمين تفوقهم في التجارة والملاحة ، وسيطرتهم على الطرق التجارية في منطقة الخليج والمحيط الهندي وفي تلك المرحلة المظلمة للعبادة العربية أضاعت مملكة هرمز العربية شعبة في هذا الظلام في منطقة الخليج .

نشأت مدينة هرمز حينها فكر أمير فلقات في أرض عُمان في العام ١٠٥٠ م. بعد هجرة التجار من سيراف ، على الساحل الفارسي ، وعشنت وحده ذلك الأمير أن الفرصة سانحة ليشاط تجاري في مدينة هرمز . وجمع الأمير محمد الفلقاتي مستشاريه وأخبرهم أن الأراضي التي تقع على ساحل فارس كانت ملكاً لأسلافه ، ولكنهم فقدوها بسبب الإهمال . وشجع وجود العنصر العربي على ساحل فارس منذ سالف الزمن الأمير محمد الفلقاتي على هذه الفكرة . وعبر الأمير محمد الفلقاتي الخليج على سفنه وأسس سطرته على إقليم هرمز على الساحل الفارسي . وبعد فترة قليلة استعاد الملك محمود ملك أبائه واتسعت أراضي مملكته وذاع صيته .

واتسعت هذه الدولة الصغيرة لتحتل بعد ذلك ساحل فارس الجنوبي ومجموعة الجزر عند مدخل الخليج ، وامتدت على الساحل حتى مدينة صور وقد شملت إلى جانب ذلك الإمارات الشمالية في دولة الإمارات وضمت الاحساء ، والمحين . واعتز ملوك هذه الدولة بنسبهم العربي النخاعي إذ يرجع نسبهم إلى النبي هود وقبطان في اليمن وكان ملوكهم يفتخرون بهذا النسب . وتزوج ملوك هذه الدولة بنات ملوك آل نبهان ونبات القبائل العمانية الكبيرة . وكان الملك ورعيت العربية والفارسية يرتدون الجلاب العربي ويصنعهم الرحالة فارتبما في سنة ١٥٠٥ م قبل الاحتلال البرتغالي فيقول:

ويتسخر أهل هرمز بالترف وأنهم يلبسون الجلاب العربي الذي يغلب عليه الطابع العثماني ، ويلبسون شياها فظية بيضاء ، ناعسة تحتها السراويل ، كما يرتدون اللباس الحريرية ذات الألوان القرمزية . ويصنطق ملكهم والرجال منهم بحزام يحمل خنجرهم الطعم بالذهب والفضة . وكان بجزيرة هرمز أعداد كبيرة من

الموسيقين الذين كانوا يعزفون على آلات كثيرة . وساد الذهب النسي مملكة

هرمز . ولا يزال هو الذهب السائد بين عرب ساحل فارس إلى يومنا هذا . وعاشت

هذه المملكة قرابة ستة قرون بين سنتي ١٠٥٠ م وسنة ١٦٢٢ م ١٩١١ .

وكانت مملكة هرمز مملكة عربية مستقلة صيكت ليا عسلتها الخاصة وكان لها جيشها

ونصت بنظام الحكم الوراثي في العائلة الحاكمة . ولا شك في أن انتقال بعض تجار سيراف إلى

هرمز قد أكسب النيا . النامي شيئاً من الخبرة التجارية . وبعد انتقال التجارة من جزيرة قيس

في القرن الرابع عشر استطاع ميناء هرمز أن يربث منها خيرات تجار هذه الجزيرة .

وشاع قول في أواخر العصور الوسطى يصف تراء هرمز وازدهارها وسيطرتها على العالم

التجاري في ذلك الوقت . ويقول هذا المثل (إذا كان العالم قائماً فان هرمز زمرودته) ١٦١ .

على أن هرمز تعرضت لهجوم القبول بعد أن سقطت بغداد في أيديهم وعمر القبول هذه

المدينة الزهوية . ولكن أهل هرمز حينما أحسوا بالخطر هاجروا من مدينتهم . وأسوا لهم

مملكة جديدة في جزيرة جسرود الصغرى على مدخل ميناء هرمز القديمة وسميت جزيرة جسرود

بعد ذلك بـهرمز الجديدة . وتامت هرمز الجديدة في الجزيرة ازدهارها بعد النكسة التي حرت

بينها وجزيرة قيس . وأخيراً خضعت جزيرة قيس لملوك هرمز سنة ١٢٢٣ م . وهكذا قدر لهذه

المدينة الشواذعة والظروف تاريخية والقصدانية ودولية أن تصبح أهم ميناء للتجارة العالمية في

العصور الوسطى . وذاعت شهرة مملكة هرمز في العالم العربي .

وقد أطلق الأوربيون الذين درسوا تاريخ هذه المملكة عليها اسم إمبراطورية هرمز . ولقد

كانت هذه المملكة في الحقيقة إمبراطورية بنشاطها الاقتصادي لاجماعة أرضها ولايقوة جيشها

وأسطرتها . لقد كانت عفا إمبراطورية في علاقتها الدولية الواسعة وراثياً .

ازدهار التجارة والسلام الإسلامي في المحيط الهندي:

بلغت هرمز ذروة ثرائها في عهد الملك قطب الدين تهستان انساني الذي حكم بين سنتي

١٣٦٩-١٣٤٧ م بعد سقوط مملكة قيس . وكانت حملة مملكة هرمز الدينار الأثري . -الذهبي

والفضي - والدينار اللاري المرتبط بعسلتها . وهي عمالات معروفة في الهند ووسط آسيا

والصين وبلاد فارس . وقد وجدت هذه العملات أيضا في ساحل إفريقيا الشرقي ومدينة بخاري

وصمرقند . وأصبحت هرمز ميناء لأمثيل له على وجه الأرض بقصدته التجار من سوريا ومصر

المظفر سيف الدين أبا نظر حكم مملكة هرمز بين سنة ١٥٠٥م وسنة ١٥١٣م. وكان مصغير السن وذو ذرية الرجال القدير العسائي خروجة عطار. وضرب البوركوك بالمدايع مدينة هرمز وعصمتها. وأخطر الملك لعقد صلح مع البوركوك وتضمن الصلح دفع إتابة سنوية لملك البرتغال وأن دفع الجزيرة ومينائها أمام التجارة البرتغالية دون دفع رسوم جبرية .

دفع هذه المعاهدة الملك المظفر سيف الدين أبا نظر على هذه المعاهدة في العاشر من أكتوبر ١٥٠٧م. وتمت كتاباتها بقاء الذهب باللغات العربية والفارسية والبرتغالية. ولما تولى الملك نوزان شاه الرابع بين عامي ١٥١٣-١٥٢٢م رفض هذا الملك دفع الجزيرة واكمال بناء القلعة البرتغالية وهو العمل الذي كان يشير الأعمالي داخل المدينة. وقرر البوركوك وهو في منصب نائب الملك في جوا بالهند القيام بعملية جديدة في ٢١ فبراير ١٥١٥م منذ هرمز . وأستسلم الملك لألبوركوك ودفع العلم البرتغالي ثانية على قصره في أول أبريل ١٥١٥م وكان هذا آخر عمل قام به البوركوك في الشرق^(٤٨).

ويذكر أننوخ الهندي بانيكار أن المحيط الهندي لم ير في تاريخه حرباً بحرية وخاصة أيام سيادة العرب على هذا المحيط . وقد رأى هذه السفن الزوردة بالمدايع حينما قدم البرتغال بروجهم الصليبية وشراة لاحتمار التجارة العالمية بأنفسهم لأول مرة عند قدوم البرتغال . وقد اعترف البابا بوجنا بوليس الثاني وهو على رأس الكنيسة الكاثوليكية في زيارته للقوس في أواخر مارس ٢٠٠٠م عن الجرائم الرتيكية ضد العرب والمسلمين في الحروب الصليبية والجرانم التي ارتكبت ضد المسلمين في الأندلس والأعمال التي قام بها القائد البرتغالي البوركوك في المحيط الهندي والمحليج العربي^(٤٩).

سقوط مملكة هرمز ونهاية البرتغال في المحليج:

بعد فتره من الزمان ظهرت عناصر الضعف على الإمبراطورية البرتغالية. وقد سقطت مملكة هرمز في عهد الشاه عباس الكبير الصفوي الذي حكم بلاد فارس بين سنة ١٥٨٨م - ١٦٢٩م. وعاصر هذا وصول شركة الهند الشرقية الإنجليزية إلى سورات التي تقع على الساحل الغربي للهند وقرب مدخل الخليج. وقد عرضة التجار الإنجليزي على استرداد مملكة هرمز وأختما من البرتغاليين. بدأ الشاه عباس في بداية القرن السابع عشر بتاجم قلاع حصون على الساحل الفارسي التابعة لمملكة هرمز وبدأت الحرب بين البرتغاليين والشاه عباس . وساعده أسطول الشركة الإنجليزية وقد سقطت جزيرة هرمز والجشم في سنة ١٦٢٢م بيد القوات التحالفية

وأراضي الروم وأذربيجان وخرسان وبلاد ما وراء النهر في تركستان . وكانت السفن تصل إليها من بلاد الصين وجارا والسفال وساحل مالابار وزنجبار والميشة وعين تجلب السلع. وكان يتعسر شراء كل ما يرغب التجار في شراة من جزيرة هرمز . وأجتمعت في جزيرة هرمز التجار من كافة الأديان والشعوب حتى الوثنيين منهم. وكان لايسع لأي شخص بالقيام بأي عمل عدواني ضد . ولهذا أطلق على هذه المدينة دار الأمان ودار السلام.

على أنه يلاحظ أن فشل الصليبيين في احتلال بيت القوس سبب إجمالا في نفوس ملوك وشعوب الدول الأوروبية وكان صدى هذا الفشل تصمم البرتغال والأسيان على إخراج العرب من الأندلس . وكان أن استقلت البرتغال عن العرب في عام ١٢٥٠م واختارت لها ملكا. وماذ فيها النظام الإقطاعي. وتعددت النطقات الدينية العسكرية. وكان عدد البرتغاليين عشية استقلالها مليون نسمة. وقد ورت البرتغال عن العرب التقنية الزراعية وتطورت الحياة في استقلالها مليون نسمة. وتنافست هي وأسيانها لتكشف عن طريق جديد لمملكة هرمز . وطبق الكشوف الجغرافية . وتنافست هي وأسيانها لتكشف عن طريق جديد لمملكة هرمز . وأخيرا تمكن الملاح فاسكو دي جام من القيام برحلته التاريخية التي حقق فيها حلم ملك البرتغال . وعبر طريق رأس الرجاء الصالح وتوجه إلى الهند وصلها سنة ١٤٩٨م. وسمى ملك البرتغال بوجنا إثناني (مانويل) نفسه (سيد الملاحة والتجارة في بلاد الحبشة وبلاد العرب وفارس والهند والصين)^(٥٠).

وأرسل الملك مانويل عدة حملات بحرية في سفن مربية مزودة بالمدايع الحديثة في ذلك الوقت إلى الهند. ويعتبر الأدميرال البوركوك مؤسس الإمبراطورية البرتغالية في الشرق. جاء البوركوك في رحلته الأولى إلى الشرق بين أبريل ١٥٠٣م ونابر ١٥٠٤م وزار الهند لأول مرة زيارة خاطفة . وفي أبريل ١٥٠٦م غادر القوسو البوركوك بصحبة كريستار دي كونيها إلى الهند. وارتكبت هذه الحملة الفظائع في ساحل سوزمبيق إذ حرقوا القوارب العربية وضربوا المدن بالمدايع واتخذ البوركوك قرارا بأغلاق خليج عمان . فأحرق في قلعات السفن التابعة لللك هرمز. ثم غادر إلى ميناء قريبات وأطلق مدافعه على المدينة وعمرها ورفع العلم البرتغالي على مسجد المدينة. وقطع أنوف الأسرى من الصليبيين. وأذاتهم إرهابا للعرب .

واستمر البوركوك كالإعصار المدمر سفنك وبحرق المدن. ووقعت مسقط فريسة لشاعره الصليبية وكراهيته للعرب. وتوجه بعد ذلك إلى هرمز . وكان وقت ذلك على عرشها الملك

الخليج بشقيه العربي والفاوسي . وتخفضت هذه الهجرات عن ظهور إمارات عربية على هذا الطريق التجاري العالمي فتأسست في ذلك الوقت إمارة الكويت تحت حكم آل صباح ، وإمارة البحرين تحت حكم آل خليفة ، وإمارة القواسم في رأس الخيمة ، وإمارة بني ياس في أبوظبي . وسأخذ نموذجاً لتلك إمارة القواسم في رأس الخيمة وحلف بني ياس وعاصمته أبوظبي . وندرس محاولتهما للقيام بمرور تجاري مشابه للذي قامت به مملكة هرمز في الماضي القريب . ولكن لم تتحقق أحلام هاتين الإمارتين بعد أن أشند عودهما في بداية القرن التاسع عشر في زمن قصير . إذ قايتهما ظروف تاريخية عظمت أحلامهما فترة من الزمن . ولكن إصرار هاتين الإمارتين على تحقيق هذا الحلم وهو ميراث مملكة هرمز المنسل في خلق طريق تجاري دولي يربط الشرق بالغرب . وقد تحقق هذا الحلم بعد طول انتظار بعد الحرب العالمية الثانية عند قيام الاتحاد بين الإمارات في ديسمبر سنة ١٩٧١م . وتكونت دولة الإمارات العربية المتحدة التي نكبت بمواطنها المدينة ومطاراتها العالية من أن تكون حلقة الاتصال في التجارة العالمية بين الشرق والغرب .

١- إمارة القواسم في رأس الخيمة :

القواسم اسم العائلة أو القبيلة التي ينسب إليها في أيامنا هذه العائلة الحاكمة لكل من إمارتي الشارقة ورأس الخيمة . وقد تزعم هذه العائلة عدد من قبائل علي ساحل عمان وأرض الظاهرة وساحل الشيلية على خليج عمان في أواخر القرن الثامن عشر . واعتبرت تقارير حكومة بوساي ، وهي حديثة عهد يومذاك في التعامل مع عمان كل القبائل المتحالفة مع هذه العائلة أفراداً في قبيلة واحدة كبيرة تسكن المنطقة وتسمى القواسم . وتنتشر جماعات القواسم داخل عمان في ملنقى بوادي مسابل ، وفي نفعاً بوادي منصح في جبال حجر ، كما يجدهم في نفع الخجوى بوادي رسيلي . وفي صحم بالباطنة ، وفي الزرعة العلوي بوادي السبخ . وكذلك يجدهم في بندر جصا جنوبي سقط كما يسكنون مع بني بوعلى في صود وجعلان ^{١٧٧١} .

وتقدم لنا الوثائق البرتغالية والهولندية والبريطانية أضواءً جديدة على ظهور القواسم على مسرح الأحداث . وتشير وثيقة برتغالية أن أحدث القواسم كان واليا على حصن كلما التابع لمملكة هرمز سنة ١٦٤٣م . وتشير هذه الوثيقة إلى نجاح القائد البرتغالي جابرنا بينه - Duarte بوالم في دخول قاعدة كلما وأخذها من قائدها القاضي الفتي كان يتبع بشهرة واسعة . ولم يكن تشييت البرتغال أقدامهم على الساحل العربي للخليج بعد سقوط إمبراطوريتهم

الإنجليز والفرس . دهم القائد البرتغالي روي فيريرا دي اندرايه بعد معارك شرسة بين الإنجليز والفرس من ناحية والبرتغال من ناحية أخرى . وفي أول مايو ١٦٢٢م تقدم قائد قلعة هرمز البرتغالي بطلب إلى الإنجليز لضمان حمايتهم بعد التسليم واستسلمت القلعة للإنجليز في ٢ مايو ١٦٢٢م . وفي هذا اليوم أنزل العلم البرتغالي من قلعة البوركرك وارتفع مكانه علم القديس جورج الأحمر على القلعة ذاتها . وعند تسليم القلعة وصل الإمام قولي خان والجنرال الإنجليزى وسلم القائد البرتغالي مفتيح القلعة للجنرال الإنجليزى الذي قسمها لإمام قولي خان قائد الحسنة الفارسي وتم اجتناح بين تلك هرمز وإمام قولي خان وتقرر فيه أن يتسحب البرتغاليون على السفن الإنجليزية . أما الملك محمود شاه ووزيره والشهلاء فقد طلب الإمام قولي خان أن يكونوا ضيوفاً عليه ونا طلب ملك هرمز من خان شيراز السماح له بتجارة الخيزرة مع وزيره رد الخان بأن الملك محسود شاه ووزيره الرئيس مراد والشهلاء هم ضيوفاً للبد وشرطهم حسب أوامر الشاه إلى شيراز . وانتقل موكب القائد قولي خان من هرمز إلى البصرة ومنها إلى لار حيث قتل الخان وزير الملك الرئيس مراد . وفي شيراز رفض الشاه عباس أن يقابل ملك هرمز وفرض حصاره في قفص من حديد . وهكذا انتهى تاريخ مملكة هرمز تلك المملكة العربية التي ازدهرت ستة قرون وغالبت الأيام والصعاب وأصبحت مثلاً في تراخا وازدهارها فكانت بحق لؤلؤة الشرق . ومقيت جزيرة هرمز بعد المعركة حطاماً وأهلها القرس وأصاب تجارة القوافل العربية التي كانت تخرج من السواحل الغربية الفينول شيئاً فشيئاً ^{١١٠١} .

ثالثاً : نشأة الإمارات العربية في الخليج وطموحاتها :

- ١- إمارة القواسم في رأس الخيمة .
 - ٢- حلف بني ياس وظهور إمارة أبوظبي .
- اعتب سقوط دولة هرمز اضطهاد فارسي لعرب الساحل الذين كانوا يشكلون عنصرها رئيسياً في مملكة هرمز . وأحدث سقوط هذه المملكة دواً كبيراً حفزهم القبائل العربية في داخل الجزيرة العربية لصد الهجوم الفارسي على ساحل عمان أولاً وعلى حقهم في أن يوثوا ذلك النشاط التجاري العالمي الكبير . وسرعان ما تصنعت مملكة البعارة (١٦٤٤-١٧٤٣م) لصد الزحف الفارسي ولقيام بنشاط تجاري كبير . ولكن دولة البعارة لم تعمر طويلاً إذ سقطت في سنة ١٧٤٣م وكان هذا حافزاً للقبائل في داخل الجزيرة العربية على ساحل عمان كي تتحرك ، وخاصة بعد أن سقطت الدولة الصفوية سنة ١٧٢٢م . فكانت هجرة إلى سواحل

في مملكة هرمز سنة ١٦٢٢م بالأمر النهي، إذ اندلعت حركة مقاومة ضدهم شرسية في إقليم الشبيلية وفي بؤس الجبال وفي جلفار وأرض الظاهرة . واندلعت شرارة التحريم في شمال عمان بسريانها في كل أنحاء البلاد، قيام دولة البحارية تحت لواء الإمام ناصر بن مرشد اليعربي عام ١٦٢٤م. ولما كانت القبائل البدوية في إقليم الظاهرة والظفرة هي عمدة الحرب في هذه المنطقة اعتمدت عليها قوات الإمام في إقليم الظاهرة ودارت معارك عنيفة في وخورفكان وحلفار . وامتدت معارك البرتغاليين إلى إقليم الظاهرة ودارت معارك عنيفة في كل من إقليم خت وحول منطقة الريس . كما جرت معارك ضد البرتغالي في مياه مفاصم اللؤلؤ حول جزيرة داس . وقد دارت معركة كبيرة شرسية في هذه الجزيرة بين قبائل بني ياس والبرتغالي في عام ١٦٤٤م . وبدأت تشنقات الفلاح العمالية التي يحتلها البرتغالي في يد الإمام ناصر بن مرشد . وتحوّرت جلفار في سنة ١٦٣٣م . وبدأت هجمات الإمام ناصر بن مرشد ضد فلاح مسقط ولكن البرتغاليين قاوموا طويلا فيها . وانشغل الإمام باختراع داخل عمان وإقليم الظاهرة . وفتح ذلك سقوط قلعة صحار سنة ١٦٤٣م . بدأ في العام التالي حصار قلاع مسقط . وفي عام ١٦٤٨م برده اسم القواس مرة أخرى بصورة واضحة في الوثائق البرتغالية . إذ ذكر اسمهم في الاتفاقية الموقعة في ٣٠ أكتوبر ١٦٤٨م بين الإمام ناصر بن مرشد وقائد قلعة مسقط جيليز دي نورونبا (Giljeanes De Noronba) :

والقد اجتمع في شاطئ، ريام الشيخ سلطان بن صيف بن مالك اليعربي القائد العام لقوات الإمام وقادة الجيش وهم راشد بن سالم بن علي وعلي بن عبدالله الرسناقي والشيخ سيف بن علي بن صالح القاسمي، ١١٦١

ويحتفي اسم القواس في المخطوطات العربية التي نعرفها وكذلك في الوثائق البرتغالية والهنولندية والإنجليزية حتى بداية القرن الثامن عشر . إذ برده عام ١٦٦٨م اسم الشيخ رحمة بن مطر القاسمي واليا على جلفار وقادراً أثناء حصار قلعة هرمز في عهد الإمام سلطان بن سيف الثاني اليعربي . ويعتبر الشيخ رحمة بن مطر الملقب في الوثائق الهولندية بالشيخ كايد المؤسس لطلب القواس وكيان إمارة القواس في صورتها الحديثة.

والشيخ كايد هو رحمة بن مطر بن رحمة بن كايد بن عبوان، ثم يتسبب إلى الحد الأكبر قاسم. وقد جاء في تقرير هولندي لوكيل الشركة الهولندية في بندر عباس في فبراير عام ١٦٦٨م ما يلي:

في فبراير عام ١٦٦٨م جاءت سفينة هولندية قادمة من بانافيا إلى الخليج في طريقها ه في بندر عباس، وعندما دخلت نفدت المواد الغذائية الطازجة منها، وقوم بعض البحارة أن إلى بندر عباس، وعندما دخلت نفدت المواد الغذائية الطازجة منها، وقوم بعض البحارة أن يذهبوا في مركب صغير إلى جزيرة لاوك لتلبية احتياجاتهم . وقد حدث ذلك في أثناء حصار قوات الإمام سيف بن ثاني لقلعة هرمز لاحتلالها من الدولة الصفوية . واستوقف البحارة الهولنديين سفينة مرانية عثمانية طنا منها أنهم رعابا برتغال ونقل البحارة الهولنديين إلى مقر القيادة في جزيرة هرمز . وأخذهم الجنود إلى خيمة القيادة حيث التقوا بالقائد الشيخ ناصر بن عبدالله الخيسي والشيخ رحمة بن مطر القاسمي . ولما تأكدوا من حسن نيتهم الهولندية أطلقوا سراحهم^(١١٦).

وقد عاصر الشيخ رحمة بن مطر أحداث انهيار دولة البحارية . كما انضم الشيخ رحمة بن مطر القاسمي إلى الحزب العائلي وتزعم هذا الحزب في إقليم الظاهرة ومنطقة الشبيلية . وقد عاصر الشيخ رحمة بن مطر أحداث انهيار الدولة الصفوية عام ١٧٢٢م . وتزعم الشيخ رحمة كذلك القبائل العميرية على الساحل الإبراني وفي الجزر عند مدخل الخليج، وظهرت زعامة الشيخ رحمة بن مطر واديره السياسي الكبير في إنشاء حلف القواس في أثناء الحملة الفارسية التي أرسلها نادر شاه إلى عمان تلبية لطلب الإمام الشاب سيف بن سلطان الثاني اليعربي عام ١٧٣٧م . وقد قاد الشيخ رحمة القاسمي للمقاومة العربية في إقليم الظاهرة ضد هذه الحملة الفارسية. لقد أدت مقاومة هذه الغزوة الفارسية التي دامت عشرة أعوام وانتهت باغتيال نادر شاه سنة ١٧٤٧م إلى سقوط دولة البحارية. وظهر زعامتين في عمان الزعامة الأولى لأحمد ابن سعيد والتي صحار الذي انتخب في الرسناق إماما لعمان تقاومه الباسلة في صحار وتحرير مسقط من الفرس . والزعامة الثانية للثغف حول الشيخ رحمة بن مطر القاسمي حاكم جلفار وهي رأس الخيمة قيسا بعد . وقد حاول بانسا الإمام أحمد بن سعيد إخضاع القائد رحمة بن مطر إلى نفوذ وتكهن محاولاته المتكررة فثبتت نصيبا . وهكذا ظهرت في عمان في أثر سقوط دولة البحارية إمارة القواس المستقلة وسلطنة عمان تحت حكم أسرة آل بو سعيد.

والى الشيخ رحمة بن مطر القاسمي يعود فصل بنا مدينة جديدة على أنقاض مدينة جلفار في موقع مدينة رأس الخيمة الحالي، واتخذها عاصمة جديدة لإمارته .

ويحتفي اسم الشيخ رحمة بن مطر القاسمي في عام ١٧٦٠م من مسرح الأحداث . ويظهر اسم أخيه راشد بن مطر القاسمي في رئاسة حلف القواس . وقد انضم إلى حلف القواس الإمارات التالية:

إمارة القواسم في لجة ، وإمارة آل علي في أم القيوين ، وإمارة النعيم في عجمان ، ومدينة
المصرية وأهلها آل بوشامس من قبيلة النعيم ، وقبيلة بني قسب ، وقبيلة النعيم في البريمي ،
وقبيلة بني كعب ، وقبائل إقليم التميمية ، وقبيلة العفلة ، وقبيلة الزعاب .

وقد خلف الشيخ راشد بن مطر الشيخ رحمة في قيادة حلق القواسم بين سنة ١٧٦١م -
١٧٧٧م . كما خلفه بعد ذلك في الحكم ابنه صقر بن راشد الذي حكم من سنة ١٧٧٧م -
١٨٠٣م . وفي عهد الشيخ صقر بن راشد ظهرت الحركة الإصلاحية السلفية المعروفة بالحركة
الوهابية وأمدت نشاطها إلى البريمي سنة ١٨٠٠م . وخلفه في الحكم ابنه سلطان بن صقر الذي
طالت مدة حكمه بين ١٨٠٣-١٨٥٦م . وقد شهد الشيخ سلطان بن صقر القاسم الحملة
البريطانية التي قامت ببناء حكومة الهند الإنجليزية سنة ١٨١٨م لتخطيم أسطول القواسم
الكبير تحت ذريعة الحرب ضد القرصنة (١٨١٥) .

٢- حلف بني ياس وظهور إمارة أبوظبي :

تعود نشأة حلف بني ياس إلى قرون بعيدة في أعماق الزمن فقد سجل الرحالة بالنسبة الذي
زار جزيرة هرمز ومنطقة الخليج في خريطة التي رسمها سنة ١٥٨٠م وجود هذا الحلف على
بالسنة الإمارات . وذكر أيضا جزره المتناثرة على ساحله في ذلك الوقت . ولابد أن نشأة الحلف
تعود إلى وقت متقدم عن هذا التاريخ (١٦١٦) ، ويكفي تأكيد ازدهار نشأة هذا الحلف بتسمية
الجزر المعروفة بصقر بني ياس وجزر الياسات . وبدل هذا إلى نشأة قبيلة لهذا الحلف إذ عادة
لا تتسبب القبائل إلى أسما . أماكن معينة إلا ومزا لتوغل تاريخ هذه السككن واستقرار
الأهالي في هذه الأماكن . فقبيلة الشرقيين مثلا في الإمارات وقبيلة الظواهر تنسب إلى
مكانها وهذا دليل على إيفائها في القدم والزمن وسكني المكان .

وخالف حلف بني ياس من قبائل عديدة تزعمتهم عائلة آل بولاج ابتداء من القرن السابع
عشر كما تزعمه الحفيد الشيخ نهيان من أوائل القرن الثامن عشر . ومع أن حلف بني ياس
ليسوا بالقبيلة التي يمكن تسبب فيه إلى حد جمعها إلا أن جماعاتها ظلت مترابطة مع
بعضها البعض في تحالف أكثر من سبعة قرون حتى أنه يمكن اعتبار هذه الجماعات دون مبالغة
كقبيلة متساكنة .

ويشكرون حلف بني ياس من خمسة عشر قبيلة أو عشيرة :

- آل بولاج ومنهم آل نهيان حكام إمارة أبوظبي .
- آل بوقلاص وقد رحل أكثرهم إلى دبي عام ١٨٣٣م ومنهم آل مكتوم حكام إمارة دبي .
- السودان ، والقيسات ، والمد ، والموامل ، والمخارية ، وآل بوعصير ، والمزروع ، والقمران ،
والسياس ، وآل بوعصير ، والبولشد ، والمشاغين .
- وبعض بني ياس أساسا في محاضر ليوا حيث أشجار النخيل والزرابعة من آبار المياه
العذبة . كما يتشرون على ساحل إمارة أبوظبي وعلى جزر الإمارة لصيد الأسماك والغوص
وإلا الذليز . ويشارك بني ياس في معيشتهم في محاضر ليوا وفي صحراء الطفرة قبيلة
الناصر . وتتقسم قبيلة الناصر لثلاثة فروع هامة : آل بومندر وآل بوحصية وآل بلشعر . ويترع
من هذه الفروع الثلاث بطون هامة لقبيلة الناصر .

وتوقفت لجة التحالف بين بني ياس وقبيلة الظواهر . وسكن قري الظواهر في منطقة العين
الجماعات التالية :

- العين : وكان يطلق عليها في الماضي عين الظواهر وهي على بعد ثلاثة أميال جنوب
قري البريمي . وسكنها جماعات تحالفت مع لديم مع قبيلة الظواهر وهي جماعة النجادات
وجماعة الناصر وجماعة الكويتات وجماعة الطارعة وجماعة آل بروك .
- هيلي : وتقع على مسافة ميلين شمال شرق قري البريمي وسكنها فرع الدرأمكة من
قبيلة الظواهر .
- المعترض : وهي على بعد ثلاثة أميال جنوب غربي قري البريمي وسكنها الدرأمكة وآل
سرور من قبيلة الظواهر .
- القطارة : وهي على بعد ميل ونصف شمال غربي قري البريمي وسكنها الدرأمكة من
قبيلة الظواهر وهي من أكبر مواقعهم في المنطقة .
- الجيسى : وتقع وسط منطقة البريمي وسكنها آل حصودة وآل سرور من قبيلة الظواهر .
- مريجب : وهي أول موقع سكنه آل نهيان في الواحة وفي فيه حصنا وعاش فيه الشيخ
شهبوط بن ذياب بعد عام ١٨١٦م .

آل بولاج حكام بني ياس :

تحكى مخطوطة كشف القصة المأجعة لأخبار الأمة في أوائل عهد الإمام ناصر بن مرشد أخباراً عن بني ياس . وذلك إنه كان أمراء الجيود من فرع بني هلال منسلطون على القرى والبلد العمانية خاصة في إقليم البيشم والظاهرة . وكان نفوذهم قد اعتد في عمان مدة قرن من الزمن بعد ضياع دولة الجيود في البحرين سنة ١٥٢٥م . وقد قاوم بعض أمرائهم أول الأمر الإمام ناصر بن مرشد الذي بدأ حكمه في سنة ١٧٢٤م . وكان هؤلاء الأمراء في بلدة عقبات وبهلة وضلك وفي مينا ، لبوا وفي واحة البريمي ، وأخيراً أخرجهم الإمام ناصر بن مرشد من حصونهم وفلاعهم مما اضطروهم من اللجوء إلى الأحساء ، محرومين من جمالهم وذررتهم .

وقد قام الأمير ناصر بن فطن الجبوري الهلالي بعدة غارات على منطقة الظاهرة لبيع جمال وثورته عاتداً بها إلى الأحساء . وتحكى مخطوطة كشف القصة لأخبار الأمة العمانية أن والي البيشم تعقب الأمير ناصر بن فطن في سنة ١٧٣٣م عندما ازدادت هجماته على إقليم الظاهرة ليأخذ جساله ويجمع ثورته . وتابعته قوة من الجيش العماني بقيادة سعيد بن خلفان . وما أحسن ناصر بن فطن باللاحقة ترك جماله وديعة لدى شيوخ بني ياس الشيخ صفو وأخوه محمد ليتمكن من الهرب إلى الأحساء . وما وصل القائد العماني سعيد بن خلفان قرب واحات ليرا حيث قلعة بني ياس في صحراء الظفرة . فوقع هذه القلعة قرب مدينة يدع زايد المحالية . وأصر القائد العماني سعيد بن خلفان على تسليم جمال ناصر بن فطن كما أصر شيوخ بني ياس شهامة منهم وحسب نقاليهم العربية أن لا يسلطوا الجبال حيث أنه أمانة لديهم رفضوا لتعدي القائد العماني على أواميرهم وديرتهم . ويسمى صاحب كشف القصة الشيخ صفو لشجاعته مقدم بني ياس . وجرت معركة والجلت عن قتل مقدم بني ياس الشيخ صفو وأخيه الشيخ محمد .

ورغم أن هذه الحادثة عكزت العلاقات بين شيوخ بني ياس والإمام ناصر بن مرشد الجبوري في بداية حكمه إلا أن بني ياس أبلوا بلا . حسناً في القتال الدائر بين المرتغال والمسانين لتحرير أرضهم وجزدهم . وكذلك شارك بني ياس في المعارك ضد البرتغال التي دارت في منطقة خند بأقليم الظاهرة . وتذكر الوثائق البرتغالية صورة من جهاد بني ياس ضد البرتغال وهي تحكى في أثناء سردها للمسيرة الذاتية لبعض القادة والجنود الذين اشتركوا في القتال في هذه الفترة . وهذه الوثائق البرتغالية معنونة في الأرشيف البرتغالي في لشبونة .

جاء في سيرة وخدمة الجفدي دى جاسكيتوا دا كوستا في رسالة كتبت من نائب الملك في حوا في ديسمبر سنة ١٧٤٤م تقديمها لخدمته :

مخطوطة كشف القصة

هذا الرجل خدم ثمان سنوات في الهند في الأسطول السالي وأسطول مسقط . وشارك في حرب صحار ودها . كما شارك في معركة داس وهدم القلعة التي بناها محمد الباسي في هذه الجزيرة . وقتل كثيرون في المعركة وأسّر ثلاثمائة رجل . وأرسل محمد الباسي أسيراً مع ولديه وبنوهم ابنته إلى قلعة مسقط حيث تم إعدامهم^(١٧٦) .

ويجب الذين كتبوا من المواطنين في مخطوطاتهم التي ظهرت في السنوات الأخيرة مثل مخطوطة الشيخ حميد بن سلطان بن حصيد الشامسي ومخطوطة صالح المطرغ أن آل بوفلاح ينتمون إلى بني هلال . كما تذكر الوثائق البريطانية في دراسة مستر واردين سكرتير حكومة بومباي في درزته له عن بني ياس سنة ١٨٢٠م تقول :

وحسب رأي البعض أن مؤسس عائلة آل بوفلاح يعود إلى الشيخ ياس بن عامر بن قيس ابن نزار الذين ينسب إليهم وسول الإسلام . ومع ذلك يؤكد البعض الآخر أن أجداد الشيخ طختون بن شخيرط من بني هلال^(١٧٨) .

كما يذكر الباحثة المعاصر الدكتور ويتكسون أستاذ الجغرافيا السياسية في جامعة أكسفورد والمتخصص في تاريخ عمان في كتابه (الإمامة والثرث في عمان) :

ويحتمل أن آل بوفلاح ينتمون إلى فرع الجيود من بني هلال . وهو ينسب إلى بني هلال من فرع صحصصة بن عامر^(١٧٩) .
وعلى كل حال هذه أقوال تحتاج البحث والتقيب حول مخطوطات عربية معاصرة لشاة آل بوفلاح في بداية القرن السابع عشر . وكذلك فبينما في هذا البحث المخطوطات القارية المتناصرة والوثائق البرتغالية بصفة خاصة لنبذة حكم فلاح . وأنهم لدينا الآن أن فلاح صار شيخاً خلف بني ياس في أوائل القرن السابع عشر وأرضته قبائل هذا الحلف شيخاً ليا .

آل نهيان وظهور مدينة أبوظبي :

يوجد في معلوماتنا عن عائلة آل بوفلاح فراغ كبير . إذ لم تصلنا في الدراسات الموجودة حالياً أي أخبار عن أبنائه . وكل معلوماتنا جاءت من الدراسة التي قام بها سكرتير حكومة بومباي مستر واردين سنة ١٨٢٠م أن الهبة الأكبر للشيخ شخيرط بن ذياب ترك أولاد ستة هم : الشيخ نهيان والشيخ شعدون والشيخ سلطان والشيخ محمد والشيخ صفو والشيخ خالد . وافترقت بني ياس حول رئيس لهم أخيراً فغلبت مجموعة نهيان وانفصلت قبائل بني ياس على

زعامة . وورث الحكم عنه ابنه الشيخ عيسى بن نهيان الذي اجتمعت قبائل بني ياس حول
ثم ورث الحكم بعده الشيخ ذياب بن عيسى الذي ازدهرت مدينة أبوظبي في عهده وكبرت
وعاش الشيخ ذياب بن عيسى مقبلاً في قرية خور بواحة ليوا وكان يتردد كثيراً على المدينة
النامية أبوظبي . وجاء بعده ابنه الشيخ شخوط بن ذياب ، وقد تمكن الشيخ شخوط بن ذياب
بإنجازاته أن يحتفظ بحكمه لأولاده من بعده وهكذا اختصت عائلة فرع نهيان من آل بوصلاح
حكم إمارة أبوظبي وتوارثت الحكم بين أبنائه (٢٠١).

وتردى تقاليد حكومة بومياي عن نشأة مدينة أبوظبي أنه في ١٧٦١م اكتشف أحد أفراد
بني ياس الماء في الجزيرة وسكن هو وأفراد عائلته التي سرعان ما غدت إلى عشرين ، وبلغ أفراد
قبائل بني ياس خير العشرة على الماء في الجزيرة والاستقرار فيها تزايدت المياه إلى أربعين
منزل وتكاثر السكان في المدينة حتى أن الشيخ شخوط بن ذياب انتقل إليها في أوائل حكمه
وانخضعوا عاصمة لحكم الإمارة (٢١١).

وصارت الإمارة قصر ، منذ ذلك الحين بأمانة أبوظبي بدلا من بني ياس ، وتعرض هذا
الرواية أن موقع مدينة أبوظبي كان مجهولا لدى بني ياس وصار مؤلفا بعد العثور على الماء
في الجزيرة . وهذا الرأي لستر واردن في تقرير حكومة بومياي بفضله الآثار التي وجدت
حديثا في البطون وفي منطقة مطار أبوظبي القديم وتدل على أن السكان كانوا يرتدرون على
المكان وسكنوا في الجزيرة قبل هذا التاريخ . وقد ذكر بالي الرحالة الإيطالي في عام ١٥٨٠م
موقعا مسكونا في الجزيرة يدعى قرقسان وهو اسم غور يقع في الجنوب الغربي من جزيرة
أبوظبي .

وكانت جزيرة أبوظبي معروفة بهذا الاسم في الفترة البرتغالية وكانت تسمى جزيرة الظباء
أو جزيرة الغزلان . وقد جاء في الأرشيف البرتغالي تعليقات أصدرها قائد الأسطول فيريرا سنة
١٦٢٢م الذي كان قد عهد إليه الدفاع عن جزيرة هرمز . فقد طلب فيريرا في أوامره نشر
الأسطول البرتغال ما بين خصب في مستنقعات جزيرة الغزلان على الساحل ، وقال أن على القائد
البحري أن يستريح في جزيرة الغزلان ويترك فيها سفينة ويتوجه إلى جلفار . وهذا دليل على
أن الجزيرة كانت معروفة لدى أفراد بني ياس وشيوخها . ولقد كانت الجزيرة مسكونة بدليل أنها
سميت جزيرة الغزلان ولأنه أن يتوفر فيها الماء لشرب منه الغزلان فهو سر الحياة للإنسان
والحيوان على السواء (٢٢١) . ولكن تفسير الأمر في انتقال قاعدة الحكم لآل نهيان من قرية

خود بالداخل إلى مدينة أبوظبي على الساحل يمكن فهمه وتفسيره نظرا للظروف الاقتصادية
والسياسية التي مرت بها الإمارة في أواخر القرن الثامن عشر . وهذه الظروف التي دعت
الحاكم للانتقال لمنازل أخبار انتصار السعوديين في الجزيرة العربية وقضائهم على إمارة
بني خالد في الأحساء سنة ١٧٩٣م . فكان الرأي أن يقسم الحاكم في أبوظبي ليكون على
مقربة من الأحداث السياسية ويكون قريبا في نفس الوقت من نشاط شركة الهند الشرقية
الإنجليزية ودخول سفنها بكثرة إلى منطقة الخليج .

وبما ، قصر الحصن في مدينة أبوظبي قريبا من شاطئ البحر فرميت المدينة اسمها على
الإمارة . وكان اختيار الأهالي لموقع المدينة في طرف جزيرة أبوظبي الشمالي بنسبة من
الشيخ ذياب بن عيسى حيث تحسبها المياه من جميع الجهات ، وهي في نفس الوقت بعيد عن
البر بعيدة أميال ويفصلها المد والجزر عن اليابسة .

ويعتبر الشيخ شخوط بن ذياب الذي حكم إمارة أبوظبي بين ١٧٩٠-١٨١٦م من
الشخصيات الهامة في سجل حكم إمارة أبوظبي . وتولى بعده الحكم أبنائه الشيخ محمد
ابن شخوط بين سنة ١٨١٦-١٨١٨م وخلفه الشيخ طهون بن شخوط الذي تولى بين
١٨١٨-١٨٣٣م ثم خلفهما الشيخ خليفة بن شخوط الذي تولى الحكم من بعدها وحكم
بين سنة ١٨٣٣-١٨٤٥م . ثم جاء تولى حفيده الشيخ سعيد بن طهون الذي حكم بين
١٨٤٥-١٨٥٥م . ثم تولى الحكم بعد ذلك حفيده الشيخ زايد بن خليفة تلك الشخصية التي
سبغت سميتها كل ساحل الإمارات . وقد حكم الشيخ زايد بن خليفة بين سنة
١٨٥٥-١٩٠٩م (٢٢٢).

كان عصر الشيخ شخوط بن ذياب فترة تحولات وأحداث تاريخية في منطقة الخليج إذ
عاصر نشأة دولة القاجار سنة ١٧٩٦م في بلاد فارس . كما عاصر نهاية حكم بني خالد في
الأحساء على يد الدولة السعودية الأولى ، وجابه الشيخ شخوط بن ذياب بنفسه فترات
السعوديين على عمان ، وكما شاهد انتصارات السعوديين شاهد أيضا سقوط الدرعية في
١٨١٨م على يد قوات إبراهيم باشا ابن محمد علي . وقد تعدى الشيخ شخوط بن ذياب
الدفاع بشجاعة عن أراضي إمارة أبوظبي وأراضي سلطان عمان السيد سعيد بن سلطان .
ولهذا أطلق على حكم إمارة أبوظبي أنهم ورع عمان . وقد استمرت تلك الصداقة بين البيتين
الحاكين آل بوسعيد في سلطنة عمان وآل نهيان في إمارة أبوظبي ولا زالت تلك الصداقة
حتى يومنا هذا .

المناخنة والصراع الشركة الشرقية الفرنسية. وفي سنة ١٧٥٩م: دمر الأسطول الفرنسي الوكالة البريطانية في بندر عباس. وانتقلت الوكالة الإنجليزية بعد ذلك إلى بوشهر حيث صارت قاعدة للنفوذ البريطاني في الخليج.

ومع ان ما تحررت شركة الهند الشرقية الإنجليزية من شركة تجارية إلى إدارة حكومية. وصار للشركة جيش. وعقدت المعاهدات مع الأمراء الهند وتحوّلت بعد ذلك إلى إمبراطورية. وكشفت الشركة عن وجهها الصحيح بنشاطها في الخليج في بداية القرن التاسع عشر. وصارت سياستها احتكار التجارة والملاحة في الخليج العربي. وأن هذه التجارة حق لهم وحدهم (٢٢١).

وقد نتج عن انتقال التجارة بين الهند وبريطانيا مباشرة عن طريق رأس الرجاء الصالح أن توقفت طرق القوافل التاريخية بين البصرة وموانئ البحر الأبيض المتوسط. إذ أصبحت الحصار السفن الإنجليزية على التجارة العربية واحتكرت لنفسها التجارة الشرقية. وهكذا نجح البريطانيون فيما فشل في تحقيقه البرتغالي، وهو قتل وتوقف رحلات قوافل الجمال العربية، تلك القوافل التي عاشت آلاف السنين.

وكان لابد أن تصطم شركة الهند الشرقية مع النشاط العربي اللامحي النامي في إمارة القواسم وإمارة بني ياس. وتحت سنار الدفاع عن حرية الملاحة في البحار ومطالبة القرصنة أفضحت الشركة الإنجليزية القواسم بأعمال قرصنة وحطمت أسطولهم التجاري في حملتها الكبيرة سنة ١٨١٨م. كما حطمت أسطول بني ياس بعد ذلك سنة ١٨٣٥م متسببة إياهم بنشاط القرصنة. ومنعت حكومة الهند الإنجليزية وصول الأخشاب لبناء السفن الكبيرة إلى القواسم وبني ياس، وسعت لهم فقط بناء السفن الصغيرة التي تستخدم في مهنة القوص، واحتكرت بريطانيا وسائل المواصلات في الخليج واتسأت خطوط ملاحية بخارية تخدم بصورة منتظمة في موانئ الخليج. وساعدها في هذا اختراع الملاحة البخارية منذ بداية القرن التاسع عشر (٢٢٢).

وهكذا قعدت بريطانيا على تجارة الخليج المحلية والعالمية، ولم يبق لأهل الإمارات إلا نشاط القوص وراء اللؤلؤ ورحلة تجارها على سفن الملاحة البريطانية الهندية إلى بومباي لبيع اللؤلؤ. واتخذت بريطانيا من ميناء بوشهر على الساحل الفارسي، مرسى لسفنها العربية وصارت على سياسة الإرهاب بمدافع الأسطول غير حامية بشاعر الأهالي والحكام في الخليج.

وقد شهد الشيخ ضحبوط بن زياب الحملة البريطانية ضد القواسم في ديسمبر ١٨١٨م. وقد شهد أيضا في أبريل سنة ١٨٣٥م المعركة البحرية التي جرت قرب جزيرة طنب بين سفن بني ياس وأسطول الإنجليز. وقد عاش الشيخ ضحبوط بن زياب حتى يوليو سنة ١٨٤٥م حين ذكرت الوثائق البريطانية أنه توجه في هذا الشهر إلى قلعة مرعجب في العين. وبعد ذلك تخفى أخاوه تماما.

رابعاً : توقف تجارة القوافل وتحول الخليج إلى بحيرة بريطانية:

حاز البرتغال أيام قوتهم منع التجارة العربية في الخليج، وفرضوا رقابة على السفن التي كانت لا تنصرف إلا لتصبح في مياه الخليج. ولكن البرتغاليين لم ينجحوا في فرض حصار كامل على التجارة العربية وكان يفلت من رقابتهم الضعيفة سفن عربية إلى البحر الأحمر وأخرى إلى البصرة فتنزود القوافل بالمنتجات الشرقية التي تنقلها الجمال إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط. وظن العرب أول الأمر أن زوال النفوذ البرتغالي قد كشف القصة شتم وانفتح الطريق لهم لاستعادة نشاط دولة هرمز في نقل التجارة الدولية.

لكن شركة الهند الشرقية الإنجليزية وشركة الهند الشرقية الهولندية حينها أمال العرب في استعادة النشاط التجاري في الخليج. تأسست شركة الهند الشرقية الإنجليزية في ٣١ ديسمبر ١٦٠٠م بقرار ملكي من ملكة بريطانيا إليزابيث. ومنعت الملكة الشركة امتياز التجارة واحتكارها في الهند والشرق. وجمعت الشركة في عقد اتفاق تجاري مع السلطان العلية في مدينة سوربات سنة ١٦١٢م. ووسم فرمان من السلطان جهانكير يؤكد هذا الاتفاق. وهكذا تأسست أول وكالة لشركة الهند الشرقية الإنجليزية في شبه القارة الهندية. ورغم أن التجار الشركة كان في أول الأمر مقتصرا في جزر الهند الشرقية إلا أن المنافسة الهولندية كانت شديدة وارتكب الهولنديون منيعة ضد رجال الشركة الإنجليزية. مما جعلهم يتكئون جزيرة جاوا سنة ١٦٢٠م. ويركزون نشاطهم أسفين في الهند. ولم يلبس هؤلاء الرجال أن القدر قد حيا لهم المستقبل الحقيقي وإنشاء إمبراطورية بريطانية في شبه القارة الهندية. ولاشك أن الشراك الشركة الإنجليزية مع الشاه عباس في طرد البرتغاليين من هرمز وقد وثق علاقتهم بالفرس، ووضع نشاطهم في الخليج على أسس متينة. وقد تمكن الإنجليز من إنشاء موقع لهم في جزيرة بومباي في سنة ١٦٦٨م. وانتقلت إدارة الشركة ومخازنها من سوربات إلى بومباي. وصار تنافس شديد بين الإنجليز والهولنديين على التجارة الشرقية في الخليج. ودخل معهم في

أطلق منه أهل الخليج على الحضارة الأوبية وتأثر التجار بالنهضة التعليمية في الهند. والتجوا بأن التعليم هو حجر الزاوية في إصلاح حالهم. وقد شرعوا في بناء المدارس في ساحل الإمارات. وفي سنة ١٩٠٣م نشأت ثلاث مدارس قام على تمويلها تجار اللؤلؤ الأثرياء. وهي المدرسة النجبية في الحجر، وكان يمولها التاجر الثرى علي المحمود. والمدرسة الأحمدية ويولها التاجر محمد بن أحمد بن دلوام. ومدرسة ابن خلف في أبوظبي. وكان يمولها تاجر اللؤلؤ أحمد بن خلف النجبية.

ويج أن هذه المدارس التي انتشرت في الإمارات قد تأثرت بالثقافة الاقتصادية العالمية في أوائل الثلاثينات فأغلقت أبواب بعضها في هذه الفترة. ولكن حكام الإمارات تبنا في فترة الخمسينات النهضة التعليمية بأنفسهم في إماراتهم. وطلت هؤلاء الحكام الممنون من إمارة الكويت التي ظهر البروز فيها في أواخر الأربعينات. واستجابت الكويت لطلب الإمارات كما استجابت جمهورية مصر العربية لهذا الطلب. كذلك استجابت البحرين. وقد أحدث ازدهار التعليم ثورة قومية وفكرية بين شباب الإمارات خاصة وأن هذه الدول ساعدت هؤلاء الشباب على إكمال تعليمهم الجامعي. إذ لم تكن نشأت بعد جامعة دولة الإمارات. وكان سفر الشباب إلى دمشق وبيضاء والقاهرة يبحث الفكر القومي العربي في ذلك الوقت قد تأثر كبير عليهم. وقد وافق عودة هؤلاء الشباب الذين حصلوا على درجات علمية جامعية قيام الإمارات الحكومية الحديثة في إماراتهم. فتحملوا عبء المسؤولية مع أبناء العائلات الملاكية، وشاركوا في نهضة إماراتهم الحديثة. وعند قيام الاتحاد احتل كثير منهم مناصب الوزارات الجديدة التي نشأت بعد الاتحاد.

٢- ظهور ميناء دبي سنة ١٩٠٣م وإكمال تطوره في عام ١٩٧١م.
ازدهرت في أواخر القرن التاسع عشر إمارة القواسم في لجة بسبب مرور السفن الملاحية البخارية الإنجليزية فيها. فكانت لجة مصدر البضائع والصون لأهل الإمارات. وحينما احتل الإبراهيميون ميناء لجة سنة ١٨٩٩م وبنفقوا الخناق على تجارها هاجر أغلب هؤلاء التجار إلى ميناء دبي. وكتب هؤلاء التجار للشركات التي كانوا يتعاملون معها في بومباي أنهم قد استقر بهم الحال في دبي. وطلبوا من هذه الشركات الملاحية أن ترحلها على دبي في أثناء رحلاتها في الخليج. وفي سنة ١٩٠٣م انتظمت هذه الرحلات إلى دبي على أسبوعين وتطرد اقتصدت دبي كمركز تجاري رئيسي في ساحل الإمارات. وقد كتب الرحالة الأثري بوكهارت

وقد أحكمت بريطانيا هذا الاحتكار بعقد الاتفاقية الثانية عام ١٨٩٢م التي عززت الإمارات تماما سياسيا واقتصاديا. وتقتضى هذه الاتفاقية منع النشاط التجاري مع الأخرى ومنع الاتصال مع الشركات الأجنبية عدا البريطانية منها. وهكذا حكم النشاط التجاري التامى البريطانى بالولت أولاً على تجارة القوافل العربية وأحكم الخناق على تجارة الخليج في بداية القرن التاسع عشر. وفي نهاية القرن التاسع عشر توج هذا الخناق بالمصادمة الملائمة التي حرمت اتصال الحكام بالأجانب والتعامل معهم. وهكذا بعد حطم الإمارات في تحقيق نشاط تجارى عرضى منلما كان لسلطة هرمز في الماضي وتحول الخليج إلى بحيرة بريطانية (٢٩).
خامسا : اليقظة في الإمارات بين عامي ١٩٠٠-١٩٧١م:

بين سنتي ١٩٠٠-١٩٧١م حدثت تطورات هامة في الاقتصاد الإماراتي وفكرها السياسي وحياتها الاجتماعية. وقد رافق هذه التطورات تغيرات كبيرة فكرية وقوية في منطقة الشرق الأوسط والخليج. وفككت الإمارات من الغاء الاتفاقية المائدة بعد الحرب العالمية الثانية بصورة فعلية قبل أن تُلغى هذه الاتفاقية بصورة رسمية حينما خرجت بريطانيا من الخليج في ديسمبر سنة ١٩٧١م وأعلنت دولة الإمارات استقلالها. ونجس هذه التطورات في الإمارات في النقاط التالية:

- ١- نهضة التعليم في بداية القرن العشرين وتطوره.
- ٢- ظهور ميناء دبي سنة ١٩٠٣م وإكمال تطوره في عام ١٩٧١م.
- ٣- إنشاء مطار الشارقة سنة ١٩٣٢م ومطار دبي سنة ١٩٦٠م ومطار أبوظبي عام ١٩٦٨م.
- ٤- اعجاز البروز في الإمارات في سنة ١٩٣٨م واكتشافه في أبوظبي سنة ١٩٥٨م.
- ٥- ظهور قيادات واعية في الإمارات.
- ٦- نهضة التعليم في بداية القرن العشرين وتطوره:

ازدهر النوصي ذوا اللؤلؤ المهمة الرئيسية السابقة لسكان الإمارات في بداية القرن العشرين، ورغم أن بريطانيا أحكمت المصار على أهالي الإمارات فان سفر التجار على السفن الملاحية البخارية إلى بومباي ليبح اللؤلؤ كان نافذة شاهدها منها مظاهر الحضارة الإنجليزية من أسبحة حديثة ومدارس ومستشفيات وسكك حديدية وخطوط تليفات. فكانت بومباي المكان

Bueckhardt هذا لأن عاملاً أسهم في ازدهار دبي في ذلك الوقت. وقد زار بيوكهارت دبي في فبراير ١٩٠٤م وكتب تقريرا عن رحلته أن شيخ دبي قد ألغى ضريبة الخسة في المائة على التجارة وأعلن دبي ميناء حراً. ولهذا لم يندش بيوكهارت حينما رأى البضائع الألمانية والبريطانية ممنورة بكسبات كبيرة في أسواق المدينة. وأوضح أن تدفق المهاجرين من شبه القين اجذبهم حاكم دبي بسياسة الذكبة. قد تسبب في ارتفاع إيجارات المساكن وأعمال التجارة. وقد استفاد الحاكم والمواطنون من هذه الظاهرة وضوا من ورائها الربح الوفير (١٩٧١).

وقد رافق قدوم البضائع من الهند مباشرة ومرور السفن البخارية بشكل منظم وصول الكتب والجراند العربية من مصر والشام والعراق. وتأثر الشباب والتجار الذين اشتروا في المعجلات العربية بهذه الأفكار الوطنية والإصلاحية التي شاعت في أوساط المثقفين والوطنيين ودعاة الإصلاح في مصر وساحل الشام. وفتحت هذه الصحف والكتب على العزلة التي فرضت على أبناء الخليج منذ فترة طويلة. فعمروا أخبار الأمة العربية وما يجري فيها من أحداث وتغيرات منذ الاستعمار ومن حركات إصلاحية.

ولما كان اقتصاد دبي وازدهارها يقوم على نشاط المينا، فيها عمل الشيخ راشد من سعيد المكنوم حينما تولى حكم إمارة دبي سنة ١٩٥٨م على إصلاح ميناء دبي وتطويره. ازدهرت في ميناء دبي تجارة اشرانزيت لدول الخليج وأطلق عليه اسم ميناء راشد. وظل ميناء راشد المشروع الضخم لإمارة دبي. وأجريت له توسعات وتحسين بين عامي ١٩٦٦-١٩٧١م. حيث كانت دبي تغطي حاجيات أبوظبي ويقية الإمارات في الاستيراد من الخارج. فكان هذا مقدمة لظهور الخطير الذي يقوم به هذا المينا، في تجارة اشرانزيت بين الشرق والغرب بعد قيام دولة الإمارات العربية المتحدة في ديسمبر ١٩٧١م. فقد استمر في ذلك حتى سنة ١٩٧٦م.

٣- إنشاء مطار الشارقة سنة ١٩٣٢م ومطار دبي سنة ١٩٥٨م ومطار أبوظبي عام ١٩٦٨م.

حينما احتاجت الخطوط البريطانية إلى مطار لها لاتصال خطها الجوي بين لندن وسنغ في استراليا ظهرت حاجة هذه الشركة إلى مطار لها في منطقة الخليج كمنفذ لها في طريقها ما بين البحرين ودمبي. وقد استقر رأي الشركة على أن الشارقة هي المكان المناسب لها. وبعد مفاوضات مضنية مع شيخ الشارقة وافق أخيراً الشيخ سلطان بن صقر القاسمي في يونيو ١٩٣٢ أن يعد المقيم البريطاني مسودة اتفاقية ترضى رغبات الشيخ سلطان بن صقر القاسمي.

ولما وصل المقيم السياسي إلى الشارقة صادف موقفاً مخيباً للآمال، إذ وجد أن الشيخ غير تاد على إقناع إخوته وجناتته. وتأجل توقيع هذه الاتفاقية. وفي ١٤ يونيو ١٩٣٢م وافق ديكسون المفسد السياسي في الكويت المقيم بسكو لزيارة الشارقة في محادثة جديدة لجلس شيخ الشارقة على توقيع الاتفاقية. ولسوء الحظ توفي بسكو في هذه الرحلة بسبب مرضه. وبعد إيجراء المراسم للجنحة التي بالمنة في ميناء الخليج وواصل ديكسون الرحلة إلى الشارقة. وبعد ثلاثة أيام من المفاوضات الضنية وافق الشيخ على توقيع الاتفاقية. ومع ذلك قام الشيخ بالاستخارة بعد ثلاثة المغرب في ركن من ظهر السفينة. وكتب ديكسون في مذكراته أن الشيخ طلب عند مغادرته السفينة الحربية أن تطلق نحية له قذيفة واحدة، ورفض قائد السفينة ذلك لأن قيادة الأطول البريطاني تمنع النحية يصبح أنواعها بعد غروب الشمس. ونعطينا إجابة ديكسون على قائد السفينة صورة لما كان عليه الضابط السياسي من نفاذ الصبر مع حرصه الشديد على نجاح الاتفاقية إذ يقول قائد السفينة:

والله عليك لا تبدأ الآن في وضع العقبات أطلق جميع صدائيك. وإذا اقتضت الأحوال بخلاف حبة أيضاً ولكن دعنا بالله عليك أن نحصل على توقيع الشيخ سلطان، (١٩٣٨).

والتي جانب ما حققته اتفاقية مطار الشارقة من آثار مادية على الإمارة فإن إنشاء محطة لاسلكية في المطار قد ساعد على افتتاح الاتصالات الخارجية لأهل الساحل.

وفي العام ١٩٥٨م أنشأت إمارة دبي مطارا دوليا لها. وفي سنة ١٩٦٨م أنشأت إمارة أبوظبي مطارا مماثلا. وقد عمل هذان المطاران على نقل البضائع والمسافرين ونقل المعجلات والجراند التي كانت تصدر في البلاد العربية. وساعد ذلك على التأثير الفكري وانتشار الوعي القومي في الإمارات (١٩٦١).

٤- امتيازات البترول في الإمارات في سنة ١٩٣٨م واكتشافه حتى سنة ١٩٧١م.

لم تكن امتيازات البترول التي عقدتها الإمارات مع شركات البترول البريطانية مجرد زيادة في دخل الإمارات المال فتصعب بل كانت دلالة على أن السياسة البريطانية حيال الإمارات قد تغيرت جذريا. وصاد كسب ود ورضا الحكام لكي يوافقوا على منح امتيازات البترول للشركات البريطانية وعدم منحها للشركات الأمريكية ركنا هاما في الاستراتيجية البريطانية. وقد شاهدنا ذلك أيضا في هذه الفترة في المحاولات البريطانية للسماح لخطوط الطيران الإمبراطوري البريطاني بالهبوط في الشارقة. وقد أكسب الإمارات نفلا سياسيا. وانخفضت

تلك الشيخ زايد مسترلية المنطقه الشريفه، وهي منطقة العين وضواحيها سنة ١٩٤٦م .
 في عهد أخيه الشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان حاكم إمارة أبوظبي . وسرعان ما برزت
 شخصية زايد القيادية وزعامته المبكرة في الشؤون البريطانية في تلك الفترة ودرايات الذين
 صاحبه في هذه المرحلة من أبناء الإمارة . وتنفق هذه الروايات جميعا أن الشيخ زايد هو ابن
 يار للصحراء العربية التي أخرجت لنا ولناورينا العربي والإسلامي أساء كثيرة من بناء
 الدول والقادة الكبار . في يروع هذه الصحراء ، تشرب فيها الشيخ زايد تقاليد وأخلاق
 ومسؤوليات الحاكم المحبوب من شعبه وتعلم فيها أيضا الصرامة والتخوة والعدل والفضاحة
 في القول .

وفي عام ١٩٤٨م بنى الشيخ زايد بن سلطان قلعة مربعة العين وهي قلعة فريدة في شكلها
 وبناها . وشرب يحزم على أيدي العائدين بالأمن فاستقرت الأمور وذاع اسمه في البلادية . وقد
 كتب الرحالة البريطاني نجر ، الذي عبر الربع الخالي سنة ١٩٤٨م قادماً من قطار ، كيف أنه
 كان متناقفا لرؤية الشيخ زايد بعد أن سمع عنه كثيرا طوال رحلته . ووصفه حين التقى به بأنه
 شاب قوى البنية ووجهه ينم عن ذكاء ، وقوة الشخصية . وتمه عينان حادتان وهو يبدو هادئا
 ولكنه قوى الشخصية . وليس الشيخ زايد لباسا بسيطاً عسائيا وتنطق بخنجر وندولية
 دوما إلى جانب . وذكر أن البدو يحبهونه لأنه بسيط وودود معهم ، ويوده هؤلاء البدو باعتزاز
 أن الشيخ زايد رجل يدوي الكعبين من الجبال ويجيد ركوب الخيل ويطلق النار
 مهاراً .

ولقد كان للمحبة التي أولتها التقابل للشيخ زايد سببا للأمن الذي نشره في يروع صحراء
 إمارة أبوظبي . وكان لهذا الأمن دوره الفعّال في انتقال رجال شركة البترول في أبوظبي في
 أنحاء الإمارة بأمان .
 وقد نتج عن هذا الأمن والاستقرار في البداية أن تمكن رجال شركة البترول أن يكسحوا
 النفط في عام ١٩٥٨م . وفي تلك الفترة المبكرة من حياة الشيخ زايد وضحت له أهدافه في
 المستقبل . ويذكر سير بارون المقدم البريطاني في الخليج في أثناء زيارة للشيخ شخبوط بن
 سلطان آل نهيان سنة ١٩٥٧م في قصر الحصن في أبوظبي أنه كان يجلس فريبا من الشيخ
 زايد وجري بينهما الحديث التالي :

تماما سياسة الإزهاق ومدافع الأبطال التي استخدمتها بريطانيا ضد الإمارات في القرن
 التاسع عشر .

في صيف عام ١٩٥٨م اكتشف البترول بكسبات تجارية في آبار أم العيف الواقعة في
 الجاه على بعد عشرين ميلا شرقي جزيرة داس . وبعد عام عثر على البترول في البر في حقل
 مريان جنوبي طرف . وبدأ مد خط أنابيب البترول من حقل أم العيف في البحر إلى جزيرة
 داس ومن حقل مريان إلى حقل الطنفه . وفي ٣ يوليو ١٩٦٢م غادرت أول ناقلة بترول مبد
 أبوظبي بالقرب من جزيرة داس . وفي ٣٥ ديسمبر ١٩٦٣م بدأ شحن البترول من خزانات حقل
 الطنفه . وبدأ إنتاج البترول في دبي عام ١٩٦٩م .

٥- ظهور قيادات واعية في الإمارات :
 بعد قرار التمسحاب البريطاني من الخليج ، واجهت الإمارات قضية هامة وهي مسئولياتها
 الجديدة الناجمة عن الاستقلال بعد هذا الانسحاب وفي ١٨ فبراير ١٩٦٨م . واجتمع الشيخ
 زايد بن سلطان آل نهيان والشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم في المسح ، لمناقشة الموقف
 الجديد . وكان تسميم الحاكين على تحقيق الاتحاد بينهما سببا رئيسيا في تمهيد الطريق له
 وتأييل العقبات التي تعترض قيامه . وقد دعا الشيخان في البيان الذي أعقب قيام الاتحاد
 شيوخ الإمارات لإجراء محادثات حول مستقبل الطنفه . وكانت النتيجة الحكام سريعة . وتبع
 ذلك العديد من الاجتماعات وأعلن في ٢ ديسمبر ١٩٧١م قيام دولة الإمارات العربية
 المتحدة . وانتخب الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان رئيسا للدولة والشيخ راشد بن سعيد آل
 مكتوم نائبا للرئيس . ولما كان هذان الحاكمان قد لعبا في تاريخ الإمارات الأدوار الرئيسية في
 النهضة قبل قيام الاتحاد ، فلا بد لنا من أن نشير في عجلة سيرة هاتين الشخصيتين ودورهما
 في تطوير إمارتهما وتقلهما خطوات على طريق الإصلاح والتنمية والمكانة السياسية .

الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان :
 قدمت سيرة الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان قبل قيام الاتحاد في سنة ١٩٧١م بصورة
 القائد المرض على وقاية شعبه الذي تربطه علاقه الحرس على وقايتهم ومصلحهم
 والمدافع عن حقوقهم الوطنية، فهو رجل الإصلاح الذي تعلفت به قلوب أبناء أبوظبي لتحقيق
 أمال الإمارة . وهو الرجل الذي تعلفت به في الوقت نفسه آمال بين شعب الإمارات ليحقق لهم
 أمالهم في الوحدة وتحقيق أمالهم القومية .

وما تظن أنك فاعل يدخل السرور وقد ظهرت بوافر اكتشافه يكسبات تجارية الآن، هل تفكر في أن تنشأ أبوظبي وهذه المدينة منية من سفح التخييل على مثال مدينة بيروت؟ قال الشيخ زايد أن حرصه سيكون موجها إلى خلق حياة أكثر بسرا لسكان الصحراء. ١٣٦١م.

وعرف عن الشيخ زايد في هذه الفترة انهكرة أنه رحل الإصلاح فقد قام بتأسيس فرع الخارج في العين وشجع الأهالي على تطوير الأفلاج النقية وأمد الزارعين بالسخات للري، وهكذا بدأ اللون الأخضر، الذي يعشقه الشيخ زايد يزداد وتند في منطقة العين وسط الرمال. وانشأ كذلك الشيخ زايد سورفا في العين سنة ١٩٥٨م ليضمن للأهالي حاجتهم في المنطقة الشرقية. كما اهتم بالتعليم ففي سنة ١٩٥٩م انشأ المدرسة النهائية وكان دائم الزيارة لهذه المدرسة. وكان التعليم الحديث في إمارة أبوظبي قد تأخر كثيراً عن بقية الإمارات التي بدأ التعليم فيها مبكر منذ عام ١٩٥٣م.

بعد ظهور السرور في سنة ١٩٥٨م في أبوظبي وتصديره من جبل الظنة سنة ١٩٦٢م لم يظهر بالإمارة مشروعات تسمية كما كان يتوقع أنشائها في عهد الشيخ خنجرط بن سلطان. وتوقع الكاتب الإنجليزي كلاوس مان الذي كتب عن إمارة أبوظبي في هذه الفترة أن يكون الشيخ زايد الحاكم القادم للإمارة إذ يقول:

«إن الشيخ زايد بن سلطان هو رجل قوى في منطقة العين وضواحيها. ومن هنا اعتد نفوذه إلى أرض الظفرة وإن يبدو محترموه. وقد كرس الشيخ زايد المال القليل الذي توفر لديه للقيام بأصلاحات في منطقة العين، ويرجع للشيخ زايد فضل مسك نفوذه على البداية. ويرشحه كل هذا إلى جانب عدله وورعه الإصلاحية وقدراته السياسية إلى أن يكون رجل البلاد المنظر لإمارة أبوظبي» ١٣٦١.

وتعلقت قلوب الأهالي بشخصية الشيخ زايد منذها لهم، ولابد اجتمعت العائلة في ٦ أغسطس ١٩٦٦م واختارت الشيخ زايد حاكماً لإمارة أبوظبي. وهنا بدأ الشيخ زايد برنامجاً طموحاً للشهوض بإمارة أبوظبي من كافة النواحي، وقدرت سرعة التطوير والتحديث في إمارة أبوظبي بصنعف السريعة التي سارت عليها الكويت، ونظمت الإدارة الحكومية التي أسست الدوائر فيها إلى الكثير من أبناء العائلة الحاكمة وإلى أبناء العائلات الرئيسية في الإمارة. وأسست مسئولية المنطقة الشرقية إلى ولي عهد الشيخ خليفة بن زايد. وأقام الشيخ زايد إصلاحاته ونهضته على أسس سليمة وانشأ مجلساً للتخطيط ووضعت خطة للتنمية طمس

بحران، وتقدم لنا ميزانية إمارة أبوظبي بين عام ١٩٦٦-١٩٧٢م فكرة عن حجم وأبعاد هذه التصورات الأساسية التي حدثت في الإمارة أثناء هذه السنوات. بلغت ميزانية أبوظبي عام ١٩٦٧م مبلغ خمسة وعشرون مليون دينار بحريني، وزادت في عام ١٩٦٨م إلى ثمانون مليون دينار. وتصح النسبة في الإمارة في نحو الإثارة الحكومية إذ زاد عدد الموظفين الاكفاء. ففي عام ١٩٦٦م كان كنف الرواتب يضم مائتا موظف، وبعد عامين وصل العدد إلى اثني موظف. وفي منتصف السبعينات ارتفع العدد إلى خمسة آلاف موظف.

وفي يونيو عام ١٩٧١م سار الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان خطوة أبعاد في تنظيم الدولة الحديثة فأصدر مرسومين أحدهما بإنشاء أول مجلس للوزراء في الإمارة وعين الشيخ خليفة بن زايد ولي العهد ونائب الحاكم كرئيس للوزراء. ووزير للدفاع، ومفتي المرسوم الثاني بتشكيل المجلس الوطني الاستشاري. وكان من أبرز مشجرات الشيخ زايد في تلك الفترة تطوير قوة دفاع أبوظبي التي بلغ أفرادها في عام ١٩٧١ عشرة آلاف مقاتل وقامت في عددها وعتادها قوة كفاءة ساحل التي بلغ عددها وقت ذلك ألف وخمسة مائة جندي ومنايط.

وكان قد أنشأ في ١٩٦٥م صندوقاً للتطوير في الإمارات. وقد عرف عن الشيخ زايد بن سلطان قبل توليه حكم الإمارة حساساً لفكرة الاتحاد بين إمارات الساحل المتصالح. وسبح الشيخ زايد بن سلطان حال توليه الحكم لكل أبناء الإمارات بالعمل والتشاط التجاري في أبوظبي. وتحصلت إمارة أبوظبي أول عام لتولمى الشيخ زايد المحكم خمسون في المائة من ميزانية مكتب التطوير. وفي العام ١٩٦٨م تحصلت إمارة أبوظبي تسعون في المائة من هذه الميزانية. وقد أجز مكتب التطوير خلال هذه الفترة الكثير من المشروعات. كما خصصت إمارة أبوظبي في خطتها الخمسة ثلاثين مليون دينار للإمارات الشمالية. وأصبحت مسؤلية التعليم المتاحس لكل أبناء الإمارات الذين أقروا التعليم الثانوي على نفقة وزارة التربية والتعليم في إمارة أبوظبي.

فلاشرو أن تعلقت قلوب أبناء الإمارات بالشيخ زايد. وجنسا أعلنت بريطانيا عزمها على الانسحاب من الخليج في شهر يناير ١٩٦٨م واجتمع الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان والشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم في ١٨ فبراير ١٩٦٨م وأعلن قيام اتحاد بينهما. واتخذ بقية حكام الإمارات إلى هذا الاتحاد. وتطورت الأحداث بسرعة وأعلن قيام دولة الإمارات المتحدة في ٢ ديسمبر ١٩٧١م. وأصبح الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان رئيساً للدولة وأصبح الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم نائباً للرئيس.

الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم مشفى، وهي الحديثة.

يعتبر الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم مشفى، وهي الحديثة التي تتميز باقتصاد دبيها في مكان مميز في خريطة التجارة، والشروق الدولي. وقد تحصل الشيخ راشد ابن سعيد آل مكتوم مسئولية إمارة دبي منذ وقت مبكر. وكان وليا للعهد في سنة ١٩٣٨م ولكنه تولى الحكم رسميا بعد وفاة والده الشيخ سعيد بن مكتوم آل مكتوم سنة ١٩٥٨م.

وقد حفلت التقارير البريطانية بأخبار الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم ووصفتها بقلة في جميع نواحي النشاط الاقتصادي والسياسي والثقافي بعد الحرب العالمية الثانية. فقد أيد الشيخ راشد بن سعيد مقترنه وعصاميته في بناء دبي الحديثة بعد الحرب العالمية الثانية. وقد استطاع بوضعه الأسس الرئيسية للتنهضة خلال عشرين عاما من الجهد والعمل لتحقيق دبي الحديثة قبل أن يساعده أكثر وأكثر دخل الدولار الذي بدأ عام ١٩٦٩م. تعهدت دبي على البناء والتجارة، وهي عام ١٩٤٦م نجح الشيخ راشد في طرح البنك البريطاني للشرق الأوسط في المدينة وذلك طلبية لطورحاته في تطوير البناء وأحوال الإمارة. وفي عام ١٩٤٩م أنشأ مستشفى المكتوم وهو مشروع جمع له المال الشيخ راشد بن سعيد كما جمع من تجار دبي. وأخص البريطانيون بالخطوات المشيئة التي يقوم بها حاكم دبي لتطويرها. وتوقعوا أن تكون مريعا مركز النقل في النشاط الاقتصادي في الساحل. ولذلك نقلوا مقر الوكالات السباسبية البريطانية من الشارقة سنة ١٩٥٤م إلى مدينة دبي ودفعوا معظمهم من درجة وكيل سياسي إلى معتمد سياسي وأخباره من الوجة البريطانية.

وجه الشيخ راشد بن سعيد اهتمامه لتطوير ميناء دبي ليصبح معبر خير للمشروعات الإصلاحية في المدينة. وقد بدأ الشيخ راشد بن سعيد أواخر الخمسينات بتجهيد ميناء دبي وتطويره من الصخور. وقد ظل خور دبي هو المشروع الضخم في الإمارة التي أجريت له توصيلات وتقسيم بين سنتي ١٩٦٦-١٩٧١م. حيث أن دبي كانت في تلك الفترة تلبى حاجيات إمارة أبوظبي التنامية وحاجيات بقية الإمارات للاستيراد من الخارج.

وكان لابد أن تهتم دبي بالأمن والاستقرار كي تزدهر أعمالها الاقتصادية. وفي عام ١٩٥٦م ونشأت قوة شرطة دبي الحديثة. ولم تقص غير سنوات قليلة حتى أصبحت دبي مرفا رئيسيا لإمارات الساحل وداخل سلطنة عمان. ونكسبت بها البعثات الأوبية وبعثات الشرق الأقصى. وأعطى الشيخ راشد بن سعيد اهتمامه بالتعليم وخاصة تعليم البنات. وصراع ما

صارت إمارة دبي تنافس الشارقة في تطورها العلمي والثقافي. وقدّر الشيخ راشد بن سعيد أن رعاية التعليم بشكل أحد عناصر التنمية البشرية التي عادت بعد سنوات على إمارة دبي بالبحر العمق. إذ ظهر جبل من الشباب الجامعي الشقف الذي حصل أعباء التنهضة الحديثة مع المسؤولين في الإمارة.

وفي عام ١٩٥٧م أنشأ الشيخ راشد بن سعيد بلديه دبي الحديثة، وهي الإمارة التي حفلت بإجازات كبيرة في المدينة. وشجع الشيخ راشد القطاع الخاص لعبارته في تطوير المدينة. ونشأت شركة خاصة عام ١٩٥٧م يرأسها الشيخ راشد وهي شركة كهرباء دبي. وبعد عامين وبالطريقة نفسها دخل البرق والهاتف إلى المدينة. وفي عام ١٩٥٨م أنشأ أول مطار حديث في دبي. وبدأ خط الطيران الشرق الأوسط بالخطوط الجوية البريطانية يربط دبي بصورت ولندن والشرق الأقصى. وأصبحت دبي مركز السفر الرئيسي في الإمارات.

وكانت دبي رائدة في تحديث الإدارة الحكومية وتنظيمها. ففي عام ١٩٦٠م عين ولي العهد الشيخ مكتوم بن راشد رئيسا لإمارة الأراضى. كما عين الشيخ حمدان بن راشد رئيسا لمدينة دبي ورئيسا لدايرة الصحة والخدمات الطبية فيما بعد. والتحدث دبي إدارة البريد سنة ١٩٦٩م كما أنشأت دائرة للدورول سنة ١٩٦٢م. ولما أنهى الشيخ محمد بن راشد دراسته العسكرية في إنجلترا أصبح رئيسا لدايرة الشرطة والأمن العام.

وقد كانت كل هذه الإنجازات قبل ظهور دخل الدولار سببا في بناء اسم كبير للشيخ راشد ابن سعيد آل مكتوم. ولما ظهر إنتاج البترول في دبي سنة ١٩٦٩م أضاف ليزائنها مبروا جديدا وزاد التعمير والإنشاء إلى درجة كبيرة لم تشهدها من قبل. ويعتبر الشيخ راشد بن سعيد بحق أحد القادات التي لعبت دورا هاما في قيام الاتجاه ودعم مسيرته إذ حصلت إمارة دبي نصيبا من العيب المالى للحكومة الاتحادية. فلاغرو أن انتخاب الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم نائبا لرئيس الدولة عند قيام الاتجاه في ٢ ديسمبر ١٩٧١م^(٣٦)

سادسا: منجزات دولة الاتحاد بقيادة الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان وتحقيق الحلم غذاء إعلان قيام دولة الإمارات العربية المتحدة تشكل مجلس أعلى هو السلطة العليا لفتح القرار السياسي في الدولة الجديدة يتألف من حكام الإمارات. وحسب الدستور انتخب هؤلاء الحكام الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان حاكم أبوظبي ورئيسا لدولة لمدة خمس سنوات. وهو المنصب الذي أعيد انتخابه له حتى اليوم. وانتخب الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم نائبا

الماضي، إذ بلغت دولة الإمارات بطاقة التزويث الدولي فيها اليوم بموانئها ومطاراتها أعلى مستوياتها. ولاغربة أيضاً أن يزداد عدد السكان في الدولة زيادة تضوق الحيال. ويبلغ عدد السكان في الإمارات السبع التي جرى جرى سنة ١٩٦٨م لبلبل الاتحاد ١٨٠ ألف نسمة. وفي إمارة أبوظبي ٤٧ ألف نسمة وإمارة دبي ٥٩ ألف نسمة وفي إمارة الشارقة ٢٢ ألف نسمة وإمارة عجمان ٤٢٠٠ نسمة وإمارة أم القيوين ٣٧٠٠ نسمة وإمارة رأس الخيمة ٢٥ ألف نسمة وفي إمارة الفجيرة ٨٧٠٠ نسمة. ووصل اليوم عدد السكان في الإمارات إلى ثلاثة ملايين نسمة سنة ٢٠٠٠م.

ونلقى عناية على التجارة في دولة الإمارات والصناعة فيها ليجعل لنا الشفم العظيم الذي أنجزته الدولة في هذه المجالات.

ويحضر معرض إكسبو لعام ٢٠٠٠م في جناح دولة الإمارات الذي يعتبر من المعالم البارزة وليلا وتعبيراً صادقا عما وصلت إليه الإمارات اليوم. وتذكر نشرة هذا المعرض التالي:

«تمارست خطى التطور في دولة الإمارات العربية المتحدة بزاوية العصر كمنارة المن الحديثة والسريعة والتكبري وفي أحدث وسائل البيان السحري وأصبحت البلاد قبلة للزوار والسائحين، واسترج كرم الضيافة العربية بأرقى خدمات الفنادق العالمية. وشهد القطاع الصناعي تطورات هائلة، وازدهرت صناعة النفط والغاز فيها، وقطاع المصانع التحولية. وقطاع الخدمات باستخدام أحدث التقنيات العصرية، بما في ذلك القطاع الزراعي حيث تم استخدام التكنولوجيا الحيوية وزراعة الأنسجة في إنتاج الحاصلات. مما ساهم في تحقيق الاكتفاء الذاتي في العديد من المنتجات الزراعية كما تم تصدير الفائض إلى العديد من الدول. وتوفر انظارات والموانئ البحرية التجهيزات للركاب، وفي مجال الشحن والمناولة، كما حظيت وسائل الإعلام والبيث والاتصالات السلكية واللاسلكية في الدولة بأشادة عالية بتطور مستوى الخدمات فيها مع اكتمال الخط البحري للألياف البصرية التي يعتبر أطول نظام كبل يربط بين أوروبا وآسيا والشرق الأقصى. هذا إلى جانب مشروع التريا الأقمار الصناعية الذي سيجرز شبكة الاتصالات وتغطيتها في المنطقة».

الرئيس، وقد ظل في هذا المنصب حتى وفاته عام ١٩٩٠، حيث خلفه نجله الشيخ مكرم بن راشد آل مكتوم. وانفق أعضاء المجلس الأعلى حكام الإمارات على وضع دستور الحمادي مؤقت. وقد قرر المجلس الأعلى في اجتماعه في ٢٠ مايو ١٩٩٦م جعل الدستور المؤقت دائما كما قرر في نفس الاجتماع أن تكون مدينة أبوظبي عاصمة للدولة. وقد قرر طبقا للدستور إنشاء سلطة تنفيذية هي مجلس الوزراء وسلطة تشريعية هي المجلس الوطني الاتحادي وسلطة قضائية مستقلة على رأسها المحكمة الاتحادية العليا. وتشكلت تبعاً لذلك الوزارات المختلفة والمؤسسات في كل المجالات. وقد حققت دولة الإمارات العربية المتحدة منجزات عظيمة في مدة قصيرة لا تعدو الثلاثين عاماً التي وضعتها في مصاف الأمم المتقدمة.

وانضمت دولة الإمارات العربية المتحدة خلال زكورتها إلى جامعة الدول العربية ومنظمة الأمم المتحدة. وكان لشخصية الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان ومواقفه القومية والإسلامية والإنسانية سبباً في نقل هذه الدولة الشابدة مكانة مرموقة بين الدول. واختر الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان بطوئته عالمية وقبب بحكيم العرب.

وكان من أوليات اهتمام الدولة هو بناء الإنسان فاهتمت بالتعليم العام والجامعي والزراعة الصحية ورعاية الشباب والرياضة وإنشاء الملاعب الدولية. كما اهتمت بنهضة المرأة والخدمات الاجتماعية. هذا إلى جانب رعايتها للأمن وإنشاء جيش قومي مجهز بأحدث الأسلحة. وانتشرت في أغلب مدن دولة الإمارات الإذاعات المحلية. وكذلك قامت فيها أربع محطات للتليفزيون ذات البث الفضائي. وانتشرت فيها الصحف والمجلات المحلية. كما احضت الدولة بالبنية التحتية للنهضة من طرق الواصلات وشهدت الموانئ بنش المطارات واهتمت بتحديث الدولة بأدخال نظام الحاسب الآلي. كما أقيمت دور المعارض الدولية وأصبحت مدن الإمارات مقصداً للمؤتمرات العالمية.

كما أنشأت الدولة محطات الكهرباء المنتشرة في أنحاءها. وعادة يغير تقم الأمم اليوم ومستواها بكتابة استهلاك الكهرباء للفرد الواحد. وتأخذ مثالا على ذلك متوسط استهلاك الفرد من الكهرباء في إمارة أبوظبي عام ١٩٩٨م وهو ١٢ ألف واط - ساعة. في حين وصل استهلاك الفرد للبلاد فيها ٧٩ ألفا جالون ويعتبر هذا من أعلى معدلات استهلاك المياه في العالم. كما اهتمت الدولة بالصحارة والنشاط الصناعي والصناعة البروتوكيماوية. وذهبت دولة الإمارات أسرها مبيعة في تحقيق حلم الرخاء الاقتصادي الذي حققته دولة هر من في

ويعكس الإجماع الدولي على اختيار دولة الإمارات العربية المتحدة لعقد الاجتماع المشترك للبنك وصندوق النقد الدوليين في مدينة دبي في عام ٢٠٠٣م الكاتبة العالمية التي تحتفلها الدولة في خريطة الاقتصاد العالمي. كما يعبر هذا عن تقدير دولي لقيادة دولة الإمارات برئاسة الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان رئيس الدولة للإجراءات القيادية التي حققتها الدولة في بناء القاعدة التنموية والبنية الأساسية. مما وضع الدولة في مصاف الدول المتقدمة في العالم. وقد اشتهرت دولة الإمارات العربية المتحدة منذ منتصف السبعينات سياسة اقتصادية تهدف إلى تشجيع مصادر الدخل القومي وعدم الاعتماد الكلي على مورد النفط. وبرزت خلال السنوات الماضية العديد من الصناعات الخاصة للمنتجات النفطية التي أصبحت تشكل العمود الفقري للصناعات التحويلية في دولة الإمارات وتستحوذ على أكثر من ٥٠٪ من قبة الإنتاج الصناعي.

وعززت المناطق الصناعية والتجارية والمالية الحرة التي أقيمت في جميع الإمارات من التنمية الصناعية في الدولة من خلال جذب الاستثمارات الخارجية الضخمة في هذا القطاع ونقل التكنولوجيا وأحدث التقنيات العالمية إلى البلاد. وقد تأسست المنطقة الحرة بحجم على سنة ١٩٨٥م والمنطقة الحرة بالسعديات سنة ١٩٩٦م. وهناك مناطق حرة في إمارة الشارقة وعمان والقطيف.

وفي مجال المواصلات لم يكن في الدولة عند قيامها غير مطارات ثلاث هي مطار أبوظبي ومطار دبي ومطار الشارقة. أما اليوم فإنها تطل على العالم من خلال ستة مطارات دولية هي مطار أبوظبي ومطار دبي ومطار الشارقة ومطار رأس الخيمة ومطار العين ومطار الفجيرة. وتستهلك طاقاتها جميعاً ١٩ مليون راكب في العام، وتستقبل أكثر من مائة شركة عالمية تنظم نحو ١٢٥ ألف رحلة منتظمة. ويخدم جميع الشحن الجوي الصادر والوارد عبر مطار أبوظبي بنحو ٣٠٠ ألف طن سنوياً، ويجري حالياً العمل على إنشاء مخازن جديدة. وشهد مطار دبي منذ إنشائه سنة ١٩٥٨م تطورات متلاحمة لتضيق بنيته الأساسية وتوسيعات جانباً لاستيعاب ١٢ مليون مسافر للعام ٢٠٠٠م و١٦ مليون راكب بحلول عام ٢٠٠٣م. وحققت قرية دبي للشحن زيادة كبيرة في حجم متاولتها للصناعات التي بلغت ٤٤٣ ألف طن في نهاية عام ١٩٩٨م. وحصلت هذه القرية في مارس ١٩٩٩م على جائزة أفضل مركز لخدمات الشحن الجوي في منطقة الشرق الأوسط لعام ١٩٩٩م. ليرتفع عدد الجوائز التي حصلت عليها

منذ إنشائها عام ١٩٩١م. إلى ثمان جوائز عالمية. كما حصلت سوق أبوظبي الحرة على جائزة أفضل سوق في الشرق الأوسط لأعوام ١٩٩٨م و١٩٩٩م و٢٠٠٠م في المعرض العالمي للأوراق الحرة التي يعقد في سنغافورة وهونغ كونج كل عام. ويحضر مطار الشارقة الدولي مطارات العالم في كفاءة وحركة الشحن الجوي التي بلغت ٩٠٠ ألف طن مع نهاية ١٩٩٨م. ومنع المعهد الأوروبي للنقل في ٢٢ نوفمبر ١٩٩٨م مطار الشارقة الدولي جائزة أفضل مطار للشحن الجوي العالمي للعام ١٩٩٩م. ويتميز مطار الفجيرة الدولي الذي بدأ تشغيله عام ١٩٨٧م بأنه يحقق التكامل بين حركة الشحن الجوي والبحري من ميناء الفجيرة بعد أن جذبت الفجيرة اهتمام وكالات وخطوط الشحن الدولية لخدمات الإبحر والتصدير وإعادة التصدير ١٣٩٦.

١٩٨٥م والمنطقة الحرة بالسعديات سنة ١٩٩٦م. وهناك مناطق حرة في إمارة الشارقة وعمان والقطيف.

وفي مجال المواصلات لم يكن في الدولة عند قيامها غير مطارات ثلاث هي مطار أبوظبي ومطار دبي ومطار الشارقة. أما اليوم فإنها تطل على العالم من خلال ستة مطارات دولية هي مطار أبوظبي ومطار دبي ومطار الشارقة ومطار رأس الخيمة ومطار العين ومطار الفجيرة. وتستهلك طاقاتها جميعاً ١٩ مليون راكب في العام، وتستقبل أكثر من مائة شركة عالمية تنظم نحو ١٢٥ ألف رحلة منتظمة. ويخدم جميع الشحن الجوي الصادر والوارد عبر مطار أبوظبي بنحو ٣٠٠ ألف طن سنوياً، ويجري حالياً العمل على إنشاء مخازن جديدة. وشهد مطار دبي منذ إنشائه سنة ١٩٥٨م تطورات متلاحمة لتضيق بنيته الأساسية وتوسيعات جانباً لاستيعاب ١٢ مليون مسافر للعام ٢٠٠٠م و١٦ مليون راكب بحلول عام ٢٠٠٣م. وحققت قرية دبي للشحن زيادة كبيرة في حجم متاولتها للصناعات التي بلغت ٤٤٣ ألف طن في نهاية عام ١٩٩٨م. وحصلت هذه القرية في مارس ١٩٩٩م على جائزة أفضل مركز لخدمات الشحن الجوي في منطقة الشرق الأوسط لعام ١٩٩٩م. ليرتفع عدد الجوائز التي حصلت عليها

الهوامش

- ١- J.B. Fisher, *The Cambridge History of Iran, vol. I. The Land of Iran*, Cambridge 1968, pp. 717-725.
- ٢- د. خير نوريانين، *المسلم ثورة في عالم المواصلات في تاريخ العرب القديم*، المعين ١٩٩٢، ص ٥٦، ٥٨.
- ٣- *Islamic Ghazeh, Perspectives on the United Arab Emirates*, Trident Press, 1997, p. 74-77.
- ٤- Sic. Arnold T. Wilson, *Op. cit.*, pp. 94-95.
- ٥- *الصحراء العربية*، ص 95-95.
- ٦- *الصحراء العربية*، ص 101.
- ٧- Panikkar, *Asia and Western Dominance* p. 36.
- ٨- عبد الرحمن عبدالله الشيخ، *السجل الكامل لأعمال أفرسر وليركو كوا*، أبوظبي النجع الثقافي، ١٩٩٩.
- ٩- Panikkar, *Asia and Western Dominance* p. 36.
- ١٠- د. عيسى أمين، *مذكرات القائد ودي الزاوي فيبريا*، البحرين ١٩٩٦.
- ١١- *المسلمين معصود السياتي*، ص ٧٦.
- ١٢- *الميثاق الريفي*.
- ١٣- *المصدر السابق*.
- ١٤- *المصدر السابق*.
- ١٥- Balbi Gasparo, *Viaggi delle India Orientali*, Venezia 1590, pp. 121.
- ١٦- الأرشيف البريطاني، رسالة نائب الملك في جزاء ١٤ ديسمبر سنة ١٩٦٤، في توري دجيو، لشيرة عن خدمة جيمسكوتر دالكوتا.
- ١٧- *Selection from Records of Bombay Government*, Bombay 1856, Lieutenant.
- ١٨- *Records Bombay* pp. 462-463.
- ١٩- John C. Wilkinson, *The Eminent Tradition of Oman*, Cambridge 1987, p. 335.
- ٢٠- *Selection from Records of Bombay Government*, *Op. cit.*, p. 463.

- ٢١- الأرشيف البريطاني، لشيرة، تعليقات القائد ودي دي أنفرادي إلى القائد جوتكالوا و سلخير قطان مضيق هرمز في ١٤ ديسمبر ١٩٢١م.
- ٢٢- *Lorient, Op. cit.*, pp. 765, 766.
- ٢٣- *The Cambridge History of India*, Edited by Dowel, H.H., Cambridge 1929, vol. 3, p. 77.
- ٢٤- Lorient, H. part 1A, pp. 258-239.
- ٢٥- *Lorient, Op. cit.*, p. 100.
- ٢٦- G.A. Turki, *163*, vol. 29, a copy of Von Hermann Burekards talk in Berlin, 3 February 1906 (his trip is included in this volume).
- ٢٧- محمد موسى عبدالله، *الإجازات العربية المتحدة وجيرانها*، ص ٣٩٩-٤٠٠.
- ٢٨- *نفس المصدر*.
- ٢٩- *المسيرة العربية*، ص 250، p. 250.
- ٣٠- Bernard Burrows, *Excursions in the Sand*, London, 1990, p. 54.
- ٣١- Mann, C., *Abu Dhabi, Birth of oil*, Stencil, Beirut, London, 1962, p. 16.
- ٣٢- تحقيق محمد موسى عبدالله، *المصدر السابق - المحل الثالث*، ص ٢٥١-٣٦٠-٣٨٣-٤٠٥.
- ٣٣- وزارة الإعلام، *الكتاب السنوي لعام ١٩٩٩م*.

والرايشيون ، وليس يوجد رائش والقائلون هلم للأضياف
 وحتى يصير فقيرهم كالكانى
 ولما الطون غنيمتهم بفقيرهم
 وكانوا يسعون ، والجربين ، أى اللذين ، وكان تجار قريش يذهبون إلى مختلف البلدان باسم
 هؤلاء ، إلاخوة وعهودهم . فلا يتعرض لهم أحد بسوء .

أولا : العلاقات التجارية بين مكة والروم البيزنطيين ؛
 يتأنا على الروايات التاريخية فان هاشم ابن عبد مناف هو أول من مهد لكمة سبل التجارة
 مع العالم الخارجي ، فقرش كانوا تجارا حقا ، ولكن تجارتهم لم تكن تخطى حدود مكة ،
 فكانت القبائل البدوية تكفى بالعلاقات التجارية المحلية ، فبيهمون سلعهم ويشترون من
 قريش بضاعة لبيحونها في أنحاء الجزيرة العربية . ومن ثم فقد كانوا مجرد واسطة للنشاط
 التجارى .

وتعود العلاقة التجارية بين مكة وشمال شبه الجزيرة إلى عهد البيزنطيين الذين كانوا
 يشرفون على التجارة في شمال بلاد العرب وقد عمل الحجازيون على تعظيم شأن الحجاز بين
 التطبيقين ، فوضعوا في الكعبة قنائل أرباب كانوا يهدونها واستقدموا إلى الحجاز آلهة أخرى
 منها اللات والعزى ومناة (٣) . ويبدو أن نقل الأصنام من بلاد النبط إلى الكعبة كان بهدف
 تعظيم الكعبة عند أهل الشمال ، وإغناهم بها كلما ذهبوا إلى الحجوز بغرض التجارة أو
 العبادة وتقريب شعائر البيت من أقدانهم .

ولما ورث البيزنطيون ممتلكات الرومان في الشرق بعد انقسام الإمبراطورية الرومانية القديمة
 في عهد قسطنطين حوالي ٣٩٥ م ، دبروا مطامح الرومان في الاستيلاء ، على طريق التجارة
 عبر الحجاز لأن الطريق التجارى عبر العراق كان تحت نفوذ منافسيهم التليبيين القويين .
 ولم تبدأ العلاقات التجارية بين مكة والروم البيزنطيين إلا بعد أن سافر هاشم بن مناف في
 الداخل إلى الشام ليقيم جمورا تجارية جديدة مع أهلها ، ولما حل بها أخذ يديح كل يوم شاهة
 وبسط جفنة ثريد ويجمع الناس حوله لياكلون ، وتذكر بعض الروايات أن هاشما كان من
 أجمل الناس وأقنم حسا ، فنقل الناس وصفه إلى قيصر الروم وقالوا له : «إن رجلا من قريش
 يهشم الخبز ثم يصب عليه الفرق ويفرغ عليه اللحم» .

أن عرب الجزيرة ناهقوا السابلية في التجارة الخارجية وكانوا يصلون إلى الهند عن طريق البر
 والبحر .
 وقد لعب الفينيقيون دورا هاما في ترويج بضاعة عرب الحجاز في المناطق التي وصلوا
 إليها مثل : بلاد اليونان وشمال أفريقيا .

وكانت منتجات العرب متنوعة أهمها : الفواكه والخوب والألبان .
 ويستصحب حديتها في هذه الدراسة حول نشاط مكة التجارى خاصة مع البلاد الخارجية
 على أساس أن مكة كانت أشهر مدن الحجاز التجارية بسبب موسم الحج الذي كان يجمع
 عشرات الآلاف من الناس في البيت العتيق فتعدت مفاضة وحركة بيع وشراء بين الحجاج في
 السلع المتنوعة وتنتشر منتجات العرب في مختلف أنحاء المعمورة وفي الوقت نفسه يفرقون
 مكة بمنتجات أجنبية يكون أهل مكة في حاجة ماسة إليها .

وهكذا أدى دور قريش في التجارة الخارجية إلى الربط بين إقليم البحر المتوسط عن طريق
 بلاد الشام وفلسطين وسواحل آسيا الصغرى ومصر الشمالية .
 وقد بدأت العلاقة التجارية بين مكة وغيرها من الشعوب المجاورة عقب ظهور سياسة
 الإيلاط حوالي سنة : ١١٠ م .

والإيلاط تعبير سياسي له مدلولان : سبتاا بالعالمية بالحياة ، لي يثاا بالضمير ، ويعبر
 الأول : ويسمى عهد الإيلاط وهو ما كان يعقد مع اللوك والأباطرة والقباطرة خارج شبه
 الجزيرة العربية ، وذلك كله بشأن تجارة قريش ١١١ . وأصحاب الإيلاط أربعة أخوة من قريش
 هم :

- ١- هاشم بن عبد مناف الجد الثاني الرسول ﷺ .
 - ٢- عبد شمس بن عبد مناف .
 - ٣- المطلب بن عبد مناف .
 - ٤- نوفل بن عبد مناف .
- وفي ذلك يقول الشاعر العربي :

يا أيها الرجل العسوك رحله هل نزلت بآل عسبند مناف
 والأحسبون لرحلة الإيلاط

ثانيا : العلاقات التجارية بين مكة والحيشة :
 وعلى شراش هاشم والمطلب بن عبد مناف خرج عبد شمس إلى الحيشة لأخذ عهد الأمان
 من ملكها والقبائل المحالفة مع النجاشي . وأمر معه اتفاقا الذي أصبحت الحيشة
 والإيلاف من ملكها والقبائل المحالفة مع النجاشي . وأمر معه اتفاقا الذي أصبحت الحيشة
 بقصصاه وجهة ومتمرا مكة فكانت مصدرا هاما من مصادر التجارة الشرقية وخاصة الرقيق
 الأثري .

ولكن لما استولت الحيشة على اليمن سنة ٣٢٥م لم تستطع أن تقوم بدور كبير في التجارة
 التي أصبح نقلها يتم على أيدي التجار المكيين الذين أصبحوا الوسيط المسيطر بين على فوافل
 التجارة الخارجية المرة عبر تهامة والحجاز ويعود ذلك إلى وجود النبيت العتيق وأقرار الأشهر
 الحرم وانتشار الأسراق العامة في منطقة مكة .

ومن هنا استطاعت مكة أن تتحكم في دولها التجارية شبه الجزيرة العربية .
 وقد حاول حاكم اليمن المشي أن بنائس مكة في تجارة المنطقة ، فشيء كتيبة القليس في
 صنعاء ، وجعلها آية في الفن والحسب العماري ، لعلمه يستغلب العرب للحج إليها والتجارة
 حولها (١) .

غير أن مشروعه هذا باء بالفشل الذريع . لأن البيت الحرام في مكة كان محل تعظيم
 العرب جميعا منذ أن رفع إبراهيم وأسماعيل قواعد في القرن التاسع عشر قبل الميلاد وكان
 الحج إليه مرتبطا بعدة عوامل أساسية أهمها .

- ١- العبادة والخشوع إلى الآلهة .
 - ٢- الإزهاط بالقومية العربية التي بدأت تلوح في الأفق آنذاك للوقوف أمام أطماع
 الأحياء وحفاظتهم البيزنطيين .
 - ٣- كانت مكة سوفا عالميا كبيرا يأتي إليها الناس من كل حدب وصوب .
- ولما لم ينجح أبرهة حاكم الحيشة في توجيه أنظار العرب إلى صنعاء ، قام بشن حملة
 عسكرية على الكعبة سنة ٥٧٠ هـ فحسبته وسجين ميلادية لتدمير البيت العتيق وإجبار العرب
 على الحج إلى كنيسته والتاجرة في الأسراق الواقعة تحت نفوذه ، والمسيطرة على أسواق مكة
 واصل الحيشة بحليفيتها بيزنطة بواسطة الطريق البري التي كانت تسيطر على بلاد الشام .
 والتي كانت وراء كل التحركات الحيشية في بلاد اليمن (٢) .

فقال أنشورني به فلما جاءه وكلمه ، أعجب به وأحسن إليه ، ومنفذ أخذ يرأسه ويحاربه .
 ولما أدرك هاشم أنه اجتمعت مكانا معترها لدى قيصر الروم اتصل به مرة أخرى ، وقال له : وأنها
 الملك إن قومي تجار عرب . فان رأيت أن تكذب لي كتابا تؤمن به تجارتهم . فيقدموا عليك يا
 سطرغ من آدم الحجاز وثيابه فتباع عنديكم فهو أرخص عليكم . فكذب له كتابا أمام
 يسلمه إلى كل من يقدم منهم إلى بلاد الروم . ومنظفوه عند الحاجة ، ثم عاد هاشم إلى بلاد
 وهو يحصل عبيد الأمان لتجارة مكة عند الروم وكلمها من يحيى من أحياء العرب وهو في طريقه
 أخذ من ساداتهم وروؤساتهم إيلها ، وهو عهد أمان نفواقل قريش عندما تمر بأحيائهم أو
 أراضيتهم بغير حلق . على أن تحمل إليهم المضاعف والبيع بنفس الأسعار التي نباع بها في
 مكة وظل ينشر مضمون هذه الصلصة حتى وصل مكة فرجعوا بالذكرة واعتبروها بداية عهد
 جديد في العلاقات التجارية بين مكة والشعوب الأخرى .

ومنذئذ بدأت القوافل التجارية المكية تغد إلى بلاد الروم حاملة إليهم منتجات العرب
 وعائدة بمنتجات الروم ومنتجات الأحياء العربية التي يبرون بها .

ثانيا : العلاقات التجارية بين مكة واليمن :
 تعود بداية العلاقات التجارية المكية البنية إلى رحلة المطلب بن عبد مناف إلى اليمن ،
 وكان أكبر إخوته الأربعة . وأخذ هو الآخر عهد الأمان من ملكها وعقد الإيلاف مع سادات
 القبائل وهو في طريقه كما فعل أخوه هاشم ، ومنذ هذه الزيارة تبدأ العلاقات التجارية بين مكة
 في الحجاز واليمن الجنوبي شبه جزيرة العرب .

ومن المنتجات التي نقلها المكيون : اللبان والمر ، والجلود والرقيق والمطهر والعقيق واللؤلؤ
 والقد والأفياب والأحجار الكريمة وخشب الأبنوس وورش النعام وحصانات الهند من الذهب
 والأحجار كريمة والعاج وخشب الصندل والتوابل والنسوجات الحريرية والقطنية والكتانية
 والأزحوان والزعفران والآنية الفضية والنحاسية وغيرها .

ونقل تجار مكة إلى المطرب منتجات الشمال وهي : الفصح والدقيق والذرة ، والشعير
 والذبوت والحصر والمنوعات الشامية الفينيقية .
 كما نقل حاصلات بلاد العرب مثل البليح والقرط والصوف والشعير والوبر والسن
 وغيرها .

فريشا تعلمت الكتابة من أهل الحيرة وهكذا ازده نشاط التجارة القرشبية مع الدولة الفارسية.

وجملة القول أن مهمة آل مناب كانت ذات شقين متكاملين :

الأول : حصولهم على عقود الأمان من رؤساء عدد من الدول وتطوير علاقة تجارة قرش بجناد السلع المختلفة تصديرا واستيرادا مع القوالم الأخرى .

أما الثاني : فوئشل في عقودهم الإبلات في الداخل مع رؤساء القبائل العربية حماية لمرور القوافل القرشبية على أن تزود لهم قرش نسبة من الربح .

والحق أن عقود الإبلات مع سادة القبائل العربية في الداخل أهم بكثير من عقود الأمان مع رؤساء الدول الأجنبية ، إذ أنه لولا أن آل مناب قاموا بتأمين تجارتهم في الداخل لما كان باستطاعة أهل مكة المرور بتجاريتهم ، إذ كان في استطاعة الأعراب نهب القوافل المارة عبر أحيائهم ذهابا وأيابا وهي تحصل أثمانها الضخمة فلا يستطيع أصحابها الدفاع عنها ،

وعندئذ تصبح عقود الأمان الخارجية ذليلة الأهمية وبذلك لجحوا في مهاجرتهم مع مختلف القبائل العربية ومع رؤساء الدول الأجنبية ، فكانوا إذا حاول أحد من الأعراب الاعتداء على قوافلهم ، تقوم قبيلته برؤده وقاديه وبذلك أصبح الإبلات سياسة عامة بين قرش والقبائل ومن بين القبائل التي دخلت هذه السياسة قبيلة تميم وقبيلة أمد وبني عمرو بمررت من بني قيس بن ثعلبة وقبائل ربيعة عامر ، ومضر ، وغيرهم من الضاربيين في طرق القوافل .

ونذكر المصادر والمراجع أن فريشا قد وسعت في سلطتها برفع عدد عقود الإبلات إذ أصبحت تعفي الحق لغيرها من القبائل أن تحصل إبلاتا وتعقده على غرار ما تفعله مكة وبايتمت فذلك شعارا يسمى «شعار قرش» ، وهو ما أخذ من شجر الحبره بوضع حوّل العنق فيكون جواز سفر وكتاب مرور ، فمن حصل هذا الشعار أصبح مثل قرش في الإبلات .

وإذا كانت حكومات اليمن والحيرة وفارس وآثوم لم تستطع إبرام عقود الإبلات مع قبائل الأعراب التي كانت تتناكس عليها نظرا لأهبيتها ، فإن فريشا لم تكن من إبرام الكثير من عقود الإبلات ووضع القبائل العربية تحت نفوذها وهي خدمة تجارتها .

وقد ذكر الله فريشا في القرآن الكريم (١٩) والرحلتين اللتين كانت تقوم بهما في الشتاء نحو الشمال وهي الصيف نحو الجنوب .

(١٩) ليلها . وكان يصعد ركبا

والحق إن التباطؤ العربي في مكة قد تصدّت للحملة الحبشية وقواتها وتلا مستبها بالرحم من عدم نكافؤ القوتين ، إذ كانت القبائل العربية تنتقل إلى الاتحاد فيما بينها ، ولم تستطع ، وتفتش الوفاء في جيش أرومة ، وهو على أبواب مكة فانظرت إلى التراجع على أعقابها .

بعد أن أرسل الله عليهم طيرا أبابيل التي كانت ترميهم بحجارة من سجيل كما ورد ذلك في القرآن الكريم (٢٠) . فزاد ذلك في مكانة مكة الأدبية والتجارية وزاد في زعامتها الروحية ، حتى قال الناس عن قرش : «أهل الله قائل عنهم وكفاهم مؤونة عدوهم» .

ومازرهم من الفزعة الساحقة التي لحقت بجيوش أرومة الحبشي ، فإن العلاقة التجارية ظلت قائمة بين مكة والحشة نظرا لاحتياج كل منهما الآخر .

ولم يعد أمام الحبشة بعد ذلك سوى التعامل مع هذا المبتدع العربي الذي يقوم على التجارة ، ولم يعد للعبشة أمل في كسر شوكتها بعد فزعة القبل وخاصة بعد أن تغيرت الظروف وطورت الحبشة من اليمن .

وإذا قمينا إلى الأمام مع التاريخ ، فإننا نجد العلاقات التجارية بين مكة والحبشة علاقات وطيدة في زمن العبسة النبوية الشريفة ، إذ كان تجار قرش على صلة دائمة وعلى معرفة بأحوال هذه البلاد (٢١) .

وبهذا : العلاقات التجارية بين مكة والقرش .

بدأت العلاقات التجارية بين قرش والقرش في الوقت الذي أوم فيه المكبيون اتقافيات للتجارة مع كل من اليسين والحبشة والبيزنطيين ذلك أن المكبيين حصلوا على عهد للتجارة في بلاد الدولة الفارسية ، وبذلك توجه تجار مكة إلى العراق على أن علاقة المكبيين بالقرش لم تكن بنفس المستوى الذي كانت عليه بين مكة والبلاد الأخرى ، لأن القرش كانوا على اتصال مباشر بالتجارة الشرفية ولا يحتاجون في ذلك إلى وساطة مكة . وكانت تجارة القرش مع مكة تتم بواسطة أهل الحيرة الذين كانوا يستقلونها من القرش ثم ينقلونها إلى أسواق مكة مقابل أجر يدفعونه لرؤساء القبائل لتأمين تجارتهم .

أما ملوك الحيرة فكانوا يرسلون تجارهم إلى أسواق مكة كل عام في حماية بعض القبائل العربية (٢٢) . ومع ذلك كله كانت قوافل قرش تصل إلى الحيرة للتجارة معها ، وقد قيل أن

(٢٢) ليلها . وكان يصعد ركبا

ثم رحلة الصيف إلى الشام شمالا ومنها إلى سائر بلاد الروم وبلاد البحر المتوسط من جهة
والبحيرة وبلاد فارس من جهة أخرى.

والثاني: لم يجد الفرس والروم وسيطا محابيا ينقل التجارة بين الشرق والغرب سوى سكان
مكة الذين يتشعرون بسياسة الحياض والربح الحصين للتوسط وأصحاب الإبل الذين اكتسبوا

مكة العرف الدولي حينذاك.

أيضا: فقدان البن لدوره التقليدي في نقل التجارة بعد أن غزاها الأحياس بعد سنة
٥٢٥ هـ. وبسبب الاضطرابات التي عرفتها منطقة الجيزب، وبذلك أصبحت قريش وحيدة في

الميان الاقتصادي فكانت تنقل تجارة البن وعرب الجنوب إلى أسواق الشام وفلسطين . ونقل
تجارة الشام وحوض البحر المتوسط إلى الحجاز ونجد واليمن . ونقل هذه التجارة أيضا إلى
عرب شرق شبه الجزيرة العربية والحميرة وبلاد فارس، وأقربيا الشرقية وبلاد الهند، وهي

البيضاة التي ذكرناها من قبل.

خاصا : فقدان البحرية الرومية أهميتها في البحر الأحمر بعد فشل الأطول التجاري
الجيشي المخالف معها، إذ أصبح الاعتماد كله على الطرق البرية الذي كانت تسلكه قوافل
قريش.

لهذه العوامل كلها. أصبحت مكة قريش مركز الجميع التجاري العالمي، وتمتدلت خزائن
بالذهب والفضة أو حسب التعبير التجاري أصبحت مركزا للضووف الذي تنساب منه السلع
إلى مراكز استهلاك العالمية.

وحسب كتب التفسير والحديث والأدب والأخبار والسير . أنه كان لأهل مكة عرف وضعود
في التجارة يمكن أن نسميه (قانون التجارة) بالنسبة لأهل مكة .

تجارهم في الاتجار، وتعاملهم فيما بينهم ومع الخارج يخوم على أسس مثل تعاملهم مع
الفرس والروم والأحياس، فأخذوا من هؤلاء الأعاجم التنظيم والقواعد التجارية التي اعتنقوا
عليها في تعاملات، ولم تكن معروفة عند أهل مكة بسبب اختلاف المحيط وطريقة التعامل
التجاري بين الدول .

تجار مكة وأصحاب المال هم الذين وضعوا أصول التعامل التجاري فيما بينهم.

وهم الذين كونوا بأنفسهم قوانينهم، إذ لا حكومة منظمة تنومي وضع التشريعات وتقوم
بالتنفيذ على نحو ما كان عند عرب الجنوب أو الفرس أو الروم .

وقد عملت ما في وسعها على تأمين طرق القوافل بما عقدته من محالفات مع رؤساء الدول
والقبائل الغارات على جذبات الطرق التجارية كما ربطت مصالح هذه القبائل الاقتصادية
بمصالح مكة وكونت بذلك شبكة تجارية تربط مكة بما حولها، وبذلك أخذت قريش تسيطر
شينا نشينا على اتقنادل التجاري بين الشمال والجنوب .

والحق لقد أصبحت مكة مركز التجارة العالمية ووسيطا للعالم القديم منذ المائة الخامسة من
ميلاد المسيح عليه السلام فأخذت القوافل المساعدة تتقارب وتتجمع ويأخذ بعضها ببعض جزء
من المساحة العربية حتى أوصت مكة إلى هذا المركز القريب من نوعه وأهم هذه القوافل
المساعدة على هذه المكانة التجارية والأدبية والدينية والعضوية ما يأتي:

أولا: عقود الإبلات ورجالها ومن ورائه قبيلة قريش وسياستها وخصالها الحميدة وأهل مكة
وسائر العرب.

ثانيا: موقع مكة في العالم القديم في منتصف الساحل الغربي بشبه الجزيرة العربية وعلى
بعد تسعينين (٨٠) كلم من البحر الأحمر في وادي غير مسيح، محصور بين الخيال في طريق
القوافل التجارية وبجانب شواطئ البحر، فكانت تحجز هذه السلاسل المبلبة لولا ثلاثة مبادئ:
أ- أضعها طريق يصل هذا الرادى باليمن جنوبا.

ب- أما الثاني فهو طريق يصل الرادى يمينها، جدة على البحر الأحمر غربا .

ج- والطريق الثالث يؤدي من الرادى إلى بلاد الشام شمالا .

وبهذا الموقع أصبحت مكة محطة صالحة لطرق القوافل الطوال (١١٠).

وكانت شبه الجزيرة العربية تخرج بطرق القوافل التجارية إلا أن منها طريقين رئيسيين هما:

١- الطريق الشرقي الذي يتأخم الخليج الفارسي (الخليج العربي الآن) . متجه إلى الجزيرة
(العراق) ومنها إلى بلاد فارس أو إلى يابسة الشام وقسطنطين والبحر المتوسط. وقد أخلق هذا
الطريق الشرقي بسبب النزاع بين الفرس والروم فلم يبق أمام التجارة العالمية سوى طريق واحد
هو طريق مكة (١١١).

٢- الطريق الغربي الذي يتأخم البحر الأحمر عبر الحجاز وقهامة حيث تقع مكة وهو الطريق
الذي كانت تسلكه قوافل قريش في الرحلتين في الشتاء، إلى اليمن جنوبا ومنها إلى أفريقيا
الوسطى ومصر وبلاد الهند (١١٢).

اليهودا

- ١- ابن الكلبي، الأندلس، تحقيق أحمد زكي، القاهرة ١٩٦٥، ص ٢٨، الأثر، أخبار مكة وما جاء فيها من الآثار، ج ١، ص ٦٩، ابن هشام السيرة النبوية، ج ١، ص ٦٢-٦٣، جهاد علي، الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ص ٥٥، دار العلم للنلايين، بيروت ١٩٥٨، ص ٨٩، ٨٤، ١٠٤.
- ٢- أحمد عبد الرحمن عيسى، من ويلات سورة قريش، دراسات تاريخية وتربوية، مجلة كلية العلوم الاجتماعية - وزارة التعليم العالي، جامعة محمد بن سعود الإسلامية، المملكة العربية السعودية، الرياض، ١٩٧٣-١٩٧٤، ص ١٠٢.
- ٣- الأغانى، أبو الفرج الأصبهاني، الأغانى، م ٨، دار الشعب، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٥٢.
Ensisle deomenigubum : " la vie de Mabumet " Paris, 1929, p. 47.
- ٤- الطبري، تاريخ الرسول والمركب، ج ٢، القاهرة ١٩٦١، ص ١٢، ١٣٦، حياة علي، ج ٥، الريع السابق، ص ١٠٤.
- ٥- أرنولد لورنس، القوى البحرية والتجارية في محور البحر المتوسط ص ١٩، ١٩، ١٩.
- ٦- مسيرة الفيل، الآيات ١، ٢، ٣.
- ٧- ابن هشام، السيرة النبوية، ج ١، ص ٥٩، الطبري، الريع السابق، ج ٢، ص ١٣٩، جهاد علي، الفصل : الريع السابق، ابن الأثير، الكامل في التاريخ، الفاهر ١٣٤٨، ج ١، ص ١٦٣.
- ٨- ابن الأثير، ج ١، مصدر سابق، ص ٢٥٩، ٢٦٠، الطبري، ص ١٥، ٤٢٢.
- ٩- سورة قريش، ابن هشام، السيرة، ج ١، المصدر السابق، ص ١٧٤.
- ١٠- محمد إبراهيم الشريف : مكة والمدنية في الجاهلية وبعيد الرسول، القاهرة، ١٩٦٥، ص ٢٥ - بيئ . الأوسى : بلوغ الأرب في معرفة أحوال العرب ، القاهرة، ١٣٤٢، ص ٥٤.
- ١١- سعيد الأندلسي : أمصار العرب في الجاهلية والإسلام، بيروت، ١٩٦٠، ص ٥٥، سعيد الرداء : تاريخ العرب العام، تريب عادل زعتر، القاهرة ١٩٤٨، ص ٣٥.
- ١٢- محمد ميروك نافع : تاريخ العرب، عصر ما قبل الإسلام، ط ٢، القاهرة، ص ٤٤.
Claude Cahen : L'islan des uegines au déhin de l'empire rthoman Paris, 1970, p. 58.
René Grousset, J'empire du levant, Paris, 1946.

تأليفه : مؤيد الأرب في معرفة أحوال العرب، القاهرة ١٩٥٩، ص ٢٤.

وهكذا يتضح لنا من خلال هذا العرض أن أهل مكة كانوا خيرا، في أصول تنمية الأموال وكيفية استثمارها واستعمالها، فكانت لهم مباحات وشركات وتعامل ومراسلات مع غيرهم من أصحاب المال في مختلف أنحاء شبه الجزيرة العربية.

وكان لهم (الرياء) لوقت الحاجة أي للشدّة والعسر والفتن، أو للشعامل بالمال المقترض بالرياء لإتمامه في مشاريع التصديدية، حتى ظهر في مكة رجال كانوا يعبدون من كبار الأقباء في شبه الجزيرة كله، يحدون ويشيرون في الغافل، وفي الخارج يقصدون الأسواق القريبة والبعيدة منهم، ويقومون الأسواق في بلادهم في المواسم أو في أيام معينة من الأسبوع.

الخاتمة :

من خلال هذه الدراسة للعلاقات التجارية مع مكة نستنتج أنه كان لقريش رحلات تجارية تسير في أوقات مختلفة غير معينة فقد أرسل المكين قوافلهم إلى الحيرة كما أرسلوها إلى الشام يحمون إليها بضائع ائند من مجوهرات ونزاهل وأفاوية وأقمشة فاخرة، وبضائع الصين من ملايس حربية مترفة للأباطرة والرجال الابلط، ومن عطور، وشرق، أفريقيا من ريش نعام وعاج ومصحوق الذهب وصبوع للكانس علاوة على صادرات الجنوب العربي من بخور ولبان ومر وطور ومعادن صينة وعطور.

أما واردات الجنوب إلى مكة فهي: المسوب والزيوت والشوحات القطنية والكتانية والخريرية والأسلحة التي كانت يزنطه تفرض المظر على تصديرها قديماً العرب إلى تهريبها.

وكانت تجارة قريش تسير بقوافل لضمان حماية الأموال إذ كان يوافق هذه القوافل رؤساء وحراس وأدلاء قد يقل عددهم أو بكثير حسب قيمة الأموال القسينة التي يحملها القافلة.

وهكذا أمضت العلاقات التجارية بين مكة والبلاد المجاورة لها بفضل تطور التجارة القريشية، وأصبحت محل تعظيم واحترام من قبل العرب وغيرهم من الشعوب المجاورة.

المراجع

أبو الفرج الأصبهاني، الأغانى، م ٨، دار الشعب، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٥٢.
Ensisle deomenigubum : " la vie de Mabumet " Paris, 1929, p. 47.
ابن الكلبي، الأندلس، تحقيق أحمد زكي، القاهرة ١٩٦٥، ص ٢٨، الأثر، أخبار مكة وما جاء فيها من الآثار، ج ١، ص ٦٩، ابن هشام السيرة النبوية، ج ١، ص ٦٢-٦٣، جهاد علي، الفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ص ٥٥، دار العلم للنلايين، بيروت ١٩٥٨، ص ٨٩، ٨٤، ١٠٤.

أحمد عبد الرحمن عيسى، من ويلات سورة قريش، دراسات تاريخية وتربوية، مجلة كلية العلوم الاجتماعية - وزارة التعليم العالي، جامعة محمد بن سعود الإسلامية، المملكة العربية السعودية، الرياض، ١٩٧٣-١٩٧٤، ص ١٠٢.

الأغانى، أبو الفرج الأصبهاني، الأغانى، م ٨، دار الشعب، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٥٢.
Ensisle deomenigubum : " la vie de Mabumet " Paris, 1929, p. 47.

ابن الأثير، ج ١، مصدر سابق، ص ٢٥٩، ٢٦٠، الطبري، ص ١٥، ٤٢٢.

أحمد محمد السويدي النوفلي *

طريق البحر الأحمر التجاري العالمي

(٢٠٢١هـ / ٢٠٢٤م إلى سنة ٢٠٢٢هـ / ٢٠٢٤م)

و عرض وتحليل «

تقديم :

يتناول البحث أوضاع طريق البحر الأحمر التجاري العالمي، من الفتح الإسلامي لمصر سنة ٦٤١م إلى سقوط الدولة الطولونية بها سنة ٢٩٢هـ / ٩٠٤م، فقد ارتبطت أوضاع هذا الطريق من حيث النشاط أو الخمول - في هذه الحقبة - بمصر باعتبارها نهاية طريق القادم من الصين وشرق آسيا عبر البحر الأحمر، وبداية طريق التجه إليها عبر هذا البحر، وكانت مصر بوقتها الهام الاقتصادي، حلقة الوصل بين دول حوض البحر المتوسط، ودول جنوب وشرق آسيا عبر طريق البحر الأحمر.

وقد اختار الباحث هذه الحقبة التاريخية بالذات، لأنها جمعت بين حالتين لمصر من الناحية السياسية، حالة كونها جزء من دولة الخلافة الإسلامية، وحالة الاستقلال شبه التام عنها؛ فبغض النظر عن تلك التي على طريق البحر الأحمر.

ويؤيد البحث حول محورين رئيسيين: المحور الأول: أوضاع البحر الأحمر في تلك الحقبة، وقد مرت هذه الأوضاع بثلاثة مراحل:

١- أوضاع البحر الأحمر في عهد الدولة الفاطمية - كلية اللغة العربية - جامعة الأزهر.

١٨٢٠م، استعمل في ذلك من خلال هذا المرحل أو الفرج أو أي مكان كان أو غيره في أصل قضية الأ...

وكيفية استثمارها والتصرف بها، فكانت لها مزايا وفوائد كثيرة، كما أن وجودها في مصر...

وأيضا في تلك الحقبة، من تاريخ الفتح الإسلامي لمصر سنة ٦٤١م، فقد ارتبطت أوضاع هذا...

والمعنى من غير الاستناد إلى ذلك في البداية، بل في البداية في البداية...

الطريق البحر الأحمر التجاري العالمي (٢٠٢١هـ / ٢٠٢٤م إلى سنة ٢٠٢٢هـ / ٢٠٢٤م) و عرض وتحليل «

تقديم : يتناول البحث أوضاع طريق البحر الأحمر التجاري العالمي، من الفتح الإسلامي لمصر سنة ٦٤١م إلى سقوط الدولة الطولونية بها سنة ٢٩٢هـ / ٩٠٤م، فقد ارتبطت أوضاع هذا الطريق من حيث النشاط أو الخمول - في هذه الحقبة - بمصر باعتبارها نهاية طريق القادم من الصين وشرق آسيا عبر البحر الأحمر، وبداية طريق التجه إليها عبر هذا البحر، وكانت مصر بوقتها الهام الاقتصادي، حلقة الوصل بين دول حوض البحر المتوسط، ودول جنوب وشرق آسيا عبر طريق البحر الأحمر.

وقد اختار الباحث هذه الحقبة التاريخية بالذات، لأنها جمعت بين حالتين لمصر من الناحية السياسية، حالة كونها جزء من دولة الخلافة الإسلامية، وحالة الاستقلال شبه التام عنها؛ فبغض النظر عن تلك التي على طريق البحر الأحمر.

ويؤيد البحث حول محورين رئيسيين: المحور الأول: أوضاع البحر الأحمر في تلك الحقبة، وقد مرت هذه الأوضاع بثلاثة مراحل:

١- أوضاع البحر الأحمر في عهد الدولة الفاطمية - كلية اللغة العربية - جامعة الأزهر.

٢- أوضاع البحر الأحمر في عهد الدولة الأيوبية - كلية اللغة العربية - جامعة الأزهر.

٣- أوضاع البحر الأحمر في عهد الدولة المملوكية - كلية اللغة العربية - جامعة الأزهر.

٢- طريق البحر الأحمر قبل سنة ٢٤١ هـ / ٦٤١ م :
 كان للطائفة فضل اكتشاف الطريق البحري الجنوبي الذي يبدأ عند سيلان وجنوب الهند،
 ويصل إلى مصر عن طريق البحر الأحمر. وكانت نهاية هذا الطريق مدينتي اقلزم وجزيرة
 بورتاب (وهي تيران الحالية) وهما لا يتبعان كثيرا عن مدينة السويس الحالية^(١٠). ولما الرومان
 بعد البطالة باستخدام هذا الطريق، ولما أقيمت مدينة القسطنطينية سنة ٣٣٠م، أدى إنشاؤها
 إلى إضعاف طريق البحر الأحمر. وتضائلت التجارة الخارجية عبر هذا الطريق، إذ قصفت
 المدينة الجديدة سلج الشرق الأقصى عن طريق الخليج العربي. ثم جزيرة العرب والشام على ظهر
 القوافل، بدلا من عبورها البحر الأحمر واختراق مصر إلى مدينة الإسكندرية وغيرها، ثم
 البحر المتوسط^(١١).

على أن هذا الوضع لم يستمر طويلا، فقد عمل الإمبراطور اجستينيان ٥٢٧-٥٦٥م على
 العودة إلى طريق البحر الأحمر، بعد أن قطع الفرس طريق القوافل الأخرى من الخليج العربي^(١٢).
 وكانت الواجهة بين الروم والفرس قائمة على قدم وساق، ولم تكن قاصرة على الناحية
 العسكرية بل امتدت إلى الشؤون الاقتصادية والتجارية. وحاولت كلتا الدولتين التعدي على
 طرق المواصلات التجارية برية كانت أم بحرية. وتكثرت فارس بحكم موقعها الجغرافي من
 التعدي على خطوط المواصلات البرية بين غربي آسيا وشرقيها، كما تكثرت من التعدي على
 المواصلات البحرية والبرية بين أقاليم المحيط الهندي وأقاليم البحرين المتوسط والأحمر^(١٣).

وقد سعت بيزنطة جاهلة في تحييد هذا التعدي الفارسي، فعملت على توجيه التجارة
 الصينية نحو الشمال بعيدا عن فارس، كما عملت على بحث النشاط في طريق البحر الأحمر،
 وسعت إلى بناء نفوذ جسدي في البحار العربية والسواحل العربية^(١٤). وحاول الساسانيون من
 جهةهم الجبلية دون توسع تجارة مصر في البحر الأحمر والمحيط الهندي، وحققوا في ذلك
 نجاحا كبيرا: فلم يكن البحر الأحمر مفتوحا تماما كطريق بحاري إلا بقدر يسير، كما تكثرت من
 إحصاء محاولات الأقباط القضاة على احتكارهم للتجارة مع سيلان وجنوب الهند^(١٥). واستمر
 اعتماد بيزنطة على الفرس كوسط تجاري، ووصلت منتجات الشرق الأقصى إلى بلاد البحر

١٠- كان لهذا فضل اكتشاف طريق البحر الجنوبي الذي يبدأ عند سيلان وجنوب الهند، ويصل إلى مصر عن طريق البحر الأحمر. وكانت نهاية هذا الطريق مدينتي اقلزم وجزيرة بورتاب (وهي تيران الحالية) وهما لا يتبعان كثيرا عن مدينة السويس الحالية (١٠). ولما الرومان بعد البطالة باستخدام هذا الطريق، ولما أقيمت مدينة القسطنطينية سنة ٣٣٠م، أدى إنشاؤها إلى إضعاف طريق البحر الأحمر. وتضائلت التجارة الخارجية عبر هذا الطريق، إذ قصفت المدينة الجديدة سلج الشرق الأقصى عن طريق الخليج العربي. ثم جزيرة العرب والشام على ظهر القوافل، بدلا من عبورها البحر الأحمر واختراق مصر إلى مدينة الإسكندرية وغيرها، ثم البحر المتوسط (١١).

المرحلة الأولى : من سنة ٢٤١ هـ / ٦٤١ م إلى سنة ١٣٢ هـ / ٧٥٢ م وازدهر فيها النشاط التجاري.

المرحلة الثانية : من سنة ١٣٢ هـ / ٧٥٢ م إلى سنة ٢٥٤ هـ / ٨٦٨ م وقل فيها النشاط التجاري .
 المرحلة الثالثة : من سنة ٢٥٤ هـ / ٨٦٨ م إلى سنة ٢٩٢ هـ / ٩٠٤ م وفيها عاد الازدهار والنشاط التجاري.

المحور الثاني: تحليل أوضاع البحر الأحمر في هذه الحقبة التاريخية:

وتناول التحليل آثار الأمور التالية على أوضاع البحر الأحمر:

- ١- السيادة البحرية في البحر المتوسط.
- ٢- الجانب الاقتصادي.
- ٣- وضع مصر المياسي.

هذا والتحليل من البحث تحليلية هذه الحقبة من تاريخ البحر الأحمر ونشاطه التجاري، والاجتهاد في تحليل أوضاعه، وأرجو من الله تعالى دلتنا التوفيق والسداد، وهو نعم المولى ونعم النصير.

تقديم:

١- البحر الأحمر وطبيعته:

والبحر الأحمر سمي بهذا الاسم نسبة إلى لون الشعب الأرجاني التي تكثر فيه، وهي نسبة إغريقية^(١).

وتختلف طبيعة هذا البحر عن البحر المتوسط، من حيث رياحه وأعاصيره وطرفه الملاحية. وكان البحر الأحمر ثا فيه من شعاب بارزة، ورياح معاكسة، يدفع إلى الخوف من ركوبه، ولهذا كانت الملاحة فيه بالبحار فقط، أما بالليل فلا يسلك^(٢).

وكانت السفن المصرية منذ عهد الملك اساحورع^(٣) من ملوك الأسرة الخامسة، تقطع طريق البحر الأحمر، وقامت عدة رحلات بحرية إلى بلاد (بونت) مصرمال، في عهد الأسرة السادسة^(٤).

١- نسبة إغريقية (١).
 ٢- أما بالليل فلا يسلك (٢).
 ٣- اساحورع (٣).
 ٤- السادسة (٤).

أولا : العرض

أوضاع طريق البحر الأحمر التجاري من سنة ١٤٢١هـ / ١٤١٠م إلى سنة ١٤٩٧هـ / ١٤٨٦م

المرحلة الأولى: من سنة ١٤٢١هـ / ١٤١٠م إلى سنة ١٤٣٣هـ / ١٤٢٢م

شهدت هذه الفترة ازدهار طريق البحر الأحمر التجاري، وازدياد نشاطه، وذلك لعدة عوامل. يأتي في مقدمتها - في نظر الباحث - انخفاض الدولة الساسانية، عندما فتح المسلمون في القضاء على هذه الدولة، وإقامة حكم إسلامي على أراضيها، وكانت معركة القادسية سنة ١٤هـ / ٦٣٥م^{١١١} من المعارك الفاصلة في التاريخ، وأذن انتصار المسلمين في هذه المعركة، بغروب شمس الدولة الساسانية، وسقطت عامتها الملائم سنة ١٦هـ / ٦٣٧م^{١١٢}، وسقطت هذه الدولة تحدر طريق البحر الأحمر التجاري من مناقش كبد حركته، وضيقت عليه السل.

ومن عوامل نشاط طريق البحر الأحمر التجاري في هذه الفترة، وضع مصر في ظل الفتح الإسلامي فالناتخون المسلمون أبقوا على علاقات مصر الاقتصادية والتجارية، بالدولة البيزنطية وغيرها من دول البحر المتوسط، فكانت أوراق البردي تحضر من مصر إلى هذه الدول، وفي نفس الوقت ترك الفاتحون ممارسة التجارة لمن كان يهدم الإشراف عليها من قبل، وهم المسيحيون من السوريين واليونانيين القبيين بالإسكندرية وسائر الواقي^{١١٣}.

ومن جهة أخرى حرصت الدولة الإسلامية على نشاط التجارة في البحر الأحمر، فقد أذن عمر بن الخطاب رضي الله عنه بشق القناة التي تصل النيل بالبحر الأحمر^{١١٤}، وعندما اقترب عمرو بن العاص عليه شق فرع للقناة من بحيرة النمساح إلى البحر المتوسط شمالا، وفض خشيته أن تعمر أساطيل الروم إلى البحر الأحمر، ورفضت طريق الميلاج في وقت لم تكن فيه للمسلمين بحرية قوية تقف في وجه الروم^{١١٥}.

وفي عهد الدولة الأموية، حرصت تلك الدولة على نشاط طريق البحر الأحمر، وخصصت وحدات بحرية فوج مياهم لحماية التجارة فيه^{١١٦}.

ومن عوامل نشاط طريق البحر الأحمر التجاري في تلك الفترة، ما أشار إليه بعض المؤرخين من أن الدولة البيزنطية، اعتبرت مصر - ومثلها سورية - بلادا نهضة لها على الرغم من فتح العرب لها، واعتبرت هذا الفتح احتلال مؤقت، سرعان ما يزول، وهياً لها ذلك بقا.

العملة الذهبية البيزنطية أداة للتبادل في البلاد التي فتحها المسلمون، مما يؤكد بقا الوحدة المالية لبلاد البحر المتوسط كما كانت في ظل الحكم البيزنطي، بل صور لها خيالها، بقا الوحدة السياسية كذلك، من خلال قيام بعض الخلفاء الأمويين بدفع إتاوة سنوية لها^{١١٧}، وما ينهيه ذلك - في نظرها - من الاعتداف بأن حكام القسطنطينية، ما زالت لهم بقية من سيادة على مصر وسوريا، ولو من الناحية النظرية؛ لكل ذلك لم تفرض حصارا بحريا على سنتهما التجارية، ولم تتعنت في تجارتها مع سوريا ومصر في ذلك الوقت، إلا فيما يتعلق بالحساب اللازم لصناعة السفن، ووجدت أن التمييز الجمركي ضد مصر وسوريا، معناه اعتراف بضياع تلك الأقاليم بصفة قاطعة، بدلا من اعتبارهما واقعة تحت احتلال عمري مؤقت وبالتالي لم يطبقوا عليها أنظمة الاستيراد التي وضعها (جستيان) . وإن تقاضوا في الوقت ذاته الرسوم المقررة على الضائع الواردة منها^{١١٨}.

ومن عوامل ازدهار طريق البحر الأحمر التجاري في تلك الفترة، أنها شهدت حرية التجارة في حوض البحر المتوسط، وصدر في هذه الآونة قانون (رودوس البحري)، وبقتضاه صغار وراثة السفن أحرارا في تصرفاتهم، ونهم الحق أن يحصلوا سفنهم بأية سلامة ومن أي مكان^{١١٩}.

ومن أهم نتائج نشاط طريق البحر الأحمر، وحرية التجارة عموما في تلك الفترة، الرخاء الذي شهده مصر وغيرها من الدول المطلة على البحرين الأحمر والمتوسط، حتى أصبحت الإسكندرية - كما قال الرحالة الأروسي (أركولف) الذي زار مصر سنة ١٠هـ / ٦٧٠م - ملتقى تجارة للعالم كله، فتوافدت عليها أعداد غفيرة من التجار لشراء ما بها من بضائع، واستمر هذا الرخاء حتى عام ١٠٦هـ / ٧٠٥م^{١٢٠}.

وتم يقتصر الرخاء على مصر وحدها، بل شاركها فيه البلدان المطلة على طريق البحر الأحمر التجاري، «فازدهرت التجارة الخارجية ليسن ازدهارا عظيما، انتعاش طريق البحر الأحمر التجاري، واتخذ التجار طريقا للوصول إلى موطنات الحار وجة بالبحار، وعند باليمن، وأصبحت عدن محطة هامة في تجارة العبور، وغدت مستودعا ضخما للبضائع النصرية وشرق أفريقية والهند، ومركزا لعمليات التبادل بين الشرق والغرب»^{١٢١}.

وتجدر الإشارة هنا إلى أمر هام، كان له تأثيره التدريجي على حرية التجارة وبخاصة التجارة البحرية في البحر الأحمر، وهو ما أقسم عليه الخليفة الأموي عبدالملك بن مروان سنة ٦٩٣م، فقد ذكر البلاذري - كما ذكر غيره - أن عبد الملك أزال من أوراق البردي

سوازين القوى البحرية^(٢٥١). وقد استمر هذا التفوق حتى أواخر سنة ١٧٢٩هـ / ١٧٤٧م، حيث نشبت معركة بحرية بين المسلمين والبيزنطيين على سفيرة من جزيرة قبرص، وكان الأسطول الإسلامي مكونا من ألف سفينة زهر رقم بدل على مدى ما وصلت إليه البحرية الإسلامية من تقدم وقوة، ولكن أسطول كريت البيزنطي تمكن من هزيمته على الرغم من قلة عدده؛ بسبب تسلحه بالنار الإغريقية^(٢٥٢). ولم تنجح منه سوى ثلاث سفن^(٢٥٣). وقد أثرت هذه المعركة القاصمة على نشاط المسلمين البحري في شرق البحر المتوسط وشربه على السواء، على أن تسبب في ذلك لا يعود إلى هذه المعركة وحدها، فبعد ثلاث سنوات منها قامت الدولة العباسية سنة ١٣٢هـ / ٧٥٠م، وصاحب قيامها انتهاء الشعور بالانتساء إلى عالم البحر المتوسط، وانتهجت الدولة العباسية سياسة مشرقة، ووقع العباسيون أنفسهم عن البحر المتوسط، وأصبحت شواطئه حدودا ونهاية لدولتهم بسبب الدفاع عنها، لا أبوابا وتغورا يغتفر منها إلى ما وراء البحر من بلدان^(٢٥٤).

٢- المشاكل الداخلية في دولة الروم^(٢٥٥). وعدم استقرار أمور الحكم، والشدة على الأباطرة وخلفهم، وما أعقب ذلك من فوضى، وبخاصة منذ طلع (جستينيان الثاني) سنة ٦٩٥هـ / وحتى نهاية الأسرة الهوفلية سنة ٩٨هـ / ٧١٧م، ولما اعتلى ليو الإسبروي عرش الإمبراطورية سنة ٩٨هـ / ٧١٧م قاد الحركة الأثيناوية الداعية إلى محرم عبادة الصور والنماثيل، وكان عمره هذه آثار داخلية سبغت داخل الإمبراطورية البيزنطية فعارضة الكثيرين لها، مما كان له أكبر الأثر في عدم استقرار الأحوال الداخلية.

هذا يعني جانب سوء الأوضاع العسكرية، وقلة كفاءة البحرية الرومية^(٢٥٦)، وكثرة الأطماع الخارجية والغارات على الإمبراطورية^(٢٥٧).
تلك يمكن أن يؤكد البحث، أنه إذا كانت بعض المصادر قد ذكرت أن حصار البيزنطيين للمسلمين اقتصاديا وبحاريا، بدأ حوالي عام ٧١٩م / ٩٧هـ^(٢٥٨)، فإنه - من ضوء الحقائق السابقة - كان حصارا محدود الأثر.

الرحلة الثانية: من سنة ١٣٢هـ / ٧٥٢م إلى سنة ٢٥٤هـ / ٨٦٨م:
وفي هذه الفترة تضاعفت أهمية طريق البحر الأحمر، وقل النشاط التجاري به وتركت الفئاة التي تربطه بالسيل لظنرها الرمال^(٢٥٩). وكان وراء ذلك عدة عوامل منها:

علامة الثالوث المسجبة ووضع مكانها نصا دينيا إسلاميا، فغضب ملك الروم - وكانت مصر تنصير إلى الروم أوراق البودي - وأرسل إلى عبد الملك يهدده بأنه سيذكر النبي محمد ﷺ بسوء في الدنانير البيزنطية، وكانت الدولة الإسلامية - تعتمد على هذه الدنانير في معاملاتنا المالية، فأشير على عبد الملك بذلك دينار إسلامي، والاستغناء عن دنانير بيزنطة، ففعل ذلك، وأرقت تصدير البردي إليهم^(٢٦٠).

ولم تكن تناهيات الأمور - كما يبدو مما ذكره البلاذري - هي التي أدت بعيد الملك إلى أن يفعل ما فعل، كما لم يكن ما قام به عملا عقويا، بل كان الأمر أكبر من ذلك بكثير، إذ كان ضروريا للدولة الإسلامية، بعد أن استكملت أسباب القوة، وقضت على الفتن الداخلية، أن تحقق لنفسها استقلالها اقتصاديا.

وقد فهم الإمبراطور البيزنطي جستينان الثاني (٦٥١هـ / ٦٨٥م - ٦٩٥هـ / ٦٩٥م - ٧٠٥هـ / ٧١١م) ذلك، ودأب في منع تصدير ورق البردي إلى بيزنطة نوعا من الضغط الاقتصادي، ومثل ذلك أضيف إلى المواجهة العسكرية والسياسية بين المسلمين والبيزنطيين جانب اقتصادي، وكان المسلمون - كما يقول بعض الباحثين - هم أول من رفع لواء هذه الواجهة الاقتصادية^(٢٦١).

وقدره الإمبراطور جستينان الثاني على ذلك رعا عنيضا، فقاد بنفسه حملة لمحاربة المسلمين وفي معركة (ساستابول) ناحية أرمينية سنة ٧٣هـ / ٦٩٢م، انهمم الروم وعمر الإمبراطور بعد هذه الهزيمة^(٢٦٢).

وكان هدف الإمبراطور المعلن عندما بنفسه تلك المعركة، الانتصار للعقيدة المسيحية، ولكنه في حقيقة الأمر أراد أن يكبح جماح الدولة الإسلامية وطموحها إلى الاستقلال الاقتصادي، والاتقالات من أسس التبعية لبيزنطة في هذا المجال، ولا فشل فشلا ذريعا في الناحية العسكرية، حرص على أن لا يدخل في الناحية الاقتصادية، ولكن فرض حصارا اقتصاديا أو التحكم في طرق التجارة البرية والبحرية وإقامة نظام رقابة تجارية بيزنطية في تلك الأونة - لم يكن مقبرا له النجاح الفدوى والناس لأمواد منها:

١- التفوق البحري الإسلامي في تلك المرحلة، فعلى الرغم من أن الدولة البيزنطية كانت تمتلك كثيرا من المواقع والجزر الهامة مثل - كريت وسقطة - في البحر المتوسط، فقد كان ذلك غير كاف لفرض إرادتها والتحكم في طرق التجارة المائية، طالما كان للمسلمين التفوق في

الشرقي (خليج السويس) وبخاصة بعد انقطار القناة التي تصل إليها بالبحر الأحمر حوالي سنة ١٤٤٣هـ / ١٧٦٢م. وانتقلت أهمية القلزم إلى مدينة عيذاب على شاطئ البحر الأحمر الغربي، وأصبحت نقطة الاتصال بين تجارة البحر الأحمر ونهر النيل، فكانت تزد إليها البضائع من الحبشة واليمن ونجهار بطريق البحر. ثم تحول على الإبل في الصحراء مسيرة عشرين يوماً إلى أسوان أو فووس. ومن هناك تنقل إلى القاهرة في القابل ١٤١١.

وأثر ما لحق طريق البحر الأحمر من إسهال على موانئ البحر الأحمر الأخرى، ولحقها بعض الكساد وتأثر مركزها التجاري. كما تأثرت بذلك مدينة عدن في الجنوب ١٤٢١.

وظلت بيزنطة تطبق الرقابة التجارية، وتحكم في طرفي المواصلات البحرية، طالما ساعدتها على ذلك نفوذها البحري، واستمرت سيادتها على الجزر الهامة الاستراتيجية التي تتحكم في الطرق التجارية البحرية. وبخاصة صقلية وكريت.

ثم حدث تغيير في موازين القوى البحرية، ومالت تلك الموازين ناحية الجانب الإسلامي. وأصبح المسلمون متفوقين على البيزنطيين في المجال البحري. ويمكن اعتبار سنة ١٢١٢هـ / ٨٣٧م التي أخذ المسلمون فيها بفتحون جزيرتي كريت وصقلية، حداً فاصلاً بين عهدين في السيادة البحرية على حوض البحر المتوسط. وكان الفصل الأكبر في تحقيق هذه السيادة البحرية، يرجع إلى النشاط البحري لدولة الأغالبة ١٤٦١هـ / ١٠٦٠م - ٢٩٦هـ / ٩٠٩م، وللجماعات الخاصة البحرية المجاهدة التي ظهرت في المغرب والأندلس، ثم في بلاد الشرق وبخاصة طرسوس ٤٤٤.

وقد تحقق للمسلمين السيادة في هذا البحر، وسيطرتهم على مداخل البحار الضيقة، فسيطروا على مدخل بحر إيجه بوجودهم في كريت، وسيطروا على مدخل البحر الثيراتي بالسيلاهم على صقلية ومونت جاريانو، وتحكموا في خليج (نيوز) بوجودهم في جزر البليار وفرانكسنت. وأصبحت الطرق البحرية في هذا البحر تحت رعايتهم، حتى الطريق الشمالي بين البحر المتوسط والبنديفة عبر مياه البحرين الأيونى والأدرياتي. السعيد عن مستنزل السفن الإسلامية، وقع في الفترة من سنة ٢٣١هـ / ٨٤٥ إلى ٢٩٦هـ / ٨٧٥م تقريباً تحت رحمة المسلمين، وبقي كذلك لمدة ثلاثين عاماً، وأصبحت الشعوب الإسلامية إذ ذاك سيادة البحر المتوسط. ومالكة زمام الطرق التجارية فيه ١٤٤.

١- قيام الدولة العباسية سنة ١٣٢هـ / ٧٥٢م، وانتقال عاصمة الخلافة إلى بغداد بالعراق، وقد حرص العباسيون على زيادة رعايا العراق، ووشحوا في استخدام الخليج العربي كطريق لنقل تجارة المحيط الهندي بدلاً من طريق البحر الأحمر ٢٩١، فتحقق هذا الرخاء، هنا بالإضافة إلى قرب هذا الطريق بالنسبة لهم.

٢- الحصار الذي فرضته بيزنطة على الدولة الإسلامية، واتصفت على سفنها التجارية، وقد أخذت آثار هذا الحصار في الظهور في تلك الفترة، بعد الضعف الذي لحق بالبحرية الإسلامية، وانجهدت الطرق التجارية الكبرى في هذا الوقت، حسبما اقتضت مصلحة بيزنطة في منقضى البحرين الأسود والمتوسط، وكانت مدينة القسطنطينية نقطة التقائها جميعاً ١٣٦١. وقد أهمل الطريق المتوصل إلى الشرق الأقصى عبر مصر، وقلت أهمية البحر الأحمر التجارية، وازدادت أهمية الخليج العربي، الذي أصبح الطريق الجديد إلى الشرق الأقصى، وإذا كان للعباسيين دور في هذا التغيير، فإن البيزنطيين كان لهم الدور الأكبر ١٣٦١.

وعندت بيزنطة خلال هذه الفترة إلى القضاء على أي نشاط تجاري لاترسي عند، فمالت بين التجار المصريين والسوريين والتعاب إلى غرب البحر المتوسط، وأغلقت هذا الجزر من انبهر المتوسط في وجوههم، وساعدتها إجراءات العباسيين الخاصة بالرقابة التجارية، وتقييد حرية التنقل على تحقيق غرضها وانقصر استخدام الطريق القديم بين مرسيليا والموانئ الأندلسية وبين مصر على التجار اليهود ١٣٨١، وفي المغرب الإسلامي، حاولت بيزنطة عن طريق نوابها في صقلية، منع التجار مسلمي شمال أفريقيا مع هذه الجزيرة أو غيرها من الممتلكات البيزنطية، فقد أورد ابن الأثير: أن سفن البيزنطيين كان تطوف بسواحل الجزيرة للدفاع عنها، وكثيراً ما صادفوا تجاراً من المسلمين فأسروهم ١٣٩١.

وتبجئة لنظام الرقابة البيزنطية، تدهور طريق البحر الأحمر، وحوالي عام ١٨٣هـ / ٨٠٠م، اختلقت التجارة من هذا البحر كلية إلا من أبقى اليهود وحدهم، فكانوا يسكنون هنا الطريق. ويهيمون بزبح السويس إلى البحر الأحمر وعند ثم إلى بلاد الصين، واختفى - في هذه الآونة - الأسطول الذي كان يقوم بحماية التجارة في هذا البحر، وألف القراصنة ارتياح هذا الطريق إلى جزيرة اسفطري، واقتصر اتصال في مياه هذا البحر على عبء سمر من السفن الصغيرة. عرفت سفن القلزم، وكانت تقوم بنقل بضائع الشرق من الخليج العربي إلى مصر ١١٠١.

وقد نضالمت - في هذه الفترة - أهمية مدينة القلزم الواقعة على خليج البحر الأحمر

وهذه القوة العسكرية والبحرية التي تهبّات للطولونيين ، ساعدت على عودة النشاط إلى طريق البحر الأحمر التجاري ، وذلك لما وفرته تلك القوة من حماية ووعايد وأمان ، وساعدت على ذلك اهتمام الطولونيين بالتجارة ، ووعينهم في إحياء طريق البحر الأحمر التجاري الذي يحقّق الانتعاش الاقتصادي والرخاء لدولتهم .

الثاني : ما كان يشهده العراق حينئذ من فتن واضطرابات داخلية ، وكان لذلك الفتن والاضطرابات تأثيرها على الطريق البحري التجاري عبر الخليج العربي حيث لم يتوفّر لهذا الطريق الأمان الكافي ، ولم ينهض للقواصل التجارية أناس ، سروروا بأرض العراق السلاميّة الدائمة ، وكان طبعاً أن تتحول التجارة إلى طريق البحر الأحمر .

وقد أشار ابن خردادبة إلى استعمال طريق البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن الثالث الهجري ، فقال : (كانت مصر ملك التجار اليهود الذين يتكلمون بالعربية والفارسية والرومانية والفرنجية والأندلسية والصقلية ، وأنهم يساقون من المشرق إلى المغرب وإلى المشرق . يطبقون من المغرب الحنم والجواري والفلسان والفراء والسيوف ويخرجون إلى القرم ، ويحلبون تجارتهم على الظهر إلى القزم ، وبينهما خسة وعشرون فرسخاً ، ثم يركبون من القزم إلى جدة ، ثم يمضون إلى الهند والهند والصين ، فيحملون من الصين المسك والعود والكانفور وغير ذلك حتى يرحلوا إلى القزم ، ثم يحصلون إلى القرم ، ثم يركبون في البحر ، ويرجعون بجارتهم إلى القسطنطينية فيأعوها من الروم)^(٥١) .

وكان من نتائج عودة النشاط إلى طريق البحر الأحمر التجاري ، أن أصبحت مدينتا القرم والقزم من أكثر الموانئ نشاطاً في ميدان التجارة العامية ، ولم يبق لهما عدو وسيراف النبور الأكبر في النشاط التجاري بين المشرق الأقصى والبحر الأحمر^(٥٢) . ووصل المسلمون إلى شرق أفريقيا إلى موزمبيق ومدغشقر عبر البحر الأحمر ومضيق باب المندب ، وأصبح للمغرب السيطرة على تجارة المحيط الهندي بأجمعها^(٥٣) .

وقد أتر عودة الحياة إلى طريق البحر الأحمر التجاري ، على الدول المظلة على هذا البحر ، وتوفرت الثروة في هذه الدول من وراء انتعاش التجارة ، وفي تلك الفترة بلغت مصر درجة كبيرة من الثغنى والثروة ، يؤكد ذلك ما نسيده عاصر خسارويه بن أحمد بن طولون (٥٢٧هـ / ١١٣٣م - ٥٨٢هـ / ١١٩٥م) من مشهد السرخ والبرق كما كانت اليبس من الدول التي جنت ثروات ضخمة من الضرائب على ما يرد إليها من تجارة خارجية^(٥٤) .

وكان لتفوق المسلمين بحريا وسيادتهم على البحر المتوسط ، أثر في تشييط حركة التجارة كما جعلت الطائفة والسلام يفرقان على طرق المواصلات بين مصر والغرب الأقصى^(٥٥) .

وكانت طرق التجارة الرئيسة من فادس وطبقة إلى أقصى آسيا في تلك الآونة أربعة طرق رئيسة :

الطريق الأول يقطع أسبانيا فإفريقية الأوروبية فبلاد الصقلية حتى بحر قزوين فيبلغ فيلاد الثغرغز ، والطريق الثاني يمر من أفريقيا الشمالية فيمصر فيمشق فالكوكة فيخداد فالبصرة فالأهواز ففارس فكرمان فالهند والهند . وأما الطريقان الآخران ، فيجريان البحر للشرط فيتجه أحدهما إلى سوريا فالخليج العربي ، ويتجه الآخر إلى الأندلسية والبحر الأحمر ، لينتهي إلى البحر الهندي^(٥٦) .

وعلى الرغم من هذا التفوق البحري الإسلامي ، وتحكم المسلمين في الطرق البحرية التجارية ، فإن طريق البحر الأحمر لم يطرأ عليه تغيير كبير . وذلك بسبب اهتمام الخلافة العباسية باستنحان طريق الخليج العربي لأن هذا الطريق وحده - كما نلفم - قريب من عاصمة الخلافة من جهة ، وورشة في انعاش العراق اقتصادياً من جهة أخرى باعتباره مقر الخلافة وقاعدتها .

الرحلة الثالثة : من سنة ٢٥٤هـ / ٨٦٨م إلى سنة ٢٩٢هـ / ٩٠٤م (غارات السلطان الروماني سيفيد طريق البحر الأحمر التجاري)^(٥٧) . ونشاطا ونشاطا في هذه الفترة ، وذلك يرجع إلى سبب هامين .

الأول : قيام الدولة الطولونية بمصر سنة ٢٥٤هـ / ٨٦٨م ، وهي دولة لها استقلالها الذاتي عن الخلافة العباسية ، ولم تربطها بها سوى رابطة الولاء الرومي خلبية المسلمين الخليفة العباسي ، ودفع الحجاج خزينة الخلافة ، ودفع الطولونيين عن هذا الاستقلال في وجه مؤامرات العباسيين للقضاء عليه ، واحتصروا بالناحية البحرية وبناء الأساطيل ، وأصبحت لهم قوة عسكرية وبحرية ، يخشى بأسها ، وظفر عجز العباسيين أمامهم ، واضطرت الخلافة العباسية إلى مهادنة الطولونيين ، والاستماعة بهم ضد أعدائهم البيزنطيين ، ومحاجم الأسطول الطولوني الحزير والسراجل البيزنطية بنجاح ، مما جعل البيزنطيين يخشون ود الطولونيين وسالمونهم^(٥٨) .

وفي المرحلة من سنة ٢١٢هـ / ٨٢٧م إلى سنة ٢٥٤هـ / ٨٦٨م، كانت السيادة البحرية في المتوسط للسلميين، وتفسرت تبعاً لذلك طرق التجارة العالمية البرية منها والبحرية، ولكن الخلافة العباسية أرادت أن يكون الخليج العربي هو الطريق البحري التجاري، دون طريق البحر الأحمر، لما يحققه طريق الخليج العربي من رخاء، للمراقب قاعبة الخلافة ومركزها، ولقرب هذا الطريق منها.

ومنذ سنة ٢٥٤هـ / ٨٦٨م عندما قامت الدولة الطولونية في مصر، وأصبحت لها قوة بحرية يحسب البيزنطيون لها كل حساب، وفي إطار تفوق بحري إسلامي كامل في شرق البحر المتوسط وفي غربه، امتد إلى ما بعد نهاية القرن الثالث، بعنت الطولونيون المحيطة والسيطرة في طريق البحر الأحمر التجاري لصالح مصر وملاحمهم.

الأمر الثاني: الجانب الاقتصادي، كان للجانب الاقتصادي على الجانب الذي يملك السيادة في البحر المتوسط، دور كبير في ازدهار طريق البحر الأحمر أو تأخره، وعندما كانت السيادة للجانب البيزنطي قبل منتصف القرن الأول الهجري، لم يعارض في استمرار نشاط طريق البحر الأحمر بعد افتتاح الإسلامي لمصر، فقد كان يعتبر هذا القتح - كما سبق - احتلالاً مؤقتاً، وكان يقام الصلة النخبة البيزنطية، أداة للتعامل المالي في مصر وغيرها من البلاد التي فتحها المسلمون، مما يطمته على بناء التنمية له في المجال الاقتصادي كما كانت في ظل الحكم البيزنطي.

وعندما كانت السيادة البحرية للأمويين - الذين كانت مصر جزءاً من دولتهم - استفاد الأمويون اقتصادياً من زوايا استمرار طريق البحر الأحمر التجاري، لأن اتسعات مصر اقتصادياً، يعود عليهم بالخير ولما سقطت الدولة الأموية وعادت السيادة البحرية في البحر المتوسط للبيزنطيين، صارت مصلحتهم الاقتصادية في إهمال طريق البحر الأحمر التجاري، وعدم تشجيع التجارة عن طريقه، وقد اختلف موقفهم هذه المرة عن ذي قبل، فقد أخذت الدولة الإسلامية طريق الاستغلال الاقتصادي، بل والمراجعة الاقتصادية مع البيزنطيين، بإصدار عملة ذهبية إسلامية خاصة بنا منذ سنة ٢٧٣هـ / ٦٩٣م، ووقف تصدير البردي البنية، وروت بيزنطة على ذلك بغرض إرتقابة التجارة والمحصار الاقتصادي، وقد ظهرت آثار هذه الحرب الاقتصادية ضد المسلمين واضحة، بما ظلم قوة البيزنطيين البحرية وسيطرتا التامة على الممر السيادة (الاستراتيجية) في البحر المتوسط، ومن هذه الآثار إهمال طريق البحر الأحمر، واتجاه التجارة لطرق أخرى.

ثانياً : التحليل

عرض البحث لأوضاع طريق البحر الأحمر من سنة ٢١٢هـ / ٨٢١م إلى سنة ٢٥٢هـ / ٨٦٠م، يسار من تحليل هذه الأوضاع، أن هناك أموراً كان لها دخل كبير في تشكيل هذه الأوضاع :

الأمر الأول: السيادة البحرية في البحر المتوسط:

فقد كان البحر الأحمر ممراً وسطاً بين مصادر الإنتاج في الشرق، وأوجه الاستهلاك في أوروبا وغيرها عبر البحر المتوسط، ومن ثم كان للقوة صاحبة السيادة في هذا البحر، دور بارز في الاهتمام بطريق البحر الأحمر أو صرف الاهتمام عنه، تبعاً لظروفها السياسية وعلاقاتها الدولية ومصلحتها الاقتصادية.

وقد كان للبيزنطيين - أو الروم - السيادة في البحر المتوسط عندما فُتحت مصر، على الرغم من هزائهم البرية على يد المسلمين الذين انظموا منهم الشام ومصر، ولم تظهر على صحنه البحر المتوسط قوة بحرية تنافسهم حتى معركة ذات العسراوى سنة ٢٤٤هـ / ٨٥٥م التي انتصرت فيها البحرية الإسلامية الناشئة، والتي أثبتت تفوقها الكامل على البحرية البيزنطية، منذ منتصف القرن الأول الهجري وحتى سقوط الدولة الأموية تقريباً.

وفي الشطر الأول من تلك المرحلة، لم يرغب البيزنطيون في تحريك الطريق التجاري عن البحر الأحمر، لأنهم اعتبروا فتح العرب لمصر احتلالاً مؤقتاً، سرعان ما يزول، وبالتالي لم يعدوا من الإجراءات ما يؤثر على وضع مصر، أو يوحى بخروجها نهائياً من إمبراطوريتهم.

وفي الشطر الثاني من تلك المرحلة، رغبت الدولة الأموية - صاحبة السيادة البحرية - والتي كانت مصر تابعة لها، في ازدهار طريق البحر الأحمر التجاري، وخصصت سفناً لحمايته.

ومنذ سقوط الدولة الأموية سنة ١٣٢هـ / ٧٥٢م وحتى الفتح الإسلامي لكرمت وصقلية سنة ٢١٢هـ / ٨٢٧م، كانت السيادة البحرية للدولة البيزنطية، وفي تلك المرحلة غيرت الدولة البيزنطية من نظرتها إلى مصر: إذ سلطت بخروجها - نهائياً - من نطاق إمبراطوريتها، وعاملتها كجزء من بلاد أعدائها - الفارسيين - وأجرت عليها ما تجبره على أعدائها من حصار اقتصادي ووقاية تجارية، ومن ثم تحولت عن طريق البحر الأحمر إلى طرق أخرى.

الهوامش

- ١- غلاب : د . محمد أسيد منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ ص ٧ وأطلق المصريون القداما عليه اسم البحر الأحمر العظيم ، وأطلق العرب عليه اسما كثيرة منها بحر القلزم وبحر جدة وبحر حيداب وبحر قمرعون نسبة إلى قمرعون مؤسس الذي غرق في حيا البحر . انظر المرجع السابق وابن جبير : الرحلة طبعة بيروت ص ٤٤ - ص ٥٠ .
- ٢- الاصلطخرى : أيواسحاق ابراهيم مالك السالك نشره في غزيرة لندن ١٩٦٧ ص ٢٠ . المسعودي : أبو الحسن علي مروج الذهب ومادن الجوهر طبعة باريس ١٩٦٦-١٨٧٧ ج ٢ ص ٥٦ .
- ٣- ماهر : د . سعاد البحرية في مصر الإسلامية وأثارها الباقية دار الكاتب العربي للطباعة والنشر ص ٥٤ .
- ٤- لويس : أرشيبالد القوي البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط ترجمة أحمد محمد عيسى مكتبة النهضة المصرية القاهرة ١٩٥٦م ص ١٦ .
- ٥- ماهر : د . سعاد البحرية في مصر الإسلامية مرجع سبق ص ٤٨ ، ص ٤٩ . يوسف : د . جوزيف تسم تاريخ الدولة البيزنطية دار المعرفة الجامعة الأمريكية ١٩٨٨م ص ٥٢ .
- ٦- ماهر : د . سعاد المرجع السابق ، يوسف : د . جوزيف . المرجع السابق ص ٢٩٥ .
- ٧- غزاله الأستيفت محمد نسيق مقدمة كتاب القوي البحرية والتجارية لأرشيبالد لويس مكتبة النهضة المصرية ص ١٨ .
- ٨- المرجع السابق ص ١٩ .
- ٩- لويس : أرشيبالد القوي البحرية والتجارية مرجع تقدم ص ٥٢ .
- ١٠- المرجع السابق ص ٧٢ .
- ١١- الطبري : أبويعقوب محمد بن جرير تاريخ الرسل والملوك تحقيق محمد أبو الفضل ابراهيم الضيفه الثالثه دار المعارف ١٩٩٢م ج ٢ ص ٤٨ . ابن الأثير : أبو الحسن علي بن محمد الكامل في التاريخ دار الفكر بيروت ١٣٩٨هـ / ١٩٧٨م ج ٢ ص ٢٠٩ .
- ١٢- الطبري المصدر السابق ج ٥ ص ٨٩ . البلاذري : أبو الحسن أحمد بن يحيى فتوح البلدان دار الكتب العلمية بيروت ١٣٩٨هـ / ١٩٧٨م ص ٢٦٢ .
- ١٣- لويس : أرشيبالد القوي البحرية والتجارية مرجع تقدم ص ١٢ .
- ١٤- عزلت هذه القناة بطيخ أمير المؤمنين . وكانت تخرج من النيل إلى الشمال من حصن باليسون ، ثم يندبت عين شمس ومنها إلى وادي الطليلات إلى موضع القنطرة . حتى تصل بالبحر الأحمر عند مدينة القلزم ، وهذه القناة في الحقيقة : مكان قناة قديمة حفرت في عهد قمرعون مصر (بخوار) وقد

وعندما انتقلت السيادة البحرية في البحر المتوسط للجانب الإسلامي، كانت مصلحته الخلافة العباسية من الناحية الاقتصادية ، بقا ، طريق الخليج العربي التجاري، مزدهرا ؛ لا يؤدي إليه ذلك من اهتمام العراق - مقر الخلافة ومركز قوتها - اقتصاديا ، واستمر بذلك إهمال طريق البحر الأحمر التجاري .

الأمر الثالث: وضع مصر السياسي؛ الاقتصادي لمصر الإسلامية ١٥٧٨-١٥٧٩ م . سبق أن أشرنا - إلى ارتباط أوضاع البحر الأحمر بمصر والواقع أن وضع مصر السياسي، كان له دخل كبير في نشاط طريق البحر الأحمر أو عدم نشاطه ، فعلى الرغم من أن نشاط هذا الطريق ، عاد بالخير على مصر اقتصاديا . إلا أن هذا النشاط كان يتعثر عندما تقع مصر تحت سيطرة دولة الخلافة الإسلامية ؛ ذلك أن الخلافة الإسلامية كانت لها نظرتها الشاملة لصالح الأقطار الإسلامية بما فيها مصر . ولها أولوياتها وحساباتها التي تراعى الصالح العام ومصلحة الخلافة ، وفي عهد الخلافة الراشدة وخلافة بني أمية . حظى البحر الأحمر بالتشجيع والتشجيع ، وذلك بخلاف ما صار عليه الوضع في العصر العباسي عندما حظى طريق الخليج العربي بالتشجيع ، وتذكر بعض الروايات أن الخليفة أبا جعفر المنصور ، طم القناة الواصلة بين النيل والبحر الأحمر ؛ لرغبته في تحويل تجارة المحيط الهندي عن طريق البحر الأحمر إلى طريق العراق مركز قوة العباسيين ، وتقومهم .

أما عندما أصبحت مصر شيا مستقلة عن دولة الخلافة ، فلم يكن أمام حكامها المطروليين، سوى مصلحة مصر وحدها ، وقد تركزت هذه المصلحة اقتصاديا في إعادة نشاط طريق البحر الأحمر الذي حققه الطولونيون بقوتهم العسكرية وأساطيلهم البحرية .

أما عندما أصبحت مصر شيا مستقلة عن دولة الخلافة ، فلم يكن أمام حكامها المطروليين، سوى مصلحة مصر وحدها ، وقد تركزت هذه المصلحة اقتصاديا في إعادة نشاط طريق البحر الأحمر الذي حققه الطولونيون بقوتهم العسكرية وأساطيلهم البحرية .

عُثرت الرمال هذه القناة في أوقات كثيرة نظرا لإهمال أمرها في بعض الأحيان ، وكان يصاد حفرها من حين ، وأشهر من أجادوا حفرها قبل الفتح الإسلامي لحصر ، الحاكم الروماني (تراجان) وقد أضاف إليها نيسبا مدينا حتى أصبحت تتصل بالبحر عند حصن بالمينون ، وذلك أطلق على القناة قناة تراجان ، ولا تقع المسلمون مصر ، كانت هذه القناة مطبوعة - فأعادوا حفرها ، وسُميت بحليج أمير المؤمنين ، واستخدمت هذه القناة قبل سنة ١٤٤٤م / ١٤٤٤م في نقل الفصح من مصر عبر البحر الأحمر إلى الحجاز ، السعديين ، أحمد بن أبي بكر ، تاريخ السعديين دار صادر بدون تاريخ ج ٢ ص ١٥٤ .

البلاذري : فتح البلدان مسعود سابق ، ص ٢١٨ ، ماهر : د . سعد البحرية في مصر الإسلامية ص ٧٥ .

١٦ - ماهر : د . سعد المرجع السابق ، ص ٦٦ .

١٧ - لوس : أرتشيالد القوي البحرية والتجارية مرجع تقدم ، ص ١٢٧ .

١٧٠م . زحف الإمبراطور السطاني الثاني) وأتباعه من الردة على البلاد الإسلامية ، واضطر معاوية ابن أبي سفيان إلى عقد الهدنة معه ، ودفع إتاوة قدره سنة ٤١هـ / ٦٦١م زحف لإمبراطور الروم بجموعه فاجبة الشام - وكان معاوية مشغولا باختيار ثورات الموحج - فصالحه على إتاوة وكان ذلك في أول سنة ٤٢هـ / ٦٦٢م .

وأما تروى الأوضاع الداخلية ، وكثرة القتلى - قبل يزيد بن معاوية دفع إتاوة للروم ، واستمرت الثورة الإسلامية في وقتها ، حتى عهد عبدالملك بن مروان الذي رأى لفتح هذه الإتاوة سنة ٦٩هـ / ٦٨٩م . فسقط الروم عليه أبياتهم من الجراجمة (الرودة) شمال الشام ، واضطر عبدالملك إلى الصلح ، ودفع الإتاوة مرة أخرى سنة ٧٠هـ / ٦٨٩م ، واستمر ذلك إلى سنة ٧٣هـ / ٦٩٣م حيث قطبها عبدالملك بن مروان ، عندما استنصب الأمن الداخلي وبخاصة بمدد القضاة ، على فتنة عبدالملك بن الزبير انظر : البغدادي : تاريخ البغدادي مسعود سابق ، ج ٥ ، ص ٢١٧ : البلاذري : فتح البلدان مسعود سابق ص ١٦٤ ، انطوي : تاريخ الرسل والملوك ، مسعود سبق ج ٥ ، ص ١٦٦ ، ج ١ ، ص ١٥ ، لوس ، القوي البحرية التجارية ص ٩٩ .

ولعل مزج البيزنطيين الشديد على ضياع مصر وسوريا ، وعجزهم عن استردادها - صور عليهم أن دفع المسلمين الإتاوة في هذه الفترات المحدودة ، فيه اشتراط ببقاء شئ من السيادة لهم على مصر وسوريا ، وفي ذلك عزاء لغشهم في استرجاعها ، الباحث : *شجرة سلسة سلسة سلسة* ص ٢٢٠

١٨ - لوس : أرتشيالد القوي البحرية والتجارية المرجع السابق ص ١٢٤ إلى ١٢٦ : سلسة

١٩ - المرجع السابق ص ١٢٦ .

٢٠ - المرجع السابق ، تحديد استمرار الرخاء ، في مصر حتى سنة ٨٦هـ / ٧٠٥م أو غيرها - أمر قنبري يختلف فيه الباحثون ، والأمر الذي لا شك فيه أن البحرية التجارية في البحرين الأحمر والأبيض ، وبحرية التجارة ، قد تغير أمرها بعد سنة ٧٣هـ / ٦٩٣م ، وهي السنة التي ملك فيها عبد الملك بن

مروان العبدة الأموي ، الديار الذهبى الإسلامى لأول مرة ، وأوقف نصدير الورد إلى مؤنفة ، وسيأتي توضيح ذلك والتعليق عليه .

٢١ - صالح : د ، محمد أمين تاريخ البين في القرون الثلاثة الأولى للهجرة (عصر الولاة) الطبعة الأولى مطبعة الكيلاني القاهرة ١٩٧٥م ص ٢٠٨ ، ص ٢٠٩ .

٢٢ - فتح البلدان ص ٢٤١ ، ص ٢٤٢ ، لوس : القوي البحرية والتجارية مرجع تقدم ، ص ١٧٤ ، ١٧٥ .

٢٣ - لوس : القوي البحرية والتجارية المرجع السابق .

٢٤ - المرجع السابق ص ٩٩ ، فرج : د ، وسلم عبد العزيز العلاقات بين الإمبراطورية البيزنطية والدولة الأموية حتى منتصف القرن الثامن الميلادي ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، فرع الإسكندرية ١٩٨١م ص ٤٩ ، فلا حين : *Finlay , History of Greece* ، I. P. 389 .

ولم تذكر المصادر الإسلامية اسم هذه المعركة صراحة ، وذكر القسري في حوادث سنة ٧٣هـ معركة بين المسلمين والروم ناحية أرسينية ، وكان عدد المسلمين أربعة آلاف والروم ستين ألفا ، وانتهت بهزيمة الروم ، وذكر القائل فيهم ، ولعلها نفس المعركة التي وقعت عند أسبستانبول .

٢٥ - من يراهم هذا التفرق ، التأخر لفتح القسطنطينية منذ بداية عهد الوليد بن عبد الملك (٨٦-٨٦هـ / ٧٠٥-٧١٥م) ، وقد تابع مسلم بن عبد الملك (٩٦-٩٦هـ / ٧١٧-٧١٥م) خطة سلفه ، وحشد في عام ٩٨هـ / ٧١٦م قوات كبيرة بيده وبحرية ، وجهها إلى القسطنطينية وبلغت قطع الأسطول الإسلامى ألفا ومئاة قطعة ، عدا سفن صغيرة أخرى كثيرة ، وحاصرت هذه القوات المدينة حصرا ولم التي عشر شهرا ، وكان فشل الحصار لأسباب فوق طاقة القائلين القويين علاوة سنة - ٩٦هـ / ٧١٨م ، بعد أن حصر المسلمون طائر فادنة ، ولم يعد من الأسطول الإسلامى سوى عشر مجموعته .

وعلى الرغم من ذلك ، لم يلبث الأسطول الإسلامى أن استرد عافيت ، معطل اعصاب الحكام المسلمين به ، وأغار هذا الأسطول على قبرص عام ١٠٧هـ / ٧٢٦م ، ونرض عليها حية عالية ، ولم يكن الوضع في بيزنطة يسمح بالرد على هذا العدوان قبل مضي عشر سنوات ، فأغار البيزنطيون على مصر سنة ١١٨هـ / ٧٢٦م ، لم أعتبرا هذه انتفازة بخارة أكبر منها ، وقابل المسلمون هذا بهجمة جريئة قبرص سنة ١٢٤هـ / ٧٤٢م .

وهي القرب الإسلامى ، تمكن الأسطول القسري في عهد موسى بن نصير الذي ولي الحكم في القرب سنة ٨٩هـ / ٧٠٧م ، من الانتصارات على صيرفة وضروفا - من جزر البليار - من بداية حكمه ، وفي عهده تم فتح جزيرة صقلية سنة ١٠٩هـ / ٧٢٧م في عهد يشر بن صفران عامل إقليمية وتباينت القريص بمرور جزيرة صقلية سنة ١١٠هـ ، وكانت أعظم الحاصلات سنة ١٢٣هـ / ٧٤١م قد استطاع عليها الفلوات سنة ١١٠هـ ، وبنى ١١١هـ ، وكانت أعظم الحاصلات سنة ١٢٣هـ / ٧٤١م قد استطاع المسلمون التوغل في هذه الجزيرة ، وحالت القوت العاقلة دون فتحها .

وتطلع المسلمون إلى فتح جزيرة قوصرة (بطلاريا) لأصبغتها كمنطقة للدفاع عن شمال إفريقيا والفرج البحري، واستولوا عليها، ولكن الروم استردوها. ودارت مناوشات بينهما انتهت باستيلاء المسلمين نهائيا عليها سنة ١٤٣٠هـ / ٧٤٨م.

البلادى : فتح البلدان مسند سبى . ص ١٥٩ . الظفرى : تاريخ الوصل والملك محمد سبى . ج ١ ص ٤٢ . ص ٥٥٣ . لوس : القوى البحرية والتجارية مرجع سبى . ص ١٠٢ . ص ١٠٣ . ص ١٠٧ . المدردى : د. إبراهيم قوات البحرية المصرية في مياه البحر المتوسط، مكتبة نهضة مصر ١٣٨٢هـ / ١٩٥٣م ص ٧٣ . ص ٧٤ . ص ٧٧ .

ابن الأثير : الكامل في التاريخ مسند سبى . ج ٦ ص ٢٠٦ . ابن خلدون الأندلسي : أبو عبد الله محمد البيان المغرب من أخبار الأندلس والمغرب محققين كولان وليمي بروفسال دار الثقافة ببيروت ١٩٦٧م ج ١ ص ٣٩ . ابن خلدون يردى : أبو المعالي يوسف النوير الراهرة في طوك مصر والقاهرة طبعة دار الكتب ١٩٦٣م ج ١ ص ٢٢٩ . ص ٢٤١ . عبد الوهاب : حسن حسني قصة جزيرة قوصرة المهمة التاريخية المصرية أكتوبر ١٩٤٩م .

٢٦- التاريخ الإغريقية : هي مزيج من الكيريب القوي وخامس الطريق وأنصغ القارس المام والتراث بطقونها من أسطورة تعاسبه ويقفون منها السائل . شغلا أو بطقونه علي هيئة كرات مسننة ومن خصائصه حذ . النار . أنها تستعمل في البر وفي البحر ، وأن الماء لا تطفئها بل تزيدها اشتعالا ، والتي اخترعها مهندس يعنى (كالينكوس) قبل إنه يزنقني وفيل بأنه مصري ، واشتغل البيزنطيين هذا السلاح لأول مرة سنة ١٦٩م . المدردى : قوات البحرية العربية مرجع تقليم ، ص ١٨٢ . عنان : محمد عبدالله موافق حاسنة في تاريخ الإسلام طبعة مصر ١٣٧٦هـ / ١٩٥٦م ص ١٠٥ . لوس : القوى البحرية والتجارية مرجع تقليم ، ص ٩٧ . ص ٩٧ .

٢٧- لوس : المرجع السابق ص ٧٠ . ١٠٨ . ١٠٧ .

٢٨- عنان : د . فصي الحيرة الإسلامية البيزنطية بين الاحتكاك الحربي والاتصال الحضارى دار الكتاب العربى القاهرة ١٩٦٧م ج ١ ص ٢٧٩ . ص ٢٩٦ .

٢٩- وكان لثورة الروم في معركة (السانسارل) ٧٣٤هـ / ١٢٩٣م أثر في الأوضاع الداخلية . فقد أرت هذه الثورة في معضرات الروم ، وكان الامبراطور (مستيزان الثاني) أكثر تأثرا بهذه الثورة ، وأصب محالة نفسية . عطف بفضل الامتزال في العاصمة ، وشك في من حوله حتى أرتب القربى إليه . وكان لذلك أثر في اضطراب الأحرار الداخلية . فرج : العلاقات بين الإمبراطورية البيزنطية والمرتبة الأموية ص ٥٢ قلا عز : ١٤٨ . Byzantine Empire . p. 148

٣٠- فيتح طلع (مستيزان الثاني) سنة ٧٦٦هـ / ١٣٦٥م . تولى (اليونانيوس) . وطلع اليونانيوس سنة ٧٧٩هـ / ١٣٧٨م وتولى الطبروس الثالث) وكان مشغلا خلال فترة حكمه بتجارات الإمبراطور المخلوع

(مستيزان الثاني) الذي عثممان بملك البلاط لاستعادة عرشه . وفتح في مثل القسطنطينية وتولى عرش آياته من جنيد ، بعد عشر سنوات فعضها في النفي . وذلك سنة ٨٦هـ / ٧٠٥م وصرف (مستيزان الثاني) صته للانتقام من خصومه دون الاضطرار إلى الأخطار الخارجية التي مهدت دولته ثم خلق سنة ٩٢هـ / ٧١١م . وقد قصرته فترات حكم الأباطرة : نتيجة كدخل العسكريين في أمور الحكم . وتوهم على الأباطرة ، وبلغ عددهم في هذه الفترة القصيرة من خلق جستان الثاني سنة ٩٢هـ / ٧١١م وحتى سقوط الأسرة البرظلية . فكانت لذلك أثره السيئ في عهد

استيلاء الأيوبر ، وتأخر البلاد . فرج : المرجع السابق ص ٥٤ - ٦٥ قلا عز . Ostrogansky . Byzantine State . p. 127 .

٣١- لوس : القوى البحرية والتجارية مرجع سبى . ص ٩٩ . ص ١٠٠ . فرج : العلاقات . ص ٦٦ ص ٧٤ .

٣٢- الضفرى : تاريخ الوصل والملك مسند سبى . ج ٦ ص ١٩٣ - ٤٢٨ . فرج المرجع السابق ص ٧٦ - ٧٩ .

٣٣- لوس : القوى البحرية والتجارية مرجع سبى . ص ٢٠٧ .

٣٤- المرجع السابق ص ١٩ .

٣٥- المرجع السابق .

٣٦- المرجع السابق ص ١٨٨ .

٣٧- عنان : د . فصي : الحيرة الإسلامية البيزنطية مرجع سبى . ج ٣ ص ٢٤٨ .

٣٨- لوس : القوى البحرية والتجارية ص ١٧٥ . ١٩١ .

٣٩- الكامل في التاريخ مسند سبى . ج ٥ ص ١٨٩ .

٤٠- لوس : القوى البحرية والتجارية . ص ١٩٠ قلا عز : Wiers . G. L. Egypte Arabe . p. 167-68

٤١- القطندي : أبو الصيامر أحد صنيح الأعرشي في صناعة الإنسا طبعة دار الكتب ١٣٣٨هـ / ١٩١٨م . ج ٢ . ص ٤٩٨ . متر . آدم الحضاوة الإسلامية في القرن الرابع الهجرى ترجمة محمد عبد الهادى أبو زهده دار الكتاب العربى بيروت ١٣٨٧هـ / ١٩٦٧م ج ٢ ص ٤٢٤ . لوس : القوى البحرية والتجارية ص ٢٠٢ . ص ٢٠٧ .

٤٢- صالح : د . محمد أمين تاريخ اليمن في القرون الثلاثة الأولى للهجرة . مرجع تقليم . ص ٢٠٩ . ٢٠٩

٤٣- قامت هذه الثورة في إفريقية تونس الحالية نفريسا) وكان لها استقلالها الذاتي . ولا تربطها بالخلافة العباسية إلا رابطة الولا . الروحي للخليفة أمير المؤمنين . ووقع الحجاج السرى إلى ديوان الخلافة في

بغداد . ابن الأثير : الكامل مصدر ستر . ج ٥ ص ١٠٠ . عبد الحميد : د . سعد زغلول تاريخ المغرب العربي منشأة المعارض . الاسكندرية ١٩٧٩ م . ج ١ ص ٣٩٥ . ص ٣٩٦ .

٤٤- عبد الحميد : د . سعد المرجع السابق ج ٢ في أماكن مختلفة : سالم : د . السيد عبد العزيز العبادي : د . أحمد تاريخ الصحراء الإسلامية في حوض البحر الأبيض المتوسط الجزء الأول والجزء الثاني في أماكن مختلفة .

٤٥- لويس : الثرى البحرية والتجارية ص ٢٤٨ . ص ٢٤٩ .

٤٦- بيري : د . إدوارد وآخرون تاريخ الحضارات العالم (القرن الوسطى) ترجمة أحمد داغر وفريد والح . منشورات عيسات الطبعة الأولى بيروت ١٩٦٥ .

٤٧- مديري : ل .أ تاريخ العرب العجم ترجمة علاء زعبي والطبعة الثانية دار إمام . الكتب العربية القاهرة ١٣٨٩ هـ / ١٩٦٩ م ص ٣٧٦ .

٤٨- انكليزي : أبو عمر محمد بن يوسف ولاي مصر تحقيق الدكتور حسين نصار دار صادر بيروت بدون تاريخ ص ٢٤٤ . الظهري : تاريخ الوصل واللوك ج ٩ ص ٥٤٥ . البيهقي : أبو محمد عبدالله بن محمد سيرة أحمد بن طولون تحقيق محمد كرد علي طبعة الترقى دمشق ١٣٥٨ هـ ص ٢٠٩ . الدعوي : قوات البحرية العربية مرجع تفصيلي ص ١٢٢ . ص ١٢٤ .

٤٩- ومن أخطر هذه الفتنة ثورة الزنج . وعن هذه الثورة وغيرها من الفتن . انظر الظهري : تاريخ الوصل واللوك ج ٩ ص ٣٧٩ وما بعدها . ابن كثير : أبو القاسم . استيعاب بن عمر البداية والنهاية دار الفكر العربي . القاهرة بدون تاريخ ج ١١ ص ١٤٠ وما بعدها .

٥٠- ابن خردادبة : أبو القاسم عبدالله بن أحمد كتاب المسالك والممالك نشر في غرته ضمن المجموعة الجغرافية العربية بربل - لبنان ١٩٦٧ . ج ٦ ص ١٥٢ .

٥١- كاشف : د . سعدة ود . حسن أحمد محسود مصر في عهد الفولجيين والإخشيديين مكتبة الأنجلو المصرية ١٣٧٩ هـ / ١٩٦٠ م ص ١١٤ . ١١٥ .

٥٢- رانسيان : ستيفن الحضارة البيزنطية ترجمة الدكتور عبد العزيز جازين مكتبة النهضة المصرية القاهرة ١٩٦١ م ص ٢٠٠ .

٥٣- صالح : د . محمد تاريخ اليمن في القرون الثلاثة الأولى للهجرة مرجع تفصيلي ص ٢٠٨ . ص ٢٠٩ .

٥٤- لويس : الثرى البحرية والتجارية مرجع سبق . ص ١٩٠ حاشية رقم ١١٧ .

٥٥- ساهير محمد إبراهيم نصيغ *

علاقات مصر التجارية بمدينة أمالفي في العصور الوسطى

ترجع علاقة مدينة أمالفي^(١) التجارية بمصر إلى القرن العاشر الميلادي؛ وربما قبل ذلك . ولكننا لا نملك من التراث ما يثبت تاريخاً معيناً لتداية تلك العلاقة التجارية بينهما . ويرجع تاريخ أقدم وثيقة يمكن التمسك عليها إلى صام ٩٧٣ م / ٣٦٢ هـ . وهي عبارة عن عقد تجاري كان قد أبرم بين عدد من الأماليقيين في سالرنو ، حيث يتضح من العقد أن مفعوله لا يسري إلا بعد عودة أحد المتعاملين من القاهر^(٢) .

ولا يمكننا الجزم بعلم وجود علاقة تجارية بين الطرفين قبل هذه الوثيقة ، نظرًا لضعف الأرشيفات الخاصة بهذه المدينة^(٣) . مما وقف حائلًا أمامنا دون تحديد بداية تاريخ تلك العلاقة التجارية . ولكننا سوف نحاول تتبع هذه العلاقة التجارية من خلال ما نجد في الوثائق الخاصة بأرشيفات المدن الإيطالية الأخرى . أو ما نستشفه من المصادر الإسلامية والغربية على حد سواء .

ونحن نعترف أن القدرة التمييزية أو دونه الروم مع بدايات القرن الثامن الميلادي / بدايات الثمان الهجري ، قد عارست سياسة فرض الرقابة التجارية على التجارة بين الشرق والغرب . مما أدى إلى تفسير الوسطاء التجاريين^(٤) ذلك أن التجارة بين الشرق والغرب

* أستاذ مساعد - كلية الآداب - جامعة اسكندرية .

وكانت أمالقي وثالبي وجابريا (جانيني) هم الوسيط، في نقل التاجر من القسطنطينية إلى روما وبلاذ لغرب، وقد حرصت هذه المدن على توثيق علاقاتها التجارية مع مصر ودول الشرق الإسلامي كما كان الحال مع دول الغرب الإسلامي، وذلك قبل قيام الحروب الصليبية بفترة طويلة، هذا علاوة على أن القاطنين في مصر أدركوا الفوائد العظيمة التي تأتي بها التجارة الخارجية إذ يجدهم قد بدلوا كل جهدهم لتحويل التجارة الهندية من الخليج العربي إلى البحر الأحمر (١٢٦)؛ وقد حدث هذا في نفس الوقت الذي شهد نشاط المدن الإيطالية التجارية ونظورها في طريق الحكم الذاتي وقيام نظام القومونات بها (١٢٦) . وتطورت مدن أمالقي والبنديقية وجزوة أسرع من غيرها من مدن البحر المتوسط؛ ونجح نظام القومونات بيا قبل غيرها من مدن إقليم بروكس بفرنسا ومدن أسياتيا . لذلك رأينا هذه المدن تعقد علاقات تجارية مع الدولة القاطنة أكثر قوة سياسية واقتصادية في حوض البحر المتوسط آنذاك . وكان تجار أمالقي والبنديقية من أوائل التجار الإيطاليين الذين زاروا موانئ مصر والشام للتجارة، ووجدوا بانتظام في مدينة الإسكندرية (١٢٦) . ونظمت المصالحات التجارية المفردة بين الدولة القاطنية وبين هذه المدن التجارية طريقة التعامل بينهما وتضمنت الحقوق والامتيازات والإعفاءات السليمة لتجار كل مدينة من هذه المدن (١٢٦) .

وترجع علاقة أمالقي التجارية مع مصر إلى ما قبل مجيء القاطنين إلى مصر وتفتحهم لها، ومن الثابت تاريخياً أن الأمالقيين كانوا يزاوون التجارة مع العرب في سالرنو ونيسال أفريقيا وتوس والدليل على ذلك هو تخيير أحد مواطني شمال أفريقيا - الأمير سالرنو الذي بحث به مع أحد التجار الأمالقيين في سنة ٨٧٦ / ٢٥٨ هـ ويدعى فلورس؛ عن عزم الأمير الأغلبى محمد ابن أحمد وقائده عبدالله مهاجمة سالرنو وقد شاهد هذا التاجر الأمالقي بالفعل تخييرات الأسطول الخاص بهذه الحملة في مدينة القهية (١٢٧) .

ويعد ذلك بحوالي مائة عام بعد مجد الإمبراطور البيزنطي الذي أصدر في سنة ٩٧٦ م / ٣٦٠ هـ والذي بقتضاه تم منع رعاياه من بيع الحطب والحديد للمسلمين وكانت مدينة أمالقي والبنديقية ضمن رعايا الإمبراطور البيزنطي (١٢٨) . ومن هنا المرصوم نستطيع التأكيد على وجود علاقة تجارية متميزة ووثيقة بين أمالقي والبنديقية ومصر لدرجة لجوء الإمبراطور لهذا التهديد والتحريم لضائع عامة جداً واستراتيجية بالنسبة لمصر (١٢٨) .

على أية حال فقد كان القاطنين بشمال إفريقيا يتعاملون مع مدن جنوب إيطاليا (مدن

طلت حتى عام ٧١٦ م / ٩٨-٩٩ هـ في أيدي السوريين والمصريين والروم واليهود، كما استمر التجار المشارقة الذين كانوا يجلبون البضائع الشرقية في مستعمرات لهم في الغرب، ومنها كانوا يرسطون السفن المحملة بالبضائع الغربية (١٢٩) . ولكن حدث منذ عام ٧١٦ م / ٩٨-٩٩ هـ أن حالت بهزلة دون وصول التجار السوريين والمصريين إلى أسواق الغرب . وفي نهاية القرن الثامن الميلادي حرم البيزنطيون أيضاً على عدد كبير من التجار الروم في القسطنطينية وحر

رقة نجم عن هذه السياسة التي اتبعتها بزنطة أن اختفى أكثر هؤلاء التجار مع بدايات القرن التاسع الميلادي، كما اختفى من قبل التجار السوريون والمصريون واليهود، وانتقل العمل في هذه التجارة الهامة إلى أهالي البندقية وأمالقي وباري (١٣٠) . وبالتالي فقد أدت هذه السياسة أيضاً إلى تحول المدن التجارية السابقة أمالقي - البندقية - باري - إلى وسطاء تجاريين جدد بين الشرق والغرب . وعندما بدأت هذه المدن تجني ثمار أرباحها من توزيع التجارة في الغرب عملت على إرسال سفنها إلى مصادر التجارة في الموانئ الإسلامية في شمال أفريقيا ومصر وسوريا، وأصبح لها بعد ذلك السيطرة على نقل البضائع من القسطنطينية التي كانت مركز النقاء لجميع الطرق التجارية الآتية من الشمال والجنوب والشرق والغرب (١٣٠) .

وقد وضع لنا أن هذه المدن قد استغللت قوتها البحرية في الاتجار مع مناطق حوض المتوسط معها مثل الموانئ الإسلامية في شمال إفريقيا - مصر وسوريا (١٣٠) . وبناءً على ذلك نستطيع التأكيد على أن القرن التاسع الميلادي كان بداية تعامل مدينة أمالقي الإيطالية مع مصر . وقد عرف عن سياسة هذه المدينة منذ ظهور العرب في صقلية وجزوب إيطاليا أنها كانت مبنية على الشاهد بمصر ولو على حساب إخوانهم في الدين (١٣٠) ، وبالتالي يمكننا اختصار توسع الأمالقيين تجاه الشرق امتداداً لنفس السياسة (١٣١) .

وتعد مدينة أمالقي المدينة الإيطالية الوحيدة التي ورد ذكرها في معظم المصادر الرومية في وثائق الجزيرة، والتي ترجع إلى فترة ما قبل الحملات الصليبية على الشرق الإسلامي، فإذا افترضنا جدلاً أن كلمة أمالقي تعني أيضاً تجاراً غير أمالقيين، فإنه من المرجح أن تكون العبارة في هذه العبارة لتجار العصر الأمالقي (١٣٢) .

بعد ذلك إني تنهيد أمر الخليفة حيث تم تخصيص مكاناً يكفى لإقامة الأئمة اللازمة لتجار أهل أمالقي، وبعد الحجاز البناء جلبوا له رعايا ورجالاً من مدينة أمالقي، كما أقاموا بالقرب منه مستخفي مع كنيسة متوسطة الحجم. وفيما بعد أنشئ دير خاص بالنساء، ١٧٦. وقد تولى التجار الأمالقيون الاتفاق على هذه المنشآت الخاصة في القدس لصالح الحاج الغربيين كلهم، ويقتضى هذه الوثيقة نستطيع التأكد على أن تجارة الأماقيين كانت لها فروع في كل من مصر والشام، وقد أثرت أمالقي من هذه التجارة، واحتفظ تجارها في مخازنهم بأندر السلع وأنتها. ومن الثابت أن روما كانت تستورد من أمالقي كميات كبيرة من سلع الشرق (٢٤٨).

وزاد توجه الأماقيين إلى مصر بعد مرسوم الإمبراطور البيزنطي الكسيس كوستين في سنة ٨٢٢م / ٤٧٥هـ الذي أعطى فيه البنادقة إعفاءً كاملاً من جميع الرسوم الجمركية يستأثر موالي الإمبراطورية البيزنطية، كما أخضعت الحامية الألمانية بالطغطنية للبنادقة، وكان على كل أمالقي يملك جانوراً في القسطنطينية أو في أي مدينة أخرى تابعة لبيزنطة، أن يدفع لكتيسة سان مارك بالبنديقية ضريبة سنوية ٢٩٦. وطبيعة الحال فإن هذه الشروط قد وضعت تجار أمالقي في موضع التجمية بالنسبة للبنادقة وأن هذه الشروط لم تنشأ عن رغبة في منح امتياز خاص للبنادقة؛ بقدر ما كانت انتقاماً من أهالي أمالقي لخسوعهم للثورمان أعداء البيزنطيين (٣٠١).

ومن المعروف أن مدينة أمالقي كانت المنافس الأول لتجارة البندقية في بيزنطة والعالم الإسلامي (٣١١). وقبل مجيء المسلمين إلى بلاد الشرق الإسلامي، كان حكام مصر قد بدأوا يتخلون عن فكرة وجود أسطول تجاري في البحر المتوسط، واكتفوا بالاعتماد على سفن الوسطاء الإيطاليين التجاريين بين الشرق والغرب ومن أهمهم الأماقيين والبنادقة (٣٢٦). هذا علاوة على أن اتجاه التجارة البانتية قد بدأ في التحول عن طريق الأناضول والبحر الأسود مستخدماً الطريق الغربي المباشر أطرق مصر وسوريا، وقد وجدت السفن التابعة لباري وأمالقي والبندقية في الإسكندرية- ومينا، أنطاكية وفي المدن الساحلية السورية. وبدل هذا بالضرورة على اتجاه حركة التجارة بعيداً عن القسطنطينية بعد ضياع نطاكية إلى يد الأتراك اللاجقة، وبعد اترسوم للدهس الخاص بالبنادقة. في أنها أخذت تعتمد عن بيزنطة قبيل الحملة الصليبية الأولى على بلاد الشام (٣٣١).

وعددها دعت الحملة الصليبية المعروفة بالأولى للشرق الإسلامي كانت جنوة هي التي

كمبانيا) وبشكل خاص مع الأماقيين؛ وما لاشك فيه أنهم اجتهدوا إلى الشرق بعد أن تم لهم فتح مصر؛ وذلك حتى لا يعتمدوا على وسطاء مغاربة خاصة وأن الخلفاء القاطنين كانوا يعيشون في بلاط حافل بمظاهر الترف والذخ (٣٤١).

وقد تأكد لنا من وثيقة مؤرخة سنة ٩٩٦م / ٣٨٦هـ أن عدد التجار الأماقيين في مصر قد بلغ مائتي تاجر ذهبوا فضيحة عقاب شعبي إثر حريق أصاب أسطولاً بحرياً كان معداً للذهاب إلى بيزنطة (٣٤٦). غير أن وثائق الجزيرة أشارت إلى أن ملك الحريق قد أغلق وأن للتجارة أخذت مسارها من جديد (٣٤٦). فقد كان من الضروري بالنسبة للقاطنين الحصول على الحديد والخشب لبناء أساطيلهم ولتصنيع أسلحتهم. وكان الأماقيون يرحلون أموالاً طائلة من وراء البحار في هذه المواد الاستراتيجية التي كانوا يجلبونها إلى مصر (٣٤٦). والجدير بالذكر أن مصطلح كلمة «روم» التي كان يطلق على البيزنطيين قد تعرض لتناقضه المؤرخ المحدث كزوه كاهن ووصل في النهاية إلى أن هذا المصطلح إما كان يستخدم في مصر للدلالة على التجار المسيحيين الأجانب، خاصة الذين كانوا يتبعون إسبانيا الدولة البيزنطية، ومن بينهم بطبيعة الحال الأماقيين الذين كانوا يسمعون التسبادة البيزنطية قبل أن يتعرض عليهم الثورمانيون أعداء البيزنطيين ببادتهم (٣٤٦). وكان التجار الأماقيون يملكون امتيازات تجارية كبيرة لدى بيزنطة فكان عقودهم ارباباء كل أنحاء الامبراطورية البيزنطية وكان لتجارهم فروعاً تصل إلى الإسكندرية والقاهرة ومياط.

وفي حقيقة الأمر فإن أكثر تجار الغرب الأدرس نشاطاً في تجارتهم مع القاطنين كانوا أهل مدينة أمالقي والبنادقة الذين أمدوا القاطنين بالحديد والسلاح والخشب، وصلت سفنهم من مصر الثوابل والمنسوجات ورسائر التنبجات الفاخر (٣٥١).

وما يؤكد على الوضع التميز الذي كانت عليه العلاقة التجارية بين الأماقيين والمصريين تلك الوثيقة المؤرخة في عام ١٠٦٣م / ٤٥٩هـ وهي تخصص سفارة قام بها بعض التجار الأماقيين إلى الخليفة الفاطمي المنتصر؛ حيث قدموا له طلباً مكتوباً بشأن السماح لهم بتخصيص منطقة في بيت القدس لأهالي أمالقي يقيم فيها تجارتهم؛ وعلى الفور أوصى الخليفة أمراً مكتوباً إلى حاكم القدس، بغضى بتخصيص منطقة واسعة جداً بالقدس في الجزء الذي يشغله المسيحيون لأهالي أمالقي؛ ووصفهم بقوله: «الأصدقاء» صلة المواد القيمة وذلك بناء على طلبهم وتوجب عليهم أن يبنوا بناً كبيراً هنالك حسبما كانوا يرغبون». وتشر الوثيقة

اشتركت في هذه الحملة منذ بدايتها (١٢٤٤). وبالتالي كان رد الفعل الإسلامي في مصر - والذي ذكرته وثائق الجيزة - تثنى في الإجراءات التي اتخذها الفاطميون والاعتقالات التي أدت بالتالي إلى توقف مؤقت لكافة الأنشطة التجارية القريبة (١٢٤٦).

على أية حال، نيس لدينا ما شبت اشتراك الأمازيغيين في الحملات الصليبية إلا في تجارة الشرق المحصورة منها. وربما كانت مشاركة الأمازيغيين في هذه الحملات مشاركة ضئيلة بسبب تقيدها للثورمانيين المشتركين في هذه الحرب. ولكن لعل السبب الأهم والأساسي في عدم مشاركتها في الحروب الصليبية بشكل فعال هو هذه العلاقة التجارية المميزة مع مصر والتي جعلتهم لا يقصرون على هذه التجارة غير المأمونة المواقف. ونمل هذا التعليل صحيحاً بدليل استمرار تجارة أمالقي داخل مصر والبلاد الإسلامية على الرغم من حذب الحروب الصليبية، هنا علاقة على أن سياسة الثورمان أنفسهم كانت تشجع التجارة مع الشرق (١٢٦١).

وهكذا استمرت مدينة أمالقي في نشاطها التجاري مع مصر حتى بعد أن تعرضت لهجوم الهيمازنة عليها. وتخزينها عام ١١٢٥ م / ٥٣٠ هـ، وهذا يؤكد بالضرورة أن الأمازيغيين بعد خصوهم للثورمانيين ظلوا في موضع المنافسة مع المدن الإيطالية، فكان على الأمازيغيين المحافظة على امتيازاتهم القديمة في مصر (١٢٦١). صحيح أن الأمازيغيين قد تمكنوا من المحافظة على ممتلكاتهم القديمة في أنطاكية وبيت المقدس بعد الحروب الصليبية. ولكنهم في نفس الوقت لم يولوا أهمية تجارية كبيرة بالشرق اللاتيني الذي كان أقل قدرة على إمدادهم بالمواد الاستهلاكية التي كانوا يرغبونها، كما كان عاجزاً عن شراء السلع التي يمكنهم بيعها. لذلك كانوا حريصين على الحرص على استمرار علاقاتهم التجارية مع مصر (١٢٦١).

وفي النصف الأول من القرن الثاني عشر نجد تجارة الشرق اللاتيني على وجه الخصوص غير قادرة على الانتعاش، بخلاف التجارة مع مصر. فإذ كانت رحلة الذهاب والإياب من الإسكندرية محقق لتجار سفينة توازنًا تجاريًا دون أن تضطر إلى الذهاب إلى الشرق اللاتيني. فإن العكس كان معتاداً من الناحية التجارية بالنسبة للسفن التي تبحر من سوريا ولا تخرج مصر (١٢٦١).

وتشير الوثائق إلى مجيء التجار إلى مصر بعد وصول الحملة الصليبية الأولى إلى الشرق الإسلامي، حتى أن التجار الجنوبية كانوا لا يزالون يأمنون إليها على ظهر السفن الأمازيغية. وعلى الرغم من ضياع أرسيفات مدينة أمالقي، فإن استمرار بعض أنواع الأنشطة التجارية

لدى الأمازيغيين أمر تثنىته وثائق الجيزة التي ترجع إلى الفترة من سنة ١١٠٨ م - ١١٣٠ م / ٤٩٥-٥٢٥ هـ حيث ظهر أن الأمازيغيين كانوا دائماً يجلبون الأطناب ليا السفن (١٢٠١).

وفي إحدى وثائق مدينة البندقية المؤرخة بعام ١١٤٤ م / ٥٣٩ هـ إشارة إلى مجموعة من تجار البندقية كانوا قد أبحروا من مصر إلى البندقية على متن سفينة أمالقية (١٢٤١). وهذا يؤكد بالضرورة استمرار العلاقة التجارية المميزة بين تجار أمالقي وبين مصر. وربما تلمس ذلك في سعي روجر الثاني الثورماندي في صقلية لإقامة علاقة تجارية مع مصر ووعده لأهل مالينو بجائزة الحصول على امتيازات تجارية مثل التي حظي بها أهل مدينة أمالقي من التجار منذ زمن بعيد في مصر (١٢٦١).

ومع تزايد أهمية مصر التجارية وسيطرتها على تجارة البحر الأحمر (١٢٦٦) نجد الأمازيغيين والينادقة يظنون إليها الحنق والحديد البيزنطي والإيطالي على السواء. وكذلك كانوا يجلبون إليها الفطران المحصول إلى القسطنطينية من روسيا عبر البحر الأسود (١٢٤١). وبعد ما تدهورت تجارة الخليج العربي القارس تدهوراً شديداً ولم يعد لينا، سيراك الكبير وجود فعلي. نجد تعاطم الطلب الأوديسي على المنتجات الشرقية التي كانت تنقل عبر مصر (١٢٤١). وهكذا غدت مدينة الإسكندرية محزناً لتجارة غرب البحر المتوسط وامتلائن بالشاجر وغدت مكاناً يجتمع فيه التجار من المغرب وأمالقي والبندقية والقسطنطينية (١٢٦١).

وفي حقيقة الأمر فإن نشاط مصر التجاري لم يقتصر على كونها مجرد دولة ناقلة لتجارة الشرق الآتية من الهند والشرق الأقصى عن طريق البحر الأحمر فقط - كما ذهب إلى ذلك بعض المؤرخين الحديثين (١٤٦٦) - وإنما كانت مصر بلداً صناعياً هاماً انتجت النسيج الرفيع في نيس ودمياط ونطا وهبيق، وامتازت بالأقمشة ذات الحبيوط الضخمة والذهبية، وأيضاً الأقمشة القرمزية اللون والأقم من ذلك صناعة الورق التي حلت محل ورق البيدي. وقد ساهمت هذه الصنوعات في التجارة بشكل خاص. هذا بالإضافة إلى ما اشتهرت به مصر من صناعات كثيرة وأسلحة قوية وتحف دقيقة مطعمة بالذهب والقضه والجواهر القيمة (١٢٦١).

وطوال فترة الحروب الصليبية كانت التجارة مع مصر أمراً مشروعاً؛ بل أن نجد التجارة معها قد تمت نمواً كبيراً في هذه الفترة بالذات. ونحن نعلم أن تجار أمالقي والبندقية كانوا يترددون على الإسكندرية قبل مجيء الحملات الصليبية؛ ولكن منذ ذلك العصر بدأت أهم كبيرة في الإنحجار مع مصر. وتتضح لنا ذلك في اثبتت السفن للمدن التي كانت تناجر في

مصر والذي أورده بنيامين التطيلي عند زيارته لمدينة الإسكندرية ضمن المدن التي زارها في رحلته التي امتدت من ١١٦٥م - ١١٧٣م (٥٦٦٩-٥٦٦٨ هـ) (٥٦). حتى لو كان العدد الذي أحصاه بنيامين مبالغ فيه لو أن هذا الأمر مستبعد بعض الشيء، نظرًا لدقة البهرة المعهودة في مثل هذه الأمور، فإن ما أورده بنيامين التطيلي يعد وثيقة هامة تعوض ما فقد من وثائق تلك الفترة، وليس من المعقول أن يوجد هذا النشاط التجاري فجأة، فلا بد أنه كان موجوداً من قبل ونضاعف بمرور الزمن. ومن ناحية أخرى فهو يشهد لنا استمرار تجارة أمالفي مع مصر حتى ذلك التاريخ على أقل تقدير.

ومن الأمور الهامة التي نالت النظر والتي يجب علينا ذكرها: هي أن موالي مصر كانت ذات حائضية شديدة للأهم التجارية القريبة من ذلك وجود توابع الهند في سوديا التي لم تكن تفرض رسومًا جبرية عالية على البضائع مطلقاً كان الحال في الرسوم المرتفعة المعقول بنا في مصر (٥٧).

وله يرجع السبب في الإقبال على مدن مصر التجارية. إلى ما كان لمصر من ميزة وجود حاصلات زراعية ومنتجات صناعية مرتفعة القيمة، هذا علاوة على الأرباح المرتفعة للتجارة التي كانت تجلبها إلى مصر (٥٨). لذلك وجدنا حكام مصر القاطنين ومن بعدهم الأيوبيين والمماليك يتعمقون ما يصعب من مشاكل في نظير الأرباح الهائلة التي كانت تأتي بها التجارة لديهم وخزانتهم. ومن أجل ذلك كانوا يرحمون بالتجار الذين يجلبون الخشب ليا السنف، والقار والقطران والكمادون المختلفة وأبنا الأشعة. ولم يهملوا أية وسيلة لتشجيع التجار. وكان التجار الإيطاليون لا يوردون من توريد المصريون عمداً حريصة تستخدم في قتال الصليبيين (٥٩). هذا على الرغم من أن الوثائق والمعقود التجارية القريبة صحت عن ذكر الخشب والذهب ضمن عقود البيع وسجلات البضائع المجلوبة إلى مصر من جانب الجمهوريات الإيطالية، ولكن لدينا وثائق الجزية التي تؤكد على استيراد مصر لكميات كبيرة من الخشب كان يحصلها تجار أمالفي والبندقية وجنوا (٦٠). وكان منجر الدولة يشترى كميات الخشب والذهب والرصاص والمعادن من هؤلاء التجار بسعر متفق عليه وغير خافض للسوق المرود (٦١).

على أية حال فالتبا لم تعد تسمح الكثير عن تجارة أمالفي مع مصر منذ أواخر القرن الثاني عشر الميلادي. ولكن ليس معنى هذا انتهاء هذه العلاقة التجارية لاسيما وأن أرسيفات هذه المدينة قد فقدت كما سبق القول. وعلى هذا لا يمكننا الجزم بعدم وجود علاقة تجارية. وقد أورد

بنيامين التطيلي اسم مدينة أمالفي ضمن المدن التجارية التي تواجدت سفنها في مدينة الإسكندرية (٥٥). ولكننا أيضاً لا نستطيع أن نتجاهل هذه التطورات الهامة التي حدثت في تجارة الغرب المسيحي من ظهور وسطاء جدد لتجارة أقوى وأنتشط من مدن جنوب إيطاليا وأمالفي والرنو وجايتا وناپلي. وقد بدأت يبرأ وجنوة تسهمان مع البندقية وبعض المدن الأخرى في نقل الحجاج والجنود إلى الأراضي المقدسة، وتسهمان في نفس الوقت في نقل توابع الشرق ونضاعف من مدن الساحل الشامي (٦٢). وأثر ظهور كل من قبرو جنوة وبيزا البحرية والاقتصادية بين شرق وغرب البحر المتوسط في سير التجارة الأوربية، وتواحدت على إثر ذلك تجارة أمالفي، وربما كان هذا مرجعه إلى ما أصاب أمالفي من نكسات سياسية (٦٣).

ومع ذلك لا يمكننا تجاهل الحقيقة التاريخية لمدينة أمالفي التي كانت أقدم الجمهوريات البحرية الإيطالية وأكثرهم قوة وثغوراً بسبب امتيازاتها التجارية داخل حدود الإمبراطورية البيزنطية، وسبب دورها التجاري النشط في التجارة مع المسلمين ومع مصر بالذات، والذي ترك بصفة خاصة في القرنين العاشر والحادي عشر الميلاديين. ذلك أنها تاجرت في مختلف بضائع الشرق من توابع وعطوب وصبر وسجاد ثمين وأخشاب ومعادن. وقد وصفت سفنها بأنها كانت تعمل بمائة وستة عشر مجتافاً (٦٤). وكان انطاطيون قبيل مجتافهم مصر وقتها يتاجرون السفن الأمالفية في رحلاتهم التجارية. ونظير البعض إلى انتشار الأمالفيين في عملية فتح الناطقين لمصر وسوريا (٦٥). وقد امتد قاتون الأمالفيين البحري Tabula Amalfana شهادة الرجوع لسفن البحر المتوسط خلال العصور الوسطى والتحديد في الفترة الممتدة من ١١٠٠م - ١٥٠٠م (٦٦).

ومنذ القرن العاشر الميلادي تجدد الأمالفيين قد سكوا عملة ذهبية وقضية. ورجع هذا بطبيعة الحال إلى ثروتها من الذهب والفضة من جراء معاملاتها التجارية مع إفريقية ومصر وصقلية. وقد حظيت عملة أمالفي بقيمة كبيرة في الأسواق الشرقية (٦٧) وعندما فقدت أمالفي استقلالها في سنة ١٠٧٦م كما سبق أن أشرنا وأصبحت تابعة للنورمانديين لم يأت هذا في تجارتها مع مصر على الرغم من فتقدها لبيزات تجارية كانت تستع بها مع بيزنطة. ولعل من اللافت على ذلك ما سبق في ثنايا هذا البحث من هجوم البيزانة عليها وتدميرها في سنة ١١٣٥م بفرس تحطيم قوتها البحرية التجارية المنافسة للبيزانة في الشرق ومع مصر بالذات (٦٨). وفي عام ١٣٤٣م / ٧٤٤ هـ تعرضت مدينة أمالفي لهزة أرضية بحرية دمرت

١٤- ندل كلمة *Commerce* على المدن التجارية التي حصلت على برامات تتيج لها الهيئنة على شرفها انما خالفة، وقد استحوذت طبقة التجار الغنية على مقاليد الحكم في هذه المدن، مع ملاحظة ما لبنا انلقط في المعصور اتموسفي من صفى مخالف لمناه في المعصور الحديثة، أما صاحب هذه الترجمة الحديثة فهو القلقندي، صبح الأعتى في صناعة الانشاء، ج ٤ ص ٤٦: انظر كذلك:

Larousse: *Corresp. de plom et. c. p. 26* Extrait de la *Revue de l'orient chrétien*. 1904.

راجع ذلك في هـ. أ. ل. فيشر. تاريخ أوروبا في المعصور الوسطى. نقده إلى العربية معبد مبدعنى زيادة. السبد الهار العربي. دار المعارف بمصر. الطبعة السادسة ١٩٧٦م. ص ١٩٩ وحاشية رقم ٤٢١.

١٥- بدأت علاقة ريفة بين تجار جنوب أوروبا ومدان اشرق الأوسط منذ تقرب من ٤٠٠ عام قبل الشريان الرئيسي للتجارة العالمية، ونشر الوثائق التي نشرها سرورزو إلى ذلك رابع منها على سبيل المثال:

Morozzo Della Rocca de Lombardo A. Documenti Del commercio Veneziano Nel Sec. coli X-XII. J. Roma 1940 in. 15. 24. 73. 47. 74. 77. 134. 164. 179.

١٦- اشهر الفاطميون سياسة التسامح الديني تجاه التجار الإيطاليين وغيرهم. راجع:

Ashtor, Op. cit. p. 195.

كاهن، محمد القاهرة الأجانب. ص ٨٧١: راشد البراوي. حالة مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين. القاهرة ١٩٤٨. ص ٢١٢.

١٧- هايد. تاريخ التجارة. ج ١ ص ١١٥.

١٨- Lewis, B. Op. cit., pp. 30, 54. Told et Tomas, *Fontes. Rec Historiae voc. de Venise*, t. 25-30.

وقارن كاهن، الشرق والغرب. ص ٦. وحاشية رقم (١٠) حيث يذكر أن أمر منيع بيع الحديد والحطب كان خذما يمسلي المغرب.

١٩- من أهم السلع التي كان الأماطيون وأندلسية يخبونها إلى مصر الحطب والحديد، القطران والقشائر والنمرا. أما السلع التي استوردوها من مصر فأقسيا التوابل والتبجيات الهندية والكتان الخام وصبر القصب، وثقنا وثائق الجزيرة بالعدد من السلع الهسية في عهد الدولة الفاطمية والتي كد الإطاليون يأخذونها من مصر راجع:

Geitelme. *Med. Soc.*, 3. P. 102; Ashtor. p. 196.

٧- هايد. المرجع السابق، ج ١، ص ١٠٩، ١١٠، ١١١ وما بعدها. : Pirenne, Op. cit. p. 255-260.

٨- ظهر إلى جانب الإيطاليين تجار مسلمي شمال إفريقيا الذين قاموا بنور الوسيط التجاري لسكان شمال إفريقيا والأندلس؛ حيث كانوا يذهبون إلى موانئ سوريا ومصر ويعودون بضاع ذلك البلاد لوزعها على البلاد الإسلامية في الغرب راجع:

Sabbe, E. L'Impression des tissus Orientaux en France Occidentale au Moyen Age. *Les Societes in Revue Belge de philo.*, et d'histoire (1935) XIV, 813-23.

٩- كان الأماطيون في إفريقية على صلات طيبة مع مدن إيطاليا التجارية وخاصة مع أمالي. Lewis, B. "The Pappules and the route to India" In *Faculte Science économiques de l'université d'Espagne*, II (1949-50) pp. 30-2.

١٠- مخالف الأماطيون مع أهل نابلي في القرن التاسع الميلادي وبداية العاشر مع الدول الإسلامية المعاصرة، وبدأوا يحققوا أرباحا اقتصادية في نفس الوقت الذي كان فيه مسيحيو إيطاليا الجنوبية يعانون ضد الغزوات العربية المنظمة المملوكة من بازي، وكانوا في نفس الوقت يقومون بتصدير الحديد المسليين والتسرحات ما يسجلونه بأنفسهم أو ما يستوردونه من القسطنطينية في نظير حصونهم على زمت الرضون والسلع الشرقية والمسرعات التي يأخذونها من بلرم وشمال إفريقيا والأندلس.

١١- كاهن. المرجع السابق. ص ٦٢.

١٢- المرجع السابق والصفحة نفسها. ولكن تارك:

Achior: E. A. *Social and Economic History of the Near East in Middle Ages*, Los Angeles 1976. pp. 595-7.

كاهن، محمد القاهر: الأجانب في عهد الفاطميين والأيوبيين. عن أبحاث الندوة الدولية لتاريخ القاهرة، القاهرة ١٩٧٦، ج ٢، ص ٨٧٦.

١٣- Lewis, B. "The Indian and the Route to India", pp. 50-4; *Classical India*, London The Financial System of Egypt A. D. 1169-1347. A. D. 1169-1347. London 1972. p. 191 and 191.

رعى محمد حسن . الكونز القاطنة ، ص ١٦٩ .
 حيث يذكر أن الصاقل التجديدي لم يكن في البطائع والتبذجات فحسب بل كان أيضا في مجال الفن
 حيث كان في حصر إة ذاك فمليون ذاع صيغهم ووجدت إعضادات بعضهم على أعمال النيساب ، التي
 فصرنا بها في مكة وكان بعضهم يستعمل للعمل في البلاد الأخرى .

٢٦- راجع : ولیم الصوری ، تاریخ المغرب الصليبية ، ترجمة سهيل زكار ، دار الفكر للطباعة والنشر
 ١٤١٠ هـ / ١٩٨٩ م . جز ١ من ٢ ، ص ٤٧٦-٤٧٦ ج ٢ ص ٨٢-٨٢٧ . والمدير بالتذکر أن المؤرخ هاید

ذکر أن ولیم الصوری لم يذكر تاريخ تلك الوثيقة وأجد نفسه في تحديد تاريخها والذي جعله ما بين
 أعواد من ١٠٧٢ م - ١٠٧٠ م كما حدد المؤرخ جاستون فيث نفس الفترة الزمنية للوثيقة ، لكن الأمر قد
 وقع فيه لبس لأن ولیم قام بتحديد سنة الوثيقة وذكر اسم الخليفة الفاطمي المنتصر صراحة في الجزء
 الأول من مؤلفه ص ٤٧٦-٤٧٦ . راجع في ذلك كلا من هاید ، ج ١ ص ١٦٢ ؛

Wier , G. L. Egypte Arabe, de la conquête Arabe à la conquête Ottomane 642-1517.
 de J'Feschéribnac. Tome IV. Paris 1937. p. 306.
 ٢٧- ولیم الصوری ، المصدر السابق ، ج ٢ ، ص ٨٢٢-٨٢٢ .

٢٨- من أهم السلع التي كان الأماطيون يصدرونها إلى مصر الخشب والحديد والقطران والقصايش
 والفرام ، أما السلع التي استوردتها من مصر ، فأصبحت التوابل والتبذجات الهندية والكتان الخام وحمير
 القصب ، وقدنا وثائق الجبيرة بالعديد من السلع الهندية في عهد الدولة الفاطمية والتي كان الإيطاليون
 يأخذونها من مصر ، راجع :

Grégoire , Méditerranée. Soc. I. p. 102 ; Ashfor, Op. cit. p. 196.
 ٢٩- منتج الإمبراطور الكسندر كومنين البناءة من المتاجرة في جميع أنواع السلع والبضائع في مدن
 الإمبراطورية مثل اللاذقية وأنطاكية - وطرسوس وأغدهم من الضرائب وسحب امتيازات أخرى في
 مقابل أن يصبح إندقة في خدمة الإمبراطور البيزنطي ضد أعدائه .

راجع الوثيقة في : Tafel et-Thomas "Urkunden" , I, pp. 50-54. doc. XXIII.
 راجع أيضا ملحق رقم (١٦) في كتاب حاتم الطحاوي ، بيئة والمدن الإيطالية ، الدلائل التجارية
 ١٠٨١١-٤٠١٢٠٤٠ . دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية ، ج ١ ، أيلول ١٩٩٨ م ص ١٧٦ .

٣٠- صاحب فتح روبر حكايرة لغورية وصفية توسع أمر محائل صوب الشمال على طول شواطئ البحر
 التيراني ، وقيل أن ضم له امتثال صقلية ، فضعت من ساحل كيبانيا لأسرة حكايرة وتلك المدن من-

٢٠- عمل الخافا ، الفاطميون على إغلاء محصولهم وإظهار أنهم وضع كل الأساليب والعناصر للسير
 بينهم . وسلم كل عنصر في بناء الدولة على إبراز شيء من تراثه الفني لكي يكون بلاط الفاطميين
 لإضارعه بلاط آخر . وكانت مدينة الإسكندرية حلقة الاتصال بين الشرق والغرب ، وشاهد على هذا
 الاتصال في الصحف القاطمية التي لا يزال بعضها محفوظا في متاحف أوروبا وأمريكا وكاتبها .
 راجع : زكي محمد حسن ، الكونز الفاطمية ، بحث نشر في في الكتاب السنوي الثامن للمجمع
 المصري للثقافة العلمية ، ١٩٣٨ م ص ١٧٠ وما قبلها من صفحات كثيرة ومترجمة : كاهن الشرق
 والغرب ، ص ٥٩ .

٢١- Jane - poole : A. History of Egypt in the Middle Ages - new York 1907- p. 120 .
 فهو يذكر أن عدد الأماطيين الذين لاوا حتفهم قد بلغ مائة فقط . قارن :

حيث يذكر عددهم مائة وستون أما في . Ashfor , Op. cit. p. 196 .
 وقارن أيضا :

Cahen, C. Un texte peu connu relatif commerce Oriental d' Amalfi au XIe siècle . Au
 chivo Storico delle Provincie Napoletane . Nuova Serie 34, 1953 - 4, p. 61 ff.
 ٢٢- Patterns in Medieval Trade the Commence of Amalfi before the crusades, in Jour. of
 Economic History 1968. pp. 531-555 .

٢٣- Armando Ciarella "The Relations of Amalfi with the Arab World before the cru-
 sades, pp. XI, II (42) 1967. pp. 299-312 .
 واخير بالذكر أن الخشب والحديد لا يذكران في العقود الرسمية التي نظر لتصرف هذه السلع ، وكان
 عادة يتم إختفا . تلك البضائع تحت الأقبية ، وقد أوردت وثائق الجبيرة هذه المراء . راجع :

Grégoire , Médit. - Soci. pp. 45 . 102 ; Ashfor, op. cit. p. 196
 ٢٤- كاهن ، الشرق والغرب . ص ٦٠ .

٢٥- Grégoire, Op. cit. p. 45 .
 فريسيالدي لومس ، المرجع السابق ، ص ٣٢٨ ؛

Cahen, C. Le commerce d' Amalfi dans le proche-Orient Musulman avant et après
 la croisade, C.R.A.I.I.B.L. 1977. pp. 201-340; Lewis, B. Op. cit. p. 52.
 لا تزال هناك بعض الوثائق الفاطمية التي كانت في مالدينا ، ومنها ما يلي :

٢٩- كاهن ، الشرق والغرب ، ص ١٤٣ ، ١٤٤ ، ١٤٦ . يمكننا الاستدلال على صحة هذا الكلام من سجلات جيفناني سكويبا الذي أشار إليها إلى تردد التجار الحوية على الإسكندرية أكثر من ستين مرة على امتداد السنوات من ١١٥٥-١١٦٦ وأكسر من أي ميناء آخر وفي غضون أعمار ١١٨٧-١١٨٨م وكان في ميناء الإسكندرية أكثر من سبع وثلاثين سفينة تجارية قدمت من جنوة ونيزا والبنديفة . راجع :

Notaro Giovanni Scriba canni (1153-1166) Carte Noe, 34v., 197v; Amari Nudvi RJ-vordii Arabici sulla storia di Ginnusa, 1978- pp. 633 & a. . I. 634 o. l. 134.

Guitelin. A Mediterranean Society , pp. 45-6.

٤٠- Monozzo , doc. ٤6 an 1144, no 38.

٤١- وتوضيح لنا إحدى الوثائق الموزغة في ١١٣٥م وهو علاقات تجارية بين حصار جنوة في الإسكندرية والقاهرة على الرغم من اشتراك الجنوة في الحروب الصليبية وحصلتهم على امتيازات خاصة . وهذا الوثيقة عبارة عن رسائل متبادلتين بين اثنين من تجار جنوة أحدهم ينتمي لأسرة أميريالكو الحوية التي كانت تشكك مدينة جبيل عرضاً عن أملاكها في طرابلس راجع : ٦3 . p. 206, Regesta, doc. 206.

٤٢- راجع عن الرسالتين .

Archiv für Kunde österrreichischer, Geschichts qu ell en xiv . . 1855 :

كاهن ، الشرق والغرب ، الوثائق اللاتين من ٢٨٩-٢٩١ .

٤٣- كاهن ، الشرق والغرب ، ص ١٤٤ .

٤٣- تدهورت تجارة البحر الأحمر على عهد الخلافة العباسية ؛ حيث أنهم لم يشجعوا طريق البحر الأحمر لنقل تجارة الشرق . سبب حرصهم على زيادة ربحا ، العراق ، وموالي علم . ٨٠ . استفتت هذه التجارة إلا من أمدى اليهود وحدهم . فقد كانوا يسلكون هذا الطريق ويعبرون برزخ السويس إلى البحر الأحمر ثم عدن ثم بلاد الصين .

٤٤- راجع : ابن خردادبه (أبو القاسم عبيدالله بن عبدالله) المسالك والممالك ، طبعه ليدن ١٨٨٩م ص ٥١٣ .

وقد ازدهرت تجارة البحر الأحمر على عهد الفاطميين ، وأدى ذلك إلى ربحا . مصر وازدهرت بالمالي مراني . البحر الأحمر عين وعيذاب . راجع : ناصر خسرو . سفرنامه . تحقيق يحيى الخشاب القاهرة ١٩٤٥ . ص ٧٦ ، ٧٢ ، ٧٣ :

القريزي (عفي الدين أحمد بن علي) المؤيد والاختيار بذكر الحفظ والأثار ، طبعه بولاق ١١٧٠هـ /

٤٥- نابلي - وجنات - وسليزرو وأمالفي . وكان تاريخ قبول أمالفي لسيادة النورمان من عام ١٠٧٩م .

٤٦- راجع : Hastings. Ch. H: The Normans in European History N.Y. 1959 pp. 204, 213

٤٧- Tafel et Thomas . I. 38 :

٤٨- هابت ، تاريخ التجارة ، ج ١ ص ١١٦ .

٤٩- أرنبالد - لوس ، المرجع السابق ، ص ٢٩ .

٥٠- نشر الوثائق إلى علاقة التدبقة عصر والشام التي ترجع إلى القرن العاشر الميلادي وقد أرسلت

البنديفة سفرتها في عام ٩١١ / ٢٨١هـ إلى حجاج الدين الإسلامي المظلة على البحر المتوسط . طلب

و دمشق والقاهرة والقيروان والرمس في صقلية وجمعوا من الحكام المسلمين على امتيازات تضمن

التوجه بهم وأقاموا صفقات تجارية بين الإسكندرية والقسمطينية . راجع : شارل ديبل . البنديفة

جمهورية أوستراطية ترجمة أحمد عزت عبد الكريم ، وتوفيق اسكندر ، القاهرة ١٩١٨م ، ص ٢٠ :

أرضسالد لوس ، المرجع السابق ص ٢٨٨-٢٨٩ ؛ وتوكد وثيقة عشر عليها الموزع كاهن بطريرك

الصدقة على أن البنديفة استروا في الخراب إلى انطاقية للمناورة بعد سقوطها في يد سلطانين

قطنصر السليوني . راجع كاهن ، الشرق والغرب ، ص ٦٤ ، ٦٥ .

٥١- وفي سنة ١٠٥٦م / ٤٤٩هـ أرسل البنديفة سفرتها إلى مصر وعقدوا معها معاهدة نقل ترابلس وبلغ

الشرق من مصر إلى أويها . كاهن ، المرجع السابق ص ٦٦ .

٥٢- عندما تبه الخنزيرة إلى قبر خسارتهم التجارية مع مصر بسبب اشتراكهم في الحروب الصليبية فكروا

في عرض تلك التجارة بالفكر في اتصال جنود صليبي مصر . الأمر الذي يمكن أن يجعلهم في

موقع ممتاز لا على حساب المصري ، فخط وأما على حساب الأتالفيين . راجع وجهة النظر هذه في

كاهن ، الشرق والغرب ، ص ١٠٦ .

٥٣- راجع :

٥٤- كاهن ، المرجع السابق ، ص ٦٧ .

٥٥- انتهى البيازة مرصعة مساعدة الباهرة في مرهم ذلك الثورماندين كنع تومعم . وقاموا بتخريب

أمالفي فقدم عليها بسبب امتيازاتها التجارية مع مصر . راجع :

٥٦- Benevenuto, storia della republica . 1968, Herlby, Rossi Sobitini , pp. 130-131.

٥٧- راجع ما يشق هذا في وثائق مورزد .

١٩٢٢م ج ١ ص ٧٠٩ : القشتلنتى (شهاب الدين أحمد) صبح الأندلس فى صناعة الاتسار . طبعه دار الكتب . القاهرة ١٩١٥ ج ٢ ص ٥٢ .

وقد استمر ازدهار قوسم وعيالات طوال العصر الفاطمى بسبب الرخاء الاقتصادى العام الذى أنصهر البلاد على عهدهم نتيجة وياج وازدهار تجارة البحر الأحمر . راجع : عطية القوصى . المرجع السابق . ص ١٣٠ .

٤٤- يمكننا ملاحظة أن تجار إيطاليا أوتكروا أن مصالحهم الرئيسية كانت منجبهة إلى مصر راجع :

Silvino Bursari "il commercio Veneziano nell' impero byazantino nel XII Secolo" dans Rivista storica. LXXVI . 1964 .

٤٥- قدنا الوثائق بالعديد من السلع الهندية التى كان الايطاليون يأخذونها من مصر راجع :

Oriente . Medierman . 12 . 102

٤٦- يمكننا القول بأن آخر ما كان يوجب قبه التجار الايطاليون هو مرحلة القتال ضد المسلمين حفاظ على تجاراتهم وضيقاتهم للكسب والثروة التى كانوا يحصلونها من التجارة فى ميناء الاسكندرية الفاطمى . ولم الصورى . المصدر السابق . ج ٢ ص ٩١٥-٩١٦ : توفيق لسكرتير . بحث فى التاريخ الاقتصادى . الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . القاهرة . ١٩٦١م ص ١٦٣ .

٤٧- راجع : ارنيليو ليرس . المرجع السابق ص ٢٥٨ فهو يذكر أن تجارة مصر كانت تصل فى نقل تجارة الأجانب أكثر من اشتغالها بتبادل التجارة لمسائها الخاص مع العالم الخارجى وهذا بعد صحيحا إلى حد ما . فقد كانت المشاجر تمر عبر مصر . وفى نفس الوقت تأخذ عنها مصر الضرائب الكثيرة ولكنها كانت تساهم فى التجارة بما تجره به أرضها من مزروعات وما تنتجه من صناعات .

٤٨- المقرئى . المخطوط . ج ١ ص ١٧٧ . ٢٠٤ .

Mez : The Renaissance of Islam . London 1937 . pp. 118 . 467-69 .

كانت مصر تساهم فى أنواع معينة من السلع مثل الكتان والشب وكان من ضمن صادرات مصر إلى أوروبا الرجاز .

من بين المنتجات التى كانت مصر تستوردها من أوروبا كميات كبيرة من الجبن التى كان يحملها التجار الأمازيغيين إلى مصر . راجع . - 46 . p. 46 . A . Mediterranean - Sources

٤٩- بنيامين النطيطى (ابن يوزة النطيطى التبارى الأندلسى) ترجمه عن الأصل العبرى وعلق على حواشيه . بزاد حداد . بغداد ١٩١٥ م . ص ١٦٧-١٦٩ .

٥٠- راجع فى ذلك : فايد . تاريخ النجارة . ج ١ ص ٣٤ : حاشية رقم ١١٨ . ص ٣٥ على عام ١١٢٥ . يقال أن جسر الإسكندرية زود سلطان مصر بأكثر من ٨٠٠٠ مارك من الفضة الخاصة .

٥١- فايد . ج ٢ ص ٢١ .

٥٢- المرجع السابق . ص ٢٤ . على الرغم من تحريم البابوية تجارة الخشب والحديد إلا أن أنواع التجارة كانت تتوقف فترات التحريم فقد كان التجار الايطاليون لا يتورعون عن مخالفة هذه القرارات فى مقابل مصالحهم ومكسبهم العجائزى .

٥٣- Goiten . Medierman - Society . p. 46 .

٥٤- أنشأ الفاطميين نظام الخبز . وهو مكان تكون بعض السلع التى تشترها الدولة من تجار أوروبا ثم تقوم ببيعها بتربع الفرق . ومن هذه المواد التى كانت تساهم بها الدولة الخشب والحديد والرماسي والمعادن مثل الذهب والفضة ونسطيع القول أن الدولة كانت تحمك هذه البضائع راجع : ابن مائى (الأستاذ) لرائين البواوين . حققه عزيز سوريال عطية . مطبعة مصر . القاهرة ١٩٤٣م ص ٣٢٧ . وعند حاجة الدولة لمواد البناء أو عمارة المراكب والحصون ومزائن السلاح . كانت تشترها من نفس التجار . راجع :

الباينسى . لبح القرائين الحظينة . نشر كلوز كاكن . دمشق ١٩٩١ . ص ٤٤٠ .

٥٥- بنيامين . المصدر السابق . ص ١٢٨-١٢٩ . كانت كل سفينة عند اقترابها من الإسكندرية تقوم باعداد قائمة بالبضائع وأسماها والركاب وتوضع هذه القائمة فى القشتلى الخاص بتجار كل مدينة . وتوظف الرسوم وفقاً لما هو مفتر على كل مدينة يتسنى إليها التجار . راجع كاكن : الشرق والغرب . ص ١٧٢ .

٥٦- تقيت جزرة سياسياً واقتصادياً من خلال إسهامها فى تلك الهروب التى زادت من نشاط الببوية والتبصيت تجاراتهم وقد تم منح الببوية الكثير من المنح والإعفاءات الجسر كبة وكذلك أسهمت جزرا والبنديفة وحصل كل منهم على إعفاءات وأحياناً كاملة واسلكوا أجزاء من المدن وأحياناً كاملة مثل مستعمرة الخنزة فى جبل . وقد طردت التجارة المفسدة على رأس محل الفخارات والفرصة . وانفست حمرة وبيزا البندفية فى تجارة الشرق وظلت على هذا الحال حتى خضبة المصور المتوسطى . ارنيليو ليرس . المرجع السابق . ص ٢٨-٣٩ .

٥٧- فايد . المرجع السابق . ج ٢ ص ٤١ . ٤٢ .

٥٨- Girardelli . Op. cit. . p. 303 ; Jacques des Vilers . The History of Jerusalem in pp. 1.6 . vol. XI . London . p. 47 ; Coeur-Mediv .

Iran . vol . 1 . p. 73 .

قائمة المصادر والمراجع

- ابن خردادبة (أبو القاسم عبيدالله بن عبدالله) المسالك والممالك ، طبعة ليدن ١٨٨٩م.
- ابن عماتى (الأسمد) قوانين الدولون ، حنفه عزيز حورمال عطية مطبعة مصر، القاهرة ١٩٤٣م.
- أرشيبالد ، نوبس : القوى البحرية التجارية فى حوض البحر المتوسط (١٠٠٠-٥٠٠م) ترجمة أحمد محمد حسنى ومراجعة شفيق خرمال القاهرة ١٩٦٠م.
- بنيامين الطيطي : (البن بونة الطيطي) الأنبارى الأندلسى، الرحلة، ترجمة عن الأصل انجبرى وعلق على موشبه عزار حداد، بغداد ١٩٤٥ م.
- توفيق إسكندر : بحوث فى التاريخ الاقتصادي ، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، القاهرة، ١٩٦٠م.
- جوادى (أبى على منصور العزيرى الجوادى) سيرة الأستاذ جوادى ، تقديم وتحقيق د. محمد كامل حسين د. محمد عبد الهادى شعيرة ، مطبعة الاعتماد بمصر بدون تاريخ .
- حاتم الضحارى : بيزنطة والمدن الإبطالية ، العلاقات التجارية (١٠٨١-١١٢٠) دار ليدن ١٩٦٠م.
- الاقتصاد الطيطي فى بلاد الشام، ط. أولى دار عين للنشر ١٩٩٩م.
- راشد الراوى: حالة مصر الاقتصادية فى عهد القاطليين، القاهرة ١٩٤٨م.
- ر.س. ونيسان: المعاصرة البيزنطية، ترجمة عبد العزيز جوادى ومراجعة زكى على، القاهرة ١٩٦٦م.
- زكى محمد حسن : التكرير القاطلية ، بحث نشر فى الكتاب السنوى الثامن للمجمع المصرى للثقافة العلمية ١٩٦٨م.

٥٩- يؤكد المؤرخ كلود كاهن أن القاطليين كانوا يقومون بقيادة الشواجح الأماطية وذلك قبل مجيئهم إلى مصر وهو يعتقد فى ذلك على سيرة الأستاذ جوادى ولكن عند الرجوع لسيرة الأستاذ جوادى لا ترى ذكرى سوى للروم الذين كانوا يوحرون منهم السفن ويستعمرونها، وربما كان يقصد بلفظ (روم) الأماطيين راجع كاهن من ١٧٥ بالنسبة للروم القائل بالشارك الأماطيين واليهود فى فتح مصر وراجع فيه أيضاً . ص. ٦ وحاشية رقم (١٠) :

Cabeo . Je Commerce d'Amalfi . pp 291-6 .
 De Somogy . J.A Short History of Oriental Trade . Hildesheim . 1968 . p. 41 .
 rela .Op. cit. p. 332 .
 حاتم الططاي، الاقتصاد الطيطي فى بلاد الشام، ط. أولى، دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية ١٩٩٩م، ص ٨٧ .
 D. H. G. E. Op. cit. Tom I. Art Amalfi; Ency-Brit, vol. I. p. 703 .
 Benevenuto, Storia della pp. 130-31 : Ency - Brit, Op. cit. p. 703 .

٦٢- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٦٤- D. H. G. E., Op. cit., Le Commerce d'Amalfi, Op. cit. pp. 299-300 .
 ٦٧- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٦٨- D. H. G. E., Op. cit., Le Commerce d'Amalfi, Op. cit. pp. 299-300 .
 ٦٩- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧٠- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧١- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧٢- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧٣- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧٤- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧٥- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧٦- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧٧- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧٨- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٧٩- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨٠- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨١- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨٢- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨٣- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨٤- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨٥- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨٦- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨٧- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨٨- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٨٩- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩٠- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩١- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩٢- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩٣- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩٤- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩٥- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩٦- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩٧- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩٨- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ٩٩- *Ibid.*, pp. 131-34 .
 ١٠٠- *Ibid.*, pp. 131-34 .

- Amari, Storia dei Musulmani di Sicilia in new ed (Cozzano 1933).
- Armado Cianella " The Relations of Amalfi with the Arab World before the Crusades, Sp. XLII (42) 1967.
- Bonevanto ; Storia / della repubblica Jeridby , Rossi Sabatini
- Blakeney , E. H. , Gali . Classical Dictionary . London 1910 .
- Cabrer ; C. un texte peu connu relatif Comment Oriental d' Amalfi au X^e Siècle , Archivo Storico Pede Provin cie Napolitane, Nu va Serie 34, 1953-4 .
- La Commerce d' Amalfi dans le proche Orient Musulman avant et après la Croisade . C. R. A. I. B. L. 1977
- Cambridge . medieval History ; 8 vol (Cambridge 1924) vol : 31 .
- De Sotogy, J. A. Short Histoire of Oriental trade Hideshiam , 1968 .
- Dictionnaire d' Histoire et Géographie. J.P. Hendricq et J.P. Sossan . Twa XIX^e et Amalfi.
- Encyclopaedia Britannica, Volume 1
- Goiteo, S. D. A. Mediterranean Society Volume I Economic Foundation, (Berkeley and Los Angeles, 1967.
- Haskins, Ch H. The Normans in European History N.Y 1959 .
- Issawelii Aabie ; the Financial System of Egypte A.H. 654-747 A.D 1169-1347 . London 1972 .
- Jaupre ; des vuy, the History of Jerusalem in p.p. 1 s vol XI. London
- Lammens . Compendium et C. P. 26 Extrait de la Revue de L' Orient Chrétien, 1901 .
- Lanes Peder; A History of Egypt in the middle Ag- New York 1907.
- Lewis, B. " The Fatimides and The route to India " la Faculté des Sciens (Economie de l' université d' Isanbul, II (1949-50) .
- Mez ; the renaissance of Isban . London 1937 .

- سعيد عاشور، الحركة الصليبية القاهرة ١٩٦٣ جز ١٠ .
- بعض أخصا ، على العلاقات بين بيزا وتونس في عصر الحروب الصليبية . مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة م ٢٦٦ . مايو ديسمبر ١٩٦٤ م .
- شارل ديل : البندقية جمهورية استرطراطية ، ترجمة أحمد عزت عبد الكريم ، وتوفيق اسكندر ، القاهرة ١٩٤٨ م .
- هـ . آل فشر : تاريخ أوروبا في العصور الوسطى ، نقله إني العربية محمد مصطفى زيادة ، السد الباز العربي ، دار المعارف بصر ، ط ١ السادسة ١٩٧٦ م .
- القلقنتنى : شهاب الدين أحمدأ : صحح الأعشى في صناعة الإنشاء ، ١٤ جزء طبعة دار الكتب . القاهرة ١٩١٥ م / ١٤٢٣ هـ .
- عطية القوصى : بحارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام وحتى سقوط الخلافة العباسية ، القاهرة ١٩٧٦ م .
- المقرئزى : (تقى الدين أحمد بن علي) : المراعظ والأستخبار بذكر الخطط والآثار . ط . بولاق . ١٢٧٠ هـ / ١٩٤٤ م .
- كاهن كلود ، بحار القاهرة الأجانب في عهد الفاطميين والأيوبيين عن أبحاث الندوة الدولية لتاريخ القاهرة ، القاهرة (١٩٧١ م .
- التابلسى : لع القرائن المفضية ، نشر كلو كاهن ، دمشق ١٩٦١ م .
- ناصر خضرد : سفر زامة ، تحقيق يحيى الخشاب ، القاهرة ١٩٤٥ م .
- ف. هايد : تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، ترجمة أحمد محمد وصبا ومراجعة د . عمر الدين فودة . الهيئة العامة للكتاب ، أربعة أجزاء ، ١٩٨٥-١٩٩٤ م .
- وليم القصوى : تاريخ الحروب الصليبية ، ترجمة سجيل زكار ، دار الفكر للطباعة والنشر ١٤١٠ هـ / ١٩٩٠ م جز ١٠ .
- تأليف : المصادر والمراجع الأجنبية :
- Author : E.A. Sewal and Economic History of the Near East in Middle Ages. Los Angeles 1976 .

- Morozzo, Della Rocco & Lom barabo . A Documenti del commercio Veneziano' Nei Secoli - XII. I. Roma 1940 .

- Noyou Giovanni Scriba Conni (1155-1166) Carte No. 54v. 197٤ .

- Popera in medieval Trade the Commerce of Amalfi before the Crusades, in Journal of Economic History 1968 , pp. 531-535 .

- Pirenne, H. Mahomet et Charlemagne, Paris 1937 .

- " Les Villes du Moyen Age" Paris, 1977 .

- Rohrich (R.) med , Regalia Aegypti Hierosolym itois , 2 vols. Innsbruck 1893-1904 .

- Sabbe, E. L'Imporation des tissus Orientaux en Europe Occidentale au Moyen Age (XV-Xe Siècles in Revue Belge de l'histoire (1935) XIV .

- Silvano bormani . " Il commercio Veneziano nell' impero bizantino nel XII Secolo dans Rivista Storia . LXXVI . 1964 .

- Tafel et Tomas; Fontes, Rer Hahnus . Soc . de Venise . I. 1969 .

- Urkunden Zur Altaren Handels - und Straus geschichte Der republik Venedig Mit Besonder Beziehung Auf Byzanz un Dielevante . I. Teil (814-1205) Wien . 1856 .

- Wiet , G. L. Egypte Arabe de la Conquête Arabe à la Conquête Ottomane 642-1517 d'Ercebreime, Tome IV, Paris 1937 .

٥٠ مقدمة بحمد العظيم يوسف أبو النصر *

مراكز التجارة في آسيا الوسطى

تقديم :

منذ زمن بعيد كانت القوافل التجارية، سواء كانت برية أو بحرية أو نهريّة تعمل في نقل البضائع، والحاصلات، من جهة إلى جهة، ومن دولة إلى أخرى. ذلك أن دول الشرق والشمال كانت تحتاج إلى ما تنتجه دول الغرب والجنوب، والعكس صحيح. وكان إقليم آسيا الوسطى أو بلاد ما وراء النهر يمثل في العصور الإسلامية أحد أهمّ الأقسام في تلك الحركة التجارية الواسعة، فظهر جزء هام من المباح الشرقي للدولة الإسلامية، وأخر حدودها عند الصين، وبلاد الترك.

والحقيقة أن تنوع القوافل الطبيعية، وتعدد ألوان النشاط البشري كانا من العوامل التي أدت إلى هذا النشاط هذا فضلاً عن مرور طريق الحرير العظيم، فالقلم آسيا الوسطى ليربط أقصى الغرب بأقصى الشرق.

آسيا الوسطى (الإطار الجغرافي والتاريخي)

أما عن آسيا الوسطى فهي تشكل شبه منحرف تحده من الجنوب جبال الهيمالايا، ومن الجنوب الغربي هضبة البامير، ومن الغرب جبال تيان شان، ومن الشمال جبال الألبا وبالطبرني، وستانوفوري، ومن الشرق جبال كوجان وكوكونور (١).

* مدرس التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية بكلية الآداب، جامعة الزقازيق.

وتبلغ مساحة آسيا الوسطى المحصورة بين هذه الحدود حوالي ستة ملايين كم^٢ هي في مجموعها سلطة من الجبال والهضاب الجعبة والتخفصات^(٢٦). ويسكن آسيا الوسطى عناصر صينية وتركية ومغولية^(٢٧). وقد أطلق الجغرافيون العرب على إقليم آسيا الوسطى، اسم بلاد ما وراء النهر، وهي المنطقة المتحضرة الواقعة في حوض نهر جيحون-أمودريا وسيحون سيردريا^(٢٨) وكان نهر جيحون القديم يعد الحد القاصم بين الأقوام الناطقة بالفارسية والتركية أي إيران ونودان، كما كان في شماله أي ورائه من أقاليم سماها العرب بلاد ما وراء النهر أي نهر جيحون أو نهر أمودريا Amu - Darya كذلك سموها بلاد الهبطل^(٢٩) كما أطلقوا عليها اسم بلاد التركستان، أي موطن الترك^(٣٠).

وتقسم بلاد ما وراء النهر إلى خمسة أقاليم هي: خوارزم وسنبل على دلتا نهر جيحون وبحيرة خوارزم التي يصب بها نهر جيحون وأهم مدنه كات، والخرجانية (أزكج)^(٣١) ثم إقليم أخصند، وهو أهم أقاليم ما وراء النهر حتى أنهم اختبروه إحدى جان الدنيا^(٣٢) ومن أجل مدنه سرقت وخارت، ويكند ودهوسية، فقد كانت سرقت مركز، السياسي، وبخاري عاصمتها الدينية^(٣٣). أما إقليم أتروسنة التي يقع شرقي سرقت فهو من أقاليم نهر سيحون، وقبيلته مدينة بويخت، وزامين^(٣٤). ويشغل إقليم فرغانة الإقليم الرابع من أقاليم ما وراء النهر وهو الذي كان يعرف إلى وقت قريب بخانية خوقند^(٣٥) ثم إقليم اشكاش على ضفة نهر سيحون اليمنى وأهم مدنه ناشكد، أو طفشند وإبلان والسجباب مع النزوح التي في الشمال الشرقي المستدة حتى مصب سيحون في منابع بحر آرال^(٣٦). ورضاف إليها إقليم الختل ويقع خلف نهر جيحون في القسم الشرقي منه بالقرب من تخوم السند وتعد ذلك أهم مدنه بالإضافة إلى هلازود ولاوكند واسكنكوه، وقبله^(٣٧).

ومن أهم المشاكل التي قامت في تلك البلاد في المصور الوسطى مملكة خخازستان على جانبي نهر جيحون وعاصمتها مدينة بلخ^(٣٨). ومملكة صفابان شمال نهر جيحون وعاصمتها شومان^(٣٩). ومملكة الصغد كانت تمتد من جيحون إلى سيحون وعاصمتها مدينة سرقت^(٤٠). وكذلك مملكة فرغانة على جانبي نهر سيحون، وعاصمتها خجندة أوكاشان وكان ملكها يقبى بالأخشيد^(٤١). ثم مملكة خوارزم في أعالي نهر سيحون وعاصمتها الخرجانية^(٤٢). ثم مملكة أتروسنة في الشرق من فرغانة، ولقب ملكها هو الآخر بالأخشيد^(٤٣). ثم مملكة اشكاش في شمال نهر سيحون وعاصمتها طفشند^(٤٤).

ولم تكن هناك حدود ثابتة وغير معرضة للتغير لهذه الممالك، ولذا كانت البلاد معرضة للهجوم والعمود وخاصة من جانب القبائل التركية أو الإمبراطورية الصينية وغيرها من المجاورين لهذه الممالك^(٤٥). وكانت بلاد ما وراء النهر تسمى تركستان الغربية، أو هي حاليا تحتل الجمهوريات الإسلامية التي انفصلت عن الاتحاد السوفيتي التحول في السنوات الأخيرة عام ١٩٩١ م. وهذه الجمهوريات هي أوزبكستان وتقع في الجزء الشرقي من الاتحاد السوفيتي سابقا وتشترك حدودها مع أفغانستان، وجمهورية طاجيكستان وغيرها من القرب والشمال أوزبكستان، ومن الشرق تركستان الشرقية (الصينية أو إقليم سبكناج) وجمهورية تركستان أو تركمانيا وتقع غرب أوزبكستان، وجمهورية قيرغيزيا وتحيط بها جمهورية أوزبكستان، وطاجيكستان وتقع شمال أوزبكستان^(٤٦). وهذه الجمهوريات تعد انداخل الطبيعة لسهول سبيرا في السايان. ومن هنا فإن تركستان هي ما يعرف اليوم بجمهوريات آسيا الوسطى الخمس وهي تجاور سبيرا والصين وإيران والهند وأفغانستان^(٤٧).

وتقع تلك البلاد في شمال الدولة الفارسية القديمة وسكانها من العصر التركي الذي تعبر إليها من الشرق منذ القرن السادس الميلادي وتكونوا لهم عدة ممالك مستقلة فيها^(٤٨). وحدثت آثار أروخون أقدم ذكر للسان التركي، وقد اكتشفت في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي، وهي أهم آثار تركية وضعها الترك أنفسهم عن تاريخهم. فأصحاب تلك الآثار سمر أنفسهم لأول مرة في التاريخ باسم الترك. وقد ظهروا في القرن السادس الميلادي واستولوا في زمن قسبر علي مساحات قمت من حدود الصين إلى حدود إيران وبهرنطة^(٤٩).

وكان أن بدأت أنظار المسلمين تنجبه نحو بلاد التركستان، أو ما وراء النهر منذ عهد الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنه^(٥٠) بعد إقام فتح خراسان التي تخلفها المسلمون لغرا لبشوا منه حملاتهم العسكرية، فنح بلاد آسيا الوسطى أو التركستان التي تم فتحها فعلا على يد القائد المسلم قتيبة ابن مسلم الهاهلي^(٥١) ٨٦-٩٦ هـ / ٧٠٥-٧١٥ هـ في عهد الخليفة الوليد ابن عبد الملك^(٥٢) ٨٦-٩٦ هـ / ٧٠٥-٧١٥ م وقد بسط المسلمون سيادتهم عليها، ودخل أغلب أهلها في الإسلام، ودانوا بالطاعة لله عز وجل^(٥٣) وأكمل بنو العباس مسيرة تثبيت الفتوحات الإسلامية واستكمال نشر الإسلام واللغة العربية في ذلك الأقاليم^(٥٤). كما كان للدمر المستقلة في هذه البلاد دور نشط أيضا كالمظاهرة والسامانية ودولة الأتراك اللالقة ودول المغول والتيموريين^(٥٥).

يعود الطرف الآخر ويزيد المقابل ويمتد المكان، ليأتي الطرف الآخر ويأخذ بضاعة وينصرف (١٣٨) وكانت مطايا تجار طريق الحرير، ودواب حملهم، هي الحمار البلخية ذات الصنام، والمهربية ذات الصنام الواحد، والحصير، والبيغال. كذلك شهد الطريق استئناس الحصان، وتوليد سلالان قوية من الخيل استخدمت في التوكيب وتمر عبريات سريعة. أحدثت ثورة في مواصلات هذا الطريق. وظهرت أساطير عن الخيل أهمها أسطورة الخيول السامرية التي كانت تأتي من قرغانية (١٣٩).

وكان الحرير يوما (ما) أهم سلعة تنقل على هذا الطريق، وخاصة من الصين التي ظلت زحاما طويلا تحتفظ سر تربية دودة القز وصناعة الحرير. ولم يكن الحرير وحده هو البضاعة التي كان ينقلها التجار على طريق الحرير، فهناك أيضا العشب ذلك الحجر شبه الكريم، الذي حشده الصينيون، والنمب والفضة، والزجاج، كما انتقلت عليه سلعة ثغابة في الأضحية أنتجتها الصين وهي الورق الذي أحدث ثورة في عالم الكتابة والمعروفة. وخاصة أن الصينيين ابتكروا أيضا طريقة للطباعة بالقوالب الخشبية، وانتقلت هذه الطريقة إلى أوروبا بواسطة طريق الحرير (١٤٠).

وهكذا كان طريق الحرير أقدم خط تجاري يربط أوروبا ببلدان آسيا الوسطى، سارا بالشام، وشيرها، فطام حوض البحر المتوسط والغرب الأوربي... إلا أنه في قبة التاريخ الآن، لذلك اجتمع في ١٣ مايو ١٩٩٦م وفود ٤٠ دولة داخل خيمة في صحراء إيران بينهم بعض رؤساء دول آسيا الوسطى لإعلان قيام الطريق الحرير الجديد) من خلال خط السكك الحديدية الإيرانية والتركانية التي يكمل شبكة سكك حديد آسيا ويحوى طريق الحرير الذي يربط بين سكين شرقا والبحر المتوسط غربا (١٤١).

ومن أهم المراكز التجارية التي كان لها دورها الهام في تجارة آسيا الوسطى:

١- بخارى: بالضم أعظم مدن ما وراء النهر وعاصمة إقليم الصغد الدينية (١٤٢). بشقتها نهر الصغد (١٤٣). وحولها العديد من المدن، أشهرها نوجيك والأشهر والأشهر والأشهر (١٤٤). يقول المفلسي (١٤٥) أنه لم ير ولم يسمع في الإسلام عن بلد أوسع مظهرها وظاهرا من بخارى إذ تحيط به الخضرة من جميع جوانبها، وهي من أخصب البلدان عمارة وأكثرها حدائق ومنزهات، وهي مشهور الطريق إلى خراسان) وكان يحيط بها سور محكم متوسط قامة بقمار التي تبلى إلى الشكل الربيع (١٤٦) كما كان لهذه المدينة سبع بوابات حديدية (١٤٧) من حين كان للبلعة بابان (١٤٨) ولخناجية عشرة مداخل (١٤٩) مما أعطاها حصانة استراتيجية قوية.

وأقليم ما وراء النهر من أخصب أقاليم الأرض منزلة وأزهرها وأكثرها خبيرا. وأهل يرحمون إلى وثنية في الخير واستجابة لمن دعاهم، وفي عامة مساكنهم البساتين والحدائق والنبات الجارية، والأشجار المثمرة والثمار الكبيرة والرياض المتصلة. مما لا يوجد له نظير في كثير من الأقطار (١٥٠). وليس من الأقاليم إلا ويقطع أهلها مرارا قبل أن يقطع ما وراء النهر (١٥١).

ولم تخل كتب الجغرافيين المسلمين من ذكر هذا الإقليم فقد وصفوه في رحلاتهم وأعطوه حقه من المدح والوصف (١٥٢) مما أتاح للباحثين فرصة الاطلاع على تاريخ وجغرافيتها وعادات وتقاليده شعوبه.

ومن هذا الإقليم يقول المفلسي (١٥٣) صاحب كتاب أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (هو أهل الأقاليم وأكثرها أكلة وعلماء ومعاني الخير ومستقر العلم، وركن الإسلام المحكم وحسن الأعظم ملك وأهل الملوك ووجد خير الجنود. ترى به رساتيق جليلة وقوى نفيسة وأشجار مفضلة وأنهار جارية ونعسا ظاهرة ونواميس واسعة ودينا مستقيما. وعدلا مقبلا) وهكذا تروا هذا الإقليم مكانة عظيمة في عالم التجارة، وأصبح به العديد من المدن التي أصبحت مراكز تجارية عظيمة تأتي إليها وتخرج منها تجارات إلى غيرها من مدن الإقليم والأقاليم والبلدان المجاورة، كالصين وخراسان والعراق وأوروبا والهند.

وقبل أن نتعالج دور المراكز التجارية في آسيا الوسطى نقول أن أبرز هذه المراكز كانت تقع على طريق التجارة العاصي في انحصور الوسطى وهو طريق الحرير، الذي خطه التجار منذ ما يبرو على الألفى عام، عندما كانوا ينقلون البضائع بين الشرق والغرب، وهو الطريق الذي سلكه الغزاة والفاتحون، كالإسكندر الأكبر والرومان والفرس، وجيوش الفتح الإسلامي، وجمال خنكير خان وهولاكو ونيسورلوك، وحصل هذا الطريق الدعاء والمبشرين والبوذيين واليهود والمسيحيين والمسلمين، وعليه سار الرحالة العظيم أشبال شيان تسونج وابن بطوطة وماركو بولو (١٥٤). الذين لولاهم لما عرفنا شيئا عن حال هذا الطريق في العصور الوسطى.

وشهد طريق الحرير أنواعا شتى من التجارات، لعل أبرزها ما عرف بالتجارة الصامتة، حيث كان أحد الطرفين يترك بضاعه في مكان متفق عليه ثم يأتي الطرف الآخر، يا يريه مقابلته بتلك البضائع ويضعه ويغادر المكان، فإذا عاد الطرف الأول وأعجبه ما تركه الطرف الثاني متقابل بضاعه أخذته وانصرف، وإلا فإنه يغادر المكان دون أن يأخذ شيئا، ويعتقد

أنواع التجارات ، فبمقصد كل تاجر فندسه ، بما يعلم أنه يغلب على أهله من أنواع التجارات^(١٠٠) .

وكثيراً ما اشترك التجار القادمون من إقليم البلاد المجاورة في إقامة الحانات التي كانت مدي لهم ، كما اتخذوها مخازن لبضائعهم^(١٠١) بقول ابن حوقل^(١٠٢) و (توزى الغالب على أهل الأموال (الأغنياء) بما وراء النهر صرف نفقاتهم إلى الرياضات وعساة الطرق ، وليس من بلد ولا سهل مطروق ولا قرية أهلة إلا وفيها من الرياضات ما يفضل عن منزل به من يطرقه ، ويلتقي أن بما وراء النهر زيادة على عشرة آلاف رباط ، وفي كثير منها إذا نزل المنازل أقسم علف دابته وطعامه إن احتاج إلى ذلك) .

وكذلك انتشرت الحانات والأربطة، في جميع أنحاء بخارى نظراً لإرباطها الشديد بالتجارة ، وبضائعهم . وعادة ما يرتبط الحان بوجود الرباط ، ووجود الفنادق ، والحمامات العامة في الأسواق^(١٠٣) . وكانت هناك فنادق أو خانات يمكنها أهل البسار ، وأهل البضائع والأموال الفرار . كذلك كانت هناك فنادق وخانات مخصصة لأهل المهن وأرباب البضائع ، أو غير المياسر من التجار . فهناك الموانيت ، والحجر الملوحة بالأسكفة ، والحزازون، والحبالون إلى غير ذلك^(١٠٤) .

كذلك وجدت الأسواق التي كانت ذاتها في الأرياض ، أو داخل المدن ، وهي من المراكز التجارية الهامة ، التي انتشرت في بخارى ، وأهمها ما كان قائماً على مقربة من الأبواب التي تطل على المسالك القريبة من طريق الحرير ، أو على مقربة من دور السكك كالمسجد ، حيث يجتمع الناس . وكانت معظم الأسواق مغطاة بالأجر والمجارة^(١٠٥) . بعضها تشقها الأنهار بما يسيل وجول البضائع إليها . ويقول القسسي^(١٠٦) (كانت أسواق بخارى واسعة تشبه أسواق القسطنطين ، وكانت أسواقها مقسمة إلى حارات صغيرة كل منها مخصص لسلعة مختلفة ، وذلك طبقاً لنسب الأسيوري المسائد^(١٠٧) . وكانت الأسواق إما يومية أو شيرية أو سنوية ، ووجد في بخارى سوق شهري يجري فيه البيع والشراء ، في المواشي والخياب والرفيق وسائر الأمتعة من الثعالب والأواني وغيرها^(١٠٨) .

ويذكر الترميخي صاحب كتاب تاريخ بخارى^(١٠٩) أنه كان يقام بخارى كل عام - حتى بعد الإسلام - سوقان كبيران للعرض والبيع ، كان مرد ذلك إلى العادات المسائدة أيام كان أهل بخارى يعلون الأوتان إذ كانوا يبتزون أوتانهم من هذه الأسواق .

وتعتبر بخارى من أقدم المراكز التجارية في آسيا الوسطى فقد كانت سوقاً رئيساً يلتقي فيه تجارة الصين ، وآسيا الوسطى ، وأوروبا عبر طريق الحرير^(١١٠) فضلاً عما كان بها من مصانع كبيرة للحرير والديباغ والسرجات القطنية^(١١١) ، وأجود أنواع الألبسة والصنوعات القطنية والذهبية . كذلك كانت مركزاً مهماً للصيرفة يستبدل فيه سكان آسيا الوسطى مكهم وعيلائهم بواسطة أهلها حتى لتسمع هناك إلى اليوم المثل القديم (أشد يقظة من سمسار بخارى)^(١١٢) . وهذا المثل يعبر عن مدى ثقة وترس أهل بخارى وحرصهم ومفطهم في استبدال النقود وقدرتهم وتفوقهم في الاستغناء بمصانعة مثال .

وكان لواقع بخارى ، وتحسينها المسار ، وأقسام حكائما بها خاصة السامانيين^(١١٣) أثر في أن تنمو مكانة تجارية كبيرة ، وتصبح مركزاً تجارياً هاماً ، فكانت من أنسب المدن التي تقوم بها التجارات ، خاصة وأن جميع الجغرافيين والرحالة الذين تحدثوا عنها ذكروا موقعها المعصن وسكانها الذين أهلوا لأن يكون بها حركة تجارية كبيرة ، فهي دار الإمارة وكانت أسواقها ومحالها مفرشة بالأجر ، وأسواقها في وسطها^(١١٤) وهي أقرب مدن ما وراء النهر إلى خراسان . فمن كان بها فخراسان أمامه ، وما وراء النهر ظهره^(١١٥) ، وهي بلد واسع فيه أخلاط من الناس من العرب والعجم والترك والصينيين^(١١٦) .

وساعدت الأتهار على ازدهار حركة التجارة الداخلية في بخارى ، وبذلك لم تكن بخارى مركزاً تجارياً خارجياً فقط ، بل كانت أيضاً مركزاً تجارياً داخلياً ، لها نشاطها التجاري داخل خراسان وآسيا الوسطى وفي هذا النشاط التجاري نهري جيحون وسجود وغيرهما من الأنهار مثل نهر الشاش ، ونهر الصفد التي ينفذ من سمرقند إلى بخارى والذي يعرف بنهر بخارى ، وتتصب منه أنهار عديدة ، منها يرش ، وشين الذي يحمل الفجارات إلى سمرقند^(١١٧) .

وساعدت الطرق التجارية التي وفر لها الحكام الأمان الكامل على ازدهار حركة التجارة في بخارى ، فإلى جانب طريق الحرير العظيم ، كانت هناك طرق تجارية تخرج من بخارى إلى أمل . ثم تعتبر نهر جيحون بالسفن إلى مورد ثم سرخس ثم طوس وهرات وصولاً إلى نيسابور في خراسان^(١١٨) .

وأهم السلاطين والملوك بدعم النشاط التجاري في بخارى^(١١٩) فأقاموا الرطب والحانات لإقامة واستضافة التجار وأجمع معظم الجغرافيين والرحالة على ناضل صفة الكرم والمروءة في أهل بلاد ما وراء النهر ، فأقيت والحانات والحمامات ، والفنادق ، التي كانت مقسمة وفق

وأشهر ما صدرته بخارى، كمركز تجارى إلى خراسان . والصين والهند، والشام، والعراق . وأوروبا ، كان المسك ، والزعفران، وثياب تعرف بالبخارية شمال الأوزان ، غلبت المسك، مبرمة الغزل، قيرشي العرب فيها (٢٧٠) كذلك كانت تصدر الثياب القطنية المنسوجة فى بخارى إلى سائر الأقاليم ، والتي كانت تستحسن فى كافة المناطق والأقاليم (٢٧١) .

وكذلك البسط . وثياب الصوف فى غاية الحسن، ومقاعد ومصليات تستحسن فى كافة الأقاليم والمناطق (٢٧٢) . وكان يرفع منها بطيح نائق يحصل إلى الأفاق ، وثياب الفرس كانت تفرش فى حجرات الضيوف، وكان يسج فى معاليها حزم الحمول ، وتديج فيها جلود الخيول . ويرتفع منها الشمع ودهن الرأس الذى يعمل إلى كل الأفاق (٢٧٣) .

وكانت بخارى غنية بالمراعى والسفوح الجبلية التى ترمى فيها أعداد كبيرة من الغراب والأغنام والماشية ، ولذلك فاخذت ثروتها المبرورية عن حاجة أهلها ، فعدرتها (٢٧٤) . هذا إلى جانب الرقيق الذى نقل إلى سائر البقاع . خاصة أقاليم الشام وخراسان وغرب العالم الإسلامى (٢٧٥) . فخير الرقيق رقيق ما وراء النهر فهى بلاد حيلة المجرى، والفلسان ، يقول فيها المقدسى (٢٧٦) : مصر يجر رقيق كثير الرقيق .

أما عن الواردات التى كانت تأتي لبخارى، فمعظمها كانت من خراسان، وذلك بحكم قربها منها . إذ لا يفصلها سوى نهر جيحون ، فكانت تجلب إليها البلوة الصبغة المنسوجة من الجوز جان أحد كور خراسان ، والأرز وبعض السومات القطنية، والصفوفية . والبطيخ الذى كان يحصل ههنا وبعض الآلات والأثاث من طبرستان والرى (٢٧٧) .

واستوردت بخارى كمركز تجارى، العاج ، والأفيون من الهند ، واللوق من الصين، وكذلك الحرير (٢٧٨) وظلت بخارى محافظة على مكانتها الرقيقة فى أوائل المنظر الأول من العصر الوسطى، ولكن حدث فى سنة ٦١٦ / ٦١٩م أن أدركها الغزو المغولى فدمرت وبقيت عن آخرها (٢٧٩) ، ولم تعد بخارى إلى سابق عيدها إلا فى ختام القرن الثامن الهجرى / الرابع عشر الميلادى فى عهد تيمور لنگ، الذى اتخذها مع سمرقند مقرا له (٢٨٠) .

٢٧٠ - سمرقند : يفتح أوله وثانيه ، ويقال لها بالطريقة سمران ، أى مدينة المسرات، وهى قضية إقليم السغد وعاصمته الشمالية (٢٨١) . يفتها المقدسى بقوله (بلد سوى جليل عتيق ، ومصر يجر رقيق ، رشي كثير الرقيق ، وماه غزير نهر عتيق . تحصل إليها التاع من كل فيج عتيق ، لها أربعة أبواب باب الصين، وباب بخارى وباب كشي وباب متهارا) .

وتقع سمرقند أعلى نهر جيحون ، جنوبي وادي السغد (٢٨٢) على نحو ١٥٠ ميلا من بخارى، على مسافة قصيرة من ضفة النهر الجنوبية (٢٨٤) . ولها قلعة مرتفعة عن الأرض، وأسطحها قرب النهر أراضى كثيرة ، تحف بها البساتين والأشجار . وقل دار تغلر من سائرين تكثر فيها أشجار السمور (٢٨٥) . وبها الكثير من الأسواق والحمامات ، فكانت أسواقها مبعج التجارات (٢٨٦) ، زاخرة بالسلع الواردة إليها من جميع الأنحاء . (٢٨٣) . وكانت سمرقند فرضة تجارية عظيمة لبلاد ما وراء النهر (٢٨٨) . فقيها أسواق كبار، وفيها من المدن العظام، الكثيرة المليئة بالمعال والحمامات ، والحدائق ، والسكن . تتصل بها الأسواق والسكك والمحال وصنوف النجار وأسواقها مفرشة بالحجارة (٢٨٩) .

وسمرقند من أجل البلدان وأعظمها قدرا وأشدّها امتناعا وأكثرها رجالا (٢٩٠) . يجرى فيها وجرانها الأنهار كتنهر (زرفشان أى ناشر الذهب ونهر تانسف (٢٩١) . وصفها الإدريسي (٢٩٢) بقوله : مدينة لها شوارع ومجالات متحة وفنادق وحمامات وحدائق . وعليها سور تراب منيع، يحيط بها خندق . ولها أربعة أبواب ، ولها عدة رساتيق ، مثل الدبوسية ، وأرجوف ، وكش ، ونسف وغيرها، ومدينة تفرق فيها كل هذه المميزات من أسواق . وطرق . وحدائق وتخصيبات عديدة بأن تصيح مركزا تجاريا هاما (٢٩٣) .

ومعظم أسواق سمرقند كبار مثل سوق العيارنة ، والعصارين . وكثير من المحلات التى تزنها التجار للإيواء وتخزين البضائع (٢٩٤) . فمعظم جهاز ما وراء النهر التجاري يقع سمرقند. ثم يتفرق إلى سائر الكور (٢٩٥) ، فالتى جانب طريق الحرير الذى ورد ذكره كثيرا فى الكتب المعاصرة وورد ذكر سمرقند على أنها مدينة القوافل التجارية الهامة (٢٩٦) . وشم طريق كان يأتي من سمرقند ليجر نهر الصفد إلى زامين فى أسروسة، ثم يتصب ، فكان الفرع الأيسر يشجه إلى الشاش وسيحون . والأخمين إلى فرغانة . وهناك طريق آخر من سمرقند يمر بيزك مارا بأقليم سيحون لطريق بالطريق الآمى من زامين إلى الشاش، إلى جانب نهر الصفد الذى كان يمثل أحد الطرق النهرية فى سمرقند وبخارى، وهو نهر ضيعه جبال التمه، ويستمر فى جريانه حتى سمرقند ، ومنها ينفذ إلى بخارى (٢٩٧) . وقد ظلت سمرقند من حيث الرفة وعدد السكان أولى مدن ما وراء النهر قاطبة . وهذه المكانة التى نالها سمرقند ترجع قبل كل شيء، إلى موقعها الجغرافى القريب عند ملتقى الطرق التجارية الكبرى القائمة من الهند (مارا يلبغ) ومن إيران صارة بمره . ومن أراضى الترك وخاصة فى عهد الدولة السامانية (٢٩٨) . هذا إلى جانب

ويحكم قرب سمرقند من خراسان - حيث لا يفصلهما سوى نهر جيحون - نشطت حركة التجارة بين البلدين، واستوردت سمرقند من خراسان الجلود المبوغة التي كانت تجلب من الجوزجان، وهي إحدى كود خراسان التي تأتيها القوافل بصنوف التجارات (١١٤٥). كذلك كان يجلب إلى سمرقند الأرز، والتواب، والتسرجات، والبطيخ المقدم الذي كان يحصل كهدايا (١١٤٦). واستوردت سمرقند من خراسان العسل المازي من أسيهان (١١٦٦)، وهو نوع نقي من العسل كان يهدى إلى الخلفاء. كما استوردت الزعفران وخاصة زعفران أصفهان فهو أذكي رائحة وأبين نفعاً (١١٧٢).

ويرجع سبب الحراب المؤقت الذي حل بسمرقند إلى العوز. فقد خربها سنة ٦٦٦هـ / ١٢٦٩م (١١٨٥). وقال فيها ابن بطوطة (١١٩٦) عندما زارها في القرن الثامن الهجري «لا سواد لها ولا أبواب عليها وأكثر دورها خراب، على أنها استعادت مجدداً السابق بعد ذلك بتقليل خلال القرن الثامن الهجري (الرابع عشر الميلادي)، حيث اتخذها نيسابور لئلا عاصمة له، فحدها وشيد فيها المساجد، وأقام الأريطة (١٢٠٠).

٣- كشي: بالفتح له التخفيف، وهي شهر سبز الحالية، أي المدينة المنخفضة، وينطقها الأهالي (شورجيز) (١٢٤١). كانت يوماً - كما قال البغدادي - (١٢٧٢) أعظم مدن الصغد، لكنها تدهورت على عهد السامانيين بسبب ارتفاع شأن بخارى وسمرقند (١٢٦٦). وهي من أشهر مدن الصغد التجارية. لها حصون وقلمة وروض (١٢٤١) وأسواقها في روضها (١٢٤٦)، وهي مدينة خصبة جنة، تتضح فيها الفواكه أسرع مما تتضح في سائر بلاد ما وراء النهر. وهي محاطة بالأشجار والأبواب (١٢٦١)، يصل منها الملح المستخرج من الأرض إلى خراسان (١٢٧٢). وهي جبالها الصفاقر الكبيرة، ويسمى بها القوت الكشائية (١٢٧٨).

وما زاد من أهميتها كمركز تجاري مهم وجود نهريين كبيرين بها. هما نهر القصارين، ويخرج من جبال سيام، ويجري في جنوب المدينة، والأخر نهر اسرود يخرج من رستاق كاشك روض. وهما من الطرق التجارية المهمة المؤدية إليها (١٢٦١) وهي مدينة جبلية كثيرة الأهل، عامرة بالناس. والتجار وأسواقها كثيرة متروكة بالمجاعة (١٢٧٦).

٤- نسيف: بفتح أوله وثانية، ثم فاء، من أهم مدن إقليم الصغد. كانت تسمى نخشب، فعربها العرب نسيف (١٢٦١). وهي مدينة نفيسة لها قلعة وأرياض، توجد فيها الأسواق (١٢٦٢). وهي مجمع طريق سمرقند التجاري (١٢٦٢)، كما أنها على مدرج طريق بخارى إلى بلخ (١٢٦٤).

حصانتها. وقد أعطانا الفقيه الهنذلي (١٢٩١) أقدم وصف لسمرقند الإسلامية، فقال: يحيط بها سور طوله اثنا عشر فرسخاً وبه اثنا عشر باباً إلى جانب أن قلعتها كانت بناخل المدينة، بعكس بخارى التي كانت قلعتها خارجها (١٢٠١). وكانت بخارى تتصل بسمرقند عن طريق يسمى (الطريق الملكي) أو (شاه واد) بالفارسية حيث كان ذا شهرة تجارية كبيرة (١٢١١) مما سهل حركة التجارة بينهما.

وقد لعبت سمرقند دوراً بارزاً في تجارة آسيا الوسطى مع الصين والهند وأوروبا، والشام، وخراسان والعراق، ففى إحدى ضواحي سمرقند المعروفة (وزار) كانت تقوم صناعة الأشيعة القطنية التي تمكنت بسعة واسعة واشتد الطلب عليها في العراق (١٢٠٦) وغيرها. وأكثر ما اشتهرت به الكاغذ السمرقندي الذي استوردت مناعته من الصين، والذي صدرته إلى كل الأقاليم (١٢٠٦). فكان يصدر منها ثياب حر ودهياج وقز (١٢٠٤). وكان الصغارون يصنعون القذور العظيمة من النحاس (١٢٠٥). وغيرهم يصلون الركب والسيود وأخزمة السرج، ويحصل منها اللوز والبندق. والشايديل (١٢٠٦). وسمرقند مجمع رقيق ما وراء النهر. وشهر الرقيق فيسا وراء النهر كان يسمى بسمرقند. وهي جبهة الجوزاري والغلمان (١٢٠٦). فكما قال المقدسي (١٢٠٨) (مصر بعض رقيق كثير الرقيق) ... وقد لعبت سمرقند دوراً تجارياً مهماً كذلك الرقيق الخارج منها، أو الأثني إليها، من بلاد الترك إلى خراسان. ويقال للبلدان الإسلامية، كذلك كان بسمرقند صناعات منيرة في صناعة الحادون حتى أصبح الدرع السمرقندي، مشهوراً في كلالة أنحاء آسيا، واشتهرت وصل إلى الصين وأصبح المحاربون في الصين لا يستخدمون إلا هذه الدروع (١٢٠٩).

وقد عرف عن أهل سمرقند مهارتهم في صناعة الزجاج، وخاصة الزجاج الملون المستخرج من أحجارها وجبالها. وأشار ابن حوقل (١٢١٠) إلى جبل صغير يعرف بكوهك يتد إلى سمرقند. تستخرج منه أحجار وطن يستعملان في صناعة الأواني، والنورة، والزجاج. ولطوبته صدرته سمرقند إلى الصين بصفة خاصة، بعدما كانت الصين تحصل عليه من الغرب (١٢١١). كذلك برع أهل سمرقند في الحفر على الخشب واشتهرت المشغولات الخشبية السمرقندية في كافة المدن المطلة على طريق الحرير (١٢١٢).

واشتهر رستاق (اوفر) في سمرقند بتربية المواشي، فكانت تجلب منه المواشي والبغال، والخنزير، والأغنام إلى سائر الأقطار، خاصة بلاد الترك، الخزرية (١٢١٢).

حتى اليوم باسم «نجكند» كثيرة الثمار خصبة بها شجر اللوز والجوز. وقد حقول القمح على الأتهار. (١١٥١). مما أهلها لتصبح مركزا تجاريا مهما في آسيا الوسطى.

٩- الكشانية : أو كشاني من مدن سمرقند (١١٥٦) وهي أقدم مدن الصفد ، أهلها كلهم تجار من نوى البسار والشا. (١١٥٦).

١٠- الترمذ : بالفتح ثم السكون ، وفتح التاء مدينة على نهر جيحون واحد من الصفغانيان يضرب النهر صورها ، وهي مدينة مشهورة من أسباط المدن ، أهله ، وأسمه عامرة (١١٥٤) لها قلعة وريعي وأسواقها مفروشة بالأجر (١١٥٤) ، كما يجري بها نهر الصفغانيان الذي تجرى فيه المراكب حاملة التجارات (١١٥٦) .

١١- أهل : تقع على نبط نهر جيحون . وهي مدينة حسنة متوسطة لها ساتين وعمارة ، وهي كثيرة الضياع غالية المراج مظلة الأسواق ، وصفها الإدريسي (١١٥٦) بقوله «مدينة حسنة متوسطة القبر لها ساتين وعمارة ، وبها ناس وتجارة . ومنتاقع وجبايات كغابدة ، فريدة من خراسان ، فكانت مركزا تجاريا لتجار ما وراء النهر والعراق . والشام . وآسيا الصغرى .

١٢- أما إقليم خوارزم : أجد أقاليه ما وراء النهر الشيرة . تحيطه الصحرا . من كل جهة ، وتتصل بلاد الترك الغربية بما يلي الشمال والغرب . وأشهر مدنه الجرجانية أو أركنج ، وتقع في الجانب الغربي من جيحون ، أي على الجانب الفارسي ، وهي منجز الأثرى الغربية (١١٥٨) والأخرى كات ، وتقع في الجانب الشرقي ، أي التركي من النهر . ونسبها تخرج القروائل إلى جرجان ، وبلاد الخزر وخراسان (١١٥٤) .

(أوكنج) أو كركانج الجرجانية : بالضم ثم السكون ، وكاف أخرى وبعد الألف نون ساكنة ، يلتقي بها ساكنان ثم جيم ، فصفة خوارزم وبديتها العظمى وقد عبرت فقبل الجرجانية . ثم أطلق عليها المغزى والترك اسم أوكنج (١١٦٠) وهي مدينة كبيرة عامرة . تعتبر أهم مدينة على الضفة الشرقية لنهر جيحون (١١٦١) تخرج منها القوافل إلى جرجان . وخراسان ، تقع على نهر كبير يخرج من نهر جيحون ، ويجرى محاذيا له (١١٦١) ، بها الأسواق المبهجة والنسراوع الفسيحة (١١٤٥) .

وأهم تجارتها التي صدرتها الطعام والحبوب والفواكه ، واللفظن ، والحجن واللين (١١٦١) ، وهي أسواقها أشهر أنواع القراء وأغلاها (١١٦١) ، وتجلب إليها من بلاد كيلغار الواقعة على حوض

وتعرف الآن باسم (قرشي) (١١٦٥) . كثيرة الأسواق جيدة الأعشاب والتراخ الطبية (١١٦٦) وهي تقع على بعد مسافة ميل ونصف الميل ، في منحدر نهر أسفل كس من ناحيتها الغربية (١١٦٦) . ولد وبطها الطرق البرية الرئيسية التي ربطت نصف بجن إقليم الصفد الرئيسية كبخارى وسمرقند ، وكان يربطها بخارى طريق طوله تسعين ميلا ، عليه الكثير من الربط والحانات للتجار ، كما ربطها بكش طريق يدخل الجبال . ثم طريق آخر سمرقند عن طريق كش (١١٦٨) . وساعدت هذه الطرق على تشييط حركة التجارة الداخلية بين مدن الأقليم وخارجها .

٥- مدينة نجكند أو الطراويس : كتبها ياقوت (١١٦٦) فنجكند : بضمين . وسكون الشين المعجمة ، وفتح الكاف ، مدينة صغيرة في شمالي غربي بخارى ، وهي أعظم مدن بخارى التجارية لها سوق ، وجمع تجاري عظيم برزاده الناس من أقطار خراسان ، في وقت معلوم من السنة . وتحمل منه الغياب المصنوعة من الفظن إلى سائر أنحاء العراق (١١٤٠) ، وكان السوق يقام فذة عشرة أيام كل عام ، ويزيد عدد زواره على عشرة آلاف نسبة (١١٤١) .

٦- بكند : بالكسر وفتح القاف وسكون النون . بلدة بين بخارى وجيخون ، وهي أشهر مدن بخارى التجارية (١١٤٢) . كان يقام فيها سوق الكرانيس ، وهو سوق غلته كل شهر سبعة آلاف درهم أوقفت على الأضعفاء والأامل والأيتام (١١٦٦) بقول ياقوت (١١٤٤) (غير أن بها من الرباطات مالا أعلم بملك من الملان ما وراء النهر أكثر منها) . وكان عددها ألف رباط لإقامة التجار ، وتخزين بضائهم . واشتهرت بكندا بكونها مركزا تجاريا كبيرا ويشهد على هذا تجارتها مع الصين ، وتجارها البحرية مع البلاد الواقعة على بحر فزوين . ولذا كانت تسمى مدينة التجار (١١٤٥) وبلغ من شهرتها التجارية بعد الإسلام أنه كان لكل قرية من قرى بخارى ، رباط للقوافل عند باب بكند حتى بلغ عددها ألف رباط (١١٦٦) .

٧- أيشخن : بالكسر ثم السكون ، وكسر التاء المثناة ، ويا ساكنة ، وخاء معجمة مشددة ونون ، مدينة تقع على بعد سبعة فراسخ من سمرقند ، لها قلعة وأراضي ، وأنها تأخذ من نهر زرخسان (الصفد) (١١٦٦) وهي مشهورة بكثرة ذروعها ونسبها الاصطخري (١١٨٨) بأنها قلب الصفد لخصبها . وقد اشتهرت بكثرة الأربطة التي نزلها تجار خراسان والصين والعراق والترك (١١٤١) .

٨- بنجيكند : بضم أوله وسكون ثانية ، وكسر الجيم ويا ساكنة ، وفتح الكاف وتاء متناه . إحدى مدن سمرقند ، على بعد تسعة فراسخ منها ، جنوبي نهر الصفد (١١٤٠) وما زالت قائمة

والنجار، وأنهم يعملون في صناعاتهم، وأنسكاكون يعملون الآلات من العاج والأبنوس، ويساؤونها يعملن بالإبرة صناعات مريحة، كالحياطة والطرير والأعمال الدقيقة، التي كانت تصير إلى كافة الأنحاء، قال القزويني (١١٧٣) «ومن عجائبها زراعة البطيخ الذي لا يوجد مثله في شيء، من البلاد حلاوة وطيبا، والذي كان يحصل إلى خراسان والصين وبلاد المرز (١١٨٤)».

أما كات : بعد آلاف ناء القلعة، ومضى الكات يفتة أهل خوارزم الحافظ في الصحراء من غير أن يحيط به شيء، قمصة أخرى لخوارزم ولا تزال قائمة إلى اليوم. وكانت تسمى شهرسان (١١٨٥) على الجانب الشرقي في إقليم ما وراء النهر (١١٨٦). وكانت الطرق التجارية المارة بينها وبين بلاد الروم، وسجستان، وخراسان عامرة لا تنقطع فيها المنازل والسائقين (١١٨٦). وكانت تجارتها في الرقيق الأتراك، والقنا، النواشي (١١٨٨). وكان أهلها ميسير، وأسواقهم حافلة بالخيرات والتجار (١١٨٨). وأكثر رقيق العنقالية والخيزر وما والأهيا، مع رقيق الأتراك، والأوبار من الفلك والسمور والسمالب وغير ذلك من أصناف الأوبار يحط ويشترى بهم (١١٩٠). ولهم نجار يدخلون بلاد الخيزر والصين لاستخراج الخيزر والأوبار (١١٩١). وكانت ناحية خصبة كثيرة الأطنمة، والحبوب، والقواك، ويصدر منها ثياب القطن والصوف التي تصل إلى الأقال، وأهلها أكثر أهل خوارزم انتشارا وسفرا (١١٩٢). أي أنهم كانوا نجارا عما ساعدها على أن تصبح مركزا تجاريا هاما .

وفي القرن ٨هـ / ١٤ م احتاج تيمور لك خوارزم وتركها قاعا مفضفا بعد حصار دام ثلاثة أشهر، إلا أنه أمر بجديدا سنة ١٣٨٨هـ / ١٣٨٨م فاستعمات مكانتها التجارية مرة أخرى. كحلقة وصل بين خراسان وبلاد ما وراء النهر والصين وأوروبا (١١٩٣).

الطاهرية : أول حد خوارزم ما يلي أمل. جویی جيمون، برطيا به خير تجوی فيه السنن بالنجارات (١١٩٤) يسمى نهر «شوخوار» وتفسيره «أكل البقر» (١١٩٥) عما ساعد على أن تكون مركزا تجاريا داخليا مهما في إقليم خوارزم، وهي تحمل أطلال مدينة كستنجي الحالية (١١٩٦). واشتهرت الطاهرية بزبيها لكثرة انبثاتين فيها وكانت موضعاً تجاريا مهما (١١٩٦).

خوبه : سهاها بالقوت (خوبه) (١١٩٨) يفتح أوله وقد كسر، وسكون ثانية، وفتح الواو خوبة، بلدة من نواحي خوارزم، ازدهرت في عهد الأمراء الأوزك (١١٩٦) بعد تيمور لك وأخيرة وأو. بلدة من نواحي خوارزم، ازدهرت في عهد الأمراء الأوزك (١١٩٦) بعد تيمور لك (١١٩٦-١٠٠٦هـ / ١٥٠٠-١٥٩٧م، وحجبت مدينة أركنج، وصارت قعية خوارزم،

نهر الفوجا عبر طريق الحرير (١١٩٧). كذلك كان يصدر منها فراء السمور والسمالب والساجيب والقلك، وأبو عمر (١١٩٨). وتفتح فيها الحلال الطويلة، والقصيرة، ويصدر منها جلود الأرنب والماعز القديفة، وجلود الحمر الوحشية (١١٩٩).

وكان يصنع فيها الشع، ولها شجر الخيزر الأبيض، المسمى التوز الذي كان يتخذ غلافا للزروع، وضرا، السمك وأنتان السمك، والقمير، والخلج والعل، والندق، والسيرف، والبروع والقمي كذلك كانت تصنع فيها القسط، وثياب اللحف، والذهبج النسيج من القطن والحرير، وتحمل منها القطن والحرير والنياب الملوثة، وتنتج فيها السفن من جنود الأشجار التي تتخذ للسلاح في الأتشار الصغيرة... (١٢٠٠) وكانت أهم التجارات في خوارزم جلب الرقيق حيث كانوا يشترون أو يرسون، أولا، ويات الأتراك، وبعد تصليتهم وتأديتهم بأداب الإسلام، يتلقون منها إلى سائر بلاد الإسلام المختلفة، متولين بها أجل مناصب الدولة ووظائفها (١٢٠١).

وعا ساعد على أهميتها التجارية الطرق التي تمر بخوارزم، فهناك طريقان يأتيان من الجنوب، ويضمعان في أركنج، يذهب أحدهما شمالا إلى أركنج، فاطما الصحراء، والأخر يذهب من مسرو، مسارا بخراسان ويقطع الصحراء، حتى يصل إلى الطاهرية على نهر جيمون (١٢٠٢). كذلك كان هناك طريق آخر من أركنج إلى هراسب (١٢٠٣) كما كان هناك طريق من كات على الجانب الغربي للنهر (١٢٠٤). وأشهر تجارتها الأتخام التي كانت تباع في ميدان نسج (١٢٠٥). وقد ظلت أركنج وكركاج مدينة تجارية مزدهرة حتى عصر السامانيين الذين حوزوا اتجارتهم واقتصاداتهم نحو بخارى وسمرقند وسبكت وشيراز (١٢٠٦) وفي القرن الثاني عشر الميلادي / السابع الهجري، اكتسبت كركاج أهميتها التجارية مرة أخرى كعاصمة للدولة شاهات خوارزم القوية (١٢٠٧) وفي سنة ٦١٦هـ / ١٢١٩م زار بالقوت الحسوي (١٢٠٨) الجرجانية أو كركاج على ما سماها، فيقول أن يكتب فيها القول بقيادة جنكيز خان (١٢٠٩) وقال فيها ولا أعلم أي رأيت أعظم منها مدينة ولا أكثر أميالا وأحسن أخوالا، ولكن القزويني المولف لها سنة ٦١٧هـ / ١٢١٩م ومرها فقال عنها بالقوت الحسوي (١٢٠٩) عندئذ لم يبق في ما بلغني إلا معالمها، وقتلوا جميع من كان بها، ولكنها نهضت من كبرتها حيث انتهى الناس فيها منها سنة ٦٢٨هـ / ١٢١٩م؛ قال ابن الأثير (١٢٠٨) «وعسروا مدينة تغارب مدينة خوارزم، عظيمة» عرفت بخوارزم الجديدة وصفها ابن بطوطة (١٢٠٧) أن أهلها، أهل الصناعات الدقيقة كالحداد،

التجارة. ومن مدنها مرستنة التي كان ينام بها أسواق شهيرة يرتادها الناس من أماكن بعيدة، رأس كل شهر، كما يأتي إليها أهل النواحي المحيطة (١٢١٦) كما كان يقام في بونجيكث سوق كل ثلاثة أشهر أيام الربيع، وتكون أسعاره من أروع الأسعار (١٢١٧). وأطلال مدينة وأر راته، الحالية هي أطلال بونجيكث عاصمة أثر وستة (١٢١٨).

زامين : بعد اليم المكسورة باء، ساكنه، ثاني مدن أشروسنة في الكبر والأهمية، ما زالت قائمة إلى الشرق من بونجيكث، وهي على طريق خراسان الأثني من بخاري ومرقند، كما تقع أيضا على طريق قرغانة إلى الصفد (١٢١٩) والدينة لها اسم آخر، هو مرستنة (١٢٢٠) وهي مدينة عامرة، كثيرة البشر، كما يضح القرصة لقيام التهالك بينها وبين غيرها من المدن فهي عامرة بجميع ما يحتاج إليه من التجار والصناعات (١٢٢١). ونقع زامين على ضفتي نهر مغرجه لسبب بعيدا من الجبال، وتصل بينها جسر صغير (١٢٢٢). كما سهل عملية التجارة، فكان لوقوع زامين على طريق قرغانة الشاس، ومرقند، أثر في جعلها مركزا تجاريا مهما (١٢٢٣).

مرستنه : وهي عا يلي خجندة، وبعض المؤلفين كالإيروسي (١٢٢٤) ضمنها إلى مدن أشروسنة وبعضهم الآخر مثل ابن حوقل (١٢٢٥) يذكر أنها من مدن جبال ألبس، إلا أنيسا بجمان على أن بها في رأس كل شهر سوق مشهور، ويأتي أهل تلك النواحي للبيع والشراء، وهي سوق مشهورة على طريق قرغانة إلى الشاس (١٢٢٦).

وذكروها اليهقويي باسم أرسندة، ومنها كان يستخرج الحديد الذي تصنع منه الآلات والأسلحة ويصدر إلى جميع البلاد، فيصل بخلاف غير طريق الحرير (١٢٢٧).
سناط : من مدن إقليم أشروسنة وتعتبر من المراكز التجارية لقيمة نظرا لوقوعها على ملتقى الطرق الداخلية بين مدن إقليم قرغانة وأشروسنة الشاس وبعض مدن إقليم الصفد، وما زالت سناط قائمة وهي بين زامين وبونجيكث في طريق قرغانة (١٢٢٨).

ديرك أو جهزك : المدينة الثلاثية بأشروسنة، وكانت تقع في السهل في رستاق، ولكنها قد اشتهرت بأنها كانت مركزا للمجاهدين، ولذا فقد شيد بها عدة كبير من الرباطات والمخانات للبرابطين والتجار، كان أشهرها ونظ خدابسر الذي بناه الأتشيون قائد الخليفة المعتمد ٢١٨-٢٢٧هـ / ٨٣٣-٨٤١م، وكان على بعد ٤ أميال من الدينة (١٢٢٩).

وقد ساعد إقليم أشروسنة ليصبح من أهم مراكز التجارة في آسيا الوسطى، وقوعه على نهر

وشمل اسها مع الأيام الإقليم كله (١٢٠٠) وظلت مركزا تجاريا مهما لخصائصها وموقعها القيد على ناحية من نهر جيحون (١٢٠١).

هزارب : ومعناها بالفارسية «ألف فرس» (١٢٠٢) وهي قلعة حصينة ومدينة طيبة، تقع في موضع ذي شأن كبير، حافظ على اسمه منذ الفتح الإسلامي سنة ٧٦٤هـ / حتى اليوم، فإن عنها باقوت (١٢٠٣) التي زارها سنة ١٢١٦هـ / ١٢١٩م، فيها أسواق كثيرة ويزارون وأهل ثروة، وكان الماء محيطا بها كالجزيرة، وما أهلها لتصبح مركزا تجاريا مهما قربها من جيحون عن طريق قناة سببت باسمها (قناة هزاربسية) تجرى فيها السفن حاملة التجارات (١٢٠٤).

زمنختر : بين نوزوار . والخرجانية، كانت في القرن ٤هـ / ١٠م لها حصن وخنق وأبواب، وهي على بعد أربعة أميال من أركنج الجديدة (١٢٠٥). ولد فيها الأمام الزمنخثري صاحب التفسير المعروف سنة ٤٦٧هـ / ١٠٧٥م ومات سنة ٥٣٨هـ / ١١٤٤م. وتعرف أطلالها اليوم باسم زمكشر (Zmukshir) (١٢٠٦) وكانت زمنختر مدينة عامرة بالسكان الملبس فيها سوق كبير (١٢٠٨).

مزمينية وظليجان : تقع على ضفة نهر جيحون الغربية (١٢٠٩)، وظليجان تقع على شواطئ، بحر آرال نفسه، وعند مصب نهر جيحون، وهو موضع يقطعه الصيادون، فصاد منه كمية كبيرة من الأسماك، تنصر من خوارزم إلى غيرها من البلاد (١٢١٠).

وقد اشتهر إقليم خوارزم بكثرة الأربعة التي تقام لإبوا - التجار وتزلم، مثل رباط طوفان وجرنييد، ورباط باهان، ورباط صيار شاه، ورباط جعفر، ورباط بوه ورباط سوارت، ورباط دهان سيهر وغيرها (١٢١١).

المراكز التجارية في إقليم أشروسنة (١٢١٢)؛ هذا الإقليم الذي يقع شرقي سمرقند وأرضه سهول وجبال، حده الشرقي (باصير)، (القاسم)، وقصته مدينة بونجيكث. وهو من أقاليم نهر سيحون (سيرديريا) أو نهر جكارثس أو الشاش كما يسميه الترك (١٢١٣).

بونجيكث - بونجيكث : يضم أولد، وسكون ثابته وكسر الجيب، وباء ساكنة، ونقع الكاف، وتاء، مشاء، قصبة إقليم أشروسنة وهي مدينة كبيرة لها روض، وعليها سور، ودخل ومضها أسواق عامرة ونجارات قائمة (١٢١٤). وهي بلد خصيب بها الماء العذب، والبساتين، ولها أربعة أبواب وبها سنة ثنهار تجرى فيها (١٢١٥) ما ساعدها على أن تتسوأ مركزا مهما في عالم

ومن أهم مراكزها التجارية:

بيكن، بالشاء، الكاشفة . قصة إقليم الشاش، وسيت تشكلت أو أسكني تشكند، ثم طشقند (الطالبة) . وهي جليلة القدار، كثيرة العمارة، والتجارات الواسعة ، عليها سور حصين (١٧٧٧) . وأكثر أسواقها انصافرة في الرض ، واسعة الرقعة ، فسيحة دنائزل أقل بيت فيه بستان ، وكان لقربها من نهر الترك (١٢٢٨) ثمر كبير في جعلها مركز للتجارة الداخلية، وبها دار لصناعة الورق، وكان يصدر منها المسك والزعفران والجزور والقرن (١٢٢٩) .

إيلاق : آخره قاف، مدينة من بلاد الشاش تتصل ببلاد الترك، من أعظم بلاد الله وأحسنها، ليس بخراسان وما وراء النهر مدينة على مقاديرها في الساحة (١٦٠٠) أكثرها منابر ، وقوى عامرة ، من مراكزها التجارية تونكت وهدنة صران والشاش وإيلاق ، لأفضل بينهم في العمارة والسائين . وهي مدينة تجتمع بها الغزيرة للصلح واليدنة، والتجارات ، تعد إيلاق المدينة الشاذلة التي تضم داراً لغرب الصلة فيما وراء النهر، بعد سمرقند ومخارى (١٤٤١) . وأكثر أسواقها في الرض . ونها نهر يسمى نهر إيلاق، استخدم كطريق تجاري بحري، وهي متصلة بالشاش . وتشتمل على أكثر من عشرين مدينة . ومن أهم مدنها خاشت أو خاشت بلاد الذهب والفضة في جبالها المتصلة بحدود فرغانة (١٤٢٣) .

اسبجباب : من مدن الشاش الشهيرة، واعتبرت مركزاً تجارياً مهماً لأنها مدينة محصنة بسور له عدة أبواب . أسواقها في المدينة (١٤٤٣) بها التجارات الشهيرة . وكانت ولاية أسبجباب هي الأرض المزروعة الواقعة في حوض نهر أرس . وروافده في عهد السامانيين ، وهي تقريبا قرية سيرام الحالية (١٤٥١) . وكانت بها مجموعة كبيرة من الرباطات التي اتخذت مأوى للتجار ، ونزلاً لتجارهم مثل رباط السرقنديين ، ورباط قرانكين ، بلاهانغين ، قصبة خانات التركستان في القرنين ١٠ و ١١ هـ .

الطراز : إحدى مدن الشاش، وهي مدينة محصنة جليلة، كثيرة المساتين ، لها أربعة أبواب، وهي متجر المسلمين الأتراك الخزرجية، لوقوعها على حدود بلاد الترك . والتجارة بين المسلمين الأتراك والكفار مشروطة بتوقيع اتفاق وهدنة بين هؤلاء، وأولئك . وتشتمل هذه المعاملات التجارية في الأضعة والسائمة والأورار وغير ذلك (١٤٤٦) .

طاراب (أترا) : بعد الألف راه ، وأخذ بهاء موحدة . ذكرها الطبري (١٢٤٧) باسم أطراو بنده،

سيجون أو نهر جكارنس العظيم ، الذي ساد العرب سيجون، على أن اسمه الأكثر شيوعاً كان نهر الشاش (تاشكند) لوقوع هذه المدينة المهمة بالقرب من خندانغ، ويعرفه المغول باسم كل زيان ثم أطلق عليه الترك اسم سيرديا . أو سيرصول (نهر سير) وقد ذكر البلاطيون العرب أن نهر سيجون صالح لسير السفن كنهج جيجون . ونهر سيجون يجسد نشاء مدة أطول من جيجون وكانت القوافل التجارية تعبره ، وكان يعد «نحو ثلثي جيجون» (١٢٢٠) .

وقد اشتهرت مراكز التجارة، بأشرونة بتجارة الرقيق الذي كان يجلب إليها . وكان أهم عمل لمن يقصدها من التجار (١٢٢٦) . وذكر القسسي (١٢٢٦) إنه كان يصدر من ديزك في أشرونة اليهود، والجياد، والأقبية وكان أغلب الرقيق في العراق ومصر والشام من رقيق أشرونة .

وما ساعد على حركة التجارة في هذا الإقليم ارتباطه بغيره من أقاليم آسيا الوسطى - كالصغد وفرغانة والشاش - بعدة طرق مهمة ، منها طريق خراسان، وهو طريق يواصل اتجاهاه شمالى سمرقند ، فيعتبر نهر الصغد ، ومنه إلى زامين في أشرونة ، حيث ينشعب ، فكان الطريق الأسير يذهب إلى الشاش وسيجون والأين إلى أعالي سيجون وفرغانة، وكان الطريق من زامين شرقاً إلى الشاش رأساً يعبر سيجون، وهناك طريق آخر من سمرقند يمر بديزك إلى إيلاق، ومنها إلى مدينة بركي أمبركي . آخر مدينة إسلامية في بلاد الترك في القرن ١٤هـ /

١٢٢٦ م .
(١٢٢٦ م) إيلاق في بلاد ما وراء النهر
وإقليم الشاش، يراكمه أهمية مكانة تجارية كبيرة في آسيا الوسطى، ويقع على منفعة نهر سيجون. ينسب إلى الشاشية الشرقية غربي إقليم فرغانة. والحرايب المعروفة اليوم بتاشكند القديمة هي موقع المدينة التي سهاها العرب شاش. والقرس (جياج) ، كانت في العصور الوسطى أعظم اذن العربية الإسلامية فيما وراء سيجون. وكان يقال لمدينة الشاش بنكت ، وذلك على غرار كثير من أسماء المدن في بلاد ما وراء النهر. إذ أن ليا تسيين الإيرانية وثورانية (١٢٢٤٦) .

وقد أحاط بالشاش سور بطينة نصف دائرة يصل ما بين نهر الترك بالشرق وسيجون بالغرب. وقد لحقها الدمار في أثناء غزوات المغول وأحياها التيموريون . وهي من أهم الأقاليم التجارية في آسيا الوسطى (١٢٢٥) . ويقصد بالشاش وادي نهر برك (Pirtek) أو (برجتيق) (١٢٢٦) .

وهي من أشهر مدن الشاش على شاطئ نهر سيحون الأيسر في تخوم بلاد الترك، كانت بها أحياء من الترك الفخرية، والمداريلوقية، ممن دخلوا في الإسلام في عهد المأمون العباسي (١٩٨-٢١٦هـ / ٨١٣-٨٣٣م) (٢٤٤). وهي مسقط رأس الفيلسوف الشهير أبي نصر الفارابي (ت ٣٣٩هـ / ٩٥٠م) ويذكر السعدي أن نهر سيحون، في نواحي فاراب كان يغر مساحة كبيرة من الأرض، وأن القرى كانت تصبح كالقلاع على رؤوس التلال، حتى كان الأهالي يلجأون إلى استعمال الزوارق للاتصال ببعضهم البعض (١٥٠١). وكان الترك الفخرية إلى نواحي لالاجار، أو لعقد معاهدات الصلح، وكان لتحصيناتها القوية، ومواقعها الحصينة أثر في ازدهار التجارة بها (٢٥١). وقد ترك لنا الكرويزوي (٢٥٢) وصفا لطريق التجارة من بنكث إلى مساكن الكيماك على خفاف نهر أراتيش، ففي وقت السلم كانت الهبوب تنقل إلى بنكث من وراء النهر على نهر سيرونيا إلى بلاد الكيماك وغورهم عبر فاراب.

جسكت جيسكيت : أو جسوكت كما كتبها المقدسي (٢٥٣) وقال إنها «كبيرة عليها حصن، والجامع، فيه والأسواق بالريض».

شوغر : مدينة كبيرة واسعة عليها حصن، لها سوق كبير، مازالت قائمة إلى هذا اليوم باسم (حضرة التركستان) أو أوسمي (٢٥٤).

سوران - صهران : بالفتح ثم السكون، وأخره نون، بلغة فيها قلعة عالية، وراء نهر سيحون، على مرحلة يوم من شمال شوغر، وما زالت قائمة حتى اليوم، وكانت نفرا للعبور، وهي مجمع الترك الفخرية للصلح، والهدنة، والتجارات (٢٥٦). لها قلعة حصينة محكمة الدفاع تحيط بها سبعة حصون (٢٥٧).

جند : بالفتح ثم السكون، ودال مهملة، بينها وبين خوارزم عشرة أيام قريبة من نهر سيحون، من مدن الإسلام الكبرى في بلاد التركستان، وكان بحر آرال كثيراً ما يذكر على أنه بحر جند، وهي فصة الفخر التي سماها العرب : «القرية الجديدة (أو الجديدة) وعرفت في الأزمنة الأخيرة باسم بنفكي، أو بنكي شهر، أي المدينة الجديدة بالتركية (٢٥٨).

بلاساغن : السين مهملة، والفون معجمه، بلد عظيم في سهول الترك وراء نهر سيحون، فصبه خانان التركستان في القرنين ٤، ٥ هـ / ١٠، ١١م قرب كاشغر على حدود الصين (٢٥٩). عا سهل حركة التجارة إلى بلاد الصين.

بلاساغن : بلاد

كاشغر : بالفتح، الساكنين، والشين معجمة، والفون أيضا، وهي مدينة وقرى ووسايق، يسافر إليها من سمرقند، وهي في وسط بلاد الترك، آخر حدود الترك المسلمين على حدود الصين، وكان لغربها من الصين أثر في كونها مركزا تجاريا مهماً عبر طريق الحرير (٢٦٠).

أما إقليم فرغانة : فيعتبر من أشهر المراكز التجارية في آسيا الوسطى في إنتاج الخيول الفرغانية التي عرفت لدى الصينيين بالخيول الساوية، التي ولدت في الماء، وحصلت الحكام شبه الأسطوريين إلى السماء، حيث يخلطون حسب الأسطورة، وسبب تلك الخيول أرسلوا بطرة الصين إلى فرغانة لحيروهم لإحضارها بالقوة بعد أن رفض ملك (كولند- خولند) أو فرغانة إرسالها بالحسن، عبر طريق الحرير العظيم، أو مقابل الحرير الذي كان أهم سلعة تنقل على هذا الطريق، خاصة في الصين حيث ظلت الصين زماماً طويلاً تحتفظ بسر تربية دودة القز وصناعة الحرير (٢٦١). وكان إقليم فرغانة يسمى إلى وقت قريب بخانية خوقند، وقد أعادت إليه الحكومة الروسية رسمياً اسم القديم (٢٦٢) ومن أهم مراكزه التجارية :

اخسيكث : بالفتح ثم السكون، وكسر الهمزة اليسلة وياء ساكنة، وكاف وطاء وبعضهم يقولون بالهاء المشددة، وهي أخسيكث التي سماها ابن خردادبة (٢٦٣) وابن حوقل (٢٦٤) مدينة فرغانة، وهي قصة الإقليم، مدينة واسعة كبيرة على نهر الشاش وهي على شمال القهر (٢٦٥) والوصول إليها والخروج منها إلى غيرها من المدن أمر يسيراً، مما سهل على التجار معاملتهم التجارية حيث سلطهم التجارحة تحملها الفوارب والسفن، كما أنها تقع على أرض مستوية، مما سهل إقامة الأتراك، ولها قلعة وأرباض، والأسواق في المدينة والريش (٢٦٦) وعلى الريش مسور، وللمدينة أبواب وكل باب من أبوابها يؤدي إلى ساتين وأنها جارية وفتكون الطرق البرية إليها سهلة (٢٦٧) وقد دمرت في أثناء الغزو المغولي ٦١٦هـ، ولكن تيسور لذلك، جدها وعرفت باسم أخسي في أيام السلطان بابر شاه مؤسس الدولة الفولية التيمورية في الهند (٢٦٨).

ومن أهم المراكز التجارية بأفليم فرغانة - والتي كان لها دورها في التجارة مع بلاد الترك المحيطة بأقليم وراء النهر من جهة الشرق - كل من أوركند وأوش أكبر مدينتي على النهر التركية، فأوركند مدينة محصنة، لها ربض، وأسواق وكانت مركزاً للتجارة مع الترك فهي «متجر باب الأتراك» (٢٦٩) وكان يخرج منها طريق تجاري يؤدي إلى منطقة بدى صوب، وكانت أكثر عصورها ازدهارا في عهد القراخانيين عندما أصبحت المدينة عاصمة لجميع بلاد ما وراء،

سكنت أوسكت : بكسر أوله وثانيه. وأخره تاء. متناه من فوق. من قرى أوزكند من أقصى بلاد فرغانة. وهي أوسع مدن فرغانة. قال عنها المقدسي أنها (١٢٨٧) أنها كثيرة الجوز. حتى رما وجدت ألف حوزة بدهم «وأسواقها عامرة في وسطها» (١٢٨٦).

نسبها العليا والسفلى : كان بها أكبر عدد من المدن التجارية ، تقع في جنوب نهر سيحون. يقال لها كورة نسبا أو نسائية . العليا في الحمل والسفلى تحتها ، وأسواقها عامرة. ومن مدنها التجارية خوند التي صارت في الأزمنة الحديثة قصبية لفرغانة ونسبت إليها خانيتها (١٢٨٦).

كند : بالضم ثم السكون . مدينة كبيرة . لأهلها سفن يسافرون فيها في نهر سيحون للتجارة . وهي التي عرفت باسم كند بأقام (أي مدينة اللوز) على ما ذكر القزويني (١٢٩٠) . لأن بها لوزا كثيرا «وهو لوز شجيب ينشر إذ فرك باليد» (١٢٩١) . وهي مدينة «كن يلمن الحامية» (١٢٩٢) .

أما خجندة : بضم أوله. وكح ثانيه ونون. ثم دال منهلة فهي بلد مشهور قبا ورا. النهر. أولى مدن فرغانه من العرب. مجاورة لها في غرب نهر الشاش. من كبريات مدن ما وراء النهر وأهلها أهل سفن يسافرون فيها للتجارة في سيحون وأسواقها كثيرة الجوز . والجامع في السوق (١٢٩٣) .

وفرغانة أشهر مدن أسبا الوسطى في استخراج معادن الذهب والفضة بناحية نقاد وأخسكيت ويرتفع منها الزئبق والفسفور والحديد والفضة والألك ويدا المجارة السود التي تحترق كالنحم وتبيض برماها الثياب. والذي كان يصدر إلى آسيا الوسطى وخراسان والصين وأوروبا ، وبلدان الخلافة الإسلامية . وفي جبال فرغانة شجر الطبرخون الذي يحمل بذره إلى الأفاق ، كما يصدر منها التوتادار . والأعشاب والجزر والفسق وسائر الفواكه . ويصدر منها أيضا الزئبق إلى سائر الأقطاء. وكذلك النفط والحديد إلى جانب الرقيق (١٢٩٤) . واشتهرت فرغانة بحجر الإرجا . والنفح الحجري اللقود . وكان يصدر من بساتنيا ويصل إلى الأفاق الأعشاب والتفاح والجزء . ومن الرياحين اللورد والفسق . ويصدر منها الأرز . والكتان والقطن (١٢٩٥) . وهي بلاد التوتادار الشهير (١٢٩٦) مما أعطى إقليم فرغانة أهمية تجارية كبرى . وزعمت الرواية الشعبية بوجود قبر النبي عليه السلام . بها . وهو الآن موضع القبا . التي يستخلص منها والمعروفة باسم حشرت أيوب (١٢٩٦) . الواقعة على مسافة ميل ونصف من قرية

النهر . وعلى عهد القراخطاي وخانات آل جنغاي الأول. كانت أوزكند مقرا لميزانة الدولة. مما يدل على أهميتها التجارية (١٢٧٠) . أما أوش فهي مدينة حسنة البنعة . على ضفة نهر يعرف بها ولها وبض كبير. وأسواق جامعة . يأتي إليها الترك الكفاد بتجاراتهم في فترات السلم (١٢٧١) .

أما أنديكان (أو أنديجان الحالية) (١٢٧٢) والتي اتخذها كيوخان . حفيد اغشاي بن جنكيز خان. عاصمة لفرغانة في النصف الأخير من القرن السابع الهجري . الحال في عشر الميلادي (١٢٧٣) فيها أسواق كثيرة عامرة . وهي أنديكان بضم الدال المهملة - كما ذكرها ابن حوقل (١٢٧٤) وياقوت (١٢٧٥) .

قبا : بالضم - تلى أخسكيت في الكبر - مدينة من أئمه المدن. كثيرة الأسواق والبساتين (١٢٧٦) . وصفها المقدسي (١٢٧٧) بأنها أروع وأطيب وأزه وأعجب من أخسكيت . وهي مدينة وسطها ميان . وجامعها في الأسواق الشهيرة حتى قال الحكيم . فرغانة (قبا) . وهي الآن قرية كوفه "Rupso" (١٢٧٨) .

مدينة أششقان : تقع في منتصف الطريق بين أخسكيت وقبا . وأسواقها عامرة . وهي مثل أوزكند «متجر الأثر الك» (١٢٧٩) .

نصر آباء . وتسخان . وزازكان : من مدن فرغانة الشهيرة بتجارتها كما وصفها المقدسي (١٢٨٠) نصر آباء مدينة كبيرة. انفتت بها الأشجار. بناها أحمد بن أند بن سامان لآبته نصر (١٢٨١) . وتسخان كبيرة أهلة . وجامعها في سوق تجار الأنسجة القلبية (الكرائيس) (١٢٨٢) . وهي أشحجان عند المقدسي . أو أششقان لى بيت افشار (١٢٨٣) أما وازكان فتكثر بها زراعة الأرز . الماء بها يستبان كثير أشهر (١٢٨٤) .

نقاد : أكبر قرى فرغانة . وقد اشتهرت بيزونها المعدنية التي صدرتها إلى كل القلاع. فكان يوجد بها معادن الذهب والفضة . والزئبق . والرقت القار . والفسفور والآنك (الرصاحي) (١٢٨٥) .

كاسان أوقداسان : بالسبب انشطة وأخره نون. ما زالت قائمة اليوم. وصفها الخضرافيرن الأولون بأنها تقوم في ناحية مسماها باسمها. وعلى بابها نهر بلشقي هو وبحون عند أخسكيت (١٢٨٦) .

مكورة واسعة كثيرة المدن، والخيبر، وهي على حدود الأقاليم الصفدية (١٢٠هـ) ، قصبتها هليك
 قرب مدينة خلاب الحالبية. ومن أكبر مدنها هلاورد ومثله وهما مدينتان عامرتان بالأسواق،
 والتجارات (١٢٠هـ) . وكذلك مدينة لاوكند بها أسواق وتجارات (١٢١هـ) . أما مدينة نك فيها
 أسواق، وصناعات وصناعة كثيرة. حسنة الأسواق كثيرة الحيرات والناقع (١٢١هـ) . وقد ارتبطت
 هذه البلاد ببلاد الهند عن طريق التجارة السجدة إلى بلاد الصين في البحارى العليا لنهر
 السند، وكانت شومان من مدن الروش الشهيرة بالتجارة، حيث كانت بها أسواق قائمة،
 وخيرات دائمة ، ولها سوق صنع (١٢١هـ) . وشهر الخنل بالبوابة الكبيرة التي تصدر منها إلى
 الأقاليم (١٢١هـ) .

بأخشان : بفتحها، وأخاء، معصه ساكس، وثين معصه محركه. وألف ونون . والقائمة
 يسمونها بلخشان باللام، في الجنوب الشرقي من بلاد ما وراء النهر . في أعلى طخارستان.
 تقع على طريق التجارة القادم من الصين في العصر الأعلى شهر جيحون واشتهرت بأخشان
 براعيها المدينة وديانها الواسعة الحصبة وطقسها الراتح (١٢١هـ) . أما وضعها فتقع في وادي
 جيحون ونهر بلخشان حيث تقوم مدينة فيض آباد (نيزاباد) قسبة البلاد الحالية (١٢١هـ)
 وصفها الإدريسي (١٢١هـ) بقوله «مدينة خصبة. بها أسواق وفتادق وحمامات وتجار وأموال
 تصرفه . وهي على نهر جريان، وبعاليها دواب كثيرة، وتناج كثيرة . ويطلب منها الخيل
 والغال وترتفع منها الحجارة ذوات الجواهر النفيسة التي تشابه الياقوت الأزهر . وقد
 اشتهرت بأخشان منذ القدم بأحجارها الكريمة لا سيما معدن البلخش (١٢١هـ) المقام
 للياقوت (١٢١هـ) ويطلب منها اللازورد (١٢١هـ) الذي يستخرج بكميات كبيرة ويحمل إلى سائر
 الأقطار فيمساها كثيرة ولا شيء يصفوه (١٢١هـ) . ونسجود المسك عن طريق وخان من أرض
 الصين بالهند (١٢٢هـ) ومن أحجارها الكريمة يعمل فصوص الجوانم . ومنها يدخل التجار أرض
 الصين بتجارعتهم (١٢٢هـ) . وقد وصف المقدسي (١٢١هـ) أحجارها بقوله (بها معدن اللازورد والبلور
 وحجر البازهر (١٢١هـ) . وحجر الفضية (الاست) وهو شيء يشبه البردي لا تحرقه النار،
 يوضع في الدهن فيقد كما تقد الفضية ولا ينقص، ويصنع منه الخوان حيث يسج منه ساديل
 غلاط للخوان . فإذا اتسفت وأريد غسلها ألقيت في النار فنخرج نظيفة (١٢١هـ) . وهناك
 حجر يجعل في آتيت المظلم ليعضي ، أدنى شيء منه (١٢١هـ) ولعل هذه الحجر نوع من الحجر
 الفسفوري اللصق . وفيها حجر البجاذي وهو حجر كالياقوت (١٢١هـ) . وكانت كل هذه
 الأحجار تصدر إلى الخارج، وهذا أهم ما اشتهرت به بأخشان .

بأخشان : بفتحها، وأخاء، معصه ساكس، وثين معصه محركه. وألف ونون . والقائمة

جلال آباد . كذلك فيل أن بخرغانة قبور الفتيمة وسعدانة من الصحابة والتابعين قرب أبيه
 بولان ، كان قد أرسلهم الخليفة عثمان بن عفان لاستشهادوا جميعا في معركة دارت رحاها بين
 المسلمين والكفار الأتراك. ولا يزال هذا الموضع قائما حتى الآن تحت نفس الاسم . كما يوجد في
 خوند، مشهد الإمام عبدالله حفيد الإمام الحسين بن علي وشقيق الإمام محمد الباقر (١٢١هـ / ٧٣١م . وبعد قبر فتيمة بن مسلم الباهلي، الفاتح العربي المسلم، لبلاد ما وراء النهر
 والذي استشهد في ٩٦هـ / ٧١٥م موضحا من مواضع الزيارة في هذه المدينة . ويؤكد ذلك
 ذكر قسبة بن مسلم في رباط سرهنگ من قرية كاخ (١٢١هـ) وكذلك إشارة الأهالي حتى يومنا هذا
 إلى قبور في دائرة جلال كدك من أعمال أنجيجان (١٢١هـ) ، مما جعل فرغانة مزارا دينيا بقده إليه
 الناس من كل أقاليم ما وراء النهر وخارجة ومعظم ما يحمله الناس معهم من تجارات ، وما
 يحتاجونه من أسواق تلك المدن .

كذلك ساعدت الطرق البرية التي ربطت مدن فرغانة بعضها ببعض، وكذلك غيرها من مدن
 أقاليم ما وراء النهر ، على عملية القيادة التجارية. وكان يربط أخسيكت بالأجزاء الجنوبية
 لفرغانة عدد من الطرق وهناك طرق مستقيم يربطها بالشتات (١٢٠هـ) ، وطريق آخر يخرج من
 أخسيكت قسبة فرغانة إلى أوش شرقا . ثم أوزكند (١٢٠هـ) . وهناك طريق من زامين إلى فرغانة
 مارا بيوهكت قسبة أترسة . وفي مدينة خصدة ويظل محاذيا لخصدة نهر سيحون الجنوبية إلى
 أن يصل إلى أخسيكت قسبة فرغانة (١٢٠هـ) . كما كانت فرغانة تتصل بأقليم الصغد وخاصة
 سرقند عن طريق العديد من الطرق التجارية (١٢٠هـ) التي حصلت تجارات تلك البلاد من شتى
 الأقطار والألوان .

وقد ارتبطت آسيا الوسطى ببلاد الهند والهند ارتباطا وثيقا، حيث كان يمتاز أراضيها
 وأراضي جفنان ، بوخان ، وبخان، والروش ، طريق التجارة المتجهة إلى بلاد الصين، أغنى
 البحارى العليا لشهر السند التي كان يقطنها أهل الصين والتي كان يطلب منها المسك (١٢٠هـ) .
 فازدهرت التجارة مع الهند عن طريق المراكز التجارية الآتية :

الحنبل والروش : الحنبل بضم أوله، وتشديد ثانية وفتحها، خلف نهر جيحون، والروش
 بالفتح . ثم السكون . والشين معجمه، هما كورتان غير أنهما مجموعتان في عمل واحد وهو
 نهر جريان (١٢٠هـ) ونهر وخشاب (١٢٠هـ) . ومن أهم مدن الروش هلاورد ولاوكند بالقرب من كركان
 شبه الحالية . ومدن الحنبل كاريك، وهليك، وسكندره ، وقارغور هناك أكبر مدينة (١٢٠هـ) والحنبل

بأخشان : بفتحها، وأخاء، معصه ساكس، وثين معصه محركه. وألف ونون . والقائمة

وخان ، في شرق بدخشان في أعالي جيحون ، في الطريق إلى التبت (١٣٩٦) . وبينها وبين التبت مسافة قريبة تبلغ ثمانية عشر يوماً (١٣٠١) . وكانت تتاخم بلادا يقال لها السقينة أو (دكران - أو كورام) (١٣٣١) . وبها معادن الفضة التي لا تظفر لها في الكثرة والظيب (١٣٣٢) . وفي أوديتها ذهب تير يسيل مع الماء في وقت جري السيول من كثرت (١٣٣٢) . وكانت قوافل الرقيق من أواسط آسيا تجتاز هذه البلاد إلى خراسان ومنها إلى أسواق المدن الإسلامية في الغرب (١٣٢٤) . فهو موطن الرقيق والسك (١٣٣٥) .

الصغانيان : بالفتح . وبعد الألف نون ، ثم باء مشددة من تحت ، وآخره نون . والعجم يبدلون الصادحيم فيقولون (جفانيان) ولاية عظيمة يا وراء النهر ، إلى الغرب من نهر الوخش ، يحدها من جنوبها نهر جيحون ، سماها المغرب بنفس الاسم وكثبت الخارسية جفانيان (١٣٣٦) . وكان وادي جيحون تشغله في العصور الوسطى مقاطعة صفانيان التي كان حاكمها يحمل في العهد السابق للإسلام لقب (صفان خدات) (١٣٣٧) . يذكر انقضي (١٣٣٨) أنه كان صفانيان ما يقارب من ست عشرة ألف قرية ، وكانت العاصمة القاديان ، على أول نهر يلتقي بجيحون غرب وخشاب (١٣٣٩) . وصفها ابن حوقل (١٣٤٠) بقوله وهي أسخر من الترمذ بكثير ، وتسمى قلة ويرتفع منها القوة (١٣٤١) الذي يحصل إلى بلاد الهند ، وتشغل الموضع الذي تشغله حاليا ديبو ، التي تعتبر إلى اليوم المركز الرئيسي للمنطقة بسبب أهميتها التجارية ، وهو تدها الاستراتيجية المشاز (١٣٤٢) . وصفها المقدسي (١٣٤٣) بقوله والصفانيان مدينة كبيرة ، قرب الترمذ ، خبز رخيص ، ولحم كثير ، وما غزير ، وأسواق عامرة لطيفة ، على أسوار بلا طيطان . وعامة أهلها صوامر من يحملون الأكسية التي تحمل إلى الأفاق وتعرف الآن باسم مدينة سر آسيا الحديثة (١٣٤٤) .

شومان : بالضم والمكسور ، وأخر نون ، بلد بالصفانيان من وراء جيحون ، إلى الجنوب من آقباذيان . حيث قلعة شومان أو الشومان العظيمة الإسلامية ، التي بكثير حولها الزعفران ومنها يصدر إلى سائر الأقاليم (١٣٤٥) . كانت في أيام باقوث الميموي (١٣٤٦) من الثغور الإسلامية أمام الترك ، وقد لعبت دورا في حروب تصور لك . وسيت باسم حصار شاه من أو حصارك ، وتعرف اليوم بحصار أبتا (١٣٤٧) . وفي أوقات السلم كانت عمليات التبادل التجاري تتم فيها بين الترك الكفار والمسلمين بانتظام .

طخارستان : بالفتح . وبعد الألف را . ثم بين تاء مشددة من فوق ، وهي ترخشان العليا والسفلى . تقع بين بلخ وبدخشان ، وقد أخذت اسمها من شعب الطخاريين الذين لغزوا على ملكة مقبرها اليونانية (١٣٤٨) . وكانت هذه المقاطعة تحت في عهد السيادة العربية من صفان

أوردوا حتى ممرات هندوكش الجبلية (١٣٤٩) ومن أشهر مدنها ومراكزها التجارية :-
الطالقان ، التي تعتبر أكبر مدن طخارستان جميعها ، ولا تزال محتفظة باسمها (مخلا في طالقان) إلى أيامنا هذه (١٣٥٠) . وتصنع بها اللباد الطالقانية التي تصير إلى الأفاق (١٣٥١) . وتعتبر مدينة خلم (١٣٥٢) أشهر وأهم مدن الطخارستان سرا ، من ناحية التجارة ، أو من الناحية العسكرية ، وهي تقع على ضفة نهر يحمل نفس الاسم ، وهي أوتاش فرغان الحامية (١٣٥٣) . وكان يجرى بهادى خلم أكثر من درب مطروق يؤدي إلى جبال هندوكش (١٣٥٤) وكانت هذه الدروب والطرق بطرفها التجار من الهند إلى آسيا الوسطى ، والعكس .

باب الحديد : المشهور ، وهو مضيق في الجبال في طريق كشم ونخشب في الهند ، وقد وصفه الرحالة الصيني هوين تسانك (Hwen Thsang) وكان قد زار الهند ، ٧٩م بعفته حاجا بوذا . ودوى أن هذا المضيق في أيامه يمد بأبواب قابلة للانطباع . وتشد بالحديد ، وقد علق بهذه الأبواب أبراس حديد (١٣٥٥) . وقد تكلم البلاطيون العرب عن مدينة بهذا الوضع سماها اليقوي (١٣٥٦) مدينة باب الحديد ، وذكر أيضا أنه يقال لها بالفارسية دراهين . واشتهرت باب الحديد باسمها الفارسي (دورند آهنين) منذ أيام تيمور . وتسميتها التركية (مهلقه) (١٣٥٧) . وقد قطع هذا الطريق كلاجور السفر الآسياني إلى بلاط تيمور ذلك سنة ٨٠٨ هـ / ١٤٠٥م وقال أن هذا الطريق قدته يد الإنسان وترتفع الجبال على جانبيه إلى علو كبير . والرب فيه طريق مهتد جدا ، ويقال لهذا الرب أبواب الحديد ، وهو يحاذي بلاد سمرقند من ناحية الهند . وكانت أبواب الحديد تدر دخلا كبيرا على المسيطرين عليها لأن كل التجار القادمين من الهند يرون بها الثرب (١٣٥٨) .

أما جبال التيم الشهيرة المشاهدة القيمة ، فالغالب عليها التزعة والحضرة ، وهي ترى أهلة بالسكان ، وبها حصون منيعة ، وقبها معادن الذهب والفضة ، والزاج والنشادر الذي يصدر إلى الكثير من الأماكن ويقاع الأرض (١٣٥٩) . وهي تتصل بسمرقند وبخارى وأقليم أصفند عن طريق نهر يسمى نهر مسخا ، يصب في نهرى الصفانيان وفرغانة (١٣٦٠) .
وقد ارتبطت هذه المراكز التجارية ببعضها البعض عن طريق مجموعة كبيرة من الطرق البرية والنهرية سهلت عملية التبادل التجاري ، ذكر البلاطيون العرب هذه الطرق بالتفصيل ، وعلى رأسها طريق الحرير العظيم كما ذكرنا الذي يفصله استطاع سكان آسيا الوسطى إقامة علاقات تجارية ، وثقافية ، مع الهند والصين وإيران وآسيا الصغرى . ومن خلالها مع اليونان ، وروما ، وأوردوا (١٣٦١) .

وهناك على سبيل انثال طريق على نهر جيحون يصل ما بين بيكند وبخارى في معاداة نهر
 الصفد اليسرى إلى مسر لند ١٣٣٦. وهناك طريق آخر من ترمذ ويتشعب هذا الطريق إلى طرف
 مختلفة، أحدها إلى الشمال ليدخل مدن الصفغانيان والقباذيان، ومنها إلى قنطرة الحجارة
 المشهورة، ليعبرها ويصل فيها إلى الجبل ١٣٣٢. وهناك طريق من زامين إلى فرغانة، ويعبر
 هذا الطريق بجسك قصبة أشروسة حيث يعطف إليها، كما يمر بمدينة خجندة، ويظل محافظاً
 لعنتنى نهر سيحون الجنوبية إلى أن يصل إلى أخيكك قصبة فرغانة ١٣٤٤ إلى جانب العديد
 من الأنهار التي اتخذت كطرق تجارية هامة كثير الشاش ونهر الصفد ونهر سرخاب.

ومن أنطرق الخارجية التي ربطت هذه المراكز بغيرها طريق يخترق خراسان إلى بلخ، ثم يعبر
 جيحون إلى ترمذ، وعندما يتشعب إلى طرق مختلفة، ففى الشمال يتخلل الصفغانيان
 والقباذيان، ثم إلى ترمذ. وهناك يعطف إلى كشي، وبخارى ١٣٥١. كما أن تجارة بلاد ما
 وراء النهر كانت تصل إلى الهند عن طريق خراسان حيث لعبت خراسان دور الوسيط عن طريق
 بلخ، عبر جبال الياهير التي كانت بداية الطريق الهندى العظيم للنجارة، أو ما يسمى طريق
 التوابل، حيث كانت بلخ تنوسط طريق الحرير. وتعتبر في الوقت نفسه رأس جسر على الطريق
 المؤدى إلى داخل الهند، وأنطاكية، ودمشق وروما، ثم يتابع الطريق سيره إلى مدينة القوافل
 (مسرو)، وذلك عبر معبر جبلى فصهر نسبياً من كاشغر إلى أرض فرغانة، عند أعالي نهر
 سيحون ١٣٦١.

وكان يمكن لشباعات ما وراء النهر أن تصل إلى الصين من طراز إلى نوشيجان الأعلى. وهو
 حد الصين، وبينهما مسيرة عشرة يوماً للقوافل ١٣٦١.

كذلك كانت تخرج من آسيا الوسطى أو تأتي إليها تجارات من بلاد الترك عن طريق مدينة
 الطراز، وهي على الحدود مع بلاد الترك الغربية ١٣٦٨. كذلك تخرج تجاراتهم من أسجباب
 حيث الطرق التي تسلكها القوافل بالنجارات ١٣٦٨.

كذلك كانت القوافل النجارية تخرج من آسيا الوسطى إلى الهند عن طريق بدخشان التي
 كانت تصل بلاد القوقاز من الهند ١٣٧٠ وهناك أيضا بعض الطرق المتجهة من آسيا الوسطى،
 إلى بلاد الروم، عبر خوارزم ١٣٧١. كذلك كان هناك طريق تجارى يمر بأقليم ما وراء النهر، يأتي
 من الشرق عبر طريق شمالي من مدن السهوب التركية، فجوباً إلى ما وراء النهر، فشمالاً
 حول بحر قزوين، وغرباً عبر السهوب إلى بلاد القوقاز، وبعد ذلك يستمر في الصفد إلى
 القسطنطينية التي كانت من الأسواق الرئيسية للسلع الآتية من آسيا الوسطى ١٣٧١.

وقد وقر الحكام والأمراء والملوك والسلاطين والنفاء، الأمن والأمان على طول هذه
 الطرق، مما أتاح للقوافل التجارية العمل بكل أمان وأطمئنان.

والواقع إن هذه المراكز التجارية خلقت نوعاً من العلاقات الخارجية، والداخلية، في داخل
 آسيا الوسطى وخارجها. وكانت الصين أقدم الدول التي تبادلت التجارة عبر هذه المراكز التي
 انتشرت كما قلنا عبر طريق الحرير. ولعل أبلغ أثر لهذا التبادل التجارى عبر هذه المراكز بين
 بلاد ما وراء النهر والصين، وهو انتقال العقيدة البوذية من الصين إلى آسيا الوسطى، عبر
 طرق التجارة مع التجار الصينيين الذين كانوا يجهزون بلاد ما وراء النهر، إلى جانب انتقال
 صناعة الحرير إلى مدن آسيا الوسطى ١٣٧٦. ومن أهم المدن الصينية التي كان يقصدها
 التجار الصينيون تشانج أن، وكو بانج، وقد تبادلت الصين مع مراكز التجارة في آسيا
 الوسطى الفراكه، والأسلحة والدرع، والفيلان، والحرير والقروشات والبروسلين ١٣٧٤. أما
 مع خراسان، فقد كان لسهولة الاتصال أثره في عطية التبادل التجاري ١٣٧٤ وكذلك الهند
 التي استوردت منها مراكز التجارة في آسيا الوسطى، التوابل، والمسك والقطر
 وغيرها ١٣٧١.

أما مع العراق فإنه كان منذ أقدم العصور من المراكز التجارية الهامة التي يقصدها التجار
 من كل الأنحاء، وزاد من أهميته التجارية بناء بغداد، لتصبح عاصمة الخلافة الإسلامية.
 ومركزاً تجارياً للعالم الإسلامي كله، وبحلول سنة ١٣٣٦ هـ / ٧٥٢م نظم العباسيون خدمات
 بريدية تصل إلى ما وراء النهر، كما جدوا محطات القوافل واستراحات التخييل على طول
 الطرق، وأضافوا إليها محطات أخرى، مما سهل عطية التبادل التجارى بين بغداد وآسيا
 الوسطى ١٣٧٦. كذلك كان هناك طريق يخرج من بغداد إلى خراسان، ويخترق بلاد ما وراء
 النهر إلى الصين ١٣٧٨ مما سهل نقل البضائع، وكانت أسواق بغداد حافلة بغرائب السلع التي
 كانت تحصل إليها من هذه البلدان ١٣٧٨.

وهكذا نرى أن معظم مراكز التجارة في آسيا الوسطى قد تزخرت لها كافة الميزات، التي
 جعلتها من أهم مراكز التجارة العالمية، مثل قوة التصنيع والموثوق فضلاً عن كونها مأهولة
 بالسكان، ووقوعها على الطرق النهرية والنسبة والبحرية. وأهمها طريق الحرير كذلك كان بها
 فائض من مواردها، وزراعتها، وصناعاتها، إلى جانب الأمن والأمان الذي وقره الحكام،
 وقد توفرت لذلك كله في كل المراكز التجارية، سواء على المستوى الداخلى أو الخارجى. مما أهلها
 لتصبح من أهم مراكز الحضارة في العصور الوسطى.

وتعتبر من غير عرف نهر جيحون بنهر أمودريا ونهر سيحون سيدهريا في أواخر العصور الوسطى وبعدما عرفها العرب باسم جيحون وسيحون . كما لستريج : بلدان الخلافة الشرقية . ص ٤٧٧ .

١٤- بالقرن الحادي عشر : معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٣٤٦ ، مادة ختل .

١٥- ابن رسته : الأغلقي الشخصية ، ص ١١٩ ، البعثي : أحمد بن واضح الكاتب ، كتاب البلدان ، بيروت ، ١٩٨٨ ، ص ٥٨-٩٨ .

١٦- وقع ملكة طخارستان بين بلخ وبخشان وهي التي اتخذت اسمها من شعب الطخاريون الذين ورد ذكرهم من بين الشعوب التي قضت على إمبراطورية بكتريا البرابكية . أنظر : بارتولد : التركستان ، ص ١٤٨ .

١٧- المقدسي : أخصن التقاسم ، ص ٣٦٥ ، كى لستريج : بلدان الخلافة ، ص ٥٠٢ .

١٨- كى لستريج : بلدان الخلافة ، ص ٥١٢ ، ٥١٢ .

١٩- بارتولد : لتركستان ، ص ١٧٧ .

٢٠- كى لستريج : بلدان الخلافة ، ص ٥٢١ .

٢١- المقدسي : أخصن التقاسم ، ص ٣٢٧ .

٢٢- عبد الفتاح مفيد المقدسي ، الإسلام والسلطان في جمهوريات آسيا الوسطى القارة ، ط ١٩٩٩ ، ص ٢٢٠ .

٢٣- بسى الجوهري : آسيا الإسلامية ودار المعارف ١٩٧٨ ، ص ٣٦ ، ٣٤ عبد الفتاح المقدسي ، الإسلام ص ٢٢٠ ، أحمد تويي عبد اللطيف ، الفتح الإسلامي لبلاد ما وراء النهر ، وانتشار الإسلام هناك ، بحث منشور ضمن أبحاث المؤتمر الدولي ، والسلمون في آسيا الوسطى ، والفرقان جامعة الأزهر ١٩٩٤ ، ص ٤٩-٥٢ .

٢٤- المقدسي : الإسلام ، ص ٢٢٠ .

٢٥- بارتولد : تاريخ الترك ، ص ١٧٠ وما بعدها التركستان ، ص ١٤٩ وما بعدها . وتقرئ أدرخون تقرئ تركية اكتشفها بمنة الجمعية الفنية ببلخسكي ، على ضفة نهر أودخون في بلاد القرون ، وقام بحل وصورها العالم الدفازكي ولم طوسون في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، وهي أقدم آثار للأتراك ، واللغة التركية أشتاعا الأتراك وتتبادل فترة نصف قرن فقط ١٢٠-٦٨٠ م وهي الفترة التي كان أترك الشتر في ألتائها تحت حكم الصين ، ثم استطاعوا الحصول على استقلالهم ، وتؤكد النبوءة

الهوامش

١- بارتولد : تاريخ الترك في آسيا الوسطى ، ترجمة أحمد السيد سليمان ، الهيئة المصرية للكتاب ، ١٩٦٦ ، ص ٧٠ .

٢- بارتولد : تاريخ الترك ، ص ٧٠ .

٣- بارتولد : تركستان من الفتح العربي إلى الغزو المغولي ، نقله عن الروسية ، صلاح الدين عثمان ، الكويت ١٩٨١ م ، ص ١٤٥ وما بعدها .

٤- لستريج : بلدان الخلافة الشرقية ، ترجمة بشير فرسيس ، وكوريس سواد ، مؤسسة الرسالة ، ط ١٩٨٥ ، ص ٤٨٩ .

٥- المقدسي : شخص الدين أبو عبد الله البخاري ، أخصن التقاسم في معرفة الأقاليم ، ليدن ١٩٠٦ م ، ص ٣١١ ، وقد كان التيهاطلة في اللغة الخاصة للإبلاد أعداء الساتانية ، وهم الأفراسيون لدى المؤلفين البيزنطيين ، ويعرفون بالهين الأبيض ، على أن مصنفى القرون الوسطى من العرب كانوا لا يسمونهم في استعمال اسم التيهاطل فقد أطلقوه واستطاعوا على جميع الشعوب والبلاد التوارية (التركية) ، فبدأ جيجورون وعلى ذلك جرى المقدسي في استعمال آياه ، لستريج : بلدان الخلافة ، ص ٤٧٦ .

٦- التركستاني : مركبة من لغتين الترك ، ستان لوى : مرطن فسنى مرطن الترك .

٧- ابن رسته : الأغلقي التسمية ، بيروت ، ط ١٩٨٨ ، ص ٩١ ، ٩١ .

٨- المقدسي : أخصن التقاسم ، ص ٣٦٢ .

٩- الأخطخري : مسالك المسالك ، دار صادر بيروت ، بدون ، ص ٢٨٧ ، ابن حوقل : أخصن التقاسم ، صورة الأرض ، القاهرة بدون ، ص ٣٨٤ ، لستريج : بلدان الخلافة ، ص ٥٠٣ ، وما بعدها .

١٠- المقدسي : أخصن التقاسم ، ص ٣٧٧ ، لستريج : بلدان الخلافة ص ٥١٤ .

١١- بوزجوري أخصنوف : الغرب والإسلام في أتركستان ، دار الرهي في بيروت ط ١٩٩٦ ، ص ١٢٦ .

١٢- المقدسي : أخصن التقاسم ، ص ٣٧٩ ، ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٣٩٩ .

١٣- الأخطخري : مسالك المسالك ، ص ٢٩٢ ، كى لستريج : بلدان الخلافة ، ص ٤٧٧ وتقرئ جيحون وسيحون أو توى أو أودريا كما أطلق على جيحون فليفا ، أو نهر حاكس أو سيريديا كما أطلق على سيحون . ويحيط القسوس حول اسمها ، فقد يكون العرب قد اكتسروا التسمية من اليهود لأن جيحون وجيحون ليستا الإصورتين لاسم النهرين المذكورين في سفر التكوين كيجون .

- والأرياء من السمرقند والسجانب والتعاليب التي يتنافس الملوك بها ويحتاجون إليها ويهدونها . باقرت
- لخصي : معجم البلدان . ابن رسته : الإخلاق الفسقة . البعقوبي : البلدان . ابن خردادبه : المسالك
- والمسالك ماركو بولو . رحلة ماركوبولو . كتي لتاريخ : بلدان الخلافة الشرقية . ص ٤٧٧ وما بعدها .
- ٣٥ - ابن حوقل : صورة الأرض . ص ٣٨٦ .
- ٣٦ - الحسن النقاشم ص ٣٦٠ . ٣٦١ .
- ٣٧ - أمين فزانك . ويظهر براوتسون . طريق الحرير . ترجمة أحمد محمد . القاهرة ١٩٦٧م . ص ٧ .
- ٣٨ - أمين فزانك . نفسه . ص ٨ .
- ٣٩ - أمين فزانك : نفسه .
- ٤٠ - أمين فزانك : نفسه ص ٩ . واليشب أو اليشم هجران فعضبان . والبشب مغرب البشم ليني اللون
- أبيض . وهو نوعان أصفر وأبيض . والتشباتشي : أ璋ار الأناكور في جواهر الأبخجار حنفة محمد
- يوسف حسن . محمود حجابي . الهيئة العامة للكتاب ١٩٧٧م .
- ٤١ - أمين فزانك : نفسه . ص ٧ والتاريخ المتعارف عليه لند . السمر في طريق الحرير هو سنة ١٠ د أو
- ١١٥ قبل الميلاد . ففي ذلك الوقت سار الصينيون في منتصف الطريق عبر آسيا ليربطوه بطريق
- متشابه يبدأ من عند البحر المتوسط إلى وسط آسيا . وبعد طريق الحرير أقدم من ذلك بكثير : ألقى
- سنة قبل ذلك أو يزيد . أو ظل طريق الاتصال بين البحر المتوسط والصين مائتاً عن أربعة آلاف سنة
- قديماً لبراندك . ص ١٢٠ .
- ٤٢ - باقرت : معجم البلدان ج ١ . ص ٣٥٢ لتاريخ : بلدان الخلافة الشرقية . ص ٢٠٠ هـ وأقليم الصغد أو
- صغدiana القديمة . أهم أقاليم ما وراء النهر قاطبة . كان يسفل الأراضي المحيطة ما بين نهر جيحون
- ويحسون وكان الصغد يحسب إحدى حاران الدنيا وقد بلغ أوج ازدهاره في حكم الدولة السامانية
- ٢٦٩-٣٨٩ هـ / ٨٧٤-٩٩٩م . لتاريخ بلدان الخلافة . ص ٤٠٢ .
- ٤٣ - نهر الصغد أو نهر زرخشان نادر الذهب . عليه تقوم بخارا وسمرقند وكان وادي زرخشان أخصب
- مناطق ما وراء النهر وأكثرها سكاناً منذ أقدم العصور وهو نهر نامق منبعه جبال البشم كتي لتاريخ :
- بلدان الخلافة . ص ٤٠٢ .
- ٤٤ - الاضطخري : المسالك ص ٣٦٠ . ابن حوقل : أحسن التقاسيم ص ٢٦١-٢٦٨ . باقرت : معجم
- بلدان ج ٢ ص ٣٩٠ . وتوجد كتي هي التسمية الصحيحة . وكثيراً ما يكتب خطأ بصورة يوجيكت .
- نقطة الكلمة (سرا - مي) (SRA-MI) الواردة في الكتب الصينية منذ القرن الخامس الهجري .
- ٤٥ - أحسن التقاسيم . ص ٣٦٦ . ومن مدنها الشهيرة لم حكت وهسكت والطراوس وندنة
- ويجكت وخروان . ويظهر ما المتقصى : أحسن التقاسيم ص ٣٦٧ .

- أن خانات النورك يتحدون من أتراك التتر أو الكشغور . وتصور التفرش حياة قوم من البلبو داخل دولة
- بنوية . رابع : زكريا كتابي : التبرك في مؤلفات الجاحظ ومكانتهم في التاريخ الإسلامي حتى
- أبسط القرن الثالث الهجري . بيروت ١٩٧٦ . ص ٢٠٢ .
- ٢٧ - البلاذري : أحمد بن يحيى بن حابر . فتح البلدان . القاهرة . ١٩٨٦م . ص ٤١ . ٤١٦ . وكانت
- منازة الفتح الإسلامي . لبلا ما وراء النهر في عهد الخليفة عمر بن الخطاب رضي الله عنده حينما
- طارد البغال العربي المسلم الأتق بن قيس التميمي سنة ٤٢ هـ / ٦٤٣م . الملك يزيد جرد شرقاً حتى
- نهر جيحون أنظر : الطبري : تاريخ الرسل والملوك . ج ٤ ص ٢٩٦ . ٢٩٦ . ابن الأثير : الكامل في
- التاريخ . ج ٤ . ص ٣٠١ .
- ٢٨ - نريد من التفاصيل حول فتح بلاد ما وراء النهر : انظر البلاذري : فتح البلدان . ص ٤١٦ . ٤٢٠
- الفرنخي : أبو بكر محمد بن حعفر . تاريخ بخارى . ترجمة وتعليق أمين عبد المجيد بلوي . نشر الله
- الفرزاني . ط دار المعارف ١٩٦٥ . ص ٦٢ . ابن اعثم الكوفي : الفتح تحقيق محمد بن عبد الحميد
- خان . ط ١ جدار آباد الدكن . الهند ١٣٨٩هـ . ص ٣١٠ . ٣١٢ . الطبري تاريخ الرسل والملوك . ج ١ .
- محمد عبد العظيم يوسف : الفتح الإسلامي لأقليم الصغد . بحث منشور ضمن حولية الدراسات
- الآسيوية . العدد الأول . الوثائق ١٩٩٧ . ص ١٨٠-٢٣٧ .
- ٢٩ - حسن أحمد محمود : الإسلام في آسيا الوسطى بين الفتحين العربي والتركى . القاهرة ١٩٧٢ .
- ص ١٥٢-١٥٤ .
- ٣٠ - البلاذري : لفتح . ص ٤٣٥ . باقرت : التركستان . ص ٢٩٢ . حسن محمود : الإسلام في آسيا
- الوسطى . ص ١٥٥-١٦٤ .
- ٣١ - انطري : تاريخ الرسل . ج ٥ . ص ٢٥٧ باقرت : التركستان . ص ٢٩٢ وما بعدها . كتي لتاريخ :
- بلدان الخلافة الشرقية . ص ٤٠٢-٤١٨ .
- ٣٢ - ابن حوقل : صورة الأرض . ص ٢٨٤ .
- ٣٣ - الاضطخري : مسالك المسالك . ص ٢٨٧ .
- ٣٤ - انظر : الاضطخري : مسالك المسالك . ص ٢٨٧ وما بعدها فيقول (وأما مياه فاتها أعذب المياه
- وأقنها قد عمدت المياه العذبة جبتها ومضواحيها ومنبتها يقول ابن حوقل صورة الأرض . ص ٢٨٤ :
- وما بعدها أو بلادهم من مصادن الحديد ما يفضل عن حادتهم ينبت عن جبارتهم . وهذا مصادن
- الذهب والفضة والذهب الذي لا يباريه في الفخارة والكثرة معدن في سائر بلدان الإسلام ولم أعلم أن من
- شي . من بلد الإسلام الشواهد الأقربا وما . النهر . وليس كبريتا فورهم في القرة ولهم الكاعذ الذي
- لا نظير له في البرودة والكثرة . ولهم المسك الذي يجلب إليهم من القيت وخرخيز ويخرج منه الزعفران

- ٤٦ - بقوت الحوى: معجم البلدان من ٣٥٢ الرشدي : تاريخ بخارى من ٤١٠ ، ٤٢ .
- ٤٧ - الاضطخري : مسالك الممالك من ٣٠٦ ، فاميرى : تاريخ بخارى . من ٦٣ .
- ٤٨ - المقدسي : أحسن التقاسيم . من ٢٨ .
- ٤٩ - المقدسي : نفسه ، من ٢٨٠ . محمد أحمد محمد ، بخارى في صدر الإسلام . دار الفكر العربي . ١٩٩٢٤ ، من ١٦ ، ١٧ .
- ٥٠ - أحسن معجم : الإسلام في أسيا الوسطى . من ٢٥ .
- ٥١ - ابن حوقل : صورة الأرض . من ٣٩٧ .
- ٥٢ - اليعقوبي : (أحمد بن يعقوب بن واضح) ت ٢٨٤ هـ / ٩٧٧م كتاب البلدان . دار إبيبا . اثرتات . ط ١٩٨٨م من ٥٩ . حسن معصود : الإسلام في أسيا الوسطى . من ٢٨ .
- ٥٣ - الرشدي : تاريخ بخارى . من ١٠٤ وما بعدها .
- ٥٤ - الرضي : هو ضواحي المدن .
- ٥٥ - ابن حوقل : صورة الأرض . من ٣٩٧ .
- ٥٦ - اليعقوبي : البلدان ، من ٥٩ .
- ٥٧ - ابن وصية : الأعلق النسبة . من ٩٠ . الأدرسي : زبدة المشتاق في اختراق الآفاق . ط ١٩٧٧ .
- ابن حوقل صورة الأرض . من ٣٩٧ . البلدان من ٥٨ : كان نهر يرس بحر على مسترقتة وهو لناة أدغيم الحالية) ومنه تتفرع قنوات بخارى الرنسة وهي أنهار صالحة للصلاح النهري . الاضطخري : مسالك الممالك . من ٣٢٠ . ٣٢١ .
- ٥٨ - ابن حوقل : صورة الأرض من ٣٩٨ . ٤٠٢ . ابن خرداذبة : المسالك . من ٢٧ ، ٢٨ .
- ٥٩ - انظر الرشدي . تاريخ بخارى من ١٠٩ ، ١١٠ . الطبري : تاريخ الرسل ج ٥ من ٣٣٥ لقد صارت بخارى في عهد اشعاشانية دار الملك أي العاصمة . وجعلها كل أسراء آل سامان خاضعتهم وكانوا يتركزون بالقيام فيها . كما كانت وأختهم فيها دون سواها . لذلك هجروا بها اهتماما كبيرا تحسبنا وما . انظر الرشدي : تاريخ بخارى . من ١٢٤ . وما بعدها .
- ٦٠ - المقدسي : أحسن التقاسيم . من ٢٤٢ الاضطخري : مسالك الممالك . من ٣٣٧ . ٣٤١ ابن خرداذبة : المسالك . من ٢٩ . ابن حوقل : صورة الأرض من ٢٨٤ .
- ٦١ - ابن حوقل : صورة الأرض من ٤٠٤ . ط ١٠٤٠ . فاميرى : تاريخ بخارى . من ١٨٣ .

- ٦٢ - صورة الأرض من ٢٨٩ .
- ٦٣ - الأدرسي : زبدة المشتاق ط ١٠٠ . من ٤٧٧ .
- ٦٤ - ابن حوقل : صورة الأرض من ٣١٧ ابي القدا . : تقوم البلدان . من ٤٨٩ .
- ٦٥ - إيرين فرانك : طريق الحرير . من ٤٠ المقدسي : أحسن التقاسيم . من ٣٨٧ .
- ٦٦ - أحسن التقاسيم . من ٢٨٠ .
- ٦٧ - إيرين فرانك : طريق الحرير . ٢٥٦ .
- ٦٨ - ابن حوقل : صورة الأرض . من ٤٠٤ .
- ٦٩ - تاريخ بخارى . من ٢٨٠ . ٢٥ .
- ٧٠ - الاضطخري : مسالك الممالك . من ٣١٦ ، ٣١٧ .
- ٧١ - الأدرسي : زبدة المشتاق . ط ٢٠٤٩ .
- ٧٢ - المقدسي : أحسن التقاسيم . من ٢٨٤ .
- ٧٣ - المقدسي : أحسن التقاسيم . من ٢٨٤ . ابن حوقل : صورة الأرض من ٣٨٧ وما بعدها . من ٥١٤ .
- لسترنج : بلدان الخلافة . من ٥١٤ .
- ٧٤ - ابن حوقل : صورة الأرض . من ٣٨٤ .
- ٧٥ - ابن حوقل : صورة الأرض من ٣٨٥ وما بعدها .
- ٧٦ - أحسن التقاسيم . من ٢٧٨ .
- ٧٧ - إيرين فرانك ، ديفيد براونستون . طريق الحرير . من ٣٧٧ . من ٤٧٢ .
- ٧٨ - إيرين فرانك . نفسه .
- ٧٩ - ليزيد من التقاسيل عن الفز القسري لبلاد ما وراء النهر . جامع ابن الأثير : الكامل ج ١٢ من ١١٢ وما بعدها . ماربولد : البركستان من ٣٧٤ وما بعدها فزاد الصبيد : القول في التاريخ . دار النهضة المصرية . بيروت . ١٩٨٠ . من ٢٩ . فاميرى : تاريخ بخارى . من ٢٨٩ . حافظ حسدى : الدولة الحرورية والفتول . دار المعارف بصر سنة ١٩٨٢م . من ٣٢١ .
- ٨٠ - انظر ابن خلدون تاريخ ج ٥ . من ٥٣٦ . من ٥٢٤ .
- ٨١ - بقوت : معجم البلدان . من ٣٠٤ من ٢٤٧ . من ٤٠٣ . لسترنج : بلدان الخلافة . من ٥٠٣ .
- ٨٢ - أحسن التقاسيم . من ٢٧٩ .

- ١٠٧- ابن حوقل : صورة الأرض . ص ١٠٧ . ١٠٨ .
- ١٠٨- أخصن التقاسم : ص ٢٧٨ .
- ١٠٩- ابراهيم فرناك . طريق الحرير . ص ٢٥٥ .
- ١١٠- صورة الأرض . ص ٤٠٧ .
- ١١١- ابراهيم فرناك : طريق الحرير . ص ٢٥٥ .
- ١١٢- ابراهيم فرناك : تقسيم ص ٢٥٧ .
- ١١٣- ابن حوقل : صورة الأرض . ص ٢٨٥ .
- ١١٤- الإبريس : نزعة المشتاق . ط ٤٨٠ . ص ٤٨٠ .
- ١١٥- الاضطخري : مسالك الممالك . ص ٢٩٢ .
- ١١٦- ابن رسته : الأخلاق النبوية . ص ١٤٤ .
- ١١٧- ابن رسته : نفسه . ص ١٤٥ .
- ١١٨- ابن الأثير : الكامل ط ١٢٤ . ص ٣٨١ .
- ١١٩- الرحلة . ج ٢ . ص ٥٢ .
- ١٢٠- ابن خلدون : تلويح . ج ٢ . ص ٤٤١ .
- ١٢١- باوتولد : التركستان . ص ٢٢٨ .
- ١٢٢- كتاب البلدان . ص ٢٩٩ .
- ١٢٣- باوتولد : التركستان . ص ٢٢٨ .
- ١٢٤- ابن حوقل : صورة الأرض ص ٣٧٧ .
- ١٢٥- القنسي : أخصن التقاسم . ص ٢٨١ .
- ١٢٦- ابن حوقل : صورة الأرض . ص ٣٧٧ .
- ١٢٧- الاضطخري : المسالك . ص ٢٧٨ .
- ١٢٨- باقوت : مصمم البلدان . ص ٤٦١ .
- ١٢٩- القنسي : أخصن التقاسم . ص ٢٨١ .
- ١٣٠- باقوت الحموي : مصمم البلدان . ج ٥ . ص ٢٨٩ .

- ٨٢- ابن حوقل : صورة الأرض . ص ١٠٤ .
- ٨٤- كى لستريج : بلدان الخلافة . ص ٥١٢ .
- ٨٥- الاضطخري مسالك أمثالك . ص ٣٩٥ .
- ٨٦- القنسي : أخصن التقاسم . ص ٢٧٩ .
- ٨٧- الاضطخري : مسالك الممالك . ص ٢٩٥ .
- ٨٨- القنسي : أخصن التقاسم . ص ٢٧٩ .
- ٨٩- الاضطخري : مسالك الممالك . ص ٢٩٥ .
- ٩٠- القنسي : أخصن التقاسم . ص ٢٧٩ .
- ٩١- ابن حوقل : صورة الأرض . ص ٤٠٧ .
- ٩٢- نزعة المشتاق . ج ١ . ص ٤٩٧ .
- ٩٣- ابن حوقل : صورة الأرض . ص ٤٠٧ .
- ٩٤- الاضطخري : مسالك الممالك . ص ٣٩٥ .
- ٩٥- الاضطخري : مسالك الممالك . ص ٢٩٧ .
- ٩٦- ابراهيم فرناك طريق الحرير ص ٢٩٩ .
- ٩٧- ابن حوقل : صورة الأرض ص ٤٠٧ .
- ٩٨- الترمذني : تلويح ص ١٧٩ .
- ٩٩- البلدان : ص ٣٢٥ .
- ١٠٠- باوتولد : التركستان . ص ١٧٩ .
- ١٠١- ابن خرداذبة : المسالك ص ٢٦٦ .
- ١٠٢- ابن حوقل : صورة الأرض . ص ٤٠٣ .
- ١٠٣- أخصن التقاسم . ص ٢٨٠ .
- ١٠٤- ابن حوقل صورة الأرض . ص ٣٦٤ .
- ١٠٥- الاضطخري : مسالك الممالك . ص ٢٩٦ .
- ١٠٦- باقوت الحموي : مصمم البلدان . ج ٢٣ . ص ١٢٧ .

- ١٣٦- الاضطخري : مسالك المسالك ص ٣٦٥ . ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٣ . ياقوت : معجم البلدان، ص ٥ . ص ٢٨٥ .
- ١٣٧- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٨٢ .
- ١٣٨- الإدريسي : زهرة المشتاق، ج ١، ص ٤٨٢ .
- ١٣٩- الاضطخري : مسالك المسالك، ص ٣٣٥ .
- ١٤٥- الاسم الحالي لسف وقد اتخذته المدينة في القرن الرابع عشر عندما أبنى المان كريك من آل جنشان فصراً على مسافة فرسخين ونصف من المدينة ولفظ (قرش) معناه قصر . بنده الضولي، انظر ياقوت، التركستان، ص ٢٤٠ .
- ١٤٦- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ١١٣ . المقدسي : أحسن التقاسيم ص ٢٨٣ .
- ١٤٧- لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥١٣ .
- ١٤٨- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٨٢ . يوتوله : التركستان، ص ٢٤١، ٢٤٢ .
- ١٤٩- ياقوت : معجم البلدان، ج ٢ ص ٢٤٦ .
- ١٤٠- الاضطخري : مسالك المسالك، ص ٢٨٢ .
- ١٤١- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٢٤٠، ٢٤١ .
- ١٤٢- ياقوت : معجم البلدان، ج ١ ص ٥٣٢ . ياقوت، التركستان، ص ٢١٧ .
- ١٤٣- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٨٢ .
- ١٤٤- ياقوت : معجم البلدان، ج ١ ص ٥٣٢ . التركستان، ص ٢١٧ .
- ١٤٥- ياقوت : التركستان، ص ٢١٧ .
- ١٤٦- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٥ . ياقوت : التركستان، ص ٢١٧ . وقد امتدت يد الشعور إلى مكند كغيرها من مدن إقليم الصفد، عقب سقوط الدولة السلجوقية . سنة ٢٨٩ هـ / ١١٩٩ م .
- ١٤٧- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢١٦ . ياقوت : معجم البلدان، ج ١، ص ١٩٧ .
- ١٤٨- مسالك المسالك، ص ٢٢٥ .
- ١٤٩- ياقوت : التركستان، ص ٢٤٧ .
- ١٥٠- الاضطخري : مسالك المسالك، ٢٣٥ ياقوت : معجم البلدان، ج ١، ص ٤٩٩ .
- ١٥١- كي لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥٠٩ .

- ١٥٢- لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥٠٩ .
- ١٥٣- ياقوت الحموي : معجم البلدان، ج ١، ص ٢٥١ .
- ١٥٤- اليقطيني : كتاب البلدان، ص ٥٨ . ياقوت : معجم البلدان، ج ٢ ص ٢٦١ .
- ١٥٥- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٢٩٤ . أبو الفدا : تقويم البلدان، ص ٥٠١ . ياقوت : معجم البلدان، ج ٢، ص ٢٦١ .
- ١٥٦- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٩١ . الإدريسي : زهرة المشتاق، ج ١، ص ٤٨١ .
- ١٥٧- زهرة المشتاق، ج ١ ص ٤٨٢ .
- ١٥٨- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٣٩٤ .
- ١٥٩- الاضطخري : مسالك المسالك، ص ٣٠٤ . لستريج : بلدان الخلافة، ص ٤٨٩ .
- ١٦٠- ياقوت : معجم البلدان، ج ١، ص ٢٦١ . ياقوت : التركستان، ص ٢٢٥ .
- ١٦١- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٨٨ .
- ١٦٢- الاضطخري : مسالك المسالك، ص ٢٩٩ .
- ١٦٣- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٨٨ .
- ١٦٤- الاضطخري : مسالك، ص ٢٩٩ .
- ١٦٥- القزويني : آثار البلاد، ص ٥١٩-٥٢٠ .
- ١٦٦- ابن رست : الأطلان النفيسة، ص ١٦١ .
- ١٦٧- ايرين فرانك : طريق الحرير، ص ١٧٧ .
- ١٦٨- القزويني : آثار البلاد، ص ٥٢٠ . الإدريسي : زهرة المشتاق، ج ١، ص ٤٩٠ .
- ١٦٩- الاضطخري : مسالك المسالك، ص ٢٠٥، ٢٠٥ . ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٣٥٦ .
- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٨٨، ٢٨٩ .
- ١٧٠- القزويني : آثار البلاد، ص ٥٢١ . المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٨٨، ٢٨٩ .
- ١٧١- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٣٨٩ . لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥٠٢ .
- ١٧٢- الإدريسي : زهرة المشتاق، ج ١، ص ٤٨٧ .
- ١٧٣- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٨٤ .
- ١٧٤- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٨ . أبو الفدا : تقويم البلدان، ص ٥٠٥ .

- ١٩٧٧- باقوت : معجم البلدان، ج ١، ص ٥٦٧ .
- ١٩٧٨- باقوت : معجم البلدان، ج ٢، ص ٤١٥ .
- ١٩٧٩- عباس قبائل، تاريخ إيران ص ٦٠٢، ٦١٥، والأوزبك سلالة مغولية تركية متغلطة لسنرا مختصرا مغربيا خلاصا أو تركيا خلاصا، وموضوعهم الأصلي شواطيء، نهر أورال وآسيا، أما يعرف باسم أرض القبيجة الذهبية، يتسبون لزمزم لهم هو أوزبك ضد القوي كان زعيمها لهم عام ١٣٦٣هـ/ ١٣٤٠م والذي اشتهر بجملة لشعير الدين الإسلامي ويحوصه على تحويل قبائل الأوزبك إلى الإسلام، ولديه من التفاصيل : راجع عباس قبائل - المرجع السابق، ص ٦٦٣ .
- ٢٠٠٠- كني لسترنج : بلدان الخلافة، ص ١٩٢ .
- ٢٠٠١- المقدسي : أخصن النفايس، ص ٢٨٨ .
- ٢٠٠٢- باقوت : معجم البلدان، ج ٥، ص ٤٠٤ .
- ٢٠٠٣- باقوت : معجم البلدان، ج ٥، ص ٤٠٤ .
- ٢٠٠٤- الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٣٠٢ .
- ٢٠٠٥- الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٢٠٠ . المقدسي : أخصن النفايس، ص ٢٨٩ .
- ٢٠٠٦- باقوت : معجم البلدان، ج ٣، ص ١٩٢ .
- ٢٠٠٧- باقوت : التركستان، ص ٢٥٥ .
- ٢٠٠٨- المقدسي : أخصن النفايس، ص ٢٨٩ .
- ٢٠٠٩- ابن حوقل : الأغلانق، ص ٩٢ .
- ٢٠١٠- ابن رسته : الأغلانق، ص ٩٢ . الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٣٠٤ .
- ٢٠١١- باقوت : تركستان، ص ٢٦٢-٢٦٦ .
- ٢٠١٢- إقليم اشروسنة وكعب أيضا اشروسنة وسروسنة ، يقع في شرق سمرقند، بين الرابطين المستنة في محاذة نهر الصغد والرابطين التي في يسار نهر سجهرن وكعب يد مدينة باسم اشروسنة ومدينة من شرقه بعض فرغانة وقامر وغربية حدود سمرقند . وشمالها الشاش وبعض فرغانة وجنوبه بعض حدود كشي وشريمان والصغانيات، لقره من التفاصيل راجع : ابن حوقل : صورة الأرض ص ٤١٣ .
- ٤١٤ - لسترنج : بلدان الخلافة، ص ٥١٨ .
- ٢٠١٣- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٤ . الإبرسي : نزهة المشتاق، ج ١، ص ٥٠٤ .
- ٢٠١٤- الإبرسي : نزهة المشتاق - ج ١، ص ٥٠٤ . باقوت : معجم البلدان، ج ١، ص ٤٩٩ .

- ١٧٥- الإبرسي : نزهة المشتاق، ج ١، ص ٤٨٨ .
- ١٧٦- الرشخي : تاريخ بخارى، ص ١٦٥ .
- ١٧٧- باقوت : التركستان، ص ٢٥٤ .
- ١٧٨- معجم البلدان، ج ٥، ص ٤٨٦ .
- ١٧٩- ابن الأثير : الكامل، ج ١١، ص ٢٦٢ .
- ١٨٠- معجم البلدان، ج ٢، ص ٤٨٦ .
- ١٨١- الكامل، ج ١٢، ص ٣٢٢ .
- ١٨٢- البلدان، ج ٢، ص ٦٠٢ .
- ١٨٣- آثار البلاد، ص ٣٢٩ .
- ١٨٤- الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٢٠٢ .
- ١٨٥- المقدسي : أخصن النفايس، ص ٢٨٧ . باقوت : معجم البلدان، ج ٤، ص ٤٢٦-٤٢٧ . لسترنج : بلدان الخلافة، ص ٤٨٩ .
- ١٨٦- الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٢٠١ .
- ١٨٧- المقدسي : أخصن النفايس، ص ٢٨٧ .
- ١٨٨- ابن بطرقة : الرحلة، ج ٢، ص ٢٠٠ . ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٣٩٨ .
- ١٨٩- المقدسي : أخصن النفايس، ص ٢٨٧ .
- ١٩٠- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٣٩٨ .
- ١٩١- ابن حوقل : نزهة المشتاق، ص ٤٩١، ٤٩٢، ٤٩٣ .
- ١٩٢- ابن حوقل : نزهة المشتاق، ص ٤٩١، ٤٩٢، ٤٩٣ .
- ١٩٣- لزيد من التفاصيل : راجع ابن خلدون، ج ٥، ص ٥٢١ . عباس قبائل، تاريخ إيران بعد الإسلام، نقله عن الفارسية، محمد علاء الدين منصور، القاهرة، ١٩٩٠م، ص ٥٨٩، ٥٩١ . لسترنج : بلدان الخلافة، ص ٤٩١ وما بعدها .
- ١٩٤- الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٢٠٢ .
- ١٩٥- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٣٩٦ .
- ١٩٦- باقوت : التركستان، ص ٢٤٨ .

- ٢٣٥- يارتول : التركستان، ص ٢٨٢ .
- ٢٣٦- يارتول : التركستان، ص ٢٨٢ .
- ٢٣٧- القسبي : أحسن التقاسيم . ص ٢٧٦ ، باقوت معجم البلدان، ج ١، ص ٥٠ .
- ٢٣٨- نهر الترك : هو النهر المعروف اليوم بنهر جرجك المار بجنوب شرقي الشامي، يبدأ كما ذكر ابن حوقل ص ٢٨٤ . من جمال جغل في شمال نهر ترين ومن بلد الترك الخرجية التي يقال له سكانها وهي جنوبه بجري نهر إيلاق التي يعرف اليوم بنهر أنكرن، وكانت يذآك أو ذلناكث كما سماها القسبي تقع أسفله عندما نهر سيحون ، انظر لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥٢٥ .
- ٢٣٩- الإدريسي : نزهة المشتاق، ج ١، ص ٧١ .
- ٢٤٠- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٦ ، الإدريسي : نزهة المشتاق ج ١، ص ٧٠ ، القسبي : أحسن التقاسيم ، ص ٢٧٩ ، باقوت : معجم البلدان، ج ١، ص ٢٩٦ .
- ٢٤١- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٨ .
- ٢٤٢- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٨ ، باقوت : معجم البلدان، ج ١، ص ٢٩٦ .
- ٢٤٣- قنانه بن جعفر : الفرج، ص ٢٠٤ ، ابن خردادبه : المسالك ص ٢٧٧ الاضطخري : مسالك ٣٣١ .
- ٢٤٤- يارتول : التركستان، ص ٢٩٠ .
- ٢٤٥- يارتول : التركستان، ص ٢٩١ .
- ٢٤٦- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٨ ، القسبي : أحسن التقاسيم ، ص ٢٧٦ .
- ٢٤٧- فارج الرسل، ص ٤٢٥ ، باقوت : معجم البلدان، ج ٤، ص ٢٦٥ .
- ٢٤٨- الطبري : نزهة المشتاق، ص ٢٧٧ .
- ٢٤٩- النبيه والإشراق : ص ٩٥ .
- ٢٥٠- يارتول : التركستان، ص ٢٩٢ .
- ٢٥١- يارتول : التركستان، ص ٢٩٤ .
- ٢٥٢- زين الأخبار، ص ١٠٦ .
- ٢٥٣- أحسن التقاسيم . ص ٢٧٥ ، يارتول : صورة الأرض، ص ٤١٦ .
- ٢٥٤- القسبي : أحسن التقاسيم ، ص ٢٧٥ .
- ٢٥٥- لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥٢٩ .

- ٢١٥- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٤ ، الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٢٣٦ ، ٢٣٧ .
- ٢١٦- الإدريسي : نزهة المشتاق، ج ١، ص ٤١٤ ، ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٦ .
- ٢١٧- القسبي : أحسن التقاسيم ، ص ٢٧٤ .
- ٢١٨- يارتول : التركستان، ص ٢٧٩ .
- ٢١٩- الإدريسي : نزهة المشتاق، ج ١، ص ٥٠٥ ، الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٢٣٧ ، ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٤ ، ٤١٥ .
- ٢٢٠- الإدريسي : نزهة المشتاق، ج ١، ص ٥٠٧ ، باقوت : معجم البلدان، ج ٣، ص ١٧٨ ، يارتول : التركستان، ص ٢٨٠ ، يانكر يارتول أن زامين القديمة هجرها سكانها منذ القرن العاشر الميلادي، إلى مدينة حديثة سميت حنطة لم يكن لها أسوار ، وسماها باقوت أسنة). انظر المسالك، ص ٢٧٧ .
- ٢٢١- الإدريسي : نزهة المشتاق، ج ١، ص ٥٠٧ .
- ٢٢٢- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٥ ، ٤١٥ .
- ٢٢٣- القسبي : أحسن التقاسيم ، ص ٢٧٧ .
- ٢٢٤- الإدريسي : نزهة المشتاق، ج ١، ص ٥٠٥ ، ٥٠٦ ، ٥٠٦ .
- ٢٢٥- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤١٩ .
- ٢٢٦- البلدان، ص ٢٩٤ .
- ٢٢٧- ايرين فرانك : طريق الحرير، ص ٣٧٠ ، يارتول : التركستان، ص ٣٨٢ .
- ٢٢٨- القسبي : أحسن التقاسيم، ص ٢٧٨ .
- ٢٢٩- الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٢٣٧ ، ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٢٨٨ .
- ٢٣٠- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٢٩٢ ، ٢٩٢ ، القسبي : أحسن التقاسيم، ص ٢٧٧ ، لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥٢٠ .
- ٢٣١- لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥٣١ .
- ٢٣٢- أحسن التقاسيم، ص ٢٧٥ .
- ٢٣٣- انظر ابن خردادبه : المسالك، ص ٣٣٥ ، ٣٤٦ ، ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤٠٥ ، كز لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥٣١ ، ٥٣٢ .
- ٢٣٤- باقوت : معجم البلدان، ج ١، ص ٧٤٦ ، لستريج : بلدان الخلافة، ص ٥٢٢ .

- ١٨٨٣م / ١٥٠٤م، انظر النهدي : نظام الدين أحمد بغشني : المسلمون في الهند من الفتح العربي إلى الانحسار البريطاني، ترجمه عن الفارسية د. أحمد عبد القادر الشاذلي . الهيئة العامة للكتاب، ط ١، ١٩٩٥م، عبد المنعم النسر : المسلمون في الهند الهنود، ١٩٩٥م، ص ١٧٧ .
- ٢٦٩- الإدرسي : نزهة المشتاق ، ج ١ ص ٧٠ .
- ٢٧٠- رابع : بارتوك : التركستان، ص ٧٨ .
- ٢٧١- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٤٢٨ .
- ٢٧٢- لستريخ، بندان الخلافة ص ٥٢١ .
- ٢٧٣- عطا ملك المهرمي : تاريخ فاتح العالم اصبهانكشاه ج ١٢ . نقتد عن الفارسية د. محمد التويجي ط . دمشق ١٩٨٥م، ص ٢١٢، ٢١٥ ، بارتوك شوبرل : المعالم الإسلامي في العصر الفروي، ص ١٦٤ وما بعدها .
- ٢٧٤- صورة الأرض، ص ٣٩٤ .
- ٢٧٥- معجم البلدان ، ج ١ ص ٢٦١ .
- ٢٧٦- ابن حوقل . صورة الأرض ، ص ٤٢١ .
- ٢٧٧- لستريخ، بندان الخلافة ص ٥٢١ .
- ٢٧٨- عطا ملك المهرمي : تاريخ فاتح العالم اصبهانكشاه ج ١٢ . ص ٢٧٩ .
- ٢٧٩- الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٢٣٢، المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٧٢ بالمرت : معجم البلدان، ج ١ ص ٣٧٤ .
- ٢٨٠- أحسن التقاسيم ، ص ٢٦٢ . ٢٧٢ .
- ٢٨١- الرضخني : تاريخ بخاري، ص ١٧٥ .
- ٢٨٢- الاضطخري : مسالك الممالك، ص ٢٧٢ .
- ٢٨٣- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٦٢ ، بارتوك : التركستان، ص ٢٧٦ .
- ٢٨٤- الاضطخري : مسالك الممالك ، ص ٢٧٥ .
- ٢٨٥- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٤٢١ . البغدادي : البلدان، ص ٩٠ .
- ٢٨٩- بارتوك النهدي : معجم البلدان ، ج ١ ص ٢٧٧ . ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٤٢١ : لستريخ : بندان الخلافة ، ص ٥٢٣ بارتوك : تاريخ الترك، ص ٢٧٥ .

- ٢٥٦- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٣٩٠ .
- ٢٥٧- المقدسي : أحسن التقاسيم، ص ٢٧٥ . بارتوك : معجم البلدان، ج ٤، ص ٣٩١ ، بارتوك التركستان، ص ٢٩٢ .
- ٢٥٨- ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٣٩٢، أبو الفداء : البلدان، ص ٤٨٩، بارتوك معجم البلدان، ج ٢، ص ١٦٩ .
- ٢٥٩- الخريزمي : آثار البلاد ، ج ٢، ص ٣٩٥، ابن الأثير : الكامل ، ج ٥، ص ٢٥١، بارتوك : معجم البلدان، ج ١، ص ٤٧٩ .
- ٢٦٠- أبو الفداء : البلدان، ص ٥٠٥، بارتوك : معجم البلدان، ج ١ ص ٤٣١ . لستريخ . بندان الخلافة ، ص ٥٢١ . ميرزا شمس بخاري : تاريخ بخاري، خورنق وكاشغر، لمحقق محمد أكبر عشق، تهران ص ١٣٧٧، ص ٢٣ .
- ٢٦١- ابن فراتك . وديفد براونستون : طريق الحرير ص ١٢٧ وما بعدها : والميرول السامرية التي بنا ذكرها في الأصفرة الصينية تعود إلى سنة ١٠٠١ ق م ثلاثة غابة في الميرول . وجدت في آسيا الوسطى بأقليم فرغانة وهي شميرل شهباب . واكتة تفسير في بعض الأحيان بحيطان أو خلافة خطوط واكتة على ظهورها ، خرجت من مياه إحدى البرك ولكن يحصل الإمبراطور (ووا من أسرة هان التي حكمت من سنة ٢٠٦ ق م حتى سنة ١٤٤م والتي عاشت في القرن الثاني قبل الميلاد على بعض من تلك الميرول الصينية، أرسل جيشا عظيما يضم آلاف الجنود لينقطع مسلكه . - ٢٥٠ ميل من الأراضي الصحراوية ومناطق صاكن فرغانة التي امتنع عليه . ليهن فراتك : طريق الحرير ص ١٢٧ .
- ٢٦٢- لستريخ ، بندان الخلافة، ص ٥٢٠ .
- ٢٦٣- مسالك ، ص ٤٢٠ .
- ٢٦٤- صورة الأرض، ص ٤٢٠ .
- ٢٦٥- ابن حوقل صورة الأرض ص ٤٢٠ ، بارتوك : معجم البلدان، ج ١، ص ١٢٨، بارتوك : معجم البلدان، ص ٤٢٠ .
- ٢٦٦- ابن حوقل ، ص ٤٢٠ . المقدسي : أحسن التقاسيم ، ص ٢٧٢ .
- ٢٦٧- الإدرسي : نزهة المشتاق ، ج ١ ص ٧٠ .
- ٢٦٨- ابن الأثير : الكامل ، ج ١١، ص ٥٣١ لستريخ : بندان الخلافة ، ص ٥٢١ . أحمد منصور السادتي : تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية وحضارتهم ، ج ١، القاهرة ، ص ١٠٠، ص ٥٧ - ٧٩، وبارشاه هو ظهر الدين محمد بابران عمر شيخ أبي سعيد بن مورا محمد بن سلطان بن صررا سيراتشاه بن نسور . وأحد من سلالة جنكيز خان أيضا . وهو مؤسس دولة المغول في الهند سنة

- ٢٨٧- أمحسن التفاسيم ، ص ٢٧٢ .
- ٢٨٨- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٤٧٢ . باقوت : معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٣٥٦ ، ص ٣٥٧ .
- ٢٨٩- فسترنج : بلدان الخلافة ، ص ٥٢٢ ، بارتولد : افركستان ، ص ٢٦٩ .
- ٢٩٠- آثار البلاد ، ص ٢٧٢ .
- ٢٩١- أبو الفداء : تقويم البلدان ، ص ٤٩٨ .
- ٢٩٢- بارتولد : التركستان ، ص ٢٦٩ .
- ٢٩٣- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٤٦٩ ، باقوت : معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٣٤٧ ، فسترنج : بلدان الخلافة ، ص ٥٢٢ .
- ٢٩٤- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٤٢٩ .
- ٢٩٥- القسبي : أمحسن التفاسيم ، ص ٣٢٥ ، القزويني : آثار البلاد ، ص ٤٠٤ .
- ٢٩٦- القزويني : آثار البلاد ، ص ٦٠٣ ، الاصلطخري : مسالك ، ص ٢٢٢ ، ٢٢٣ ، أبو الفداء : تقويم البلدان ، ص ٤٨٩ .
- ٢٩٧- القسبي : أمحسن التفاسيم ، ص ٤٦٠ ، بارتولد : التركستان ، ص ٢٧٢ ، ٢٧٣ ، باقوت : معجم البلدان ، ص ٤٨٩ .
- ٢٩٨- الفريخي : تاريخ بخارى ، ص ٥٧٢ .
- ٢٩٩- بارتولد : التركستان ، ص ٢٧٢ .
- ٣٠٠- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٢٩٨ ، ٢٩٩ .
- ٣٠١- الاصلطخري : مسالك المسالك ، ص ٢٢٥ ، ٢٤٣ .
- ٣٠٢- كي لسرنج : بلدان الخلافة ، ص ٥٣٢ .
- ٣٠٣- بارتولد : افركستان ، ص ٢٧٨ .
- ٣٠٤- بارتولد : التركستان ، ص ١٤٧ .
- ٣٠٥- نهر جريان : صورة نهر جيحون وهو اليوم نهر پنج وكان يصل إلى بخديشان من الشرق ويخرج من بلاد بخال لها وغان ، وكان يقال لنهر جريان أيضا نهر وخاب وكان يتدفق من الهضاب الغربية ويحده ديرة كاماند حول بخديشان ويغرب نحو الشمال . ثم يتجه غربا فجيوبا قبل أن يبلغ أطراف خلم ، وعليه مدينة هليك فصبه بلاد الختل ، ومن منابعه نهر بليان أو برهان ، ونهر فارغور ونهر بركت وخذو الأتجار تعرف اليوم باسمها التركي (أو صر) أي الأتجار البيضاء ، ونهر هليك ، ونهر انديجارانج ، انظر : الاصلطخري : مسالك ، ص ٢٨٧ . ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٣٩٣ . باقوت الحميري ،
- ٣٠٦- معجم البلدان ، ج ٥ ، ص ٣٦٩ ، لسرنج : بلدان الخلافة ، ص ٤٧٨ .
- ٣٠٧- نهر بخديشان : المعروف اليوم بنهر كنجك ، وصبه العيون نهر الفخرام صب في نهر جيحون مباشرة وهو أكبر وادنه وهو واد نهر جيحون الآن وهو نهر الوش . ويفصل بلاد الختل وبلاد الوش اللتان في شرقه عن ناحيتي الفهاة بان والصغانيان اللتان في غربه . وهو النهر المعروف اليوم بنهر سرخاب أي النهر الأحمر . انظر : ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٢٩٣ ، الإدرسي : نزهة المشتاق ، ج ١ ، ص ٤٨٧ .
- ٣٠٨- الإدرسي : نزهة المشتاق ، ج ١ ، ص ٤٨٧ .
- ٣٠٩- الإدرسي : نزهة المشتاق ، ج ١ ، ص ٤٨٨ .
- ٣١٠- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٢٩٢ .
- ٣١١- الإدرسي : نزهة المشتاق ، ج ١ ، ص ٤٨٨ ، ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٢٩٣ .
- ٣١٢- بارتولد : التركستان ، ص ١٤٧ .
- ٣١٣- القسبي : أمحسن التفاسيم ، ص ٢٨٩ ، ٢٩١ .
- ٣١٤- الاصلطخري : مسالك المسالك ، ص ٢٨٧ ، ٢٧٧ .
- ٣١٥- الإدرسي : نزهة المشتاق ، ج ١ ، ص ٤٨٧ ، بارتولد : التركستان ، ص ١٤٧ ، باقوت : معجم البلدان ، ج ١ ، ص ٤٢٩ .
- ٣١٦- لسرنج : بلدان الخلافة ، ص ٤٢٩ .
- ٣١٧- نزهة المشتاق ، ص ٤٨٧ .
- ٣١٨- البليضي : ليله القطش نسبة إلى بخديشان والبليضي تصحيف للامة من بنوخ لان الامة يسرعيا بلخديشان ولونه أحمر وطبعه حار يابس : انظر البليضي ، أزهار الأوكاز في مواجر ، ص ٩٥ .
- ٣١٩- البيهقي : معادن النواذر في الجواهر : حنفية محمد عيسى صالحية ، الكريت ١٩٨٥ ، ص ٩١ .
- ٣٢٠- باقوت : معجم البلدان ، ط ١ ، ص ٣٦٠ .
- ٣٢١- الاورد : بعضي بالقافية الأورد . وقد تكون فيه بعض البقع السوداء والبيضاء وطبعه حار يابس يدخل في أدوية العيون لغزوية الأضغان ، ويبر الأظلم شهريا ويجمد الشعر ويحرقه يصلح للكتابة والتصويب والتقوية . انظر : السيفاني : المصدر السابق ص ٢٨٩ البيهقي : معادن النواذر ، ص ٩١ .

- ٢٨٧- أمحسن التفاسيم ، ص ٢٧٢ .
- ٢٨٨- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٤٧٢ . باقوت : معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٣٥٦ ، ص ٣٥٧ .
- ٢٨٩- فسترنج : بلدان الخلافة ، ص ٥٢٢ ، بارتولد : افركستان ، ص ٢٦٩ .
- ٢٩٠- آثار البلاد ، ص ٢٧٢ .
- ٢٩١- أبو الفداء : تقويم البلدان ، ص ٤٩٨ .
- ٢٩٢- بارتولد : التركستان ، ص ٢٦٩ .
- ٢٩٣- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٤٦٩ ، باقوت : معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٣٤٧ ، فسترنج : بلدان الخلافة ، ص ٥٢٢ .
- ٢٩٤- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٤٢٩ .
- ٢٩٥- القسبي : أمحسن التفاسيم ، ص ٣٢٥ ، القزويني : آثار البلاد ، ص ٤٠٤ .
- ٢٩٦- القزويني : آثار البلاد ، ص ٦٠٣ ، الاصلطخري : مسالك ، ص ٢٢٢ ، ٢٢٣ ، أبو الفداء : تقويم البلدان ، ص ٤٨٩ .
- ٢٩٧- القسبي : أمحسن التفاسيم ، ص ٤٦٠ ، بارتولد : التركستان ، ص ٢٧٢ ، ٢٧٣ ، باقوت : معجم البلدان ، ص ٤٨٩ .
- ٢٩٨- الفريخي : تاريخ بخارى ، ص ٥٧٢ .
- ٢٩٩- بارتولد : التركستان ، ص ٢٧٢ .
- ٣٠٠- ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٢٩٨ ، ٢٩٩ .
- ٣٠١- الاصلطخري : مسالك المسالك ، ص ٢٢٥ ، ٢٤٣ .
- ٣٠٢- كي لسرنج : بلدان الخلافة ، ص ٥٣٢ .
- ٣٠٣- بارتولد : افركستان ، ص ٢٧٨ .
- ٣٠٤- بارتولد : التركستان ، ص ١٤٧ .
- ٣٠٥- نهر جريان : صورة نهر جيحون وهو اليوم نهر پنج وكان يصل إلى بخديشان من الشرق ويخرج من بلاد بخال لها وغان ، وكان يقال لنهر جريان أيضا نهر وخاب وكان يتدفق من الهضاب الغربية ويحده ديرة كاماند حول بخديشان ويغرب نحو الشمال . ثم يتجه غربا فجيوبا قبل أن يبلغ أطراف خلم ، وعليه مدينة هليك فصبه بلاد الختل ، ومن منابعه نهر بليان أو برهان ، ونهر فارغور ونهر بركت وخذو الأتجار تعرف اليوم باسمها التركي (أو صر) أي الأتجار البيضاء ، ونهر هليك ، ونهر انديجارانج ، انظر : الاصلطخري : مسالك ، ص ٢٨٧ . ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٣٩٣ . باقوت الحميري ،

- ٣٧٦ - يارتول : التركستان ، ص ١٥٦ .
- ٣٧٧ - أخصن التقاسم ، ص ٢٨٧ .
- ٣٧٨ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٣ .
- ٣٧٩ - الاضطخري : مالك الممالك ص ٢٩٨ ، ياقوت : معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٣٧٥ .
- ٣٨٠ - معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٣٧٥ .
- ٣٨١ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٣ .
- ٣٨٢ - كانت الملكة اليونانية البقريه مملكة مترامية الأطراف . قسم بقريا وسفيا وعارثان وقسار من شاش أسسها ديدودت الهيرثاني . لربد من التفاصيل راجع : بيرهيري أميدوف : المرجع السابق ، ص ٣٦٨ ، ٣٦٩ .
- ٣٨٣ - يارتول : التركستان ، ص ١٤٨ .
- ٣٨٤ - الاضطخري : مالك ، ص ٢٨٦ .
- ٣٨٥ - اليحقرى : الطمان ، ص ٥٤ .
- ٣٨٦ - علم : بضم أوله ، وتسمى كونه ، إن كان غربيا فهو بلخ الأصدقاء . بلخ بنواخي بلخ علي شجرة فراخ منها ، وتزلفها العرب من بين أمه وبي قيس . وقيل : أريد الفتح ، انظر : ياقوت : معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٢٨٥ .
- ٣٨٧ - يارتول : التركستان ، ص ١٤٩ .
- ٣٨٨ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٣٨٩ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٤ ، هاشم ١٢ .
- ٣٩٠ - كتاب اللسان ، ص ٦٢ .
- ٣٩١ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٣٩٢ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٣٩٣ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٣٩٤ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٣٩٥ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٣٩٦ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٣٩٧ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٣٩٨ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٣٩٩ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .
- ٤٠٠ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨٥ .

- ٣٧٤ - الإدرسي : نزهة المشتاق ، ج ١ ، ص ٢٨٧ .
- ٣٧٥ - ياقوت : معجم البلدان ، ص ٣٦٠ .
- ٣٧٦ - الإدرسي : نزهة المشتاق ، ص ٤٨٧ .
- ٣٧٧ - أخصن التقاسم ، ص ٢٠٢ .
- ٣٧٨ - صبر الهذهر : لفظ أخصن من القافية باد زهر : بلك معناها تظيف يتخذ منه السكاكين ويعمل منه الاضطرخ والورد وهو حجر رخو النعك . انظر البيهقي : معجم السواد ، ص ٩٠ .
- ٣٧٩ - ياقوت : معجم البلدان ، ص ٣٦٠ .
- ٣٨٠ - المقسي : أخصن التقاسم ، ص ٢٠٢ .
- ٣٨١ - القويسي : آثار البلاد ، ص ٣٢٤ .
- ٣٨٢ - ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٣٤٩ .
- ٣٨٣ - ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٣٩٤ .
- ٣٨٤ - الإدرسي : نزهة المشتاق ، ص ٤٩١ .
- ٣٨٥ - لستريخ : بلقان الخلافة ، ص ٤٨٠ ، والنقبة أو النقبة مدينة من مدن الأتراك الغربية فيها وبن خان خسة أيام ، وهي تتاخم الرض وحسبت من بلاد الشراك الكفار . الإدرسي : نزهة المشتاق ، ص ٤٩١ .
- ٣٨٦ - الإدرسي : نزهة المشتاق ، ص ٤٩١ .
- ٣٨٧ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٨٨ - المقسي : أخصن التقاسم ، ص ٢٠٢ .
- ٣٨٩ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩٠ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩١ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩٢ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩٣ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩٤ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩٥ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩٦ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩٧ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩٨ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٣٩٩ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .
- ٤٠٠ - بلقان الخلافة ، ص ٤٨١ .

قائمة المصادر والمراجع

- أولاً : أنصاف :
 - زين الأثير : عنز الدين أبو الحسن علي بن محمد بن عبد الكريم الجزيري ت ٦٦٣هـ / ١٢٣٢م . الكامل في التاريخ . راجعه وصححه : محمد يوسف الدقاق دار الكتب العلمية بيروت لبنان . ط ١ ، من ١٩٨٧ .
 - ابن عثم الكوفي : أبو محمد أحمد بن عثم ت ٣١٤هـ / ٩٢٦م . كتاب الفتح ، دار المطبعة الجديدة ، بيروت ، بدون .
 - ابن بطوطة : أبو عبد الله بن محمد بن عبد الله اللواتي (ت ٧٢٩هـ / ١٣٢٧هـ) . رحلة ابن بطوطة ، بيروت ، ١٩٨٥م ، كتاب الفتح . دار الندوة الجديدة ، بيروت لبنان .
 - ابن الجوزي : أبو الفرج عبد الرحمن بن علي محمد ت ٥٩٧هـ / ١٢٠٠م . المنتظم في تاريخ الملوك ، والأئمة ، دراسة وتحقيق محمد عبد القادر عطا مصطفى عبد القادر عطا ، راجعه وصححه نعم زرزور ، ط ١ ، دار الكتب العلمية ، بيروت ١٩٩٢م .
 - ابن حوقل : أبو القاسم محمد بن حوقل البخنداني كان حياً سنة ٣٣٦هـ / ٩٤٢م . صورة الأرض ، لندن ، ١٩٣٨م ، ط القاهرة ، ١٩٧٥م .
 - ابن خرداذبة : أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله بن خرداذبة ت ٣٠٠هـ / ٩١٢م . المسالك والممالك ، لندن ، ١٨٨٩م .
 - ابن خلدون : عبد الرحمن بن محمد جابر ت ٨٠٨هـ / ١٤٠٥م ، القبر ودون البعد والنهر في أيام العرب والعجم والسيبر . ٧ أجزاء ، ط القاهرة ، ٢٨٤ دار بيروت ١٩٨١م .
 - ابن خلكان : شمس الدين أبو العباس أحمد بن إبراهيم الشافعي ت ٦٨١هـ / ١٢٨٢م . وفيات الأعيان وأنباء الزمان ، تحقيق د . إحسان عباس ، بيروت ١٩٦٨م .
 - ابن رسته : أبو علي أحمد بن عمر كان حياً سنة ٢٩٠هـ / ٩٠٢م .
 - الأعلام النفيسة . لندن ١٨٩١م . دار أحياء التراث العربي ، ط ١ . القاهرة بدون .

- ٣٦٢- ابن خرداذبة : مسالك المسالك ، من ٢٧٠ . ٧٨٠ .
- ٣٦٤- الاصطخري : مسالك المسالك ، من ٣٣٥ . ابن حوقل : صورة الأرض ، من ٣٩٨ .
- ٣٦٥- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ٤٧٤
- ٣٦٦- إيرين فرائك : طريق الحرير ، من ٢٩٠ ، ٤٠٠ ، ٢٩٠ .
- ٣٦٧- ابن خرداذبة : المسالك ، من ١٨٠ .
- ٣٦٨- ابن حوقل : صورة الأرض ، من ٣٩٥ .
- ٣٦٩- الإدريسي : زبدة المشتاق ، ج ١ ، من ٧٠٧ .
- ٣٧٠- الإدريسي : زبدة المشتاق ، من ٤٨٧ .
- ٣٧١- المقدسي : أحسن التقاسم ، من ٣٨١ .
- ٣٧٢- إيرين فرائك : طريق الحرير ، من ٢٦٢ .
- ٣٧٣- إيرين فرائك : طريق الحرير ، من ٢٥٤ .
- ٣٧٤- إيرين فرائك : نفسه ، من ٢٥٦ .
- ٣٧٥- ابن حوقل : صورة الأرض ، من ٣٨٦ كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ٤٧٢ .
- ٣٧٦- الإدريسي : زبدة المشتاق ، ج ١ ، من ٤٨٧ .
- ٣٧٧- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٢٠ . إيرين فرائك : طريق الحرير ، من ٢٧٧ .
- ٣٧٨- الإدريسي : زبدة المشتاق ، ج ١ ، من ٢٧٠ .
- ٣٧٩- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨٠- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨١- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨٢- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨٣- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨٤- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨٥- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨٦- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨٧- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨٨- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٨٩- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .
- ٣٩٠- كتي لستريخ : بلدان الخلافة ، من ١٠٩ .

- وآثيا : المراجع الفارسية :
- التوشخي : أبوبكر محمد بن جعفر التوشخي ألفه ١٣٣٣هـ / ٩٤٨م. تاريخ بخاري ، ترجمة وتعليق أمين عبد المجيد بدوي ، نشر الطرازي ، ط. دار المعارف سنة ١٩٦٥م.
- عباس إقبال : تاريخ إيران بعد الإسلام ، نقله عن الفارسية د. محمد علاء الدين منصور ، القاهرة ، ١٩٩٠م.
- عطا ملك الجويني : تاريخ فاتح العالم ، جناباكتكاشي ، نقله عن الفارسية د. محمد التوشخي . ط دمشق ١٩٨٥م.
- ميزرا شمس بخاري : تاريخ بخارا وخوقند وكاشغر ، لمحمد محمد أكبر عشق ، تهران ١٣٧٧ .
- الهروي : نظام الدين ابن أحمد بخشي : المسلمون في الهند من الفتح العربي إلى الاستعمار البريطاني . ترجمه عن الفارسية د. أحمد عبد القادر الشاذلي . الهيئة العامة للكتاب ط ١ ، ص ١٩٩٥م.
- ثالثا : المراجع العربية والترجمة :
- إبراهيم فرانك ، ديفيد براونستون : طريق الحرير ، ترجمة أحمد محمود ، المجلس الأعلى للثقافة ، ١٩٩٧م.
- الغنسي : عبد الفتاح مقلد (دكتورا الإسلام والمسلمون في جمهوريات آسيا الوسطى ، دار الأمين ، ١٩٩٦م.
- بروتيد : فاسيلي فلاديمير وفتش : تاريخ الترك في آسيا الوسطى ، ترجمة من الروسية إلى التركية ، محمد فزاد كويريلس . وترجمة إني العربية د. أحمد السعيد سليمان ط الأتحلو المصرية ، ١٩٥٩ ط الهيئة العامة للكتاب سنة ١٩٩٦م - تركستان من الفتح العربي إلى الغزو المغولي ، نقله عن الروسية ، صلاح الدين عثمان ط الكويت ، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م.
- يونسوي أحمدوف ، زاهد الله منروف ، العرب والإسلام في أوزبكستان ، تاريخ آسيا الوسطى من أيام الأشر للفاكتة حتى اليوم دار الرقي ، بيروت ، بدون
- جسر : فؤاد علي : جدولة العصور التاريخية للدولة الإسلامية من عصر ما قبل الإسلام

- ابن منظور : أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ت ٦٣٠هـ / ١٢١١م . لسان العرب ط بولاق ، القاهرة سنة ١٣٠٠هـ .
- ابن النديم : محمد بن إسحاق ت ٣٨٣هـ / ٩٩٢م . الفهرست ط بيروت ، ١٩٧٨م .
- البغدادي : صفى الدين عبد المؤمن عبد الحق ت ٧٢٩هـ / ١٣٣٥م . مرآة الاطلاع على أسما ، الأشكدة والنباح ، تحقيق وتعليق على محمد الجباري ط دار المعرفة ، بيروت ١٩٥٣م .
- البلاذري : أحمد بن يحيى بن جابر ت ٣٧٩هـ / ٩٩٠م .
- فترجع البلدان - القاهرة ١٣١٨هـ .
- البيهقي : علاء الدين بن علي ، معدن النوادر في معرفة الجواهر . تحقيق محمد عيسى صالحيه ، مكتبة دار العروبة ، الكويت سنة ١٩٨٢م .
- التقيماضي : أحمد بن يوسف (٦٥١هـ / ١٢٥٣م ، أزهار الأفكار في جواهر الأبحار ، حققه محمد يوسف حسن ، محمود بسببوني ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٧م .
- الإدريسي : أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبدالله ت . نزعة المنشأ في اختراق الآفاق ، ط مكتبة الثقافة الدينية ١٩٩٤م .
- الاصطخري : أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي المعروف بالكوفي ت ٣٠٩هـ / ٩٥١م ، ممالك أمثالها ، تحقيق د. محمد صابر عبد العال ، القاهرة ١٩٦١م .
- الخطيري : أبو جعفر محمد بن جرير - ٣٢٠هـ / ٩٣٢م . تاريخ الرسل والملو ، تحقيق محمد أبي الفضل إبراهيم دار المعارف ، القاهرة ١٩٥٩م .
- القزويني : أبو عبد الله زكريا محمد بن محمود القزويني . ت ٦٨١هـ / ١٢٨٢م . آثار البلاد وأخبار العباد ، دار صادر بيروت ، سنة ١٩٦٩م .
- المقدسي : شمس الدين أبو عبد الله الشافعي ، ت ٣٨١هـ / ٩٩١م .
- ٢٨٧
أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، لبنان ١٩٠٦م .
- البغدادي : أحمد بن أبي يعقوب بن واضح الكاتب المعروف . ائبعقوبي ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧م : كتاب البلدان ، لبنان ١٨٩١ .
- باقرت الحسوي : شهاب الدين أبو عبد الله الحسوي الروسي ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٩م . معجم البلدان ، ٥ أجزاء دار صادر بيروت ، ١٩٦٥م .

- حتى سقوط الدولة العباسية ط. جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية الرياض ، ١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م.
- حسن أحمد محمود : (دكتورا الإسلام في آسيا الوسطى بين الفتحين القيين العربي والتركي، الهيئة العامة للكتاب، سنة ١٩٧٢م).
- الساداتى : أحمد محمود (دكتورا) تاريخ الدولة الإسلامية بأسيا وحضارتها، دار الثقافة ، القاهرة ١٩٧٩م.
- شيرلر : العالم الإسلامي في العصور المغولية، نقله إلى العربية الأستاذ خالد أسعد عيسى .
- عبداللطيف أحمد فوني (دكتورا) الفتح الإسلامي لبلاد ما وراء النهر، وإنتشار الإسلام هناك، بحث منشور ضمن أبحاث المؤتمر الدولي للمسلمون في آسيا الوسطى والتوقازا جامعة الأزهر ١٩٩٣م.
- فاصري، أرمنوس . تاريخ بخارى من أتم العصور حتى العصر الحاضر، ترجمة وتعليق د. أحمد محمود الساداتى ، مراجعة د. يحيى الخشاب ، ط. مصر سنة ١٩٦٠م.
- القمى : عصام عبد الرؤوف (دكتورا) العول الإسلامية المستقلة في الشرق، دار الفكر العربي، سنة ١٩٨٧م - تاريخ الإسلام في جنوب غرب آسيا في العصر التركي، دار الفكر العربي سنة ١٩٧٤م.
- كى لستريج : بلدان الخلافة الشرقية، نقله للعربية ووضغ فيها به بشر فرسي، كودكيس عواد، مؤسسة الرسالة ، ط٢ ، بيروت سنة ١٩٨٥ .
- ماركو بولو : رحلات ماركو بولو، ترجمها إلى الإنجليزية ونشرها وليم مارسون ، ترجمها إلى العربية عبد العزيز جاريد، الهيئة المصرية للكتاب سنة ١٩٧٧م.
- النهر : عبد المنعم (دكتورا) المسلمون في الهند، الهيئة العامة للكتاب ١٩٩٠م.
- يوسف : محمد عبد العظيم (دكتورا) الفتح الإسلامي لإقليم الهند، بحث منشور في مجلة معهد الدراسات الآسيوية، العدد الأول، الزقازيق سنة ١٩٩٧م.
- يسرى الجوهري : (دكتورا) آسيا الإسلامية ، دار المعارف مصر سنة ١٩٧٨م.

أرجو سحز لتسيهه كتبه العزيز سالم

أضواء على بعض المراكز التجارية في المغربين الأوسط والأقصى في القرن الثالث الهجري

تمهيد :

الأوضاع السياسية في الشمال الأفريقي والأندلس في القرن الثالث الهجري: اتسمت نهايات القرن الثاني الهجري وبدايات القرن الثالث، بكثر ظهور الدول المنفصلة، وشبه المستقلة، عن الخلافة العباسية في كل من الشمال الأفريقي والأندلس ففي أواخر القرن الثاني شهدت القيروان، حاضرة المغرب الأدنى، قيام دولة الأغالبة السنية، في حين قامت دولة الرستميين الإيخانية في ناهرت بالمغرب الأوسط، وفي المغرب الأقصى ، قامت بغاس دولة الإدارة العلوية، وفي سلجامة قامت دولة بني المرار الصغرية ، وفي نكور والريف القفري قامت دولة بني صالح بن منصور المسبري ، وفي شالة بتامسنا قامت دولة برغواطية^(١)، وفي منتصف القرن الثالث الهجري أسس أحمد بن طوبتون في مصر الدولة الطولونية ، ثم عادت مصر للعبء المباشرة للخلافة العباسية في أواخر هذا القرن في سنة ٢٢٢هـ .

وإذا ما انتقلنا إلى الجنوب قليلا من بلاد المغرب في الشمال الأفريقي ، لوجدنا في أهم مصادر القرن الثالث الهجري ، وهما كتاب البلدان لابن القتيبة^(٢) (ت سنة ٢٢٩هـ / ٨٤٠م) وكتاب أئمة الدولة الرستمية، لابن الصغير المالكي^(٣)، معلومات عامة عن

* أستاذ التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية- كلية الآداب- جامعة الاسكندرية .

الطرق الصحراوية في جنوب بلاد المغرب ، وإشارات إلى مملكة غانة، عبر المنطقة الغربية من الصحراء الكبرى. كذلك محدث البعقوبي الذي توفي في أواخر هذا القرن في سنة ٢٨٤هـ عن غانة واتساعها كما جعل مملكة كانم ومالي وكوكو من أعظم ممالك السودان في ذلك العهد^(١). ولم تكن مملكة غانة بسعيدة عن بلاد المغرب الأقصى فكان لا يفتصل بين صنهاجة - القبيلة النبرية الشهيرة - وغانة على حد قول ابن بكري (ت في سنة ٤٨٧هـ) سوى مسيرة أربعة أيام^(٢).

أما الأندلس، فقد استقل قلعيا عن الخلافة العباسية منذ أن نجح الأمير الأحمري عبد الرحمن بن معاوية بن هشام بن عبد الملك، في تأسيس إمارة أموية هناك منذ عام ١٣٨هـ. وقد بلغت هذه الإمارة ذروتها وقمة عظمتها مع بدايات هذا القرن في عهد الأمير عبد الرحمن الأوسط (٢٠٦-٢٣٨هـ) إلا أنه سرعان ما تبدلت الأمور وتغيرت، عقب وفاته، إذ تزوت الوحدة الأندلسية وقام الثوار في سائر أنحاء البلاد بشق عصا الطاعة على الحكومة الأموية لتزكوية في الحاضرة قرطبة. واستمر هذا التفكك السياسي - الذي أسفر عن قيام دويلات طائفية عرفنية في الأندلس - طوال عهود الأمراء الثلاثة محمد والنذر وعبد الله منذ الثلث تاريخيا بمصر دويلات الطوائف الأولى، وكان بعض أمراء هذه الدويلات من أصول صولبة وبعض الآخر من أصول يبرية. وهناك أيضاً من كان يرجع منهم إلى أصول عربية.

الجزء الأول

بعض المراكز التجارية في المغرب الأوسط

في القرن الثالث الهجري

حدث الطبيعة بلاد المغرب بوجوه عام بقومات أساسية أهلها للقيام بتدوير هام، فامتداد السواحل المغربية بمعاودة ساحل البحر المتوسط حتى المحيط الأطلسي في شريط طويل، وضع سكان هذه البلاد منذ أقدم العصور نحر النشاط التجاري البحري^(١). كما ساعدت سيطرة المسلمين على كثير من الجزر في البحر المتوسط على تفرق بلاد المغرب في التجارة البحرية^(٢).

وتعد سواحل المغرب الأوسط من أكثر السواحل المغربية ذخراً بمعشرات الزمان، والمراسي الهامة، إلى جانب الجزر البحرية، كما سنشير بعد قليل، وإذا كانت ناهرت عاصمة الدولة

الترخيمية في القرن الثالث الهجري من أشهر المدن على الصعيد التجاري، في بلاد المغرب قاطبة، رغم كونها مدينة داخلية. فقد ازدهرت بالإضافة إليها أيضاً، عدة مدن داخلية أخرى في الدولة الرستمية برزت كمراكز تجارية هامة.

لقد حقق المغرب الأوسط، بحكم موقعه بين المغربين الأدنى والأقصى وبحكم علاقات الجوار الحسنة بين حكامه الرستميين، وضع ملوك غانة ومصر، والأندلس، وسجلماسة، مركزاً تجارياً ممتازاً في الشمال الأفريقي كله، فكانت مدن المغرب الأوسط، مراكز حامة للتجارة، وكانت القوافل التجارية فصل إليها من فاس، والقبرون، وسجلماسة، وغانة، وكوكو، واستقر في ناهرت حاضرة الدولة الرستمية، تجار من جميع الأجناس لإيسار من أهل القبرون وفارس والعراق من الكوفة والبصرة. حتى أن المؤرخ ابن الصغير المالكي ذكر أن النذر وأبيوت كانت تنسب في ناهرت بأسماء أصحابها فهذه، دار فلان الكوفي وتلك دار البصري، وهما مسجد للبصريين وأخر للكوفيين وثالث للثوريين^(١). كما دفع البصفيوس إلى وصف ناهرت بعراق المغرب^(٢). لقد أصبحت ناهرت قبلة للتجار من كل الأمصار، مثل بغداد في العصر العباسي، وقد وقعت هذه العبارات التي وصفت بها ناهرت في المصادر العربية، الدكتور سعد زغلول عبد الحميد إلى وصفها بأنها كانت بمثابة سوق دولية في القرن الثالث الهجري^(٣).

وكانت المكاثة التجارية والطبعية لناهرت مجالاً خصباً لعديد من الدراسات التاريخية الرائدة والمتعمقة لاسيما كتابات الدكتور السيد عبد العزيز سالم والدكتور سعد زغلول عبد الحميد وجموح ماربوب وليني بروفنسال والدكتور محمد عيسى الحبري، لذلك فإننا سنقتفي في هذا البحث الأضواء على بعض المراكز التجارية الهامة الأخرى عدا ناهرت حاضرة المغرب الأوسط في القرن الثالث الهجري.

١- المراكز التجارية الساحلية في المغرب الأوسط في القرن الثالث الهجري :

وبداً بالحديث عن بعض المدن الساحلية في المغرب الأوسط التي كانت ذات مكانة تجارية بارزة، واعتبر بعضها بمثابة فُرصة لمدينة ناهرت حاضرة الدولة الرستمية، ووسيلة لتصرف منتجاتها وصايرها، وحلب التواردات إليها.

وتعد مدينة تنس من أهم هذه المراكز التجارية الساحلية في المغرب الأوسط. وقد ارتبطت تنس منذ نشأتها في القرن الثالث الهجري بالنواجد الأندلسي فكان معظم سكانها من الأندلسيين^(١). ولم يكن هذا بالشئ، الغريب فقد عقدت أوامر الصداقة والمودة بين كل من

وأنشأ القلاع للأندلسيين مع بني مسكن البربر في موضع دهران وهي حديثة التأسيس والنصير ، لمدة سبع سنوات ، إلى أن زحفت عليهم قبائل كثيرة من البربر الطالبيين للشار ، التي كان بينهم وبين بني مسكن ، وضربوا حصاراً حول دهران ، وطالب البربر المحاصرون المدينة بأن يسلم لهم أهلها من الأندلسيين - بربر بني مسكن - للشار منهم ، فرفض الأندلسيون ، وأندلعت حرب أهلية أشرقت في النهاية عن هزيمة الأندلسيين ورحيلهم عن دهران ، وسيطرة البربر للمحاصرين للمدينة عليها ثم اضرامهم النيران فيها مما أدى إلى خرابها . وكان ذلك في عام ٢٩٨ هـ . واستمرت دهران على هذا النحو من الدمار ، إلى أن عاد الناس إليها بأمر من أبي حميد دواس في قون ، وداود بن صولات عامل طاهرت في قول آخر ، مجدداً بنا عمار وعمارة دهران إلى ما كانت عليه من ازدهار عند تأسيسها . واسترجعت مركزها ومكانتها التجارية من جديد ^(١٧٨) .

وقد عرفت دهران بمراسها الكبير الذي لامسان له بين المراسي في أواخر القرن الثمان الهجري وأوائل القرن الرابع . كما عرفت بأنها مركز لتسوين السفن التجارية القادمة إليها ، كما اشتهرت بزراعة التفواكه وأنتاج العسل وترية أهلها للأبقار والأغنام والماشية وخصبة البحر ^(١٧٩) . واستمرت دهران على هذا النحو من الازدهار حتى كانت سنة ٤٤٣ هـ عندما مجدبت بها الفتن التي أسفرت عن خرابها للمرة الثانية ، ثم رجع إليها أهلها مرة أخرى بعد عدة سنوات لمجددوا مجدداً ما تدمر منها ^(١٨٠) .

ولنا أن ننصوّر مدى ما لحق للمغرب الأوسط من شهرة وصيت تجارى في حوض البحر المتوسط في ذلك القرن بعد بناء هاتين المدينتين الساحليتين على يد البحرين الأندلسيين ، لا سيما إذا ما عرفنا أن ساحل المغرب الأوسط لم يدخل من وجود عشرات المراسي المحيطة بهاتين المدينتين ، مما أدى إلى انتعاش حركة ورود السفن التجارية للسفن بالماء والتمرد بالقرن ، وعودتها محملة بالبخائع المشرقية والمفترية من سواحل المغرب الأوسط بعد إقرارها لمولتها من البضائع القادمة من السواحل الأندلسية والأندلس هناك .

وقد نورد اليكوى ^(١٨١) قصاً خاصاً لتعديت عن أهم هذه المراسي التي كانت مشهورة وذائعة الصيت في المغرب الأوسط منذ القرن الثالث الهجري موصفاً مدى قرب هذه المراسي من المدن والموانئ الأندلسية مما يؤكد حقيق النبال البحرى بين المغرب الأوسط والأندلس وأيضاً يشير إلى نقل الدور الذي لعبه الأندلسيون في تجارة المغرب الأوسط .

بني أمية بالأندلس . وحكام الدولة الرستمية بالمغرب الأوسط . كما جمع بينهما الدمار المشترك للخلالة العباسية ، وأسفر هذا التقارب السياسي عن علاقات تجارية وطيدة بين الجانبين ^(١٧٧) . وكان بنو أمية قد صدروا إلى توطين بعض الأسرات العربية ذات الشهرة الملاحية على الساحل الجنوبي الشرقي للأندلس لحسابه من غارات القطلان والبارقية والنورمان والبيزنطيين فأنزلوا بني سراج القضاةيين في إقليم بجاية بالأندلس وعرف بذلك بأرض البسن ، ودكوا إليهم حرمان هذا الساحل الأندلسي ^(١٧٦) .

ويذكر انيكوى - وقد نقل عنه الخسيري ، فيما بعد - أن جماعة من البحرين الأندلسيين الذين كانوا يترددون بسفنهم ما بين بجاية في الأندلس ، وسراجل المغرب الأوسط برئاسة الكركنى ونبوغايشة وصنهب ، قد تغبروا في سنة ٢٦٢ هـ موضع مدينة تسمى القديمة على سواحل المغرب الأوسط ، وقاموا بإعادة بنائه وتعميره . وقد ازدهرت تنس منذ أن أعاد الأندلسيون تعميرها في النصف الثاني من القرن الثالث الهجرى فأصبحت مركز حط وإقلاع بحرى ومنطلقاً للتجارة في منتجات الدولة الرستمية ، كالخنطة والحرب والرفجل النسي الذي وصفه الجهمري ^(١٨٤) بأنه لا يوجد مثيل له في غيرها . وقد زاد من ازدهار تنس تجارياً ، وتوسعها على نهر أقيمت عليه الأرحاء ، فخرجت منها على حد وصف المسيرى المراكب إلى سائر المدن المجاورة مما زاد من ازدهار وانتعاش الملاحة النهرية والتجارة الداخلية بها وانتشرت بنس الأسواق وعرفت برخص أسعارها وكانت تنطلق منها للتاجر إلى سائر أقطار البحر المتوسط لاسيما إلى الأندلس . وكذلك إلى سائر بلاد المغرب ولاسيما إلى أفريقية ^(١٨٢) .

ولم تكن تنس هي المدينة الساحلية الوحيدة ذات الشهرة والأهمية التجارية في المغرب الأوسط ، فقد حاكمتها في نفس الظروف مدينة دهران التي قام بها بنائها في سنة ٢٩ هـ جماعة من الأندلسيين البحرين بزعامه محمد بن أبي عون الأندلسي ومحمد بن عيرون ^(١٨٣) . وقد وقع اختيار الأندلسيين على موقع دهران على وجه التعديت لجهوزه بصلاحيات جغرافية عديدة أهله ليكون مرسى بحرياً وتجارياً هاماً ^(١٨٤) . فوهران ، دفع في حصن جبل حصين ، وهي مقابل مدينة المرية على الساحل الأندلسي الشرقي ، ومسافة البحر بينهما بسيطة ، فدورها المحسورى بحريتين مائتين . وعندما هم الأندلسيون بالإقامة في موضع هذا المرسى بعد تعميره نشب خلاف بينهم وبين بعض القبائل البربرية . ولم يسبح الأندلسيون لأحد من البربر بمشاركتهم أو بالاستقرار معهم ، إلا لغيره ومن مستثن من ازداجه وهم الذين كانوا على خلاف مع سائر القبائل البربرية الأخرى المحيطة بهم .

ومن أهم هذه المراسي المستلثة على طول ساحل البحر المتوسط بين مدينتي وهران وتسي موسى الماء المدفون الذي يكاد يقابله في الأندلس موسى الراهب . وذكر البكري أنه كان يفصل بينهما مجريان وثلاث . أما موسى جبل وهران الكبير فكان يقابله في الأندلس موسى الشكوبس التي تزله البحر يوم قبل نزولهم بهجالة في أوائل القرن الثالث الهجري ، ويفصل بينهما مجريان ونصف . وأما موسى وحصن قروح فكان يقع إلى الشرق من موسى وهران ، بعد من أهم مراسي المغرب الأوسط على الإطلاق وقد وصفه البكري بأنه كان موسى شتوي آمن ، يحفل بأبار المياه مما ساهد على ذبوع شهرته بين السفن البحرية التجارية ، ويبدو وبين وهران مسافة قدرها (١٢٦) يومين ميلاً ، وكان يقابله في الأندلس موسى أقله في لوزقة ويشتما ثلاثة معار مائية .

ويعد موسى وحصن قروح بمثابة قرصنة لدينة تاهرت حيث وصفه بذلك ابن رسته عندما قال « ويصل مدينة تاهرت في طاعة محمد بن أفلح بن عبد الوهاب بن عبد الرحمن بن رستم والحسن الذي على ساحل البحر الأعظم ترسي به مراكب تاهرت ويقال له موسى قروح » .

ويرجع الدكتور السيد العزيز سالم : أن موسى وحصن قروح من بناء الأندلسيين في القرن الثالث الهجري .

وقد توصلنا في هذا البحث إلى معرفة بناء هذا المرسى وبسبب هذا المسمى الذي حصله قبلاً ويرجع إلى أسرة أندلسية تحمل نفس هذا الاسم ، بنا ما على النص الذي أورده الصديقي والذي مفاده أن الأمير محمد قد استقبل وجوه أسيان البنية والمثبة بطورقة في شرق الأندلس ، ومنهم بنو شاهد وبنو قروح وبنو طرف (١٢٦) . ولما كانت لوزقة والذية شرق الأندلس شديدة التقرب جغرافياً من ساحل المغرب الأوسط ، لذلك فإنا نرجح أن يكون أفراداً من هذه الأسرة الأندلسية (بنو قروح) هم بناء هذا المرسى الغربي الهام .

ويبقى الشرق من موسى قروح ، يوجد موسى قصر الفلوس * . وقد اتصل هذا المرسى بمدينة ساحلية كبيرة ، كانت تسمى مأهولة بالسكان على زمن البكري . وكان يوازيه على بر الأندلس موسى قوطاجنة ، وعليه موسى حفلة بنى هاشم الذي كان لا يستخدم إلا صيفا ، كما اعتبر من الأريطة الهامة المستلثة على ساحل المغرب الأوسط ، وقد اشتهر هذا المرسى بوفرة مياهه ، وكان يقابل تدمير من بر الأندلس ، وبنى موسى حفلة بن هاشم مدينة تسمى التي استخدم في فصل الصيف ، وكان يقابله في الأندلس موسى شنت بول ، وعليه إلى الشرق في الطريق إلى أفريقيا موسى جزيرة وفود الذي كان بها نهر يصب في البحر المتوسط . وهذه الجزيرة قريبة إلى

حد كبير من ساحل المغرب الأوسط . وهي تقع في الطريق البحري بين سواحل المغرب الأوسط ، ومرسى لقيت في الأندلس ، ويجواره يوجد موسى مدينة شرشال التي وصفها البكري بأنها مدينة حريقة القدم . ولم تكن مأهولة بالسكان على زمانه في القرن الخامس الهجري ، ويقابلها موسى مديرة على السواحل الأندلسية ، ويفصل بينهما حفلة معار مائية . وقد انتشرت الأريطة على طول سواحل شرشال (١٢٦) ، وبنى هذا موسى آخر عرف بوفرة مياهه وهو موسى البطال الذي كان يقابله جبل قروح في الأندلس وعليه موسى هوو ثم موسى التي التقاطر التي سمي بهذا المسمى لوجود آثار حفرة قديمة كانت لا تزال قائمة زمن البكري ، ثم موسى الديان وعليه موسى جابية الذي كان يقع بالقرب منه جزيرة بها مدينة يرجع تاريخ بنائها إلى العصور القديمة ، وكان بها نهر يصب في البحر ويقابلها موسى مدينة دائية من شرق الأندلس ، ويفصل بين هذه الجزيرة وبين دائية ستة معار مائية .

وإلى هذه الجزيرة مجسومة من الجزر عرفت باسم جزر بني مزغني وكان لها مدينة وموسى بحري هام مأسون في الشفا ، ويقابلها موسى بشكلة في الأندلس ، وبنى هذه الجزر موسى شخير هو موسى الدجاج الذي كان يحصل عذبة تحصل نفس المسمى ، وقد يبرز بر هذا المرسى بصورة واضحة في البحر بحيث أحاطته المياه من ثلاث نواح ، وكان يقابله موسى مبروقة في الأندلس (١٢٦) .

وإذا ما تسالنا عن أسباب تركز الأندلسيين بهذه الكثافة في الحاضرة الرستمية تاهرت وكذلك في المراكز التجارية الساحلية في المغرب الأوسط ، إلى حد قيامهم ببناء المدن من أهمها ، وهما مدينتا تسي وهوران ، كما سبق أن أشرنا رغم ما نعرفه من اهتمام الدولة الرستمية بفتح أبوابها لكل التجار من جميع الأجناس والأعراق ؟؟ فقد نتمثل الإجابة على هذا التساؤل في النقاط التالية :

- أ- التقرب الجغرافي بين موانئ الأندلس ومراسي وسواحل المغرب الأوسط كما سبق أن أوضحنا .
- ب- التقارب السياسي شديد الوضوح بين الدولتين الرستمية في المغرب الأوسط والأماوية في الأندلس الذي يوضح من خلال متساهمة الأندلسيين في بناء مدينة تاهرت منذ بدايات الدولة الرستمية بدليل نسبة أحد أبواب المدينة إليهم ، بل إن الأمام عبد الرحمن بن رستم في مرضه الأخير قد جعل الأمر شدي في سنة أشخاص من أهم وأقرب أصحابه إلى نفسه ، أما

سابعهم فكان ابنه عبد الوهاب، وكان اثنان من هؤلاء المرشحين الستة من الأندلسيين، وهما مسعود الأندلسي، وعسيران بن صيدان الأندلسي، مما يؤكد كثرة عدد الأندلسيين بالثورة الرستمية وأهميتهم وعظم مكانتهم ودورهم على كافة الأصعدة الاقتصادية كانت أو سياسية. وكان مسعود الأندلسي من أوائل المهابدين لعبد الوهاب بن عبد الرحمن بن رستم (١٢١).

كذلك أرسل الإمام عبد الوهاب بن عبد الرحمن الرستم، سفارة إلى الأمير عبد الرحمن الأوسط عند اوفاته الحكيم وكانت السفارة مكونة من أبنائه الثلاثة، عبد القسي ودحيون وبهرام في سنة ٢٠٧ هـ / ٨٢٣م لتهنئة الأمير الأموي بالإمارة. وقد أنعم عليهم عبد الرحمن الأوسط بالهدايا والأموال (١٢٢). وازداد بعد ذلك نوافذ الرستميون على بلاط قرطبة، وأصبح منهم الوزراء والمهاريب والقادة في الجيش الأندلسي زمن الأمير عبد الرحمن الأوسط، وتذكر منهم على سبيل المثال الحاجب عبد الرحمن رستم (١٢٨)، وكذلك محمد بن سعيد بن محمد بن عبد الرحمن بن رستم (١٢٩). وفي زمن الأمير محمد كثرت اتصالاته بملوك العدة المغربية، لا سيما الرستمية بناهرت، ووردت وكتبه إليهم للحصول على أخبار العباسيين في المغرب، وعسانهم بصر والشام وأفريقية. ولعل أبرز مثال على ذلك، أن عمر بن حفصون إمام الثوار المولدين بالأندلس في القرن الثالث الهجري، فر من الأندلس في بدايات حياته إلى تاهرت بعد تورطه في قتل جاز له بالأندلس، في إحدى المشاجرات، وكذلك مع بعض العصابات المتصاعدة في أعمال السلب والنهب. وعمل ابن حفصون في العاصمة الرستمية لدى خياط أندلسي من المولدين كان يرجع بأصله إلى كردة ريدة، ثم حدث أن زار هذا الخياط شيخ أندلسي أخذ يحدثه عن سيرة حالة المولدين في الأندلس، وكان ذلك في حضور ابن حفصون، الذي تلقى نصيحة من هذا الشيخ الأندلسي بالعودة إلى الأندلس خوفاً من أن يتشتر خيره فيقتضى عليه أمره الدريرة الرستمية أصحاب تاهرت لشدة ولائهم لبني أمية (١٣٠).

وستفتتح الدكتور السيد عبد العزيز سالم من هذه الرواية: أمرين، أولهما كثافة عدد المهابة الأندلسية بتاهرت وتانيها، عرق العلاقات السياسية بين الرستميون وبني أمية في الأندلس، هنا وقد تبادل الأمر أفلح بن عبد الوهاب مع أمراء الأندلس الهدايا النفيسة من ذلك قيام عبد الرحمن الأوسط باهداء الأمير أفلح مائة ألف درهم عند قيامه بخراب مدينة العباسية الأعظمية سنة ٢٢٧ هـ، كما يؤكد ابن حبان تبادل الهدايا والنفارات بين الرستميون والأمير محمد (١٣١).

ج- شهدت الفترة الزمنية موصوع البحث، وهي القرن الثالث الهجري مرحلتين هامتين متناقضتين من مراحل تطور التجارة في الأندلس، فبينما شهدت البلاد في النصف الأول من هذا القرن ازدهاراً اقتصادياً كبيراً انعكس صلاء على التجارة، في عهد الأمير عبد الرحمن الأوسط (٢٠٦-٢٣٨ هـ) إلا أنه ما لبث أن حلت بالأندلس أزمة تجارية حقيقية في النصف الثاني من هذا القرن (٢٥٠-٣٠٠ هـ). عقب فتنة الوحدة السياسية للبلاد وظهور ديولات الظوايق، فشهدت الأسواق بناء على ما ذكره عبد الملك بن حبيب في مخطوطه التاريخ الكهول - المحفوظ بالمعهد المصري للدراسات الإسلامية - كساداً تجارياً كبيراً وارتفاعات في الأسعار. وقد ساهم ضعف السلطة المركزية، وعدم مراقبتها للأوضاع، وعدم قدرتها على الحروب على أيدي المحتكرين في تأزم الوضع الاقتصادي مما ترتب عليه خلو الشاجر من الأقوات. هنا بخلاف ما تعرضت له التجارة الداخلية من عبث وتبذ على أيدي قطاع الطرق الذين أفلحوا على التجارات الحكومية أو القوافل التجارية لتنافسهم من السوار الآخرين، وانصافهم للمزارع وحرقت للمحاصيل. كذلك ساهمت موجات القحط والجفاف والمجاعات التي تعرضت لها الأندلس طيلة القرن الثالث بلا أدنى شك، في انهوار الأوضاع الاقتصادية والتجارية. ففي سنة ٢٣٢ هـ عمّت موجة من القحط البلاد فهلكت سببها المواشي وجمت الكروم كما كثر انذاق الجراد فزادت المجاعة وضائق المعيشة في أقطانها على حد وصف ابن حبان، وفي سنة ٢٥٤ هـ أصاب الأندلس قحط شديد بعد أن عم الجمل ما دفع سليمان بن أسود قاضي الجماعة بقرطبة إلى الصلاة الصلاة استسقاءً بالمسلمين، ورغم هذا فقد ازداد الأمر سوءاً ولم يسق الناس طرقات ذلك العام (٢٦١)، أما مجاعة سنة ٢٦٠ هـ التي لم يزرع فيها بالأندلس حبة (٢٦١) فقد أصبحت مضرراً للأمان فكلمنا أصحاب الأندلس فيما بعد مجاعة شبيهها الناس بمجاعة سنة سنين، من ذلك تشبيه ابن عذارى في البيان المغرب للجماعة التي حلت بالبلاد في سنة ٢٠٣ هـ بهذه المجاعة (٢٦٤).

والى جانب هذه الظروف تعرض الأندلس لهجوم نورمندي في عهد كل من الأمير عبد الرحمن الأوسط والأمير محمد لذلك اهتم كل منهما ببناء الأساطيل وتشريها على طول السواحل الأندلسية لتحمي لبلد، الهجمات والاعتداءات النورمندية، إلا أن الأسطول الأندلسي قد تعرض طبقاً لما أورده ابن عذارى في سنة ٢٦٦ هـ أي في النصف الثاني من القرن الثالث الهجري تكارثة كبرى عندما تعرض لعاصفة عاتية في المحيط الأطلسي أدت إلى غرقه ولم يعد منه إلى سواحل الأندلس إلا اليسير (٢٦٥).

مكثرة ورجلان العمالية إلى جانب شهرتها التجارية^(١٤١) لاسيما في أعقاب انتقال الأمير يعقوب إليها ، فقد عرف بالعلم والتقوى^(١٤٢) وأنه كان ساقطاً للقرآن كله .

لقد اعتبرت ورجلان بشاية الوسيط التجاري الأول بين بلاد المغرب ، وبلاد السودان الغربي ، فكان أهلها يقودون القوافل التجارية إلى بلاد السودان ، وينكر ابن الصغير أن الإمام أفلح عقد علاقات من البردة مع ملك إحدى الممالك الأفريقية فأهدى إليه هدية نفيسة فتوسق أوامر الصداقة بين بلديهما ، وليشكره على ما بلقاه تجار بلاده من حسن معاملة هناك . وكان رسول الإمام أفلح إلى هذه المملكة الأفريقية - التي يرى كل من الدكتور السيد عبد العزيز سالم والدكتور محمد عيسى الخريزي أنها كوكو في حين يرى الدكتور أحمد الباس حنين أنها فنانة - هو محمد بن عرفة الذي كان من أعيان تاهرت وسهر للأجرة الخائفة^(١٤٣) ، دلالة على أهمية هذه التجارة الاقتصادية للرستميين .

أما مدينة تلمسان فهي تعد أيضاً من أهم المراكز التجارية الداخلية في المغرب الأوسط فهي المد الغربي لهذا المغرب . وكذلك لقولة الرستمية ، حيث تبدأ وراعا حدود المغرب الأقصى . وكانت هذه المدينة مجالاً للصراع بين الرستميين والإدارسة الذين يستولون عليها في عهد الإمام إدريس الأول . الذي دخلها صلحاً في سنة ١٧٣هـ (٧٨٩م) ثم قام بها مسجداً الجامع^(١٤٤) .

وتقع تلمسان في سلخ جبل يسمى بالفخرتين ، وتوجد بها مجموعة من الأبنوار أشهرها نهر سطقسيف . وقد وصفها البكري بأنها دار مملكة زناتة وموسطة قبائل البربر ، واشتهرت تلمسان بكل من المكنانة التجارية التيسيرة فكانت مقصداً للتجار من جميع الجهات^(١٤٥) . وكذلك بالمكنانة العلمية وكان معظم فقهاؤها في زمن البكري علىذهب المالكي^(١٤٦) .

واكتسبت تلمسان أهميتها التجارية نظراً لوقوعها في مركز الطرق التجارية البري الرئيسي في الشمال أفريقي آنذاك ، وفي قلب شبكة طرق القوافل التجارية البرية ، وسط عدد من المدن واخصون التي أحاطت بها بحيث كانت تلمسان بمثابة نقطة التقاء ، لعديد من الطرق التجارية .

ولتوضيح ذلك تشير أولاً إلى الجهة الجنوبية من تلمسان حيث وجدت قلعة ابن الجاهل التي اشتهرت بحصانتها من جهة ، وكثرة محاصيلها ونسارها ووفرة مياهها وأنهاها من جهة أخرى ، وكان يصل بهذه القلعة جبل تارني الذي كان يربطها بمدينة نيزيل التي كانت تعد

وهكذا مضت كل هذه الظروف لتؤدي إلى تدعيم التجارة الأندلسية فتنقلت المبادلات التجارية إلى حد تأكيد أحد المؤرخين المحدثين على أن هذا الوضع النسبي أدى إلى توقف مجازة الأندلس مع الشرق تماماً^(١٤٧) .

وتنادياً لحدوث أزمة اقتصادية حقيقية حرص الأمير محمد ، على مواصلة الترتب من ملوك العدو المغربية الأقرب إلى بلاده من الناحية الجغرافية ، والأكثر اتفاقاً معه في سياساته ضد الخلافة العباسية ، كحداولة منه لإحياء التجارة الأندلسية وانتشالها عما أصابها من ركود ، فشجع على قيام حركة تجارية بين بلاده وبين المغرب الأوسط والأقصى . وفتح أبواب الأندلس أمام تجار هذه البلاد^(١٤٨) . ومن هنا ، ولهذه الأسباب المحتصة ، أخذ التجار الأندلسيون يبدؤهم في التوجه إلى بلاد المغرب بحثاً عن الرزق . وبدأوا حركة نشيطة في تشييد المدن هناك لترسيخ نشاطهم التجاري البحري لاسيما في المغرب الأوسط الأقرب سياسياً وجغرافياً إلى بلادهم ، وبدأ ظهور المدن والمراسم الأندلسية على سواحلها ، مثل تنس ولامران ومرسى الدجاج ومرسى فيوخ كما سبق أن أشرنا .

٢ - المراكز التجارية الداخلية في المغرب الأوسط في القرن الثالث الهجري :
تعد ورجلان أو ورجلان أو واركلان أو ووطلة ، أهم المراكز التجارية الداخلية في المغرب الأوسط على الإطلاق ، خاصة فيما يتعلق بتورها كوسيط رئيسي في تجارة الذهب والفضة ، مع بلاد السودان الغربي وعانة لقبورها منها . فكان تجار ورجلان يتجولون في القرن الثالث الهجري من السودان ، إلى بلاد غانة ، وبلاد نقارة ، فيخرجون منها التبر ويضربونه في بلادهم^(١٤٩) .

وتقع ورجلان في طرف الصحراء ، مما يلي أفريقية ، وتعد جغرافيا واحدة . حيث أنها مرتت بشدة خصوبة أرضها . وكثرة نخيلها وسائحتها ، مما جعلها بمثابة بقعة خضراء ، وسط محيط من الأرض الصحراوية^(١٥٠) .

وأهل ورجلان من البربر ذكروهم ابن خردادبة على أنهم يعرفون بنفس الاسم الذي أطلق على الواجهة وهو بني ورجلان . وكانوا على مذهب الخوارج الإباضية لذا فقد كانت مستقرة للأشهر الرستميين يعقوب بن أفلح بعد غلبة الفاطميين على الدولة الرستمية . وعقب سقوط العاصمة تاهرت في سنة ٢٩٦هـ إلى حد أن الدكتور سعد زعلول عبد الحسيد وصفها بأنها ورشة تاهرت الرستمية في المغرب الأوسط^(١٥١) . وكذلك أشار الدكتور عبد العزيز سالم إلى

بمحاذاة محطة تجارية ينطلق منها المسافرون إلى كل من مدينة سلجاسة ، وإلى واحة ورجلان مركزى تجارى الذهب والفضة (١٤٧٦).

وإلى الشمال من تلمسان ، كانت تقع مدينة باب النصر التى جعلها بيزنطيا من الجهة الشمالية جبل البقل، الذى يتبع منه نهر سلفيف أكبر أنهار تلمسان الذى كان يصب فى نهر آخر هو نهر تابنا أو تافنا الذى نبع عليه مدينة أرشقول الساحلية والتى اعتبرت بقاها فرجة وميناء لتلمسان ، وقد أسهمت أرشقول على مدينة تلمسان الزيد من الأهمية التجارية لإطلاقتها على البحر المتوسط . فقد كانت أرشقول تمثل لتلمسان ، همزة الوصل بينها وبين مونت-مروض البحر المتوسط ومراسيه ومراكزه التجارية، وكانت المسافة بينهما ميلين فقط.

كما عرفت أرشقول بأنها مركز جذب السفن التجارية القادمة من مختلف الأفاق، وفضة فى التزود بالمياه وذلك لوفرة آبار المياه العذبة بها، ولهذا فقد اكتسبت أرشقول شهرة تجارية دولية . وكانت أرشقول شأنها شأن تلمسان تابعة للأدارة (١٤٨١).

هذا وقد حصلت إحدى الجزر البحرية الواقعة فى مواجهة سواحل مدينة أرشقول نفس الاسم، وكان يفصل بين المدينة والجزيرة مسافة قليلة للغاية وسنها انبكرى بأنها «قصر صورت وجل جدير فى سكون البحر» . وقد لعبت كل من أرشقول الجزيرة والمدينة دوراً هاماً فى الأحداث السياسية زمن الخليفة عبد الرحمن الناصر فى أواخر القرن الثالث الهجرى والتلت الأول من القرن الرابع (١٤٩١).

يربط ميناء أرشقول، مدينة تلمسان الإدرسية، بكل من العاصمة الأغلبية القيروان والرستمية تاهرت . لوقوع أرشقول على الطريق التجارى بينسا . بما زاد من الأهمية الاقتصادية لتلمسان ، فقد اتصلت أرشقول بالقيروان عبر مدينتى أسن وقصر ابن ستان، كما وصلت أسن بأرشقول بتاهرت حيث كان بين كل منهما طريق فدرج أربع سواحل وصفه ابن خرداذبة بأنه معصور (١٥٠٦).

ومن الجدير بالذكر أنه على الرغم من العدا، السياسى بين الأغلبية والرستمين إلا أن المصالح التجارية لم تتأثر على الإطلاق بالاتجاهات السياسية والمذهبية المتعاوضة ، فالجارة بين الطرفين التعاودتين كانت على قدم وساق وكانت كل من تاهرت والقيروان على طريق تجارى واحد يتردد عليه التجارى بين البلدين ومن مختلف الأقاليم (١٥١٦).

كذلك ارتبطت كل من أرشقول وأسلى بعدد من المدن الساحلية التجارية الهامة منها مدينة بكان، أحد أسواق زناة القنينة التى سيماء تصيرها فى الثالث الأول من القرن الرابع الهجرى على يد يعلى بن محض بن صالح البقرنى (١٥٢٦). وقد تزكزت أهمية بكان فى كونها ملتقى لأغلبية وديان الشمال الأفريقى مثل وادى سيرة ووادي هنت ووادي سى .

هنا وقد لعب حصن مرزونة دوراً هاماً فى ربط كل من أسلى وأرشقول وبالتالى تلمسان بغيرهم من المدن المغربية الهامة فى المغربين الأدنى والأوسط، وكذلك كان حال حصن ابن زينى الذى يعد مسافة ثلاثة أميال عن حصن مرزونة ، أما حصن الثغروس المطل على ساحل البحر المتوسط وكذلك حصنى الوردانية وهين فقد كانوا من أهم المراسى البحرية ذات الأهمية الاقتصادية البالغة لكثرة معابليهم الزراعية.

وقد اورد البكرى أسماء عدد من المدن والمراسى الهامة القريبة من أرشقول فرجة تلمسان والتى زادت من أهمية تلمسان ، منها تاجرة المعروفة باسم «نورومة الجبل»، ومرسى ماسين ، وزنانا مستقر بنى دمر ونسى بطول. لقد ربطت هذه المدن والمراسى التى تعد محطات تجارية هامة بين تلمسان وفرضتها أرشقول من جهة وبين كل من الموانئ والمدن الواقعة إلى الشرق وأهها القيروان وتاهرت .

ومن جهة الغرب لم تكن تلمسان بمعزل عن الموانئ المغربية التى تقع غربها فقد ارتبطت أيضاً بسلسلة من المدن والمحطات التجارية عبر الطريق التجارى الرئيسى إلى كل من فاس الإدرسية (١٥٢٦) و سلجاسة المرارية، وقد أورد الإدريسي أسماً، هذه المدن والمحطات يزيد من التفصيل (١٤٤١).

وعما سبق يتبين لنا أن جميع المراكز التجارية الداخلية فى بلاد المغرب سواء الأغلبية أو الرستمية أو المرارية والأدرسية ، قد ارتبطت ببعضها البعض فى طرق قباطل تجارية رئيسية، دون وجود أية اعتبارات للخلجات السياسية أو المذهبية، بل أن هذه المراكز التجارية الداخلية ، ارتبطت بشبكة من الطرق التى تربط بينها وبين المراسى والمدن الساحلية أيضاً، من ذلك أن تلمسان الإدرسية، على سبيل المثال ارتبطت بتدبتي تسمى ووهران الساحليتين التابعتين للرستمين ، بطريق تجارى مباشر (١٥٥٦) ، كما جعل تلمسان تعرف بأنها قفل بلاد المغرب لكونها مركزاً تتشعب منه شبكة طرق تربط بينها وبين كل المراكز التجارية داخلية كانت أو ساحلية فى جميع أنحاء بلاد المغرب إلى حد أن وصفها الإدريسي بقوله «وهى على وصف للداخل والخارج منه لايد منها ولاجتيار بنا على كل حال» (١٥٦٦).

٣- أثر ازدهار التجارة على مجتمع المغرب الأوسط في القرن الثالث الهجري:
 أدى ازدهار التجارة في المغرب الأوسط إلى ظهور نتائج هامة على المجتمع الرستمي، لا سيما فيما يتعلق بعناصر السكان وطبقات المجتمع. لقد أسفر ازدهار التجارة عن نشوء طبقة كبيرة من الأثرياء، في الدولة الرستمية أمثال ابن جرمي، وابن وودة الفارسي، وابن زلفين، إلى حد أن أمراء الأسرة الرستمية الحاكمة أقبلوا على هذه المنحة. ولم يترددوا في مزاولتها، فقد كان الإمام عبد الوهاب بن عبد الرحمن بن رستم نفسه تاجراً، هيأت له تجارته ثراء ضخماً كذلك ذكر الباروني تقياً عن سير الشمالي، أن أفلح بن الإمام عبد الوهاب الرستمي، عمم ذات مرة على الترجمة إلى بلاد السودان، بقصد التجارة، ولكن والده خرج إليه واستنصر منه عن بعض القضايا الفقهية الخاصة بالبيع والشراء، ثم تصححه بالعودة عن هذه الرحلة التجارية حتى يستعد لها علمياً وفنياً.

ويطلق الدكتور إحسان عباس على هذه الرواية بقوله «إن الفصة تشير إلى فترة مبكرة ثم يمكن أفلح قد تمكن فيها من العلم ولكنها لا تنفي أنه ربما زاول التجارة من بعد...»^{١٥٦١}، كذلك عمل بالتجارة محمد بن عرفة شهر الإمام أبي بكر بن أفلح وزوج أخته وأصبح من كبار التجار، ومن ذوى القصور، وأمتلك الكثير من الحشم والعبيد. وكان إذا خرج من قصره تحمّلهم الناس من حوله، وساروا بين يديه في مواكب كثيرة. وقد أدى هذا الشراء الناتج عن عمله بالتجارة إلى تضخم نفوذه وظهوره على مسرح الأحداث السياسية الداخلية، فأصبح له سلطان كبير، في الدولة الرستمية. وقد سجل ابن الصغير المالكي هذا بقوله «فكانت الإمارة بالأسم لأبي بكر والحقيقة لحد بن عرفة»^{١٥٦٢}.

وكانت هذه المكانة العالية التي شغلها ابن عرفة في مجال التجارة هي السبب وراء تكليف الأمير أفلح بن عبطوهاب بعصمة القيام بسفارة تجارية هامة إلى كوكو أو غانة كما سبق أن اشترنا إليه.
 وعملاً بالمثل القائل أن الناس على دين ملوكهم، فقد أقبل الجميع على ممارسة التجارة حتى العلماء، وخير مثال على ذلك المؤرخ ابن الصغير المالكي الشافعي، الذي دون كتابه عن سيرة الأمة الرستمين في حدود ١١٩١ سنة - ٦٩٩ هـ (٩٠٣ م)، والذي يعد أقدم كتاب وصلنا عن الدولة الرستمية. لقد نشأ ابن الصغير في تاهرت، وعمل فيها منذ سن مبكرة بالتجارة، إذ كان له دكان يبيع فيه ويشترى في حي الرهادنة، وهو لا يزال يتردد على العلماء لطلب العلم^{١٥٦٣}.

ويرى الدكتور إحسان عباس أنه كان لتشييد القصور واستلام الخيول، وكثرة العبيد والخدم، وتدفع المهاجرين، من كافة الأجناس، من عرب قرويين ومن قيس عجم، وحرابيين، وأندلسيين، ويبدو رحل إلى الحضارة والمدن الرستمية، نتيجة لسياسة عبد الرحمن بن رستم القادرة، وسيرته للعادة في إقرار الأمن، دون تمييز بين مواطنين أصليين وغرباء، أكبر الأثر في تعهد البناء الاجتماعي في الدولة الرستمية^{١٥٦٤} على أساس الانتماء الديني، والقبلي، والعرفي، والاقتصادي، فتعددت ضروب القولا، وأنواع التحالفات وكثرة الانتماءات والتوجهات طبقاً لما قلبه المصالح المختلفة، مما حال دون توحيد العناصر المختلفة المذكورة للمجتمع الرستمي في المغرب الأوسط في القرن الثالث الهجري نشب كل منها بعصبياته القبلية وتباعدت الانتماءات بل واستقلت كل فئة منها في حي خاص في العاصمة وطناً كل منها يدافع من التخوف إلى بناء الحصون في حالة نشوب الفتنة، فهنا نجد الدولة الرستمية في أيام السلم بمثابة دولة نموذجية، إذ بها في أيام الفتن مجموعة من الحصون المنعزلة^{١٥٦٥}.

وإذا ما كان الدكتور إحسان عباس يرى أن انهيار الدولة الرستمية كان نتيجة غير مباشرة لازدهار التجارة ونفوذ الأونداج الاجتماعية في المجتمع الرستمي، كره فعل لتضارب مصالح العناصر السكانية المختلفة، فإن كل من الدكتور محمد عيسى المريني والدكتور محمود اسماعيل يوافق في الرأي، ويشرح الدكتور المريني معنى محمد بن عرفة، بتواضع هذه الظروف الاجتماعية والاقتصادية، فهو يرى بناءً على ما أورده ابن الصغير، أن انضمام عدد من كبار أثرياء - التجار في الدولة أمثال أبو محمد العيصي في، وابن الواسطي، إلى جانب فئة من الجند من القرويين، القيسيين في رضى خاص بهم بتاهرت، للمطالبة بتأريث عرفه، إنما يرجع أولاً إلى عصبيتهم لأصولهم العربية، وتضارب مصالحهم مع بقية الفئات ورشتهم في الدفع بكثير من أموالهم لتحطيم الإمامة الرستمية غير العربية^{١٥٦٦}، المؤيدة بطبقة الحاكم من الرستمين، ومن بعض الفئات المسيحية، وتحولت الحرب الأهلية في الدولة كذلك إلى حرب عرفية بين العجم وبين العرب.

ويطلق الدكتور محمود اسماعيل على أحداث الدولة الرستمية وصراعات انطلقت الاجتماعية المختلفة على النفوذ والسلطة بقوله «إن الرستمين قد عجزوا عن التوفيق بين مطالب الحكم ومطالب المذهب الإياضي فدارت الصراعات بين الحواري المختلفة التي نخل مصالح القبائل البدوية الطامعة في السلطة وريجات القوم وتطلعات الجند والعرب...»^{١٥٦٧}.

ومكنا فان ازدهار المحاضرة الرشمية واتخاذها شكل العاصمة العالمية بفضل تنوع عناصرها السكانية على حد وصف الدكتور سمع زحلول عبد الحسيد (٦٥) وتدفق الأموال والقوافل التجارية وازدياد الشراء في سائر المدن الرشمية وتعدد عناصر المجتمع بالعلم والرياسة وتضارب مصالحهم على حد تعبير الدكتور المييد عبد العزيز سالم (٦٦) جعلنا في ختام الحديث عن هذه النقطة نطرح عدة أسئلة هامة قد تحصل في طياتها في ذات الوقت الإجابة عليها ، وهي :

هل اتخذت هذه الصراعات الاجتماعية والاقتصادية في المجتمع الرشمي من المفهوم ستاراً لينا كي تخفي مطامح انطفاقات الثرية ؟؟ وهل حكم الأترباء على المجتمع الرشمي بالانقياد حرصاً على مصالحهم الخاصة ؟؟

وهل أدى تقسام المجتمع الرشمي إلى العديد من الشرائح الاجتماعية التي أشار إليها الرصنصر فمن «عوام» إلى «أهل حرف» إلى «قبائل» إلى «وجوه البلد وحاشتها» إلى فناء وصايخ البلد» ثم تأتي بعد ذلك فئات «الحشم والسبيد» وكذلك الإراضية وهل كان للتعدد الطبقي دور في تضارب المصالح ومن ثم الانقياد ؟؟ وهل كان لتعدد درجات الانشيطان واختلاف أنواع المراطنة في الدولة الرشمية أثر في إضعاف كيان الدولة الرشمية (٦٧) ؟؟



أما عن القسم الثاني من هذا البحث، فنعرض فيه لبعض المراكز التجارية في المغرب الأقصى في القرن الثالث الهجري :

١- المراكز التجارية الساحلية في المغرب الأقصى في القرن الثالث الهجري:
تعد مدينة أصيلة أو أزلة من أهم المراكز التجارية الساحلية في المغرب الأقصى في القرن الثالث الهجري، وقد اكتسبت هذه المدينة التجارية الهامة، مكانتها الاقتصادية، من تميز موقعها الجغرافي، فأصيلة تقع في المنطقة الشمالية (٦٨) الغربية من المغرب الأقصى، وهي أول مدن العمورة المغربية من الجانب الغربي (٦٩) على مدخل البحر المتوسط، وبذلك فاتها تطل على ثمر ساني دولي يربط بين فارس أفريقية وأوروبا ومع أن أصيلة لا تقع مباشرة على مقيت جبل طارق إلا أن كبرها من رأس أشفار ومجاورتها لمدينتي طنجة وسبنة جعلها ذاتاً في قلب الأحداث (٧٠).

عندما نتحدث عن المراكز التجارية في المغرب الأقصى في القرن الثالث الهجري، فإننا نتحدث عن مدينة أصيلة التي كانت من أهم المراكز التجارية الساحلية في المغرب الأقصى في القرن الثالث الهجري، وقد اكتسبت هذه المدينة التجارية الهامة، مكانتها الاقتصادية، من تميز موقعها الجغرافي، فأصيلة تقع في المنطقة الشمالية (٦٨) الغربية من المغرب الأقصى، وهي أول مدن العمورة المغربية من الجانب الغربي (٦٩) على مدخل البحر المتوسط، وبذلك فاتها تطل على ثمر ساني دولي يربط بين فارس أفريقية وأوروبا ومع أن أصيلة لا تقع مباشرة على مقيت جبل طارق إلا أن كبرها من رأس أشفار ومجاورتها لمدينتي طنجة وسبنة جعلها ذاتاً في قلب الأحداث (٧٠).

ولد تحت الطليعة على هذه المدينة الساحلية حثوا كثيراً فهي تقع في سهلة من الأرض على حد وصف البكري ومحيط بها عدة وراعي، كما أنها تطل على المحيط الأطلسي الذي يحدّها من الجهة الغربية، في حين امتلأت أرضها بالأبهار العذبة التي يأتي على رأسها بئر عدل وبئر السانية، كذلك اشتهرت أصيلة بحرها المأمون، وكان المدخل إليه من جهة الشرق، ولتدار بهذا المرسى من جهة الجنوب، جسر من الحجارة لحسابه السفن من هبحان البحر أثناء العواصف (٧١).

وقد أورد البكري قصة إعادة بناء هذه المدينة في أوائل القرن الثالث الهجري في عام ٢٢٩هـ على وجه التحديد (٧٢)، فقد خرج النورمانديون (المجوس) إلى مرصاها مرتين ليحشوا عن كنوز وأموال مضمومة في باطنها، وكانت أرضها آنذاك، ملكاً لقبيلة تواته، ولا وصلت تلك الألبان، بذلك الهجوم إلى أسباع البير، توافدت قبيلة كمامة إليها، وانتهى الأمر برجيل المجوس، ثم بنيت بها كمامة رباطاً تحمّل مع الأيام إلى سوق عمومية تعقد ثلاث مرات في العام، المرة الأولى في شهر رمضان، والثانية في العاشر من ذي الحجة والثالثة في عاشوراء، وازدادت شهرتها التجارية فقتدها التجار من سائر الأقطار ومن الأندلس حامليهم معهم مختلف أنواع تجارتهم حتى أصبحت مدينة مضمورة، وفي ذلك يقول البكري «وتسامع الناس أمرها من الأندلس، وأهل الأمصار فقتدوها في الأوقات المذكورة بضروب الصنغ وخصوا فيها ثم بما شئتاً بعد شيء، فقصرت...» (٧٣).

ولعل أبرزها بناء أصيلة بهجوم المجوس على مرصاها كان سبباً وراء تسمية موضع رسو سفنهم فيها، باسم باب المجوس، وظل هذا الباب يحمل هذا الاسم حتى زمن المصوري (٧٤). وقد خضعت أصيلة لحكم الإداري، ويختلف المؤرخون حول من تولّاها من أبناء إدريس الثاني، فبينما يرى فريق منهم أن حكمها آل إلى يحيى بن إدريس الثاني (٧٥) يرى فريق آخر أنه آل إلى القاسم بن إدريس صاحب طنجة الذي ملكها وبنى سورها ومسورها وبني بها مسجداً الجامع كما أنشأ رباطاً لايزال قائماً بالقرب من تاهدارت، رباطه به وزهد في الدنيا حتى توفى، ودفن هناك (٧٦).

وقد استوطنت مجموعة من القبائل التهريرية في الجهة الغربية من أصيلة، ومن هذه القبائل لواتة، وهو زياد من هوارة زلول، ورما يرجع ذلك لانتشار عيون المياء فيا بين الجهة الغربية والغربية من المدينة مثل عين الحشب، مما سهل على هذه القبائل موازنة حوزتها الرئيسية وهي وهي الماشية (٧٧).

وتقع أصيلة على طريق تجارى يصل بينها وبين مدينة طنجة التي تقع إلى الشرق منها، وأولى المطارات في الطريق من أصيلة باتجاه الشرق إلى طنجة بمسفل في هوية وادي نيرش التي تبعد عن ساحل البحر بحوالي نصف ميل والتي عرفت بكثرة ثمارها وعيونها. وكانت هذه القرية مستقراً لقبيلة لواته البربرية، ويفصل بينها وبين قرية تاهدارت ذات الشهرة الألاحية الكبيرة نهر كبير كانت السفن النهرية تختر فيه، وقد عرفت تاهدارت بكانتها التجارية الخاصة لإطلالتها على هذا النهر مما نرى الحركة الملاحية بها. و زاد من أهمية قرية تاهدارت التجارية أنه يوجد إلى الشرق منها وعلى بعد نصف ميل من البحر، بركة للمياه العذبة.

وعلى تاهدارت قرية كفسارية التي اشتهرت بطحن الغلال وكانت منزلاً لصنهاجة، ولها جبل الشيرال الذي يصل سفحه إلى ساحل البحر، وقبه عينون المياه، وهو بعد عن مدينة أصيلة بنحو ثلاثين ميلاً، ويقابله من الأندلس جبل الأعرز، ويفصل بين هذا الجبل وبين مدينة طنجة، موضع عروف بالعائلة والمسافة من هذا الجبل إلى طنجة قدرها أربعة أميال (١٧٨١).

أما طنجة فقد عرفت بأنها اسم لمدينة، ولكورة أيضاً، وكانت مستقراً لصنهاجة (١٧٩١). وتغضمت كورة طنجة في القرن الثالث الهجرى لغزو الإدارة، وكانت الكورة تشمل مدينة طنجة وستة ونظوان وقلمة حجر الشر.

أما مدينة طنجة فهي قديمة، مبنية على جبل عال مطل على ساحل البحر المتوسط، واشتهرت منذ القدم بكثرة وجود رخامها، وعرفت في التاريخ باسم طنجة البيضاء، وسماها البربر وليلى (١٨٠١). وقد اكتسبت كورة طنجة كلها، مكانة تجارية هامة، فمدينتها الرئيسية طنجة تطل على بحر الزقاق، وكانت دائماً مركزاً تجارياً ومطعة هامة لخط وإقلاع السفن لأسباب جغرافية تتعلق بوجوده ويوجهه هبوب الرياح الشرقية عليها وعلاصة ذلك لمرور السفن في مينائها (١٨١١)، كما كانت مركزاً لصناعة السفن، هذا إلى جانب شهرة أسواقها بمختلف أنواع التجارات.

أهلها على زراعة القمح والشعير وأصناف الحبوب والاشجار فيها (١٨٢١). أما قلعة ابن خروب التي بنتها وبين مدينة طنجة مرحلة واحدة، فهي مدينة كبيرة اشتهرت بسائتها ونسارها كما عرفت بخربة أهلها للماشية وإلى جوارها بلدة «دمنة عشرة» القريبة من نهر زلول (١٨٤١).

أما مدينة سوق كمامة قاعدة الأمير إدريس بن القاسم بن إبراهيم فقد كانت من أهم المراكز التجارية القريبة من مدينة طنجة لإطلالتها على نهر واولكس مما ساهم في ذبوع صيت أسواقها التجارية (١٨٥٢).

ومما زاد من أهمية كورة طنجة التجارية، انتشار النراس والمواني، الهامة على امتداد الطريق الذي يفصل بين أهم مدينتين فيها وهما طنجة ودمنة من ذلك على سبيل المثال مرسى باب اليم الذي عرف بمكاته الاستراتيجة أيضاً حيث أنه ضم وباطا للجهاد وهو على بعد ثلاثين ميلاً من مدينة طنجة وكان يعاقله في الأندلس مرسى جزيرة طريف، ومن ذلك أيضاً مرسى موسى الذي عرف بأنه من أكثر النراس القوية أمثالاً في فصل الشتاء ويقاقله في الأندلس مرسى بورت لب، وأيضاً يوجد مرسى جزيرة قورة، ومرسى بلوش (١٨٦١) ومرسى القصر، ومرسى دنيل الذي يقع بالقرب من مدينة سبتة.

وفيما يتعلق بمدينة سبتة، فهي تعد أيضاً من أهم المراكز التجارية الإدريسية في القرن الثالث الهجرى، التابعة لكورة طنجة ومدينة سبتة ساحلية قديمة، تطل على البحر المتوسط، ويتعمق بها في داخل البحر بحيث تحيط بها المياه من الجهتان الشرقية والغربية والشمالية والقبليية (١٨٧١) مما يجعلها تبدو وكأنها شبه جزيرة منقطعة في البحر، وهي تخترق على سبعة جبال صغيرة.

وتعد سبتة من أكثر موانئ الكورة الطنجية قرباً من السواحل الأندلسية، إذ يباينها في الأندلس مدينة الجزيرة الخضراء، وعرض البحر بينهما ثمانية عشر ميلاً فقط (١٨٨١).

وقد تعددت العناصر السكانية بمدينة سبتة إذ كانت مستقراً لكل من العرب والبربر، وأكثر عربها من قبيلة الصدف. أما البربر فقد نزحوا إليها من مدينتي أصيلة والبصرة (١٨٩١)، كما استوطنها الكثير من أهل الأندلس لقرب سواحلها من سواحل بلادهم (١٩٠١)، وساعد على كثرة التواجد الأندلسي في سبتة أنه كان يقصر معسودة - وهو حصن ساحلي كبير تابع لكورة طنجة ويقع على بعد ١٢ ميل غربي سبتة - دار لصناعة السفن، سافر فيها إلى الأندلس.

وقد اشتهرت سبته بوفرة مياهها لاسيما الماء المعروف من نهر أوبوات كما عرفت بأبارها ،
 لذلك امتلأت أرضها بالمياه وأهتم أهلها بزراعة الكروم (١١٦) . كما عرفت سبته بوفرة
 سكانها التجارية ، لاسيما وأنها كانت متصل بمنطقة لبوش التي تبعد عنها ميلان والتي كان
 يربطها جبل عرف باسم «جبل موسى» نسبة إلى القائد العربي الشهير موسى بن نصير ، وتتركز
 أهمية هذا الجبل في انتشار البساتين والجنات في جميع جهاته ، كما زرع في منطقتها
 السكر والتمر الذي كان يحمله التجار إلى جميع الأقطار (١١٧) .
 كذلك ذاع صيت سبته في محان سيد الأسماك فكان يصاد بها أكثر من مائة نوع وأشهرها
 التلي الكبير (١١٨) .

ومن العوائل التي ساهمت في دفع الحركة التجارية في كورة طنجة قدماً إلى الأمام ، كثرة
 الأنهار فيها ، مما شجع على ازدهار نشاط السفن اللحية النهرية ، ومن هذه الأقطار ، نهر لاور ،
 ونهر البيان ، ونهر الخليج ، ونهر مجاز الفروي ، ونهر برسبول ونهر اوربة ونهر أولكس ونهر
 ناهدابت (١١٩) .
 أما ماسة فشهد أيضاً من أهم المراكز الساحلية في المغرب الأقصى في القرن الثالث
 الهجري ، وقد أورد ابن رسته الجيزاني الشهير الذي عاش في هذا القرن وتوفي في أوائل القرن
 الرابع الهجري ، خيراً هاماً للغاية مفاده أن ماسة كانت قرية ساحلية وأنه كان يحمل إليها كل
 أنواع التجارات المختلفة ، كما كانت تصل إليها السفن التجارية المحيطة القادمة من المشرق
 الإسلامي الأدنى والأقصى من الأبله والصين ، مما يشير إلى قيام حركة تجارية إسلامية واسعة
 النطاق ربطت بين أجزاء العالم الإسلامي المختلفة من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب .

وإذا كانت المراكز التجارية بالمغرب الأوسط في القرن الثالث الهجري قد اكتظت بالعناصر
 السكانية الأندلسية ، فإن المراكز التجارية في المغرب الأقصى قد عرفت نفس الظاهرة في نفس
 القرن تقريباً جغرافياً من السواحل الأندلسية من جهة ولأنها كانت مستقراً للأندلسيين منذ
 فترة سابقة ترجع إلى القرن الثامن للهجرة في أعقاب سنوات الشدة والمجمل التي شملت جميع
 أنحاء الأندلس منذ عام ١٣٦ هـ حتى سنة ١٣٩ هـ من جهة أخرى .
 وقد أشارت المصادر العربية بوضوح إلى هذه الهجرة الأندلسية خلال تلك الشدة ، من ذلك
 ما ذكره البكري (١٢٠) وكذلك الإدريسي (١٢١) . من رحيل سكان فسانة أيام المجمل إلى مدينة
 سبته وشراء أرضاً بها من سكانها البربر والاستيطان بها . أما صاحب كتاب أخبار مجموعة

فكان أكثر تفصيلاً في أخبار هجرة الأندلسيين عن طريق وادي برباط بكورة شذونة إلى المغرب
 الأقصى ، في ذلك يقول «واشد المرح فخرج أهل الأندلس إلى طنجة وأصيلا وريف البربر
 بمحارب (١٢٠) ومرحطين ...» وقد أشار ابن عسار إلى نفس الأحداث وأكد على هجرة أهل
 الأندلس إلى طنجة وزوالة وريف البحر في العودة المغربية (١٢١) .
 ولعل استقرار الأندلسيين في أصيلة وكورة طنجة (في أهم مدينتيها وهما طنجة وسبته)
 منذ القرن الثامن للهجرة ، مع ما عرفت عنهم من نفوذ في مجال الملاحة والتجارة البحرية ، قد
 أدى إلى نتائج هامة إذ أفادت المدن المغربية من هذه الهجرة الأندلسية ، فظهرت بوادر التنوع
 التجاري والملاحي في كل من أصيلة وطنجة وسبته في القرن الثالث الهجري بالمقارنة مع
 غيرها من المدن المغربية .

٢- المراكز التجارية الداخلية في المغرب الأقصى في القرن الثالث الهجري:

تعد مدينة البصرة من أهم المراكز التجارية الداخلية في المغرب الأقصى في القرن الثالث
 الهجري ، فقد تم تشييدها في أوائل هذا القرن وهي نفس الفترة الزمنية الموائمة لتأسيس
 مدينة أصيلة (١٢٢) .
 وتقع البصرة بين مدينتي طنجة وفاس (١٢٣) ، وقد عرفت بكثرة مزارعيها واشتهرت كذلك
 بأبنائها ، لذلك فقد سميت ببصرة القبان ، كما أطلق عليها اسم «بصرة الكنان» لكثرة زراعتها
 بأرضها مع القطن ، مما حقق لها شهرة تجارية متميزة ، خاصة في مجال هذه التجارة وذلك منذ
 بنائها في أوائل القرن الثالث الهجري (١٢٤) .

هذا وقد أطلق على البصرة مسمى ثالث وهو «الحرام» لفصولة تربيتهما ، ولذلك فقد جاءت
 بها زراعة سائر الحبوب - ولاسيما القمح - مما زاء في ثرائها اقتصادياً (١٢٥) . وقد تزورت
 العمود وأبار المياه العذبة بدخل البصرة وخارجها ، ولعل أشهرها نهر بن الزلفاء ، الواقعة على
 باب مدينتها (١٢٦) . وقد ساهمت عدة عوامل في انعاش المكانة التجارية للبصرة ، من ذلك
 قربها من مدينة فاس العاصمة الإدريسية ووقوعها على الطريق التجاري إليها ، وكذلك
 وجودها في محيط عدد من القرى والمدن الداخلية ذات الأهمية التجارية البالغة مثل مجموعة
 قرى «الجبل الأشهب» ، ومدينة ماسة ذات الأسواق الشهيرة ومستقر عيسى بن حسن الحسني
 المحجج (١٢٧) ، ومدينة بابا قلام التي تقع على بعد ١٨ ميل منها والتي سبق أن أشرنا إليها
 والتي سكانها التجارية وشهرتها بزراعة القمح والتعمير وسائر أخصاف الحبوب ، ومدينة الحمر

التي كانت من بناء الإدارة والتي اشتهرت بخصيتها وكثرة خيراتها ومياهها . ومدينة اربل
ذات المرسى الشهير العام (١٠٠٥)

كذلك كان لوجود الاتهار بالثوب من البصرة أثر كبير في ازدهارها تجاريا . ومن هذا
الاتهار نهر ديات ونهر سيوا الآتي (١٠٠٤) من ناحية قاس.

أما مدينة اغصات فقد وصفها الجغرافي ابن رسته بالملك الخصيب ذي المراعي والمزارع بحكم
وكوعها في منطقة سهلية في كنف جبل درن ، كما ذكر أن اغصات كانت قريبة من قرية ماسة
الساحلية التي سبق أن أشرنا إلى دورها التجاري شديد الأهمية والتي علاقتها التجارية
بالقفار الشرق الأقصى مما يجعلنا نرجح وجود علاقة تجارية مباشرة لها مع تجار العراق والشرق
الأقصى .

وقد تحيزت اغصات بتويعها بالقرب من مجموعة من الأربعة الساحلية فإلى جانب رباط
ماسة كان رباط كوز بعد بمثابة فرصة لها إذ وصفه البكري بأنه « ساحل اغصات » . وقد وثق
رباط كوز لأغصات مكانة تجارية متميزة فقد كان منزلاً للسفن القادمة من جميع بلاد العالم .
ويبدو أن التجار كماوا قد نزلوا مواجيد هبوب الرياح على قوز فكانوا لا يبحرون عائدين
إلى بلادهم إلا بعد هبوب الرياح القادمة من الجهة الغربية (١١٠١) .

وكانت اغصات في حقيقة الأمر ، مكونة من مدينتين يفصل بينهما شائبة أميال بالقرب
من وادي هوعن ، الأولى هي اغصات ايلان ، والثانية اغصات وريكة . وكانت هذه الأخيرة
(اغصات وريكة) منزلاً للتجار العرباء في حين لم يكن ايلان أي غريب .

واشتهرت اغصات وريكة بأسواقها الجماعة ، خاصة سوق الأحد الأسبوعي (١١١١) كما عرف
أهلها بأنهم تجار مياسير . وقد ساعدت إطلاقتها على نهر تاغسوت على ازدهار الحياة
الاقتصادية بها فقد انتشرت بها السائين والنخيل التي ارتوت من مياه هذا النهر . كما قام
أهلها بزراعة الحبوب فانتشرت بها الأرحا . (١١١٦)

وقد تشعبت تجارة اغصات . فكان أهلها يتاجرون مع بلاد السودان الغربي (١١٢٦) كما يشير
البكري إلى تركز جماعات من الأندلسيين في اغصات وجلبهم من المهاجرين الرضيين في
بدايات القرن الثالث الهجري (١١٤٤) . وقد ارتبطت اغصات بعواضل المغرب الكبرى من خلال عدة
طرق ، فكان بينها وبين قاس طريق مباشر انتشرت به المعطيات التجارية الهامة مثل زواجة
وداي الشهيرة بالنحاس ، ودونة ، ونيكور ، واغصني ، كما ربط بينها وبين سلجوسا عاصمة
تقدريين (١١٥٤) أيضاً . طريق تجاري مباشر تأثرت على طولها ، معطيات تجارية هامة مثل

مدينة تيجامين الشهيرة بالمعادن وخاصة النحاس وهزيمة الشهيرة بانساج اليافوت (١١٦٦) مما
ساعد على تحيز وضعيتها التجارية .

أما منطقة دومة فقد اهتم البكري بالتركيز على أهميتها التجارية وأشار إلى أنها كانت
منطقة في الوسط لراحة التجار بين سلجوسا وبلاد غالة ، وكانت مستنقاً لسوق (١١٦٦) .

وتعد مدينة تيومين قاعدة منطقة دومة الاقتصادية فكانت مدينة بالأسواق والتجار
دقع على نهر يلنيا من الجهة الغربية . وبالجملة فإن منطقة دومة كانت خاضعة لنفوذ الإدارة
وتم الصلة التجارية الوثيقة بينها وبين سلجوسا حاضرة الملواريين (١١٦٦) .

وما يتضح لنا أن دومة اكتسبت أهمية اقتصادية كبيرة في المغرب الأقصى لقيامها بدور
الوسيط الرئيسي الذي ربط بطرق غير مباشر بين تجارة الإدارة من خلال اغصات من جهة
والملواريين من جهة أخرى .

وفي إطار حديثنا عن أهم المراكز التجارية الداخلية في المغرب الأقصى نجد أن مدينة
ابجلى كانت تعد أيضاً من أهم القواعد التجارية الداخلية في إقليم السوس بالمغرب الأقصى
ذلك أنها امتلكت جميع القومات التي أهلتها لتقوم بدور اقتصادي مميز في هذا الإقليم .
فحالا عن أنها تطل على نهر كبير مما ساعدها على زراعة الفواكه وقصب السكر حتى أنها
أصبحت المصدر الأول للسكر في جميع بلاد المغرب ، على حد قول البكري الذي أكد كذلك
تعدد أسواقها التي امتدت حتى المحيط الأطلسي .

وقد ارتبطت ابجلى بعلاقات تجارية وثيقة بمدينة ماسة شأنها في ذلك شأن اغصات ، مما
جعلنا نرجح وجود علاقات وصلات تجارية بينها وبين تجار الشرق الأقصى (١١٦٦) .

أما مدينة تامدلت التي كانت تقع إلى الجهة الغربية من ابجلى ، والتي كان عبد الله بن
إدريس الثاني قد قام بتأسيسها ، فقد اشتهرت كمدينة تجارية ذات أسواق عامرة بحكم
إطلالتها على الأخرى على نهر عنصرة الذي انتشرت على ضفافه الأرحاء . كذلك اشتهرت
تامدلت بانتاجها لحدن العضة الذي شكل السلعة الرئيسية بين صاراتها . ولم تكن تامدلت
ذات صلة تجارية وثيقة بابجلى فحسب بل ارتبطت كذلك كما تؤكد المصادر العربية بكل من
دومة واغصات . وجميع هذه المدن كانت على صلة اقتصادية وثيقة بامة على المحيط
الأطلسي (١١٦٦) .

كما تشير المصادر أيضاً على أن ماسة كانت مستنقاً لسوقاً رئيسياً
في المنطقة التي يحددها شمالاً بطنان ماسة شرقاً بطنان ماسة غرباً

المغرب الداخلية كأعضاء وبعثى وتأميدات ودعوة وسجلتة وقام ومنها إلى سائر مراكز الشمال الاقريقي التجارية.

٤- لقد تم تبادل السلع التجارية من خلال هذه المراكز ، فكان كل إقليم يصرف منتجاته

إلى الآخر ويحصل على ما يتقصد من خلال هذه الحركة التجارية البائية ، وهذه السلع المتبادلة تحتاج إلى دراسة تاريخية مفصلة قائمة بذاتها ، لأعمال لعرضها في هذا البحث.

ويكفي أن نشير إلى أن المغربين الأوسط والأقصى قد تخصصت في تصدير بعض المنتجات والمنتجات للأقطار المجاورة . من ذلك ما أورده ابن حيان من اهتمام الإمارة الأمازيغية في الأندلس زمن الأمير محمد بجلب الجواميس من العدة المغربية (١١٢١) ، كما أهداء الفارسيون زرافة مما يشبه إلى وجود هذا المجهول بوفرة بالمغرب وأخبار الفارسية فيه (١١٢١) .

وقد أشرنا خلال صفحات البحث إلى أنواع المعادن المختلفة التي اشتهرت بها بعض مدن المغرب الأقصى والأوسط كالزيتوق والفضة الشاملية والنجاس السجلماسية والذهب والحديد والياقوت الهزرجي والبرجان السني وبعض المنتجات الزراعية كالقمح والحبوب وقصب السكر الاجملي ، والسفر جل التنسي في حين استوردت بلاد المغرب التجارات الأندلسية وكذلك الشرقية لايسا التوابل والحرير والقطور والبخور عبر السفن القادمة من هذه البلاد .

٥- لقد أبرزت هذه الحركة التجارية في مجملها - والتي كان الفتحان الأوسط والأقصى جزءا فيها- عشرات الأمثلة من التبادل الحضاري الرائع بين شعوب هذه الأقطار كثر من التأثير المتبادل ، نشاع نوع من الثقافة العالمية شبه المشتركة بين هذه الشعوب وتحقق قدر كبير من الانسجام الحضاري وهذه المراكز التجارية تبادلت السلع مثلما تبادلت الأفكار ، وهذا ما نسميه في عصرنا الحالي اتعابية التي عرفتها الحضارة الإسلامية وحققتها والتي تربت بين مختلف أنواع البشر دون اكتساح لهوياتهم الثقافية وحافظت على خصوصياتهم واحترمت الآخر وحضارته .

وفي ختام هذا البحث وفي ضوء ما عرضناه فإنا نؤكد على الحقائق التالية :

١- لم يقتصر الدور التجاري المتميز على حواضر بلاد المغرب الرئيسية كالقنيطرة وتاهرت وسلاجساسة وقاسم ، بل ظهر منذ نهيات القرن الثاني الهجري وطوال القرن الثالث العديد من المراكز التجارية انغربية على طول ساحلي البحر المتوسط والمحيط الأطلسي . واكتسبت هذه المراكز مكانتها التجارية من كونها موانئ ومراسي مأمونة ، في حين تباثرت عشرات المحطات التجارية البرية على طول طريق القوافل البرية الداخلي لتقوم بدور تجاري بارز لايسا إذا تصادف إطلال بعضها على مجاري مائية نهرية مما ترتب عليه انعاش حركة الاقلاحة النهرية الداخلية.

٢- ارتباط المراكز التجارية في المغربين الأوسط والأقصى معراء كانت ساحلية ثم داخلية ببعضها البعض من جهة ، وسائر المدن التجارية في حوض البحر المتوسط من جهة أخرى ، بحيث كانت جميعها بمثابة حلقات في سلسلة واحدة ، أو أجزاء في منظومة أو شبكة تجارية واحدة ، بصرف النظر عن أية اعتبارات سياسية أو مذهبية لتولها في ذلك الوقت . فالطرق البرية بما فيها من محطات تجارية ومجموعة المراسي والموانئ ، الساحلية التجارية ، ربطت بين دول الإدارة والمداريين ، والرستين والأغالبية والطورلونيين ، والإمارة الأمازيغية في الأندلس . بل إن الموانئ والمراسي المغربية صارت على علاقات تجارية مستقرة واسعة النطاق مع بلاد الشام والجنوب الأوربي في إيطاليا وفرنسا دون الخنوع للعلاقات السياسية التذبذبة .

٣- إن هذه المراكز التجارية المغربية التي أشرنا إليها في البحث ساحلية كانت أم داخلية ، كانت جميعها جزءا من حركة التجارة العالمية آنذاك والتي عرفت بتجارة القوافل والحرير في العصور الوسطى . فإنا نكان طريق المحيط الهندي بترعبه الخليج العربي والبحر الأحمر بمثابة الوسيط الرئيسي في تجارة الحرير والتوابل إلى المغرب الأوربي . فإن البحر المتوسط كان أيضا بمثابة الوسيط الثاني في هذه التجارة عقب الاقتصاد العالمي آنذاك.

وكانت موانئ المغرب الأقصى ترتبط من خلال ما أوردها في البحث من نصوص ، بتجارة الشرق الأقصى ، لايسا مينا ، ماسة الذي وصلته السفن الحليجية من الصين حاملة تجارات هذه المناطق ، وكانت ماسة الساحلية في ذات الوقت على صلة تجارية وثيقة بين

الجواميس

- ١- لؤيد من النفاصل ارجع إلى السيد عبد العزيز سالم، تاريخ القرب في العصر الإسلامي، الإسكندرية، بدون تاريخ، ص ٢٨٨. سعد زغلول عبد الحميد، تاريخ القرب العربي، الإسكندرية، ١٩٧٩، ج ٢، ص ٢٢ - سحر عبد العزيز سالم، من جده حزن برهانة هراقة القرب في العصر الإسلامي، أمد أبحاث كتاب بعوث مشرقية ومعربة في التاريخ والحضارة الإسلامية، الإسكندرية، ١٩٩٧، ج ١، ص ٥٢٤ وما يليها - معصود اساعيل، حقيقة المسألة البرغوثية، مغربيات، القرب، ١٩٧٧، ص ٢ وما يليها وأوج كذلك إلى كتابه المراجع في بلاد القرب حتى تتصف القرن الرابع الهجري، الدار البيضاء، ١٩٧٣، ص ٤٠ وما يليها - رجب محمد عبد الحليم، دولة بني صالح في ناسنا بتغرب الألفس، القاهرة، ١٩٦١، ص ٢٩ وما يليها.
- ٢- أشار ابن الغلب إلى الطريق النجدي بين مصر وغاة ابن الغلب، كتاب البلدان طبعة لبنان، ١٢٠٢، ص ١٦٨ - وأرجع كذلك إلى (أحد الياس، شرق القواثل عبر الصحرا، والسالك الأفريقية جنوبي الصحرا، الكبرى في المصادر العربية، مجلة دراسات أفريقية، العدد الثاني، ١٩٨٦، ص ١٠٨، ١١٠، ١١١.
- ٣- عن ابن الصغير وأهمية كتبه الذي ألف في سنة ٢٩٠ هـ في تاريخ الدولة الرستمية وجزئتها، ارجع إلى سعد زغلول عبد الحميد، العرب العربي، ج ١، ص ٢٢٧ وما يليها - واد القاضي، ابن الصغير، مؤرخ الدولة الرستمية، مجلة الأصاله، العدد ٤٥، الجزائر، ص ٢٧٧ وما يليها، أحمد الياس، طرق القواثل، ص ١٠٩.
- ٤- اليعقوبي، تاريخ اليعقوبي، بيروت، ١٩٦٠، ص ١٩٢.
- ٥- الكبرى، القرب في ذكر بلاد إفريقية والقرب، طعة مكتبة التنش بعباد، ص ١١٤.
- ٦- السيد عبد العزيز سالم، البحيرة الإسلامية في المغرب والأندلس، ج ٢، ص ٤٧، ٤٨.
- ٧- المرجع السابق، ص ٥٥، ٥٦.
- ٨- ابن الصغير المالكي، سيرة الأشمة الرستميين، باريس، ١٩٥٨، ص ٢٧، السيد عبد العزيز سالم، تاريخ المغرب، ص ٤٩٢ - سعد زغلول، تاريخ المغرب العربي، ج ٢، ص ٣١٠.
- ٩- اليعقوبي، البلدان، لبنان، ١٩٦٢، ص ١٦٢. ارجع كذلك إلى ابن رسته، الأعلاق النفيسة، لبنان، ١٩٩١، ص ٢٥٣ - ابن النفيسة كتاب البلدان، ص ٧٩، وأرجع أيضا إلى باقوت المصري، معجم البلدان، المجلد ٢، ص ٨٤.
- ١٠- سعد زغلول، تاريخ المغرب العربي، ج ٢، ص ٣١٠.
- ١١- ابن رسته، الأعلاق النفيسة، ص ٢٥٢ - الكبرى، القرب في ذكر بلاد أفريقية والمغرب، ص ٦٩.

- ١٢- ابن جهمان، القسيس من آسيا، أهل الأندلس، بيروت، ١٩٧٢، تحقيق د. محسود علي مكي، ص ١٣، ٢٦٥، ٢٧٥.
- ١٣- الحميري، الروض المطار، تحقيق د. إحسان عيسى، بيروت، ١٩٨٤، ص ٢٩ - السيد عبد العزيز سالم، أمد مختار الصادي، البحرية للإسلامية، ج ٢، ص ٥١.
- ١٤- وصف الإدريسي تنس بأنها مدينة ازلية عما يؤكد أن الأندلسيين قد أبحروا وتصيروها على الاقتض الفعيلة، الإدريسي، المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس، لبنان، ١٩٦٨، ص ٨٢ - الحميري، الروض المطار، ص ١٢٨.
- ١٥- الكبرى، المغرب، ص ٦١، ٢٥ - الحميري، الروض المطار، ص ١٢٨، السيد عبد العزيز سالم، مختار الصادي، البحرية، ج ٢، ص ١٥٠، ١٥١.
- ١٦- الكبرى، المغرب، ص ٧٠.
- ١٧- الحميري، الروض المطار، ص ٦١٢.
- ١٨- الكبرى، ص ٧٠ - الحميري، المصدر السابق، ص ٦١٢.
- ١٩- الحميري، نفسه، ص ٦١٢.
- ٢٠- الكبرى، المغرب، ص ٦٩ - الإدريسي، المغرب وأرض السودان، ص ٨٤.
- ٢١- الكبرى، المصدر السابق، ص ٨١.
- ٢٢- نفسه، ص ٨١.
- ٢٣- العنزي، ص ٢ - وأرجع كذلك إلى ابن رسته، الأعلاق النفيسة، ص ٢٥٣ - السيد عبد العزيز سالم، البحرية، ص ٨١.
- ٢٤- الكبرى، ص ٨٢ - وذكر الحميري أن شريهان في مشابهة مرسى لقت بالأندلس والحميري، ص ١٣٤.
- ٢٥- الكبرى، المغرب، ص ٨٢، ٨٥ - سالم البحرية، ص ٨١.
- ٢٦- عن باب الأندلس في تاهوت ارجع إلى الكبرى، المغرب، ص ٩٦ - السيد عبد العزيز سالم، تاريخ المغرب، ص ٤٥٨ - سعد زغلول عبد الحميد، تاريخ المغرب العربي، ج ٢، ص ٢١١ - حمدي عبد الحميد، انشادات بين الأندلس ودول المغرب الإسلامي منذ قيام الدولة الأموية في الأندلس حتى قيام الدولة الفاطمية، الإسكندرية ١٩٨٩، ص ٧٩ ونحو القرنين من الأندلسيين لاختيار خلف لعبد الرحمن بن رستم أرجع إلى ابن الصغير المالكي، المصدر السابق، ص ١٠٩ - السيد عبد العزيز سالم، تاريخ المغرب، ص ٤٦ - سعد زغلول، الروض السابق، ج ٢، ص ٣٩٢.

٢٧- ابن سعيد . المغرب في طلي المغرب . ١٩٥٣ - ١٩٥٥ . ج ١ . ص ٤٦ . وأرجع إلى المراجع السابق
 ٢٨- ابن القوطية . تاريخ افتتاح الأندلس . ص ٨٣ - ابن حيان . المقتبس . تحقيق د . محمد علي مكي .
 ٧٧ . ٢٨ .
 ٢٩- مجهول . أخبار مصر . ص ٩٩ - ابن القوطية . ص ٧٨ - ابن حيان . المقتبس . ص ٤٤٨ . ٤٤٩
 - حمدى عبد القم . المرجع السابق . ص ١١ . وثريد من النفاصل عن شخصية محمد بن رستم
 وعلاشه بانية زوياد الموسيقى الشنفرى ودوره فى الدعاء عن الأندلس ضد الجيوش كسا وود فى
 كتابات العذرى وابن حيان وابن الأبار . أرجع إلى البحث القم للزوجة الأسبانية ماريلا خوسيه
 بغيراً . محمد وعبد الرحمن بن رستم فى قرطبة المشهور . فى مجلة الأندلس . الجزائر . العدد ٤٥ .
 ١٩٧٤ . ص ٥٩ - ٨ .

٣٠- ابن القوطية . ص ٩٢ . ٩١ . السيد عبد العزيز سالم . تاريخ المغرب ص ٤٨٥ .
 ٣١- المرجع السابق . ص ٤٨٥ .
 ابن حيان القم . تحقيق د . مكي . ص ١٠ .
 ٣٢- نفسه . ص ٢٤٣ - إبراهيم القادري بوتشيش . أزمة التجارة فى الأندلس فى أوائل عصر الإمبراطورية
 سلطنة الناهل . وزارة الشؤون الثقافية . الرباط . ١٩٨٥ . العدد ٣٢ . ص ٢٢٥ - خالد عبد الكريم
 حمود البكر . النشاط الاقتصادي فى الأندلس فى عصر الإمبراطورية الراضى . ١٩٩٣ . ص ٣٦٨ وما
 يليها .

٣٣- ابن حيان . المقتبس . تحقيق د . مكي . ص ٢٤٣ - ابن عذارى . البيان . ج ٢ . ص ١٦٧ .
 ٣٤- ابن عذارى . البيان . ج ٢ . ص ١٥٥ . ص ١٠٤ فى طبعة دار الثقافة بيروت - السيد عبد العزيز
 سالم . تاريخ الهجرة الإسلامية . ج ٢ . ص ١٦٦ .
 ٣٥- محمود اسماعيل . موسولوجيا الفكر الإسلامى . طبعة الدار البيضاء . ١٩٧٨ . ج ٢ . ص ٥٦ .
 ٣٦- ابن حيان . المقتبس . تحقيق د . مكي . ص ٢٢٥ .
 ٣٧- الإدريسي . وصف المغرب وأرض السودان . ص ١٢١ .

٣٨- الحصرى . الروض المعطار . ص ٦٠ .
 ٣٩- ابن خرداذبة المسالك والممالك . ص ٩٠ - سعد زغلول عبد الحميد . تاريخ المغرب العربى . ج ٢ .
 ص ٣٩٨ .
 ٤٠- السيد عبد العزيز سالم . تاريخ المغرب فى العصر الإسلامى . ص ٤٨٨ .
 ٤١- سعد زغلول . تاريخ المغرب . ج ٢ . ص ٢٩٩ .

٤٢- يرجع محمد بن عرفة إلى أصول عربية من القيروان . وعرف بطقه وتقربه من الناس وسعيه إلى حل
 مشاكلهم فانتقرا به وأسيروه وكثر أنصاره وأصبحت الإمارة الفعلية له والاسمية للإمام . ابن
 الفرج راسد بالأمر استبداداً كاملاً وأصبح سيديهم بصهوة الامام . ابن بكر الذى دمر لانتقاله بم أصل
 نيران الفتنة فى تاهرت . ابن النضير . ص ٣٦ - السيد عبد العزيز سالم . تاريخ المغرب .
 ص ٤٧٤ - ٤٧٥ - سعد زغلول عبد الحميد . تاريخ المغرب العربى . ص ١٥٦ . ج ٢ . ص ٢٥٨ . ٢٥٩ -
 محمد عيسى المردى . الدولة الرستمية بالمغرب الإسلامى . انكروت . ١٩٨٧ - وأرجع إلى أحمد
 الياسر حصين . العلاقات بين مملكة غانة والمغرب العربى بين القرنين ٢-٥ هـ / ١٠٠٨م . رسالة
 دكتوراه . معهد البحوث والدراسات الأفريقية . جامعة القاهرة . ١٩٨٢ . ص ٨٠ .

٤٣- ابن الفرج . مختصر كتاب البلدان . ص ٨٠ - ابن رستم . الأعلاني النبوية . ص ٣٥٦ - ابن خلفون .
 ج ٤ . ص ٢٥ وأرجع كذلك إلى . ابن المطيب . مسائل الامتلا . القم . الثالث . تحقيق د . أحمد مختار
 السادى . والأستاذ محمد الكنائى . الدار البيضاء . ١٩٦٤ . ص ١٦٢ - السيد عبد العزيز سالم .
 تاريخ المغرب . ص ٣٨٤ - سعد زغلول . تاريخ المغرب العربى . ج ٢ . ص ٤٣٤ . ٤٣٥ .
 ٤٤- البكرى . المغرب فى ذكر بلاد إفريقية وألقرب . ص ٧٧ - ٧٧ - الإدريسي . ص ٨٠ .
 ٤٥- القصر السابق . ص ٧٧ .
 ٤٦- نفسه . ص ٧٢ . الحصرى . الروض المعطار . ص ١٣٥ .
 ٤٧- البكرى . القصر السابق . ص ٧٨ .

٤٨- نقد . ص ٧٩ .
 ٤٩- ابن خرداذبة . المسالك والممالك . ص ٨٨ وأرجع كذلك إلى البكرى . المغرب . ص ٧٩ .
 ٥٠- البكرى . القصر السابق . ص ٧٩ .
 ٥١- نفسه . ص ٧٨ .
 ٥٢- الإدريسي . المغرب وأرض السودان . ص ٨٠ .
 ٥٣- القصر السابق . ص ٨١ .

٥٤- نفسه . ص ٧٨ .
 ٥٥- نفسه . ص ٧٨ .
 ٥٦- الإدريسي . المغرب وأرض السودان . ص ٨٠ .
 ٥٧- القصر السابق . ص ٨١ .

- ٧٥- الرجوع لزيد من التفاصيل . إلى سعد زغلول عبد الحفيد . تاريخ المغرب ، ج ٢ ، ص ٤٥٨ .
- ٧٦- الرجوع لزيد من التفاصيل إلى البكري ، ص ١١٢ - السيد عبد العزيز سالم . تاريخ المغرب في العصر الإسلامي . ص ٣٩٥ - عبد الوهاب بن منصور . المرجع السابق ، ص ٧٨ .
- ٧٧- البكري . المغرب ، ص ١١٢ .
- ٧٨- المصدر السابق ، ص ١١٢ .
- ٧٩- نفسه ، ص ١٠٠ ، ١٠٥ - الإدريسي ، ١٦٨ - سعد زغلول ، تاريخ المغرب ، ص ٤٥٨ .
- ٨٠- البكري ، نفسه ، ١٠٨ ، ١٠٩ ، ١٠٥ - الإدريسي ، ص ١٦٨ - الحسبيري . الروض المطار ، ص ٣٩٦ .
- ٨١- البكري . المغرب ، ص ١٠٩ .
- ٨٢- الإدريسي ، ص ١٧٠ .
- ٨٣- المصدر السابق ، ص ٩٧ .
- ٨٤- البكري ، المغرب ، ص ١٠٩ .
- ٨٥- المصدر السابق ، ص ١١٠ .
- ٨٦- نفسه ، ص ١٠٩ .
- ٨٧- نفسه ، ص ١٠٧ ، ١٠٣ - الإدريسي ، ص ٧٨ . الحسبيري الروض المطار ، ص ٣٠٣ .
- ٨٨- الإدريسي ، ص ١٧٧ .
- ٨٩- البكري . المغرب ، ص ١٠٣ .
- ٩٠- المصدر السابق ، ص ١٠٤ ، ١٠٥ - الإدريسي ، ص ١٦٨ .
- ٩١- البكري ، المغرب ، ص ١٠٤ ، ١٠٣ .
- ٩٢- الإدريسي ، ص ١٦٧ . الحسبيري ، الروض المطار ، ص ٣٠٣ .
- ٩٣- الإدريسي ، ص ١٦٨ .
- ٩٤- المصدر السابق ، ص ١١٦ ، ١١٨ .
- ٩٥- نفسه ، ص ١١٨ .
- ٩٦- نفسه ، ص ١١٨ - الحسبيري ، الروض المطار ، ص ٣٠٣ .
- ٩٧- البكري ، المغرب ، ص ١٠٨ .
- ٩٨- البكري ، المغرب ، ص ١٠٠ .
- ٩٩- الإدريسي ، ص ١٦٨ .

مكتبة الخطيب المغربي

في العصر الإسلامي

في الأندلس

في المغرب

في الجزائر

في تونس

في ليبيا

في مصر

في سوريا

في العراق

في بلاد فارس

في الهند

في أفريقيا

في آسيا

في أوروبا

في أمريكا

في أستراليا

في نيوزيلندا

- ٤٤- البكري . ص ٧٩ ، الإدريسي ، المصدر السابق ، ص ٨٢ ، ٨٤ .
- ٥٥- الإدريسي ، نفسه ، ص ٨٢ .
- ٥٦- عن كتاب الأزهار الرياضية في آمنة وطولك الأندلسية للباروني . الرجوع إلى احسان عباس ، التجميع التمهيري من عهد الرستينيين ، مجلة الأمانة ، العدد ٤٥ ، الجزائر ، ١٩٧٥ ، ص ٣٠ ، ٣١ .
- ٥٧- ابن الصغير . صيرة الأئمة الرستينيين في تاهرت . باريس ، ١٩٠٧ ، ص ٣١ - السيد عبد العزيز سالم . تاريخ المغرب ، ص ٤٧٤ - احسان عباس ، التجميع التاهرتي ، ص ٣ - محمد عيسى الحسبيري ، الدولة الرستينية ، ص ١٥٦ .
- ٥٨- سعد زغلول عبد الحفيد . تاريخ المغرب ، ج ١ ، ص ٣٧ .
- ٥٩- وواد القاضي . ابن الصغير مزورخ الدولة الرستينية ، مجلة الأمانة الجزائر ، ١٩٧٥ ، العدد ٤٥ ، ص ٣٨ .
- ٦٠- إحسان عباس ، التجميع التاهرتي ، ص ٢٢ .
- ٦١- الرجوع السابق ، ص ٢٢ .
- ٦٢- ابن الصغير ، صيرة الأئمة الرستينيين ، ص ٣٨ - محمد عيسى الحسبيري ، الدولة الرستينية ، ص ١٦٠ .
- ٦٣- محمد اسماعيل . الخراج في المغرب الإسلامي ، طبعة ١٩٧٦ ، ص ٢٠٠ ، ٢٠١ .
- ٦٤- سعد زغلول . تاريخ المغرب ، ج ٢ ، ص ٢٤٢ .
- ٦٥- السيد عبد العزيز سالم . تاريخ المغرب ، ص ٤٩١ ، ٤٩٢ .
- ٦٦- البكري ، ص ١١٦ ، ١١٧ .
- ٦٧- نفسه .
- ٦٨- عبد الوهاب بن منصور . أصيلة غير التاريخ ، مجلة الشاهل ، العدد ١٦ ، الرباط ، ١٩٧٩ ، ص ٣٦ .
- ٦٩- البكري ، المغرب ، ص ١١١ - الحسبيري . الروض المطار ، ص ٤٢ .
- ٧٠- عبد الوهاب بن منصور . المرجع السابق ، ص ٧٧ .
- ٧١- البكري ، المغرب ، ص ١١٦ .
- ٧٢- كانت أصيلة مدينة قديمة أنشأها البيه مسترايون في جغرافيته . خلاصت قرطاجنة وعرفت باسم زيليس ، وقد دانت بالطاعة ليبيكود ، وكلفها ذلك غالباً لأن لوكتاف الروماني أمر بغض سكانها إلى آسيايا . وقام بالخلال سكان آخرين من أصل روماني وليبيوي جعلهم فيها . وقد نقلت عمران زيليس أو أصيلة بسبب مؤاحدة ليكومور لها واستقرت هناك ما حصر دخول الإسلام إلى بلاد المغرب الزيد من التفاصيل الرجوع إلى عبد الوهاب بن منصور . أصيلة غير التاريخ ، ص ٣٧ - عبد العزيز بن عبد الله أصيلا ، مجلة الشاهل ، الرباط ، ١٩٧٩ ، العدد ١٦ ، ص ٢١٩ .
- ٧٣- البكري ، المغرب ، ص ١١٢ .
- ٧٤- الحسبيري . الروض المطار ، ص ٤٢ .

- ١- مجهول : أخبار مجسرة في فتح الأندلس، مدريد ، ١٨٧٦ ، ص ٦١ - سحر السهد عبد الغني سالم . الهجرات الاندلسية والمركبة الكبرى إلى جناب البحر المتوسط (النتائج التطويرية والسياسية والحضارية) أحد أبحاث مؤتمّر التبادل الثقافي والحضاري لشعوب البحر المتوسط ككل في الآداب، جامعة بيروت العربية، ١٩٩٩ ، ص ٢ .
- ١-٦-١ ابن عدنانى . البيان القرب في أخبار الأندلس ، والقرب . طبعة بيروت ، ١٩٥٠ ، ص ٢٥٠ .
- ١-٦-٢ ابن البكرى . القرب ، ص ١١٠ - الأدرسى . القرب وأرض السردان ، ص ١٦٩ - الحسرى . الروض المطار ، ص ١٠٩ .
- ١-٦-٣ الحسرى . القصور السابق ، ص ١٠٨ .
- ١-٦-٤ ابن البكرى . ص ١١٠ - الأدرسى ، ص ١٦٩ - الحسرى ، ص ١٠٨ .
- ١-٦-٥ الأدرسى . القرب وأرض السردان ، ص ١٦٩ .
- ١-٦-٦ ابن البكرى ، ص ١١٠ - الحسرى . الروض المطار ، ص ١٠٨ .
- ١-٦-٧ ابن البكرى ، ص ١١١ .
- ١-٦-٨ الأدرسى ، ص ١٠٢ .
- ١-٦-٩ ابن البكرى ، ص ١١١ - الأدرسى ، ص ١٧٠ .
- ١١- ابن رست . الإغلاق النبوية ، ص ٣٦٠ - البكرى ، ص ٨٩ - ١٥٢ .
- ١١١- ابن البكرى ، ص ١٥٢ - الحسرى . الروض المطار ، ص ٤٧ .
- ١١٢- الأدرسى . القرب وأرض السردان ، ص ٩٦ .
- ١١٣- القصور السابق ، ص ٩٦ .
- ١١٤- ابن البكرى ، ص ١٤٥ .
- ١١٥- يتكرر البكرى أن صرّار كان حذاء من رعية الأندلس ، خرج شيد وقعد الروض ، مثل غربي موجع ساجدة التي كان مركز سوق موسى .
- ١١٦- البكرى ، ص ١٥٥ - الأدرسى ، ص ٧٤ .
- ١١٧- البكرى ، ص ١٤٩ .
- ١١٨- القصور السابق ، ص ١٥٥ ، ١٥٦ .
- ١١٩- ابن رست ، ص ٣٦٠ - البكرى ، ص ١٦٢ .
- ١٢- البكرى . القصور السابق ، ص ١٦٦ ، ١٦٣ .
- ١٢٩- ابن حيان ، القنسى . تحقيق د . مكى . ص ٢٧٦ .
- ١٢٢- نفس . ص ٢٧٦ .

رد . على منجور نصر

مكانة الخليج العربي التجارية

في العصر العباسي

يشال الخليج العربي الحد الشرقي للوطن العربي الذي لا تفضله عنه أية حواجز طبيعية ، كما أنه يكون وحدة جغرافية واحدة ، شملت في العصر الذي هو محور هذه الدراسة أقاليمة العراق والأحواز والبحرين وعمان .

رغم الدراسة الجغرافية لمنطقة الخليج العربي ، بتوضيح معالم تاريخ المنطقة ، وتحديد موقعها ، والأقاليم التي يتألف منها ، والبلدان التي تشملها تلك الأقاليم ، كما تساعد في توضيح أهميتها التاريخية ، والحضارية ، بوصفها ممبراً بحرياً ، وجسراً يربط الشرق بالغرب ، وانتقلت من خلاله حضارات العالم القديم . فالخليج العربي بفضل الامتداد الجغرافي في قلب العالم القديم بشكل ممبراً يصب بين وحدتين طبيعيتين ، منتجات كل منهما تغتير للموارد الأساسية الضرورية لبناء الحضارة الإنسانية ، فضلاً عن تحقيق الرفاهية البشرية . ويعرف الإقليم الأول ، الذي يقع جنوبي الخليج العربي ، باسم الإقليم الموسمي ، ويشمل بلاد الهند والصين وبلاد شرق أفريقيا^(١) .

أما الإقليم الثاني الواقع شمالي الخليج العربي فيعبر عن ، باسم إقليم البحر المتوسط ، ويشمل البلاد الواقعة شرقي هذا البحر وغربه . وقد جعلت الخصائص الطبيعية والمناخية ، من

١- أسامة التاريخ الإسلامى الشارح . كلية الآداب - جامعة البحرين .

بلاد هذا الإقليم المستهلك الرئيسي لتجات الإقليم الاستراتي . بحيث صار التبادل بين سلع هذين الإقليمين ضرورة لحتمتها الأوضاع الاقتصادية لكل منهما ، وواقع تفرضه الحاجات البشرية للسكان فيهما ^{١٦١} .

وقد ناهى الخليج العربي في أحيان كثيرة . البحر المتوسط من الناحية الاستراتيجية ، حيث قامت على شروط المراكز العالمية للملاحة والتجارة .

وهذا الأصب التي حظي بها موقع الخليج العربي ، إضافة إلى ما تناثر في جهاته قديما من اللؤلؤ والمرجان . كانت أسبابا لاستمرار لعب القاقين منذ القدم .

الحدود الطبيعية للخليج العربي : **شمالا** **بعضا** **رما**

يتمد الخليج العربي على شكل ذراع بحري ، يحد من الشرق الساحل الإيراني الذي تقطعه قبائل عربية وإيرانية ، ومن الغرب شبه الجزيرة العربية ، حتى مضيق هرمز ، ثم يتفتح على خليج عمان جنوبا . أما الشمال فتشده منطقة بلاد الرافدين ، ويحل مكانه في الغرب عرب ^{١٦٢} . ولابد لنا أن نوضح منذ البداية حدود أقاليم الخليج العربي الأربعة كما وضعها الجغرافيون والتورخون المسلمون في العصر العباسي :

أولا : العراق : يتفق المؤرخون والجغرافيون في تحديد حدود العراق من الشرق والجنوب والغرب ، ويعتبرون حدوده عين حدود السواد ، إلا أنهم يختلفون في حدوده الشمالية ، فالمسعودي يجعلها منطقة على حدود السواد ، ويحدد الاصطخرى وابن حوقل العراق كما يلي : تكريت شمالا إلى الخليج العربي جنوبا ومن حلوان شرقا إلى القادسية غربا ، كما اتفهما بجعلان حديد في القسم الوسطي بين واسط والطيب ، وفي القسم الجنوبي بين البصرة وحسي (١٦٤) .

ثانياً : الأحواز : العرب هم الذين أطلقوا عليها هذا الاسم ^{١٥١} ، وهي جمع لكلمة حاز بمعنى تملك . وتعتبر الأحواز امتداداً طبيعياً لسهول السواد ، ومتصلة بها اتصالاً مباشراً من الناحية الجغرافية . ومكتملة لها من الناحية الاقتصادية . وقد أكد الجغرافيون المسلمون على أن الأحواز جزء من جزيرة العرب أو من الأرض العربية ، التي تحددها سلسلة جبال النخارية الحالية ، التي هي جزء من جبال زاغروس الحد الطبيعي بين بلاد فارس وبلاد العرب .

ثالثاً : إقليم البحرين : وهو الإقليم المست على ساحل الخليج العربي بين البصرة وعبان .

وهو متصل غربا بالبصرة ، وشمالا بالبصرة ، وجنوبا بعبان . أما شمالا فتتمدد إلى رأس الخليج العربي ، ومدخل فيه كاظمة ^{١٦٣} . والبحرين جزء لا يتجزأ من الجزيرة العربية ، وقد ذكرها المؤرخون والجغرافيون المسلمون ، كأحد أقاليم الجزيرة العربية مثل اليمن والحجاز وتهامة والبصرة .

رابعاً : إقليم عمان : أن المعلومات المتوفرة في كتب الجغرافية الإسلامية لا تساعدنا على تحديد عمان تحديداً دقيقاً ، على أنها دون شك جزء من جزيرة العرب ، التي يعتبرها القمسي وحدة بلديّة واحدة ، فيقول : **أرضه صورة جزيرة العرب وقد جعلناها أربع كور جليّة وأربع نواح تقسيّة . والكور : أولها الهجاز ثم اليمن ثم عمان ثم هجر** ^{١٦٤} (البحرين) أما التي ذكرها الهيثمي أنها ، **حديفة عن الأسواق الشهورة عند العرب في العصر الجاهلي فهي « عدن ، مكة ، البند ، حيران ، ذو العزاز ، عكاظ ، بدر ، وسجنة ، ومثى . وحصر البصرة ، وهجر ، والبحرين ،** ^{١٦٥} .

راقلم عمان كالبحرين له أكثر من اسم يدل عليه . منها **صهار** وهي قسيّة عمان ، وتكنيها نطلق أحيانا لنذل على كل عمان . ويقول ياقوت الحموي : **عمان بضم أوله وتخفيف ثانية ، وأخره نون ، اسم كورة عربية على ساحل بحر اليمن ، والهند** ^{١٦٦} . وبلاد عمان متصلة بأرض مهرة ، وهي مجاورة لها من جهة الشمال ، وبلاد عمان مستقلة في ذاتها ، وهي كثيرة النخيل والفواكه والموز والرمان والدين ، والعبس . وهي بلاد حارة ^{١٦٧} .

وقد عرف عرب الخليج النشاط التجاري ، منذ وقت موغل في القدم ، حيث نشطت التجارة في الخليج منذ ما قبل الإسلام . كذلك عرف عرب الخليج الإبحار إلى الهند والاتجار معها ، وخرقوا سر الرياح الموسمية ^{١٦٨} . ونقل سفنهم البضائع الغالية الثمن ، والخضفة الحمل ، من الهند إلى موالي ، الخليج ، والجزيرة العربية . ومنها إلى مكة على وجه الخصوص ، بوصفها عاصمة بلاد العرب التجارية والدينية وأهم أسواقها . وكانت مكة تقوم بدور الوسيط التجاري ، بين الشرق والغرب ، بحكم موقعها عند ملتقى طريقين تجاريين عالميين قديين ، وهما طريق اليمن والشرق ، وطريق اليمن والعراق وفارس ، وبحكم أنها نقطة بداية سبيل القوافل التجارية إلى مختلف أرجاء الجزيرة العربية ^{١٦٩} .

والواقع إن مكة كانت من أشهر الطرق التجارية . الطريق الذي يخترق بلاد العرب وعند من البحر الأحمر إلى الخليج العربي ، ماراً بمكة . وبتفرع منه طريق آخر يتجه إلى نط العرب .

وطريق يسير مع الخليج العربي، ماراً بظفار نحوياً إلى بلاد الشام ١١٣٦. وهناك طريق آخر، يبدأ من يثرب إلى كل من نجد والبحرين، وفضلاً عن ذلك كانت هناك الطرق التي تربط مخاليف اليمن بعضها ببعض وما يتفرع منها من طرق ثانوية ١١٤١.

ولقد كان الخليج العربي والبحر الأحمر طريقى التجارة البحرية العالمية بين الشرق والغرب، منذ القدم. وتناوب كل منهما السيادة على هذه التجارة، غير أن الصراع الفارسي البيزنطي السياسي، كان عاملاً من عوامل إضعاف النشاطات التجارية في منطقة الخليج العربي. ومع ذلك فقد ظل الخليج شرياناً حيويًا وهمة وصل في حركة التجارة العالمية وبخاصة مع الصين والهند. وعنى التنافس قائماً بين الخليج في ظل السيادة الفارسية، وبين البحر الأحمر في ظل السيادة البيزنطية، قبل الإسلام، ورغم ذلك كان للعرب على الخليج عنة مواتي، قادرين على حيايتها، واستغلال الثروات المحيطة بها، من ناحية البر والبحر معا ١١٥١. وظلت بيزنطة آنذاك تقاوم احتكار الفرس لتجارة الهند عبر الخليج العربي، أحياناً عبر حطبتها الحيشة، نكز محاربتها باث بانفعل ١١٦٥.

ثم كان أن جاء انتصح الإسلامى للمنطقة بتطورات بالغة الأهمية، ليس فقط على الصعيد السياسى، بل أيضاً على الصعيد الاجتماعى والاقتصادى فقد بسط المسلمون نفوذهم على منطقة الخليج العربى، والبحر الأحمر. وزال نفوذ الإمبراطوريتين الفارسية والبيزنطية، عن بلاد العرب، وتوقف التنافس الذى استمر بينهما لقرون عديدة، وأصبها بأكملها بعضها البعض. غير أن القتاليات الاقتصادية والتجارية فى منطقة الخليج العربى، شهدت مرحلة انكماش واضحة. وأن القتالية التجارية كانت بالطرق التى تمر عبر البحر الأحمر. إلى البحر المتوسط سواء كانت بحرية أو برية، عبر مكة إلى منطقة البحر المتوسط، وقد برز السبب إلى أن موقع السلطة المركزية السياسى، كان فى المدينة ومكة خلال فترة الخلفاء الراشدين، ثم هو عصر الدولة الأموية، التى انتقلت فيها عاصمة الدولة الإسلامية إلى دمشق، وكان لهذا الترفيع السياسى أثر واضح فى تركيز العلاقات التجارية وجهتها، وظل الركود التجارى فى الخليج والعراق واضحاً، خلال الحكم الأموى. وما لا يحظر الأحوال السياسية فى المنطقة، ونسب العديد من الثورات، وحركات اعتراضية، وانعكس ذلك سلباً على تطور القتاليات التجارية، البرية والبحرية، وعلى حركة الملاحة عبر الخليج العربى أيضاً.

وتكن لم يلبث أن تغير الحال بفتح الدولة الأموية لبلاد السند، فقد تهيأت الأسباب أمام الخليج العربى، لاستعادة روابطه مع الهند والصين وهما أكبر مصادر التجارة الشرقية،

وتختلف طابع الانتماء فى تجارة وملاحة الخليج العربى فى العصر الأموى، من خلال ما ذكره أحد المهامج الصهبين: أنه ركب فى بلدة كانتون سفينة فارسية، أبحرت إلى سومطرة.

كذلك ذكر هنتى أنه أبحر سنة (٩٨ هـ / ٧١٧م) من سيلان فاصداً الصين فى قافلة بحرية، ضمت خنسا وثلاثين سفينة فارسية ١١٧٦، وتحدث مسينى آخر عن رحلات الفرس سنة (٩١ هـ / ٧٢٧م) قائلاً: وهم يبحرون أيضاً فى سفن كبيرة إلى بلاد هان (الصين) فاصدين مياصرة كانتون، طلباً لسوومات الحرير، وأمثالها من السلع، وصار للفرس نتيجة إسياء، الطريق بين الخليج العربى، والتصين جالية كبيرة فى كانتون، وذلك سنة (١٣٠ هـ / ٧٤٨م) أى قبل عامين فقط من قيام الدولة العباسية، التى تسلمت قيادة الدولة الإسلامية مكان الدولة الأموية ١١٨٢.

ولعل أبرز التطورات التى راقت سقوط الدولة الأموية، وانتقال الحكم إلى العباسيين، هى وراثة العباسيين لدولة مترامية الأطراف، تقمعت الأجزاء التى خضعت لسلطة العباسية بكيان اقتصادى مزدهر، بسبب اتساع حركة المبادلات التجارية، بين عاصمة الخلافة والأقاليم الأخرى، وبين الدولة العباسية والبول الأخرى.

العصر العباسى الأول والتجارة فى الخليج العربى :
ترتب على انتقال الحكم إلى العباسيين، نقل عاصمة الخلافة إلى العراق، واتخاذ بغداد بعدئذها فى عصر أبى جعفر منصور سنة ١٤٥ هـ / ٧٨٢م عاصمة للدولة، بدلاً من دمشق زمن الأمويين، كما ترتب على ذلك نقل القتاليات التجارية من البحر الأبيض المتوسط، إلى الخليج العربى، وبالطبع ساعد ذلك على أن يستعيد الخليج وموانئه، المكانة الاقتصادية اللائقة به، وكذلك شهرته التجارية العالمية.

كذلك تأثر البحر الأحمر فى العصر العباسى الأول، فانكش نشاطه كطريق تجارى عالمى وأصبح دوره ثانوياً، بعد أن انتقل النشاط التجارى إلى الخليج العربى. وهكذا حلت موانئ الخليج وهى سمرقند والنصرة والأهله محل مينائى الفرس والقرم فى استقبال سفن الأخصى ١١٩٦.

وقد احتل الخليج العربى مكانة مرموقة فى الحياة الاقتصادية، والتجارية، لدولة بنى العباس، وأصبح جزءاً من أجزاء العالم الإسلامى، لاسيما فى العصر العباسى الأول، الذى تميز بالنشاط والانتعاش التجارى بشكل ملحوظ لأن العباسيين كانوا فى حاجة إلى بعض الموارد

المالية ، فالخليفة يوجه رجال البلاط وكبار رجال الدولة ، كانوا في حاجة دائمة إلى المتاعم القريبية والكماليات الأجنبية ، الواردة من الهند والصين ، وأدى هذا بالولولة العباسية إلى الإغناء نحو الشرق ، واتعادها عن مركز النقل التجاري ، الذي كان موجودا في البحر الأبيض والبحر الأحمر ، في عهد الأمويين ، وبذلك انتقل مركز النقل التجاري إلى الخليج العربي ، لقيه أولا من بغداد ، حاضرة عباسيين ، وثانيا لما بسنخ به تجار الخليج من إكاثبات في إدارة العمل التجاري ، فنشط الحركة التجارية نشاطا كبيرا ، بين الخليج وبين مدن وسواحل غرب الهند ، وسرنديب ونصبين^{١٧٠١} .

وكان لابد للخليفة العربي أن يفسب دورا بارزا ، في توسيع دائرة العلاقات التجارية بين بغداد عاصمة الخلافة العباسية ، وبين بلدان الشرق الأقصى ، لما لهم من قدم واسعة في مياه البحار ، خاصة وأن الخليج كان المنفذ البحري الطبيعي للدولة العباسية .

ومن الحكايات التي تعكس ازدهار التجارة في الخليج العربي ، بوصفه وسطا تجاريا بين العراق وبلاد الهند في العصر النباسي الأول ، قصة السنباذ البحري التي وردت في كتاب «آل ليلة وليلة» ، وكان السنباذ البحري تاجرا يعيش أيام الخليفة هارون الرشيد ، وكان يركب البحر من البصرة ، ويسير في المحيط الهندي مع تجمار الهند ، وعاجر في بلادهم ، وقد اقتنى السنباذ من دوا ، تلك الرحلات التجارية ثروات طائلة ، في الوقت الذي راج طريق البصرة إلى بلاد الهند وتعطل طريق مصر ، ووخم المبالغات في هذا النوع من القصص إلا أنه يعكس لنا حالة الازدهار للتجارة البحرية بين الهند والولولة العباسية بالعراق ، عبر الخليج العربي^{١٧١٦} .

المراكز التجارية في الخليج العربي :

أولا : عمان : إنها قاعدة الخليج العربي ، تقع على مدخله من الجهة الجنوبية ، وفي نفس الوقت تطل على المحيط الهندي ، أي إنها تقع على الطريق الرئيسي للتجارة الزائفة ، المست من الصين إلى المدن الواقعة على جانبي الخليج العربي ، وعمان مدينة جبلية ، بها مرسى السفن الآتية من الهند ومن بلاد الزنج (شرق أفريقيا) ، وليس على بحر الخليج مدينة أجل منها ، وهي ديار الأزد^{١٧٢١} ، وكانت أحد المراكز الرئيسية للتجارة على الساحل الغربي للخليج العربي ، تأتي إليها السفن من البصرة ، وهي متجهة صوب الهند وسرنديب ، وشرق أفريقيا أو بالمعكس .

ثانيا : صحار : قصبة عمان ، وهي هليز ونزلة الشرق والعراق^{١٧٢٦} ، وتعتبر أقدم مدن

عمان ، وأكثرها مالا^{١٧٦١} ، وتصددها في كل سنة من التجار ما يعد ولا يحصى عددهم ، إليها تجلب بضائع اليمن ، وتجهز منها بأنواع التجارات ، وكان بصهار مجتمع للتجار ، ومنها يتجهز بكل بلدة وإلى بلاد الهند والصين^{١٧٥١} ، وكانت صحار مركزا تجاريا منها عند ظهور الإسلام ، فيذكر ابن حبيب : أنها تعد أسواق العرب السنوية قبل الإسلام ، وبعد الإسلام ، صارت صحار المركز الرئيسي للملاحة والتجارة والإدارة ، ووصفها البكري : بأنها موطن عمان ، وكان العصر الذهبي لصهار في القرن الرابع الهجري ، حتى أن أساطيل عمان هاجمت البصرة فيما بين عامي (٣٣٩-٣٤٢هـ / ٩٤٣-٩٥٣م) ، مما جعل أهالي سيراف يشيدون سورا منبعا حول مدينتهم ، درعا لهجمات العماليين ، وكانت صحار ملثقي السفن التجارية ، حيث تجميع السفن في طريق عودتها من رحلاتها قبل انطلاقها إلى الخليج ، حيث تفرغ جزءا من حمولتها في هذا المركز التجاري الكبير^(١٧٦١) .

وشاهت صحار مراكز الخليج في أنها كانت ملثقي طوق القوافل ، المارة ببحر شبه الجزيرة العربية ، وفي خلفها يوجد سهل ساحلي صالح لزراعة بعض الحبوب والفاكهة ، مما سهل للسفن التجارية أن تتصون بالمياه والمواد الغذائية ، قبل انطلاقها في رحلاتها الطويلة^(١٧٦٦) .

بالرغم من تحول البصرة إلى مركز اقتصادي مهم في منطقة الخليج العربي ، فإن ذلك لم يؤثر في مركز صحار في العلاقات الدولية عتيدت ، وأما حافظت على مركزها كسبنا ، عماني للتجارة ، بل أصبحت تعد أهم ميناء في عمان ، وأجل مدينة في منطقة الخليج^(١٧٦٨) .

ثالثا : هرمز : تعتبر مدينة هرمز من المراكز التجارية المهمة في الخليج ، وقامت على المنطق السند من خليج عمان والخليج العربي ، على امتداد الساحل الفارسي ، وهي في مواجهة بندر عباس ، تتحكم في المدخل الجنوبي للخليج العربي ، وتعتبر ذات استراتيجية هامة ، لأنها تبعد عن الساحل بحوالي ١٢ ميلا^(١٧٦٩) ، زاده في أهمية هرمز إنها صارت مركزا ، التقت عنده طريق القوافل المحملة بالمتاجر ، من السند ووسط فارس ، وسائر مدن مقاطعة كرمان^{١٧٧١} .

زادها القديس في أواسط القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي فوصفها وصفا جيدا^(١٧٧١) ، كما زادها الاصطخري^(١٧٧١) ووصف مساحتها ، وأسواقها وعده تجارها .

وزاد في نشاط هرمز التجاري ، أن كثيرا من سلع مقاطعة فارس كانت تأتي إليها عن طريق القوافل ، وقصدت بواسطة السفن ، المارة لهذا المركز التجاري المهم ، ووصف ابن حوقل هرمز قائلا : «هرمز مجتمع تجارة كرمان ، وهي فرحة البحر ، وموضع التسوق ، بها مسجد جامع

وتباطؤ وليس بها كثير مساكن ، وأما مساكن التجار في رسايتها منتشرة في القرى ، (١٣٦) كانت هرمز ولا تزال إحدى الهوائى المشهورة والهايمة في حوض الخليج العربي . فزده إليها سفن الهند . وسرديب المحصلة بالبتائع والتجارات ، كما توسى بها السفن الغربية التجارية . وهي متجهة إلى الهند وبلاد الشرق الأقصى . وسكان هرمز من عرب عمان ، وقليل من الفرس وكلهم مسلمون . وكثير منهم يتملك سفن التجارة . ومن صنفتهم رجل كان يعرف باسم حسن بن العباس له مراكب كبيرة تهاجر إلى الهند والصين (١٣٧) .

رابعا ، سيراف : تقع على الساحل الشرقى للخليج ، كانت عاصمة المركز الدولى للتجارة البحرية ، وخاصة في القرون الثلاثة من الهجرة / السابع إلى التاسع للبلاد ، فكان التجار العرب يصلون إليها من البصرة بتجارهم ، ثم يبحرون إلى بلاد الهند والصين . وفى كثير من الأحيان كانوا يبحرون إلى عمان ، أولا ثم يواصلون إبحارهم إلى الهند والصين .

وسيراف مدينة بناها العباسيون على الجانب الشرقى من الخليج خدمة تجارة الشرق ولاستقبال السفن الكبيرة . القادمة من أعالي انبار . والتي كان يعتبر عليها دخول وجلة ، بسبب الرمال التي كانت تأتي مع مياه النهر ، وتسد مدخله . وأسهمت سيراف مع مدينة البصرة في دعم تجارة الخليج العربى ، زمن العباسيين ، وتوفقت على البصرة في أحيان كثيرة ، وغدت من أهم المدن التجارية في العالم في تلك الفترة ، وصارت محطة للسفن القادمة من الصين والتجربة إليها من ميناء كاتون . ويذكر الينغى ما كانت عليه سيراف من الأهمية الاقتصادية ، فيقول : وكانت سيراف قبل ذلك مدينة كبيرة ، مزدهرة بالتجارة تجارها الأخشاب والطيب والكافور والحرير ، ولكنها فقدت أهميتها التجارية عندما وقعت تحت سيطرة أهل جزيرة فيس ، ومن يشوه إليها يقصد الإقادة من مينائها أو رعا لإصلاح السفن (١٣٨) .

وكان أول من وصف سيراف من الرحالة سليمان الناجر وأبو يزيد السيرافى في القرن الثالث الهجرى . وجاء وصف سيراف على لسان أبي يزيد بقوله : هـ هي الفرصة العظيمة لغارس . وهي مدينة عظيمة ، وليس بها سوى الأبنية ، حتى يجاوز على نظر محلها ، وليس بها شئ ، مأكول ولا مشروب ولا ملبوس إلا ما يحصل إليها من البلدان . ولا بها زرع ولا صنوع ، ومع ذلك اسبب تجارة أهلها ، أغنى بلاد فارس (١٣٩) .

وتغنى القديس بحصال هذه المدينة ، ويذكر أن بورتها مبنية من خشب الساج والأجر ،

وأخشاب أخرى تحصل من الشاطئ الأخرى الشرقى ، وهي طبقات على حافة البحر (١٤٠) . وكانت سفن الصين تأتي إلى سيراف محملة بالتجارات ، تبادؤها بتجارة العرب ، أو يبيعونها ويخاعون بدلا منها ما يودون لهم من سلع وصنائع . والظاهر أن تجار عرب من عمان وسيراف والبصرة في القرن الثالث الهجرى / السابع الميلادى كانوا يصنعون الصين ، كما كان تجار الصين يصلون الهوائى القاتنة على الخليج العربى (١٤١) .

ويصف لنا المسعودى رحلة قام بها مع تجار من سيراف ، فأشاد بهجارة الملاحة السيرافيين وتحدثهم للأخطار التي كانت تتعرض لها سفنهم . وجاء هذا الوصف في كتابه مروج الذهب بقوله ، وركبت أنا هذا البحر (المعيط الهندي) من مدينة صحار من بلاد عمان مع جماعة من نواحية السيرافيين ، وهم أرباب المراكب مثل محمد بن الريدوم السيرافى . ويظهر من أحد وهو المعروف بابن سيرة (١٤٢) .

كذلك سجل المسعودى في كتابه مروج الذهب ، صورة رائعة لسعة سجان هلا المركز التجارى في سيراف ، ودوى الكثير عن تجارها ، ورحلاتهم إلى كل من الهند والصين وشرق أفريقيا . وكيف أنهم لم يتجهوا بما قدمود من تفضيلات شهرة ومادة في سبيل دعم تجارة الخليج العربى وأعطاه هذا الطريق مركز الصدارة على غيره من طرق في سبيل دعم التجارة العالمية زمن العباسيين (١٤٣) .

أما الاصلطخرى فى القرن الرابع الهجرى / العاشر الميلادى ، فقد وصف مدينة سيراف بأنه أهم مدينة في مقاطعة اردشير ، بعد شيراز . وأنها لا تفل محصا عن شيراز ، ويونها من خشب الساج المستورد من زنجبار . وبها عدة طوايق وأن المدينة تقع على ساحل البحر ، وتعمرها النباتات الضخمة ، وأنها أهلة بالسكان ، والسكان يفترون ويعتنون بحسن تسيير بورتهم ، حتى أن بعضا منهم كان يلقى ثلاثين ألف دينار في بنا . منزله ، وأحطائه بالسيانين . وأصناف الاصلطخرى بأن أهل سيراف بلغوا مبلغا كبيرا من الثراء ، بسبب الإزدهار التجارى الذى كانت تعيش فيه مدينتهم آنذاك (١٤٤) .

وقد وصف ابن حوقل سيراف نفس وصف الاصلطخرى ، وذلك لنقله مادته عنه ، ونسنتج من وصفه أن القديس كلها كانت مخصصة للتجارة ، أو بمعنى أصح كانت «متجر» كبيرا (١٤٥) .

طامعا : البصرة : تقع على ساحل نهر وجلة . قريبا من ملتقى النهرين ، بينها وبين الأبدل عشرة أميال . وهي إحدى أمهات مدن العراق الشهيرة الذكر ، نيس في الدنيا أكثر نخلا ونرا

ما حفر الخلفاء، على إدخال بعض الإصلاحات فيها واستحداث الخدمات العامة، ومنها انتفاع خيرة الولاة لاوارثتها، ومداومة الإشراف عليها، وإيصال المياه العذبة من نهر دجلة إليها (٤٦٦).
قال البلاذري: «وكان الولاة والأشراف بالبصرة يستعملون الماء من دجلة، ويحفرنون الصحاريح» (٤٦٦).

وساعد على رواج مركز البصرة التجاري وجعلها من الأهمية التجارية، انتشار صناعات الجواهر في العراق، حيث أقبيل الخلفاء، العباسيون على اللؤلؤ، البياقوت الأرق والأخضر والياس من الجواهر وفس الخلفاء، سروج دواتهم بالجواهر الشبهية، على حين حرص نعر آخر على حمل خزياتيه بالألوان الشبكية والفاخرة من تلك الجواهر. وكانت زينة زوج الخليفة هارون الرشيد، راية عمه، لا تقتضي من أنية اللاتمة غير المعنوع من الذهب والفضة، المرصع بالجواهر، كذلك تضع الطراز للأزياء، بين النساء الشرفيات، وهي أول من اتخذت الخلفاء المرصعة بالجواهر (٤٦٦).

وما زاد في أهمية البصرة التجارية في العصر العباسي، أنها روت نشاط الأبله التجاري، فقد تحول عدد كبير من تجار هذا المرفأ ونظرو ثرواتهم إلى البصرة، فزاد عمرانها وتوسعت حدودها حتى أصبحت الأبله وعبادان أشبه بضرابي للبصرة. ويؤكد المقدسي ذلك بقوله: «أما البصرة فحس منها الأبله» (٤٦٦). كما أشاد انقذسي بتجارتها قائلاً: لم تسع بخير البصرة وبزها وطبقها وأزوها، هي معدن اللائق والجواهر وفرصه أخصر ومطرح البير (٤٦٦).

ولفت تجارة البصرة أفاق الدنيا في ذلك الوقت، وكانت لأهالي البصرة سفن خاصة يبحر بها في أعالي البحار، ويصلون إلى الهند والصين، وما يطلعون على ذلك النشاط في أهلها قول ابن حوقل: «بأن البصرة موجودة في جميع الأماكن» (٤٦٦).
وتأكيدها لأهميتها الاقتصادية والتجارية، زاد هذا المصدر في تحديد نشاطها التجاري ونشاط تجارها بقوله: «وأما ارتفاعها وقتنا هذا من وجوه أمرائها كلها وجبايتها من أعضائها وجماجمها، ومصانفها وضممان البحر بموازم المراكب، فإنه زاد وكثر وغلا وغزير» (٤٦٦).

منها، يصنع العراقيون منه عسلاً يسمى (الميلان)، وهو طيب (٤٦٦)، بروي الأسمى، أنه سح الرشيد يقول: «نظراً فإذا كل ذهب وفضة على وجه الأرض لا يبلغ ثمن نخل البصرة» (٤٦٦).

وقد أشادت المصادر العربية والتاريخية والجغرافية جميعها، كتب الرحالة المسلمين، بأهمية البصرة التجارية، حيث تلى بغداد في تلك الأهمية، وهي مدخل العراق الجنوبي، وتقع في ملتقى البحر والسهل، والخصب والصحراء، «إذ هي مدينة بين فارس وديار العرب، وحد العراق على بحر الصين» (٤٦٦).

وكانت البصرة فرضة العراق، في هذه الفترة، مركزاً من مراكز التجارة الدولية، فهي مرفأ لاستقبال السفن المحملة بالسلع والبضائع الخاصة بالتجارة الشرفية. وأظهر كل من الجاحظ وابن الفقيه الهمداني والمسهودي الكانة التي تمتع بها البصرة في هذا المجال، ويشير الجاحظ إلى نشاط التجار البصريين، ومحلهم الشاق، في نقل تجارتهم والخصون عليها، من أماكنها البعيدة، فيقول: «ليس في الأرض بلدة واسعة ولا يادية شاسعة ولا طرف من أطراف الدنيا إلا أنت، وأنت به البصري والمدني» (٤٦٦).

أما ابن الفقيه الهمداني، فهو يؤكد على شهرة تجار البصرة وكسبهم في الإبحار مع بلاد المغرب، وكذلك مع المشرق حتى وصلوا إلى قرغانة، فيذكر: أن «أبعد الناس جمعه في الكسب بصري وحميري» (٤٦٦).

كذلك يصف المسعودي مراكب البصريين التي كانت تتخلف للتجارة في مراقي بلاد المغرب (٤٦٦).

ولاخرو أن يوصف البصرة بأنها باب بغداد، الكبير (٤٦٦) والمفذ الرئيسي لإقليم العراق، الحافل بالمنتجات الزراعية والصناعية، ومركز إبحار واستقبال السفن المحملة بكافة السلع الخاصة بالتجارة الشرقية، من الخيط العربي، وكان ارتباطها ببغداد في العصر العباسي، ما زاد في نشاطها التجاري، حتى قيل أن العراق عين الدنيا، والبصرة عين العراق (٤٦٦).

ومن الجدير بالإشارة أن الأهمية التجارية والاقتصادية للبصرة، قد لفتت نظر الخلفاء العباسيين، لكونها تمر بمراد غير قليلة على خزينة الدولة، سواء عن طريق مزارعها النشطة للتجارة، أو من تردد عدد كبير من التجار الغرباء، أصحاب الثروات عليها أو الإقامة فيها.

جرا، مما يزيد من فاعليتهم في البحار لمخازنهم اللامية ، وشجاعتهم أمام العواصف والأثواب . وكانت أضرعة السفن المصنعة في البحرين لا تنقل شهرة عن صيبتهم في حصد اللؤلؤ والمرجان وتجارتهم (١٧٦١) .

وذكر ابن حوقل مدن البحرين ، وهي هجر والاحمصا ، والقطفيف والمشير وشبهه والخرج وأوان (١٧٨١) . ومعظم هذه المدن كانت مراكز تجارية ، علا نجمها في بعض الأحيان ، ثم لم يلبث أن حيا (١٧٨١) .

وقد ازدهرت التجارة في البحرين خلال ذلك العصر وقبله ازدهارا واضحا ، لتتبع البحرين بواقع استراتيجي . مما أدى إلى سهولة المواصلات ، بحيث استطاعت الاتصال بالعالم بالطرق البحرية ، إضافة إلى الطرق البرية التي تربطها بالجزيرة العربية . وبالتالي ساعد هذا الموقع على جعل الطرق البرية من المراكز التجارية الكبيرة في الخليج آنذاك .

يذكر البكري أن البحرين تجلب أثيرة من نازس ، وتصدر إليها القصر والنيس ، وكانت الخط بالبحرين تستورد الحديد من فارس (١٧٠١) ، كما كان تجار القرمس يأتون إلى البحرين بتجارتهم ، ويشتركون في سوق المسقر (١٧١١) . وظلت البحرين منذ أقدم عصورها حتى العصر العباسي ، مركزا مهما من مراكز اللؤلؤ ، وقاعدة كبرى تقصدها السفن لنقل هذه السلعة الثمينة ، والتي غدت تكون شظرا مهما ، في قائمة الصادرات للخليج العربي . وبلغ احتسام الدولة العباسية بهذه الثروة العظيمة جدا ما جعلها تستحدث ولاية للإشراف على القرمس ، أضيفت إلى ولاية الخليج العربي ، التي شملت كل المناطق المطلة على سواحلها (١٧١١) .

العلاقات التجارية بين الخليج العربي والهند في العصر العباسي :

ترجع العلاقات التجارية بين الهند والخليج العربي إلى أقدم العصور ، ولا شك في أن العامل الأساسي لإنجاز الضخم الذي حققته القبايل العربية المقيمة في منطقة الخليج هو الفوجوات العربية التي استندت إلى شبه القارة الهندية في عهد الوليد بن عبد الملك . وسيطر العرب على جميع انزاسي - الهامة في طريق الملاحة بين الهند والغرب كما أصبح الخليج العربي تحت سيطرة إسلامية ، كاملة . ونشطت التجارة عبر الطرق البحرية المار من الخليج العربي إلى الهند والشرق الأقصى بعد أن تناقصت إلى حد ما في العهد الساسانية لتشجيع الرومان لطريق التجارة عبر البحر الأحمر . وكان قلعة الضراب التي يأخذها المسلمون على التجارة كغير الأثر في نشاط الطريق البحري عبر الخليج مصوب الهند ، وظل النقد البيزنطي الذهبي هو القدارل في المعاملات التجارية مع الهند .

وكانت تأتي إلى البصرة تجارات الهند والصين ، وقارس وعسمان واليسامة والبحرين . لتصبها في عاصمة الدولة العباسية بغداد ، عن طريق نقلها بالسفن النهرية ، فيؤدي أن الخليج أوجهعشر التصور فقال : « هذه دجلة ليس بيتنا وبين الصين شي ، بأتنا فيها كل ما نري البحر » (١٥٨١) .

وكان الريد مركز تجارة البصرة ، لوقوعه عند باب البصرة الغربي ، مما جعله على اتصال وثيق بتجارة الجزيرة العربية (١٥٩١) .

سادسا : الأبله : وتقع على شط نهر دجلة شمال الخليج العربي ، وقد اشتهرت هذه المدينة قبل الإسلام بأرض الهند . وكان لها علاقات تجارية مع الهند . كما كانت مركزا للتجارة البحرية مع الشرق . وذكرت في المراجع العربية أنها كانت زمن الفتح الإسلامي مورفا يطلها بالخليج العربي ، حيث حفرت قناة الأبله التي ربطت هذا المناء - بالبصرة . ثم ارتبط ازدهار هذا المناء بازدهار تجارة البصرة ، وكانت السفن والقراريق النهرية تزدهر في هذا المناء . وقد أكد تاجور خضرو ذلك بقوله : « كان نهر الأبله مرسوفا (مزدحمنا) بصورة مستمرة ، وقد صرفت مبالغ كبيرة للسفن من الهند والصين ، وعسمان والبحرين » (١٦٠١) .

وتعد الأبله ميناء البصرة وبه أدراج صخرية على ضفافه ، ليستكن النزول إلى مستوى المنخفض ، وقت الجزر ، تسهلا للسفن البضائع وتقرينها (١٦١١) . وأنشئ ، بالأبله عدة أسواق وقصور وغازات ، لنزول المسافرين وإقامة الوافدين إليها (١٦١١) .

وكان ابن خردادبة هو أول الجغرافيين المسلمين الذين ذكروا الأبله وأهويتها كمحطة تجارية كبرى في تجارة الشرق العالمية ، وذلك في حديثه عن تجار اليهود الروادية (١٦١١) .

سابعاً : البحرين : أطلق العرب اسم البحرين على الإقليم المتقد على ساحل الخليج العربي ، الغربي ، بين البصرة وعساق (١٦١١) . وتعد شمالا من كاظمة في العراق إلى حدود عمان جنوبا ، وتعد في أطرافه الغربية إلى شمال عمان . التي تفصله عن الیسامة (١٦١١) . وذكر البكري ، أن البحرين كثيرة النخيل والموز والجزر والآنسجار والزرع والأثمار (١٦١١) .

وكان للبحرين أهمية في الملاحة ، تفوق أقاليم السواحل الشرقية من الخليج العربي ، بين العراق وبلاد المحيط الهندي والشرق الأقصى ، وذلك لفضل سواحلها واستراؤها . أوضاعها ، وموانئها المتعددة على الخليج العربي . وعمل أهلها في الملاحة ، وفي صناعة السفن ، وأصبحت

من سيراف قلعية وكلاب سبورية . وشباب من الهند . وبائع الرشيدي في إكرام الوفد الهندي . وأمر لهم بجوائز سخية عبارة عن تحف كثيرة وأحسن جوائزهم (١٧٨١) . وقد لاقت التجارة بين العراق والهند تشجيعاً من قبل ملوك الهند . خاصة الملك (المسمى بلهرا) أعظم ملوك الهند . ولما كان ميل ملوك الهند إلى تجار العرب الوافدين إلى بلادهم . من التعامل المنسجمة على زيادة النشاط التجاري بين العرب والهند .

وتعتبر مدينة البديل أشهر المراكز التجارية للعرب في بلاد الهند . ويأتي أهل العراق بمنتجات بلادهم وخاصة التمر من البصرة (١٧٩١) .

وساعد على نشاط الرحلات التجارية اهتمام العباسيين ببلاد الهند التي كانت تكون جزء من دولتهم العاسمة . وتشمل منطقة عظمى من بلاد الهند نفسها . ويعتبر الخليفة أبو جعفر المنصور واضح سياسة العباسيين في الاتجاه الاقتصادي نحو بلاد الهند ذلك أنه أبى على توسيع سلطان دولته في الجهات الهندية المجاورة للهند وكان من أعظم المتحمسين لهذا الاتجاه (١٨٠٠) .

ولقد ظلت تجارة العرب مع الهند خطوات واسعة . فبعد وصولها إلى جزيرة سرينديب (سيلان) . وظهر ما بها من السلع النادرة . حيث اشتهرت بمعدن الجواهر مثل اليواقيث بأشكالها وألوانها . والماس والذهب كما كان يستخرج اللؤلؤ من بحرها (١٨١٦) . وكان تجار العراق يحصلون إلى ملك هذه الجزيرة الحرة العراقي وكان ملك سيلان مولعاً بشرب الخمر (١٨٢٠) .

وهكذا كانت التجارة البهرية مع الهند نشيطة لقبورها من العراق (١٨٢١) . والخليج العربي . وكان الطريق البحري إلى الهند والصين عامراً . حيث يبدأ من البصرة إلى ميناء سيراف . ومن رواد المسلمين الأوائل الذين ملوكوا ووصفوا هذا الطريق البحري تذكر سليمان الشاعر السمرقاني . في أوائل القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي (ثاني كان من أهل سيراف وسافر منها إلى بلاد الهند والصين . وجزائر البحار المجاورة . وله كتاب بعنوان «مسئلة الصواريخ» (١٨٤١) . كتبه سنة ١٢٣٧ هـ / ٨٥١ م يصف فيه هذا الطريق الملاحي من سيراف إلى حانقون (كانتون الحالية) أكبر موانئ الصين ومجمع التجار . ويقارن بين أحوال أهل الهند وأهل الصين .

وقد أكمل كتاب «مسئلة بلاد الهند والصين» ملاح آخر وهو «أبو زيد الحسن السمرقاني» . وأورد في كتابه أنه سلك طريقاً مغايراً لطريق سيلان . وقد عاصر أبوزيد المؤرخ الجغرافي

وكانت التجارة الهندية تأتي عن طريقين أولهما طريق الخليج العربي . فكانت السفن ترقى بسانعها عند البحرين في ميناء جوهرا . وتقل مدبراً عبر الصحراء العفرية . إلى العراق أو سوريا أو فلسطين أو مصر . وكان الطريق المار عبر الخليج العربي إلى العراق . هو المفضل . لأنه أقصر الطرق وأقلها كلفة . وليست فيه جزر مرجانية (١٧٦١) .

كذلك كانت الاتصالات بين عمان والهند قائمة منذ أقدم العصور . ويؤكد بعض المؤرخين ذلك بوصول مراكب الهند إلى سواحل الخليج العربي . وكان ذلك سبق زمناً عن وصول المراكب العربية إلى سواحل الهند . ويرجع هذا إلى شيفت سكان جنوب الهند باللاحة البحرية . وكان انصافيون لا يفلتون مهارة في الملاحة البحرية عن أقرانهم الفود . وعدنا على ذلك الرحلات التجارية التي كانت تقوم بها السفن العمانية . إلى سواحل الهند ثم تعود بالسلع والبضائع الهندية إلى أسواق الخليج . وكانت أسواق الأبله وصغار بنابة أسواق خاصة بالسلع الهندية . إذ كانت تذهب منها إلى باقي البلاد الأخرى . منها إيران ومصر وبلاد الروم (١٧٤١) .

وهكذا غدا الخليج العربي محطة اتصال تجاري برى وبحري بين الشرق والغرب . فقد حملت قوافل الهند منتجات هذه البلاد . إلى كافة نواحي العالم القديم بواسطة الخليج والبحر الأبيض المتوسط . فعبارة المقاتلون بسيراف الهند البشارة وتعطرت النساء بظهورها . وولفن في حبرها . وترينت بلائها . وأزحمت المصروع حول الملاعب ليشاهدوا مور الهند وقيلبتها في المعرك (١٧٥٠) .

ومن المعروف إن هناك طريقان يربطان الخليج العربي وسمان بالهند . أحدهما يبدأ من الساحل الغربي للهند وينتهي إلى الخليج العربي الفرات . والثاني يصل إلى ساحل عمان مباشرة . حيث تنزل السفن البضائع ثم نواصل رحلاتها البحرية إلى الخليج . أو سواحل اليمن بعد أن تزود بالمؤن والنام (١٧٦١) .

وكان ميناء البديل (جنوبي كواشي حالياً) على مصب نهر السند . أول ميناء بشمال الهند يستقبل الرحلات التجارية لسفن البصرة وسيراف . والتي تتخذ من البديل مركزاً لبط نشاطها على المراكز التجارية . من بلاد السند أهمها التصورة والمكان وتعدان على نهر السند أيضاً (١٧٦١) .

وفي ظل هذه العلاقات التجارية تبادل خلقاً بني العباس وملوك الهند السقارات والوفود . وتشير بعض الروايات إلى أن أحد ملوك الهند . بعث إلى الرشيد وفداً يحصل الهدايا

المسعودي، وكان صديقا له . وذكر أبو زيد أن أكثر السفن الصينية كانت تحصل تجارتها من سيراف وتوجه إلى مسقط ، ومنها إلى كولون في الهند، ثم كانتون في الصين .

كذلك أورد أن ملوك الهند والصين كانوا يقررون بأن ملوك العرب هم حكام الأرض، وأن أول الملوك في العالم هو خليفة بغداد، وطبقة في المرتبة ملك الصين ثم ملك الرومان ثم ملك الهند (١٥١).

وفي رأي حسين فوزي عن رحلة سليمان العاجز: أنها تعد من أهم الآثار العربية عن الرحلات الصحيرية في المحيط الهندي وفي بحر الصين في القرن التاسع الميلادي / القائل الهجري، وربما كانت الأثر العربي الوحيد الذي يتحدث عن سواحل البحر الشرقي الكبير والطريق الملاحي إليها على أساس التجربة الشخصية مع التزام الموضوع وعدم الخروج عنه إلى تخاليف تاريخية وغيرها، مما عودنا عليه الجغرافيون والخروخون العرب (١٥٢).

ظلت سفن الخليج العربي تخرج من عبادان قرب البصرة إلى سيراف، التي هزم إلى الديبل على الساحل الشمالي الغربي للهند، ثم إلى قاليقوت (كالكا)، حيث الميناء الكبير التي تشقى فيه سفن العرب، المقابلة من البصرة . ومن عدن كانت تخرج السفن إلى سواحل شرق أفريقيا، وكانت تخرج أيضا إلى الهند ثم بلاد الصين، حيث كانت للسلميين جالية كبيرة في خانقار (كانتون)، بل وصل تجارهم إلى بكين (خان بالق) . وقد أخرجت بلاد الخليج العربي وبلاد العرب الجنوبية من عدن إلى حضرموت إلى عمان، أخرجت أعظم الملاحيين في تاريخ الإسلام (١٥٣).

المبادلات التجارية بين الهند والخليج العربي:

وخلفت كتب الجغرافيين والرحالة المسلمين، بنهبان قائمة السلع المتبادلة بين بلدان الخليج والهند، ومستدل بذلك على النشاط المتزايد في عملية التبادل التجاري، وعلى قوة الحركة التجارية، بين الهند والخليج، خاصة في العصر العباسي الأول، مما كان له الأثر في بناء اقتصاديات بلدان الخليج العربي، والدولة العباسية، ودعم الاقتصاد العالمي، في حقبة اتصوّر الوسطى، وتجد في كتاب الجاهظ (التبصر بالتجارة) وكتب الجغرافيين، قائمة طويلة للواردات الهندية إلى أسواق الخليج العربي، منها الأحجار الكريمة، والباقوت، بأنواعه المختلفة والذي كان يستخرج من شواطئ جزيرة سرنديب (سيلان) والأقاليم والأطياب بأنواعها: العود، والصلبل الأبيض، والأبنوس (١٥٤) والمسك الهندي، الذي كان ميناء دابون في

البحرين، من أهم أسواقه، حتى ينسب إلى هذا المكان، وعرف بالمسك الطابقي - Musk Tabaki (١٥٥). ويعتبر المسك من أهم أنواع العطور، وهو إنتاج حيواني يؤخذ من الحيوان المعروف باسم قط الزبادي - Mosh ferus، وهو نوع من الطيأ، برعى الحشائش، وله نابان مسوقان يأتيا الفيل، ويوجد المسك في شدة في بطن هذا الحيوان، عند سرتة، فإذا ما حكها في الحجر انفجرت، وأفرغت ما بها، ويخرج النجار يجمعونه من راتحة اللقاة الذكية. كذلك تشمل قائمة الواردات الكافور (١٥٦) من جزيرة طوران، وهو مغرب (١٥٧) من كلدة كيبو، ويباع في دابون بالبحرين، والمنس الذي يؤتى به من سواحل الهند الداخلية ويعمل إلى البصرة وأشهر العبير المسمى (الكرك بالوس) ينسب إلى قوم من النضود مختصين بجلبه، ويعرفون بالكرك بالوس (١٥٨) والعس من العطور النفاذة، خصوصا إذا ما احترفت مادته. وقد اختلف الآراء حول مصدره، ويعلم من كلام عالم الأعشاب الأندلسي ضياء الدين بين البطار الملقب الأسيطي (١٥٦٦ / ١٥٦٨ م): أن العنبر ينبت في قاع البحر فيأكله بعض الأسماك، فيحدث لها سوء هضم وتقيأه وجعا عطر الرائحة، وأجود أنواعه الأشهب، ثم الأزرق، ثم الأصفر (١٥٩).

أما العود الفاخر فيجلب من مندل بأرض الهند، وهو مشهور في الهند، وعطر مرغوب فيه كثيرا عند العرب (١٦٠).

والمسعودي، بلدان الخليج كذلك من بلاد الهند، خشب الساج الهندي الذي (١٦١) كان يستخدم في بناء السفن والأبواب والرفاقذ والسفوف، وخاصة في منازل كبار التجار والأثرياء، وشملت قائمة الواردات الهندية إلى الخليج العربي التراب والغلغل، والدارجيل والخبزوان، وورقات يصنع منها العطور؛ وكذلك السقم وهو نبات عسوقه دواء يشفي من لدغة الضعيان (١٦٢). ثم الثياب الفاخرة المصنوعة من القطن، والثياب المصنوعة من الحشيش (١٦٣)، بالزوائد المختلفة والتي كان يستخرج من شواطئ جزيرة سرنديب (سيلان) أو يحضر عليه، والأقاليم.

واستجلب من الهند كذلك قرن الكركدن (١٦٤)، وكان من السلع النادرة التي تاجر بها تجار الخليج، سواء في بلاد المولة العباسية أو في عملية التبادل التجاري مع الأسواق الأخرى، مثل بلاد الصين، وجاء تجار الخليج العربي، انتقا، أحسن أنواع قرن الكركدن، وصاروا على علم وأن هذا الحيوان، وأطوار ثوبه، حتى لم يلبهم الباحثون في علم الحيوان، لتجميع

معلوماتهم في ذلك السبيل . وكانت أصناف التوابل والدارسين والتبصيل ونباتات العطر والفرنفل من السلع المتداولة في الأسواق المجاورة ، وخاصة دولة الروم .^(١١٤١)

العلاقات التجارية بين الصين والخليج العربي:

اهتم الخلفاء العباسيون الأوائل بالعلاقات الخارجية خاصة مع بلدان الشرق الأقصى . وكان نقل العاصمة إلى بغداد حدثا تجاريا وسياسيا هاما ، فهي بعيدة عن الروم الذين اتخذوا من البحر المتوسط مسرحا لتجارهم . كما أنها قريبة من أممها - العباسيين - الفرس - الذين ساهموا في الصراع من أجل الوصول إلى السلطة . هذا فضلا عن أن بغداد تطل على الخليج العربي والحيط ، حيث تمتد بلاد فارس والهند وسرتديب وأندونيسيا والصين .^(١١٤٢)

وساهم إنشاء بغداد في زيادة حجم التجارة العربية مع ثنوائى . الصينية الأربعة الرئيسية وهي :

١- "Hong zhou / Guang zhou / Yang zhou / Quang zhou" وكان الخليج أبوجعفر المنصور حريصا على إقامة علاقات طيبة مع الصين . وذلك لزيارته بأهليتها السياسية والاقتصادية . وفي هذا الصدد يذكر المؤرخ أبو جعفر الطبرى ، عندما قام الخليفة المنصور بوضع حجر الأساس لبغداد . قال :

وهنا دجلة لسر بنا وبين الصين شىء .^(١١٤٣) . وبعثنا سليمان التاجر عن خلافة المسلمين بالصين فيقول : إن مدينة خانقو كان فيها رجل مسلم يوليه صاحب الصين الحكم بين المسلمين الذين يقصدونهم . وإذا كان يوم العيد صلى بالمسلمين ودعا السلطان المسلمين . وإن التجار العراقيين لا ينكرون في ولاية شيئا من أممهم . وعمله بالحق وبنا في كتاب الله عز وجل . وأحكام الإسلام .^(١١٤٤)

وهكذا ازدهرت العلاقات التجارية بين الخليج العربي والصين . وربما كان لوقف أسرة تانغ (٦١٨-٩٠٧م) الحاكمة في الصين آنذاك . من الشجار العرب . والمسلمين أثر في ذلك الازدهار .^(١١٤٥) . مما دفع سليمان التاجر إلى مديحه والثناء عليه ومعتبر هذا أول مظهر من مظاهر العصر الذهبي . الذي ساد الطريق التجاري الدولي الهام . بين الخليج والصين زمن العباسيين . فانطلقت رحلات أبا . الخليل العمري . من مراكز التجمع والوئام على سواحل الخليج نفسه . من البصرة وسراف والبحرين ثم مر عياب مقيت هرويز . قاسدة موئى ساحل عمان . لتتوقف في صحار ومسق . ومن هناك إلى الصين .^(١١٤٦)

ولم تتفجع الحركة التجارية البحرية عبر المحيط الهندي بين الخليج العربي والصين . حتى في فترة المقاطعة الاقتصادية ، التي فرضها الصينيون على الأجانب بعد نهب كانتون وتدميرها . والتي استمرت فترة تزيد على ثلث قرن . ولم تفتح للتجارة من جديد إلا سنة ١١٧٥هـ / ١٧٩٢م في ظل عهد الرشيد . وتحدث الأخبار عن دجوم وسفارات تردت بين أباطرة تانغ Tang وبين بنى العباس . ولاشعر المصادر العربية أنها إلى شى . من تلك الوفود . ولكن المصادر الصينية هي التي تذكر ثلاثة وفود على الأقل - أرسلها - إهان - من مو - مينى أى أمير المؤمنين (القرن) أى هارون الرشيد .^(١١٤٧) . وصل أحدهما سنة ٧٩٨هـ / ١١٦١ .

ويعد كتاب أخبار الصين والهند . تأليف سليمان التاجر وأبو زيد السيرافى من أهم المصادر العربية عن علاقة العرب بالصين . وقد اطلع عليه كبار الجغرافيين الكلاسيكيين في القرنين الثالث والرابع الهجريين / التاسع والعاشر الميلاديين . ونقلوا عنه حرفيا أو بتصرف . منهم ابن خردادبة مؤلف كتاب المسالك والممالك . وابن الفقيه الذى ألف كتاب البلدان . وابن رسته فى الأعلام النفيسة . والمسعودى وغيرهم .

وكانت سفن الصين تتوقف بعد انطلاقها من قراندها فى الخليج العمري عند صحار . ومسقط على سواحل عمان . من أجل التزود بقدر طيب من المياه استعدادا للرحلة الطويلة المقبلة . إلى بلاد الصين .^(١١٤٨) . وفى القرن الثالث الهجرى / التاسع الميلادى كانت السفن العربية تذهب إلى الصين . وأصفى الصينية تأتى إلى البصرة .^(١١٤٩)

وكانت السفن نسلك فى طريقها إلى الصين من الخليج العمري وعمان طريقين أحدهما نسلك بعض السفن مباشرة عبر المحيط الهندي . إلى (كولم على) وهى (كولون الهاندي) فى الهند . وتفصل هذا الطريق السفن الكبرى التى تقصد الصين مباشرة . أما الطريق الثانى من مسقط وصحار . فكان يسير بحفا . أشاحل مارا بأهم مراكز التجارة العربية فى بلاد الهند . مثل الدبيل . والنصيرة . ونسلك هذا الطريق السفن المتوسطة الحجم . التى ترغب فى الصياد التجارية مع تلك القرانى . وحمل متجاتها إلى الصين . فلتلقى مرة أخرى مع سفن الطريق الأوال . عند (كولم على) محطة الإبحار إلى الصين .^(١١٥٠)

وأدت اتصالات التجارة بين عمان والصين إلى تراء حكام عمان نراء . جماعا . نتيجة ما كان يحصل عليه هؤلاء الحكام من عضور كانت تفرض على البضائع التونسية التى يحملها هؤلاء التجار من بلاد الصين إلى عمان . وقد ظهر هذا الشراء واضحا فى حياتهم التى تميزت بالترف

، وفي هذا لهم القصة وقد أهدى أحمد بن حلال حاكم عمان للخطبة اقتدر عام ٣٠٥ هـ / ٩١٧ م هدية أثارت إعجاب المؤرخين حتى إنهم ذكروا مفرداتها بكل التفاصيل.

ومن العلوم أن هناك جالية عربية استوطنت في الصين، فكان بعض أفراد هذه الجالية يقومون بدير الوسطاء في التجارة. ذكر المؤرخي: أن بعض العلويين الذين هربوا من مطاردة الأسيويين إلى الشرق الأقصى وأسفروا في كاتشون، تعلموا اللغة الصينية وأصبحوا وسطاء بين الحكومة الصينية وبين التجار الأجانب (١١٠١).

ويؤكد السعودى استعمار سفن الصين في الشرق على الخليج العربي قبل إبان الفترة العباسية: إذ يقول: «وذلك أن مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسمرقند وساحل فارس وساحل البحرين، والأبله والبصرة». وكذلك كانت المراكب تختلف من المواضيع التي ذكرنا إلى ما هناك (١١١١). كذلك أشار السعودى إلى أن التجار المسلمين والتجار الصينيين يلتقون في (كله بار) لتبادل البضائع (١١١٦). وهكذا صارت كلد بار نهاية خط الملاحة الإسلامية في الشرق (١١١٦).

ويبدو أن معلومات الصينيين حول الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، لم تكن قاصرة على كتب الجغرافيا، بل أن وحالة صينيين زاروا الخليج ومنهم (Du Huan) الذي وقع في الأسر، إبان معركة جرت بين العرب والصين، في سنة ١٣٤ هـ / ٧٥١ م. وأخذ إلى كوفة الأثار العاصمة العباسية آنذاك. (قبل تأسيس بغداد) واستقر في البلاد الغربية لمسة أعوام. ثم عاد إلى الصين على ظهر سفينة تجارية صينية، أبحرت من إحدى موانئ الخليج العربي عام ١٤٥ هـ / ٧٦٢ م. حيث كتب كتابا يصف فيها الحياة في الكوفة، والخليج وأجزاء أخرى من العالم العربي (١١٤٤).

المبادلات التجارية بين الخليج العربي والصين:

كانت الصادرات التي تحملها سفن الخليج العربي إلى الصين تتكون من منتجات الخليج، مثل المنسوجات القطنية المصنوعة من القطن والقطن والبسط والقفوف، والسجاد وخام الحديد، سبائك الذهب والفضة والياقوت (١١٢١) واللبان وماء الورد، ودم الأخوين، واللؤلؤ (١١٦٦)، الذي كان تشتهر به إلى جانب عمان البحرين. وكان الإقبال قد زاد على لؤلؤ البحرين لجرده، حتى حصلته السفن إلى أقصى الهند الصين، وأصبح مصدرا هاما من مصادر الروح والثروة، لهذا المركز التجاري الهام (١١٦٦).

ويجدر اللؤلؤ أيضا من المنتجات البحرية الصائبة المصدرة، فقد عرف إقليم عمان بخصائص اللؤلؤ، منذ القدم، ولاسيما عند سقط وصور. ومن لآلى عمان المشهورة الوردية التي استخرجت من عمان في بداية العصر العباسي، واشتراها هارون الرشيد بسبعين ألف درهم، كما أبحرى لؤلؤة استخرجت معها، وكانت أسطر - منها ثلاثين ألف درهم (١١٨١).

وقد حفلت كتب الجغرافيين المسلمين بوصف موانئ الخليج وطرقه البرية ومدى ازدهار والعمران الذي وصلت إليه. كما تصف السلع والبضائع المتبادلة والمتاجر فيها (١١٨٨). وحملت سفن الخليج العربي إلى بلاد الصين، كثيرا من منتجات بلادهم، مثل الشمر والفواكه والبخور واللوز، والكتندر واللوز والحرير والمنسوجات القطنية. وراوت أهمية تلك الصادرات بما أضيف إليها من منتجات بلاد شرق أفريقيا، ومصنوعات الأقطار المطلة على شرق المتوسط (١١٢٠).

والجدير بالذكر أن الكثير من المنتجات الخليجية كاللبان الصائبي، ودم الأخوين أصبحت في هذه الفترة لها مكانتها في الصيدلية الصينية، كما أصبحت هذه المنتجات جزءا من مكونات الأدوية الصينية التقليدية (١١٢١). وشملت كذلك قانصة السلع الآتية من الصين إلى مدن الخليج العربي بعض السلع الغذائية، مثل القمح والأرز والسكر والبقول. مثل العدس والحمص، وكثير من أنواع الفاكهة (١١٢٢). أما أهم المنتجات التي كان يستوردها عرب الخليج من الصين فكانت الخنزير، والسك، والعود، والخزجان، والسروج، والكافور، واللوز صيني (١١٢٦) (الثروة) والفضائل الخرفية (١١٢٤). والتي كانت تمتاز بالجرود. وكذلك السورسلان، والنورق الذهب وحجر الشبه، والجرلوى والخصيان واللوز والعقاقير والطراوس، والأفقال والفضة والسروج، والكاغد والمعد (١١٢٤).

وأدى اضطراب إنبادل التجاري مع بلدان الخليج، وانقطاع الرحلات المباشرة، التي كانت تقوم بها سفن الخليج العربي، إلى أن هذه الرحلات التجارية المباشرة بين الخليج العربي، والصين فقدت ركنها مهما من أركان مقوماتها وهو الاستقرار. مما أدى منعجار الخليج العربي إلى الاتجاه إلى أماكن أخرى، عززت من تجارتهم وتمت من علاقاتهم التجارية.

وكان الحرير مستورد من الصين ومن خيزران، غسبر أن نحو ثلثه دود القصر في العالم الإسلامي، أدى بسرعة كبيرة إلى الاستغناء عن هذا المصدر البعيد، ومع ذلك ظلت خطوط

وإندونيسيا (ZANZIBAR) وبمبا (PEMA) وفي المراكز الساحلية مثل سافالا (SOFALA) ومالدي (Melinda) وكيلوا (Kilwa) ومبمبا (Mombassa)، ودوا السلام، ثم ما لبسوا أن استخروا فيها.

واستطاعت هذه المجموعات أن تطيح بمناطق واسعة من شرق القارة بفنائها وحضارتها، وأن تنسج مع السكان الأصليين (١١٢١). وللاحظ أيضا أن بعض هذه الجزر كانت قربية من الساحل، لا يفضلها عنه سوى حور بحري ضيق. بينما كان البعض الآخر بعيدا عن الساحل ولده عورت هذه الجزر يقدم العرب وأصبحت هي الأخرى مراكز تجارية هامة.

وكانت الرحلات التجارية التي قام بها أبنا الخليج العربي إلى شرق أفريقيا مظهرًا آخر من مظاهر النشاط التجاري. الذي نعم به الخليج العربي في العصر العباسي، فشرق أفريقيا منذ القدم كان ركنا مهما من أركان التجارة الشرقية، بسبب المنتجات الطبيعية التي تفرقت بها أفريقيا، والتي تهافت العالم المتحضر إذ ذاك من أجل الحصول عليها، وكانت تلك الجهات من شرق أفريقيا تشمل مناطق محدودة، وخاصة الأجزاء المشهورة باسم القرن الأفريقي، والتي تطل بحكم موقعها الجغرافي على خليج عدن (١١٢٠).

وأدت الهجرات العربية إلى شرق أفريقيا إلى ازدهار حركة التجارة بين غرب الخليج والجزيرة وبين شرق أفريقيا. وأدت كذلك إلى استقرار كثير من العرب هناك، والتي ترتب عليه قيام مجتمعات سكانية. لم تلبث أن نمت وأدت إلى قيام عدة من المدن الهامة. وقد قامت هذه المدن في البداية كمراكز تجارية تخدمية للتبادل التجاري. ثم بالتدريج ازدهرت وتطورت وأصبحت نواة لمستوطنات عربية هامة. واستمدت هذه المدن على طول الساحل الأثري من سواكن شمالا حتى سنالة جنوبا. ويبدو أن الهجرات الخليجية إلى شرق أفريقيا تمت منذ العصر الأموي حيث وفد في هذا الوقت فريق من أهل عمان. ومن هاجر معهم سليمان وسعيد أبنا عماد الجندی. وهم من أزد عمان الذين أعلنوا الثورة في وجه الخليفة الأموي عبد الملك. وظلوا يقاقلون قوات الأمويين حتى غلبوا على أسرهم وانظروا إلى الفرار إلى بلاد الزنج (١١٢١).

لما العامل الآخر الذي شزز من العلاقات بين غرب الخليج، وشرق أفريقيا فهو التقرب المكاني. ذلك أن بلاد الإسلام وخاصة المناطق الجنوبية، ومنها اليمن وحضرموت وعمان - أقرب البلدان إلى منطقة القرن الأفريقي. وساحل شرق أفريقيا، ولا يفصل بينهما إلا مضيق صخير يعرف باسم مضيق باب المندب.

الجزير الصيني المصنوع. والأشمشة الحمرية، مرشوة في الاشتهاد داتسا بصفتها من خواص الثوب الكبير (١١٢١). غير أنه حدثت ثورة في شمال شرق الصين في حوالي ١٠٢٢م / ١٠٢٥م، واستمرت تسع سنوات فتأثرت التجارة بين الخليج العربي والصين تأثرا كبيرا (١١٢١).

وأدت هذه الثورة كذلك إلى اضطراب في عملية التبادل التجاري بين الصين وبلاد الخليج العربي. وانقطاع الرحلات المباشرة التي كانت تقوم بها سفن الخليج العربي، وبذلك فقدت الرحلات التجارية المباشرة بين الخليج العربي والصين ركنا مهما من أركان مقوماتها، وهو الاستقرار مما أدى بتجار الخليج العربي إلى الانحياز إلى أماكن أخرى عززت من تجارتهم وبث من علاقاتهم التجارية.

العلاقات التجارية بين الخليج العربي وشرق أفريقيا:
تجمع المصادر المختلفة، على أن علاقة عرب الخليج والجزيرة العربية بشرق أفريقيا، بدأت في وقت مبكر بفرض التجارة، وصعب تحديد زمن بعينه كدبابة لهذه العلاقات.

وقد ساعدت عدة عوامل على هذه الاتصالات المبكرة، بين العرب في الخليج والجزيرة، وسكان شرق القارة الأفريقية. وفي مقدمة هذه العوامل عامل جغرافي هام، ففي ديسمبر من كل عام تهب الرياح التجارية، من الشمال الشرقي ويستمر هبوبها بانتظام، في هذا الاتجاه حتى نهاية فبراير. ومن أبريل إلى سبتمبر يعكس اتجاه الرياح، تنهب من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي، من زنجبار إلى مدخل خليج عدن، ثم إلى خليج عمان، فقد أصبح في إمكان التجار الذين يبدؤون رحلاتهم التجارية في سفنهم الشراعية الصغيرة، التي كان يطلق عليها اسم الداو (Dhows)، من الشاطئ العربي في الشعاب، الانسعاغة بقرة الرياح القانية في سفرهم جنوبا صوب الساحل الأفريقي. وفي أثناء عودتهم إلى أوطانهم في الربيع، وبعد أن يكونوا قد قضوا بضعة شهور في التجارة، يجزون أيضا الرياح موثبة للاتجاه صوب الوطن الأصلي، مصلين مبلغ أفريقية متنوعة، وحتى الوقت أصبح للعرب خبرة تامة بتوقيت الرياح واتجاهاتها، وأصبحت رحلاتهم بين شبه الجزيرة العربية والساحل الأفريقي رحلة استقرام لهذا الساحل تنظم تنظيمًا دقيقًا تبعًا لموسم الرياح المنتظمة المعروفة لهم (١١٢٨).

كذلك من العوامل التي ساعدت على تلك الاتصالات، أن سكان منطقة الخليج والجزيرة العربية، وخاصة العماليق والجنارمة أخذوا يتصللون إلى شرق أفريقيا في مجرمعات صغيرة، انتشرت في البداية في بعض الجزر الساحلية في المحيط الهندي مثل ماتيا (MAFTA)

وقد أدت تلك الظروف إلى قيام علاقات تجارية بين عرب الجنوب وشرق أفريقيا قبل الميلاد. وكان أن أبحر البيسونيون، والحضارسة والعسائينيون، ونزلوا في منطقة الأقرمقي، وكذلك في المنطقة الممتدة من رأس جورد، قسوى شمالاً إلى رأس دجلاد جنوب والتي أطلق عليها العرب ساحل الزنج أو بر الزنج، وعرفها القروس باسم زنجبار (١٢٣٦). وفي هذه المنطقة أسس العرب منذ ما قبل الميلاد بقرون عديدة مراكز تجارية هامة مثل الناطقي، فيما يلي خليج عدن (١٢٣٦).

والدليل على ازدياد نشاط عرب الجنوب التجاري، ما عثر عليه المنقبون في جزر مدغشقر من صلات قديمة، وأوائى فخارية وزجاجية تعود إلى ما قبل ٥٠٠ م، مستوردة من الصين والهند، وفارس وبلاد المغرب، مما يدل على نشاط تجاري كبير كان عرب الخليج أم دعائمه (١٢٣٦).

وقد أجمعت المراجع المختلفة على أن علاقة عرب شبه الجزيرة بشرق أفريقيا، بدأت في وقت مبكر، وغرض التجارة، وقد يصب تحديد زمن معين، كبدائية لهذه العلاقات.

أما عن التبادل التجاري بين الخليج وشرق أفريقيا، فقد حمل تجار الخليج إلى تلك البلاد من المصنوعات، وبخاصة المنسوجات القطنية والوشاة، وهي من الأشياء التي اشتهرت بها بلدان الخليج العربي، وزاد إقبال أهالي شرق أفريقيا على المنسوجات القطنية، للامتثال للجو الحار في بلادهم، وحبوة صناعتها. كذلك حملت سفن الخليج إلى بلاد الزنج النور من البصرة والبحرين وكرمان، وكانت تحمل المادة الغذائية التي أصبح الفطلب عليها كثيراً عند سكان سواحل شرق أفريقيا. ويقول الإدريسي إن الزنج كانوا يحضرون العرب رافقاً وأحياناً عربياً وسجدوا له، وعظموها شأنه، وقالوا بكلامهم «هيننا لكم يا أهل بلاد النور»، وأن المسافرين في بلادهم يسرقون أبناء الزنج، بالنسر، يخذعونهم به (١٢٣٥). وفيما عدا ذلك فإن صادقات بلاد الزنج، زادت على وازدادت على نحو ما كان عليه الحال مع الهند والصين، وكانت المنتجات الطبيعية لبلاد شرق أفريقيا تكون شرطاً مهماً من حركة التبادل التجاري مع الخليج العربي.

وكان اتجاه أهل الخليج إلى ساحل شرق أفريقيا لأنهم كانوا أقوى من غيرهم بما تحتويه هذه المنطقة من خيرات وفيرة، تشمل في كميات الصاج الهائلة، واللعب النضار، والورقي، والحديد الجيد، وطلود النور التي كانت على رأس السلع التي حصلها التجار من بلاد الزنج التي بلاد الاسلام (١٢٣٦)، والصنقل والأبنوس، والعنبر المستاز، وأنصاف السلاحف، وزيت

الخيول، وطلود الجوارات المتورقة المختلفة الأشكال والألوان لذلك اندفع أهل الخليج والبلاد النجيل، وطلود الإسلام لبلدان شرق أفريقيا للحصول على هذه السلع الغالية والثابتة، المسانجون منذ ما قبل الإسلام لبلدان شرق أفريقيا للحصول على هذه السلع الغالية والثابتة، وأعادهم على ذلك ما كان عليه ساحل شرق أفريقيا من حالة بدائية وعدم انتظامه في وحدة سياسية (١٢٣٦). ومع ذلك فإن النشاط العربي التجاري والبحري مع أفريقيا الشرقية تأثر تأثيراً كبيراً ببعض الأحداث السياسية التي مرت بها المنطقة في تلك الفترة، وخاصة تلك التي وقعت في جنوب بلاد العرب، حيث احتل الأخشياش البسن منذ عام ٢٥٥ م (١٢٣٨). كذلك تعرضت عمان للسيطرة الفارسية، حيث ترى حامية فارسية تحتل مواقع لها على ساحل عمان، قبل ظهور الإسلام، وظل الأمر كذلك حتى وصل الإسلام إلى بلاد عمان، وأعادها على تحيرو أراضيها مرة أخرى من السيطرة الفارسية. ولم تنتعش التجارة مرة ثانية إلا بعد ظهور الإسلام، ووصل العرب إلى هذا الساحل مرة أخرى سوا، كانوا تجاراً أو دعاة (١٢٣٦).

تدهور النشاط التجاري في الخليج العربي في العصر العباسي الثاني، فتاب الزمن الخلافة العباسية في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي فنافستها الخلافة الفاطمية، التي تأسست في تونس، وأخذت لسلطتها الشمال الأفريقي، ومصر، وقامت في شرق الخلافة العباسية حركات انفصالية، أدت إلى قيام كيانات سياسية، ارتبط بعضها ارتباطاً شاملاً باستقلال الأخر استقلالاً تاماً عنها. واستمرت تجزئتها في القرون الثلاثة اللاحقة، حتى طغى الرفض المولوي ورفض هولاكو على الخلافة العباسية وقتل الخليفة المتعص بالله سنة ٦٥٦ هـ / ١٢٥٨ م (١٢٦٠).

إن الضعف الذي أحاط بالدولة العباسية، انعكس ملياً على وضعيتها في أقاليم السند والهند، وجعلها عاجزة عن السيطرة على أطرافها. لذلك استقل حكام الأقاليم عن بغداد، وقامت إمارتان مستقلتان في السند، أحدهما في الجنوب وعاصمتها القصوة، وأما في الشمال وعاصمتها اللتان، واستقرت أمرهما نتيجة تدهور أحوالها الاقتصادية، وانتعاش النشاط التجاري بين السند والشرق والقرب، وازدهرت فيهما العلوم والحضارة، وأوى إليهما الفاروق من بطش الخلافة العباسية (١٢٦١).

على أن خلفاء بني العباس في مصر العباسي الثاني أعطوا شأن إقليم السند، حتى أن الخليفة الضعيف المتعصم أقطعها ليعقوب بن الليث الصفار مؤسس الدولة الصفارية وضربها إلى بعض البلدان المجاورة، حتى لا يطمع إلى السيطرة على العراق، وبذلك امتد نفوذ الدولة الصفارية إلى حدود بلاد الهند (١٢٦٢).

الهوامش

- ١- محصود طه أبو الملا . جغرافية العالم الإسلامي ، ص ١٦ .
- ٢- إبراهيم العدوي ، الثورة الإسلامية والبراطورية الروم ، ص ١٣٧ .
- ٣- محمد أريشد العفيل ، الخليج العربي في العصور الإسلامية ، ص ٣٢ .
- ٤- الاصلطخرى ، المسالك والممالك ، ص ٢٧٨ ، ابن حوقل ، المسالك والممالك ، ص ٢٣٦ .
- ٥- الخطر على نعمة ، الأحمراز ، ج ١ ، ص ٨٠ وبعدها .
- ٦- عبد الرحمن عبد الكريم نجم ، البحرين في صدر الإسلام ، ص ١٧ .
- ٧- هجر : عاصمة البحرين في العصور الإسلامية ، وأحياناً يطلق اسم هجر على البحرين من باب إطلاق الجزر على الكتل ، وأحياناً يطلق على البحرين اسم : الخط .
- ٨- الهسفاني ، صفة جزيرة العرب ، ص ٢٩ ، وكذلك القفسي : أسس التأسيس ، ص ٦٨ وما بعدها .
- ٩- باقرت الحميري ، معجم البلدان ، المجلد الرابع ، ص ١٥ .
- ١٠- محمد الحسيري ، الروض المطار في خبر الأقطار ، ص ٤١٣ .
- ١١- Kanunna : La Mer Rouge , At' Abyssinie p. 205 .
- ١٢- عقيلة القوصي ، البحرين وجماعة الدولة العباسية ، مقال مجلة الزينة ، العدد السابع والعشرون ، ص ٤٩ .
- ١٣- أحمد شلبي ، مجموعة التاريخ الإسلامي ، ج ١ ، ص ١٣ .
- ١٤- محصود عرفة ، العرب قبل الإسلام ، ص ٢٢٢ .
- ١٥- جورج فندلوا حوراني ، العرب والملاحة ، ص ٩٢ .
- ١٦- Viet U La Egypt ARABIE IV , p. 166 .
- ١٧- جورج فندلوا حوراني ، العرب والملاحة ، ص ١٠٩-١١١ .
- ١٨- سليمان إبراهيم العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ٧٢ .
- ١٩- أحمد دراج ، عيذاب ، ص ٤٩ .
- ٢٠- أحمد الشافعي ، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى ، ص ٣٦ .
- ٢١- عطية القوصي ، تجارة مسر من البحر الأحمر ، ص ٥٢ .

كذلك تعرضت الدولة العباسية إلى خطر التفكك والانقسام، إلى دويلات صغيرة، إنشأت الفورات، واخرت السياسات السياسية ، وأهبطت ثورة الزنج وحركة القرامطة . وكان من أهداف هذه الحركات احتلال مراكز تجارة العباسيين العالمية والاحتلاء على مصادر الثروة .

ففي سنة ٢٥٠هـ / ٨٦٤ م أعلن علي بن محمد ثورته على الدولة العباسية وهي الثورة التي استمرت زهاء خمس عشرة سنة أنهكت الدولة فيها ، وأدت إلى تدمير الملاحة في الخليج وتوقف نشاط تجارة الهند والملاحة العالمية بسبب القروض التي أثارتها ثورة الزنج ، والحرب الذي عم جنوب العراق ١١٣١ وأدى إلى توقف تجارة الشرق تماماً بسبب ما كانت تشهده من لدغس التجارة من تجرم في البحر . وذكر ابن الأثير : أن الزنج استولوا مرة في ميناء البصرة على ١٩٠٠ سفينة ، وكان بها قروم من الحجاج والذبحار : كذلك استولوا على مائتي سفينة أخرى كانت تحمل دقيقاً ونهبوا ما عليها ١١٤١ .

كذلك تعرضت الدولة العباسية لخطر ثورة القرامطة عندما استولوا على البصرة سنة ٢٨١هـ / ٨٩٣ م بعد أن استولوا على البحرين بقيادة أبي سعيد الجنابي سنة ٢٨٢هـ ، وقاموا بالاستيلاء على الحجر الأسود ، وحملوه إلى الأحساء في سنة ٢٩٣هـ ، وقروضا إناوة على الحجاج . وبذلك أصبحت الخلافة العباسية عاجزة عن حماية وعماياها من المسلمين ، وتأمين طريقهم إلى بلاد الحجاز . فضلاً عن عجزها عن حماية بلاد العراق نفسها والخليج ودرء الخطر عن تجارتها ، وحماية اقتصادها من خطر القرامطة .

ونتيجة لضعف الدولة العباسية ، أصيبت حركة التجارة بانكساره شديدة ونصوة تدريجية منذ القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي ، حيث تراجععت أهمية وفعالية عدد من الموانئ التجارية في سواحل الخليج العربي . بعدما عدت السلطة الفعلية بيد عدد من القادة الأتراك ، ثم البيهقيين . بل أن الحركة التجارية في عدد من موانئ الخليج العربي توقفت ، حتى بعد أن تمكنت الدولة العباسية من استئصال حركة الزنج عام ٢٧٠هـ / ٨٨٢ م بعد أن استمرت ١٥ سنة متواصلة ، والفضاء على حركة القرامطة ١١٥٥ ، ومن ثم بدأ البحر الأحمر يستعيد مركزه السابق في تجارة الشرق الأقصى . على حساب مركز الخليج التجاري ، ونشطت عدن من جديد ، بعد أن عرفت سفن الهند والصين ، طريقها إليها . وعسكت الأسرة الزيدية التي كانت تحكم اليمن وقتذاك ، على تشجيع التجار اليهود والنصارى على الاتجار مع اليمن . ومن عدن كان يقوم البيهقيون بنقل هذه البضائع . على سفن خاصة تعرف بجلاب القلزم ، إلى كل من جدة ، على الساحل الشرقي ، وعبذاب ، والقصير التي قامت مكان اليمن القديم Leukous Limen ، على الساحل الغربي ١١٤٦ .

- ٤٢- ابن حوقل ، صورة الأرض ، ص ٢٤٨ .
- ٤٣- ابن بطوطة ، رحلة ابن بطوطة ، ص ١٨٥-١٨٦ .
- ٤٤- القرنبي ، آثار البلاد ، ص ٢٠٩ .
- ٤٥- القنسى ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ١١٧ .
- ٤٦- الجياض ، كتاب البهلاء ، ص ١٦٠ .
- ٤٧- ابن القتيبة الهذلي ، مختصر كتاب البلدان ، ص ٥١ .
- ٤٨- السمرودي ، مروج الذهب ، ج ٨ ، ص ١٢٨ .
- ٤٩- الجياض ، كتاب النضر بالتجارة ، ص ٥ .
- ٥٠- التمامي ، طائف المعارف ، ص ١٠٢ .
- ٥١- أنظر : ابن القتيبة الهذلي ، مختصر كتاب البلدان ، ص ١٨٩-١٩٠ .
- ٥٢- اللازري ، فنوح البلدان ، ج ٢ ، ص ٤٤٤ .
- ٥٣- نيلب حنن ، تاريخ العرب ، ص ٣٨٨ .
- ٥٤- القنسى ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ١١٤ .
- ٥٥- القنسى ، المروج السابق ، ص ١٢٨ .
- ٥٦- ابن حوقل ، صورة الأرض ، ص ٢١٤ .
- ٥٧- ابن حوقل ، المروج السابق ، ص ٢١٤ .
- ٥٨- اليعقوبي ، البلدان ، ص ٢٢٨ . ٢٥٠ .
- ٥٩- سعيد الأنصاري ، أسواق العرب ، ص ٤٠٢ .
- ٦٠- اللازري ، فنوح البلدان ، ص ٤٢٨ .
- ٦١- نضر خسرو ، سفر نامه ، ص ١٦٧-١٨٩ .
- ٦٢- القنسى ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ١١٧ . نضر خسرو ، سفر نامه ، ص ١٦٧ .
- ٦٣- ابن خردادبه ، المسالك والممالك ، ص ١٥٣ .
- ٦٤- بقورت المصري ، معجم البلدان ، المجلد الأول ، ص ٣٤٦ .
- ٦٥- البكري ، معجم ما استعجم ، ص ٢٨ .

- ٢٢- القنستى ، صبح الأشمى ، ج ٢ ، ص ٥٥ .
- ٢٣- بقورت المصري ، معجم البلدان ، المجلد الثالث ، ص ٢٩٤ . القنسى ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٩٢ . السمرودي ، مروج الذهب ، ص ١٠٨-١٤٩ .
- ٢٤- السمرودي ، مروج الذهب ، ج ١ ، ص ١٤٩ .
- ٢٥- المصري ، الروض المطار ، ص ٢٥٥ .
- ٢٦- محمد سترلى ، مروض الخيل العربي ، ص ٢٠٩ .
- ٢٧- أبويزيد السيرافي ، رحلة السيرافي إلى الهند والصين .
- ٢٨- الحبيب الجعفاني ، دور عمان في نشاط اشجار الصالحية خلال العصر الإسلامي الأول ، للفرز الصبي ، العدد (٢٢) ، ص ٢٨ .
- ٢٩- ابن بطوطة ، الرحلة ، ص ٢٢٢ .
- ٣٠- الاصطخرى ، المسالك والممالك ، ص ٩٩ .
- ٣١- القنسى ، أحسن التقاسيم ، ص ٤٦٦ .
- ٣٢- الاصطخرى ، المروج السابق ، ص ٩٩ .
- ٣٣- ابن حوقل ، صورة الأرض ، ص ٢٧١-٢٧٠ .
- ٣٤- أحمد الشامي ، العلاقات التجارية بين إقليم الخليج العربي والموصل العربية للهند في العصر الوسيط ، حصاد ندوة اتحاد المؤرخين العرب من ٢٣-٢٥ نوفمبر ١٩٩٦م ، ص ١١٥ .
- ٣٥- Al-Dalki : Description of the Province of Fars in the beginning of the fourteenth century pp. ٤١ , ٤3 .
- ٣٦- أبويزيد السيرافي ، أخبار الصين والهند ، وانظر كذلك الاصطخرى ، المسالك والممالك ، ص ٢٤٠ .
- ٣٧- القنسى ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٤٢٦-٤٢٧ . بقورت المصري ، معجم البلدان ، المجلد الثالث ، ص ٢٩٤ .
- ٣٨- تقولا زيادة ، الجغرافيا والرحلات عند العرب ، ص ١٤٤-٢٢٥ .
- ٣٩- السمرودي ، مروج الذهب ، ج ١ ، ص ١٠٨ .
- ٤٠- سليمان العسكري ، التجارة والبلادة في الخليج العربي ، ص ١٢٠ .
- ٤١- الاصطخرى ، المسالك والممالك ، ص ٧٨ .

- ٦٦- البكري، المرجع السابق، ص ٣٩ .
- ٦٧- أحمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، أثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصر الوسيط، مقال في مجلة الفتح العربي، العدد الثاني عشر، ص ٩٤ .
- ٦٨- ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٢٢ .
- ٦٩- سليمان إبراهيم العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص ١١٢ .
- ٧٠- البكري، المسالك والممالك، ووقه ١٨ .
- ٧١- صالح أحمد العلي، التنظيمات الاقتصادية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري، ص ٢٤٧ .
- ٧٢- سليمان العسكري، المرجع السابق، ص ١١٢ .
- ٧٣- صالح أحمد العلي، محاضرات في تاريخ العرب، ج ١، ص ٣٦-٣٧ .
- ٧٤- أظهر مباركوري النهدي، العرب والهند في عصر الرسالة، ص ٣ .
- ٧٥- أحمد محمود السائني، تاريخ المسلمين في شبه الجزيرة العربية من ١٨٥-١٨٦ .
- ٧٦- علي حسين السليمان الناصر، النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية من ١٨٥-١٨٦ .
- ٧٧- ابن حوقل، المسالك والممالك، ص ٢٢٩ .
- ٧٨- عبد العزيز الدوري، العصر الذهبي الأول، ص ١١٦ .
- ٧٩- حسين علي المصري، تجارة العراق في العصر العباسي، ص ٣٦٥ .
- ٨٠- سليمان إبراهيم العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص ١١٦ .
- ٨١- ابن حوقل، المسالك والممالك، ص ٦٤ .
- ٨٢- ابن رسته، الأخلاق النبوية، ص ١٢٢ .
- ٨٢- عبد العزيز الدوري، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، ص ١٧٦ .
- ٨٤- أحمد مختار العبدوي، الحماية الاقتصادية في الدولة الإسلامية، بحث في كتاب دراسات في تاريخ الحضارة الإسلامية العربية، ص ٣٦ .
- ٨٥- Stanch, Tapier les voyageurs Arabes au Moyen Age, Paris 1937 pp. 37-38 .
- ٨٦- حسين فخردي، حديث السندباد ص ٢٢-٢١ . وانظر كذلك تقولا زيادة الجغرافيا والرحلات عند العرب، ص ١٥ .

- ٨٧- حسين مؤنس، عالم الإسلام، ص ٣٢٥ .
- ٨٨- الجاحظ، التبصر بالتجارة، ص ٢٥ .
- ٨٩- أظهر مباركوري، العرب والهند في عهد الرسالة، ص ٣٤، انظر كذلك: نعيم زكي فهمس، طرق التجارة الدولية ومعطياتها بين الشرق والغرب، ص ٢٢٧ .
- ٩٠- حنيفة التومس، تجارة مصر في البحر الأحمر، ص ٧٥ .
- ٩١- أحمد مختار العبدوي، المرجع السابق، ص ٣٦٢ .
- ٩٢- ابن المقفري، البلدان، ص ٣٦٧ .
- ٩٢- ابن البطريق، الجامع لفوائد الأدوية والأغذية، ج ٤، ص ١٣٤ .
- ٩٤- أظهر مباركوري، المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٢٤ .
- ٩٥- آدم متمر، المرجع السابق، ج ٢، ص ٣٣٤ .
- ٩٦- أحمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، ص ١٧٠-١٧١ .
- ٩٧- ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٧٢، كذلك انظر: السعدي، تراز الثوب في المضاف والنسرب، ص ٤٢٧ .
- ٩٨- اليهودي، مرجع الذهب، ج ١، ص ١٧٦ .
- ٩٩- سليمان إبراهيم العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ١٢٣-١٢٥ .
- ١٠٠- عادل محي الدين الألويس، تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن الثالث عشر الميلادي، ص ٣ .
- ١٠١- الطبري، تاريخ الرسل والملوك، ج ٧، ص ٦١٤، كذلك ابن الأثير، التكميل في التاريخ، ج ٥، ص ١ .
- ١٠٢- أيوب السمرقني، رحلة السمرقني إلى الهند والصين، ص ٢٤، وانظر كذلك: مختار...
- ١٠٢- سليمان إبراهيم العسكري، المرجع السابق، ص ١٣٩ .
- ١٠٤- جعفر كزار أحمد، المرجع السابق، ص ١٤١ .
- ١٠٥- شاذر مصطفى، دولة بني الصيام، ج ٢، ص ٢٣٦ .
- ١٠٦- عبد العزيز الدوري، العصر العباسي الأول، ص ١١٦ .
- ١٠٧- سليمان العسكري، المرجع السابق، ص ١٤٢ .

١٠٨- المسعودي . مروج الذهب ، ج ١ ، ص ٣٠٦-٣٠٧ .
 ١٠٩- أبو يزيد السيرافي ، رحلة السيرافي إلى الهند والصين ، ص ٣٤-٣٨ .
 ١١٠- الرزدي ، أبواب فن الصين والتحكيم والهند ، ص ٩-١٠ .
 ١١١- للمسعودي . مروج الذهب ، ج ١ ، ص ١٤٠ .
 ١١٢- للمسعودي . المروج السابق ، ص ٢٠٨-٢٠٧ .
 ١١٣- عبد العزيز النوري ، تاريخ العراق الاقتصادي ، ص ١٧٦ .
 ١١٤- جعفر كزار أحمد ، المروج السابق ، ص ١٤٦ .
 ١١٥- محمد جمال الدين سوري ، تاريخ الحضارة الإسلامية في الشرق ، ص ١٤٧ .
 ١١٦- بدر الدين القيني ، العلاقات بين العرب والصين ، ص ١١٨ .
 ١١٧- جورج فانلورا حوراني ، المروج السابق ، ص ٣٠ .
 ١١٨- الجيوب الخشخاشي ، دور عمان في نشاط التجارة العالمية خلال العصر الإسلامي الأول ، ص ٢٥ .
 ١١٩- نذوق عسر ، الملتحج العربي في العصور الإسلامية ، ص ٢٢٩ .
 ١٢٠- سليمان إبراهيم العسكري ، المريج السابق ، ص ٤٩ .
 ١٢١- عطر كزار أحمد ، المريج السابق ، ص ١٤٧ .
 ١٢٢- أمين خرواذية ، المسالك والممالك ، ص ٦٩-٦٨ .
 ١٢٣- أم منظر الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ج ٢ ، ص ٣٧١ .
 ١٢٤- أحمد مختار العبادي ، المريج السابق ، ص ٣٦١ .
 ١٢٥- الخاط ، التبصر بالتجارة ، ص ٢٦ .
 وابن الفقيه ، ص ٢٥٨ .
 ١٢٦- موريس لبارد ، الجغرافيا التاريخية للعالم الإسلامي ، ص ٢٢٨ .
 ١٢٧- ند ، هاند ، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى ، ج ١ ، ص ٤٧-٤٨ .
 ١٢٨- (6) The Land and People of East Africa ، C. H. H. ...
 ١٢٩- محمد صفى الدين ، أفريقيا بين العولم العربية ، ص ٥٢ و ٩٧ .
 ١٣٠- سليمان إبراهيم العسكري ، المريج السابق ، ص ١٨٠ .
 ١٣١- حسن أحمد مسعود ، الإسلام والتفافة العربية في أفريقيا ، ص ٤٢٩ .

١٣٢- محمد أبو العلا ، موقع عمان الجغرافي وعلاقتها الكافية ، ص ٣٥ .
 ١٣٣- تيطان جيلان ، وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية ، ص ٤٤ .
 ١٣٤- رجب محمد عبد الحليم ، العروة والإسلام في أفريقيا الشرقية ، ص ٢١ .
 ١٣٥- الادويسي ، نزعة الخشخاش من اختراق الآفاق ، ج ١ ، ص ٤١ .
 ١٣٦- المسعودي ، مروج الذهب ، ج ٢ ، ص ٢٠٤ .
 ١٣٧- رجب محمد عبد الحليم ، المتأخرين والملاحمة والتجارة ونشر الإسلام ، ص ١٦٢ .
 ١٣٨- الطبري ، تاريخ الرسل ، والملوك ، ج ٢ ، ص ١٢٥ .
 ١٣٩- History of African Civilization ، pp. 223-228 ، Marsh and Kingsnorth .
 ١٤٠- التقتنسي ، الأثافة في معالم الخلافة ، ج ٦ ، ص ٨٩-٩٠ .
 ١٤١- عصام الدين ، عبد الرؤوف الفقي ، بلاد الهند في العصر الإسلامي ، ص ١١٠ .
 ١٤٢- حسن إبراهيم حسن ، تاريخ الإسلام السياسي والديني ، ج ٢ ، ص ٦٥ .
 ١٤٣- عطية القوص ، تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجريين ، ص ٢٧ .
 ١٤٤- ابن الأثير ، الكامل في التاريخ ، ج ٢ ، ص ٦٩ .
 ١٤٥- الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، حوادث السرايا ، من ٢٢٥ هـ / ٢٧٠ م .
 ١٤٦- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .

١٤٦- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٤٧- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٤٨- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٤٩- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥٠- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥١- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥٢- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥٣- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥٤- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥٥- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥٦- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥٧- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥٨- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٥٩- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .
 ١٦٠- أحمد وراج ، عتلاب من القفر العربية القديمة ، ص ٢٨ .

المصادر والمراجع :
 ابن الأثير : أبو الحسن علي بن أبي الكرم بن محمد (ت. ١١٢٣هـ / ١٢٣٢م)
 ١- الكامل في التاريخ ، باختصار ، الشيخ عبد الوهاب النجار ، الناشر دار
 الطباعة المنيرية ، ١٣٥٧هـ .
 الإيزيسي : أبو عبدالله محمد بن محمد ، الشريف (ت. ٥٤٨هـ / ١١٥٦م)
 ٢- نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، روما ، ١٩٧٠م .
 ابن البيطار : أبو محمد ضياء الدين عبدالله بن أحمد الملقب (ت. ١٢٣٩هـ / ١٢٣٩م)
 ٣- الجامع لشروات الأدوية والأغذية ، مكتبة المفتى ، بغداد ، بدون تاريخ .
 ابن النفية : أبو بكر أحمد بن إبراهيم الهيماني (ت. ٣٦٥هـ / ٩٧٥م) .
 ٤- مختصر كتاب البلدان ، نشره دي غوييه ، لندن ، ١٣٠٢هـ / ١٨٨٥م .
 ابن بطوطة : أبو عبدالله محمد بن إبراهيم (ت. ٧٧٩هـ / ١٣٧٧م)
 ٥- رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار ،
 دار صادر ، بيروت ١٣٧٩هـ / ١٩٦٠م .
 ابن رسته - أبو علي أحمد بن عمر (كان حيا في سنة ٢٩٠هـ / ٩٠٠م) .
 ٦- كتاب الأعلاق النقية ، لندن ، ١٨٩١م .
 ابن حوقل : أبي القاسم محمد التميمي (ت. ٣٨٠هـ / ٩٩٢م) .
 ٧- صورة الأرض ، ط ٢ لندن ١٩٣٨ ، وطبعة دار مكتبة الحياة ، بيروت ،
 ١٩٩٢م .
 ٨- المسالك والممالك ، باعتناء دي غوييه ، لندن ، ١٣٠٧ / ١٨٨٩ .
 الاصطخرى : أبو إسحاق إبراهيم بن محمد بن الفارسي (ت. ٣٤٦هـ / ٩٥٢م) .
 ٩- المسالك والممالك ، تحقيق : محمد جابر عبدالعال ، مراجعة : محمد شفيق
 غريال ، دار القلم ، ١٣٨١هـ / ١٩٦١م .

المصادر والمراجع :
 أبو عبدالله بن عبد العزيز (ت. ٤٨٧هـ / ١٠٩٤) .
 ١- معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع ، تحقيق : مصطفى السقا ،
 ط ١ ، القاهرة ، ١٣٦٤ / ١٩٤٥م .
 ٢- انسابك وأعمالك ، تحقيق : عبدالله يوسف الغنيم ، الكويت .
 البلاذري : أحمد بن يحيى (ت. ٢٧٩هـ / ٨٩٢م) .
 ١٢- فصوص البلدان ، طبعه دي غوييه بريل ، لندن ، ١٨٦٦م ، وطبعة مكتبة
 النهضة المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٦م .
 النعماني : أبو منصور عبدالله بن محمد (ت. ٤٢٩هـ / ٣٧٠م) .
 ١٣- نوار القلوب في المصانف والنسب ، مطبعة الطاهر القاهرة ، ١٣٢٦هـ /
 ١٩٠٨م .
 ١٤- لطائف المعارف ، تحقيق : إبراهيم الأبياري ، وحسن كامل الصيرفي ، دار
 إحياء الكتب العربية ، عيسى الهادي وشركاه ، ١٣٧٩هـ / ١٩٦٠م .
 ١٥- كتاب التبصر بالتجارة ، نشر وتعليق : السيد حسن حسني عبد الوهاب ،
 ط ٢ ، القاهرة ١٢٥٤هـ / ١٩٣٥م .
 ١٦- البخلاء ، نشره الحاج محمد سامي انقري التاجر ، مطبعة الجمهورية ،
 ط ١ ، القاهرة ، ١٣٢٣هـ .
 المصري : محمد بن عبد الحمم المصري (ت. ٧٢٧هـ / ١٣٢٦م) .
 ١٧- الروض المطار في خير الأقطار ، تحقيق : إحصان عباس ، مؤسسة ناصر
 للثقافة ط ٢ ، بيروت ، ١٩٨٠م .
 سليمان التاجر :
 ١٨- سلسلة التراخيخ ، التخصن رحلة سليمان التاجر المسمى بأخبار الصين
 والهند ، المنظمة السلطانية ، باريس ١٨٦١م .
 السيرافي : أبو زيد الحسن
 ١٩- رحلة السيرافي إلى الهند والصين ، منشورات البصري ، بغداد ١٩٦١م ،
 التذييل على كتاب سلسلة التراخيخ ، المطبعة السلطانية ، باريس ١٨٦١م .

الطبرى : محمد بن جرير بن رستم (ت ٢٢٦ هـ / ٩٢٣ م) . دار الفكر العربي ، بيروت ١٩٧٩ م .

٢٠- تاريخ الرسل والملوك ، تحقيق : أبو الفضل إبراهيم ط ٢ ، دار المعارف ، مصر ١٩٧٩ م .

القويش : ذكريا بن محمد بن محمود (ت ٦٨٢ هـ / ١٢٨٣ م) .

٣١- آثار البلاد وأخبار العباد ، دار صادر ، بيروت ١٣٨٩ هـ / ١٩٦٩ م .

القطنى : أبو أنبىاس أحمد بن علي أحمد (ت ٨٣٦ هـ / ١٤٢٦ م) .

٢٢- صحح الأختى فى صناعة الإنشاء ، دار الكتب المصرية ، ١٩٦٤ م .

المرزى : شرف الزمان طاهر (ت القرن السادس الهجرى / الثانى عشر لىلادى) .

٢٣- أبواب فى الصين والتوك والهند ، نشر ميثورسكى ، لندن ١٩٤٢ .

المعوى : أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م) .

٢٤- مروج الذهب ومصادن الجوهر ، تعليق محمد محمى اللين عبد المسيد الفاهرة ، ١٣٥٧ / ١٩٣٨ م .

٢٥- التنبه ، والأشراف ، باعتنا ، عبدالله اسماعيل الصاوى ، أعادت طبع بالأوفست ، مكتبة اثنتى بغداد ، ١٣٥٧ هـ / ١٩٣٨ م .

٢٦- أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم ، لىق ١٩٠٩ .

ناصر خسرو : علوى (ت ٤٨١ هـ / ٨٨٠ م) .

٢٧- سفر نامه ، ترجمة : يحيى الخشاب ، الهيئة العامة للكتاب ، القاهرة ، ١٩٩٣ م .

الهندائى : الحسن بن أحمد بن يعقوب بن يوسف (ت ٣٣٤ هـ / ٩٤٥ م) .

٢٨- صفة جزيرة العرب ، تحقيق محمد بن علي الأكوخ ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد ، ط ٣ ١٩٨٣ م .

٢٩- كتاب البلدان ، لىق ١٨٩١ م .

٣٠- كتاب البلدان ، لىق ١٨٩١ م .

٣١- أسواق العرب فى الجاهلية والإسلام ط ١ دمشق ١٣٥٦ هـ / ١٣٧٩ م .

٣٢- تاريخ العرب فى الجاهلية والإسلام ط ١ دمشق ١٣٥٦ هـ / ١٣٧٩ م .

٣٣- جغرافية العالم الإسلامى ، القاهرة ، ١٩٦٨ م .

٣٤- موقع عمان الجغرافى وعلاقتها النكافية ، القاهرة ١٩٨٥ م .

أحمد : أحمد رمضان (دكتور) .

٣٥- الرحلة والرحالة المسلمون ، دار البيان العربى للطباعة والنشر والتوزيع ، بيروت ١٩٩٥ م .

الدورى : عبد العزيز (دكتور) .

٣٦- العصر النبوى الأول ، دراسة فى التاريخ السياسى والإدارى والمالى ، دار الطليعة ، ط ٢ ، بيروت ١٩٨٨ م .

٣٧- تاريخ العراق الاقتصادى فى الربع الهجرى ، منشورات مركز الوحدة ، ط ٢ بيروت ١٩٩٥ م .

الساداتى : أحمد محمود (دكتور) .

٣٨- تاريخ المسلمين فى شبه القارة الهندية وحضارتهم ، مكتبة الآداب ومطبعها ، القاهرة ، بدون تاريخ .

٣٩- الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية فى الشرق الأقصى ، دار الشؤون الثقافية العامة ، وزارة الثقافة والأعلام ، ط ٢ بغداد ١٩٨٦ م .

الشافعي : أحمد (دكتور)

٤٠- العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، النهضة المصرية، القاهرة ١٩٧٨م، ٢٢-٢٥ نوفمبر ١٩٩٦م، بعنوان : إقليم الخليج العربي على مر العصور.

المباي: أحمد مختار (دكتور)

٤١- الحياة الاقتصادية في الدولة الإسلامية . بحث في كتاب دراستين في الحياة الاقتصادية الإسلامية العربية . منشورات ذات السلاسل . الكويت ط ١٤٠٦ هـ / ١٩٨٦م .

العدوي : إبراهيم (دكتور)

٤٢- الدولة الإسلامية وإمبراطورية الروم، القاهرة، ١٩٥٨م.

التمكزي : سليمان إبراهيم (دكتور)

٤٣- التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، مؤسسة التراث العربي ، ط ٢ الكويت ١٩٨٨م.

العلوي : صالح أحمد (دكتور)

٤٤- التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري، دار الطليعة ، ط ٢ بيروت ١٩٦٩م.

٤٥- محاضرات في تاريخ العرب (الدولة العربية منذ فجر الإسلام) مكتبة القتي ، ط ٢ بغداد ، ١٩٦٠م.

العقيلي : محمد أربيد (دكتور)

٤٦- الخليج العربي في العصور الإسلامية منذ فجر الإسلام حتى مطلع العصور الحديثة ، ط ٢ دار الفكر اللبناني، بيروت ١٤٠٨ / ١٩٨٨م .

انفسي : عصام الدين عبد الرؤوف (دكتور)

٤٧- بلاد الهند في العصر الإسلامي، عالم الكتب ، القاهرة، ١٩٨٠م.

القروسي : عطيه (دكتور)

٤٨- تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية ، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٦م.

السوي: حسين علي (دكتور)

٤٩- تجارة العراق في العصر العباسي منشورات ذات السلاسل ، الكويت، ١٩٤٠ هـ / ١٩٨٧م.

الناصر : علي حسين السليمان (دكتور)

٥٠- النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية في أواخر العصور الوسطى، مكتبة الأملو المصرية ، ط ١ ١٩٨٠م.

النجم : عبد الرحمن عبد الكريم

٥١- البحرين في صدر الإسلام وأثرها في حركة الملوخ ، دار الحرية للطباعة، مطبعة الجمهورية ، بغداد ، ١٩٧٣م.

الهندي: أنظر مباركجوي

٥٢- العرب والهند في عهد الرسالة، ترجمة : عبد العزيز عزوف عبد الحليل، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، ١٩٧٣م.

جان ، (فيضان سفينة)

٥٣- وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية عن أفريقيا الشرقية ، كتبه عام ١٨٥٦م، نقله إلى العربية : يوسف كمال ، ط ١ ، القاهرة ، ١٣٤٥هـ / ١٩٢٧م.

حني : فيليب (دكتور) وآخرون.

٥٤- تاريخ العرب، دار غندير للطباعة والنشر ، ط ٩ بيروت ١٩٩٤م.

حسن : حسن إبراهيم (دكتور)

٥٥- تاريخ الإسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي ، ط ٧ ، القاهرة، ١٩٦٤م.

حدوتي : جورج قنصو

٥٦- العرب والملاحة في المحيط الهندي، في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة : الدكتور السيد يكر، دار الكتاب، القاهرة، ١٩٥٨م.

حمي العسبي: بدر الدين

٥٧- العلاقات بين العرب والصين ، ط ١ ، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة ١٣٣٧هـ / ١٩٥٠م.

متر : آدم

٦٩- الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، نقله إلى العربية : محمد

عبد الهادي أبو بريدة ، دار الكتاب العربي ، بيروت ، لبنان

مثنى : محمد (دكتور)

٧٠- حوض الخليج العربي . القاهرة ، ١٩٧٠م .

محمود : محمود هرة (دكتور)

٧١- العرب قبل الإسلام . أحوالهم السياسية والدينية وأهم مظاهر حضارتهم .

دار الثقافة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٨م .

مصطفى : شاكر (دكتور)

٧٢- دولة بني العباس ، وكالة المطبوعات ، ط ١ ، الكويت ١٩٧٣م .

هايد : ف

٧٣- تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، مراجعة وتقديم :

عز الدين فودة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٥م .

ولانا : المجلات والمؤتمرات :

الجنحاني : الهيب

٧٤- دور عمان في نشاط التجارة العالمية خلال العصر الإسلامي الأول (بحث)

مجلة المؤرخ العربي ، بغداد ، العدد ٢٢ ، ٢٠٠٢ هـ / ١٩٨٢م .

أحمد : جعفر كزار (دكتور)

٧٥- العلاقات التاريخية بين شبه الجزيرة العربية والصين منذ ظهور الإسلام

وحتى أوائل القرن العشرين بحث مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ،

جامعة الكويت ، العدد (٩٢) يناير - فبراير - مارس ١٩٩٩م .

الشامي : أحمد عبد الحميد (دكتور)

٧٦- انقلابات التجارة بين إقليم الخليج العربي والسواحل الغربية للهند في

العصور الوسطى (بحث) في ندوة اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة ، ٢٣-٢٥

نوفمبر ١٩٩٦م ، بعنوان : إقليم الخليج العربي على مر العصور .

زيادة : نقولا (دكتور)

٥٨- الجغرافيا والرحلات عند العرب ، دار الكتاب اللبناني ، بيروت .

سور : محمد جمال الدين (دكتور)

٥٩- تاريخ الحضارة الإسلامية في الشرق (في عهد الأتراك إلى منتصف القرن

الخامس الهجري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٦٥م .

صفي الدين : محمد (دكتور)

٦٠- أفريقيا بين الدولة العربية الفخامة ، ١٩٥٩م .

عبد الحليم : رجب محمد (دكتور)

٦١- العموية والإسلام في أفريقيا الشرقية من ظهور الإسلام إلى قدوم

البرتغاليين ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٤١٩ هـ / ١٩٩٩م .

٦٢- العساكين واللاحة والتجارة ونشر الإسلام منذ ظهوره إلى قدوم

البرتغاليين ، مكتبة العلوم ، مسقط ، ١٤١٠ هـ / ١٩٨٩م .

فهمي : نجيم زكي (دكتور)

٦٣- طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب ، الهيئة المصرية

العامة للكتاب ، ١٣٩٢ هـ / ١٩٧٣م .

فوزي : حسين

٦٤- حديث السننهاد القديم ، القاهرة ، بدون تاريخ .

فوزي ، فاروق عمر (دكتور)

٦٥- تاريخ الخليج العربي في العصور الإسلامية الوسطى ، ط ٢ ، دار واسط ،

بغداد ، ١٩٨٥م .

٦٦- الخليج العربي في العصور الإسلامية ، دراسة في التاريخ السياسي ، دار

العلم (١١) ، ١٤٠٣ هـ / ١٩٨٣م .

لوسارد : موريس

٦٧- الجغرافيا التاريخية خلال القرون الأربعة الوسطى ، ترجمة : دار الفكر ،

دمشق ، ١٣٩٩ هـ / ١٩٧٩م .

مؤنس : حسين (دكتور)

٦٨- عالم الإسلام ، دراسة في تكوين العالم الإسلامي ، وخصائص المساعات

الإسلامية ، دار المعارف بمصر ، ١٩٧٣م .

القوسى عطية (دكتور)

- ٧٧- البحرين وتجارة الدولة العباسية ، مجلة الوثيقة ، تصدر عن مركز بحوث البحرين ، العدد (٧٧) .
- ٧٨- تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجريين، نشر في قسم الجغرافيا جامعة الكويت، العدد ١٨ يونيو ١٩٨٠م .

دراج : أحمد (دكتور)
 ٧٩- عذاب (بحث) مجلة نهضة أفريقيا ، يوليو - أغسطس ١٩٥٨م .
 80- Al-Balkki :

Description of the Province of Far in Persia at beginning of the fourteenth Century , trans . By le strange Royal Asiatic Society London 1912 .

81- Blanch Tapier .

Les Voyageurs Arabes au Moyen age , Paris 1937- Voyageurs Hichman . C .

The Land and peoples of East Africa London 1960 .

82- Kammerer Albert :

La mer Rouge . L' Abyssinie et l' Arabie depuis , Le Caire 1929 .

83- Kingsh

The Africa of the Sahara, Cambridge , 1962 ; Moonish & King .

84- Snorth ;

An Introduction to the history of East Africa, Cambridge 1961 .

85- Murphy

History of African, New York , 1937 .

86- Wiet G ;

Egypt Arab, Le Caire 1937 .

٧٧- ٧٨- ٧٩- ٨٠- ٨١- ٨٢- ٨٣- ٨٤- ٨٥- ٨٦-

على السيد على محمود

طريق القوافل - القاهرة - دمشق
في عصر الحروب الصليبية

مقدمة :

عوامل ساعدت على ازدهار الطريق:
 كانت القاهرة طوال العصور الوسطى بوجه عام وعصر الحروب الصليبية بوجه خاص مركزا من أهم المراكز التجارية في الشرق الأدنى، وقد وصف العديد من الرحالة الأجانب الذين زاروها مدى الازدهار التجاري الذي عاشته المدينة حتى بداية القرن العاشر الهجري / السادس عشر للميلاد . فقال بعضهم عنها أن بها «وكتلات وفنادق وخانات وأسواق متخصصة»^(١) وقال عنها رحلة شان إنها «مدينة كبيرة مزدهرة بالسكان وبها حوالي ١٥٠٠٠ تاجر . ولهم أحياء وشوارع خاصة بهم .» كما قال رحلة ناث «وبالمدينة عدد كبير من المسيحيين وأهل الشام واليهود ومعظمهم تجار .» وفي موضع آخر يذكر التجار الوطنيون بقول : «إن بها تجارا ثريا . يتاجر الفرد منهم في حوالي ١٠٠٠٠ دينار . وتصلهم من أوروبا كمعدن الفلفل والسكر كونه لا يقل قيمته عن ٣٠٠٠٠ دوكات سنويا في مقابل ما يحصله الأجانب من سلع الشرق»^(٢) . كذلك قال عنها رحلة رابع «إن بها أسواقا متخصصة . فهذا سوق العطارين . وهذا سوق النعاسين وخلافه . . . وبالأسواق وكتلات لبيع السجاد والذهب والفضة والحبر والأحجار الكريمة . ولكل طائفة وكالة . كما لغير المصريين من التجار وكتلان منهاه وكتلات الأتراك ، والبيسيون، والفرنس . والمغاربة، واليهود .

١- أستاذ مساعد - كلية التربية بالقيوم - فرع جامعة القاهرة .

وبالقاهرة نجار أنزيا ، لا يقل ما يدهم عن مليوني قطعة ذهبية...^(١٦٦) وبذلك كانت القاهرة نقطة تجسيع السلع، ومركز توزيعها شرقا للبلد الغربية، وغربا للسلع الشرقية والمعلبة نظرا لتوسط مركزها، كما كانت أقصى ما يصل إليه اتجار الأجانب اتواقدين لخصر^(١٦٧).

وبما لاشك فيه أن عصر الحروب الصليبية شهد ثورة تجارية في عالم البحر المتوسط ولاسيما القسم الشرقي منه، تبعها ازدهار حركة الحج المسيحي إلى الأراضي المقدسة، واشتداد الطلب في أوروبا بوجه خاص على البضائع الشرقية، سواء القادمة من الشرق الأقصى أو التي تم إنتاجها في الشرق العربي^(١٦٨). كما أن موقع القاهرة في مفرق الطرق بين الشمال والجنوب وبين الغرب والشرق جعلها الممر الرئيسي الذي كان يدور حوله دولاب التجارة العالمية، فكانت القاهرة نقطة التجميع للبضاعة الآتية إليها، ومركزا لصنعها، وكانت أيضا المنطلق لترويجها وتوزيعها في البلدان الراضية في اقتنائها، أي أنها كانت محورا رئيسيا للتجارة العالمية^(١٦٩). وينبغي أن نشير إلى أنه لم يكن للقاهرة زمن الفاطميين من المركز الاقتصادي ما صار لها زمن الأيوبيين والمماليك، إذ أن القسطنطينية هي التي احتلت هذه المكانة - وهي التي صارت فيما بعد إحدى ضواحي القاهرة - بينما كانت القاهرة مقرا لبلاد الخلفاء الفاطميين^(١٧٠). وقد أتيج للقاهرة بواسطة التجار الكارمية أن يحتل مركز الصدارة في العالم الإسلامي في العصرين الأيوبي والمماليكي، حيث أفسح باعناكهم ممارسة التجارة - تحت حماية المماليك أنفسهم - مع اليمن ودمشق، إلى أن احتكر بعض سلاطين المماليك التجارة بدلا منهم، فضلا عن وجود قسمة من التجار المغاربة من سكان شمال أفريقيا ومصرى الأندلس، وهؤلاء كانوا أكثر الفئات اتصالا بمصر، وموطنوا أسواقها بسلع شمال وغرب ووسط أفريقيا، وأحيانا من أوروبا، ويجلبون الذهب وبه يدفعون أثمان سلعهم^(١٧١).

وبما يجدر ذكره، أن البحر الأحمر منذ عهد الفاطميين (٣٥٨-٦٦٩هـ / ٩٦٦-١١٧٤م) حل محل الخليج العربي كطريق رئيسي للتجارة من الهند إلى بلدان البحر الأبيض المتوسط، بسبب انتقاله والغن التي اجتاحت العراق وفارس وقتئذ، فضلا عن تدهور مدينة سيراف - الرافا الأعظم على الخليج - بعد أن دمرتها الزلازل، وانعدام الأمن في المدن الأخرى الواقعة على الخليج، حدث هذا في الوقت الذي فضّل التجار الإيطاليون الحصول على سلع الهند من المراكز التجارية في مصر وبلاد الشام، بدلا من زيارة سواحل الخليج العربي القابضة والمخوفة بالأخطار^(١٧٢) كما حدث تحول كبير في السلع الهندية الواردة إلى مصر بنا، على رغبة الغرب

الأيوبي، حيث حلت التوابل والأصمغة محل العطور الثمينة التي كانت السلعة الرئيسية للتجارة الهندية^(١٧٣).

وفي عصر الحروب الصليبية شهدت مصر نشاطا تجاريا كبيرا مع بلدان السودان الغربي والبريقية الوسطى، حيث كان يتم جلب كثير من السلع^(١٧٤)، وعلى الرغم من أن الحروب الصليبية استمرت نحو قرنين من الزمان، فإنه تظلها فترات طويلة الأمد، جرى في أثنائها تبادل العلاقات التجارية بين المسلمين والمسيحيين الإسلامى والمسيحيين عما أفاد الأحوال الاقتصادية عند الطرفين^(١٧٥). وفي ذلك يقول ابن جبير - وهو معاصر - واختلاف التوافل من مصر إلى دمشق على بلاد الإفرنج غير منقطع وأخطال المسلمين من دمشق إلى عكا كذلك، وتجار التصارى أيضا لا ينع أحد منهم ولا يعترض^(١٧٦). حيث أورد الفرنج أن الاتجار مع جيرانهم المسلمين هو أفضل السبل وأيسرها للحصول على موارد مالية لدولتهم، وفرض الرسوم المركبة على قوافلهم وبضائعهم التي تمر بالأراضي الخاضعة لهؤلاء الفرنج، وهذا ما يتضح من حرص المشركين الفرنج من ملوك وأمراء وجساعات دينية عسكرية على عقد المعاهدات والاتفاقيات، والسعى الحثيث إلى تجديدها كلما نولى حاكم جديد من قبيل المسلمين^(١٧٧).

فضلا عن أن الحروب الصليبية نفسها كانت عاملا مساعدا له أفضيته في زيادة التعامل التجاري بين المسلمين والفرنج، فعلى أثر إقامة الفرنج في بلاد الشام أتاحت لهم الفرصة لترواد معرفتهم بمنتجات الشرق وبلعه، مما أدى إلى تزايد ملحوظ في إقبالهم عليها^(١٧٨). لنا لاغرافية في أن نسمع ابن جبير يقول: «ومن غريب ما يتحدث به أن تيران القسنة تشتمل بين القسنة مسلمين وتصارى - يقصد الفرنج - يلتقى الجمعان ويقع المصاف بينهم، ورفاق المسلمين والتصارى مختلف بينهم دون اعتراض عليهم»^(١٧٩).

وينبغي الإشارة إلى أن التجار المسلمين احتكروا بشكل تام تجارة القوافل بين القاهرة

ودمشق مروروا باليمن التي خضعت للحكم الصليبي، اعتمادا على خبراتهم السابقة بصطحابون القوافل التجارية الخاصة بهم من القاهرة إلى دمشق ومنها إلى النوانى الصليبية، وفي حالة عدم قدرة هؤلاء التجار على الحصول بأنفسهم، فإنهم كانوا يرسلون وكلائهم لصاحبة هذه القوافل^(١٨٠). كما كانت المملكة الصليبية في بيت المقدس بمثابة سوق واسع للصادرات القاهرية والصادرات دمشقية، حيث وصل عدد سكانها والإمارات التابعة لها خلال فترة الازدهار الاقتصادي - أي قبل حطين - حوالي ٢٥٠٠٠٠ نسمة، اعدد سكان المملكة ١٢٠٠٠٠

نسمة) وعدد سكان إمارات طرابلس وأنطاكية وأثرها ١٣٠٠٠٠ نسمة ، ولأنك أن هؤلاء السكان كانوا من الزبائن المنتهكين لكثير من السلع المستوردة عبر تلك القوافل (١٨) خصوصا وأن الصناعات المصرية قد فاقت كثيرا من الصناعات المعروفة في حوض البحر الأبيض المتوسط الشرقي ، وذلك لأن القاهرة بوصفها عاصمة الخلافة الفاطمية أولا ، والمدن الأيوبية والملوكية من بعدها قد جذبت إليها أمير الصناع (١٩٩) .

ومن أهمية هذا الطريق بالنسبة لمدينة دمشق ، لمعلوم أن دمشق كانت منطقة داخلية وليس لها منافذ بحرية على ساحل البحر المتوسط التي خضعت مراتب للسيادة الصليبية منذ العهد الياكر للاحتلال الصليبي للمنطقة ، وظل هذا وضعها إلى موقعة حطين (١٠٦٠) وفي عصر الحروب الصليبية شهدت دمشق تطوراً مكانياً هائلاً يشهد عليه ما أشار إليه الإدريسي الذي زارها في بداية ذلك العصر من أنها احتوت على العديد من أخصياع ، وأن كل ضيعة منها كان بنا ما يتراوح بين الفين وألف من الرجان ، كما ساعد على تطور الإنتاج الزراعي والصناعي تطورا في مجال الإنتاج والتنوع (٢١) . أضف إلى هذا أن حكاميا المسلمين لم يمسحوا بظلال الصراع مع المملكة اللاتينية إلى نطاق النشاط الاقتصادي لاسيما التجاري ، وأعادوا من حركة القوافل في فرض المكوس على نحو دعم اقتصاديات دولتهم وأمدوا بالأموال اللازمة لاستمرار صراعنا مع الصليبيين (٢٢) . كما حطت هذه القوافل سلعا كان يتم تصريفها في أمتلاك الصليبية على طول طريق القوافل إلى القاهرة (٢٣) . واشتهرت دمشق بأنها جامعة لصنوك المعاشن وضروب من الصناعات وأنواع من الصياف الحرير ، كالخز والديباغ الفخيس الشين العجيب المنضعة العديم المثال (٢٤) .

ومن أهم أن نقرر أن بلاد الشام برجد عام ودمشق بوجه خاص منلت من الناحية التجارية واحة غرب آسيا وناقدتيا المطة على أوروبا عن طريق الصليبيين الذين تاجروا مع أعدائهم على اعتبار أن الساحل في أيديهم . وقد غنموا من رواب ذلك أموالا طائلة من خلال قيامهم بمرور الوسيط التجاري بين المسلمين والفقوى الأوروبية حيث مراكز الاستهلاك ، كما كان لدمشق أهميتها التجارية لوقوعها على خطوط التجارة الدولية (٢٥) . كذلك كان للاختيار مع مصر بوجه عام والقاهرة بوجه خاص جاذبية خاصة بالنسبة لتجار الشام والعراق شجع عليها ما قام من علاقات ودية بين حكام الشام المسلمين وحكام الشرق اللاتيني الذين أدركوا أهمية وضع صيغة للتعايش السلمى ، والاتساع من حياة المكوس على القوافل العابرة كما كانت تفعل

البيضان التي تجلبها القوافل التجارية المختلفة إلى دمشق ، ومنها القوافل التي نحن بصدد الحديث عنها إلى الموالي . الصليبية لتصلبها إلى الغرب الأوربي . قد ساعد على زيادة الأمن والأمان على هذا الطريق ، بحيث لم نعد نسمع عن عمليات اعتداء على تلك القوافل ، بل تكبر من هذا إن بعضا من تجار المسلمين كانوا يمسحون القوافل التجارية من دمشق إلى الموالي الصليبية ، وفي حال عدم قدرتهم على المحضور بأنفسهم ، كانوا يرسون وكلائهم لصاحبة تلك القوافل . التي كانت فرعا أو اعتماد لهذا الطريق الرئيسي (٢٦) .

يؤكد ما ذهبنا إليه أنه في الدولة النورية وفي السنة ما بين عام ١١٥٥ / م وعام ١١٧٣ م هناك العديد من الهدن التي تم توقيعها مع مملكة بيت المقدس الصليبية ، بخصوص حرية التجارة ، ونقل القوافل التجارية ، وتوفير الأمن والأمان لها ، وليس معنى هذا أن الفترة من ١١٤٩ م / ١١٥٥ م شهدت قتلا على هذا الطريق ، لأنها كانت امتدادا لفترة السلام مع الفاطميين ، هذا من جهة ، ومن جهة أخرى أن الحسنة الجنوبية لم تكن قد خضعت بعد لنور الدين محمود (٢٧) . أما المعاهدات التي تم توقيعها بين نور الدين ومملكة بيت المقدس ، فقد أوردت بعض المصادر ذكرها على أنها في عام ١١٥٥ / معاهدة لمدة عام آخر ، وفي العام التالي ١١٥٦ م / ١١٥٦ م ، وفي نهاية ذلك العام تم توقيع معاهدة لمدة عام آخر ، وفي العام التالي ١١٥٦ م / ١١٥٦ م ، وفي نهاية ذلك العام تم توقيع معاهدة لمدة عام آخر ، وفي العام التالي ١١٦٠ م هناك معاهدة أخرى ، وعلى أثر الزلازل التي اجتاحت بلاد الشام عام ١١٦٠ م / ١١٦٠ م اتجه نور الدين إلى عقد معاهدة مع عموري الأزل ملك بيت المقدس ، وفي عام ١١٧٣ م تم عقد معاهدة قصيرة مدتها ثلاثة أشهر ، وللاحظ أنه تم تصلي إليها وثائق خاصة بتلك المعاهدات ، وأما يردت إشارات في المصادر المعاصرة عنها ، وبالرغم من عدم وجود إشارات إلى عمليات المناجزة بين الطرفين ، إلا أن الاتجاه السلي بينما كان من واقع عدم تهديد حركة التجارة بين الجانبين (٢٨) .

وفي عهد صلاح الدين الدين الأيوبي هناك إشارات عديدة على وجود معاهدات سلام بينه وبين الفرنج . أهم ما فيها تأمين القوافل هذه وحرية التجارة ، ذلك أن الساجرة مع مملكة بيت المقدس الصليبية وعبرها كانت تمر على الدولة الأيوبية في مصر والشام أربابا طائفة من عائد المكوس ، وتوجد إشارات كثيرة إلى وجود علاقات وثيقة بين الجانبين على المستوى التجاري (٢٩) . فالمعروف أن بلدوين الرابع ملك بيت المقدس عقد سنة ١١٨٠ م هدنة مع صلاح

الدين ، ولم يدخل رينولد صاحب طرابلس في هذه الهدنة ، إلا بعد أن تعرضت بلاد لسلسلة من الغارات المخزية ، وبعد أن استولى الأسطول المصرى على جزيرة أرواد . ومن أهم الشروط التي تمسك بها صلاح الدين ، الشرط الذي يتعلق بحرية التجارة ، ذلك لأن الطريق بين مصر والشام تعرض للأخطار الناجمة عن القتال بين المسلمين والصليبيين ، وتولى المماليك أثناء الحرب حراسة القوافل التجارية . ظهر أن ريجنالد صاحب الكرك ، انتهك هذه الهدنة . بأن فرس حراسة إمارة الكرك والشويك عدة مرات . وكان سببا في عقد معاهدة بين الدين وبين الأمارة على القوافل التي تجتاز الكرك وذلك في سنة ١١٨١م . كما دفع صلاح الدين إلى مهاجمة إمارة الكرك والشويك عدة مرات . وكان سببا في عقد معاهدة بين الدين وبين ملكة بيت المقدس . إلا أنه في عام ١١٨٧م نقض ريجنالد شاتيون الهدنة المعتادة بين ملك بيت المقدس وبين صلاح الدين ، فتمرض لتناقة عظيمة بها نعم جنيلة متوجهة من القاهرة إلى دمشق ، فأخذها بأسرها . وكان معهم جماعة من الأجناد فأسروهم وحملهم إلى الكرك ، كما كان سببا في واقعة حطين الشهيرة (١١٨٧) وما أعقبها من حلة صليبية ثلاثة انتهت بصلح الرملة بين صلاح الدين وريجنالد قلب الأسد ملك إنجلترا سنة ١١٩٢م ، والذي جاء النص فيه على أن يكون للمسلمين والمسبيين الحرية في أن يجتازوا أرض بعضهم بعضا (١١٩١) . ولتأمين الطريق تجارا محليا وحتى مدينة فاقوس ، وذلك سنة ٥٧٢هـ / ١١٧٧م ، وبعد حطين استرد الكرك والشويك وغلا في قبضة الأيوبيين والمماليك ولم يفرط فيهما في أي معاهدات تالية مع الصليبيين ، وفي منتصف ١٢٠٤م تم عقد هدنة بين الملك المعامل أئى صلاح الدين وبين أميرك ملك بيت المقدس ، وعقدتها عادت التجارة مع سواحل بلاد الشام . وتم تجديدها في سنة ١٢١٠م مع الملك حنا برين لمدة خمس سنوات بدأت تنفيذها في يوليو ١٢١٢م ، بهدف تأمين القوافل وضمان حرية التجارة بين الطرفين (١٢١١) . بل يذكر ابن العسيد أن الملك الكامل الأيوبي رتب الحفر ، لحفظ الطريق ، أما ابن واصل فقد كان أكثر تجديدها عندما أشار إلى أن هذا السلطان أجبر العرب الذين كانوا يحرسون الطريق بين القاهرة والعرش على إحضار سائر سرور مما يدل على هيئته وحرصه على أمن ذلك الطريق . وفي العصر المملوكي ومنذ عهد السلطان الظاهر بيبرس كان الحرص واضحا على أمن ذلك الطريق ومنها النظر في أحوال القرى والإحصان إليهم وإلزامهم بخفر البلاد الشامية (١٢١٦) .

وفي ذلك العصر وبالرغم من استمرار حالة الحرب بينهم وبين الفرنج ، فقد حرص الطرفان

الإعداد القنى للقوافل:

توسعة التجارة : مع الاعتراف بندرة المعلومات التي أوردتها المصادر بهذا الخصوص إلا أنها تحاول القاء بعض الضوء ، من خلال ما تيسر لنا من معلومات . فأول ما يطالعنا بهذا الخصوص هو توسعة التجارة الذين استغلوا بالنقل عبر هذا الطريق ، ويمكن تصنيفهم تحت اسم الناصر النزيان ، أي الذي يقوم بشراء السلع في مومسها مع كثرة التنقيب لها ، ثم حفظه لتلك السلع إلى الوقت المناسب للسفر بها . وهذا النوع من التجارة هم وأخروج التماس إلى ضرورة العودة بأحوال البضائع في أماكنها ويلاها وكثرتها فيها أو قلنيا وخصيا أو غلاتها وتوفر بعضها وسلاسه أو نقصانه أو عطشه . وانقطاع الطريق أو أفسا وذلك باستطلاع الأخبار والتفهي من الركبان فإنه ما نفلت قط بضاعة من كثرة رانها تنفق من قلنها بالإضافة إلى غلاتها (١٢١) . هذا النوع من التجارة كان عليه قبل السفر أن يشتري البضائع على دفعات ، بين كل دفعة وبشرتها والأخرى فترة زمنية تقدر بخصه عشر يوما . وذلك خشية تقلب الأسعار ارتفاعا أو انخفاضا (١٢٢) . كما كان تجار القوافل يوجه عام يتجنون النقل بجرهم . بل كانوا يحرصون بتنظيم القوافل غالبا عن طريق الاتصال الشخصي الذي يتجدد فيه موعد التجمع والرجيل ، ومواعيد الوصول التي تتفق مع احتياجات أسواق التوزيع (١٢٣) .

جوازات السفر:

ومن المؤكد أن تجار تلك القوافل سواء من القاهرة أم من دمشق استجدوا جوازات السفر ، أو أوقات الطريق ، أو الإقامة ، عندما تنقلوا بين المناطق التابعة للفرنج . وبما يروي في ذلك أن نور الدين محسود طلب من الملك بلديين الثالث ملك بيت المقدس أن يرسل إليه أحد تلك الجوازات حتى يتمكن أسامة بن منقذ وعائلته من المرور من مصر إلى بلاد الشام برا وبحرا . لأن كان الملك الصليبي نكث بوعده . ويرى البعض ، أنه بعفة عامة فإن جوازات السفر والإقامة كان يتم احترامها باستثناء الهاذنة السابقة ، وكثيرا ما كان المسطوق يحترقونها أكثر من الصليبيين (١٢٤) . وفي هذه الجوازات كان يتم تسجيل أسماء أصحابها ، وأعمارهم ، وأوصالهم الشخصية ، وبعض الصفات المهمة كلون الشعر أو العينين ، أو وجود شمس ، كميز واضح ليس يعمل جوازاً منها . كذلك ديانتهم ، والبلد القادم منها (١٢٥) ونحت هذه الوثيقة بعثم الملك الصليبي . وتادرا ما كان يتم تعويق أحدهم للاشتباه في أمره . ذلك لأن التجارة وتغل التجار كانت أمورا مقدسة ، فكان الس يسا جناية كبرى بحيث أن العجز عن ضمان أمن

توفير مياه الشرب :
 ومن المؤكد أنه كان يتم تزويد القوافل بمعدن مشابه من القرب أمسوة بالماء العذب، هذا على الرغم من اهتمام السلطات الإسلامية بحفر الآبار على طول الطريق من القاهرة إلى دمشق أو بالعكس . لتزويد المسافرين في تلك القوافل باحتياجاتهم من الماء . نذكر منها على سبيل المثال ، ماء المنج^{١٤٤١} والخليفة أنس لم يستل من المصادر على موقع هذا الماء ، ويترأس إسحاق على حافة بسة أسيال من العرش^{١٤٤٢} . وفي قنطرة التي تلي تال الصافية كان هناك بئر ماء يقابل الحمى ، ويدها بئر آخر يسمى الخويطة^{١٤٤٣} .

وجرت العادة أن تقوم بعض الجمال بحمل قناب الماء التي يتم استخدامها ، وعند الوصول إلى محطة بها ماء ، كان يتم إعادة ملء هذه القناب بالماء العذب، وهذه القناب كان يتم صنعها من جلود الماعز^{١٤٤٤} .
توفير الطعام :
 كما كان التجار يحملون معهم بعض المواد الغذائية التي تمكنهم من إعداد بعض الوجبات السريعة ، ومنها اللحم المحفف أو المقدد ، والتي يجيز بتتية اللحم من العروق والعظام ، ثم يوضع عليه قليل من الملح . ويتم وضعه على بلاطة ، ويوضع عليه لوح وشقل بأحجار وعرايك ست ساعات حتى ينضج ما فيه من الدم والماء ثم ينتشر على حبل في الهواء والظل ست ساعات أخرى ، ثم يقطع ويقطى في قدر على النار بالضمح المسلى والزيت حتى ينضج ، ثم يرفع في أواني من القحار مع وضع بعض القرفة والعاصصين^{١٤٤٥} عليه ، هذا بالإضافة إلى البقساط ، والجبن الياس الذي يطبخ بالزيت ، كما كان يتم تزويد القوافل ببعض الخطب والنعم والخبز بشكل يتناسب مع حجمها وعدد المشتركين فيها ودواب الحمل^{١٤٤٦} .

احتياطات خاصة في الشحن :
 ولقد تطلب نقل بعض السلع عن طريق القوافل احتياطات خاصة في الشقل ، نذكر منها على سبيل المثال ، المسك الذي تطلب نوعاً من التغليف خشبة لثاء والهبوا ، فكان يحاط عليه بأن تطفه أي نشد^{١٤٤٧} أو عيينه ثم تليس بالخرق المشمعة^{١٤٤٨} . كذلك كانت هناك بعض الاحتياطات التي تتخذ للمحاكاة على والعنبر^{١٤٤٩} وخصوصاً عند تعريفه للنار ، كذلك الكافور وكان يتم الاحتياط عليه أن يجعل في إناء زجاج أو مسني داخله أملس ويخلط

الطريق ، وحماية الشقل بعد اوانة نسوة تدبير الحكام . ولم تكن الحرب تغير شيئاً من ذلك^{١٤٥٠} . وعند اقتراب القوافل من المناطق الجمركية غالباً ما كانت تعد قائمة بأسماء الأقاليم والمصانع التي ربما كانت تفرغ بعد ذلك ، وتوضع في فندق إلى أن يتم تنظيم عملية إرسال من التبع بالزاد . . يأتي أناسها الوسطاء المحطرون للحصول على البضائع التي يقومون بتصريفها بعد ذلك لدى تجار الفرق بالداخل^{١٤٥١} .

دواب الحمل :
 وعن دواب الحمل المستخدمة في تلك القوافل ، فقد كانت الجمال ، والبغال ، والخيول . وجرت العادة أن يقوم على خدمة الجمال بعض الأشخاص الذين عرفوا باسم «الجمالين» . ويقوم على خدمة البغال أناس عرفوا باسم «البغال» أو «الخربندية» ، وعلى خدمة الخيول أناس عرفوا باسم «الناسه» أو «المسوام» ، وفردوا «ماتس» و «بيدر» أن كثيراً من القوافل قد بلغت حد من الضخامة بحيث كانت تضم أكثر من ثلاثة آلاف حمل ، وأقرب من ذلك عدد الجبل^{١٤٥٢} . فقد قال صاحب مرآة الزمان في ذكره لموايد سنة ٥٥٨ هـ أن ريتشارد قلب الأسد ومن معه اقتضوا على إحدى القوافل فكبتها فيل الصبح «واقفوا ثلاثة آلاف حمل ، وألفاً وخمسة مائة فرس ، ومن البغال مثلها ، وخمسة مائة أسير ، وألف دينار ، ومن الثياب مثلها . . . وأضح أن هذه القافلة كانت قد خرجت من دمشق قاصدة القاهرة» .

وإلى جانب هؤلاء المستوطنين من الدواب تذكر المصادر المعاصرة شخصاً عرف باسم «الشده» وواضح من اسمه أنه كان يقوم بجذب هذه الدواب وخصوصاً في المناطق الوعرة من الطريق . للمحافظة على سير دواب القافلة في سف واحد خشية التلف ، والنضج . كما أنه كان مسئولاً عن السروج والأرباة واللبم ، وربما كان يتم تخصيص مائتين لكل عدة من الخيول وكان لكل مجموعة من الثياب رئيس كان يعرف باسم «عريف» . كانت مهمته التأكد من إحكام السروج على الخيول والبغال ، وما لا شك فيه أن خيول القوافل تنوعت ما بين النوع العادي والنوع السريع الذي عرفته المصادر باسم «الحصان الدهراج» أي سريع للسير^{١٤٥٣} .

^{١٤٤١} : «المنج» ، وهو ماء من ماء البحر الذي يجمع في قنطرة إلى أن يترسب العذبة من الماء العذب ، ويتركب من الماء العذب .
^{١٤٤٢} : «الخويطة» ، وهو ماء من ماء البحر الذي يجمع في قنطرة إلى أن يترسب العذبة من الماء العذب ، ويتركب من الماء العذب .
^{١٤٤٣} : «الخويطة» ، وهو ماء من ماء البحر الذي يجمع في قنطرة إلى أن يترسب العذبة من الماء العذب ، ويتركب من الماء العذب .
^{١٤٤٤} : «الخويطة» ، وهو ماء من ماء البحر الذي يجمع في قنطرة إلى أن يترسب العذبة من الماء العذب ، ويتركب من الماء العذب .
^{١٤٤٥} : «العاصصين» ، وهو ماء من ماء البحر الذي يجمع في قنطرة إلى أن يترسب العذبة من الماء العذب ، ويتركب من الماء العذب .
^{١٤٤٦} : «الخيول» ، وهو ماء من ماء البحر الذي يجمع في قنطرة إلى أن يترسب العذبة من الماء العذب ، ويتركب من الماء العذب .
^{١٤٤٧} : «النشد» ، وهو ماء من ماء البحر الذي يجمع في قنطرة إلى أن يترسب العذبة من الماء العذب ، ويتركب من الماء العذب .
^{١٤٤٨} : «المشمعة» ، وهو ماء من ماء البحر الذي يجمع في قنطرة إلى أن يترسب العذبة من الماء العذب ، ويتركب من الماء العذب .
^{١٤٤٩} : «العنبر» ، وهو ماء من ماء البحر الذي يجمع في قنطرة إلى أن يترسب العذبة من الماء العذب ، ويتركب من الماء العذب .

الهيئة المعاونة للتجارة:

وقد أشارت بعض كتب المعاصرين إلى أنه كان يعتمد على كل تاجر من تجار تلك القوافل إذا كان في صحبته متقارب كبيرة من التاجر «أن يكون معه أصحاب ثقات وأصهار كفالة يعينونه وقت الشراء ووقت الحزم والحمل ووقت التقلب والتبجح فإنه إن كان وحيدا تأذي قلبه ويحسه وطبع في سرقه ماله الجسالمون والبحرية وكل من يعجز مجراهم عن محتاج إلى معونته يسببها في التنقل ، فالأصلح لمن كان وحيدا من التجار أن يعتمد على الخفيف الذي يكن الاحتياط عليه بنفسه» (٤٦٥).

أوقات السفر =

أما عن أوقات السفر ، فقد جاء في وصية السلطان المنصور سيف الدين قلاوون تتضمن: بأن السفار لا يسافروا إلا بالنهاية وأنهم لا يهربون بأنفسهم ولا بأخوانهم، وقد حددت بعض المصادر وقت السفر ذلك بأنه ما بين طلوع الشمس إلى غروبها (٤٦٦). مما يرجح استخدام التجار لبعض المظلات التي تقيهم حرارة الشمس.

البريد:

ومن المرجح أن يكون البريد قد استخدم في توصيل أخبار تلك القوافل، حيث ترد بعض الإشارات مثل «ووصل الخبر» ، أو «جاء الخبر» ، وكان السلطان الظاهر بيبرس أول من احتتم بضرورة سرعة وصول الأخبار إليه ، وفي نفس وصية المنصور قلاوون تأكيد على ألا تغفل مراكز البريد من الخيل طرفه عين، وأن تكون من الخيل السريعة، وأن يتم وأتى السريعة والقرب بأعداد الخيول الجيدة بحيث لا تكون بها أية عيوب، وكذلك بالأخبار صاحب النوبة نوبته حتى يحضر صاحب النوبة الأخرى وتسلمها ، ومن يخالف ذلك يزدب ويغرم، وكانت يلبس في نجر المراكب الخيل السلطان، أما بعدها فكانت مخررة على عمراز ذوي إقطاعات عليها خيول مخضرها في هلال كل شهر ، فإذا انسلخ الشهر جاء غيرهم، ولذا يسمون خيول الشهازة (٤٦٧).

القبايل التي تخطف الطريق :

أما عن القبائل التي كانت مكلفة بأمن الطريق وأخذار خيل البريد، يشير بالقوت الحسرى إلى قبائل جذام وكانت تغطف العريش وما حولها (٤٦٨). كما أشار وتم السوري إلى أسماء

معه الشمس ويغطف بأوراق قصدير ويحكم سده ويخطط الإناء من الزجاج ويوقى من المر ويهيج النار ومباشرة الأجسام الحارة». كذلك «الزعران» خشية «النداء المفردة» ، وكذلك «الليهود» وأتى يجب أن يحاط عليها من الفبار ، وهي تسوس إذا بقيت مدة لا تستعمل . كذلك كان يتم الاحتياط على «السكر» من النداءة والنفار (٤٦٩).

وكان تجار هذه القوافل على دراية تامة بما يفسد بضائعهم وخصرنا تعرضها للفبار والبلى بالماء والندى. لذلك كانوا يحرضون بأن يطرحوا عليها «غشى صفيقة» أي أغلبية سمكة ومحاومة للماء ، لحمايتها من الأمطار. وإن «كان الساع جليل القدر واحتجج إلى زيادة في الاحتياط فيخس ويحرم ويترج عليه من فوق الأغشية والخز القطن المذوق ومن لوقدة للبرود القوية الدلك ويحزم جزما ثانيا ويخس من فوق ذلك بالخرق المشعته ويخيط عليه ويطوى بالمنسج على مواضع أوصالها وليس بالأطباع ويشد عليها. فإن أريد الاحتياط التام غشيت بعد ذلك بالخيش الكتانية وزفت المراكب وقد فعل ذلك جماعة من التجار الأعيان مرارا كثيرة» (٤٧٠).

وبالنسبة لاء البرود ، فكان لابد من حفظه في أوعية زجاجية كبيرة يسهى أنواعا منها

قروية، أو في أوعية نحاسية يقال للوعاء منها «قمقم» (٤٧١).
 أما عن حفظها من الحفونة والسرقة فإن كان يتم بثلاثة أشياء ، «أما من جهة الحفونة فيأهروا تم والزسيم والحساب والاعتبار بالكيل والوزن والمد والنجس عليهم بالاعتلاج غوامض أخيارهم» (٤٧٢). ومصدرنا هنا يتحدث عن نوع من اللصوص يتوكل بالحيلة والمخاتبة والداها ، في خداع الناس وسلب أموالهم ، ويعتمد أصحابها في تنفيذها على قوة العقل وثبات الجنان، ومهارة الكيد وغرابة الحيلة وبعد النظر والذكاء، تشديد ، فهو لا يقطع الطريق، أو يكبس القوافل بقوة سيئه أو سيوف أتباعه من اللصوص ، بل إنه يتأق في منبسه ويصحب القوافل على أنه مسافر ، حتى إذا أتاحت له فرصة متفائلة من فيها فعل ذلك ، وهم الذين اشتهروا في كتب التراث باسم «العياق» ، ويشير أحد المصادر المعاصرة إلى ذلك بقوله وفيها عشر على رجلين راقيا تاجرا فأطعمه ، شيئا فرقه ، وأخفا ما معه فعرفا... (٤٧٣). وعن حفظها من فطاع الطريق ، فالصحة الأمثلة العريضة أو الخفرا ، الثقات المعروفين أبدا بانوجهة والخبر والمحب والأمانة» (٤٧٤).

بعض القبائل في الفترة المبكرة من الحروب الصليبية، وإن لم يحدد مواقعها بدقة، مثل قبيلة انشاسة . وقبيلة سمعان (٤٦١) . ومن القبائل العربية بنو صخر، وهم بطن من جيلام نزحوا إلى الكرك . ثم انتقلت إلى البلقاء، فضايقتها عدوان فارتحلت إلى جهات غزة . وحدث بينها وبين ثعلب صدام في أواخر العهد الأموي (٦٧٠) . ومنها قبائل جرم وتعلبة وننو مهدي وننو عقة . وهي التي عندها الظاهر سيروس بنسوليات حفظ الطرق ، والبريد وطلب خيل البرد في المنطقة من بليس إلى العرش (٦٧١) .

البيمارستان المحصور:

كذلك نرجح استخدام بعض القوافل لبيمارستان صخر متقل أو أحد أطبائها، وربما كان بعض العجايز لديهم الكثير من الحبرات الطبية التي مكنتهم من إسعاف بعض الحالات الطارئة، ولا شك أنهم كانوا على دراية بكثير من الحشرات على الطريق، وما تسببه من أضرار . وكيفية الوقاية منها أو علاج لدغاتها أو لعلاج ضربات الشمس، وكما أشار ذلك بعض الرحالة الأوروبيين (٦٧٢) . وكان من الضروري أن يصحب تجار القوافل معهم بعض الحيام التي ينسبون لها في الليل وينامون فيها . وربما بعض الفروشات الضرورية . ومن المرجح كذلك أنه كان يصحب بعض القوافل وبخاصة الكبيرة منها واعظ ، يؤم الناس في الصلاة، أو شخص على دراية بالأحكام الفقهية، يستعينون به في فض بعض المشكلات . أو متقد عليهم أثناء السير باتجاههم من أنشاش دنية، أو ما إلى ذلك.

التعاملات المالية :

عن التعامل لتجار القوافل بين مصر والشام . فإننا نرجح في البداية أنه كان يتم على أيدي الصرافين، حيث يعطى التاجر المال للصراف، ويحصل معه على مسك بما دفعه . وكلما اشترى بضائع سدد ثمنها بهذه الصكوك محولة على الصراف، وهي ما نعرفه الآن باسم الشيكات المعونة . حيث كان هذا النظام معسولا به قبل الحروب الصليبية (٦٧٣) . هذا بالنسبة للتعامل بين تجار القاهرة ودمشق ، أما بالنسبة لتعاملهم في المدن التي خضعت لحكم الفرنج . فربما كان يتم التعامل بنظام المقايضة . أو الدفع القوي . وتم تكن العملات تشكل أي عائق في هذا . ومن نرجح كذلك نظرا لما استاز به الطريق البري من كثرة المدن والأسواق وخاصة الحاضرة لحكم الفرنج قبل حطين . أن يكثر عدد الوكلاء للشركات والتجار وهم الذين كان في مقدورهم ممارسة أنواع التعامل المالي المختلفة.

أما بعد حطين وفي العصر السلوكي يوجه نبيذكر لنا ابن تغري بردي ما حدث من تغيير فيقول واعتاد تجار مصر التعامل بالأجل مع تجار الشام وهم يسعون هذا النوع من التعامل التجاري باسم «الجديده» وقد أدى هذا إلى غلاء أسعار بعض الأقمشة كالقماش العلبكي والزموط . وشكا بعض السالك السلطانية من ذلك . . . (٦٦٦) .

ومن المرجح كذلك أن تجار القوافل هذه قد استخدموا دفاتر خاصة يسجلون فيها حساباتهم المختلفة، والتي كانت أساسا لما عرف فيما بعد بأسم «دفاتر الأستاذ» والتي كانت معروفة في الشرق الإسلامي قبل الحروب الصليبية . وحيث يقوم التاجر بتسجيل حسابه اللاتن والدين، ويخص نكل حصيل من علاله حسابا خاصا في دفتر (٦٧١) .

أما عن العملات المستخدمة، فإنها في مصر والشام كانت الدينار النحوي أو الدراهم الفضية . ولم يتم استخدام الدوقات البندقي لأنه تم سكته سنة ١٢٩٤م . أي بعد نهاية الكيان الصليبي في بلاد الشام . ولعله تم استخدام الإقرنسي حيث كان يتعامل به التجار الإيطاليون قبل سك الدورات (٦٦٦) أما بالنسبة للتعامل مع الفرنج، ففي البداية كان يتم التعامل بالوصلات الإسلامية المعروفة إلا أنهم سرعان ما قبلوا هذه العملات (٦٧١) .

هنا وإن كانت بلدان الشرق العربي كانت تعرف وتتعامل بعملات أخرى قبل مجيء الحملات الصليبية . مثل العملة البيزنطية المعروفة باسم النوميستا Nomisma ، وكذلك الصولدي البيزنطي Soldi . وبعد قيام الكيان الصليبي ظلت هذه العملات معروفة ومستخدمة . وقام الصليبيون بسك عملة لهم وهي التي سُرقت باسم البيزانتي Bezant الصليبي وهو الدينار الصوري . والذي كان مساويا للدينار الإسلامي في القيمة تقريبا . وفي فترة الحكم الأيوبي قام الصليبيون كذلك بتقليد الدراهم الأيوبية، وضيأ قبل عن سك النقود المختلفة في المدن الصليبية . فإن السنة الغالية هي أن هذه العملات كانت مشابهة للعملات الإسلامية (٦٧١) . وحتى في الأوقات التي كانت تشع فيها العملات فقد تم استخدام نظام المقايضة، كطريقة مثلى للربح المشترك دون خسارة . حيث كان يتم تقدير سعر كل سلعة من السلع المتداولة على حدة . ثم تقدير ثمن إجمالي السلع التي تتم على أساسها المقايضة (٦٧١) . ومن المحتمل أنه كانت تعقد بعض الصفقات التجارية من هذا النوع عند المناطق البحرية في المناطق الحاضرة للحكم الصليبي وبين التجار من القاهرة ودمشق . وبالنسبة لهذا الحالة من البيروج . يعتمد الطرفان على مساعدة . نرجسان وسنمار . وكل صفقة يتم معاونة هؤلاء .

الدول والقبائل العربية في المنطقة منذ عدة طويلة (٢٦١). وأن دمشق كانت بمثابة المستودع الذي تزد إليه منتجات الشرق، وهي تقع خلف مملكة بيت المقدس، وبها حاصلات الكبرج الطبيعية أو صناعية تسحق التصدير (٢٦٢).

ولا شك في أن وجود أعداد كبيرة ضمن صفوف الفرنج في بلاد الشام من أبناء المدن التجارية الغربية، أسال جيرة، وبيرة، والبندقية، ومرسيليا وغيرها، والذين كانت التجارة بالنسبة لهم هي الدافع الحقيقي الأصيل، جعلهم يقومون بالنوسط بين الشرق والغرب (٢٦٣). وكانت إقامة علاقات اقتصادية معهم ضرورة ملحة، سواء لتوفير منتجات الشرق الأدنى أم منتجات الشرق الأقصى التي كانت في أيدي العديد من التجار المسلمين والغرب، وبخاصة بعد استيلاء الفرنج على النافذة التجارية والمراني الساحلية أو بعصارة أخرى فأنهم كانوا يمدون إلى السعي لإقامة مثل هذه العلاقات الاقتصادية بسبب ازدياد نصيب أبنائها من الغرب مصطفيين إلى التجارة البهر المتوسط وفي التجارة العالمية على حساب المسلمين. وكان هذا السعي محل ترحيب وتقدير دائم من القوي الصليبية في بلاد الشام، لمواجهة الطلب الأوروبي المتزايد على منتجات الشرق. ولعل خير من عبر عن هذه الحقيقة هو الرحالة الفرنسي «سيجولي» بقوله «إن متاجر دمشق يمكن أن تكفي كل انغرب الأوربي مدة عام كامل» (٢٦٤). بالإضافة إلى أن حصولهم على كثير من السلع المصادرة من القاهرة إلى دمشق كان يوفر عليهم الكثير من الرسوم المركبة التي خضموها لها في مصر، وتضمهم بالإعفاء، من كثير من الرسوم الجزركية في الشرق اللاتيني في حالي الاستيراد والتصدير.

ونعلاه ما شجع على ازدهار التبادل التجاري بين دمشق والقاهرة كذلك حرص حكامها على ذلك، ومنهم على سبيل المثال تير الدين محسود الذي سعى إلى تشييط حركة التبادل التجاري بين بلاد الشام وجنح الأقاليم المجاورة، وأعناؤه التجار المسافرين من الرسوم الجزركية ما يحققه ذلك من مصالح اقتصادية (٢٦٥).

كذلك استقر في دمشق وغيرها من مدن بلاد الشام عدد كبير من تجار البندقية وجيرة ولطرونسا وبرشلونة ونرسا، وبعض مواطني شمال أوروبا الترافقين للنادقة والجنسية. وإقبال الأجانب على الشام بهذه الصورة يرجع إلى اتصال الشام إصبالا وثيقا وباشرا بأسواق الشرق واسط آسيا. وحتى نهاية العصر الوسطي كانت دمشق من أهم مدن ومراكز التجارة سوريا. وكانت في المرتبة الثانية بعد القاهرة، وإن كانت تصدر أحيانا الثانية بعد

الوسطا، ويحضور بعض الشهود تعبير نهائية، ولاندرى ما إذا كان عدد من التجار في الزفافة يدرون أمرهم بحسب صعودهم مع القافلة التي جاوت بهم، وهل كان هناك عدد آخر يقعون في البلاد التي تمر بها القوافل لإجرا، بعض الأعمال التجارية (٢٦٦).

أما عن الموازين والأكاييل المستخدمة، فقد كانت معروفة للتجار على الرغم من اختلافها أحيانا في مصر والشام، بل وحتى بعد مجئ الصليبيين، فقد كانت الأوقية والرطل والنصاع معروفة تماما، وكذلك المودينوس Modius وهو مكيال ورماني للمصوب، يساوي الآن جالونين من الجالونات الإنجليزية. بل وحتى الكاييل والنازين التي استخدمتها الإيطاليون من قنطار وطن برطل، والتراخ كوحدة تقياس القماش، والقتال كوحدة لوزن المسك كلها كانت معروفة، والفرق بينها في كل من مصر والشام كانت معروفة كذلك (٢٦٧).

أمن الطريق وحمايته :

من الملاحظ أن أمن الطريق وحمايته كان من أهم الدواعي التي حثمت على الطرفين الإسلامي والفرنجي قيام نوع من العلاقات التجارية، أو بعصارة أخرى قيام نوع من المسألة أو المهادة بين الطرفين أدت إلى أن القوافل التجارية من دمشق نحو القاهرة، قد خضعت لنظام شديد من الحماية، إذ أن قوافل من دمشق صارت تحرسها شغرا من الطريق، ثم تتولى حراسها في الشطر الثاني قوافل مصرية تعتمد في إرسال أخبارها على البريد وحمال الزاجل (٢٦٨). كما أن مملكة بيت المقدس الصليبية كانت حريصة على أمن تلك القوافل والحفاظة على السلام مع الدولة القاطية خلال الثلاثين عاما التي تلت قيام تلك المملكة. تمعت القوافل فيها بكثير من الأمن والأمان، هنا باستثناء بعض الحالات التي هاجم فيها أحد ملوك بيت المقدس أو أحد الأمراء بعض هذه القوافل، مثل مهاجمة الملك بلدوين الأول لإحداها في وادي موسى جنوب النحر التي سنة ٥٢١هـ / ١١٣٧م ونهبه لما تحمله من سلخ وخبائض وأموال (٢٦٩). وفي عام ٥٥٨هـ / ١١٩٢م استولى أحد أمراء الفرنج على قافلة مصرية كانت في طريقها لتجارة مع الشام بما فيها من أموال وخبائض ودواب (٢٧٠). وإن كان حكام بيت المقدس الأوائل من الفرنج، قد أدركوا أن دولتهم الجديدة تقع عبر الطرق التجارية القديمة، الأمر الذي دفع جودفري للصلاح للقوافل العربية بالمرور في المناطق الصليبية، بل وعقد معاهدات تجارية مع شيوخ الأردن تسمح بقدم التجار المسلمين برا إلى يافا وبيت المقدس (٢٧١). ومن المرجح أن استقرار عدد التجار الأوروبيين في الشرق اللاتيني وقيامهم بنقل

على سلامة وأمن هذا الطريق ، ومراعاة سلامة التجار وأموالهم وبضائعهم . فقد جاء في المعاهدة التي تم إبرامها بين السلطان الظاهر بيبرس وفرسان الأستانية عام ٦٦٥هـ / ١٢٦٦م ، وأن التجار والسفار المترددين بين جميع هذه الجهات المذكورة يكونون آمنين من الجبهتين الإسلامية والفخرجية . . . على النفوس والأموال والمواهب . وما يتعلق بهم . » (٨٤) وكذلك المعاهدة التي تم إبرامها بين السلطان المنصور قلاوون وملكة بيت المقدس في عكا سنة ٦٨٢هـ / ١٢٨٣م ، فقد جاء فيها : « ويكون التجار والسفار والمترددون آمنين مطمئنين مخففين من الجبهتين في حالتي سفرهم وإقامتهم ، وسدورهم وورودهم بما في محبتهم من الأمان والبرهان » (٨٥) .

خدمات علي الطريق :

قبل أن نشرح في الحديث عن التطويق وأهم محطاته ، ينبغي أن نذكر اهتمام كثير من أمراء وحكام المسلمين بهذا الطريق ، ونشيد العديد من الخانات والأسيلة والساجد ، والسواقي على الأبار لتوفير مياه الشرب باعتداده من القاهرة وحتى دمشق . . . وخصوصاً في العصر المملوكي ، حيث لم تعاد لنا أية إشارة عن تلك الخدمات قبل ذلك العصر . وإن كان هذا لا يعني مطلقاً عدم وجودها . فإين فضل الله العمري وهو يتحدث عن البريد ومحطاته عبر هذا الطريق يؤكد وجود هذه الخدمات لراحة المسافرين والدواب . فعند حديثه عن أرن محطة بعد « الصالحية » وهي « القصور » يقول : « وكان كريم الدين وكيل الخاص السلطاني تسي بها خاناً ومسجداً ومنشأة وعمل ساقية » . وليس القصور بالساقية هنا تلك التي تروى الأرض الزراعية ، إنما كانت السواقي في ذلك العصر تركب فوق الأبار ويجرها أخشاب أو البغال أو الثيران لرفع المياه الجوفية وخصوصاً في المناطق الصحراوية . ويعدنا يأتي على ذكر « ثوارية » فيقول : « وهي قرية صغيرة فيها المسجد الأشرقي على قارعة الطريق بناء الملك الأشرقي خليل نغمسده الله برحمته وه رفق لعاوة وهو مأوى لمبيت المسفرة . وقد كان فخر الدين كاتب المائيك تسي إلى جانب رباطا . . . » وفي حديثه عن « العريش » يقول : « وقد أحسن كريم الدين رحمه الله بعمل ساقية سهيل به وهنا خان حصين فيه بأوى إليه من ألجاء الماء . ويقيم فيه آمنة من طوارق الفرنج » ثم يقول : « منها إلى الجزيرة المقدمة الذكر وبها الساقية ، ولخان المذكوران فيما تقدم بناها فخر الدين كاتب المائيك وحكمه في تحسين المسفرة حكم الخان الكركي بالعريش . . . » وفي حديثه عن « جنين » التابعة لصفد يقول : « وقد عسر طاجار الدواذار بها حتا جنين

الإسكندرية . كما أنها مركز الشام الاقتصادي ومستودع تجارة وسط آسيا إلى أوروبا ويتردد عليها في مواسم التجارة حوالي ١٥٠٠٠ جنين محصلة بالسلع الشرقية (١٣٦) .

ولم تقديري كذلك أنه مما شجع على ازدهار طريق القوافل وحركة التجارة فيه وخصوصاً بالنسبة لدمشق . طبيعة الأسواق انصليبية . حيث كان هناك نوعان من الأسواق داخل المدن التي خضعت لحكم الفرنج ، الأسواق الملكية (وهي الأسواق التابعة للسلطة الصليبية الرسمية ، وعلى رأسها ملك بيت المقدس ، وكذا الأسواق الإقطاعية التابعة لأمراء الكونتسيان والبارونيات) ، والأسواق الإيطالية . فبينما تخصصت الأسواق الملكية وأسواق الأمراء ، لم يبع وشراء المواد الغذائية والسلع الضرورية لحياة السكان مع بعض السلع المعمرة (١٣٦) . اقتصرت الأسواق الإيطالية بالسلع والبضائع التجارية ، والتي كان يتم جلبها بكميات ضخمة من أسواق المدن الإسلامية - منها دمشق - ، ومن أسواق المغرب الأندلسي . وبذلك تميزت بتنوع سلعتها وبضائعتها عن أسواق الملك والأمراء . انضف إلى ذلك أن الأسواق الإيطالية يمكن اعتبارها أسواقا لبيع البضائع بالجملة . ولما سرت نشاط التصدير والاستيراد . مع تحنها بكثير من الإغلاقات المجرية (١٣٦) .

كذلك يمكن القول أن مدينة بيت المقدس - فترة وقوعها في يد الفرنج وبعددها - لعبت دوراً هاماً في ازدهار الحركة التجارية لطريق القوافل هنا . كأحد أهم المزارات السياحية المسيحية ، ولما تميزت به من العديد من الأسواق التي أمدت سكان المدينة وزائريها من الخجاج والتجار بما يحتاجون إليه ، وكثير من السلع التي جعلها الحجاج المسيحيون من الشرق معظمهم إلى القرب الأندلسي (١٤١) . كذلك كان مدينة عكا بعد حطتين دورها الهام في ازدهار حركة القوافل التجارية بين القاهرة ودمشق .

وأخيراً يأتي دور الفرنج الذين استوطنوا بلاد الشام في ازدهار حركة التجارة على هذا الشريان الهام . فقد نأثر عدده كبير منهم بعادات المسلمين في ملابسهم . حيث ترك بعضهم الثياب الأوروبية ، وتعلقوا بالثياب الشرقية ، فألبوا على شراء الأقمشة المصنعة في دمشق والقاهرة مثل الدمشك ، وكذلك الثياب المصنوعة من الحرير ومنها القطن والفتاء ، والقصب والقطن والصين (١٤١) .

كما كان لدى مقداد بخيار تلك القنواقل والسافريين على تلك الطرق أن يستفيدوا من دورها، الموجودة في بعض محطات الطريق الكبيرة منها بوجه خاص، مثل بسمارستان غزوة، والشارع، الموجودة في المقامس وغيرها، والتي انتشرت منذ العصر الفاطمي، وكانت تصرف وحصار سخانات بيت المقدس وغيرها، والتي انتشرت منذ العصر الفاطمي، وكانت تصرف للخردمين عليها أنواع الأثوية والمناجيب النفيسة وأصناف الأدوية من حديداتها التي عرفت باسم الشرايخانة (١٩١١).

الطريق وأهم محطاته :

كان طريق القنواقل النهري بين القاهرة ودمشق يبدأ عادة من القاهرة، ثم منها إلى بركة الجبل أو بركة الخراج التي عرفنا بقريته بقوله، هذه البركة في الجبهة البحرية من القاهرة على نهر برد منها، عرفت أولا بعب عبيرة، ثم قبل لها أرض الجبل، وعرفت اليوم بركة الخراج من أجل نزول حجاج البحر بها عند مسيرهم من القاهرة وعند عودهم (١٩١١). ومن بركة الخراج يتجه الطريق إلى بلبيس التي تبعد عنها بحوالي واحد وعشرين ميلا. ويبدو أن بلبيس في ذلك العصر كانت نقطة التجميع الأخيرة ونقطة انطلاق القنواقل لأنه قد أطلق عليها اسم باب الشام (١٩١١). ومنها تذهب القنواقل إلى الصالحية مرورا بعدة استراحات صغيرة مثل السعيدية والحظارة وقبر النوايل التي أن تصل إلى الصالحية التي بعدها يبدأ منقطع الرمل، وحيث أطلق على الصالحية وصف آخر المصنوع من الديار المصرية، وقد كانت أول محطة رئيسية للقنواقل بعد خروجها من بلبيس (١٩١١). ثم من الصالحية إلى العريش مرورا بعدة استراحات صغيرة مثل القصير والغرايم ثم قطيا، والتي أصبحت في العصر السلوكتي منطقة حركية هامة، حيث تشير بعض المصادر إلى أنها في سنة ٧٩٨هـ كانت ولاية صغيرة لها ناظر ووالي ومنها في كل شهر جملة ألف وخمسين ألف درهم قيمتها إذ ذاك ستة آلاف دينار (١٩١١) ثم توجه الطريق من قطيا إلى العريش، ثم منها إلى رفح التي قلعة الداروم، وهي التي تقع قبل غزوة للقاصد دمشق، وكانت تتحكم في الطريق الراسل من القاهرة إلى دمشق، إلى أن استولى عليها صلاح الدين سنة ٥٨٤هـ / ١١٨٨م، ومن الداروم إلى غزوة، ثم منها إلى عسقلان التي تم تخريبها بعد استيلاء الفرنج على عكا في الحملة الصليبية الثالثة، فقرر صلاح الدين بعد استشارة أصحابه تخريبها لعدة أمور أن يقطع الطريق إلى مصر، ومن عسقلان يتفرع الطريق إلى عدة فروع، فليس قصد دمشق فإنه يتجه إلى الرملة ومنها إلى نابلس ثم إلى بيسان، فحين جالوت، فحصدن كوكب، ثم بطرية ومنها إلى حطين، ثم إلى صفد ثم مخاضة يعقوب أو

البناء، جليل الشفع ليس على الطريق أحسن منه ولا أحسن ولا أزيد نفعا منه ولا أزين (١٩١١). كما يذكر أن بعض المحطات على تلك الطريق كانت تفرق بها الأحدثية ونمال الدواب والمليز للسير عليها أو التازلين بها (١٩١١). وما أن مدينة بيت المقدس كانت تقع على الطريق، فيذكر لنا ابن تغري بردي أنه في سنة ٦٩٨هـ عندما زار السلطان الظاهر بيسرى مدينة بيت المقدس، صر بها خانًا كبيرًا عرف بخان الظاهر، وأوقف عليه نصف قرية نعتا وغيرها من القرى بأعسال دمشق، وجعل بالخان قرنا وطاحونا، وجعل للمسجد الذي قب إماما وشرف فيه أشياء من قبل الخبير من تفرقة الخبير على يابه وإصلاح حقل التازلين به (١٩١١).

ولما كانت غزوة تقع على هذا الطريق التجاري النهري الذي ربط مصر ببلاد الشام، فإن القنواقل التجارية المحملة بمختلف السلع والبضائع كانت تتخذها محطة استراحة. وتلا المطومات الواردة في دفتر غزوة على وجهه عدد من المحطات، تدل أسانوها على أنواع السلع التي تتعاطاها، وأشهرها خان البرجلة، وخان الطاعبة، وخان في سوق القنم. وخان ابن البروضاني، وخان المسالية بحلة الزيتون، وخان الجبالين، وخان زاوية الهند، والخان كما هو معروف يستخدم للاستراحة وبيع السلع التجارية الواردة إلى المدينة. كما أشار الدفتر إلى دار الوكالة الكائنة قرب سوق القنم، وهي مبان عالية محاطة بأسوار متينة، فيها حجرات صغيرة لسكنى التجار ومخازن للبضاعة مخصصة للتجار، وغالبا ما يملكها تاجر واحد أو أسرة واحدة، وكان السلطان قايتباي أكثر من اهتم بإنشائها، دور الوكالات (١٨٨١) وفي غزوة أيضا كانت هناك ساقية هي ساقية المساقية، خارج سور المدينة، بحملة اللوح من الجهة الغربية، وساقية أخرى تسمى ساقية زيتون، جنوب غزوة، وساقية نائلة تسمى ساقية قيعة، أسفل مدينة غزوة الجنوبي، وساقية قلغان في حي التفاح إلى الشمال من أسوار المدينة القديمة. وكانت الساقية منها سبلا للمارين والقيمين، تكمل منها شخص مكلف برعايتها، وتوزيع المياه منها، والإشراف على الدواب التي تديرها، والعمل على راحة التجار القادمين والناهبين والزوار نظير أجر معلوم يحصل عليه (١٩١١).

أما بالنسبة للمخانات المعلقة للتجار والسافريين على الطريق الرئيسي ما بين دمشق والقاهرة في إقليم صفد، فقد وجدت هذه المخانات في الأماكن التالية: عند جسر يعقوب، عند المدخل الشمالي الشرقي للملكة الصفدية، وفي جبه يوسف في الجليل الأعلى إلى الشمال من صفد، وفي قرية ثلثة على ساحل بحيرة طبرية الشمالية الغربية، بالإضافة إلى خان في عسقلان التجاري إلى الجنوب من طبرية (١٩١١).

وكان يتقطع في ثمانية أيام، كما زادت إشارة إلى «طريق البرية» وهو الذي سلكه القوافل. أثناء عودته بعد هزاعته في تل الصائبية سنة ٥٧٣هـ / ١١٧٧م، ويقصد به صلاح الدين الذي عادته بعد هزاعته في تل الصائبية سنة ٥٧٣هـ / ١١٧٧م، ويقصد به الصحرانوي الذي يبدأ من الصالحية إلى دير التلج ويحصر سبع واللد والرملة الطريق (١٠٦١).

والداروم كما تجدر الإشارة إلى أن هذا الطريق كان يند من دمشق ليصل إلى بغداد بعد ذلك، وقد ذكرت بعض النماذج أن القوافل كانت تقطع مسافة هذا الطريق الباقية ١٧١ ميلا وهي تحمل الكثير من السلع، ثم تعود من العراق محملة بكثير من السلع وذلك على عدة مراحل، بلغت أكثر من ٣٥ مرحلة (١١٠٢).

الناطق الجمركية :

أشرنا في السطور السابقة إلى أن بلاد الشام ومصر فترة الحروب الصليبية قد عثمت مركزا للنشاط التجاري بين الشرق والغرب، ولما كانت حياة الإمارات الفرنجية من الناحية الاقتصادية تعتمد اعتمادا كبيرا على التعامل والاتجار مع بلاد المسلمين، فإن الفرنج أتاخروا المروز للتجار والمسلمين والقوافل التجارية في بلادهم، وأقاموا مناطق جمركية على حدود إماراتهم، هذه المناطق التي ورد ذكر بعضها عند الرحالة المقيمين ابن جبير تحت اسم مواضع تكليس القوافل (١١٠٤) فهو بعد قضائه شهرين في دمشق يتأهب لرحلة العودة على إحدى المراكب الفرنجية من عكا، فيذكر أنه بعد خروجه من دمشق ومروره على مدينة بانياس فإن القافلة وصلت إلى موضع يسمى تبين وهو حصن كبير من حصون الفرنج وهو موضع تكليس القوافل يتحكم في الطريق الذي يربط بين صور وبانياس. وفي هذه المنطقة الجمركية ذكر لنا أن الفرنج كانوا يحصلون من كل مسلم يمر بهذه المنطقة ... من الدينار عن شخصه باستئنا، طائفة المغاربة الذين يدفون دينارا زيادة عن بقية المسلمين لمساعدة نور الدين محمود في عبوره لأحد الحصون الفرنجية. أما التجار فأنهم كانوا يدفعون ... من الدينار كخيرية رأس مثل أي مسلم لا يحصل معه سلعا، بالإضافة إلى ضريبة تقدر بحوالي ١/١٠ من قبضة ما يحصلون من سلع (١١٠٥). وعلى هذا بدأتنا بأول منطقة جمركية واضحة تماما وهي حصن تبين، والتي يقع في منتصف الطريق ما بين دمشق وعكا. ثم نراه يصف لنا منطقة جمركية أخرى عند بوابة عكا التي وصلها يوم الثلاثاء العاشر من جمادى الآخرة سنة ٥٨٠هـ / ١١٨٢م، فيقول: «وصلنا إلى الديوان، وهو خان معد لنزول القافلة. أمام باب فصاطب مفروشة فيها كتاب

مخاضة الأخران، ثم إلى بانياس ثم مرج الصفر، ثم منها إلى الكسوة وهي آخر منزلة تنزلها القوافل من القاهرة إلى دمشق، وتعتبر أول محطة تنزلها القوافل المتجهة من دمشق إلى القاهرة بعد مغادرتها دمشق (١١٦١).

أما من قصد بيت المقدس فينتجه من عسقلان إلى بيت جبريل، ومنها إلى الخليل «جبرون» ثم إلى بيت لحم ومنها إلى بيت المقدس. ولئن برية موصلة الطريق إلى دمشق نكاز عليه أن يخترق إقليم الغور إلى نابلس، ومنها إلى بيسان، ثم كوكب، وطبرية، وحطين. وصفد التي استردها السلطان الظاهر بيبرس سنة ١٦٤هـ / ١٢٦٦م وغول عنها ابن عبد الظاهر، وأتم السلطان بأمر صفد لأنها القصة في خلق الشام، والشجا في صدر الإسلام (١١٦١). ومن صفد إلى بانياس عبورا بمخاضة يعقوب أو مخاضة الأخران، ومنها إلى مرج الصفر، ثم داريا، ثم دمشق.

ومن عسقلان أيضا كان هناك طريق آخر يسمى بخنا، الساحل إلى بيت المقدس، ومنها إلى الرملة، ثم إلى اللد، ثم إلى باقا فأرسوف، ثم إلى قيسارية، وهي التي فتحها السلطان الظاهر بيبرس سنة ٦٦٣هـ / ١٢٦٥م، وهي حصن منيع على الساحل الجنوبي لبلاد الشام. كان يهدد الواصلات الإسلامية بين مصر والشام، ويصيق حركة المسافر الإسلامية في المنطقة (١١٨٨). ومنها إلى حيفا ثم إلى عكا. وعند عكا يتفرع الطريق إلى مرجين، أحدها يقود إلى الداخل إلى صفد، ومنها إلى تبين التي كانت تقع على بعد حوالي عشرين كيلو مترا إلى الشمال من صفد. وقد بناها الأمير جيو سيانت أو ميسر Hugh S. Omur أمير الجليل سنة ١١٠٧ على الطريق الذي يصل ما بين بانياس وصور ودمشق، وذكرها ابن جبير عندما زار المنطقة بأنها حصن من حصون الفرنج، وموقع تكليس القوافل بينها وبين هونين واد سحقين بكثير منه شجر الزيد (١١٩١) ومن تبين يتجه الطريق إلى هونين، ثم منها إلى بانياس إلى من الصفد، ثم داريا ثم دمشق (١١٠١).

ويجوز أن نشير إلى أن بعض أجزاء من هذا الطريق أطلقت عليها عدة مسيات، مثل الطريق الساحلي الشمالي، ويقصد بها المنطقة الساحلية الممتدة من العريش، والرملة، ونزلة إلى عسقلان (١١٠١). كما أطلق على جزء من هذا الطريق اسم «الطريق المدربة»، الذي سمي بذلك لأن هذا الجزء كان قريبا من التبل لسمى بذلك، أي قطع الطريق الباس، كما نسج عن نسجبة أخرى وهي «الطريق المدربة» أو «النوقانية» بعيدا عن الطريق الشمالي ويعبره

الديوان من التصاريح بحامير الأبنوس الذهبية الخلية، وهم يكسبون بالمصرية وتكلمون بها، ويتبعهم صاحب الديوان والضامن له يعرف بالصاحب، لقب وقع عليه الحكامه من الخطة، وهم يعرفون به كل محتشم متعين عندهم من غير الجند، وكل ما يجسى عندهم راجع إلى الضمان وحسان هذا الديوان بمال عظيم^(١١٠٦). وإذا تأملنا ما جاء في وصف ابن جسر رأينا صورة مصغرة لما يحدث في كل منطقة حمركية.

ومن المناطق الحمركية التي ذكرها ابن جسر أيضا مدينة طبرية، والتي تعد إليها القوافل بوجه خاص من مدينة دمشق، باعتبارها واقعة على الطريق التجاري الكبير الممتد من القارة إلى دمشق^(١١٠٦). وتوسع عن مناطق حمركية أخرى، مثال ذلك أن القوافل المتجهة من القاهرة لدمشق تضطر لاجتياز ملكة بيت المقدس الصليبية، فتدخلها عن طريق غزة، والتي كانت منطقة حمركية يتم فيها تحميل الرسوم الحمركية من التجار الممارين عبر هذا الطريق، ليس هنا فحسب بل إنها كانت تتحكم في فرض الضرائب سنويا على سكان القرى المجاورة^(١١٠٨). كما أن بعض القوافل التجارية الإسلامية القادمة عن طريق البحر الأحمر، وهي قوافل التجارة القادمة من الشرق الأقصى عبر المحيط الهندي وبحر العرب ثم البحر الأحمر إلى جدة أو الطور، فإنها تنظر أثناء صعودها شمالا أن تدخل وادي نهر الأردن عن طريق القصور، وطريق القصور هذا كانت تتحكم فيه قلعتا الكرك والشوبك^(١١٠٩) ومن خلال حصن الشوبك، ومونتريال، الذي بناه بلديون الأول ملك بيت المقدس^(١١٠٩-١١١٨م) ٤٩٤-٥١٢هـ استطاع السيطرة على وادي عربة، مما أدى إلى منعه عبور القوافل المارة بهذه المنطقة إلا بعد موافقته والحصول على رسوم حمركية^(١١١٠) كما كانت قلعة كوكب على الجبل المطال على ضربة ونشرف على الأردن، وقد كانت تابعة لفرسان الاستارية، وتتحكم في الوادي الفصمب الحسيو أسفل الحصن، وكذلك كانت كل من صور وشقيب أرمون مراكز لشكس القوافل، وحسب يوسف في الجليل الأعلى إلى الشمال من صفد^(١١١١) ومن المناطق الحمركية الهامة كانت قلعة بيسان وهي التي أمكن للفروج الإشراف منها على الضفة الشرقية لنهر الأردن، كما كانت تتحكم في الطريق الذي يصل سهل جزينيل «فرعين» ونهر الأردن، وهي التي استولى عليها الفروج سنة ٩٩٠م. كما أنها كانت تتحكم في الطريق التجاري الذي يمر بمنطقة القصور والتي تعتبر بيسان عاصمة لهذا الإقليم^(١١١٢). كذلك كانت قلعة الآرام وهي التي تقع بعد غزوة ميانرة للفاطم من دمشق إلى القاهرة، وكانت تتحكم في طريق

القوافل، وظلت في أيدي الفروج إلى أن استردها منهم صلاح الدين بعد حطين في سنة ٨٤٤هـ / ١١٨٨م^(١١١٣). ومن المناطق الحمركية كذلك كانت هونين، والتي اعتبرت من المناطق الحمركية الهامة لغربها من دمشق، حيث عرفنا بأنها موضع تمكس القوافل التجارية بين المسلمين والصليبيين، وظلت في أيديهم إلى أن استولى عليها الظاهر بيبرس سنة ٦٦٥هـ / ١٢٦٧م^(١١١٤).

وبما تنبئ الإشارة إليه أنه نتيجة شركة استرداد الأرض التي قام بها حكام المسلمين، فقد ركز الفروج في المدن الواقعة على الساحل الحسيو، وحدث تغير في خريطة هذه المناطق الحمركية، بل والأكثر من هذا أن ظهر نوع من المناطق التي خضعت لحكم مشترك، وهو ما عرف باسم بلاد المناصفت، كما حدث تطور في هذا الطريق، إذ غدت بعض المناطق التي تم بها تخضع لحكم مشترك، نذكر من ذلك على سبيل المثال منطقة البقاع، وكانت قد خضعت لحكم إبلاصي فرنجي مشترك منذ عام ٥٠٣هـ / ١١٠٨م حيث كان يتم اقتسام الرسوم الحمركية المفروضة على القوافل التجارية المارة، وكذلك منطقة بانياس منذ سنة ٥٥٩هـ / ١١٦٣م، وأعمال طبرية. وقد جرت العادة بأن يتم اقتسام تلك الرسوم بعد تسجيلها في ديوان كل طرف من الطرفين^(١١١٥).

وخصوص الرسوم الحمركية التي كانت تفرض على التجار الذين يقصدون بلاد المناصفت طه، وغيرها من بلاد الطريق، فقد وجدت عدة نصوص في المعاهدات التي تم توقيعها بين الطرفين على الإبقاء على تلك الرسوم الحمركية على ما هي عليه دون زيادة حرصا منها على تشجيع التبادل التجاري. ومن ذلك ما جاء في المعاهدة التي وقعها السلطان قلاوون مع الفروج في عكا سنة ٦٨٢هـ / ١٢٨٣م من نص: «على أنه لا يجحد على التجار المارين، الصادرين والواردين، من الجيبتين حق له تجرته عادة، ويجروا على عوائدهم المستمرة إلى آخر وقت تجر به العادة، وكل مكان عرف باستخراج الحق فيه استخراج بذلك المكان من غير زيادة من الجيبتين، ويكون التجار والسفارة والشردون أمثين مطمئتين مخفرين من الجيبتين، في حاشي سفرهم وأقامتهم، وصديروهم ووردوهم، بما في صحتهم من الأوصاف والبنائع التي هي غير المنوعة»^(١١١٦).

أما في المناطق التي كانت في حمزة الفروج، فإن عملية تحميل الرسوم الحمركية كانت يتم عن طريق موظفي المصارف، حيث يقومون بخص السلع والبضائع التجارية، وتعيين الرسوم

على حدود مصر الشرقية. وربما كانت هذه الرسوم تتراوح ما بين $\frac{1}{6}$ إلى $\frac{1}{20}$ حسبما كان معمولاً به في ديوان الخمس في مناطق الشفور. وعن المدة التي كانت تقطعها القوافل في رحلتها. فمن الطبيعي أنها اختلفت باختلاف الطرق التي سلكتها. وإن كنا نرجح أنها لم تقل بحال من الأحوال عن شهر، حيث وردت إشارة أن صلاح الدين عندما خرج من القاهرة فاصدا دمشق، فقد خرج يوم ١٨ رجب، فوصل دمشق ١٣ شعبان في أنه قطع المسافة في حوالي ٢٥ يوماً (١٢٥١). وقد كان مجداً في سيره.

الصلح الصادرة والواردة:

وفي مصر كانت تكثر زراعة شجر البلسان في حدائق المطرية بالقرب من القاهرة، وكانت ملوك الفرنج تتغالي في شراء هذا البلسان بقله ذهباً، لأنه لا يتم عندهم التنعير إلا بعد وضع شيء من دهن البلسان في ماء المعصودة وينفسمون فيه (١٢٦١) كما كان يصل إلى القاهرة أفضل أنواع الصمغ من السودان، والتي كان يستفخم في الأضراف الصناعية والحقائير الطبية، ويصدر عن طريق القاهرة إلى أسبانيا وأوروبا، وعادة ما كان يصل القاهرة في الربيع (١٢٧٦) ومن صادرات القاهرة قماش البوقلون الذي يصغر لونه باختلاف ساعات النهار، ويصدره المصريون إلى اشرق والغرب، وكانت تنتجه مصانع تبيس إلى أن تم تدميرها سنة ١٢٧٧م بأمر من السلطان الكامل الأيوبي، خوفاً من وقوعها في أيدي الفرنج، ومقت خراباً بعد ذلك (١٢٦٨). كما حصلت القوافل قماش القسجيان Fusilian نسبة إلى مدينة القسقاط والتي كان يلقى وواجاً هائلاً في بلاد الشام (١٢٦٦) وحصلته القوافل أيضاً، لا إلى بلاد الشام فحسب، بل إلى العراق كذلك وحتى القرن الرابع عشر للميلاد، أي الثامن الهجري (١٢٠١ ويبدو أن الفرنج في الشرق اللاتيني قد فضلوا الأثني الشفارية المصرية، والتي حصلتها القوافل ضمن ما حصلت، وكان يتم تحصيل رسوم جمركية عليها بواقع ... عن كل بيزانتي واحد من ثمنها، وكما جاء ذلك في مجموعة قوانين بيت القدس وكما سبق الإشارة بذلك، ومن أنواع الأقمشة التي حصلتها القوافل، الميلاج أو البروكار، وهو سيج مقصب بخيوط الحرير والذهب، والسقلاطون، وهو نوع من قماش الحرير المعشى بحيوط الذهب، وهو من النسوجات التي اشتهرت في الأصل في بلاد الروم، أي الدولة البيزنطية، وانتقل إلى مصر زمن الخليفة العزيز بالله في أعقاب الصلح الذي عقده مع تلك الدولة سنة ٣٧٧هـ، وكذلك قماش من أنواع الكتان ويسمى الشريب وحسبها الشروب (١٢٦١). وكانت تنتجه فصاعح الموجودة

قواجية، أما إذا لم يحمل المسافر معه سلعا تجارية، فكانوا يطلبون منه أن يقسم أن ما يحمل من أجل استعماله الشخصي، ويعد ذلك يتم إعفائه من الرسوم (١٢٧٢). وكانت الرسوم الجمركية تتم حسب قسبة الصانع وحسب حجمها، كما وجدت مكاتب الجمارك أيضاً عند برابان انتقال الحبوب، من ذلك جمارك قلعتي الكرك والشويك (١١٨٨). وعن الرسوم الجمركية فإن مجموعة قوانين بيت القدس تذكر أن السكر الواصل من مصر كانت تفرض رسوم جمركية عليه بواقع $\frac{1}{5}$ ، والأسماك المملحة $\frac{1}{4}$ والكتان $\frac{1}{10}$ بيزانتي عن كل حمولة من الكتان، والشادر $\frac{1}{11}$ ، والسكر النبات بواقع $\frac{1}{11}$ والقواكه $\frac{1}{14}$ من ثمنها. أما مروج الخيول التي يشتريها المسلمون من الفرنج فكانوا يدفعون عليها رسوماً تقدر بـ $\frac{1}{10}$ ، وكذلك الألواح الخشبية $\frac{1}{10}$ من ثمنها (١١٧١) وبذلك كانت السلع الفاخرة والعائدة على نفس الطريق تأتي للخزنة المنكية بموائد كبيرة، وإذا نظرنا إلى غير هذه الضريبة المباشرة، فإن القوافل كانت تترك دائماً بعض الأشياء، في مدن السلطة التي يجتازها (١٢٠٠) ومن المرح أن القوافل كانت تزود في طريقها أو في محطاتها ببعض المنتجات المحلية، ففي غزة على سبيل المثال كانت تصنع البسط والسجاجيد والعمى والتي لقيت إقبالا في كل مكان (١٢١٠). وفي مدينة بيت القدس كانت صناعة الشمولات الفضية والتي يقول عنها أحد القصاصين: «والقدس مدينة شريفة عظيمة يعمل فيها فضة مينا، تجلب منها إلى سائر البلاد وأوصافها كثيرة وفضائلها حجة وهذا على وجه الاختصار» (١٢٢٢). ومن السلع التي استعملت في صناعة المعاقير الطبية يأتي اللين من شبه جزيرة سيناء، حيث جمعت الأحمالي ويصدرونه إلى القاهرة والإسكندرية، وبيت القدس (١٢٢٢).

هذا بالإضافة إلى أن بعض المدن التي خضعت لحكم الفرنج كان لها شهرتها الفضية في إنتاج بعض السلع، والتي لم يكن في استطاعة المسلمين الاستغناء عنها، مثل ذلك ما تذكره بعض المصادر من أن مدينة طبرية كانت تشتهر بصناعة الحصر النسوب إليها، والذي يقبل عليه الكثير من المسلمين في الشرق والغرب على السواء، وبخاصة حصر الصلاة، والتي بلغ ثمن الواحد منها في بعض الأحيان خمسة زناهير ذهبية (١٢٤٤).

أما عن الرسوم الجمركية في المناطق الإسلامية، فإن المصادر التي بين أيدينا لم تشر من قريب أو بعيد لها، باستثناء بعض الإشارات عن إغناء الكوكس التجارية وكما سبق أن ذكرنا: «أنتا نرجح وجود رسوم، والدليل على هذا ما سبقت الإشارة إليه من وجود رسوم عند قطي

ومن الأمور المصروفة لدى الفرنج ببلاد الشام اتخاذ نساتهم المصهورات الذهبية والقاهرة، وأدوات النظرة والمصاحيق والمخضاب، كما أنهم اجتهدتهم فلرايا الزجاجية والألمنة المصنوعة من زهر الجمل وغيره، والتي خرجت من المصانع الإسلامية في القاهرة وغيرها من المدن الإسلامية، وحصلتها القوافل إلى الفرنج في بلاد الشام (١١٥٦).

ومن المواد اتخذانية التي صدرتها القاهرة إلى مملكة بيت المقدس الصليبية بوجه عام، يأتي السكر في مقدمة هذه المواد التي حرص الفرنج عليها، وبلغ من عنايتهم بها أن أخذوا من الرسوم الجمركية تشجيعا لاستيرادها، ثم بدلوا كل جند ممكن لأكثار من زراعته على طول الساحل من طرابلس إلى صو، وقد كشفت الدراسات الحديثة أن الإيطاليين قاموا بتقل السكر وقصب السكر إلى الغرب الأوربي (١١٤٦).

ومن النخف الحشيشية التي صدرتها القاهرة إلى الفرنج عن طريق القوافل، كانت الصادق المشهية المصنوعة بالصف والماع، والتي تشهد بعلو كعب العرب في تلك القاعات الدقيقة في عصر الحروب الصليبية، ويحفظ القويون بوجه عام إلى اليوم بقطع نفيسة من تلك الصاديق، كصندوق كاندراية بابو الماعى الذي صنع في مصر في القرن الثاني عشر للسيلاد، ويبدو من زرقا بالقنفة الموهمة بالذهب، وبغروب الزينة المصنوعة والمخرمة على أشكال الطيور ولاسيما الطواويس (١١٤٤).

أما عن السلع التي صدرتها دمشق عبر تلك القوافل، فيأتي في مقدمتها النسور القمحة بالطيوب، بحيث تصفح منها الروائح العطرة عند إشعالها، وهي التي لقيت إقبالا متفجع النظر في مملكة بيت المقدس الصليبية، وتم استخدامها في كل الكنائس اللاتينية في بيت المقدس، وبيت لحم وغيرها من المدن (١١٥٨). كذلك حصلت القوافل لهم وزنا إلى القاهرة لأواني الحامية التي اشتهرت الموصل بصناعتها، إلى جانب كثير من النخف المعدنية التي اشتهرت بها دمشق، والتي ازدهرت منذ العصر الفاطمي، فمن أمثلة هذه النخف تماثيل صغيرة من البرونز كانت تستعمل أحيانا كصاخر أو صابير للآنية، ولكن كثيرا منها كان للزينة نحسب، ومعلمها آنية على شكل طائر أو حيوان، وهي التي اشتهرت باسم أكوامائل Aquamail باللاتينية، ومنها أباريق من النحاس الأصفر على شكل فارس أو جهران أو طائر، وكان رجال الدين اللاتين يستعملونها في غسل أيديهم قبل القداس وفي أثنائه ويعد، وفي فترة الفتر الموقلي طاهر كثير من مصانع الموصل إلى دمشق

في تبنى وميادق والمدن المعاصرة في مصر السفلى، وكان مرغوها جدا في كل أنحاء الشرق الأدنى، والناطق الأخرى (١١٦٥).

كما كان لعنق الزمرد الذي يتم استخراجه من مناجم الصعيد شهرة عريضة، وتم تصديره إلى أوروبا والحبشة، وحصلت القوافل إلى كثير من المناطق في آسيا، ونقع مناجمه على الحدود بين مصر والنوبة، وكان إنتاجها ملكا للسلطين حتى نهاية العصر المملوكي (١١٣٦). وفي أوقات الشدة، صدرت مصر القصب إلى دمشق، بل وأحيانا أخرى إلى بلاد الفرنج، وحضروا بعد حطين وتقليص الكيان الفرنجي في الشريط الساحلي الفينيقي المطل على البحر المتوسط (١١٦٤). ومن المخرج كذلك أن تلك القوافل كانت تحصل ضمن ما تحمل القوت التي يتم جلبه من القزم وجزوار السويس الحالية، لاعتقاد المسيحيين وبخاصة من أبناء الغرب الأوربي أنه يتشفي الذين استولت عليهم الشياطين (١١٦٥). وأقنعة القصب الملوثة من الكنان المالح العمومة، وتستعمل هذا القماش في صنع العمام والطواقف والملابس النسائية، ولايصنع في أي مكان آخر مثل هذا القصب الملو (١١٣٦). ومن صادرات القاهرة التي استعدمت في الطويل وصباغة الشرجات النيلة، والقرمز، والزعفران (١١٣٦). كما حصلت القوافل معها الشرجات الحربية النشة المصنوعة بلبق، وقد اشتهرت هذه المدينة بالشباب النيقية، ومنها الصلابة المبيضة المذهبة.

وكانت أقنعة ديبق في ذلك العصر محلاة ومطرزة بالذهب والفضة، مع مختلف أنواع الزخارف والكتابات الجميدة الزائفة (١١٦٨). وما ساعد على رواج تلك الشرجات أنها أرخص من مثيلاتها، كما كانت الأنواع الجميدة من النسب توجد في مصر فقط وتحملها القوافل في وطنها والنسب هو حجر يجرى استعماله في الصباغة، ويعرض التجار الأثاب على الحصول عليه، ولذا يتولى الديوان السطاني في مصر منذ العصر الأيوبي أمر استخراجه من مواضع بصعراء الصعيد، كذلك كان يستخدم في معالجة بعض أمراض العيون، وحفظ بعض الأطعمة وبخاصة اللحوم (١١٣٨). هذا إلى جانب السمك الملع، والذي كان يصل إلى عكا، حيث يتزود به كثير من المسافرين والبحارة على متن السفن المتجهة إلى الغرب (١١٥٠). كذلك حصلت القوافل مقادير كبيرة من المواد الغذائية، مثل الأرز، والمشم، والشعير، والبقلاء، والحمص، وسائر أصناف المبوب، وحصص الطبيب، وأصناف النهار والقلبي والنوشادر، وأصناف العطور (١١٤١).

وتشجروا الكثير من المشغولات المعدنية، وفي متحف الفنون الزخرفية في باريس شعبتان من النحاس عليه شريط من الكتابة بخط النسخ ، ونصها : «عمل داود بن سليمان الموصلي في سنة ١٠٠٠ وأربعين ومستمائة » . ويماز هذا الشعبان بالموضوعات الزخرفية المسيحية التي تزئنه ، كمنظر ميلاد المسيح ، والمعمودية ، والحضان ، والعشاء الرباني ، وقد كانت هذه الموضوعات المسيحية مألوفة في التحف المعدنية المنصوبة في بلاد الشام (١١٤٦) .

كذلك حملت القزاقل من دمشق إلى بلاد الفرنج اليبسون والبطيخ وأنشئت والحجر والإحاص والكشقرى، حيث بقي الششش لمدة طويلة معروف لدى الفرنج وفي القبرسي الأوس باسم فر دمشقي . ومن الظبيهي أنه ظل يستورد ويتم تصديره إلى الغرب مدة فلب تشجيع زراعته بشكل ملاحم (١١٤٧) . كما حملت هذه القزاقل من دمشق سلعا كان يتم تصديرها في الممتلكات الصليبية على طول طريق القزاقل إلى القاهرة، مثل السجاء ، والطائفس ، والرياش الفاخر (١١٤٨) . وعن طريق القزاقل من دمشق إلى القاهرة، كان تجار الموصلي وبغداد يأثرون بالأقمشة الشسنية التي تمت صناعتها في بغداد والتوصل وكذلك إيران . ومنها الحرير بوجه خاص، والتي كان يلقى إقبالا شديدا في الشرق اللاتيني . . . كذلك كانوا يحملون إلى الفرنج السجاجيد الفاخرة من إيران ، والماج والمصوغات العاجية ، والعطور ، ومنهم من كان يطبخ إلى الفرنج كميات كبيرة من البورسبين الفاخر من بلاد الصين . وهناك العديد من الإشارات إلى تلك السلع التي وردت في مجموعة قزاقل بيت المقدس (١١٤٩) .

ومن صادرات دمشق إلى القاهرة بعض أنواع الجلود ، حيث اقتصر استيرادها على ما هو نادر منها ، ولم يكن بمصر ما يماثلها . وكذلك بعض المراكم مثل النخاع الشامي ، والجزير ، والخروب وبعض أنواع الرضون (١١٤٠) . وفي المعصر انقاضي والتي ازدهرت فيه في دمشق صناعة الورق، بعد انقراض إنتاج البردي في مصر ، فانتجت دمشق وطرابلس وطبرية أوراها تتازة من الورق التي ربما تم جلبها إلى القاهرة، كما جاء قماش العنابي حيث قلدت دمشق قماش العنابي البغدادي (١١٥١) .

ومن الواضح أن هذه القزاقل قد زودت المسلمين بوجه عام ، وملكة بيت المقدس الصليبية بوجه خاص قبل حطين وبعدما يكسبر من السلع الشرقية ، حيث ذكرت وثائق ملكة بيت المقدس الكثير من التسوحات المرورية، واجازتها القزاقل المختلفة . أمثال القرفة ، والجهان والقرنفل ، وجزير الطيب ، والزنجبيل ، والقوة والند ، والماج ، حيث أحضرت هذه الوثائق مائة سلعة وأحدى عشر سلعة تؤدى رسوم الديوان (١١٥٢) .

عوامل أثرت على الطريق :

ومن الطبيعي أن تتأثر حالة الطريق بالأزمات الاقتصادية ، سواء منها ما كان في مصر، أم في بلاد الشام ففي أواخر العصر الفاطمي وضع سوء الأحوال الاقتصادية ، وضعف الإنتاج الزراعي لسوء الأحوال الفلاحين الذين سحقتهم الضرائب ، والذين هجروا قراهم (١١٣٦) . كما أن عصر انحسارها في السنوات الأولى من حكم الملك المعادل سيف الدين أيمن بكر (١١٦٥-١١٦٥/ ١١٦٠-١٢١٨م) مجاعة عظيمة ، كادت تكون صبورة مماثلة للمجاعة التي حدثت في عهد الخليفة المستنصر بالله الفاطمي ، والتي عرفت بأشد المنصرمة ، كما سبب القحط ونقص الأونة وسوء أحوال مصر الاقتصادية وصحب هذه المجاعة زلزال حدث في الصحية ، وأمدت خطر إلى الشام، وهدم جيات عديدة في تالمس وعكك وسمر ودمشق ، وأهلك عددا لا يحصى من السكان (١١٥١) . وتكررت الأزمة الاقتصادية في مصر في عهد الملك الكامل الأيوبي سنة ١٢١٨م نتيجة انخفاض النيل في مصر ، وتعرضها للحملة الصليبية المعروفة بالحادثة على دمياط ،

و كما لا شك فيه أن مصادرات المملوكين للمالك لتيار التجار وبخاصة تجار التكارم والتجار

الأخرين، الذين مارسوا التجارة مع آسيا الصغرى ، وتشجروا أموالهم ، كان له أكبر الأثر على أحوال ذلك الطريق (١١٥١) .

كما أن الاضطرابات السياسية بين أبناء البيت الأيوبي من خلفا ، المعادل كان لها تأثيرها الواضح على الطريق ، وخصوصا في مرحلة الصراع بين الصالح اسماعيل صاحب دمشق وتحالفه مع الفرنج ضد الملك الصالح أيوب صاحب مصر ، في الفترة من ١٢٤٠-١٢٤٧م، وكذلك تعرض مصر لجلسة لويس التاسع وهي الحملة السابعة سنة ١٢٤٩م (١١٦٦) .

وأخيرا يأتي احتكاك سلاطين المماليك . . . في مرحلة لاحقة لأهم السلع التجارية سواء المحلية أم المستوردة من الشرق الأقصى ليكبل خربة قامة للطريق، أضف إلى ذلك ما اتبعه من سياسة طرح السلع بالأسعار التي يحددها سورا ، في مصر أم في بلاد الشام لتلحق بينا الطريق أكبر الأضرار .

١١٥١-١١٥٢ : قسطنطين ، تاريخ السلطنة الفاطمية ، ص ١١٥١ .
 ١١٥٣-١١٥٤ : قسطنطين ، تاريخ السلطنة الفاطمية ، ص ١١٥٣ .
 ١١٥٥-١١٥٦ : قسطنطين ، تاريخ السلطنة الفاطمية ، ص ١١٥٥ .

الهوامش

- ١- د. حميد عبد الفتاح ماشود المجتمع المصري في عصر سلاطين المماليك . القاهرة ١٩٦٣ . ص ٨٢-٨٣ : د. نعيم زكي فهدى : طرق التجارة الدولية ومطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى ، الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٣ . ص ١٢٧ .
- ٢- von Harff, Arnold : The Pilgrimage of von Harff (1496-1499) . London , 1946 . pp. 109-111, 134 .
- ٣- Thebaud : Voyage D'Ouire over de Tama Thebaud . Paris 1888, pp. 48-52 .
- ٤- د. نعيم زكي : نفسه . ص ١٢٧ .
- ٥- رنسيان وستيفن : تاريخ الحروب الصليبية ، ترجمة د. انبار العريضي ، بيروت ١٩٦٩ . ج ١ . ص ٦٠٥ . د. محمد مؤنس عوض : الجغرافيون والرحالة المسلمون في بلاد الشام زمن الحروب الصليبية . عين للدراسات والبحوث الإثنائية . ١٩٩٥ . ص ٢٥ .
- ٦- طيسان مصطفى ونص : المائة عن أحوال القاهرة الاقتصادية وعلاقتها مع الخارج في عهد الفاطميين ، أبحاث الندوة الدولية لتاريخ القاهرة ، مارس - أبريل ١٩٦٩ . المجلد الثاني . مطبعت دار الكتب . ١٩٧١ . ٥٩٧-٥٩٧ .
- ٧- د. السيد الياز العريضي : الشرق الأدنى في العصور الوسطى . د.ت . ص ٨-٢٠ .
- ٨- د. نعيم زكي : نفسه . ص ٢٠٢-٢٠٥ .
- ٩- Ashner (E) : A Social and Economic Hist. of the Near East in the middle Ages . London , 1976 . p. 195 .
- ١٠- محمود الجريدي : مصر في العصور الوسطى . عين للدراسات . ١٩٩٦ . ص ١٩٨-١٩٩ : أشتور : التاريخ الاقتصادي للشرق الأوسط ، ترجمة عبد الهادي عيلة . دمشق . ١٩٨٥ . ص ٢٤٥ .
- ١١- Ibid : pp. 196-197 .
- ١٢- د. نعيم زكي : نفسه . ص ١٤٢ .
- ١٣- د. السيد الياز العريضي : مصر في عصر الأيوبيين . القاهرة . ١٩٦٠ . ص ١٠٦-٢٠١ .
- ١٤- ابن جبير : الرحلة ، نشر دار صادر ، بيروت . ١٩٨٤ . ص ٢٢٥-٢٤٥ .
- ١٥- د. عمر كمال توفيق : الذخيرة الإسلامية الإسلامية . الإسكندرية . ١٩٨٦ . ص ١٠٤ : د. علي السيد عطفي : العلاقات الاقتصادية بين المسلمين والمسيحيين . عجم للدراسات ١٩٩٦ . ص ٣١ .

- ١٥- د. عمر كمال توفيق : نفسه . ص ١٠٤ .
- ١٦- د. علي السيد عطفي : نفسه . ص ١٥٥-١٥٥ . نقل عن ابن جبير : الرحلة . ص ٢٢٥-٢٤٥ .
- ١٧- Swail, J.P.: The Feudal Nobility and the Kingdom of Jerusalem . 1174-1277 . London 1973 . p. 68 ; Richard, J.: The Latin Kingdom of Jerusalem . vol I . Trans . By Stanly Anckerboom . 1979 . p. 353 .
- ١٨- Joshua Prawer : Crusader Settlements . London . 1973 . p. 395 .
- ١٩- طيسان مصطفى ونص : المائة عن أحوال القاهرة . ص ٥٨٨-٥٨٨ .
- ٢٠- د. محمد مؤنس عوض : في الصراع الإسلامي المسيحي . السياسة الخارجية للدولة النورية . عين للدراسات والبحوث . ١٩٩٨ . ص ١٢٣ .
- ٢١- الترجيح السابق بنفسه . ص ٢٣٥-٢٣٥ . الأدرسي : نزهة المشتاق في أشراق الأفاق ، نابولي ١٩٧٥ . ص ٣٦٧ .
- ٢٢- د. محمد مؤنس عوض : الرجع السابق . ص ١٥٩ .
- ٢٣- د. زكي الشافعي : العلاقات الاجتماعية والثقافية والاقتصادية بين العرب والغرب خلال الحروب الصليبية . بيروت ١٩٥٧ . ص ١٤٧ .
- ٢٤- رنسيان : نفسه . ص ٦٠٩ . د. زكي القاسم : نفسه . ص ١٤٧ .
- ٢٥- د. محمد مؤنس عوض : الحروب الصليبية . العلاقات بين الشرق والغرب . عين للدراسات ١٩٩٠ / ٢٠٠٠ . ص ٢٣-١٨٧ .
- ٢٦- كلود كاهن : الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية . ترجمة أحمد الشيخ - دار سينما . القاهرة ١٩٩٥ . ص ١٢٧-٢٤٤ .
- ٢٧- هادي : تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٨٥ . ج ١ . ص ١٨٥-١٨٨ .
- ٢٨- Roy : Colonies Franqueses En Syrie aux XII et XIII siecles . Paris . 1883 . p. 189 .
- ٢٩- Ludolph von Suedern : description of the Holy Land in PPT.S., Vol. XII, pp. 51-53, 204 .
- ٣٠- د. محمد مؤنس عوض : الجغرافيون والرحالة المسلمون في بلاد الشام زمن الحروب الصليبية . ص ٦١ .

Prawer : Crusader Institutions, p. 496 .

٤٧-

٤٨- شيخ الريد : نفسه ، ص ٣٢-٣٣ .

٤٩- الدمشقي : كتاب الإشارة إلى محاسن التجارة ، ص ١٩-٣٢ .

٥٠- القصر السابق ، ص ٩-١٠ .

٥١- شيخ الريد : نفسه ، ص ١٩ .

٥٢- الدمشقي : نفسه ، ص ١ .

٥٣- د. محمد رجب النجار : الضار والفيضان في التراث العربي ، الكويت ، ١٩٨٦ ، ص ٧٣-٨٧ : ابن حجر الصقلاني : إنباء النصر في أنبا . القاهرة ١٩٧٦م ، ج ١ . ص ٦-٧ . ابن إياس : بلاغ الزهور ، ج ٢ ، ص ٨-١٠-٩ .

٥٤- الدمشقي : نفسه ، ص ١-١٢ .

٥٥- الدمشقي : نفسه ، ص ٤٤ .

٥٦- القلقشندي : صبح الأعشى ، ج ١٣ ، ص ٩٥ : عبد الرهاب حسين : مقالات وبعثت في التاريخ الاجتياحي بحروب الصليبية . الاسكندرية ، ١٩٩٩م ، ص ٢٧٨ .

٥٧- العمري : التعريف بكنسطلع الشريف القاهرة ، ١٣١٢هـ ، ص ١٢٩-٢٤٦ : القرظي : السونك ، ج ١ ، ص ٤٤١-٤٤٧ ، د. السيد البار العريضي : المالك ، ص ١٨٦ .

٥٨- باقرت الحصري : معجم البلدان ، ج ٤ ، ص ١١ .

٥٩- William of Tyre : History of Deeds done beyond the Sea, 2 vols. trans. by hahcock and Key new York , 1943 . vol . I, pp. 355-37 . 412 - 13 .

٦٠- عثاني بن غيث : معجم قبائل الحجاز ، دار مكة للنشر والتوزيع ، ١٩٧٩ ، ص ٢٤٤-٢٨٩ .

٦١- القرظي : البيان والإعراب عند بأرض مصر من الأعراب ، القاهرة ، ١٩٦١ ، ص ٧٢-١١٨ .

٦٢- د. علي السيد علي : القس في العصر المملوكي ، ص ٢٦٢ .

٦٣- د. نعيم زكي : نفسه ، ص ٢٤٢ .

٦٤- المرجع السابق ، ص ٢٨٤ .

٦٥- ابن حجر العسقلاني : إنباء النصر في أنبا . النصر ، ص ٧٤ ، ص ١٨٢ . المرجع السابق ، ص ٣٦٥ .

٦٦- د. نعيم زكي : نفسه ، ص ٢٥٩-٣٦٢ .

٦٧- ريسانان : نفسه ، ج ٢ ، ص ٦١٨ ، كذلك انظر : ابن القلائسي : زيل تاريخ دمشق ، بيروت ،

٣١- د. نعيم زكي : نفسه ، ص ١٤٨-١٤٩ .

٣٢- د. حاتم الطحطاوي : الانتصار الصليبي في بلاد الشام . عين للتراث والبحوث ، ١٩٩٩ ، ص ١٤٢ .

٣٣- د. حاتم الطحطاوي : المرجع السابق ، ص ١٤٥-١٤٦ .

٣٤- د. علي أشيد علي : القس في العصر المملوكي . القاهرة ١٩٨٦ ، ص ٢١٨-٢١٩ .

٣٥- د. عسر كمال توفيق . عملة بيت المقدس اللاتينية . الإسكندرية ، ١٩٥٢ ، ص ١٢ : ريسانان : تاريخ الحروب الصليبية ، ج ١ ، ص ١٨٧ : د. محمد مؤنس عوض : فن الصراع الإسلامي الصليبي ، ص ٢٦٨ .

٣٦- شيخ الريد : نفسه ، ص ٤٨ .

٣٧- المصدر السابق : نفسه ، ص ٤٩ .

٣٨- كلود كاهن : الشرق والغرب ، ص ١٧٥ .

٣٩- أنسة بن منقذ : كتاب الامتياز . تحقيق د. فليب حتى ، بزنون ، ١٩٣٩ ، ص ٨٥-٨٩ : ابن الأثير : التاريخ الباهر في الدولة الأتابكية . القاهرة ١٩٦٣ م ، ص ١٥٤ : صيغتييل عماد : الجزيرة السمر في المصنوع الوطني - مجلة الكتاب ، السنة ١١١ ، ج ٤٣ ، ص ١٧١ . القاهرة ١٩٤٦ ، ص ٤٠-٥٠ : د. محمد مؤنس عوض : فن الصراع الإسلامي الصليبي ، ص ٢٧٠ .

٤٠- د. علي السيد علي : القس في العصر المملوكي ، ص ٢١٦-٢١٧ .

٤١- كلود كاهن : نفسه ، ص ١٧٢ .

٤٢- المرجع السابق : نفسه ، ص ١٧٢-١٧٣ .

٤٣- ابن شداد : سيرة صلاح الدين ، ص ١٩٢ .

٤٤- ابن الطوير : زهرة القلبي في أخبار الدولتين ، شرتجارت ١٩٩٢م ، ص ١٢٤-١٥٥ .

٤٥- باقرت الحصري : بيروت ، ١٩٨٠م ، ج ٦ ، ص ١٦٤ : ميمس العواد : السحنة المملوكية في الدولة التركية ، بيروت ، ١٩٨٧ ، ص ٩٨ .

٤٦- ابن شداد : سيرة صلاح الدين ، ص ١٩١-١٩٢ ، ص ٢١٣-٢١٤ .

- واصل : متفرج الكروب ، ج ٥ ، ص ١٥٧ : شافع بن علي : حسن النقيب الحسينية المنتزعة من السيرة الظاهرية ، تحقيق د. عبد العزيز القريطي ، ص ٧٤ ، العيني ، حقل الجمان في تاريخ أهل الزمان ، تحقيق د. محمد محمد أمين ، القاهرة ٨٧-١٩٨٨ ، ج ١ ، ص ٨٩ .
- ٨٤- التلخيصي : صح الأئسي ، ج ٣٧ ، ص ٣٧ ، د. علي السيد علي : العلاقات الاقتصادية ، ص ٢٢ .
- ٨٥- المصدر السابق : نفس ، ج ١٤ ، ص ٩١ ، د. علي السيد علي : العلاقات الاقتصادية ، ص ٥٣ .
- ٨٦- التبريد بالمصطلح الشريف ، ص ١٨٩-١٩٣ .
- ٨٧- النجوم الزاهرة ، ج ٧ ، ص ١٢١ : علي السيد علي : القيس في العصر المملوكي ، ص ٢٧ .
- ٨٨- د. محمد عيسى صافية : تحليل الموثومات الزهراء في دفتر غزوة ٩٦٤هـ-١٥٥٦م ، حصاد من مشورات اتحاد المؤرخين العرب ، ١٩٩٨م / ١٤١٩هـ ، ص ٣٤٩-٣٥١ .
- ٨٩- المرجع السابق : نفس ، ص ٣٤٤-٣٤٥ .
- ٩٠- طه تلجي الطراونة : مملكة صفد في عهد المماليك ، بيروت ١٩٨٢ ، ص ١٧٧ .
- ٩١- د. محمد عيسى صافية : نفس ، ص ٢٥٩ ، د. علي السيد علي : القيس في العصر المملوكي ، ص ٢٤٧-٢٥٠ .
- ٩٢- القريزي : المحفظ ، ج ٢ ، ص ٣٦٥-٣٦٧ : ابن واصل : متفرج الكروب ، ج ٢ ، ص ٢٦ .
- ٩٣- شيخ الورد : كتاب نوبة الدهر ، ص ٢٢١ .
- ٩٤- ابن فضل الله العمري : التبريد بالمصطلح الشريف ، ص ١٨٩-١٩٠ .
- ٩٥- ابن حجر العسقلاني : إنباء الفرس ، ج ١٠ ، ص ٥١ .
- ٩٦- ابن شداد وعز الدين محمد بن الأعلامي الخطيرة في ذكر أسراء الشام والجزيرة ، تحقيق د. سامي الدعازر ، دمشق ، ١٩٦٢ ، ص ٢٦ : ابن فضل الله العمري : نفس ، ص ١٩٧ ، ص ١٧٧ .
- ٩٧- الوضو الزاهر ، ص ٢٥٤ : طه تلجي الطراونة : نفس ، ص ٤٩ .
- ٩٨- د. سعيد عاشور : الظاهر بيبرس ، القاهرة ١٩٦٣م ، ص ١٦٢ .
- ٩٩- ابن جبير : الرحلة ، ص ٢٧٤ : طه تلجي الطراونة : نفس ، ص ٩٥-٩٦ .
- ١٠٠- ابن فضل الله العمري : نفس ، ص ١٩٧ .

- William of Tyre : Op. cit. vol. II, 282 . ص ٢٢١ ، ج ٢ .
- ٦٨- Coinage of The Crusades and the Latin East in Asimoleum . London .
- ٦٩- حاتم الطحاوي : الاقتصادي العليبي ، ص ١٥٨-١٦٠ .
- ٧٠- د. حاتم الطحاوي : نفس ، ص ١٤٥ .
- ٧١- هايد : تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، ج ٢ ، ص ٣٢١-٣٢٠ .
- ٧٢- المنسقي : الإشارة إلى محاسن التجارة ، ص ٣٥-٤٥ ، د. حاتم الطحاوي : نفس ، ص ١٤٦-١٥٨ .
- ٧٣- د. السيد الهادي العريش : الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، بيروت ١٩٦٧ ، ص ٧٣ : كثره كاهن : الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية ، ص ١٩٢ .
- ٧٤- ابن القلاسي : ذيل تاريخ دمشق ، ص ٢١٨ .
- ٧٥- ابن شداد : التبريد السلطانية ، ص ٢٠٩ .
- ٧٦- H. Hink : The Foundation of the Latin States 1099-1118 in, Setton, Vol. I, Philadelphia, 1955, p. 376 .
- ٧٧- ابن جبير : الرحلة ، ص ٢٥٢ ، ص ٢٧٦-٢٧٨ ، زكي حسن - الرحالة المسلمون في العصور الوسطى ، القاهرة ، ١٩٤٥ ، ص ٨٢ : د. عمر كمال توفيق : الدبلوماسية الإسلامية ، ص ١٠٧ .
- ٧٨- د. محمد مؤنس عوض : في الصراع الإسلامي الصليبي ، ص ١٥٨-١٦٠ .
- ٧٩- ابن القلاسي : نفس ، ص ٣٣٨ : أيرشامة : الروضات في أخبار الدولتين ، القاهرة ١٢٨٧هـ ، ج ١ ، ص ٢٥٨ ، المرجع السابق : نفس ، ص ١٥٨-١٥٩ .
- ٨٠- ابن شداد : التبريد السلطانية ، ص ٢٠٩ .
- ٨١- أيرشامة : الروضات ، ج ١ ، ص ١٨٨-١٨٩ ، د. السيد الهادي العريش : الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، ص ٧٢-٧٧ ، ١٧٧-١٨٥ ، Tome II, p. 343 .
- ٨٢- د. السيد الهادي العريش : نفس ، ص ٣٠٠ .
- ٨٣- Ronmann : Op. cit. vol. II, p. 133 .
- ٨٤- الكلب جرحس ابن العبيد : أخبار الأيوبيين ، نشر كتبه كاهن من ١١٤٥ ، ج ١٥ ، ص ٨٩ ، ابن

sign Merchantia" in D. Baker (ed.) *Relations between East and West in the Middle Ages*,
 Edenburg, 1973, p. 115.

١١٨- هاب : تاريخ التجارة ، ج ١ ، ص ١٨٥ ، د : حاتم الضحاوي ، نفسه ، ص ١٢٩-١٤٠ .

١١٩- *Livres des Assises de Jerusalem*, Tome I, pp. 173-181

١٢٠- د : علي السيد : العلاقات الاقتصادية ، ص ٩١-٩٩ وما بها من مصادر ومراجع .

١٢١- د : محمد مجدي صالحية ، نفسه ، ص ٣٤٩ .

١٢٢- ابن شاهين : زيادة كشف المسالك ، ص ١٢٢ د : علي السيد ، القس في العصر السلطاني ، ص ١٩٩ .

١٢٣- د : نعيم زكي ، نفسه ، ص ٢١٦ .

١٢٤- ابن شاهين الأيوبي : مسار الحقائق ، ص ٥٢-٥٣ .

Key-Op. cit. pp. 211-212.

١٢٥- ناصر خسرو ، سفرنامه ، ص ٥٢ .

١٢٦- ابن ياقوت : تاريخ الزهور ، ج ١ ، ص ١٤٩ .

١٢٧- د : نعيم زكي ، نفسه ، ص ٢٣٦ .

١٢٨- د : زكي محمد حسن : القرون الإسلامية ، ص ٣٥-٣٤١ : الرحالة المسلمون في المشرق
 الوسطي ، القاهرة ، ١٩٤٥ ، ص ٦١ ، د : محمود المبرور ، مصر في المصور الوسطي ، ص ١٦٨ ، د :

السيد بلال المرش : مصر في عصر الأيوبيين ، القاهرة ، ١٩٦٠ ، ص ٢٠١ .

١٢٩- د : سعيد عاشور : الأيوبيون والمماليك ، القاهرة ١٩٦٥ ، ص ١٦٦-١٦٧ .

١٣٠- آشور : التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى ، ص ٣٩ .

١٣١- ابن الطبري : زهرة القلبيين في أخبار الدولتين ، ص ١٢٩-١٣٩ ، كلاً كما من : الشرق والغرب
 ص ١٧٣ .

١٣٢- آشور : نفسه ، ص ٣٠٧ .

١٣٣- د : نعيم زكي ، نفسه ، ص ٢٥ .

١٣٤- آشور : نفسه ، ص ٤١ .

١٣٥- د : قاسم عبده قاسم : الخلفية الأيديولوجية للحروب الصليبية ، عن الدراسات ، ١٩٩١ ، ص ٢٨ .

١٣٦- د : سماد ماهر : أثر القنول التشكيلية الوطية القديمة على فن القاهرة في العصر الفاطمي ،
 أبحاث الندوة الدولية لتاريخ القاهرة ، مارس- أبريل ١٩٦٩ ، ص ٥٥٨ .

١٠١- سبط ابن الجوزي : سرآة الزمان في تاريخ الأعيان ، حيدر آباد الدكن : ١٩٥١م- ١٩٥٢ ، ص ١٠١ .

١٠٢- ابن الأثير : الكامل ، ج ٩ ، ص ١١٠ .

١٠٣- *William of Tyre* : Op. cit. vol. II, pp. 80-81, 130-132; *ibid.*

بقيوت المصري : معجم البلدان ، ج ٢ ، ص ٣٧ ، أوشامة : الروستين ، ج ٢ ، ص ٢٨ : ابن شاهين
 وخسوس البين خليل : زيادة كشف المسالك وبيان الطرق والمسالك ، بنبرس ، ١٨٩٤م ،
 ص ١٢٩-١٨٩ .

١٠٤- ابن خبير : الرحلة ، ص ٣٧٦ ، د : علي السيد علي - العلاقات الاقتصادية ، ص ٩٦ .

١٠٥- الفطر السائق ، نفسه ، ص ٢٧٢-٢٨١ : رسيان : نفسه ، ج ٢ ، ص ١٥٥ ، د : علي السيد
 نفسه ، ص ٩٧ .

١٠٦- الرحلة ، ص ٢٨٦-٢٧٧ .

١٠٧- رسيان : نفسه ، ج ٢ ، ص ١٨٨ ، د : علي السيد علي ، نفسه ، ص ٩٨ .

١٠٨- *William of Tyre* : Op. cit. vol. I, pp. 371-372 .

١٠٩- رسيان : نفسه ، ج ٢ ، ص ١٨٨ .

١١٠- *Ibid* : pp. 506-507 ; *Prawer* : *Crusader Institutions*, p. 467 .

١١١- طه تلحي الطراونة : نفسه ، ص ١٧٧-١٧٨ ، ابن شاهين الأيوبي : مسار الحقائق وصح
 الحقائق ، تحقيق د : حسن جضي ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص ٩٦-٩٧ .

١١٢- القفندي : صحح الأخطى ، ج ٤ ، ص ١٠٢ ، د : سعيد عاشور : الحركة الصليبية ، ج ١ ،
 ص ٢٥٣ ، رسيان : نفسه ، ج ١ ، ص ١٢٩ .

١١٣- ابن شداد ، عمر الدين والأعلاق الخطيرة ، ص ٢٦٤ .

١١٤- ابن جبير : الرحلة ، ص ٢٤٧ ، د : محمد مؤنس عرض : الحروب الصليبية ، ص ٢٣٤ .

١١٥- ابن القلاسي : ذيل تاريخ دمشق ، ١٦٥-٢٠٥ ، د : علي السيد : العلاقات الاقتصادية ،
 ص ١٨٨ .

١١٦- القفندي : صحح الأخطى ، ج ١٦ ، ص ٢٧ ، د : علي السيد : العلاقات الاقتصادية ، ص ٥١ .

١١٧- *The Government in Ladin Syria and die Commercial Privileges of Por-*

مراكز طرق القوافل بين شمال أفريقيا ووسطها

أهمية طرق القوافل والمسالك البرية:

من خلال البحوث القديمة إلى هذه الندوة ، نلاحظ أن المسالك البرية ، وطرق القوافل التجارية قد استأثرت باهتمام الباحثين ، وهي في حقيقة الأمر ظاهرة صحية ، وخطرة إيجابية لأنها ترتكز على الجذور التاريخية ، وتستند إلى ماضي هذه الأمة التي كان لها دور هام في بناء الحضارة الإنسانية ، وكان أول من اهتم بدراسة طرق القوافل التجارية هم الجغرافيون والرحالة العرب الذين سجلوا في كتاباتهم رحلاتهم نشاط تلك القوافل ، وأهم القوافل التي تسلكها ، والمحطات التي تتوقف عندها ، وأهم السلع التي تنقلها . ومن هؤلاء : ابن حوقل في القرن العاشر ، والكبرى في القرن العاشر عشر ، والإدريسي خلال القرن الثالث عشر ، وابن بطوطة ، ابن فضل الله ، والعسرى ، وابن خلدون في القرن الرابع عشر ، والحسن الوزان في القرن الخامس عشر .
ومع نهاية القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر للبلاد ، وهي الفترة التي ارتبطت ببداية نفطل الاستعمار الأوروبي إلى القارة الأفريقية ، أصبح النشاط التجاري بالمسار ، الكبرى محل اهتمام الدوائر الاستعمارية والرحالة الأوروبيين الذين أعطوا اهتمام خاصا لهذه الطرق التي أتاحت لهم فرصة تحقيق أهدافهم الاستعمارية .

د. إبراهيم أحمد أبو القاسم - مدير شئون اللجنة الدائمة - جامعة الدول العربية .

١٣٧- سليمان سليمان مصطفى رئيس : نقه . ص ٥٨٧ .
١٣٨- المرجع السابق : نقه . ص ٥٨٩ .
١٣٩- د. السيد الباز العربي: الشرق الأدنى، ص ١٩٢ ، ٣٩٨ .
-١٤٠-
١٤١- د. محمد عيسى صالحية : نقه ، ص ٣٧٠ . كلمة كافر : الشرق والغرب . ص ١٢٨ .
١٤٢- د. عفاف سيد صيرة : العلاقات بين الشرق والغرب . القاهرة ١٩٨٢ م . ص ٦٢-١٧٤ .
١٤٣- (W.B) Fleming The Kingdom of Jerusalem . London . 1972 . p. 364 .
Hist. of Tyre Columbia . 1915 . p. 95 .
١٤٤- د. نظير حسان سعداوي : الحرب والسلام زمن المديان المسلمين . القاهرة ١٩٦٦ م . ص ١٧ .
١٤٥-
١٤٦- زكي محمد حسن : قرن الإسلام . ص ٥١٢-٤٦٦ : د. علي السيد : العلاقات الاقتصادية . ص ٦٠ .
١٤٧- زكي الناقش : نقه . ص ١٤٧ .
١٤٨-
١٤٩- Assisat de Jerusalem . Tome II in R.H.C. Paris . 1891 . p. 179-149 .
١٥٠- د. السيد الباز العربي: الشرق الأدنى . ص ١٩٨ : د. محمد عيسى صالحية : نقه . ص ٣٧ .
د. سليمان مصطفى رئيس : نقه . ص ٥٨٧ .
١٥١- آشور : نقه . ص ٢٤٩ .
١٥٢- ونيسان : نقه . ص ٢٤٠-٦١٦ .
١٥٣- د. راشد البروي: الظروف التاريخية في عصر في العصر الفاطمي . القاهرة . ١٩٤٨ م . ص ٣٣٢ وما بعدها .
١٥٤- ابن فري بردي: النجوم الزاهرة . ج ١ . ص ٢٦٧ .
١٥٥- آشور : نقه . ص ٣٩٢-٣٩٤ .
١٥٦- د. السيد الباز العربي: الشرق الأدنى . ص ١١٧-١٤٠ .

وكان للتشمال الأفرقيتي الجسر الذي ربط بين الشمال والجنوب . وقد استقطب أنظار المستعمرين عبر مختلف عصور التاريخ بدءا بالرومان وانتهاء بالاستعمار الأوروبي الحديث . واحتلت طرابلس القرب بحكم موقعها الذي يتوسط الشمال الأفريقي ، وطول ساحلها الذي يصل إلى مسافة ألفي كيلو متر تقريبا ، أهمية بالغة في مجال تجارة القوافل ، حيث أصبحت ترتبط بشبكة من الطرق الصحراوية التي تعبرها القوافل القادمة من بلاد المغرب العربي ومن مصر والسودان .

وقد وصف طرابلس الغرب الرحالة الإنجليزي (كوبلر) الذي عاش في عهد قريب أهمية ذلك الموقع ، وهو يعبر عن النظرة الأوروبية لواقع طرابلس الغرب وأهميته في ربط تجارة أوروبا بالقارة الأفريقية فقال إنها « واحدة من أقدم البوابات التي تتدفق منها ثروات أفريقيا إلى حوض أوروبا ومنها تنمرركز خطوط التجارة من موزمبيق وبحيرة تشاد وادي وينستي وفينكبير ودارفور؛ أي من جميع البلاد المحيطة في السودان ، فهي أقرب مخرج هام على المتوسط » (١١) . وكانت طرابلس الغرب ملتقى طرق القوافل الواردة من الشرق من مصر ومن المغرب من الدول المغربية . بالإضافة إلى الطرق الممتدة إلى وسط وغرب القارة الأفريقية ، وأهمها طريق طرابلس النيجر عن طريق غدامس ، وطريق طرابلس تشاد مروراً بواحة ميزوق ، والطريق من بنغازي إلى تشاد مروراً بعدة واحات منها أوجلد والكفرة .

وقد حصلت هذه القوافل أنواعا متعددة من البضائع اخترناها الرمال (Dawil) فيما يلي : أقطان مانتيسستر وخرائر لونسنا وزجاج البندقية وتريستا والورد والمرابا والإبر من النمسا فضلا عن السكر والشاي (١٢) .

وإذا انتقلنا إلى مصر فإننا نجد أنها ارتبطت بعدة طرق برية ربطتها بشمال وغرب القارة الأفريقية . أهمها طريق القوافل الذي يربطها ببلدان المغرب العربي ، وهو الطريق الذي استخدمت قوافل الحج منذ زمن طويل ، وكثيرا ما كان التجار يفضلون هذا الطريق لأهميته التجارية حيث يمر بالمديد من المدن والمحطات التي ينشط فيها وراج التجارة في مجالها البيع والشراء (١٣) .

أما الطريق الآخر الذي ربط مصر بدول غرب أفريقيا (السودان) فكان يمر بحسن عنبرة دولة أغلبيها يقع على حوض النيجر (١٤) ، ومن أهمها : قبكيو ، بورنو ، الكوردر ، ثم يمتد هذا الطريق عبر الأراضي الليبية ، مروراً بمنطقة فزان ثم واحة أوجلد ، ومنها إلى الأراضي المصرية .

وأهم السلع التي كانت تأتي بها القوافل التجارية من المغرب العربي ، الذهب ، السكر ، البراقص ، والقمحان المغربية ، وشرايب حبر أساور ، حلقان ، خواتم (١٥) ولقد لعبت الإسكندرية دوراً هاماً في تجارة القوافل باعتبارها أهم الثغور المصرية على البحر المتوسط ، وكانت تلتقي عندها القوافل القادمة من المغرب العربي (١٦) سواء القوافل الخاصة بالتجارة أو قوافل الحج الموجهة إلى الأراضي المقدسة ، ونظراً لتوسع نشاط التجارة في الإسكندرية فقد فضل بعضهم الإقامة ، ونتج عن ذلك تزايد عدد الجالية المغربية ، حيث أصبح لهم الوكالات التجارية ، ونشطت تجارتهم في الأسواق ، وأقاموا الطرق والأحياء ، التي سميت فيما بعد باسمهم مثل حارة المغاربة ، حي القفارية ، سوق القفارية .

لقد كانت طرق القوافل التجارية تمثل بعنا اقتصادياً واجتماعياً للشعوب الأفريقية التي طقس على بلدانها طابعها الصحراوي ، من ذلك أن الجزائر التي تميزت بتوسع العسك الصحراوي ، ارتبطت بسلكين هامين يتران بالجنوب التونسي ، ومنه إلى واحة غدامس التي تلتقي عندها بالطرق الصحراوية المتوجهة إلى الوسط الأفريقي . وقد أطلق على الطريق الأول طريق القصور الذي يمر محاذياً للأطلس الصحراوي ، ويمر بمنطقة الجريد التي تشكل غابات من الدخيل ، أما الطريق الآخر والذي يعرف بطريق الواحات والذي كان يتوغل في أعماق الصحراء فكان يشكل خطورة ومخاوف أمام التجار والحجاج الذين فضلوا طريق القصور حيث تصفر أحياء ، هذا بالإضافة إلى أنه آمن من قطاع الطرق ، بينما طريق الواحات يخلو من المياه ، وإن وجدت ، بعض الأبار فهي على مسافات متباعدة جدا (١٧) .

واحة غدامس :
واحة غدامس من أهم الواحات الليبية وتقع في الجزء الشمالي الغربي من ليبيا ، وما تزال مدينة غدامس محافظة على أصالتها ، ومقوماتها الحضارية من خلال نوعية مبانيها ، وأزقتها العتيقة ، وقد أدرجت في منظمة (اليونيسكو) المنظمة العالمية للثريية والثقافة وتعلم باعتبارها إحدى المعالم التاريخية في العالم .

وحكم موقعها الهام في المنطقة الحدودية التي تربط ليبيا بكل من تونس والجزائر ، فقد ظلت غدامس على علاقة وطيدة بتونس منذ العصر الفينيقي ، حيث كانت تمثل مركزاً تجارياً هاماً ، ومنطقة عبور (TRANST) للتجارة بين الشمال الأفريقي (تونس وطرابلس) وأواسط القارة الأفريقية .

إلى توفير فرص العمل (١٧٦) حيث تحول الكثير من الغدامسيين للعمل في مدينة تونس، سواء في العمل التجاري، أو في مجال الحرب الأخرى، هذا بالإضافة إلى فرصة التعليم التي أصبحت للشباب الغدامسي للالتحاق بالدراسة في جامع الزيتونة، الذي كان يستقطب طلبة العلم من بلاد المغرب العربي، ومن الواضح أن غدامس لم تكن متفصلة على نفسها عبر مختلف العصور، إذ قدمت بفضل ما تجلبها لها من طرق للقوافل، على اتصال بعالمها الخارجي، وأصبح للغدامسيين حضور في العديد من البلدان الأفريقية، وصف أخشاشي نشاط الغدامسيين في الميدان التجاري فيقول: «هم أول من أحيا التجارة السودانية مع أهل تونس ودخلوا بمالك السودان وانتشروا في أصفاعه وتسلطوا على تجارته ووجهوا الأرباح الباهظة» (١٧٦).

ومن أهم طرق القوافل التي ربطت غدامس بساحل الشمال الأثري:

- أولاً : طريق طرابلس، جنزور، زوارة، زمبر، الوطية، نالوث، سيان، غدامس (١٧٤)
- ثانياً : غدامس، تطاوين، قابس، تونس (١٧٥)

كذلك ارتبطت غدامس بعدة طرق أخرى هامة لتجارة القوافل، منها الطريق الذي يتجه غربا إلى الصحراء الجزائرية، ثم إلى تمسكين وتيدى كلتا وتوات ثم إلى الشمال الغربي ليصل إلى أراضي المغرب،

أما الطريق الآخر، فيسلك جنوب الحماة للسراة إلى غلات، ومنها إلى الجزائر في

السراة (١٧٦).

وتستغرق الرحلة بين غدامس وتونس خمسة عشر يوماً، حسبما جاء في رواية الشيخ محمد بن أحمد سائر الغدامسي الذي هاجر من غدامس إلى تونس عن طريق القوافل سنة ١٩١٨ بطرابلس، وفي دراسة للدكتور سلفاتور بونو (١٧٦) حول تجارة طرابلس عبر الصحراء، أشار إلى أن مجموع الأيام التي تستغرقها رحلة القافلة من طرابلس إلى غدامس مرورا بعدة محطات تتراوح بين ١٤ و ١٥ يوماً (١٧٦) وهو ما يؤكد رواية محمد الغدامسي من حيث تطابق المدة التي تقضيها القافلة في رحلتها إلى كل من تونس وطرابلس.

وكانت الرحلة من غدامس إلى تونس شاقة وعسيرة، يكثفها العديد من المخاطر، إذ جل

أهمية الموقع الجغرافي لغدامس : **الغدامسية** كانت دائما تكتسب أهمية تجارية كبيرة، تتصور غدامس بتوسطها الجغرافي الهام، حيث تقع على خط طول ٤ / ٩ وخط عرض ٣٠ شمالا في جهة الشمال الغربي من ليبيا، وعلى الحافة الغربية للحماة الحسراء، على ارتفاع ٣٦٠ مترا فوق مستوى سطح البحر (١٧٨).

اهتمام الدولة العثمانية بطرق القوافل التجارية

أولت الدولة العثمانية عنايتها بتجارة القوافل وعلى وجه الخصوص خلال فترة العهد العثماني الثاني (١٦) حيث اكتسبت تجارة القوافل أهمية كبيرة بعد عودة السلطة التركية إلى طرابلس عام ١٨٣٥ إذ منذ ذلك الوقت صار من الممكن للسفن المحملة بالبضائع الأوروبية أن ترسو بانتظام في ميناء طرابلس (١٧٦) وقد جاء اهتمام الدولة العثمانية بكل من واهي غدامس وغلات باختيارها الشريان الرئيسي الذي يربط تجارة إيالة طرابلس مع أفريقيا بعد أن بدأ تغفل النفوذ الأوروبي، حيث كانت فرنسا قد احتلت الجزائر عام ١٨٣٠ وهو ما حفر الأوروبيين للتسابق نحو استثمار التجارة الأفريقية بالإضافة إلى كثرة عدد الرحالة الأوروبيين والذين حاولوا استغلال طريق غدامس للوصول إلى أجزاء كثيرة من أفريقيا. وكان أن اتخذت الهواجس، والمخاروف تلازم الإدارة العثمانية التي رأت الزحف الأوروبي نحو أفريقيا سيكون حتما على حساب مصالحها وأملاتها، وقد وضعت عام ١٨٦٥ استراتيجية دفاعية للحد من تغفل النفوذ الفرنسي في تونس، وأقامت لهذا الغرض في غدامس قوة من المتطوعين العرب فوامها ٣٥ ألف رجل لمقاومة فرنسا (١٧٦) ثم لجأت الدولة العثمانية إلى إصدار فرمان سلطاني بتولية باي تونس، حتى تضمن تعبئة تونس إلى البوثة العلية. ولكن السلطات الفرنسية رفضت ذلك، لاسيما وأنها كانت تخطط للرض حاجتها على تونس،

ومن هنا بدأت تجارة القوافل عن طريق غدامس تغلب أهمية بالنسبة لفرنسا والدولة العثمانية خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر.

طريق القوافل التجارية بين غدامس وتونس

لبرزت وثائق محمد عبد الحميد الغدامسي أهمية طريق القوافل التجارية بين غدامس وتونس، حيث ظل هذا الطريق في حركة دائمة التواصل، وبصورة منتظمة بين المدينتين، وعن طريقه توفر للغدامسيين السوق النامية للحصول على البضائع التي يحتاجونها، بالإضافة

النشاط التجاري بين غدامس وتونس

أن تحديدنا لفترة القرن التاسع عشر كمرحلة التجارة بين غدامس وتونس ليس معناه أن التجارة بين الدينيتين قبل هذه الفترة كانت متعددة، فقد ظلت مدينة غدامس لمدة قرون تمثل مركزا تجاريا هاما بأفريقيا ونقطة عبور للسلع والبضائع بين الشمال والجنوب. ولكن تحديد الفترة مرتبط بوثائق محمد عبد الحميد الغدامسي وكبيل تجارة غدامس بتونس (١٢٢) وهي فترة القرن التاسع عشر، الذي بدأ فيه الزحف الأوروبي نحو القارة الأفريقية.

واعتمد تجار غدامس (أصحاب رؤوس الأموال) في تصريف تجارتهم على الوكلاء الذين يظنونهم في العديد من المناطق والبلدان، حيث يتولى الوكيل التجاري نيابة عن التجار التصرف في السلع يبعها، وشراء، ويجرد وصول الثقافة. كذلك كما يتولى إطلاع التجار على الأسعار وحلي نوعية البضائع المطلوبة ومقارناتها. وقد أوزت الدولة العثمانية عنابها واهتمامها بالوكلاء التجاريين، حيث كلفتهم أثناء فترة العهد العثماني الثاني بولاية طرابلس الغرب بمتجمل تجارة طرابلس في العديد من البلدان الأفريقية (١٢٣).

وكان محمد عبد الحميد الغدامسي من تجار غدامس المشهورين واليسيرين. وقد جاء إلى تونس خلال القرن التاسع عشر، وأثناء وكالة تجارية بالعاصمة التونسية في نجح البلاغجية عدد ٦ تتولى تنظيم وتسيير القوافل التجارية بين تونس وغماس (١٢٤).

وكان محمد عبد الحميد الغدامسي قد اهتم في جزء من مراسلاته بالمبادلات التجارية التي هي عبارة عن مجموعة طلبات استيراد يبعث بها أهالي غدامس إلى وكيلهم التجاري في تونس، وتتركز على شراء بعض السلع من تونس، منها، الحرير، العسل، ويذود زراعة الخضروات، وأخرجان، والأواني الصخرية (١٢٥)، وتتولى القوافل المنظمة بين غدامس وتونس نقلها، وتأمين توصيلها إلى أصحابها، ولا تدخل هذه البضائع في التجارة المتبادلة بين تونس والبلدان الأفريقية الأخرى عن طريق غدامس.

ونوضح إحدى الوثائق، وهي عبارة عن رسالة واردة من قاسم بن عبد الحميد الغدامسي في غدامس إلى شقيقه محمد عبد الحميد الغدامسي في تونس عام ١٢٩٧هـ الموافق ١٨٨٠م، ارتفاع الأسعار في غدامس، وأشارات إلى بعض أسعار المواد الغذائية (١٢٦) التالية:

سمن	٧	اسلبيه
الزيت	٥.٥	اسلبيه
الطعام	١.٥	اسلبيه

المسافة التي تقطعها القافلة تم عبر الصحراء، حيث الغياقي والقفار التي تتضمن فيها المياه والأشجار. وكثير ما كانت القوافل التجارية تتعرض لنهب وأحيانا للمصادرة، مما يهبط أصحاب القافلة إلى البحث عن مسالك معبدة عن أنظار حراس الحدود والدوريات، وذلك الإمل أهم وسائل النقل نتيجة تكوينها الجسائي الذي يتحدى مشاق الصحراء.

وقد أدركت فرنسا أهمية طريق القوافل الذي يربط بين تونس وغماس فقررت استغلال لتحقيق أهداف سياسية استعمارية، وإرسال المبشرين والرحالة إلى أجزاء مختلفة من القارة الأفريقية.

ومن أجل أن تثبت فرنسا أقدامها في تلك المناطق وفي ظروف أمنية مناسبة لجأت في نوفمبر ١٨٦٢ إلى توقيع معاهدة مع شيخ الطوارق في غدامس، وتتضمن على أن يقدم الطوارق كل عون وحماية للتربين وتجارهم المنجبة إلى السودان الغربي (١٢٧). ولم يقتصر الاهتمام بغماس، كما أشرت آنفا على فرنسا وحدها، ولكن كان الاهتمام أيضا من قبل العديد من الدول الأوروبية.

وقد ظلت غدامس تشكل أهمية بالغة أمام الرحالة والمبشرين الأوروبيين الذين يتجهون إلى أواسط القارة الأفريقية، وكان لاستقرار الأوضاع الأمنية بالمدينة انعكاسه على نشاط أولئك الرحالة، ففي عام ١٨٢٥ أرسلت بريطانيا بعثة برئاسة الدكتور غوردن لينغ (تجهت من طرابلس عبر الجنوب، مرورا بغماس، ثم عين صالح إلى تيككو، ولكن الدكتور أثناء رحلته علم باضطراب الأحوال في غدامس، فاضطر إلى تفسير اتجاه القافلة نحو فزان، وكانت النتيجة تعرض القافلة لهجوم من قبل الطوارق البدو، نتج عنه قتل بعض أعضاء البعثة، وأصيب (الدكتور لينغ) رئيس البعثة بجروح (١٢٨).

يعد أن أنشأت بريطانيا تغطية لها في غدامس، أوكلت إلى هذه التغطية القيام بالمعبد من الأدوار لخدمة المصالح البريطانية. منها استخدام طرق القوافل التجارية لتفغل المبشرين الإنجليز داخل القارة الأفريقية، بالإضافة إلى توسيع تجارة بريطانيا مع أفريقيا، وجلب بعض السلع التي كانت السوق البريطانية في حاجة إليها، وأهمها عاج الفيل، والشمع العربي، والشمع، وشعر الذهب (١٢٩).

ومن طرابلس أو تونس أو غدامس تستعمل الجمال بأخرى حتى لا يهتكها النصب (١٣١١) السنة، فمن الواضح أن غدامس كانت لها أهمية خاصة بالنسبة لوسائل النقل المتمثلة في الجمال والتي كانت وحدها تتحمل أثقال تجارة الصحراء، فكان من الضروري وجود استراحة لتغيير الجمال أو إعطائها بعض الأيام للراحة قبل استئناف الرحلة، وكانت غدامس تسبب الأماكن المتاحة أمام تجار القوافل.

وقد شهد القرن التاسع عشر ازدهارا لتجارة القوافل، حيث بلغت ذروتها خلال الفترة بين ١٨٣٢-١٨٨١ (٣١١) نظرا للأهمية التي اكتسبتها طرابلس، باعتبارها بوابة تجارة أوروبا مع أفريقيا، حيث كانت القوافل التجارية تحصل البضائع الأوروبية إلى وسط القارة الأفريقية. وتخصص قائمة البضائع الأوروبية، المصنوعات القطنية، والشاي، والسكر، والحرير، والصناعات، وورق القل للكتابة، أما البضائع الأفريقية إلى أوروبا، فهي ريش النعام، والعاج، والجلود (٣١١).

ولم تخل طرق القوافل التجارية من بعض المخاطر، التي أصيبت عمليات السطو والنهب التي تعرضت لها أثناء رحلتها، وتوضح بعض الرسائل والشكاوى القديمة من بعض تجار القوافل التجارية القادمة من غدامس إلى كل من طرابلس، وتونس الظروف الصعبة والمخاطر التي أصبحت تواجههم من قبل قطاع الطرق والأشقياء الذين لا هم لهم إلا السطو والنهب.

وتشير هذه الرسائل والشكاوى التي قدمت إلى والي طرابلس أعاصم باشا وصور منها إلى (باي تونس) (٣١١) إلى أن بعض القوافل التوجيهية إلى طرابلس وتونس والمحملة بالبضائع قد تعرضت للنهب والسطو من قبل قبائل درغمة والنوابل (٣١١).

ومن أجل توفير الأمن لطرق القوافل التجارية، طلب تجار غدامس من السلطات العثمانية التدخل لتوفير الحماية والأمن لقوافلهم التجارية، من قطاع الطرق، وفي مقابل توفير هذه الحماية فرضت عليهم الإدارة العثمانية أنواع من الضرائب، منها (منحة الجند الحرس) وضرائب تجارية أخرى (٣١١)، ولدى زيارة بعض القوافل التجارية إلى تونس في سنة ١٨٣١، وجدنا رسالة من والي تونس إلى والي طرابلس، يطلب من والي طرابلس توفير الحماية للقوافل التجارية، من قطاع الطرق، وفي مقابل توفير هذه الحماية فرضت عليهم الإدارة العثمانية أنواع من الضرائب، منها (منحة الجند الحرس) وضرائب تجارية أخرى (٣١١).

وقد شهدت منطقة جنوب ليبيا بزوان عند الموضع الذي يعرف بعروشي مرزوق، والذي تقع واحة مرزوق في منطقة جنوب ليبيا بزوان عند الموضع الذي يعرف بعروشي مرزوق، والذي تلقى عنده مجموعة أودية الجنوب الرئيسية (وادي الشاطي)، وادي الاجال، وادي عشبة)

وتتمثل واردات غدامس من تونس في السلع التالية، والتي نرجح أن أغلبها يصاد تصدير، إلى مناطق أفريقيا أخرى (٣١١):

• أقمشة متنوعة، قمع، شموع، صابون، تيج، سكر، شاي، حبوب، زيت، دقيق، اليانيس، الجيايب.

أما واردات تونس من غدامس فهي:

• حوزان، ماعز، حليب، أدوات ديج، تحف، ووصف المشائس، السلع التي كانت تحصلها القوافل إلى السودان الأخرى من طرابلس وتونس ومصر، وأهمها القماش الأبيض بأنواعه كالمحمودي والعتير، والقماش المصري، والحرير بأنواعها، وشالها تأتي من جربة والبريد من عمل تونس، والبرانس، والكساري المحروجه، والجيايب، وأنواع الشاشية التونسية والفرسود بأنواعه، وجسع الروائع القطنية من أعطار ومسك، وبعض الألبسة والجلود (٣١١).

والغدا سميون بالإضافة إلى تجارتهم للبناءلة بين تونس وخدامس، امتلك بعضهم محلات تجارية، في مدينة تونس، استمرت هذه المحلات حتى أتتاء عودة معظمهم إلى غدامس، ومن العائلات الغدامسية التي نالت حظوظا وافرة في الميدان التجاري عائلة الشبي (٣١١).

ونظرا لما استاز به الغدا سميون من خلق لجنة تجارة القوافل كالتصاحب رؤوس أموال، ووكلاء، فإن الدولة العثمانية استعميات بهم لتسهيل تجارة طرابلس مع بعض الدول، ولتوكيل حرية التصرف نيابة عن موكله في البيع وفق الأسعار المعمول بها في الأسواق، وكانت هناك ثلاثة عوامل يتم الاتفاق عليها ودراستها قبل انطلاق القافلة، وهي كمية البضاعة، أنواع السلع، أمن الطريق (٣٠١) وكل هذه العوامل كانت تدرس بعناية فائقة من قبل التجار قبل انطلاق القافلة باعتبارها الأساس في حفظ أموالهم من مخاطر الطريق وكساد السوق.

وقد حظي قادة تجار القوافل التجارية بكانة خاصة في عهد الدولة العثمانية حيث نصت القوانين العثمانية على إعفاء قادة تجار القوافل من الضرائب (٣١١). وقد ساعدتهم ذلك على أن ينشطوا في تجارتهم، وأصبح بعضهم يعمل شركا لبعض المبرورين في المدن الأخرى، ونتيجة ذلك ازدهرت التجارة بمدينة غدامس، وازدادت حركة القوافل التجارية، وكان أن تقدمت تجارتهم كثيرا بأفريقيا بصورة لا يصدقها العقل، وقوافلهم لا تكاد تستريح طوال فصول

الدراسات على الخندق والنس المشين للتاريخ العربي، واستغللت الدوائر الصهيونية ذلك لشويه
 سمعة العرب والمسلمين لدى الغرب، لأجل كسب الرأي العام الأوروبي لصالح الصهيونية .
 إن دراسة تجارة الرقيق يجب وضعها في سياقها التاريخي الموضوعي فالقوافل التجارية
 التي كان يسيرها العرب كانت من بين الوسائل التي استغلها الأوروبيون في نقل الرقيق، لكن
 المسألة في أصلها كانت من صنع الاستعمار الغربي، وكان الاستفادة في كل المراحل ومن كل
 المصنفات هم الغرب الذين كانوا في حاجة ماسة إلى الرقيق لتغطية النقص في اليد العاملة.
 وخدمة نشاطهم الاقتصادي والاجتماعي، وكانت هذه التجارة إغراء لما تعرض له الشعب
 الأفريقي من عمليات السلب والنهب، لشروائه الاقتصادية والبشرية من قبل المؤسسات
 والشركات الأوروبية وكان ذلك عام ١٨٦٠ عندما عسك بريطانيا على حظر تجارة الرقيق (١٢٦)
 وذلك لتبرير وجودها بالقارة الأفريقية . وتحويل وجهها الاستعماري أمام الشعوب الأفريقية .

على أن دراسة تجارة الرقيق يجب وضعها في سياقها التاريخي الموضوعي فالقوافل التجارية
 التي كان يسيرها العرب كانت من بين الوسائل التي استغلها الأوروبيون في نقل الرقيق، لكن
 المسألة في أصلها كانت من صنع الاستعمار الغربي، وكان الاستفادة في كل المراحل ومن كل
 المصنفات هم الغرب الذين كانوا في حاجة ماسة إلى الرقيق لتغطية النقص في اليد العاملة.
 وخدمة نشاطهم الاقتصادي والاجتماعي، وكانت هذه التجارة إغراء لما تعرض له الشعب
 الأفريقي من عمليات السلب والنهب، لشروائه الاقتصادية والبشرية من قبل المؤسسات
 والشركات الأوروبية وكان ذلك عام ١٨٦٠ عندما عسك بريطانيا على حظر تجارة الرقيق (١٢٦)
 وذلك لتبرير وجودها بالقارة الأفريقية . وتحويل وجهها الاستعماري أمام الشعوب الأفريقية .

وعلى خطى عرض ٥٢-٣٥ شمالا وخطى الطول ١٠-١٤ شرقى جرينيتش ، وقد احتلت مرزوق
 مكانة هامة في مجال تجارة القوافل منذ القدم، وخلال القرن الخامس عشر أصبحت مرزوق تمر
 حكم أولاد محمد بغزوان (٢٨) وقد ازدهرت تجارة القوافل في ذلك العهد باعتبار محمد القاسم
 من المهتمين بالقوافل ، حيث كان يشرب بنفسه على قوافل الحج التي تنطلق من الغرب إلى
 أراضي الحجاز . وقد اشتهرت مرزوق كاحدى المحطات الرئيسية على طريق الحج، وعلى وجه
 الخصوص بالقوافل الوافدة من بلاد السودان منذ عهد مولد الممالك الإسلامية (سالي . سفاري .
 كاتم . مرنوا .

وكان لقوافل الحج أهميتها في النشاط التجاري، حيث يتاح للحاج نقل بعض السلع التي
 التي تساعده على تغطية تكاليف مصاريف الحج، وكان الحجاج الذي يمر من مرزوق ينفق
 أمتعتهم من دفع الضرائب (الأمر الذي حدا بالتجار بخلط بضاعتهم بأمتعة الحجاج حتى
 لا يجهروا على سداد الضرائب المستحقة عليهم) (٢٨) ومنذ أن بدأ توغل الاستعمار الأوربي في
 القارة الأفريقية كانت مرزوق محط اهتمام بريطانيا وفرنسا، وقد سارعت فرنسا إلى انشاء
 قنصلية لها بمرزوق لتابعة النشاط الفرنسي ولرعاية تجارة القوافل . ومنذ عام ١٩٤٩ بدأت
 القنصلية تمارس نشاطها بصفة رسمية (٢٩)

وفي إطار اهتمام بريطانيا بمرزوق أوعزت إلى تشليبا في طرابلس (وارنجتون) في أكتوبر
 ١٩٤٣ بتأسيس شركة تحت اسم الجمعية الأفريقية The African Society على أن تمارس
 نشاطها في وسط القارة الأفريقية وموانئ إيالة طرابلس بالإضافة إلى الأسواق الخارجية التي
 تزارها الشركة تشامبي وطبيعة نشاطها (٣٠)

تجارة الرقيق :
 ظلت القارة الأفريقية طوال العصور ضحية الاستعمار الغربي الذي سلب خيراتها وأذل
 شعبها من خلال المعاملات والقبود التي فرضها والتي تنافي والأخلاق والبهادى الإنسانية.
 من ذلك تجارة الرقيق التي أصبح من خلالها الإنسان الأفريقي يباع ويشترى مثل قطع الفم،
 وقد جعلوا من غرب أفريقيا وبلاد السودان المصدر الأساسي لتجارة الرقيق قبل اكتشاف
 أميركا في القرن الخامس عشر .

- ١٢- مصطفى عدالة ، المنهار من مزاج تاريخ ليبيا ، ج ١ دار ليبيا ١٩٦٧ ، ص ٢٠٣ .
- ١٤- أبو لقمة ، الهادي والياهور ، منصور ؛ نفس المصدر ، ص ٣٢ .
- ١٥- تشاري و عبد الرحمن ؛ نفس المصدر ، ص ٧٦ .
- ١٦- كورود ، فرانكسبكر ؛ ليبيا أثناء العهد المشائى الثاني تعريب خليفة التليسى ط ١ دار الثقافة ، بيروت ص ٢٩ .
- ١٧- سلفاتور ، بونو ، نه تجارة طرابلس عبر الصحراء ، من مجلة البحوث التاريخية مركز الجهاد / طرابلس ١٩٨١ .
- ١٨- أبو القاسم ، إبراهيم ، المهاجرون الليبيون بالبلاد التونسية ١٩١٦-١٩٥١ ملطبعة عبد الكريم بن عبدالله ، تونس - ١٩٩٢ ص ١٥١ .
- ١٩- بروشيز ، ن . أ ؛ تاريخ ليبيا في العصر الحديث منتصف القرن السادس عشر - مطلع القرن العشرين ترجمة د . عداد غنم منشورات مركز الجهاد ، طرابلس ١٩٩١ ، ص ٣٦ .
- ٢٠- بروشيز ، ن . أ ؛ المصدر نفسه ، ص ٧٣ .
- ٢١- بروشيز ، ن . أ ؛ المصدر نفسه ، ص ٣٧٧ .
- ٢٢- الأرشيف الرضوى التونسي ، ص (A) م ٤٥٩ .
- ٢٣- الشريف ، خديجة باعلى ، طريق تقويم تجارة القوافل الغدامسية ، في مجلة البحوث التاريخية مركز الجهاد - طرابلس العدد الأول يناير ١٩٨٨ ، ص ٩٧ .
- ٢٤- أ . و . ت . و . س (A) م ٤٥٩ .
- ٢٥- أ . و . ت . و . س (A) م ٤٥٠ .
- ٢٦- أ . و . ت . و . س (A) م ٤٥٩ .
- ٢٧- أبو القاسم ، إبراهيم ؛ نفس المصدر ، ص ١٦ .
- ٢٨- المنياسي ، محمد عثمان ، جلا الكروب عن طرابلس الغرب طبعة أزمي دار لبنان ١٩٦٥ ، ص ٩٢ .
- ٢٩- عائلة التلي من أهبان الغدامسيين بتونس هاجرت إلى تونس خلال القرن التاسع عشر ، والمنشك في التجارة ، ومن أبرز أفراد هذه العائلة الحاج علي التلي وأخواته .

- ١- الدياني ، أحمد صديقي ، ليبيا قبل الاحتلال الإيطالي أو طرابلس القرب في آخر العهد العثماني ١٨٨٢-١٩١١ الطبعة الثانية الحديثة ١٩٧٦ من ٢٥٦ .
- ٢- المصدر نفسه ، ص ٢٦ .
- ٣- عبد الرحمن ، عبد الرحمن عبد الرحمن ؛ الطرق التجارية بين مصر وبلاد المغرب العربي وغرب أفريقيا في العصر العثماني ، أعمال المؤتمر العلمي الثامن للدراسات العثمانية - زغران ٢٠٠٠ ، ص ١٣ .
- ٤- عبد الرحمن ، عبد الرحمن ؛ نفس المصدر ، ص ١٣٦ ، المصدر نفسه ، ص ١٣٥ .
- ٥- عبد الرحمن ، عبد الرحمن عبد الرحمن ؛ وثائق محكمة الاسكندرية الشرعية المتعلقة بالقارية في القرن الثامن عشر المجلة التاريخية المصرية العدد ٧٦ ، ص ٧٢ ، ص ٦٣ .
- ٦- حسيوني ، ناصر الدين ؛ شبكة المواصلات بالجزائر أثناء العهد العثماني ، أعمال المؤتمر للدراسات العثمانية زغران ١٩٩٨ ، ص ٧ .
- ٧- سيديوتي ، نصر الدين ؛ نفس المرجع ، ص ٧٠ .
- ٨- أبو لقمة ، الهادي والياهور ، منصور ؛ و غلامس رعاش ترميا الصحراء ، في مجلة البحوث التاريخية منشورات مركز الجهاد / طرابلس العدد الثاني ١٩٩١ ص ٢٠ .
- ٩- غند فترة العهد العثماني الثاني في ليبيا من ١٨٣٥ إلى ١٩١١ ، حيث كانت اباتة طرابلس قبل هذه الفترة تحت حكم الأسرة القرية مائلة التي امتد حكمها من عام ١٧١١ إلى ١٨٣٥ .
- ١٠- بيشون ، مالك ؛ السائلة الليبية في نسوية السلام ، منشورات مركز جهاد الليبية للدراسات التاريخية ، طرابلس ١٩٩١ ، ص ٣٦ .
- ١١- بيشون ، مالك ؛ المصدر نفسه ، ص ٦٩ .
- ١٢- مراسلات محمد عبد الحميد الغدامسي التي عمل كوكيل تجاري لتجارة غلامس تونس (١٢٨٧-١٢٩٧ هـ / ١٨٨٥-١٨٨٧ م) هي عبارة عن مراسلات شخصية اخصوطة بالأرشيف الرضوى التونسي ، وكان يبدؤها مع أصدقائه وأقاربه في غدامس ، ويعتقد في جزء منها إلى شرون الصحارة ، و نظرا للسكاسة التي يحظى بها محمد عبد الحميد الغدامسي داخل الأوساط الغدامسية ، وإن رسائله كان ذات بعد شعوري ، إذ كانت لسان حال كل المهاجرين الغدامسيين في تونس .

الهوامش

وقد العصور القديمة كانت بحيرة مبروط تشمل حلقة الاتصال المائي بين الإسكندرية وسائر جهات مصر . وهي بحيرة عظيمة كانت تحتضن مياهها من الفرع الكانوي للتيل ؛ إذ كانت تبطل المدينة بالنيهل بواسطة ترعة شيدتها القديسة التي كان يطلق عليها طوال العصر العثماني خليج الإسكندرية . والتي تقوم مقام ترعة المعسودية الحالية ، أو الخليج الناصري في العصر الوسطي . وعن هذا الطريق تستطيع الإسكندرية أيضاً أن تتصل بالبحر الأحمر . طريق التجارة الهام إلى الشرق الأقصى (١٧) . وكانت للإسكندرية ميناء تقع على البحيرة تعرف بميناء مبروط ، وكانت ذات أهمية كبرى ؛ إذ كانت تحمي إليها السفن من جميع أنحاء مصر حاملة منتجات البلاد فنشغف حصولها وتسهيل بها حصوله أخرى بما يرد عن طريق البحر (١٨) . وقد היא موقعها هذا أن تجمع بين تجارة البحر والبحر .

وقد مدح ولهم المصري أهمية الإسكندرية كمدينة تجارية فقال بأنها : " أصلح ما تكون للتجارة الواسعة ، ولها ميناء من فضلتها عن بعضها لسان من الأرض ضيق جنا ، ويقوم عند برج شاهق يسمى فاروس وموقعها على البحر واتصالها بالنيل ترتب عليه تنوع شهرة الإسكندرية " (١٩)

وكان لمنتجات الشرق أهمية كبيرة بالنسبة للغرب الأروبي وأهمها التوابل لحفظ المأكولات ليصنع ولصناعة الأدوية والعقاقير . والعاج . والبخور ، والخطير ، والأحجار الكريمة ، واللؤلؤ . . . والأقمشة الحريرية (١٠) . وكانت هذه المنتجات تملك عدة طرق برية وبحرية من الشرق حتى تصل إلى أسواق أوروبا . وكان طريق التجارة عبر مصر من أفضل طرق التجارة بين الشرق والغرب ، وفضلت الأمم التجارية الغربية استخدامه ، فهو أقل تكلفة من الطريق البري ، قليل النفقات ، كما أن التجار الأوربيين كانوا يحصلون من الموانئ المصرية على حاصلات مصر ومنتجاتها الصناعية مثل الشب . والقلال ، والكمان ، والسكر ؛ بالإضافة إلى التوابل والبهارات الواردة من الشرق ، مثل الفلفل ، والسك ، والهيل (الحضبان) ، والقرفة ، والأهلج (شجر هندي ذو ثمر) ، والكافور ، وجوز الهند . وجوز الطيب ، واللصير . والأبنوس ، والعاج ، والبورسلين (خزف صيني) (١١)

ومن جهة أخرى كانوا يجلبون بعض منتجات بلادهم التي لم تكن متوفرة في مصر مثل الخشب والمعادن كالحديد والنحاس وأيضاً الجلود والفرا ، ليعمها للتجار المسلمين . وكانوا يعتقدون أرباح كبيرة بحوريد هذه السلع (١٢) .

تشكل حلقة اتصال بين مصر والعالم الخارجي ، كما أن امتداد نهر النيل من الجنوب إلى الشمال ليصب في البحر المتوسط ، ربط بين أجزاء مصر وبعضها البعض ، وسهل الاتصال بين مصر الصعيد وموانئ مصر الشمالية . وكان لهذا التشكيل الجغرافي أثر كبير في نشاط مصر التجارية منذ أقدم العصور . وساعد على قيام التبادل التجاري بين الشرق والغرب .

وكان بسواحل مصر الشرقية المطلة على البحر الأحمر عدد من الموانئ ، أهمها عينها والنصير والطور والقلم ، تستقبل تجارة الشرق وخاصة العرايل ، لتقل إلى القاهرة وموانئ مصر الشمالية المطلة على ساحل البحر المتوسط مثل الإسكندرية ورشيد ودمياط وتيس . حيث يقوم التجار الأوديون بدور الوساطة التجارية بين الشرق والغرب . وقضت الإسكندرية على موانئ مصر الشمالية الأخرى بقرعتها إلى الغرب من الدلتا معينا عن تأثير القيصان ، مما جعلها في مأمن من الزواجب التي يلقي بها النيل في البحر كل عام (١١) .

كانت الإسكندرية منذ تأسيسها ميناءً تجاريًا هامًا لمصر في مختلف العصور ، ويرجع ذلك إلى موقعها الجغرافي المثل على البحر المتوسط . والذي مكها من القيام بمهمة الاتصال الشجاري بين الشرق والغرب . فهي تشغل شريطاً ساحلياً ضيقاً يقع بين البحر المتوسط في الشمال وبحيرة مبروط في الجنوب ، وكانت المدينة تطل على البحر مباشرة . واليه تفصل بين شاطئها وبين جزيرة فاروس (٢١) ، إلى أن بنى في المصير البطلمي جسر حجري طويل يصل الشاطئ ، بجزيرة فاروس المسمى الهبتاستاديوم ، وكان إنشاء هذا الجسر بمثابة مولد جديدة لمدينة الإسكندرية ، فقد أعطى الفرصة لقيام مينائي الإسكندرية بدلاً من ميناء واحد ؛ الميناء الشرقي والميناء الغربي (٢٢) .

وعلى مدخل الميناء الشرقية أقيمت منارة الإسكندرية الشهيرة ، وكانت تقع مكان طابية قاينباي الحالية ، وسببت باسم الجزيرة نفسها " فاروس " ثم حوت بعد ذلك إلى فارو أو قنار (٢٤) . وقد كتب عنها الرحالة الأندلسي ابن جبير الذي زار مدينة الإسكندرية في عام ١١٨٢ م / ٥٧٨ هـ . يقول : " إن هذا المنار كان هداية للمسافرين ، لولا ما اهدوا في البحر إلى الإسكندرية ، ويظهر من على أزيد من سبعين ميلاً " (٥) . بينما يقول القزويني : " كان في هذه المنارة قوم مرتبون لوتقود المنار طول الليل فيبصر ركاب السفن تلك المنار على بعد ، فإذا رأى أهل المنارة ما يرسمهم أشعلوا المنار من جهة القبلة " (٦)

وكانت السفن تستخدم مينائى الإسكندرية الشرقية والغربية . وإن كانت الميناء الشرقية قد اقتصت بسفن الأوربيين ، بينما اقتصت الميناء الغربية بسفن المسلمين ، وقد قصد بهذا المحافظة على الأمن . وكان يصاحب هذا النشاط التجارى فى الإسكندرية ازدهار بعض الصناعات ، والى كان اشهرها صناعة الشياح النسوجة التى كانت تصدر إلى الخارج ، والى جانب ما كانت تنتجها الإسكندرية من أقمشة متنوعة كانت تنقل إلى الشرق والغرب من مراكز إنتاجها المختلفة . كما كان بالمدينة داران لصناعة السفن إحداها بالميناء الشرقية والأخرى بالميناء الغربية (١١٧) .

وأصبحت الإسكندرية فى العصر الأيوبي سوقاً عامة للتجارة العالمية ، وكانت تتدفق إليها معظم منتجات الشرق والغرب . وقد شهد بعض المؤرخين والرحالة الأوربيين فى القرنين الثامن عشر والثالث عشر على اتساع سوق الإسكندرية وأصبحت أكبر سوق للتوابل ، أمثال بنيامين التطيلي الرحالة اليهودى الذى زارها أثناء رحلته التى قام بها فى سنة ١١٦٥ - ١١٧٣ م / ٥٦١ - ٥٦٩ هـ . وذكر أن الإسكندرية بلدة تجارية فيها أسواق لجميع الأمم ، تزيد عليها تجار كثيرين من جنسيات مختلفة لشعوبه بأنواع التجارة المختلفة التى كانت تتدفق عليها من الشرق والغرب ، وقد أمدنا بأسما ، البلدان المختلفة التى كانت تقوم بالتبادل التجارى مع الإسكندرية ، وذكر من بينها مملكة أرغونة ، وفى هناك حركة تجارية كبيرة خاصة فى تجارة التوابل والمطويات التى تأتيها من الهند فيستشبعها النصارى . وهم فى ضفة وطلية بيجيون ويشترق ، بالإضافة إلى ذلك ، حدة بنيامين التطيلي عدد اليهود فى المدينة يتحو ثلاثة آلاف يهودى (١١٨) . بينما أمدنا القريزى بعدد التجار الأتوريج فى شهر الإسكندرية بنحو ثلاثة آلاف تاجر فى عام ١٢١٥ - ١٢١٦ م / ٦١٢ هـ (١١٩) .

وقد أسماه المؤرخ ابن عماتى بأهمية خليج الإسكندرية فى تسهيل الحركة التجارية بين الإسكندرية والوجهين المحورى والقبلى ، وأهم صادرات وواردات الإسكندرية فقال : " وفى شهر مسرى (آب) - أغسطس - وهو آخر السنة القبطية ، وفيه جريان النيل بخليج الإسكندرية وتسفير الراكب إليه بالشب والفلال والكنكان والبيار والسكر وغير ذلك من الأضناف على ما يؤمر به ... وفيه يحصل من ثغر الإسكندرية القحورس إلى الباب العزيز من الأضشاب والمطويد وغير ذلك من الأضناف برسم عمارة الراكب (١٢٠) . ولذا كان يتدفق على الإسكندرية جموع غفيرة من أهل الشرق والغرب معاً ، فسمح سوقاً عالمياً لكلا العالمين (١٢١) .

ومنذ أواخر القرن الحادى عشر الميلادى / الخامس الهجرى ، كانت التجارة الواردة من الشرق تسلك الطريق البحرى عبر البحر الأحمر ، بسبب تواجد الصليبيين فى جنوب بلاد الشام ، وصارت توابل الهند تصل إلى البحر المتوسط عن طريق النيل . وأصبحت عملاقى المركز الرئيسى لتجارة الهند والسن والحشة ، ومنها نزل الحجاج ، وأيضاً تفرغ شعوبان متجهات الشرق ، ومنها تنقلها القوافل عبر صحراء سيناء - الصحراء الشرقية - إلى قوص ، ثم تسير فى القبل إلى القسطنطا ، ومنها إلى الإسكندرية ، لكنى يصغر منها إلى الأسواق الأوربية (١٢٢) .

كانت الإسكندرية فى العصر العجمى تمثل مركزاً تجارياً حيوياً بين الشرق والغرب ، إذ كانت سوق اتبادلات التجارية ، ونجا تنقل البضائع من أبهى الشرقين إلى أبهى الغربين والعكس (١٢٤) . وكانت المدينة حافلة بالبضائع والتجار الذين يفتنون إليها من الشرق ومن الغرب ، ومنذ العصر الفاطمى عرفت الإسكندرية ظاهرة تخصص الأسواق داخل المدينة لى بيع سلع معينة ، ومن هذه الأسواق سوق المطارين التى كانت تتركز فيه تجارة التوابل والقطر بالمدينة . وكانت الإسكندرية أهم سوق لتصدير التوابل إلى الغرب فى ذلك الوقت ، وشارع المرجانيين التى تخصص فى صناعة الراجان وتجارته ، وكذلك الكسان قد تكون أهم سوق للأقمشة بالدينة ، وسوق الجوارى ، وسوق الصرافين ، والسوق فى القرون الوسطى عبارة عن شارع طويل يمتد على جانبه صفان من المحلات ، ومن المحلات ما يقسم لسيين ، أحدهما داخل الآخر . وتتخذ القسم الداخلى مغزناً للبضائع ، والخارجى محروفاً لها ومجلتاً للزبائن (١٢٥) .

وفى أواخر العصر الفاطمى ظهرت طبقة من التجار المسلمين تعرف بطبقة الكارمية ، وكانت لها فروع تمتد إلى أنحاء بعيدة ، وعارس أفضاؤها التجارة مع السن وعدن ، وكانت تجارة التوابل أهم فرع فى أعمالهم التجارية ، وكانوا يملكون مسنوداً فى قوص . وكانت الكارمية تشقىل متاجر الشرق فى عدن ثم تسير مراكبها فى البحر الأحمر إلى عيذاب ومنها تحلها القوافل إلى قوص ، ثم تسير فى النيل إلى القسطنطا ، حيث يوجد فندق الكارم الشهير . ثم تهبط السفن أو القوافل بهذه الشاخر من القسطنطا إلى الإسكندرية . وعندما فقدت عيذاب مكانتها التجارية والبحرية وحلت الطور والسويس محلها فى أواخر القرن الرابع عشر ، كانت القوافل تحمل متاجر الشرق إلى القاهرة عبر شبه جزيرة سيناء وشرق الدلتا ومنها إلى الإسكندرية (١٢٦) .

وفي عصر الماليك ، أصبحت الإسكندرية ميناء مصر الأول ، وصارت مركز نشاط تجاري كبير . بعد أن قام الماليك بتخريب أسوار دمياط في عام ١٢٥٠م / ٦٤٨هـ ، حتى لا يترك الصليبيون في مجيئهم الإشارة عليها . وبعد استيلاء المغول على بغداد عام ١٢٥٨م / ٦٥٦هـ وتدهور طرق التجارة البرية بين الصين وآسيا الصغرى ومصر ، الذي ظل بعيداً عن خطر المغول التجارية بين الشرق والغرب في طريق البحر الأحمر ومصر ، الذي ظل بعيداً عن خطر المغول وتهديدهم ، وقام الماليك بدور الوساطة التجارية بين الشرق والغرب ، واتخذ الجزر الأكبر من البضائع المتبادلة بين الشرق والغرب طريق الإسكندرية ، فأصبحت الإسكندرية مقصد التجار واليهما تهوى ركاب التجار في البر والبحر حتى صارت أجل تغوير الديار المصرية (١٢٢٢) . وكانت الإسكندرية لمظنتها تسمى في ذلك العصر « مخزن العالم » (١٢٣) . واستمرت الإسكندرية أكبر سوق في العالم في تجارة التوابل والأخشاب الفاخرة . حتى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح . ولم يكن في وضع الغرب الأقدم أن يستغني عن توابل الهند ، وهذه التجارة جذبت القتلان وغسروهم من الأمم التجارية ، ووجد كبار تجار مصر في هؤلاء التجار عملاء معسومين (١٢٤) .

أما قطلونيا Catalonia (١٢٥) وخاصة عاصمتها برشلونة Barcelona (١٢٦) قد سبقت الممالك الأسبانية في مجال التجارة . فكانت تتزود دائماً بكميات وفيرة من التوابل ، فمن بها كل البلاد المجاورة لها . وازدادت صلاتها بمصر منذ أواخر القرن الثالث عشر وأوائل القرن الرابع عشر الميلادي . فشرده الرسل والبصويون بينها وبين مصر ، وعقدت الاتفاقيات ، وتبادلت المكائبات ، تدعيماً للمصالح المشتركة بين مصر وأرضون . وقد اتسعت التجارة القطلونية حتى أصبحت برشلونة من أكبر مراكز التجارة القطلونية خلال النصف الثاني من القرن الثالث عشر .

وقد استمدت قطلونيا أهميتها التجارية من موقعها على البحر المتوسط ، فهي تقع في الركن الشمالي الشرقي من شبه الجزيرة الأيبيرية ، وتطل على جبال البرنيه من الشمال والغرب وتجاورها فرنسا - مقاطعة روسيلون Rosellon القديمة - من الشمال . وأرضون من الغرب ، وبنسبية من الجنوب الغربي . ويشكل نهر نتيورا وبياجورثا الحدود بين قطلونيا وأرضون . وقد سهلت ترات البرنيه اتصالاتها بفرنسا . والنطقة الساحلية لقطلونيا جبلية خصبة ، تغطيها بعض المنخفضات مثل خليج روساس Gulf of Rosas وسهول جرنندة Gerona وديرجات

القريبة من برشلونة . وكان يسكن قطلونيا سلالات أيبيرية ، وفي العصور المبكرة تعرضت لغزوات البيزنطيين والقرطاجيين والرومان . وشكلت جزءاً من أسبانيا الرومانية . ثم تعرضت لغزو القوط الغربيين . واتخذ استولف ملك القوط الغربيين برشلونة مقراً له في عام ٤١٥م . وفي القرن الثامن الميلادي سيطر المسلمون على الجزء الشمالي الشرقي من شبه الجزيرة الأيبيرية عام ٧١٣م / ٩٢هـ (١٢٧) .

ثم اعتدت سيادة الفرنجة على قطلونيا ، وكانت تمثل النشر الآسائي لإمبراطورية شارلمان مع أسبانيا الإسلامية ، وكانت تضم المنطقة الواقعة بين البرنيه وبيرجات ، وكان ملك الفرنجة يعينون حكام هنا الشر من الأشراف أو الألقاط الذين ينتمون إلى قبائل قوطي أو ليرنجي . وأصبحت هذه المنطقة تشكل استداواً فرنسياً تابع للفرنجية ، وكانت تضم عدة كونتيات . وفي القرن الثامن عشر كان لقسطن برشلونة سيادة على بقية كونتيات قطلونيا (١٢٨) .

طلت برشلونة تحت حكم أمباطها ، حتى عام ١١٣٧م وزواج راسون برنجير الرابع قسط برشلونة (١١٣٦ - ١١٣٧م / ٥٢٥ - ٥٣١هـ) من بترونيلا ابنة راسورو الثاني "الزبيب" ملك أرضون (١١٣٤ - ١١٣٧م / ٥٢٩ - ٥٣٢هـ) . ومقتضى هذا الزواج تم اتحاد أرضون وقطلونيا ، واعتلى راسون برنجير عرش أرضون (١١٣٧ - ١١٦٢م / ٥٣١ - ٥٥٧هـ) ، وتلقب بشمط برشلونة وأمير أرضون ، وكان هذا الاتحاد سياسياً . فقد احتفظت كلتا المملكتين بملفها ونظمها . وجعل لأرضون قوة بحرية هامة بالإضافة إلى قوتها البرية ، وأصبحت برشلونة ميناءً هاماً لأرضون على البحر المتوسط ومركزاً لصناعة السفن . وشكلت قطلونيا في ذلك الوقت جزءاً أكبر أهمية لمملكة أرضون في العصور الوسطى . وعند وفاة القسط برنجير الرابع عام ١١٦٢م ترك ممتلكاته القطلونية لابنه راسون الذي تلقب بأثونسو الثاني . وفي عام ١١٦٤م تنازلت بترونيلا عن تاج أرضون لابنها ، وأصبح ألفونسو ملكاً لكل من أرضون وقطلونيا (١٢٩) .

كذلك كانت مدينة مونتبييه Montpellier - الواقعة جنوب فرنسا - خاضعة لحكم ملوك أرضون ، فقد تزوج بطرس الثاني ملك أرضون (١١٩٦ - ١٢١٣م / ٥٩٢ - ٦١٠هـ) من ماريا صاحبة مونتبييه عام ١٢٠٤م / ٦٠٠هـ . ولما انتهت ملالة سادة مونتبييه القيمة خلفهم ملوك أرضون بالوفاة ، وفي عام ١٢١١م / ٦٠٧هـ أصبح بطرس سيد مونتبييه ، ثم ورثها

خايمي الأول ملك أرغون (١٢١٣ - ١٢٧٥) من أمة الملكة ماريا التي ماتت عام ١٢١٤م ، كسا وراث بعض المقاطعات الصغيرة المجاورة وكورتبات رويسيلون وشرطانية Cerdana ، التي كانت تحت سيطرة برشلونة منذ عام ١١٨٢م / ٥٧٨هـ . وكانت مدينة مونبليه تخضع لنفسها بنفسها ، إذ يحكمها قنصل نيابة عن ملك أرغون بشارم المايطين ، واهتم ملوك أرغون برحلتها المادي (٣٠) . واستطاع الملك خايمي الأول أن يحتفظ بسيادة مونبليه وروسلون ، بموجب معاهدة كوريل عام ١٢٥٨م / ٦٥٦هـ التي عقدها مع لويس التاسع ملك فرنسا ، والتي عفتها تنازل لويس التاسع عن مونبليه للملك خايمي وختم كل مطالب السيادة على قطالونيا ، في مقابل تنازل خايمي عن كل مطالبه في مقاطعات بروانس في جنوب فرنسا ، وكانت برشلونة ومونبليه من أهم المراكز التجارية في قطالونيا وأرغون ، وكانت الضرائب التي تدفعها هذه المراكز التجارية الكبيرة تشكل مورداً أساسياً للملك (٣١) .

كان القتل أول الأمم الأسبانية في مجال التجارة ، واتخذوا مساراً تجارياً على نحو مماثل للجمهوريات التجارية الإيطالية ، إلا أن ظروف أسبانيا المسيحية أدت إلى تأخرها في مجال التجارة الخارجية ، فقد ظلت خمسة قرون محصورة في دائرة الإسلام الاقتصادية ، لأن الإسلام كان يحرف بها من الجنوب ومن ناحية البحر المتوسط ، فكانت التجارة احتكاً في أيدي المسلمين واليهود ، وظلت الممالك المسيحية في أسبانيا لا تستعمل إلا النقود العربية والفرنسية طوال أربعة قرون تقريباً ، فقد انشغلت بحركة الاسترداد حتى منتصف القرن الثالث عشر ، وأدى ذلك إلى تأخرها اقتصادياً (٣٢) .

وكان موقع برشلونة الجغرافي على ساحل البحر المتوسط أثرو في نموها وازدهار التجارة بها ، وأسهمت في النشاط التجاري بين الشرق والغرب الذي صاحب الحروب الصليبية ، وسارت التجارة وازدهار الصليب ، وأبحر القتلان والبروتستانتين والجزيرة والبادقة إلى موانئ مصر والشام ، ومع انتعاش تجارة البحر المتوسط في أواخر القرن الحادي عشر ، جعل من السهل الاستغناء عن اليهود كوسطاء ، مع الشرق ، وكانوا قد حققوا ثروة كبيرة في برشلونة ، فشاركوا في التجارة البحرية هناك كسلان للسفن أو مشاركين في ملكيتها ، وبادء الأمر انفسيت برشلونة في تجارة الرقيق ، لأن الحرب مع المسلمين زودتهم بمعدود آلاف من أسراهم من البير ، وكانت تلك التجارة تشكل مورداً هاماً من موارد ثروة برشلونة (٣٣) .

وتجزت قطالونيا بنشاطها الزراعي والتجاري ، وأنجحت الأدوات الحديدية ، والنسيج ، والزجاج ، والجلود الموضحة ، والملصجات ، والمجوهرات ، وكانت صناعة الملابس صناعة هامة في برشلونة ، وشجع الأمراء القتلان الصناعة البحرية ، وفي القرن الثاني عشر أصبحت برشلونة مدينة تجارية هامة تقوم سائر المدن في شبه الجزيرة الأيبيرية بنشاطها التجاري ، وأجرت السفن التجارية القطلونية حاملة متجانها إلى موانئ البحر المتوسط ، إلى صقلية وإيطاليا وفرنسا واليونان والإسكندرية وسوريا وشمال أفريقيا ، كما كان ميناء برشلونة يستقبل سفن تجارية كثيرة من موانئ البحر المتوسط ، وقد أعد أقطاط برشلونة أساطيل صغيرة لحماية السفن عند دخولها وخروجها من الميناء ، وعقدت برشلونة سلسلة معاهدات تجارية مع بيزا وجنوة ، وتورد التجار الإيطاليين بأعداد كبيرة في الموانئ القطلونية (٣٤) .

بدأت العلاقات التجارية بين القتلان والشرق في القرن الثاني عشر ، وذلك للاحتجار في القوايل ، وكان هناك في مدينة صور جالية مشتركة من البرشلونيين والروسلانيين ، تستورد التوابل من سوريا ومصر ، وكان الأسطول التجاري التابع لبرشلونة يقوم بصورة معتادة بالرحلة إلى الإسكندرية للمعصرين على منتجات الشرق وخاصة القوايل (٣٥) ، التي كان لها الأثابة الرئيسية بين السلع التجارية حتى نهاية العصور الوسطى . ونسبت تجارة التوابل في لواء وازدهار موانئ غرب البحر المتوسط ، لسهولة شحنها وخفة حمولتها ، والأرباح الكبيرة التي حققتها ، كما أثرت مصر من وراء هذه التجارة بحكم موقعها الجغرافي (٣٦) . وكانت الإسكندرية أكبر مستودع للتوابل الآتية من الهند ، وما يدل على أهمية التوابل بين متاجر الإسكندرية أن أحد أبوابها في العصر العثماني وهو باب مدرو كان يسمى أيضاً باب البهار ، لأن بهار الهند والشرق التواصل إلى القاهرة عبر البحر الأحمر كان يعمل منها في سفن تنسبر في انبيل ثم في خليج الإسكندرية حيث فرغها خارج المدينة عند هذا الباب ، وحين يتعذر على السفن النسيب في الخليج ، كانت تحصل هذا البهار قوايل من الجبال تأتي إلى الإسكندرية عن طريق البحر وتدخلها من (باب مدرو) أو باب البهار (٣٧) .

ولا شك في أن سوق انعطارين المشهورة كانت أهم سوق للتوابل والمطور بالمدينة ، إذ تزدهم في شوارع هذه السوق وأزقتها الدكاكين والوكالات والفتاق ، وحشدت فيها الكارمية هذه السلع التي تعد أهم مصدر للراء المدينة وأهميتها في العصر الوسطى ، وكان القتلان أهم التوابل جنباً ، كما كانت الإسكندرية أكبر سوق لتجارته في العالم في العصور الوسطى (٣٨) .

ووصف لنا الرحالة ابن جبير الحركة التجارية في طريق عيذاب - قوص طريق التجارة الدولية في القفل وأنواع السهار ، فيقول : " وفي هذا الطريق ، لا يمكن إحصاء القوافل الواردة والصادرة ، لا سيما القوافل العمالية المتعملة لسبع الهند الراضية إلى اليمن ، ثم من اليمن إلى عيذاب . وأكثر ما شاهدنا من ذلك أعمال انقليل ، فلقد خيل إلينا لكثرة قوافل يوازى التراب قيمة - (٢٩) . وكان بين عيذاب وقوص خدمة منتظمة من القوافل ، وكان عبور الصحراء الشرقية من عيذاب إلى قوص يستغرق سبعة عشر يوماً على قول المقرئ (٤٠) . واستبح ابن جبير أعمال الأمن العام في هذا الطريق حين قال : " ومن عجيب ما شاهدناه بهل الصحراء ، أنلك تلتقى بقارة الطريق أحصالي انقليل والفرقة وسائرهما من السلع مطروحة في حارس لها ، تترك بهذه السبيل ، إما لإعيا ، الإيل الحاملة لها أو خسر ذلك من الأعداء ، وتبقى بموضعها إلى أن ينقلها صاحبها مصونة من الأفات ، على كثرة المار عليها من أطوار الناس - (٤١) . ويؤكد المقرئ أيضاً على فتح هذا الطريق بالأمن (٤٢) .

ولذلك شجع الملك خاني الأول التبادل التجاري بين برشلونة والإسكندرية . بهدف الحصول على التوابل . وحظا حظرات واسعة في مجال نحو وتوسيع تجارة القفلان . وخاصة مع الشرق ، حتى أصبحت برشلونة من أكبر مراكز التجارة القفطالونية في البحر المتوسط . وقام القفلان بدور الوساطة التجارية بين مصر وموانئ شمال أفريقيا وشرق أوروبا ، فقاموا بنقل المنام من مصر وخاصة تجارة التوابل التي كان لها المكانة الرئيسية بين السلع المستوردة من الشرق ، وكانت تحتل أعلى السلع التجارية ، ثم يعاد بيعها إلى شمال أفريقيا . في مقابل الحصول على الذهب الذي يستخدم في سك العملة القفطالونية . بالإضافة إلى ذلك ، نقل القفلان من مصر الزنجبيل ، والنيلة ، والشب ، والحمر ، والسكر ، والبخور ، والشموجات ، والعطور ، والحقاير . وقد حقق التجار القفلان أرباح طائلة من بيع هذه الحاصلات في أوروبا (٤٣) .

أما أهم صادرات القفلان إلى مصر فتشمل الحديد ، والنحاس ، والألمنة ، والخشب ، والتبيل ، وكان الصرف يمثل أكثر صادرات القفلان أهمية . وكانت صناعة مسابغة النسيج صناعة هامة في برشلونة ، خصصت لها عدة مصانع ، وقد خصص للعسال أحياء خاصة متميزة . وقد أدى ثمر التجارة إلى تطور صناعة بناء السفن ، وأعدت برشلونة أماكن واسعة تكفي لتجهيز ثلاثين سفينة (٤٤) .

وفي عام ١٢٢٢م / ٦١٩هـ عقد الملك خاني اتفاقية مع التجار القفلان حدد فيها الرسوم المفروضة على التوابل المستوردة من مصر وسوريا ، وعلى سلع أخرى ، تشمل المسوجات والماشية والزيت والعسل والحديد ، والسك والرمصاص والعروق والكبريت (٤٥) . ولما تكررت الرحلات التجارية إلى مصر وسه رموانئ شمال أفريقيا ، أصدر الملك خاني الأول مرسوماً في عام ١٢٢٢م / ٦٢٤هـ ، يقضي بأن تشحن المضاع المرسلة إلى سوريا ومصر (الإسكندرية) على سفن وطنية ، وحظر شحنها على سفن أجنبية ، طالما وجدت في اليان ، سفن برشلونية (٤٦) . وكان يقوم بنقلها من قبل الجنوبية والبيزانة (٤٧) . وهذا يدل على أن مدينة برشلونة أخذت تزداد أهميتها كميناء تجاري هام على ساحل البحر المتوسط .

ولقد واجهت تجارة برشلونة منافسة خطيرة من مسلمي مدن طرطوشية وبنسية والمرية وجنر البليار (صيرفة وميتروقة وبياسة) . وتعرضت لتهميد المهاجرين في البحر ، ووصلت إغاراتهم إلى مدينة مونييه . ولما تكررت عمليات القرصنة البحرية بين القفلان ومسلمي جزر البليار ، قرر الملك خاني الأول غزو هذه الجزر ، وتأمين التجارة القفطالونية في البحر المتوسط . وكان لتجار قفطالونيا دور كبير في تخريبه على غزوها ، طمعاً في المكاسب المادية لهم . وكان دورهم شبيهاً بدور تجار البنديفة وجنوة وبيزا في تخريب الصليبيين ومساعدتهم في بلاد الشام . للحصول على امتيازات تجارية . فالناجر يذكر في مصلحته ، وتجارته وماله في المقام الأول . وساهم القفلان ماليًا واقتصاديًا وعسكريًا في حملة خاني ضد جزر البليار . بشرط الحصول على امتيازات تجارية بعد فتحها ، ونجح خاني في استرداد هذه الجزر من المسلمين (١٢٢٩ - ١٢٣٥م / ٦٢٥ - ٦٣٢هـ) . وبذلك تيسر لأسطول برشلونة أن يتطرق صوب الشرق دون خوف من أن يعترض طريقه مجاهد البليار .

وكان امتلاك الأوغوثيين لجزيرة صيرفة والجزر المجاورة لها ، أثر كبير على تقدم التجارة القفطالونية وتوسيع تجارة القفلان في البحر المتوسط . فازداد النشاط التجاري بين المالك المسيحية في أسبانيا وشرق في حوض البحر المتوسط في عالم التجارة . وكان هناك حفظ ملاحمة منظم بين صيرفة والإسكندرية ، يضرب إلى ذلك ، تسهيل التجارة بين قفطالونيا وشمال أفريقيا ، وأصبحت برشلونة وصيرفة من أكبر مراكز التجارة القفطالونية (٤٩) . وبدأ يتردد تجار برشلونة على الموانئ الأجنبية في أعناء كبيرة منذ عام ١٢٢٣م / ٦٢٧هـ ، وضع خاني امتيازات تجارية لبرشلونة في عام ١٢٣٢م / ٦٢٩هـ وأصدر أمراً يقضي باعفاء مضافتهم وتجارتهم من كل الضرائب والرسوم الحكومية المقررة (٥٠) .

وباسترداد بلنسية عام ١٢٣٨م / ٦٤٣هـ أصبحت تجارة قطلونيا أكثر تنوعاً ، وتهدرت الموانئ الأغرغوسية على الساحل الشرقي لأسبانيا مثل بنشكلة ، وقسطيلون ، وبريوات وسريبطر ، ودانية وغيرها ، الأمر الذي ترتب عليه ازدياد أهمية أرغون كمنارة بحرية في الحوض الغربي من البحر المتوسط . وأصبح لها أطول كبير بحروب مياه البحر المتوسط وكان تروء السفن باستمرار على ميناء برشلونة ، أدى إلى احتسام الملك خايمي بتنظيم التجارة البحرية في برشلونة ، وفي عام ١٢٤٣م / ٦٤١هـ عمل على توسيع ميناء برشلونة وحدد المساحة الداخلية حول الميناء التي لم يسمح فيها بالميناء . كما عمل على تحسين وسائل الشحن ببرشلونة وحماية مصالح البحارة . وشهدت برشلونة نهضة صناعية كبيرة ، ولأول مرة يود ذكر دار صناعة برشلونة في وثيقة خايمي الأول الصادرة عام ١٢٤٥م / ٦٤٣هـ ١٥١١ .

ولما كانت تجارة برشلونة تعتمد أساساً على التوابل ، فقد حافظ الملك خايمي الأول على العلاقات السلمية مع سلاطين مصر من المماليك ، فعدت معاهدة تجارية مع سلطان مصر في عام ١٢٤٥م / ٦٤٨هـ للحصول على التوابل ، بوساطة تاجر من برشلونة شارك في هذه التجارة ، وتنص على أن يستورد من هناك الغزل ، والصوف ، والعيثي ، وتوابل أخرى مثل الفلفل الأسود ، والقرنفة ، والكسوف ، ومختلف أنواع الفطارة مثل القرمز ، والوجيبيل ، والبخور ، والصنخ ، والنبيلة ، وحجر الشب ١٥٢١ . واتسع النشاط التجاري بين الإسكندرية وقطلونيا ، وأصبح ميناء برشلونة بأرغون باستمرار سفناً قادمة من سوريا ومصر . ومنذ عام ١٢٤٥م حرم ملوك أرغون خطر القرصنة ، وحاولوا منع رعيتهم من القيام بعصيات القرصنة ضد المسلمين الذين كانت تحسبهم المصاهرات بين ملوك أرغون وحكامهم أو صكوك حماية فردية ١٥٣١ .

ومنذ منتصف القرن الثالث عشر الميلادي ، أعيد تنظيم حكومة برشلونة لصالح الجماعة التجارية ، فقد عهد الملك خايمي إدارة المصالح الكبرى في مدينة برشلونة للطبقة البرجوازية التي تشكل طائفة التجار ذوي النفوذ الأكبر في المدينة . ففي عام ١٢٥٧م / ٦٥٥هـ بدأ تأسيس قنصلية البحر Consolat del Mar في برشلونة ، والقنصلية مثل نقابة للتجار أو جمعية ، وقد وجدت من قبل في بيزا وبنوة منذ حوالي عام ١٢٠٠م . ثم أقرت في جنوب فرنسا وتاج أرغون ، وكان تشكيل هذه القنصليات استجابة لرغبة التجار المشتغلين في التجارة البحرية لحماية مصالحهم المشتركة ، نتيجة لانخفاضهم في التجارة عبر البحار .

وعندما منح الملك بطرس الثالث ملك أرغون (١٢٧٦ - ١٢٨٥م / ٦٧٥ - ٦٨٤هـ) في عام ١٢٨٣م امتيازاً للتجار والبحارة المشتغلين في التجارة البحرية في بلنسية بتأسيس قنصلية البحر في هذه المدينة ، أشار إلى قنصلية برشلونة كمسودج سائد في ذلك الميناء الموسسة بالمدينة ، وكان يقوم بأعمالها قنصلان ، ذوي سلطة قضائية على البحارة والتجار ، يترقان على طائفة التجار ، ونظ في تنازعات يمكن أن تنشأ بينهم ، ويختارهم البحارة الوطنيون سورياً في الكريسماس ، وكثيراً ما استغاثت بحارة ميناء برشلونة من قرارات القناصل بالقاضي المخصوص الذي كان يختاره بحارة الميناء ، ووجد القناصل أن كثيراً من القضايا التجارية تعارض القانون ، فقرروا أن يكون الاختيار من طائفة التجار بدلاً من البحارة ، وتأسست قنصليات مشابهة في ميورقة وطرطوشة وجيرنة Gerona في القرن الرابع عشر ، وكان دخل هذه القنصليات يشكل مورداً أساسياً لذلك . وقد صممت قوانين هذه القنصليات حوالي عام ١٣٧٠م في كتاب قنصلية البحر ، الذي يعتبر مدونة شاملة للقانون البحري في البحر المتوسط ١٥٤١ .

وفي عام ١٢٥٧م / ٦٥٥هـ منح خايمي الأول لرجال البحر المخلصين بصياغة قوانين محلية تنظم الصرف البحري لمدينة برشلونة . وفي عام ١٢٥٨م / ٦٥٦هـ منح لرجال برشلونة المخلصين سلطة اختيار خبير السواحل سنوياً ، والذي يتولى حماية ميناء برشلونة ، واتخاذ الإجراءات الضرورية للدفاع عن برشلونة ، وبذلك انفصلت السلطة القضائية للميناء عن القوانين المكتوبة المبنية . وكانت كل المهن التجارية ممثلة في مجلس مدينة برشلونة ، ففي عام ١٢٥٨م كان مجلس المدينة يضم ١١٤ مندوباً تجارياً ، بينما بقية أعضاء المجلس يتكون من رجال القانون والطب وغيرهم من المواطنين ١٥٥١ .

وقد اهتم القنصلان بأعداد وتنظيم القانون البحري والتجاري ، وصاغ الملك خايمي الأول أول مدونة للقانون البحري في برشلونة في عام ١٢٥٨ ، وأطلق عليها كتاب قنصلية البحر - Libro del Consulado del Mar ، وجمع في هذا الكتاب القوانين البحرية ، وفيه نظم الحياة البحرية لوقت طويل بين الأمم البحرية ، وأصبح مرجعاً هاماً لكثير من الدول البحرية وخاصة فيما يتعلق بنظم الحياة البحرية والتجارية ، وقد صاغه على نحو واف ، ويحتوي على اثني وعشرين فصلاً يتعلق معظمها بالأمر الهامة المتعلقة بإدارة السفن ، وتحديد استراتيجيات أصحاب السفن ، وسلطة كل فرد في السفينة ، وحقوق وواجبات التجار والبحارة والركاب ،

وإجهادات القائد ، والمخول عن حمولة السفينة ، ومرشد السفينة ، وضابط الملاحة ، و
 عدد العلاقات بين طاقم السفينة والتجار . كما تنازل كل ما يخص السفينة من عمليات
 الرسم والشحن والتفريغ والتسليم . ويقضى كتاب فصلية البحر بضرورة وجود كاتب في كل
 سفينة لحفظ سجلها ، واشترط عمل عقود بحرية وتجارية ، كما حدد بدقة الحمولات التي
 يجب أن تحمل على ظهر السفينة (٥٦) . إن كتاب فصلية البحر لتشل على تقديم لمحة
 القتلان ، وهذا يفسر نجاح القانون القتلاني في كل مكان في البحر المتوسط . وأصبح
 برشلونة تناقص المدن الإيطالية في مجارة البحر المتوسط .

واهتم الملك خافيي بتنظيم شؤون التجارة في الخارج كما اهتم بها في الداخل ، فقام بتعيين
 القناصل في الواتي ، التجارية المظلة على البحر المتوسط ، وفي عام ١٢٦٢م / ٦٦٠هـ أولد
 إلى الإسكندرية سفارة ودية برئاسة برنارد بورتز *Bernart Porer* ، دراسرة ريكارت *Ricart*
 ، واستقبلهم السلطان بيبرس (٥٧) . ولم يتضح لنا أمر هذه السفارة ، ولم نشر
 إليها المصادر الإسلامية ، ولكن يبدو أنها كانت في مهمة تجارية بخصوص تعيين قناصل
 قتلان في الإسكندرية .

وفي مايو ١٢٦٤ / ٦٦٢هـ وفد إلى الإسكندرية وأمرن كونوكوس *Ramon Conques*
 الذي عينه ملك أريغون قنصلاً في الإسكندرية ليبرني شؤون المحلية التجارية القطلانية بها .
 ووعايد مصالح الرعايا الأريغونيين في المدينة ، بمساعدة اثنين من الشارحين . ولكن يبدو أنه
 وقع سوء تفاهم مع السلطان ، بسبب مصادرة الأخير لبضائع بعض التجار القتلان ، وأمر بأن
 يغادر كل التجار القتلان مدينة الإسكندرية . ولما كان القنصل يمثل حكومته ، فعاول
 التفاوض مع السلطان ، ويبدو أنه فشل . فهدد السلطان بإجاعة القرمصة ضد سفنه . وهكذا
 كانت المطالبة والقوة أسلوب حياية مصانع القتلان عبر البحار . وعلى أية حال ، في عام
 ١٢٦٨م / ٦٦٦هـ توصل الطرفان انصري والأريغوني إلى تفاهم ، ووفد إلى الإسكندرية
 مبعوثان اثنان من برشلونة مكلفان بتعيين قنصل ، وحرص الملك خافيي الأول على العلاقات
 التجارية والنودية مع مصر (٥٨) .

وكان القناصل يتولون مهام نائبهم باسم الملك ، وتعيينهم السلطة الملكية . وفي عام
 ١٢٦٦م / ٦٦٤هـ منح الملك خافيي حق تعيين القناصل القتلان في مصر وسوريا وغيرها من
 بلدان الشرق إلى مجلس مدينة برشلونة . وهذا يعني أن الملك منح المدينة حقاً استقلالاً في

تقوم شؤونها الخارجية ، وخاصة مع الواتي انصرية والشامية . والمعروفة باسم " فيسا ورا .
 (٥٩) . البحار

وكان القنصل يختار من كبار التجار ، ويشجع سلطة إدارية وقضائية ، ويتولى باسم الملك
 القضاء المدني والجنائي . وكان يخضع لسلطة التجار القتلان والتجار الذين ينتمون إلى
 نظام تابعة لأريغون الموجودين بالإسكندرية . إذ أنه الرباط الذي يربط الحكومة الداخلية
 بمواطنيها في الخارج ، وكان يقوم بغض انتزاعات التي تنشب بين تجار حالته في الإسكندرية
 وكان عليه أن يدافع عن حقوق كل فرد من أفراد المحلية . وكان له حق التجارة ، وحق محاكمة
 الأفراد الذين ليسوا من رعايا المسلمين . وأحياناً كان القنصل ضامن وشاهد ومفاوض .
 وأيضاً كان للتجار القتلان في الإسكندرية انصوب أو الوكيل التجاري في المبرك . وكان
 يراعي وظيفته بجانب القنصل ، ويحظى بالمسائل المتعلقة بالمبرك بالنسبة إلى التجار . وكان
 يقيم صفقة دائمة ، ويتولى الإشراف على تطبيق التعريفات الجمركية . ويسون في سجلات
 المبالغ التي يدين بها التجار للمبرك من جهة ، والتي يدين بها المبرك للتجار من جهة أخرى
 ويحفظه مشتملاً أو مسجراً ، فضلاً عن ذلك ، كان هذا الوكيل بمثابة ضمان كاف للتجار إذ
 كانوا عند رحيلهم مدينين للمبرك ، ومكلفاً فقط بالدفاع عن المصالح المالية لوطنيه في
 المبرك (٦٠) .

ولما اكتسبت المحلية التجارية القطلانية امتيازات عديدة في مدينة الإسكندرية ، فقد كان
 لهم قدرتي خاص بهم ، وهو مبنى ضخم يتكون من عدة طوابق ، وشرف مختلفة ، ومخازن
 للبضائع . وبناء وأخلي بحثري على البواب ، ويحاط بسور وهدبية . ويجري به عمليات فك
 البضائع وريطها . وكان التجار يسكنون الطوابق العليا ، أما الطابق الأسفل فكان يضم
 المخازن ، والمخولاني التي تفرش فيها البضائع ، وتفتح هذه المخازن من الداخل على فناء
 تفرغ فيه البضائع وتخزن . وكان يلحق بالندق حمامات خاصة ، وفرن ، وكيسة ، ومقبرة .
 وتوزيعاً لراحة التجار ، وأداء شعائرهم الدينية . ولم يكن للمجاليات التجارية أي حق من حقوق
 الملكية على فنادقها . فلم تكن هذه الندايق سوى مبان وضعتها الحكومة المصرية تحت تصرف
 التجار الأجانب ، وكانت خزائنة المبرك ، التي تتمكّل مدفع إيجارات الأماكن وصيانة المباني
 التي تستخدمها المجاليات . وكان القنصل يحدد الأشخاص الذين لهم حق السكن في القندق ،
 وعند شرطة يحافظون على الأمن في الداخل ، وفي الليل يقوم موظف خاص بتلقي القندق من

الضريبة التي يدفعها التجار الفرنج الواصلين إلى مصر فنظر بنحو الخمس مما معهم من البضائع ، وربما زاد ما يؤخذ منهم على الخمس أيضاً . وكان تحصيل هذه الضرائب لا يزيد على مرة واحدة من كل تاجر في العام ، حتى لو رجع إلى بلاده ثم عاد بالتجارة في نفس السنة ، فلا يؤخذ منه شيء إلا أن يقع للضرائب على ذلك ١٦٥١ . وكان ناظر المصادر ١٧٠٠ في الإسكندرية مسئولاً عن جباية هذا المورد من تجار الفرنج الواردين على البحر (٦٦) . وكان هيران الخمس خاصاً بالضرائب التي تجبى من التجار الأجانب على متاجرتهم (٦٧)

والتي جابت ضريبة الخمس التي كانت تحصل من الشفور ، فرض المسايك ضرائب أخرى كثيرة تجبى على التواردات والصادرات أطلق عليها "المكوس" لأنها من الضرائب غير الشرعية ، وقد حصل المسايك من الأجانب العديد من هذه المكوس مثل رسم السفن نظير دخول السفن اليان ، ثم تحصل ضريبة رسم السباح حيث يدفع كل تاجر دوكة (٦٨) ليسمح له بدخول المدينة . ثم رسم العبور . وكان قيمته دوكتين على الشخص الواحد ، ثم يدفع كل تاجر ٢٪ على ما يحصله من مال وبضائع . وقد بلغت قيمة الضريبة المحصلة من الأجانب ٧٥٠ / . وهناك ضريبة على مشتريات الأجانب من التجار المسلمين ، وضريبة يدفعها الأجانب مقابل تخصيص الدولة حمامات وكثبان لهم ، وضريبة على الذهب والفضة اللذين يسكنهما الأجانب في دار السك . بالإضافة إلى ذلك ، ضريبة قدرها بمراتب (٦٩) يدفعها الأجنبي للمحرك إذا باع فيه أية بضاعة ، وضريبة الترجمة يدفعها الأجنبي وقدرها ٢٥٪ ، وضريبة قدرها ١٠٪ على البضائع ، ٢٪ على الذهب ، ٢٪ على الفضة ، ٢٪ على النقل ، وضريبة مقابل حراسة سفن التجار في الميناء ، وضريبة يدفعها التجار الأجانب إذا ما بيعت بضائعهم كاملة سواء داخل المحرك أو خارجه . أما بالنسبة للصادر فيبدو أنه كان لا يختلف عن الوارد ، ففي كل تفر كان يدفع التجار ضريبة قدرها ١٥٪ مقابل السماح لهم بالخروج ، واستمر القطن يدفعون هذا الرسم المحرك حتى حصلوا على امتياز بتخفيضه إلى ١٠٪ عام ١٣٥٣م / ٧٥٤هـ ، بالإضافة إلى رسوم أخرى مقابل الشحن . كما كان عليهم دفع ضريبة تسمى الصادور وكانت عبارة عن رسم معدن من مال الأجانب يدفعونه حين يجهزون بضائعهم في التفر تهيئاً لتصديرها - أو إرسالها لبلادهم - وكان يجبي هذا القدر ناظر الصادور ١٧٠١ . وكل هذا يؤكد مدى الرخاء الذي ساد مصر في عهد المسايك . وأن التجارة كانت أساس الاقتصاد الملكي ، وكثيراً ما عالمي التجار الأوروبيون من الضرائب التي فرضها سلاطين المسايك على التجارة الخارجية .

الخارج . وتقيم داخل هذا الفندق التجار القطن تحت سيادة القنصل . وأحياناً كان القطن القطنوني يستضيف المهجاج (٦٦) . وقد أسس التجار القطن سوناً في الإسكندرية في عام ١٧٧٢م / ٦٧٦هـ (٦٦) . وقد أخذ عدد التجار القطن يتزايد في الإسكندرية ، وأصبح يشاهد في شوارعها العناصر القطنونية (٦٧) .

وقد قدم سلاطين المسايك كافة التسهيلات للتجار الغربيين في وقت اشغلت فيه الحروب الصليبية ، وتفتح أورثوك التجار برعاية الدولة وحمايتهم ، فقد كانت تؤمنهم على أنفسهم وحياتهم وأموالهم وبضائعهم . وتعمل على رفع الظلم عنهم . وهناك بعض الرسائل التي توضح مدى حرص حكام مصر على إغراء التجار الأجانب على القدوم إلى مصر ببضائعهم ومتاجرهم . ففي رسالة صادرة عن السلطان المنصور فلاون عام ١٢٨٠م / ٦٧٨هـ للقاضي جمال الدين بن بخاصة ، ناظر تفر الإسكندرية ، يوصيه فيها بحسن معاملة التجار الواردين إلى التفر ، ومعاملتهم بالعدل والإحسان وتوفير الأمن لهم ، وجاء فيها : "... ومعاملة التجار الواردين إليه بالعدل الذي كانوا ألفوه منه ، والرفق الذي نقلوا آثاره المسارة عنه ، فانهم هذاها اليحور ، وهؤلاء الثفور ، ومن أمنتهم يطلع على ما تحته الصدور ، وإذا نثر لهم حب الإحسان نشروا له أجنة مراكيهم وحاموا عليه كالطير ولا يسلك معهم حالة توجب لهم القلق والتظلم كما يوصي السلطان أيضاً ناظر تفر الإسكندرية بأن "يجتهد في تحصيل أموال التفر ، وتسمية متاجره . . . وليواصل بالمحسن إلى بيت المال العمود . . . ليلا يفرتمن السلطانية من مستغلات التفر وأمتعتهم وأصنافه بكل ما يستغنى به عن الواصل في التورود والبحور . . . وليصرف همته العالية إلى تدبير أحوال التاجر بهذا التفر بحيث ترفع رؤوس أموالها ونفس ، وتجيود صحتب فوائدها . . . (٦٤) . ويمل هذا على مدى اهتمام حكام مصر من المسايك باجتذاب تجار الفرنج إلى موانئها وتشجيعهم على القدوم إلى البلاد . نظرًا للمكاسب التي كانت تعود عليهم من وراء ذلك .

لقد كانت المكوس والضرائب التي يتم تحصيلها على بضائع التجار الوافدين على تفر الإسكندرية ومسيط ، تشكل مورداً هاماً من موارد دخل مصر ، وكان الراجح التجاري قد جعل دولة المسايك تجبى أرباحاً طائلة من وراء احتكار تجارة الشرق . فكانت مصدر قوة للدولة مما مكنتها من مواجهة الفول والصليبيين في وقت واحد . وتمكنت من هزيمة المغول وأصحاب قوتهم ، وطرد الصليبيين نهائيًا من بلاد الشام عام ١٢٩١م / ٦٩٠هـ . وكانت

وكان لهذه التغيرات الضخمة التي تدفقت على الإسكندرية من التجارة أثر كبير في ازدهارها وعمرانها وكثرة المنشآت المعمارية والاقتصادية التي تتفق مع الانعاش الاقتصادي الذي أصاب المدينة ، مثل الفنادق والوكالات ودور الصناعة ، ودار الضرب التي مكنت بها النقود ، وأيضاً دار العبارة التي كانت مخضمة للنوازين والسبخ والمكايل (٧٦) .

أما عن الحركة التجارية في ميناء الإسكندرية ، فقد كان يوجد في الميناء عدد كبير من المؤسسات التجارية التي يعقد بها المبادلات التجارية عند وصول السفن ، كما كانت تغدو انفسقات التجارية في المجرى ، وعلى متن السفن ، وأحياناً في الفنادق ، ويعتد الطرفان على مساعدة لرجلان دسمنار . وتتبع بعض الإجماعات منذ وصول السفن الميناء ، حتى خروجها منه ، فعند وصول السفينة إلى ميناء الإسكندرية ، يصعد على سطحها بعض موظفي الميناء - أمراء السلطان - بمشورون عن جسيبتها ، ويحصرن الركاب ، ويقيدون أسماهم ، وجميع ما يدخل بر الإسكندرية من سلخ أو مال ، ليطرضوا عليهم ضريبة جمركية ، ثم يقفون لحاكم الإسكندرية تقريراً بذلك . وكانت السفينة ترسو في الميناء ، الشرقية المخصصة للسفن الأجنبية - وحين ترسو السفينة ، تنزع دفتها وقطوعها ، فلا تستردها إلا بعد أن يسد القطران والركاب كل ما هو مطلوب منهم سداه . وأتوا استعداداتهم للإقلاع ، واستلموا نصيبها بالرحيل . فإذا ما أزلت السفينة شحنتها من البضائع ، تدخل هذه البضائع المدينة من باب المجرى . وتحمل إلى المجرى على أكتاف بعض الأشخاص أو على ظهور المصير أو الجمال ، وتخرج من الباب القبلي المعروف بباب سبرة - باب السهار - ثم تنقل بالسفن في خليج الإسكندرية حتى تصل إلى القسطنط - أما التجار ، فقبل أن يجازوا باب المجرى ، يجرى عليهم فعض دقيق يعرفه رجال الديوان ، وعليهم أولاً أن يبتعوا جسيبتهم ، إما بواسطة فنسليم الذي يأتي عادة لاستقبالهم ، أو بواسطة موظفين آخرين ، ثم عليهم أن يدفعوا رسم دخول بنسبة ٢٪ من النقود التي أحضرها كل منهم ، إلا إذا استطاع أي منهم أن يخفيها . وبعد إتمام هذه الإجراءات ، يدخل التجار المدينة ، وينزل كل منهم في الفندق المخصص للمالعة ، ويودع به بضائعه (٧٧) . وقد أعطى لنا ابن جبير وصفًا تفصيليًا لهذه الإجراءات التي تتبع مع المسافرين الوافدين إلى ميناء الإسكندرية ، وتكاد أن تكون مطابقة لما ذكره النورج هايد . ويعتقد ابن جبير سوء معاملة رجال الديوان وأمراء السلطان للمسافرين ، وجرت العادة بالإذعان إلى سفينة من السفن التجارية إلا إذا دفعت ما كان مقرراً عليها من الرسوم . وفي

سجل ذلك كانوا يفنسون المسافرين تفتيشاً دقيقاً شاملاً على كل ما يحملونه معهم ، وإدخال الأيدي إلى أوصاف التجار بحثاً عما أخفوه من الدراهم أو الدنانير (٧٨) .

ومن الجدير بالذكر أن دخول فرع رشيد كان محظوراً تماماً على الغربيين حتى أواخر القرن الخامس عشر ، سواء منهم القادمون بطريق البحر بقصد صعود صعيد النيل ، أو القادمون من داخل البلد بقصد الوصول إلى البحر . خوفاً من استغلال الغربيين هذا الطريق في إدخال أياطيل حربية ، والصعود بها في فرع النيل حتى القاهرة . واعتقد السلاطين أنهم يكونوا يتفكح في تأمين من كل الاحتصالات ، لذلك لم يكن لدى التجار الغربيين من وسيلة سوى استخدام الطريق البري من الإسكندرية إلى رشيد ، ثم صعود مجرى النيل على مركب يصل بهم إلى القاهرة ، ويكون الأمر كذلك عند عودتهم ، إذ كان لابد من الترول برأ عند رشيد ، ثم التعاقب إلى الإسكندرية على ظهور المصير أو الجمال (٧٩) .

وكانت المسئلة المتداولة في مصر على عصر المماليك الدنانير الذهبية والدراهم القبطية والقوس العباسية . وقد لجأ بعض سلاطين المماليك إلى التلاعب بالنفقات الذهبية وأضادها (٨٠) . أما بالنسبة للعملة المتداولة في أرغون وقطالونيا ، فكانت النقود الوطنية الذهبية التي سكنت في مدينة جنافة أو برنلونة ، كما سكنت عملة ذهبية مشابهة للعملة الإسلامية تسهلاً للتبادل التجاري مع المسلمين . وكان الزاهطي (٨١) الذهب متداول في شبه الجزيرة الأيبيرية حتى منتصف القرن الخامس عشر الميلادي ، ثم حل محله عملة الملك جون الثاني وفتري الرابع ملك قشتالة (٨٢) ، وفي منتصف القرن الثالث عشر كان الفلوريين الذهب لليونان أكثر النقود تداولاً في عالم البحر المتوسط (٨٣) .

احتم الملك خايمي بحماية وتشجيع تجارة برنلونة ، وكان يسره أن يرى التجار الأجانب يقبلون على شراء متاجرهم من برنلونة ، ويصدرون منها منتجاتها . ولكنه لم يصرح لهم بأن يبيعوا بالعملة البضائع التي استوردوها من الخارج ، وكان يرفض إقامة منشآت تجارية أجنبية في برنلونة . ففي عام ١٢٦٥م / ٦٦٣هـ أمر بطرد بعض التجار الأجانب ، وحظر عليهم الإقامة مستقبلاً في المدينة لزيارة التجارة بها . وكان يشجع بقاء تجارة برنلونة كلها في أيدي التجار الكوطيين ، وأن يأخذ مؤنثه من الصناعة الوطنية (٨٤) .

وشهدت برنلونة نقداً في النظم التجارية في القرن الثالث عشر . فقد احتم الملك خايمي تنظيم النظام المصرفي ، فأصدر مرسوماً في عام ١٢٤٠م / ٦٣٧هـ يعتبر أول قانون ينظم

١٢٨٦ ، الذي يتولى عرش أرغون بعد وفاة ألفرنسو الثالث . أما عن نتائج حرب الغروب على التجارة ، فقد فتح التجار القطلان بامتيازات تجارية كبيرة في سواحل صقلية ، وضخوا التحكم في المغرب والصوف الصقلي ، وأصبحت صقلية مخزن لبيع قطنالونيا ، والتدخل القطلان في تجارة الحبوب ، التي كانت تعثر مرهقاً هاماً للدخل في الجزيرة . كما اكتسب التجار القطلان وضعاً متميزاً في البحر المتوسط . وفي السنوات التالية لغزو صقلية حدث تقدم ملحوظ في تجارة القطلان ، وكانت بالرمو ومسبنا مراكز هامة للتجارة القطنالونية (٨٢١) .

وتجح القطلان في تأسيس إمبراطورية تجارية واسعة في البحر المتوسط في القرن الرابع عشر الميلادي / الثامن الهجري ، وخاصة بعد ضم جزيرتي سردينيا وكورسيكا . فقد تناول خابئ الثاني ملك أرغون (١٢٩١ - ١٣٢٧م / ٦٩٠ - ٧٢٧هـ) للبابا بونيفاسي الثامن (١٢٩٤ - ١٣٠٣م) عن جزيرة صقلية ، وتمريضاً عنها متعه البابا جزيرتي سردينيا وكورسيكا . واستخدم خابئ الثاني على صكوكه لقب " ملك سردينيا وكورسيكا " منذ عام ١٢٩٧م / ٦٩٦هـ . وكانت هذه الجزر تحت حكم الجنوين والبيزين . ولكن خابئ من لنيحها عام ١٣٢٤م / ٧٢٤هـ . وترجع أهميتها إلى غناها بالقمح والفضة ، واتخاذها كمحطات في الطريق إلى الشرق . وهذا يوضح أن مصلحة القطلان الحقيقية كانت تتجه نحو الشرق ، وهكذا سارت التجارة وراء الفتح ونيس العكس ، وصارت التجارة هي العمل الأساسي للقطلان (٨٢٢) .

وعاشق يتضح أن التوسع السياسي ارتبط بالتوسع التجاري ، فقد قام القطلان بالحرب والتجارة في وقت واحد ، وتزويج على ذلك ازدياد وتنوع صادرات القطلان ، وتحو تجارة قطنالونيا البحرية نحو كيبرك ، بالإضافة إلى تساء سوق القطلان في الإسكندرية ، وأصبح هناك توازن نسبي بين المصالح التجارية لبرشلونة ومرآكر التجارة القطنالونية الأخرى ، وأصبحت أرغون قوى كبرى في البحر المتوسط في العصور الوسطى .

وفي هذه المرحلة ، امتد النفوذ القطلاني إلى الشرق ، وتم تأسيس الشركة القطنالونية في اليونان . فقد واجهت بيزنطة تهديداً شديداً من الأتراك على الجبهة الشرقية ، فاضطر الإمبراطور البيزنطي أندرونيك الثاني في عام ١٣٠٢م / ٧٠١هـ إلى الاستعانة بقائد النزقة في صقلية روجر دي فلور Roger de Flor لمساعدته في إبعاد الأتراك من أراضي الحدود في

الصناعة المصرفية في برشلونة ، والذي حدد الفائدة ، كما نظم عمل الوسطاء ، - السلاسل - مما حفظ التجارة من الغش . كما استغنى عن الإيطاليين الذين كانوا يقومون بالأعمال المصرفية ، وطردهم من المدينة عام ١٢٦٥م . ثم منع كل الأجانب من ممارسة الأعمال المصرفية في برشلونة عام ١٢٦٨م / ٦٦٦هـ . وأصبح أهل برشلونة يقومون بأعمال الصرافة بدلاً من دفع عمولة للأجانب ، وقد استفادت المدينة وحقت مقداراً كبيراً من الربح (٨٢٠) .

وانتبع النشاط التجاري للقطلان في البحر المتوسط بعد ضم جزيرة صقلية في عهد الملك بطرس الثالث ملك أرغون وقطنالونيا (١٢٧٦ - ١٢٨٥م) ، ويرجع ذلك إلى أحداث الصراع بين البابوية والإمبراطورية الرومانية المقدسة ، والتي انتهى بالانحسار البابوية . بعد أن عجز الأباطرة عن إخضاعها . وقد اعتبرت البابوية نفسها وصية على أراضي هزلا . الأباطرة في جنوب إيطاليا وصقلية . ولما رفض مانفرد ملك صقلية - أحد أعضاء البيت الإمبراطوري انهوم - أن يعترف بطلب البابوية ، قام البابا مارتن الرابع (١٢٨١ - ١٢٨٥م / ٦٨٠ - ٦٨٤هـ) وهو رجل فرنسي ، بعرض مملكة صقلية على شارل الأنجوي - أحد الأمراء الفرنسيين - ليحكمها تابعاً للبابا . وقد قبل شارل عرض البابا ، وغزا صقلية عام ١٢٨٢م / ٦٨١هـ لينقل مانفرد ويحكم الجزيرة . وقد أساء الفرنسيون إلى أهل الجزيرة ، وتعرض بعض المنفذ الفرنسيين للآسيرة فنستازوا Constanza ابنة مانفرد وورثته في صقلية وجنوب إيطاليا ، ووزجة بطرس الثالث ملك أرغون ، فقام الصقليون بشوة أطلق عليها " حرب الغروب الصقلية Vispera Sicilianas " لأنها وقعت وقت الغروب من يوم ٢٠ مارس عام ١٢٨٢م / ١٨ نو اعلجة ٦٨٠هـ في مدينة بالرمو ، ضد المنفذ الفرنسيين ، وقتلت الحماية الفرنسية . وانتشرت الشوة في كل الجزيرة . وأرسل الصقليون إلى بطرس ملك أرغون لمساعدتهم والطلبه بحقوق زوجته في تاج الجزيرة . وفي مستنصر من العام نفسه وصل بطرس الثالث إلى بالرمو وتم تنويعهم ليلجا على الجزيرة . ووقفت البابوية موقفاً معادياً لبطرس . فأصدر البابا مارتن الرابع قرار المهرمان ضده ، ومنح أملاكه لشارل دي فالوا الابن الثاني لملك فرنسا (١٢٨٣م) . ولكن قوات بطرس حققت انتصارات برية وبحرية على القوات الفرنسية ، وتأكدت سيطرة بطرس على الجزيرة (٨٢١) .

وبعد وفاة بطرس الثالث عام ١٢٨٥م ، تولى ابنه ألفونسو الثالث عرش أرغون (١٢٨٥ - ١٢٩١م / ٦٨٤ - ٦٩٠هـ) ، بينما تولى ابنه خابئ حكم مملكة صقلية . وتزوج في مايو

مع مصر ، وتردد التجار القطلان على ميناء الإسكندرية ، بسبب الأرباح الطائلة التي كانت تحققها التجارة ، وكان هؤلاء التجار لا يهتمون إلا بالكسب المادي ، وفي عام ١٢٢٩م حرم أنتفأ أبرشية برشلونة كتبياً كل الذين باعوا للمسلمين أسلحة وهدية وخيول (٨٧) . لكن هذه التحذيرات لم تمنع التجارة مع المسلمين ، ولم تعطلها فقد كان التصدير قوياً حيث المخالفات كانت تعاقب بضرورة عادية ، ويتكرر الفقران المنبثق إلى التسيكيز لهذه القرارات ، كان ذلك المبرمان الكنسي قهلاً ما يطاع (٨٨) ، والدليل على ذلك أن الملك خافي الأول ملك أرغون وقطلونيا في عام ١٢٣٧م منع صناع السفن برشلونة الحماية من أعمال علاقاتهم مع مصر ، بالرغم من أن هذا المنصب الخاص ببناء السفن كان ضمن السلع التي حرمت الكيسة المسيحيين ، طويلاً من تصديرها إلى المسلمين تحت أي مسمى (٨٩) ، كما أنه عقد معاهدة تجارية مع سلطان مصر في عام ١٢٥٠م للحصول على التوابل .

وكتب البابا جريجوري العاشر (١٢٧١ - ١٢٧٦) إلى خافي الأول شاكياً إهماله في تنفيذ قرار منع التجارة مع مصر في السلع المحظورة ، وتنبه الرسم الذي أصدره البابا كلمنت الرابع (١٢٦٥ - ١٢٦٨) ، وفي عام ١٢٧٢م أرسل البابا خطاباً مشابهاً إلى رجال مونتلبليه ، ومن المنعطل أن هذه الشكاوى أقيمت الملك خافي بضرورة تدارك الموقف ، ومحاولة للبابوية ، أصدر الملك مراسيم خاصة بهذا الشأن لسكان مونتلبليه وسكان برشلونة في أغسطس عام ١٢٧٤م ، يحظر شحن الحديد ، والأسلحة ، والصوف ، والرصاص ، والخشب ، والخبوط ، والحبوب ، والسفن ، والحبال ، إلى مصر ، وتحريم التجارة مع ولايات سلطان الإسكندرية ، ويبدو أن هذه المراسيم لم تؤخذ مأخذ الجد ، ولكن هذا الإجراء ، كان إجراءً وقائياً فقط ، ولم يستهدف عمقاً التجارة مع مصر ، لأن خافي كان يسعى إلى توسيع تجارة أرغون في البحر المتوسط (٩٠) .

وقد كان حب الكسب والبحث عن المكسب أشد قوة وأكثر ضرورة من أن يسمح للتدبيرين المتشددين أن ينعثوا التجار لوكت طويل من تحديد علاقاتهم التجارية مع المسلمين ، وكان يتم تفسير الحشوب والحديد ، برغم علم هؤلاء ، أن هذا الحشوب سوف يستخدمه المسلمون في بناء السفن الحربية ، والحديد في السلاح المستخدم ضد المسيحيين ، والتاجر هنا لا ينظر إلا لكسبه المادي وعقد الصفقات التجارية المربحة ، ودرن جدرى جا ، تحضير البابا ونهينده ، يعاقبة كل من يمد المسلمين بأدوات تستخدم في الحرب (٩١) ، واستمرت الحركة التجارية مع مصر وبلغت درجة كبيرة من التدهور ، وكان سلاطين السالك برجيون بهؤلاء التجار الأوربيين الذين يأتون

أسبانيا الصغرى ، فاصطحب روجر دي فلور أتباعه من المرتزقة القطلان والأرغونيين والمسلمين إلى أسبانيا الصغرى في عام ١٢٠٤م ، ولجج في إيقاف الزحف التركي ، واضطر الإمبراطور أندرونيق أن يرضخ به كبتل ، ومنحه لقب "قيصر" ، وازداد نفوذ العصبة القطلانية التي اشتهرت باسم "السرية القطلانية" ، وقوتت على الإمبراطور البيزنطي ، فهدر الإمبراطور مزامرة أفضل فيها روجر القطلاني . ثم التحقت المعصية القطلانية بخدمة دوق أثينا في عام ١٣١٠م ، واستقرت هناك واستطاعت أن تقيم دولة مستقلة في شبه جزيرة اليونان ، وصارت دوقية أثينا مفصداً للسفن التجارية القطلانية للوصول إلى الذهب والحرير والعبيد والتوابل المعبوية من الشرق ، ومباداة هذه البضائع بالفضح والتسلي والفضة السردينية والأقمشة الصوفية ، وكان نخاع مرتزقة الشركة القطلانية في إقامة دوقية قطلانية في أثينا ليبدل على اتساع الإمبراطورية القطلانية ، وأخذ طموح القطلان ينحصر من أثينا إلى الشرق (٨٤) .

وداهجت التجارة بين مصر وقطلونيا بعض العقبات كان أهمها موقف البابوية وتحريمها التجارة مع مصر ، فقد بدأت البابوية تحاول تنفيذ فكرة الحرب الاقتصادية ضد مصر ، وذلك عن طريق حظر عمليات البيع والشراء مع المراكمة وخاصة في السلع التي تدخل في الصناعات الحربية ، وأصدر البابوات منشورات وتحذيرات للمدن التجارية الأوربية والتجار الأوربيين بعدم تزويد المصريين بمعدات حربية تستخدم في قتال الصليبيين ، وكان ذلك بعد الاتصارات التي حققها صلاح الدين على الصليبيين عام ١١٨٧م / ٥٨٣هـ ، فقد أعلن البابا كلمنت الثالث عام ١١٩٥م عقوبة المبرمان الكنسي لكل شخص يقوم ببيع السلع الحربية للمسلمين ، ثم أكد البابا أنوسنت الثالث (١١٩٨ - ١٢١٦) هذه التحذيرات في منشور أصدره في عام ١١٩٨م ، واعتبر أن كل شخص يجهز في المستقبل على بيع حديد أو سلاح أو خشب ثياب ، السفن أو سفن جاهزة للمسلمين أو يدخل في خدمتهم يصفه قبطان ، يستحق عقوبة المبرمان ، فضلاً عن مصادرة أمواله ، رفقد حرته الشخصية ، كما يرضخ لمن يتض عليه أن يحتفظ به عدداً له (٨٥) .

وكذلك أصدرت بعض المجامع الإليطيسية التي انعقدت في المناطق البحرية أمكاًناً بهذا المعنى ، ولم يكن في وسع السلاطات في هذه المدن إلا أن تزود هذه التحذيرات ، وتعرض عقوبات على كل من يسيئون استعمال حرية التجارة (٨٦) .

وبالرغم من تحذيرات البابوية بمنع التجارة مع السالك ، إلا أن حركة الملاحة بين القرب ومصر لم تتوقف ، ولم تفقد الإسكندرية أهميتها التجارية ، واستمر النشاط التجاري للقطلان

وفي الوقت الذي يشهد فيه السلطان المملوكي المنصور سيف الدين قلاوون (١٣٧٩ - ١٣٨٩ م / ٦٧٨ - ٦٨٨ هـ) ضرباته على الصليبيين بالشام ، ويواجه خطر المغول ، أرسل الملك ألفونسو الثالث سفارة إلى مصر ، لعقد هدنة مع السلطان ، والتي وقعت في يوم الثلاثاء الرابع والعشرين من إبريل عام ١٣٨٩ م / الثالث عشر من ربيع الآخر ٦٨٩ هـ ، بين السلطان قلاوون وابنه وولي عهده الأشرف خليل ، وبين الملك دون القنص الريدراغون البرنسوني (ألفونسو الثالث ملك أرغون) وأخيه دون جام (دون خافي) صاحب صقلية ، وأخويعما دون فلورنك (دون لوردريك) ودون بيدرو (دون بطرس) ، وقد كتبت باللغة العربية باللغة القلاليونية القديمة ، وقسمت بنوداً سياسية وأخرى تجارية ، وكان يغلب عليها الصفة التجارية . وتقرر هذه الهدنة على أن الملك الأرغونسي يكون صديقاً من صادق السلطان . وعبر من بجايده . ويبدو أن السلطان كان يخشى خطر الصليبيين ولذلك اشترط على صاحب أرغون منح الفريخ والجنوية والبادقة من إلتاق الفريخ والأفي بدرة المالك ، ولو اضطر إلى استخدام القوة ، حتى يتخلطهم عن مضرة الديار المملوكية (١٦٦).

وقد تضمنت المعاهدة بنوداً تجارية هامة تتعلق بتأمين التجار المسلمين والأرغونيين على أرواحهم وأموالهم وكل ما يخصهم . وجاء في أحد شروطها ما يجب أن يتبع حيال مرآكب الفريخ التي تتكسر في البلاد التي انعمت عليها الهدنة ، وتأمين من عليها من التجار وأموالهم وبضائعهم ، ونص هذا الشرط : ' أنه متى تكسرت مركب من المرآكب الإسلامية في بلاد الملك الريدراغون وبلاد إخوته ومعاهديه ، يكون كل من فيها من التجار والتجار والتجار والمال والمالك والجار أمين على الأتفس والأضائع ، ويلتزم الملك الريدراغون أن يحفظهم ويحفظ مرآكبهم وأموالهم ، وساعدهم على عسارة مركبهم ويجوزهم وأموالهم وبضائعهم إلى بلاد مولانا السلطان ، وكذلك إذا تكسرت مركب من بلاد الريدراغون وبلاد إخوته في بلاد مولانا السلطان ، يكون لهم هذا الحكم المذكور أعلاه . (١٧٦) .

كما تناولت الهدنة ما يجب أن يتبع عند وفاة أحد التجار من الجهتين . من حيث المحافظة على أمواله حتى يتم تسليمها للمختصين ، وعلى ملك أرغون أن يرد أمواله وبضائعه وكل ما يملك إلى السلطان قلاوون . ويصرى هذا الحكم أيضاً على السلطان ، كما اشترط السلطان قلاوون أيضاً على الملك خافي أن يقوم بحماية السفن التجارية لشركية من قرصنة البحر ، ومراقبة كل من يقوم بأعمال اقترصنة ، ورد الأسرى المسلمين وبضائعهم إلى الديار السلطانية.

عندهم للتجارة ، وتشجيعاً لتقديمهم خفض لهم المالك أحياناً التمرينات البحرية ، وبطرق حين يحضرون معهم السلع المحظور بيعها لهم (١٧٦) .
وفي عهد الملك بطرس الثالث ، جدد توثيق الروابط مع مصر ، وحاول أن يجذب الجمهور من شمال أفريقيا ، للتصل في الشئون التي تتطلب معرفة العربية ، وأيضاً في الإدارة المملوكية . وخدم اليهود الملك بطرس ، كسفيرين إلى الحكام المسلمين ، وقاموا بدور الترحيل ، بلهم كانوا على علم بلغات الشرق . وكان لليهود دوراً هاماً في قيام انقعاهاات التجارية مع سلاطين المالك ، كما كان لهم دوراً محدوداً في شؤ تجارة القطن الداخلي والخارجية ، ويرغب ذلك وجدت أقلية يهودية فطالونية في مدينة الإسكندرية في أوائل القرن الرابع عشر الميلادي (١٧٦) .

وفي هذه الرحلة ، حرص ملوك أرغون على إقامة علاقات طيبة مع سلاطين مصر ، وتوثيق الروابط بينهما . وكانت الظروف السياسية والمصالح التجارية عاملاً هاماً من العوامل التي ساعدت على التفارب بين الطرفين ، وأصبحت العلاقات الدبلوماسية بين مصر وأرغون ذات أهمية خاصة بعد حرب الفريخ الصقلية . فقد واجه الملك ألفونسو الثالث ملك أرغون تحدياً من فرنسا والبابوية ، فاحتاج إلى حلفاء لمواجهة هذا التحدي حتى لو كانوا مسلمين ، للخروج من العزلة السياسية التي فرضتها البابوية عليه بسبب عدم تنازله لها عن جزيرة صقلية . كما أنه كان يسعى إلى تأكيد نجاح أرغون في جزيرة صقلية ، لتكون قاعدة إمبراطورية بحر متوسطية ، وقاعدة للسفن المتجهة إلى شرق البحر المتوسط ، للوصول إلى أسواق الإسكندرية والقسطنطينية ، وتثبيت راج أرغون على طريق الشرايل إلى مصر . نقصان الحصول على الشرايل التي تقوم عليها تجارة برشلونة (١٧٦) .

أما عن النزاع التي دفعت المالك إلى الاستجابة لرغبة ملوك أرغون في إقامة علاقات ودية بينهما ، فترجع إلى الصراع المملوكي الصليبي في الشرق ، وحرصهم على إضعاف القوى الصليبية . وتأمين وحماية أملاكهم من هجمات الصليبيين المتجددة . وإذا كان المالك قد وافقوا على توثيق علاقاتهم الودية مع بعض ملوك أمراء الغرب الأوربي ، فسلك وسيلة لتحويل جهود الصليبيين عن الشرق الإسلامي . والإحاطة علماً بالموقف السياسي في أوروبا ، ومشروعات أمراتها (١٧٦) .
بضاه إلى ذلك ، الاعتبارات التجارية لكلا الطرفين الأرغوني والمملوكي ، فقد حرصا على توثيق العلاقات التجارية بينهما نظراً للمكاسب المادية التي تجني من وراء ذلك .

والحكم نفسه يسرى في بلاد السلطان ، وجاء في هذا : " على أن الملك الريدراغون لا يجر الحراسة ولا الكرسالية - القراصة - من التزود من بلاده ، ولا من حمل ماء . ومن ظهره من الحراسة يسكه ويعمل فيه الواجب ، ويسير ما يجده معهم من الأسرى المسلمين ، ويرزقهم الخبز ، والحريم والأولاد إلى بلاد مولانا السلطان . وكذلك إن حضر أحد من الحوامة إلى بلاد مولانا السلطان يجزى الحكم فيه لبلاد الريدراغون " (١٩٨) .

وقد حرص السلطان على كسر الحصار الاقتصادي الذي وضعه البابوية على دولة المماليك لإضعاف قوتها الحربية ، فتخصبت الهدنة بتدأ ينص على أن يسعح ملك أرغون للقطان وغيرهم من رعاباه بتصدير الأدوات الحربية إلى مصر ، جاء فيه : " على أن الملك الريدراغون يفتح لأهل بلاده وغيرهم من الفرنج في أنهم يجلبون إلى الشهور الإسلامية الحديد والبنابر والحشب وغير ذلك " . كما نصت الهدنة أيضاً : " على أنه متى أسر أحد من المسلمين في البر أو في البحر من مبدأ تاريخ هذه الهدنة من سائر البلاد شرقها وغربها أفضاها وأدناها ، ووصلوا به إلى بلاد الملك الريدراغون وبلاد إخوته ومعاهديه ليجبوه . فيلزم الريدراغون ذلك أسرهم وحملهم إلى بلاد مولانا السلطان " (١٩٩) .

كما نظمت الهدنة عمليات البيع والشراء التي تجري بين التجار المصريين في مصر والتجار القطان وغيرهم من تجار أرغون ، والالتزام بتطبيق أحكام الشريعة الإسلامية وخاصة فيما يتعلق بالضرائب والكوس . وقد كان المالك يحصلون رسومًا على التجارة الخارجية وكان المقر شرعاً هو أخذ العشر من بضائع التجار ، إلا أن المالك انعموا في تحصيلهم لهذا المورد أخذ المنس أو ما يزيد على الخمس أيضاً من بضائع التجار الأجانب الوارد من على نفود مصر مثل الإسكندرية ومياط . وجاء في هذا البند : " على أنه متى كانت بين تجار المسلمين وتجار بلاد الريدراغون معاملة في بضائعهم وهم في بلاد مولانا السلطان كان أمرهم محمولاً على موجب الشرع الشريف " (٢٠٠) . وفي موضع آخر من الهدنة نص بالزام تجار أرغون بدفع الضرائب المقررة على متاجرهم عند وصولهم وشركتهم من الشهور الإسلامية أو حتى عند مرورهم بديتى الإسكندرية ومياط . وذلك طبقاً للشهادات التي حدثتها إدارة الجمرات . هذا نصه : " وعلى أن الحقوق الواجبة على من يصدر ويرد وتزود من بلاد الملك الريدراغون إلى ثغرى الإسكندرية ومياط وإلى الثغور الإسلامية والمالك السلطانية سائر أصداف البنائع والشاجر على اختلافها . تستمر على حكم الضرائب المستقرة في الموازين المعمورة إلى آخر

ويعتد عليهم فيها حادث . وكذلك يجرى الحكم على من يتزود من البلاد السلطانية إلى بلاد الريدراغون " (١٩٨) .

كذلك نظمت المعاهدة ما ينشأ من مشاكل في المسن التجارية بين تجار أرغون والتجار المصريين وكيفية علاجها وجاء في هذا البند : " أنه متى ركب أحد المسلمين في مراكب الملك الريدراغون ، وحمل بضائعه معهم وعملت البضاعة ، كان على الملك الريدراغون ودعا ، إن كانت موجودة أو قيسنها إن كانت مفقودة " (٢٠٢) .

كذلك نصت الهدنة على رد الهاربين من مصر إلى أرغون ، وذا بقصد السلطان الخارجي من طاعته ، " وعلى أنه متى هرب أحد من بلاد مولانا الداخلة في هذه الهدنة ، إلى بلاد الملك الريدراغون وبلاد أخويه ، أو توجه ببضاعة لغيره وأقام بذلك البلاد ، كان على الريدراغون رد الهارب والمال معه إلى بلاد مولانا السلطان مادام المذكور مسلماً ، وإن تغسر فهدد المال الذي معه خاصة ، ولسلطة الريدراغون ولسلكة أخيه فيمن هرب من بلادهم إلى بلاد مولانا السلطان هذا الحكم المذكور أعلا " (٢٠٣) .

وعما سبق يتضح أن ملك أرغون برخص لرعاياه أن يسدروا إلى مصر الأدوات الحربية ، بالرغم من التحذيرات البابوية ، وأن يلتزم التجار القطان بدفع الرسوم في ميناء الإسكندرية طبقاً لأحكام الشريعة الإسلامية ، كما أكدت الهدنة على تأمين التجار المصريين والقطان على أنفسهم وأموالهم ، وحماية السفن التجارية من هجمات القراصنة ، وكيفية معاملة من عليها من التجار . وقد ترتب على ذلك أن انتعشت التجارة بين الإسكندرية وبرشلونة ، وشهدت السلطات المصرية للتجار القطان على القوم إلى الإسكندرية .

وبعد سقوط عكا عام ١٢٩١م / ٦٩٠هـ وطرد المسلمين من بلاد الشام ، أخذ الذكر العليبي يخطت لضرب المماليك اقتصادياً ، بمقاطعة التجارة المصرية ، وفرض حصار اقتصادي على السواحل القلوقية ، بفرض إضعاف قوة المماليك العسكرية ، وذلك بحرقان السلطان من الموارد التي يحصل عليها من التجارة . وأصدر البابا نيقولا الرابع (١٢٨٦ - ١٢٩٢م) وخطبته عدة مراسيم تمنع التجارة والتعامل مع المسلمين ، والتهديد بعقوبة الحران الكنسي . ولكن الجبهة التي بذلتها البابوية لحمل التجار الأوربيين على مقاطعة مصر اقتصادياً والامتناع عن طريق مصر - البحر الأحمر بطريق إلبس - تبريز - هذه الجبهة لم تفلح وبات بالشلل . قد أدركت القوى التجارية في غرب أوروبا مدى الخسائر التي عادت

والوصول على امتيازات تجارية للتجار القطلان في الدولة السلوكية ، وإطلاق سراح الأسرى المسيحيين في مصر وخاصة الأرثوذكسيين منهم ، وحسن معاملة مسيحي الشرق ، وتقديم تسهيلات للحجاج الغربيين بصفة عامة في طريقهم إلى الأراضي المقدسة . وفي مقابل ذلك تعهد ملك أرغون بحماية للديونيين المسيحيين في مملكته وعدم التدخل في شؤونهم الدينية (١٠٨٧) .

ومن خلال هذه الصفقات ، سوف نركز على ما يخص الأمور التجارية .

وكانت أول سفارة أرسلها الملك خاني الثاني إلى السلطان الناصر محمد عام ١٣٠٠م / ٦٩٩هـ ، وموضوع هذه السفارة يتعلق بحركة التجارة والحج إلى الأراضي المقدسة . وأجاب السلطان على طلبات الملك خاني في خطاب مزخرف في الثالث عشر من شوال عام ٦٩٩هـ / السادس من أبريل ١٣٠٠م / ١٠٩١هـ ، ورد فيه بخصوص التجارة : « وعلنا من منسوخ كتابه ومثانيه ما قصده في معنى التجار والتوردين من بلاد باليضاع وما سألته من أن يكونوا يتوردون من بلادنا إلى بلادنا ومن بلادنا إلى بلادنا آمنين مطمئنين وأجنادنا إلى ما قصده في ذلك » (١١٠٦) .

وقد أورد الملك خاني الثاني سفارة إلى البلاط السلطاني بخطاب مزخرف في أول بونبة ١٣٠٣م / الرابع عشر من شوال عام ٧٠٢هـ . وكان ملك أرغون مطالب دينية ، وشكوى تجارية بخصوص رد مبلغ مبلغ ١٢٠٠٠ بيزانت أخذتها سلطات السلطان في الإسكندرية طلباً من تجار مدينة برشلونة كرسوم جمركية (١١١١) . وفي رسالة السلطان المزخرفة في ١٣ شوال ٧٠٣هـ / ١٤ فبراير ١٣٠٤م ، رد على هذه السفارة ، التزم السلطان الصمت إزاء شكوى الملك خاني (١١١٢) .

وفي عام ١٣٠٦م / ٧٠٥هـ وقع خلاف بين السفير الأرغوني إيريك دوساي Nemnich وديني أنسفير الفسري فخر الدين عثمان ، ووردى القبرزي الأحداث المحيطة بهذا الخلاف تحت عام ٧٠٣هـ / ١٣٠٤م (١١٢٦) ، ويستدل من روايته أن السفير الفسري كان مكتئباً بصاحبة السفارة الأرغونية عند عودتها إلى أرغون . وتسليم رسالة من السلطان إلى الملك خاني الثاني ، وتسليمه بعض الأسرى الأرغوبيين المطلق سراحهم . فاقترض السفير الفسري قبل سفره نحو ألف درهم ، وعند وصولهم إلى الإسكندرية ، استعدداً للإبحار . وقعت مسامرة على أسير جزيرة أرواد ، الذي أطلق سراحه مع بعض الأسرى نتيجة لوصفحة الملك خاني . ولما علم السلطان أنه ابن ملك كبير ويمكن أن يطلب فدية كبيرة مقابل إطلاق سراحه ،

عليها نتيجة لمرامها من التجارة مع مصر . وتحايثت بمختلف الطرق على كسر الرمز الباهرة واستئناف نشاطها التجاري مع الإسكندرية ودمياط (١٠٤٦) .

وقد أدرك الملك خاني الثاني أن مصلحته ومصالحه بلاده تتطلب اتخاذ سياسة التقارب المسلمي إلى مصر والتوردة مع سلاطين المماليك ، ولذلك سعى إلى تجديد معاهدة التسوية التي عقدت بين أخيه الفونسو الثالث والسلطان قلاوون . وأرسل سفارة إلى السلطان الأخرى خليل بن قلاوون (١٢٩٠ - ١٢٩٣م / ٦٨٩ - ٦٩٣هـ) يطلب التحالف وتحميد المعاهد السابقة . وعقدت معاهدة سلام وصداقة بين أرغون ومصر في يوم الخميس الموافق الثاني والعشرين من يناير ١٢٩٢م / التاسع عشر من صفر ٦٩٢هـ (١٠٥٠) ، ونص هذه المعاهدة بكذا أن يكون مطابقاً تماماً لمعاهدة التحالف الموقعة بين الفونسو الثالث والسلطان قلاوون في بتودها وشروطها . إذ تضمنت سواً خاصة بالتجارة والرسوم المفروضة على تجار أرغون في الإسكندرية وسباط وسائر مدن مصر . كما تناولت عمليات البيع والشراء التي تجرى بين التجار القطلان والتجار المصريين (١٠٦٦) .

تم توأمت السفارات وتعددت المراسلات بين الملك خاني الثاني والسلطان الناصر محمد ابن قلاوون (١٢٩٣ - ١٣٤١م / ٦٩٣ - ٧٤١هـ) فبما بين سنتي ١٣٠٠ - ١٣٣٠م / ٦٩٩ - ٧٤٧هـ ، وكان ازدياد نفوذ ومصالح القطلان في الشرق خاصة بعد تأسيس الشركة القطلانية في بيزنطة والبرنان من العوامل التي دفعت الملك خاني إلى تفرقة صلته بمصر . كما أن السلطان الناصر محمد كان سياسياً ، وشجع عمرو بن المسافة طلالاً لتحقيق الرخاء الاقتصادي لمصر . وهذه السفارات التي أولدها ملوك أرغون إلى مصر ، قد ضمنت للسلطان مصر حليفاً قوياً للأسواق الفسرية يساعده على كسر العتبات التي وضعتها البابوية للحيلولة دون وصول المواد الحربية والماليك الجدد إلى مصر (١٠٧٦) .

وهكذا أخذت السفارات تتوافد على مصر . في مهنات سياسية ودينية وأخرى تجارية ، وكان أغلب السفراء إلى مصر من التجار ومن أهالي برشلونة . وكان محور هذه السفارات يدور حول رعاية المسيحيين في الشرق ، لأن خاني كان يعتبر نفسه حامياً مسيحي الشرق ، خاصة بعد سقوط عكا في أيدي المماليك . كما اعتبر السلطان الناصر نفسه أيضاً متولياً عن المسلمين المقيمين تحت حكم المسيحيين في أسبانيا ، والذين يطلق عليهم اسم « المديجين » . وكانت هذه السفارات تهدف إلى قيام العلاقات الودية بين الطرفين الفسري والأرغوني .

مينا، أيجودز Aigues - Montes على الساحل الجنوبي لفرنسا ، وهناك التحقق به مسجودت
 لويجي يحيى جويليم دي بونسمانس Guillaume de Bonnesmains ، الذي عينه شارل
 الرابع ملك فرنسا (١٣٢٢ - ١٣٢٨ م) بواقفة اليابا حنا الثاني والعشرين (١٣١٦ -
 ١٣٢٤ م) ، للوساطة مع السلطان ، بخصوص رعاية مسيحي الشرق . وبالرغم أن هذه السفارة
 قامت لغرض ودي ، إلا أن السفيرين الفرنسي والقطاني قد استخلا هذه الفرصة وعقدت
 معاهدة تجارية ، للاستفادة من سلطاتهم وتمتيازاتهم المتلومانية في تأكيد مصالحهم الخاصة
 في الشؤون التجارية . ولكن وقعت المشاكل والحلقات بين البعث الفرنسي وزميله القطاني
 بمجرد وصولهم إلى ساحل الإسكندرية (١١٨) . وربما كان سبب هذه المحادثات حوز بعض
 الصفقات التجارية . كما نقل هذه السفارة أيضا على أن السفراء قد سافروا على متن سفينة
 تجارية بعد أخذ موافقة البابا . كما يدل على عدم تعطل التجارة بين القطان والمصريين في هذه
 المرحلة .

وبعد وفاة الملك خاني الثاني ، خلفه في عرش أرغون وقطالونيا الفرنسي الرابع (١٣٢٧ -
 ١٣٣٦ م / ٧٢٧ - ٧٣٧ هـ) ، والذي يبدو أنه أرسل خطابا إلى السلطان الناصر يطلب فيه
 استمرار المودة والصداقة . ويحدد طلب نقل الرقات المقدسة للقديسة بربارة إلى أرغون . وقد
 أجابه الناصر برسالة مؤرخة في الخامس عشر من جمادى الأولى عام ٧٢٨ هـ / التاسع
 والعشرين من مارس ١٣٢٨ م ، وفيها يطلب الملك بإرسال سفن محملة بالضياع في مقابل
 إرسال الرقات المقدسة ، يقول فيها : " فإما ما ذكره سبب الكفة التي عمرت في بلاد
 وقصد نقل ما قصده من جسده بربارة إليها فنقد علمنا الصلوة ، وصارت على خوافرتنا
 الشريفة ، وإذا تقدم بإرسال مراكب جيدة فيها بضائع كثيرة فنسرم عند ذلك نقضا ، نغله
 وأجابه إلى ما التمسه فليعلم ذلك " (١١٩) .

وبعد أن أخذ ألفونسو الإذن السابوي بإرسال سفينة إلى أرض السلطان ، أرسل إلى
 السلطان الناصر محمد خطابا مؤرخا في أول يونيو ١٣٢٩ م / رمضان ٧٢٩ هـ ، يخبره بإرسال
 سفينة محملة بالضياع برفقة السفينة التي تحمل السفراء (١٢٠) .
 وما سبق يوضح أن أغلب هذه السفارات تكاد تنحصر من الساحة التجارية . وبدون أن الملك
 خاني كان يحصل السفراء المطالب التجارية لشفاة ، حرصا على علاقته بالبابوية وقراراتها ،
 وربما عقدت صفقات تجارية بين مصر وأرغون متنافهة بوساطة السفراء . وفي إجابات السلطان

أمر برود ، فأعيد إليه . فغضب السفير الأرغوني ، وبعد أن ركب الرسل البحر ، وانتصروا عن
 الإسكندرية ، أنزلوا الأمير فخر الدين عشان في قارب وأمره بالصودة ، بعد أن استمررا
 على كل ما معه . وترتب على هذه الواقعة أن السلطان أصدر أوامره إلى السلطات في
 الإسكندرية بالقبض على كل الفرقة القادمة من برشلونة ، أما إيريك السفير الأرغوني فند
 لجأ إلى فردريك الثاني ملك جزيرة صقلية ، خشية غضب وعقاب انك خاني (١١٤) . وترتب
 على هذه الواقعة أن توقفت العلاقات الدبلوماسية بين مصر وأرغون مدة ثمان سنوات من عام
 ١٣٠٦ م / ٧٠٥ هـ حتى ١٣١٤ م / ٧١٤ هـ . وما بهما من سرد هذه الواقعة أن السفراء كانوا
 من التجار . وقد استغلوا مهامهم الدبلوماسية في تبادل المصالح التجارية ، ويبدو أن السبب
 الحقيقي للخلاف بين السفيرين الأرغوني والمصري يرجع إلى اختلافهم على صفقات تجارية ،
 بدلل أن السفير المصري كان قد اقترض ستين ألف درهم ربا لفرض التجارة بها . واستخدمهم
 في شراء بضائع من مصر لمبادلتها ببضائع أخرى عند وصوله إلى أرغون ، ولكن السفير
 الأرغوني استولى على كل ما معه من بضائع ودواهم .

وفي عام ١٣١٤ م أرسل الملك خاني خطاب إلى السلطان الناصر يستدعيهما عما وقع من
 سفيرة (١١٥) . وانتهى الأمر بعفو السلطان . وتجددت العلاقات الطيبة بين الملكين وتواصلت
 السفارات بين مصر وأرغون .
 وفي سفارة الملك خاني إلى الناصر والمؤرخة في ديسمبر ١٣٢٢ م / شعبان ٧٢٢ هـ أوصى
 الملك خاني السفراء بالحصول من مصر على حجرة نفيسة ملونة من أصل هندي ، وطلب من
 السلطان الناصر أن يرسل إليه بعض الذخائر والرقات المقدسة ومن بينها رفات القديسة بربارة .
 ولكن السلطان نغاضى عن هذا الأمر الأخير ، وحاول أن يستغل هذه المطالب الدينية لتحقيق
 مصالح تجارية . ويوضح ذلك من خطاب أرسله الناصر إلى ملك أرغون في عام ١٣٢٨ م /
 ٧٢٨ هـ (١١٦) .

ثم جدد الملك خاني طلب نقل الرقات المقدسة إلى أرغون في خطاب أرسله إلى السلطان
 مؤرخ في الثالث من يوليو عام ١٣٢٧ م / الثاني عشر من شعبان ٧٢٧ هـ (١١٧) .
 وفي أغسطس عام ١٣٢٧ م / شوال ٧٢٧ هـ . أرسل خاني الثاني سفارة إلى السلطان
 الناصر . وكان موضوع هذه السفارة بعض المطالب الدينية أيضا التي حصلها سفيره بطرس
 ميخائيلا per de Mijavila ، الذي أبحر على سفينة تجارية من مينا ، برشلونة واتجه إلى

على مراسلات الملك خاني ما يدل على ذلك مثل : ... وحصلناه - السفير المصري لأرغون - من السلام والمودة والشاقيات ما يعيده على الملك أطل الله بقائه فيصغي إلى كلامه وإلى قوله عملاً بما يجب من الاستمرار على المودة القديمة والعهد السالفة " (١١٢١) . ومن بينه أخرى . أن الرسالة التي عهد بها الملك خاني الثاني إلى سمرانه والموجهة إلى السلطان محمد بن قلاوون ، والمؤرخة في سبتمبر عام ١٣٢٢م / شبان ٧٢٢هـ (١١٢٢) ، تتضمن إلا عبارات الصداقة والود ، ولا يبين منها الغرض الحقيقي من مهمة السفارة ، وربما كانت في مهمة تجارية تلت على لسان السفراء البيزنطيين . وفي رسالة أخرى موجهة من سلطان مصر إلى الملك ألفونسو الرابع ، مؤرخة في أول جمادى الأولى ٧٣٠ هـ / عشرين فبراير ١٣٣٠م / تتضمن إلا عبارات الود والتناء ، والشكر على السافر - الصقر - التي أهداها إليه (١١٢٣) . ولا يبين منها الغرض الحقيقي لهذه السفارة . ولا يمكن أن تتوافد هذه السفارات بين مصر وأرغون لتبادل عبارات المحبة والشكر فقط ، وتلك يمكن القول بأن هذه السفارات كانت ظاهراً الأمر التهنئة بكتابة وخطها الأمور التجارية شفاهة مراعاة للمراسم البهيمية ، وظناً إن دل على شيء ، فإنما يدل على اتفاق وجهش النظر المصرية والأرغونية حرصاً على مصالحهما التجارية .

وتدل هذه السفارات على ارتباط العلاقات الدبلوماسية بالمصالح التجارية ، واستمرار حركة التجارة بين الإسكندرية وبيشلونة في هذه الفترة ، بالرغم من الحظر الذي فرضته البايوية على مصر ، فقام السفراء ، بنقل الهدايا ورفاً صاحبها الشاير أيضاً بين ملكي أرغون ومصر . وقد كان أغلبهم من التجار . كما كانوا مفوضين لهعد الاتفاقيات التجارية والمعاهدات السياسية . وقد شجعت المهادنات على تردد التجار القفلان على الإسكندرية وهم آمنين . وكان المستولون يحرصون بجمعهم لتهيئة سبل الراحة والإقامة لهم ، وحل مشاكلهم . والسؤال هنا ما موقف القفلان من قرارات ومراسم تحريم التجارة مع مصر ؟ في الوقت الذي كانت فيه البايوية تشن حملة قوية ضد مصر ، كانت هناك علاقات وسفارات دبلوماسية وتجارية . متبادلة بين ملوك أرغون وسلالطين الماليك ، ففي عهد الملك خاني الثاني التي فولى عرش أرغون في الفترة التي سقطت فيها عكا تقريباً ، قام بتجديد معاهدة التحالف والصداقة مع سلطان مصر ، والتي كان قد عقدتها منذ عدة سنوات أخوه ألفونسو الثالث . والتي وقعه إلى ذلك عندما حكمت عليها الكنيسة بالحرمان ، وتوترت العلاقات بينه وبين

البايوية والفرنسا ، وأعطاه به الأعداء . من كل جانب ، فلم يتردد في عام ١٢٩٣م في تجديد معاهدة التحالف مع سلطان مصر . وفيما بعد حينها نال عنق البايا بوتيفاس الثامن - بشرط أن يتعهد بالعمل على إعادة فتح الأرض المقدسة - وإرضاء البايوية ، أصدر في عام ١٣٠٧م قراراً بحرم بصفة عامة على رعاياه التجارة مع البلاد الخاضعة للسلطان . وكان ذلك تنفيذاً للوصد الذي تعهد به . ولكن هذا القرار لم يكن أكثر جدية من المراسم السابقة التي بطل بموجبها بسبب ضعف العقوبات التي توقع على المذنبين ، فيذاك مرسوم لهذا الملك في عام ١٣١٥م يتضمن قائمة بالسفن المسجلة عند مدخل ميناء برشلونة ومخرجه ، وكان على رأس القائمة أسما السفن الجيرة إلى مصر ، وهذا يؤكد نشاط الحركة التجارية مع مصر في هذه الرحلة . كما أن السفارات التي أوقدها خاني الثاني إلى مصر كانت مصحوبة بالتجار يعلم الملك ، وفي كل سفارة ، كان يجهز لهم سفينة في برشلونة ، وكان الملك يعطى بعض التجار - مقابل عوض - إذاً بأن ينتهزوا هذه الفرصة ليرسلوا إلى مصر أو يحضروا منها كمية من البضائع . فيما عدا المواد المنوعة . وكان الملك يطلب ترخيصاً خاصاً من البايا (١١٢٤) . بمهمة قضا، مهمة دينية مثل العمل على نقل الأوسى المسيحيين لانتظر مرامهم ، أو التفاوض من أجل الحصول على تسهيلات في الأوسى المقدسة . ولا شك أن هذه السفارات قد تفاوضت مع سلطان مصر على تبادل المصالح التجارية بين البلدين .

أما عن موقف ملوك أرغون من التجار القنبيين ، فقد أبدأ مزيداً من التسامح معهم . ففي أواخر عهد الملك خاني الثاني نغلى عن فكرة الحرب الصليبية ولم ينفذ تعهدها بانقاذ الأرض المقدسة ، لذلك فجع سراعاته لتواعد الحظر التجاري . كان يبدى مزيداً من التسامح مع التجار القنبيين ، من ذلك أنه في عام ١٣٢٦م أوقف سير المحاكمة التي بدأت ضد أحد تجار برشلونة الذي اتهم بنقل بضائع من قبرص إلى مصر . واكتفى خاني بالحكم عليه بغرامة مالية . وفي عام ١٣٣٨م ، وتحققاً لرغبة التجار القفلان ، وبالحاج من محض مدينة برشلونة اتخذ الملك بطرس الرابع ملك أرغون وقطالونيا (١٣٣٦ - ١٣٨٧م / ٧٣٧ - ٧٨٩هـ) خطوة جريئة ، إذ أمر المحاكم الدينية بإيقاف كل المحاكمات التي بدأت منذ القرن تاجروا مع البلاد السلوكية ، والامتناع مستقبلاً عن محاكمة أمثالهم . والحقيقة أن هذا القرار لم يوقف سوى الإجراءات في المحاكم المدنية ، فلم يكن من سلطة الملوك وقع الأحكام الكنسية بالتصريح والحرمان . كما توسط ملوك أرغون لصالح رعيبتهم الذين صدر ضدهم قرار بالحرمان (١١٢٥)

أما مدينة برشلونة وهي أكبر مدينة تجارية في علكة أرغون وقطالونيا ، والتي كانت تحت
 بقدر كبير من الاستقلال ، فإنها لم تتوان في السعي لإتمام الحظر التجاري ، واستمرت
 علاقاتها التجارية مع مصر ، وحرصت على عدم سحب قناصلها التجاريين من مصر (١٢٦٦)
 أما عن نتائج الحظر الذي فرضه البابوات على مصر ، فقد كلف عدد من التجار عن زيارة
 الإسكندرية ، واهتموا بالبحث عن أسواق أخرى لتجاريتهم ، ولكن حتى هذه الفترة كان هناك
 عدد لا بأس به من التجار استمروا في السلال والتزود فرادى على الإسكندرية ، يجلبون
 إليها الأرباح الفخمة التي تكفلها التجارة مع مصر ، ولم يبالوا بالتهديدات الكسبية ، ولكن
 حتى في أشد أوقات هذه الفترة ، لم تفقد الإسكندرية أهميتها التجارية ، وكان لصاوة التقل
 سوقاً رائجة في الإسكندرية وكان تصريفها إلى الغرب مكفولاً ، وقد استمرت الحبال التجارية
 القطالونية في الإسكندرية قارس أمسالها ، ونجد في عام ١٢٢٢م وأنها فرنسيسكانيا
 إيرلندياً هو سيمون سيمونيس Simon Simeonis كان ذاعياً للحج إلى بيت المقدس ، فسر
 بالإسكندرية ووجد بها القنصل القطالوني ، والقنصل القطالوني ، إلى جانب القنصل المنبري
 والفلبينية والترسيلية ، وكان القنصل القطالوني يستقبل من وقت لآخر تجاراً من برشلونة ، لم
 يكن في رسمهم وأتسا الحصول على إذن من البابا أو الملك ، ولكنهم كانوا يخاضرون بخاتمة
 الحظر ، معتمدين على حظهم في المرور دون أن يلحظهم أحد ، أو حصولهم على أرباح ضخمة
 يستطيعون منها دفع الغرامة إذا ضبطوا ، وقد كانت بلدية برشلونة أقل صرامة من الملك في
 مثل هذا النوع من مخالفة اللوائح (١٢٢٦) .

وفي عام ١٢٣٨م وحض ملوك أرغون باعادة علاقات برشلونة مع مصر ، واعتباراً من تلك
 الأونة ، عادت الحركة التجارية بين البلدين بنشاط ، وعادت حركة السفن التجارية في مينا
 الإسكندرية كما كانت من قبل ، وفي حوالي عام ١٢٥٠م نجح التجار القطلان في خفض
 الرسوم الجمرية من ١/١٥ إلى ١/١٠ ، وتكثفت السفارة المؤدية إلى السلطان في هذه النسبة
 ٨٠٠ بوزانت ذهبي ، ولتغطية هذا الإنفاق فرضت ضريبة إضافية قدرها ١/٢٠ على كل البضائع
 المؤصلة من برشلونة إلى مصر وبالعكس ، تدفع للقاهل (١٢٨١) .

واستمرت العلاقات التجارية والثوية بين أرغون ومصر حتى توقفت فجأة بسبب حيلة
 بطرس الأول لوزجان ملك قبرص على الإسكندرية عام ١٢٦٥م / ٦٦٧هـ ، واقطعم القبارصة
 الإسكندرية ، وأخذوا يقتصمون كل ما أمامهم في المدينة من سلب ونهب وقتل وأسر وحرق ،

للهجاء التاجر والفنادق وأحرقوا كل ما وجدوه أمامهم من البور والقصور والفنادق ، وأسروا
 نحو خمسة آلاف نفر ما بين مسلم ومسلمة ويهودي ونصراني ، فأسلر السلطان الأشراف
 (١٢٦٦ - ١٢٦٦م / ٦٦٤ - ٦٦٨هـ) أزمرة بالقبض على القروج في مصر والشام ،
 بمجان
 الرؤوس يحمل أموالهم لفة أسرى المسلمين ، وتوقفت التجارة بين مصر والتجار الفرنج ،
 وعانى العرب كله من هذا التوقف في التجارة ، وشحت التوايل في السوق ، فأرتفع ثمنها في
 الحال ، وفي عام ١٢٦٦م / ٦٦٨هـ بدأت المفاوضات للصلح بين مصر وقبرص ، ونزل التنادقة
 والجنوية والقطلان كل ما في رسمهم للصلح بين السلطان وملك قبرص ، وطلبوا من السلطان
 أن يمكن تجارهم من القدوم إلى نهر الإسكندرية ، حرصاً على مصالحهم التجارية (١٢٦٩) .
 الحظر التجاري عن مصر عام ١٢٦٩م ، وأسرع القرييون إلى سوق الإسكندرية التي أعيد
 فتحها للتجارة ، وهاد التجار القطلان لزائلة التجارة مع مصر ، ووضعوا خريطة في عام
 ١٢٦٥م لوصف الطريق التجاري عبر مصر ، وهي "الخريطة القطالونية" Cartia Cataline ،
 ووصفوا الطريق من عدن إلى البحر الأحمر حتى حطاب ثم فوس ثم مجرى النيل حتى البحر
 المتوسط (١٢٦١) .

وأنهزم الملك بطرس الرابع ملك أرغون ، فترة السلام التي سادت مصر ، بعد معاهدة
 الصلح بين مصر وقبرص ، وبعد المعاهدة التجارية مع سلطان المالك المنصور على بن شعبان
 (١٢٦٦ - ١٢٦٦م / ٦٦٨ - ٦٧٢هـ) في عام ١٢٦٩م / ٧٨١هـ ، وترتب على ذلك أن
 اتضحت التجارة بين القطلان والصربيين ، وازدهر من جديد السوق الذي كان ملكاً للقطلان في
 الإسكندرية والذي أسس في عام ١٢٧٢م ، وأصدر الملك بطرس تعليمات تحظر على قباطنة
 السفن الخارجة من المراتي ، القطالونية أن يعدتوا على أقابم سلاطين مصر أو سكانها ،
 وانتهزت برشلونة نيرة الهدر ، هذه فأعدت في عام ١٢٨١م لوائح إدارية ، تضمن تعليمات
 خاصة لجاباتها ولقناصلها في الإسكندرية ودمشق (١٢٦٦) .

وكان سلاطين مصر من الماليك ، بشعرون أسلوب الشدة أميانياً ، في معاملة التجار
 والقناصل الأجانب في مصر ، وخاصة إذا تصرفوا تصرفاً يضر بالبلاد ومصالحها ، ففي عام
 ١٤٠٨م قسم القرييون شكوى إلى السلطان قرج بن بوقوق (١٤٠٥ - ١٤١٢م / ٨٠٨ -
 ٨١٥هـ) ضد القطلان ، لأن أحد راكب القطلان كان يقل بعض التجار النورسيين للعودة إلى
 بلادهم ، ولكن القطلان انهجموا بهم إلى برشلونة ثم باعروهم في أسواق الرينيون واستولوا على

صالحا مع التجار القطلان ، وأغفاهم من المسؤولية عن الأضرار التي سببت عن غارات القراصنة القطلان ، وعادت العلاقات السلمية والحركة التجارية بين مصر وورشلونة (١١٣٣) .

ثم جدد القراصنة القطلان إغراتهم على ميناء الإسكندرية في عام ١٤٢٧ / ٨٢٥ . وثار غضب السلطان الأشرف برسباي (١٤٢١ - ١٤٣٧ م / ٨٢٥ - ٨٤١ هـ) ، وأعلن أنه لن يتقبل بوجود ترغية في بلاده إن لم يحصنوا السواحل في البحار ، واضطرت الجالية المسلمة المصرية إلى مغادرة الإسكندرية ، وتدهورت الحركة التجارية بين مصر وورشلونة . واستثنى السلطان إينالقة والجالية بشرط أن تقتصر عن إحضار بضائع قطلونية إلى مصر ، وأن يتوسط حكوماتهما في الحصول له على تعويض (١١٣٤) .

وقد عانى تجار القريش من سياسة الاحتكار التي اتبعتها السلاطين الجراكمة ، والتي بلغت ذروتها في عهد السلطان برسباي ، التي احتكر تجارة بعض السلع مثل السكر والشواهد وخاصة الفلفل عما أدى إلى ارتفاع أسعارها ارتفاعاً فاحشاً ، وأصدر في أكتوبر عام ١٤٢٨ م / محرم ٨٢٢ هـ مرسوماً حرم فيه شراء الفلفل من غير مخازن السلطان ، فلا يباع إلا للسلطان فقط ، ولا يشتري إلا منه خاصة (١١٣٥) ، فكان السلطان يشتري كل ما يصل إليه من الفلفل من الهند ، ثم يبيع الفلفل لتجار الغربيين بسعر مرتفع للغاية ، فرجع من حصوله الفلفل إلى ١٢ ، ١٣ ، ديناراً ، وكانوا يدفعون عنها قبلاً خصيصاً ديناراً في القاهرة ، وشانين ديناراً في الإسكندرية ، كما سلك السلطان برسباي الدينار الأثري فيكون أساس التعامل مع التجار الأوربيين ، وأبطل التعامل بالنقد البيدقي والفيلدسي . وكانت هذه الاحتكارات مثاراً لسخط التجار الأجانب واستعراخهم للسلطان (١١٣٦) .

وقد أصيب التجار القطلان مثل غيرهم في مصالحتهم بسبب هذا الاستغلال الفاحش ، واحتدوا على موقف برساى منهم . فرفضوا شراء البضائع من مخازن السلطان ، ولكنه تم بجهدهم إلى مطالبهم لأنه لم يغلرو لهم ما فعله قراصنتهم . فصدروا إلى ربح أثمان السلع الأوربية التي تروى إلى مصر ، كما عاين القراصنة القطلان السواحل والشعور المملوكية . ولكن تمت حنفظ التجار القطلان الذين أصيبت مصالحتهم التجارية بأضرار جسيمة منذ أن توقفت العلاقات بين الدولتين منذ عام ١٤٢٢ م بسبب الغارات التي كان يشنها قراصنتهم ، اضطرت الملك ألفونسو الخامس ملك أروغون (١٤١٦ - ١٤٥٨ م) إلى تسوية وساطة مسلم الفرسان الإحصارية بروميس لعقد الصلح مع برسباي ، وانتهت هذه المفاوضات بعقد معاهدة تجارية

بضائعهم وأموالهم . فقدم أقاربهم المقيمين في مصر شكواهم إلى السلطان فرج ، فاستدبر السلطان إليه تفصل القطلان ليستفسر منه عما حدث ، ولكن التفصل أفنده بعلم مستوفين إزاء ما حدث . وفي عهد السلطان المؤيد شيخ المحمدي (١٤١٣ - ١٤٢١ م / ٨١٥ - ٨٢٥ هـ) جدد الترتيبات لشكواهم ، فحكم السلطان على التجار القطلان المقيمين بمصر وسورية بأن يدفعوا لهم تعويضاً قدره ٣٠٠٠٠ دوكا ، يدفع نصفها جالية الإسكندرية ، والنصف الآخر جالية دمشق . ولكن تفصل القطلان بالإسكندرية سارع بإبلاغ مواطنيه بمشورتهم بغارة البلد بأسرع ما يمكن ، هرباً من تنفيذ الحكم عليهم . وعلم السلطان بذلك ، فاستدعى التفصل إلى القاهرة ، وأمر السلطان بجلده حتى أدمى ، ثم أمر بإعادته إلى الإسكندرية ليستحسن في سجنها . وعم الذعر والرعب تجار القطلان ، فأسرعوا بغاراتهم الإسكندرية ودمشق ، وفامت السلطات المملوكية من جانبها بالاعتصام على أموالهم وبضائعهم وقاء لهذا المبلغ (١١٣٦) .

وكانت أعمال القراصنة التي ارتكبتها القطلان على سواحل البحر المتوسط وفي عرض البحر مشيرة لغضب سلاطين المماليك وسخطهم . كما تسببت في الإضرار بتجارة القطلانيين وحمل السلاطين الجالية القطلونية كلها مسئولية هذه القرصنة ، ورفضوا على التجار القطلانيين بالإسكندرية غرامات فادحة . فقد اشتدت غارات القراصنة على السواحل المصرية والشامية ، ففي شهر مايو - يونية ١٤١٦ م / ربيع الأول ٨١٩ هـ هاجموا ميناء الإسكندرية واستولوا على إحدى سفن الغارية . وفي أغسطس / جمادى الثاني من العام نفسه . وست ثلاث سفن قطلونية بميناء الإسكندرية ، وأعلنت قدوم وفد من ثلاثة رسل للتفاوض في عقد الصلح . فرجت السلطات بقدومها وسحقت لمن بها من التجار بأنزال سلمهم وبيعها وشراء التوابل . ولكن القطلان انتهزوا هذه القرصة وقاموا بتخصيص قتلهم من سجن الإسكندرية . وبعد أن تم لهم ذلك أغاروا على اثنياء واشتبهكوا في قتال دموي مع قوات الميناء ومن كان بها وقتذاك من التجار . فقتلوا بعضهم ، وأصابوا عدداً كبيراً من المسلمين بهراج . وأسروا عدداً آخر ، كما استولوا على بعض السفن التي كانت راسية في الميناء وأبحروا بها وبمن عليها من تجار إلى جزيرة رودس . ورد السلطان على هذا الصلوان ، فأصدر أمره بمصادرة البضائع الواردة من برشلونة وقطالونيا بوجه عام أينما وجدت في الولايات التابعة له . وبعد قليل عقد السلطان

من ذلك ، وإذا وقعت مخالفة أو محاكمة بين أحد من التجار رعية مولانا السلطان وبين أحد من رعية ملك أركون وانفقا المنصان على أن انفصل بوقف بينهم ، يكن انفصل من ذلك ، من رعية ملك بذلك يرجعوا إلى ملك الأمراء ، أو إلى الناطر بالدبوان الشريفة حسبما ذكر أعلاه وإن لم يرضوا بذلك يرجعوا إلى ملك الأمراء ، ولا يقع من ذلك ولا يحصل له ضرر في نفسه ولا شيئاً بسبب ذلك .

وإن يجزى على عوائد من انفصل .

الفصل السابع والعشرين : أن انفصل المذكور الذي أقامه ملك أركون مقام نفسه . أنه يمكن من المتحدث والمحاكمة لخلاصة التجار رعية ملك أركون في جميع ما يحتاجوا إليه ، وذلك بما يدي مولانا السلطان وبين يدي من يخشرون من جميع الأمراء ، وملك الأمراء ، أو القنصل وجميع الباشرين ، ولا يقع من ذلك ولا يحصل له ضرر في نفسه ولا شيئاً بسبب ذلك .

الفصل الثامن والعشرين : أن مولانا السلطان رسم بتصرف جامكية - راتب - لانفصل على غيره من مقدميه من الفناصل فاصل الكتيلان في كل شيء ، من الرمسال ذهب طيب . وأن يصرف له ذلك من موزج بضايع تجار ومن الموجب السلطاني . وأن يمكن من إدخال مشروب القصلة في كل شيء . على خيار غيره من مقدميه . وكذلك يكثر التجار في إدخال مشروبهم في كل شيء ، على خيار من غيره من مقدميه من التجار من غير العشر ولا عروضة عليهما .

الفصل التاسع والعشرين : أن انفصل يمكن من إقامة من يختاره من تراجم ديوان القبان من أي طائفة كانت ، مسلماً كان أو يهودياً أو نصرانياً بسبب البيع والشري داخل الفندق وخارجه . ومن المتحدث في البضايع والمناجر بين التجار في جميع الخارج الذين يختارونها للتجار للبيع (١٤٠٠) .

ويبدو أن هذه المعاهدة لم توضع موضع التنفيذ . وأن كلا الطرفين لم يلتزموا بالشروط المبرجة في المعاهدة . لأن كلاهما لم يغير من سياسته . فالسلطان برساى كان متمسكاً بنظام الاحتكاري . كما تفال في فرض رسوم باهظة على الصادرات والواردات ، فأرفعت أسعار بعض السلع الشرقية ارتفاعاً كبيراً . مما أضر بمصالح التجار القطلان . أما الملك ألفونسو الخامس ملك أركون فكانت سياسته تجاه الماليك سياسة عنائية ، بسبب استخدامه للقنصل القطلان في تحقيق أغراضه السياسية في السيطرة على البحر المتوسط .

وتجدد النزاع بين القطلان والسلطان . ففي عام ١٤٣٣م / ٨٣٦هـ هاجم قنصل القطلان ميناء طرابلس الشام واستولوا على سفينة للمسلمين ، كما أخذوا أخرى كانت قائمة من

بينهما في السابع من رمضان ٨٣٣ هـ / الثلاثين من مايو ١٤٣٠م (١١٣٧) . بواسطة رجل وكلاء الطرفين . وقد عقد هذا الصلح في جزيرة رودس ، وبخضن اثنين وثلاثين شرطاً . وأضاف السلطان شرطاً يتعلق بالعمل على كف أسباب الضرر التي يسببها القرامنة الأوغوزيين بالسواحل والموانئ الملوكية (١١٣٨) .

وتخصن المعاهدة اثنين وثلاثين فصلاً ، تتعلق بتأمين التجار المرودين في المينين على أموالهم ومناجرهم وبضائعهم . كما تضمنت ما يتعلق بحال السفن التي يصبها صدام أو كسر . وتضمنت بعض التسهيلات مع النظارين والتجار الأوغوزيين في ميناء الإسكندرية . وتكافؤ المعاهدة أيضاً عمليات البيع والشراء بين التجار الأوغوزيين والمسلمين . كما تضمنت شروطاً خاصاً بتعدد مسؤولية القرصنة على السواحل والشفور الملوكية وإلزام طائفة التجار التي ينتمى إليها القراصنة بالمسئولية والتحفظ على أموالهم وبضائعهم . وهناك فصلاً يخص من ما يتبع في حالة وقوع مخالفة أو محاكمة بين التجار الأوغوزيين والتجار المسلمين . كما تضمنت المعاهدة على حسن معاملة التجارة الأوغوزيين . وتضمنت شروط المبيعات التي تتم بشفر الإسكندرية . والالتزام بالضرائب القديمة المعتادة (١١٣٩) . وما يتبع حيال وفاة أحد التجار الأوغوزيين في بلاد السلطان . كما تضمنت المعاهدة امتيازات عديدة لصالح الجالية التجارية القطلانية ، نذكر منها :

الفصل الثالث والعشرين : أن انفصل طائفة الكتيلان - القطلان - إذ قصد المضور بين يدي مولانا السلطان يمكن من المضور بالتجار الذين يختارهم . وإن لم يختار النزيه واختار أن يجزى أحد من التجار بسبب من الأسباب فيمكن على حسب اختياره . وأن تجار رعية ملك أركون - أركون - إذا اختاروا المضور إلى القاهرة أو إلى بلد من بلاد السلطان بسبب صلح حاجهم فيمكنوا من ذلك ولا يمنعهم من الخروج ببضائعهم براً أو بحراً على حسب اختيارهم . وإن ملك الأمراء ولا غيره لا يعوقهم ولا يمنعهم من المضور إلى بين يدي مولانا السلطان وأن يسعوا في هذا من غير تراخي .

الفصل الرابع والعشرين : أن مولانا السلطان يرسم بعمارة لبنق للكتيلان وينائه من غير أن يكلفوا التجار ولا انفصل شيء ، من ذلك .

الفصل السادس والعشرين : أن يمكن انفصل الكتيلان من الحكم والتعذيب في سائر رعية ملك أركون في أمر تجار طابقت . وأن مولانا السلطان ولا ملك الأمراء ولا الباشرين لا يمنون

وقد خشي حنا دي لامبنيك رئيس فرسان الاستعارة أن تؤدي غارات القراصنة القتلان إلى أن تقوم مصر بمحاولة أخرى لغزو رودس . ولذلك سارع بعض وسطائه على مدينة برشلونة ، سلباً إياها التوايا السلبية للسلطان جعفر واستعداده لمقد الصلح مع الملك ألفونسو الخامس ، إذا ما مكف القراصنة القتلان عن غاراتهم على السواحل والموانئ . المصرية والشامية . وقام أعضاء بلدية برشلونة في عام ١٤٤٨م بساع ملحمة لإقرار السلام ، وأخطروا الملك ألفونسو بهذا العرض ، وطلبوا منه الموافقة على عقد الصلح ، كما أصاب تجارة القتلان من خسائر وأضرار . ثم عادوا فكتبوا إليه للحصول على موافقته على اختيارهم لأحد تجار مدينتهم لإحنا سبايز Johan Spase . فنصلاً للقتلان بالإسكندرية . غير أن ألفونسو الخامس لم يعبأ بهذه المساعي ، وأمر القراصنة الذين في خدمته بمواصلة نشاطهم في البحر ضد سفن المسلمين وخاصة التي تقوم بالنقل البحري بين الإسكندرية وطرابلس الغرب (١٤٤٧) .

وبعد ولما ألفونسو الخامس في عام ١٤٥٨ هدأت حدة غارات القراصنة القتلان ، وعاد التجار القتلان إلى استئناف علاقاتهم التجارية مع الأسواق المصرية والشامية بعدما أصابها من توقف وانقطاع معظم سنوات عهد الفونسو الخامس . وفي عام ١٤٥٨م اختار التجار القطلونيون سكاروتشيا لومى قنصلاً مؤقتاً بالإسكندرية ، ولكن يوحنا الثاني ملك أرغون (١٤٥٨ - ١٤٧٩م) عزله من منصبه لأنه أساء استخدام وظيفته بارتكابه أعمال عنف وإتزاز (١٤٥٨) .

وقد بلغت حدة غارات القراصنة القتلان في بعض الأحيان حداً أثار غضب سائر الأمم البحرية ، فزاحت تطارد كل سفينة ترفع العلم القطلوني ، مما أضر كثيراً بالصنن التجارية . وتوقفت الحركة التجارية لفترة قصيرة بين الإسكندرية وبرشلونة . وكان التندق القطلوني بالإسكندرية شبه خالياً في عام ١٤٨٣ . ومع ذلك كان القنصل موجوداً في مقر عمله . وليس بعد زرد القطلونيون على ميناء الإسكندرية ، واستلاً لقبهم من جديد بالتجار . وأحضرت منهم شحنات ثمينة ، وعادات كميات كبيرة من التوابل مما أثار حسد البنادقة . وتحالف الجيرون مع القطلونيين بقصد إبعاد البنادقة من أسواق مصر وسوريا (١٤٩١) .

وبسبب السياسة الاقتصادية للساليك واحتكارهم بعض السلع . بالإضافة إلى الضرائب الباهظة ، الأمر الذي دفع الأوربيين إلى البحث عن طريق تجارى آخر للوصول إلى الشرق . وفي أواخر القرن الخامس عشر الميلادي تمكن البرتغاليون من تطويق رأس الرجاء الصالح

دمياط بما فيها ، فأمر السلطان برساي بإيقاع المحرقة على أموال الفرنج الجنوبية والقتلان الموجودين في الشام والإسكندرية (١٤٦١) .

وبسبب أن ملك أرغون عندما رأى أن مطالبهم لم يستجب لها . أرسل قراصنة القتلان لهاجمة السفن المصرية على سواحل الشام ، ففي عام ١٤٣٤م / ٨٣٧هـ هاجم القتلان سائر بيروت واستولوا على خمسة مراكب كانت محملة بالبضائع . وبعت الملك ألفونسو الخامس إلى والى دمياط كتاباً ليوصله إلى السلطان يتضمن جنفاً ، بسبب إلزام الفرنج على شراء القتلان المدد للمنتج السلطاني ، فغضب السلطان لما قرأه عليه وقرنه (١٤٤٦) .

ورداً على هذه الاعتداءات أصدر السلطان برساي أمراً في عام ١٤٣٥م / ٨٣٨هـ بتبع التجار بالإسكندرية من بيع البهار للفرنج . فأضرم ذلك ١٤٣٦ . وكانت نتيجة هذا النزاع أن أمر السلطان في عام ١٤٣٦م / ٨٣٩هـ بإخراج الفرنج القسبين بالإسكندرية ودمياط وسواحل الشام فأخرجوا بأجسامهم ، وحظر السلطان على القطلونيين أن تعطأ أقدامهم أراضي بلاده (١٤٤١) . وانهارت التجارة بين مصر وبرشلونة انهياراً تاماً .

وساء على إجاح تجار برشلونة ، فبر ألفونسو الخامس ملك أرغون ١٤٣٨م أن يعين قنصلاً في الإسكندرية ويكلفه بالتفاوض مع السلطان . وعند وصوله كان السلطان جعفر (١٤٣٨ - ١٤٥٣م / ٨٤٢ - ٨٥٧هـ) قد تولى السلطة . وكانت معاملة جعفر للقطلونيين أفضل من معاملة برساي . وسمح بعودة التجار القتلان إلى ولاياته ، ووعدهم بحسن المعاملة وليلاً لأحكام المعاهدات القديمة ، وأعيدت العلاقات التجارية بين الإسكندرية وبرشلونة . وللمحافظة على سلامة البلاد والقضاة على عمليات التبريس والتأمر عليها ، فقد أعلن جعفر في عام ١٤٣٩م بأنه لن يسمح لتجار الفرنج بأن يقيموا بدمشق والإسكندرية أكثر من ستة شهور . وأنه لن يسمح لقنصلهم بهاتين المدينتين بأن يقيموا بها أكثر من عام واحد (١٤٥١) .

ولم تدم هذه المصالحة سوى فترة قصيرة ، فعندما عجزت القوات السلوكية عن الاستيلاء على جزيرة رودس ، وانتهت محاولاتها بالفشل في عام ١٤٤٤م ، وثبت لدى السلطان جعفر اشتراك سفن القتلان مع فرسان الاستعارة في الدفاع عن الجزيرة ، فصب انتقامه على تجار القتلان بالإسكندرية من بن طوائف الفرنج . وفي العام التالي عقد الصلح بين السلطان وبين فرسان الاستعارة برودس (١٤٦١) .

بالمثل يعطى الحق الكامل للمستشارين الذكور والرجال الأكفاء . في برشلونة بقرار ثاني لهم بجازاة القناصل السابق ذكورم الذين انتخبهم هؤلاء ، وأولئك أيضاً الذين يختارهم القناصل بأنفسهم إذا ما تركوا أماكنهم لأي سبب من الأسباب .
 ونود أيضاً بل ونقر أن القناصل المنتخبين الذكورين ، الذين انتخبهم مستشارو برشلونة ورجالها ، يجب أن يقوموا بأداء القسم بحق آيات الإنجيل ، أن يظلوا مخلصين وأن يقوموا بأداء أعمالهم على أكمل وجه في منصب القنصلية المذكورة في ولا . وتكريم لرجالنا وخطابنا ، لصالح ومنفعة مدينة برشلونة وسكانها ، وبإخلاص لكل أهل قطلونيا ، وأن يقسم القناصل الذكورين على ذلك للقناصل الآخرين الذين اختارهم أولئك بأنفسهم في مركز القنصلية . إننا يعطى لكم هذا الحق ، والامتياز الواضح ونسمح لكم أن يظل هذا حقاً دائماً طالما يسير على ما يرضينا .

ملحق رقم (١)
 تعيين قناصل برشلونة عام ١٢٦٦م (١٥٧)

هذا النص منشور باللغة اللاتينية ، ويلقى ضوءاً على مدى اهتمام الملك خافيي الأول ملك أراغون وقطلونيا بالنظم البحرية والتجارية خاصة بعد أن تعددت مساكن ، مملكة أراغونة على الساحل الشرقي لأشبانيا ، واتسع نشاطها التجاري . فقد منح الملك لشعب برشلونة حق تعيين القناصل ، كما حدد سلطة هؤلاء القناصل . وقد حرص على أن يمنح هذا الامتياز لشعب برشلونة ، بسبب ازدياد أهمية برشلونة كميناء تجاري هام في هذه المرحلة . وقصا على الترجمة العربية .

تعيين قناصل برشلونة عام ١٢٦٦م

ليعلم الجميع أننا خافيي ملك أراغون ، وميورقة ، وبلنسية ، وقسط برشلونة وأرقله وأمير مونتبلية ، نحن غنح عن علم أكيد ونعطي تصريحاً كاملاً وسلطة لأهل برشلونة في اختيار القناصل في الحاضر والمستقبل ، وأن يختاروا بأنفسهم ستوراً ورتفويض منا القناصل والمستشارين الذكورين ، في السفن والقوارب التي تبحر إلى الأماكن البحرية المختلفة ويكون لهؤلاء القناصل السلطة الكاملة في التنظيم ، والحكم ، والإدارة ، والعقوبة ، وكل ما يجب عمله نحو الأشخاص الذين يبحرون من أراضينا إلى الأماكن البحرية المختلفة ، والذي يقسمون في هذه الأماكن ذاتها ، وإزاء كل السفن والقوارب الأخرى التي تبحر من أراضينا وترسو هناك ، وإزاء ممتلكات هؤلاء الأشخاص أنفسهم التي يمتلكونها هنا ، سواء في البر أو البحر ، كما يكون لهم في تلك الموانئ قناصل من ولايات أخرى فيقسمون هناك أو معيّنون لأشخاص رسفن وممتلكات أخرى خاصة بأفراد هذه الولايات .

ونود أيضاً ، أن إذا لم يشأ القناصل الذكورين أو أي واحد منهم أن يتواجد هناك أو يتأخر ، أن يكون باستطاعتهم اختيار قناصل آخرين هناك ، يكون لهم نفس السلطة القنصلية في المكان المذكور والبحر على الأشخاص والممتلكات قائماً كما قررنا للقناصل الذكورين المذكورين من المستشارين ورجال برشلونة الأكفاء . وليكن مقدمور هؤلاء القناصل المذكورين أيضاً ، المنتخبين من المستشارين والرجال الأكفاء ، توقيع العقوبة أو رفعها على الآخرين الذين قاموا باختيارهم بأنفسهم ، ويحفظ لهم حق العقاب إزاء القنصلية المذكورة ، وأن يقوموا بإدارتها وحمايتها حتى نهاية المدة التي حددت لهم من المنتخبين أنفسهم .

ملحق رقم (١)

تعيين قناصل برشلونة عام ١٢٦٦م (١٥٧)

هذا النص منشور باللغة اللاتينية ، ويلقى ضوءاً على مدى اهتمام الملك خافيي الأول ملك أراغون وقطلونيا بالنظم البحرية والتجارية خاصة بعد أن تعددت مساكن ، مملكة أراغونة على الساحل الشرقي لأشبانيا ، واتسع نشاطها التجاري . فقد منح الملك لشعب برشلونة حق تعيين القناصل ، كما حدد سلطة هؤلاء القناصل . وقد حرص على أن يمنح هذا الامتياز لشعب برشلونة ، بسبب ازدياد أهمية برشلونة كميناء تجاري هام في هذه المرحلة . وقصا على الترجمة العربية .

تعيين قناصل برشلونة عام ١٢٦٦م

ليعلم الجميع أننا خافيي ملك أراغون ، وميورقة ، وبلنسية ، وقسط برشلونة وأرقله وأمير مونتبلية ، نحن غنح عن علم أكيد ونعطي تصريحاً كاملاً وسلطة لأهل برشلونة في اختيار القناصل في الحاضر والمستقبل ، وأن يختاروا بأنفسهم ستوراً ورتفويض منا القناصل والمستشارين الذكورين ، في السفن والقوارب التي تبحر إلى الأماكن البحرية المختلفة ويكون لهؤلاء القناصل السلطة الكاملة في التنظيم ، والحكم ، والإدارة ، والعقوبة ، وكل ما يجب عمله نحو الأشخاص الذين يبحرون من أراضينا إلى الأماكن البحرية المختلفة ، والذي يقسمون في هذه الأماكن ذاتها ، وإزاء كل السفن والقوارب الأخرى التي تبحر من أراضينا وترسو هناك ، وإزاء ممتلكات هؤلاء الأشخاص أنفسهم التي يمتلكونها هنا ، سواء في البر أو البحر ، كما يكون لهم في تلك الموانئ قناصل من ولايات أخرى فيقسمون هناك أو معيّنون لأشخاص رسفن وممتلكات أخرى خاصة بأفراد هذه الولايات .

ونود أيضاً ، أن إذا لم يشأ القناصل الذكورين أو أي واحد منهم أن يتواجد هناك أو يتأخر ، أن يكون باستطاعتهم اختيار قناصل آخرين هناك ، يكون لهم نفس السلطة القنصلية في المكان المذكور والبحر على الأشخاص والممتلكات قائماً كما قررنا للقناصل الذكورين المذكورين من المستشارين ورجال برشلونة الأكفاء . وليكن مقدمور هؤلاء القناصل المذكورين أيضاً ، المنتخبين من المستشارين والرجال الأكفاء ، توقيع العقوبة أو رفعها على الآخرين الذين قاموا باختيارهم بأنفسهم ، ويحفظ لهم حق العقاب إزاء القنصلية المذكورة ، وأن يقوموا بإدارتها وحمايتها حتى نهاية المدة التي حددت لهم من المنتخبين أنفسهم .

- ١٧ - المقرئف ، المطب ، ج ٨ ، ص ٢٠٢ : محمد صبيح عبد الحكيم ، مدينة الإسكندرية ، ص ١٢٢ ، ١٢٤ .
- ١٨ - بيثمان الطنبلي ، الرحلة ، ترجمها عن العربية وعلق حواشيها عزرا حجاب ، الطبعة الأولى ، بغداد ، ١٤٦٣هـ / ١٩٤٥م ، ص ١٧٨ - ١٢٩ .
- ١٩ - القرئفي ، المطب ، ج ٩ ، ص ٢٦٥ .
- ٢٠ - إبي عاتق ، كتاب قرأتين الديوانية ، جمعه ووقفه عزيز سوريال عطية ، مكتبة مندولي ، القاهرة ، الطبعة الأولى ، ١٩٩١ ، ص ٢٥٦ - ٢٥٧ .
- ٢١ - وليد الصوري ، الحروب الصليبية ، ج ٦ ، ص ٦٩ .
- ٢٢ - القلقشنبي ، صبح الأعشى ، ج ٢ ، ص ٤٠٤ : عبد النضاح عاشر ، الحركة الصليبية ، القاهرة ١٩٩٤ ، ج ٢ ، ص ١٠٠٠ .
- ٢٣ - علي إبراهيم حسن ، دراسات في تاريخ الممالك البحرية ، القاهرة ١٩٤٤ ، ص ١٦٤ .
- ٢٤ - هايد ، نفسه ، ج ٢ ، ص ٣٧٢ - ٣٧٣ .
- ٢٥ - اشتق اسم قطالونيا من الكلمة المركبة *Gallia - Alania* ولأنه على سيطرة القوط ولأنه على ذلك إقليم ، وفي عهد السيادة الرومانية شكل إقليم قطالونيا جزء من طركونة *Ferranionense* ، ثم أطلق عليه طركون الفرنجية اسم الثغر الأنباري *Marcia Hispanica* ، وعلى سكانه اسم قطلان *Citani* James هي مشتقة من كلمة *Catalano* ، التي جاءت من كلمة *Castellanus* وتعني سيد القلعة ، وفي القرية الثانية عشر أطلق على الإقليم اسم قطالونيا *Coalluna* يعني أرض القتلان .
- Ballesciera Y Boretta, Historia de Espana Y Su Influencia en la Historia Universal, Tom II, Barcelona, 1922, pp. 467 - 468 ; The Catholic Encyclopedia, New York, vol. III, p. 428.*
- ٢٦ - برشلونه : قاصدة بلاه قطالونية ، وتقع على الساحل الشمالي الشرقي لأسبانيا ، بينها وبين طركونة خسبون بيل ، ومراسها لا تتخله المراكب إلا من معرفة ، وعليها سور منيع ، والدخول إليها والخروج عنها إلى الأندلس على باب الجبل المسمى بشكل الزهرة ، وورشلية كثيرة المنطة والحبوب والمسل ، والبحر بها يهدلون النصراري كثيرة ، بروفسال ، وصف جزيرة الأندلس - منتخبة من كتاب الترويض المطار في خبر الأقطار ، القاهرة ١٩٣٧م ، ص ٤٢ .
- ٢٧ - *Clayton, A History of Aragon and Catalonia, London, 1933, pp. XIII - XIV ; Catholic Encyclopedia, Vol. III, p. 428.*
- ٢٨ - *Clayton, Op. Cit., pp. 24 - 25, 41 ; Rileyc, Manual de Historia de Espana, Madrid, 1947, pp. 506, 516*

الهوامش

- ١ - القلقشنبي : صبح الأعشى في صناعة الإنشاء ، ج ١٤ ، القاهرة ١٩١٣ - ١٩١٩ ، ج ٣ ، ص ٤٩٤ - ٤٩٦ ، جمال الدين الشيال ، تاريخ مدينة الإسكندرية في العصر الإسلامي ، القاهرة ، ١٩٦٦ ، ص ١٥ .
- ٢ - جزيرة فاروس كانت منذ من منطقة رأس العين الحالية لعمر خليج الأنطوشي المدينة تلخ كيلو مترين تقريباً ، محمد صبيح عبد الحكيم ، مدينة الإسكندرية ، القاهرة ١٩٥٨ ، ص ١٧ .
- ٣ - جمال الدين الشيال ، المرجع السابق ، ص ١٥ ، ٢٠ .
- ٤ - جمال الدين الشيال ، المرجع السابق ، ص ٢١ : محمد صبيح عبد الحكيم ، المرجع السابق ، ص ١٠٥ .
- ٥ - ابن سيرين ، رحلة ابن جبير ، كتاب الشعر ١٩٦٨ ، ج ١ ، ص ٤٥ .
- ٦ - القرئفي ، خطط القرئفي ، كتاب الثغور عن طبعة بولاق ١٢٧٠ هـ ، ج ٨ ، ص ٢٩ .
- ٧ - جمال الدين الشيال ، المرجع السابق ، ص ١٥ .
- ٨ - محمد صبيح ، المرجع السابق ، ص ٢٤ .
- ٩ - وليد الصوري ، الحروب الصليبية ، ترجمة حسن جني ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٥ ، ج ٤ ، ص ٦٩ .
- ١٠ - هايد ، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، ترجمة أحمد رضا محمد رضا ، أجزاء ، ج ١ ، القاهرة ١٩٨٥ ، ص ١٢ - ١٤ .
- ١١ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، القاهرة ١٩٩١ ، ص ٢٨ .
- ١٢ - هايد ، نفسه ، ص ٢٤ .
- ١٣ - القرئفي ، الخطط ، ج ١٠ ، ص ٣٥٦ ، ٣٧٩ - ٣٨٠ .
- ١٤ - هايد ، نفسه ، ج ٢ ، ص ٢٠٨ .
- ١٥ - محمد صبيح ، نفسه ، ص ١٢٢ - ١٢٣ .
- ١٦ - القلقشنبي ، صبح الأعشى ، ج ٢ ، ص ٤٩٤ - ٤٩٥ ، جمال الدين الشيال ، القسطنطينية للكتاب ، القاهرة ، ١٩٦٦ ، ص ١٠٠٠ .

Hillgarth, *The Spanish Kingdoms*, Oxford, 1976, p. 246.

The Chronicle of James I, King of Aragon, London, 1883. :
 vol. 1, pp. 98 - 221.

Hillgarth, op. cit., p. 247.

Capmany, op. cit., vol. II, p. 13.

Capmany, op. cit. Vol. II, p. 18; Bleye, op. cit., p. 909; Dufourcq, L. *Espagne Cap-*
atape et le Maghrib aux XIII et XIV siècles, Paris, 1966, p. 33.

Bleye, op. Cit. p. 928; Beazley, op. cit., p. 436.

Hillgarth, op. cit. pp. 158 - 159 ; ١٣٢٢ : ١٥٩ - ١٥٢

Callaghan, op. cit. p. 483.

Hillgarth, op. Cit. p. 273; Swift, op. cit. pp. 225 - 226.

Capmany, op. Cit. Vol. II, pp. 33 - 39.

Swift, op. cit. p. 226.

Swift, op. cit. p. 226 : *Ahbilafia, The Western Mediterranean Kingdoms*, London, - ٥٨
 1997, p. 54.

Dufourcq, op. cit. pp. 32 - 34; Callaghan, op. cit. p. 483. ١١١ - ٥٩

Dufourcq, op. cit. p. 129 ; Mackay, Spain in : ٢٢٩ ص. ٣ - ٦٠
 the Middle Ages. New York, 1977, p. 77.

٦١ - هاید ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٢٠٤ - ٢٠٤ : عند التعمر ماحد . تاريخ العلاقات بين الشرق
 والتغرب في العصور الوسطى . بيروت ١٩٦٦ ، ص ٢٢٤ : 483; Maulé : ٢٢٤ ص. ٢٢٤
 ay, op. cit. 77, 78.

Hillgarth, op. cit. p. 248 . *Abbilafia* in *oxford's history of medieval europe* - ٦٢

٦٢ - محمد جمال الدين سريور . دولة بني فلان في مصر . القاهرة ١٩٤٧ . ص ٢٤٠ .

٦٤ - القلقشندي . صبح الأعشى . ج ١١ ، ص ٤٠ - ٤١ ، ٤٢ - ٤١٩ .

٦٤ - القلقشندي . الصغر السابق ، ج ٣ ، ص ٤٥٩ .

٦٦ - القلقشندي . الصغر السابق ، ج ١ ، ص ٤١٦ .

٦٧ - القلقشندي . السلوك لمعرفة دول الملوك ، نشره وعلق عليه محمد مصطفى رشيد ، ج ٢ ، قبا .
 القاهرة ١٩١١ ، ص ٢٨٥ ، ٥ .

Chronica de La Corona de Aragon, Zaragoza, 1919, pp. 26 , 30; Chertotte, *The Sto-*
ry of Christians and Moors of Spain London, 1893, p. 163.

The Chronicle of James I, King of Aragon : ٢٢٣ ص. ١ ، هاید ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ،
 London, 1883 , vol. II, p. 610

Chronica de la Corona de Aragon, p. 86; Swift, *The Life and Times of James the* - ٢١
First the Conqueror, Oxford, 1894, p. 225 .

٢٢ - تروند ، اسبانيا والبرتغال ، عصره وعلق عليه حسين مزني ، ثرات الإسلام ، ج ١ ، القنوة ،
 ١٩٨٣ ، ص ٥ - ٦ .

٢٣ - هينتون ، تاريخ أودا في العصور الوسطى ، ترجمة عطية القوصي ، القاهرة : ١٩٦٦ ، ص ١٢٨ .

٢٤ - سعيد عاشور ، الحركة الصليبية ، ج ٢ ، ص ١٠٠٠ .

٢٤ - Beazley, *The Dawn of Modern Geography*, New - ٢٤
 York, 1949, p. 435 .

٢٥ - هاید ، تاريخ التجارة ، ج ١ ، ص ٢٣٢ : 436 ; Beazley, op. cit., p. 436 .

٢٦ - هيرين ، نفسه ، ص ١٢٨ .

٢٧ - جمال الدين الشيبان ، المرجع السابق ، ص ٧٢ .

٢٨ - محمد صبحي ، المرجع السابق ، ص ١٧٤ .

٢٩ - ابن جبير ، الرحلة ، ج ٢ ، ص ٦٤ .

٤٠ - الخطيب ، ج ١ ، ص ٢٨٠ .

٤١ - ابن جبير ، الرحلة ، ج ٢ ، ص ٦٢ ، ٦٣ ، ٦٤ ، ٦٥ ، ٦٦ ، ٦٧ ، ٦٨ ، ٦٩ ، ٧٠ ، ٧١ ، ٧٢ ، ٧٣ ، ٧٤ ، ٧٥ ، ٧٦ ، ٧٧ ، ٧٨ ، ٧٩ ، ٨٠ ، ٨١ ، ٨٢ ، ٨٣ ، ٨٤ ، ٨٥ ، ٨٦ ، ٨٧ ، ٨٨ ، ٨٩ ، ٩٠ ، ٩١ ، ٩٢ ، ٩٣ ، ٩٤ ، ٩٥ ، ٩٦ ، ٩٧ ، ٩٨ ، ٩٩ ، ١٠٠ .

٤٢ - Hillgarth, op. cit. p. 248, Swift, op. cit. p. 229 .

٤٤ - Callaghan, op. cit. p. 473; Swift, op. Cit. p. 229 .

٤٥ - Callaghan, *A History of Medieval Spain*, London, 1975 , 483 .

٤٦ - Capmany, *Memorias sobre la Marina, Comercio, y Artes de la Antigua Ciudad de* - ٤٦
Barcelona, Madrid, 1779 . 1792, vol. II, p. 11 .

٨٤ - 483 - Callaghan, op. cit. p. 120 - 123 .
 في تاريخ الدولة البيزنطية ، الطبعة السادسة ، القاهرة ١٩٩٨ ، ص ٢٩٧ - ٢٩٨ .
 C.Cave & Herbert H. Coulson, A Source for Medieval Economic History, New York, 1965, pp. 104 - 105 .
 ٨٦ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٣٧ .
 ٨٧ - Bleye, op. cit. p. 928; Callaghan, op. cit. p. 483 .
 ٨٨ - Bouldrey, op. cit. p. 436 .
 ٨٩ - Swift, op. cit. pp. 230 .
 ٩٠ -
 ٩١ - بيري ، تاريخ أوروبا في العصور الوسطى ، ص ٢٤ - ٢٥ .
 ٩٢ - هايد ، نفسه ، ج ٢ ، ص ٢٥ .
 ٩٣ - عبد المنعم هايد ، العلاقات بين الشرق والغرب ، ص ٢١٤ ، ٣٧٤ ، ٣٣٩ .
 ٩٤ - Hilgarch, op. Cit. pp. 266 - 268; Abulafia, op. cit. pp. 108 - 109 .
 ٩٥ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٧٧ - ٧٨ .
 ٩٦ - أماري ، الكنيسة الصقلية - نقلاً عن ابن عبد الظاهر ، تشریف الأيام والمقصود في سيرة الملك النصور ، لبيزنج ١٨٥٧ ، ص ٣٤١ - ٣٤٦ .
 ٩٧ - أماري ، نفسه ، ص ٣٤٦ - ٣٤٧ .
 ٩٨ - أماري ، نفسه ، ص ٢٤٧ .
 ٩٩ - أماري ، الكنيسة الصقلية ، ص ٣٤٨ .
 ١٠٠ - أماري ، الكنيسة الصقلية ، ٣٤٨ .
 ١٠١ - أماري ، نفسه ، ص ٢٤٩ .
 ١٠٢ - أماري ، نفسه ، ص ٣٤٨ .
 ١٠٣ - سعيد عبد الفتاح عاشور ، العصور السالبيكي في مصر والشام ، الطبعة الأولى ، ١٩٦٥ ، ص ٢٩٤ .

٦٨ - الدولة وجمعها دوكات ، وهي نوع من الدراهم انتشرت في مصر في العصور الملوكي ، وتعرف باسم "القرصية" جمع القرص نسبة إلى القرص أو القرحة ، وهذا الاسم لا يطلق إلا إذا كان غروب في السبحة نسبة إلى الدور أو الدورج ، وذلك لأن الملك اسمه عندما دخل القشتالي ، المصور السبكي ، ج ٢ ، ص ٤٣٧ .
 ٦٩ - البيزانت ، في الأصل عملة ذهبية بيزنطية ، كانت متداولة في أسبانيا حتى القرن السادس عشر ، ومتوسط قيمة البيزانت أربعة دنانير برشلونية أو ما يعادل أربعة دولارات .
 ٧٠ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٣٢٥ ؛ البيروني إسماعيل ، النظم المالية في مصر والشام زمن صلاح الدين السالبيك ، القاهرة ١٩٩٨ ، ص ١٨٨ - ١٨٩ .
 ٧١ - ابن عثمان ، قوانين القوانين ، ص ٢٢١ - ٢٢٤ ؛ عبد العزيز سالم ، تاريخ الإسكندرية ومحاوينا في العصر الإسلامي ، الطبعة الأولى ، مصر ١٩٦٦ ، ص ٧٧ .
 ٧٢ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٣٠٢ - ٣٠٣ .
 ٧٣ - يزيد من التفاصيل انظر ابن جبير ، الرحلة ، ج ١ ، ص ٤٤ - ٤٤ ؛ ج ٢ ، ص ٥٩ - ٦٠ .
 ٧٤ - هايد - تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٢٠١ .
 ٧٥ - القسري ، الخطط ، ج ٦ ، ص ٢٠٤ - ٢٠٥ ؛ القشتالي ، نفس المصدر ، ج ٢ ، ص ٤٣٧ - ٤٣٨ .
 ٧٦ - الديبار المرابطي ، عملة ذهبية ، سكها أمرا ، المسلمون المرابطون ، وكان وزنه سبع أوليات من الذهب تقريباً ، Chronicle of James I King of Aragon, I, no. 1, p. 47 .
 ٧٧ - Chronicle of James I King of Aragon, Vol. II, p. 695; Swift, op. cit. p. 275 .
 ٧٨ - Callaghan, op. cit. p. 485 .
 ٧٩ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ١ ، ص ٣٢٢ .
 ٨٠ - Thompson, Economic and Social of Europe in Later Middle Ages, New York, 1960, p. 349 .
 ٨١ - يزيد من التفاصيل انظر : سعيد عبد الفتاح عاشور ، أوروبا العصور الوسطى ، ج ١ ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص ٤٥٩ - ٤٦٠ ؛ Abulafia : 103 - 111 ; Cronica de la Corona de Aragon, pp. 103 - 111 .
 ٨٢ - Hilgarch, op. cit. p. 266 .
 ٨٣ - Abulafia, op. cit. pp. 122 - 124 .

١٠٥ - هذه المطبعة موزعة في الثامن والعشرين من يناير ١٢٩٣م / التاسع عشر من صفر ٦٩٢هـ القلندي ، صبح الأعيى ، ج ١٤ ، ص ٦٣ - ٦٤ : *Los Documentos* : Alarcón Y Santon, Madrid, 1940, *Arabes Diplomaticos Del Archivo De La Corona De Aragon*, Madrid, 1940, doc. 145, p. 335.

ولكن الرجوع إلى كتاب التوقيعات الإلهامية وجد أن يوم الخميس التاسع عشر من صفر ٦٩٢هـ يوافق التاسع والعشرين من يناير ١٢٩٣م .

١٠٦ - القلندي ، صبح الأعيى ، ج ١٤ ، ص ٦٢ - ٧٠ : *Alarcón Y Santon*, doc. 144, pp. 335 - 338.

١٠٧ - *Ahya, Egypt and Aragon*, Leipzig, 1938, pp. 10 - 12.

١٠٨ - *Ahya*, op. cit. pp. 67 - 68.

١٠٩ - بالرجوع إلى كتاب التوقيعات الإلهامية وجد أن يوم الثالث عشر من شوال عام ٦٩٩هـ يوافق يوم الثاني من يوليو عام ١٢٠٠م .

١١٠ - *Ahya*, op. cit. p. 18.

١١١ - *Ahya*, op. cit. p. 20 - 21.

١١٢ - بالرجوع إلى كتاب التوقيعات الإلهامية وجد أن يوم الثالث عشر من شوال عام ٧٠٣هـ يوافق التاسع عشر من مايو ١٢٠٤م *Alarcón Y Santon*, op. cit. doc. 147, pp. 350 - 351.

١١٣ - التبريزي ، السرك ، ج ١ ، ق ١ ، ص ٩٥ - ٩٥١ : أخطأ التبريزي في تحديد تاريخ هذه الواقعة التي وراها تحت عام ٧٠٣هـ / ١٢٠٤م لأن الأرخمزي دوساي قد كتفب سفارة إلى السلطان الناصر في شبهر ١٢٠٥م ، كما ورد اسم هذا السفير الأرخمزي في رسالة السلطان الناصر الموجهة في ١٦ فبراير ١٢٠٦م / أول شعبان ٧٠٥هـ وفيها يبلغ الملك بأن سولي يرسل أتا عشر نفرًا من الأسرى الطاق سرامهم بصحبة وصوله الأمير فخر الدين . *Alarcón Y Santon*, op. Cit. doc. 148, pp. 355 - 356; *Ahya*, op. cit. p. 26.

١١٤ - القرظي ، السرك ، ج ١ ، ق ٣ ، ص ٩٥٠ - ٩٥١ : *Ahya*, op. cit. p. 23, 33.

١١٥ - *Ahya*, op. cit. p. 34.

١١٦ - *Ahya*, op. cit. pp. 44 - 47.

١١٧ - محمد محمود النشار ، علاقة ملكي قشتالة ولباربون سلطان المراكب ، القاهرة ١٩٩٧ .

١١٨ .

١١٩ - *Ahya*, op. cit. pp. 53 - 56.

١٢٠ - *Alarcón Y Santon*, op. cit. doc. 151, pp. 368 - 369.

١٢١ - محمد النشار ، المرجع السابق ، ص ٢٨٦ - ٢٨٥ ، ٢١٣ .

١٢٢ - *Alarcón Y Santon*, op. cit. doc. 148, p. 356.

١٢٣ - محمد النشار ، المرجع السابق ، ص ٢٧٥ .

١٢٤ - *Alarcón*, op. cit. doc. 152, p. 370.

١٢٥ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٢٦٠ - ٢٦٦ .

١٢٥ - هايد ، نفسه ، ص ٣٦٢ .

١٢٦ - هايد ، نفسه ، ج ٢ ، ص ٣٦٢ .

١٢٧ - هايد ، نفسه ، ج ٢ ، ص ٣٦٢ - ٣٨٢ .

١٢٨ - هايد ، نفسه ، ص ٣٨١ .

١٢٩ - التبريزي السكندري ، الإنعام بالإعلام فيما جرت به الأحكام والأمور المقضية في وقعة الإسكندرية ، مخطوط مكنية مطبوعة الإسكندرية برقم ٤٢٧٧ ب ، ج ١ ، ص ١٠٠ - ١٠٩ .

القرظي ، السرك لعرفة دون الملوك ، ج ٢ ، ق ١ ، ص ١٠٤ - ١١٨ ، ١٢٠ .

١٣٠ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٣٩١ .

١٣١ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٣٣٤ : *Bleye*, op. cit. p. 928 .

١٣٢ - أحمد دراج ، المسالك والتربح ، القاهرة ١٩١١ ، ص ٦٤ .

١٣٣ - هايد ، نفسه ، ج ٢ ، ص ٣٤٦ - ٣٤٨ : أحمد دراج ، نفسه ، ص ٢٥ .

١٣٤ - هايد ، تاريخ التجارة ، ج ٢ ، ص ٣٤٩ - ٣٥٠ .

١٣٥ - مزوخ مجهول ، حويلات دمشقية ، نشر وتحقيق حسن جيسى ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص ١٥٦ ، ١٦٠ .

١٣٦ - هايد ، نفسه ، ج ٢ ، ص ٣٥١ : سعيد عاشور ، العصر المملوكي ، ص ٢٩٥ .

١٣٧ - عبد العزيز سالم ، تاريخ الإسكندرية وحصارتها في العصر الإسلامي ، ص ١٦٨ : أحمد دراج ، المرجع السابق ، ص ٣٦ .

١٣٨ - *Alarcón Y Santon*, op. Doc. 153, p. 372.

١٣٩ - *Alarcón Y Santon*, op. cit. Doc. 153, pp. 372 - 376.

التجارة الخارجية الجزائرية في العهدين العثماني والفرنسي

شهد العالم خلال العقود الثلاثة الأخيرة من الألفية الثانية ، أي منذ انعقاد الدورة الاستثنائية للجمعية العامة للأمم المتحدة ، التي دعمت إليها الجزائر سنة ١٩٧٤ بصفتها رئيسة لحركة عدم الانحياز ، مناقشات حادة وواسعة بين الدول النامية والدول المتقدمة ، حول ضرورة إقامة نظام اقتصادي عالمي جديد ، ولاسيما فيما يتعلق بالتجارة الخارجية ودورها في التنمية الاقتصادية ، وتخليصها من مخالب الدول الصناعية التي استعصمتها وتحتفظها حتى الآن كوسيلة لاستغلال خبرات الشعوب المتخلفة وكبح جناح الحركات الصناعية فيها ، وذلك بعزلها عن الأسواق الخارجية المحركة المشقة في الرأسمالية العالمية ، والعمل على إيقاتها كأسواق لتجارتها المصنعة ، وتوجيه اقتصادياتها وجهة رجعية مضادة لحركة التصحر القائمة في العالم الثالث .

وفي اعتقادنا أن موضوع نقود الاتحاد لهذه السنة يدرج تماماً ضمن الكنت من سياق الدول الكبرى للسيطرة على تجارة الشعوب والدول النامية عبر التاريخ في المنطقة العربية ، وإبراز الطرق أو المناهج التي ينبغي اتباعها من قبل البلدان العربية لوقف الهيمنة التجارية التي تحاول الدول الكبرى فرضها باستمرار على الأمة العربية التي تزخر بأقاليمها بثروات هائلة باطنية وسطحية على حد سواء ، من زواياها ومناجمها ، ومناجمها وحقولها ،

* أستاذ بجامعة منتوري - سطيف - الجزائر .

Almon, op. cit. doc. [53, pp. 376-377 .

- ١٤١ - مؤرخ مجهول ، جزائر وشيخة ، ص ٤١ - ٤٧ .
- ١٤٢ - مؤرخ مجهول ، المصدر السابق ، ص ١٠٨ .
- ١٤٣ - مؤرخ مجهول ، المصدر السابق ، ص ١٢٦ .
- ١٤٤ - مؤرخ مجهول ، نفسه ، ص ١٥٩ .
- ١٤٥ - هاید ، تاريخ التجارة ، ج ٣ ، ص ٣٥٣ ، ٣٥٨ : أحمد دراج ، السالك والفرنج ، ص ٥٥ .
- ١٤٦ - أحمد دراج ، نفس المربع ، ص ٤٨ ، ٤٧ ، ٤٨ .
- ١٤٧ - هاید ، تاريخ التجارة ، ج ٣ ، ص ٣٥٨ : أحمد دراج ، المربع السابق ، ص ٩٦ .
- ١٤٨ - هاید ، نفسه ، ج ٣ ، ص ٣٤٢ - ٣٤٣ : أحمد دراج ، نفسه ، ص ٩٠ .
- ١٤٩ - هاید ، نفسه ، ج ٣ ، ص ٣٦٧ .
- ١٥٠ - سعيد عاشور ، العصر المالكي ، ص ٢٩٦ .
- ١٥١ - هاید ، تاريخ التجارة ، ج ٣ ، ص ٣٦٩ .
- ١٥٢ - ابن ياسين ، بلاتع الزهور في وقائع الدهر ، كتاب الشعب رقم ١١٣ ، مطابع الشعب ، ١٩٩٠ ، ص ٧٥٢ ، ٧٥٥ .
- ١٥٣ - ابن ياسين ، نفس المصدر ، ص ٧٨٧ .
- ١٥٤ - ابن ياسين ، بلاتع الزهور في وقائع الدهر ، كتاب الشعب رقم ١١٣ ، ص ٨٠٤ .
- ١٥٥ - هاید ، تاريخ التجارة ، ج ٤ ، ص ٣٢ .
- ١٥٦ - ابن ياسين ، نفس المصدر ، كتاب الشعب رقم ١٢١ ، ص ١٤٩ .
- ١٥٧ - Swift, op. cit. pp. 294-295 .

وسنحاول في هذه الدراسة رصد التحولات الأساسية التي وقعت في نظام التجارة الخارجية الجزائرية خلال العهدين : العثماني والفرنسي ، وإيجابيات وسلبيات كل عصر بواسطة التبع القارن ومدى دور الجزائريين في هذا القطاع الحيوي خلال المرحلتين المتتاليتين والمتخلفتين شكلاً ومضموناً . وإلى أي مدى يمكن تجديد دور القوى الأجنبية في توجيه التجارة الجزائرية وربط اقتصادها مع الخارج ، وخاصة مع السوق الفرنسية في كلا العهدين .

كانت السلطات الفرنسية منذ حصولها على امتيازات في الجزائر خلال العهد العثماني تعتبر مواطني الشرق الجزائري من ممتلكاتها الخاصة التي لا يسمح لغير الفرنسيين بأن يتاجروا فيها . بل إن الدخول إلى مدينة القالة كان ممنوعاً على الجزائريين إلا نهاراً وبإذن من الشركة الفرنسية .

وهناك دراسات خاصة ومؤلفات عامة حول الدور الأساسي الذي لعبته الفينيات التجارية الفرنسية في تطوير جنوب الجزائر ومرحان شواطئها إلى ميناء مرسيليا ، خاصة في عهد الثورة الفرنسية التي حوصرت من قبل جيروانها الأندلسيين . ولم تجد مثقلاً لها في أزمتها إلا السوق الجزائرية ، وذلك في الربع الأول من القرن التاسع عشر .

وبناء على بعض المراجع العلمية ، قامت في العقدين الأولين من الاحتلال ، نلثة من ضباط الجيش الاستعماري الفرنسي بمراسة التجارة بين جنوب الجزائر وبلاد السودان ، هادفة بذلك إبراز أهمية تلك العلاقات التجارية التي تجسدت عندما بدأت عمليات القنطرة بهدف توجيه السياسة الفرنسية نحو الصحراء والتوغل في أفريقيا السوداء .

وكان أن دخلت الجزائر في الكومنولث العثماني منذ سنة ١٥١٨م بطلب من بعض قادتها المحليين . لروح الأساطيل الأسبانية التي كانت نهاجم الموانئ الجزائرية بشكل متواصل منذ سقوط الأندلس وطرد المسلمين إلى بلقان شمال أفريقيا سنة ١٤٩٢م .

وقد تم تزويد الجزائر تحت راية واحدة وبحمودها المالية تقريباً سنة ١٥٦٢م ، وتكونت دولة جزائرية : لها إقليم محدد وشعب موحد وسلطة مركزية وعاصمة معروفة ، وعلم يعرف بيران وشرع وعملة متوائمة ، وجيش برى ، وأسطول بحري وعلاقات دبلوماسية متطورة طبقاً للأعراف الدولية السبعة في ذلك الوقت (١١) . وعلاقات اقتصادية وتجارية مع مختلف الدول الشرقية والغربية على حد سواء .

وقد أصبحت هذه الدولة الجزائرية تسيطر على حوض البحر الأبيض المتوسط الغربي وتفرض على الدول الكبرى إتادات باعظة مقابل السماح لها بالمرور عبر المتوسط ، كأمريكا وفرنسا وبريطانيا وإيطاليا وهولندا وأسيانيا وغيرها (١٢) .

خير أن هذه الدولة كانت تعتمد في الواقع على القوة العسكرية في الحصول على الموارد الاقتصادية ، أكثر مما تعتمد على القوى الوطنية الإنتاجية (١٣) .

أما نظام الحكم الذي كان سائد في البلاد آنذاك . فقد اختلف المؤرخون في وصفه . فهناك من يرى أنه كان نظاماً عسكرياً جمهورياً ، يعين الرئيس فيه بالانتخاب . وهناك من يرى أنه كان نظاماً ملكياً .

والحق أنه لم يكن لا هنا ولا هناك ، وإنما كانت البلاد تحكم بنظام من نوع خاص ، لم يعرف في أي بلد آخر في ذلك العصر .

وأهم ميزاته أنه كان يجمع بين الصيغة المدنية والمسككية وأنه كان حكماً جمعياً شورياً في التسمية . ودكاتورياً مطلقاً في القاعدة (١٤) .

والرئيس في العصر العثماني قد تغير من الباي لرباي إلى الأغا إلى الباشا إلى الباي . التي كان عبارة عن منقذ أمين ، مهمته تطبيق القوانين المدنية والعسكرية وتنظيم الجيوش ، والاتصال بالقبائل المختلفة وروسا ، الدول للحفاظ على الأمن في الداخل وفي الخارج .

ويستمد الرئيس سلطانه من الدين أو مجلس الشورى . الذي كان يتكون من حوالي ستين عضواً (بولداش) . ويشرف على المالية وعلى التنظيمات الإدارية الضرورية لها بالإسنادة إلى أنه كان يعين الوزراء وغيرهم من رجال حكومته . وكانت البلاد مقسمة إلى أربع بلكات (ولايات) :

- ١ - دار السلطان : وتتكون من الجزائر العاصمة وضواحيها ، وتخضع مباشرة لحكم الباي .
- ٢ - بيلك الغرب : وعاصمته مازونة ثم انتقلت إلى وهران في سنة ١٧٩١م بعد جلاء الاحتلال الأسباني عنها .
- ٣ - بيلك النيطري : وعاصمته المدية .
- ٤ - بيلك الشرق : وعاصمته قسنطينة .

وينتم البابلك إلى أوطان على رأس كل واحد منها قائد عربي أو من الأتراك . والبولي نفسه مكون من قبيلة أو عدة قبائل ويرأسها شيخ من الأهالي . وكان الأمن في البلاد من اختصاص الشرطة العامة التي كانت نشطة وشديدة ومهابة . أما العلاقة السياسية بين الجزائر والدولة العثمانية فكانت علاقة حسنة على العموم . ولم تكن الجزائر مستعمرة عثمانية كما يحلو للعثوريين الاستعماريين أن يصروا عنها في الفترة العثمانية . لأن العثمانيين لم يكونوا مستعمرين وإنما كانوا مجرد منظمين ومدققين عن الشؤون الإسلامية في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط . بدليل أنهم لم يمتنعوا الدين ولا وحاله . بل إن الكنتبرين منهم خدموا الإسلام ونموا المساجد وأولمروا عليها الأراضى والسلطات . ولم يحاولوا القضاء على الشخصية الوطنية وإنما حافظوا على مختلف عناصرها . واحترموا اللغة العربية حتى مع الباب العالي نفسه .

والواقع أن الأتراك العثمانيين كانوا يجبرون الجزائر حب المواطن الصالح وذلك وفقاً لما ينضح من بعض النصوص التاريخية المعاصرة في أواخر حكمهم :

ويذكر حمدان بن عثمان غوجية في مرآته (١٩) قول قادة الحاميات الشيخ لأخادهم :
 "إننا لم نخضع هذا الشعب بعد السيف . ولم نغزله البلاد بالقوة . وإنما أصبحنا سادة بالعمل والإحسان . وفي بلداننا لم تكن قادة وإنما حصلنا على مناصبنا في هذا القطر . ولذلك فخير وطننا . ودأبنا أن نحثد للمساهمة في إسعاد السكان كما لو كنا نعمل من أجل أنفسنا" .

ويأ أن الأقلية الحاكمة ، كانت تهتم بحمل عن الشعب . ولا تهتم بالإعارة مصادر الثروة . وحفظ الأمن في الداخل ، وحماية حدود البلاد من الغزوات الأجنبية . فانها لم تول عناية لإعداد وتنفيذ المشاريع الاقتصادية والثقافية في البلاد . ومن ثم فقد ظل اقتصاد الجزائر في العصر العثماني المتصاعداً تنفيذياً . قوامه الوسائل والأدوات التقليدية التي لا تواكب النمو الديمغرافي في الإنتاج الغذائي . وهو عكس ما كان يجري على الضفة الشمالية للحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط .

وبعبارة أخرى فإن السلطات المركزية والمحلية عموماً لم تظن إلى الدور الذي كان يمكن للتجارة الخارجية أن تلعبه في نسبة الاقتصاد الوطني . فلم تهتم بتنظيم هذا القطاع وتعديسه .

وبمع ذلك فإن الجزائر كانت تصدر للخارج كميات هائلة من القمح والشعير والأغنام والماعز والبقال والخمير وبعض الحاميات الأخرى التي لم تكن تصنع في الجزائر مثل : الرصاص والرخام والنحاس والفضة .

طبيعة الاقتصاد الجزائري قبل الاحتلال الفرنسي :

كانت الجزائر في تلك الفترة بلداً فلاحياً بالدرجة الأولى . توجد بها مراع شاسعة وسهول خصبة تكثر فيها زراعات أمريكا والهند وأوروبا . وحيوانات كثيرة ومتنوعة . وكانت تنتج كميات هائلة من القمح والشعير والحبوب والجلود والشعير . وكانت ملكية الأراضي على ثلاثة أنواع هي :

- ١ - ملكية خاصة : وهي قليلة ولا تكاد توجد إلا في ضواحي المدن وهي شبه إقطاعية .
- ٢ - ملكية مشاعة : وهي أراضى العرش التي يستغلها كامل أفراد القبيلة . كل حسب طاقتة وحاجاته .

٣ - الأعباس وأملاك الدولة : وتشرّف على تسييرها الأجهزة الإدارية بمساعدة قبائل الغزن .

أما بالنسبة لإنتاج الغنّاق ، فبالرغم من أن السلطات المحلية لم تكن تهتم بعناية كبرى بالشؤون الزراعية - كما سلف الذكر - فإن إنتاج الجزائر كان يزيد عن حاجيات السكان بالإضافة إلى أنه كان يحظى بجودة وسعة عالمية في تلك الفترة (٦٧) .

ومن أهم منتجات الجزائر وأشهرها :

القمح الصلب الكثير الدقيق . والأرد الرقيق . والكتان الممتاز . والشمع . وهو من أرقى الأنواع في العالم . والريصون .
 أما الثروة الحيوانية فكانت تزخر بها البلاد الجزائرية على العموم . وإذا كنا لا نستطيع رصد إحصاءات دقيقة عنها لشح المصادر التاريخية . فإننا نستطيع أن نجزم بأنها كانت متوفرة بكثرة اعتماداً على أسعار الأبقار . الأغنام ونحو ذلك . من ذلك أن البقرة الواحدة مثلاً كانت تباع براليين ، وصاع القمح بريال ونصف . ومن الواضح أن مسألة الفارق بين السعيرين دليل قاطع على أن عدة الأبقار كان كبيراً حتى أن سعر البقرة الواحدة كان يساوي أكثر عشرين مرة من ثمن لنتار من القمح .

وكانت التجارة في الجزائر كما هو الشأن في سائر البلدان نوعان : خارجية وداخلية .
 أ - أما الداخلية : فكانت تجرى صليتها في الأسواق المحلية أو الجهوية ، وفي الدكاكين والمعارض السنوية وفي بكل ما يحتاج إليه السكان من منتجات وصنوعات ، محلية كانت أو مستوردة .

ب - أما الخارجية : فكانت مبنية على العلاقات الدولية ، وتقوم بها عادة المؤسسات الكبرى المنتشرة في سائر أنحاء العالم مثل : الشركة للدكية الأخرافية في الفترة التي تعالجها .

والتجارة الخارجية ثلاثة أنواع :
 الأول : وهو الشائع ويعتمد على البيع والشراء أي على التصدير والاستيراد ويكون هذا النوع من اختصاص البلدان المنتجة .
 الثاني : وهو أقل شهرة من الأول ، ويعتمد على نقل المسولة من بلد إلى آخر أي أن هيئة أو شركة معينة تقوم بوضع سفن ومرائب تكريها للتجار ، يحضون عليها بضائعهم ، ويقوم بهذا النوع الثاني البلدان الفقيرة نسبياً .

والثالث : هو القرصة أو فرض الضرائب على الأساطيل الأوربية التي تمر عبر البحر الأبيض المتوسط .
 أما التجارة الخارجية الخارجية : فتعتمد على العلاقات الخارجية مع أوروبا بواسطة مؤسسات تجارية فرنسية ويهودية

وإنجليزية . ومع أفريقيا والحجاز بواسطة الأهالي المسلمين وعدد قليل من اليهود .
 وكانت المبادلات التجارية تتم بطرق بدائية بسيطة لا تقوم على أي تعقيد ولا مراقبة للميزان التجاري . وإنما كان السكان يصيدون الفائض من إنتاجهم بالقد وبالمقايضة في غالب الأحيان ، وخاصة مع أفريقيا وشرق ، ويستوردون كميات من البضائع لاستهلاكهم الخاص أو للتجارة بها مع الشعوب الأخرى .

أما الموردة المتداولة في هذا الميدان فهي الخيط من الضرويات والكماليات . فكانت الجزائر تصدر إلى أوروبا مثلاً الرجوان والحبوب والشمع والجلود وزيت الزيتون ، وتستورد منها عدداً من المواد الخام ، بكميات ضئيلة جداً . وبعض الصنوعات والمواد الغذائية .

وبالرغم مما أصاب البلاد عقب الاحتلال الفرنسي من خراب ودمار وقتل جسامي للإتسار والحيوان ، فإن الإحصاءات الفرنسية الصادرة سنة ١٨٦٣م أي بعد ثلاثة وثلاثين عاماً من الحرب ، قد أسفرت عن وجود مليون رأس من البقر وأكثر من ثمانية (٨١) مليون رأساً من الغنم .

هذا مع أن عدد السكان بناءً على الإحصاءات الفرنسية نفسها كان يقدر بـ ٤٠٠ ألف و٢٠٠ ألف فقط .

أما الصناعة فقد كانت تقليدية ولكنها تلبى حاجات المجتمع من منتجاتها ومن أهمها : نسج الزرابي والأقمشة وتطريز الفلانس والشواشي الصربية والمعايز المغربية المرصعة بالذهب والفضة والصنوعات الجلدية مثل الأحذية . وصناعة المراكب والأشعة والمخيرة الحربية ، ونحو ذلك من الصناعات الخفيفة الأخرى .

التجارة الخارجية وأهميتها :

يشير مصطلح " تجارة " إلى معاني متعددة نسها التجارة الوطنية المبنية على العلاقات الداخلية بين المؤسسات من جهة ، وبينها وبين الأفراد من جهة أخرى . ومنها التجارة الخارجية التي تكون مع أطراف أجنبية .

أما التجارة عند الاقتصاديين فهي أحد أوجه النشاط البشري الذي يقوم على تبادل . ومنافعها بالنسبة للأسم والأفراد محصورة في كونها توفر لهم ما لا يستطيعون إنتاجه أو ما يتجهونه بكميات قليلة .

أما عند القانونيين فإن التجارة الخارجية هي المعاملات التجارية التي يكون أحد أطرافها أجنبياً ، سواء كانت دولة أو مؤسسة ، والتي تخضع بقواعد قانونية تختلفها الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية (٧) .

وكانت التجارة الجزائرية في تلك الرحلة أهم عناصر الثروة داخلياً وخارجياً ، في وقت كانت الشعوب ترتكز عليها في بناء مجدها ، وفي تقدمها في الميادين : الأخلاقية والثقافية والإحصائية ، بفضل ما تتطلبه من اتصالات وعلاقات مستمرة مع شعوب وأمم أخرى .

أما طريق البر فكانت تستعمل فيه القوافل المختلفة فتقودها وتحسيها قبايل جزائرية من جنوب البلاد وشرقها .

ولحق أن التجارة الجزائرية في العهد العثماني لم تقم بالدور المنوط بها على أحسن وجه ، فهي لم تساهم في الاستفادة من الثورة الصناعية في أوروبا كما أنها لم تستطع جلب كميات وافرة من السكر والمعادن الثمينة التي تشكل مصدراً هاماً من مصادر الثروة ، من السودان الغربي .

ولعل ذلك يرجع إلى أسباب داخلية وخارجية حالت دون تحقيق الرقي الاقتصادي والإجمالي عن طريق التجارة الخارجية .

تجارة الجزائر الخارجية مع أفريقيا والشرق :

إذا كانت التجارة الخارجية مع أوروبا تتم عن طريق البحر بواسطة السفن والراكب التجارية - كما سئرى في هذه الدراسة - وباشراق الأجانب في معظم الأحيان ، الذين كانوا يتصرفون في صادرات و واردات البلاد كما يشاؤون . فإن التجارة الخارجية مع أفريقيا والشرق العربي كانت تتم بواسطة أبناء البلاد عن طريق البر ، مستعملين في ذلك وسائلهم الخاصة كالجمال والبغال والحمير مدفوعين بعوامل الحاجة والمصلحة المتبادلة .

والمقصود بأفريقيا في هذا السياق : تونس وطرابلس ومصر والسودان الغربي والغرب الأقصى .

أولاً : العلاقات التجارية مع تونس :

كانت تونس أقرب البلدان العربية إلى الأسواق الجزائرية عموماً وأسواق شرق البلاد بوجه خاص ، ولذلك كان التجار يفضلون التعامل معها . يصلون إليها منتجاتهم ويستوردون منها ما يحتاجه السكان من مختلف المواد الكمالية خاصة .

وكانت الأسواق بين الجزائر وتونس منظمة تنظيمًا دقيقاً ، وهي أهم من تجارة الجزائر لأن أرباحها وافرة .

ومن أبرز المراكز التي كانت تنطلق منها القوافل وتعود إليها : قسنطينة والوادي ونورث لبرقلة .

أما الطرق التي تسلكها هذه القوافل ، فاهمها :

١ - طريق تونس : ويبدأ من مدينة قسنطينة حتى مدينة الكاف التونسية ومنها إلى تونس العاصمة .

أما بالنسبة لأفريقيا والشرق فأنها كانت تصدر الحبوب وغيرها من المنتجات المحلية وبعض الأقماع مثل : الإبل والأنتام ، وقسنونود السكر والعبيد ومواد أخرى من صنوف الكماليات مثل : البخور والحناء... الخ .

تكتل الأوروبيين ضد الجزائر :

كانت معظم الدول الأوروبية وأمريكا ، في نهاية القرن الثامن عشر تدفع ضريبة سنوية وأخرى دورية للدولة الجزائرية ، مقابل الملاحة في البحر الأبيض المتوسط (١٨) .

وكان حكام الجزائر يشترطون أن تكون جل النفقات في شكل مواد أولية أو مصنوعة مثل : اللوح والتابورد والأسلحة والحبال ، إلى غير ذلك مما تحتاج إليه الدولة في حياتها اليومية ، والتي يعتبر الحصول عليها بالطرق الأخرى ، لأن تجار شمال أفريقيا كانوا لا يقبلون في البلاد الأوروبية ، وإذا دخلوها فإنهم يعرضون أنفسهم وما يتكفون للهلاك والضجاج .

والواقع أن الدول الأوروبية في ذلك الحين كانت تعيش في نزاع دائم فيما بينها نتيجة تضارب المصالح واختلاف النظم .

وكانت هذه الدول تتقرب للجزائريين وتطلب منهم ليساعدوها على مجابهة أعدائها . كما فعلت انكلترا في عهد داي الجزائر " بابا حسن " لعزل فرنسا وتجهيزها من الامتيازات التي كانت تحظى بها في موافق الجزائر .

وكان للحملات الأوروبية تأثير كبير على التجارة الخارجية الجزائرية ، لأن أي ما كانت تقوم به هو فرض الحصار على الجزائر وتعطيل حركة الإبحار والإرساء ، التي تتوقف عليها عمليات التصدير والاستيراد . واستهدفت بريطانيا دهم نفوذها بوضع خطة جديدة فتكتها من إيجاد أسواق عديدة لتصويق مصنوعاتنا ، وتأخذ منها كل ما تحتاجه من اليد العاملة والمواد الأولية . ولذلك بدأت محاصر الجزائريين ، بل والموافق - الجزائرية أيضاً .

ولكن الذي شل التجارة الخارجية هو ذلك الحصار الطويل الذي منعه الأسطول الفرنسي على ساحل الجزائر العاصمة ، والذي دام ثلاث سنوات متتالية ، ولم يرفع إلا عندما وقع الاجتلال .

أما هذه العلاقات التجارية فكانت تتم بطريقتين :

١ - طريق البر

٢ - طريق البحر

وثانياً : العلاقات التجارية الجزائرية مع السودان الغربي :

كان للجزائر علاقات تجارية واسعة مع السودان الغربي (٩٦) . لم تتوقف إلا بعد الاحتلال الفرنسي للجزائر سنة ١٨٣٠ . وكانت القوافل الجزائرية ذهاباً وإياباً تحت إشراف النوازل والجناسنة . وكثيراً ما كانت تحط رحالها في أكبر أسواق أفريقيا مثل : تمبوكتو . وكانوا ، وتوفى ، وكانسنة . وأغلامس تحمل إليها منتجات البلاد الجزائرية ومصنوعاتها وبعض ما تستورده من الخارج . وتجلب منها كل ما تصادفه من مواد غير متوفرة في شمال البلاد .

ومن بين تصادرات الجزائرية إلى هذه البلدان : الحبوب والزيوت والتعود والأقمشة الصوفية والحرير والرجان والأسلحة والهارود وديش النعام .

أما أهم الواردات فهي : التبغ ، العبيد ، العاج ، الأقمشة الفظية ، الكور ، الزيت ، المشمش ، جنث النعام ، العسل ، جلود بقر الوحش مذبوحة والبركتر (١٠١) وفول السودان ، والنطرون (١١٦) ، والبخور الأسود .

إن الاتصالات التجارية بين الجزائر والسودان الغربي كانت إيجابية بالنسبة للطرفين لأن كليهما يصدر ما ينتجه ويستورده ما هو غير متوفر في بلاده . سواء عن طريق القوافل أو بالتقود التي كانت متداولة في الجزائر ، كما هي متداولة في السودان .

ثالثاً : العلاقات التجارية الجزائرية مع المغرب الأقصى :

كانت العلاقات التجارية بين الجزائر والمغرب الأقصى تشمل كل المراكز التجارية الجزائرية تقريباً . وأهم الصادرات الجزائرية إليها : الأقمشة الصوفية والقطنية والحريرية .

وتستورده منها : التبغ " الأخذية الجلدية " والجلابيب والبراقع والأقمشة المستوردة من أوروبا والطفل والخيل وحواد الجزائر . وقدر رأس المال المستعمل لهذا الغرض بحوالي أربع مائة ألف قرينك فرنسي سنوياً .

والواقع أن العلاقة بين الجزائر والمغرب لا تستثني التفاصيل والإسباب لأن هذه العلاقة بين البلدين صلت كل مطهر من مظاهر الحياة المادية والزوجية . ولذلك فإن تفصيل هذه العلاقة يتطلب مجلدات ضخمة .

رابعاً : العلاقات التجارية الليبية :

لم تكن العلاقات التجارية بين الجزائر وطرابلس الغرب مزدهرة كما هي مع البلدان المغربية الأخرى . لأن أهم سوق في الأباله الليبية يوجد في مدينة عايط (١١٦١) . الذي يتعدد مرة في

وكان أسفر إلى تونس معتمداً ، لأن القافلة تجد في طريقها كل ما تحتاج إليه من مرافق الصير ، حتى أن أسعار كراء البغال إليها كانت معتدلة تتراوح ما بين ١٥ ، ٢٥ قرينكا للبغل الواحد .

٢ - طريق قفصة : ويبدأ من مدينة الزاوي مرزوقاً بنقطة قريبة من الحدود الجزائرية . ومنها إلى مدينة قفصة . وإذا كان السفر إلى قفصة مسيراً نظراً لتوفر المياه . فإن التجار كان عليهم أن يستغرقوا خمسة أيام سيراً ويعرضون إلى مخاطر من قبل عصابات الطرق .

وعلاقة سكان الوادي بتونس تجارياً متوازلة قائمة حتى الآن . وأهم صادراتهم : السمور الجيدة ، والشبغ بنوعيه الرطب ، والنموى ، وصناعة المظلات من سعف النخيل ، والأقمشة الصوفية العادية . وقد اشتهر أهل الوادي وما يزالون بالتهارة في التجارة وهي تسمير القوافل عبر كتيان الرمل المتنتلة .

٣ - طريق نوقرت نغطة غدامس : كان هذا الطريق أشد خطورة على التجار لكثرة الكتيان والتهاريف الرملية التي سرعان ما تذهب معالم الطريق وتطمس آبار المياه . ومصادر نوقرت إلى تونس هي : السمور الجيدة والأقمشة الصوفية العادية . أما وارداتهم من الجنوب التونسي فهي : الأقمشة القطنية والمطريات المستوردة من أوروبا . والتي كانوا يوزعونها على الأسواق المحلية .

٤ - طريق ورقلة غدامس : يشجع نحو الشرق عبر القياقي والقفار إلى أن تصل مدينة غدامس . وهو طريق صعب للغاية يحاط بكتيان الرمل المتنتلة ويتطلب قطعه عشرة أيام طوال من الصهر السريع . ومسافته حوالي مائة وستين ميلاً . لا تجد فيه القافلة المياه سوى مرة واحدة . ويتلقى في سوق غدامس قوافل تونس وطرابلس والسودان والجزائر لتبادل ما عندها من السلع .

وكانت ورقلة تصل الأقمشة الحريرية والقطنية والتبغ الجيدة والحبوب والزيت والأسلحة ، وتستورده التبغ والعبيد وديش النعام والعاج والبخور وغيرها من المنتجات الأخرى .

وهكذا تعدد هذه الطرق من أهم المسالك التجارية التي تعود على البلاد بالخير الوفير لا يشهر التجار الجزائريون في هذه الأسواق التي يرتادونها بأية غربة . لأنهم بين إخوانهم من المغرب والأفارقة . ولذلك اعتبرت العلاقات التجارية بين الجزائر وتونس من أحسن العلاقات الدولية .

وكانت هذه الرحلة الدينية الدنيوية تقوم بها ثلاث قوافل ، تنطلق كلها من بلاد المغرب بقيادة أشرف مغاربة . وأهم المراكز الكبرى التي كانت تنجم فيها القوافل في المرحلة الأولى هي : فاس وضواحيها مراداً ببلدية تلمسان والجزائر وقسنطينة والكاف والقبوران وطرابلس ثم مصر ، لتصل إلى الجزائر قبل مواعيد الحج بأيام قليلة . والواقع أن الثقافة كانت تمتد سوطاً متقطعة بالنسبة لجميع أفرادها .

وأهم المنتجات المنقولة من الجزائر إلى المعجاز : السواقي والظلال والخزمة والبرانس ورش النعام والتمر والمرجان ، ومبالغ كبيرة من النقود . أما الواردات فهي : التهور والأقمشة الحريرية والشيشان الهندية والسك والزبد .

وجملة القول إن التجارة الخارجية الجزائرية في العهد العثماني كانت تنقسم إلى قسمين : قسم يقوم به الأجانب مع دول أوروبا الغربية ، وغالباً ما كانت القوافل تنهب إلى جيوب اليهود والفرنسيين والإنجليز الذين لعبوا دوراً نشطاً في مجال التجارة الخارجية من المراكز الكبرى في الجزائر وهران وعنايه وسككندة وقسنطينة نحو الخارج . ولم يصل إلى جيوب الجزائريين أو إلى خزينة الدولة إلا أثمان المنتجات الفلاحية التي كانت تقدر من العسوق الجزائري وحده بحوالي نصف مليون فقط من الخبوب في السنة .

أما القسم الثاني فكان جزائرياً ومغربيّاً خالصاً يقوم به أبناء الجزائر والمغرب وتونس وطرابلس ، ويقوم مع البلدان الأفريقية ببلاد السودان ومع البلاد العربية ك مصر والجزائر . وكانت الأرباح التي تعود عليهم من هذه التجارة طائلة تقبل أربعة أضعاف رؤوس أموالهم في كل رحلة . ومع ذلك كله فإن المصادر التاريخية لا تعترف بدور التجارة الجزائرية في ازدهار البلاد وتطويرها ، لأنها مادة الثراء التي كانت تشكل المورد الرئيسي لبعض الدول في ذلك الوقت من بلاد السودان الغربي .

٢ - طريق البحر : أما الجانب الثاني من تجارة الجزائر فكان يتم عن طريق البحر ، حيث تستعمل فيه الأساطيل الأجنبية ، لأن التجار الأوروبيين كانوا يملكون جميع المساعي تتع الجزائريين من تكوين أسطولهم التجاري الخاص ، فكانوا يشهدوا المؤرخين الفرنسيين أنفسهم ، يقاطعون البواخر المغربية ويحرضون السكان على قتل واسترقاق الرابسة بحجة أنهم من المسيحيين المرذوقين . وكان طريق البحر يستخدم مع :

السنة ، وكان يجتمع فيه التجار من مصر وشمال أفريقيا والسودان لبيع منتجاتهم واقتناء المنتجات الأخرى التي تحتاج إليها بلدانهم .

وكانت القوافل التجارية الجزائرية تنهب إليه من تورنت ووداي سوف وورقلة ثم تنضم إلى القوافل التونسية في مدينة غدامس .

ومن الجدير بالذكر في هذا السياق أن تشير إلى أن الطوارق كانوا يأخذون كل الاستعدادات اللازمة للسرقة بحيث تحصل جميع القوافل في شهر واحد هو شهر أكتوبر تشرين الأول .

وكان تجار جنوب الجزائر يشحنون إلى هذه السوق الشبه قارة منتجاتهم ومصنوعاتهم المحلية ، والمنتجات الأوروبية المستوردة . وأهم السلع التي كان التجار الجزائريون يشحنونها إلى هذا السوق هي : المواد العطرية والجواهر والمرمر والورد والتوابل وغيرها .

وأهم المواد التي كانوا يستوردونها هي : الحنبر والعبيد والثمر والحمال والفرائز وسائر المنتجات الأفريقية وغيرها .

وجملة القول أن العلاقات التجارية بين الجزائر وطرابلس لم تكن علاقات تجارية مباشرة وإنما كانت تتم عن طريق الأسواق الأفريقية الكبرى مثل سوق غايط .

خاصاً : العلاقات التجارية الجزائرية مع المعجاز :

كانت العلاقات التجارية بين الجزائر والمعجاز مستمرة منذ استقرار الإسلام في شمال أفريقيا ، لأن المعجاز ظلوا يشكلون حجر الزاوية في هذه العلاقات الدينية والتجارية إلى يومنا هذا .

ولم تكن الصادرات الجزائرية إلى المعجاز معصورة في المنتجات الوطنية فحسب ، بل كانوا أثناء سفرهم للحج ، يجمعون في طريقهم مختلف السلع والمنتجات من مختلف البلدان ، ثم يبيعونها في مكة والمدينة ، ويشتررون منتجات شرقية تعود عليهم بأرباح طائلة عندما يرجعون إلى بلدهم ، وكان هذا النوع من النشاط التجاري يصادف وواجباً كبيراً في ذلك الحين .

والحق أن هذه الصادرات والواردات مع المعجاز كانت ذات أهمية اقتصادية كبرى ، فقد رأس مالها في السنة بحوالي مليوني فرنك ، وهو مبلغ ضخم بالنسبة لرحلة واحدة .

والمعجز المائي الذي أصاب الجزيرة الفرنسية بسبب الحروب المتتالية... كل ذلك أضف من زخايط تجار مرسيليا ، وجعلهم لا يتحصنون للاختصار في تطوير تلك العلاقات أو في المحافظة عليها .

كذلك لان الجزائر رفضت من جهتها التعامل مع التجار الفرنسيين ، ولعلت الامتيازات ، وأطلقت المؤنسات مرات متعددة . فنهياً لإفئانها نهائياً نتيجة عاطلة التجار الفرنسيين في دوج ديونهم . وقد أدت هذه الأوضاع إلى انسحاب الراسيليين من البلدان تاركين مكائهم لشركة اليهوديين بكبرى دوج جناح اللذين استطاعا أن يزفرا على السوزلرين الفرنسيين - ومن بينهم تماليران - وزير الخارجية - . كما استطاعا أن يجدا مكانة خاصة لدى احكام الجزائريين وأن يؤفرا عليهم ١١٣١ . حتى أصبحا يقومان بحدو الوساطة بين اللذين الجزائر وفرنسا . وكان لهما ضلع كبير في احتلال فرنسا الجزائر سنة ١٨٣٠ .

٢ - العلاقات التجارية مع ماهون الأسيانية ؛

تقع مدينة ماهون في سورقة ، وهي الجزيرة الثالثة من جزر المالديار الأسيانية (١٤) ، والحق أنه لم يكن بين الجزائر وماهون تبادل تجاري حقيقي حتى في عهد الوجود البريطاني في الشرق الجزائري . ولما كانت العلاقة تهدف إلى اتقاء واحد وهو تصدير المنتجات الجزائرية إلى مدينة ماهون لصون السكان والمخيمات الإنجليزية على وجه الخصوص .

كان الماهونيين يشحنون بضائعهم من ميناء - مشورة - سكيكدة مرة أو مرتين في السنة بعهداً عن أعين الفرنسيين .

ولما تم تحويل المؤسسات التجارية الفرنسية في الشرق الجزائري إلى بريطانيا سنة ١٨٠٧م أصبح تحويل ماهون وحامية بريطانيا من مدينة عنابة يتم بصفة رسمية ومنظمة .

وكان الماهونيون يلجؤون ضمن البحارة المكلفين بصيد الرجان على السواحل الجزائرية . ولما استرجعت فرنسا أسيانها في الشرق الجزائري من جديد . أصبح تحويل ماهون يتم على يد السيد سكبورو السائق الذكر حتى سنة ١٨٢٤م . واستمرت الأوضاع على هذا النحو حتى سنة ١٨٢٧م تاريخ الحصار الفرنسي على الجزائر .

وجملة القول أن العلاقات التجارية بين الجزائر وماهون لم تكن علاقات تبادل بين الطرفين ، وإذا كانت ماهون مجرد مورد للستجات الجزائرية وليس العكس .

١ - العلاقات التجارية مع مرسيليا ؛

ترجع العلاقات التجارية مع مرسيليا إلى عهد بعيد في التاريخ ، وبالضبط إلى المصور الوسطى عندما كان لهذه المدينة الفرنسية قنصل في مدينة عنابة يظنها دوجي مصالحها .

وعندما دخلت الجزائر دائرة اللولة العثمانية تدعمت هذه الروابط وحصل الفرنسيون على امتياز يسمح لهم بصيد المرجان من سواحل شرق البلاد ، واستعمال موازنه التجارة مع السكان .

وكان يقوم بهذه التجارة في بداية الأمر بعض الأفراد بطريقة عشوائية ، لا تخضع لمعاينة ولا لقانون . ثم تدخل الباب العالي وأمر الديوان بإبرام أول اتفاقية تقني الامتيازات المذكورة ويحدد الشروط اللازمة للاستفادة منها .

ولقد تجددت هذه الاتفاقية مرات عديدة قبل أن تنشأ الشركة الملكية الأخرجية سنة ١٧٤١م تحت إشراف القنفة التجارية في مرسيليا . وكان الهدف منها هو سد الطريق أمام البريطانيين اللذين بدأوا يظلمون إلى المنطقة نظراً لوقوعها الاستراتيجي العام .

والحق أن النصف الثاني من القرن الثامن عشر كان فترة ازدهار بالنسبة لهذه العلاقات ، إذ قفر فيها رأس مال الشركة المذكورة من مليون ومائتي ألف فرنك إلى ثلاثة ملايين من الفرنكات . بالإضافة إلى الأرباح السنوية الأخرى التي كانت توزع على المساهمين .

وتعجبة لهذا الازدهار تم في مرسيليا إنشاء عدد من العامل لصقل المرجان ، وصناعة المحيط والأقمشة الصوفية . والجلد والشعور . وكان الهدف منها تشغيل أكبر عدد ممكن من اليد العاملة ، وكذلكه تنشيط العلاقات التجارية مع الهند والتصين بفضل ما تصقله من مرجان . وقد أصبح المرجان - في ذلك الحين على أن مرجان الجزائر كان من أجود الأنواع .

وبالإضافة إلى ما سبق ذكره ، فقد كانت مرسيليا تستورد من الجزائر سنوياً حوالي ثلاثمائة ألف قنطار من القمح .

وكانت الحبوب الجزائرية المصدر إلى مرسيليا تفقد بأربعين في المائة من الزوائد الفرنسية في السنوات العادية .

ولكن الصياهر الاقتصادية التي اتخذتها الثورة الفرنسية والمتخللة في القضاء ، على الاحتكارات ، وإباحة التجارة لجميع المواطنين ، ومقاومة أنصار النظام القديم من اللاجئين ،

٣ - العلاقات التجارية مع مالطة :

تقع مالطة على بعد تسعين كيلو متراً جنوبي جزيرة صقلية . وكانت جزيرة جوداء ، لا تتبع ما يكفي سكانها الذين أخذ عددهم يتضاعف بدرجة مهدئة منذ أن حل بها قرسان القديس يوحنا . ولذلك كان رجالها يمارسون القرصنة ضد السراجل والمراكب الإسلامية لتوفير أسلحة النيش . وكانوا عندما تعجز أسلحتهم عن تحقيق أهدافهم . يلجأون إلى حجز السفن التي تترقب عندهم ويخربون حمولاتها لل . مطالبهم الحياوية ، لا يفرطون في ذلك بين مسلم ومسيحي . وفي السنوات المتعاقبة عندما لا تمر السفن المحملة بالحبوب على الشواطئ المالطية يقوم قراصنتها بشراء القلال من الشركة الملكية الأفريقية الفرنسية في الجزائر ، بأعمار رمزية . وقد ظلت مالطة مناوئة للإسلام إلى سنة ١٧٩٨ حين غزاها نابليون بونابرت وهو في طريقه الاستيلاء على مصر ، فوقعت بعد ذلك تحت النفوذ البريطاني سنة ١٨٠٠م واتخذتها الجزائر قاعدة خربية ضد فرنسا هذه المرة ، لا ضد المسلمين .

وتولت الجزائر مسألة تحويلها وتصاعفت الصادرات الجزائرية إليها من الحبوب والأبقار . غير أن الأرقام المسجلة عن الأبقار كانت تفوق أرقام كميات الحبوب المصدر إليها . وقد قدرتها المصادر بحوالي مئة ألف رأس خلال سنتين ١٨٠٤ - ١٨٠٦م .

وتذكر مراجع أخرى أن هذا العدد قد تضاعف عشر مرات سنة ١٨١١م فزاد على السبعة آلاف ، وهو رقم ضخم دون شك . خاصة إذا علمنا أن طلبة سكان مالطة لم يكن يتجاوز ١٢٠٠٠ نسمة سنة ١٨١٩م .

وفي سنة ١٨٠٧م عندما تم تحويل المؤسسات التجارية الفرنسية في الجزائر إلى بريطانيا كلف حاكم مالطة السيد " الكسندر بال " برسالة مندوباً إلى مدينة فسطاطية للتفاوض مع الهاي حول إمكانية شراء الحبوب والواشي اللازمة لسكان مالطة وللحامية الإنكليزية القائمة هناك .

وتكونت هيئة تتولى استعمال المؤسات من حيث تجارة الحبوب وتنظيم مبيعات الرغيف ، على غرار ما كان يقوم به الفرنسيون من قبل . فظهرت شركة مؤلفة من عشرين تاجراً ، ساهم كل منهم بمشرة آلاف دولار أسباني . ثم استغفرت بلدية عنابة لتسبل بالشعاعون مع نائب القنصل الإنجليزي السيد / اسكيبور وعمل شركة بكرة بكرة عنابة لتسبل بالشعاعون مع نائب مشجع هذه الهيئة الجديدة فقدمت لها جميع المساعدات المنوية والمادية وسخرت أجهزتها الدبلوماسية لخدمتها .

غير أن الشركة كانت ضيقة الأفق ، فأولت كل اهتماماتها لتلبية حاجة الماطيين فيما يتعلق بالحبوب والواشي ، ولم يكن عدد سكان مالطا يسبح إلا باستيراد حوالي مائة وعشرين ألف قنطاراً من الحبوب ، وهي كمية قليلة في صادرات الشرق الجزائري وحده ، الذي اعتاد أن يصدر إلى الخارج حوالي نصف مليون قنطاراً من الحبوب . مما جعل الفلاحين يستخفون على ذلك الوضع ، ويطلبون من الهاي أن يدفع شكراهم إلى الداي ليعبد النظر في شؤون المؤسات التي أصبحت لا تتقدم مصالحهم التجارية . على أن هذه المؤسات أثبتت عجزها التجاري بعد أن حققت أهدافها العسكرية بسحب الباط من تحت المؤسات الفرنسية .

ويعد أن سحبت هذه المؤسات من بريطانيا سنة ١٨١٧ زالت الشركة المالطية ، وفي اسكندريه وكبيل بكرة يرسل الحبوب إلى مالطة في سفن إيطالية وهو لندية تحمل الراية الجزائرية . غير أن هذا النشاط التجاري المصدود توقف نهائياً سنة ١٨٢٤ عندما طامت الجزائر بحملتها الثانية على الجزائر ، وبقي متوقفاً إلى أن يقع الاحتلال سنة ١٩٣٠م (١٥٦) .

من خلال هذه اللوحة التاريخية الموجزة يتضح أن العلاقة بين الجزائر ومالطة لم تكن تجارية بفضي الدقيق للكلفة ، وإنما كانت مالطة مجرد سوق تصدير إليه المنتجات الجزائرية دون أن تصدر هي إلى الجزائر أية منتجات فلاحية أو صناعية ، ونظراً لفرورها واعتسافها على العمل العسكري في نظام حياتها كأداة بحرية .

٤ - العلاقات التجارية الجزائرية مع لبيفورنة :

لم تكن الدولات الإيطالية على علاقة تجارية مع الجزائر إبان الفترة العثمانية . بالرغم من ازدهار هذه العلاقات بين البلدين قبل القرن السادس عشر الميلادي . وذلك لسببين اثنين هما : أولاً : كانت العزلة التجارية في مرسيليا تحتكر جميع عمليات التصدير والاستيراد مع الجزائر بمقتضى الكثير من المعاهدات والاتفاقيات التي أبرمت بين الطرفين .

ثانياً : أن أبناء تلك الدولات الإيطالية كانوا يخشون التعاقب إلى سواحل شمال أفريقيا لما كان بين الطرفين من صداوة مستمرة ، ترجع إلى مستهل القرن السادس عشر . عندما اكتشفت أوروبا السجبة ضد البلاد الإسلامية .

وهكذا حتى عادت العلاقات التجارية بين الجزائر ولبيفورنة عندما أصدرت الثورة الفرنسية تداهير اقتصادية تُلقي جميع أنواع الاحتكار بما في ذلك مبيعات الرغيف .

التجارة الخارجية الجزائرية في العهد الفرنسي :
تقسم التجارة الخارجية في الجزائر خلال العهد الاستعماري الفرنسي إلى أربع مراحل :

- المرحلة الأولى من ١٨٣٠ - ١٨٧١ م
- المرحلة الثانية من ١٨٧١ - ١٩١٨ م
- المرحلة الثالثة من ١٩١٨ - ١٩٥٤ م
- المرحلة الرابعة من ١٩٥٤ - ١٩٦٢ م

وهيأت في هذه المروسة المرحلة الأولى والمرحلة الثانية .
تتميز المرحلة الأولى بضمحويل الجزائر إلى سوق خاضعة بنتجات فرنسا المصنعة ، وجعلها مصدراً للمواد الأولية والغذائية . ولتحقيق هذا الغرض قامت باتخاذ عدة إجراءات من بينها اقتضاء على المنافسة الأجنبية للسلع الفرنسية في السوق الجزائرية . وذلك بفرض رسوم جمركية عالية على السلع الأجنبية . وأخفا ، الواردات الفرنسية من هذه الرسوم ، وتوجيه الصادرات الجزائرية إلى الأسواق الفرنسية وحدها وتخبرها من الرسوم الجمركية ، وتخصيص السفن الفرنسية لنقلها وقد عمدت إلى تمويل مشاريع الإنتاج الاقتصادي وتوجيه بحيث يكون مكملاً لإنتاج فرنسا . مع استعمال النقد الفرنسي ،
أما في المرحلة الثانية ١٨٧١ - ١٩١٨ م فقد عرفت التجارة الخارجية تطوراً سريعاً ، وخاصة الصادرات نحو الأسواق الفرنسية . وبعوة هذا إلى تطور إنتاج القطاع الاقتصادي الأوروبي . وكذلك الهدوء النسبي الذي ساد الجزائر في تلك المرحلة ، والنشجيع الذي لقيه المسمون من قبل الحكومة الاستعمارية ، وتركيز أسس الاستثمار ، وتنظيم هيكل الحكم والإدارة والاقتصاد . مما لوى جانب المعمرين و زاد في إنتاجهم الموجه للتصدير .
كذلك برزت في هذه المرحلة ملامح وأفاق السياسة الاستعمارية الاقتصادية في الجزائر . وفويت العوامل الداخلية والخارجية التي تحدها وتوجهها .

وهكذا يخضع دور القطاع الاقتصادي الأوروبي في الإنتاج ، وفي الحياة الاقتصادية العامة للجزائر . وهو يخضع مصالح الأقلية الأوروبية في البلاد .
وفي المقابل كان القطاع الاقتصادي التقليدي للأهالي المسلمين يعيش في حالة من التركود والتراجع . إذ لم يجد أي عناية من قبل الإدارة الاستعمارية إلا الإهمال والانتزاع .

وكانت العلاقة بين الجزائر وليغورنة علاقة تجارية واضحة لأنها تقوم على تبادل بين البلدين .

كانت أنواع التاجر التبادل بين الجزائر وليغورنة تتخلل في :
أ - الصادرات الجزائرية إلى ليغورنة :

كانت الجزائر تصدر إلى ليغورنة كميات كبيرة من القمح الصلب الذي لا يتسج مثله في إيطاليا ، والذي يصلح لصناعة المكرونه والسكرت الجيد الذي لا تؤثر فيه رطوبة البحر .
بضاب إلى ذلك أنها كانت تصدر لها ريش النعام من نوامى ورقلة ، وبعض الشجيرات الطبية ، ولكن بكمية قليلة جداً . هذا فضلاً عن المرجان الذي يستخرج من سواحل القالة وخنابية . وعلى الرغم من أن ليغورنة كانت تأتي من المرنة الخالية بعد مرسيليا من حيث أهمية علاقتها التجارية مع الجزائر ، فإن رأس المال المستعمل للقيام بمبيعات التصدير والانسيراه لم يتجاوز مليونين من الجنيهات السورية ١١٦٦ ، وحسب بعض المصادر ، فإن عدد السفن التي وصلت من الجزائر إلى ليغورنة بلغ ٢١٤ في الفترة ما بين (١٧٩٤ - ١٨٢٥ م) أي يعادل حوالي سبع سفن عن كل سنة فقط .

ب - الواردات الجزائرية من ليغورنة :

كان أهم هذه الواردات الجرح ، والأقمشة الحريرية والشراشف والقضوة المطوية من أمريكا والسكر والصابون والخردوات والعلى والرخام والقرنفل الذي كانت النساء تصنعن منه العفود والأشرطة التي تربط الشبان وتصنع الأئمة الأخرى وغيرها .
وقد توفقت العلاقات بين الجزائر وليغورنة سنة ١٨٢٧ عندما ضربت فرنسا حصارها على ساحل الجزائر العاصمة (١٧٧) .

وجسلة القول أن فرنسا والمحمرا لعبتا الدور الأساسى في إقصاء الجزائر من التجارة الخارجية التي كانت تتم عن طريق الموانئ بواسطة الأجانب ، والتي كانت تلعب دوراً رئيساً في تصدير المنتجات الجزائرية إلى الخارج .

غير أن جميع الأرباح الناتجة عن العلاقات التجارية الجزائرية مع أوروبا كانت تذهب في المقام الأول إلى جيوب الأجانب ، ولا تفيد الجزائريين إلا بالنقد القليل ، ولو كان المسؤلون عن التجارة الخارجية الجزائرية من أبناء البلاد الأصليين لمسلوا ما في وسعهم على تطويرها بكيفية أفضل ليجعلوا منها وسيلة تساعد على تنمية التجارة الخارجية .

الضعيفة . وأصبحت تكون أهم عنصر في الصادرات ، لأن فرنسا احتضت منذ البداية بزراعة الكروم في الأراض النراعية الخصبة . وبالإضافة إلى الخمور التي أصبحت يوزت في المرحلة الثانية ، فقد كانت هناك منتجات أخرى تساهم بنشاط في الصادرات الجزائرية أهمها : الحبوب ، الحيوانات الحية ، المنتجات الحيوانية ، المعادن والفواكه .

ومن خلال هذه القائمة يمكن القول أن الجزائر كانت ومازالت عتبة الحرب الكونية الأولى تعتمد في صادراتها على المواد الخام المكونة من مواد غذائية وأولية . وكان من المقروض أن تصنع على الأقل في الجزائر ، وتصدر في شكل مواد أو منتجات مصنعة .

أما بعد الحرب فقد بدأت صادرات الجزائر تضيف عناصر جديدة لم تكن مستغلة من قبل . ففي سنة ١٩٦٣م نجد أنواع الصادرات تشمل في المواد الآتية : الخمور والنم والعسوف والقمح والشعير والفواكه والتبغ والحديد والفوسفات والتيلين والجلود المختلفة .

ب - الواردات :

لقد كانت الجزائر في احوال الأولى من الاحتلال الفرنسي تستورد جملة من المواد الغذائية . وبعض مواد البناء والتعمير ، وأهم هذه الواردات : الفحم للتلحمة ، الخمور ، تنجيج ، خشب ، حبوب ، سكر ، قهوة ، قضبان الحديد .

أما بعد أن يموت عماداً من الاحتلال (١٨٧٠-١٨٧٧م) . فقد كانت مواد الاستيراد تشكل من السلع الآتية : نسيج ، مصنوعات حديدية ، مسرعات ، مصنوعات جلدية ، حيوانات حية . منتجات المستعمرات ، الآلات ، سيارات ، أثاث ، ملابس .

ولاشك في أن هذا التطور الحاصل في الواردات يرجع إلى تطور الإنتاج في القطاع الاقتصادي الأوروبي ، الذي أصبح يحتاج إلى تجهيزات ووسائل إنتاج غير تلك التي كان يحتاج إليها في المراحل الأولى من الاحتلال ، لاسبها وأن الأهمية الفرنسية شهدت في هذه المرحلة توسعاً واضحاً بهذا القطاع وسيطرته على اقتصاد الجزائر .

ومن الواضح أن استيراد السيارات والآلات والملابس الفاخرة يوضح مدى الترف الذي أصبح يعيشه القطاع الاقتصادي الأوروبي .

وجملة القول فإن الجزائر في المراحل الأولى من الاحتلال الفرنسي كانت تربطها علاقات تجارية بأهم بلدان البحر الأبيض المتوسط ، وخاصة تلك التي ورد ذكرها في القسم الأول من هذه الدراسة . غير أن تطور العلاقات التجارية في عهد الاستعمار كان يخضع لعاملين :

والحق أن السياسة الإزدهورية الاقتصادية التي اتبعها فرنسا في الجزائر كانت لها آثار سلبية على اقتصاد الجزائر عموماً بحيث لم تتع للسكان المسلمين فرصة لساهموا في تطوير الاقتصاد الجزائري وبالتالي لم تسمح لهم بالمساهمة في تطوير البلاد .

وامتدت هذه الآثار السلبية إلى ما بعد الاستقلال . ومن أبرز مظاهرها : الهجرة الداخلية والمخارجية التي كانت نتيجة حتمية للسياسة الاستعمارية .

أما المرحلة الثالثة والرابعة فليس لهما موضع في هذه الدراسة ، لأن التجارة الجزائرية في العهد الاستعماري انتقلت برمتها إلى أيدي حفنة من الرأسماليين في المدن ، والإقطاعيين في الريف ، وأخذت طابعاً واحداً ظل يميزها على الدوام ، هو تهيش الجزائريين ، وأعضائهم من كل نشاط تجاري خارجي .

وبنينا أقصم الجزائريون من كل نشاط تجاري خارجي ، فسح المجال واسعاً أمام الجالية اليهودية إلى جانب المجموعة الأوروبية لسيطرتفوذها على دوليب التجارة الجزائرية . وهي عنصرية استمرت ترسم السياسة الفرنسية في الجزائر منذ سنة ١٨٨٢ .

الصادرات والواردات الجزائرية في العهد الفرنسي :
أ - الصادرات :

لم يختلف الصادرات الجزائرية إلى فرنسا بعد الاحتلال عن الصادرات التي كانت قبل الاحتلال في القرن التاسع عشر . على الأقل باستثناء بعض المواد البسيطة التي أصبحت إليها . وهذه الصادرات هي :

العسوف ، زيت الزيتون ، المرجان ، الشح ، الجلود ، المهرب ، الماشية ، عظام ، قرون الماشية ، التبغ ، الفواكه ، والخضر ، المعادن ، ومواد أخرى .

وهذا النوع من السلع يبل على استمرار الاتجاه الاقتصادي التقليدي في الجزائر في تشييط الصادرات نحو فرنسا خلال العقود الأولى للاستعمار . حيث كان مردود يعطى حاجيات السكان في الداخل . ولكن هذا القطاع التقليدي الذي كان مزدهراً في الفترة المشائية ، أصيب بالضعف والتقهقر خلال العهد الفرنسي سبب الحصار الاقتصادي الذي عرف كل تطور وتسمية في هذا القطاع .

أما خلال المرحلة الثانية أي بعد ١٨٧٠م فإن تجارة الخمور تفوقت على الصادرات الجزائرية ، وخاصة الخمور العادية أو الخام الموجهة للترج مع خمور فرنسا ذات اللوحة الكمولية

أما في عهد الاحتلال الفرنسي ، فإن التجارة الداخلية والخارجية كانت من أولويات السلطات الاستعمارية ، لأن اقتصاد المستعمرة ، وجه حسب المتطلبات الفرنسية .

إن التجارة الخارجية الجزائرية قبل الاحتلال ، كانت تعتمد غالباً على القابل والتوافل الصحرانية مع أفريقيا والطنان العربية المجاورة ، ومع الهجاز وبلاد الشام ومع أوروبا بواسطة السفن عن طريق المراتم .

وفي العهد الثاني أصبحت وسيلة التجارة الخارجية مقتصرة في ظلها على السفن الكبرى مع أوروبا .

إن المؤسسات التجارية الأجنبية لم تكن تحتكر في العهد الأول إلا جزءاً من تجارة بعض موانئ الجزائر ، أما العلاقات التجارية مع أفريقيا والشرق العربي فكانت من اختصاص الأهالي وحدهم .

أما في العهد الاستعماري ، فإن احتكار التجارة كان من اختصاص المؤسسات والشركات الفرنسية والأوروبية وحدها .

إن التجارة الجزائرية في عهد الدولة الجزائرية قبل الاحتلال لم تستطع النمو والتوسع عبر الأسواق الأجنبية ، نتيجة للخصومة المستمرة التي كانت بينهم والأوروبيين الذين عملوا على إجهاد كل المحاولات الهادفة التي تكون أسطول تجاري جزائري . ومنعوا التجار المسلمين من التركيز في بلدانهم .

وفي العهد الفرنسي أيضاً استمر تدفق منتجات القطاع النفطي نظراً لعلاقته الضعيفة بالأسواق الخارجية ، وعدم اهتمام السلطات الاستعمارية به ، مع جمود وتطوير وسائل الإنتاج فيه . وعلاوة على هذه العوامل فإن منتجات هذا القطاع كانت محل تلاعب واستغلال التجار الفرنسيين .

إن التجارة الخارجية الجزائرية ، كان بإمكانها أن تتطور وأن تكون لها أهمية كبرى لولا محاصرتها بعد الاحتلال .

إن الوجود الفرنسي في الجزائر لم يقدم لها إلا التخلف ، في الوقت الذي تملك الجزائر إمكانات ضخمة تؤهلها لأن تكون بلداً صناعياً ، لكن فرنسا عملت - وخاصة من خلال

أولها : العامل الجمركي الذي استطاع أن يوجه تجارة الجزائر الخارجية نحو فرنسا ، سواء منها الصادرات أو الواردات .

وثانيهما : عامل السوق : إذ أصبحت الجزائر سوقاً لمنتجاتها المصنعة ومصدراً لتتعدد منه بالمواد الغذائية والأولية .

وما إن ثارت الحرب العالمية الأولى حتى كانت فرنسا تسيطر على اثنين وثلاثين بالمائة من مجموع واردات الجزائر من الخارج ، وعلى نسبة ٦٨,٥٥٪ من مجموع صادراتها للخارج أيضاً .

أما النسبة المتبقية من الصادرات والواردات فكانت تتم مع بلدان الأسواق الصناعية الأخرى التي كانت تستقبل المواد الأولية الجزائرية ، بالإضافة إلى المستعمرات الفرنسية .

وكذلك ساهم في التجارة مع الخارج مؤنسات مالية مثل : النقد والقروض وتوفر رؤوس الأموال .

الخاتمة : لقد سيطر على الاقتصاد الجزائري منذ بداية عهد فرنسا وحتى بعد الحرب العالمية الثانية على وجه الخصوص ، لبعث التجارة الخارجية الجزائرية في العهدين العشاني والفرنسي أدواراً أساسية في التفتح الجزائر على العالم الخارجي ، غير أن التجارة في العهد العشاني كانت على نوعين ، أحدهما مع أوروبا والثاني مع أفريقيا والشرق العربي بوجه خاص .

أما في العهد الفرنسي ، فقد ربطت السوق الجزائرية وأما بالأسواق الأوروبية ، لاسيما السوق الفرنسية . ففي الشطر الأول كان الجزائريون هم الذين يسيطرون على أهم دولاب الاقتصاد عموماً والتجارة الخارجية على وجه الخصوص .

أما في الشطر الثاني ، فقد سيطرت المالية الأوربية واليهودية على مصادر الثروة والمؤسسات التجارية بصورة عامة ، ولم تتحرك للجزائريين إلا ما يمكن أن نعتبر عنه بقفات التواجد .

وفي العهد العشاني لم تقدر السلطات المركزية والمحلية الجزائرية إلى أهمية التجارة التي تلعب دوراً أساسياً في تنمية الاقتصاد الوطني ، فلم نهتم بتنظيم هذا القطاع وتنميتها وتطويره ، حتى يكون أداة فاعلة للتقدم والازدهار الاقتصادي .

الهوامش

- ١ - أبو القاسم سعد الله : "أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر" . القسم الأول ، الطبعة الثانية ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ١٩٨١ ، ص ٢٤٥ .
- ٢ - فرحات عباس : "حرب الجزائر وثورتها (ليل الاستعمار)" ، تعريب : أبو بكر رحال ، مطبعة المجدبة ، المغرب ، د.ت ، ص ٢٠ .
- ٣ - جلال يحيى : "المغرب الكبير" ، ج ٣ ، دار القومية للطباعة والنشر ، مصر ١٩٦٦ ، ص ٩٠ ، وما بعدها .
- ٤ - الزيري محمد العربي : "مدخل إلى تاريخ المغرب الحديث" ، مطبعة بن بولعيد ، الجزائر ١٩٧٥ ، ص ٦٠ ، وما بعدها .
- ٥ - حمدان بن عثمان فوجرة : "المرآة" ، ترجمة محمد العربي الزيري ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ، سنة ١٩٧٥ ، ص ٦٠ .
- ٦ - محمد العربي الزيري : "التجارة الخارجية في الشرق الجزائري" ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ، ص ٥٧ .
- ٧ - محمد العربي الزيري : "المرجع السابق" ، ص ٦٤ .
- ٨ - كانت جميع الدول الأوروبية تقريباً تخضع لطواعية للجزائر لبعضها يزودها بالسفن والأسلحة والبعض الآخر يقدم لها الكود والبارود ويبيعها تهنئ القنود والبضائع وغير ذلك من الأشياء النسيبة .
- ٩ - لعنى بالسودان القري كل من مالي ، النيجر ، وتيجيريا .
- ١٠ - نوع من القنقل ينبت في السودان .
- ١١ - هي مادة تستعمل لتحصير ومعالجة أقم البطن .
- ١٢ - هي سوق التزويق ، تقع في أقصى الغرب الليبي على بعد عشرين يوماً من غدامس وأربعين من عين صالح ، وهي مركز تجاري هام في ذلك الوقت لأنها تجمع التجار من مختلف أنحاء أفريقيا .
- ١٣ - محمد العربي الزيري : "المرجع السابق" ، ص ٦٤ ، التي تشمل القسم الذي كان على اسم Malhiet ، "Le ravitaillement Maghrebin de Malhiet" ، les cahiers de tunisie, no6, Zbr. 1954, p. 175 .
- ١٤ - ١٥ - مرجعنا الفرنسي في الشرق الأوسط ، وصفي محمد علي ، 1954, p. 175 .
- ١٥ - Mercier - Histoire de l'Afrique septentrionale, T. III, p. 488 , Julien (cha) : Histoire de l'Algérie contemporaine (1827-1872), Paris: PUF, 1964, p. 398 .
- ١٦ - الجبهة القري يحاوي فرنكا فرنسياً و ٦٠ سنياً .
- ١٧ - Evraud, cartographie du palais de bey de coocaniane, 1967, p6.

التجارة الخارجية - على أن تبقى الجزائر سوقاً لمشتاتها المصدقة ، ومصدراً تنزود منه بالمراد الأولية وفقاً للنظرة الاستعمارية .

وإخلاصة أن التجارة الخارجية لم تتطور لا في العهد العثماني ولا في العهد الفرنسي . ففي العهد الأول كان السبب غياب اهتمام الدولة بهذا القطاع ، بسبب محاولة حصار الدول الأوروبية له .

أما في العهد الثاني فإن تجارة الأهل الخارجية أجهضت نهائياً من السجلات التجارية ، لأنها ظلت تعتمد على وسائل تقليدية بسيطة ، بعد أن انتزعت منها سلطات الاحتلال كز مصادر الثروة التي أهدت عليها في شكل المراء الأولية لتحويل مصانعها الناشئة في ذلك الوقت .

لقد كان عهد ١٤٠٤ م (١٩٠٤ م) بمثابة نقطة تحول في تاريخ التجارة الخارجية للجزائر ، حيث تم إنشاء الشركة الوطنية للتجارة الخارجية ، وهي شركة ذات رأسمال فرنسي ، تهدف إلى تطوير التجارة الخارجية للجزائر .

في البداية ، كانت الشركة تقتصر على تصدير الحبوب والمواد الخام ، ولكن مع مرور الوقت ، توسعت لتشمل تصدير المنتجات الزراعية والصناعية .

كانت الشركة تسيطر على السوق الجزائرية ، مما أدى إلى انخفاض أسعار المنتجات المحلية .

في عهد ١٤٠٤ م ، تم إنشاء الشركة الوطنية للتجارة الخارجية ، وهي شركة ذات رأسمال فرنسي ، تهدف إلى تطوير التجارة الخارجية للجزائر .

في البداية ، كانت الشركة تقتصر على تصدير الحبوب والمواد الخام ، ولكن مع مرور الوقت ، توسعت لتشمل تصدير المنتجات الزراعية والصناعية .

كانت الشركة تسيطر على السوق الجزائرية ، مما أدى إلى انخفاض أسعار المنتجات المحلية .

وقد بدأ الإيطاليون خطوات استكشافية بإرسالهم مجموعة من أعضاء الجمعية الجغرافية الإيطالية منذ سنة ١٨٧٤م لجمع المعلومات والبيانات الصحيحة لدراسة إمكانات مناطق الحوض المختلفة ، لاستغلالها على أوسع نطاق . وعملوا في سبيل ذلك على إضفاء الصفة العلمية على مفاوضاتهم . مع إرسال بعض القطع الحربية بحجة حماية أعضاء اللجان العلمية التي تقوم بهذه المهمة .

وقد شارك في البعثة الأولى كل من المركز انظيوري ، والفيلسوف كياروس ، والكاتب مارتيني في محاولة لتقن الطرق إلى مملكة شوا عبر صحراء هور للوصول إلى الضفة الجنوبية لمنطقة الأشهر الحشبية (١٣) ، ووزعوا لمواصلة كشفها للوصول إلى بحيرة فيكتوريا عبر بلاد الهلال .

لجسبا أنه كان هناك في تلك البلاد بعض الجواسيس (مثل الأسقف ماساجا الإيطالي) ، الذين أقاموا فيها منذ سنوات كبعثات تنصيرية ، ولكنها عيون استعمارية .

وقد تبع ذلك تبادل الرسائل بين كل من عمالتيويل ملك إيطاليا ومن بعده امبرتو الأول مع

مملكته اللواتي الإيطالية على أن الإيطاليين كانوا يطعمون (منذ تلك الفترة المبكرة من إعدامهم لاستعمار المنطقة) في مملكة شوا وما تفرقه من موارد وطرق سهلة يمكن الوصول إليها واستغلالها بحجة التجارة ، وفتح الطريق للعلماء في نشر العلم والتقدم ... إلخ . وفي مقابل ذلك كان مملكته اللواتي يضع في الحصول على أسلحة إيطالية تساعد في صراعاته الداخلية مع الحكام المحليين الأحرار الذين يحارون التدخل من سيطرته .

وتُمد بعثة الجمعية الجغرافية الإيطالية بعثة استكشافية فقط تبعها خطوات عملية ، حيث تم تعيين غومسا فوبرانكي Brancchi قوميسيراً مديناً Commissario Civile في عصب (١٥) .

هذا على الرغم من أن الحكومة الإيطالية لم تكن قد وضعت بعداً رسمياً على ساحل عصب بل كانت الأعمال كلها تضي باسم شركة وديتور كمفتحة للأرباح الاستثمارية المستقبلية .

البعثة التجارية الأولى :

كانت أولى البعثات التجارية التي عمدت إلى فتح طرق للتجارة بين ساحل عصب ، وبين بلاد الحيشة قد خرجت من عصب في أوائل سنة ١٨٨١م ، وتكونت من الإيطالي جيوليتو ،

كذلك اتصل سايتو برجل الأعمال الإيطالي راتابلي وديتور Raffaele Rubbattino الذي كلفه - بعلم الحكومة الإيطالية - بالبحث عن بقعة تصلح لتأسيس محطة تجارية بالقرب من باب النديب .

وبالفعل تمكن سايتو من إبرام اتفاق مع حزن بن أحمد وإبراهيم بن أحمد سلطان عصب (من مشايخ الناكل المحليين) حصل بموجبه على قطعة أرض تقع في خليج عصب بين جبل جوجيا Gogia ، وراس لوما Luma ، وذلك مقابل ٨٢٠ ريال شمادي بحجة استخدام شركة وديتور للملاحة لها كمحطة لإيواء السفن وتزويدها بالوقود في رحلتها إلى الهند بعد الفتح قناة السويس في العام نفسه .

وقد استخدمت النفقة الموجرة كترانس جسر انطلق منه الإيطاليون إلى اتفاق أرسب حيث كانت الحكومة الإيطالية بواسطة اللواء البحري أمغون ، تتابع عن كسب تلك الاتقالات التجارية ظاهرياً ، والاستعمارية باطنياً حيث تذكر الوثائق الإيطالية (١٦) : أن الحكومة قد اعتمدت لهذه المهمة في بلاتيا ٨٠ ألف ليرة .

وقد ساعدت الظروف السياسية والعسكرية كلاً من إيطاليا وإنجلترا في اقتطاع جزء من المنطقتين المصرية (مصرع وعصب وما حولها) لتسكين الإيطاليين من توسيع نفوذهم وسيطرتهم على المنطقة ولاسيما بعد احتلال بريطانيا مصر سنة ١٨٨٢ وقهاام الثورة الهيدية في السودان .

وكان أن تنازلت شركة وديتور في ١٠ مارس سنة ١٨٨٢م عن جميع امتيازاتها على الأراضي التي اشترتها أو سيطرت عليها إلى الحكومة الإيطالية . وبدأت إيطاليا منذ هذا التاريخ دفع عجلة استثمارها للمنطقة فأخذت تتوالى عمصب في ٢٥ يناير سنة ١٨٨٥م ، وأخذت تتوغل عسكرياً في الداخل الإريترى وكذلك الحيشي .

والذي بهما في هذه المقام هو التوغل التجاري الإيطالي بفتح الطرق التجارية بين الساحل الإريترى ، وبين الداخل الحيشي ، وهو الأمر الذي لقي معارضة شديدة من السكان المحليين الذين كانوا يطلقون العمون والمساعدة العسكرية من القوات المصرية العثمانية صاحبة السيادة على المنطقة من قبل (١٧) .

والضابط البحري بيجيري Bigieri ومعها عشرة بحارة وعاملين إيطاليين بالإضافة إلى خادمين خشيئين .

كانت مهمة البعثة اجياز بلاد الداكل ، والبحث عن طريق تجاري يربط بين عصب وهنشة الهيشة .

مذهبة بيلول (٦٦) :

وصلت البعثة براك إلى منطقة بيلول ، ومنها تابعت سيرها شرقاً ، إلا أنها ارتكمت أضرار عديده أثناء فرج الأهالي وحققهم على الإيطاليين ، ولانحسب بعد إجابتهم بعترية وغطرية عندما سألتهم الأهالي عن سبب وجودهم في المنطقة ، فأجابوا بأن البلاد المنتمية من عصب إلى عسول Assoul كلها تابعة لهم ، وأن يوسعهم أن يصنعوا بها ما يحلو لهم .

وفي ٢٥ من مايو سنة ١٨٨١ وقعت البعثة (أثناء عبورها الطريق إلى هنشة الهيشة) في كمين للأهالي أعددها - مائة وخمسين فرداً من رجال الداكل المحليين ، وقضوا فيها على أعضاء البعثة عن آخرهم ؛ الأمر الذي أثار الحكومة الإيطالية فقدمت احتجاجات شديدة للخبيرية المصرية التي اضطرت إلى فتح تحقيق عاجل مع من اتهموا بالمشاركة في المنبة المروعة ، وكان التحقيق يتم بحضور رجال البحرية الإيطالية (٧٦)

ويبدو أن التحقيق طال فترة غير قصيرة حتى أوائل سنة ١٨٨٥م ، عندما عمدت الحكومة الإيطالية إلى إرسال فرقة من رجال البحرية الإيطالية في ٢٥ من يناير سنة ١٨٨٥م قامت بتحليل بيلول بجهة تهديد الفوضى (العنارية أخطابها هي تلك المنطقة) للوجود الإيطالي في مستعمرة عصب مما يستلزم وضع حد لهذه الاضطرابات (٨٨).

وتعد هذه الادعاءات ذرائع للاحتكام من أهالي بيلول على المنحة التي أهدموا عليها وأبادوا فيها الحملة الإيطالية .

البعثة التجارية الثانية (بعثة بوانكي) :
توفقت المعاولات الإيطالية إلى الشمال صوب عاصمة الهيشة لتفتح طرق التجارة مع بلاد الهيشة لتنتشر نقل فلبلاً عن عاملين بسبب مقاربة الأهالي الذين كانت تؤذيهم بعض القوات العثمانية المحلية في المنطقة ، ولا نلج نشاطا ملحوظا في هذا المجال حتى أوائل سنة ١٨٨٣م .

ومع بداية سنة ١٨٨٣م تم الإعداد لمبعثتين تجاريتين لكشف الطرق الهيشية إحداهما إلى ملك ملوك الهيشة والثانية إلى ملك شوا . ففي يناير سنة ١٨٨٣م وبعد اتفاق مسبق مع وزارة الخارجية الإيطالية بزعامة مانتشي قامت شركة الاستكشافات التجارية في أفريقيا بتكليف أحد رجائها (غوستافو بيانكي) بالإعداد لإرسال بعثة تجارية ، بعد أن تم الحصول على موافقة ملك الهيشة .

وحصل بيانكي على تفويض باقامة محطة تجارية في بازار الواقعة بمنطقة جوجرام في محاولة من الإيطاليين لجذب بعضائع بلدان الجبال المجاورة . هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى يمكن الاستفادة من هذه المحطة كمركز لانطلاق البعثات الاستكشافية في المستقبل إلى المناطق غير المعروفة بالنسبة للإيطاليين .

ولقد رجع الاختيار على المهندس أوغوستو ساليسيني ، والسيد موناوي للعبارة بأمر المحطة المذكورة . على أن تكون مهمة الأول إقامة جسر على النيل الأزرق الذي يفصل بين الهيشة وبلاد الجبال ، أما الثاني فتكون مهمته تنسيق العلاقات التجارية .

وحمل غوستافو بيانكي على عاتقه مسئولية كسب تأييد قبائل النجاشي الهيشية عن طريق البعثة الحكومية التي تعمل على تأمين التحرك بين هذه القبائل بسهولة وأمان ، ثم يترك المحطة رويداً في النقل بينها وبين عصب لاستكشاف المنطقة وتفتح طرق ميسرة لتسهيل المهالات التجارية وغيرها بين المناطق الداخلية والمستعمرة الإيطالية المزمع إنشاؤها . وتوسيع وقتها هناك نظراً لحاجة شركة الاستكشافات إلى سيولة مالية تتفق منها على هذه الخطط المشاور إليها .

وكان أن طالبت الشركة وزير الخارجية بدعم مالي كافٍ نظراً لبعجز إمكانيات الشركة التي لا تعدى اثني عشر ألف ليرة إيطالية بالإضافة إلى مساعدات إجمالية وصلتها بلغت أربعة آلاف ليرة إيطالية (٩٩) .

كذلك حرص ملك إيطاليا أومبيرتو الأول على مرافقة ملك ملوك الهيشة يوهنس (يوحنا) الرابع ليوسيب بمساعدة برانكي البعوث إلى بلاد الهيشة على رأس بعثة علمية تجارية لاستكشاف الطرق المؤدية إلى عصب من الهيشة ، وهو في الوقت نفسه مفوض بصلاحيات واسعة في إبرام الاتفاقات مع ملك الهيشة - لخدمة المدنية والتقدم على حد تعبير الملك الإيطالي (١٠١) .

وعند وصول البعثة إلى داخل الحبشة تحم عليها البقاء في مناطق [دبراتا واورا وسامار] . وكان عليها أن تقوم برحلات قصيرة في المناطق المحيطة لاستجلاء الحقائق حول الطرق والمراكز التجارية وبعض المعلومات الخاصة بمنطقة (جوجام) وبعض المعلومات الأخرى الخاصة بالرثاف الحبشي . وكان من المناطق الهامة التي عمدت إليها البعثة منطقتي (غتالو وساقوطة) التي تميزتا بوجود الأسواق العديدة تؤمها قبائل الدناكل ، ولم تصل إليها أية بعثات إيطالية سابقة . وقد فضل برانكي طريق العودة على أن يتم تغييره بطريق السودان المصري عبر مناطق متنة وكلا وكون ومصوع ، نظراً لسهولة هذا الطريق وسرعة التحرك فيه . لذلك طالب برانكي بزيارة خارجيه مانتشيسى بضرورة الاتصال بالسلطات المصرية التي تدير المناطق السودانية لتسهيل مهمة البعثة في العمود دون تعقيدات مع إعفاء الأمتعة والهدايا التي يهودون بها من الحبشة من الجمارك والتأمينات ، تجهيزاً لإطلاق سفنات الجمارك المصرية حاجياً (١٤٤) .

وقد حصلت البعثة معها رسالة موجهة من ملك ملوك الحبشة (يوحنا) إلى ملك إيطاليا (أومبيرتو) يد فيها بد الصداقة والتعاون التجاري ويفضل أن يكون الطريق التجاري الزرع اعتماده للشاغل بين الإيطاليين والأجانب هو طريق [أرو] المؤدي إلى التجارى بدلاً من الطريق الذي اقترحه الإيطاليون وهو (أوسا) . نظراً لأن شعب أوسا مشاغب ويقوم بشروات متجالية ، ولم يتمكن ملك الحبشة من إخماد ثوراته بعد ، مما يضطره إلى استخدام الطريق الأخر (طريق أرو) وكذلك بفعل التجار الذين يتعاملون مع بلاده .

كذلك أشار ملك الحبشة (في رسالته) إلى احتياجه للأسلحة النارية وخاصة البنادق لتدخل مبلان التجارة بين إيطاليا والحبشة (١٤٥) .

البعثة التجارية الثالثة (بعثة أنتونيللي) : رحلت من ميناء الحبشة (جوجام) في ١٨٨٣م ، وتزعمها الإيطالي " إلى الجنوب صوب مملكة شو " .

وهي البعثة التي وأكثرت خروج البعثة الثانية في أوائل سنة ١٨٨٣م ، وتزعمها الإيطالي أنتونيللي الذي كان موفداً إلى مملكة شوا الحبشية التي يحكمها الملك منبديك لكشف الطريق إليها وبين عصب .

وكان قرار الحملة قافية مكونة من أربعة عشر رجلاً بعث بها ملك شوا . وأربعة عشر رجلاً أخرى أرسلها سلطان منطقة أوسا عن طريق أتباعه من قبيلتي مودابيتوا ، وعساكجارا ، ويقوم بحراسة هذا القسم من القافلة ستة عشر رجلاً حشياً خراسانها من قطاع الطرق .

على أن بعثة برانكي بدأت ثلاثي صباحاً جسة بعضها خاص بطبيعة السكان ، والتأخر ، وتقلب مزاج الحكام المحليين ، وكذلك النجاشي نفسه (يوحنا) .

ويذكر برانكي في تقريره إلى وزير خارجيته أن الزعيم الحبشي الأول الذي صادفه في طريقه (وهو يحكم مناطق الحدود على بعد مسيرة خمسة أيام من الساحل) قد رحب بالبعثة في البداية ثم ما لبث أن انقلب فجأة في موقفه ، ورفض السماح لها بمناجزة السفر قبل أن تفصل أوامر أخرى من الملك يوحسس (يوحنا) .

وكان هذا هو الحال لكل البعثات الرسمية التي تصل إلى منطقتي - عدواً ، إذ كانت تنتظر هي الأخرى السماح لها من الملك ، ريثما لتفترات طويلة .

ويذكر برانكي : أن الأمور في المنطقة قد تغيرت ، وأصبح الحصول على إذن الملك لعبور بلاده أصعباً أكثر من ذي قبل . وما سبب ما لسهه الزعماء المحليون من إساءة تصرف البعثات السابقة في المهمات التي أوفدت من أجلها .

يضاف إلى تلك الصعوبات ما واجهته البعثة من عراقيل ناشئة أخرى حيث حلت في تلك الفترة مواسم هطول الأمطار بشدة . الأمر الذي عرقل تحركات البعثة ، وعرقل كذلك وصول البريد منها إليها ، مما زاد من فترة الإقامة في بلاد الحبشة ريثا ثلاثة أو أربعة أشهر أكثر مما كان مقرراً لها (١٤٦) .

وفي هذه الأثناء ، باذر وزير الخارجية بتعزيز موقف البعثتين الإيطاليتين إلى الحبشة ، عندما طلب من وزير البحرية إرسال إحدى القطع البحرية الحربية لترابط بالقرب من سواحل مصوع للعمل على إنجاح مهمة البعثتين وضمان سلامتها (١٤٦) ، وهي معارضة لشقوة مركزها معنوياً .

ويطلب على الاعتقاد أن السفينة الحربية أو حتى الأسطول الإيطالي لا يمكنه تقديم الدعم لبعثات الداخل إن قرر لها أن تقع في كيبون أو غير محلي . كما حدث مرات عديدة على مر التاريخ للقاصدين إلى بلاد الحبشة .

يضاف إلى ما تقدم من صعاب أن الزعماء المحليين كانوا يطعمون كثيراً في نيل الهدايا الملكية الموجهة من ملك إيطاليا إلى الملك الحبشي ، بل لقد بلغ الأمر كذلك أن كان ملك ملوك الحبشة ينظر بشكل أو بآخر إلى الهدايا المرسله إلى الملك (ميبيليك) (١٤٦) ملك شوا ، ورسال عنها حاصلوها .

٣ - تحديد الهبات التي سوف تقدم بصفة دورية لزعماء القبائل التي تقام بينها هذه المحطات .

٤ - تحديد حدود حمولة الجمال ما بين عصب وشوا . وعصب وأوسا .

وهنا نلاحظ أن الإيطاليين كانوا يستغلون ما بين الزعماء المحليين من أطماع . ويمسكون على استثمارها لسودا وليحققوا مآربهم . كأنهم يضحون ولا يضررون . هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فقد استغل الإيطاليون جهل هؤلاء الزعماء بقسمة العمولات . فيؤجرون أو يشترون منهم أراضيهم (قرأهم ومنهم) بأبخس الأثمان ويجعلونهم يوقعون على البيع أو الاستعجار ويضرب المثل على ذلك بأن سلطان منطقة راحيتا (برهان) أرسل إلى وزير الخارجية الإيطالي ما تشيبي يشكو له ويضم بقوله :

... فجزونا والسطان محمد حفري سلطان أوسا - إيجاد نسوية للاختلا بيتنا أوي بين الاثنين وبين الإيطاليين - حول حقوقى كسلطان على مارغابله ، إذ أننى عندما اتفقت مع الدكتور / سايتو لم أكن أعنى القرية المذكورة ضمن اتفاق مبلغ الألفين . ويمكن أن أقسم على أننى لم أكن أعلم ماداً يساوى الألف . ولأن أرجو إنصافى ... (١٦٦) .

وقد حقق أنتونيللى في مهمته أقصى درجات النجاح إذ كلك مساعيه بالنجاح بعد أن دارت المحادثات بينه وبين السلطان محمد حفري انتهت بالاجتماع العام الذى عقده كلاهما مع زعماء الدناكل المحليين في ٢٢ من أبريل سنة ١٨٨٣م وفيه أعلن السلطان محمد حفري أن الأبواب اعتباراً من هذا التاريخ ستفتح أمام التجارة والصناعة الإيطالية وستقدم الحماية لهما ما بين عصب وأوسا . وأن مملكة شوا التي يتحمل مسئوليتها مع السلطان برهان ستعمل على إعفاء البضائع والتجارة الإيطالية من الضرائب والرسوم .

وبذلك لم يقف نجاح أنتونيللى في مهمته عند حد فتح طرق التجارة . بل . نجاح ذلك إلى إعفاء البضائع وكل التجارة الإيطالية من جميع أنواع الجمارك والرسوم التفسيرية الأخرى . فضلاً عن السماح السلطان حفري للإيطاليين باستعمال الأرض اللازمة لإقامة محطة تجارية إيطالية في منطقة أوسا . وهذا نجاح بعد كبيراً لهذه البعثة .

وفي مقابل ذلك طالب أنتونيللى وزير خارجية بلاده (مانشيني) الموافقة على ممارسة السلطان برهان سلطته على إقليم مارغابله الذى طالعه به . ولكن أنتونيللى شأنه شأن

أما القسم الثاني من القافلة فقد كان مؤلفاً من خمسة عشر رجلاً اشترى أنتونيللى بعضها . واستأجر البعض الآخر من عصب ووجيتا . ولد تم تزويد القافلة ببضائع كافية للمقاينة والتعامل مع أهالي المناطق التي يمرقن بها للإتفاق على حاجياتها الغذائية لكما تصل إلى ثلاثة أشهر . وهي المدة التي تستغرقها الرحلة للوصول إلى علكة شوا .

وحمل أنتونيللى مع بعض الأموال التي سوف يقوم بتوزيعها - كهدايا استثنائية - على السلطان محمد حفري حاكم أوسا ، وزعماء قبيلة الدناكل ، فضلاً عن الزعماء المحليين الذين لم يغفل أنتونيللى الاتصال بهم على ما يبدو - قبيل تحركه من عصب . وكسب وهم زاعماً أنهم سوف يحصلون على مكاسب عظيمة إذا عملوا على تسهيل مهمتهم الكشفية لتفتح الطرق التجارية الأسهل عبوراً . وما يمكن أن يجتونه من أرباح طائلة من جراء نجاح الحركة التجارية بين كل من : عصب وشوا وأوسا وبلاد الجبال وغيرها من المناطق ذات الإمكانيات التجارية والنسوقية داخل الحيرة نفسها .

ونجحت اتصالات أنتونيللى المسبقة في استحالة العديد من الزعماء المحليين - كما لاحظنا - بما أرسله مطلق شوا من جمال . وقد فعل سلطان أوسا نفس الشيء . كما أن سلطان راحيتا أخذ يعدل عن سياسة الخداع والمزامرات وتقديم المعلومات الخاطئة ، التي انتهجها من قبل . بل أنه وعد بانتظار القافلة . وأن يكون على رأس استقبالها عند وصولها إلى منطقة مدغور . وقام باهنا . القافلة ثلاثة جمال إعراباً منه عن إخلاصه لملك إيطاليا ولإيطاليين كذلك .

وبذلك يكون أنتونيللى قد نجح في مهمته قبل أن يبدأ رحلته الاستكشافية . بعد أن قدم له زعماء القبائل وسيلة الانتقال إليهم بعد أن كانوا في السابق يعارضون مجرد مرور البعثات الأجنبية بينهم . وقد وضع أنتونيللى خطته على الأسس التالية :

١ - أن يوقف العمل ذا الشكل الحكومي والذي يصفى بالتعميد ويستبدله بالصيغة التجارية البعثة . ليستبدل عمل الحكومة بعمل الشاخر الذي يتصف عمله بالنشاط مما يبر الأرباح الوفيرة بسبب غنى وثراء هذه البلاد المشبعة بالبضائع والمواد الخام . والإمكانيات الأخرى .

٢ - تحديد محطات التوافل التي يجب أن تكون ضمن مناطق القبائل البرم معها اتفاقيات ولها مصالح مع الإيطاليين . ولما به لهداية ليشك في شيا ثقافتهم بسفارة له

ويبدو من خلال الوثائق الإيطالية أن رحلة أنتونيللي إلى ملك نمرا (منبليك) قد لاقت نجاحاً عظيماً ، هي الأخرى على الرغم من المروعة التي ظهرت من منبليك عندما أبدى غضبه في تسخير القوافل التجارية عبر منطقة أوسا لخلافه (على ما يبدو) مع زعمائها المحليين ، وكان بفضل عودة القافلة عن طريق زليخ ويرفض صرختها عن طريق أوسا بحجة أن سلطان أوسا يكره الأوروبين .

ومع ذلك فقد عاد أنتونيللي بالفعل عن طريق عين وسعد خمسة عشر يوماً في ١١ أغسطس ١٨٨٣ م ، بينما لحقت به بقية القافلة التي كان قوامها ٨٤ رجلاً سيحسون منها محملة بالمنتجات المتروكة ، من جملتها العاج والجلود والقهوة والشعير ، وهذه كانت حسابات تاجر أرضي رافق القافلة ، وهناك لائحة عشر رجلاً أخرى حصلت متعلقات الماركيز انتونوري ، والنهايا التي بعث بها الملك منبليك إلى ملك إيطاليا (أوتوسطو) .

على أن المشكلة التي واجهت الإدارة الإيطالية في عصب بعد هذا النجاح منقطع النظر هي أن هناك قافلة أخرى كبيرة العدد كثيرة البضائع تبلغ حمولة الأرصماتة جمل كان من المتوقع وصولها في نوفمبر سنة ١٨٨٣ م .

وتكمن المشكلة في أن حاكم عصب بلل قصارى جهده في سبيل توفير المبادرة الإيطالية بجهة السوق التجارية للقافلة الأولى ، أما القافلة الثانية فقد باتت المشكلة في كيفية التعامل معها حيث أنها تحتاج إلى سوق أكبر ورواد أكثر ، وهذا لا بد من إعداده وتجهيزه بالتجار الإيطاليين وسعهم البضائع الناسبة التي يمكن بها مقابلة هذا الحجم الكبير من البضائع الزائدة من داخل الحبشة ، ولذلك كان لا بد من تسخير خطوط ملاحية منتظمة من وإلى عصب (٢٠٠) .

وكان أن تحركت وزارة الخارجية ووزارة الزراعة للعمل على تشجيع هجرة الإيطاليين إلى عصب ، والعمل كذلك على دفع الحكومة الإيطالية للمساهمة الفعالة في تشييط هذه التجارة في المستعمرة الجديدة ، حتى ولو كلفها هذه المساهمة بعض التضحيات (٢٠١) .

كذلك شاركت وزارة الأشغال العامة عندما أوصاها وزير الزراعة بترسي ضرورة تنفيذ أعمال الطرق في عصب ، والعمل على إيجاد خط ملاحى ، ونصح بترسي غرق الفجارة في تورسو وجنود وميلانو والبنديقية زيابولى بتشجيع التجار في هذه المدن للسفر إلى عصب أو إرسال متقويهم لتشيط عملية التبادل التجارى مع القوافل النفلان عن وصولها ، والتي من التزمع أن تنوالى في المراحل المستقبلية (٢٠٢) .

الاستعمار بين الحكين جعل ذلك مرهوباً بأن يكون حكاماً باسم ملك إيطاليا ولو بصورة مؤقتة ، وهو بذلك يترك الباب مفتوحاً للسيطرة عليها سيطرة دائمة وعا عسكرية بعد ذلك ، عندما تخين الفرصة وتقوى شركة الاستعمار الإيطالى في المنطقة ، وشا بتسكن الإيطاليين من تشييط أنفسهم ، وضمان حرية المواصلات وكذلك الأمن بين عصب والبلدان الحبشية المجاورة (١٧٠) .

ومن الأسور اللامنة للأظار في الانفاقية للشار إليها بين السلطان محمد حنرى والإيطاليين ما ذكرته المادة رقم ٥ ونصها :

” بسمح السلطان محمد حنرى لحكومة صاحبة الجلالة ملك إيطاليا باستعمار أرض في منطقة أوسا ستقام فيها محطة للتجارة الإيطالية ” .

ويبدو أن من خلال النص السابق أن الاستعمارين يشابهون في كل زمان ، فكلمة : استعمال أرض يمكن لها أن تشمل شبر واحد أو أرض الدناكل - أرض أرتريا - أرض الحبشة فهي كلمة بكرة مطابقة ليس لها ضابط محدد ، فتذكرنا بقرار الأمم المتحدة رقم ٢٤٢ باتسحاب إسرائيل من أرض احتلتها سنة ١٩٦٧ م ، فلو انسحبت من شبر واحد لأصبحت منفذة بأمانة لقرار الشرعية الدولية .

ورغم الحجج التي قدمها أنتونيللي لوزير خارجية بلاده فيما يخص مارتغالله فقد رفضت الخارجية الإيطالية التنازل عن المدينة بحجة تصديق حكومة إيطاليا على الاتفاقية الخاصة بها مع الدكتور / ساينو ، ولكن الخارجية أفادت بأنه من الممكن منع السلطان بعض التسهيلات دون التنازل عن أى شبر حصلت عليه إيطاليا بموجب اتفاقيات سابقة (١٨٠) .

وعلى كل فقد واصل أنتونيللي رحلته لاستكمال فتح الطرق وتسهيل انسياب التجارة من بلاد الحبشة الأخرى إلى مصرع ، وكانت محطة الهامة التالية هي بلاد نمرا التي بحكمها الملك منبليك ، وقد ساعد أنتونيللي في رحلته إليها التسهيلات وحسن المعاملة اللتان قدمها السلطان محمد حنرى سلطان أوسا ، ذلك أنه قدم لينة أنتونيللي تجهيزات ثقافت كبيرة الحجم والعدد بلغت ألفاً وخمسةائة جمل ، مع إعداده بعدد من الرشيقين والحراس لتضامن سلامة القافلة وهي في طريقها إلى مملكة نمرا (١٨١) .

٢ - السلطان حومدولوتا بالاتفاق مع جميع الزعماء ، بصرح وقر باعفاء جميع القوافل القادمة مباشرة إلى عصب أو الأتية منها من جميع الضراب والرسوم .
 ٣ - لكل رجاءيا صاحب الجلالة ملك إيطاليا حرية السفر والاتصال في الأقاليم التابعة لسيادة السلطان حومدولوتا ، وعلى السلطات الإيطالية التصليية تقديم كل التسهيلات لرجاءيا السلطان حومدولوتا (٢٢٩)

وفي المقابل ظهرت هناك بعض المشكلات في الجانب التجاري الإيطالي إذ تراكمت الغزف التجارية الإيطالية في المشاركة بنشاطها وتجارتها في السوق الجديدة مستعمرة المستقبل (عصبا) ، حيث أن التجار احتاجوا إلى بيانات عديدة وتفاصيل خاصة بالنظرف والملايسات المعقدة بهذه السوق .

وكان أن طالب التجار في غرضي تجارة جنوة ونابلي وبيانات واضحة عن مواعيد ومسول القوافل ، وكسيات البضائع التي تحملها وأنواعها ، وكذلك معرفة نوعية البضائع التي يمكن إرسالها إلى عصب ليتم متابعتها مع بضائع سوق عصب (٢٦٦) . وهذا أمر يدهش نظراً لأن التأثير لا يمكن له المخاطرة بأمواله عبثاً قبل التأكد من كل التفاصيل قبل أن يخطو أية خطوة حتى لا يصاب بالنكاسة مالية . فرأس المال غالباً جبان .

وبالفعل كان تكثر التجار الإيطاليين له أسبابه الجوهرية إضافة إلى ما تقدم . فقد كانت العراقيل عديدة سواء من جانب الفرنسيين القريبين في الصومال حيث عمدوا إلى الاتصال بزعماء الهيشة وأغرائهم بالأسلحة انثارية التي كان هؤلاء يتوفرون إليها لمساعدتهم في كبح جماح من يقوم عليهم ، أو حتى رغبة الثوار أنفسهم في تلك الأسلحة لتزاورهم في ثورتهم على حكومتهم . أو فيما يحدث بين الزعماء ، بعضهم وبعض . أمف إلى ذلك الرقعة التي كان الفرنسيون يدسونها عند ملك شوا يقولون أن الإيطاليين يعملون على احتلال بلادهم .

وشارك في ذلك حاكم زرع المصري العثماني ، والوجود الإنجليزي الذي كان على وفاق في الغالب مع الجانب الإيطالي فقط لماواة الفرنسيين . ومع ذلك فقد كان الإنجليزي أبتاً يسبون بعض المخابرات الإيطالية سرعان ما كانت تنتهي باتصال السلطات الإيطالية في روما بهم . وقد لاحظنا أن هذه العراقيل التي كانت تضعها الأطراف القريبة من الأخصاش والساعل كانت تزدني نمازها في تأخير وصول القوافل التجارية أو على الأقل إنقاص عددها وكسيات

ولكن الرياح لم تأت بما تشتهي السفن فسرعان ما دب الخلاف في أوائل سنة ١٨٨٤م بين الوطنيين من زعماء وأهالي المناطق الإيطالية والحيشة من جهة ، وبين السلطات الإيطالية من جهة أخرى ، فقد ظهر إصرار الملك برحما ملك الهيشة على ضرورة استخدام الإيطاليين من تجار وعلماء ، وخلافه لطريق التاجر ، أي مصرع ، بدلاً من طريق أوسا الذي فضله الإيطاليون (٢٣٦) .

كذلك ظهرت مشكلة مدينة مارغابله وقرها التي أصرت إيطاليا على أنها تملكها بموجب اتفاقية برهان سلطان رحيشا مع الدكتور سابستر . ورفض خلفاء برهان لهذه الاتفاقية وتفسيراتها الإيطالية في الوقت التي اعتقلت السلطات الإيطالية زعيم مارغابله بحجة جمود الرسوم من الأهالي ، كما أن تأخر الإيطاليين في دفع رواتب أبناء برهان جعلهم يتراجعون عن الدعوان مع السلطات الإيطالية .

ليس هذا فحسب بل كانت هناك عراقيل أخرى عديدة وضعها الفرنسيون الذين لهم نفرة وهي على المناطق الصومالية القريبة من المناطق التي بدأ الإيطاليون يفرضون عليها نفوذهم بالطرق الاستعمارية الملتوية .

ويضاف إلى ما تقدم أن الوجود التركي المصري في زرع صاحب السيادة السياسة الأصلية في منطقة مخارج الهيشة (الساحل الإثري) له الأثر الأكبر في عدم استقرار الأوضاع والعلاقات بين الإيطاليين في المنطقة وبين الأهالي والزعماء الوطنيين فيها (٢٤٤) .

ولذلك يادرت السلطات الإيطالية في منطقة عصب بمحاولة لعلاج هذه المشكلات التي نجمت عن عدم التصرف بعنكة ولباقة وفهم لشاعر الوطنيين وعاداتهم وثقالتهم . حيث صلوا على إرضاء زعماء الإنباكل بقذف بعض الثغور في جبهتهم ذرأ للرماد في العيون ، هلا من ناحية ومن ناحية أخرى فقد عمد الإيطاليون إلى إبرام اتفاقية أخرى مع بعض زعماء الإنباكل كما حدث مع حومدولوتا سلطان غويات (من مناطق النباكل) على الرغم من علم تكررات والقيام النباكل كثيراً بما يقومون عليه من اتفاقيات .

وأهم ما جاء في هذه الاتفاقية التي أبرمت بتاريخ أول مارس سنة ١٨٨٤م :

١ - بضمن السلطان حومدولوتا للحكومة الإيطالية وجلالة الملك مينليك أمن الطرق من عصب - فريباد وملكة شوا ، كما بضمن سلامة القوافل الإيطالية الآتية أو الناهية إلى البحر

المنتجات التي تحصلها . وكان أهالي زرعساء مناطق رحيتا ، وأرسا ومملكة سوا وشيرها من البلدان التي تم عليها طرق التجارة أو التي تشارك فيها . هؤلاء كانوا يترددون في التصبة مرة للإيطاليين ، وأخرى للمصريين العثمانيين وثالثة للفرنسيين وربما للإنجليز كذلك .
 والواقع أن هذا الشرح ربما كان يكلف الإيطاليين كثيراً من الأموال التي عليهم دفعها لهؤلاء هؤلاء . كما كلفتهم رحلات أخرى محملة بالهدايا من جانب مندوبيهم حتى يتم إعادة زرعساء القياتل والناطق إلى التصبية الإيطالية ، وحتى يصعدوا إلى حسابة فرائل السجارة وإلماهاها بالمواد الخام والمنتجات المختلفة .

ونسة قضية هامة يجب إبرازها في معرض الحديث عن التحركات الإيطالية لمنع الطرق التجارية بين عصب والحشة ، وهي خاصة بالمراويل التي كانت السلطات المصرية تضعها أمام التحركات الإيطالية . حيث كان من الملاحظ على تلك المراويل أنها لم تكن ذات تأثير كبير . ولم تكن على المستوى المطلوب .

ولم يخذ رد الفعل المصري معض التحركات العسكرية المظهرية التي لم تكن مؤثرة سوى دقائق أو ساعات معدودة . مثل رفع العلم المصري من قبل ضابط رخصة من المصريين كما هو يركب متواضع ثم يذهبون لكان آخر . وما أن ينصرفوا منه حتى يبادر الإيطاليين والمراويل لهم من الوطنيين بانزول العلم المصري ، ورفع العلم الإيطالي . هذا فضيلاً عن احتجاجات مصرية ضمنية ما تلبث أن تغلب إلى اعتماد مصري للإيطاليين ، حيث أن الإيطاليين باتوا يدفعون المراتب ، والهدايا لزراعساء ومشايع المناطق .

واخليفة التي لا يمكن أن يغفلها الباحث هي أن التفصير المصري في الدفاع عن المناطق التي كانت تسيطر عليها لم يكن لها فيد يد . إذ أن الاستعمار الإنجليزي جاء سنة ١٨٨٢م وضم على صدر الإدارة المصرية التي لم يعد لها ، ولا لأصحاب السيادة الأصلية (الدولة العثمانية) أية تأثير ، فحقت عنابة دولاب الحكم المصري بهذه المناطق ، واصطلح الإنجليز بإدارتها بشكل أو بآخر .

والواقع إن كلمات تقرير الحاكم المدني في عصب (بيسنولانا) إلى وزير خارجيته فوضع الحالة التي عليها الإدارة المصرية حنط (وتقتبس منها ما يلي ١ :
 إن مصر ضمنية بوضعها الراهن ، وأخذت تنحسب بإرادتها أو زرعساء عنها بصورة نهائية من السواحل الأفريقية من سواكن على البحر الأحمر حتى بورة على المحيط .

الواقع إن كلمات تقرير الحاكم المدني في عصب (بيسنولانا) إلى وزير خارجيته فوضع الحالة التي عليها الإدارة المصرية حنط (وتقتبس منها ما يلي ١ :
 إن مصر ضمنية بوضعها الراهن ، وأخذت تنحسب بإرادتها أو زرعساء عنها بصورة نهائية من السواحل الأفريقية من سواكن على البحر الأحمر حتى بورة على المحيط .

وطالب في تقريره بعد النفوذ والسيطرة الإيطالية على مناطق الساحل الأترسرى كله فيقول :
 لا بد لنا من السيطرة على جميع مناطق المناطق الداخلية على هذا البحر ، وبالتالي لابد لنا من المحافظة على رحيتا جنوباً والتوسع حتى يبلول شمالاً . علماً بأن يبلول كانت دوماً ولا تزال أكثر من أية منطقة على هذا الساحل محط رجال القوافل المنجحة من المناطق الداخلية إلى البحر . (٢٢٢)

وكان على الإنجليز أن يخضروا الطرف عن التحركات الإيطالية في المنطقة ، بل ومسلوا على تفويتها وتثبيت أقدام الإيطاليين فيها . ليس جياً في الإيطاليين ، وإنما بخشاً وكرهاً للفرنسيين ، وللحطولة ووزن انتشار نفوذهم في المنطقة بعدما أخذوا يتشربون في منطقة الصومال الفرنسي . وكذلك بدوا في مد تطلعاتهم لشاطئ الساحل الأترسرى والداخل الجبشي ، في محاولة منهم لعقد تحالفات ومعاهدات الصداقة مع زرعساء وقادة الحيشة . وهو الأمر الذي يزيد من مناعب الإنجليز ويضعف من نفوذهم في هذا الجزء الهام من القارة الأفريقية .

بمقتضى ما سبق ، يمكن القول إن النفوذ الإيطالي في المنطقة كان يهدد النفوذ الفرنسي ، وبالتالي كان يهدد النفوذ البريطاني . وهذا ما دفع الإنجليز إلى اتخاذ تدابير لمنع انتشار النفوذ الإيطالي في المنطقة .
 وقد كان الإنجليز يحرصون على منع انتشار النفوذ الإيطالي في المنطقة ، وبالتالي كان يهدد النفوذ الفرنسي ، وبالتالي كان يهدد النفوذ البريطاني . وهذا ما دفع الإنجليز إلى اتخاذ تدابير لمنع انتشار النفوذ الإيطالي في المنطقة .
 وقد كان الإنجليز يحرصون على منع انتشار النفوذ الإيطالي في المنطقة ، وبالتالي كان يهدد النفوذ الفرنسي ، وبالتالي كان يهدد النفوذ البريطاني . وهذا ما دفع الإنجليز إلى اتخاذ تدابير لمنع انتشار النفوذ الإيطالي في المنطقة .

بمقتضى ما سبق ، يمكن القول إن النفوذ الإيطالي في المنطقة كان يهدد النفوذ الفرنسي ، وبالتالي كان يهدد النفوذ البريطاني . وهذا ما دفع الإنجليز إلى اتخاذ تدابير لمنع انتشار النفوذ الإيطالي في المنطقة .
 وقد كان الإنجليز يحرصون على منع انتشار النفوذ الإيطالي في المنطقة ، وبالتالي كان يهدد النفوذ الفرنسي ، وبالتالي كان يهدد النفوذ البريطاني . وهذا ما دفع الإنجليز إلى اتخاذ تدابير لمنع انتشار النفوذ الإيطالي في المنطقة .

- ١٤ - تقرير رقم ١٧ - من رئيس اللجنة الحكومية في الجبهة برانكي إلى وزير الخارجية مانتشيني - عدوا - في ١٨/٤/١٨٨٣ م - ١٨٨٣/٥/٦ م .
- ١٥ - وثائق الخارجية الإيطالية - تقرير رقم (٨) - من رئيس اللجنة الحكومية من الجبهة برانكي إلى وزير الخارجية مانتشيني - عدوا - في الشهر الرابع من عام ١٨٨٢ م - ١٨٨٣/٥/٦ م .
- ١٦ - رسالة ملكية من ملك ملوك الجبهة بوهس (يوحنا الرابع) إلى ملك إيطاليا (أمبرتو الأول) - ٩ سبتمبر - في ٢٠ من سبتمبر ١٨٨٣ م .
- ١٧ - وثائق الخارجية الإيطالية - الوثيقة رقم ٢٨٢ - تقرير من أنتونيللي المبعوث إلى شوا - إلى وزير الخارجية مانتشيني - مارغابله - في ٢٧ يناير ١٨٨٣ م .
- ١٨ - وثائق الخارجية الإيطالية - من سلطان راحيسا برهان إلى وزير الخارجية مانتشيني - في ١٦ مارس ١٨٨٣ م .
- ١٩ - وثائق الخارجية الإيطالية - الرسالة من أنتونيللي المبعوث إلى شوا إلى وزير خارجية مانتشيني - غليسيو كوما في ١٩/٣/١٨٨٣ إلى ٢٢/٤ . انظر : الوثائق نص مشروع الاتحادي بين ملك إيطاليا و سلطان أوسا ، في ١٥/٣/١٨٨٣ م .
- ٢٠ - الوثيقة رقم ٢٩٣ - من وزير الخارجية مانتشيني إلى حاكم عصب يستبولا - روما - في ٢٥ مايو سنة ١٨٨٣ م .
- ٢١ - الوثيقة رقم ٢٨٦ من أنتونيللي إلى وزير الخارجية مانتشيني ، مصدر سابق .
- ٢٢ - وثائق الخارجية الإيطالية . وثيقة رقم ٢٩٥ . تقرير رقم ٣٦٥ من الحاكم المدني في عصب استرلانا - إلى وزير الخارجية مانتشيني - عصب - في ١٤ أغسطس ١٨٨٣ م إلى سبتمبر سنة ١٨٨٣ م .
- ٢٣ - وثائق الخارجية الإيطالية - الوثيقة رقم ٣٠٠ - مذكرة رقم ١٢٢ حول عصب - من وزير الخارجية مانتشيني إلى وزير الزراعة بيتي - روما - في ٩ سبتمبر سنة ١٨٨٣ م .
- ٢٤ - الوثيقة رقم ٢٠١ - مذكرة رقم ١٦٤ / ٦ - من وزير الزراعة بيتي إلى وزير الخارجية مانتشيني - روما في ٢٣ سبتمبر سنة ١٨٨٣ م .
- ٢٥ - رسالة ملكية - من إمبراطور النمسا بوهس (يوحنا) الرابع لملك إيطاليا أمبرتو الأول - شافني - في ٢٧ فبراير سنة ١٨٨٤ م .
- ٢٦ - وثائق الخارجية الإيطالية - الوثيقة رقم ٣٦٥ - تقرير من أنتونيللي المبعوث إلى شوا ، إلى وزير الخارجية مانتشيني - عصب في ٢٥:٤ مارس سنة ١٨٨٤ م .

الهوامش

- ١ - رسالة بدون رقم - من لويجي إبي أكورن - في أكتوبر سنة ١٨٦٩ م ، وانظر : د . السيد حجاز - إمبراطور النمسا .
- ٢ - وثائق الخارجية الإيطالية - الوثيقة رقم ٢٨٠ - من كاصير إلى وزير الخارجية مانتشيني - ميلانو - في ٢٤ من يناير سنة ١٨٨٣ م .
- ٣ - وثائق الخارجية الإيطالية - وثيقة بدون رقم - من كورنثي ونسي الجمعية الجغرافية إلى كارولي - روما - في ٨ من أبريل ١٨٧٨ م .
- ٤ - رسالة ملكية - من أمبرتو الأول إلى منليك الثاني - روما في ٩ من مارس سنة ١٨٧٩ م .
- ٥ - وثائق الخارجية الإيطالية - مذكرة رقم ٧٤ - سجل مصري - سرى حدا - من كارولي إلى بونكي - روما في ٩ أكتوبر ١٨٧٩ م .
- ٦ - د . السيد حجاز - إمبراطور النمسا - ١٩٧٤ م . القاهرة ، ص ١٢٧ - ١٢٨ .
- ٧ - تقع بهلول شمال منطقة عصب ، وهي من أكثر المناطق على الساحل محط لرحال القوافل المتجهة الناطقة إلى البحر لسهولة الطريق القوي إليها من الداخل ، وقدوة سكانها وحسن علاقتهم بالناطق الناطقة ، وتتوفر فيها كذلك وسائل إمداد القوافل ، وكذلك الجمال ، وتتمتع قبائل الدناكل شمال منطقة بهلول على امتداد الساحل .
- ٨ - انظر : الوثيقة رقم ٣٢٨ - تقرير رقم ٤٢٤ - من الحاكم المدني في عصب يستولانا إلى وزير الخارجية - عصب - في ٢ أكتوبر إلى ٢٠ أكتوبر سنة ١٨٨٤ م .
- ٩ - د . السيد حجاز - إمبراطور النمسا - ص ١٢٩ وما بعدها .
- ١٠ - حجاز - الأصول التاريخية للمشكلة الأترورية ، ص ٢٨ .
- ١١ - وثائق الخارجية الإيطالية - الوثيقة رقم ٢٨١ - من ملك إيطاليا أمبرتو الأول إلى ملك النمسا - في ٢٤ من يناير سنة ١٨٨٣ م .
- ١٢ - وثائق الخارجية الإيطالية - تقرير رقم ٦ - من رئيس اللجنة الحكومية في الجبهة برانكي إلى وزير الخارجية مانتشيني - اسيطا في ٣١/٣/١٨٨٣ إلى ١٤/٤/١٨٨٣ م .
- ١٣ - وثائق الخارجية الإيطالية - مذكرة رقم ٢٠ - حرب النمسا - من وزير الخارجية مانتشيني إلى وزير البحرية أكورن - روما في ١٠/٣/١٨٨٣ م .

ينظرون لهذا الصراع كامتداد للحروب الصليبية التي أسدل الستار عليها في الشرق بعد أن أجهزت الحملات الصليبية على يد صلاح الدين الأيوبي وغيره من أبطال المسلمين .

ولذا فإن دراسة وضع البحر الأحمر كطريق تجاري عالمي في النصف الأول من القرن السادس عشر - يكتسب أهمية خاصة .

١ - السيطرة العربية على طريق التجارة بين آسيا وأوروبا حتى سنة ١٤٩٨ م :
تظل على البحر الأحمر عشر دول هي : اليمن ، والمملكة العربية السعودية ، والأردن ، ولبنان ، في آسيا ، ومصر ، والسودان ، وأرضها ، وأثيوبيا ، وجيبوتي ، والصومال في أفريقيا - أي من هذه الدول الآسيوية والأفريقية ثمانى دول عربية (١٣) .

وطول الساحل الغربي للبحر الأحمر ٢٢٠٠ كم ، أما الساحل الشرقي فيستد من (الضفة) شمالاً إلى (عدن) جنوباً - ويضاف إليه تكلمة الساحل الغربي للخليج حتى البصرة بالعراق (١٤) .

وكان للعرب - منذ القديم - نشاط كبير في هذا البحر . وعن طريقه كانوا يتنقلون للجانب الأخرى من هذا البحر . وكانت للتجار الصينيين والحجازيين علاقات تجارية - منذ وقت مبكر - مع الحبشة أدت هذه العلاقات إلى هجرة جماعات من عرب شبه الجزيرة العربية إلى السهول المحيطة بهضبة الحبشة . نذكر منهم على وجه الخصوص جماعة من قريش هاجروا إلى جبرت (أوفات) وسواها بعد ذلك بالجزيرة - ومنهم عبد الرحمن الجهمي المؤرخ المشهور صاحب كتاب عجائب الآثار في التراجم والأخبار . وقد قام هؤلاء العرب بانفصاء أول دولة إسلامية في الحبشة . وأخذ نفوذهم يتسع حتى نجحوا في القرن الثامن الهجري (الرابع عشر الميلادي) في تأسيس سبع ممالك زاخرة في السهول المحيطة بهضبة الحبشة سميت بممالك الطراز الإسلامي ولم تحدث عنهم كتبون من المؤرخين (١٥) .

والحقيقة أن نشاط العرب التجاري في المحيط الهندي والبحر الأحمر وسيطرتهم على هذا الطريق التجاري الهام - طريق المحيط الهندي والبحر الأحمر دفعت إليه دوافع عدة منها :
١ - بيئة شبه الجزيرة العربية - فسكان السواحل العربية نشأوا في بيئة بحرية مثالية في جنوب شبه الجزيرة العربية - ظهرها طارد - فكان طبيعياً أن يخرجوا للبحار القريبة وأن يبحثوا عن مناطق جديدة يمارسون فيها نشاطهم التجاري .

وإذا كان سلاطين الماليك قد استندوا في منضمهم السفن الأجنبية من الدخول إلى مياه البحر الأحمر على أساس أن في دخول هذه السفن إلى مياه البحر الأحمر تهديداً للأمن المقدسة الإسلامية في الحجاز فإن العامل الاقتصادي (التجارة) كان بلا شك في مقدمة الدوافع التي دفعت دولة الماليك لفرغ هذا الحصار على الملاحة في البحر الأحمر والطرق المؤدية إليه فقد كانت المكوس التي تجبى على بضائع الشرق الأقصى والأدنى التي تنقل للأسواق الأوروبية من أهم ما تعتمد عليه دولة الماليك في تمعيم قوتها العسكرية (١٦) .

وقد اهتم سلاطين الماليك بتطوير وإعادة موانئ البحر الأحمر لاستقبال السفن التجارية - كما اهتموا بأن يسود الأمن هذا الطريق فنفضوا على أعمال القرصنة في البحر وضمروا على أيدي قطاع الطرق وأمثالهم في الموانئ سواء على الشاطئ الأسيوي (جدة) أو على الشاطئ الأفريقي فيسا بعد (مصرع ، سواكن ، والواتي المصرية (الطور ، وعيناب ، والقنبر ، والسويس) .

وقد ارتبط الأمن والأمان في البحر الأحمر وموانئه والطرق المستلة إلى هذه الموانئ ومنها - بقوة الدولة الأم (الدولة المركية) أو ضعفها - ففي أوقات القوة كانت يد الدولة هي العليا وكان الحارجون على القانون يعملون حساباً لضرب السلطان ورجاله والمكس حين أصاب الدولة الوهن والضعف .

وفيما يتعلق بالبحر الأحمر وموقفه كطريق تجاري عالمي عبر العالم العربي - في فترة البحث (النصف الأول من القرن السادس عشر) - دخل عامل جديد هام في هذا المجال هو وصول الأوربيين (البرتغالي) لشرق القارة الأفريقية وصراعهم مع القوى الإسلامية المتمثلة في دولة الماليك ثم الدولة المشيخية التي طلت محلها - واتخذ هذا الصراع أبعاداً أخرى بالإضافة للبعد الاقتصادي - فكما سنرى أن العهد الديني سلب دوراً هاماً خاصة أن الدافع الديني كان في مقدمة الدوافع التي دفعت البرتغالي لتغلب العرب الذين خرجوا من شبه جزيرة إسبانيا (الأندلس) بعد أن حكموها ما يقرب من ثمانية قرون - تعقبهم في المناطق التي استقروا فيها بغور شمال أفريقيا ثم محاولة ضرب النفوذ العربي السياسي والاقتصادي في المحيط الهندي والبحر الأحمر - بعد اكتشاف الطريق الجديد - طريق رأس الرجاء الصالح إلى محاولة القيام بدور ضد المسلمين بالتضامن مع إثيوبيا الدولة الأفريقية المسيحية الوحيدة في ذلك الوقت . والعامل الديني الذي ربط بين البرتغالي والاثيوبيين جعل كثيرين من المؤرخين

طريق المحيط الهندي - البحر الأحمر - نظر إليه كطريق حربي بحري على السفن والشركات الأروبية استخاضه .

ومن جانبهم أدرك الأوردوسون أهمية هذا الطريق التجاري وانماكساته بالضع على التوسعي السياسية والاقتصادية ومن ثم كانت النداءات ، والمعارلات لكسر هذه السيادة التي يفرضها العرب على هذا الطريق التجاري الهام الذي يربط بين الشرق وأوروبا والتي تعبده تحصيل أوروبا على منتجات الشرق من البخور والتوابل وغيرها ذات القيمة الدينية والطبية ناهيها لا غنى عنها مهما ارتفعت أسعارها .

٢ - البرتغال يصلون لشرق القارة الأفريقية وسيطرون على هذا الطريق التجاري الهام :

قبل أن تنتهي القوات الآسيانية والبرتغالية من تصفية الوجود العربي في شبه جزيرة إيبريا كانت أقطار البرتغال بالندوات قد اتجهت إلى الساحل الأفرقي القابل وأمدت أطباعهم إلى الوصول إلى شرق أفريقيا وإنهاء الاحتكار التجاري الذي يفرضه العرب على تجارة الشرق . وتولت رحلات البرتغال إلى ساحل أفريقيا الغربي فاحتلت جيوشهم جنود كناديا في عام ١٤٨٤ ، جنود صاديرا في عام ١٤٨٣ ، وأودوس في عام ١٤٨٢ ، واكتشفوا ريو دي أودو ١٤٨٢ ، والرأس الأبيض (١٤٤١) ثم مصب السنغال والرأس الأخضر . واستمر نشاطهم حتى وصلوا إلى ساحل سيراليون في عام ١٤٦٦ ، ونجح (ديجو كاما) في عام ١٤٨٤ في الوصول إلى مصب نهر الكنگو . وفي عام ١٤٨٦ وصل (بارثولوميو دياز) إلى انطرف الجنوبي للقارة .

وفي عام ١٤٨٧ وصل لمر الرحالة البرتغالي (بيدرو دي كوفيلهام) وسافر عن طريق البحر الأحمر لمدن والنهد - وفي أثناء عودته من رحلته هذه توقف على الساحل الشرقي للقارة حيث زار العديد من الإمارات العربية التي كانت قائمة على هذا الساحل وفي عام ١٤٩٧ قام فاسكو داجاما برحلته في أربع سفن فوصل في عام ١٤٩٨ إلى نهاية القارة وعبر رأس الرجاء الصالح إلى اتساحل الشرقي للقارة وزار الإمارات الغربية التي كان قد قرأ عنها من كتابات دي كوفيلهام وارشاد بعض الرحالة العرب وصل داجاما إلى كلكت على الساحل الغربي للهند وعاد إلى لشونة في سبتمبر ١٤٩٩ م (٦١)

وهكذا حقق البرتغال حلمهم في الوصول إلى شرق القارة ، وإلى المحيط الهندي محيطين الخطر القوي كان المسالك بغرضونه على التجارة في هذه البحار التي كانت قبل ذلك تعبر بحاراً عربية لا تدخلها سفن أوروبية .

٢ - العوامل الجغرافية المسئلة فيما ذكرناه عن بيئة شبه الجزيرة ذاتها . كذلك هناك عامل مناخي يتمثل في الرياح في المحيط الهندي التي تهب في ديسمبر من الشمال والشرقي الشرقي ويستمر هبوبها حتى نهاية فبراير . ومن أبريل إلى سبتمبر ينعكس اتجاهها - وتنتهي الوقت أدرك البحارة العرب أهمية ترتيب مواعيت وحلاتهم ذهاباً وإياباً حسب اتجاه الرياح . وبعض الوقت أصبحت السفن العمرية تحمل بين الهين والحين بعض الذين طاب لهم الاستقرار بالساحل الأفرقي للاجبار وليكونوا حلقة اتصال بين إخوانهم في الجزيرة الغربية وبين سكان السواحل الأفريقية واليهات الداخلية .

٣ - الظروف السياسية في شبه الجزيرة الغربية وغيرها من البلاد العربية .

٤ - الدافع الديني - دفع العرب لسفر في سبيل نشر الدين الإسلامي . وقد احتكر العرب الملاحة في البحر الأحمر طوال العصور الوسطى . وأوائل العصور الحديثة .

وكانت سفنهم تخترقه حاملية بضائع الشرق التي تصل إلى السوسس ، ومنها تنقل براً - قبل شق قناة السويس - إلى موانئ البحر المتوسط إلى أوروبا . وترتب على النشاط التجاري العربي في المحيط الهندي والبحر الأحمر تطور طبيعي سواء في السفن لمستخدمتها في عمليات النقل التجاري أو في المعاملات التجارية ذاتها فقد تخصصت بيروت عربية في هذه العمليات التجارية بحيث تكونت ما يشبه بعض العمليات الأروبية التي ظهرت فيما بعد في القرن التاسع عشر وما قبل هذا القرن . وإن كانت هذه العمليات التجارية الأروبية اختلفت في أنها كانت تدار وتنظم بواسطة شركات مألبة تجارية، وكانت الإارة تستمر مدة طويلة في يد الشركة ثم بعد ذلك قد تتنازل عنها للحكومة .

بالضخ لم تبلغ ما يمكن أن نطلق عليه تعبير (الشركات الغربية للتجارية) هذا القدر من التنظيم الذي بلغه فيما بعد الشركات التجارية الاستشارية الأجنبية - لكنها كانت على حال تشتمل في مجموعة من التجار يسهون ويشتركون في نشاط بحري بهدف خدمة الأعراض التجارية .

وقد أدركت دولة كماليك أهمية بقاء السيطرة على التجارة في المحيط الهندي والبحر الأحمر في أيدي العرب وعدم دخول الأوربيين في هذا المجال لدرجة أن هذا الطريق البحري

وقد تعرضت مدينة كلوه لأعمال النهب والسلب من رجال الأسطول البرتغالي وأشعل البرتغال فيها النار انتقاماً من أهلها الذين قارصوا الغزو البرتغالي ، وأقام البرتغال حصناً بالمينا تركوا فيه حامية لهم لمراقبة النشاط في الساحل الأفريقي المقابل واليهاء القريبة من الساحل ، ويقدم البرتغال إلى ١ بحصة (وكانت مدينة عظيمة فسد عدد سكانها في ذلك الوقت بحشرة آفان نسبة - وقد اشتهرت بحصانة سكانها من العرب والنسواطية للقوة الغازية ، فقد دافعوا عن كل شبر من أرض بلادهم حتى انتقل القتال من الساحل للداخل في الشوارع الضيقة وداخل الدور - لكن اضطر الأبطال الدفاعيون أخيراً للتقهقر خارج مدينتهم التي أشعل العدو فيها النار أيضاً انتقاماً من بطول أهلها ، وساعدت شدة الرياح في ذلك الوقت على سرعة انتشار اللهب فأتت على كل شيء - حتى أن شيخ المدينة المنكوبة كتب إلى زميله حاكم (مالندى) يصف كيف وجدوا المدينة بعد عودتهم إليها بعد أن نهبها الغزاة البرتغاليون وتركوها للشيران فقال : " لم يتركوا فيها أي كائن حي لا رجلاً ولا امرأة ، لا صغيراً ولا كبيراً حتى الأطفال - كل الذين فشلوا في الهروب قتلوا أو أترقوا " .

وختم خطابه بتحذيره من هذا الخطر الآتي من البحر (١٧) . وسقوط كلوه ، وبحصنة سقط عمودان من أهم الأعمدة التي كانت ترتكز عليها السيادة العربية في شرق أفريقيا .

وفي سنة ١٥٠٦ - أرسل أسطول برتغالي آخر من أربعين سفينة لشرق أفريقيا تحت قيادة البركيرك (Albuquerque) فاستولى على لامبو ، وبرابو ، وجزيرة سوفطرة ، ونسي فيها البرتغاليون حصناً قوياً ليكون قاعدة لسلباتهم البحرية في المحيط الهندي .

وفي ١٥٠٧ سقطت موزمبيق في يد القائد البرتغالي دواوت داميللو Duarte De Mel - (10) وأقام البرتغاليون بموزمبيق وسوا فيها نكبات جيوشهم وانخذلوا قاعدة عسكرية لحكمتهم في الساحل الأفريقي الشرقي .

وامتد نفوذ البرتغال على الساحل الشرقي حتى سفاله جنوباً أما في الشمال فقد اعتصموا في وسط نفوذهم على صدانة شيوخ (مالندى) الذين استطاعوا أن يستولوا على جانبهم منذ أن قدموا لأول مرة لساحل أفريقيا الشرقي مستغلين روح انعدام التي كانت بين هؤلاء الشيوخ وشيوخ بحصة .

وأقام البرتغال في بحصة بعد سقوطها في أيديهم قلعة كانت بمثابة عين الحارس لنفوذهم في هذا القطاع وكان تقاتل هذه القلعة وكلاء في الواو المعجزة مثل كلوه .

ولتحقيق حلمهم في السيطرة على الطريق البحري التجاري للشرق رسم البرتغال سياستهم على أساس :

١ - إخضاع الإمارات والواو العربية بشرق القارة لسلطانهم وتحويل نشاط هذه الواو والإمارات العربية التجارية إليهم - أي إلى البرتغال خاصة أنهم لسوا ما كانت عليه هذه الواو والإمارات من ازدهار حضارى وما كانت تمارسه من نشاط في تجارة الذهب وغيرها مع داخل القارة الأفريقية ومع الخارج .

٢ - الإمسالك بغير حوط تجارة الشرق التي كان يتولى العرب أمرها في المحيط الهندي والبحر الأحمر وتحويلها إلى الطريق الجديد - طريق رأس الرجاء الصالح والمحيط الأطلسي .

٣ - إبعاد لشيرة لتعلم دوراً رئيسياً في استقبال وتوزيع بضائع الشرق الواردة عن هذا الطريق الجديد .

ولتحقيق هذه الأهداف تنامت رحلات البرتغال عبر هذا الطريق الجديد وأقاموا المحصن على الساحل الشرقي لأفريقيا لحماية طريق رأس الرجاء الصالح للهند ، وحماية التجارة البرتغالية الناشئة مع داخل القارة ، وبدأ البرتغاليون ينتزعون الإمارات العربية من سكانها الأصليين المستقرين .

وفي سنة ١٥٠٢ أثناء رحلة داجاما الثانية للهند - نزل في (كلوه) وطلب من سلطانها الاعتراف بسلطان البرتغال ودفع جزية سنوية وعضاً لهذه التبعة وتحويل نشاطهم التجاري كله للتعامل مع البرتغال . وكانت سلطنة كلوه في ذلك الوقت تسيطر على الواو الواقعة جنوبها بما في ذلك تجارة الذهب في سفاله (Sofala) وقد لقي البرتغال مقاومة عنيفة من حاكم كلوه وسكانها .

وفي ١٥٠٥ غادر لشيرة أسطول كبير من ثلاثة وعشرين سفينة تحت قيادة فرانسيسكو دي الميدا (Francisco De Almeida) وكانت السفن التي كلف بها هذا الأسطول تقضى بثبيت أقدم البرتغال في السواحل الأفريقية خاصة في المناطق التجارية والانتزاعية التي تتحكم في الطريق التجاري الجديد ، وألقضا ، على نفوذ العرب الذين كانت لهم السيادة الكاملة في الطريق التجاري الجديد ، والذين كانوا من قرون يحتكرون العمل كوسطاء تجاريين ينقلون منتجات الشرق الأقصى والأوسط والهند والمنتجات الأفريقية عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر إلى مواو البحر المتوسط الحاضنة لنفوذ المسلمين .

٣ - الارتباط بين التجارة والسياسة والدين :

كان الدافع الديني من أهم الدوافع التي دفعت البرتغال بالذات لتعقب المستعمرات الذين أخرجهم من شبه جزيرة إيسريا إلى سواحل أفريقيا الشمالية التي لجأ إليها . بل جعل البرتغال قوة حركة دينية جديدة بهدف تعقب القوى الإسلامية وتطويقها والانصاف ملكا للبيئة المسيحية للاشتراك في حركة تطويق الدول الإسلامية والقضاء على مصدر قوتها المشتل في تجارة الشرق وفي السيطرة على شرايين الملاحة المؤدية إلى مصادر هذه التجارة (٨).

وقد حقق البرتغال ذلك بوصولهم إلى شرق أفريقيا واستخبر إلى الدور الذي لعبه البرتغال بالتعاون مع الحبشة في مجال تعقب العرب وسحاولة القضاء على نشاطهم التجاري في المحيط الهندي والبحر الأحمر .

والدليل على الدافع الديني وراء النشاط التجاري لبرتغال وأسيانيا في ذلك الوقت أن السابوية باركت هذا النشاط بل سادرت بالصدخل لغض النزاع بين الدولتين الاستعماريين البرتغال وأسيانيا لظرفا نشر المسيحية (الكاثوليكية) في أفريقيا وآسيا والعالم الجديد والمناطق الأخرى التي يمكن أن يمتد إليها نشاطها . وأسفرت هذه الوفاة البابوية إلى عقد معاهدة تورديسيلاس (Tordesillas) بين البولين (٩) .

وتم يكن الهدف من وراء النشاط الملاحي البرتغالي خافيا على القوى الإسلامية ، وذلك تصدت مصر للعمل ضد البرتغال وشاطهم في البحار الشرقية ، ورضم التنافس بين العثمانيين والماليك فقد قدمت البوثة العثمانية بعض المرون للدولة المظركية لكن - كما رأينا - حسنت معركة ديو البحرية الأمر .

وللتحكم في الطرق التجارية الجديد قرر البرتغال احتلال الموانئ الهامة في هذا الشرهان التجاري الهام مثل عدن ، وهرمز ، وملقا .

واتخذ الملك عمانوئيل الأول - ملك البرتغال - لقب " سيد البحار " وعين نائباً عنه لإدارة شؤون هذه الأملاك البرتغالية عبر البحار - وكان فرنسيسكو دي البدا أول حاكمها للمستعمرات البرتغالية في الشرق - واتخذ (كوشن) مقراً رئيساً لإدارته - واستمر كذلك لمدة أربع سنوات تقريباً (١٥٠٥ - ١٥٠٩ م) وحل محله بعد ذلك قائد برتغالي آخر هو دي البركيرون - الذي ظل نائباً لملك البرتغال في البحار الشرقية حتى وفاته في عام ١٥١٥ م .

وفي سنة ١٥٠٥ عين الملك عمانوئيل الأول ملك البرتغال فرانسيسكو الميدا حاكماً عاماً للمستعمرات البرتغال في شرق أفريقيا وظل كذلك حتى عام ١٥٠٩ م (١٠) .

وهكذا في أقل من عشر سنوات حقق البرتغال حلمهم في شرق أفريقيا وسقطت في أيديهم معظم الموانئ والإمارات العربية على الساحل .

واجه البرتغال بعد ذلك لساحل الجزيرة العربية والخليج فهاجموا صبغت وهرمز وطن .

وانصرف البرتغال بعد ذلك لتعقيق هدفهم الأساسي وهو السيطرة على التجارة الشرقية ، واحتكار الاحجار في غلات القارة الأفريقية ، وفي مقدمتها المعادن خاصة الذهب الذي كانت تجلبه القوافل من مناطق قبائل (المودونوتابا) ، وكذلك الرقيق (الذهب الأسود) .

لقد تحققت لبرتغال اسيادة في الطريق التجاري البحري المؤدى للشرق ، وقد كان طبيعياً أن يشير ذلك المسالك التي كان لهم النفوذ في مصر والجزائر والشام ، وكانوا حريصين على احتكار تجارة اشرق وما تدور من ربح كان يمثل المرء الرئيسي لهم لتدعيم قوتهم الحربية وإسدادهم بالتزويد من الرجال والأسلحة والخيول التي كانت تلعب الدور الرئيسي في قوتهم الحربية ، فهنا انشباط البرتغالي يس في الحقيقة مصالحتهم الحربية بالإضافة إلى مصالح البندقية وغيرها من مولتي البحر اشرق التجارية التي كان لها دور في نقل متاجر الشرق لأوروبا وكان قيامها بهذا العمل لقرون طويلة من أسباب ثرائها ونهضتها .

وكان طبيعياً أن يتحالف المسالك والسادة لمواجهة الخطر البرتغالي على مصالحها المشتركة ، وأدى هذا لمعركة بحرية بين الأسطول السلوكي ومن تحالف معه من السادة وغيرهم والأسطول البرتغالي الذي كان قد اكتسب الكثير من الخبرة والمران بعد ما أدخل عليه من تعديلات ، وبعد هذه الجولات البحرية المتعددة

وتقابل الأسطولان بالقرب من ساحل الهند الغربي وانتصر الأسطول البرتغالي في الموقعة البحرية المعروفة بمعركة ديو (Diu) في عام ١٥٠٩ . وكانت هذه المعركة حاسمة في انتقال السيادة البحرية والتجارية في المحيط الهندي والطرق المؤدية إليه لهذه القوة البحرية الجديدة . ويصل الحال إلى أنهم حرموا على العرب القيام بأي نشاط بحري تجاري في هذه المياه التي كانت لمدة قرون عدة بحاراً عربية لا يبايع التجار العرب فيها منازع .

وكان وقوع الحبشة على البحر الأحمر ، ودخول الدولة الرومانية الشرقية في فلسطين ومصر واعتناق كل من النورثين للديانة المسيحية وللمذهب الشرقي سبباً في ارتباطهما (١٤٦).

ومعروف أنه لا ظهر الإسلام في شبه جزيرة العرب وازداد اضطهاد قريش للمسلمين طلب الرسول (ﷺ) من المصطفين من أتباعه اللجو ، للحبشة ، لكن يظهر الإسلام وانشاره في السهول المحيطة ببعضية الحبشة وازدياد قوة هذه الإمارات الإسلامية أصبحت الموالي الأثيوبية على البحر الأحمر وأقمة في أيدي المسلمين ونجح عن ذلك اخنوخا ، المدن الأثيوبية التي كانت مزدهرة بالتجارة ومنها (أكسيوم) التي فقدت أهميتها بامتداد النشاط العربي للسلطن الأثيوبية المظلة على البحر الأحمر وأدى هذا لصراع طويل بين حكام همنة الحبشة وحكام السهول المحيطة بها (١٥٦).

ولما قامت الأسرة السلطانية في الحبشة على يد (بكرنو أملاك) (١٢٧٠ - ١٢٨٥) حاول ملك الحبشة إعادة أمجاد الإمبراطورية القديمة فعامل بقوة سلطته على الإمارات الإسلامية في شرق الحبشة - لكنه في نفس الوقت عمل على أن يدعم سلطته عن طريق الكنيسة الحبشية ، ولما كان كرسي المطرانية في الحبشة خالياً فقد كتب إلى السلطان يبرس البنديقاري (١٢٧٧ - ١٢٩٠) يلح في أن يأذن للبطريرك المصري في أن يعين مطراناً للحبشة (١٦٦).

واسنطاع الإمبراطور زوي بمعقوب (١٤٥٤ - ١٤٦٨) أن يقض على عصايات النسخا (قطاع الطرق) ، وأن يعد نطاق دولته ويسيطر على القسائل البدوية من النجرا والبحجة في النطقة الساحلية وسط سيطرته على عدة من الإمارات الإسلامية مما دفع مسلمي الحبشة لأن يتظلموا للدولة السلوكية (١٧٦).

ويقال إن الإمبراطور الحبشي كان يفتكر في فصل الكنيسة الحبشية عن الكنيسة المصرية ويطها بكنيسة روما وأنه أرسل لهذا الغرض سفارة إلى روما (١١٨).

وحيث تولى لينا دنجيل عرش الحبشة (١٥٠٨ - ١٥٤٠) وكان صغير السن قامت الملكة

ديلام بالرواية عليه .
وقد حاولت هذه الملكة توطيد علاقات الحبشة مع حكام الإمارات الإسلامية في السهول المحيطة بالحبشة والمظلة على البحر الأحمر وكذلك مصر ويهدف حسان العلاقات التجارية بين الحبشة والعالم الخارجي - لكن هذه المحاولات السلمية لم تستمر طويلاً وكان وصول البرتغالي

وقد شهدت هذه الفترة صراعاً مبركاً بين العرب وبين البرتغال في المراكز الهامة في هذا الطريق التجاري الهام مثل عدن ، جزيرة سقطرى ، وفي موانئ ومراكز ساحل عمان مثل سقط (١٧١) .

ونشير إلى أن الدولة المملوكية - والمولة العثمانية قيسا بعد أفركتنا أهبة هذه الموانئ والمراكز في السيطرة على الطريق التجاري بين الشرق وأوروبا عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر .

فأرسلت الدولة المملوكية أحد رجال بحريتها (حسين الكردي) لتحصين ميناء (جدة) وموانئ اليمن وجزر كمران ومغا ، وعدن .

واعقب ذلك إرسال الحملة المملوكية التي أرسلها السلطان الظهري تحت قيادة (سليمان الرومي) لتبصرى للأستطول البرتغالي في المحيط الهندي والتي اتخذت (عدن) قاعدة لها لمواجهة هذا الخطر على الملاحة البحرية العربية في المحيط الهندي والبحر الأحمر (١٧٢) .

والحقيقة أن المراكز الهامة في هذا الطريق التجاري البحري لعبت دوراً هاماً وبارزاً في هذا الصراع - فهي التي كانت تم الأستطول ومحاجته من الفون والرجال وتبصير ، ثم مكاناً لإصلاح السفن - ولذا اتجهت أنظار الدول المنافسة لإخضاع هذه الموانئ والمراكز لظفرها وقهره سيطرتها عليها .

وقد لعبت جزر البحر الأحمر دوراً مائلاً في هذا الصراع وشببر قيسا بعد لعود جزر (دهلك) بالذات وأهيمته لولعها الاستراتيجي المتناز وتواجبها للعبشة فكان لها دور في الصراع بين أباطرة الحبشة وساندعهم البرتغال وبين القوى الإسلامية المهيمنة على أمور العالم الإسلامي في مصر والحجاز والشام .

٤ - الحبشة ودورها في الصراع العربي البرتغالي في هذا الطريق البحري التجاري؛

علاقات العرب بالحبشة قديماً ، وكانت في البداية علاقات ودية في غالب الأحيان وتجارية ، فقد كانت الحبشة سوقاً تجارية هامة وكانت موروأ لا ينضب للرفيق ، والأخشاب ، والتوابل والجلود ومن الفهول ، وتكفل العرب بحمل تلك المنتجات إلى طالبيها وكانت مكة وبشربر مركبين هامين من مراكز التجارة يقعان في الطريق الذي يؤدي إلى الدولة الرومانية الشرقية ، كما كانت اليمن وحضرموت تزودان إلى الدولة القارسية (١٧٣) .

إلى مياه المحيط الهندي من العوامل الهامة التي شجعت الأبحاش على التوقف بصلابة في وجه الإمارات الإسلامية (١١٩).

وتذكر بعض المصادر أن هيلانة ملكة الحبشة أرسلت إلى ملك البرتغال رسالة في عام ١٥١٠ بعد أن ظهر تطرق البرتغال البحري - تيدى استعمارها - إذا أعد البرتغال أسطولاً بحرياً - لأن قومه بالثقافتين للعمل سوياً ضد المسلمين (١٢٠).

وتعددت اتصالات الحبشة وبمئاتها ملك البرتغال وبنائه في الهند لمخيمهم على التعاون مع الحبشة للقضاء على نفوذ المسلمين البحري في المحيط الهندي ولهاجسة النفوس والموتى الإسلامية سواء الأسيرة أو الأفريقية التي تخدم الملاحة والتجارة في البحر الأحمر والمحيط الهندي .

وهكذا اشتد الصراع بين الحبشة والمسلمين سواء المقيمين في السهول المحيطة بها أو في البلاد الإسلامية واستغل الأبحاش عامل الدين خير استغلال .

وقد وقع عبء المقاومة ومداغمة الأبحاش على عاتق أمراء الإمارات المحيطة بالحبشة (أوقات ، عمل ثم هرب) بالإضافة للسلطة الحاكمة في مصر والحجاز وشبه الجزيرة العربية (١٢١).

وقد حلت الدولة العثمانية محل دولة المالديف في مواجهة الأطماع الأوروبية في المحيط الهندي والبحر الأحمر .

وتشير إلى أن جزر البحر الأحمر سواء في مدخله الجنوبي أو في عرض هذا البحر أو عند منقذه في الشمال لعبت دوراً هاماً فيما يتعلق بالملاحة والتجارة في هذا البحر لا تقل أهمية عن الدور الذي لعبته السفور الأسبورية والأفريقية الواقعة عليه سواء فيما يتعلق بعمليات الإرشاد أو ضمان سلامة الملاحة في هذا الطريق الملاحي التجاري .

وستكتفى بالإشارة إلى دور (جزر دهلك) بالذات لأهميتها البالغة في هذا الطريق التجاري في ذلك الوقت .

جزر دهلك وأهميتها : (Dashiak Is) :

جزر دهلك أرخبيل يضم أكثر من مائة جزيرة تقع قبالة مصوع وقد اختلف المؤرخون في سبب تسميتها فالبعض أرجع التسمية إلى لغة البجة حيث تعني كلمة دهل - جزيرة ، والبعض ذكر أن اسمها يعنى دار الليلان لأن الحكام العرب كانوا يشنون إليها الغنصوب عليهم

ولأن جوارها حار جاف وسكانها في الغالب يزرعون لهجرات بنية فهي لا تبعد عن المدينة سوى بنحو خمسين كيلو متراً ، وقد ارتبطت دهلك بالإمبراطورية العربية وكان يحكم ذلك سلطان يدعى الحراج لعاهل البن (١٢٢) .

وقد تعرضت دهلك عندما كان يحكمها السلطان أحمد بن إسماعيل في عام ١٥١٣ إلى تهديد من الأسطول البرتغالي بسبب إصرار أهلها على مقاومة الغزاة البرتغاليين الذين ادعوا أنهم جاؤوا لأغراض تجارية .

وقد أرسلت البرتغال قوة بحرية بقيادة لورنسو دي كوسمه (Lorenzo De Kosma) لمحاولة غزو دهلك - الجزيرة الرئيسية لكن استطاعت المقاومة الوطنية الصدى لها وبإبادتها .

وقد اضطرت البرتغال في عام ١٥٢٠ لإرسال حملة أخرى من (جوا) بالهند بقيادة ديغو لويس دي أسكورا (Diego Louis) قامت بغزو جزيرة دهلك الكبرى وأشاعت الرعب بين السكان مما اضطروهم للفرار إلى مصوع وتجمعهم البرتغال بعد أن قاموا بهدم الدور وأنشعوا النار فيما تبقى من الأماكن (١٢٣) .

ويبدو أن المسلمين استطاعوا استعادة السيطرة على جزر دهلك من جديد أثناء فتوحات الإمام أحمد بن إبراهيم - فاتح الحبشة - الذي قتل بأيدى البرتغاليين عام ١٥٤٣ كما تشير بعد أن اتخذوا مع ملك الحبشة ضد الغزو الإسلامي الذي دام نحو عشرين عاماً (١٢٤) .

هكذا لعبت جزر دهلك - كما لعبت غيرها من جزر البحر الأحمر دوراً هاماً في السيطرة على هذا الطريق البحري التجاري بين الشرق والغرب ودور هذه الجزر بصفة خاصة في فترات الصراع العسكري بين العرب والدول الأخرى المعادية لهم .

٥ - العثمانيون والسيطرة على الملاحة والتجارة عبر البحر الأحمر :

بعد أن بسطت الدولة العثمانية سلطانها على الشام (١٥١٦) ومصر (١٥١٧) والحجاز كان طبيعياً أن تتجه لتسليم سلطانها البحري والتجاري في البحر الأحمر والمحيط الهندي وأن تواجه الخطر الأوروبي المتمثل في وصول البرتغال لهذا الطريق الملاحي والتجاري ومحاولتهم لاحتكار الملاحة فيه وتحولها للطريق الجديد الذي اكتشفه بالدوران حول القارة الأفريقية عبر المحيط الأطلسي .

وكان البرتغال قد أرسلوا حملة إلى البحر الأحمر بقيادة لوبو سواريز (Lopo Soarez) التي خلف اليوكيرك كتابي للملك البرتغال في المستعمرات البرتغالية في الهند وذلك بهدف

وفي الوقت الذي اتجه فيه العشمانيون لدعم القوى الإسلامية المناهضة للعبثية وشاغلبها الجبهت البرتغال لتدعيم مقاومة الأحياش وتأييد كفاحتهم وبرز في هذا الصراع الدور الذي قام به الجهاد الهروي أحمد بن إبراهيم الملقب بالقرين أو الأشول .

وقد عرض عرب فقيه بأسهاب حياته وشرح دوره البطولي فذكر أنه بدأ حياته بالانتماء إلى الإمام محفوظ أسير هور وتزوج ابنته - وذكر أن من سبقوه من أمراء المسلمين كانوا يكتفون بالإشارة المخاطفة على حدود الحبشة لكنهم يتحاشون أن يتغذوا إلى قلب الهضبة ذاتها لكن أحمد بن إبراهيم هاجم الأحياش في عمق بلادهم ، وانتصر عليهم في عام ١٥٣٩ في سوقة اشتر كوري (ثم بدأ غزو بلادهم ، ونجح في عام ١٥٣٦ في استرداد الإمارات الغربية القوية التي كانت قد سقطت في أيدي الأحياش (دوارو ، شوه ، أمحور ، لاسنا ، بالي ، هديه ، سادس) وفي سنة ١٥٣٥ أصبح مسيطراً على جنوب الحبشة ووسطها ، وغزاً تجري ، ومات ملك الحبشة لنادجول وخلفه الأمير اطور جلاوديوس وكان عليه أن يواجه خطر هذا المد الإسلامي الزاحف .

وقد أدرك العشمانيون خطورة التعاون الحبشي البرتغالي وارتاعوا للعداوات البرتغالية التي نواندت على بلاد الحبشة ولذلك عمدوا إلى الاستيلاء على سواكن ومصوع وزليج ومحصنها بالإضائة إلى ثغرى حده . وعين وهي الثغرى التي تتحكم في الملاحة والتجارة في البحر الأحمر (٣٧) .

وهكذا استمرت فصول هذا الصراع الإسلامي الأوربي وانتمكت آثاره على التجارة التي كانت تمثل مورداً هاماً رئيسياً يسهم في تمويل حللات هذا الصراع الدموي المرير .

وفي عام ١٥٤١ وصلت الحبشة نجدة من البرتغال قوامها أربعائة من حملة البنادق لمواجهة خطر الجهاد الإسلامي أحمد بن إبراهيم .

والتقت قوات القرنين في عام ١٥٤٢ بالقوات الحبشية تؤيدها النجدة البرتغالية في المنطقة الواقعة بين (أصبالاخى) وحضيرة الشانخي ، وقد جرح القرين في هذه الموقعة لكنه نجح من الأسر ، وأرسل للوالى العشمانى في (زبيد) يطلب النجدة فأرسل إليه تسعةائة من حملة البنادق ، وعشرة مدافع ونجح القرنين في أن يواصل زحفه حتى قرب بحيرة تانا .

وهكذا اجنحت جيوش الإمام الحبشة كلياً شمالاً وجنوباً وشرقاً وغرباً ، وأصبح الإمبراطور الحبشي يتشم على وجهه مع قلدة من أتياعه واعتقد الإمام أن الأمر قد استتب له فأعاد النجدة العشمانية لبلادها (٣٨) .

مهاجمة (جدة) ، كما أرسلوا بعثة على رأسها الأب فرانسيسكو دي الفاريز للعبثية لبحث وسائل التصاون معاً لمواجهة القوى الإسلامية .

ولم تقتصر محاولات البرتغال للسيطرة على مجرى الأمور في الطريق البحري لتجارة الشرق مع أوروبا - على محاولة السيطرة على (جدة) بل اتجهت أنظارهم لعقد بالقات لأصبتها في هذا الطريق ، وكذلك لموانئ زليج وسواكن ومصوع ، والسويس التي تعتبر موانئ رئيسية في هذا الطريق الملاحي .

وانتهجت جهود البرتغال أيضاً إلى منطقة الخليج وحاولوا السيطرة على هرمز والبحرين وصحار ونجحوا في فرض سيطرتهم على هذه المناطق الهامة وعينوا موظفين برتغاليين للمراكز الجبركية بها لتحصيل الجمارك لمصائبهم (٣٥) .

وفي عام ١٥٢٩ أرسل البرتغال حملة إلى ميناء (البصرة) لتعطيل النشاط التجاري العشمانى فيها . وجهز العشمانيون أسطولاً ضخماً بقيادة (سليمان باشا) والى مصر في ذلك الوقت ليجر في البحر الأحمر والمحيط الهندي في محاولة لتطهير موانئ هذا البحر والمراكز الهامة في هذا الطريق التجاري - طريق التجارة الشرفية القديم - من هذا القفرة الأجنبي الدخيل .

ووصل الأسطول العشمانى إلى شاطىء الهند وبنل جهوداً مستبينة في محاولة لاستعادة القفرة على (ديو) من البرتغاليين لكن فشل ، وقد شجع هذا البرتغاليين على تشديد قبضتهم على القلطف ومقطع وعلى مهاجمة البصرة مرة أخرى .

وفي عام ١٥٤١ أعدت البرتغال حملة بهدف الإبحار في البحر الأحمر ومهاجمة ميناء السويس المصري باعتباره المناء البحري الهام الذي تتجمع فيه السفن العشمانية قبل إبحارها جنوباً في البحر الأحمر والمحيط الهندي .

وكانت الدولة العثمانية قد حاولت منذ بداية صراعها مع البرتغال غلق البحر الأحمر في وجه الملاحة التجارية وقصر النشاط فيه على اعتباره طريقاً للتحج بحمم الحاج الوالدين من شمال أفريقيا وغربها على وجه الخصوص لكن محاولات تحجيم البحر الأحمر إلى بحيرة راكدة لم تنجح - ولذا اتجهت الجهود للاهتمام بتأمين ثغرى .

وفي هذا المجال برز من جديد الدور الذي يمكن أن تلعبه الحسة بالقات في هذا المجال .

وانحيد البرتغال - كما رأينا - للقضاء على كل نفوذ تجارى للشجار العرب فى البحار الشرقية .

وأدى هنا لصراع مرمر بين القوة الإسلامية وبين القوة المسيحية المستقلة فى البرتغال والهندية - قبل أن تدخل فى هذا الصراع دول أوروبية أخرى كإنجلترا وهولندا وفرنسا .

وكان طبيعياً أن تتأثر الملاحة والتجارة فى هذا الطريق البحرى بينا الصراع الطويل ، وقد اتجهت الدولة العثمانية فى البداية إلى محاولة تجنيد النشاط فى البحر الأحمر بالذات ومنع السفن الأوروبية من دخوله بحجة أنه يؤذى للأماكن المقدسة الإسلامية - لكن هذه السياسة لم يمكن تنفيذها واستمرارها - فقد دب النشاط من جديد فى هذه البلاد .

وقد تأثرت بهذا الصراع البيوت التجارية العربية التى كانت تمارس النشاط التجارى وتتوارث العمل فى هذا المجال من قرون . كما تأثرت البيوت التجارية الأندلسية فى جنوة والبندقية والتى كانت تقوم بنقل البضائع الواردة لموانئ مصر والشام إلى أوروبا .

ولفترة تغير مسار التجارة إلى الطريق الجديد ، واتزهوت الحركة التجارية فى موانئ جديدة مثل لشبونة فى البرتغال .

كما أن عدم الاستقرار الذى ساد على الملاحة فى المحيط الهندى والبحر الأحمر وتركيز الجهد على الحرب ومستوطناتها - أدى بالطبع لاضطراب فى أعصاب التجارة التى تتطلب موازنتها استقراراً والتزاماً وتفريعاً (٣٣) .

وتمكنست الأثار السلبية لهذا الاضطراب على الأوضاع الحضارية فى مصر والعالم العربى بوجه عام - فقد انقطعت أو على الأقل ضعفت صلة مصر بالعالم المتحضر وضعفت التيارات الحضارية التى كانت تؤثر فى هذه البلاد العربية ويمكن أن نذكر أهميتها ذلك إذا وضعنا فى الاعتبار أن أوروبا فى ذلك الوقت - النصف الأول من القرن السادس عشر - كانت قد أخذت تنتقل من ظلام العصور الوسطى لعصر النهضة فأضعفت صلاتها واتصالها بالعالم العربى ظهرت آثاره وانعكاساته فى مصر والنمو العربى الأخرى خاصة أن الدولة العثمانية حاولت أن تفرض حصاراً على العالم العربى بحجة حمايته من الأطماع الأوروبية .

وقد وصل الوضع فى مصر والعالم العربى هكذا لفترة امتدت حوالى قرنين من الزمان .

وتختلف الأراء حول الدافع لهذا الإجراء - هل كان الإمام يخشى من أن يتفانى العثمانيون مقابل هذا المصنوع المسكرى بفرض سيادتهم على المناطق الخاضعة للإمام - أم أن الإمام خشى تمرد أفراد هذه العاصمية وعصيانهم - أم أنه ضاق ذرعاً بتكلفة هذه القوات فى وقت اعتقد فيه أنه فى غنى عنهم .

على كل اثبت الأحداث أنه سواء تفسير الموقف الإمبراطور الحبشى فقد كان فى مقدوره أن يستنير المحبة الوطنية والدينية لدى الأحياء خاصة أن الصراع قد اصطبغ منذ البداية بالناحية الدينية .

وضح الإمبراطور الحبشى فعلاً فى عام ١٥٤٣ فى أن يعيد تجميع قواته وهاجمت كنيسته منهم بقيادة بديرو لبيونى (Pedro Lionni) قوات الإمام عند (ويناداجا) قرب بحيرة تانا وأطلقوا الرصاص على الإمام فجرح جرحاً كئيباً (٣٤) .

وقد حاول نور ابن الزعفران مجاهد ابن أخت الإمام أحمد الذى انتخب إماماً عام ١٥٥٩م (١٥٥٤ / ١٥٥١) أن يتابع جهود الإمام أحمد - لكن موت القائد للمهم الإمام أحمد الذى قادهم إلى النصر كان كفيلاً بهز قوة المد الإسلامى مما ساعد الأحياء على ضوؤ هزم وتخريبها (٣٥) .

كما أن القبائل التى كانت دفعها انتصاره للاضطرار لجبرته وفى مقدمتهم (الدناكل) الذين كانوا يكونون جماعة لها قوتها فى جيوش الإمام - تفرقت بعد موته وعادت إلى صحرائها بقرى (٣٦) .

٦ - أثر هذا الصراع بين القوى الإسلامية والمسيحية على الملاحة والتجارة فى البحر الأحمر :

كان البحر الأحمر قبل اكتشاف البرتغال لطريق رأس الرجاء الصالح شرياناً هاماً للتجارة ، وكانت الحركة التجارية فى موانئه نشطة تزخر بالحياة وأُنشئت فيها المخازن التى تورد إليها السلع الصينية والهندية والبسنية وغيرها من سلع وبضائع الشرق (٣٧) . لكن تعسف أمراء البرتغاليك ونهبهم فى موانئ البحر الأحمر وموانئ البحر المتوسط التى تصل إليها انشغل نبل نقل بضائع الشرق إلى أوروبا - أدى لتعسف الأوروبيين وحادث محاولة البرتغال التاجحة للوصول لياه المحيط الهندى والبحر الأحمر لتعسف الوضع .

الهواش

- ١ - أطلق عليه القريزي اسم (بحر القارم ١) - والقارم مدينة قديمة قرب مدينة السويس الحالية : القريزي : الخطط ج ١ ص ١٥ .
- ٢ - كانت بضائع الشرق الأقصى تزد من الصين ، وتزور الهند الشرقية والملايو . بينما كانت الترابيل وغيرها تزد من الهند ، وكانت (عدن) بالقات تصدر مخرباً وسواً رئيسية لهذه البضائع - للتزيد من المعلومات يرجع إلى :
 - نعيم زكي فحسي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب لأمير العصر الوسطى (١٩٧٣) .
- صبحي لبيب : التجارة الكارومية وتجارة مسر في العصور الوسطى (مجلة الجغيا التاريخية ص ١٩٥٢) .
- ٣ - Cœbron, R. : Histry of Arabia, Ancient and Modern Vol. I (1975), p. 74 .
- ٤ - عبد القسي محمد الرحمن محمد : البحر الأحمر ، والأطباع الدولية (القاهرة ١٩٨٥) ص ٤ وما بعدها .
- ٥ - نعل هذه التسمية (مالك الطراز الإسلامي) لأنها تشبه الطراز الذي يحيط بالتوب - وبسبب هذا المالك ومحاولة الأحيات القضاء عليها كانت من مرسلات بين حكام الهند وملوك أوروبا . وقد أشرنا لبعضها لملاجاتها بالتجارة والملاحة عبر البحر الأحمر - وللتزيد من التفاصيل عن هذه الممالك الإسلامية يرجع إلى :
 - الفانديني ، أبو العباس أحمد : صنع الأفضى في صناعة الإنشاء ، القاهرة ١٩١٥ ج ٥ ص ٣٦٥ وما بعدها .
- القريزي : الإللام بأخبار من بأرض الهند من ملوك الإسلام (نشر د . ولك - القاهرة ١٨٩٥) .
- شهاب الدين من أحمد عبد القادر (عرب قده) فوج الهند نشره رنية هاسيه (١٨٩٧) .
- ٦ - لتفاصيل يرجع إلى : 8 p. Duffy, Janus : Portuguese Africa (London 1959) .
- ٧ - Duffy : op. cit., p. 28 .
- ٨ - ج . ج . لورنر : دليل الخليج القسم التاريخي - ترجمة ونشر دولة قطر - ج ١ ص ١١ .
- ٩ - نظر . عوده . عبد الله : السياسة والحكم في أفريقيا (القاهرة ١٩٥١) ص ٦ .
- ١٠ - يقتضى هذه الملاحظة التي وقعت في عام ١٦٩٤ (قسم الآسان والبرتغال العالم خارج أوروبا فيما بهما ، فكانت من نصيب الأسبان الأمريكان ما عدا البرازيل فقد كانت هي وأفريقيا ضمن ممتلكات البرتغال .
- ١١ - للتزيد من التفصيل يرجع إلى : لورنر : مرجع سابق ص ١١ وما بعدها .



العرب وشاططهم في شرق أفريقيا

- ٢١ - عبد الرحمن زكي : الإسلام والمسلمون في شرق أفريقيا ج ١ (١٩٦٥) ص ٥٨ .
- ٢٢ - قطب الدين التفتازاني : الفرق الساني في الفتح المغلبي ص ١٢٩ وما بعدها ، والمريد من المعلومات عن ولاية الجيش عثمانية يرجع إلى : شوقي الخليل ، ولاية الجيش العثمانية بين إياله جده والإدارة المصرية (مجلة البارة ، العدد ٢ السنة ٢٢ - ١٩١٧هـ) .
- ٢٣ - من السلع التي كانت يحملها السفن عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر الدلائل من الخليج العربي ، والبخور من جنوب شبه الجزيرة العربية ، والتوابل ، والتسوجات الحريرية ، والسيرف الهندية ، واللحاج والمر والبخور ، وديش النعام ، والذهب من ساحل أفريقيا الشرقي ، انظر - معمود طه أبو العلا ، جغرافية شبه جزيرة العرب (١٩٧٢) .

علاقة وصل بين الشرق والغرب

- ٢٤ - عبد مصطفي سالم : الفتح العثماني الأول للسفن ج ٣ ، ص ٢٨ : جاد طه : سبيلة بريطانيا في جنوب اليمن ، ص ٢٢ وما بعدها .
- ٢٥ - الحنيسي : سيرة الحنة - تحقيق مراد كامل (١٩٧٢) ص ١٨ من المقدمة .
- ٢٦ - كانت إريتريا قديماً تكون جزءاً من الحبشة وكان يتنازها لعمدول (هو اليمن التي نقل منها الحبشة على العالم الخارجي) .
- ٢٧ - الشاخر بصيلى : معالم تاريخ سودان وادي النيل (١٩٥٥) ، ص ١٠ / ١١ .
- ٢٨ - الحنيسي : مرجع سابق ص ٢١ .
- ٢٩ - الشاخر بصيلى : مرجع سابق ص ١٢٢ .
- ٣٠ - سعيد عاشور : بعض أضراره وتبعية على العلاقات بين مصر والحبشة في العصور الوسطى (مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية) ص ٤١ .
- ٣١ - للدراسة التفصيلية لدور الإمارات الإسلامية المحيطة بالحبشة في ذلك الوقت يرجع إلى : - حسن أحمد محمود : الإسلام والتعاقد العربية في أفريقيا (١٩٨٦) ص ٨-٩ وما بعدها .
- ٣٢ - باقرت - معجم البلدان .
- ٣٣ - عن الصراع بين البرتغال وحمكام وروملطى . ذلك يرجع إلى : رتيه ياسيه : النقوش الكتابية في جزيرة دهلك ، ترجمة عثمان صالح ص ١١٩٧٩١ .
- ٣٤ - رتيه ياسيه عمل أستاذ في المعهد العالي للأدب بالجزائر وقد نشر هذه النقوش في عام ١٨٢٢ عن نقش كتابي ضريحه ص ١٥٤٠ تاريخه لعام ١٥٤٠ - والنص الكتابي محفوظ في متحف بارو بوك (Paris Dec) في فرنسا [.
- ٣٥ - عرب فقيه : مرجع سابق .
- ٣٥ - دليل المطبوع ج ١ ، ص ١٤ ، ١٥ .
- ٣٦ - عرب فقيه : مرجع سابق ص ١٢ وما بعدها ، و ص ٤٢ ، ٤٣ .
- ٣٧ - Triniptuhum . op . cit . , pp . 76 - 77 .
- ٣٨ - زاهر رياضي : الإسلام في أنيوتيا (١٩٩٤) ، ص ٢٢٦ .
- ٣٩ - Budge . E . A . W . op . cit . , p . 572 .
- ٤٠ - Triniptuhum : op . cit . , p . 51 .

- ١٢ - سيد مصطفي سالم : الفتح العثماني الأول للسفن ج ٣ ، ص ٢٨ : جاد طه : سبيلة بريطانيا في جنوب اليمن ، ص ٢٢ وما بعدها .
- ١٣ - الحنيسي : سيرة الحنة - تحقيق مراد كامل (١٩٧٢) ص ١٨ من المقدمة .
- ١٤ - كانت إريتريا قديماً تكون جزءاً من الحبشة وكان يتنازها لعمدول (هو اليمن التي نقل منها الحبشة على العالم الخارجي) .
- ١٥ - الشاخر بصيلى : معالم تاريخ سودان وادي النيل (١٩٥٥) ، ص ١٠ / ١١ .
- ١٦ - الحنيسي : مرجع سابق ص ٢١ .
- ١٧ - الشاخر بصيلى : مرجع سابق ص ١٢٢ .
- ١٨ - الحنيسي : مرجع سابق ص ٢١ .
- ١٩ - الشاخر بصيلى : مرجع سابق ص ١٢٢ .
- ٢٠ - سعيد عاشور : بعض أضراره وتبعية على العلاقات بين مصر والحبشة في العصور الوسطى (مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية) ص ٤١ .
- ٢١ - للدراسة التفصيلية لدور الإمارات الإسلامية المحيطة بالحبشة في ذلك الوقت يرجع إلى : - حسن أحمد محمود : الإسلام والتعاقد العربية في أفريقيا (١٩٨٦) ص ٨-٩ وما بعدها .
- ٢٢ - باقرت - معجم البلدان .
- ٢٣ - عن الصراع بين البرتغال وحمكام وروملطى . ذلك يرجع إلى : رتيه ياسيه : النقوش الكتابية في جزيرة دهلك ، ترجمة عثمان صالح ص ١١٩٧٩١ .
- ٢٤ - رتيه ياسيه عمل أستاذ في المعهد العالي للأدب بالجزائر وقد نشر هذه النقوش في عام ١٨٢٢ عن نقش كتابي ضريحه ص ١٥٤٠ تاريخه لعام ١٥٤٠ - والنص الكتابي محفوظ في متحف بارو بوك (Paris Dec) في فرنسا [.
- ٢٥ - عرب فقيه : مرجع سابق .
- ٢٥ - دليل المطبوع ج ١ ، ص ١٤ ، ١٥ .
- ٢٦ - عرب فقيه : مرجع سابق ص ١٢ وما بعدها ، و ص ٤٢ ، ٤٣ .
- ٢٧ - Triniptuhum . op . cit . , pp . 76 - 77 .
- ٢٨ - زاهر رياضي : الإسلام في أنيوتيا (١٩٩٤) ، ص ٢٢٦ .
- ٢٩ - Budge . E . A . W . op . cit . , p . 572 .
- ٣٠ - Triniptuhum : op . cit . , p . 51 .

وقد انتصف حكم " قطب الدين مباركشاه " في أول الأمر بالعدل وانصاف الظالمين وضع احتكار السلع وإصلاح أحوال التجارة ، ثم ما لبث أن تشدد مع الأهالي وتضييق أفراد أسرته بالقتل والتشريد ، حتى انتهت أعماله بالصف والنسوة (١٦٦) ، وذلك بعد أن اكتشف مؤامرة جالها منده أمرا ، الدولة ، في محاولة لقتله وتولية ابن أخيه " خضر خان " ، فأمر بالقبض على ابن أخيه وقتله (١٨١) .

وكان أن كيار رجال الدولة وعلى رأسهم وزير السلطان (١٩٦) ، الذي أمد الحرس الخاص بالسلطان بالمال والسلاح ، حتى تمكنوا من قتل السلطان وجز رأسه ، والقاء جثته في قناة القصر ، ولذلك زالت الدولة الخليفة في بلاد الهند ، والتي لم يظن أهلها إلا فترة قصيرة من ٦٨٩ هـ حتى ٧١٩ هـ / ١٢٨٨ - ١٣٢٢ م . ونامت على أنقاضها حكومة " خسرو خان " السفلة (٢٠) ، لمدة أربعة أشهر ، حتى بدأت دولة بني تغلق في الهند .

١ - أسباب ودوافع علاء الدين الخلجي في سياسته التجارية :

وبخسبنا في هذا البحث أن السلطان علاء الدين أحدث العديد من التغييرات في الأوضاع التجارية ، خاصة التجارة الداخلية . ذلك لأنه سمع نظام الاحتكار على السلع في البلاد ، وأصبح هو الوحيد المحكم لعمليات البيع والشراء ، وقام بتحديد أسعار كثير من السلع إن لم تكن كلها ، وألزم الجميع بالتبائعها ، وأقام سوقاً خاصاً خارج مدينة دهللي أسماه سوق العمل ، لغارس فيه كافة عمليات البيع والشراء ، تحت بصر وسمع أجهزة الدولة ، وذلك يكف السلطان بذلك بل أقام العميون والجواسيس . وابتكر العديد من نظم الحداي للتحقق من تنفيذ قراراته ، وأقرن أقصى العقوبات بالمخالفين لقواعد نظمه الاقتصادية .

وقد تعددت الدوافع والأسباب التي دعت السلطان علاء الدين إلى اتخاذ هذه السياسة الاقتصادية المفاجئة ، وإن كان أهمها رغبة السلطان في حفظ أمن البلاد الغنائمي . ومع احتكار التجار للسلع ، والقضاء على المبيعات التي كانت تنتاب البلاد من حين إلى آخر ، نتيجة لتهذيب الفيضانات وتأخر سقوط الأمطار التي اعتمد عليها الهنود في زراعتهم (٢١) . ومن أشد المصاعب وأفظعها ما حدث في عهد السلطان نفسه ، إذ عمت مجاعة كبيرة في دهللي ، أدت إلى دفع الأهالي إلى الانتحار الجماعي وإغراق أنفسهم في نهر السند . وأكل بعضهم لحم الحيوانات الموتى والجيفة (٢٢) . وقد حارب السلطان علاء الدين مواجهة تلك الكارثة بإقامة صوامع لتخزين الحبوب ، ثم إعادة بيعها للأهالي بأسعار زهيدة (٢٣) .

ثم إن السلطان جلال الدين الخلجي عمل على تأليف قلوب الرعية والأمراء ، فأتم بالخلع على التضاة ، ورجال الدين والعلماء ، وعقّف الضراب ، وساعده خبرته السياسية في كسب ود الأهالي ، فبايعوه سلطاناً على الهند (٢٤) .

ومع ذلك فقد استخدم الشدة مع معارضيه ، فقبض على الأمراء المعادين من أضياع الدولة السابقة (٢٥) ، وتصفى لأهل البدع والتطرف مثل : سيدى سرله (٢٨) ، وأوقع الهزائم المتتالية بجيش الغول بقيادة بيغو خان - حفيد جنكيز خان - عام ٦٩١ هـ / ١٢٩٢ م . وأطلق على نفسه لقب الجهاد في سبيل الله (٢٩) .

ولم ينشر حكم السلطان جلال الدين سوى ست سنوات فقط ، طمع في نهايتها ابن أخيه ووزج بيته " علاء الدين الخلجي " في الحكم ، فسبر مؤامرة بمساعدة أخيه أدت إلى قتل السلطان وانتزاعه العرش سنة ٦٩٥ هـ / ١٢٩٧ م . وكان علاء الدين حاكماً لولاية " كره " جنوب شرق دهللي (٣٠) ، فتسكن منذ بداية عهده من استعادة قادة الجيش وكبار رجال الدين ، وبذل الأموال لهم ووعدهم بالنيابات وتوزيع المقاطعات ، وبذلك استقر على عرش دهللي (٣١) .

وقد تميز عهد علاء الدين بأنه شهد أكبر حركة فصح إسلامية في الهند ، فغدت الدولة إقليم البنجاب ، ودهلي ، والبنغال ، وإقليم الدكن بأكمله ، ووسع حدوده فشمكت ساحل الهند الغربي حتى مدينة سورنات (٣٢) ، وأطلق على نفسه لقب الإسكندر الثاني فاتح العالم (٣٣) .

وفي سنة ٧١٥ هـ / ١٣١٧ م ، توفي السلطان علاء الدين ، بعد حكم دام عشرين عاماً ، فأجلس غلامه " كاتور الحفي " ابنه الصغير " شهاب الدين عمر " على سرير الملك ، وفرض وصايت عليه ، خاصة بعد زواجه من أمه " راماديفا " (٣٤) ، وقد عمل كاتور على القضاء على كل معارضة من بيت السلطان علاء الدين فسلم عين ابنه الأكبر " خسرو شاه " وأخيه شاهي خان ، وقبض على زوجته " ملكة جهان " وأرسلها منفية إلى قلعة " كواليار " (٣٥) ، وبذلك قبض على مقاليد الأمور في الدولة .

واستمر " كاتور " مسيطراً ، حتى تعرض لقائمة شعبية تزعمتيا " ملكة جهان " مع بعض السالبيك ، اللذين تمكنوا من قتله ، وخلفه ابنه الأمير " قصب الدين " على العرش سنة ٧١٧ هـ / ١٣١٩ م (٣٦) .

٢ - الترتيبات الاقتصادية في عهد علاء الدين الخلجي :

وضع السلطان عدة ضوابط حتى يتسنى له فرض مزيد من السيطرة على الأوضاع الاقتصادية لسلطنة دهلِي في عهده ، وذلك تنفيذاً لسياسة الاحتكار التي طبقها ، ومن هذه الضوابط رصد قائمة بكافة المنتجات وتحديد أسعارها في السوق ، وشراء البضائع المختلفة ، وتخزينها ثم بيعها للأهالي وقت الحاجة إليها . كما منع شراء أو بيع بعض البضائع ، ومن أهمها القيلة التي كان استعمالها خاصاً بالحرب والقتال (٢٤٩) .

وبناء على ذلك أصبح التجار والبايعون يعملون في خدمة السلطان . فبصرف لهم الأموال اللازمة لشراء البضائع ، وبعد بيعها وأخذ أرباحهم ، ترد باقي الأموال إلى خزينة الدولة . كذلك أمر السلطان بتبع ملاحي السفن من تحميل مراكبهم شيئاً من المعاصيل الزراعية ، إلى بله دون إذن من المحتسب ، وفرض على الفلاحين تقديم نصف المحصول إلى الدولة ، كذلك حدد قيمة أسعار المهورات والأصجار الكريمة بنسبة (٣٠) .

وللحقيقة التاريخية فإن السلطان رغب من خلال الحفاظ على القيمة الشرائية لسلته ، وتوفير الغذاء اللازم لجيشه ولرعيته ، وتثبيت نسبة المكسب بالنسبة للتجار الذين وضعوا في مقارعة صعبة مع قوة ومركز السلطان كسابقهم لهم ، في جعلهم يعملون في ظله ، وذلك من خلال الحفاظ على تثبيت الأسعار .

وعما زاد الضغط على التجار ، تلك المراقبة الصارمة التي فرضها السلطان على شراء البضائع من خارج البلاد ، والتي احتكروها بلا منافس . وليس معنى ذلك أن دور التجار اختفى نهائياً ، بل يذكر ابن بطوطة (١٣٦١) أن بعضهم كان يقوم بتخزين الحبوب ، وبيعها في وقت الشدة بأسعار مرتفعة ، إلا أن إغراق السلطان الأسواق بالحبوب المخزونة ، جعلت أولئك التجار يبيعون بضائعهم بأسعار شراؤها من الفلاحين ، مما ترتب عليه إلحاق خسائر فادحة بهم . وقد أتاح ذلك للسلطان فرصة شراؤها منهم وتكديسها في صوامع من القلال التي أقمها لهذا الغرض .

وسوف نعرض لأهم السلع وأسعارها ، من خلال عدة جداول ، نوضح في أولها أسعار الحبوب ، وفي ثانیها أسعار الأقمشة . وفي ثالثها أسعار الخيل .

كذلك يبدو من الأسباب التي دفعت السلطان علاء الدين لفرض هذه السياسة الاحتكارية ، ازدياد ثروة العديد من رجال الدولة ، ومنهم الأمراء الجلالية وأمرآء بلدين ، وظهور فجرة طبقة في المجتمع . ولذا أصدر أوامره بعدم شراء اللباس الفاخر بالجملة ، وكذلك الجهاد الأصيلة إلا بأذن منه شخصياً . كذلك أمر بتجريد بعضهم من أمواله ومناعه (٢٤٦) . وكان لازدياد ثروة الهنادكة وامتلاكهم أحمود الضياع وشرايتهم الحبول الأصيلة ، أتوه في تخويف السلطان من ازدياد نفوذهم وميلهم إلى الاستقلال بالسلطة عن الدولة ، لذا زاد لا يكفَى بتحديد الأسعار على إصدار قانوناً بخصوص الهنادكة وحدهم ، يحدد الخراج الخاص بهم بنصف المحصول ، فضلاً عن الجزية الخاصة بضرورة الترتوس (٢٤٥) .

كذلك من أهم الأسباب والدوافع التي دفعت السلطات علاء الدين إلى القيام بتلك الترتيبات الاقتصادية ، انتمسنى غارات المغول ، حيث أراد تزويد خزينة الدولة بالأموال اللازمة لصد غاراتهم التوسعية في شمال الهند . وكان المغول قد اقتحموا شمال البلاد وحاصروا دهلِي نفسها ، مما ترتب عليه انتشار الفرع والخوف بين الأهالي الذين فروا إلى العاصمة من كل حدب ، وازدهمت بهم المدينة ، حتى امتلأت المعلات والحارات والأسواق بالفارين (٢٢٦) ، وأدى ذلك أيضاً إلى سد منافذ وصول الغذاء ، وزيادة الاضطرابات وانتشار المجاعات ، ومن ثم رغب السلطان في توفير الأموال اللازمة لمواجهة هذه الأزمات .

وهناك سبب آخر يفسر قيام السلطان بتلك الإجراءات الاقتصادية ، منها أعداد الفتنم الضخمة التي اغتتمها السلطان من أهل الدكن ، مع الجزية التي فرضها عليهم . وقد ترتب على ذلك كثرة الفدان النسبة لاسيما الذهب ، وتدنى قيمة العملة ، وبالتالي ارتفاع الأسعار . ولم يكن السلطان يستطيع أن ينفص عند جيشه أو يفتي برواتب الجنه بعد ارتفاع الأسعار . وبات رغب الرواتب متعذراً . ولم يكن في مقدور الأهالي دفع ضرائب جديدة (٢٢٧) . لذا كان الغرض الأساسي من تثبيت الأسعار توفير الموارد الغذائية اللازمة للجيش . ويؤكد لنا ذلك سؤال السلطان كوتوال المدينة " ملك علاء الدين " عن خير السبل للحفاظ على كيان الدولة وتوسيع حدودها ، فرد عليه قائلأ : " الاهتمام باعداد الجيش والتزائن وملاؤها بالأموال وتوفير الثؤن والعتاد اللازم له يشتى الوسائل والسبل " (٢٤٨) . وبناء على ذلك اتبع السلطان سلاا الدين الخلجي تلك السياسة التجارية .

المنتج	المقاييس	المتصف
حرير ودهلي (١٣٨)	الذراع	
برد تعلم بالباقوت (١٣٩)	الذراع	
شرين يافت باروك	الذراع	
ملاهي ميانا (٤٠)	الذراع	
كرياس باروك	٢٠ ذراع	
كرياس كوه (٤١)	٤٠ ذراع	
	تنكة واحدة	
	تنكة واحدة	

وتحقيقاً لتفصيل سياسة السلطان علاء الاحتمارية للأقمشة . فقد وضع عدة ضوابط ليمنحها في سوق العمل قروب بدران . واستصدر مرسومًا بأن تحصل جميع الأقمشة من سائر الأوجاه والمثلن إلى هذا السوق . لشم البيع والشراء فيه (٤٤) .

وقد رغب السلطان من دوا . فإلا منع كافة التجار عن بيع وشراء الأقمشة داخل البيوت أو خارج الأسواق . حيث اعتاد التجار أخذ الأقمشة من سوق الجملة وبيعها خارج السوق معجزة بسعر أعلى (٤٤) .

ولزيد من فرض سيطرة السلطان وضبط الأسواق . أمر بأن لا تشتري الأقمشة بكميات كبيرة - حتى لأثينا . كبار رجال الدولة - إلا يأتون خاص من الشرف على السوق . ومن يخالف هذه الأوامر يوقع عليه العقاب سواء البائع أو المشتري (٤٤) . وقد أشار المؤرخ الإنجليزي Nilek (٤٥) إلى أن تلك الضوابط أدت إلى إفلاس العديد من تجار الأقمشة . الذين أصبحوا لا يمتلكون قوت يومهم . فنجسوا إلى التسلل من العامة .

وفي حقيقة الأمر لم يكن هذا هو حال تجار الأقمشة . حيث راضى السلطان علاء الدين المصلحة العامة . ولم يحصل التجار فأمر أن يمنحوا من خزانة أندلوتة لتجار المدينة أموالاً لكي يحضروا الأقمشة من الأطراف ويمنحها في سوق العمل لحساب السلطان (٤٦) . وما لاشك فيه أنهم كانوا يأخذون أموالهم على تلك الأعمال الشاقة . حيث لم يكن علاء الدين يبتازل عن فكرة الاستعانة بالتجار . نظراً لغيرتهم السابقة في شراء وبيع الأقمشة من الأقاليم الهدية المتعددة .

المنتج	الكمية بالطن	السعر
القمح	الطن	٧,٥ جيتل
الشعير	الطن	٤ جيتل
العدس	الطن	٥ جيتل
الفاصوليا (٣٣)	الطن	٥ جيتل
الشعير (٣٣)	الطن	٥ جيتل
اللوب (٣٤)	الطن	٣ جيتل (١٣٥)

ويوضح من الجدول السابق مدى الارتفاع النسبي في ثمن القمح . الذي كان يستخدم في إنتاج الخبز فضلاً عن الفطائر المحيصة . التي كانت تستخدم في الأعياد (٣٦) . والملاحظ أن هذا الارتفاع كان نتيجة لثقل إنتاج دهلن من القمح . وكانت منطقة الدكن أنسب مكان لزراعته . لوفرة الظروف المناخية المناسبة وبخاصة اعتدال المناخ ووفرة المياه . وجا . هذا الارتفاع بسبب إضافة مصاريف الشحن والنقل والتفريع .

وأدى تثبيت سعر الشعير إلى تساوي سعره مع الأرز (٣٧) . والواضح أن الفرض هنا كان محاوالة السلطان المقارنة النسبية بين بيع الخيل وأثمان غذائها . ليشي هو المحنكر الوحيد لها . وهذا ما دفع بسطاء الناس إلى الاعتماد على حشائش الاستمس المنتشرة في البلاد وقشور الأرز لتغذية دولهم من الخيل والحيسر . ومن استطاع من كبار التجار الحصول على كميات كبيرة من الشعير لتغذية الخيول لم يستطع أن يحصل على أثمان مرتفعة لخيوله تعرض ما في غذائها . نتيجة لتجهيد السلطان للأسعار . وإشرافه الشديد على البيع وشراء الخيل .

لم تكن سياسة تجهيد الأسعار وتثبيتها . التي كانت تخدم النظام الاحتكاري . الذي أقم عليه السلطان علاء الدين الخليلي . تشمل السلع الغذائية فقط بل تعدتها إلى صناعة الأقمشة . التي اشتهرت بلاد الهند بها منذ قديم الزمان . وقد فرضت رقابة صارمة على الأقمشة الفاخرة . أمر بإقامة سوق خاص للقماش . ووضع لائحة بأسعار جميع الأقمشة على النحو التالي .

ومن خلال تلك الضوابط استطاع السلطان علاء الدين الخليلي أن يطبق سياسته الاحتكارية بدقة . ذلك من خلال امتلاك العديد من السلع والبضائع التجارية . بل لقد دخل في منافسة التجار ، الذين قطنوا العسّن معه على منافسته . ومن خلال تحديد الأسعار التي تناسب الدولة دخلها المالي ، رُسم تناسب التجار اضطر كثير منهم إلى بيع ما يملكون إلى السلطان واكتسبوا بأجرهم من العمل مع الدولة . وعاد كل هذا بالخير على الأهالي الذين تبصر لهم الحصول على المنسوجات بأسعار مناسبة ، فتم القضاء على شبح المجاعات ، ونعمت السلطنة بالهدوء والاستقرار . ووجد الفقير قوت يومه ، وتم القضاء على شبح التجار والمحتكرين ، وحل التدبير . وضع السلطان الدلائل والوسطاء ، قسم الخير وانتشر الرخاء ..

٣ - ضوابط السلطان علاء الدين لتنفيذ سياسته التجارية :

وضع السلطان علاء الدين عدة ضوابط لضمان تنفيذ سياسته الاحتكارية . ومن أولى هذه الضوابط تنظيم حركة الأسواق ، بالإضافة إلى الاهتمام بالوظائف الإدارية الخاصة بالاقتصاد . هذا بجانب اعتماده على جهاز من الجواسيس على أعلى مستوى ، وإقامة العديد من الصوامع التنفيذية . وقد ابتكر السلطان بعض الحيل التي استطاع من خلالها الكشف عن المخالفات ، بالإضافة إلى استخدام الشدة وإزالة العفريات القاسية بالمخالفين . وسوف نعالج هذه الضوابط بشيء من التفصيل فيما يأتي :

أولاً : الأسواق :

تمركزت التجارة الداخلية في الهند في الأسواق ، التي انتشرت في كبرى المدن الهندية ، ولعبت دوراً هاماً في تسيير شئون الأقاليم الاقتصادية . ومن أشهر أسواق سلطنة دلهي : سوق مدينة اللتمان ، التي اعتبرت أسماؤه من أرخص أسعار الأسيان في الإقليم (١٥٤) . واشتهر أيضاً سوق بنارس الذي جمع العديد من تجارات الهند ، وانتشرت فيه محلات الذهب والنصونات بجانب الأقمشة الفاخرة والحيل وغيرها (١٥٥) .

وكان اهتمام سلاطين الخلق بالأسواق منذ بداية حكمهم . فقد قام السلطان جلال الدين الخليلي بإنشاء سوق ١ شهوتو (وسط مدينة كيلو كهرى ، وقام ببناء القصور والبيوت والجامع وسطه (١٥٦) . وتم بقليل ذلك من أهمية سوق دلهي . الذي أصبح بجانب أهميته التجارية انكبرى منجاً للثغرين من مدش قوات المغول . حيث أدى نزاعهم الناس فيه إلى سد منافذ وصول وخروج الغلات إليه (١٥٧) .

ومن البدهي أن نشير إلى أن سياسة الاحتكار التي انتهجها السلطان علاء الدين الخليلي لم تشمل السلع الغذائية والأقمشة فقط بل امتدت أيضاً إلى النواب ، وخصوصاً الخيول (١٥٧) . التي شهدت هواء الجيش الهندي ، وعليها مدار القتال والحروب ، لذا فقد فرض السلطان عليها قيوداً كبيرة ، كما فرض على غنائمها قيوداً أيضاً . وأصدر السلطان مرسوماً خاصاً بأسعارها ، حدد فيه أسعار بيعها على النحو التالي :

النوع	السعر
خيول عربية	١٠٠ تنكة
خيول تركية	٨٠ إلى ٩٠ تنكة
خيول برازين (١٤٨)	٦٥ إلى ٧٠ تنكة

ولتنفيذ هذه السياسة وضع السلطان عدة قيود على بائعي ودلالي الخيول في الهند . وأمر ألا يشتري التجار الجياد من السوق ثم يبيعونها خارجة حتى لا يلجأوا إلى خفض سعر الشراء ورفع سعر البيع (١٤٩) . وعندما عاث أدولاء الأسواق فساداً في البلاد وأخذوا في التحايل على الأسعار التي حددها السلطان معاوتهم كشف العيوب في الخيول . أمر السلطان رجاله بتعقيم بالطرد والحس ، بل القتل ، حتى انتهى أمرهم تماماً في المدينة (١٥٠) . وقد أدى ذلك إلى أن كثيراً من الأسر فقدت عائلتها الوحيد ، حيث أن ذلك النشاط كانت تتوارثه عائلات بكينها . وما عباد عليهم بشراء عظيم . ولكنهم فقدوه في عهد السلطان علاء الدين الخليلي (١٥١) .

وهكذا اهتم السلطان علاء الدين بالخيول ، وخصص أجناسها دورياً كل شهر ، وأمر بتفويضها ، ولو ظهر أقل تغاوت في الأسعار كان يعاقب المنسب فيه بأشد عقوبة (١٥٢) .

وبذلك استقرت الأوضاع الاقتصادية ونفذت أوامر السلطان بدقة دون أدنى تجاوزات تذكر . واللافت أن تلك الضوابط طبقت على بقية النواب والإبل ، أما الذبيلة فقد منع السلطان شراؤها وبيعها نهائياً . حيث أصبح - منذ استقرار سلطنة دلهي - أمر امتلاك تلك القبيلة قاصراً على السلطنة الحاكمة ، ولم استطع الأهالي امتلاكها أو امتلاكها أبداً . وكان من يتكلم أحداً مراً يقتل على الفور (١٥٣) .

ثانياً : الوظائف الإدارية :

من أهم أدوات السلطان علاء الدين الحلبي تنفيذ سياسته الاحتكارية على السلع والمتجات . الاضمام بالوظائف الإدارية المتعلقة بالتجارة الداخلية والخارجية في السلطنة . ولذلك اختار أكفأ رجال الدولة لتلك المناصب . وتوهم إليه وأنعى عليهم بالطلع والنبات والأموال . ومنحهم السلطة الإدارية والتنفيذية . فإذا اكتشف تفسيراً من شأنه الإضرار بصحة السهامة الاقتصادية فإنه كان يتكفل بهم ويقفل بعضهم ويترن بهم سوء العذاب . ومن أهم تلك الوظائف وطهيفة كوتوال ائديةة ، وهو المختص بالإشراف على النظام بكل مدينة . وكان هو المسئول إلى جانب الحاكم ورئيس الشرطة عن النظام (١٢٠) . وبالرغم من ذلك فقد ضم للكوتوال مهنة مراقبة السوق ومراقبة نامة ، على أساس أن الكوتوال كان رئيس جهاز التجسس في الدولة ، وعلى كاهله مسئولية مراقبة الأسواق والكشف عن العناصر المخالفة لسياسة الدولة الاقتصادية (١٢١) .

ومن مظاهر اهتمام السلطان علاء الدين بوظيفة الكوتوال . أنه أئد إليه مهمة جمع الأموال من الأتراء ، الأتراك القوار ، وأذخائها في خزائن السلطنة (١٢٢) . وأشهر من تولي هذا المنصب " ملك علاء الدين " ، الذي كان من أقرب وجان الدين إلى السلطان ، ويستشير به في كافة أمور الحكم والإدارة ، وكان دائم الاستماع إلى نصائحه (١٢٣) . وقد بلغ من إعجاب السلطان به أن أئعم عليه في يوم واحد بمئسة آلاف تنكك بالإضافة للعديد من الملابس المرصاة بالذهب ، ووجودين مرصجين وطام مرصع ، هذا بالإضافة إلى فريتين عامرتين (١٢٤) ، مما جعله مرموياً من رجال الدولة . وقد بلغ من نفوذه أن أصبح له اسطبل يضم أفضل وأجود الخيول . لدرجة أن لأركل أمر الإشراف عليه إلى أحد رجاله ويدعى " حاجي مولا" (١٢٥) . ولكن من الملاحظ أن خدمات " ملك علاء الدين " لم تنفخ له لدى السلطان عندما اتهم بالتمتصير في عهد فأمر بقتله وتكفل بكل أتباعه (١٢٦) .

كذلك تأتي في مقدمة الوظائف الإدارية في السلطنة وظيفة المحصب التي تشكل أهمية كبيرة في الكشف عن أسعار السلع ومدى صلاحيتها للاستعمال ، ومراقبة كافة عمليات الغش والتدليس . وقد ائتم السلطان علاء الدين الحلبي بتلك الوظيفة حتى بلغ من أهمية المحصب في عهد أنه وضع عمال السلطان تحت مراقبته ، حتى لا يستطيعوا الاستيلاء ، على

وقد أدرك السلطان علاء الدين الحلبي أهمية الأسواق في تيسير شؤون المعاملات التجارية ، فأمر بإنشاء سوق كبير على طرف مدينة دهلي ، وقام بتقسيمه لضمم التجار المرورضة ، فخصص جزءاً منها لبيع الخيول ، وآخر للزقن ، وثالث للمصوب والغلال ، وغيرها (١٢٨) . وخصاية بضائع السوق من السرقات أمر باحاطته بسور ضخم ، كذلك حدد أوقات العمل في هذا السوق ما بين صلاة الفجر حتى الظهر ، ومع ممارسة البيع في غير ذلك الوقت (١٢٩) . وذلك ليسهل عملية المراقبة في التبادل التجاري في وضع النهار .

ونظراً لتعدد السلع الواردة على سوق دهلي . حدد السلطان علاء الدين الحلبي لكل مدينة يوماً لإرسال متجاتها ، كما حدد الكميات القادمة من تلك المدن (١٣٠) . وقد استعمل أمرى القنول في العمليات التجارية كسلعة تدو الربح ، حيث أمر ببيعهم في أسواق الزقن (١٣١) . ومن هنا ننصح أهمية سوق دهلي ، الذي أصبح من أشهر أسواق السلطنة وأهمها . الأمر الذي قضت أمامه أهمية الأسواق الأخرى ، مثل سوق البنغال وسوق كشمير والمغان ويهند (١٣٢) .

ولاهمية الأقمشة وما تدره من دخل كبير لسلطنة دهلي ، قام السلطان علاء الدين بتوسيع ونظير سوق مدينة داون ، الذي اشتهر كمركز أساسي لبيع الأقمشة في الهند (١٣٣) . وأظ عليه السلطان اسم قصر العمل . وزيادة في الاضبط في بيع الأقمشة حدد مواعيد العمل في هذا السوق ، على نفس النهج في سوق دهلي من الفجر حتى الظهر (١٣٤) . ووضع قائمة بمختلف أسعار الأقمشة ، وأئزم المسج على إتباعها (١٣٥) .

واللاحظ أن سوق العمل هذا اكتسب أهمية كبرى . وقصدته التجار سراء من مختلف أنحاء السلطنة أو من خارج البلاد ، خاصة تجار خراسان ، الذين قدموا لعرض أقمشة الكرياس من بخارى (١٣٦) . كما قدم إليه تجار الصبغ بالحرير الصيني المير (١٣٧) . أما أهل كشمير فقد زاد عددهم في هذا السوق ، واشتهرت منرجاتهم القطنية والصوفية بالجودة (١٣٨) . كذلك عرضت فيه مختلف أنواع البسط والسجاجيد . بالإضافة للأقمشة المصنوعة من وبر الجمال ، التي اشتهرت لأهور بصناعتها . ونتيجة لكثرة عرضه قل سعره في هذا السوق (١٣٩) . مما أدى لزيادة الإقبال عليه . وقد سهل مركز كافة السلع في سوق دهلي وقصر العمل عملة مهمة الدولة في السيطرة على التجار واقتصاديات السلطنة .

وقد أدى تنوع المهام بين المحاسب الذي انحصرت وظيفته في مراقبة مستوى جودة السلع والبضائع ، وصاحب الشعنة ووظيفته مراقبة الأعمار ، إلى ضبط كافة الأوضاع وتسيير شؤون السوق على أعلى مستوى من المهارة والكفاءة .

كذلك أهدم السلطان علاء الدين بأسواق القرى الصغيرة ، وعين على كل قرية مفسم - رئيس القرية - وضع تحت يديه العديد من المساعدين ، وكان يطلق عليهم بلفظة الهند - الجوهري (١٨٨) . وكانت وظيفته مراقبة كافة أعمال الفلاحين من زراعة وحصاد ، وضمن النخل ، ونقلها إلى الأسواق الرئيسية ، بجانب الاهتمام بأعمال الحراج (١٨٩) . وزادت ثروات بعض مقدمي السلطان لدرجة أنهم كانوا يتطون أغلى الجياد ويلبسون أفخر الثياب ، مما دفع السلطان إلى محاسبتهم والتشديد في مراقبتهم . ثم قام بتجريدهم من أموالهم ، مما دفع بعض ضائهم إلى العمل في البيوت للحصول على قوت يومهم (٩٠) .

وقام المحاسب بطور فعال في محاسبة مقدمي السلطان ، فكان يبلغ عن أعمالهم ومدى ثروتهم . كما قد يترتب عليه إصدار مرسوم ملطاني بتجريدهم من الأموال التي استولوا عليها بدون وجه حق (٩١) . وكانت مثل هذه الأعمال من جانب السلطان تزيد من ثقة الرعية فيه . فانتشر الأمن وعم الرخاء . وتقلص نفوذ كبار رجال الدولة الذين أصبحوا مراقبين من قبل بعضهم البعض . وقد أدى جميع الركاب تلك الوظائف مهامهم على أكمل وجه مما سهل للسلطان المتخفي في تنفيذ سياسته الاحتكارية .

ثالثاً : التجسس :

وتطبيقاً لسياسته الاحتكارية أنشأ السلطان علاء الدين الخليلي قريشاً من العيون والجواسيس ، كانت مهمتهم الأساسية مراقبة كل صغيرة وكبيرة في سوق المدينة . ولم تقتصر مهمتهم على رصد مخالفات صفار الفلاحين والتجار واليائمين ، بل شملت مراقبة كبار رجال الدولة من أمثال المحاسب والشعنة والمقدمين . وبلغ من بقطة السلطان علاء الدين أنه عين في كل حارة ومنزل الجواسيس والعيون . كذلك بلغ من مراقبة الجواسيس أنه لم يكن ميسوراً للأغراء ، وأرباب الدولة الاخلاط فيما بينهم ، أو الذعاب إلى منازل بعضهم البعض ، خشية مراقبة رجال التجسس (٩٢) .

جيتل واحد - وهي عملة صغيرة جداً - دون إذن منه (٧٧) . وقد أطلق عليه بلفظة الهند لقب الرئيس (٧٨) .

ومن الجدير بالذكر أن السلطان علاء الدين جعل لكل مدينة من مدن سلطنة دهلې محسماً خاصاً بها . ومن أشهر من تولى هذا المنصب "فخر الدين كوجي" ، الذي بذل جهوداً كبيرة في عملية مراقبة الأعمار في الأسوق . وكان دائم التجسس على العمال والتسك في الأسواق لمراقبة عمليات البيع والشراء (٧٩) . وكان يقدم تقريراً يومياً إلى السلطان بكافة المبادلات التجارية . وقد بلغت مكانته حد أنه كان يدخل عليه دون اعتراض من قبل رجال الخرس أو الحاجب (٨٠) .

وقد بلغ من مكانة المحاسب أن أحدهم يدعى "علوى شاه" وصل لدرجة عالية من الثراء ، بحيث دفعه شغوره إلى الاستيلاء على مدينة بداون بمساعدة "حاجي موله" منتهزاً غياب السلطان عن العاصمة وذهابه لفتح قلعة رتتهور (٨١) ، ولولا فطنة السلطان وخبرته العسكرية وفرضه الحصار حول المدينة ، لاستطاع هذا المحاسب "علوى شاه" مد نفوذه إلى عدة مناطق . ولكن انتهى أمره بالقتل أمام أهله مع "حاجي موله" ، وتكفل بأولادها وكافة من أنتم إليهم من الأهلبي (٨٢) .

ومن الوظائف الإدارية التي اهتم بها السلطان علاء الدين الخليلي وظيفة الشعنة (٨٣) ، الذي أطلق عليه بلفظة الهند اسم - مندوي - أو المحافظ المسنون عن السوق . وقد انحصرت أعماله في مراقبة أسعار السوق في كافة السلع ، بالإضافة إلى الإشراف على كافة البضائع القادمة من المدن المختلفة ، فضلاً عن قيامه ببيع الخبواب - خاصة إلى التجار - بنفسه ، والإشراف على المرازين والكابيل ، في وقت الأزمات الاقتصادية (٨٤) .

والملاحظ أن السلطان دقق في اختيار من يصلح لهذه الوظيفة ، فأنتدبها إلى أكفأ رجاله ، الذين يلتصق فيهم بجانب الخبرة السياسية النورج والتفوق والعدل والإنصاف ، ومن أشهر من تولى هذا المنصب "ملكه قجبول الخ خان" (٨٥) ، الذي وضع تحت يديه العديد من الجهود ، يحصلهم من القروسان واليعض الآخر من المشاة ، حتى يسهل عليه تنفيذ القرارات السلطانية (٨٦) . وقد ساند جماعة من المساعدين الذين سهلوا مهمته . وكان الشعنة يطس في سوق المدينة منذ الفجر وحتى الظهيرة ، ليراقب كافة العمليات التجارية (٨٧) .

وأياً : الصوامع الغذائية :

لا كانت بلاد الهند تعتمد في زراعتها على مياه الأمطار فقد أدى تأخر سقوط الأمطار إلى تعرض البلاد للعديد من الكوارث . وقد فطن سلاطين الإسلام في الهند إلى ذلك وحاولوا جاهدين تحقيق الأمن الغذائي للشعب الهندي ، وذلك عن طريق بناء صوامع للأغذية (١٩٨) ، وأعداد سلاطين دهلبي بناء تلك الصوامع بجمهورية مدينتي دهلبي بجانب مخازن الأفضة والخضيرة . ودعم جهود السلاطين في توفير الحماية اللازمة لتلك المخازن إلا أن القائمين عليها كثيراً ما قاموا بسرقة السلع وبيعها خفية بأسعار مرتفعة (١٩٩) ، وقد احتلف الأمر في عهد السلطان علاء الدين الذي وضع عمال تلك المخازن تحت المراقبة الصارمة من قبل جهاز التجسس ، وكان العامل الذي تقوم حوله الشبهات يتقل فوراً (١٠٠) .

وقد اهتم السلطان علاء الدين بالصوامع القيمة التي شيدها السلطان غياث الدين بلبن ، كما قام ببناء العديد من المخازن الجديدة ، التي كان يخرن فيها الأرز والقمح والكتوبر (١٠١) ، وأتمت الصوامع الجديدة التي شيدها السلطان علاء الدين باتساع مساحتها ، لتستوعب تلك الكميات المتزايدة من الحبوب الغذائية التي جلبت إلى دهلبي من مختلف المدن الأخرى (١٠٢) .

ولقد فضل السلطان علاء الدين إقامة الصوامع الجديدة بجانب سور السوق مباشرة حتى يسهل توزيع الغلات على الأهالي وإيصالها إلى التجار للبيع (١٠٣) .

وعنى السلطان علاء الدين ببناء هذه الصوامع من الطوب اللبن وراعى فيها توفير الفتحات اللازمة للتنوية المطلوبة ، مما جعل الحبوب تبقى فيها فترة طويلة دون أن تتلف (١٠٤) . وهكذا لعبت تلك الصوامع دورها في تحقيق الأمن الغذائي للشعب الهندي .

خاصة : العقوبات :

حاول السلطان علاء الدين الحلقي فرض المزيد من المراقبة على الأسواق . وكان من نتائج السياسة المشددة التي اتبعها أن تلك المخالفات ، واستطاع إعدام قبضته على رعاياه . ولم

وقد اعتمد السلطان علاء الدين على رجال التجسس في معرفة أحوال المطلقة الاقتصادية ، ونشر رجاله وعيونهم في كافة المدن والقرى ، حتى أصبح جامعو الخراج أنفسهم جواسيس لحساب السلطان ، وبلغت رقابتهم على مصفار الفلاحين درجة كبيرة فكانوا لا يستطيعون إدخال أي كمية ولو صغيرة من المعصرون إلى منازلهم دون معرفة الجواسيس وإبلاغ الأمر إلى السلطان (١٠٦) وبناءً على ذلك أقرت المجمع بإرسال غلاتهم إلى سوق دهلبي وبيعها للحكومة بالسعر المحدد ، ثم شراء ما يلزمهم من المعاصيل بسعر السوق .

ومن الملاحظ أن مراقبي الأسواق زاد دخلهم وظهر عليهم شيء من النراء ، وعندما شك السلطان في مصدر أموالهم رصد عليهم العيون والجواسيس ، وكلفهم بمراقبة صارمة وقد تطلب ذلك تجريد العديد منهم من ثرواتهم وبيعهم ، كما راقبوا صاحب الشحنة مراقبة شديدة . وكان هدف السلطان من ذلك وعرضه في عدم انتشار الرشوة ووضوئها إلى قبضة المستولين (١٠٦) .

وفي عهد السلطان علاء الدين ظهر في جهاز التجسس طائفة عرفت باسم المتصدين ، كانت مهمتهم تنفيذ أحكام السلطان بعقاب المخالفين من البائعين والتجار . وبلغ بهم الأمر ضرب أقدامهم بالعصى والجريد حتى الموت أمام الأهالي (١٠٥) ، وذلك لث الخوف والرعب في قلوب الأهالي . ويبدو أن رئيس جهاز التجسس لم يكن معروفًا لدى موظفي الدولة أو العامة حتى أن الكتائب التاريخية لم نغتنا باسم وأحد منهم في عهد السلطان علاء الدين ، وإن كان قد عرف بعضهم في المهور السابقة (١٠٦) . ورغم تشيع الجواسيس لرجال الدولة ومراقبتهم ، لم يذكر أن أحداً منهم تعرض لشيء من الجبل والمكائد للاتقام منهم . نظرًا لما شاهدوه من مصداقية السلطان لهم ونصرتهم على سواهم .

ولما حدد السلطان أسعارًا معينة ثمنًا للخول ، فإن هذا الإجراء ، تطلب مراقبة على دلاحي السوق ، الذين مشوا في القيام بعملهم كمرشدين للأهالي ، نتيجة تشيع رجال التجسس لهم ، مما سهل للسلطان القبض على أغلبهم ونفيهم إلى خارج المدينة (١٠٧) ، وبذلك تمكن السلطان علاء الدين من إحكام قبضته على السوق وممارسة سياسته الاحتكارية دون تدخل الدلايين ، الذين كانوا يقبحون السلعة أو يحسنون كيفما شاؤوا ، بما كان له أثر سيء على ثبات أسعار الخول ، وأضر سياسة الدولة .

وللكشف عن هؤلاء التجار المخالفين ومعاقبتهم . ابتكر السلطان العديد من الحيل والمكائد التي كان يشرف بنفسه على تنفيذها . حيث اعتاد أن يرسل الصبية بالمال إلى السوق للشراء من البياتيين ، حتى يرى مدى التزامهم بالأعمار . وكان البائع الذي يخالف تلك الأسعار يخاقب على الفور من السوق وأمام الأهالي .

ومن الأمثلة على مدى اهتمام السلطان بما يجري في السوق . أنه تم إتي علمه أن التجار يشترون الأولاد الصغار في الميزان ، فأرسل غلاماً من قبله إلى مختلف الأسواق وكلف كلاً منهم بشراء سلعة معينة ، ثم استدعى رئيس ديوان الرناسة ، وأمره بالتأكد من صحة هذه الرواية ، فإذا تأكد لديه أن أحداً قد تلاعب في الوزن ، أمر باختلاق حاتوته ، وعقابه بكل شدة . لذا خشى التجار مخيبة الغش وحرم كل منهم على سلامة الوزن ، بل بلغ الحرف ببعضهم أنهم كانوا يترنون أكثر من انقلب ، حتى لا يقعوا تحت طائلة العقاب (١١٤٦) .

وهكذا أحكم السلطان فرض رقابة صارمة على عمليات البيع والشراء ، وتبع المخالفين ، وإن كان ذلك جاء مصحوباً بالحرف والفرع .

الطرق التجارية الداخلية :

اهتم السلطان علاء الدين الخلجي بتسييد الطرق التجارية داخل سلطنة دهللي ، وتبني اللصوص وقطاع الطرق والشرار الهنود . ومن أهم تلك الطرق الطريق المستد من دهللي إلى سونات على ساحل المحيط الهندي . وتم للسلطان السيطرة على هذا الطريق بعد فتح المدينة والاندلا ، عليها (١١٥٥) .

وقد عنى السلطان بهذا الطريق لأن عبوره كانت تنقل البضائع المختلفة للقادمة من أرض الجزيرة العربية وفارس ، والتي كانت تنقل أغنيها بحراً إلى الهند (١١٦٦) .

وتعد طريق آخر اهتم به السلطان علاء الدين اهتماماً كبيراً ، حيث قام بتحصينه ، وطهره من الشرار النهود واللصوص ، هو الطريق المستد من سلطنة دهللي إلى حضبة الدكن . وقد حاول السلطان السيطرة على هذا الطريق منذ اعتلائه عرش البلاد ، ويرجع لقائه نصرته خان القنصل في فتح منطقة الدكن (١١٧٧) ، ولعب هذا الطريق دوراً هاماً في نقل الحبوب الغذائية

تكن المقربات التي مارسها قاصدة على فنة معينة دون غيرها . بل سارى فيها بين القواد وكبار رجال الدولة . وقد تفنن السلطان في ممارسة المقربات المختلفة ، والتي كان يعتقد أنها السبل الحقيقي لاستقرار عرض ملكه (١٠٦٦) .

وكانت عقوبات السلطان تشمل مصادرة الأموال والتفني خارج البلاد . فقام بطرد كوتوال دهللي تركليجات مع أهله وخسائفة من أصحابه وجميع المتصلين به ، عندما قصر في رأيه أثناء فترة حكم عمه السلطان جلال الدين ، حيث اتهمه السلطان بأنه هو التسبب في نشر المجاعة بين الأهالي بعد هجوم المغول على دهللي . ذلك أنه لم يسيطر بشكل كاف على مخازن القلال ويوفر فيها الحبوب الضرورية لمواجهة تلك الكوارث (١٠٧٦) . كذلك قام السلطان بقتل ملكه على الدين ، ومثل بجيشه وعلقها أمام بوابة دهللي . وذلك رغم قربانه وعسله كمنشار في الدولة ، وما بذله من جهود في تنفيذ سياسة تثبيت الأسعار والاحتكار الاقتصادي (١٠٨٤) .

وقد تشدد السلطان في عقاب المخالفين وأمر بحرف أبنائهم أمام أمهاتهم ضرباً مبرحاً حتى الموت (١٠٩٦) . كذلك عمل على اختيار مجموعة من رجال التجسس عرفوا باسم التصديين ، مهمتهم تقتصر في تنفيذ أحكام السلطان وتبع البياتيين ومعايبتهم أمام السكان (١١٠٠) . مما ترتب عليه انتشار الفرع والرعب ، فزاد ذلك من نفوذ السلطان وأحكمت قبضته على الدولة .

كذلك بالغ السلطان في عقاب رجال الدولة مثل مقدمي السوق والجواهرين - مساعدي المقسم - وأمر بمصادرة أموالهم فلم يبق لهم ما يكفيهم ، حتى اضطرت نازم إلى العمل في المازن للحصول على القوت الضروري من الطعام والملبس (١١١٦) ، كما سبق أن أشرنا .

وشطت عقوبات السلطان قطع أجزاء من الجسم والأطراف . مثل الأيدي أمام الأهالي وتمويلها على أبواب أصحابها (١١٢٦) .

ووشم كثرة السجون التي شيدت في دهللي ، فقد أمر السلطان المخالفين بحفر عورات تحت الأرض بالقرب من مدينة بناون ، خصيصاً لجس التجار المخالفين ، وكان السجون يتكى في تلك المرات حتى يركه الموت (١١٣٦) . ذلك نتيجة لعدم وجود فئحات للتهوية ، بالإنفاق بطريقة الرتفعة .

المحول ، تباع لكبار التجار والقواد وخصوصاً الخيول العربية منها ، وهي التي بلغت سعر الواحد منها مائة تنكة (١٢٧٧) .

وانشرت دور الضرب في سلطنة دهلبي في عهد السلطان علاء الدين ، الذي اهتم بنقل سبائك الذهب والفضة للضرب منها . وكانت مدينة لاهور ودهلي من أهم تلك المدن التي أنشئت فيها دور ضرب ، حيث كانت تضرب العملة فيها بالشراف الذهبية القصدانية منقوشة للفرزير والفضي (١٢٢٨) . وقد وضع السلطان علاء الدين بدمر الضرب وجاله لتقيام بعملية المراقبة الدقيقة الصارمة من قبل جهاز التجسس على كافة عمليات الضرب ونقل الأموال إلى خزائن الدولة (١٢٢٩) ، مما سهل عملية الإشراف العام على كافة العمليات المختلفة الخاصة بالضرب وتوزيع العملة .

ومن المعروف أن الهند كانت ذات علاقات اقتصادية متشعبة مع باقي دول العالم ، لذا شهدت إقبالا عظيماً من مختلف التجار الذين حملوا منها ، ولها اليد العبيد من السلع المختلفة . وكان لابد من توفير سهل الراحة والعناية بهؤلاء التجار ، ومن ثم شهد السلطان العديد من العلاقات التي كانت تقام غالباً بجموار أسواق المدن الكبرى (١٢٢٠) .

وهكذا سهل على التجار الدخول والخروج من وإلى الأسواق طوال فترة العمل من الفجر وحتى آذان الظهر كالعادة (١٢٣١) . وتوفر مزيد من الراحة للتجار القادمين عبر البحر أمر السلطان بتشييد العديد من الخانات بجموار الموانئ مثل ميناء الديبل وكجرات وغيرها (١٢٢١) . مما كان له بالغ الأثر في توفير الراحة اللازمة للتجار ، واتعاش التجارة الهندية وزيادة الصادرات والواردات .

التجارة الخارجية في عهد السلطان علاء الدين :

قسمت الهند بواقع فريد أدى إلى نشاط الحركة التجارية بها . إذ تقع في منتصف المسافة بين الصين وجزر جنوب شرق آسيا وغيرها من بلدان الشرق الأقصى ، وبين دول وإمارات غرب المحيط الهندي الغربية والفرنسية والإفريقية ، وععبارة أخرى فإنها تقع بين عالمي الشرق والغرب (١٢٣٢) . ومن خلال أرضها يعبر طريق الحرير من الصين إلى الغرب وأوروبا . وطعن سلاطين الإسلام في الهند إلى تلك المنجزات وعملوا على تنسيب الحركة التجارية من داخل وخارج البلاد . نظراً لما كانوا يحصلون عليه من أموال وقيرة كانت تذهب في خزائن الدولة .

من تلك المنطقة إلى دهلبي ، حيث تميزت منطقة الدكن بكثرة إنتاجها من الجيوب وخصوصاً القمح الذي يزرع هناك بكثرة .

ومن الطرق الرئيسية الداخلية في سلطنة دهلبي ذلك الطريق الممتد من كشمير عبر دهلبي إلى مدينة بعاون . وكان الهدف منه تسهيل مهمة نقل البضائع الكشميرية - ومن أهمها الحرير - إلى سوق العدل في بعاون (١١٦٨) .

وهناك طريق آخر يربط بين سلطنة دهلبي وإقليم البنغال الذي نقلت عبره الكثير من السلع مثل السكر بالإضافة إلى العقاقير الطبية التي اشتهر بها هذا الإقليم (١١٩٦) ، ومن خلال تلك الطرق وصلت البضائع المختلفة إلى دهلبي وبيعت في سوق المدينة الرئيسي ، كما بيعت في سوق العدل الذي أقيم في بعاون .

المؤسسات المالية والتجارية :

تعددت العملات التي كانت مستخدمة في سلطنة دهلبي فبان الحكم المحلي ، والتي سكت من معدني الذهب والفضة ، حيث انتشر كلا المعدنين في مجال كشمير بالإضافة لمنطقة السند (١٢٠١) . وقد عرف أهل الهند الدنانير الذهبية وكانت تسمى عندئذ توله (١٢٦٩) . وكل مائة ألف دينار يسمي بلفة الهند لكماً . وكان صرف الدينار الهندي يساوي دينارين ونصف الدينار من دنانير أهل المغرب (١٢٢١) . وأما الدرهم فهي أربعة أنواع : الهشتكائي والتوكائي والمشتكائي والبراز واهكائي (١٢٢٦) .

وتنوعت العملات الخاصة بعمليات البيع والشراء . حيث بيعت الجيوب الفخائية المختلفة بالجيل . وهو أصغر العملات السبعة في الهند (١٢٤١) .

أما الأقمشة النضبة والخراتير فقد بيعت بالتنكة . وكانت تباع لكبار رجال الدولة والنهبة القصدانية بالإضافة إلى كبار التجار . حيث بلغ النزاع الواحد من الحرير الملحوي - ١٩ تنكة (١٢٥١) . ولا يعني ذلك نيات نوع العملة بالنسبة لعمليات شراء الأقمشة ، بل استخدام الجيول أيضاً في بيع الأقمشة مثل البرود القلم . وهو الذي بلغ سعر الفراع الواحد منه ٨ جيجول (١٢٣٦) . ويضخ أو تحديد سعره بالجيل وانخفاضه جا ، ليناسب أهالي دهلبي متوسطي الدخل . وذلك تنكراً لضعفه في الهند . أما الحيوانات فكان يحدد سعرها بالتنكة وكانت

ومن هؤلاء السلاطين السلطان علاء الدين الخلاجي الذي استغل طول مراحل الهند الغربية وعمل على تنشيط حركتها التجارية مع دول الجزيرة العربية (١١٣٤).
 كذلك عمل السلطان علاء الدين على وضع أغلب الشريط الساحلي للغرب الهندي في قبضته ، فجرد الجيش تلو الآخر حتى فتح مدينة سورات وأعادها للسيطرة الإسلامية ، ومن ثم فقد استولى على ميناء كجرات الهام (١١٣٥).

وبذلك تحكّم في كافة العمليات التجارية التي كانت تتم بين التجار الهند وغيرهم ، كما فتح منفذاً هاماً لتصدير السلع الهندية لمختلف دول المشرق . وقد أعقب سيطرة السلطان على ميناء كجرات استيلاءه على ميناء الديبل الهام ، والذي خشي من وقوعه في قبضة بقايا أمراء غياث الدين بلبن ، فقام بتقلهم جميعاً وسيطر على المدينة (١١٣٦) . ويعتبر ميناء الديبل من أهم موانئ الهند الغربية ، حيث كانت ترسو عليه أغلب السفن المنيعة من بلاد الشرق إلى الصين ، كما كان يستعمل كميناء بحري يقبل عليه التجار للتزود بالخبث ، واللازولين (١١٣٧).

وفي هذا الميناء ، كان يوجد الكثير من التجار الأخراب ، الذين أقاموا المساجد والمدارس ، أما صناعة النجار فقد أقاموا اتحاداً قسماً بينهم يرأسه ملك التجار (١١٣٨) .
 وقد تعددت الطرق البرية التي كانت تسير فيها القوافل المختلفة المنطلقة من دهل غير ولاية سجستان ، ومنها إلى منطقة البنجاب - الخمسة أنهار - ومنها إلى منطقة أفغانستان ثم إلى بخاري غزياً أو خراسان شمالاً (١١٣٩) .

وهناك طريق بحري آخر كان يربط الهند بأوروبا ، وهو مسار العمليات التجارية منذ ثلثمائة وثمانين ، حيث نقلت عبء التوابل والأقمشة الهندية القاهرة إلى أوروبا ، وبدأ هذا الطريق من طبعة مارا بساحل البحر المتوسط سحاراً شمال إفريقية حتى مصر ، ثم بلاد الشام والعراق ، الأزمان ، حيث نقلت عبء التوابل والأقمشة الهندية القاهرة إلى أوروبا ، وبدأ هذا الطريق من مارا بالكوفة وبغداد والبصرة ومنها إلى الهند والصين (١١٤٠) . وهكذا فإن من سيطر على شمال غرب الهند صار متحكماً في جميع المسالك البرية الهامة ، حيث كانت تلك القوافل تدخل إلى البلاد من خلال ثلاثة ممرات أساسية ، وهي بحر خيبر وبحر بولان وبحر مركان . وقد تم خيبر من كابل مارا بمنطقة " بنو " عبر بحر كورام ، ومنها إلى نهر أندس - السند - ، وما نفذت كافة الجهود التركية إلى الهند . أما بحر بولان فيقع على بعد قليل من بحر كورام ،

حيث تنخفض الجبال الأفغانية في الجهة الغربية فسير القوافل بين مدينتي هراه وقندهار باتجاه جنوب شرقي صارة بمنطقة شرقية حتى تبلغ بحر أنس ، وبالنسبة لمر مركان ، فإنه يعتبر الطريق الأخير بين الهند وإيران ، حيث تمر القوافل بمنطقة مركان الصعبة سالكة طريق بلوخرخان (١١٤١) .

وقد سهلت تلك الممرات الحركة التجارية بين الهند وخراسان وبلاد الجزيرة العربية . وهناك طريق مشهور كان يربط بين الهند والصين ، حيث كانت القوافل تسير باتجاه كشمير عن طريق منقولها أو بلاد الحلق (١١٤٢) ، وعن طريقه عرف الهند صناعة الحرير الصيني ، الذي راج بصورة واضحة في كشمير . وهي العبر الأساسية له إلى بلاد خراسان ومنه إلى أوروبا .

أما عن أهم صادرات وواردات بلاد الهند فإنه ثمة حقيقة يجب أن نوضح في الاعتبار . هي أن البزبان التجاري دائماً كان في صالح الهند في علاقاتها الاقتصادية مع أي دولة أخرى ، وذلك بسبب تنوع مبيعات البلاد وكثرة إنتاجها ، وهذا بالتالي شجع سلاطين الإسلام في الهند على محاولة الاستفادة من تلك الميزة .

ومن أهم صادرات الهند المشوجات القطنية المختلفة والسجاجيد والأقمشة المطرزة ، وهي التي زادت في عهد السلطان علاء الدين نتيجة لتلك القبول التي وضعها في تحديد أسعار القماش ، بما وفر كميات كبيرة منه لتصدير الخارجي (١١٤٣) ، وصدورت البلاد المعطور والتوابل والسكر الذي راج وجاماً عظيماً في أوروبا ، وكان يزرع في منطقة اينيغال (١١٤٤) .

وصدورت الهند السيرف الهندية التي اشتهرت في البلاد العربية حيث كثر الإقبال عليها ، ومنها نوع يسمى السعوى (١١٤٥) . كذلك صدرت الهند الأواني النحاسية ، التي كثر إنتاجها في البلاد ولاقت وواجاً في بلاد الشام واليمن (١١٤٦) .

ومن الحيوانات صدر العديد من جلود الماعز والشيران البرية والطرائيت وكلاب الصيد بجانب أبواب وحيد القرن والقبولة (١١٤٧) .
 ومن أشهر صادرات الهند العقاقير الطبية التي اشتهرت بها كالبليلج والطرقييل والبينج والبللار (١١٤٨) .

الهوامش

- ١- المتخلصون : وقع خلاف بين المؤرخين الفرنسي حول نسب الخلع . فيذكر الزكري بنزوي أنهم طائفة من عشائر الترك ، كانوا يقيمون الترحال والتبغل ، فيجمعهم "خان ترك" وولي عليهم أحد رجاله ويدعى "بيباغر" وأسكنهم منطقة غرمت "بيباغر الخلع".
- ٢- ابن الأثير : ص ٤٣٤ . ترجمة : د . عثمان السيد زيمان ، الطبعة الأولى ، القاهرة سنة ١٩٨٤م .
- ٣- أما نظام الدين الأثيري فيذكر أن المتخلصين ينسبون إلى "قانع خان" صهر "حنكتر خان" المغولي ، والذي حصن مع قومه البالغ عددهم ثلاثين ألفاً بجبال القزوين بعد هزيمة السلطان "جلال الدين منكبرتي" عند نهر السند عام ٦١٨هـ / ١٢٢١م ، كما ذكر تقليداً عن ابن البيس أنهم من نسل أحد أبناء "ترك من باقت" البالغ عددهم أحد عشر ولداً .
- ٤- نظام الدين الأثيري : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٠٨ ، ترجمة : د . أحمد عبد القادر الشاذلي ، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٥م .
- ٥- ويأرجع لكتاب سلجوق نامه لابن البيهقي لم نجد موصفاً لهذه الطريقة . وإنما كل ما ذكره المؤرخ كان استعمال اسم قانع خان عند سلاطين السلاجقة ، ومنهم "طغ أوسلان الثاني" ، الذي توفي سنة ٥٨٨هـ / ١١٩٢م .
- ٦- سلجوق نامه ، ص ٥٩ ، ٦٠ ، ترجمة : د . علاء الدين منصور ، طبعة دار الثقافة العربية ، سنة ١٩٩٤م .
- ٧- وعلى أية حال لقد دخل الخلع إلى ديار الهند منذ الفتح حملات الفورية مع السلطان "شهاب الدين افشروي" ، وظهور منهم شخصيات عظيمة مثل "محمد بخيار الدين الخلجي" الذي فتح مدينة بهار وانبعاث ، وغزا إقليم البت .
- ٨- (الجزء الثاني) : طبقات ناصري ، ج ١ ، ص ٤٢٤ . تعليق عبد الحمى حمصي ، طبعة كابل سنة ١٣٤٢ هـ .
- ٩- كما ظهر منهم "حسام الدين عمر بن خلجي" الذي استغل بالقيام بالثورة عام ٦٢٢هـ / ١٢٢٣م ، وأعلن نفسه سلطاناً . ولقب نفسه "بشوات الدين" إلا أنه انهزم على يد الأمير "ناصر الدين محمود ابن نسيم الدين التمشي" سنة ٦٢٤هـ / ١٢٢٦م .
- ١٠- مؤرخين : حبيب السبور في أخبار أفراد الشر ، ص ٢ ، ص ٦١٧ ، طبعة طهران ، سنة ١٣٣٣ هـ .
- ١١- وعلى الرغم من تلك الهزائم التي حققت يقائد الخلعيين إلا أن نفوذهم قوي وأثبت في عهد أواخر حكم السالك في الهند ، وأخذوا يتكلمون ركناً أساسياً في الجبر .

أما عن واردات الهند من البلاد الأخرى فتكاد تكون محدودة في بعض السلع الثقيلة ، ومن أهمها الحمض الذي جلبت من بلاد الجزيرة العربية ، نظراً لضعف وقصر الحمض الهندي (١٤٩) ، وكانت الحاجة ماسة إلى استيراد تلك الحمض لاستخدامها في الحرب والتقال . وتأتي الأقمشة البخارية في المرتبة الثانية من واردات الهند ، خاصة النوع الذي يطلق عليه اسم الكرياس (١٥٠) ، والذي دخلت كميات كبيرة منه إلى الهند في عهد السلطان علاء الدين ، واشتهر منه نوعان هما : كرياس بريك وكرياس كورد ، اللذان قديماً يخصص محرهما فيبع العسرين ذراعاً من النوع الأول يبلغ تنكة واحدة ، وكان يشتري الأربعة ذراعاً من النوع الثاني بنفس الثمن (١٥١) . وقد اشتهرت بلاد الصين بتصدير الأقمشة الحريرية إلى الهند إلى أن هذا النوع من الاستيراد قل في عهد السلطان علاء الدين ، حيث غلب استخدام الحرير الهندي في البلاد (١٥٢) .

وصفوة القول فإن التجارة في الهند في عهد السلطان علاء الدين الخلجي سارت وفق نظام معين ، وهو تقيت الأبحار على السلع والبضائع ، خاصة الحبوب والحبوب والأقمشة الفاخرة ، وذلك لكي يفضي السلطان على الأزمات الاقتصادية والمجاعات ، ويكفل للجنود وأتباعهم وأرؤسهم ، حتى يرفع شأنهم ويتمكنون من فتح المدن والأقاليم وصد غارات المغول والأعداء . وقد اتبع السلطان علاء الدين الخلجي لتنفيذ ذلك سياسة التشدد مع مخالفي الأوامر وأتباع العقاب بهم . كذلك وضع جهاز تجسس لكي يطمئن إلى تنفيذ ذلك ، وكان أهم ما يبرز سياسته الاحتكارية أنه اعتبر نفسه الشاري والبايع الوحيد في الدولة ، مع هامش ضعيف للتجار والبايعين .

ويشير كنيان بطاينة فيقول : بعد أن قويت سياسة الاحتكارية في عهد السلطان علاء الدين الخلجي ، فقد استغل ذلك في سياسة التشدد مع مخالفي الأوامر وأتباع العقاب بهم . كذلك وضع جهاز تجسس لكي يطمئن إلى تنفيذ ذلك ، وكان أهم ما يبرز سياسته الاحتكارية أنه اعتبر نفسه الشاري والبايع الوحيد في الدولة ، مع هامش ضعيف للتجار والبايعين .

- ١١ - بارثي : تاريخ تيمور شاهي ، ص ٢٢٨ وما بعدها ، وكانت مدينة سونوات التي تقع على الساحل الغربي لبلاد الهند مواجهة لبلاد العرب ، تم فتحها لأول مرة في عهد السلطان محمدر التيموري عام ٤١٦ هـ / ١٠٢٥ م ، وكانت تعتبر من أشهر المدن الهندية من الناحية التجارية والدينية .
- ١٢ - الكرد بندي : زين الأخبار ، ص ٣٠٨ . إلا أنها سقطت في قبضة الهنود بعد وفاة السلطان محمدر التيموري .
- ١٣ - قد اعتمد عملا . الدين خلجي على عدد من القادة ، من أهمهم "نصرت خان" و "ظفر خان" ، أما مدينة سونوات التي سلبت ملكته ، فهي التي تقع على الساحل الغربي لبلاد الهند . التي تم فتحها لأول مرة في عهد السلطان "محمدر التيموري" عام ٤١٦ هـ / ١٠٢٥ م ، وتعتبر من أشهر المدن الدينية في الهند . الكرد بندي : زين الأخبار ، ص ٣٠٨ .
- ١٤ - بدواني : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ١٩٠ . قد اغترب السلطان "عملا . الدين خلجي" بقوته . وامتلأت خزائنه بالأموال . لذا فكر في أن يملك "الإسكندر الأكبر" . ينتج بلاد العالم ، لولا تدخل صاحب السجدة في عهده وتصدمه بضرورة التنازل عن تلك السجدة . نظر لاختلاف ظروف وظروف عصره عن عصر الإسكندر .
- ١٥ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ٢٠٤ . عصام الدين عبد الرؤوف الفقي : بلاد الهند في العصر الإسلامي منذ فجر الإسلام حتى الفتح التيموري . ص ٩٩ . طبعة دار الفكر العربي . سنة ١٩٩٦ م .
- ١٦ - بدواني : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ٢٠٢ .
- ١٧ - ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٤٣٢ . طبعة دار صادر بيروت .
- ١٨ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٥١ .
- ١٩ - عصام الدين عبد الرؤوف : بلاد الهند ، ص ١٠٦ .
- ٢٠ - قد نتج السلطان "قطب الدين" الأتالي بالقتل والدمار . ونصب الشانق في دهلي . وقتل كل من اتبعه في اشتراكه في المؤامرة ضده .
- ٢١ - بارثي : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ٢٠٤ . Cambridge : History of India , p. 21 .
- ٢٢ - واستمر في إزلال لغوته . واعتدى على زوجة أخيه وأغضبها بالفرار ، بدواني : منتخب التواريخ ، ص ٢٠٣ .
- ٢٣ - بناء على ذلك قام القدر "عسرو خان" الذي كان من أكابر أمراء السلطان "قطب الدين" . ومن القواد الشجعان والذي تسمى في إقليم الكبيرات . (ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٤٢٤ . أحمد محمدر

- ٢٤ - كان جلال الدين قبيل ذلك يشغل منصب عارض الهند في عهد السلطان معز الدين كيشاد ، ودخل مع أمراء الشرك في نزاع انتهى بهزيمتهم بعد معركة عنيفة على أبواب مدينة بدوان - مركز الخليليين - هزم علي إثرها الأمراء الأتراك وقتل السلطان الصغير .
- ٢٥ - ١ بدواني : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ١٤٢ . بتصحیح مولیٰ احمد علی صاحب . طبعة كلکتد ١٩٩٨ع .
- ٢٦ - وهي : هي مدينة ذات إقليم مشح . وهي في مستوى سطح الأرض ، الباراكيبوري ، رجال السن والهد ، ج ١ ، ص ٣٢ . ترجمة : عبد العزيز عبد الجليل . طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٢ م .
- ٢٧ - وفي حقيقة الأمر فقد أقام السلطان جلال الدين في القصر الذي شيده قبله السلطان معز الدين كيشاد . حيث رغب الاعتماد على دهلي وأنها من الشايخ ورجال الدين المنصرفة . وضع في مدينته أهل الطرب والبناء ، من جميع الأخراف . وما دفع السلطان اليه انتهاج هذا الأسلوب تلك التسمية القاسية التي فرضها عليه جد السلطان بلان . فشا تولى العرش وعمره سبعة عشر عاماً حين لا قوة السن . والله وليه . والبعث عن الدين .
- ٢٨ - Oxford : History of India , p. 242 .
- ٢٩ - ضياء . الدين بارثي : تاريخ تيمور شاهي ، ص ٨٩ .
- ٣٠ - P.K. Munshi : The Struggle for Empire , p. 190 . Bombay , 1977 .
- ٣١ - أمراء بلين : هم رجال السلطان الزامل قبيات الدين ، من حكام المقاطعات الهندية ، بارثي : تيمور شاهي ، ص ١٨٤ .
- ٣٢ - سبدي موله : أحد الفاروش الذين زاروا الهند ، وسكن فيها . وادعى أنه يأتي الحوراء وقد صدقه العديد من الناس . فاستغنى السلطان عنها . في أمراء ، فأحلبا معه ، بارثي : نفس المصدر السابق ، ص ١٨٩ .
- ٣٣ - Cambridge : History of India , p. 99 .
- ٣٤ - وقد أطلق على التيمور الذين مطروا في الإسلام اسم المسلمون الجدد ، محصن لهم السلطان "قبيات الدين بلين" منطقة يوم قرب لاهر مسكناً لهم . نظام الملك الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١١٦ .
- ٣٥ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٧٤ . حيث استخرج عنه بعضاً عن حجه عند حدود نهر الكشاد .

الصادق : تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية ، ج ١ ، ص ٢٢٤ ، مطبعة المصاهر ، القاهرة .

- من اضمادة الحرمين وقطر عندهم بألف رجل ، ويضرب مناوية أربع شمال خروسة السلطان من قبله .

المن بطرقة : الرحلة ، ص ٤٢٤ .

٢٠ - W.W.W.: History of India Medieval Islam Turck, p. 34 .

- ومن الملاحظ أن "خسرو خان" سلك سياسة مخالفة تماماً لما سار عليه سلاطين الملاح في بلاد الهند

حيث حاول إعادة الوثنية إلى البلاد ، وتغرب من اليهود ، بالانتقام من المسلمين ، فصرح للهود

بالمختصاب التناهي السلوات في شوارع دلهي ، ومزاولوا المصاحف وقاموا بتخريب المساجد ، في

صداوة لإعادة الأضنام من جديد ، ولكن بعض قادة الجيش بجانب "تغلق شاه" أحد القواد تصدوا

لقوة السلطان "خسرو خان" ، واقنعوا دلهي عليه وقاموا بقتله ، وذلك بعد توليه الحكم بأربعة

أشهر . نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٦٦ .

٢١ - السلطان باير شاه : باير نامه ، ج ٣ ، ص ٣٨٨ ، ترجمة : د . أسد مجيد السلاتي ، طبعة

تراث الإتانية .

- وأرض السند فطر مطر الخسب في الصيف ويسرته "برشكال" ، وكذا كانت البيعة أشد إيماناً في

التصال كثير فطر مادام ليس هناك حاجز بين سقوطة ، وكثيراً ما يكون في الشمال . وهذا ما يفسر

تزوهار حصون وادي السجاب وحصون أرض البنغال ، السروي : تحقيق ما للهند من مقوله ، ص

١٤٩ ، الطبعة الثانية . طبعة عالم الكتب ، ١٤٠٢ هـ / ١٩٨٣ م .

٢٢ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٦٦ .

٢٣ - وكسلي حاجج : الهند وأسرطوطرها الإصلامية ، ج ٥ ، ص ٦٢٤ ، منشورة ضمن مجموعة تاريخ

العالم .

- وفي حقيقة الأمر لم يكن السلطان "علاء الدين" هو أول من أحدث هذا النظام بل سبقه السلطان

"باير" . لقد شاهد ابن بطوطة الأثر يخرج من أحد الصوامع ، وقد مر عليه فمدن عالمًا ومازال يجد

النظم . ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٤١٥ ، ٤١٦ .

٢٤ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٦٢ ، وكان السلطان "غياث الدين باير" -

سلطان النولة السلوكية بالهند - قد قام بطهرة جماعة حيث قضى على نفوة جماعة الأربعة التي

كانت ذات شأن في عهده . حتى ينزعه بأمر الحكم دون منازع ، لهذا أراد السلطان "علاء الدين"

أن يسر على نفس الربوب . W.W.W.: History of India, P.2 .

٢٥ - وكسلي حاجج : الهند وأسرطوطرها الإصلامية ، ج ٥ ، ص ٦٢٤ .

لقد كان نفوذ الهذات قد ارتفع في سلطنة دلهي منذ عهد السلطان "جلال الدين لبيوط شاه

المخلص" - أول سلاطين المخلصين - وقد اسما السلطان "علاء الدين" من كثرة التقى والاضطرابات

خاصة عندما يشعر الأهالي بنسب السلطة الحاكمة .

نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٦٥ .

٢٦ - مستفيدوا من تشييل أمرالم .

وقد سبق واستفادوا الهذات من أمرالم في زيادة نفوذهم السياسي ، نظماً حدث في عهد

السلطان محمود بن ألسن (٦٥٠ هـ / ١٢٥٢ م) عندما اعطى أمدهما وبنسب "عبد الدين

رحمان" منصب الوزارة ، وحاول القضاء على الأثر الك . مؤلفه : حبيب الصير ، ج ١ ، ص ٢٠٠ .

٢٧ -

وقد تكررت نفس الرفع في دولة الملاح في عهد آخر سلاطينهم ، عندما استطاع أحد الهذات

وبنسب "خسرو خان" من الأفراد بالحكم وقتل السلطان "غياث الدين مباركشاه بن علاء الدين

المخلص" ، وسيطر على السلطة .

٢٨ - فرشت : تاريخ فرشت ، ج ١ ، ص ١٦٦ ، ١٦٨ .

٢٩ - وقد سبب التمرد اضطرابات كبيرة في سلطنة دلهي ، وانتشروا في منطقتي البنغال ولاهور ،

وتوزعوا من الهذيات ، وولوا بسكاً هجياً أطلق عليه اسم الجلاسون ، حيث كان التمرد شقربا بينما

على الهذيات مسرورات . (مازكو بولو : الرحلة ، ج ١ ، ص ٧٧ ، ترجمة : عبد العزيز جويدي ، الطبعة

الثانية ، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب .)

٣٠ - فطن السلطان "سمر الدين" إلى ازدياد عددهم فخص من نفوذهم ، فأمر بقتل جميع أسرهم

فيسا عرف باسم منحة مدينة دلهي . نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٠٦ .

٣١ - لساميل خان : تاريخ هند ، ص ١٩ ، طبعة طهوان سنة ١٢٧٩ هـ .

وقد دخل التمرد لأول مرة في الإسلام على يد السلطان "جلال الدين لبيوط شاه" عندما بنى

لهم مسكن وأسسه "غياث بود" ، وأطلق عليهم المسلمون الجهد . (باناسي : تاريخ لبيوط شاهي ،

ص ١٨٥ .

٣٢ -

٣٣ - نظام الدين : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٩ .

٣٤ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٤٠ .

٣٥ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٤٠ ، تاريخ لبيوط شاهي ، ص ٣٦٦ .

Cambridge · History of India, p. 107 .

Husan Qureshi : The Administration of Sultanate of Delhi, 1944, 142 .

- السلطان بايزيد بايز ناميه ج ٢ ، ص ٨٩ ، وهو يشيد اللبس المبطى للهنديات في هذا الوقت إلا أنهم أخذوا إليه البطالون الضيق ويطلق عليهم عليه اسم الساري الهندي .
- ٤٠ - اشتهرت مدينة لاهور بصناعة أقمشة القياح من دير الجبال ، ومن الأزيح الشائعة شهيرة بالث ولامس مياته . وكان يدخل في صناعتها بعض النباتات والحشائش .
- ٤١ - محمد يوسف الهندي : البضائع الهندية ، مجلة ثقافة الهند ، ص ١١ ، ١٢ .
- ٤٢ - الكرياس : نوع من الأقمشة القطنية التي كان يصنع في مدينة بخارى ويطلق عليه زلنديجي نسبة إلى مدينة زلندة (الفرسخي) : تاريخ بخارى ، ص ٢٨ . أضف إلى ذلك عدة أقمشة قطنية كانت تصنع محلياً ، ومنها صنعا ما يطلق عليه الكون - الجلباب - ومنها انتقلت إلى الديار العربية ويعرف باسم القروطق ، (الجلباب كبرى : العرب والهند في عهد الرسات - ص ٤٠ ، ترجمة عبد العزيز ابن عبد الجليل ، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب ، سنة ١٩٧٣م) .
- ٤٣ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٩٧ .
- ٤٤ - بنواي : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ١٩٥ .
- ٤٥ - نظام الدين الهروي : طبقات كبرى ، ج ١ ، ص ١٣٩ .
- ٤٥ - Nilakanta - Advanced History of India, P. 355, New Delhi.
- ٤٦ - باراني : تاريخ فيروز شاهي ، ص ٢١٠ .
- ٤٧ - اعدم المسلمون الأتراك بالجيل اعتماداً بالفا . نظر لأن جيول الهند قصيرة القامة وثمة الجسد ، ولم تصلح في الشمال والحرب . لذا فقد حرصوا على استمرار الجيول العربية الأصلية من الجزيرة العربية وبلاد العراق بأعلى الأثمان ، وكانت تغلق إليها عبر الموانئ الغربية لشبه القارة الهندية .
- ٤٨ - ماركوبولو : الرحلة ، ج ٣ ، ص ٣١٩ . ترجمة عبد العزيز جويد ، الطبعة الثانية ، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب ، سنة ١٩٩٥م .
- ٤٨ - وكانت الجبل في الهند ثلاثة أنواع ، الأول المغطى من جزيرة العرب والثاني الجيول التركية وهي للجيول من بلاد ما وراء النهر . والثالث وهي الجيول الهندية التي كانت ترعى في مرامي الانديس شمال هضبة الدكن ، كما وجدت أعداد كبيرة منها في بلاد السغال في أقصى الشمال الشرقي . وقد اعتاد حكام البلاد إرسال العديد منها للحكام في سلطنة ويلي على سبيل الهبات . وكانت تستخدم لعم الآلات الخيرية ، والصل في الأسراق أما في الحروب فكانت الجيول العربية والتركية هي التي يعتمد عليها . القلتشندي : صبح الأعشى ، ج ٢ ، ص ٩٣ - ٩٥ .
- ٤٩ - نظام الدين الهروي : طبقات كبرى ، ج ١ ، ص ١٤٠ .

- ٣٢ - الماس نوع من الجيوب ، ابن بطوطة ، ص ٢٩٩ .
- ٣٣ - الشاكي : هو الأرز غير المقشر .
- ٣٤ - الكوت ، نوع من الجيوب وهو الشالي . وكان يستخدمونه ويحرقونه ولونه بالاب . وطعمون منه الدواب ، ويطعمونها عوضاً من القليل من أوقاف الماس بعد أن تسمى الدابة السن عشرة أيام . وكان يرم سندان ثلاثة أربال أو أربعة ، ولا تركب في تلك الأيام . ثم يطعمونها أوقاف الماس لمدة شهر . ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٤٠٩ .
- ٣٥ - باراني : تاريخ فيروز شاهي ، ص ٢٢٠ .
- ٣٦ - الكروبيزي : زين الأخبار ، ص ٤٣٦ .
- ٣٦ - ووقع هذا الأرتفاع في سحر الفتح الأقالى إلى اشتداد التسع نباتات الشامخ وهو حب صغير كان ينبت من غير زواعة ، وهو طعام الصالحين وأهل الورع والقبض . وكان يخرجون لجميع ما نبت منه ثم يبي في مهاوس الحب ، فيطير القشر ويسقى له الأبيض ويستمنون منه عسيدة يطبخونها بحليب الجاموس . وهي أظيب من خيرة . ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٤٠٩ .
- ٣٧ - القلتشندي : صبح الأعشى ، ج ٥ ، ص ٨٢ . وهناك التي عشر نوعاً من الأرز في بلاد الهند . وهم يزرعون ثلاثة مرات في السنة ، ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٤٠٩ . وكان له أهمية كبرى فيجانب كونها غذاء . كان يستخدم في صنعة العديد من الحلويات التي كانت تقدم لرجال الدين من البرهة في الأعياد . الكروبيزي : زين الأخبار ، ص ٤٣٦ . وتعتبر سهول النجيب بأنها أكثر مناطق الهند ملائمة لزراعته لتوفير المياه اللازمة .
- ٣٨ - حبر وعلوي نسبة إلى صناعته في دهل ، والتي كانت تافس جارتها كشمير في صناعة الحبر للسير ، ومن النبات تاريخياً أن صناعة الحبر احتلت قبل الصين مركزاً عالمياً منذ الأزل وقد انتقل منها إلى الهند عن طريق القوافل التي تمر بكشمير ، ومن هناك تعلمت اليهود ويعرّفوا به .
- ٣٩ - السيد محمد يوسف الهندي : البضائع الهندية وأصنافها الحرة ، مجلة ثقافة الهند ، العدد ديسمبر ١٩٥٥ ، ص ١٦ .
- ٣٩ - كان يستخدم الحبر باليقوت الملقح والكسبي الخاصة بكبار رجال الدولة والقضاة ورجال الدين ، لذا ويعد في دهل دار طراز كان يعمل بها أربعة آلاف قراز - وجل ماهر - القلتشندي : صبح الأعشى ، ج ٢ ، ص ٨٠ .
- ٣٩ - هذا بالنسبة لكبار رجال الدولة ، أما العامة فقد اعتادوا الشرب شيه عراة إلا ما يستعملونهم ويغني عنهم هذا المقصر باسم لتكوني ، ويعلم عند النساء - حتى يغني الظهور ويسمي لنكي .

- ٦٠ - وكمل هاتج : الهند وأستراليا والولايات الإسلامية . ص ٦٢٠ ، وكذلك اشتهر إقليم البنغال بسبع الأثواب المصنوعة . التي لاقت وفاقاً في سوق بنولان ، وأتى اعظم السلطان علاء الدين بطلبها . ابن بطوطة : الرحلة . ص ٤٢٠ .
- ٦١ - Oxford - History of India, p. 241 .
- ٦٢ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٠ .
- ٦٣ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٨٢ . وقد أسدى ملك علاء الدين نصيحته عندما سأله عن الطريقة التي يجب عليه اتباعها للسيطرة على العالم ، فنصحه بالسيطرة على الهند أولاً ثم التصدي للبخون ، ومن هنا يستطیع أن يوجه الجيوش إلى باقي أقاليم العالم .
- ٦٤ - بارثي : تاريخ فيروز شاهي ، ص ٢٩٩ .
- ٦٥ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٨٨ .
- ٦٦ - 104 - 105 . - History of India, pp. 104 - 105 . Cambridge : واتنيزر حجازي مؤرته ذهب السلطان لتفتح قلعة ونفوسور ، واستولى على مدينة بدواني ودلى عليها أحد أبناء الأسرة الملوكية ودعى علوي شاه ، واستولى على سلاح عديدة إلا أن ثورته انتهت بالفشل ، وتم القبض عليه وقتله . نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٣١ .
- ٦٧ - وفي حقيقة الأمر فقد تكل السلطان بكرتوران مدينة دهلبي السابق للسي ملك علاء الدين ، ونظر أهلها وخاصة فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٧٥ .
- ٦٨ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٣٤ ، وطلب المنصب بصفة الهند (بنزوي) .
- ٦٩ - ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٤٢٠ .
- ٧٠ - ابن بطوطة : نفس المصدر السابق والصحة ، وكان السلطان يأن دائماً عن أسباب غلاء السلع وخاصة اللصبي .
- ٧١ - بدواني : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ١٩٤ .
- ٧٢ - Cambridge : History of India, p. 104 .
- ٧٣ - اللمحة : كلمة اتفقت معظم المعاجم العربية والفارسية على أنها كلمة عربية سحيحة ، وإذا قيل شحة المدينة فهو الشخص الكلف بصف أمرها وحفظها ، ويسو أن دور الشحة كان قاصراً على حفظ الأمن والنظام السياسي إلا أن دوره الاقتصادي في عهد علاء الدين كان أكثر بروزاً وأهمية من دوره السياسي .

- ٥٠ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٩٩ .
- ٥١ - بارثي : تاريخ فيروز شاهي ، ص ٣١٥ .
- ٥٢ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٦٤ .
- ٥٣ - 142 . - op cit., p. 142 .
- ٥٤ - اعتبرت التيلة عساد الجيش الإسلامي في الهند بجانب الجنز ، وكان يركبها أثناء اقتتال السلطان وكبار القادة لمراجعة العدو ، وتحم على شيرهم . إلتاقتندي : صبح الأعيان ، ج ٢ ، ص ١٥ .
- ٥٥ - الماركيزوي : رجال الست واليهت ج ١ ، ص ٢٣٦ .
- ٥٥ - Cambridge : History of India, p. 29 .
- ٥٦ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٠٩ .
- ٥٧ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٦٦ .
- ٥٨ - بدواني : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ١١٥ .
- ٥٩ - نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ١٣٩ .
- ٦٠ - بارثي : تاريخ فيروز شاهي ، ص ١١٦ .
- ٦١ - بارثي : نفس المصدر السابق ، ص ٣١١ . كان الرقيق في الهند يمثل أهمية كبيرة . مثل الرقيق الهندي . والرقيق المصري . والرقيق التركي ، الذي ارتفع ثمنه ، فكان لملوك يصل إلى مائة دينار . نظام الدين الهروي : طبقات أكبرى ، ج ١ ، ص ٦٦ .
- ٦٢ - Nilakantha : Advanced History of India, p. 334 .
- ٦٣ - 123 . - op. cit., p. 123 . وقد حدث أن سيطر الملاحون على السوق في أواخر عهد السلطان معز الدين كعباد ومن ثم تحكروا في سعر القماش الذي جلب لهم أموالاً كثيرة ، حيث اعتاد أهل الهند منذ القدم أن يجتمعوا فيه لممارسة التبادل التجاري وشراء الأقمشة .
- ٦٤ - بدواني : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ١٩٢ .
- ٦٥ - بارثي : تاريخ فيروز شاهي ، ص ٣١٩ .
- ٦٦ - الفرشخي : تاريخ بخاري ، ص ٣٦ ، بارثي : تاريخ فيروز شاهي ، ص ٣١٩ .
- ٦٧ - بدر الدين حمي الصفي : العلاقات بين العرب والصين ، ص ١٢٢ .
- ٦٨ - السيد محمد يوسف : البضائع الهندية وأصلها للمرة ، ص ١١٢ .
- ٦٩ - السيد محمد يوسف : نفس المرجع السابق ، ص ١١١ .

٩٨ - وأول من قام بنا - صراع ومخازن للأغنية هو السلطان غياث الدين بلبن ، وذلك في إطار جهوده في مواجهة الأزمات الاقتصادية ، وقد سببت تلك المخازن بلفة الهند الآباريات ، ولقد رأى الرحالة ابن بطوطة بنفسه الأرز قد بقي في أمداعا تسمين عائلاً وكان لونه أسود إلا أن طعمه مازال طيباً الرحلة ، ص ٤١٥ .

٩٩ - وكسفي هايع ، الهند وأمبراطوريتها الإسلامية ، ص ٦٢٣ .

Shamsh : pp. Cit, p. 99 .

١٠٠ - ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٤١٤ . والكثير أمد أعلان التحيوات تشبه اللهبيا ، (ابن بطوطة :

الرحلة ، ص ٤٠٩) ويبدو أن تعزيز السلطان علاء الدين للكثير كان في إطار حفظه لرؤى أعلان

القبول لتسطح احتكار عمليات بيعها وشراؤها على ما أسلفنا .

١٠١ - نظام الدين الهروي : طبقات الكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٨ .

١٠٢ - بارثاني : تاريخ تيمور شاهي ، ص ٣٠٩ .

١٠٤ - ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٤١٦ .

١٠٥ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٩٥ .

١٠٦ - حيث ذكر بارثاني حديثاً دار بين السلطان علاء الدين الخليلي وقاضي قضاة دعلي ، حول معنى

الخطبة بين الترويج وسلامة السلطان ، وقد ذكر السلطان أنها - حديثاً - أن تلك العبارات التي ياربها

وتم علم مرافقتها للشرح إلا أنها هي التي دعت حكمه ولغنت على الذنبة والقساد وحث الأهل

من المستغنين من التجار والتمرد وغيرهم (بارثاني : تاريخ تيمور شاهي ، ص ٢٩٨) ، وقد أُنسبت

تلك المقترنات لثعلب علامة بايزيد في حكم السلطان علاء الدين الخليلي حتى تكاد تلجح جملة وقد

ابتكر السلطان المقترنات وتفنن فيها بسطرة في حديث موزوني القوس ، نظام الدين : طبقات

كبرى ، ج ١ ، ص ١٣٦) .

١٠٧ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٩٥ .

١٠٨ - Cambridge : History of India, p. 105 .

١٠٩ - نظام الدين الهروي : طبقات الكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٦ .

١١٠ - نظام الدين الهروي : نفس المصدر السابق ، ج ١ ، ص ١٣٨ .

١١١ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٩٨ .

١١٢ - بنواتي : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ١٨٧ .

١١٣ - نظام الدين الهروي : طبقات الكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٣ .

٨٤ - نظام الدين الهروي : طبقات الكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٨ .

٨٥ - نظام الدين الهروي : نفس المصدر السابق والمكرر ، ص ١٣٨ .

٨٦ - بارثاني ، تاريخ تيمور شاهي ، ص ٣١٧ .

٨٧ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٩٨ .

٨٨ - نظام الدين الهروي : طبقات الكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٤ .

٨٩ - كانت أعمال الخراج منذ أن دخل التتويزيون الهند تستند إلى قاضي المدينة إلى جانب أعمال القضاء ،

إذ أن السلطان مصعبه عندما رأى تصارع والي المدينة والقاضي بسبب مسائل الخراج ، فصل

السلطات القضائية عن الشئون المالية ، وأُسند مهمته إلى الزاوي ، وأصدر الحلال هكذا حتى الدولة

المركية .

- البيهقي : تاريخ البيهقي ، ص ٣١ . ترجمة د . يحيى الخشاب ، صدائقي تراث ، الناشر مكتبة الأنجلو

المصرية .

Jaffar : Medieval India Under Muslims Kings, pp. 199, 200 : The Rise and Fall the Ghu-

zmidas, (New Delhi 1972) .

٩٠ - نظام الدين الهروي : طبقات الكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٤ .

٩١ - بنواتي : منتخب التواريخ ، ج ١ ، ص ١٨٧ .

٩٢ - نظام الدين الهروي : طبقات الكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٣ . وقد اهتم سلاطين الإسلام في الهند بأمر

النخس ، وكان على أعلا مستوى في عهد سلاطين المسالك ، وكان يراسم الجهاز أقرب القرب إلى

السلطان ، وكان المجلس الذي ينقل في كتابة التقارير يعمد على الفور ويقرها باسم الشهيدي .

Oxford : History of India, p. 241 .

٩٣ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٦١ .

٩٤ - نظام الدين الهروي : طبقات الكبرى ، ج ١ ، ص ١٢٨ .

٩٥ - فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ، ص ١٩٤ .

٩٦ - وكل ما وجدنا من أسماء رئيس جهاز النخس في عهد السلطان غياث الدين بلبن يدعى " قنبر

الدين محمد " . وقد أُضيفت إليه وظيفة كيرتال المدينة ، وكان السلطان يحفظ لشخص الدين بالكتابة

وجعله ذراعاً الأيمن ، وكانت سلطته تنزل سلطة الوزراء وقادة الجيش ، فرشته : تاريخ فرشته ، ج ١ ،

ص ١٤٥ .

٩٧ - نظام الدين الهروي : طبقات الكبرى ، ج ١ ، ص ١٤٠ .

١٢٢٢ - ابن بطرطة : الرحلة . ص ٣٩٩ . كما يسمى الدينار في الهند أيضا باسم تنكة ويصير عنها
 بالبنكة الصغرى . . القلقشندي : صبح الأعشى . ج ٥ ، ص ٨٤ .
 ١٢٢٣ - القلقشندي ، نفس المصدر السابق . ج ٥ ، ص ٨٤ . والبرهم الهستكاني يساوي ثمانين
 جيتلان وكل جيتل أربعة أقدس . أما اللركاني فهو يساوي جيتلات وأشبثككاني يساوي مئة
 جيتلات واللوزدهكاني يساوي البيشككاني تماما . وقد راعى السلطان علاء الدين في ضرب تلك
 العملات أن يضع على أحد وجهيها علاء الدين الخلامي فأصبح العالم وعلى الوجه الآخر أيزن
 الرحيد مثل ذلك أحد ١٠ باراني : فيروز شاهي . ص ٣٢٩ . وهذا على غرار ما كان سابقا في
 الهند منذ الفتح الفيزوي وأخسر طوال فترة سلاطين السالبيك لبعض المدن الأخرى : قليار ، قنات
 الهند . ص ٤٥٥ .
 ١٢٢٤ - قرشته : تاريخ قرشته . ج ١ ، ص ١٩٩ .
 ١٢٢٥ - فروشته : نفس المصدر السابق والمجوز . ص ١٩٨ .
 ١٢٢٦ - نظام الدين الهروي : طبقات أكرهي . ج ١ ، ص ١٣٩ .
 ١٢٢٧ - نظام الدين الهروي : نفس المصدر السابق والمجوز . ص ١٤٠ .
 ١٢٢٨ - باراني : تاريخ فيروز شاهي . ص ٣٢٠ ، وكانت لاهور منذ استقرار سلطنة السالبيك في الهند
 وعلى دور ضريبها كان سيفاو السلاطين . (الجزء جاني : طبقات ناصر جوشي . ص ٤٢٥) .
 ١٢٢٩ - قرشته : تاريخ قرشته . ج ١ ، ص ١٩٩ .
 ١٢٣٠ - باراني : تاريخ فيروز شاهي . ص ٣٢٨ .
 ١٢٣١ - نظام الدين الهروي : طبقات أكرهي . ج ١ ، ص ١٣٩ .
 ١٢٣٢ - باراني : تاريخ فيروز شاهي . ص ٣٢٨ .
 ١٢٣٣ - عصام الدين عبد الرؤوف الفقي : بلاد الهند . ص ٢٣٠ .
 ١٢٣٤ - حيث ضعف النقل البري عبر خراسان إلى الهند نتيجة لذلك الاضطرابات التي أعقبت استيلاء
 المغول على مدن الشرق ، لذا فضل التجار طريق البحر . والي جانب ما يتمتع به النقل البحري من
 رخص التكاليف فقد أصبح أكثر أمنا .
 ١٢٣٥ - قرشته : تاريخ قرشته . ج ١ ، ص ١٩٠ .
 ١٢٣٦ - قرشته : نفس المصدر السابق والمجوز . ص ١٦٦ .
 ١٢٣٧ - سليمان إبراهيم العسكري : التجارة واللاحة في الخليج العربي في العصر العباسي . ص ١٤٩ .
 ١٢٣٨ - عصام الدين عبد الرؤوف الفقي : بلاد الهند . ص ٢٣٥ . وقد وصل عدد الغزاة على الساحل
 الغربي لشبه القارة الهندية رقبا كبيرا يرجع ذلك إلى : - أولا : تقسيم الإقليم بين عدة لا يحصر له

١١٤ - قرشته : تاريخ قرشته . ج ١ ، ص ١٩٤ . عصام الدين عبد الرؤوف الفقي : بلاد الهند . ص
 ٢٣٦ . ولكن سياسة علاء الدين أسادت إلى التجار فقل رحلتهم كثيرا ، ولم يهد أحد يرغب في
 احتراف مهنة التجارة ، وعاش التجار في خوف وفرح من العقوبات الصارمة الموضوعة لها في كل
 وقت . ربما هذا التخفيض على حساب السلطة وجودها . عصام الدين عبد الرؤوف الفقي : نفس
 المرجع السابق والصفحة ١٠ .
 ١١٥ - بدواني : منتخب التواريخ . ج ١ ، ص ١٨٩ .
 ١١٦ - شرقي عبد القوي عثمان : تجارة المحيط الهندي في عهد السيادة الإسلامية . عالم المعرفة عند
 يوليو ١٩٩٠م . ص ١٨٦ .
 وقد زاد الإقبال على سواحل الهند الغربية في تلك الفترة نتيجة تلك الاضطرابات التي أصيبت
 بسبب أيضا غزو المغول للبلاد الإسلامي . أصبح الطريق البحري للهند والصين عليه المرور الأول في
 نقل السلع المختلفة من وإلى الهند . ومن أشهر تلك الموانئ ميناء الديبل وميناء كسبينا وميناء
 كيروات .
 ١١٧ - قرشته : تاريخ قرشته . ج ١ ، ص ١٩٠ . وقد كثر وجود التزار الهندي في هذا الطريق منذ حكم
 سلطنة السالبيك ، مما دفع الحكام المسلمين إلى محاولة تطوير التجارة من خلال التزار الذين يتسمون
 إلى قبحات الرقي . (Sharmah : op. cit. p. 105) .
 ١١٨ - نظام الدين الهروي : طبقات أكرهي . ج ١ ، ص ١٣٩ .
 ١١٩ - ترفان برونل : الحضارة الحادية والاقتصادية والرأسمالية . ترجمة مصطفى حاهر . طبعة القاهرة
 ١٩٩٣م . ص ٢٩٥ .
 - ومن تلك المعتقدات الأخرى واليهود والبلذ والذبيح والذبيح والذبيح والذبيح الذي توفي
 نتيجة تناوله . (السيد محمد يوسف الهندي : البضائع الهندية . ص ٨٠ - ١٩٠ . وقد اهتم
 السلاطين المسلمين بفتح هذا الطريق والسيطرة عليه . لإعانة المسيرة فيه للتجار الهنود من قبائل
 كهنيل : Cambridge: History of India. p. 77 .
 - واليهود ثمة ذات نواز من جنس اليهودي . كان مسكرا أو قنجا . وكان معروفًا بين التجار في سواحل
 العقارة ١ هابيد : تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في المصور الوسطى . ج ٤ ، ص ١٤٥ : ترجمة
 أحمد رضا محمد . طبعة الهيئة المصرية للكتاب ١٩٩٤م .
 ١٢٠ - البيهقي : الجواهر في معرفة الجواهر . طبعة المثنى . ص ٢٣٩ .
 ١٢١ - الصدوق : نفس المصدر السابق . ص ١٦٤ : قرشته : تاريخ قرشته . ج ١ ، ص ١٩٩ .
 ١٢٢

١٢٢٢ - تاريخ قرشته . ج ١ ، ص ١٩٩ .

أولاً : المصادر والمراجع العربية :
١ - أحمد محمود الساداتى : تاريخ المسلمين فى شبه القارة الهندية وحضارتهم ، ج ١ ، مطبعة الجيهاهير القايرة .

٢ - بدر الدين حمى الصيسى : العلاقات بين العرب والصين ، طبعة القايرة ، ١٣٧٠ هـ / ١٩٥٠ م .

٣ - ابن بطوطة (ت ٧٩٩ هـ / ١٤٠٤ م) : محمد بن عبد الله بن محمد إبراهيم اللواتى ، مخنفة النظائر فى غرائب الأوصار ، المعروف بالرحلة ، شركة الإعلانات الشرقية ، القايرة ١٣٨٦ هـ / ١٩٦٦ م .

٤ - البيرونى : (ت ٤٤٠ هـ / ٤٨٠ م) : أبو الريحان محمد بن محمد ، تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة فى العمل أو مرذولة ، عالم الكتب ، بيروت ١٤٠٣ هـ / ١٩٨٣ م .

٥ - ٥ ٥ ٥ : الجماهر فى معرفة الجواهر ، طبعة لندنى .

٦ - سليمان إبراهيم العسكري : التجارة والملاحة فى الخليج العربى فى العصر العباسى ، طبعة القايرة سنة ١٩٧٢ م .

٧ - شوقى عبد القوى عثمان : بحارة المحيط الهندى فى عهد السيادة الإسلامية ، عالم المعرفة يوليو ١٩٩٠ م .

٨ - عصام الدين عبد الرؤوف القفى : بلاد الهند فى العصر الإسلامى ، عالم الكتب ، طبعة القايرة سنة ١٩٨٠ م .

٩ - القلقشنوى (ت ٨٢٠ هـ / ١٤١٨ م) : نير العباس أحمد بن على ، صحح الأعمش فى صناعة الإنشا ، ج ٢ ، ج ٥ ، طبعة المؤسسة المصرية العامة للطباعة والنشر ، مطبعة بيروت مع تعليق د/ نبيل خالد الحفنيب ١٩٨٧ م .

١٠ - محمد جمال الدين سرور : تاريخ الحضارة الإسلامية من عهد نفوذ الأتراك إلى منتصف القرن الخامس الهجرى ، طبعة دار الفكر العربى .

١١ - محمد على خان : الأوس الجغرافية والاجتماعية للمدينة الهندوسية ، ثقافة الهند ، مجلد ٧ ، عدد مارس يونيو سنة ١٩٥٦ م .

من صفراء الأمراء ، وثانيا : ثقافة الضاربة بين التجار الهندو والسيوطيين العرب ، وثالثاً : أن كل إقليم تخصص فى بعض السلع والخاصلات الطبيعية ، وكلها مطابقة لى التجارة - ١ طالب : تاريخ التجارة فى الشرق ، ج ٣ ، ص ٣٧٤ ، ١٩٧٤ م .

١٢٩ - جمال الدين سرور : الحضارة الإسلامية ، ص ١٥٠ .
١٤٠ - المياكوبوى : العرب والهند فى عهد الرسالة ، ص ١٥٥ .

١٤١ - محمد على خان : الأوس الجغرافية والاجتماعية للمدينة الهندوسية ، ثقافة الهند ، مجلد ٧ ، عدد مارس - يونيو ١٩٥٦ م ، ص ١٢٢ وما بعدها .

١٤٢ - بدر الدين حمى الصيسى : العلاقات بين العرب والصين ، ص ١٢٨ .
١٤٣ - ياراتى : تاريخ فيروز شاهى ، ص ٣٢٠ .

١٤٤ - فرنان بيرون : الحضارة المادية والاقتصادية ، ص ٢٩٥ .
١٤٥ - المياكوبوى : العرب والهند فى عهد الرسالة ، ص ٣٢٠ .

١٤٦ - شوقى عبد القوى : بحارة المحيط الهندى ، ص ٢٢٠ .
١٤٧ - جاركو بولو : الرحلة ، ج ١ ، ص ٧٨ .

١٤٨ - السيد محمد يوسف : الضائع الهنبة ، ص ٨ .
١٤٩ - جاركو بولو ، الرحلة ، ج ١ ، ص ٧٨ .

١٥٠ - نظام الدين الهوى : طبقات آجرى ، ج ١ ، ص ١٣٩ .
١٥١ - نظام الدين الهوى : نفس المصدر السابق والجزء ، ص ١٣٩ .

١٥٢ - ياراتى : تاريخ فيروز شاهى ، ص ٣٢٠ .
١٥٣ - محمد على خان : الأوس الجغرافية والاجتماعية للمدينة الهندوسية ، ثقافة الهند ، مجلد ٧ ، عدد مارس - يونيو ١٩٥٦ م ، ص ١٢٢ وما بعدها .

١٥٤ - جمال الدين سرور : الحضارة الإسلامية ، ص ١٥٠ .
١٥٥ - المياكوبوى : العرب والهند فى عهد الرسالة ، ص ١٥٥ .

١٥٦ - محمد على خان : الأوس الجغرافية والاجتماعية للمدينة الهندوسية ، ثقافة الهند ، مجلد ٧ ، عدد مارس - يونيو ١٩٥٦ م ، ص ١٢٢ وما بعدها .
١٥٧ - بدر الدين حمى الصيسى : العلاقات بين العرب والصين ، ص ١٢٨ .

١٥٨ - ياراتى : تاريخ فيروز شاهى ، ص ٣٢٠ .
١٥٩ - فرنان بيرون : الحضارة المادية والاقتصادية ، ص ٢٩٥ .

- ٢٣ - الكرديزي (ت ٤٤٢ هـ / ١٠٥٠ م) : أبو سعيد عبد الحمى الضمحاك : زين الأخبار ، ترجمة عفاف السيد زيان ، الطبعة الأولى القاهرة ١٤٠٢ هـ / ١٩٨٢ م .
- ٢٤ - محمد إسماعيل خان : " تاريخ هندو " طبعة طهوان ١٣٧٩ هـ .
- ٢٥ - انرشخي (ت ٣٤٨ هـ / ٩٥٩ م) : أبو بكر محمد بن جعفر " تاريخ بخارى ، ترجمة أمين عبد المجيد بشوي ، ونصر الله مبشر الطرازي ، طبعة دار المعارف بصر ١٣٨٥ هـ / ١٩٦٥ م .
- ٢٦ - نظام الدين البهروزي (توفي في النصف الأول من القرن ١١ هـ / ١٨ م) أحمد يحيى " طبقات أكبرى " ج ١ ، ترجمة أحمد عبد القادر الشاذلي ، طبعة الهيئة المصرية للكتاب سنة ١٩٩٥ م .
- تالفا : المراجع الأجنبية :
- 27 - Cambridge : History of India, Volume III Turks and Afghans (New Delhi, 1958) .
- ٢٨ - فرنان برودل : الحضارة المادية والاقتصادية والرأسمالية . ترجمة مصطفى ماهر ، طبعة القاهرة ١٩٩٣ م .
- 29 - Jaffar : Medieval India, Under Muslms Kings, the Rise and fall Ghazawids, (New Delhi, 1977) .
- ٣٠ - ماركو بولو : رحلات ماركو بولو . ترجمة عبد العزيز جاويد ، الطبعة الثانية ، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٥ م .
- ٣١ - المباركيوري : أبو الغالى أنطيم : " العرب والهند في عهد الروالة " ترجمة عبد العزيز عبد الجليل ، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٣ م .
- 32 - Munshi : The Struggle for Empire, (Bombay 1957) .
- 33 - Nilakanta : Advanced History of India, (New Delhi, 1986) .
- 34 - Oxford : History of India, (Oxford 1956) .
- 35 - Sharma : The Sultan of Delhi, (New Delhi 1988) .
- 36 - W.W.W. : History of India, Medieval Islam Turks, English. Com .
- ج - هايد : تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى ، ج ٣ ، ج ٤ ، ترجمة أحمد رضا محمد رضا ، مراجعة عز الدين فؤاد ، طبعة الهيئة المصرية العامة للكتاب ، سنة ١٩٩٤ م .

- ١٢ - محسى الدين الألوانى : طيار ، ثقافة الهند ، عدد مارس ١٩٥٩ م .
- ١٣ - محمد يوسف الهندى : " البضائع الهندية وأسائها المعوية ، ثقافة الهند ، مجلد ١ ، عدد ديسمبر سنة ١٩٥٥ م .
- ١٤ - ركلى هانج : " الهند وأمبراطوريتها الإللابية " ، منشورة ضمن مجموعة تاريخ العالم ، الجزء الخامس .
- تانيا : المصادر والمراجع الفارسية :
- ١٥ - السلطان باير شاه : باير نامه ، ترجمة أحمد محمود الساعاتى ، ج ٢ ، تراث الإنسانية .
- ١٦ - بارانى : ضياء الدين " تاريخ فيروز شاهى ، طبعة الدكن .
- ١٧ - بدواتى (توفي في النصف الأول من القرن ١١ هـ / ١٨ م) : عبد القادر ملوك شاه يبارى ، " منتخب التواريخ " مجلد ١ ، بتصحیح مولدى أحمد على صاحبى ، طبعة كلكتة ١٨٩٨ ع .
- ١٨ - ابن اليسى : (ت ٩٨٤ هـ / ١٢٨٥ م) : ناصر الدين يحيى بن محمد " تاريخ صلاحية الروم " المعروف بسلجوقنامه ، دارسة وترجمة محمد علاء الدين منصور ، الناشر دار الثقافة المصرية ، القاهرة ١٤١٤ هـ / ١٩٩٤ م .
- ١٩ - البيهقى (٤٧٠ هـ / ١٠٧٧ م) : أبو الفضل محمد بن حسين " تاريخ البيهقى " ، ترجمة يحيى الحشاش وصادق نشأت ، الناشر مكتبة الأنجلو المصرية .
- ٢٠ - الميزوجاننى (ت ٦٩٨ هـ / ١٣٠٠ م) : أبو عثمان منهاج السراج : " طبقات ناصرى " تصحيح وتعليق عبد الحى حبيشى قدهارى ، طبعة كابل ١٣٤٣ هـش .
- ٢١ - خوانمير (ت ٩٤٢ هـ / ١٥٣٧ م) : غياث الدين بن همام الدين الحسينى : " حبيب السر فى أخبار أفراد البشر " ، جلد دوم ، طبعة طهران ١٣٣٣ هـش .
- ٢٢ - فرشته (ت القرن ١١ هـ / القرن ١٦ م) : محمد قاسم هندوشاه : " تاريخ فرشته " المجلد الأول ، ألف فى حدود سنة ١٠١١ هـ / ١٥٩٨ م ، ليدم العالم الإنجوليزى P.K.Mursk طبعة بومباي ١٨٣١ م .

١٧٨٤ - ١٧٨٥
١٧٨٥ - ١٧٨٦
١٧٨٦ - ١٧٨٧
١٧٨٧ - ١٧٨٨
١٧٨٨ - ١٧٨٩
١٧٨٩ - ١٧٩٠
١٧٩٠ - ١٧٩١
١٧٩١ - ١٧٩٢
١٧٩٢ - ١٧٩٣
١٧٩٣ - ١٧٩٤
١٧٩٤ - ١٧٩٥
١٧٩٥ - ١٧٩٦
١٧٩٦ - ١٧٩٧
١٧٩٧ - ١٧٩٨
١٧٩٨ - ١٧٩٩
١٧٩٩ - ١٨٠٠

١٧٩٠ - ١٧٩١
١٧٩١ - ١٧٩٢
١٧٩٢ - ١٧٩٣
١٧٩٣ - ١٧٩٤
١٧٩٤ - ١٧٩٥
١٧٩٥ - ١٧٩٦
١٧٩٦ - ١٧٩٧
١٧٩٧ - ١٧٩٨
١٧٩٨ - ١٧٩٩
١٧٩٩ - ١٨٠٠

- ١٧ - ١٧٩٠ - ١٧٩١
- ١٨ - ١٧٩١ - ١٧٩٢
- ١٩ - ١٧٩٢ - ١٧٩٣
- ٢٠ - ١٧٩٣ - ١٧٩٤
- ٢١ - ١٧٩٤ - ١٧٩٥
- ٢٢ - ١٧٩٥ - ١٧٩٦
- ٢٣ - ١٧٩٦ - ١٧٩٧
- ٢٤ - ١٧٩٧ - ١٧٩٨
- ٢٥ - ١٧٩٨ - ١٧٩٩
- ٢٦ - ١٧٩٩ - ١٨٠٠

١٨٠٠ - ١٨٠١
١٨٠١ - ١٨٠٢
١٨٠٢ - ١٨٠٣
١٨٠٣ - ١٨٠٤
١٨٠٤ - ١٨٠٥
١٨٠٥ - ١٨٠٦
١٨٠٦ - ١٨٠٧
١٨٠٧ - ١٨٠٨
١٨٠٨ - ١٨٠٩
١٨٠٩ - ١٨١٠

١٨١٠ - ١٨١١
١٨١١ - ١٨١٢
١٨١٢ - ١٨١٣
١٨١٣ - ١٨١٤
١٨١٤ - ١٨١٥
١٨١٥ - ١٨١٦
١٨١٦ - ١٨١٧
١٨١٧ - ١٨١٨
١٨١٨ - ١٨١٩
١٨١٩ - ١٨٢٠

١٨٢٠ - ١٨٢١
١٨٢١ - ١٨٢٢
١٨٢٢ - ١٨٢٣
١٨٢٣ - ١٨٢٤
١٨٢٤ - ١٨٢٥
١٨٢٥ - ١٨٢٦
١٨٢٦ - ١٨٢٧
١٨٢٧ - ١٨٢٨
١٨٢٨ - ١٨٢٩
١٨٢٩ - ١٨٣٠

١٨٣٠ - ١٨٣١
١٨٣١ - ١٨٣٢
١٨٣٢ - ١٨٣٣
١٨٣٣ - ١٨٣٤
١٨٣٤ - ١٨٣٥
١٨٣٥ - ١٨٣٦
١٨٣٦ - ١٨٣٧
١٨٣٧ - ١٨٣٨
١٨٣٨ - ١٨٣٩
١٨٣٩ - ١٨٤٠

١٨٤٠ - ١٨٤١
١٨٤١ - ١٨٤٢
١٨٤٢ - ١٨٤٣
١٨٤٣ - ١٨٤٤
١٨٤٤ - ١٨٤٥
١٨٤٥ - ١٨٤٦
١٨٤٦ - ١٨٤٧
١٨٤٧ - ١٨٤٨
١٨٤٨ - ١٨٤٩
١٨٤٩ - ١٨٥٠

١٨٥٠ - ١٨٥١
١٨٥١ - ١٨٥٢
١٨٥٢ - ١٨٥٣
١٨٥٣ - ١٨٥٤
١٨٥٤ - ١٨٥٥
١٨٥٥ - ١٨٥٦
١٨٥٦ - ١٨٥٧
١٨٥٧ - ١٨٥٨
١٨٥٨ - ١٨٥٩
١٨٥٩ - ١٨٦٠

طرق التجارة البرية بين مصر والسودان

في العصر العثماني

تمركز وادي ودفي النيل على أسس طبيعية وجغرافية وأنتوجرافية ثقافية واقتصادية من الأيمان القديمة . ولا يعنينا في هذه الدراسة أمر هذه الأسس الخارجية التي ارتكزت عليها وحدة وادي النيل السياسية في العصر الحديث . ذلك أن ثبوت الوحدة السياسية يستتبعه لزوماً ثبوت حقوق السيادة لمثل السلطة ومفرها في نظري الوادي . ولقد ترتب على الأواخ السابقة في مصر والسودان عند تحقق الوحدة السياسية . أن تكون مصر والسودان ولاية عثمانية وأن تكون حكومة القاهرة هي مركز السلطة في نظري الوادي وعلى السودان يحكم تبعيتها للهاب العالي صاحب السيادة الشرعية على مصر نفسها وعلى السودان الذي كان للدولة العثمانية حقوق في السيادة عليه منذ القرن السادس عشر . لم تلبث أن اتسمت وتعمت عندما بدأ المصريون قروحاتهم السودانية باسم السلطان العثماني في مطلع القرن التاسع عشر (١)

وقد ساهمت مستظنان من مناطق السنووان في ترسيخ هذه العلاقة في العصر الحديث ، أو الفترة العثمانية كما نسميها في التاريخ العصري . وهي الفترة الممتدة من مطلع القرن السادس عشر إلى مطلع القرن التاسع عشر . والنظتان هما داخوري التي تقع في أقصى الناصع عشر (١)

* أنشأت التاريخ الحديث والمعاصر ، كلية الأذاد بمشهور - جامعة الإكرتية .

وأقيم في أسبوط سوق للمبيد يباع فيه الطفل من أربعين إلى ستين قرشاً أسبانياً (١٧١) (١٥٠ مدينياً) . وكانت عملية البيع تتم عن طريق المقايضة . ويحصل الحاكم في مقابل ذلك على أربع قطع من القماش من صنع أسبوط ، أو قطعة قماش من صنع المحلة الكبرى (١٨) ، وتتوقف قافلة دارفور في الصحراء في مكان يسمى باريس بجوار مدينة أسبوط حتى يصل الكاشف الذي يرسل من القاهرة لتحصيل الرسوم المفروضة عليها (١٩) . وكانت العادة المألوفة أن يحصل الكاشف على هدية باسم ملك دارفور وتقدم في باريس . ثم تضاعف هذه الهدية في الخارجة ويحصل رئيس القافلة على طقم كامل من حاكم ولاية أسبوط وسلسها له الكاشف (١٠) .

ويحصل الكاشف على رسوم مقدارها ٩ بارات (١١) وأربعة بارات من كل حمل ، وتقتضى القافلة بعض الوقت في أسبوط وينى عدى ومقنوط والناطق المعبطة بها . حيث تبيع جزءاً من بضائعها . وفي أبوتيج تتم عملية بتر العنصر الجسدي للأطفال الذين لم يتجاوزوا الخامسة أو العاشرة (١٢) .

وكان أقباط أسبوط هم الذين يتولون عمليات الإحصاء ، لأن الشريعة الإسلامية تحرم ذلك . وبعد أن يتم شفاء المبيد من عملية الإحصاء ، تقوم سلطات أسبوط بترحيلهم إلى القاهرة بالطريق النهري في معظم الأحوال . ويرسل البابا العثماني بعض هؤلاء المبيد هدايا للسلطان في استانبول (١٣) . وبعد المرور على الأماكن السابقة تشحن القافلة بطريق النيل ويترتب على ذلك بيع ديع جمالها للتخلص منها وتقطع رسوماً أخرى في القاهرة (١٤) .

ويحصل قافلة دارفور وهي في طريقها إلى القاهرة من الصحراوات التي تجتازها وهي متوجهة إلى القاهرة على كمية محددة من الشبة تجلبها من هناك ، ويستخرجونها كما يحدث للظنون من قاع البحيرات التي تربت فيها . وفي العام التالي يجذبونها في نفس مكان العام السابق وهكذا (١٥) .

ثانياً : قافلة سنار :

تمثل القافلة الشانية في الأهلية ، وهي أصغر من حيث الحجم من قافلة دارفور وأقل أهمية ، وكانت تتكون من مجموعة من القوافل الصغيرة التي تأتي من مراكز مختلفة من شرق السودان ، وتبدأ مسيرتها من مدينة سنار . وتلك عند طرق تسير بحفاة النيل وسط عرب

غرب السودان أي إلى الجنوب الغربي من مصر . ويملكة سنار في الشرق - أي أنها تقع في الجنوب الشرقي من مصر (١٦) . وكانت القائلتان التجاريتان الرئسيتان تغدوان وتروحان ما بين دارفور وسنار والقاهرة . ولذلك يجب علينا التعريف بهاتين القائلتين ودورهما في العلاقات الاقتصادية بين البلدين في الفترة الخاصة بموضوع البحث :

أولاً : قافلة دارفور :

كانت نقل القافلة الرئيسية في مجال التبادل التجاري بين مصر والسودان . وتبدأ رحلتها من كوي العاصمة التجارية لدارفور . تحت رئاسة رجل تابع لملك دارفور ومربط به ارتباطاً وثيقاً ، نظير آخر يحدد له عن كل حمل من جمال القافلة ، وكل عبد يأتي به إلى مصر . وكانت القافلة تسير عبر الصحراء الغربية في الطريق المعروف برب الأربعين . وتبعد مدينة دارفور عن أسبوط مسيرة أربعين يوماً عبر صحراء نوبت بها بعض المياه بين مسافة وأخرى ، ما بين أربعة أيام أو خمسة أيام ، وأحياناً تصل إلى عشرة أيام ، والقافلة دائماً تحصل حساب الماء الذي تحمله معها كي يكتفيها الوصول إلى النقطة التالية من نقاط التوقف . وحينما تصل إلى باريس تلك القرية التي تبعد عن أسبوط مسيرة اثني عشر يوماً تتوقف فيها وتظل في حيازة شيخ هذه القرية حتى يأتيها كاشف (١٧) من قبل الإدارة للتفتيش عليها . وبعد إتمام عملية التفتيش يأذن لها الكاشف بمواصلة مسيرتها إلى الرحلة التالية . وهي قرية الحارجة التي تبعد عن أسبوط مسيرة ستة أيام ، فيقوم الكاشف في تلك القرية بتقدير الرسوم التي ينبغي على القافلة أن تسدها . وكان رئيس القافلة يقوم بتقدير نصيب كل تاجر من تجار القافلة من هذه الرسوم (١٨) . والتي كانت تسدد في مكان يبعد نصف فرسخ عن أسبوط تقوم القافلة ببيع جزء من بضائعها كفي سداد هذه الرسوم . وبعد سدادها بالكامل يسمح للقافلة بمواصلة مسيرتها إلى الشمال . وكانت هذه القوافل تحصل إلى مصر التبر من القيل وريش البعاش والأنبوس والقصع والجلود غير المدبوغة وآلات العبيد السود (١٩) الذين تصروح أعدادهم من خمسة آلاف إلى ستة آلاف من العبيد ، أربعة أثمانهم نساء (٢٠) والششم الذي يستعمل ظاهرياً في حالات الرمد . والكرايج أو سبر من جلد قوس النهر والغرب المصنوعة من جلد الجاموس أو الجمال ، وكذلك ملح النظرون والشبة (٢١) .

كأساور وجيوب الكهرمان والمرجان ونوعاً خاصاً من الجبلجل تستخدم النساء حلية زينة وكذلك الخمر والقطيفة والأفواس والقصدير والوصاص والنحاس والبنادق والمنسجات والسيوف وبارود البنق . وأخيراً نوعاً من الأصداف يسمى القوي وكان يستخدم كقطع قد صغيرة في داخل أفريقياس والسسمال أو اللاوننة . ويأتي هذا النبات الجاف من ترستا ويستخدم في صنع أدوات التجميل وتثبيت الشعر . وذلك يخلطه بالزيت (١٤٣٦) كما تحمل قوافل سنار عند العودة للسبيل أو اللاوند والصابون والمطبخ والقرنفل والأقمشة القطنية المبروغة باللون الأحمر والرصاص وحلياً زجاجية وأرودة من البنقية ، والمرابا الصغيرة وخشب الصندل والملاك والملابس المصنوعة من الجوخ (١٤٤١).

هكذا نهض هاتان القائلتان التجارستان وهما دارفور وسار بيدر كبير في عملية التبادل التجاري بين شطري وادي النيل . والسلع التي كانت تجلبهما ، وأيضاً السلع التي كانت تعود

بها .
 وكانت تجلب من دارفور ما يلي :
 - الخمر ، والقطيفة ، والقصدير ، والوصاص ، والنحاس ، والبنادق ، والمنسجات ، والسيوف ، وبارود البنق ، ونوعاً من الأصداف يسمى القوي ، وكان يستخدم كقطع قد صغيرة في داخل أفريقياس والسسمال أو اللاوننة . ويأتي هذا النبات الجاف من ترستا ويستخدم في صنع أدوات التجميل وتثبيت الشعر . وذلك يخلطه بالزيت (١٤٣٦) كما تحمل قوافل سنار عند العودة للسبيل أو اللاوند والصابون والمطبخ والقرنفل والأقمشة القطنية المبروغة باللون الأحمر والرصاص وحلياً زجاجية وأرودة من البنقية ، والمرابا الصغيرة وخشب الصندل والملاك والملابس المصنوعة من الجوخ (١٤٤١).
 وكانت تجلب من السودان ما يلي :
 - الخمر ، والقطيفة ، والقصدير ، والوصاص ، والنحاس ، والبنادق ، والمنسجات ، والسيوف ، وبارود البنق ، ونوعاً من الأصداف يسمى القوي ، وكان يستخدم كقطع قد صغيرة في داخل أفريقياس والسسمال أو اللاوننة . ويأتي هذا النبات الجاف من ترستا ويستخدم في صنع أدوات التجميل وتثبيت الشعر . وذلك يخلطه بالزيت (١٤٣٦) كما تحمل قوافل سنار عند العودة للسبيل أو اللاوند والصابون والمطبخ والقرنفل والأقمشة القطنية المبروغة باللون الأحمر والرصاص وحلياً زجاجية وأرودة من البنقية ، والمرابا الصغيرة وخشب الصندل والملاك والملابس المصنوعة من الجوخ (١٤٤١).

البنادية الذين يقطعونه ما بين النيل والبحر الأحمر . ولما كانت القافلة تتعرض لعسيلات التهب من جانب هذه القبيلة ، ولذا قاتها كانت تتخذ لها حراساً من عربان العصابة الذين يسمون أمامها حتى أبرم . ثم يقودونها حتى قرية درار . ولها تتخذ القافلة طريقها بعد أن تترك الصحراء إلى وادي النيل . وكانت المدة التي تستغرقها من سنار إلى إبريم ثمانية عشر يوماً ، والمدة من إبريم إلى درار خمسة عشر يوماً . ثم تسير شمالاً حتى تصل إلى إسنا حيث تدفع الرسوم الجمركية هناك ، كما تدفع رسماً آخر غير اعتيادي . وتبقى القافلة في المدينة مدة ، تبيع جزءاً من جمالها ثم تواصل سيرتها شمالاً صوب القاهرة عن طريق النيل ، في حراسة رئيسها وعشرين من أهم غيارها . أما بقية أعضاء القافلة ، فيختلفون في دارو وأسنا انتظاراً لعودة القافلة . وكان على القافلة أن تدفع في طريقها إلى القاهرة عدة رسوم ، في مغلوط والنبا ثم جبرك بولاقي حيث يسح لها بدخول القاهرة ، لتقوم بعصليات التسويقي ، والتبادل التجاري داخل أسواقها . ومخافة في الوكائل المخصصة لبيع السلع السودانية . وكانت تصل إلى القاهرة سنوياً عدة قوافل (١٦٦) وتجلب نفس السلع التي تجلبها دارفور . ولقد خصص جبرك بولاقي رسم القدية كسواني وداخلية للتجارة الداخلية والتجارة الواردة من وسط أفريقيا . وعلى هذا اقتص جبرك مصر القدية بالتجارة الآتية من الصعيد ووسط إفريقيا ، أما جبرك بولاقي فقد اقتص بالتجارة الواردة من اندلس وأوروبا وسوريا والهند . ولم يكن الوالي يحصل على عائدته في القرن الثامن عشر . ولما كان أوحاق (١٦٨) الاتكشارية (١٦٨) هو الذي يحصل عليه . وكانت جملة الرسوم المحصلة في ذلك الوقت ١٥٠٠٠٠٠٠ مليون بارة بينما انخفضت إلى ٤٠٣١٨٧٢ مليون بارة عام ١١٧٢٦هـ / ١٧٩٨م (١٦٦).

وعندما تصل هذه السلع إلى القاهرة يعاد تصدير بعضها إلى البلاد الأوروبية : فكان يصدر الصمغ العربي الوارد من دارفور وسنار إلى البندينية وترستا ، والصمغ هندي ووش النعام إلى ترستا والبخور والتخافير والكثير من السلع إلى ترستا والبندينية (١٧٠) . وكان يصل إلى تسكانيا الحاج والصمغ هندي والزعفران وصمغ سنار ووش النعام والبخور والصمغ والعبيد إلى بخورنو والدولة العثمانية (١٦٦).

وتحمل قوافل دارفور عند العودة بالسلع المتجهة في مصر وسوريا وأوروبا والهند ، مثل خشب الجزيرة والوسيد والشيلا الأبيض ، ومعدات الخيول وملابس الفرسان والبن والسكر والبنج والنحاس والبارود (١٦٦) والحمرات الزجاجية من مختلف الألوان والتي تستخدم

١١ - أحمد أميد الحثية . المرجع السابق ، ص ٢٢ . ويذكر أن الهدية التي يحصل عليها الكاشف عبارة عن أرومة عبيد وأربعة جمال .

١٢ - يارة يرافف اسم البارة والعضة في عصر الجبرتي اسم نصف فضة . ومزديني ، والفضة نساوي ٤٠/١ من القروش . وقد أطلق الأتراك على الفضة اسم بارة فارسية . (انظر : عبد الرحمن نفيسي ، المرجع السابق ، ص ٥٧٣) .

١٣ - عبد العزيز محمد الشاوي ، الدولة العثمانية دولة إسلامية مغتربى عليها ، الجزء الأول . القاهرة ١٩٧٨ ، ص ١٥٦ .

١٤ - نفسه .

١٥ - نفسه ، ص ١٥٧ .

١٦ - جبرار ، المرجع السابق ، ص ٣٦٧ .

١٧ - ب. سمير جبرار ، المرجع السابق ، ص ٢٦٨ - ٢٧٣ : أحمد أميد الحثية . المرجع السابق ، ص ٣٢ : حسن عثمان ، محمد ترفيق . المرجع السابق ، ص ٢٦٨ - ٢٦٩ : عبد الرحمن عبد الرحمن عبد الرحمن ، فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني . القاهرة ١٩٩٢ ، ص ٢٣٦ .

١٨ - أويباقي : كلمة تركية وتستعمل في العربية الوجدان . ونفس في الأصل الموقد . ولكنها أطلقت على الطائفة من الجند . فأصبحت تعني فرقة الجند . (انظر : Stanford Shaw, op. cit., p. 126)

١٩ - انكشاري : كلمة مكونة من مقطعين ، بكفي كلمة تركية بمعنى جديد ، جرى كلمة فارسية بمعنى جند . فكلمة بكفي تعني الجند الجديد . (انظر : محمد شليخ غرمال ، مصر عند مغترق الطرق ، إجابة حسين أفندي روزنمانجي . على استيف وزير المالية في السنة الفرنسية . مجلة كلية الآداب - جامعة القاهرة ، ١٩٣٦ ، ص ١٤) . والإنكشارية من فرق الجيش العثماني . كانت تشكل في بدايتها من الضباط الأوسرى ، إذ كانوا يأخذونهم صغاراً ويشربهم على الولا . للسلطان العثماني . ويخدمون قنوبياً جيداً ، ثم صار الضجيج لها وراثياً في القرن العاشر الهجري ، ثم أصبحوا من أكبر دولعي تاخر الدولة العثمانية بعد أن كانوا أصحاب الفصل الأول في اتساعها . قضى على هذه الفرقة السلطان محمد الثاني في عام ١٥٢٤م / ١٨٢٤م (انظر يوسف أصفاف ، تاريخ سلاطين آل عثمان ، تحقيق سام الحامى ، دمشق ١٩٧٨ ، ص ٢٣)

٢٠ - Stanford Shaw, op. cit., p. 125.

٢١ - Bid., p. 127 . راشد البراوي ، محمد حمزة عطيش ، التطور الاقتصادي في مصر في العصر الحديث . القاهرة ١٩٣٤ ، ص ٢٦ .

٢٢ - Stanford Shaw, op. Cit., p. 135.

٢٣ - Ibid., 137.

٢٤ - ب. سمير جبرار ، المرجع السابق ، ص ٢٦٨ - ٢٦٩ .

الهوامش

١ - محمد فزاد شكري ، مصر والسودان . تاريخ وحدة رافق النيل السياسية في القرن التاسع عشر . القاهرة ، ١٩٥٠ ، ص ٧ .

٢ - مكي شيككة . مقاومة السودان الحديث للغزو والنهط . القاهرة ١٩٧٢ ، ص ٧ - ١٣ .

٣ - كاشف : كلمة مأخوذة من فعل كشف في العربية . وطال القلب لم يكن مغرباً في الإمبراطورية العثمانية وكان الكاشف أقل مرتبة من استنجيق . وكانت الكاشفية (الكاشفية) وحدة إدارية موكفة على رأسها أميد البكرات رتبة كاشف له حق الإشراف على مجتمعة من المقاطعات تقع داخل حدود الكاشفية ، ولم تبت حدود الكاشفيات على وضع ثابت ، فكثيراً ما تحورت بعض الولايات إلى كاشفيات مثل المنصورة وأسيوط والبحيرة والقويسم ، وأحياناً كان يفصل جزر من ولاية لبحرنة ووحدة إدارية قائمة بذاتها مثل فاوسكو الذي فصلت عن ولاية البحيرة في عام ١٩٧٧هـ / ١٥٧٢م . بقصد إخراجها من صلافة التقاطع العربية المسيطرة عليها . انظر : عبد الرحمن عبد الرحمن ، الرقب المصري في القرن الثامن عشر . القاهرة ١٩٧٨ ، ص ٧ - ١٣ .

٤ - ب. سمير جبرار : الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر ، ج ١ . الزواجره والصناعات والحرف ، والتجارة . وصف مصر . ترجمة زهير الشايب ، القاهرة ، ١٩٧٨ ، ط ١ ، ص ٣٠ .

٥ - أحمد أميد الحثية . تاريخ مصر الاقتصادية في القرن التاسع عشر . الإسكندرية ، ١٩٦٢ ، ص ٤٢ .

٦ - حسن عثمان ، محمد ترفيق ، المجلس في تاريخ مصر ، ضمن أعضاء هيئة التدريس بجامعة القاهرة ، إثراء حسن إبراهيم حسن ، القاهرة ١٩٤٣ ، ص ٢٦٨ - ٢٧٠ ، ج ١ . كوستنتر هيرولا . بونايت في مصر ، ترجمة فؤاد أنطونوس ، القاهرة ، ١٩٦٠ ، ص ٣٣٣ . محمد وقت ومضان ، على بك الكبير . القاهرة ، ١٩٥٠ ، ص ١١٢ .

٧ - جبرار ، المرجع السابق ، ص ٢٦٤ .

٨ - القروش : والقروش في الأصل تعرب *graben* بالألمانية . وهي بمعنى البياض أي التند الأسيابي التي بدأ حفره وتداوله في مطلع القرن السادس عشر الميلادي ، ثم استقر في التعامل التجاري مع بلان الشربن المرسي ، فأطلق على البياض الفضة التركي اسم (غرش) أو (قروش) . وقد حفر هذا التند في تركيا لأول مرة في عهد السلطان سليمان الثاني (٨٧٠ - ١٦٩٠م) وفي مصر في عهد علي بك حضرت للقروش وأيضاً القروش . والمعزوز والتي قبة القنطرة منها عشرة أصفاف . والقروش للترد وقبضه خمسة أصفاف ، وذكر أن محمد بك أبو العصب أطلب عام ١١٨٦هـ / ١٧٧٢م ، كل هذه القروش التي كانت تحمل علامة اسم علي بك . ولكن البرنسيين بعد احتلالهم لمصر قبلوا ضرب القروش ، انظر ، عبد الرحمن نفيسي . التطور الاقتصادي لبلاد الجبرتي ، ضمن كتاب بحوث الجبرتي ، بشراف أحمد عزت عبد الكريم ، القاهرة ، ١٩٦٦م ، ص ٥٧٤ - ٥٧٥ .

٩ - 157 . 153 . Oxford Slaw, Ottoman Egypt in the Age of the French Revolution, pp.

١٥ - يوسف أصف : تاريخ سلاطين آل عثمان ، تحقيق بسام الحامى ، دمشق ١٩٧٨ .

الدوريات : **نفس** / **بناهم** المصغر / **اما**

- مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة - القاهرة ١٩٣٦ .

- محمد شفيق غريمال : مصر عند مفترق الطرق . إجابة حسين أفسى البروزنامى على استيف .

المراجع الأوربية :

Stanford Shaw : Ottoman Egypt in the Age of the French revolution, Mause-chuster, 1964 .

على حركة التجارة العربية

المصادر والمراجع

١ - أحمد أحمد الحنة (دكتور) : تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر ، الإيكوندىة ١٩٦٧ .

٢ - س . حصار : الحياة الاقتصادية فى مصر فى القرن الثامن عشر ، الزراعة والصناعات والحرف والتجارة ، ترجمة زهير الشباب ، القاهرة ١٩٧٨ م .

٣ - ج . كريستوفر هيرولد ، بونابرت فى مصر ، ترجمة فؤاد أندراوس ، القاهرة ١٩٥٠ م .

٤ - جلال يحيى (دكتور) : مصر الحديثة ، ١٥١٧ - ١٨٠٥ م ، الإيكوندىة (ب.ت) .

٥ - ضمن عثمان (دكتور) ، محمد توفيق : الجمل فى تاريخ مصر ، ضمن أعضاء هيئة التدريس بجامعة القاهرة عام ١٩٤٣ م ، إشراف د . حسن إبراهيم .

٦ - راشد البراوى (دكتور) ، محمد حمزة عليش : التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث ، القاهرة ١٩٣٤ م .

٧ - عبد الرحمن فهمى (دكتور) النقود المتداولة أيام الجبرى ، ضمن بحوث الجبرى ، إشراف الدكتور : أحمد عزت عبد الكريم ، القاهرة ١٩٧٦ م .

٨ - عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم (دكتور) : الربح المصرى فى القرن الثامن عشر ، القاهرة ١٩٧٨ م .

٩ - عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم : فصول من تاريخ مصر الاقتصادى والاجتماعى فى مصر فى العصر العثمانى ، القاهرة ١٩٩٣ م .

١٠ - عبد العزيز محمد الشاوى (دكتور) : الدولة العثمانية دولة إسلامية متفترية عليها ، الجزء الأول ، القاهرة ١٩٧٨ م .

١١ - عثمان الحيلة القرظية : المعاد السادس ، ترجمة زهير الشباب ، القاهرة ١٩٨٠ م .

١٢ - محمد رفعت رمضان (دكتور) : على بلد الكثير ، القاهرة ١٩٥٠ م .

١٣ - محمد فؤاد شكرى (دكتور) : مصر والسودان ، تاريخ وحدة وادى النيل السياسية فى القرن التاسع عشر ، القاهرة ١٩٥٠ م .

١٤ - مكي شبكة (دكتور) : مقاومة السودان اخديث للنزو ، القاهرة ١٩٧٣ م .

أرجح بحسب المنعصر إبراهيم الجميعة (١٠١)

أثر معركة ديو البحرية ١٥٠٩م

على حركة التجارة العربية

قبيل وصول البرتغاليين إلى مياه المحيط الهندي ، وتمكنهم من الدوران حول رأس الرجاء الصالح في أواخر القرن الخامس عشر كان المماليك يسيطرون على التجارة الشرقية في بحر العرب ، والنوادي الواقعة على ساحل الهند الغربية ، ويوافقون عن دمار السليبي ، ويهيئون سيطرتهم على البحر الأحمر ، ويضعون ميناء جدة الإسلامي تحت حكمهم المباشر .

وكانت تجارة " الترانسبند " من أهم مصادر الثروة لدولة سلاطين المماليك وكانت السفن الإسلامية تسير في المحيط الهندي والبحر الأحمر ، وتنوعت حتى " ملقا " وما بعدها . وتقوم بنقل تجارة السراويل إلى السويس ، ثم عن طريق البر إلى سوانى مصر على البحر المتوسط حيث تنقل بعد ذلك إلى أوروبا بواسطة التجار الإيطاليين ويوجد خاص تجار البندقية وجنوة (١٢) . ومعنى آخر كان المماليك يتحكمون في تجارة الهند مع سوانى البحر المتوسط ، وكانت المدن والجمهوريات الإيطالية - مثل البندقية وجنوة - باستياداتها التجارية معهم - تقوم بدور الوكيل الوحيدة مع دول القارة الأوروبية (١٣) . وقد استغل سلاطين المماليك مرور هذه الشاخر في أراضيهم فتحكموا في الموانئ ، وفي طرق القوافل ، وفرضوا رسوماً جبسية على كل بضاعة شرقية تصل من الخليج والبحر الأحمر إلى الموانئ الواقعة بين الإسكندرية

* أنشأ التاريخ الحديث والعاصر . كلية الشريعة بالعموم - جامعة القاهرة .

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١
١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

١٧٨٧ هـ ، رحلتها والسريفة ، وأطلقه بأبو بكر بن ك . سالماً بدمشق - ٥١

كما ضربوا مدينة ملبار بالمواقع ، وأغرقوا السفن الموجودة بها ثم ألقوا إلى بلادهم حاملين الخنازير والأسلاب^(١٩).

هذا بالإضافة إلى أن ملك البرتغال أرسل القائد "فرنسوا دالميدا" François d'Almeida بالأساطيل والرجال والعتاد ، وأخضعوا بلاد كجرات ، وسواحل دكن ، وجزيرة هرمز الواقعة في فم خليج العمق ، وأخذت سفنهم تختر فيها بين البصرة وعدن ، وتعتمد على كل سفائن مصر والعرب التجارية وتنهبها ، وتستولي عليها ، وبذلك انقطع طريق التجارة بين الهند ومصر خاصة بعد بنائهم قلعة فونا في ساحل دكن^(٢٠).

كذلك شن البرتغاليون حرباً ضارية على المقاتل التجارية العربية ، وأجبروا السفن العربية التي تعبر المحيط الهندي على دفع رسوم وإتاوات كبيرة لهم ولأعوانهم من ملاطين وأمرأ ، الهند ، وعلى ضرورة حصرهم على تصريح للمرور في مياه المحيط ، هذا إلى جانب قيامهم بإيلاء المسلمين والاشتهزا بهم وعشاعرهم ، وإعلانهم العزم على مهاجمة الأماكن الإسلامية القلعة في الحجاز وتخريبها .

ولم يكتف البرتغاليون بذلك بل أرسلوا أسطولاً مكوناً من سبع سفن عند باب المندب في عام ١٥٠٣م شح دخول الأسطول الملوكي من بحر الهند ، ولصد السفن التجارية القادمة من الهند إلى الموانئ المصرية .

ونتيجة لذلك تحولت التجارة الدولية عن مصر ، وتحول مجرى تجارة الشرق الأقصى من مصر والشام والبحر المتوسط إلى المحيط الأطلسي حول شواطئ القارة الأفريقية^(٢١).

ولذا هذا الوضع كان لا بد من وقفة حازمة ، وكان لابد للتجار العرب من البحث عن سند قوي يشد من عضلهم . وقد التحمت الأنظار إلى السلطان اسطوكتي فاتصروه القوي بصفته أكثر الحكام المسلمين تأثيراً بتحويل طريق التجارة الشرقية عن بلاده ، ولقدرة بلاده البحرية في التعامل مع البرتغاليين ، خاصة وأن العثمانيين كانوا مشغولين بنكوة توسعهم نحو الشرق ، كذلك كانت الدولة الصفوية مشغولة بزاعها اندمى . يضاف إلى ذلك أن كلا منهما لم يكن يمتلك أسطولاً قوياً في منطقة الخليج ولكنه دفع خطر البرتغاليين .

والإسكندرونية . لموجة أوت التي بيع التوابل في القاهرة بثمان أعلى مما كانت عليه في قاليقوط^(٢٢) . خمس مرات ، مما عاد على المالك بالثراء الواسع ، والربح الوفير وحقق لمصر ، وجزائير السلاطين أرباحاً وفيرة . ولم يكتف الممالك بذلك بل قام السلطان "روسباي" وتبعه بعد ذلك خلفاؤه - باحتكار هذه التجارة نظراً لما تعود به عليهم من مكاسب ، وثروات ضخمة . وقد اقتصر ذلك بطرح البضائع على تجار الإفرنج جبراً ، وبالسمر الذي يحدد السلطان مما أدى إلى امتناع بعضهم في كثير من الأحيان عن شراء ما يطرح عليهم من بضائع ، وترتب على ذلك حدوث أزمات سياسية واقتصادية عديدة بين الممالك ودول أوروبا . التي كانت تتدخل لحماية مصالح مجارها^(٢٣) ، كما دفع بعض الممالك الأوروبية - خاصة البرتغال التي مالها ما كانت تجنيه مصر ، وبخيه التجار النازقة من الأرباح على التجارة بين الهند والشرق من جهة ، وبين أوروبا من جهة أخرى - وقد دفعها ذلك إلى التفكير في البحث عن طريق لمارسة هذه التجارة والاستفادة من ثروتها ، وبالتالي إضعاف موازاة المسلمين الاقتصادية . وقد ساعدتهم على تحقيق أهدافهم النهضة العلمية التي ظهرت في أوروبا والتي برزت آثارها حتى أوت إلى حركة الاكتشاف الجغرافية .

ذلك أن البرتغاليين شكروا من اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في عام ١٤٨٦م / ١٤٩٧م ، وتحول مسار التجارة الشرقية إليه ثم من الوصول إلى ساحل ملبار ، وبذلك نزل بالمسلمين ضربة قاصمة حيث بدأ مركزهم الاقتصادي الناجم عن تحكمهم في التجارة بين الشرق الأقصى والغرب ينتثر . مما أذن بالقضاء على دورهم في التحكم في التجارة مع الشرق الأقصى . وأدى إلى انتقال مراكز التجارة الشرقية إلى البرتغاليين ، وتحول سيادة التجارة والبحرية إليهم^(٢٤) .

ولإحكام الحصار على النشاط التجاري للمسلمين ، طلب البرتغاليين من السامري حاكم قاليقوط عدم التعامل مع العرب أو الإبحار معهم وعرضوا عليه شراء ما كان يبيعهم لهم بشئ أكثر مما كانوا يشترونه به^(٢٥) . ولما رفض مطلبهم أجبروه بالقوة على تنفيذها ، كما فرضوا عليه غرامة كبيرة^(٢٦) .

وفي أعقاب ذلك أخذ البرتغاليون في التحرش بالتجار المسلمين فأغرقوا سفنهم . وكانت إحداهما سفينة تابعة للسلطان القوي ، ومحصلة بالتوابل ، وعلى وشك الإبحار إلى جدة .

وقد أوقع الأسطول الملكي بقيادة حسين الكردي إلى الهند لاجتثاث الخطر البرتغالي، وانضحت إليه السفن الإسلامية، وأزوره اليشاهة الذين تأثرت تجارتهم بتحويل البرتغاليين تهجارة الهند. وقد تمكن الأمير حسين الكردي من مبايعة الأسطول البرتغالي قرب كقول Chian على الشاطئ الغربي للهند في (رمضان ٩١٤ هـ / يناير ١٥٠٨ م) وانتصر عليه ونقم منه غنائم كبيرة (١١٧٦) وقد وصف المؤرخ المغربي ابن أبياس ذلك بقوله " دجع الأمير حسين يخلق على هامته ، وعلى صواري أسطوله المصري ، رايات الظفر ، وأعلام النصر " (١٨٨).

وتوجه حسين الكردي بعد هذه المعركة إلى جزيرة ديو " وطلب من حاكمها " مالك إياس " المساعدة لإصلاح سفنه (٢٠١).

ولم يستسلم البرتغاليون لهزيمة بل تمكنوا من تغيير الموقف العسكري لصالحهم واسترداد زمام المبادرة من المسلمين ، وكنوا بقيادة " نونوفاز بيريرا " Nunno Voz Pereira من القار لأنفسهم بعد معركة عنيفة شارك فيها أسطول السامري . وأسطول كجرات بجانب الأسطول الملكي استطاع الأسطول البرتغالي القيام بغزاة الأساطيل الإسلامية من الحلف والانتصار عليها عند ديو في عام ٩١٤ هـ / فبراير ١٥٠٩ م فقتل العديد من بحارة حسين الكردي (٢١١) ، وهي المعركة التي أطلق عليها معركة ديو البحرية .

وتحطيم الأساطيل الإسلامية في تلك المعركة أصيبت المقاومة الملوكية في الصميم مما أدى إلى استئصال الخطر البرتغالي .

وبهذا الانتصار تمكن البرتغاليون من تثبيت أقدامهم في المحيط الهندي ، واستطاعوا التحكم في تجارة التوابل . وراقب أسطولهم مدخل البحر الأحمر لمنع السفن الإسلامية من التعرک فيه كما شددوا حصارهم على الخليج حتى لا تصل التوابل إلى الماليك . بنائب إلى ذلك أنهم قاموا بالاستيلاء على عدد من السفن اليمنية (٢٢٢) ، وحاووا الاستيلاء على عدن (١٥١٣م) والوصول إلى جينا ، جدة (٢٣٦) ، والتحاليف مع الأحمش ببنف تطويق العالم الإسلامي من ناحية الجنوب ، وتحويل مصب النيل إلى البحر الأحمر لتجويج مصر (٢٤٤) . وتهديد الأماكن المقدسة في الحجاز .

ونتيجة لخطورة الموقف . وتعطيل حركة التجارة قائماً بين مصر والهند ، شرع السلطان الفخوري في بناء أسطول جديد (٢٥١) . كما قام بتحصين ميناء جدة . وإلى جانب ذلك تمكن

ونتيجة لذلك طلب بعض حكام الهند والبلاد الإسلامية الذين تربطهم بمصر روابط تجارية . مثل ناصر الدين مظفر شاه سلطان كجرات ، وعامر بن عبد الوهاب حاكم اليمن (١١٢) ، طلبوا المعاونة من السلطان الفخوري لمواجهة خطر البرتغاليين الذين عاثوا في سواحل بلادهم فساد . وذلك حتى يمكن دفع ضرورهم عن التجار المسلمين (١١٣)

وقد رغب السلطان الفخوري بهذا الطلب ، خاصة وأن مصالح بلاده الاقتصادية والمالية قد تأثرت إلى حد كبير . هذا إلى جانب رغبته في جهاد البرتغاليين ، ومساندة المسلمين الذين هدد البرتغاليون ديارهم ومقدساتهم .

وقد بذل الفخوري جهوداً كبيرة من أجل إعداد أسطول منضم على وجه السرعة ، لسحق قوة البرتغاليين في بحر العرب . وطلب من السلطان العثماني بايزيد (١١٤) ، ومن جمهورية البندقية المساعدة لكسر شوكة البرتغاليين . وقد تمكن الفخوري من إعداد أسطول مكون من ثلاثه عشر سفينة حربية ، وألف وخمسة مائة مقاتل بقيادة الأمير " حسين الكردي " (١١٥)

وإلى جانب ذلك لجأ السلطان الفخوري إلى الطرق الدبلوماسية في محاولة منه لوقف اعتداءات البرتغاليين على التجار المسلمين ، فكلف الراهب الأسباني " Maurus " معارض ديو جيل صوفوف بالقدس - بالذهاب إلى أوربا حاملاً رسالت إلى كل من دوق البندقية ، والبابا ، وملك أسبانيا ، وملك البرتغال . هدد فيها بطرد جميع المتصاري من سلطنة الماليك ، وهدم أماكنه في القدس . وباء على ذلك كتب البابا " بيوس " الثاني إلى الملك " عصانويل الثاني " ملك البرتغال يحضه على العدول عن مشرورعانه في الهند حتى لا يتعرض نصارى الشرق للضرر . إلا أن ملك البرتغال أقع البابا في كتابه المؤرخ ٩١١ هـ / ١٢ يونيو ١٥٠٥ م بعدم جدية تهديدات السلطان الفخوري ، ولا يعبرها اهتماماً . خاصة وأن الإبراهيم الكبيرة التي يحصل عليها السلطان من حجاج الأماكن المقدسة تحول بينه وبين ما يهدد به (١١٦) .

ونتيجة لفشل محاولات الفخوري السياسية لم يجد مأ من اللجوء إلى الحرب لفتح طرق التجارة إلى بلاده . لذلك طلب من الأمير حسين الكردي استكمال بناء الأسطول ومواصله الاستعدادات الحربية .

٢١ - حول تفاصيل هة للمركة انظر زين العابدين : لجنة المجاهدين . ص ٤١ . علماً بأن حصين الكروي لم يقع في قبضة أعدائه بل تمكن من الرجوع إلى مصر مع طول الأسطول الموزوم .

٢٢ - Kammerer, A. La Mer Rouge, Tamo, p. 155.

٢٣ - قطب الدين التهرتالي : البرق السعدي في القع العثماني . ص ١٩ .

٢٤ - سرحك : مرجع سابق . ج ٢ . ص ٣٦ .

٢٥ - ابن أبياس : بذائع الزهور . ج ٤ . ص ٢١٧ .

٢٦ - زين العابدين : لجنة المجاهدين . مرجع سبق ذكره .

٢٧ - Kammerer, A : op. cit., pp. 157 - 230 .

٢٨ - Serjeant, R. B.: The Portuguese of the South Arabian Coast, pp. 30 - 31 .

٢٩ - سرحك : مرجع سابق . ج ٢ . ص ٣٧ .

٣٠ - نعيم زكي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب . ص ١٨٧ .

الهوامش

١ - في مطلع القرن التاسع الهجري حل ميناء جدة الإسلام محل ميناء عدن كرسى السفن القادمة من الهند والصين . للتفاصيل : انظر : أحمد دراج : إحصاءات جديدة عن التحول في تجارة البحر الأحمر . الموسم الثقافي للجسملة المصرية للدراسات الخارجية ١٩٦٨/٦٧ . ص ١٨٥ .

٢ - بعد الصراع البحري بين حشورين بين البنية وحوة في القرن الثاني عشر والثالث عشر الميلادي من أجل السيطرة على الأستراتيج التجارية أصبحت البندقية المحسكر الرئيسي لساحر الشرق وسعد في أسراق أفريقيا . دراج : مقال سابق . ص ١٨٨ - ١٨٩ .

٣ - شاتلي لين بول : سيرة القاهرة - ترجمة حسن إبراهيم وآخران . ص ٢٢٢ .

٤ - تكتب أميانا كالركوت . وأحياناً أخرى قلبت وتسمى حالياً كلكتا .

٥ - دراج : مقال سابق . ص ١٨٥ - ١٨٦ .

٦ - انظر ابن أبياس : بذائع الزهور في وقائع الحمر . ج ٥ . ص ٩٤ . وانظر أيضاً :

Portuguese Period in East Africa, P.P. 43 - 45 .

٧ - زين العابدين : لجنة المجاهدين في بعض أموال البرتغاليين . ص ٣١٧ .

٨ - وقع السامري قرصة قهوما ١٥٠٠ بهار من الفلفل (البهار عبارة عن ثلاثة قناطر أو أروسة) . انظر : التقطط عند نوفمبر ١٩١٧م . ص ٤٥٢ - ٤٥٣ .

٩ - معاد ماهر : البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الازنية . ص ١٢٧ - ١٢٨ .

١٠ - إسحاق سرحك : حقائق الأخبار من دول البحار . ج ٢ . ص ٣٥ .

١١ - معاد ماهر : مرجع سابق . ص ١٢٨ - ١٢٩ .

١٢ - سرحك : مرجع سابق . ج ٢ . ص ٣٥ .

١٣ - ابن أبياس : مصدر سابق . ج ٤ . ص ١٨٥ .

١٤ - لم يد الوثائق السلفان القروي سري مساعدات معدودة . كما أن القوى الإسلامية في عدن وضغاه وحكا كانت لا تملك سوى المصارف للأسطول بالنصر . طلا إلى جانب قيام حاكمي سقط وهرمز بتخفيض مصالحتها الخاصة على الصلحة الإسلامية التامة . انظر : عبد العزيز نزار : الشعوب الإسلامية . ص ١٣٦ .

١٥ - زين العابدين : لجنة المجاهدين . ص ٤٠ - ٤١ .

١٦ - للتفاصيل انظر : أحمد زكي باشا : القان السابق . ص ٤٥٧ - ٤٥٨ .

١٧ - إبراهيم طرطان : مصر في عصر دولة المماليك الشركسية . ص ٢١٦ .

١٨ - ابن أبياس : مصدر سابق . سوادث شهبان ١١٤ هـ / ص ١٤٢ .

١٩ - علا القنظ يستعمله أهل الهند يعني : ملك أبو أسير . انظر : صفحة من تاريخ البحارة . مقال سابق . ديسمبر ١٩١٧ . ص ٥٤٩ .

٢٠ - ابن أبياس : مصدر سابق . ص ١٤٢ .

٨ - ثم أيها السفير بما لديك من صفات وشجاعة وعزة وقوة شخصية تتطلب من سيادة السلطان العطف على مواطني البندقية من التجار الموجودين في بلاده الذين تردوا ملاقات السجين للتجارة في بلاده ثم تعطيه الهدايا المناسبة المقدمة له من دولتنا ...

٩ - ثم نذكر سيادة السلطان بالفرض من هذه الزيارة وهي طلب رعاية تجارنا في دمشق بما يتعرضون له من مظالم من نواب وأمرأء الشام ومن ذلك فرض الجسر على تجارنا وشراء ٥٣ حملاً من الفلفل بسعر مرتفع علاوة على حصولنا العادية وهذا إجراء لا يمكن حصوله لأنه سبب لنا خسارة فادحة وتجارتنا .

١٠ - وما أنك عليم بتفاصيل هذا الموضوع . لأنك تحضر باستمرار مجالس العلية والسرية فأنت تعلم مدى الأضرار التي تلحق بتجارنا في دمشق من جراء تحديد الطريق بواسطة البرتغاليين ، فعليك أن توجه نظر السلطان إلى الأضرار التي تخيق بنا به من جراء تحول التجارة هكذا ، ثم نذكر سيادة السلطان بحرمنا على معاملة ومصالحنا ، وعليك أن تعالج هذا الموضوع بمنتهى السرية . وألا يعلم تغري بردي الترجمان بأي طرف منها لأنك تعلم عظامنا .

١١ - كما أننا نثقون من شجاعتك وفناطلك وأنت نومي وغبنا وأماننا لدى السلطان ، ولا نكرر لك مسألة عداوة القرمحسان تغري بردي لنا وعليك بمجرد نزولك بالإسكندرية أن تحصل بقضيتنا في القصر ونحدد معه في هذا الشأن للاتفاق على خطة موحدة ...

١٢ - وقد يحدث أن السلطان أو بعض نوابه أو غيرهم يتكلمون معك في شأن المبررات التجارية في قبرص وموقف حاكمنا في هذه الجزيرة فعليك أن تعلم السلطان أو نوابه أن حكومتنا لا علاقة لها بما حدث أو يحدث في قبرص ، وتخلص بلهافة بأن نذكر بأنك ستكتب إلينا بشكوى السلطان في ذلك ، وأنت ستورد في الوقت المناسب الرد الذي يوافق إرادة السلطان .

١٣ - ولا نذكر أن موضوع منسك لدى السلطان خاص بدمشق ، ولك مطلق الحرية في أن تشر أي موضوع يتعلق بتجارنا وتجارتنا في الإسكندرية ، إننا الموضوع الأساس هو دمشق . وعلى أي حال فيحسن عدم إثارة شيء خاص بالإسكندرية قبل الانتهاء من موضوع دمشق .

١ - في مطلع القرن التاسع الهجري
من الهند والصين ، للتصانيف
الأخرى . الموسى الثاني
٢ - بعد الصراع اليه
أقبل السينا
٣
٤
٥
٦
٧
٨
٩
١٠
١١
١٢
١٣
١٤
١٥
١٦
١٧
١٨
١٩
٢٠
٢١
٢٢
٢٣
٢٤
٢٥
٢٦
٢٧
٢٨
٢٩
٣٠
٣١
٣٢
٣٣
٣٤
٣٥
٣٦
٣٧
٣٨
٣٩
٤٠
٤١
٤٢
٤٣
٤٤
٤٥
٤٦
٤٧
٤٨
٤٩
٥٠
٥١
٥٢
٥٣
٥٤
٥٥
٥٦
٥٧
٥٨
٥٩
٦٠
٦١
٦٢
٦٣
٦٤
٦٥
٦٦
٦٧
٦٨
٦٩
٧٠
٧١
٧٢
٧٣
٧٤
٧٥
٧٦
٧٧
٧٨
٧٩
٨٠
٨١
٨٢
٨٣
٨٤
٨٥
٨٦
٨٧
٨٨
٨٩
٩٠
٩١
٩٢
٩٣
٩٤
٩٥
٩٦
٩٧
٩٨
٩٩
١٠٠

١ - في مطلع القرن التاسع الهجري
من الهند والصين ، للتصانيف
الأخرى . الموسى الثاني
٢ - بعد الصراع اليه
أقبل السينا
٣
٤
٥
٦
٧
٨
٩
١٠
١١
١٢
١٣
١٤
١٥
١٦
١٧
١٨
١٩
٢٠
٢١
٢٢
٢٣
٢٤
٢٥
٢٦
٢٧
٢٨
٢٩
٣٠
٣١
٣٢
٣٣
٣٤
٣٥
٣٦
٣٧
٣٨
٣٩
٤٠
٤١
٤٢
٤٣
٤٤
٤٥
٤٦
٤٧
٤٨
٤٩
٥٠
٥١
٥٢
٥٣
٥٤
٥٥
٥٦
٥٧
٥٨
٥٩
٦٠
٦١
٦٢
٦٣
٦٤
٦٥
٦٦
٦٧
٦٨
٦٩
٧٠
٧١
٧٢
٧٣
٧٤
٧٥
٧٦
٧٧
٧٨
٧٩
٨٠
٨١
٨٢
٨٣
٨٤
٨٥
٨٦
٨٧
٨٨
٨٩
٩٠
٩١
٩٢
٩٣
٩٤
٩٥
٩٦
٩٧
٩٨
٩٩
١٠٠

١ - في مطلع القرن التاسع الهجري
من الهند والصين ، للتصانيف
الأخرى . الموسى الثاني
٢ - بعد الصراع اليه
أقبل السينا
٣
٤
٥
٦
٧
٨
٩
١٠
١١
١٢
١٣
١٤
١٥
١٦
١٧
١٨
١٩
٢٠
٢١
٢٢
٢٣
٢٤
٢٥
٢٦
٢٧
٢٨
٢٩
٣٠
٣١
٣٢
٣٣
٣٤
٣٥
٣٦
٣٧
٣٨
٣٩
٤٠
٤١
٤٢
٤٣
٤٤
٤٥
٤٦
٤٧
٤٨
٤٩
٥٠
٥١
٥٢
٥٣
٥٤
٥٥
٥٦
٥٧
٥٨
٥٩
٦٠
٦١
٦٢
٦٣
٦٤
٦٥
٦٦
٦٧
٦٨
٦٩
٧٠
٧١
٧٢
٧٣
٧٤
٧٥
٧٦
٧٧
٧٨
٧٩
٨٠
٨١
٨٢
٨٣
٨٤
٨٥
٨٦
٨٧
٨٨
٨٩
٩٠
٩١
٩٢
٩٣
٩٤
٩٥
٩٦
٩٧
٩٨
٩٩
١٠٠

لتواصل عليها سترك لتصدق ...

٥ - إذا وصلت بخطاب اعتمادنا لك فغيرك فعليك بزيارة نائب السلطان بالإسكندرية وقم له بحسب المعتاد التحيات ، واتبع التعليقات المطاة لك بدقة ، واتخدم في ذلك كل ما لديك من عبارات مناسبة ممتعناً بحكمتك وثاقب فذكرك ..

٦ - وعليك أن تحصل من قضاةنا وتجارتنا بالإسكندرية على كافة المعلومات العامة والخاصة اللازمة لك خلال سفرك وأثناء وجودك بحضرة السلطان ...

٧ - وإذا سمح لك بالسفر إلى القاهرة لمقابلة السلطان فعليك بإبراز خطاب الاعتماد بسفارتك لكل من له صفة رسمية حتى تصل للسلطان نفسه وتحييه باسمنا بالعبارات المناسبة للهدية بقائه العالي والجلوية بتمام دولتنا ثم تهنته بارتقاء عرشه وتعيينه سلطاناً على مصر . وتذكر له أنه بمجرد صياح دولتنا بارتقائه العرش حصل لنا السرور والقبطة ...

Inspection a Peneduirtu Surodo. Ambassador di Sulcan Dj-G'bouni. Senato Secreti - 8
XXXXX fe 45

من الدكتور توفيق إسكندر وترجمته . نقل عن د . معين زكي : طرق التجارة انبوية ومطاطها بين الشرق والغرب أوائل انحصور الوسطى . ص ٣٧٦ - ٣٨١ .

٢٠ - عليك أن تصر على عدم تغيير ديوان القيان وأن يبقى بسنة أي إجراء آخر قد يضر مصالحنا .

٢١ - كل ما تحصل عليه من امتيازات أو إعانات أو تصريحات من السلطان ورجاله فاكثبه في وثيقة مربعة ، لا طولية .

٢٢ - لا نوسيك بأن تحصل في كل ما يعن لك بتجارنا وقصصنا لخبرتهم الطويلة في التعامل مع السلطان ورجاله ، ونحن واقفون من أنك ستقوم بكل ما يفيد بلادك ..

٢٣ - أما عن فترة بقائك في بلاد السلطان فنحن لا نحدد لك فترة معينة ، بل يترك ذلك لتقديره والانتها ، من عسلك ، ومع ذلك فانتا واقفون من أنك ستقوم بالمهمة خير قيام وفي أسرع وقت ، وأن تعطى أمرك بأن تنظر السفينة التي أفتلك تنموه بك ..

٢٤ - وصعك أمر إداري بأن تحصل على جميع نفقاتك من هيئة التجار والقامل في دمشق ، لأن المهمة التي ستقوم بها خاصة بهم كما هو المعتاد مع غيرك ، وأن يكون المبلغ في حدود ٤٠ دوكه ، وصعك أمر آخر بأن يعازلك في مهمتك جميع قناصلنا والبيشات التي تشاركهم عملهم لأتهم مظلومين على مواطن الأمور . بحكم بقائهم مدة طويلة في بلاد السلطان .

الواقفون ١٢٤٤ - المعارضون ٣ - المستعمرون ١٠٠٠٠

فبعد ذلك نرى كيف يتصرف قناصلنا في كل ما يعنهم من مصالحنا ، ونحن واقفون من أنك ستقوم بكل ما يفيد بلادك ..

٢٥ - عليك أن تظهر أن هذه الأعمال التي تضايقتنا لانك أنها لا تصدر من السلطان ولا من نوابه ولا من عساله ، إنما هي مسائل فردية من بعض المحالين والمحال وأن حكومتنا تتنى على همة السلطان ورجال حكومته وتامل التشديد على العمال والمحالين لعدم تكرار هذا الأخير . في رحلات سفنتا التي ترتبط بواجبنا المدة السنية ..

٢٦ - بلباقتك تستطيع أن تذكر للسلطان أن مثل هذا التأخير يصيب تجارنا بالحجارة بما يجعل التجار يجمعون عن الحضور للإسكندرية ، وبما لانك فيه أن هذا يصيب تجارنا وتجارة السلطان بأضرار كثيرة ، وهو ما لا ترجوه البتة .

٢٧ - وفي رأينا أن تذكر السلطان أن تاجره يابكر هو السب في هذه المشكلة . وهنا يجب أن تظهر لباقك ومقربتك السياسية بحيث تجعل السلطان يفكر في الأمر ويعمل على تغيير هذا التاجر بغيره من يحسن التعامل معنا . وإذا وجدت أن الأمور تسير خذنا في هذا الشأن ، وأن المسألة ستأخذ طريق التحقيق والدفاع ، فعليك أن تتخذ كل الوسائل لتبرئتنا وتقرير وجهة نظرنا ...

٢٨ - وحسب العادة في سينا ، الإسكندرية تمنع السفن من الدخول ليلاً حتى ولو كانت تواجه عاصف مدمرة فد - لا قدر الله - نهلك السفينة ومن عليها وعليك أن تحاول الحصول على تصريح من السلطان بدخول هذه السفن بصفة خاصة للاحتناء ، من العاصفة ..

٢٩ - ونصح السلطات سفنتا أربعة أيام بعد انتهاء الموسم لشحن وتسويق السفن ، وهذه المدة غير كافية وتضطر أحياناً إلى ترك معظم السلع للسفن المتأخرة فتفسد وتبرد ويلحق بناهياتنا خسارة فادحة ، فحاول أن تحصل من السلطان على تصريح بد هذه المهلة لإمكان شحن كل مشترياتنا حتى لا يحجم التجار من ورود أسواق مصر والإسكندرية ، وأن يكون بقاء السفن فترة أطول بدون الحاجة للحضور على ترخيص سابق من السلطات المعنية بالأمر في الميناء ..

١٤ - من أهم ما يجب أن تلفت إليه نظر المسؤولين أنك علمت أن السلطات في العام الماضي حجرت سفنتا في الميناء دون مبرر عما آثار سفنتا ، وتأمل أن تنجح في علم تكرارها مرة أخرى ، وعليك أن تسلك سبل اللابنة ولا تلجأ إلى إثارة النزاع مع السلطان أو رجاله ، وأن تحب نفسك مغية ما قد يحدث لأي خطأ في أنفاذك .

١٥ - عليك أن تظهر أن هذه الأعمال التي تضايقتنا لانك أنها لا تصدر من السلطان ولا من نوابه ولا من عساله ، إنما هي مسائل فردية من بعض المحالين والمحال وأن حكومتنا تتنى على همة السلطان ورجال حكومته وتامل التشديد على العمال والمحالين لعدم تكرار هذا الأخير . في رحلات سفنتا التي ترتبط بواجبنا المدة السنية ..

١٦ - بلباقتك تستطيع أن تذكر للسلطان أن مثل هذا التأخير يصيب تجارنا بالحجارة بما يجعل التجار يجمعون عن الحضور للإسكندرية ، وبما لانك فيه أن هذا يصيب تجارنا وتجارة السلطان بأضرار كثيرة ، وهو ما لا ترجوه البتة .

١٧ - وفي رأينا أن تذكر السلطان أن تاجره يابكر هو السب في هذه المشكلة . وهنا يجب أن تظهر لباقك ومقربتك السياسية بحيث تجعل السلطان يفكر في الأمر ويعمل على تغيير هذا التاجر بغيره من يحسن التعامل معنا . وإذا وجدت أن الأمور تسير خذنا في هذا الشأن ، وأن المسألة ستأخذ طريق التحقيق والدفاع ، فعليك أن تتخذ كل الوسائل لتبرئتنا وتقرير وجهة نظرنا ...

١٨ - وحسب العادة في سينا ، الإسكندرية تمنع السفن من الدخول ليلاً حتى ولو كانت تواجه عاصف مدمرة فد - لا قدر الله - نهلك السفينة ومن عليها وعليك أن تحاول الحصول على تصريح من السلطان بدخول هذه السفن بصفة خاصة للاحتناء ، من العاصفة ..

١٩ - ونصح السلطات سفنتا أربعة أيام بعد انتهاء الموسم لشحن وتسويق السفن ، وهذه المدة غير كافية وتضطر أحياناً إلى ترك معظم السلع للسفن المتأخرة فتفسد وتبرد ويلحق بناهياتنا خسارة فادحة ، فحاول أن تحصل من السلطان على تصريح بد هذه المهلة لإمكان شحن كل مشترياتنا حتى لا يحجم التجار من ورود أسواق مصر والإسكندرية ، وأن يكون بقاء السفن فترة أطول بدون الحاجة للحضور على ترخيص سابق من السلطات المعنية بالأمر في الميناء ..

ذلك خضعت للجميع له ولنا وتجاره وتجارنا . وبالنسبة للملاعات القليلة التي بيننا وبينه ، والتي قامت على المصلحة المشتركة ، فانا وضعتنا مشاوراته معك ومع السفير سانودو موضوع الاهتمام الكامل لإمكان معالجة الأمر في بدايته .

٤ - ولكي تكون على علم تام بكل ما يستجد في هذا الموضوع نبلغك بأننا أثناء بحثنا هذا الموضوع في السناتو مع مستشارينا وصل إلى بلادنا الميموث السلطاني مطران أورشليم الأبخ المسترم * ماوروجورديان * من جبل صهيون ، ومعه رسالة من سلطان مصر علوية عبارات الود والاحترام والرفقة التي يديها السلطان نحو دولتنا في كل مناسبة . فليكن أن تتولي نهاية عنا شكر السلطان الأقمم بعبارات ود واحترام مبادلتنا شعوره الطيب ، وأنها متأكدون جداً من أننا أكثر الحبايات وعاية في بلادهم وأن تجارنا سيحصدون كل عطف وعون وسوءة من السلطان ورجالهم بما يجعلهم يثقفون على الذهاب للتجارة في بلادهم ولا يفكرون في هجرته إلى لشبونة مثلاً ، لأنه من المعروف ألا يبقى أي فرد في مكان ما إلا كان يعامل معاملة طيبة ويحصل على فائدة كاملة .

٥ - ويجب أن تعلم فضلاً عن ذلك أن الأخ المحترم ماوروجورديان مطران أورشليم مبعوث السلطان إلينا قد تحدث معنا شخصياً ، علاوة على ما جاء بخطبات السلطان في أن يكتب إلى الخسر الأعظم اليابا ، وملك البرتغال ليعلموا على وقف ملاحه البرتغاليين في الهند وتركها لهم ، كما طالبوا بأن يصدر مجلس الساتو قرارات يشهرون فيها إلى ذلك ، فليكن أن نقول للسلطان : "إننا بكل صراحة وأمانة قد وجهنا الأخ المحترم ماوروجورديان لرحلة إلى أسبانيا والبرتغال وزودناه بكل المعلومات التي لدينا لكي نحقق الموضوع حسب رغبة السلطان التي هي رغبتنا ، ولم نعط خطابات توصية إلى اليابا في هذا الموضوع ، ولا إلى ملك أسبانيا ، ولا إلى ملك البرتغال ، حتى لا تحدث نتيجة عكسية ، ولكي لا تنتهم بأننا متراطبون مع المسلمين ضد المسيحيين ، لأن مثل هذه الخطابات تحدث ضجة شديدة ضلنا في العالم المسيحي ؛ لأن الجميع يعرفون أن مسيحي ، السيد / ماوروجورديان بناه على رغبة السلطان بهناه على طلبه . فلو أننا أرسلنا من طرفنا بخطابات توصية لفقدنا كل سمعة طيبة في العالم المسيحي .

٦ - يجب أن تبلغ السلطان أن منع اللاحه في المحيط الهندي لا يمكن أن تأتي من جانبنا للأسباب السابق ذكرها ، لأن المسافة من بلدنا للبرتغال طويلة لا تقل عن ٤٠٠٠ ميل ، فضلاً

٢٤ مايو ١٥٠٤ - البندقية

تعليمات مجلس العشرة في البندقية للسفير البندقي * فرانسوا تالدي * تكلفه بالتوجه للقاهرة للتفاوض مع السلطان المالكي * الخوري ، سراً في الوسائل الممكن اتباعها لتتبع توسع البرتغاليين التجاري في مياه الهند (١٥) .

١ - بعثة فرانسيسكو تالدي إلى سلطان مصر . تقبل هذه التعليمات باسم الأمير . نحن نضع فيك يا سيد فرانسيسكو الثقة الكاملة . لذلك نرسلك إلى سلطان مصر باعتباره مواطناً صالحاً . ولهذا نكلفك بأن تسافر بأذن سفينة إلى جزيرة كريت ومنها إلى ميناء دمياط . وعليكم أن تغتنم عن الجميع صفك الرسمية .

٢ - من دمياط تنهب إلى القاهرة وتصل بكل ما أوتيت من سفارة وسرية أن تسرع صوتك للسلطان شخصياً ، وتقول أمامه عن طريق أمير الإسكندرية ، أو الداودار أو كاتب السر ، أو من يبدو لك أنه الأصحاح . وفي غياب الأمير لك أن تلجأ إلى المبتدع (المدرب السفري) الذي يجب أن تكلمه سراً ، ولا تسي أن يكون حديثك مع السلطان نفسه سراً .

٣ - لا تسرع لك الفرصة للانفراد بالسلطان قدم له خطاب اعتيادك سفيراً لنا بعد التحيات الواجبة باسمنا وباسم دولتنا لثقتنا منه بالصحة والسلامة بألفاظ مناسبة ، وتظاهر معه سراً فيما كان يتحدث به النبيل * بنديتو سانودو * في العام الماضي عن اللاحه في المحيط الهندي ، والتي أصبحت في يد البرتغاليين ، وأن تغتنم فحاشته أنه يتربط على

1504 / 24 Mai. Le Venise.

Instruccions du Conseil des Dix a Francis Taldei, chargé de se rendre au Caire pour concerter secrettement avec le Sultan, les moyens d'empêcher le développement du commerce des Portugais dans les Indes .

H. Emanuel Honnigton .
Venise : Archives Générales conseil des Dix, Misti. Reg. XXX, fol. 49 . Publié en 1856 par

MD III, die XX III: In Concilio X, Cum additioue . De Mas Latrie.

Traité du Commerce, pp. 259 - 263 .

من الدكتور توفيق اسكندر وترجمته . نقل عن د . نعم زكي ؛ ترميم سانتو . ص ٣٨٧ - ٣٨٨ .

١٠ - وعليك يا سيد فرنسيسكو أن تضع أمام السلطان القفل الآتية ، يسر أنها على جانب كبير من الأهمية بالنسبة للسلطان ليتحققا حد البرتغاليين في الهند :

أ - العمل بأي وسيلة على وصول أكبر كمية ممكنة من التوابل إلى بلاد السلطان لكي تقاوم بها إغراق البرتغاليين لأسواق أوروبا بالتوابل ، لأن هذا سينتج عن البرتغاليين المكاسب الضخمة ، وبالتالي يمنع سفنهم من الوصول للهند لطلب التوابل .

ب - يرسل السلطان من طرفه سفراء إلى ملك كوشين بالهند وكاتينور والأماكن الأخرى التي يتعامل معها البرتغاليين ، وأن يطلب منهم باسم الدين والبحار والتعامل القديم الامتناع عن معاملة ومد يد العون إلى البرتغاليين ، وأن يضموا العبيات باستمرار أمام البرتغاليين ، ويخبروا لهم الأضرار التي سوف تشترب على استمرارهم في التعامل مع البرتغاليين ، ويستطيع فخامة السلطان بحكمته أن يبينها لهم ويفسر لهم أن كثرة وصول البرتغاليين لبلادهم ستكون لها آثار سيئة ، ووعا استولوا على بلادهم ففسدها وبصحبون أمبياد هذه الجزر وبلاد كوشين وكاتانور . ونحن نؤمن بغدرة السلطان المظلم على عمل ذلك وإمكانته الوصول إلى اتفاق مع هؤلاء القوم .

ج - ومن الممكن أن يسارع فخامة السلطان بإرسال سفراء من لدته إلى قاليقوط وكامبای وأمرا ، هذه البلاد رفضوا قبول التعامل مع البرتغاليين ، وهؤلاء الأمراء ، بإمكانهم التأثير على إخوانهم ومواطنيهم بعدم التعامل مع البرتغاليين ووجوب مرور التوابل كالعناد بحصر وسوريا ، ويشكروهم بتدني الأضرار التي تخيق بهم من التعامل مع البرتغاليين . وما يجره هذا كذلك على السلطان من أضرار .

د - يجب أن يرسل السلطان من لدته قوات عسكرية قوية لمعاونة قوات الهند التي تحتاج لزيد من الرجال والسفن والسلاح . وقد فهمنا أن السلطان أرسل فعلاً السفن والسلاح والجنود ، وهذا ما لمدحه عليه - لأنه إذا لم يجد البرتغاليين من يقبل التعامل معهم وأعطاهم التوابل ، وأنهم جمعوا أكثر من مرة فارتعج من غير هذا التوابل ، فنتهم لن يتكروا أبداً في العودة لهذه الرحلة الطويلة بعد أن بقفوا السمعة والوقت . ولذلك فإنه يلزم من الآن القيام بالبحر مات سرعة قوية للاحاق هذا الخطر . ويت القصيد هنا هو إرسال سفراء للهند وحث أمراء الهند على عدم التعامل مع البرتغاليين ، وإرسال الأسلحة والسفن للهند للمعاونة في حرب البرتغاليين - وهي الوسيلة لاستعادة نفوذ السلطان وبالتالي نفوذنا .

عن المسافة من البرتغال إلى الهند ثم أن أسبانيا وملكها القوي المتحالف للبرتغال يقع في الطريق بيننا وبين البرتغال ، علاوة على أنه استولى حديثاً على ملكة ناهي من لوسيا ١٤ ، وله حدود مع ملكتنا في أماكن عدة من البحر والبر . وقد ذكرنا هذا للسيد ماريوجوارديان ، وزودناه بنقشات الرحلة إلى روما وأسبانيا والبرتغال . وسنحاول أن نبلغ السلطان أولاً بأول بخط سير وأخبار ميونه إلى أسبانيا والبرتغال واليهودية .

٧ - فهمنا أن تذكر سيادة السلطان أنه قد وصل إلى البرتغال ١٤ مرتكياً من الهند محملة بالتوابل من بين ما تحمله حمل من القفل وقد أرسلت بواسطة ملك البرتغال إلى انجلترا أو الفلاندرز وفرنسا وإيطاليا ، ولكل العالم تقريباً . ففائدته وريحه بحيث أنه أصبح ملكاً غنياً جداً . ويرجع ذلك إلى أنه وجد أن سعر التوابل بالإسكندرية مرتفع جداً ، وكذلك في دمشق أكثر من المعتاد . وأنه لا كانت التوابل منخفضة الأعمار في الهند ولشيرة ، لذلك بدأ عملاء ناهي إلى أسواق البرتغال ، وهذا بالطبع أدى إلى زياته - فضلاً عن أن هناك في ميونا ، لشيرة أسطولاً مكوناً من ١٢ سفينة مستعدة للرحيل فوراً إلى الهند و١٦ سفينة أخرى مستعدة للخواب فعلا بعد عودة السابقة لإحضار المزيد من التوابل .

٨ - وعليك أن نلفت نظر السلطان إلى أنه ابتداء من الآن ستكون الرحلة سهلة بالنسبة للبرتغاليين ولا تعرف طريقة نستطيع بها منع ملاحقتهم إلى المياه الهندية والتي نرى أنه يشأ عنها ضرر لا يمكن احتماله ولا قيل للسلطان به . وإنما فضلاً عن مصالح تجارتنا التي بدأت تنهار فأننا نحملنا خسائر في جواركتنا وضررائنا تبعاً لذلك .

٩ - وإحاطاً للواقع كان قد اتضح علينا الاشتراك في الرحلات لفائدتنا ، ودعينا فعلاً من قبل ملك البرتغال لإرسال تجارتنا إلى أسواق لشيرة لطلب التوابل . وكثير من تجارنا ورجالنا يرغب في ذلك ، لأن تجارنا لا يدفعون في لشيرة ضرائب جبرية ، ومع ذلك فهم أحرار . إلا أننا لا كنا نقدر عظمة السلطان ، وأنا لم نرغم أبداً على ترك التجارة معه والتي كانت على اتصال معه منذ قرون عدة والتجارة هي مصدر حياتنا وريحنا ، كما أننا لم ننظر أبداً للعمرة التي وجهها إلينا ملك البرتغال والتي لايزال حتى الآن يعرضها علينا ، ومصافاً لذلك أرسلنا سفننا هذا العام إلى الإسكندرية لاعتقادنا أن السلطان المعظم هو الذي يستطيع وحده أن يمنع حداً لتهجرات البرتغاليين في مياه الهند ووقف تجارتهم حتى تعود تجارة التوابل إلى ما كانت عليه من قبل .

البندية ٢٦ أكتوبر ١٥٠٦

مناقشات السابق بشأن سفارة قسرى برودي إلى البندقية . حيث أن المجلس قد استمع للتقرير المعروف عليه الآن والذي اشتمل على كل المحادثات والأحداث التي تناولها البحث بين مندوبينا والسفوف السلطاني قسرى برودي الموجود هنا . فإتينا نخلص هذه المناقشات في سأتين فقط (هـ) :

المادة الأولى :

هي أن يسارع السفير نفري برودي بالرجيل من هنا إلى القاهرة ومعه ردفنا على ما جاء بهصدده . وإذا أراد الانتظار فعليه أن يرسل أحد وكلائه ليحصل إلينا بعودته رد السلطان . فإذا أقر السلطان طلباتنا . تستأنف إرسال سفننا إلى ميناء الإسكندرية كما كان سابقاً . وإلا فإننا سنضطر إلى إرسال سفن عادية صغيرة مثلنا في ذلك مثل أي طائفة أخرى من الأجانب التي تتعامل في موانئ السلطان وحيث أن هذا السفير كما علمنا يود البقاء هنا وإرسال أحد وكلائه إلى ميناء القاهرة فإننا نرحب بهذا الإجراء . ولا سيما وأن هذا الوكيل رجل باع وعلمى ويمكن أن يحصل على طلباتنا بسهولة من السلطان . كما أن هذا السفير يعتمد تماماً على هذا الوكيل ويعتقد أن عودته إلى القاهرة دون أن يحصل على طلبات السلطان سيعرض حياته للخطر . . .

المادة الثانية :

وهي المشكلة الخاصة باللاحة في موانئ السلطان فإن السفير يؤكد أن إرسال السفن الصغيرة Les Navines أمر لا يقبله السلطان بل سيخبر غضبه وهو في الواقع أمر لم تألفه منذ أن تاجرنا مع مصر والشام - وتوضيحاً للآخر فإن السفير نفري برودي بعد أن كتب لسيده بكل طلباتنا . لم يرد أن يتكرر له أمر السفن ولم يرد كذلك أن يسمح منا أي اعتراض أو تنويه بما قد نلاقيه في موانئ السلطان في «أبي قير والإسكندرية» بل هو يؤكد أن الأمان والسلام والطمأنينة لا تزال كما كانت منذ أن تاجرنا مع السلطان . بل أكد السفير أنه لدى

Summo Secreta Reg. XLIF 192 : Lettre au Siplan au Sujet de la mission de Tangri Barli au sein Ambassadeur à Venise .

من الأسماء المذكورة توفيق امكسر وتريمنه . نقلًا عن نسيم زكي : مرجع سابق ص ٢٨٨ - ٣٨٢ .

١١ - هلته هي كل الأشياء التي نراها ذات أهمية بالغة وضرورية وتلفتون نظر فخامته السلطان إليها ليخضع بشأنها لإجراءات سريعة . وإتينا متأكدون - كما سبق أن ذكرنا لسبادو السلطان - أن مصالحه العديدة في الهند والتجارة الهندية ستجعله يقوم بأكثر مما أشرنا به عليه .

١٢ - ولكن نظرًا لأن السيد المحترم ماوردجورديان قد أعلننا أن السلطان الأعظم في حالة رفض البرتغاليين الاستجابة لطلباته فإنه سيسمح الزيارة للأملاك المقدسة المسيحية ببلاوة . ويعلق كتهمة القبر المقدس ودير سانت كاترين في سيناء . وكناشيس المسيحيين في مصر وسوريا . . . ونحن نوجه نظرك إلى أن تفصح فخامة السلطان إلى أن هذا الإجراء سيكون ضد مصالح السلطان نفسه . وعلى حساب سعته . وأن فتح هذه الأملاك فيه فائدة مادية له ولبلادها . وغلقها - علاوة على الأضرار المادية التي قد تصيبه - فإنها لن تجعل أي مسيحي يعطف عليه أو يرفق حملات البرتغاليين إلى الهند بهذا السب . لذلك يجب أن تخصصه بأن هذا العمل غير مجد وأن الأملاك المسجدة المقدسة يجب أن تظل مفتوحة لتعلم الغرب مدى سوء تصرف البرتغاليين . واعتدائهم على حقوق ومصالح السلطان . وعليك استهلام منتهي الطاقة والذكاء والدبلوماسية في هذا المجال .

موافقون ١٧ - الراقضون ٥ - المشكوك فيهم ٧ .

عودته إلى القاهرة سيعمل على تدعيم هذه المائة كذلك وهو هنا يؤكد ذلك على لسان سيد

السلطان .
رأى السناتو :

بعد الإطلاع على المقدمات السابقة وكلام السفير وما حدث مع مندوبنا فانا نوافق على

الرد على السفير لكي يرسله بدوره للسلطان بعد تقديم الكليات الطبية والتحصينات المناسبة

لطاقم مولد الرنج . كما أننا نترك أمر تسيير هذا وذلك لحصانة السفير ومندوبه وأن يعمل ما

يبدو له لتنفيذ الرغبات المطلوبة . أما فيما يخص السفن فان رغبتنا هي أن تقوم فعلا

بالملاحة إلى بلاد السلطان على التوجهين المعروفين من السفن : القطنان Les Galeres والراكب

Les Navires فقط نود الأمان والحرس من الأخطار سواء على طول الطريق أو في الموانئ وأن

تدخل الطنانية إلى قلوب تجارتنا حتى لا يتعمرا عن السفر لموانئ السلطان لئلا يرحم من

السلطان أن ياعده التجار على الرحيل في الوقت المناسب بعد تسوية خصائصهم وحسب رغبته

وظروف قباطنة السفن بدون الحاجة إلى تصريح سابق . وكل ما عدا ذلك سيكون من السهل

تدبيره .
وفيما يخص باتخاذ قنصل جديد فيسبيري هذا العمل فوراً ، فور إجابة مطالبنا . لأن

الصدافة الجديدة تتطلب هذا العمل لكي نستأنف علاقاتنا الطيبة مع السلطان كما كانت

وحسب عادتنا في السنوات السابقة ونصاحة علينا
تكرار

الآن يتقرر كتابة خطاب بهذا السلطان ويرسل مع رسول إلى القاهرة كما يجب الإجابة على

خطاب السلطان وأن يكون كالآتي : (انظر بعده رقم ١٩٠٩)
ملاحظات : هذه الوثيقة عن محادثات السناتو عبارة عن :

١ - اتفاقيات ومباحثات تفري بردي سفير السلطان القوري مع مندوبى الصدافية .
٢ - اتفق الطرفان على استأنف المسجلين بهذه الوثيقة إلا أن السفير تفري بردي أحجم

عن تسجيلها وتوقيعها قبل أخذ رأى السلطان نفسه .
٣ - رأى السناتو مجمل بهذه الوثيقة بالموافقة على أن يرسل نسخة منه مع مندوب خاص

للقاهرة لعرضه على السلطان ومعها خطاب من السناتو إلى السلطان ، برجاء الموافقة (الخطاب

بعده رقم ٥ بغض التاريخ ٢٦ أكتوبر ١٥٠٦)
من الأستلا الدكتور توفيق اسكندر وترجمته .

26 esp. 1506. : Deliberation de Sébar au Sujet de la Mission de Tangibilandj Am.
housseur Egyptien à Venise (Sénat Secreta Reg. XLF. 192)

السلطان .
رأى السناتو :

بعد الإطلاع على المقدمات السابقة وكلام السفير وما حدث مع مندوبنا فانا نوافق على

الرد على السفير لكي يرسله بدوره للسلطان بعد تقديم الكليات الطبية والتحصينات المناسبة

لطاقم مولد الرنج . كما أننا نترك أمر تسيير هذا وذلك لحصانة السفير ومندوبه وأن يعمل ما

يبدو له لتنفيذ الرغبات المطلوبة . أما فيما يخص السفن فان رغبتنا هي أن تقوم فعلا

بالملاحة إلى بلاد السلطان على التوجهين المعروفين من السفن : القطنان Les Galeres والراكب

Les Navires فقط نود الأمان والحرس من الأخطار سواء على طول الطريق أو في الموانئ وأن

تدخل الطنانية إلى قلوب تجارتنا حتى لا يتعمرا عن السفر لموانئ السلطان لئلا يرحم من

السلطان أن ياعده التجار على الرحيل في الوقت المناسب بعد تسوية خصائصهم وحسب رغبته

وظروف قباطنة السفن بدون الحاجة إلى تصريح سابق . وكل ما عدا ذلك سيكون من السهل

تدبيره .
وفيما يخص باتخاذ قنصل جديد فيسبيري هذا العمل فوراً ، فور إجابة مطالبنا . لأن

الصدافة الجديدة تتطلب هذا العمل لكي نستأنف علاقاتنا الطيبة مع السلطان كما كانت

وحسب عادتنا في السنوات السابقة ونصاحة علينا
تكرار

الآن يتقرر كتابة خطاب بهذا السلطان ويرسل مع رسول إلى القاهرة كما يجب الإجابة على

خطاب السلطان وأن يكون كالآتي : (انظر بعده رقم ١٩٠٩)
ملاحظات : هذه الوثيقة عن محادثات السناتو عبارة عن :

١ - اتفاقيات ومباحثات تفري بردي سفير السلطان القوري مع مندوبى الصدافية .
٢ - اتفق الطرفان على استأنف المسجلين بهذه الوثيقة إلا أن السفير تفري بردي أحجم

عن تسجيلها وتوقيعها قبل أخذ رأى السلطان نفسه .
٣ - رأى السناتو مجمل بهذه الوثيقة بالموافقة على أن يرسل نسخة منه مع مندوب خاص

للقاهرة لعرضه على السلطان ومعها خطاب من السناتو إلى السلطان ، برجاء الموافقة (الخطاب

بعده رقم ٥ بغض التاريخ ٢٦ أكتوبر ١٥٠٦)
من الأستلا الدكتور توفيق اسكندر وترجمته .

26 esp. 1506. : Deliberation de Sébar au Sujet de la Mission de Tangibilandj Am.
housseur Egyptien à Venise (Sénat Secreta Reg. XLF. 192)

ويكفل حكمة حالة البندقية التي أظهرناها مراراً وتكراراً لسركم مع إخلاصنا لكم . هذه الروح لم تتغير إطلاقاً . وحيث أننا نشاء أن يكون السلطان بنفس هذه الروح وكذلك السفير فأننا لا نشك في أن هذا السفير سيرضخ لكم تفاصيل الموضوع حيث أنه رجل عاقل وحكيم... والله الفادر على كل شيء . بتعطف علينا بالخبر والبركات ... وانا تأمل أن تجزوا الجزاء الأوفى لمن كان المصيب في هذه القلطة التي أدت إلى هذه الاضطرابات والتي قضت على المعاملات الطيبة التي ظلت بنتنا نورثاً طويلاً . ونتج عن ذلك خسارة فادحة لدولتنا . إن هذا إذا تم سيكون له أبعاد الأثر في إصلاح الحال وسرورتنا ... ويقضى على الأشرار .

وترجو الله أن يطيل في سنن حياتكم يا عظمة السلطان باذن الله . ومن الآن ليكون مقرراً أنه إذا يتم الانشقاق على ما وضحته بقرارتنا وبعد المفاوضات مع سفيركم فانه لن يعنى لأي مواطن منا أن يرسل إلى الإسكندرية أو أي جزء من بلادكم سفناً أو سلعاً ولا يتعاملد مع أي فرد بأي سلعة لمدة عشر سنوات على الأقل .

وطلبنا من السيد السفير عرضاً مفصلاً عما كنا نناقشنا عليه في المرة الأولى من خلال سفيرنا . وهو كالتالي :
 ١ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .
 ٢ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .
 ٣ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .
 ٤ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .
 ٥ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .
 ٦ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .
 ٧ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .
 ٨ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .
 ٩ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .
 ١٠ - نطلب من السيد السفير أن يشرح لنا أسباب الخلافات بيننا وبينكم .

١٦ ديسمبر ١٥١٠ - البندقية
 خطاب جمهورية البندقية إلى السلطان تشكو فيه من أن عمال السلطان يعملون على ترجيح شأن البدة قبل انتهائها . لمدة أحياناً وبعد انتهائها - المدة بوقت .

السيد السلطان الأتمم
 ١ - يرجوع السفن من وطنها للإسكندرية كالعشاء . عرض عليها التجار والقباطنة أن موظفي فحامتكم بالإسكندرية حاولوا تعقيد المعاملات في بداية الموسم ، المدة ، وتفصيلها لدرجة كبيرة لا يبيع أيام ولكن لساعات قليلة . وهنا بالطبع عمل لا يلائم مجالنا ولذلك يعودنا بدون تسويت كل سلمتهم وفي ذلك منتهى الخسارة ليم ولنا . وقد بدأنا أن نكتب إليكم هذه الرسالة لتوضيح الأمر لفحامتكم .

٢ - كما أن عمالتكم قد عطلوا علينا أعمال ديوان الوزن وديوان القبان على غير ما تعودناه سابقاً إذ يعطون لتجارنا تبادل بالقصر غير المتفق عليها وتكون النتيجة خسارة لنا ولتاجر كما أنهم يجبرون على أخذ كمية كبيرة من الصراب مع اثوابل عنوة . ونظراً لأن الغيريين قد صغفوا الغرابيل لكي لا ينزل الصراب من ثقب الغرهال ففي هذا خسارة كبيرة لنا وهو عمل غير أمين إطلاقاً . وكذلك أتقصروا المصار جواني ٧ / ١٠ أكثر من القعداد وكل شيء لقائدتهم ولكن لخسارتنا مما لم تعودنا من قبل .

٣ - سمعنا بكل أسف من القصور الذي ارتكبه الفرنسيون ضد مصالح فحامتكم في الأيام السابقة . وأن هذا يعتبر غيراً كما فعلوا لعدم انضمامنا إليهم لكي نحافظ على إيواننا وبعدينا كما جرت عادة دولتنا .

٤ - ونظراً لأن تجارنا والقبزون في زيادة وتوسيع تجارتنا على عهد حكومتكم الرشيدة ونظراً لأن تصرفات عمالتكم تقلل من هذه المعاملات ضد رغبتكم فأننا طلبنا تجارنا وشجعناهم حسب ما نعرفه من رغبة فحامتكم في توسيع نطاق التجارة وقد وعدنا تجارنا بأنها متسبب السلطان كل ما يتصلق بهذا الأمر لإمكان الاستمرار في التجارة معه وأن صداقتنا لكم

الهداية ٢٠ يناير ١٥١١
 خطاب من جمهورية البندقية إلى السلطان تشكو فيه من الإجراءات الانتقامية التي اتخذت ضد مواطنيها بسبب مراسلتهم واستفحالهم مبعوث الشاه الصفوي .

السيد السلطان الأعظم الأتمم
 ١ - في الأيام السابقة سمعنا أن سيادتكم قد استعجبتكم إلى القاهرة القفصل في دمشق والإسكندرية وتجارتنا وأخذنا الدمشق . ولحق نفس الوقت تضاهت بنا حدث للقناصل وخاصة قفصل دمشق ونوابه وتجارتنا ؛ وقد رأينا أنه من حيث صداقتنا الطيبة التي امتدناها دعامة صلتنا بكم ، واحفظنا بها معكم ومع أسلاككم العظام . قد تكون شغية في أن يكون تجارتنا محزونين في دولتكم .

٢ - وقد رأينا أن تجارتنا ومواطنينا في دولتكم قد وضعوا موضع الأعداء الذين هم أعداء لنا ولكم سراً وعلناً ، ويدون أي رعاية أو احترام .. وهذا سبب لنا الخسارة ولا شك أنه سبب لكم أيضاً الخسارة .
 ٣ - إن هذه المعاملة قد أزعجتنا ولا سيما أننا نعرف أن التحريضات من أولئك الذين يريدون أن يحضروا بمصالحنا ومصالحكم .. ونحن موثقون تماماً أنكم لا تملسون خطابتنا هذا وتعمرون وتؤكدون من الحقيقة سيمود تجارتنا إلى مراكزهم وسابق عملهم مع تلامي الخسارة وأنفسر لكنا .. ولا شك أنكم ستعاقبون الأعداء ، ويتبع هذا طبعاً عودة الرحلين السابقين بدون أي تردد .

٤ - وقد علمنا الآن أن مسوكم مستورون في حيس القناصل والتجار وأن غضبكم منحسب عليهم لتسهيلهم وصول رسل الصرقي إليها بدون أن تعطيك خبراً عنه . ونحن نعتزق بأننا لم نعطك خبراً ، وإن كنا بطرق أخرى قد بينا لكم مصير وغرض هذه الزيارة .

Venise, 20 Jan. 1511 .
 Lettre au Sultan où Venise se plaint des représailles contre sa réception des envoyés du Shah Safouï, Sereno Scerani, Reg. XLIV F. 31 .
 من الأمانة الدكتور توفيق لسكنكو ونرجسه ، قفلاً عن نعيم زكي ؛ مرجع سابق .

مستعازنا عاماً في معاملة الأمير بالعدل كما نرجو معالجة أمر عمال السلطان في موالي مصر وسوريا وصيرنا أن نسمع هنا من فخامتكم وأن الأخطار السابقة لن تتكرر وأن تجارتنا لن يفقدوا العدالة بين موظفيكم حتى يستطيعوا التجارة بأمان لذلك نرجو من فخامتكم علم شيان الإجراءات اللازمة لذلك . ونمل هذا سيعود بالقائدة لفخامتكم ودولتكم وهولنا .

٥ - وقد أرسلنا سفننا إلى الإسكندرية وبهرت ، في المرة من ١٥ من أبريل القادم حين أن تجارتنا يمكنهم عرض سلعهم وكذلك شراء سلعكم لنا نرجو فخامتكم أن تأمروا عاملكم بالإسكندرية وبهرت برسال وتسهيل الشحن المذكورة مباشرة بعد تحبيلها بعد فترة المدة بحيث أنهم في الوقت المناسب يستطيعون أن يصور رحلتهم .

٦ - ولكي لا ننسى الصداقة التي بيننا فإننا نبلغ فخامتكم أنه بفضل الله تعالى القادر على كل شيء ، أننا قد استردونا بواسطة قواتنا العسكرية جزءاً كبيراً من الأرض والقلاع التي كانت قد احتلت بواسطة أعدائنا الذين جاؤوا مرتين لحصار مدينتنا ، بادرا Padua ، بجوالي شخصين وقرضاتهم وهم بتراجمسون إلى مدينة Venise فيبرونا ، ونأمل أن تعاوننا العدالة الساورية في استرداد باقي ولاياتنا بواسطة جيشنا القوي الموجود بالريف الآن ونحن حاصلون الآن على وضاء البابا العظم وانضت جيوشنا لحيوشه بقصد طرد الفرنسيين أعدائنا الذين هم أيضاً أعداء ، فخامتكم كما ثبت من تجارب عديدة تعرفونها فخامتكم . وقد تعاطفت الشعوب معنا للدفاع عنا بسبب العدالة التي كنا ولا تزال ندافع عنها . وخاصة أنهم عرفوا الآن الغدر والحيانة التي يمارسها الفرنسيون وفي جزر كبير من أسطولنا في بحر جزر لمنازلة البابا ضد الفرنسيين . ونظراً لأن هذه الشؤون خطيرة فإننا وضعنا الأسطول في جزيرة كورفو لكي يفضي بها الشننا ، وفخامتكم مشغرون لساع هذه الأنباء الطيبة التي أوردنا أن تلقتكم إياها كما هو مطلوب منا رعاية للود والشفقة بيننا .

عاشية : بعد كتابة هذا كله نأسف إذ نلقتكم أن عمالكم حجزوا سفننا وتجارتنا بعد فترة للذة بوقت طويل في مواليكم . وهو شيء لا ينتظر منكم ولا لئسنا للصداقة التي بيننا والتي جريتموها مراراً وتكراراً .

وما نلقتكم بأنهم في حالنا ، بل بالمشاكل والاعراض التي نلقتكم بها في وقتنا .

١٠ - ونفد سيادتكم وقضائكم أننا سوف لا نقسم أي امتياز آخر إلا إذا أُلغى سراح تجارنا ومغلبنا وهم والعون تحت العقاب الشديد .

١١ - ونفد فخامتكم كذلك أن نساعد القراصنة وخصوصاً أننا نتكبد نفقات ضخمة في إعداد السفن المسلحة للقضاء على القراصنة كطائفة وعلى الحرفة نفسها كعملية مبدولة ومكروهة من الجميع فإذا وصل إلى سلعنا أن أي تاجر من تجارنا قد خالف هذه الأوامر ولم يحترم أمرنا في عدم مساعدة القراصنة ، فنوقع عليه عقوبات شديدة ليكون عبرة لكل واحد ويمكن لسوكم أن تتفرق في كلامنا هذا ...

١٢ - ولاتريد أن تؤكد فخامتكم مراعاة قناصلنا وتجارتنا ومعاملتهم معاملة طيبة كما نؤكد لسيادتكم أن السفن ستُرسل في مواعيدنا ولا تتجزأ ، ونفدكم أنه بمجرد علمنا بإحارها من طرفكم في طريق عودتها إلينا ستُرسل السفن الأخرى ، و سفن الدة التالية التي ستحصل أمراًً وسلماً كثيرة لأن التجار يرضون في المتابعة بدون انتظار .

١٣ - كما نفد سيادتكم أننا بسبب ضيق الوقت لم نستطع إرسال خبرنا الكبير إليكم السيد ، ترفيقاتي ، وهو يصلكم في ميعاد قريب دليل على حسن نيتنا نحوكم وتوكيداً للصدقة الطيبة بيننا وبينكم التي كانت منذ مئات السنين وتدعو لسوكم بسنين طويلة سعيدة .

٥ - وسرنا أن نذكر لسوكم أن السفن المذكورة أي سفن الدة المحملة بالبضائع ستعمل في مواعيدنا وأن ما حدث ما يمنع إطلاقاً من وصولها وذلك فنيهاً لأي فكرة عدائية تكون قد تسرت إلى نفوسكم منا .

٦ - ونحب أن نذكر أن كل بلاد العالم قد شاركت في تجارة التوابل من البرتغال ما عدا تجارنا وكما قد أصدرنا أوامراً صريحة لتجارنا وشهدنا في ضرورة تنفيذها .

٧ - وإذا كان وصل الصوفي قد وصلوا إلى بلدنا فإنه لم يكن باستطاعتنا منهم من الوصول لأتينا اعتدنا صداقة الجميع والترحيب بالجميع وإن كنا قد أغفلنا إعلامكم بهذه البينة في حينها فذلك لأن المعاديات بيننا وبينهم لم تكن لها قيمة أو أي وزن دولي كما أننا لم نسبح منهم أي عرض له وزنه . ونفدكم أنه بعد التحيات القنادة أخيراً رسن الصوفي أن سيدهم بنشد صداقتنا وأنه مستعد للحفاظة وتجديد الصداقة التي كانت بيننا وبين أسلافه . وقد أجبنا عن هذا الكلام إجابات عامة - وكما لا نريد أن نضيق أساع سوكم بأمر لا وزن لها ولا قيمة عن هؤلاء الرسل لذا بدأنا أن نفضل هذا الأمر البسيط ولا سيما أننا قد علمنا أن هؤلاء الرسل كانوا بفرنسا قبل وصولهم إلينا ولم يكن وصولهم إلينا إلا مروراً فقط ببلدنا في طريق عودتهم إلى بلادهم أي أن مقصدهم الأساسي كان فرنسا وليس البندقية التي مروا بها من الكرام والتحية ، فإذا كان الأمر قد سبب ازعاجاً لكم أو أنه سيسبب قطع العلاقات بيننا وبينكم التي ظلت مئات السنين فإن هذا نتركه لحكمتكم ونرجو سوكم ألا تستمعوا لشهادات الأقمار وأنظارهم ولا سهمنا الأعداء المقروض علينا أنهم أعداء لنا ويجب أن نضع نصب أعيننا فقط التجارب السابقة والنتائج التي توثقت على ذلك .

٨ - ونستطع أن نؤكد لسوكم أن أي حادث يحدث في الخارج لابد أن نواقيكم به فوراً ولا يمكن أن يقال أننا قد غنا العهد فأننا لا نبيع سراً إذا قلنا أن صداقتنا مع سوكم قد سبت لنا أضراراً كثيرة وتتأخر في السنوات الأخيرة ولا سيما في التجارة التي فسحتها أعمارها - بخصة بعد وصول التوابل إلى لشونة ثم موقف البايوية وطولك أوروبا بسبب العداة القديمة بين الصوفي والغريب .

٩ - إن حكومة الجمهورية راقية من أن أعداء الطرفين لا يد سبلاقون جزاً هم ويأمل أن يكون قد وصلنا إلى إزالة ما يكون قد علق بأذهانكم من نحونا ... وعمرة تؤكد لسوكم عظمتكم أن أي خبر يحدث لابد من أن يصلكم نياًه عن طريق رحائنا .

المصادر والمراجع

أولاً : المصادر :

- ابن إياس : بنايع الزهور في وقائع المعهود . الجزان الرابع والخامس - تحقيق محمد مصطفى ، القاهرة ، ١٩٦٠م .
- زين العابدين : مجلة المجاهدين في بعض أحوال البرتغاليين ، لشبونة ١٨٩٨م .
- قطب الدين الشهرزالي : البرق الهباني في الفتح العثماني ، تحقيق محمد الجاسر ، الرياض ١٩٦٧م .

ثانياً : المراجع العربية :

- إبراهيم طرخان : مصر في عصر دولة المساليك المراكسية ، ١٣٨٢هـ / ١٥١٧م ، القاهرة ، النهضة المصرية ، ١٩٦٠م .
- إسماعيل سرهنگ : حقائق الأبخاز عن دول البحار ، ج٢ ، القاهرة ، المنظمة الأسيوية ١٩٩٦م .
- ستافى لين بول : سيرة القاهرة - ترجمة حسن إبراهيم وآخران - القاهرة ، النهضة المصرية ، ١٩٥١م .
- سعاد ماهر : البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية ، القاهرة ، دار الكتاب العربي ١٩٦٧م .
- عبد العزيز نوار : الشعوب الإسلامية ، بيروت ، دار النهضة العربية ، ١٩٧٣م .
- نعيم زكي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب ، القاهرة ، الهيئة العامة للكتاب ، ١٩٧٣م .

ثالثاً : المراجع الأجنبية :

- Kammerer, A. - La Mer Rouge, Tome I, Le Caire 1929 .
- Serjeant, R.B: The Portuguese off the south Arabian Coast, Beirut, 1974 .
- Shaw, Stanford : History of the ottoman Empire and Modern Turkey, Vol. 1, New York, 1976 .

رابعاً النوريات :

- انقلاب : نوفمبر ١٩١٧ مقال لأحمد زكي باشا بعنوان صفحة من تاريخ التجارة العربية .
- الترم الذقاني للجمعية المصرية للدراسات التاريخية ١٩٦٨/٦٧ ، دراسة للدكتور / أحمد دراج بعنوان إسطحات جديدة عن التحول في تجارة البحر الأحمر .

أ.د. خالد خليفة آل خليفة (٥)

اكتشاف رأس الرجاء الصالح وأثره على تجارة الخليج والبحر الأحمر

المقدمة :

إن قضية التأثير البرتغالي على الشرق لا تزال تبيح وتساكس ، ولا يزال المؤرخون والباحثون الغربيون والشرقيون يتعمسون حول مسألة التأثير إلى مدرستين ، الأولى تمجد صنع البرتغاليين في اكتشاف رأس الرجاء الصالح وإقامة إمبراطورية برتغالية امتدت من الخليج العربي وشرق أفريقيا غرباً إلى بحر الصين شرقاً واحتكروهم القمار لتجارة آسيا الداخلة ، أما الثانية فانها تعتبر الإنجاز الوحيد للبرتغاليين هو اكتشافهم لرأس الرجاء الصالح ، وأن البرتغاليين فشلوا في التأثير على الشرق كفتلهم في احتكار التجارة الآسيوية بشي طرقها البحرية . وفي هذا العرض نتطرق إلى أبرز التأثير البرتغالي ، لا على المحيط الهندي بوجه بل على الخليج العربي والبحر الأحمر كجزء من أهم أجزاءه ووحدة من أهم وحداته الاقتصادية . ثبتت من خلالها أن التواجد البرتغالي في فترة القرن السادس عشر كان له تأثير كبير على التصا هذه المنطقة .

© نائب رئيس جامعة البحرين .

الغنية^(١٦) . وعلى الجانب الآخر ، لعبت الصين دوراً هاماً في تجارة العالم القديم قائمه إليها القراصة (من ملوك الأسرة الخامسة) لاستيراد البخور والسلع الهندية . أما في العصر الإسلامي فقد أثرت تجارة البحر الأحمر في ازدهار المراكز التجارية على الساحل الشرقي لأفريقيا كما برزت حضرموت وجده كمراكز تجارية رئيسية في العصر الإسلامي^(١٧) .

وفي المصور الإسلامية يمكننا حصر أهم مظاهر التجارة الخارجية العربية في المحيط الهندي في مظهرين اثنين : الأول ، توسع الملاحة العربية والإبحار مباشرة إلى الصين ، والثاني بروز مراكز تجارية ذات صبغ عالمي كسيراف والأبلة وبعدها هرمز .

أولاً : توسع الملاحة العربية :

إذا كان التاريخ القديم قد أوضح النشاط الاتحادي العربي في شمال غرب المحيط الهندي ، فإن تاريخ الحقبة الإسلامية يشهد استخدام العرب لأطول الطرق البحرية في العالم في تلك الفترة . فالعرب هم أول من أبحر على الطريق البحري المستد من الخليج ومدخل البحر الأحمر (اليسن) حتى كانتون في الصين . ويعتبر هذا الطريق أول طريق بحري استعمله الإنسان بشكل منظم قبل التوسع الأوروبي والكشوف الجغرافية . ففي العهد العباسي (١٣٢ - ١٦٦هـ) نشطت العلاقات الدبلوماسية والتجارية بين الدولتين الإسلامية والصينية ، وعلى ذلك النشاط باهتمام الحكومة العباسية - حيث تذكر المصادر نصيبية تكثيف السفارات العباسية إلى الصين ، تلك السفارات التي حملت الهدايا الثمينة إلى إمبراطور الصين والتي كان من ضمنها ثلاثون جواداً عربياً . وبهذا استطاعت الدولة العباسية توثيق العلاقات مع الصين ، فأصبحت الملاحة شبه متواصلة بين الطرفين ، تربطها برباط شعبية المعاهدات التجارية التي تفضي ما يشبه الامتيازات للتجار العرب ، كما استطاعت الدولة العباسية حماية الطرق التجارية المؤدية إلى الشرق الأقصى^(١٨) .

ومن الواضح هنا أن التاريخ الملاحي للعرب في المصور الإسلامية تميز باتساع الخطوط البحرية المؤدية إلى الصين . ولكن ذلك لم يحدث إلا بعد أن استطاع العرب المسيطرة على منطقة بحر العرب والسواحل الغربية للهند . وقد قرمن العرب على الجزء الأدنى للوطن العربي من المحيط ، كما ساعدت الفترسات الإسلامية (٩٢ - ٤١٦هـ) - التي خلفت حكماً عربياً في بلاد الهند - الملاحة العربية في تلك المناطق ، وسمت التجارة العربية فيها (١٩) . هذه الرخافة الملاحة جعلت البحرية العربية تبعث عن سوانى جديدة فكانت النتيجة

ذلك أن فشل البرتغاليين في احتكار تجارة التوابل بين الشرق والغرب وإقامة إمبراطورية بحرية في المحيط الهندي ، لا يبنى أنهم فشلوا كذلك في إحكام قبضتهم على الخليج والبحر الأحمر ، لأن توافر السلع الشرقية وخاصة التوابل في سوانى البحر المتوسط وعدم تأثر تجارة بدقية وطب والإسكندرية لا يعنى أن مياه الخليج العربي ساهمت في تدفق هذه السلع إلى البحر المتوسط .

إن الأدلة التي نستند عليها لإثبات أن المنطقة أعقبت من تجارة الشرق والغرب تقوم على أساس أن الطرق البرية القديمة استعادوا أهميتها . فعلى سبيل المثال الشعاع خط الهند - أفغانستان - إيران - سوريا (الجزء الأوسط من طريق الحرير القديم) أهميته بعد أن ظل معطلاً طوال عدة قرون ، وهكذا ازدهرت مدن كفتبخار في القرن السادس عشر بعد أن كانت خراباً وأطلال . وجميع الإحصائيات التجارية الثورية لموانى البحر المتوسط تثبت أن تسرب السلع الشرقية عن طريق البحر الأحمر قد ساهم مباشرة في تزويد سوانى البحر المتوسط بها . وهذه الأدلة وغيرها تثبت أن البرتغاليين لم يحكموا قبضتهم على منطقة بحر العرب ولكنهم استطاعوا أن يسيطروا سيطرة تامة على الملاحة والتجارة في الخليج العربي . وفتحوا الملاحة إلى البحر الأحمر .

وبالإضافة إلى ذلك فإن القادة العسكريين البرتغاليين في منطقة الخليج العربي اشتغلوا بالتجارة المحلية (بين سوانى المحيط الهندي) واحتكروا تجارة السلع الريبة كاللؤلؤ والفيول والتوابل . كما قرص البرتغاليون نظام الرخص الملاحية (Cartaz) على السفن العربية ومنعوا من التجارة في السلع المحكرة وتمعدوا إحراق هبة السفن ، وكذلك السفن المتجهة إلى البحر الأحمر إذا ما اكتشف أنها لا تحمل رخصاً ملاحية وبذلك دمروا الملاحة والتجارة العربية في المحيط .

لقد ساهم العرب منذ أقدم المصور مساهمة بارزة في رسم الخطوط التجارية في المحيط الهندي . فالاشكافات الأثرية من أختام وسواد أخرى تطل على أن الاتصال التجاري البحري بالهند كان معروفاً في الألف الثالثة قبل الميلاد ، وأن حركة الاتصال هذه كانت مستمرة عامرة ، كما أن بعض المواقع الأثرية في الخليج كدلى (البحرين) وساجان (عمان) كانت من مراسى السفن الشهيرة في تلك الفترة ، وتفسد هذه الموانى السفن القادمة من العراق في شريقها إلى الهند والعكس . محصلة بالمصادر والأخبار والعطير وغيرها من المواد

المغامرة والإبحار إلى الصين مباشرة . ويمكننا القول أن سقوط مراكز إنتاج التوابل خلال القرن الخامس عشر في الهند وجنوب شرق آسيا في يد المسلمين أحدث ارتباطاً وثيقاً بين هذه المراكز والخليج العربي والبحر الأحمر . وقبل الانتقال إلى الظهور الثاني لابد من التمييز بين النشاط الملاحي لعرب الخليج وعرب البحر الأحمر لتوضيح الأهمية التجارية لكل منهما في الفترة الإسلامية .

والواقع أن البحر الأحمر كان أفضل حالاً من الناحية السياسية من الخليج العربي . فمثل قيام الدولة الفاطمية (٩٦٩ - ١١٧١م) استقرت الأحوال التجارية للبحر الأحمر ، ورغم عدم السيطرة الفاطمية الكاملة على البحر ، إلا أن مياه البحر الأحمر اضطرت خلال فترة حكم آل أيوب على مصر بسبب أعمال القرصنة والنهب والقتل وحرق السفن . ولعل أشهر ما يذكره التاريخ في هذه الفترة الحملة التي أمر بها ملك مصر المعادل أبو بكر بن أيوب أخ صلاح الدين الأيوبي ليؤمن مسار التجارة عبر البحر الأحمر (١٠٤٠) . وبعد ذلك جاء عهد دولة سلاطين المسالينك الذي عرف بمصر الاتيحاقيات بين الهند والمصريين والإيطاليين . بسبب المصالح التجارية ، مما أعطى البحر الأحمر ازدهاراً تجارياً حتى من المالبك قزويند وأرباح عظيمة بسبب الضرائب المتنوعة (١٦١) كما عايناها لاحقاً .

وكانت منطقة الخليج العربي وعلى رأسها العراق منطقة معضرة منذ أواخر عصر الراشدين وحتى نهاية العصر الأموي ، إذ اشتعلت حركات وثورات مناهضة للأمويين في جميع أنحاء الجزيرة وراية إفريقية عراقية . وفي البحرين (الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية) نشطت حركة الحوارج . وسرعان ما دب الشقاق بين صفوف خوارج البحرين ، مما زاد الأوضاع سوءاً . وفي عمان بدأت الدعوة الإباضية في النمو ، وفي الأحواز انتشرت حركات الحوارج وحركات قبلية أخرى . هذه الحركات والثورات المنتشرة حول مياه الخليج جعلت الدولة الأموية تنظر إلى الخليج كمنطقة معادية للسلطة المركزية ، مما جعلها تنتهج حيالها سياسة الردع التي اتبعتها حصر السلطة في الخليج في يد والي البصرة الذي عين بلمه و ولاية أمدا ، ومخلصين للدولة الأموية . كما إن الدولة الأموية انتهجت سياسة الفتح الإسلامية في الشرق لشغل سكان المنطقة في هذه الفتح ، وبهذا استطاعت الدولة الأموية كسب الفتح الإسلامي في الهند لرصيدها (١٧١) . ورغم أن هذه الفتح أفادت التجارة والملاحة العربية فيما بعد ، إلا أن الخليج

العربي آنذاك عاش جواً من التوتر بسبب الحملات العسكرية والحروب العربية الهندية . لذا انتقل مركز الصدارة والنشاط البحري في شمال غرب المحيط الهندي إلى عرب البحر الأحمر ، فاستعمارت موانئ البحر الأحمر - خاصة عدن وجدة - ازدهارها بعد ركود تجاري لفترة طويلة من الزمن (١٨١) .

أما العباسيون فقد اختلفت رؤيتهم للخليج العربي تماماً عن منهج الأمويين . وكما ذكرنا سابقاً فإن العصر العباسي تميز بتنشيط البحرية العربية في المحيط ، وخاصة العلاقات التجارية مع الصين . ومن أهم العوامل التي ساعدت العباسيين على تهيئة الرؤية الجديدة انتقال مركز السلطة الحاكمة (الخلافة) إلى العراق . ولم يحدث ذلك صدفة ، وإنما نتيجاً للحقيقة من قول النصوص عند اختياره لقيادة خلافة دولته . هذه دجلة ، ليس بينها وبين الصين شيء . (١٩١) .

وفي الفترة المستدة بين سقوط الدولة العباسية ووصول البرتغاليين إلى منطقة الخليج ، مع بداية القرن السادس عشر . وبالرغم من الأزمات السياسية التي واجهتها منطقة الخليج ، شهدت المنطقة نشأة مراكز تجارية هامة كقيس وهرمز التي لعبت دوراً هاماً في التجارة بين الشرق والغرب .

ثانياً : المراكز التجارية في الخليج والبحر الأحمر :

في الفترة المستدة بين ضعف وسقوط الدولة العباسية وحتى وصول البرتغاليين ، شهدت منطقة الخليج العربي بروز مراكز تجارية ذات سمعة عالمية ، منها سيراف وليس والأبلة والبصرة وهرمز وعبان والبحرين وغيرها . وغازية الأحوال الطبيعية لهذه الموانئ ، بعضها مع بعض تتصاح لنا حقائق رئيسية عن التركيب الاقتصادي لمنطقة الخليج العربي . والواقع أنه يمكننا تقسيم هذه المراكز لتشمل ظاهرتين اقتصاديتين ، الأولى ظاهرة سيراف وهرمز وتعتبر ظاهرة غير طبيعية لعدم توافر أساسيات الأحوال الطبيعية - الاقتصادية . أما الثانية فهي ظاهرة طبيعية تتوافر لها عوامل مناسبة طبيعية وتقع كمنافذ لطرق تجارية هامة مما جعلها تلعب في صورة موانئ ، وأوضاع الأمثلة لهذا النوع البصرة وعبان والبحرين .

وكانت سيراف تمثل المركز التجاري الرئيسي في منطقة الخليج في العصر العباسي الثاني ، ويعتبرها المؤرخون العرب أهم مدن العالم التجارية ، وصرفت التجارة العباسية مع الهند والصين وشرق إفريقيا (١١٠١) . ويبدو أن السيرافيين كانوا أهم عنصر في نجاح وشهرة سيراف ،

أما النوع الثاني من هذه المراكز فيختلف عن نوع سيراف وهرمز في كونه يتمتع بطرف طبيعية أفضل . فعلى سبيل المثال تنتعج البصرة بالتاج زجاجي جيد ، وأهم هذه المنتجات النسيج . ولكن أهم ما يميز البصرة هو موقعها الاستراتيجي إذ تقع في آخر المطاف لسفن المحيط الهندي التي تنزل بضائعها لتنتقل عبر الصحراء ، إلى البحر المتوسط . لذا تميزت البصرة بكونها ميناء ، بدلاً من أن تكون مركزاً تجارياً أو سوقاً لتبادل السلع كهرمز وسيراف . بل وعلى نطاق البصريين في سيراف وهرمز يُنتقلوا السلع الشرقية إلى بغداد وطبرستان . أما البحرين وبيروت ولانواها الناصع البياض ، ثم تحولت جزد البحرين إلى مركز توزيع بضائع في المنطقة الشرقية من شبه الجزيرة العربية . ولا شك في أن لعسان دور مزدوج ، فهي تقع على مدخل الخليج لشرف بذلك على بحر العرب ومياه الخليج ، كما أنها تتمتع بالطبيعة الخصبة . إضافة إلى ذلك إن العمانية بحارة المحيط الهندي (كما يسميهم السعوديون) بما حول عسان إلى سوق رائجة . وهذه الظروف تختلف عما كانت عليه سيراف وهرمز .

أما البحر الأحمر لقد قامت فيه مراكز تجارية هامة كانت حمزة وصل بين تجارة الشرق والغرب ، وقد دعم دور هذه المراكز في التجارة ارتباطها بالأماكن المقدسة في الحجاز . وقد يبرز هنا السبب إلى استسار تجارة البحر الأحمر وازدهارها حتى بعد اكتشاف رأس الرجاء الصالح بقرون - على تقيض تجارة الخليج - موانئ الحجاز . فلقرب البحر الأحمر من عدن وريكة المكرمة أثر كبير في قيام تجارته مع الهند والصين وساحل شرق أفريقيا . إضافة إلى موانئ البحر المتوسط . ومن الموانئ التي ازدهرت في البحر الأحمر بعد الفتح الإسلامي ، ميناء القلزم المصري الذي يعد من أهم الموانئ . على البحر الأحمر المتصلة بعالم المحيط الهندي (٢٠١) . أما اليمن فمناذ المصير القديمة تمتع بركتها التجارية . ولكن انتشار الإسلام في الهند رفع من شأنها بتحويلها إلى مينة الوصل بين الهند والحجاز .

ومن خلال عرضنا للمراكز التجارية في الخليج ، وخاصة لطاهرة هرمز وسيراف ، يمكننا استنتاج التالي أولاً : إن للمصر البشري دوراً هاماً في أهمية المنطقة الاستراتيجية . ومن خلال اللاحقة والنشاط الملاحي للسكان استطاعت المنطقة أن تجذب الخط التجاري بين الشرق والغرب . فالسيراقيون والمسانيون خرجوا إلى المحيط وأنشأوا كيانات سياسية في شرق أفريقيا ودعوا تجارتهم من الهند وجنوب شرق آسيا . واستطاع الهرامزة أن يصنعوا من جزيرة لامعة أجمل وأفضل المدن التجارية في العالم . هذا ولا يمكننا تأثير الظروف السياسية

٧١٠
فيذكر المسعودي أن السيراقيين يقطعون بحر الصين والهند والسند والزرع والبسن والقزوم والحيشة ، ويؤكد أن أكثر ملاحى المحيط الهندي من سيراف وعسان (١١١) . وأسس جماعة من سيراف أكثر من مركز تجاري على الشاطئ الشرقي لأفريقية من بينها صقيشو وروادة وكلوه (١١٢) . وما يهتز ذلك أن طبيعة سيراف قاحلة جرداء ، وخير وصف لذلك للعمود الذي يذكر أنه ليس بها سوى الأبنية ولا يوجد فيها ما كويل ومشروب ، إلا ما يحصل إليها من الطلآن ، ولا بها زرع ولا صنوع (١١٣) .

أما هرمز فظروفها مشابهة لسيراف ، ذلك أنها آسست مع بداية القرن الرابع عشر . وفي خلال فترة وجيزة أصبحت مركزاً تجارياً عالمياً وطلقة اتصال تجاري بين الشرق والغرب وطلقى السلع الشرقية والأوروبية (١١٤) . إن وصف الرحالة الأرويين لهرمز ، الذي يعتبره بعض المؤرخين مبالغاً فيه يبرز عظيمة هرمز ومكانتها التجارية قبيل وصول البرتغاليين إلى المنطقة . ومن هؤلاء فارثيسا (Varthema) الذي زارها في عام ١٥٠٣ م . فقال : إنها جد جميلة ... وتكثر بها الأبنية ... في بعض الأحيان يرسو في مينائها أكثر من ثلاثمائة سفينة بأشكال مختلفة من العالم . ويقوم بها بصفة دائمة حوالي أربعمائة تاجر ووكيل من جنسيات مختلفة ، يتاجرون بسلع مختلفة كالحرير واللؤلؤ والأحجار الكريمة والسوايل (١١٥) . وهناك الكثير من الرحالة الأرويين أسهبوا في وصف جمال هرمز وأبيعتها المستبزة وثرا ، أهلها القاحش ومستوى معيشتهم التقدم (١١٦) . ولعل النمل الإيطالي السائر (إذا كان العالم خالقاً فان هرمز جوهرته) (١١٧) . شئت مكانة هرمز التجارية في العالم ، ولكن ما يدعو للفرابة هو أن هرمز ، كسيراف ، جزيرة جرداء ، غالية من الزراعة وأرضها ملحية سخنة وتندر بها المياه . وصف أحد الكراملة مناخها قائلاً إن حرارتها مزوجة برطوبة عالية ، تغلو ليلاتها من نسمة ريح ، مما يجعل مناخها أشد ما يمكن تحمله في بقاع العالم (١١٨) . ولا شك إن هرمز لم تتعج شيئاً يذكر في التبادل التجاري حالها حال سيراف ، وإن معظم الرحالة الأرويين يجزمون بأن موقعها هو سر ازدهارها . ولكن الفرق بين سيراف وهرمز هو أن تجار ومحاري سيراف كانوا أكثر نشاطاً في العلاقات الخارجية من أهالي هرمز . فنبينا توسع السيراقيون في بحر العرب والمحيط ، ركز الهرامزة نشاطهم في مياه الخليج العربي . ولكن الجهد الفردي لم تخل منه هرمز فقد نشأت على أيدي تجار هاجروا إليها من مراكزهم التجارية على الساحل الشرقي للخليج بسبب مخازن التتار وبقية المنطقة الذين استطاعوا في فترة وجيزة إنشاء ، هذه الميناء العظيم على الجزيرة القابلة للساحل (١١٩)

العمري (٢١٣) إلا أن البرتغاليين وصلوا سيطرتهم على الشرق ، وإن لم تكن سيطرتهم كاملة على المحيط الهندي - مما يجعل الكثير من الباحثين يشككون تفلكه القوى المسيحية سبباً للاقتصاد البرتغالية . على أنه من الناحية الاقتصادية لم يصل البرتغاليين إلى المحيط الهندي دون عناء أو عسرة . وقد ظل البرتغاليون طوال القرن الخامس عشر يمتدسون على إنشاء المستعمرات وإدارتها .

في عام ١٤٤٨ أنشأ البرتغاليون قلعة وحامية في جزيرة أروم بالقرب من السنغال ومن هذه الجزيرة تاجروا بالرق والنهب حتى أصبحت البرتغال مركزاً رئيسياً لتجارة الرق في البحر المتوسط (٢١٤) .

ويبدو أن البرتغاليين طوال النصف الثاني من القرن الخامس عشر ظلوا منهكين في بناء القلاع على الساحل الغربي لأفريقيا ، وفي تنظيم التجارة هناك ، وخاصة المنطقة باستيراد النعب . ومن جانب آخر وصلوا البحث عن النعب جنوباً (٢١٥) .

لذا عندما وصل البرتغاليون المحيط الهندي سارعوا بتطبيق خبرتهم وإدارتهم المكتسبة من سواحل غرب أفريقيا ، فبناء القلاع وإقاميات ، والاعتناء على القوة البحرية دون التوغل للداخل ، واحتكار التجارة ، والروح الصليبية التي اكتسبها البرتغاليون كلها خبرات حرص عليها البرتغاليون وطبقوها طوال فترة القرن الخامس عشر في غرب أفريقيا . على أن الفرق بين الساحل الغربي لأفريقيا والمحيط الهندي هو أن المحيط بحر واسع تميز بتسرس تجاري وملاحي أكثر تعقيداً ، كما أن المنافسين في المحيط سواء من الناحية التجارية أو العسكرية أقوى بكثير من الوضع شبه البدائي السائد في غربي أفريقيا . وبلا شك فإن أهم ما تميز به الاستعمار البرتغالي هو السعي لإحتكار التجارة الأوروبية الآسيوية . وقد تطورت هذه السياسة لتشمل السيطرة على تجارة آسيا الداخلية (بين مختلف الموانئ والبلدان الآسيوية) والتزعة الصليبية التي زلت بثقلها على المسلمين .

ويذكر تاريخ الملاحة في المحيط الهندي لمصر السلوكية ، ثم العشوائية ، دورها الرائد في صد العدوان البرتغالي على البحر الأحمر ، واستحاله وصوله للأماكن القنصة في الحجاز . وبالرغم من أن دولة الماليك كانت منهكة القوى في مطلع القرن السادس عشر ، بسودها الضعف وانفكك بسبب طول المهام ضد الصليبيين والمغول . إلا أنها في أواخر عصرها جهزت

المساعدة لذلك . ثانياً : إن اقتصاد المنطقة وازدهارها اعتمد اعتماداً أساسياً على التجارة . وإن صادرات المنطقة لم تغط وارداتها في میزان التجاري - فاللؤلؤ والنمور والحجر الإبراني وبعض المتوعات الخشبية لم توفر لقائمة السلع القادمة من الهند والصين وجنوب شرق آسيا وضرتى أفريقيا . إلا أن حرب الخليج استطاعوا من خلال نشاطهم التجاري المحاربي أن يأتوا بالمعادن النفيسة وخاصة الذهب من شرق أفريقيا . ولاشك في أن الدور الأهم هو دور بحار البحر المتوسط لتغطية الفرق ، وذلك عن طريق شرائهم السلع الشرقية في موانئ الخليج .

النشاط الملاحى والتجارى للبرتغاليين فى الخليج العربى والبحر الأحمر :

إن الفترة التي وصل فيها البرتغاليون الشرق عن طريق رأس الرجاء الصالح - في نهاية القرن الخامس عشر ونهاية القرن السادس عشر - تعتبر من أصرح الفترات للباحثين والمتخصصين في العلاقات بين الغرب والشرق (وبخاصة المحيط الهندي) قبيما كانت دول وممالك الشرق تعاني من ركود عام في المراكز السياسية والاقتصادية والنقبة ، كانت الدول الأوروبية في تطور سريع ، وإن كانت أنشطتها ما زالت متخلفة نسبياً عن الدول الشرقية . وعلى سبيل المثال فإن الدول في المنطقة العربية تأثرت كثيراً في النواحي الاقتصادية والمهاسبية والتقنية منذ ضعف الدولة العباسية حتى مجيئ البرتغاليين ، فضعفت تجارة المنطقة بسبب الشروات ضد الدولة العباسية واحتطرت طرق التجارة ، فجارة تشط منطقة الخليج وتارة أخرى يسيطر البحر الأحمر على هذه الطرق ، وفي أحیان أخرى تشط الطرق التجارية البرية . ومن الناحية السبابة نجد أنه بعد سقوط الدولة العباسية ، نشأت كيانات سياسية كالأرماطة والماليك والصفريين فيما بعد . واستطاعت هذه القوى الصمود ضد الكثير من الاعتداءات ، كما استطاعت أن تحدث تغييراً في الحياة الاقتصادية ، ولذا شهدت هذه الفترة جهوداً بالمقارنة مع فترات الدولة الأيوبية والعباسية الأولى . وبالرغم من ذلك فإن المنطقة العربية ظلت على ثرائها ومركزها بين الشرق والغرب .

أما بالنسبة للبرتغاليين فنصعب تحديد قوتهم العسكرية في مواجهة القوى الأخرى سواء في المحيط الهندي أو البحر المتوسط ، فقد هزم البرتغاليون هزائم نكراء في معارك مختلفة طوال فترة القرنين الخامس عشر والسادس عشر (٢١٦) . ومن أهم الهزائم التي لحقت بالبرتغاليين في غرب البحر المتوسط ما حل بهم في موقعة طنجة في عام ١٤٣٧م (٢١٧) . واستطاع الفسنايون أن يهزموا البرتغاليين في عدة مواقع أخرى في المحيط الهندي والخليج

وأفراقها ... وما إلى ذلك من تصرفات توضح الهدف وهو التخلص من النشاط التجاري والملاحة العربي.

على أن تلك السياسة البرتغالية لم تستمر لأكثر من نصف عقد . إذ توضح المراسلات بين القادة البرتغاليين في الخليج وملاك البرتغال ونائب الملك في جويا (Goa) أنه سرعان ما أدخل تعديل هام على تلك السياسة بعد أن تبين للقواد أن العلاقة بين آسيا والعالم العربي علاقة عريقة . وأن إغلاق البحر في وجه التجارة العربية - الأسيوية قد يؤدي إلى تشييط الطرق البرية التي لا يمكن للبرتغاليين التحكم فيها . ولهذا لم يرض العقدان الأولان من القرن السادس عشر حتى تم إغلاق الخليج تماماً في وجه الملاحة العربية . بل اتبعوا سياسة فرض الوساطة البرتغالية عليهم تفادياً لاتصالهم برباً بالمناطق المنتجة . وعمل البرتغاليون على أن تكون هرمز قاعدة لامتناس ملح الجزيرة العربية والعراق والشام . وتوزيع سلح الهند والشرق الأقصى على موانئ الخليج . وفي رسالة بعث بها حاكم هرمز إلى الملك البرتغالي في عام ١٥١٤ ذكر الحاكم بأنه يعلم بأن البصرة تقوم بتزويد العالم العربي وفارس والوثة العثمانية بالوسائل وتخبرها من سلح شرقية . ولأنه لا يعتقد أن في ذلك تهديداً للمصالح التجارية البرتغالية مادامت الكميات المحصل عليها محدودة . كما يذكر الحاكم أنه سمع للسفن العربية بالتجارة شريطة حصولها على تصريح بتزولة التجارة من الحاميات البرتغالية وشرطة الإبحار (في منطقة الخليج) مع هرمز وجيها (٢٨) .

وكان أهم الموارد الطبيعية التي لفت انتباه القادة البرتغالي الفونسو دالبوكيرك لوزن الخليج ، وخاصة في المياه المحيطة بجزر البحرين . لذا كتب البوكيرك إلى الملك البرتغالي بعد شهر قليلة من احتلاله هرمز يذكر رئيسه في احتلال البحرين وهرمز والسيطرة عليها سيطرة مطلقة . وفي رسالة أخرى ذكر أنه يتسنى أن ينتزع اسم سحس من البحرين ، وذلك لأن هذه الجزر منطقة جد غنية حيث يكثر بها اللؤلؤ .. (٢٩) . وفي عام ١٥١٤م عاهد البوكيرك اتصاله بالملك البرتغالي حول اللؤلؤ في الخليج ، وذكر بأن لوزن البحرين يرسل إلى هرمز وجويا في الهند ، وإن التجار المسلمين في البحرين يحتكرون التجارة باللؤلؤ . وأنهم يجنون أرباحاً طائلة من هذه التجارة . واختم البوكيرك رسالته قائلاً : إن البحرين جوهرة لا يمكن تركها في أيدي المسلمين (٣٠) . وفي عام ١٥٢١م أجاز للبوكيرك احتلال البحرين فاحتلها وعين حاكماً برتغالياً لإدارة ومراقبة صيد وتجارة اللؤلؤ . وفي ظل الفساد الذي عم الحاميات والقلاع

حسنة من ٥ سفينة أبحرت إلى جدة لحماية الأماكن المقدسة في الحجاز ودرء خطر الاستعمار البرتغالي والإساءة إلى بيت الله الحرام . وتلا ذلك حملات متكررة في سنتي ١٥٠٨م و ١٥٠٩م في بحر العرب وعند مدخل البحر الأحمر (٣١) .

ويعتد سقوط دولة الماليك في مصر في عام ١٥١٧م خلفتها الدولة العثمانية في حملها عبء الدفاع عن الأماكن المقدسة بحرباً عبر البحر الأحمر . وفي عام ١٥٣٧م استجلب السلطان العثماني لندا ، استغاثة مسلمي الهند فأمر بتجهيز الحملة الأولى بقيادة سليمان باشا الخادم والي مصر ضد البرتغاليين في المحيط الهندي . وتلتها الحملات المصرية (العثمانية) على البرتغاليين في سنتي ١٥٥٢م و ١٥٥٤م . واستمرت في الفترة الممتدة بين ١٥٥٧م حتى ١٥٨١م حين بدأت بوادر ضعف الاستعمار البرتغالي في الشرق . وبذلك انعكس الخطر العليوي على الديار المقدسة .

ولاشك في أن رحلة فاسكو دي جاما (١٤٩٧ - ١٤٩٨م) إلى المحيط الهندي كانت رحلة استكشافية ، وذلك بعد أن اكتشف بارثولوميو دياز رأس الرجاء الصالح وقفل في العود إلى الجانب الشرقي من أفريقيا . وقد حددت رحلة دي جاما الاستكشافية الأهداف البرتغالية في الشرق . وأولها يكمن في القضاء على الوساطة العربية بين أوروبا والناطق الآسيوية المتجه للديابل والعقائير والمطور وغيرها . وبذلك يسكن البرتغاليون من تحويل البرتغال إلى مركز تجاري وصانع رئيسي لسلح الشرقية في أوروبا . ومن ناحية أخرى ضرب الدولة العثمانية في صميم سواردها . أما الهدف الثاني فيستل في اكتساح الأراضي الإسلامية وفرض العقيدة الكاثوليكية عليها ويتضح ذلك في القرارات البابوية التي كانت تفتح للسلوك البرتغاليين حتى جمع للهداية . وبعض الامتيازات المالية الأخرى لتسهيبتهم على الاستمرار في محاربة الإسلام والمسلمين وضمير أراضيهم . وهكذا فان السيطرة على الأراضي التي لا تبين بالمسيحية - وخاصة بلاد المسلمين - صارت واجباً دينياً بالنسبة للبرتغاليين في المحيط الهندي .

وهكذا بدأت القوات البرتغالية تطبيق سياستها في السيطرة على الخليج لسع تدفق السلع الشرقية عبر الخليج . وخاصة بعد فشلهم في الاستيلاء على عدن في عام ١٥٠٧م والاحتناء باحتلال سوفطرة . ولذا تم احتلال مسقط وصور وقربات وطرح وهرمز والبحرين . واتبع سياسة إحراق السفن العربية سواء في الخليج أو المحيط ، ومصادرة بضائعها . وقتل وبانتها

لهذه الغيول تأتي من البصرة والساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية عن طريق البحرين لتلحق في هرمز . وفي هرمز يستغل القواد قانون الاحتكار ليفرضوا شرائها بالأسعار التي تلازمهم (٣٤) . وكان قانون التصريم أصبح صرماً لذلك .

ولم يحصل البرتغاليون في الخليج على مورد بحري آخر للسيطرة عليه ، فركزوا على التجارة الداخلية ، سواء بين سوانى الخليج بعضها ببعض أو بينها وبين سوانى المغرب الهندي . وقد تعددت أشكال السيطرة البرتغالية على التجارة ، وجدها الأستاذ بيرسون (M.N Pearson) في التالي ، أولاً : احتكار تجارة الصوابل إلى أوروبا ، ثانياً : احتكار التجارة بين سوانى آسيا (وهذا ما يمكن أن نطلق عليه تجارة آسيا الداخلية - Country Trade) ثالثاً : السيطرة ثم توجيه التجارة في المحيط الهندي وفرض الضرائب على هذه التجارة . وأخيراً : التجارة الخاصة أو الشخصية ، لكل برتغالي يعيش في الشرق (٣٥) .

لا شك في أن بيرسون (Pearson) يعنى بذلك ، السيطرة التي فرضها البرتغاليون على تجارة المحيط الهندي بأكمله ، إلا أنه طبقها أيضاً على منطقة الخليج والبحر الأحمر . وكما ذكرنا سابقاً أدرك البرتغاليون أنهم لن يهذبوا التجارة دون القضاء على النشاط الملاحي والتجاري العربي ، لذا اتبعوا سياسة تصفية تجاه السفن والموانئ العربية ، وسذكر أبعاد ذلك وتأثيره على الملاحة العربية لاحقاً .

أما بالنسبة لاحتكار التجارة بين سوانى آسيا (تجارة آسيا الداخلية) فكما ذكرنا أن البرتغاليين احتكروا التجارة في الخليج وتدخلوا في تجارة اللؤلؤ . إلا أن أهم ذلك هو تكثيف نشاطهم التجاري بين سوانى آسيا وصحارة احتكارهم لهذه التجارة . أدرك البرتغاليون أن التجارة بين آسيا وأوروبا ما هي إلا جزء من التجارة في آسيا ، وأن تجارة البرتغال المعتمدة على الاستيراد والتصدير لآسيا لا تشكل إلا جزءاً من التجارة الأوروبية - الآسيوية - كما أن الأرباح التي تدرها التجارة داخل المحيط الهندي أكثر بكثير من تلك الأرباح التي تجنى من التجارة بين أوروبا وآسيا . إن الأرباح التي تجنيها رحلة تجارية من البرتغال إلى الشرق تزيد عن ٣٣٠٠٠ كرونا ، تماماً وبأمان بينما الرحلة الواحدة من جوا إلى اليابان مارة ببعض الموانئ تنتج حوالي ٩٢٠٠٠ كرونا (٣٦) . لذا كشف البرتغاليون نشاطهم التجاري في آسيا سواء عن طريق الاحتكار الملكي أو بيع التراخيص للتجارة الخاصة ، كما أنه يوجد جانب هام وهو التجارة غير الشرعية التي أدارها القواد البرتغاليون دون نصريح من الحكومة .

البرتغالية في الشرق بشكل عام ، وفي الخليج بشكل خاص . وبسبب عمل القواد البرتغاليين لمصاهيرهم الخاص ، بدأت حاصلات اللؤلؤ في جزر البحرين تتأثر بشكل كبير ، فهدد كثير الرحالة البرتغالي بهدو تكبيراً في رحلاتهم التي بدأها في عام ١٦٠٤م أن قبضة اللؤلؤ الذي تصدوره البحرين تبلغ حوالي ٥٠٠٠٠ دركات ، عدا ما لا تقل قيمته عن ١٠٠٠٠٠ دركات من اللؤلؤ يهرب من ليل البحارة العرب ، وذلك خوفاً من بطش القائد (الحاكم) البرتغالي ، الذي يصادر ما يستهويه من كميات (٣٦) . ولأنك في آن تلك السيطرة خفضت من دخل اللؤلؤ العائد على أهالي المنطقة ، وخاصة وإن هذه الحرفة اشتغل بها أكثر من ٣٠٠٠٠ عامل يستخدمون ما لا يقل عن ٤٠٥٠٠ سفينة . وما لا شك فيه أيضاً ، أن هذه السياسة أدت إلى خفض مستوى دخل الفرد والمعيشة بشكل عام (٣٧) .

أما السلطة الأخرى التي حاول البرتغاليون السيطرة عليها ، وتم لهم بالفعل السيطرة عليها خلال النصف الأول من القرن السادس عشر فهي التجارة في الغيول العربية . ذلك أنه حدث عندما احتل البوكيرك جوا (Gow) على الساحل الشرقي لشبه القارة الهندية . أن اكتشف أن التجارة في الغيول تحتل المرتبة الثانية بعد الصوابل من حيث الأهمية ، وأن مصدر هذه الغيول الخليج العربي - ويذكر أحد الرحالة أن أفضل الغيول في الشرق هي الغيول العربية التي تستخدم لأغراض الحرب والتدريب ، وتليها الغيول الفارسية . أما الغيول التي تنتجها منطقة كوجرات في الهند فليس لها أهمية تذكر في عالم التجارة . كذلك اكتشف البوكيرك أن الغيول القادمة من الخليج تشكل أكثر من نصف عائدات جوا الهندية (بسبب ارتفاع أسعارها والرسوم الجمركية المفروضة عليها) وأن جوا وحدها تستورد ما لا يقل عن ألف فرس ستوكياً . لذا فرض البوكيرك احتكاراً على الغيول في محاولة لتركيز التجارة بها في جوا . وكان أن منعت أية سفينة من السفن من الاتجاه إلى أي ميناء عدا جوا إذا ما كان على ظهرها ولو فرساً واحداً . وقد نجح ذلك الاحتكار ، ففي عام ١٥١٤م كانت عائدات جوا الهندية من الغيول تقدر بحوالي ٥٠٠٠ كرونا ، وارتفعت في ١٥٢٣م إلى ١٤٠٠٠ . وفي الأربعينيات وصلت إلى ٦٥٠٠٠ . على أنها حطفت بشكل حاد في النصف الثاني من القرن نفسه ، وذلك بسبب القانون الملكي البرتغالي الجديد الذي حرم بيع الغيول على عبدة الأوثان والمسلمين باعتبار أن الخيل آلة حربية (٣٨) . والواقع أن سياسة البرتغاليين تجاه التجارة بالغيول سواء في مرحلتها الاحتكارية أو العمومية أثرت كثيراً على تجارة العرب بشكل عام ،

الأرستقراطية البرتغالية ، قد زاد من صفة تلك السيطرة . لقد كان ائرجح السريخ هدف جميع طاقم الإدارة البرتغالية في الشرق . وتذكر وثائق الكراملة الكاثوليك أن في الخليج الكثير من حوادث النسخ والجسج الإداري في المحاميات البرتغالية . ففي عام ١٦٠٧م كتب كرملي هرمز شاكيا : [إن قائد (المحاكم البرتغالي) هرمز بجير التجار القادمين إلى هرمز (عربيا أو غيرهم) بالقوة على بيع سلهم إليه ، وشراء السلع التي يعرضها عليهم بنفسه ، والتي لا يرفقون بشرائها . فاهيلك عن الأسمار المرتفعة التي يحددها والتي عادة تكون مرتفعة عن معدل سعرها في السوق بما لا يقل عن ستين في المائة . فعلى سبيل المثال ، عندما يصل الناجر (الأمبوري) إلى هرمز ومعد . . . (سكودي لشرأ ، قماش الصوف الأوديس من نوع (Cloth) يصادر القائد البرتغالي لشقود ويسلم الناجر نوابل ويضاق لا يربح في شرائها . ولكن باستخدام التهديد يضطر الناجر إلى قبول هذه السلع ، والتي يعلم أنه لن يستطيع بيعها في بلاده ، خاصة برفضها عليه بأسمار أعلى بكثير مما تساربه في سوق هرمز نفسها . ولعدم تحمل بعض التجار هذا الظلم قاموا بحرق البضائع التي أجبروا على شرائها أمام القلعة البرتغالية . كما أن القادة كانوا يصادون الجيول القادمة من الخليج ، والتي يأتي بها التجار لبيعها في هرمز . وبعد مرور وقت على مصادرتها يدفع .. البرتغاليون ما يحل لهم لهنزلا . التجار - وهو أقل بكثير عن سعر السوق ...] (٣٩٩) . ويواصل الكرملي وسالته فيذكر بأن ذلك التصرف عاز على المسيحية .

إذا كان ذلك رأي الكراملة في الإدارة البرتغالية لهرمز . مع أن هؤلاء الكراملة يتقاضون مساعدات مالية من الحكامات مقابل مساعدتهم في نشاطهم التصيري وحمايتهم في الشرق ككل . فلماذا أن الأوضاع في المعامل البرتغالية في الخليج والشرق بشكل عام كانت أسوأ بكثير مما ذكر . وكما ذكرنا سابقًا إن قتل المسلمين مباح بالرغم من أن القانون البرتغالي لا يفكره بصراحة .

التأثير البرتغالي وأبعاده :

استطاع كثير من المؤرخين خلال ثلاثة العقود الماضية إثبات أن البرتغاليين فشلوا في جميع خططهم للسيطرة على التجارة في المحيط الهندي ، وإن نجاحهم الوحيد يكمن في اكتشاف رأس الرجاء الصالح . فلم ينجموا في احتكار التجار الشرقية وبذلك لم يتحقق لهم حلم تحويل البرتغال إلى المحتكر والوزع الوحد للتوابل الشرقية في أوروبا ، كما أنهم لم يزيدوا

البرتغالية في الشرق بشكل جيد .
 حسابهم الخاص ، بدأت
 الرحالة البرتغال
 تصدره اليه
 من ذلك
 والى
 C. صار من أهم مصادر الدخل للخزنة الملكية .
 في الموانئ البرتغالية ومراقبة التجارة في الشرق .
 أسبورية المحصول على جواز عن طريق دفع ضريبة .
 بحق للسفينة دخولها والبيع التي سمح لها بحملها . وبحق للسفن البرتغالية تفحص أي سفينة أسبورية وإذا ما اكتشف أن سفينة لا تحمل هذه التصاريح يتم عقابها على النحو التالي: إذا كان من بين المخالفين برتغاليون أو سفن برتغالية (لجارة خاصة) فإن المرسوم الملكي يقضي بمصادرة جميع أملاكهم ومنعوا من الخدمة إذا كانوا من موظفي الحكومة . أما إذا كانوا من المسلمين فإنه يتم مصادرة جميع أملاكهم بما فيها سفنهم (تمسير السفن) وسجنهم ومحايلون معاملة سيئة . هنا من الناحية القانونية ، ولكن التطبيق يختلف . فالسجون عندما يكشف مخالفتهم فإنهم يقطنون في الخال (٣٨) .

والحقيقة أن نظام القنافة لم يطبق في الخليج بل استخدم بين إقليم كوجرات في الهند وهراتني شرق أفريقيا واليمن . وكان نظام الرخص الملاحية أهم ما شهدته منطقة الخليج التي اعتمدت اعتمادًا أساسيًا على التجارة والملاحة في ازدهارها . مركزين نشاطهم الملاحى على شرق أفريقيا والساحل الغربي لشبه القارة الهندية التي استطاع البرتغاليون السيطرة عليها بتلاعهم وسجنهم وأنظمتهم الإدارية . فمنوا أو على الأقل حددوا التعامل التجاري العرس مع تلك الموانئ .

وإذا كانت الأنظمة الإدارية البرتغالية المتدعة قد حدثت من نشاط عرب الخليج التجاري والملاحى ، فإن الفساد وسوء استغلال صلاحيات القادة والبيروقراطيين البرتغاليين في الشرق بشكل عام وفي الخليج بشكل خاص إضافة إلى طغيان النزعة الصليبية والقطرسة

تمثل حوالي نصف مبيعات مصر . ومع العقد السادس ذكر أحمد المراقبين البرتغاليين أن حركة بيع وشراء التوابل في مصر تتراوح بين ١٢٥٠ إلى ١٥٠٠ طن سنوياً . وفي عام ١٦٦٥ ذكر البندقي في القاهرة أن ١٠٠٠ طن من الفلفل وصلت إلى جدة ومن المتوقع أن تصل إلى مئتين والإسكندرية قريباً (٤١) . وفي نفس العام أشارت مصادر التجار البنادقة في القاهرة بوصول ثلاث سفن من ميناء أجه ، وذكرت أنه وصلت إلى جدة خمس سفن من سواحل الصومال وعشرون سفينة أخرى من مختلف موانئ الهند . وأنه من المتوقع وصول سفينتين أخريين من أجه بحمولات كبيرة . وفي عام ١٥٦٦ بلغت حمولة السفن من الفلفل التي فرغت في جدة حوالي ٢٤٠٠٠ كاترا . وتذكر مصادر العقد الثامن أنه لا يقل عن أربعين سفينة من الحجج الكبير تدخل البحر الأحمر محملة بالتوابل ... هذه الإحصائيات وغيرها جعلت بروديل (Brudel) يحدد بأقل تقدير كمية التوابل التي تصل إلى البحر المتوسط عن طريق البحر الأحمر لتتراوح بين ٢٠٠٠٠ و ٤٠٠٠٠ كورنتال ، بما يعني أن هذه الكمية وحدها تعادل الكمية التي تصل البرتغال عن طريق رأس الرجاء الصالح (٤٧) .

هذه أدلة قاطعة على وصول البضائع عبر طريق البحر الأحمر إلى البحر المتوسط ، وأن البرتغاليين فعلوا في إغلاق البحر الأحمر في وجه الملاحة والتجارة الآسيوية ، سواء كانت هذه السفن عربية أو هندية - وقد استطاعت هذه السفن تخاضق الموانئ والسفن البرتغالية لسرقة البضائع إلى موانئ البحر المتوسط . إلا أن ذلك الوضع لا يمكن تطبيقه على منطقة الخليج العربي ويحظى ، للكثير من المؤرخين عندما يجزمون بأن وضع الخليج العربي مشابه من هذه الناحية للوضع في البحر الأحمر ، معتمدين على وصول بعض السلع إلى حلب في بلاد الشام (٤٣) . ولابد من عرض أهم هذه الأمثلة لنسب لنا تحليلها .

تشير الرسائل بين تجار حلب أنه في عام ١٥٧٩م تم شحن سفينتين كبيرتين من سفن البندقية بالسلع من طرابلس إلى الشام . وتحت رسالة أخرى في نفس العام من تاجر حلب يؤكد فيها وصول قافلة طيلة ٢٠٠ حملاً من الحرير و ٢٥٠ حملاً من التوابل بصحبها تجار فارس ومسيحيون (أرمن) . وفي نفس العام أيضاً أعلن فصيل البندقية في الشام عن سفر سفينتين بندقيتين كبيرتين (أخريين) مشحونتين بالتوابل والحرير ومجتهدتين إلى البندقية .

وفي عام ١٥٨٢ يذكر أحد التجار العراقيين أن طرابلس الشام وحلب مدن مكتظة بالتجار المسيحيين . وأن هناك تجارة بحجم كبير ونشطة بين بغداد وحلب . أما بالنسبة للبصرة فيذكر

حجم التجارة بين القارتين ، ولم يضيفوا إليها سلماً جديدة ، ولم يوفقوا في إيفاء زوابع الذهب والمعادن النفيسة التي كانت تعاني منه أوروبا من جراء التجارة مع آسيا . ولم يحدث البرتغاليون أي أثر فعال في التجارة الآسيوية بل أتهموا النمط الآسيوي للتجارة . والأهم من ذلك هو أنهم فشلوا في توجيه التجارة الآسيوية والسيطرة على الملاحة في المحيط الهندي .

ولكن إذا كان البرتغاليون قد فشلوا في السيطرة على التجارة والملاحة في المحيط الهندي، كما أثبت ذلك عدد من المؤرخين ، فإنهم نجحوا في السيطرة التامة على منطقة الخليج العربي . وبالرغم من أننا نعتبر الخليج العربي وحدة اقتصادية وحلقة من أهم الحلقات الاقتصادية للمحيط الهندي إلا أنه ، وفي ظروف الاستثمار البرتغالي ، اختلف وضعه وسقط للسيطرة البرتغالية التامة ، بينما وجد البحر الأحمر الكثير من المنافذ البحرية بفضل تواجد الأسطول المملوكي ومن بعده الأسطول العثماني .

إن الإبيات الوحيد الذي يستند إليه المؤرخون في قضية الاحتكار البرتغالي هو وصول التوابل والسلع الشريفة الأخرى إلى موانئ البحر المتوسط دون الوساطة البرتغالية . ولعل المفكر والمؤرخ بروديل (Brudel) من أهم هؤلاء المؤرخين . ولا بد لنا هنا من التطرق لبعض الأمثلة .

بعد اكتشاف رأس الرجاء الصالح انضمت الحكومة البرتغالية بعض الإجراءات لتسيير عملية الاحتكار . ففي عام ١٥٠٤ تم إعلان احتكار تجارة التوابل للتاج البرتغالي . وحده تلك سعراً وسلياً واحداً لبيع الفلفل . وفي العقود الثلاثة الأولى من القرن السادس عشر نجحت لشبونة في الاحتكار وأخذت السفن البرتغالية ذاتها تنزع التوابل على موانئ البحر المتوسط . وفي عام ١٥٢٧م عندما شعر البنادقة (تجار إيطاليا) بالتضييق الاقتصادي توجه فريق من مجلس شيخ البندقية إلى لشبونة ليعرض على ملك البرتغال شراء كل التوابل القادمة إلى لشبونة من الهند . وعرض آخر أن يصحروا وكلاء البرتغاليين في البحر المتوسط . إلا أن طلبهم رفض . ومع بداية العقد الرابع تبدأ الرسائل التجارية الخاصة بتجار حلب والإسكندرية تبرهن لنا أن التوابل بدأت تصل البحر المتوسط بكميات تجارية . ففي عام ١٥٤٠م أثرت التوابل القادمة عن طريق الموانئ العربية في البحر المتوسط في أسعار التوابل المستوردة عن طريق البرتغال وانماستها بشدة حتى اضطرت لشبونة لتخفيض الأسعار . وفي عام ١٥٥٤م اشترى تجار البندقية حوالي ٣٠٠ طن توابل من الإسكندرية وقيل في حينها إنها

المصادر الأخرى بأن القوس ، وخاصة الشاه عباس ، شجعوا التجار الهنود وغيرهم لاستخدام هذا الطريق . وتؤكد مصادر برتغالية في هرمز في محاولة لتبوير سبب قلة عائدات هرمز البحرية ، قائلة إن السفن الكبيرة التي تأتي من سرانج الهند كانت تدفع ضرائب جمركية تدفع بحوالي ٤٥٠٠٠ بارادوس إلا أنها في السنوات الأخيرة لا تدفع إلا ما يتراوح بين ٧٠٠٠ إلى ١٠٠٠٠ بارادوس وذلك لثقل ما تحمله من بضائع (٤٥١).

والحقيقة أن احتكار الملوك الصفويين لتجارة الحرير في فارس جعلهم يشجعون التحول في الخطوط التجارية والمساعدة في تنشيط طرق قندهار . لذلك أعطى التجار تسهيلات وحنن الطرق بين المدن الفارسية ونيت بيروت الرابطة للتجار والمسافرين على الطرق البرية . وقد ساعد وجود هذه الطرق ما قام به التجار والملوك الصفويين من استخدام طرق الحرير والنصل على تأمين الحماية عليه .

ويعتبر الشاه عباس من أشهر الملوك الصفويين الذين اهتموا بإصلاحات هذا القطاع التجاري . ولا شك في أن اهتمام الملوك الصفويين يرجع إلى احتكارهم لتجارة الحرير الإيراني ، فجزر العادة في فارس بأن تكون لجماعة الحرير احتكاراً ملكياً فيقوم موظفو الحكومة بشراء الحرير من منتجي المناطق الشمالية ليتم تصديره للخارج (بلاد الشام ، الهند أو روسيا) بواسطة عمال ، أو تجار الملك الذين يشكل الأرمين أغلبيتهم (٤٦٦) ، وإذا ما دققنا في قائمة السلع المستوردة في حلب أو طرابلس نقرب من الشرق لوجدنا أن الحرير الفارسي متواجد في معظمها ، مما يعني أن هذه السلع لم تصل عن طريق البصرة بل عن الطريق التجاري البري بين فارس والمراةق . فحقيقاً أن الحرير لم يتجه إلى جنوب فارس ليس بخرمزر ويضع ضرائب للبرتغاليين ثم يشحن إلى البصرة .

أما الإبهات الأخر لنشاط الطرق التجارية البرية فهو إنشاء الشركة الموسكوفية الإنجليزية ، التي تخصصت في التجارة مع فارس عبر الأراضي الروسية وبحر قزوين . ففي بداية الخمسينيات من القرن السادس عشر - وعندما وصلت معلومات إلى لندن عن نوفر البضائع الهندية في شمال فارس إضافة إلى الحرير الإيراني وأن هذه المنطقة تستهلك الأقمشة السوفية- . أرسلت بعثات لتقوم بدراسة للطريق عبر بحر قزوين (٤٦٧).

وفي عام ١٥٦٦م أعلن عن قيام الشركة الموسكوفية التي قامت برحلة تجارية ناجحة في تلك السنة ، كما تلقتها عدة رحلات ناجحة ، بالرغم من قلة حجم تلك التجارة . ولكنها برزت

أنه يشاهد ٢٥ قرناً (سفينة) تركيا راسياً في ميناء ، وأن جميع هذه السفن ذات حمولات تتراوح بين ٤٠ و ٦٠ طن وتأتي للبصرة من هرمز محملة بمختلف أنواع السلع الهندية ، وتشمل التوابل والعقاقير والنبيلة وأقمشة كاليكوت ، (٤٤٤).

وليس هناك أدنى شك في وصول السلع الشرقية إلى حلب ، فجميع هذه الأداة - وربما غيرها - تؤكد على أن حلب وطرابلس ، والإسكندرية والقاهرة ، والبنديفة في إيطاليا ، وربما جميع سرانج البحر المتوسط ، لم تتأثر بالاحتكار البرتغالي للسلع الشرقية (إذا كان ذلك الاحتكار ناجحاً) . ولكن وصول السلع إلى حلب وطرابلس الشام الذي يعتبره المؤرخون دليلاً على أن البرتغاليين فشلوا في السيطرة والتحكم في مياه الخليج العربي ، لا يمكن الاعتماد عليه لإثبات ذلك . ونستعمل على ذلك بالتالي :

أولاً : إن وصول السلع الشرقية إلى حلب لا يعني إنها وصلت عن طريق الخليج العربي ، فهناك أدلة قاطعة على أن الطرق التجارية البرية القديمة استعادت نشاطها بفعل السيطرة والتحكم البرتغالي في الخليج .

من ذلك أن التاجر (الوكيل) الإنجليزي سيبل (Stead) يذكر في التقرير الذي رُصد إلى مجلس إدارة شركته - شركة الهند الشرقية الإنجليزية - في عام ١٦٥٦ إن قندهار بأفغانستان بدأت تزدهر وتوسع إلى درجة أن ضواحيها الجديدة تعد أكبر من المدينة نفسها . ويرجع السبب الرئيسي لازدهارها إلى اتعاش لخط التجارى المار من الهند إلى فارس . ويذكر ... إنه في الوقت الحالي - وربما لسنوات مضت - يتجمع تجار الهند في لاهور لشراء بضائع يتبالغ ضخمة ، ويكونون قوافل لعمود جبال قندهار ليصلوا إلى فارس . وتكون هذه القوافل من اثني عشرة إلى أربعة عشر جمل محملاً بكامل حمولته . وهذا العدد أكثر بكثير مما كانت عليه القوافل التي تسلك نفس الخط في السابق ، حيث إنها لم تعد ثلاثمائة الألاف جمل ، والبقية تسلك الطريق البحري إلى هرمز . وتؤكد رسالة برتغالية لأحد الكراملة (من هرمز إلى أمباتها) على تحول التجارة إلى الطرق البرية بدلاً من هرمز ، فيذكر أن الظروف الصعبة التي عانى منها التجار في هرمز كانت السبب الرئيسي لاحتهم عن طريق جديدة ، واستخدموا الخط التجارى من لاهور ، وأثار بقندهار إلى فارس . ويشرح الكوملى : إن تحسين معاملة التجار في هرمز بالساح لهم بنقل بضائعهم على السفن البرتغالية إلى هرمز لوى من الموانئ البرتغالية ... يمكن أن يؤدي إلى إعادتهم للتجارة مع هرمز ... وتذكر

مستخر وأن أكثر التجار المحليين تفرقوا عن المعنى. لهذه المدينة ، تجارها لا تقبل إلا ثلث ما كانت عليه سابقاً ، والسبب في ذلك هو بطش القائد (الحاكم) البرتغالي في هرمز ... ولا شك في أن الفساد الإداري وفسح وقسوة القادة البرتغاليين كان السبب الرئيس وراء تدهور هرمز قبل سقوطها في عام ١٦٢٢م في أيدي الإنجليز (والسليبي) ويعتبر هذا عقاباً من الألهة لعطايانا في معاملة الناس ... (١٤٩) . وبلا شك فإن الكرملين يعني بذلك انحدار البرتغاليين الذين تولوا حكم هرمز .

خاتمة : إن أبعاد التأثير البرتغالي لا تكمن في فترة الاستعمار البرتغالي لمنطقة الخليج بل تمتد إلى ما بعد خروج البرتغاليين من المنطقة . وبالرغم من سعة هذا الموضوع وجمعهم إلا أننا سنحاول تجديده ذلك في الأعداد التالية :

١ - إن قضية تدهور هرمز ثم سقوطها في يد الشاه عباس الصفوي (بالصغرى) بالصعائف مع الإنجليز في عام ١٦٢٢م يعتبر حدثاً هاماً في مجرى التاريخ الاقتصادي للمنطقة ، يجعله الأندلس - سنسكارو (Sinesgar) عنوان أطروحة في التاريخ الاقتصادي لمنطقة المحيط الهندي بأكمله (١٥٠) . فبعد الاستيلاء على هرمز أمر الشاه عباس بتدمير المدينة وحسم القلعة ، معلناً نهاية هرمز ، ثم قام ببناء ميناء جديد على الساحل الإيراني لكي يشتري له السيطرة على أعماله ، وأطلق عليه بنتر عباس ، وأمر بنقل النشاط التجاري إليه . ولاشك في أن الشاه عباس نجح في مخططة والميناء الجديد بدأ يعمل بنشاط وازدهر في خلال فترة وجيزة وخاصة أن الشاه منح امتيازات تجارية للإنجليز والبرتغاليين للتجارة في فارس وأعفاهم من الضرائب كما أنه أصلح الطرق المؤدية إلى بنتر عباس ونسى استراحات للمسافرين عليها ونقاط حراسة على طول الطرق المؤدية إلى بنتر عباس ..

على أن نجاح بنتر عباس بخلف كثيراً عن نجاح هرمز ، وذلك لأن هرمز كانت مركزاً تجارياً بحرياً تحدث عنه نهار العالم بأكمله ، سواء في البندقية أو في الصين . أما بنتر عباس فيعتبر أحد أهم موانئ المنطقة - ولكنه لم يحظ بما حظيت به هرمز . وفي الحقيقة أن ظاهرة هرمز - ومن قبلها سيراف وقيس - لم تتكرر بعد الاحتلال البرتغالي للمنطقة . مما يدل على أن النشاط التجاري سلك نغلاً آخر يختلف عن النمط الذي تحدثنا عنه في الجزء الأول من هذه الدراسة . ولفترة الممتدة بين سقوط الدولة العباسية والاستعمار البرتغالي

الكبير من الأرباح على التجار المساهمين في هذه الشركة . ولاشك في أنه دار بحيلة هؤلاء التجار أنهم يستطعون امتصاص التجارة المتوسطية من البرتغاليين والشام . وفي بداية استباقيات بدأت مقارنات جادة بين الإنجليز والأتراك للاتفاق حول تحميل تجارة التوابل إلى بحر قزوين عن طريق البحر الأسود (١٤٨) .

ولا شك في أن نشاط الملوك الفرنسي ومحاولة التجار الإنجليز لإحياء المخطوط التجارية البحرية مع بداية النصف الثاني من القرن السادس عشر وتوقر التوابل في شمال إيران يعتبر دليلاً آخر على وصول هذه السلع عن طريق برقي بين الهند وفارس .

ثانياً : إن نصيحة قائد هرمز بعد الاستيلاء على جزيرة هرمز إتي الملك البرتغالي في عام ١٥١٤م والتي تقضي بالسلاح بمرور بعض السلع عبر هرمز إلى الهند لتعاضد تسيطر المخطوط البرية القديمة يعتبر من أهم اقرارات التي اتخذها البرتغاليين في إدارة المنطقة . لهذا نجد أن بعض الرحالة الأوربيين الذين وصلوا الخليج في تلك الفترة ذكروا توافر السلع الهندية في البصرة . كما أن هناك نسبة محدودة من السفن العربية التي استطاعت التهرب من الرقابة البرتغالية والتجار الذين استطاعوا تهريب بعض البضائع عبر هرمز بإرشاد القادة البرتغاليين عن طريق الرنوة .

هذه الأسباب ليست مقنعة لإثبات استمرارية تدفق السلع عبر البصرة ، فالفساد الإداري البرتغالي له إيجابياته وسلبياته للتجار العرب وغيرهم من تجار الشرق . لقد سمع القادة البرتغاليين للتجار بالمرور ولكن بعد دفع الرشاوى الباهظة التي كانت ترفع أسعار هذه السلع إلى ما نسبته ستون في المائة .

ثالثاً : إن ما يتواجد من أدلة حول مرور السلع عبر البصرة لا يبدأ إلا مع العقد الثامن من القرن السادس عشر ، مما يعني أن البرتغاليين سيطروا على الخليج لفترة قامت خلالها عملاً ، ويشكل هذه الفترة أكثر من ستين بالمائة من فترة الاستعمار البرتغالي للخليج العربي .

رابعاً : لا شك في أن الرحالة الأوربيين الذين مروا بهرمز خلال القرن السادس عشر وحسوا لازدهار تجارة هرمز . إلا أن ذلك لا يعني أن هرمز لم تتأثر تجارياً ، فإن ما شاهده هؤلاء الرحالة لم يبلغ إلا ربع ما كانت عليه تجارة هرمز . ولا يمكن لهؤلاء الرحالة مقارنة ما شاهدهوا ازدهار هرمز قبل ستين عاماً . يذكر أحد الكراملة في هرمز أن حجم تجارة هرمز في تدهور

النشاط التجاري عن طريق رأس الرجاء الصالح . إن أحد الأسباب الهامة التي أدت إلى فشل البرتغاليين في زيادة نسبة ما يصدّر عن طريق رأس الرجاء الصالح ، هو التكلفة العسكرية التي كانت مرتفعة جداً ، مما أدى إلى ارتفاع أسعار السلع المستوردة عن طريق البرتغال . فأدى ذلك إلى تنشيط الطرق التجارية الفدوية وأحياناًها . لكن القوى الأوروبية الأخرى (الهولندية والإنجليزية) استطاعت أن تخفض من التكلفة العسكرية في آسيا بالمقارنة مع البرتغاليين ، وأخذت تتعامل وبدأ التجارة الحرة مع شعوب آسيا وأفريقيا . وبذلك انخفضت أسعار السلع تدريجياً عبر الرجاء الصالح . لذا فإن تأثير طريق رأس الرجاء الصالح ظل مستمراً ، وربما يكون ذلك هو السبب في عدم بروز ظاهرة هرمز وسيارات مرة أخرى بعد خروج البرتغاليين من المنطقة .

١- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>
 ٢- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>
 ٣- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>
 ٤- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>
 ٥- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>
 ٦- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>
 ٧- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>
 ٨- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>
 ٩- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>
 ١٠- <http://www.english.az.gov.az/English/Portuguese-in-England-in-1492>

٢ - يعتبر تطور الملاحة العربية من أهم التأثيرات البرتغالية على المنطقة . فكما ذكرنا سابقاً أن البرتغاليين اتجهوا سياسة ذات نزعة صليبية ، وحشدوا عداهم كله ضد العرب دون غيرهم من شعوب آسيا ، فلم يمارضوا تطور الملاحة الهندية - وهذا ربما يكون السبب في شرب الصناعات الهندية عبر البحر الأحمر - سواء للمسلمين أو الهندوس ، ولم يتعرضوا لنقل السفن ظالماً وقعت الضرائب لهم . ولكنهم ركزوا على استئصال الملاحة العربية من المحيط الهندي . وهكذا عندما بدأ العرب في استعادة مركزهم في القرن السابع عشر ، بعد طرد البرتغاليين (سقوط هرمز في ١٦٢٢م) ، وجدوا أن ملاحه هندية نشطة حلت محلهم . ورغم أن عرب الخليج استطاعوا استعادة معظم ما فقدوه من قوة ملاحية مع نهاية القرن السابع عشر ، إلا أنهم لم يتمكنوا من الهيمنة على بحر العرب . فبعد خروج البرتغاليين فقد عرب الخليج الكثير من النشاط الملاحى للسفن الهندية . وتذكر لنا وثائق الوكالة الإنجليزية في ميناء سورات كوجرات في الهند (وهو أحد أهم الموانئ الهندية في تلك الفترة) أن واحداً من تجار المدينة كان يملك ما يقارب الخمسين سفينة المسجلة لدى الوكالة والعائدة ملكيتها للتجار الهنود التي يزيد عددها عن الألف سفينة . وذلك يزيد أضعافاً مضاعفة عن عدد السفن العربية النشطة في بحر العرب حسب تقديرات الوكيل الإنجليزي (١٥١٠) . هذا إلى أن البحر الأحمر في القرنين السابع عشر والثامن عشر احتلب أكبر عدد من السفن الهندية . ولعل ذلك هو سبب إعلان الإدارة العثمانية في العراق عن التخفيض الحاد للرسوم الجمركية من ٨ و ١٠ في المائة إلى واحد في المائة فقط مع نهاية القرن السابع عشر ، وذلك لاستعادة السفن للتجارة مع البصرة (١٥٧١) . لذا فإن بحرية الخليج العربي لم تشهد مكانتها بعد الاحتلال البرتغالي .

٣ - إن قضية تأثير رأس الرجاء الصالح على التجارة الأسبورية - الأوروبية تناولها الكثير من المؤرخين ، وأنشؤا أن نسبة ما تارله الطريق البحري الجديد عبر رأس الرجاء الصالح لم تشهد الشكافية أربعين في المائة من إجمالي التجارة بين أوروبا وموانئ المحيط الهندي ، بل أنه في أغلب الأحيان تراوحت هذه النسبة بين الأربعين والخمسة وأربعين بالمائة (١٥٦٠) . على أن اكتشاف رأس الرجاء الصالح واستخدامه كطريق تجاري ، وتأثيره على ممرات التدفق التجاري (الخليج والبحر الأحمر) لا يقتصر على فترة الاستعمار البرتغالي بل وصل تأثيره وخاصة في القرنين التالية . فالتواجد الهولندي والإنجليزي في الشرق كشف من

- A Chronicle of the Carmelites in Persia. London, 1949, p. 1041.
- Ibid., p. 1041.
- ١٧ - د. جواد علي : لفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام . بغداد ١٩٦٦ . ج ١ . ص ٥٥٦ .
- ١٨ - نفس المصدر : ص ٥٦٥ . أما بالنسبة لليح الأحمري . الدكتور عبد الحميد القيسى وعبد علي الشبان : البحر الأحمر وأهميته الاقتصادية والاستراتيجية . منشورات مركز دراسات الخليج العربي . جامعة البصرة ١٩٨٦م . ص ٤٠ - ٤٨ : كذلك . عبد القحاح عاشور : مصر في عهد سلاطين المماليك البحرية . القاهرة ١٩٦٤م . ص ٢٠٨ .
- ٢٢ - زمزية عبد الزوابع الحبيدي : تجارة الخليج العربي وأثرها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج العربي والعراق منذ صدر الإسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري . بغداد ١٩٨٧م . ص ١٢٢ - ١٢٥ .
- ٤ - د. أحمد الساداتي : تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية . القاهرة . الألف كتاب ١٥٨ . ج ٢ . ص ١١٨ .
- ٥ - د. عبد الحميد القيسى : مصر سابق . ص ٥١ .
- ٦ - د. سعيد عبد الفتاح عاشور : مصر سابق . ص ٢٠٨ - ٢٠٩ .
- ٧ - د. فاروق عمر : الخليج العربي في القصور الإسلامية . دس ١٩٨٣ . ص ٦٧ - ١٢٧ : أيضاً . د. زمزية خمير : مصر سابق . ص ١٢٦ - ١٣٦ .
- ٨ - د. محمد كريم إبراهيم : عن : دراسة في أصولها السياسية والاقتصادية ٤٧٦٦ - ١٩٢٦م / ٨٣٠ - ١٢٢٨م منشورات مركز دراسات الخليج العربي . جامعة البصرة . ١٩٨٥ . ص ٢٧٦ - ٢٧٧ .
- ٩ - أبو جعفر محمد بن جرير الطبري : تاريخ الرسل والملوك . ١٠ أجزاء . القاهرة ١٩٦٢م . ج ٢ . ص ٣٧٢ .
- ١٠ - ياقيوت الحميري : معجم البلدان . ١٠ أجزاء . القاهرة ١٩٠٦م أعيد استنساخه . ج ٣ . ص ٢٩٥ .
- ١١ - د. زمزية : مصر سابق . ص ١٤٤ .
- ١٢ - السارة في أخبار كلارك (المؤلف غير معروف لهذا المخطوط) حقه محمد علي الصليبي . أصدر وزارة التراث القومي والثقافة . ١٩٨٥ . سلطنة عمان . ص ٢٧ - ٢٩ : انظر أيضاً : أحمد حسرة الصوري : عمان وشرفي أفريقيا . وزارة التراث . سلطنة عمان ١٩٧٩م . ص ٤٤ - ٤٥ .
- ١٣ - الحميري : مصر سابق . ج ٣ . ص ٢٩٤ .
- ١٤ - د. مصطفى عقيل الخطيب : التنافس الدولي الخليج العربي ١٢٢٤ - ١٣٦٢م . بيروت ١٩٨١ . ص ١٨٠ .
- Wilson, Sir A. T., "The Persian Gulf" London, 1928, p. 106.
- Ibid., pp. 140-148.

- ١٧ - د. جواد علي : لفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام . بغداد ١٩٦٦ . ج ١ . ص ٥٥٦ .
- ١٨ - نفس المصدر : ص ٥٦٥ . أما بالنسبة لليح الأحمري . الدكتور عبد الحميد القيسى وعبد علي الشبان : البحر الأحمر وأهميته الاقتصادية والاستراتيجية . منشورات مركز دراسات الخليج العربي . جامعة البصرة ١٩٨٦م . ص ٤٠ - ٤٨ : كذلك . عبد القحاح عاشور : مصر في عهد سلاطين المماليك البحرية . القاهرة ١٩٦٤م . ص ٢٠٨ .
- ٢٢ - زمزية عبد الزوابع الحبيدي : تجارة الخليج العربي وأثرها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج العربي والعراق منذ صدر الإسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري . بغداد ١٩٨٧م . ص ١٢٢ - ١٢٥ .
- ٤ - د. أحمد الساداتي : تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية . القاهرة . الألف كتاب ١٥٨ . ج ٢ . ص ١١٨ .
- ٥ - د. عبد الحميد القيسى : مصر سابق . ص ٥١ .
- ٦ - د. سعيد عبد الفتاح عاشور : مصر سابق . ص ٢٠٨ - ٢٠٩ .
- ٧ - د. فاروق عمر : الخليج العربي في القصور الإسلامية . دس ١٩٨٣ . ص ٦٧ - ١٢٧ : أيضاً . د. زمزية خمير : مصر سابق . ص ١٢٦ - ١٣٦ .
- ٨ - د. محمد كريم إبراهيم : عن : دراسة في أصولها السياسية والاقتصادية ٤٧٦٦ - ١٩٢٦م / ٨٣٠ - ١٢٢٨م منشورات مركز دراسات الخليج العربي . جامعة البصرة . ١٩٨٥ . ص ٢٧٦ - ٢٧٧ .
- ٩ - أبو جعفر محمد بن جرير الطبري : تاريخ الرسل والملوك . ١٠ أجزاء . القاهرة ١٩٦٢م . ج ٢ . ص ٣٧٢ .
- ١٠ - ياقيوت الحميري : معجم البلدان . ١٠ أجزاء . القاهرة ١٩٠٦م أعيد استنساخه . ج ٣ . ص ٢٩٥ .
- ١١ - د. زمزية : مصر سابق . ص ١٤٤ .
- ١٢ - السارة في أخبار كلارك (المؤلف غير معروف لهذا المخطوط) حقه محمد علي الصليبي . أصدر وزارة التراث القومي والثقافة . ١٩٨٥ . سلطنة عمان . ص ٢٧ - ٢٩ : انظر أيضاً : أحمد حسرة الصوري : عمان وشرفي أفريقيا . وزارة التراث . سلطنة عمان ١٩٧٩م . ص ٤٤ - ٤٥ .
- ١٣ - الحميري : مصر سابق . ج ٣ . ص ٢٩٤ .
- ١٤ - د. مصطفى عقيل الخطيب : التنافس الدولي الخليج العربي ١٢٢٤ - ١٣٦٢م . بيروت ١٩٨١ . ص ١٨٠ .
- Wilson, Sir A. T., "The Persian Gulf" London, 1928, p. 106.
- Ibid., pp. 140-148.

Van Lear, " Indonesian Trade and society (The Hague-1955). Brudel, F. " The - ٣٩
 Mediterranean World in the Age of philip" . Trans. Reprinted. London . 1985.
 Steensgard, Niels, " The Asian Trade Revolution of the 17th Century" . London, 1984 .
 Brudel, op. cit., See Vol. I, Part two, Chapter III : The Pepper trade , pp. 545 - 558 . - ٤ -
 Boxer, C.R. " Portuguese Conquest and Commerce in South Asia" . London, - ٤١
 1985. pp. 415 .

Steenyard, p. 103 . انظر أيضاً .

٤٢ - نظري ، الرتيقة من ١٣٧ .

٤٣ - نفس المصدر . من ٣٧ .

٤٤ -

٤٥ -

٤٦ - نظري - الرتيقة ، مصدر سابق . من ٣٧ .

٤٧ -

٤٨ -

٤٩ -

٥٠ -

٥١ -

٥٢ -

٥٣ -

٥٤ -

٥٥ -

٥٦ -

٥٧ -

٥٨ -

٥٩ -

٦٠ -

٦١ -

٦٢ -

٦٣ -

٦٤ -

٦٥ -

٦٦ -

٦٧ -

٦٨ -

٦٩ -

٧٠ -

٧١ -

٧٢ -

أما فأروني عظماء أباينة (٤)

تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجا الصالح

وأثره على العالم العربي في مطلع العصور الحديثة

يسير هذا الموضوع بأهميته البالغة بين الدراسات التاريخية لأنه يختص برصد واقعة
 هامة أحدثت هزة قوية في مقدرات العالم العربي في مطلع العصور الحديثة في القرن العاشر
 الهجري الموافق للقرن السادس عشر الميلادي . ونقلت في فصول التجارة العالمية عن هنا
 العالم إلى طريق رأس الرجا ، الصالح ، كما يعنى بتراسة وتحليل نتائج هذا التحول على
 الواقع السياسي والاقتصادي والاجتماعي للعالم العربي آنذاك . وتبع ردد الفعل لدى
 القوى المسيطرة عليه في علاقاتها مع القوى الأوروبية التي أحدثت هذا التحول . ونظراً لأن
 توليت تلك الواقعة حدث في مرحلة انتقال من العصور الوسطى إلى العصور الحديثة ،
 بحيث تنتهي عنده كتابات مؤرخي العصور الوسطى وتبدأ منه كتابات مؤرخي العصور
 الحديثة . فقد اكتشف بعض الفروض الذي استوجب تتبعه بتكامل وشمولية ودقة تراعى
 تواصل الأحداث وتربطها . كما أن تنوع مصادر الموضوع الزمانية وبعدها وتمزجها بين
 الأرشيفات العربية والأوروبية والعثمانية وغيرها قد استلزم جهداً كبيراً في استدعاء
 المعلومات التي تغطي جوانبه المختلفة ، والمقارنة بينها بموضوعية وشمولية تراعى التوازن

• أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر ، كلية الآداب - جامعة الإسكندرية .

المجاهد بين التناقضات . بل إن هذه الفترة التي شهدت هذا التحول في طريق التجارة العالمية قد برزت فيها روح الصامع الذي لمن العالم العربي إذا ، الشعوب الأوروبية المسيحية وصاحبها تعامل وتلاقح حضارى بين الجانبين عندما فتح العالم العربي أبوابه لاستقبال الأوروبيين وتأمينهم في ديارهم وموانئهم تأكيداً لقيمه الدينية وحفاظاً على تبادل المائع الاقتصادية من التجارة العالمية واستمرار تدفقها . وأخيراً فقد شكل هذا التحول في طريق التجارة العالمية بداية لتحول دول الشمال الفقيرة لتصبح دول الشمال الغنية ، بينما تحولت دول الجنوب الغنية بخيراتها وموارد التجارة العالمية إلى دول الجنوب الفقيرة . وهذا عائد لتحكم القوى الأوروبية السالبة التي دخلت ميدان الاستعمار بضراوة وسيطرت على التجارة العالمية وماضيها عن طريق الشركات الرأسمالية الاحتكارية التي أنشأتها هذه القوى في أعقاب هذا التحول .

نفس المعروف أن حركة التجارة العالمية الآتية من بلاد الشرق والمجهة إلى أسواق أوروبا عبر البحر المتوسط قد ظلت طرزال العصور القديمة والوسطى تظفر بمروج واسع وتحقق أرباحاً طائلة للشغلتين بها منذ نشأتها في موانئ التصدير الآسيوية والإفريقية المطة على المحيط الهندي الذي يشكل بالنسبة للعالم وعاء العسل " بما فيه من خيرات متنوعة حتى يتم توزيعها في أسواق أوروبا . وكان ذلك يتم عبر موهدين رئيسيين يتخللان في سواحل الشام من ناحية الشرق ، التي كانت تتلقى البضائع عن طريق الخليج العربي ونهر الفرات ، ثم إلى حلب ، ومنها إلى موانئ الشام المطة على شرق البحر المتوسط . أما المحور الثاني فكان ينقل في سواحل مصر الممتدة جنوب البحر المتوسط ، حيث طريق البحر الأحمر إلى السويس ومنها إلى القاهرة بالقرافل ، ثم تنقل على ظهر السفن عبر فرسى النيل إلى رشيد ودمياط والإسكندرية إما باللاجة في قواعة كانت تصل بين النيل والإسكندرية أو على ظهور الدواب . وكانت سلع التجارة متعددة ومتنوعة ، ويشتمل قوامها من البخور والعطور والتوابل ، والعقاقير المختلفة كالأيون والأنشاب والين ، فضلاً عن الأقمشة الحريرية من الصين ، والتباجيد من فارس والعاج من الهند وشوق إفريقيا ، والأحجار الكريمة والألآن من الخليج ، والأخشاب النادرة التي كان يصنع منها أرقى أنواع الآثاث الفاخر والنحف النسيجة .

ولا كان سلاطين المماليك يحكمون مصر والشام والجزائر منذ منتصف القرن الثالث عشر حتى أوائل القرن السادس عشر الميلادي . فقد كان الطربشان في قبضتهم ، وبذلك ضوا

قوائد مادة عظيمة بحيث شهد عهدهم في مصر والشام بنا الكثير من القصور والمنشآت الفنية كالجوامع والزوايا والمدارس ، والمنشآت العسكرية كالتقلاع والحصون ، والمنشآت الاجتماعية كالتبليغ والبيمارستانات والحماسات ، والمؤسسات التجارية كالأسواق والقنادق والوكالات ، واكتنفت مصر والشام بالتجار الأجانب والسفراء والرعاة وغيرهم من مشارقي الأرض ومقاربيها .

غير أن تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح على أيدي البرتغاليين في نهاية القرن الخامس عشر ومطلع القرن السادس عشر الميلادي كان من أبرز العوامل التي أثرت على العالم العربي ، وخاصة في مصر والشام ، أبلغ تأثير في التواحي الاقتصادية وما صاحبها من نواح اجتماعية وسياسية . وقد أوضح ابن بابن ما أسباب اقتصاد النبوة الملوكية في مصر والشام آنذاك من تدهور نتيجة لكساد تجارتها في نهاية عهدها في كتابه "بناح الزهور في وقائع العصور" . وهو ما أكدته الوثائق التاريخية المعاصرة ، وخاصة وثائق المحاكم الشرعية في مصر والشام . ولهذا حاول سلاطين المماليك أن يعالجوا الأمر بأساليب عديدة ، كتوجيه الحملات العسكرية لتأمين المرات المائية المؤدية إلى مصر والشام من ناحية الجنوب ضد الخطر البرتغالي الذي سيطر على المحيط الهندي . كما قاموا بنشاط دبلوماسي واسع المدى للاتصال بشعوب البحر المتوسط في جنوب أوروبا كإبادة والجنوبيين والفرنسيين وغيرهم ليجعلوا معهم في مواجهة التعدي البرتغالي .

وعندما عجز المماليك عن تحقيق غايتهم نتيجة لعوامل الضعف التي تعرضوا لها عقب تحول التجارة العالمية عن مصر والشام إلى رأس الرجاء الصالح ، فقد ساعد ذلك الأتراك العثمانيين أن يسيطروا على دولة المماليك وأن يخلوا محطهم في السيطرة على الشام ومصر في معركة مرج دابق في سنة ١٥١٦ م ، والريدانية في سنة ١٥١٧ م ، وأن يوجهوا الحملات التأمينية للبحر الأحمر والخليج العربي لمواجهة الخطر البرتغالي . كما قام العثمانيون بنشاط دبلوماسي واسع المدى لدعم علاقاتهم مع شعوب حوض البحر المتوسط في جنوب أوروبا لمواجهة تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، وتنشيط الحركة التجارية مع موانئ مصر والشام عن طريق عقد سلطنة من المعاهدات مع تلك الشعوب . كما المعاهدة التي عقدها السلطان سليم الأول مع البنادقة في سنة ١٥١٧ م ، والتي عقدها السلطان سليمان القانوني مع الملك فرانسوا الأول ملك فرنسا في عام ١٥٢٨ م و ١٥٣٥ م ، والتي عقدها

خبراً ، ملك الهند في لشبونة وعدم مقدرة البرتغاليين على نقل السلع الشرقية بدون مساعدة مالهية من البندقية . وكانت هضبة الدكن في شبه جزيرة الهند مكونة من مملكتين هما مملكة Bahmani التي أسسها " ياهسان شاه " عام ١٣٤٧ م ، ومملكة " فيجايانجر - Vijayanagar " في جنوبها ، وفي نهاية القرن الخامس عشر انقسمت مملكة " ياهماني " ووجدتها إلى خمسة أقسام . وهي المعروفة بملوك الطوائف ، وهم : بنو عساو شاه ، وبنو نظام شاه ، وبنو بريد شاه ، وبنو عادل شاه ، وبنو قطب شاه (١) . وقد أصبح لهؤلاء الملوك سفراء لدى ملك البرتغال في لشبونة بعد تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر الميلادي .

وقد حرص البنادقة على تكوين تحالف مع المائيك لمواجهة النشاط التجاري البرتغالي الذي يطر على طريق رأس الرجاء الصالح ، وحول التجارة العالمية إليه ، ولهذا جاءت سفارات البندقية المتكررة إلى بلاد السلطان المنلوكي فينود الفوري . وأشهرها سفارة باندنو سانتو Banedetto Sanuto إلى القوي في سنة ١٥٠٢ م ، وأشار هذا السفير على السلطان القوي أن يبحث برسله إلى أمراء الهند لحملهم على قطع علاقتهم بالبرتغاليين ، ونقل مواليهم في وجه السفن البرتغالية . كذلك طلب السفير من القوي أن يعمل على تخفيض الأثمان اليهظة التي يتباع بها التوابل في الإسكندرية حتى يستطيع البنادقة منافسة خصومهم في الأرباح الأوروبية (٢) .

غير أن السلطان القوي رأى أن يبحث برسالة إلى بعض الدول الأوروبية ، لتعطل هذه الدول على وقف حملات البرتغال على الهند ، وهدد باتخاذ إجراءات عنيفة ضد المسيحيين في بلاده ، ولاسيما بالقدس ، بل إنه هدد كذلك بفعل الأماكن المقدسة ، وقام بحمل هذه الرسالة رهب أمباني فرنسيسكاني في بيت القدس اسمه الأخ " ميرو Muro " . وكنده القوي بالمرور في طريقه بالبندقية ، فقص هذا الراهب إلى روما حيث التقى بالبابا يوليوس الثاني في ربح عام ١٥٠٤ م . وأحسن البابا لقاءه ووعده بالكفاية إلى ملك البرتغال لوقف إرسال الحملات الحربية إلى الهند ، وقد أتم هذا الراهب جولته في بلاط كل من أسبانيا والبرتغال دون أن يحقق مهمته أي جدوى . وعندما زاد إحساس البندقية بخطورة الموقف ، أرسلت سفارة أخرى إلى القوي في سنة ١٥٠٤ م ، وتكررت مستهوا حول تقديم عرض أحسن ، وأمرى للسلطان نظراً لإطراء عجز البنادقة عن مقاومة البرتغاليين الذين غسروا أسواق أوروبا

السلطان مراد الثالث مع الملكة إليزابيث الأولى ملكة إنجلترا في سنة ١٥٨٠ م ، وهو الذي أصدر " برامة " تضمنت للتجار الإنجليز امتيازات واسعة الانطلاق بحيث تجرد معها نشاط حركة التبادل التجاري مع موانئ مصر والشام ، ثم تعاقبت الماهيات بعد ذلك بين الجانبين ، ولقيمت للتجار الأوروبيين امتيازات جديدة لتسهيل حركة التبادل التجاري بين العالم العربي وشعوب حوض البحر المتوسط .

وقد حقق هنا النشاط الدبلوماسي رواجاً نسبياً عاشته موانئ ومدن مصر والشام على وجه الخصوص آنذاك ، ووصفته الوثائق المعاصرة ، غير أنه لم يتناسب مع ما كانت عليه تلك الموانئ والمدن من رواج قبل تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، مما يوضح مدى تأثير العالم العربي وشعوب حوض البحر المتوسط بهذا الحدث التاريخي الهام في مطلع العصور الحديثة . كما يؤكد ذلك أن العثمانيين لم يفرضوا الجزرة على موانئ مصر والشام والمناطق العربية التي توسعوا فيها آنذاك - كما يشاع خطأ - بل إنهم حرصوا على دعم العلاقات الدبلوماسية والتجارية مع العالم الأوروبي لتنشط الحركة التجارية في تلك المناطق . أما بالنسبة للجزرة التي منيت بها تلك المناطق ، فقد فرضتها القوى الاحتكارية في الغرب الأوروبي في القرنين السابع عشر والثامن عشر الميلادين على وجه الخصوص ، ليس فقط على موانئ مصر والشام ، وإنما على المدن التجارية في جنوب أوروبا كالبندقية وجنوه ، اللتين احتضنتا تجارياً نتيجة للمنافسة التي انتهجها البرتغاليون والأسبان في البداية ، ونتيجة أيضاً للمنافسات الاحتكارية الهولندية والإنجليزية والفرنسية التي ظهرت فيما بعد في القرنين المذكورين ، وهو ما أكدته الوثائق والمصادر التاريخية المعاصرة .

وسوف نلقى فيما يلي مزيداً من الضوء على أثر تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح على العالم العربي ، وخاصة في مجال العلاقات الدولية التي تتسارعها القوى الملوكية ثم العثمانية التي سيطرت عليه آنذاك مع شعوب حوض البحر المتوسط ، لمواجهة تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر وأثناء القرن السادس عشر . وقد وجدنا أن البنادقة قد أحسوا بمدى خطورة تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح على أمم البرتغاليين منذ وصولهم إلى الهند في سنة ١٤٩٨ م ، والذي أدى إلى فقدانهم لمصدر ثروتهم الناتج عن اشتغالهم بالتجارة المائية آنذاك . لهذا فأن البنادقة أخذوا يراقبون مشروعات البرتغاليين وتحركات سفنهم ، ويحاولون من جانبهم إقناع

الأماكن المقدسة في القدس ، فقبض على جميع مسيحيي القدس وأغلق كنيسة القيامة وصادر محتوياتها في يناير سنة ١٥١١ م ، وفي نفس الوقت علم بخيانة الفرنجيان تغرى بردي ، إذ كاتب الدول الأوروبية بضعف السالبيك الحرمي وعدم تحصين السواحل البحرية التحصين الكافي ، فقبض عليه في مارس ١٥١١ م^(١٥) .

وقد توالى احتجاجات الدول الأوروبية على تصرف المغوري ، وجاءت إلى مصر سفارة فرنسية من قبل الملك لويس الثاني عشر ملك فرنسا في مارس سنة ١٥١٢ م ، وكان هدف هذه السفارة عقد اتفاق تجاري مع مصر وإطلاق حرية التجارة في موانئ مصر والشام والساحل للحجاج بزيارة الأماكن المقدسة كالعباد ، ووعدت السفارة بمساعدة فرنسا ضد البرتغال ، غير أن السفير الفرنسي لم يتبع إلا في إطلاق سراح الأسرى الفرنسيين ، ولا انتشرت أخبار السفارة الفرنسية . أسرع البندقية وأوندت بعثة دبلوماسية على رأسها " دومنيكو تريبزانتي Domenico Trevisani " ، واستطاع هذا السفير أن يعقد أول اجتماع مع السلطان المغوري في مايو سنة ١٥١٢ م ، وبدأت البعثة عملها وفق برنامج مفصل محدد في لبنان وسلاطنة مع شيء من العناد والصلاية يحصل على الإعجاب ، وكان يظهر العنة بعض قطع من الأسطول التجاري البندقية الذي مر بكريت وقبرص والإسكندرية ، فسر السلطان المغوري مما أظهره البنادقة ، أصدقاؤه القدامى ، من إخلاص ، وتجهت بعثة السفير في إطلاق سراح المسجونين . وأعيدت المصادقة والصلة بين السلطنة المملوكية والبندقية ، وتعهد البنادقة بتزويد السالبيك بالأسلحة والأخشاب لمواصلتهم ضد البرتغاليين ، ثم غادر " تريبزانتي " مصر في أغسطس سنة ١٥١٢ م^(١٦) . ومن الواضح أن المغوري كان يهدف آنذاك إلى تجديد علاقاته مع البنادقة حتى يحصل على مساعدتهم له في مواجهة النشاط البرتغالي المتزايد في البحار الشرقية .

وعندما تم للعثمانيين السيطرة على مصر بدخول السلطان سليم الأول مدينة القاهرة في اليوم الثالث من شهر المحرم عام ٩٢٣ هـ الموافق السادس والعشرين من شهر يناير عام ١٥١٧ م ، واستمدت إقامة فيها ثمانية أشهر ، فقد أدرك العثمانيون أهمية مصر كمصدر للتجارة العالمية ، ومدى ما أصابها من تدهور اقتصادي نتيجة لتحويل هذه التجارة إلى طريق رأس الرجاء الصالح على أيدي البرتغاليين منذ وصولهم إلى الهند في سنة ١٤٩٨ م . ولهبنا فقد حرص السلطان سليم الأول على إنعاش حركة التجارة ، التي كان يرد إلى مصر آنذاك

بالتعديلات الشرقية ، لدرجة أن قام حزب كبير في البندقية بطلب الحكومة بالشراء من الشيوكة وليس من الإسكندرية ، ولذا اقترحت من جديدة سفارة عام ١٥٠٤ م ، أن يخرق السلطان الأسواق بالتوابل حتى يستطيع منافسة البرتغال ، وأن يستخدم نفوذه لدى أمراء الهند لقطع صلاتهم بالبرتغاليين ، ثم أنها اقترحت كذلك فتح قناة في برزخ السويس ، ونظرًا لأنها أفضل موانئ الشروع ، فقد ترك دون تنفيذ^(١٧) .

ولد اتجاه السلطان قصفوه المغوري إلى مواجهة النشاط البرتغالي بالقوة عندما أصدر أمر في سبتمبر سنة ١٥٠٥ م . بأعداد حملة حربية بقيادة الأمير حسين الكردي نائب جدة ، وتكونت من خمسين سفينة من نوع " الأخرية " . وتحركت الحملة من القاهرة وسارت في النيل عن طريق القناة (خليج أمير المؤمنين) في شرق الدلتا إلى البحيرات المرة إلى السويس ومنها إلى ينبع فوجدة ، ثم غادرت جدة واستقرت في طريقها على سواكن عام ١٥٠٦ م ، واتجهت لمحاربة البرتغاليين في مياه الهند . وبمنا أن نشر في هذا الصدد إلى أن المغوري قد أرسل سفيره الترجمان تغرى بردي الأنباطي بنما إلى أوروبا في أبريل سنة ١٥٠٦ م ، واستغرق رحلة هذا الترجمان ثمانية عشر شهرًا ، زار فيها قبرص التابعة للسلطنة المملوكية آنذاك ، واصطحب منها من أرشده إلى رودس حيث استقبله الرئيس " إيسرى دامبراز Ambrage d'Ambrage " ، ثم خرج تغرى بردي من رودس إلى البندقية حيث وقع اتفاقية تجارية جديدة معها . ولم تحقق هذه السفارة كسابقتها أي جدوى كما حدث مع سفارة الزاهد مورو من قبل ، وعاد تغرى بردي إلى مصر في سبتمبر عام ١٥٠٧ م^(١٨) .

وعندما ينست البندقية من مقرة السالبيك على التغلب على البرتغاليين وإعادة التجارة العالمية إلى طريقها التقليدي القديم ، فإنها لجأت إلى التعاون مع الصفيين عليهم ينجمون فيما فشل السالبيك في تحجيقه ، مما أدى إلى تدهور العلاقة بين السلطنة المملوكية والبندقية . إذ حدث أن قبض السلطان المغوري على بعض البنادقة ومعهم خطايا من الشاه إسماعيل الصفوي للاشمئزاز بدولة أوروبية للقيام بهجوم بحري على سواحل مصر ، على حين يقوم المغوري بمهاجمتها برًا ، ولم يذكر ابن ياقوت اسم هذه الدولة ، ولكن المصادر الأوروبية أشارت إلى أن هذه الدولة هي جمهورية البندقية . وهذا ما جعل السلطان المغوري يقبض على قنصل البندقية في دمشق . وحتى بعد مكابلا إلى القاهرة ، كما قبض على زملائه الآخرين في باريس والإسكندرية ، وحقق معهم ، وجيئذ لم يسع المغوري إلا أن ينفذ ما سبق أن هدده به وهو قتل

ويحق لأي فرد أن يجبرهم على البيع إذا لم يوافقوا على ذلك ، كما لا يجبرون على دفع عوائد غير عادية أو لا لزوم لها ، بينما أشارت المادة الثالثة إلى أنه بإمكان قنصل البندقية أن يبيع أو يشتري بالنقد بدون حدود ، وحددت المادة الرابعة أن القنصل يحصل على مرتبه محددة كل أربعة شهور ، وأشارت المادة الخامسة إلى أن القنصل دون سواء هو الذي يباشر الشؤون القنصلية والقضائية لوطنيه ويبت في الأمور لصالحهم . أما من يرفض الاتصاف بلحكم القنصل ويلجأ إلى القضاء ، الوثقى الإسلامى لينفض قاتوناً أو حكماً أصدره القنصل ، فلا يستمع له ولا يحق للقاضي استقباله أو نظر شكواه ، وعليه أن يعيده إلى قنصله ، وإذا رغب القنصل فى طرد أحد البنادقة فعلى القاضي أن يمينه فى ذلك ، كما منح القنصل حق إيداع الرأى فى سفر الأفراد على سفن بلاده . ولا يكون لأى فرد كان أن يغادر الإسكندرية على ظهر إحدى سفن البندقية ليعود إلى وطنه أو يبارحها لأى قطر شاء إلا بعد الحصول على تأشيرة خروج من القنصل نفسه .

وحددت المادة السادسة من المعاهدة الإجراءات المسموح بانخاذها إزاء سفن البنادقة عند وصولها إلى الإسكندرية ، فأشارت إلى أنه إذا وصلت أى سفينة من البندقية إلى الإسكندرية أو باسم البنادقة ، فلا يحق لأى موظف أن يرتقيها ويحصل منها على ما يريد من معلومات أو بيانات ، ولا أن يحتك بأى فرد من أفرادها ، ويصح لهم بصعود السفينة فى حالة الشراء فقط . ويدخل ضمن السلع المشتراة السلع التى تحملها السفن " كالعسل والفاكهة " . وحرمت المادة السابعة على أى فرد سواء كان حاكم مدينة الإسكندرية أو عين من أعينها أو غيرها أو أى فرد من أفراد الشعب أو قبطانها على سفن انبثاء أن يشتروا على أى سفينة للبنادقة اتصالاً للمينا . أو على حمولتها أو قلوبها أو مجاديفها لأى سبب سواء كان قرصاً أو شراء ، وأشارت المادة الثامنة إلى أنه يصير تنفيذ كل التجديدات أو البنانى اللازمة أو الأعمال الضرورية فى تنفيذ البنادقة ، وإذا رغب القنصل فى بناء مبنى جميل خاص به فله ما يشاء ، ويمنع منعاً باتاً التعرض له أو رفع أجور اتصال أو أسعار المواد اللازمة للمينا ، ويمنع على أى فرد مضايقتهم أو التعرض لهم إذا رغبوا فى استخدام صناع من البندقية أو من الأجانب دون الوطنيين . ونصت المادة التاسعة على أنه إذا رغب قنصل البندقية فى مقابلة أى فرد من الحكومة فى درواتيم ومنطى صهيرو جهوده أو رغب فى الخروج إلى الحدائق العامة أو أى مكان فى أطراف الإسكندرية فله أن يفعل ما يشاء وليس لأى فرد أن يعترضه .

جزء منها عبر الطرق البرية ، ومن المناطق المطلّة على البحر الأحمر والخليج العربى الداخلى . أى من النواحي الواقعة شرقى مصر وجنوبها وغربها ، والتي كان من دونها استمرار الحركة التجارية فيها رحلة الحج إلى الأراضى المقدسة فى الحجاز ، حيث كان الحجاج يحضرون معهم الكثير من المتاجر الشرقية لتغطية تكاليف رحلتهم ، ولماؤسة النشاط التجارى عبر الطرق المذكورة . ولهذا فقد أراد السلطان سليم أن يضمن تسويق ما يصل إلى مصر من هذه التجارة عن طريق البنادقة الذين يقومون بشحنها فى أوروبا وذلك بعقد معاهدة تجارية معهم لهذا الغرض . وكان للعثمانيين خبرة سابقة فى هذا المجال حيث عقد للسلطان محمد الثانى اللاتيم اتفاقية مع الجنويين فى الحادى عشر من مارس عام ١٥٤٤م ، واتفاقية أخرى مع البنادقة فى الثامن عشر من أبريل من نفس السنة أى فى العام الثمانى مباشرة لفتح العثمانيين للقطنية (٧) .

وهكذا عقد السلطان سليم الأول معاهدة مع البندقية فى الثامن والعشرين من شهر المحرم عام ٩٢٣هـ الموافق الرابع عشر من فبراير عام ١٥١٧م ، لتشجيع البنادقة على القدوم إلى الإسكندرية بسلعهم وضياعتهم وبمباشرة نشاطهم التجارى فى جو من الطمأنينة والصدالة والأمن . وقد نشر الأستاذ " Étienne Combe " نصوص هذه المعاهدة باللغة الفرنسية (٨) ، ونشرت بعد ذلك مترجمة إلى العربية (٩) ، وجاءت فى ديباجتها ملاحظة تفيد بأن التعليلات التى أوردتها موجهة بصفة خاصة إلى حاكم مدينة الإسكندرية وموظفها الصوميين ومغشى وضياط الشرطة كى يحاطوا علماً بما تم الاتفاق عليه بين المتفاوضين على الامتيازات السابق منحها لهم أيام المالك بعد موافقة السلطان سليم الأول عليها . وأشارت المادة الأولى من هذه المعاهدة إلى أن جميع البرامات المصروحة للبنادقة من قبل صغار النوافقة والنصديق عليها . وأن رعابا البندقية يعاملون بالمعدل ويقابلون بترحاب من الجميع ، ولا يحق لأى فرد أن يعترضهم أو يتكبر عليهم فى الموانئ المصرية عامة ، وأن من حلفهم البيع والشراء والأخذ والعطاء . ولا يتناولوا لفظاً ارتكبه غيرهم من أبناء الأمم الأخرى بالمدن المصرية . وأن يعطى هنا لجميع القضاة والهيات المسؤولة ، وليس من حق أى فرد الخروج على هذه القوانين ، كما يجب معاملتهم حسب الأصول والعادات البرعية بدون أى تعبير أو تعديل .

وأوردت المادة الثانية من هذه المعاهدة بين العثمانيين والبنادقة الالتزام بعدم تكدير البنادقة أو الاضطلاع على ممتلكاتهم أو مناجرتهم بالقوة أو على مواكبهم أو ما داخل مخازنهم . كما لا

وقد قررت المادة الثامنة عشرة أن تفصل البنادقة قد عرض أنه حسب المعناه آنذاك كانت تحصل بعض السفن من كريت أو أقطار تابعة للندبة تحلب كميات من الزيت اللازم للسفن . وكان المعتاد يعيها على السفن ولكن سلطات الإسكندرية كانت ترفض هذا البيع لكي تبيع ما لديها في مستودعاتها . هذا الأمر . كما أشارت تلك المادة ، كان ينبغي أن يتدارك ، فسفن البندقية كان تستطيع منذ عقد المعاهدة فصاعداً بيع هذا الزيت دون إنزاله للساحل ولا يعتبر ضرها أي فرد . وفي حالة وصول هذه السفن إلى بولاتق تنبع القواعد المرسومة في هذا الشأن . وقد أشار تفصل البندقية - في المادة الثامنة عشرة - إلى المبدأ والفقراء الأجانب الذين يعيشون في الإسكندرية واعتادوا الوصول إلى فندق البندقية لكي يأكلوا . وكان إذا مات أحد المبدأ بالفنادق فالتفصل مطالب بدفع ثمنه . وكان الثمن يرفض مرتفعاً . وقد اشترطت هذه المادة أن هذا يصير ممنوعاً منذ ذلك الحين . كذلك حظرت المادة المشرونة على موظفي الخسارك والحسابين والكتباوين مضايقه البنادقة في حالة إعادة تسليم القواكيد أو سلح أخرى تحملها سفنهم . وفيها يتعلق برسوم وأجور الجمالين والكتباوين فقد نصت المادة الحادية والعشرون على أن يدفع دينار واحد على كل مئة نوابل طلوت ويحسبها الكشافي البحري . ويحصل الخصال على دينار واحد على كل مئة يحصلها . وتقرر المادة الثانية والعشرون إنقاص وتخفيض الضرائب التي تدفع عمن يموت من الأجانب في بلاد السلطان . كما قررت المادة الثالثة والعشرون أن الإنجليز الذي يورد للقاهرة من الإسكندرية أو رشيد أو صباط لا تحصل منه ضرائب لا في حله ولا في ترحاله . واختصت المادة الرابعة والعشرون من المعاهدة المقفولة بين السلطان سليم الأول والبندقية عام ١٥١٧م بالإشارة إلى أن السامرة الذين يصلون لدى الوسطاء التجاريين لهم حق استخدام تراجسة ، ولا يمنع عنهم معارضة التراجسة الرسميين لقاء رسوم معينة . كما قررت المادة الخامسة والعشرون أنه في حالة نقل البضائع المستوردة أو المصدرة من الجمرك للسفن وبالعكس لا يطلب التفصل ولا التاجر بشيء . ما ، كما لا يحق منع التجار من توزيع وبيع الذواك المقفولة والمسكرة والطازجة للمساكين . هذا بينما حددت المادة السادسة والعشرون أنه لا يجوز إطلاقاً مضايقة التفصل أو التجار أثناء تجيراتهم وتنزههم في حدائق الإسكندرية وعلى ضفاف القناة أو في أي مكان آخر . وأكدت المادة السابعة والعشرون على حق التجار البنادقة في شحن وتوزيع وتبيع سلعهم في قواريرهم وسفنهم الخاصة . وسوغت المادة التاسعة والعشرون للكشافين بالقيام بعملهم في حالات الشحن والتفريغ يكون بموافقة ومرافقة البنادقة ، وما يقسده أو يستجلبه المسالون بموجب أن يعرض عند البنادقة .

وقد أشارت المادة العاشرة إلى أن السلع الخامة بالبنادقة والتي تعرض للفرق يصير إتقادها وفرد لأصحابها . أما السلع التي تقذفها الأمواج إلى الشاطئ - نتيجة الفرق لإحدى السفن فهي فرد لأصحابها إن خرجوا أو أقيموا شخصياتهم وملكياتهم لهذه السلع أو فرد لتفصل البندقية . أما بالنسبة للسفن التي تصل للشاطئ - سلمية بعد إتقادها فيجب صيانتها . وجاء في المادة الحادية عشرة أن سفن البنادقة التي تلجأ للميناء الإسكندرية لسوء الأحوال الجوية ولا ترغب في تفريغ حمولتها ، لها أن تترحلها إذا لم يكن عليها سلح للإسكندرية . وإذا كان عليها سلح خاصة بالإسكندرية فلا يحق لها أن تفرغها في أي ميناء إلا في الإسكندرية نفسها وإذا كانت هذه السفن تحمل سلحاً لم ينص عليها في المعاهدات ولا يتاجر فيها إلا في الإسكندرية فتتبع من التعامل أو الملاحة على طول سواحل مصر .

أما بالنسبة للعلاقات الأمنية . فقد أوردت المادة الثانية عشرة من المعاهدة المقفولة بين البندقية والسلطان سليم الأول عام ١٥١٧م أنه إذا حدث أي حادث لأحد رعابا السلطان في البندقية أو الجزر التي تقع تحت سيطرتها فلا يسأل التفصل عن هذا . كما أنه لا يتحمل النتائج المترتبة على الحادث . أما من يكون مديوناً لأحد رعابا السلطان فإنه يحتجز حتى يرضى الدين ويسرى ذلك على الضامن . ويجب أن يكون جميع رعابا السلطان في أماكن نام في موانئ البندقية والبلاد المحاذية لها . كما أعفدت المادة الثالثة عشرة التفصل البندقى من دفع ضريبة الإيراد أو ضرائب أخرى ما عدا في حالات صدور أوامر خاصة بذلك من السلطان أو من القضاء . واشترطت المادة الرابعة عشرة أنه إذا أصر القراصنة على أسر سفن للبنادقة ثم جاؤا ليبيعها في موانئ السلطان لمحتظون على أي فرد شراؤها أو التعامل مع القراصنة . ويجب تحرير السفينة وما عليها من مساجر وروها للتجار . ونصت المادة الخامسة عشرة من المعاهدة أنه إذا حدث خلاف بين عربي وأجنبي . سواء كان من البنادقة أو غيرهم أو التفصل أو تاجر أو أي مواطن عادي أو عنصر في وكالتهم فلا يحق لأي فرد إهانته أو إهتاق الضرر به . واشترطت المادة السادسة عشرة أن كل هذه الثلغ والشروط والامتيازات المنوطة للبنادقة تسجل في سجل خاص ويعرف عليها كل مسجلون بالولاية وكل من له علاقة بالأجنبي أو بالمكتم في مصر . ويعرب المادة السابعة عشرة لتفصل البندقية السلطة التامة إذا رغب في أن يقيم نائباً عنه "تفصل بالنيابة" أو نائب تفصل في التيرس . وله أن يفعل ذلك كلما شاء دون استئذان السلطان .

واشترطت المادة الثلاثون بأنه لا يفسد أي فرد للتفصل أو لتجار البنادقة إلا عن طريق القضاء ، وأمام المحاكم ، ويراعى ألا يؤخذ الابن بحرية الأب ولا الأب بحرية الابن ، إلا إذا كان أمدها ضامناً للأخر شخصياً ومالياً ، أما الدين فاستعادتها تكون حسب الشريعة . كما اشترطت المادة الحادية والثلاثون كذلك أن جميع التجار ومراقبهم الذين يصلون إلى موطن مصر يعاملون بكل احترام واعتبار من الجميع . وفي حاققة المعاهدة نصت المادة الثانية والثلاثون على أن تفصل البندقية في الإسكندرية قد قدم مذكرة فيها أن البنادقة كانوا يستعمرون أيام دولة السالك الشراكسة بالإعفاء ، من ضريبة البهار ، ولكن حدث أن فرضت حكومة السلطان قنصوة القوي رسمياً جديدة بلغت خمسة آلاف دينار سنوياً . ومطالب القنصل بإعادة تقرير هذا الإعفاء ، الضريبي وتقرير الاستجابة لهذا الطلب .

كانت هذه هي البرود الثانية والثلاثون للمعاهدة التي عقدت بين السلطان سليم الأول والبنادقة عقب فتح العثمانيين لمصر في سنة ١٥١٧ م . وهي تشكل دليلاً تاريخياً على حرص الأتراك العثمانيين على تشجيع رعايا جمهورية البندقية على تكثيف نشاطهم التجاري والاقتصادي مع مصر التي عدت ولاية عثمانية حتى تعود الحركة التجارية بقدر الإمكان إلى نشاطها المصهود قبيل تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح . ولا شك أن هذه المعاهدة تعد أبلغ رد على الفرية التي يرونها بعض المؤرخين والباحثين المتعاملين على الدولة العثمانية ، والذين يدعون أنها فرضت على ولاياتها الغربية العزلة عن أوروبا . كما أن هذه المعاهدة تميزت بوجود فارق بينها وبين المعاهدة التي عقدها السلطان سليمان الشرح وخلفاؤه تبعاً مع الدول الأوروبية في هذا الصدد . فبينما كان الهدف من المعاهدات الأخيرة هو تشجيع رعايا الدول الأوروبية على توثيق صلاتهم التجارية مع ممتلكات الدولة العثمانية بوجه عام ، فقد كانت معاهدة البندقية تستهدف تشجيع رعايا جمهورية البندقية على تكثيف نشاطهم التجاري في مصر والإسكندرية بوجه خاص . كذلك ترجع أهمية معاهدة البندقية إلى أن كثيراً من نصوصها ، أو نصوصاً على غرارها ، قد أدرجت بعد ذلك في المعاهدات اللاحقة التي عقدها الدولة العثمانية مع الدول الأوروبية . إذ كان هناك تنافس بين الدول على الحصول على أكبر قدر من الامتيازات لرعاياهم آنذاك ، فكانت كل دولة أوروبية تحرص على أن تحمي المعاهدة التي تعقدها مع الدولة العثمانية جامعة وشاملة لكل الامتيازات التي سبق تقريرها لتغيرها (١٠٠) .

ففي عهد السلطان سليمان الشرح خطت الدولة العثمانية خطوات هامة في سياسة الانفتاح تجارياً مع عدد من الدول الأوروبية لتتوسط الحركة التجارية التي أحياها الضعف اللعوط عقب تحول التجارة العادية إلى طريق رأس الرجاء الصالح . إذا عقد السلطان سليمان الشرح مع فرنسا الأول ملك فرنسا معاهدة عام ١٥٢٨ م جذبت إليها الدولة العثمانية الامتيازات التي سبق أن منحها سلاطين دول السالك المرابطة للفرنسيين وأهل كاتالونيا - Les Catta وكانت المعاهدات الجديدة تشكل لتجار فرنسا ورعاياها الأمن والضمانية على أرواحهم وأموالهم وساجرتهم في أثناء تواجدهم في ممتلكات الدولة . كما تكفل لهم حرية التنافس والتفعل برأ وبحراً دون أن يسهم سوء ودون أن يتعرضوا لخبايا من السلطات العثمانية . بل إنها تنظم إقامتهم في أحياء وخانات خاصة مع عدم المساس بكنائسهم وعدم فرض ضرائب عقابية عليها . كما فتح السفن العثمانية التي تقوم برحلات بحرية بين استانبول وموطني الشام ومصر من عرقلة نشاط السفن الفرنسية التي تعمل على هذه الخطوط اللاحية . وترتبط معاهدة ١٥٢٨ م بمعاهدة البندقية لعام ١٥١٧ م من حيث الهدف ، إذ كانت موارد مفضرة في الغالب على بلاد الشام ومصر بعامة ، والإسكندرية بخاصة .

ولاشك أن إبرام هذه المعاهدة كان مشجعاً للملك فرنسا " فرانسوا الأول " والسلطان سليمان الشرح ، نظراً للعلاقات الودية الوثيقة بينهما ، على عقد معاهدة هامة أكثر شمولاً عرفت باسم " معاهدة صداقة وتجارة بين الإمبراطورية العثمانية وفرنسا " وقد عقدت في شهر فبراير سنة ١٥٢٥ م وتقرر فيها منح تجار فرنسا وسائر رعاياها الذين ينهبون إلى أقاليم الدولة العثمانية بعض الامتيازات في مقابل منح الرعايا العثمانيين امتيازات مناسبة مماثلة لها تقريباً . وسوف نعرض فيما يلي لتفصيل هذه المعاهدة لإبراز أهميتها في تنفيذ سياسة التوسيط التجاري التي انتهت الدولة العثمانية مع الدول الأوروبية ، وخاصة المطة منها على البحر المتوسط ، لتوضيح ما فقدته من نشاط تجاري نتيجة تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح عن العالم العربي وعالم البحر المتوسط منذ نهاية القرن الخامس عشر وأثناء القرن السادس عشر الميلاديين .

ونع معاهدة عام ١٥٢٥ م بين الدولة العثمانية وفرنسا في ست عشرة مادة ، وقررت المادة الأولى منها السماح لرعايا الدولة العثمانية وفرنسا بتابعيتهم بالتجول في جميع ممتلكات الدولتين بما فيها المدن والشعوب والجزر وسائر الأقاليم التي تدخل في حوزة كل من السليلا .

يختص بالمسائل الدينية أمام القضاة الشرعيين والصانعين البكرات والصوفاشية أو غيرهم . بل تكون محاكمتهم أمام الباب العالي . ولا يمكن اعتناهم مسلمين أو النظر إليهم على أنهم مسلمون إلا إذا رغبوا في ذلك واخترفوا صراحة ومدون إقرار بفتح عليهم . ولهم الحق في ممارسة شعائر دينهم .

أما المادة السابعة من المعاهدة المتساوية الفرنسية الموقعة عام ١٥٣٥ م . فإنها تنص على أنه إذا تعاقد شخص أو أكثر من شخص من رعايا ملك فرنسا مع أحد العثمانيين ، أو إذا استولى على سلخ منه أو اقترضه سائح ، ثم غادر بلاد جلالة السلطان قبل أن يقوم بالوفاء بالتزاماته أو ديونه . فلا يسأل رجل القانون الفرنسي أو القنصل أو القارب انفين أو أي شخص فرنسي عن ذلك مطلقاً . ولا يتعرض له أحد بالإيذاء . ولا يكون ملك فرنسا ملزماً بشيء ، ولكنه يمكنه أن يستوفى طلب المدعى من المدعى عليه . ومن أملاكه لم وجدت له أملاك في الأراضي الفرنسية . كما نصت المادة الثامنة على أنه لا يجوز إلقاء القبض على تجار فرنسا وكلائهم وخدمهم وسائر الرعايا الفرنسيين ، واكرامهم على العمل في خدمة السلطان العثماني أو أي شخص آخر في البر والبحر . ما لم يكن باختيارهم وطوعهم . وكذلك لا يجوز استخدام سفنهم أو قواربهم أو ما يوجد بها من معدات أو مدافع أو ذخائر أو سلخ إلا بموافقتهم ورضائهم .

وقبرت المادة العاشرة أنه بمجرد تصديق السلطان وملك فرنسا على هذه المعاهدة فإن جميع رعاياها الموجودين عندهما أو عند تابعيهما أو على سفنهما أو في أي مكان تابع لسلطتهما ، في حالة الرق ، سواء كان ذلك بشرائهم أو بوقوعهم في الأسر وقت الحرب أو باحتجازهم ، يطلق سراحهم فوراً بمجرد طلب وتوفر من السفير أو القنصل أو أشخاص آخرين يعينون لهذا الغرض . وإذا كان أحد الأسرى قد تمحور عن دينه فلا يكون تغيير عقيدته الدينية مانعاً من إطلاق سراحه . كما أوردت تلك المادة أنه لا يجوز للسلطان . ولا لملك فرنسا ، ولا لقادة الأساطيل البحرية ، ولا لفراد الجيش ، ولا لأي أشخاص آخرين تابعين لأحد الماهلين أو لمن يستأجرانهم لذلك ، سواء في البر أو في البحر ، أخذ أو شراء أو بيع أو حجز أسرى الحرب بصفة أرقاء . وإذا حاول أحد القراصنة أو غيره من رعايا الماهلين أسر أحد رعايا الطرف الآخر أو اغتصاب أملاكه أو أسواله ، فيجب إحاطة حاكم الجهة على بذلك ، وعليه ضبط القاتل ومعاقبته بنهمة تفكير السلام بين الدولتين ليكون عقابه عبرة لغيره . ووه ما يكون

وملك فرنسا . على أن يكون هذا التحول بهدف ممارسة العمليات التجارية والعودة إلى بلادهم بكامل حرمتهم دون أن يقع اعتداء عليهم أو على متاجرهم . بينما نصت المادة الثانية على أن العمليات التجارية تشكل البيع والشراء والمبادلة في كافة السلع غير المنوع الاتجار فيها . ونقلها براء وحرراً بعد سداد الرسوم المقررة ، بحيث يدفع الفرنسيون في أقاليم الدولة العثمانية ما يدفعه العثمانيون ، وأن يسدد العثمانيون في فرنسا ما يدفعه الفرنسيون ، دون أن يدفع أي من الطرفين ضرائب أو مكوساً جديدة أخرى .

وجاء في المادة الثالثة من هذه المعاهدة أنه فضلاً عن هذا . كلما بعين ملك فرنسا في استانبول (١١١) أو بيزا أو غيرها من مدن الدولة العثمانية أحد رجال القانون . كالقنصل العثماني حانياً في الإسكندرية ، فيجب أن يقابل هذا القانوني والقنصل بطريقة لائقة . وأن يحتفظ كل منهما بسلطته الخاصة بحيث يكون لكل منهما الحق في الفصل في جميع القضايا والخلافات المدنية والجنائية التي تقع في دائرته . طبقاً لعقيدته وقانونه بين التجار ورعايا ملك فرنسا الآخرين ، بدون أن يتعمه من ذلك أي قاضي أو صوفاشي (١١٢) ، أو أي موظف آخر . ولكن إذا رفض أحد رعايا ملك فرنسا إطاعة الأوامر الصادرة من القانوني أو القنصل فلها في هذه الحالة فقط أن تستعينا بالصوفاشي أو أحد خطاط السلطان في تنفيذ الأحكام . وعلى هؤلاء الصوفاشية أو الضباط الآخرين أن يقدموا مساعدتهم لتفسيروية والتي تكفل إيجار الآخرين على تنفيذ أحكامهم . ولكن ليس للقاضي أو أي خطاط تابعين لحكومة السلطان أن يحكموا في المنازعات التي تنشأ بين التجار ورعايا ملك فرنسا ، حتى لو طلب التجار المذكورون ذلك . وإذا نظر القضاة بمجرد المصادفة في قضية فإن حكمتهم تكون لاغياً وباطلاً .

أما المادة الرابعة من اتفاقية العثمانية الفرنسية عام ١٥٣٥ م . فقد منعت استدعاء أو الاعتداء على التجار ورعايا ملك فرنسا ، أو محاكمتهم في الدعاوى المدنية التي يقبها عليهم العثمانيون أو جبهة الحجاج أو غيرهم من رعايا جلالة السلطان ، ما لم يكن بيد المدعي مستندات يخط عليها عليهم . أو حجة رسمية صادرة من القاضي الشرعي أو رجل القانون الفرنسي أو القنصل . وفي حالة وجود هذه المستندات والحجج لا يجوز للقضاة الشرعيين أو الصوفاشية أو أي موظفين آخرين مساع المحاكمة هؤلاء الرعايا الفرنسيين إلا في حضور ترجمان لفصل فرنسا . كما نصت المادة السادسة من تلك المعاهدة على أنه لا يجوز محاكمة التجار الفرنسيين ومستخدميهم وخدمهم وجميع رعايا ملك فرنسا الآخرين فيما

فإن هذا العشائى لا يستطيع أن يجهز الفرنسى على عمل شىء سوى السماح له بالبحث عن العبد فى سفينة أو فى داره . وإذا أسفر البحث عن العمد على العبد فإن الفرنسى يعاقب بعبودية قصصه ويرد العبد لسيد . وإذا لم يوجد العبد فى سفينة أو دار الفرنسى ، فيجب ألا ينهض الفرنسى للإبقاء . مطلقاً . وعلى نحو من الأنحاء . بسبب هذا الحادث .

أما المادة الخامسة عشرة فقبرت أن كل فرد من رعايا ملك فرنسا لم يكن قد أقام بأراضى الدولة العثمانية مدة عشرة سنوات كاملة بدون انقطاع لإقليم يدفع الخراج أو أى ضريبة أياً كان اسمها . ولا يلزم بحراسة الأراضى المجاورة أو مخازن السلطان . ولا بالتسمل فى العريسة . أو أى عمل آخر بطريق الإكراه . ويمنح رعايا الدولة العثمانية امتيازات مقابلته فى بلاد فرنسا . وتضمنت المعاهدة اقتراح ملك فرنسا بعبودية البابا وملك إنجلترا . أخيه وحليفه الأمدى . وملك إسكتلندا للانضمام لهذه المعاهدة .

وأخيراً حورت المادة السادسة عشرة من المعاهدة العثمانية الفرنسية المقفولة عام ١٥٣٥م أن يتم تبادل وتلقى التصديق على المعاهدة بعبودية المصالحين فى خلال ستة أشهر من تاريخ التوقيع عليها . مع الوعد من كليهما بالمحافظة على تنفيذها . والتنبيه على جميع القضاة والضباط ورعاياهما ببراءة جميع أحكامها بكل دقة . وعلى لا يدعى أحد لجهل بها يجب نشر نسخ منها بعد التصديق عليها فى استنبول . والإسكندرية ومارسيليا وناربون . Narbonne . وعلى جميع المدن والموانئ المشهورة التابعة لكل من الطرفين (١٦٣) .

وتجدر الإشارة إلى أن هذه المعاهدة العثمانية الفرنسية التى عقدت فى عام ١٥٣٥م بين السلطان سليمان المشرع والملك فرانسوا الأول قد جددت بعد ذلك عدة مرات وأضيف إليها أحكام جديدة فى أصوام ١٥٦٩م . ١٥٨١م . ١٥٩٧م . ١٦٠٤م . ١٧٣٩م . كما أصبحت هذه المعاهدة تجدد تلقائياً كلما ارتقى عرش الدولة العثمانية سلطان جديد . وقد أرسى هذا التقليد فى اليوم الثامن والعشرين من شهر مايو عام ١٧٤٠م السلطان محمود الأول ١٧٣٠م - ١٧٥٤م اعتراضاً منه بفضيل فرنسا حين تدخل فى صيف عام ١٧٣٩م "الماركيز دى فيلينييف Marquis de Villerneuve" السفير الفرنسى فى بلغراد لإنهاء حالة الحرب بين الدولة العثمانية وروسيا . وكان من نتائج صلته الحسنة إبرام معاهدة بلغراد فى اليوم الثامن عشر من سبتمبر عام ١٧٣٩م (١٤٦) .

عند من الأتيا . المنتصبة إلى من أخذت منه . وإذا لم يضبط الجاني فوراً واستطاع الهرب دون محاكمة فيجب نفيه من بلاده مع جميع شركائه . وتقوم الحكومة التابع لها هؤلاء الجناة بمصادرة ممتلكاتهم . ودفع التعويضات عن الأضرار التى أصابت البعض عليه من ممتلكات الجناة . وهذا لا يمنع من مجازاتهم إذا تم القبض عليهم فيما بعد . وللمضى عليه أن يستعين على الحصول على التعويضات من ضامن هذا التصليح . وهما انشر عسكر عن السلطان . وأكبر القضاة عن ملك فرنسا .

ونصت المادة الثانية عشرة على أنه إذا وصلت إلى أحد مواطنى أو سواحل الدولة العثمانية إحدى السفن التابعة لرعايا ملك فرنسا سواء كان وصولها بطريق الصدفة أو غير ذلك . فيجب تزويدها بما يلزمها من مواد ترفيهية وغيرها من الضروريات فى مقابل دفع الثمن المناسب بدون إلزامها بتفريغ شحناتها أو دفع رسوم . ثم يباح لها السفر إلى حيث تريد . وإذا وصلت إلى استنبول وأراد السفر منها بعد حصولها على جواز الخروج من أمين الجمر . ودفع الرسوم المقررة . وتفقيشها بعبقرة أمين الجمر المشار إليه . فلا يجوز زيارتها أو تفتيشها فى أى مكان آخر إلا عند اخصون القائمة عند مدخل بوزغاز غاليرنى . بدون أن تدفع شيئاً مطلقاً لرحيلها . سواء عند هذا البوزغاز أو فى أى مكان آخر عند خروجها . سوى ما سبق دفعه . سواء كان الطلب باسم السلطان أو أحد ضباطه .

وأشارت المادة الثالثة عشرة أنه إذا تحطمت أو غرقت بطريق الصدفة أو غير ذلك إحدى السفن التابعة لرعايا أحد المصالحين فى البلاد التابعة لهما ولقضايتهما . فإن جميع الأفراد التابعين من هذا الخطر يظنون مستعدين بحريتهم . ولا يحال بينهم وبين أخذ أو جصع ما يكون لهم من الأمتعة وغيرها . أما إذا غرقت جميع من بها فإن البضائع التى يمكن إنقاذها تسلم إلى القنصل أو أحد رجال القاتون فى القنصلية أو من يثلها . ليسلمها إلى من تتعلق بورتهم . بدون أن يستولى القبولان باشا أو الصنجرى بك أو الصوباشى أو القانسى أو أى ضابط أو أحد رعايا السلطان على شىء منها . ولا توقع عليهم المفسديات . وعلى هؤلاء أن يقدموا التسهيلات والمساعدات لمن يعهد إليهم باستعادة البضائع .

كما نصت المادة الرابعة عشرة على أنه إذا حرب أحد الميبد النامدين لأحد رعايا السلطان وادعى هذا العشائى أن عبده قد لاذ بأحد رعايا ملك فرنسا وخدم فى سفينه أو فى منزله .

وتجبر الإشارة كذلك إلى أن تلك المعاهدة العثمانية الفرنسية التي عقدت عام ١٥٣٥م قد نصت في مادتها الخامسة عشر على دعوى ملك إنجلترا وغيره إلى الانضمام إليها والاستفادة من أحكامها ، بشرط أن يقوم ملك إنجلترا بإبلاغ السلطان العثماني ، في خلال ثمانية شهور من تاريخ التوقيع على المعاهدة بصدور تصديق الحكومة الإنجليزية عليها . ويطلب اعتماد هذا التصديق إذا أراد السلطان سليمان أنشرع وفرانسوا الأول تحويلها من معاهدة ثنائية إلى معاهدة جماعية ، حتى نتحقق أكبر فائدة منها في تشييط الحركة التجارية في البحر المتوسط . بعد أن أضعفها تحول التجارة العالقية إلى طريق رأس الرجاء منذ مطلع القرن السادس عشر . غير أن هذه الدعوة لم تجرد استجابة من ملك إنجلترا ، وظلت السفن الإنجليزية التي تتردد على الموانئ العثمانية تبحر في الموانئ ونشاط العثمانية تحت الأعلام الفرنسية ، طبقاً لأوامر الحكومة العثمانية . ثم ازداد عدده السفن الإنجليزية التي تشق طريقها إلى موانئ الدولة العثمانية في الحوض الشرقي للبحر المتوسط منذ النصف الثاني من القرن السادس عشر . وتطلعت إنجلترا إلى مناقشة البنادقة والفرنسيين في هذه المنطقة (١٥١٥) ، وبدأ ذلك واضعاً عندنا فكيف أخذ التجار الإنجليزي واسمه "أنطوني جنكينسون Anthony Jenkinson" من مقابلة السلطان سليمان الشرع عام ١٥٥٣م في حلب ، وهو يستعد للخروج على فارس آنذاك ، وتنجح في الحصول على موافقة السلطان له على الانحياز داخل ممتلكات الدولة العثمانية على قدم المساواة مع البنادقة والفرنسيين ، وعلى ألا يدفع أكثر من الرسم المقررة (١٦٦) . على أن هذا الحادث الأول من نوعه لم يفتح لإنجلترا عهداً تجارياً ميسراً على الرغم من الامتيازات الواسعة التي منحها السلطان سليمان الشرع لذلك التاجر الإنجليزي .

غير أن النشاط التجاري الإنجليزي سيُزاد بعد ذلك برقع قرون تقريباً ، عندما استقبلت الحكومة العثمانية بعثة إنجليزية في عام ١٥٧٨م . واستطاعت هذه البعثة أن تحقق نجاحاً كبيراً في وضع المهر الأساسي للتجارة الإنجليزية في الدولة العثمانية بولاياتها المختلفة ومن بينها مصر بطبيعة الحال . مما كان من شأنه تشييط الحركة التجارية في البحر المتوسط التي كان قد أضعفها تحول التجارة العالية إلى طريق رأس الرجاء الصالح منذ مطلع القرن السادس عشر . وكان بين معالم هذا النجاح أن السلطان مراد الثالث (١٥٧٤ - ١٥٩٦م) أرسل رسالة مؤرخة في الخامس عشر من مارس عام ١٥٧٩م إلى الملكة إليزابيث الأولى ، وكان ما جاء فيها من إن البلاد العثمانية مستعقب داتماً مفتوحة للتجار الإنجليزي ... ونحن (أي السلطان

العثماني) سوف لا نتقاضى عن تقديم المساعدة والمعونة لأي فرد منهم (أي من الإنجليزي) يتبعني تقدير صداقتنا وأحساننا ومساعدتنا ، بل سنعهد بوضعهم جزءاً من وأجبتنا (١٦٧) . على أن هذه الرسالة لم تكن مقنعة في نظر ملكة إنجلترا ، لأنها لم تشمل على تحديد موضوعات تصل بتسيير عمارة الرعاية الإنجليزية لنشاطهم التجاري . وتطلعت الملكة إلى عقد اتفاق يكون أوفى بالفرض تخصيصاً وشمولاً . ومهدت له نبح التجار العثمانيين امتيازات داخل بلادها تكون مماثلة لما يحصل عليه التجار الإنجليزي من امتيازات في بلاد الدولة العثمانية . وما أن تلقى السلطان مراد الثالث الرسالة الملكية حتى أصدر في شهر يونيو ١٥٨٠م "براءة" تضمن للتجار الإنجليزي امتيازات واسعة النطاق . وكان مما جاء فيها على لسان السلطان ، وعلى هذا فإنا نسمح لجميع أفراد شعبنا ورجالها بحرية المضي إلى إمبراطوريتنا بأمن وسلام ، مع كل ما لديهم من متاجر وبيع بحراً في سفن كبيرة وصغيرة ، ويرا في عمرات دون أن يتعرض لهم أحد بأذى . ونعلم أن فرانسوا عليات البيع والشراء دون خانق ، وعليهم أن يراعوا عادات وأوامر بلادهم (الإنجليزية) (١٦٨) .

وكان من الطبيعي أن تلقى هذه المعاهدة معارضة عنيفة من جانب السفير الفرنسي في استانبول حتى أنه سعى لدى السلطان لوقف تنفيذها . ونجحت مساعيه ولكن إلى أمد قصير . ففي العام التالي مباشرة صدر العقد الأساسي الأول لإنشاء "شركة الميطات" - The Levant Company في الحادي عشر من شهر سبتمبر عام ١٥٨١م . وهي شركة إنجليزية مارست اختصاصات سياسية وتجارية واسعة في شرقي البحر المتوسط (١٦٩) . فهي كانت ترشح سفراً ، إنجلترا في استانبول وتُدفع لهم مرتباتهم . وكان جميع قناصل إنجلترا وكل موظفيها الدبلوماسيين في ممتلكات الدولة العثمانية يعدون مستخدمين في الشركة وينفانسون منها مرتباتهم . وظل هذا التقليد سارياً أكثر من قرنين حتى سنة ١٨٠٣م . أما الاختصاصات التجارية لهذه الشركة فقد حصلت من الملكة إليزابيث الأولى ملكة إنجلترا على حق امتكار المناجزة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط . وكان نشاطها كشيئاً في الأناضول وحبوب والإسكندرية والإسكندرية ، وغيرها من أساطل الشام ومصر والساحل الغربي لشيء جزيرة الأناضول . ولم يعد نشاط الشركة يوضح إلى العراق الذي كان أكثر تأثراً بنشاط "شركة الهند الشرقية الإنجليزية" The East India Company التي أنشأتها بريطانيا في ٣١ ديسمبر سنة ١٦٠٠م . وفي سنة ١٥٨٣م عينت الحكومة الإنجليزية "وليم هارون" .

كان لم يطرأ عليها تعديل . وقد عقدت الدولة العثمانية تباعاً معاهدات أخرى على شاكلتها مع عدد من الدول الأوروبية الأخرى (٢٣١).

وإذا كانت إنجلترا قد حرصت على مشاركة البنادقة والجنوئين والبرتغاليين وغيرهم في التجارة التي تصل إلى موطن البحر المتوسط في القرن السادس عشر ، رنجحت في ذلك إلى حد بعيد بعد تأسيسها لشركة البنادقة على وجه الخصوص عام ١٥٨١ م ، فإنه لم يكن هذا القرن يوشك على الانتهاء ، حتى أصبحت التجارة التي تصل إلى موطن ذلك البحر لا تبقى بحاجة السوق الإنجليزية من البضائع والمنسوجات الشرقية ، ولهذا اتجه البريطانيون إلى كسر احتكار البرتغاليين والهولنديين للتجارة الشرقية في بحار الشرق . فتصوّلت السفن البريطانية كذلك إلى طريق رأس الرجاء الصالح ونفذت إلى البحار الشرقية وتم اتصالها المباشر بالهند . وكان لإنجلترا الدور الكبير في تنشيط طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن السادس عشر وفي أعقابه ، بالإضافة إلى نشاطها التجاري في البحر المتوسط ، بزاد ثقل بريطانيا في المحيط الهندي بشكل ملحوظ بعد تأسيسها لـ " شركة الهند الشرقية الإنجليزية The East India Company " في ٣١ ديسمبر عام ١٦٠٠ م (١٢٤١) . وعلى الرغم من ذلك فقد بدت رغبة إنجلترا في استخدام الطريق التقليدي القديم عبر مصر والبحر المتوسط بعد أن تبينت ميزاته في نهاية القرن الثامن عشر وخاصة عند تسيطر الخط الملاحي البحري البخاري في مطلع القرن التاسع عشر (١٢٥١) .

وهكذا نشطت الدبلوماسية المملوكية ثم العثمانية من جهة ، والدبلوماسية الأوروبية وخاصة لدى الدول ذات المصالح التجارية في البحر المتوسط من جهة أخرى كالبندينية وفرنسا وإنجلترا ، خلال القرن السادس عشر وفي أعقابه ، لعقد المعاهدات التجارية لتنشيط الحركة التجارية في البحر المتوسط - على النحو الذي أوضحناه - بعد أن أضعفها تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح على أيدي البرتغاليين في مطلع القرن المذكور .

وفي ختام هذا البحث فإنه يمكن القول بأن تحول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح كان له أثر واضح في مقدرات العالم العربي وشعوب حوض البحر المتوسط أثناء القرن السادس عشر الميلادي ، مما أدى إلى تنشيط العلاقات فيما بينها لمواجهة هذا التحول على نحو ما أوضحنا على مدار هذا البحث . وقد نبهنا أن الطرق البرية المؤدية إلى مصر والعالم البحر المتوسط سواء من ناحية الشرق من العراق والشام والجزيرة العربية ، أو من ناحية

William Harbon سفيراً لها في اسطنبول، وشجته لفظات متشعبة على جميع التجارة الإنجليزية في ولايات الدولة العثمانية ، وخرته اختصاصات واسعة في تعيين التفاصيل . وغداً - هارديون " سفيراً إلى جانب صفته كممثل لشركة للبيانات ، واستغل هاتين الصفتين في حمل السلطان مراد الثالث على تنفيذ معاهدة ١٥٨٠ م ، وُقِّم مع أوزان امتصاه الهدايا للسلطان وكبار رجال الدولة ، وسرعان ما أثمرت جهوده ، وعلى هذا تعتبر سنة ١٥٨٣ م بداية التاريخ الفعلي والرسمي لتنفيذ معاهدات الامتيازات المتبادلة بين التجار الإنجليز في أملاك الدولة العثمانية والتجار العثمانيين في إنجلترا . وفي سنة ١٦٠٤ م حصلت الحكومة الإنجليزية على موافقة السلطان أحمد الأول على أن ينهر السفن الإنجليزية داخل المياه والموانئ العثمانية تحت الأعلام الإنجليزية ، بينما كانت السفن الأخرية - باستثناء سفن البادية - مضطرة إلى دفع العلم الفرنسي . وفي عام ١٦٤١ م عقد الملك شارل الأول ملك إنجلترا معاهدة مع السلطان إبراهيم الأول العثماني كفلت لشركة الليفانت حرية التجارة في جميع أنحاء الدولة العثمانية . ثم عقد السلطان محمد الرابع (١٦٨٧ - ١٦٨٨ م) معاهدة مع إنجلترا في شهر سبتمبر سنة ١٦٧٥ م ، جددت فيها الامتيازات التجارية التي سبق منحها في معاهدات سابقة وأضيفت إليها مواد جديدة . وأطلق على المعاهدة الجديدة اسم " المعاهدة النهائية للامتيازات الإمبراطورية العثمانية وإنجلترا " - *Final Treaty of Capitulation Between The Ottoman Empire and England* . وهي تقع في خمس وستين مادة (٢٦١) ، وتتل هذه المعاهدة المرحلة الثانية المهمة في تاريخ الامتيازات التجارية البريطانية في الدولة العثمانية التي وضعت للتاجر الإنجليزي حرية التجارة داخل البلاد العثمانية ، والساح له بمرور بضائه غيرها ، والنسج بما يكفي حماية نفسه وماله . وقد وضفت الامتيازات اسماً مثل ذلك للتاجر في البلاد الإنجليزية . غير أن الجانب العثماني لم يستفد في الواقع سوى عما يأخذه السلطان أو الباشا من رسوم على البضائع الإنجليزية تبلغ عادة ثلاثة في المائة من ثمن البضاعة (٢٢١) . ولم يحدث بعد عقد معاهدة عام ١٦٧٥ م شيء يذكر حتى عام ١٨٠٩ م ، حين نجحت إنجلترا في استمالة الدولة العثمانية إليها بعد فترة جفاء بينهما ، كما استطاعت إنجلترا في اليوم الخامس من شهر يناير سنة ١٨٠٩ م أن تعقد مع الدولة العثمانية معاهدة الفردنيل المعروفة باسم " معاهدة السلام والتجارة والتحالف السري " - *Treaty of Peace and Secret Alliance* . وقد جاء في مادتها الرابعة أن جميع الامتيازات التي سبق تقريرها في معاهدة عام ١٦٧٥ م والمعاهدات السابقة عليها تظل ملحوظة ومرعية

Lane-Poole, S.: *Mesifera India Under Muhammadian Rule A.D. 712 - 1764*, pp. 163 - 180.

٢ - **معمى زكى فهمى** (دكتور) : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر القصر العثماني) ، ص ٢٦٨ .

٣ - **Charies Roux, J.**: L'Islam et le Canal de Suez, T.I, p. ١5.

٤ - **إبراهيم على طرخان** (دكتور) : مصر في عصر دولة المماليك المراكمة (١٢٧٢ - ١٥١٧) ، ص ٢٩٦ .

٥ - **إبراهيم على طرخان** (دكتور) : المرجع السابق ، ص ٢٩٧ .

٦ - **إبراهيم على طرخان** (دكتور) : المرجع السابق ، ص ٢٩٨ .

٧ - **معمى زكى فهمى** (دكتور) : المرجع السابق ، ص ٤٢٥ - ٤٢٨ .

٨ - **Combe, E.**: Précis de l'Histoire d'Egypte, T. III, p. 6٤٤. (Niet, G): Le Traité Vénitien-Turc de 1517.

٩ - **معمى زكى فهمى** (دكتور) : المرجع السابق ، ص ٤٢٩ - ٤٣٥ .

١٠ - **عبد العزيز محمد الشافى** (دكتور) : الثورة العثمانية دولة إسلامية مغربية عليها - الجزر الثاني ، ص ٧٠٦ ، ٧٠٧ .

١١ - **وردت في النسخ الفرنسي والإنجليزي "القطرطنة"** . وهذا ما درست عليه المصادر والراجع الأوروبية من الإصرار على تسمية **مطاورن** بالقطرطنية من قبيل التعصب النسبية المسيحية البيزنطية من قبل .

١٢ - **الصرياىى** : نقله عن ضابط في الجيش العثماني ، ويكاف أميأاً بالعمل "كتتمن" على مدينة أو صاكم لتقسيم إدارى مصرى .

١٣ - Hurewitz, J.C.: *Diplomacy in the Near and Middle East*, vol. I, pp. 1-5.

١٤ - **عبد العزيز محمد الشافى** (دكتور) : المرجع السابق ، ص ٧٠٨ - ٧١٤ .

١٥ - Hoskins, H.L.: *British Routes to India*, pp. 2-4.

١٦ - Hurewitz, J.C.: *op. Cit.*, Vol. I, pp. 5٤6.

١٧ - **زكى صالح (دكتور)** : **مجمل تاريخ العراق الدولي في العصر العثماني** ، ص ١٢ .

١٨ - Erskine, M.: *Early History of The Levant Company*, p. 52.

١٩ - Hoskins, H. L., *op. cit.*, pp. 4-5.

٢٠ - Hurewitz, J.C., *op. cit.*, vol. I, pp. 25 - 32.

الجنوب من أواسط التجارة الإهرقية . وخاصة من الصومال والنيبيا والسودان وصعيد مصر ، أو من ناحية الغرب من أوجا . المغرب العربى من طرابلس الغرب وتونس والجزائر ومراكش ، فضلاً عن النطاق الداخلي للبحر الأحمر حتى مضيق باب المندب ، والمخليج العربى حتى مضيق هرمز ، قد مر عبرها قمر نسيم من التجارة العالمية . وقد ساعد على تنشيط حركة التجارة العالمية في الطرق البرية والبحرية المشار إليها رحلة الحج السنوية إلى الأماكن الإسلامية المقدسة في الحجاز ذهاباً وعودة ، على الرغم من الحصار البرتغالى للمضيق البحري المؤدية للمحيط الهندي أثناء القرن السادس عشر الميلادى . وتوضع الوثائق المحفوظة بأرشيف الشهر العقارى بالإسكندرية والتي تخص محكمة إسكندرية الشرعية والعائدة إلى منتصف القرن السادس الهجرى والسادس عشر الميلادى استنساخاً لى نشاطه التجارى التسميى عبر سواحل الشام وسواحل مصر الشمالية في ذلك العهد (١٦٦١) . غير أن هذا القدر من التجارة العالمية ، وهذا النشاط التجارى التسميى الذي شهدته القرن السادس عشر ، لم يوفر لشعوب العالم العربى ولعالم البحر المتوسط نفس القدر من الإزدهار الاقتصادي الذى عاشوا في ظلالة الوارقة قبل تجول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح في مطلع العصور الحديثة .

وقد انشأ البرتغاليون طريقاً بحرياً جديداً ، يقطع المحيط الهندي ، ويمر من رأس الرجاء الصالح إلى جنوب أفريقيا ، ثم من جنوب أفريقيا إلى الشرق ، ثم من الشرق إلى الشرق الأقصى ، ثم من الشرق الأقصى إلى اليابان ، ثم من اليابان إلى الشرق الأقصى . وهذا الطريق الجديد ، الذى انشأه البرتغاليون ، كان له أثر كبير في تنشيط التجارة العالمية ، وخاصة في الشرق الأوسط . وقد ساعد على تنشيط حركة التجارة العالمية في الطرق البرية والبحرية المشار إليها رحلة الحج السنوية إلى الأماكن الإسلامية المقدسة في الحجاز ذهاباً وعودة ، على الرغم من الحصار البرتغالى للمضيق البحري المؤدية للمحيط الهندي أثناء القرن السادس عشر الميلادى . وتوضع الوثائق المحفوظة بأرشيف الشهر العقارى بالإسكندرية والتي تخص محكمة إسكندرية الشرعية والعائدة إلى منتصف القرن السادس الهجرى والسادس عشر الميلادى استنساخاً لى نشاطه التجارى التسميى عبر سواحل الشام وسواحل مصر الشمالية في ذلك العهد (١٦٦١) . غير أن هذا القدر من التجارة العالمية ، وهذا النشاط التجارى التسميى الذي شهدته القرن السادس عشر ، لم يوفر لشعوب العالم العربى ولعالم البحر المتوسط نفس القدر من الإزدهار الاقتصادي الذى عاشوا في ظلالة الوارقة قبل تجول التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح في مطلع العصور الحديثة .

- ٢٢ - زكي صالح ا دكتور) : المربع السابق ، ص ١٦ .
- ٢٣ - عبد العزيز محمد الشاذلي ا دكتور) : المربع السابق ، ص ٧١٩ - ٧١٦ .
- ٢٤ -
- ٢٥ - H.L. : The Growth British Interests in the Route to India, Journal of Indian History, II, p. 167.

٢٦ - أرتيب الشهر العنقاري بالإسكندرية ، محكمة الإسكندرية الشرعية . وقدر سجل مبيعات وقم (١) ويصدر للفترة من ٢٤ شعبان سنة ٩٥٨هـ / ١٥٥٦م ، ص ٢٤ مادة ١٠٩ ، ص ٣٦ مادة ١١٦ ، ص ٢٨ مادة ١٧٥ ، ص ٤٨ مادة ٢١٧ ، ص ٥٥ مادة ٢٤٦ ، ص ٩٩ مادة ٤٧١ ، ص ١٠٢ مادة ٢٨٤ ، ص ٢٠٧ مادة ٩١٨ ، ص ٢٢٦ مادة ١٠١٦ ، ص ٢٢٧ مادة ١٣٩٢ ، ص ٣٢٨ مادة ١٣٩٥ ، ص ٣٣٩ مادة ١٤٣٧ ، ص ٤١٣ مادة ١٧٣٢ ، وهي وثائق تتعلق بشواطئ التصدير الواردة في الإسكندرية ، ص ٩٢ مادة ٤٢٥ ، ص ٩٦ مادة ٤٥٦ ، ص ٦٠ مادة ٢٧٠ ، ص ١١٤ مادة ٥٤٠ ، ص ٣٢٨ مادة ١٣٩٤ ، ص ٣٢٨ مادة ١٣٩٢ ، ص ٣٢٠ مادة ١٣٩٤ ، وهي وثائق تتعلق بالنشاط التجاري للجانبين الأوروبي واليهودي وبعض مواطني جزر البحر المتوسط في مدينة الإسكندرية في الفترة المذكورة .

٢٧ -

٢٨ -

٢٩ -

٣٠ -

٣١ -

٣٢ -

٣٣ -

٣٤ -

٣٥ -

٣٦ -

٣٧ -

٣٨ -

٣٩ -

٤٠ -

٤١ -

٤٢ -

٤٣ -

٤٤ -

٤٥ -

٤٦ -

٤٧ -

٤٨ -

٤٩ -

٥٠ -

٥١ -

٥٢ -

٥٣ -

٥٤ -

٥٥ -

٥٦ -

٥٧ -

٥٨ -

٥٩ -

٦٠ -

٦١ -

٦٢ -

٦٣ -

٦٤ -

٦٥ -

٦٦ -

٦٧ -

٦٨ -

٦٩ -

٧٠ -

٧١ -

٧٢ -

٧٣ -

٧٤ -

٧٥ -

٧٦ -

٧٧ -

٧٨ -

٧٩ -

٨٠ -

٨١ -

٨٢ -

٨٣ -

٨٤ -

٨٥ -

٨٦ -

٨٧ -

٨٨ -

٨٩ -

٩٠ -

٩١ -

٩٢ -

٩٣ -

٩٤ -

٩٥ -

٩٦ -

٩٧ -

٩٨ -

٩٩ -

١٠٠ -

وط . جصن . أخصمة يوسف نوحاً (م)

طرق التجارة بين مصر وبلاد الشام في القرن الثامن عشر

تعتبر طرق التجارة جزءاً لا يتجزأ من النشاط التجاري بشكل عام سواء في الداخل أو في الخارج ومن هنا تأتي أهمية الطرق بالنسبة للتجارة الخارجية إذ أن ارتفاع أو انخفاض نفقات نقل السلع عبر هذه الطرق يؤدي حتماً إلى نقص أو زيادة الحجم الكلي للتجارة . وإذا كنا بصدد الحديث عن طرق التجارة في القرن الثامن عشر عبر الوطن العربي فلابد من الإشارة إلى بعض العوامل التي أثرت في عملية نقل السلعة خلال تلك الفترة ، مثل اختلاف المسافة التي تغل عبرها تلك السلع ، ثم الوسيلة التي تتغل بها سواء برأ أو بحر هذا بالإضافة إلى أن النظم الإدارية والشروط التي كان يفرضها أصحاب وسائل النقل كانت من الأسباب التي أثرت على معدلات النفقات النسبية لنقل السلع .

وكان التبادل التجاري بين مصر وبلاد الشام على مر العصور يتم من خلال طريقين رئيسيين ، هما الطريق البحري والطريق البري . ويقصد بالطريق الأول انتقال البضائع بين البلدين عبر البحر المتوسط أما الثاني فهو طريق القوافل الذي يجتاز الأراضي الزراعية والصحراوية المصرية إلى الأراضي الشامية ، غير أن معظم البضائع المنقولة بين البلدين منذ

مهندس التاريخ الحديث والمعلم - كلية الأثار بطنطا - جامعة جنوب الوادي .

خرجت من ميناء الإسكندرية بدلاً من دمياط لارتفاع الجمارك والإتاوات في ميناء الأخير (٨). وانتشار التدليس في جسر ميناء الإسكندرية ، الأمر الذي دفع مراد بطله وإلى البلاد إلى إصدار فرمان بتسليم فيه ديوان الإسكندرية بـ (١) التدليس ونهريب وتشديد المضايح ببيع قبيحتها (٩).

وكانت الإدارة العثمانية حريصة على الحد من الصادرات المصرية إلى بلاد الشام عبر ميناء الإسكندرية حفاظاً على ارتفاع الدخول العائد إلى الخزانة . ولم يكن ذلك خافياً على التجار ، فكانوا إذا دفعتهم الضرورة لتصدير عبر هذا الميناء يحضنون على إقن مسبقاً من الديوان العالي بالقاهرة للسماح لهم بذلك ، بشرط توضيح مبرراتهم في اللجوء إلى التصدير من ميناء الإسكندرية ، كأن يكون لهم بعلات في رشيد أو الإسكندرية (١٠) أما عن الشاحنات القادمة من بلاد الشام إلى الإسكندرية فتكاد تكون ممنوعة باستثناء شحنة واحدة رمت بها الريح إلى ميناء أمي فير وهي في طريقها إلى ميناء دمياط (١١).

أما فيما يتعلق بموانئ بلاد الشام التي تم من خلالها التبادل التجاري بين البلدين ، فبعداً جنوباً يافا وتشمي شمالاً بيانياس ويقع بين المائتين عدة موانئ أخرى هي حيفا وعكا وصور وبيروت وعلبك وطرابلس وطرسوس . وقد ذكر بعض المؤرخين أن باقا بدأت في النهوض في أواخر القرن السابع عشر (١٢) بعد أن كانت قرية صغيرة عقب الحروب الصليبية (١٣) . ثم ازدادت مكانة وعمراناً وسكاناً في أوائل القرن الثامن عشر بعد أن أصبحت ميناء لدية الرملة الداخلية (١٤) التي تقع في منتصف الطريق بين يافا والقدس وقر بها القرائل البرية بين مصر ودمشق فقامت بدور تجاري وتكده لم يكن دوراً ذو أهمية تُعَد استقراؤ الأمن في ريوها وبالتالي لم تتألق كثيراً من المدن الشامية الأخرى (١٥) .

أما ميناء عكا فقد دخل انبثاق التجاري منذ الربع الأول من القرن السابع عشر عندما ساء نفوذ الأمير فخر الدين المعني الثاني على المنطقة . لكن سرعان ما تدهور مرة أخرى عقب زوال حكم هذا الأمير فأصبح غير معد لاستقبال الشاحنات (١٦) نتيجة لضعفه للرياح من الجنوب والغرب (١٧) مما جعل السفن معرضة للغرق فيه . ولذا طُلبت معظم الشاحنات إلى ميناء حيفا الذي يحميه جبل الكرمل من الرياح (١٨) .

وقد ترتب على لجوء الشاحنات إلى ميناء حيفا تأخر وصول البضائع إلى لمحطاتها مما دفع التجار إلى التسمر والاحتجاج ، إذ بدلاً من أن يستقبلوا الشاحنات التجارية في عكا قاداً

بداية العصر العثماني وخلال القرن الثامن عشر كان يتم بواسطة الطريق البحري ، وذلك لرخص تكلفة النقل وسهولته بالمقارنة بالطريق البري . إلا أن النخذ الأخير كانت أهميته تظهر بصورة واضحة خاصة إذا توقفت حركة النقل البحري .

أولاً : الطريق البحري :

كانت هناك عدة موانئ أسهبت في الحركة التجارية بين مصر والشام واستأثر بعضها بالكثير قدر من تلك التجارة . منها في مصر ميناء دمياط ، وفي بلاد الشام عكا وصيدا وبيروت واللاذقية . وقد لعب ميناء دمياط في مصر دوراً هاماً في الحركة التجارية بين البلدين حيث كان نهر النيل يربط بينها وبين كافة المدن والقرى الواقعة على ضفتيه في مصر حتى أسوان جنوباً ، فضلاً عن ارتباطه بدمياط بالبرس ورشيد عن طريق برقي بخترق شمال الدلتا وسمى ادوب البرس (١) ورشيد . ومما زاد في أهمية هذا الميناء أنه كان يقع على طريق التجارة والمواصلات البرية والبحرية فضلاً عن كونه مستودعاً تجارياً لمين الدلتا والصحراء الواقعة على النيل ومنفذاً لتصدير منتجات تلك المناطق إلى بلاد الشام وأسيا الصغرى . كذلك كان مستودعاً لواردات مصر من تلك النواحي (٢) . ومن ثم فقد جمع في أروقته أقمشة الهند وخير لبنان وولح وأرز مصر (٣) . ومما ساعد على زيادة النشاط في ميناء دمياط التجاري الأخلاق الممتدة التي كان يتحلى بها أهالي دمياط ، فهم مسالمون طيبون ، وقد وصفهم أحد القناصل الفرنسيين بقوله " أنه لا يوجد في الإمبراطورية العثمانية شعب ودود ورفيق مثل شعب دمياط " (٤) .

ويبدو أن الاتجهء العام في مصر خلال القرن الثامن عشر كان قد جعل ميناء دمياط ميناء رئيسياً للتبادل التجاري البحري مع بلاد الشام . ومن الأدلة على ذلك أن مراد بك أصدر أوامره بمنع دخول الدخان والخمر من بلاد الشام إلى الإسكندرية ، واعتبر حاجتي السلعتين من حق ميناء دمياط لعدم الإخلال بقوانين التولية (٥) . ومما يؤكد ذلك أيضاً ما ذكره أحد الرحالة الفرنسيين الذين زاروا مصر في تلك الفترة من أن كافة البضائع المتبادلة بين مصر وبلاد الشام كانت تصل عن طريق ميناء دمياط (٦) . أما ميناء الإسكندرية فلم يسهم في التبادل التجاري بين البلدين إلا بصورة طفيفة للغاية ، إذ أن الوثائق المعاصرة لتلك الفترة لم تُشر إلا إلى تسجيل خمس شاحنات التجهت من الإسكندرية إلى بلاد الشام (٧) . ويبدو أن تلك الشاحنات

أما طرابلس فقد قل دورها التجاري لتسوء مرافئ اللاتينية التي أصبحت في نهاية القرن الثامن عشر من المراتى المهمة على الساحل الشامى . هذا بالإضافة إلى مزاحمة صيدا وعكا (١٦٠١) لها وهروب عدد كبير من التجار منها نتيجة للفتاوى والإتاوات التي فرضها الحكام (١٦١١) أضحت إلى ذلك إهمال التجار لطرابلس لبعدها عن مركز التجارة الشرقية في حلب (١٦٢١) .

ومع ذلك فإن دور طرابلس لا يعنى أنه زال تماماً كسبنا ، من النطقة ، فعلى الرغم من استخدام ميناء اللاتينية بدلاً عنها كميناء ، ونيسى حلب ، إلا أنها تمكنت من المحافظة على بعض أنشطتها التجارية ، وذلك لوجود طريق ساحلى برطانيا شمال الشام وجنوبها ، وطريق آخر يجرى برطانيا مختلف المراتى الشامية وانصرية ، وطريق ثالث وطد صلاتها مع مدن الشام الهابطة كحصص وحصاء وحلب ودمشق ويصل بين ما تنتجها تلك المدن وما تستورده من مواد تأنيها من أقاصى آسيا (١٦٢١) .

أما ميناء اللاتينية فتقع في سهل خصب قريب من البحر ، ولم يمس هذا الميناء حتى القرن الثامن عشر لكنه ازدهر بالتصدير نتيجة صادراته إلى مصر ، وخاصة الدخان (١٦٤١) .

أما ميناء الإسكندرية فقد اتخذ ميناء للتجارة مع حلب وما جاورها منذ بداية القرن السابع عشر خاصة بعد أن بنى التجار من ايتزاز باشوات طرابلس ، وقد ساعد على نجاح هذا الميناء ما تميز به من موقع جغرافى جعله من المواتى انهمته في البحر المتوسط (١٦٥١) . أما ميناء "بهاس" فيبعد عن الإسكندرية خمسة عشر كيلومتراً ومع ذلك فقد ورد ذكره في وثائق الحاكم الشرعية على أنه جزء من بلاد الشام (١٦٦١) .

ولاشك في أن هذه المواتى كانت ذات أهمية كبيرة في ربط الحركة التجارية بين مصر وبلاد الشام ولذا من الأهمية الوقوف على رصد الحركة التجارية بين سواحل مصر وتلك المواتى في القرن الثامن عشر .

تركز النشاط التجارى بين ميناء صيدا والرملة نيسا بين عامى ١٦١٥ - ١٦١٨ وكانت صياط مُد الرملة بالسلع الضرورية وخاصة الأرز مما يحتمل أحد أمرين : الأول تعرض الرملة خلال تلك الفترة للجفاف وما يترتب عليه من قلة الإنتاج الزراعى أو تزايد عدد القرابين بعد عام ١٦١٨ فيما بين يافا وحبما (١٦٢١) وما يزيد إليه ذلك من قلة المنتجات التجارية انصرية المتجهة إلى ذلك الجزء من الساحل الشامى .

بهم بدأ ينحون بغيرها في حيفا ولغادى تلك المشكلة فقد صدر في ١٦٦٦ قراراً يقضى بأن تكون الحركة البحرية التجارية في أشهر الصيف في عكا وفي بقية أشهر العام في حيفا وكان يتم نقل الحسرة من حيفا إلى عكا عن طريق سراكب صغيرة عبر البحر ثم توزع على مراكز تسويقها . أما البضائع المعدة للتصدير في عكا فنحصل على الراكب إلى حيفا حيث تشتم من حثالى (١٦١٩) .

أما بالنسبة لينا ، صور فقد لعب دوراً كبيراً في حياة المنطقة إبان الفترة التي سبقت الحكم العثمانى ، إلا أنه مع بداية الحكم العثمانى لبلاد الشام تراجعت صور واضمحلت نشاطها حتى جاء فخر الدين المعنى الثانى فجعل للحياة تدب في أوصالها شأنها في ذلك شأن معظم المواتى الشامية (١٦٠١) . إلا أنه نتيجة للأوضاع المتردية التي سادت البلاد عقب وفاته أهمل هذا الميناء إلى درجة بعيدة وتناقص عدد التجار بين عامى ١٦٤٩ - ١٦٥٢ بصورة ملحوظة (١٦١١) .

أما صيدا فقد بدأت الحركة التجارية فيها نتيجة لإصلاحات فخر الدين المعنى أوائل القرن السابع عشر (١٦٢١) فتواند عليها التجار ونمسا بالتسهيلات اللازمة لنجاح عملهم وازدهاره خصوصاً الأمن والحرية الدينية ، فأصبحت بمثابة مخزن للبضائع الشامية . وقد ظلت صيدا على هذه المكانة حتى بعد وفاة الأمير فخر الدين المعنى الثانى (١٦٢٣) وذلك لقناعة أهلها وراكرامهم للتجار الغربا ، ولتوفر العمال بها في كافة الصناعات (١٦٤١) .

وشهد ميناء بيروت نشاطاً تجارياً كبيراً منذ عهد الأمير فخر الدين المعنى الثانى وذلك لأنها تحظى بمساحة أكبر من صيدا وأوضاع اقتصادية أفضل منها (١٦٥١) . نتيجة لحسن معاملة أهلها للتجار على اختلاف مظهرهم . وفخر مثال على ذلك تلك المعاملة التي أشار إليها "أحمد بن صالح الأدهسى" عند زيارته لها حيث قال : لما دخلنا الأكاذ (١٦٦١) كاد أن يقع بينهم القتال على أخذ ما معنا من الأثقال ، فكل واحد ينسابق إلى مكارم الأخلاق كما تتسابق في المضمار الجهيول ، فعبا الله أهل تلك الديار (١٦٦٦) أضف إلى ذلك غنى المنطقة المجاورة لها للحرب وانتشار الخانات وأهوها الخان الكبير الذي كان مخصصاً للتجار المصريين وبعض كبار تجار المدينة (١٦٨١) . وقد تأثرت بيروت أيضاً بقتل الأمير فخر الدين المعنى الثانى إلى أن تولى الشهابيين الحكم فحاولوا تحسين أوضاعها (١٦٩١) وساعد على ذلك خراب صيدا عقب زلزال عام ١٧٥٩/١٦٦٤ حيث رحل التجار منها إلى بيروت .

لقد شهد ميناء صيدا نشاطاً تجارياً كبيراً ، ولم تكن محطاً للتجار

وتنضخ من الوثائق أنه على الرغم من إحياء الشاحنات من ميناء ديباط إلى ميناء ياقا (مدينة الرملة) إلا أن اسم ميناء ياقا لم يذكر في تلك الوثائق وإنما ذكرت مدينة الرملة دون غيرها من المدن الداخلية التي يخدمها ميناء ياقا باستثناء إحياء أربع شاحنات إلى ميناء ياقا خلال القرن الثامن عشر (١٧٢٨). مما يدل على أن السلع التي تحملها تلك السفن الأربع سوف يتم توزيعها على المدن المختلفة القريبة من ميناء ياقا أو أنها خاصة بميناء ياقا ذاته. كما لم توجه أي من الشاحنات من ميناء ديباط إلى ميناء حيفا. وذلك لوجود جماعة من القراصنة بالقرب من ميناء الأخير. ولهذا لم يطبق القرار الصادر عام ١٧١٦ على التبادل التجاري بين ديباط وعكا حيث ظلت الشاحنات التجارية توجه من ديباط إلى عكا مباشرة. ولم توجد إثني ميناء حيفا في أشهر الشتاء ولم تخرج من ميناء ديباط إلى ميناء صويف سوى شاحنتين فقط (١٧٢٩). ويبدو أن السبب في ذلك يرجع إلى قلة سكان مدينة صور خلال تلك الفترة. كما نلاحظ قلة اهتمام التجار في ديباط بتصدير البضائع إلى بلاد الشام عبر ميناء طرابلس مما يدل على اعتماد التجار على الموانئ الشامسية الأخرى. وما يلاحظ أيضًا أن ميناء الإسكندرية لم يرد ذكره سوى مرة واحدة وأنه القصر تعامله على ميناء الإسكندرية.

وكانت غالبية الصادرات المصرية إلى بلاد الشام عبر الطريق البحري تتركز في الأرز والجلود والأقمشة والحناء بالإضافة إلى البن والقصب والشعير والعسل وغيرها. وقد أبحرت من موانئ بلاد الشام السابقة إلى ميناء ديباط سفنًا تحمل على متنها البضائع الشامسية مثل البخار والحرير والسهم والقطن والعفصة ومن الصعوبة معرفة عدد تلك السفن إذ لم تسجل محكمة ديباط إلا البضائع التي بنشأ منازعات بين أطرافها هنا من ناحية (٤٠٠). ومن ناحية أخرى كان تسليم البضائع يتم بين قبطان الشاحنة ومعاونيه من جانب وبين المرسل إليهم تلك البضائع من جانب آخر أتىف إلى ذلك لم يتوفر عن ذلك العصر إحصاءات أو سجلات خاصة بالميناء لتسجيل ذهاب وإياب السفن التجارية.

الشاحنات البحرية التجارية :

تعودت الشاحنات التجارية المستخدمة في التعامل التجاري بين مصر والشام بنشأ الشخصيات (٤١٩). والشابقة (٤٢١). والقهاصة (٤٢٣). والشهير (٤٢٤). والقرفاطة (٤٤٥). والسبيل (٤٤٦). الشيطنة (٤٤٧). والغليون (٤٤٨).

من الشاحنات التجارية التي كانت تستخدم في التعامل التجاري بين مصر والشام بنشأ الشخصيات (٤١٩). والشابقة (٤٢١). والقهاصة (٤٢٣). والشهير (٤٢٤). والقرفاطة (٤٤٥). والسبيل (٤٤٦). الشيطنة (٤٤٧). والغليون (٤٤٨).

ويمكن تقسيم الشاحنات الناقلة للبضائع بين مصر وبلاد الشام إلى وأجنبية ومجهولة النوع (٤٤٩).

١- الشاحنات المحلية :

وهي الشاحنات التي يملكها رعايا السلطان العثماني سواء كانوا من المصريين (٤٥٠) أو النصارى أو من الفرق العسكرية (٤٥١). ويخرج تحت اسم الشاحنات المحلية ستة أنواع هي الشخور والشابقة والسبيل والقياسة والشهير والقرفاطة. غير أن تلك الأنواع لم تستمر طوال القرن الثامن عشر إذ يلاحظ استخدام القياسة في عام ١٧١٦ ثم قل استخدامها بعد ذلك إلى أن اختفت عام ١٧٦٠ كما استمر استخدام السبيل لما يقرب من ستة سنوات ١٧١٥ - ١٧٢٢ والشهير لمدة اثني عشر عامًا من (١٧٠٩ - ١٧١٨) والشابقة لتستمر سنوات (١٧٢٢ - ١٧٢٣) والشخور لسبع سنوات (١٧١٥ - ١٧٢١) ولهذا يمكن القول أن الشاحنات المحلية كانت لها السيادة على الحركة التجارية طيلة الربع الأول من القرن الثامن عشر. واعتبارًا من بداية الربع الثاني من نفس القرن بدأت تظهر الشاحنات الأجنبية التي أخذت في السيطرة التدريجية على الحركة التجارية إلى أن حلت محل الشاحنات المحلية منذ النصف الثاني من هذا القرن.

وقد استغرقت رحلة الذهاب والعودة للشاحنة المحلية بين ميناء ديباط وموانئ بلاد الشام مدة تتراوح ما بين شهر ونصف وثلاثة أشهر بما فيها الفترة التي يستغرقها الشحن والتفريغ وإجراءات المصارف في كلا البلدين وهذا يتضح من خلال تتبع الرحلات التجارية التي قام بها (الريس قريظة ريس الشخور الذي يملكه الحاج بكري الصالحاني) فقد أبحر من ميناء ديباط إلى الشام في ١٢ ديسمبر ١٧١٦ (٤٢٦). ثم أعاد شحن سفينه من ميناء ديباط إلى ميناء ١٧١٧م (٤٢٦). وأيضًا الريس (محمد الملايبي) ريس سفينة الشهير قام برحلة الذهاب إلى الشام في أغسطس ١٧١٦ (٤٤٤). ثم أعاد الشحن مرة أخرى من ديباط إلى بلاد الشام في أكتوبر في نفس العام (٤٥٥).

وكانت الشاحنات سواء محلية أو أجنبية تحصل على ترخيص بالنقل من قبل إدارة الولايات يحدد فيه خط سير الشاحنة تبعًا لمسارها وقدرتها الملاحية (٤٥٦). فعلى سبيل المثال الشابقة رئاسة - داود - قد تجدد سيرها بين ميناء صيدا وبيروت (٤٥٧) والشبيل رئاسة - طيبس -

لهجوم قرصنة مألوفة على الشاحنات الإسلامية (١٦٨). هنا في الوقت الذي انتمت فيه الشاحنات الأوروبية بتفوقها الفني الظاهر وبخبرتها في ارتياد الطرق اللاحية التجارية (١٦٩) هنا فضلاً عن أن المسألة المتفرقة للشاحنات الأوروبية وبخاصة الفرنسية حيث كانت تراقبها بعناية حربية حدث من نشاط القرصنة تجاه تلك الشاحنات ، فضلاً عن أن الشاحنات الأوروبية التي كانت ترتبط بلادها مع الدولة العثمانية بمجاهدات تجارية أصبح لها حتى الدخول والخروج من الموانئ المصرية والشامية بأقل رسوم على عكس الشاحنات المحلية (١٧٠) ولا شك أن تلك العوامل أدت إلى إصابة الشاحنات التجارية المحلية بما يشبه الشلل وأتاح للشاحنات الأجنبية المزيد من الحركة والبيع التجاري (١٧١).

وقد حاولت السلطات العثمانية حماية السفن المحلية ومنع احتكار السفن الأوربية للملاحة في الشرق إلا أن هذه المحاولات باءت بالفشل وذلك لجهود القناصل الأوروبيين في تدعيم الشاحنات الأوروبية هنا من جانب وقضاء الإذاعة العثمانية التي كانت تقلل من شأن الأوامر السلطانية وحصولها على الرضاوى من جانب ثانى . وأرتباط الموظفين في الموانئ بمصانع شتى مع الأوروبيين من جانب ثالث كل ذلك أدى إلى محاربة انتشار السفن المحلية وظلت الساحة خالية أمام الشاحنات الأجنبية (١٧٢).

وقد ترواحت القنطرة التي تستقر فيها الشاحنات في رحلة الذهاب بالمتفان من مصر إلى بلاد الشام والقنطرة منها ما بين شهرين وأربعة أشهر فقد قام القبطان (شاولى) الفرنسي برحلته بالشبطينية في أكتوبر ١٧٧٨ إلى بلاد الشام (١٧٣) ، ثم أعاد شحنتها من دمياط في يناير ١٧٨٠م (١٧٤) ، ثم شحن الشبطينية للمرة الثالثة من نفس الميناء في مارس ١٧٨٠م (١٧٥) ، كما قام القبطان (ماري) الفرنسي برحلته إلى بلاد الشام في نوفمبر ١٧٨٠م (١٧٦) ، ثم أعاد الشحن للمرة الثانية من ميناء دمياط إلى بلاد الشام في مارس ١٧٨٠م (١٧٧).

ومن الملاحظ أن السفن المحلية كانت تستغرق مدة أقل من السفن الأجنبية في رحلة الذهاب والعودة بين مصر وبلاد الشام وربما ذلك يعود لدرجة الإجهادات المتعبة بالنسبة للجوارك في الموانئ المصرية والشامية مع السفن الأجنبية وما يتعلق بنوعية البضائع التي تشحن على متن هذه السفن خشبية تهريب أنواع معينة منها إلى أوروبا كالتبغ والأرز والبن ومن المرح أن بعض أن هذه السفن كانت تستغرق وقتاً أطول وذلك لضخامتها فضلاً عن مصاحبتها لسفن حربية تحتاج إلى إعداده معين لاستكمال الرحلة .

بنيامين الطياري

قد تحدد خط سيرها منها عن اللاذقية وطرابلس (٥٨٨) ، والقياسه رئاسة (سليمان الطياري) قد تحدد خط سيرها لخدمة ميناء الرملة (٥٨٩).

وكان دخول ميناء دمياط قاصراً على الشاحنات المحلية ولم يسمح بدخول الشاحنات الأجنبية (١٦٠) من هنا تشتم الوثائق إلى الأنواع المسماة للشاحنات المحلية بمصارة (المركب الماخى الخرساء في بحر النيل المبارك) (١٦١).

أما بالنسبة للمعاملين على هذه الشاحنات فقد كان رسم الشاحنة هو السنول عن كافة الأصوات ولم يقتصر عمل هؤلاء الرؤساء على نوع واحد من هذه الشاحنات بل قاموا بالعمل على كافة الأنواع فقد عمل (مانتولى النسي) على الشباينة (١٦٢) كما عمل على تسيير (١٦٣) ، ونظراً لطبيعة العمل على الشاحنات وما يتطلب من عناية للخبرة بتقوى الإبحار التجاري فقد توارثت أسر مميثلة وثمة الشاحنات (مثل هنا وعد) (١٦٤) و (تقولا وعد) (١٦٥) اللذان عملتا على الشباينة من الشباينة ، أحمد حبيش ، و علي حبيش اللذان عملا على قياطين (١٦٦).

الشاحنات الأجنبية : الشاحنات المستعملة في الملاحة التجارية في مصر والبلاد المجاورة لها ، وهي الشاحنات القادمة من أوروبا لنقل البضائع بين موانئ الولايات العثمانية ويندرج تحتها نوعان رئيسيين هما : الشبطينية والفلين اللتان تغلان تحت رئاسة قياطين معظمهم فرنسيين وبعضهم إنجليز بحساب تجار من الشام ومصر لنقل البضائع بين البلدين ، وبلا حظ اقتصر استخدام الفلينيون خلال الفترة الستة من ١٧١٦ إلى ١٧٤٠ وقد بدأ بإعداد كبيرة خلال أعوام ١٧١٦ - ١٧١٧ ثم تراجع إلى التوراء إلى أن اقتصر استخدامه على خليويين عام ١٧٤٠ وحل محله الشبطينية بالتدريج التي بدأت بإعداد قليلة ثم تزايدت أعدادها لتحل محل كافة الشاحنات المحلية والأجنبية خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر .

وتعمل الدافع وراء إجراء التجار في كل من مصر والشام للشاحنات الأوربية إعداء من العقد الثالث من القرن الثامن عشر هو حاجة مصر للسفن المتزايدة وخاصة السفن التجارية إذ بلغ ما يقاربها سنوياً إلى الدولة العثمانية ولايتها ما بين خمسمائة وستمائة سفينة (١٦٧) وكثرة أعطال الشاحنات المحلية أثناء الإبحار بالإضافة إلى عدم توافر الأمن الكافي لها وذلك

الفرنسية وجب على القباطين الفرنسيين منع ذلك ورد جميع ما يؤخذ من السفن الإنجليزية وقبول ذلك بتعهد مماثل من قبل القباطين الإنجليزي (١٨٦٦) . كما في (٧٩) .

حالا فيما يخص النوع الأول من الشاحنات الأجنبية وهو المتكامل أما بالنسبة للنوع الثاني وهو الطابع فقد شهد الريح الأزرق من القرن الثامن عشر زياد في أعداد تلك الشاحنات ثم حلت محلها بالتدريج الشاحنات المتكاملة ، غير أنه لم يتم العثور على تعريف محدد للشاحنات الطابع فقد تكون شاحنات أجنبية تقوم بالنقل البحري بين الولايات المختلفة للدولة العثمانية دون أن تحصل على سنال التفصيل فتكون بذلك تحت حماية وأمان السلطات المحلية وبالتالي تخضع لا تخضع له الشاحنات المحلية من خروجهها مصحوبة بخلايين السلطنة العثمانية لحمايتها من هجوم القراصنة مما أدى إلى إندثارها أمام الشاحنات المتكاملة منذ الربع الثاني من القرن الثامن عشر شأنها في ذلك شأن الشاحنات المحلية وكان يقوم بالعمل على الشاحنات الأجنبية سواء المتكاملة أو الطابع ثلاثة أشخاص رئيسين وهم : (١) - القبطان ، وهو ينتمي إلى البلد التي جاءت منها الشاحنة (١٨٧٦) وكان لابد له من تصريح من الدولة العثمانية للعمل بشحن السلع من ميناء إقلاع إلى ميناء وصول محدد (١٨٨٨) .

٢ - البارزكان : وبعضى باللغة الفارسية التاجر وقد دخلت التركية بمعناها الفارسي وهذا المصطلح كان يوجد على الشاحنات الأجنبية فقد لذا كان لابد له من معرفة لغة قبطان السفينة فرنسية كانت أم إنجليزية حتى يقوم بدور الوسيط بين الناقل (القبطان) والتوسل (التاجر) وقد محمد دور بنفس الدور الذي كان يقوم به روس الشاحنة على السفن المحلية فهو يحصل على إذن من الجمرسك بشحن السفينة الأجنبية بدلاً من القبطان ، فالبارزكان (خليل الطرابلسي) بعد حصوله على إذن من جمرسك ومياط بشحن الغليون ليعبر الشام رفض التجار شحن بضائعهم بالتقليبون لثق شديد به حصول دون وصوله سال (١٨٩١) . وقد كان البارزكان يتعهد في المحكمة الشرعية بتوصيل البضائع ساللة إلى المرسل إليهم بالميناء - التفت عليه فقد أشهد - يحيى الأبيباري - البارزكان بالتقليبون الفرنسي الطابع على نفسه بأنه وسق الغليون بضائع التجار من ميناء دمياط ويتعهد أيضاً بوصولها ساللة إلى كل من الرملة وعكا (١٩٠٠) . ونظراً لأن البارزكان كان يتوب عن التجار والشاحنين لبضائعهم بالسفينة الأجنبية لحمايته البضائع السحوية وتوصيلها للمرسل لهذا لم يتواجد البارزكان على شاحنة واحدة ولم

ولم يسمح بخمول الشاحنات الأجنبية إلى دمياط سواء في أوقات السلم أو الاضطرابان طوال القرن الثامن عشر وكان يسمح بوصولها خارج الميناء ، ولذا ذكرت الشاحنات الأجنبية في الوثائق مصحوبة دائماً بالشيطنية أو الفليبون (المالحى الرصاة بحمر الملح الأجاج قوياً من بوغاز اشقر) (١٧٨٦) . ولم تكن تلك الشاحنات الأجنبية من نوع واحد بل انتقلت إلى قسمين هما مستأمن وطابع فالشاحنة المستأمنة هي تلك السفن والمراكب التي ترتبط بلائها بمعاقدات تجارية مع الدولة العثمانية والتي يضمن قاطعها رابطة هذه السفن (١٧٩٦) . ولهذا كان على القنصل أن يطالع على الشاحنة التي سيتم ضمانتها تفصيلاً للمعاقدات التجارية بين الدولة العثمانية والبلد التي جاءت منه الشاحنة وبذلك يحمى مصالح الشاحنين من التجار . وقد كان القنصل يرفض أحياناً ضمان الشاحنة إذا ما وجد بها نفاقاً يحول دون وصولها إلى الميناء . المتفق عليه ساللة (١٨٠٠) . كما كان القنصل يخلون مسئوليتهم أمام الديوان العالي عن أي سفينة تنسى لبلادهم تخرج من الراتى المصرية دون ضمان (٨١) . وعقب فأكد القنصل من سلامة الشاحنة وعلم وجود معرفات تحول دون وصولها ساللة إلى الجهة المقصودة فإنه يضمنها ويتعهد بالتبابة عن ربانها بتوصيل البضائع إلى الجهة المتفق عليها وتسلمها إلى أربانها وأحضار سند بوصولها كما يتعهد بالقيام بدفع ثمن البضائع ، وكامل مبلغ أجرة النقل والمصاريف إذ حدث شيء من جانب القراصنة (٨٢) ، فضلاً عن تخليص الأسرى المسلمين من

أديهم وذلك وفقاً (لحكم القوانين القديمة الجارية بين السلطة الشرعية وبين طائفة النصارى الفرنسيين) . أنه إذا دخل الأسر تحت يدوية الفرنسيين المتكامل فيطلق (٨٣) ، وما يؤكد ذلك وصول خطاب إلى القنصل الفرنسي بالاطة من القنصل الفرنسي بمر بأمره بالاطلاق أسرى رجلين ودفع لديتهما وأربانها إلى الإسكندرية (٨٤) .

وبناء على تعهدات القنصل صدر لمرسان من الديوان العالي بالقاهرة يحدد فيه اسم السفينة وربانها وضامنها ووجهتها وحولتها ثم يسجل هذا القرمان بحكمة اشقر ، وعندئذ يسمح للسفينة المتكاملة بالإقلاع (٨٥) ونظراً لأهمية السفن المتكاملة وارتباط بلائها بمعاقدات تجارية مع الدولة العثمانية من جهة ومع الدول الأوروبية المختلفة من جهة أخرى فقد احترم القباطنة المنسبين إلى مختلف الدول الأوروبية الشاحنات المتكاملة على اختلاف جنسياتها ففي فترة الصراع بين إنجلترا وفرنسا تعهد (القباطين الفرنسيون) بأنه إذا حدث حادث لإحدى السفن المتكاملة الإنجليزية في الأساكل والمدن العثمانية من قبل إحدى السفن

بأن هذه الشاحنات المجهولة النوع يمكن اعتبارها أحياناً شاحنات محلية وأحياناً أخرى شاحنات أجنبية .

تذكرة النقل :

حطب حصول الشاحنة التجارية على إذن من ديوان الجمرات ينصو قائد الشاحنة أو اليازجي التجار لشحن بضائعهم ويتم عقد النقل بين طرفين الطرف الأول هو البائع (قائد الشاحنة) ثم المرسل (التاجر) ويضم إليهما أحياناً إضطراراً شخص ثالث هو المرسل إليه لكن انضمام هذا الأخير لا يكون بصفته متعاقفاً ولكن بصفته قائم مقام المرسل فيما يتعلق بالعقد (١٨) . وقد جرت العادة أن يسجل الاتفاق بين المرسل والناقل سند يسمى (تذكرة نقل) وتسمى في الوثائق باسم (البيوالص) (١٩) . وتسطر تذكرة النقل من أربعة نسخ ، واحدتها يبعث بها المرسل إلى المرسل إليه لاستلام البضاعة بها (٢٠) . ويبدو أن اليازجان كان هو المسئول من قبل التجار المرسلين عن توصيل نسخة المرسل إليهم لاستلام البضاعة المرسله بمقتضى تلك التذكرة ، أو أن تلك النسخة كانت تنقل بواسطة سفينة أخرى أو من غير مسافرين على نفس الشاحنة (١٠١) . وتعطى النسخة الثانية للناقل لطلب الأجرة بفضاضها . وتكتب الثالثة بديوان جمرات ميناء الإقلاص عند جمرات البضائع قبل نقلها إلى الشاحنة ولزيادة ضمان التجار للبضائع المرسله فإن تذكرة النقل كانت توثق بنسخة رابعة بالمحكمة الشرعية (١٠٢) .

وتربح أهية تذكرة النقل إلى كونها أداة لإثبات العقد ضد الناقل وهي حجة لصالح المرسل والمرسل إليه كما أنها حجة للناقل ضد المرسل إليه وإن لم يكن هذا الأخير طرفاً فيه (١٠٣) . كما تعبير تذكرة النقل مثلاً على حيازة البضاعة فلا يلزم الناقل البضاعة إلا لمن معه السند النهائي فهو سند لكل الأطراف المشتركة سواء الناقل أو المرسل أو المرسل إليه . كما تتضمن التذكرة كافة الشروط الرئيسية للعقود والتي من شأنها تمييز البضاعة المنقولة وتحديد التزامات الناقل كعقار ونوع البضاعة وعلاماتها فقد كان لابد من وضع بنشانه (١٠٤) للبضائع التي ملك تاجر واحد تغييراً لها عن مثيلتها المشحونة لتجار آخرين على نفس الشاحنة كما تتضمن التذكرة اسم المرسل والمرسل إليه وميناء الوصول المتفق عليه وأجرة النقل وتاريخ التعديل (١٠٥) .

وكان لابد أن يضمن ريان السفينة أو من يدير شؤونها أحد الضامتين وغالباً ما يكون هذا الضامن أحد مالكي السفينة (١٠٦) أو أحد الأسيان ميناء الإقلاص وتتعمر مهمة الضامن في

تتقل في عمله على مختلف الشاحنات الأجنبية كعمر المعروف بـ " المخزينة الطرابلسي " (١٠٧) ويعيدى الطرابلسي (١٠٨) اللذان عملا على كل من القلوبن والشيطنية .

٣ - اليازجي : وقد انحصرت مهمته في تسجيل البضائع المختلفة التي تصل إلى الشاحنة بدفتر السفينة على أن يطلق على تلك البضائع قبل أن يقوم بتدوينها في دفتره ، فقد دون (ديب فريح الطرابلسي) اليازجي بالتاليون الفرنسي القادم من اللاذقية بدفتره ضمن ٦ قطع من الأقمشة اعتماداً على ما أخبره به بازر كان المركب دون أن يرى ما تم شحنته بنفسه إلا عندما فقدت إحدى القطع المتأصبع اليازجي المذكور مسئولاً عنها (١٠٩) . وشترك اليازجي مع الرئيس في الشاحنات المحلية في دعوة التجار لشحن بضائعهم على الشاحنة فكان اليازجي يقوم بهله المهمة بفرده إذا كانت الشاحنة أجنبية .

وكان لليازجي حرية السفر على متن الشاحنة أو الخراطة في الميناء عقب انتهاء مهمته . وفي حالة ما إذا سافر مع الشاحنة فإنه يكون مشتركاً في مسئولية وصول البضائع سالمة إلى جهة الوصول وتسلمها لأصحابها كما يقوم أيضاً بإبلاغ المحكمة بأي طارئ، تعرض له الشاحنات ومن عليها أثناء الرحلة .

الشاحنات مجهولة النوع :

وبالإضافة إلى النوعين السابقين من الشاحنات ورد بالوثائق ذكر بعض الشاحنات التي قامت بنقل البضائع بين البلدين ولكن لم يتم معرفة نوعيتها هل هي شخص أو قياصة أو مخزون أم شيطنية ؟ وإن ذكرت حمولتها وأنواع البضائع التي عليها والبناء التي خرجت منه والبناء التيجهت إليه ومن الشاحنات مجهولة النوع ما يمكن أن نضسه إلى الشاحنات المحلية دون معرفة لنوعيتها . فالوثائق تشير إلى تولي رئاستها أحياناً رؤساء السفن بأسماء عربية (١١٠) . ومنها ما هو ملك أحد رجال القرن العسكرية العثمانية حضر ومنها ما هو ملكاً لصريين ومنها ما هو ملك أحد رؤساء العثمانيين خارج مصر والصام (١١١) . ومنها ما أشير إلى رسوه ببحر النيل المبارك (١١٢) . وهذا لا يتأتى إلا للسفن المحلية ومنها ما أشير بالتحديد إلى كونه مركباً شامياً ومنها ما خرج بسحبته غلوبوني السلطنة . وتشير الوثائق إلى أن من بين الشاحنات المجهولة النوع على أنها سفناً أجنبية كالشاحنة الإنجليزية التي خرجت من الإسكندرية إلى الإسكندرية عام ١٧١٣ دون تحديد لنوعيتها (١١٣) . ولهذا يمكن القول

الوصول (١١١٨) . ومن الأمثلة الدالة على ذلك رفض القبطان الإنجليزي (جوماتي) إرسال سفينة
 بفينيته في تقاير (١١١٩) لتوصيلها إلى الميناء خوفاً من اعتداء القباطين الفرنسيين على تلك
 التقاير لما كان بين إنجلترا وفرنسا من نزاع في تلك الفترة ، ولم يسمح بتفريغ سفينته إلا بعد
 حصوله على تعهد أمين المحرك بضمآن حياطة البضائع (١١٢٠)

ولا يستطيع الناقل أن يفتي مستوليمه الناشئة عن عقد النقل إلا إذا أثبت أن هلاك
 البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها يرجع إلى سبب قهري لا يمكن توقعه ولا يمكن أيضاً
 دفعه ريس له دخل في حدوثه وجعل تنفيذ التزامه مستحيلاً (١١٢١) فعند غرق سفينة نتيجة
 تعرضها للمواصف أو الرياح أو اعتراض بعض القراصنة لها أو سفن لولة في حالة حرب مع
 الدولة العثمانية فأمرتها أو ليلتها ما تحصل كما نعت السفن الروسية عند امتدائها على
 السفينة رئاسة الروس (لوزر) تقوله القيرصلي ، وأخطأ ما بها من الأرز والخنا (١١٢٢) فأثبتت
 القبطان ذلك في المحكمة الشرعية وفي هذه الحالة لا يحق لأصحاب البضائع من التجار
 مطالبة الربانية أو الضامتين بشئ ، أما إذا غرقت إحدى السفن نتيجة لإهمال رانها أو
 تحمّلها بما لا طاقة لها به فإن أصحاب السفينة وربانها رضامتها مستولين عن تعويض
 التجار بقية ما تقدموا (١١٢٣) أما إذا ما خففت الشاحنة حمولتها أثناء سيرها وذلك بإلقاء
 بعض حمولتها في البحر إلقاءً للسفينة في حالات المواصف الشديدة ففي تلك الحالة يتحمل
 أصحاب البضائع متضامين تعويض صاحبها عن مضاعته (١١٢٤)

أما المحقوق الذي للناقل فهي أنه يجب على التاجر المرسل تسليم الناقل البضاعة المتفق
 على نقلها في الوعد والشروط الواردة بال عقد فكيفاً له من تنفيذ التزامه بالنقل فإذا عدل عن
 النقل كان مستولياً أمام الناقل ولزم عليه تعويضه (١١٢٥) وقد حدث أن استأجر أحد التجار
 شاحنة لكنه تأخر في إقلاعها عن الوعد المتفق عليه فاعترض الناقل على ذلك قائلاً (إن
 السفينة محسكة ببد اللص عليه فارضة معطلة عن الشحن ، وأنه لو شحن السفينة في الليلة
 العينة وسافرت آخر يوم من مدة هذه الإبحارة لكانت قد وصلت ولكن حصل التعميط من
 اللص عليه ، فيطالبه بمبلغ الأجرة) عندئذ أصبح المرسل ملزماً بتعويض الناقل عن هذا
 التأخير (١١٢٦)

كما كان من حق الناقل الأجر المتفق عليه في العقد (١١٢٧) وبمضي في الوثائق باسم
 (تاولون) وخلال النصف الأول من القرن الثامن عشر لم يتم تسليم الناقل الأجر إلا بعد تنفيذ

هذه الحالة في إقراره عن مستوليمه الكاملة عن كافة ما التزم به ريان السفينة سواء وصول هل
 البضائع لأصحابها أو تعويض التجار بدفع قيمة هذه البضائع له إن أخل الريان أو فرط فيما
 تصادق عليه (١١٢٨) . وعادة ما كانت تنشأ عن عقد النقل التزامات على الناقل وحقوق
 له ، أما التزاماته فهي أن يقوم بتنظيم وترتيب البضاعة بوضع كل جزء منها في المكان
 المناسب له إذا كان يُستل عما يصيب البضاعة من ضرر سواء من الشحن أو الرص (١١٢٨-١١٢٩)
 ومن هنا حرص الناقلون على ترتيب البضائع ووضع السوائل منها كالعسل أو الزيت للفرنس
 الحصر والحيش لها مع وضع سلال وأقفاص البضائع الأخرى فيما بينها من أجل المحافظة
 عليها ووصولها سالمة إلى المرسل إليهم (١١٢٩) كما أنه كان يجب على الريان اتباع طريق
 الملاحة والالتزام بخط المسير المتفق عليه من ميناء الإقلاع إلى ميناء الوصول (١١٣٠) فلا يجوز
 له أن يملك طريقاً آخر أو أن يتفق بجوانب لم تجر العادة بالوقوف عليها (١١٣١) إلا أن هناك
 بعض الحالات التي وقعت ريان الشاحنة إلى الرسو في ميناء غير الميناء المتفق عليه مع التجار
 المرسلين ، منها خشية الغرق إذا ما أصاب الشاحنة تلف ما كما حدث للشبيطة الفرنسية
 رئاسة القبطان (موسى كاسبر غازي) عندما حدث بالشبيطة تلف أدى إلى تسرب المياه
 إليها فاضطر إلى الرسو بميناء عكا (١١٣٢) ، أو اعتداء الرياح وشد الأمواج كما حدث للمطيرين
 الفرنسي رئاسة القبطان (غانيموني) الذي شحن بضائع التجار من ميناء دمياط إلى ميناء
 إلا أن اشتداد سرعة الرياح جعلت من الصعب دخول الغلهمون ميناء صيدا لذا اضطر للرسو
 بميناء بيروت (١١٣٣) . أو تعرض الشاحنة لهجوم من قبل القراصنة كما حدث للسفينة القادمة
 من ساحل بر الشام حيث تمتها إحدى سفن القراصنة وانضطرت للرسو بالقرب من قلعة الطيبة
 قرب ميناء دمياط (١١٣٤)

وكان على الناقل أيضاً أن يحافظ على البضاعة لأنه ملزم بتسليمها إلى المرسل إليه سالمة
 كما تلقاها من المرسل (١١٣٥) . وإذا حدث وأن توفي أحد التجار المسافرين مع بضائعه
 الشحونة على السفينة فعلى القبطان أن يحافظ على تلك البضاعة عين تسليمها لمحرك ميناء
 الوصول (١١٣٦) . كما كان من حق ريان السفينة جمع أُلحة كافة ركاب الشاحنة وذلك من
 أجل المحافظة على البضائع إذا ما طمع بعض الركاب في بضائع تاجر آخر ، أما إذا ثبت
 إهمال الريان وعدم محافظته على البضائع دون سبب قهري فإزم القاضي ريان السفينة بفيته
 البضاعة المفقودة (١١٣٧) . كما وجب على الناقل تفريغ البضاعة وإنزالها على أرض ميناء

الطريق البري :

تعرضت الشاحنات التجارية أثناء انتقالها بين الموانئ المصرية والموانئ الشامية لكثير من المخاطر الأمنية^(١١٣٨) من هنا حرص التجار على إرسال جزء من تجارتهم بالسفن وجزء آخر بالقوافل^(١١٣٩) ورغم ذلك لم يزدهر طريق القوافل البرية مثل الطريق البحري، وذلك لارتفاع تكلفة النقل البري وصعوبته ولذلك لم تصل تجارة القوافل عشر الحركة التجارية بين مصر وبلاد الشام^(١١٤٠).

وببدأ طريق القوافل التجارية بين القاهرة وبلاد الشام من بركة الحاج^(١١٤١) ولطائف^(١١٤٢) فيلبس فعالية القرنين^(١١) (١٤٣) فالصالحية^(١١٤٤) ققطية^(١١٤٥) فالعرش فعنان يونس وغزة . ومن غزة إلى طريق القوافل ببلاد الشام وهو الطريق الذي يجتاز سوريا من جنوبها إلى شمالها ويربط المدن الداخلية بعضها ببعض ، ويمكن لهذا الطريق أن ينطلق من دمشق إلى حمص فعنا، فحلب أو من البقاع عبر بعلبك فحمص فعنا، فحلب^(١١٤٦).

وقد شملت الصادرات المصرية إلى بلاد الشام عبر الطريق البري نفس السلع التي كانت تمد بها مصر بلاد الشام عن طريق مينا . دمياط كالأرز والجلود والأقمشة والنا . والبز والشعير والعدس وغيره . في حين كانت الواردات الشامية تشمل الحرير والمسمم والقطن والفضة والتبغ وغيرها . وكان معظم التجار يكتفون وكلاء لهم للمناينة بالتجارة بالقوة بطريق القوافل في حين أن النقل نفسه كان موكلاً لشيوخ القبائل البدوية المصرية^(١١٤٧) ومن تلك القبائل عرب نصف حرام التي تقسم في بركة الحاج بالقرب من القاهرة وعرب محارب والفتوحات وتقيم تلك القبائل بصرالحى بلبس والقرين ، وعرب السويطيات وتقيم بصرالحى العرش وعرب الوحيات بين العرش وغزة وعرب القهاينة والطرانيس ولبن البراق وهذه القبائل تسكن الضواحي الرملية القاحلة لحان يونس^(١١٤٨) .

ولم يارس هؤلاء العربان التجارة بأنفسهم مطلقاً . ولم يأخذوا على عاتقهم سوى استغلال المجال في نقل البضائع خلال صحراواتهم . ولكن عندما أغلق الطريق البحري جهة دمياط أثناء الاحتلال الفرنسي لمصر استوجب الأمر اللجوء إلى موزلا . وهكذا تحكروا في أسفار النقل ثم استغفموا جزءاً من الأرباح التي حياتها لهم هذه الظروف في ممارسة التجارة لحسابهم الخاص . وفي هذه الحالة كانوا يخزنون بضائعهم في مخبأاتهم حيث كان تجار المدن المصرية

لمصلحة النقل ساللة^(١١٢٨) إلا أنه في الربع الأخير من نفس القرن حرص الناقلون على أن يبلغ المرسل الأجر مقدماً عند تسليم البضاعة المدة للشحن ، ولا يتبقى للناقل إلا "البوالص" التي يتم تسليمها إليه بعد إتمام عملية النقل .

وقد توقف مقدار أجرة النقل على توافر السنن أو قلتها^(١١٢٩) كما اختلفت الأجرة من مينا ، لأخر ففي مينا . الإسكندرية مثلاً كانت أجرة نقل السلع إلى الشام تتم بتأجير السفينة لعدد من الرحلات^(١١٣٠) أو لفترة زمنية معينة . أما في مينا . دمياط فكانت أغلب أجرة النقل تقدر على الأرب من الأرز^(١١٣١) ورغم عدم وجود الأرز أحياناً على متن السفينة وربما كان ذلك لأن الأرز من سلح التصدير الرئيسية من مينا . دمياط^(١١٣٢) وفي الموانئ الشامية كانت أجرة النقل تقدر حسب نوعية البضائع فمثلاً أجرة نقل الدخان كان بالقطار والأقمشة بالجوال^(١١٣٣) .

وقد تفاوتت أجرة نقل البضائع على حسب المسافة بين دمياط والموانئ الشامية فقد كانت أجرة النقل من دمياط إلى اللاذقية ما بين لرشين ونصف أصدية وثلاثة أرباع قرش أسدي للأرب وفي نفس الوقت كانت أجرة النقل من دمياط إلى صيدا أو بيروت بقرشين ونصف أصدية للأرب^(١١٣٤) .

ولما كانت الأجرة هي مقابل تنفيذ الناقل التزامه بالنقل فكان إذا تعذر عليه ذلك لأي سبب من الأسباب سقط حقه في الأجرة ، وإذا حدث ذلك عن طريق خطأ منه أصبح فوق ذلك مسئولاً عن تعويض المرسل أو المرسل إليه . أما إذا كان عدم تنفيذ النقل واجباً إلى سبب قهري ففي هذه الحالة لا يستحق الناقل أجرة ولكنه لا يسأل عن أي تعويض مادام لا ينسب إليه خطأ^(١١٣٥) . فعلى سبيل المثال كان اشتداد الرياح وشدة الأمواج عاملاً رئيسياً في فقدان الناقل لأرصانته أمة من العسل المتعهد بنقله ولذلك لم يسأل في هذه الحالة عن تعويض المرسل أو المرسل إليه عن هذا الخطأ لأنه يرجع إلى سبب قهري إلا أنه لم يحصل على الأجرة^(١١٣٦) أما إذا قبت إهمال الريان فإنه لم يستحق في هذه الحالة الأجرة المتفق عليها قطعاً عن إتمام بقيمة البضاعة المفقودة^(١١٣٧) .

سنة ١١٣٨ هـ . وبلغت نسبة الأرباح في تلك الفترة ما بين ١٠ و ١٥ في المائة .

- ١ - عبد الحميد حامد سليمان : تاريخ المرائي المصرية في العصر العثماني ، دورها السياسي ونظامها الإدارية والمالية والاقتصادية . ص ٣٦٤ - ٣٦٥ ، الهيئة العامة للكتاب سنة ١٩٩٥ م .
- ٢ - المرجع السابق ، ص ٢٦٥ .
- ٣ - فقولا يوسف : تاريخ دسباط منذ أقدم العصور ، ص ٢٢٨ . مطبعة التحرير بالقاهرة سنة ١٩٧٩ م .
- ٤ - إلهام محمد علي : مصر في كتابات الرحلات والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر ، ص ٢١٨ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، سنة ١٩٩٢ م .
- ٥ - محكمة الإسكندرية التشريعية : ص ١٠٧ - ١١٠ ، ص ١١٠ - ١١٢ ، م ٢٣ (آخر دمج الأول سنة ١٢٠٨ إلى ٥ نوفمبر ١٧٩٢ م) .
- ٦ - Brown, W.G: *Nouveau Voyage Dans La Haute Et Basse Egypte La Syrie, LA Dar, LA Four, ou Aucusi European Navoit Penetre, Fait Depuis Les Années 1739. Jusque en 1798. Tome second. Paris 18, p. 162.*
- ٧ - محكمة الإسكندرية الفرعية : ص ١٠٧ ، ص ٨٠ - ١١٤ (وجب سنة ١١٦٦ - ٢٢ نوفمبر سنة ١١٧٠) .
- ٨ - السهب : الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر ، ج ٢ ، ص ١١٧ ، النظام المالي والإداري في مصر العثمانية ، ترجمة زهير الشايب ، الطبعة الأولى مكتبة المائجي ، القاهرة ١٩٧٩ م .
- ٩ - محكمة الإسكندرية التشريعية : ص ١٠٧ ، ص ١١٠ - ١١٢ ، م ٢٢ (آخر دمج الأول ١٢٠٨ - ١٢ نوفمبر ١٧٩٢) .
- ١٠ - محكمة الإسكندرية التشريعية : ص ١١٤ ، ص ٤٣٨ ، م ٧٨٢ (٧ ذو الحجة ١١١٧ - ٤ ديسمبر ١١١٥) .
- ١١ - محكمة الإسكندرية التشريعية : ص ٢٩ ، ص ١٢٦ ، م ٢١٢ (٢١ ذوال شعبان ١١٤٠ - ١٣ مارس ١١٢٨) .
- ١٢ - ليلي الصباغ : (الماليات الأودوية في بلاد الشام في العهد العثماني ، ص ٣٠٢ ، ص ١٢٢ - مصدر كرد علي : خطط الشام ، ج ٥ ، ص ١٦٥ ، مطبعة الفرقس دمشق ١٩٢٧ .
- ١٤ - ليلي الصباغ : المرجع السابق ، ص ٣٠١ .
- ١٥ - المرجع السابق : ص ٢٠٤ .
- ١٦ - المرجع السابق : ص ٢٩٢ - ٢٩٤ .
- ١٧ - محمد كرد علي : المرجع السابق ، ص ١١٨ .

يأتون إليهم ليختاروا ويشعروا من هذه البضائع ، وأحياناً كان يشارك شيوخ هذه القوافل تجاراً من القاهرة أو من أية مدينة أخرى وفي هذه الحالة كان هؤلاء الشيوخ يأخذون من هذه المحلات السلع التي تمهدوا بنقلها إلى سوريا ثم يعودون بعد ذلك ليخزنوا فيها السلع التي طهروا عند عودتهم (١٤٤٩) . وكانوا يسلكون في ذلك المسالك المصححة تفادياً لرقابة قوات الاحتلال الفرنسي (١٤٥٠) .

* * *

وهكذا يتضح صرود معظم التجارة بين مصر والشام طوال القرن الثامن عشر عبر الطريق البحري لهولند ويخص تكافئه ، لكن المراهيل السيامية كانت سبباً في ظهور أهمية الطريق البحري بين مصر وبلاد الشام ، وقد تبين من وثائق محكمة دسباط وإسكندرية ظهر التخصص في الموائج حيث اقتصر تعامل ميناء دسباط على موائج بلاد الشام في حين اقتصار ميناء الإسكندرية بجهات أخرى كما كان لمراسلة وثائق تلك الفترة أهميتها في توضيح اقتصار دخول النيل على الشاحنات المحلية ، أما الشاحنات الأجنبية فلم يسع برسوها إلا بعرض البحر على أن تقوم القوافل بتوصيل البضائع إليها أو نقلها منها كما يتضح القاء مسئولية نقل البضائع وتوصيلها إلى أصحابها على عاتق رؤساء السفن بالشاحنات المحلية في حين اشترك في المسؤولية مع قبطان الشحنة الأجبية مساعدهم كالباروكان والباروكي ولعل ذلك كان راجعاً إلى صعوبة تعامل القبطان مع التجار وذلك لاختلاف اللغة ومن أجل هذا وكل هذا الأمر لكل من الباروكان والباروكي .

أما الطريق البري فلم يلق الرعاية الكافية من قبل الإدارة وبالتالي جاءت الإشارة التي في الوثائق قليلة وذلك لشدة استنظامه ، مما أدى إلى اعتماد التجار على الطريق البحري أكثر من البري عند نقل بضائعهم بين مصر وبلاد الشام ، وربما اقتصر استخدام الطريق البري عند التبادل التجاري بين مصر والجهات الغربية من حدودها كقلاطين .

وعلى أية حال فإن التجارة بين مصر وبلاد الشام سواء بالطريق البحري أو البري لم تكن لتعبر دون عوائق أو صعوبات ، ولكن الإدارة العثمانية في كلا البلدين حاولت لتبليط تلك الصعوبات بقصر الإمكان وخاصة ما يتعلق منها بأمن هذه الطرق حيث كانت التجارة من بين مصادر الدخل للسلطان العثماني في استانبول .

٢٧ - محكمة ديباط الشرعية ، ص ١٨٤ ، م ٣٧٦ ، ص ١٦٦ ، وبع الآخر ١١٢٦ - ٢٣ أبريل ١١٧٤ .

٢٨ - Cohen, Amnon: Palestine in the 18 th century (palestern of Government and Administration Jerusalem 1973, p. 159- 153 .

٢٩ - محكمة ديباط الشرعية : ص ١٨٦ ، م ٣٩ ، ص ١٦٦ ، وبع ١١٢٨ - ١٦ يوليو ١١٧٦ .

٤٠ - سجلات محكمة ديباط الشرعية ، تحت أرقام ١٦٨ ، ١٨٧ ، ١٩٠ ، ١٩٢ ، ١٩٧ ، ٢١٢ ، ٢١٧ ، ٢١٧١ .

٤١ - المختصر وجمعها شفاير وهي سفينة صغيرة بناه واحد في الوسط . والتخمين من الراكب النبطية إلا أنها استخدمت أيضاً في البحر المتوسط حيث عرفها أهل الشام ... فودش التخلي : السفن الإسلامية على مرور المجمع ص ٧٤ - ٧٥ . الإنكليزية ١٩٧٤ .

٤٢ - الشاهقة : جمعها شافقات وهي سفينة شراعية من نوع ثعلب . استخدمها الأتراك واليونانيين والإيطاليون في القرنين السابع عشر والثامن عشر في نقل الأشخاص والبضائع والأدوات الهربية .

الموقع السابق . ص ٦٤ .

٤٣ - القزقة : يقع القاف وتشهد الرياء والجمع نياحات وهي عرضة الهامة قليلة الارتفاع تشمل في المياه قليلة السفن كثراني ، البحار وجمعها نقل البضائع من السفن الراسية في المواني إلى داخل البلاد عن طريق النيل ونقل التجار بين ثغور سواحل البحر المتوسط ... نفس الموقع السابق ، ص ١٣٠ .

٤٤ - الشير : وجمعها شياير وهي مركب ذات مؤخرة مستديرة من أنواع سفن البحر المتوسط ... الموقع السابق ، ص ٨٢ .

٤٥ - القرقاطة : والجمع قرقاط ، القرقاطة نوع من السفن الحربية القديمة المتوسطية الحجم استخدمها الأيوبيون والمماليك في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر منذ أوائل القرن السابع عشر ، كما استخدمت أيضاً في البحر الأحمر منذ الربع الثاني من القرن السابع عشر ، غير أن استخدامها لم يستمر لفترة طويلة ، الموقع السابق ص ١١٥ .

٤٦ - الشنك : بضم السين والياء وجمعها شنك وسنايك ، وهي سفينة صغيرة من الراكب المستعملة في الخليج الفارسي والصحيط الهندى والبحر الأحمر غير أنه أمكن استخدامها في البحر المتوسط بعد ذلك . فودش التخلي : الموقع السابق ، ص ٧٠ - ٧١ .

٤٧ - الشيطية : والجمع شياطي وشيطيات ، وهي من الراكب الغربية الصغيرة التي تقار بالحقبة والسرية وتعمل في البحر المتوسط ، الموقع السابق ، ص ٨٧ : محصل بلدين الموسى : تاريخ الأقطار العربي ، ص ٥٧ ، مطبعة الترمي ، دمشق ١٩٤٥ .

٤٨ - الغليون : والجمع غلايين والكلمة معربة عن الأسيانية وكان يستعمل لحمل كتور مناجم سبر والكتسك والبضائع النفيسة من المستعمرات إلى إسبانيا . وقد ظهر هذا النوع كمركب حربي كبير في الفترة الممتدة من أوائل القرن الخامس عشر إلى أوائل القرن السابع عشر . وكان يشكل أحد

١٨ - ليلي الصياغ : المرجع السابق ، ص ٢٩٢ ، دار اسكندرية للنشر والتوزيع ، ص ٨٧ - ٨٨ .

١٩ - إنكسر كريل : تاريخ حيفا في عهد الأتراك المشايخ ، ترجمة تيسير إلياس ، ص ٨٧ - ٨٨ . معهد دراسات الشرق الأوسط في حيفا سنة ١٩٧٨ م .

٢٠ - ليلي الصياغ : المرجع السابق ، ص ٢٨٩ .

٢١ - محمد كرد علي : المرجع السابق ، ص ١٦٩ ، ٢٦٨ ، مطبعة القروى دمشق ١٩٢٦ .

٢٢ - المصدر السابق : ج ٤ ، ص ١٠١ ، مطبعة لبنان للنشر والتوزيع ، ص ٢٧٤ .

٢٣ - ليلي الصياغ : المرجع السابق ، ص ٢٧٤ .

٢٤ - أحمد عارف الزين : تاريخ صيدا ، ص ١٢٧ ، مطبعة العرفان سنة ١٩١٣ .

٢٥ - سليم تجماع : علاقات لبنان الخارجية في عهد المشايخ ، مجلة الأبحاث ج ١ ، ص ٧٧ ، السنة ١٢ بيروت ١٩٥٩ م .

٢٦ - الإسكلة : جمعها أساكل من الإيضالية إسكالا تطلق وتطلق في التركية على رصيفه البناء البحري ثم أصبحت تطلق على البناء . أحمد الصعيد سليمان : تأصيل ما ولد في تاريخ الجبري من الدخيل ، ص ١٦ ، دار المعارف ، القاهرة .

٢٧ - أحمد بن صالح الأدهسي : محلة الأوب في الرحلة من ديباط إلى الشام وطلب ، مخطوط بنار الكفا المصرية ، ص ٢١٤ ، تاريخ تبصر ، ميكروتيلام رقم ٢٨٦٥٤ .

٢٨ - ليلي الصياغ : المرجع السابق ، ص ٢٦٦ .

٢٩ - لويس شيخو اليسوعي : بيروت فانها وأثارها ، ص ٩١ ، مطبعة الأديب السبعيني ، بيروت ١٩٢٥ .

٣٠ - عصام محمد شيارو : تاريخ بيروت منذ أقدم العصور حتى القرن العشرين ص ١٣٢ ، دار مطابع للكتاب ، بيروت ١٩٨٧ م .

٣١ - نهدي صبيح الحمصي : تاريخ طرابلس من خلال وثائق المحكمة الشرعية في النصف الثاني من القرن السابع عشر ص ١٥٩ ، دار الأيمان للطباعة والنشر ، طرابلس ١٩٨٦ م .

٣٢ - Steensgaard, Niels : The Asian trade Revolution of the Seventeenth century p. 177 - 178 .

٣٣ - ليلي الصياغ : المرجع السابق ، ص ٢٥٠ .

٣٤ - Creelins Danjel : French clips and their cargoes sailing between Damirte and Ottoman ports 1777 - 1781 Jumbo, vol 37 lied p. 262 without date .

٣٥ - Steensgaard, Niels: op. cit., p. 177 .

٣٦ - محمد كرد علي : المرجع السابق ، ص ٥ ، ص ١٧٤ - ١٧٥ ، دار اسكندرية للنشر والتوزيع ، ص ١٨ - نوفمبر ١٩٧٤ .

- ٦٢ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٤ ، ص ٢٦٧ ، م ٢٩٩ (٣ رجب ١١٢٦ - ١٥ يوليو ١٧٧٤) .
- ٦٣ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، ص ٢٦ ، م ٥٢ (٢٦ رجب ١١٢٨ - ١٩ يوليو ١٧٧٦) .
- ٦٤ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٠ ، ص ٨٩ ، م ١٧٨ (٢٢ شوال ١١٢٠ - ١٨ سبتمبر ١٧٧٨) .
- ٦٥ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٠ ، ص ٨٩ ، م ١٧٨ (٢٢ شوال ١١٢٠ - ١٨ سبتمبر ١٧٧٨) .
- ٦٦ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، ص ٩١ ، م ١٧٧ (٢٠ رجب ١١٢٨ - ١٠ يوليو ١٧٧٦) .
- ٦٧ - Wile, Guston : *Memoires Sur L Egypte Annee 1791*, p. 2, Le Caire 1949.
- ٦٨ - Raymond, Andre : *Artisan Et commercents Au Caire au xviii siecle, Tom 1* . p. - ١٨ 169, Damas 1973 .
- ٦٩ - Bahier, Louis : *L Egypte 1798 - 1900*, p. 20, Paris 1900 .
- ٧٠ - Raymond, Andre : *op. Cit.*, pp. 169 - 170 .
- ٧١ - بيش جران : *المفرد الإسلامية للإسبالية (مصر ١٧٦٠ - ١٨٤٠)* ترجمة محروس سليمان - مراجعة د. زلف عباس ، ص ٢٩ ، الطبعة الأولى ، دار الفكر للنشر والتوزيع ، القاهرة ١٩٩٣ م .
- ٧٢ - Raymond, Andre : *op. Cit.*, pp. 170 - 171 .
- ٧٣ - Raymond, Andre : *op. Cit.*, pp. 170 - 171 .
- ٧٤ - محكمة دسباط الشرعية : ص ٢٧٦ ، ص ١٤٤ ، م ١٨٧ (٤ محرم ١١٩٤ - ١١ يناير ١٧٧٩) .
- ٧٥ - محكمة دسباط الشرعية : ص ٢٨١ ، ص ٧٤ ، م ١٩٤ (٩ ربيع الأول ١١٩٤ - ١٥ مارس ١٧٨٠) .
- ٧٦ - محكمة دسباط الشرعية : ص ٢٨١ ، ص ١٤٤ ، م ١٨٦ (١٥ ذو القعدة ١١٩٤ - ٢٤ نوفمبر ١٧٧٨) .
- ٧٧ - محكمة دسباط الشرعية : ص ٢٨١ ، م ٧٤ (٢٠ ربيع الأول ١١٩٤ - ٢٦ مارس ١٧٨٠) .
- ٧٨ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٧ ، ص ٢٠ ، م ٢٠ (٢٥ ربيع الأول ١١٢٧ - ٢١ مارس ١٧٧٥) .
- ٧٩ - عبد الحميد حامد سليمان : *الرجوع السابق* ، ص ٢٧٤ .

- ٧٠ - عبد الرواب بكر : *مينا، دسباط وورد في العلاقات التجارية بين مصر وبلاد اللغات خلال القرن الثامن عشر* ، ص ٥٨ ، ضمن أبحاث مصر وعالم البحر المتوسط في العصر الحديث ، الطبعة الأولى ، دار النهضة المصرية ، القاهرة ١٩٨٩ م .
- ٧١ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٧ ، ص ١١١ ، م ١٢٩ (٣ جمادى الآخر ١١٢٩ - ١٥ مايو ١٧٧٧) .
- ٧٢ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٢ ، ص ٢٦٦ ، م ٣٢٦ (١٨ صفر ١١٢٢ - ٢١ ديسمبر ١٧٧٥) .
- ٧٣ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٢ ، ص ٢٦٦ ، م ٣٢٦ (١٨ صفر ١١٢٢ - ٢١ ديسمبر ١٧٧٥) .
- ٧٤ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، ص ١٧٨ ، م ١٨٦ (٢٧ ذو الحجة ١١٢٨ - ١٧ ديسمبر ١٧٧٦) .
- ٧٥ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٧ ، ص ٢٢ ، م ٢٢ (١٩ ربيع الأول ١١٢٩ - ٢ مارس ١٧٧٦) .
- ٧٦ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٧٤ ، ص ١٨٩ ، م ١٨٨ (٥ رمضان ١١٢٨ - ٢٣ أغسطس ١٧٧٦) .
- ٧٧ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٢ ، ص ٩٤ ، م ٢٠٩ (٧ رمضان ١١٢٥ - ٢٧ سبتمبر ١٧٧٦) .
- ٧٨ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، ص ١٠٥ ، م ١٥٢ (١٦ رجب رمضان ١١٢٨ - ١٧ سبتمبر ١٧٧٦) .
- ٧٩ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، م ٢٩ (٥ رمضان ١١٢٨ - ٢٣ أغسطس ١٧٧٦) .
- ٨٠ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، م ١٠٥ (١٦ رجب رمضان ١١٢٨ - ١٧ سبتمبر ١٧٧٦) .
- ٨١ - عبد الرواب بكر : *مينا، دسباط وورد في العلاقات التجارية بين مصر وبلاد اللغات خلال القرن الثامن عشر* ، ص ٥٨ ، ضمن أبحاث مصر وعالم البحر المتوسط في العصر الحديث ، الطبعة الأولى ، دار النهضة المصرية ، القاهرة ١٩٨٩ م .
- ٨٢ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، ص ١٧٨ ، م ١٨٦ (٢٧ ذو الحجة ١١٢٨ - ١٧ ديسمبر ١٧٧٦) .
- ٨٣ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، ص ١١٢ ، م ١١٢ (١٠ شوال ١١٢٨ - ٢٨ سبتمبر ١٧٧٦) .
- ٨٤ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، ص ١٧٨ ، م ١٨٦ (٢٧ ذو الحجة ١١٢٨ - ١٧ ديسمبر ١٧٧٦) .
- ٨٥ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، ص ٢٤٢ ، م ٢٤٢ (٢٤ شوال ١١٢٨ - ١١ أكتوبر ١٧٧٦) .
- ٨٦ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٢ ، ص ٩٤ ، م ٢٠٩ (٧ رمضان ١١٢٥ - ٢٧ سبتمبر ١٧٧٦) .
- ٨٧ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، م ٩٠ (٢٩ جمادى الأولى ١١٢٨ - ٢١ مايو ١٧٧٦) .
- ٨٨ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، م ١٠٥ (١٦ رجب رمضان ١١٢٨ - ١٧ سبتمبر ١٧٧٦) .
- ٨٩ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ ، م ٢٩ (٥ رمضان ١١٢٨ - ٢٣ أغسطس ١٧٧٦) .
- ٩٠ - عبد الرواب بكر : *مينا، دسباط وورد في العلاقات التجارية بين مصر وبلاد اللغات خلال القرن الثامن عشر* ، ص ٥٨ ، ضمن أبحاث مصر وعالم البحر المتوسط في العصر الحديث ، الطبعة الأولى ، دار النهضة المصرية ، القاهرة ١٩٨٩ م .
- ٩١ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٧ ، ص ١١١ ، م ١٢٩ (٣ جمادى الآخر ١١٢٩ - ١٥ مايو ١٧٧٧) .

- ٩٧ - محكمة الإسكندرية الشرعية : ص ٦٠ ، م ٣٧٢ (٨ رمضان ١١٢٥ - ٢٨ سبتمبر ١١٧٦) .
- ٩٨ - عثمان سلطان : الحقوق التجارية . الجزء الأول . الطبعة الثانية . ص ١٩٣ . سوريا ١٩٤٩ م
- ٩٩ - محكمة دسباط الشرعية : ص ٢٦٢ . م ١١٦ (١٢٨ نهاية ذو الحجة ١١٤٥ - ١٢ يونيو ١١٧٣) .
- ١٠٠ - *Stansure Vitz, Arjyon : The Jews of the Ottoman Empire in the late Fifteenth and sixteenth centuries, p. 174.*
- ١٠١ - علي حسن الدين عوض : العقود التجارية . ص ١٤٦ . مكتبة النهضة المصرية . القاهرة ١٩٥٦ م .
- ١٠٢ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٠ . م ١٦ (١٩ جادى الأول ١١٢٠ - ١٥ أبريل ١١٧٨) .
- ١٠٣ - عثمان سلطان : الرجوع السابق . ص ١٨٨ .
- ١٠٤ - النشان : هي القاونسية نشان بكثر النون بمعنى العلامة أو الشهادة والشمار ... أحمد السيد سليمان : الرجوع السابق . ص ١٩٠ .
- ١٠٥ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٠ . م ١٢ (١٩ جادى الأول ١١٢٠ - ١٥ أبريل ١١٧٨) .
- ١٠٦ - عبد الحميد حامد سليمان : الرجوع السابق . ص ٢٧٧ .
- ١٠٧ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٩ . م ١٩ (١٣ رجب ١١٢٤ - ٢٩ أبريل ١١٧٢) .
- ١٠٨ - علي جمال الدين عوض : الرجوع السابق . ص ١٤٩ .
- ١٠٩ - محكمة الإسكندرية الشرعية : ص ١٧٧ . م ١٨٧ (٢٩ صفر ١١٥٣ - ٢٥ مايو ١١٧٤) .
- ١١٠ - علي جمال الدين عوض : الرجوع السابق . ص ١٥٠ .
- ١١١ - مصطفى كامل طاهر : الوجيز في القانون البحري . ص ٣٤ . الطبعة الأولى . دار المعارف . الإسكندرية ١١٥٥ .
- ١١٢ - محكمة دسباط الشرعية : ص ٢٥٦ . م ١٧٦ (٢٥٢ صفر ١١٧٩ - ١٧ أغسطس ١١٧٢) .
- ١١٣ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٧ . م ٢٨ (٢٩ ذو القعدة ١١٢٨ - ٤ نونبر ١١٧٦) .
- ١١٤ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٣ . م ٢٥٦ (١٣ صفر ١١٢٧ - ١٧ ديسمبر ١١٧٩) .

- ٨٠ - محكمة الإسكندرية الشرعية : ص ١٩٩ . م ١٢٢ (٢١ ربيع الثاني ١١٤٠ - ١٣ مارس ١١٧٨) .
- ٨١ - محكمة الإسكندرية الشرعية : ص ٦٥ . م ٨ (١٨ ربيع الثاني ١١٢٩ - ٩ أكتوبر ١١٧٧) .
- ٨٢ - محكمة الإسكندرية الشرعية : ص ٩٥ . م ٨٤ (١٢ ربيع الثاني ١١٤٧ - ٢٨ ديسمبر ١١٧٣) .
- ٨٣ - محكمة دسباط الشرعية : ص ٢٤٣ . م ٢٨٣ (٨ جادى الآخر ١١٦٨ - ٢٢ مارس ١١٥٥) .
- ٨٤ - محكمة الإسكندرية الشرعية : ص ٦٦ . م ٢٥٦ (٢٩ ربيع الثاني ١١٢٢ - ٩ مارس ١١٧٢) .
- ٨٥ - عبد الحميد حامد سليمان : الرجوع السابق . ص ٢٧٥ .
- ٨٦ - محكمة دسباط الشرعية : ص ٢٤٩ . م ١ (٢ رجب ١١٧٠ - ١٠ أبريل ١١٥٧) .
- ٨٧ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ . م ١٢٤ (٢٠ ربيع الأول ١١٢٨ - ١٤ مارس ١١٧٦) .
- ٨٨ - أحمد السيد سليمان : الرجوع السابق . ص ٢٩ .
- ٨٩ - محكمة دسباط الشرعية : ص ٦٠ . م ١٠٥ (٣ ربيع الأول ١١٢٠ - ٣٠ أغسطس ١١٧٨) .
- ٩٠ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٠ . م ٩ (٢٠ جادى الأول ١١٢٠ - ٤ أبريل ١١٧٨) .
- ٩١ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٩٥ . م ٨٩ (١٠ صفر ١١٢٣ - ١١ ديسمبر ١١٧٢) .
- ٩٢ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٦ . م ٢٩٩ (١٨ شعبان ١١٢٨ - ١٧ أغسطس ١١٧٦) .
- ٩٣ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٧ . م ١٩٢ (١٢ ربيع الثاني ١١٢٩ - ١٨ أغسطس ١١٧٧) .
- ٩٤ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٦٤ . م ٢٧ (٢٠ رمضان ١١١٣ - ٨ فبراير ١١٧٠) .
- ٩٥ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٧ . م ٢٤٤ (١٦ ربيع الثاني ١١٢٩ - ٢٣ سبتمبر ١١٧٦) .
- ٩٦ - محكمة دسباط الشرعية : ص ١٨٥ . م ٢٧ (٢٠ ذو الحجة ١١٢٧ - ١٧ ديسمبر ١١٦٥) .

أولاً : المصادر :

- ١ - سجلات محكمة دمياط الشرعية :
- ٢٠ - ١ رمضان ١١١٣ - ١٨ فبراير سنة ١٧٠٢ .
- ٢ - ١٧ رمضان ١١٢٥ - ٢٧ سبتمبر سنة ١٧١٣ .
- ٣ - ١٦ ربيع الآخر ١١٢٦ - ٣٠ أبريل سنة ١٧١٤ .
- ٤ - ٣ رجب ١١٢٦ - ١٥ يوليو سنة ١٧١٤ .
- ٥ - ٢٥ ربيع أول ١١٢٧ - ٣١ مارس سنة ١٧١٥ .
- ٦ - ٢٠ ذو الحجة ١١٢٧ - ١٧ ديسمبر سنة ١٧١٥ .
- ٧ - ٢٠ ربيع أول ١١٢٨ - ١٤ مارس سنة ١٧١٦ .
- ٨ - ٢٩ جمادى الأولى ١١٢٨ - ٢١ مايو سنة ١٧١٦ .
- ٩ - ٢٠ رجب ١١٢٨ - ١٠ يوليو سنة ١٧١٦ .
- ١٠ - ٢٦ رجب ١١٢٨ - ١٦ يوليو سنة ١٧١٦ .
- ١١ - ١٨ شعبان ١١٢٨ - ٧ أغسطس ١٧١٦ .
- ١٢ - ٥ رمضان ١١٢٨ - ٢٣ أغسطس ١٧١٦ .
- ١٣ - غاية رمضان ١١٢٨ - ١٧ سبتمبر سنة ١٧١٦ .
- ١٤ - ١٠ شوال ١١٢٨ - ٢٧ سبتمبر سنة ١٧١٦ .
- ١٥ - ٢٤ شوال ١١٢٨ - ١١ أكتوبر سنة ١٧١٦ .
- ١٦ - ٢٩ ذى القعدة ١١٢٨ - ٤ نوفمبر ١٧١٦ .
- ١٧ - ٢٧ ذى الحجة ١١٢٨ - ٢ ديسمبر ١٧١٦ .
- ١٨ - ١٩ ربيع أول ١١٢٩ - ١٥ مايو ١٧١٧ .
- ١٩ - ٣ جمادى الآخر ١١٢٩ - ٣ مارس ١٧١٧ .
- ٢٠ - أواخر شعبان ١١٢٩ - ٢٣ سبتمبر ١٧١٧ .
- ٢١ - ١٦ شوال ١١٢٩ - ٢٣ سبتمبر ١٧١٧ .
- ٢٢ - ١٨ فر القعدة ١١٢٩ - ٢٤ أكتوبر ١٧١٧ .
- ٢٣ - ٣ جمادى أول ١١٣٠ - ٤ أبريل ١٧١٨ .

- ١٤٥ - قضية : قرية قرب الفرسة . كان يؤخذ بها الكوس من كل من يمر على ذلك الساروخ من السجائر ويخبرهم عن خفارة الأموال والغنم والعياب ومن جواركه بولاق ومصر القديمة . وقد اندثرت هذه القرية ولم يبق منها إلا أطلال بين القنطرة والقصين . عبد الفتى بن إسماعيل التاليسى : المصدر السابق .
- ١٧٢ : محمد رمزي : المصدر السابق . القسم الأول " البلاد القديمة " . ص ٣٥ . مطبعة دار الكتب ، ١٩٥٤ م .
- ١٤٦ - ليلى الصياغ ، المرح السابق . ص ٢٠٥ - ٢٠٦ .
- ١٤٧ -
- ١٤٨ - ليليه جوير : حصر للقبائل العربية التي تطلق بين مصر وفلسطين . ضمن دراسات عن العرب في ولف مصر وصحرائها . ترجمة زهير الشايب . ص ٢٢ - ٢٧ . الطبعة الأولى . القاهرة ١٩٧٨ م .
- ١٤٩ - جيران : المصدر السابق . ص ٢٩٦ - ٢٩٧ .
- ١٥٠ - عبد الرحمن عبد الرحمن عبد الرحمن : العلاقات الاقتصادية بين الولايات العربية إبان العصر العثماني (١٥١٧ - ١٧٩٨) من خلال وثائق الحاكم الشرعية المصرية . بحث ضمن مؤتمر " الولايات العربية ومصادر وثائقها في العهد العثماني " . تقدم محمد مزالي . ص ٤٨ . المؤتمر الخامس للجنة العالمية لدراسات ما قبل العهد العثماني والفترة العثمانية . تونس ١٩٨٢ م .

١٥١ - محمد رمزي : قضية : قرية قرب الفرسة . كان يؤخذ بها الكوس من كل من يمر على ذلك الساروخ من السجائر ويخبرهم عن خفارة الأموال والغنم والعياب ومن جواركه بولاق ومصر القديمة . وقد اندثرت هذه القرية ولم يبق منها إلا أطلال بين القنطرة والقصين . عبد الفتى بن إسماعيل التاليسى : المصدر السابق .

١٧٢ : محمد رمزي : المصدر السابق . القسم الأول " البلاد القديمة " . ص ٣٥ . مطبعة دار الكتب ، ١٩٥٤ م .

١٤٦ - ليلى الصياغ ، المرح السابق . ص ٢٠٥ - ٢٠٦ .

١٤٧ -

١٤٨ - ليليه جوير : حصر للقبائل العربية التي تطلق بين مصر وفلسطين . ضمن دراسات عن العرب في ولف مصر وصحرائها . ترجمة زهير الشايب . ص ٢٢ - ٢٧ . الطبعة الأولى . القاهرة ١٩٧٨ م .

١٤٩ - جيران : المصدر السابق . ص ٢٩٦ - ٢٩٧ .

١٥٠ - عبد الرحمن عبد الرحمن عبد الرحمن : العلاقات الاقتصادية بين الولايات العربية إبان العصر العثماني (١٥١٧ - ١٧٩٨) من خلال وثائق الحاكم الشرعية المصرية . بحث ضمن مؤتمر " الولايات العربية ومصادر وثائقها في العهد العثماني " . تقدم محمد مزالي . ص ٤٨ . المؤتمر الخامس للجنة العالمية لدراسات ما قبل العهد العثماني والفترة العثمانية . تونس ١٩٨٢ م .

- ٦ - أوائل شعبان ١١٤٠ - ١٣ مارس ١٧٧٨ .
- ٧ - ٢٦ صفر ١١٥٣ - ٢٥ مايو ١٧٤٠ .
- ٨ - أول صفر ١١٥٥ - ١٧ أبريل ١٧٤٢ .
- ٩ - أواخر رمضان ١١٨١ - ١٩ فبراير ١٧٦٨ .
- ١٠ - ١٤ شوال ١١٨٧ - ٢٨ ديسمبر ١٧٧٣ .
- ١١ - آخر ربيع أول ١٢٠٨ - ٥ نوفمبر ١٧٩٣ .
- ج. مخطوطات :
 - ١ - أحمد بن صالح الأدهمي : تحفة الأدب في الرحلة من دمشق إلى الشام وحلب ، الطبعة مخطوطات بنار الكتب القصرية ، تاريخ تبصر ، ميكروفيلم ، ٢٨٦٥٤ : ٧٠
- المراجع العربية والعربية :
 - ١ - أحمد السعيد سليمان : فأسبل ما ورد في تاريخ الجبري من الدخيل ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٥٤ .
 - ٢ - أحمد عارف الزين : تاريخ صيدا ، مطبعة البرلمان ، بيروت ١٩١٣ .
 - ٣ - أنستيف : الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر ، ترجمة زهير الشبابي ، ج٢ الطبعة الأولى ، مكتبة الخانجي ، القاهرة ١٩٧٩ م .
 - ٤ - إلهام محمد علي : مصر في كتابات الرحالة والناسخ الفرنسيين من القرن الثامن عشر ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٢ .
 - ٥ - أليكس كرويل : تاريخ حيفا في عهد الأتراك المشايخ ، ترجمة تيسير إلياس ، معهد دراسات الشرق الأوسط ، حيفا ١٩٧٩ م .
 - ٦ - ب. س. جيبارو : موسوعة الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر ، ترجمة زهير الشبابي ، ج١ ، ط ١ ، مكتبة الخانجي ، القاهرة ١٩٧٨ م .
 - ٧ - بيتر جيران : الجغرافيا الإسلامية للأسمالية لمصر ١٧٦٠ - ١٨٤٠ ، ترجمة محروس سليمان ، مراجعة د. رؤوف عباس ، ط ١ ، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع ، القاهرة ١٩٩٣ .

- ٢٤ - ٤ جماد أول ١١٣٠ - ١٥ أبريل ١٧١٨ .
- ٢٥ - ٣ شوال ١١٣٠ - ٣ أغسطس ١٧١٨ .
- ٢٦ - ٢٢ شوال ١١٣٠ - ١٨ سبتمبر ١٧١٨ .
- ٢٧ - ٤ صفر ١١٣٢ - ١٧ ديسمبر ١٧١٩ .
- ٢٨ - ١٨ صفر ١١٣٢ - ٣١ ديسمبر ١٧١٩ .
- ٢٩ - ١٠ صفر ١١٣٣ - ١ ديسمبر ١٧٢٠ .
- ٣٠ - ١٣ رجب ١١٣٤ - ٢٩ أبريل ١٧٢٢ .
- ٣١ - ٢١ صفر ١١٣٥ - ١ ديسمبر ١٧٢٢ .
- ٣٢ - غاية ذي الحجة ١١٤٥ - ١٣ يونيو ١٧٣٣ .
- ٣٣ - ٢٨ شعبان ١١٥٣ - ١٨ نوفمبر ١٧٤٠ .
- ٣٤ - ٨ جمادى الآخر ١١٦٨ - ٢٢ مارس ١٧٥٥ .
- ٣٥ - ٥ رجب ١١٧٠ - ٢٦ مارس ١٧٥٦ .
- ٣٦ - ٢٠ رجب ١١٧٠ - ٢٦ مارس ١٧٥٧ .
- ٣٧ - ٢٧ صفر ١١٧٩ - ١٧ أغسطس ١٧٦٣ .
- ٣٨ - ١٩ ذي القعدة ١١٨٩ - ١ فبراير ١٧٧٣ .
- ٣٩ - ١٦ شوال ١١٩٣ - ١٧ أكتوبر ١٧٧٩ .
- ٤٠ - ١٧ ذو القعدة ١١٩٣ - ٣٦ نوفمبر ١٧٧٩ .
- ٤١ - ٤ محرم ١١٩٤ - ١١ يناير ١٧٨٠ .
- ٤٢ - ٩ ربيع أول ١١٩٤ - ١٥ مارس ١٧٨٠ .
- ب - سجلات محكمة الإسخندرية الشرعية :
 - ١ - ٢٥ رجب ١١١٦ - ٢٣ نوفمبر ١٧٠٤ .
 - ٢ - ٨ رمضان ١١٢٥ - ٢٨ سبتمبر ١٧١٣ .
 - ٣ - ٧ ذي الحجة ١١٢٧ - ٤ ديسمبر ١٧١٥ .
 - ٤ - ٣٠ شوال ١١٣٩ - ٦ أكتوبر ١٧١٧ .
 - ٥ - ٢٩ ربيع الثاني ١١٣٢ - ٩ مارس ١٧٢٠ .

١٨ - علي جمال الدين عموش (د) : العقود التجارية . مكتبة النهضة المصرية . سنة

١٩٥٩ م .

١٩ - لويس سيغو البوسوي : بيروت . تاريخها . وآثارها . مطبعة الأما . اليسوعيين

بيروت ١٩٢٥ م .

٢٠ - ليلى الصاغ (د) : الجاليات الأوربية في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين

١٦ ، ١٧ ، ج ١ ، ط ١ . مؤسسة الرسالة . بيروت ١٩٨٩ م .

٢١ - لبيديه جوير : حصر للقبائل العربية التي تغتلب بين مصر وفلسطين ، ترجمة زهير

الشاميه ، ضمن دراسات عن "العرب في ريف مصر وصحراواتها" ، الطبعة

الأولى ، القاهرة ١٩٧٨ .

٢٢ - محمد رمزي : القاصون الجبراني . القسم الثاني ، ج ١ . مطبعة دار الكتب

المصرية سنة ١٩٥٥ .

٢٣ - محمد كرد علي : خطط الشام ، ج ٤ ، ٥ ، مطبعة الترمي ، دمشق ١٩٢٧ م .

٢٤ - محمد ياسين الحموي : تاريخ الأسطول العرس : مطبعة الترمي ، دمشق ١٩٤٥ م .

٢٥ - مصطفى كامل طه : الوجيز في القانون البحري : الطبعة الأولى . دار المعارف

بلاي سكندرية سنة ١٩٥٥ .

٢٦ - نهدى صبحي المحمدي : تاريخ طرابلس من خلال وثائق المحكمة الشرعية في

النصف الثاني من القرن السابع عشر . دار الإيمان للطباعة والنشر . طرابلس

١٩٨٦ م .

٢٧ - نيقولا يوسف : تاريخ دسباط منذ أقدم العصور . مطبعة التحرير بالقاهرة سنة

١٩٥٩ م .

المراجع الأجنبية :

1 - Brehner, Louis L' Egypte 1793 - 1900, Paris 1900 .

2 - Brown, W.G : Nouveau Voyages dans La Haute Et Basse Egypte. Sy-

rie, la Dar four, ou Aucun Européen Navoit pentere, fait Depuis les

Annee 1792 Jusqu en 1798. Tome second Paris 1800 .

٨ - جون أنيس : مذكرات رحلة عن المصريين وعاداتهم وثقافتهم في الربع الأخير من

القرن الثامن عشر (١٧٧٠ - ١٧٨٢) . ترجمة وتعليق د . سيد الفاضلي ،

المجلس الأعلى للثقافة ، القاهرة ١٩٩٧ م . ٧١ - ٥٥٧١١ - ٨٥٠١١١

٩ - حسين النوري : العقود التجارية [الملكية التجارية والصناعية ، السندات المصرفية]

القاهرة ١٩٧٤ م . ٧٧٧١١ - ٨٢ - ٧٨١١١ - ٦١ - ١

١٠ - درويش النخيلي : السفن الإسلامية على حروف المعجم ، الإسكندرية ١٩٧٤ م .

١١ - سعاد ماهر (د) : البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية . دار المعارف القاهرة

١٩٦٥ م .

١٢ - عبد الحميد حامد سليمان : تاريخ لوائى البحرية في العصر العثماني . دورها

السياسي ونظمتها الإدارية والمالية والاقتصادية . الهيئة العامة للكتاب سنة

١٩٩٥ .

١٣ - عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم (د) : العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين

الولايات العربية إبان العصر العثماني (١٥١٧ - ١٧٩٨) من خلال وثائق

المحاكم الشرعية المصرية . بحث ضمن مؤتمر "الولايات العربية ومصادر

وثائقها في العهد العثماني" المؤتمر الخامس للجنة العالمية لدراسات ما قبل

العهد العثماني والفترة العثمانية . تونس ١٩٨٢ م .

١٤ - عبد الفتى بن إسماعيل التابلسي : الخليفة والجزا في الرحلة إلى بلاد الشام ومصر

والجزا . تقديم د . أحمد عبد المجيد هريدي . الهيئة العامة للكتاب

١٩٨٦ م .

١٥ - عبد الوهاب بكر محمد (د) : مينا - دسباط ودوره في العلاقات التجارية بين مصر

وبلاذ اللبانات خلال القرن الثامن عشر . ضمن أبحاث "مصر وعالم البحر

المتوسط في العصر الحديث" ط ١ . دار النهضة العربية . القاهرة ١٩٨٩ م .

١٦ - عثمان سلطان : العقود التجارية . ج ١ ، ط ١ ، سوريا ١٩٣٩ م .

١٧ - عصام محمد ضارو : تاريخ بيروت منذ أقدم العصور حتى القرن العشرين . دار

مصباح الفكر . بيروت ١٩٨٧ م .

- 3 - Cohen, Annom : Palastine , m the 18th century (Partem of Government and adminstration) Jerusalem, 1973 .
- 4 - Crecelius Daniel : French chips and their cargoes sailing between De miette and Ottoman Ports 1781, Jesho, vol 37, without date .
- 5 - Raymond, Andrée : Artisans Et commercants au Caire Au XVIII siecle . Tom I, Dams 1973 .
- 6 - Chmuele Vitz, Aryeti : The Jews of the Ottoman Empire in the late fif- teenth and sixteenth centuries, N.Y 1956 .
- 7 - Steensgaard, Niels : The Asian Trade Revolution of the seventeenth cen- tury.
- 8 - Wite, Guston : Memoire Sur L'Egypte Annee 1791, Le Caire 1942 .

المجلات :

١ - سليم نفاع : علاقات لبنان الخارجية في عهد الشهابيين ، مجلة الأبحاث ، ج ١ ، السنة ١٢ ، بيروت ١٩٥٩ م .

٢ - محمد علي باشا : تاريخ مصر في عهد محمد علي ، ج ١ ، مطبعة دار الكتب ، القاهرة ١٩٥٦ م .

٣ - محمد علي باشا : تاريخ مصر في عهد محمد علي ، ج ٢ ، مطبعة دار الكتب ، القاهرة ١٩٥٦ م .

٤ - محمد علي باشا : تاريخ مصر في عهد محمد علي ، ج ٣ ، مطبعة دار الكتب ، القاهرة ١٩٥٦ م .

٥ - Brown, W. O. : Nonagen Voyages dans La Haute Et Basse Egypte en 1803 - 1804, Paris 1804 .

٦ - Brown, W. O. : Nonagen Voyages dans La Haute Et Basse Egypte en 1803 - 1804, Paris 1804 .

٧ - Brown, W. O. : Nonagen Voyages dans La Haute Et Basse Egypte en 1803 - 1804, Paris 1804 .

أرجو السيرة حسنين جمال *

الممر المائي التجاري العالمي : قناة السويس تحديات المنافسة والطرق البديلة

القدمة :

تعرضت منطقة الشرق الأوسط - الغربية بمواردها الطبيعية علاوة على موقعها الممتاز وسط القارات - للنهب الاستعماري النظم لإخضاع الممرات الملاحية والمضائق والمواقع الاستراتيجية فيها لنفوذها وسيطرتها عبر التاريخ.

وكانت قناة السويس - طريق التجارة العالمي بين الشرق والغرب - أول ما تعرضت خطر المنافسة والتهديد بالطرق البديلة منذ افتتاحها للملاحة العالمية سنة ١٨٦٩ وحتى يومنا هذا.

توضح هذه الورقة البعده الجغرافية لتلك الأخطار التي أحاطت بهذا الممر المائي العمري الذي أعطى لمنطقة الشرق الأوسط بعداً استراتيجياً جديداً منذ السبعينيات من القرن التاسع عشر . مما حفز القوى الاستعمارية لوضع يدعا على القضاء ثلاثة أرباع القرن . وبعد ذلك حاول الاستعمار إجهاد طرق بديلة للتجارة العالمية بين الشرق والغرب ليهند استنكار قناة السويس للنشاط التجاري العالمي مستغفناً في ذلك كافة الأسباب العلمية والقنوات

• أستاذ بكلية الأواب - جامعة الإسكندرية - دمهور .

ولم تخفف هذه الضجة إلا بعد أن سوي الخلاف الخاص برسوم الزود في قناة السويس بين شركة القناة والبول البحرية، في المؤتمر الدولي انعقد بالقسطنطينية عام ١٨٧٣ . وكذلك حصول إنجلترا على حصص مصر من أسهم قناة السويس من المدهو إسماعيل عام ١٨٧٥ .

ب- مشروع شنق قناة ملاحية ثانية (١٨٨٣) : يعرفه الإنجليز :

وفي أعقاب الاحتلال الإنجليزي لمصر ازدادت الحاجة لدى قطاعات كبيرة من الرأي العام البريطاني وأصحاب المصالح الحيوية في قناة السويس مثل : ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية - واتحاد الغرف التجارية للمملكة المتحدة وغرفة الملاحه البريطانية ورئاسة السفن وشاركت الصحافة البريطانية في هذه الحملة ، التي نادى بانشاء قناة ملاحية ثانية في مصر تستطيع استقبال السفن الضخمة ، لأن القناة الحالية غير مواكبة للتطور في أحجام السفن وازدياد الحركة في القناة .

وازدادت الضغوط من جانب الجهات السالف ذكرها ، على وزارة الخارجية البريطانية . فقد تلقى جرانفيل (وزير خارجية بريطانيا) خطابات من ملاك السفن البريطانية^(١) يحثونه لنيها على الإسراع بانشاء قناة ملاحية ثانية في مصر ، بسبب معاناة ملاك السفن البريطانية كثيرا من الرسوم الباهظة التي تفرضها شركة قناة السويس ، علاوة على التأخير الناتج عن إجراءات الحجر الصحي ، وطالب ملاك السفن عند إنشاء هذه القناة القائبة أن تكون السيادة عليها حكومية إنجلترا ، لضمان سيطرتها على الإدارة الجديدة . كذلك أرسل لورد نابير (Lord Napier) وهو أحد الأعضاء البارزين في مجلس المصوم البريطاني برسالة ليبرالينج - نيابة عن مجموعة كبيرة من ملاك السفن بريطانيا - يخبره فيها أن اتجاهها كبير يؤيد فكرة شنق قناة جديدة عبر بيزخ السويس^(٢) .

كذلك تقم السيناتور ليخنيج وستيفونس E. C. Stephens بلغريبول (في مارس ١٨٨٢) نهاية عن ملاك السفن بأول تصميم للقناة الجديدة المقترحة عبر بيزخ السويس ، والتي تسمى موازية للقناة الحالية ، طالبين صاندة الحكومة البريطانية ، لأنها خير دعم للمصالح التجارية البريطانية وكذلك السياسة القومية بكل معانيها^(٣) . خاصة وأن نسبة حمولات السفن البريطانية العابرة للقناة تتراوح من ٨٠٪ إلى ٨٢٪ من إجمالي السفن العابرة للقناة في هذه الفترة .

إزاء هذه الاحتجاجات شهدت أروقة البرلمان البريطاني مناقشات حاصمة في سبيل عام

٧٩٠
التكنولوجية الحديثة لشنق طرق جديدة : برية وبحرية وسكك حديدية وخطوط أنابيب لنقل البضائع خارج قناة السويس .
وهكذا نجد التاريخ والجغرافيا والاقتصاد والسياسة والتكنولوجيا الحديثة ، تعمل كلها من أجل تحقيق هذا الهدف .

ويتناول هذا البحث طرق للتجارة العابرة لتهديد طرق قناة السويس :

الأول : الطرق البحرية .
الثاني : السكك الحديدية .
الثالث : الطرق البرية .
الرابع : خطوط أنابيب نقل البترول .

أولاً : الممرات الملاحية :
في سنة ١٨٧٣ : بدأ ليهو إسماعيل

هذا المشروع اقترحه المدهو إسماعيل بشمول من شركة إنجليزية تعمل بنظام التأجير . وقد اتبثق هذا المشروع وتطور تدريجياً من اقتراح خاص بتوسيع القنوات والنزح للري ، لكي تكون مزروجة الغرض ، للري والملاحة للسفن البحرية ، وخاصة تلك السرعة التي تربط الإسكندرية بالقرع الغربي لنهر (المحمودية) ومنها السويس . نتيجة لهذا المشروع قهرها منه وصارت وفي حالة تنفيذ هذا المشروع فإن هذه الترع الملاحية تشهد أراضي خصبة وأهولة بالسكان بدلاً من سرودها بالصحراء . ويحقق هذا القناة عندئذ عائداً كبيراً - في نظر المدهو إسماعيل - من تعريفه الربو المخفضة ، بالإضافة إلى ثلة نفقاتها .
وقد اجتمع دي لميس بحفه في احتكار الطرق البحرية - فيما بين البحرين ، وأن المشروع المذكور يعد خرقاً للفرمان وفق الامتياز الممنوح له . ولكن الديموماسيين البريطانيين وبنهم سر صرى اليوت (مدير إنجلترا بالأساتذة في ذلك الوقت) وفي أن فرمان الامتياز لا يتضمن تعدياً بحظر (Debaring) على الحكومة المصرية السماح لأطراف أخرى تنفيذ عمل مشابه . وأن هذه المسألة يمكن أن يحسبها القضاء .

٣- الرغبة في الحصول على تعيب أكبر - لإيجترا - لتفوزها وتقبلها في مجلس إدارة شركة قناة السويس.

٤- هذا وإن كان هناك تشجيع لشق قناة ثانية فسيكون باعثاً قوياً لشركة لترصع للمطالب المعقولة لحكومة جلالة الملكة :
"If encouragement should be given to the construction of another canal, it will operate as a powerful incentive to the company to yield to the reasonable demands of Her Majesty's Government."^(١٦)

تلك هي اللحظة التي سارت عليها الحكومة في مسألة شق قناة ثانية وعالجتها بمباراة وحكمة حققت أهدافها لمصلحة السيادة العليا والقومية البريطانية .

موقف فرنسا من مشكلة شق قناة ملاحية ثانية :
أثارت مشكلة شق قناة ثانية الرأي العام الفرنسي ، فهاجمها رجال السياسة والصحافة والكتاب الفرنسيين ، وانتست هذه الفترة بصراع دبلوماسي وإعلامي كبيرين . فقد نشرت صحيفة الأيكونوميست الفرنسية مقالاً انتقدت فيه مشروع القناة الجديدة ، وعبرت عن دهشة الرأي العام في فرنسا لهذا المشروع الذي أثاره المصانعة البريطانية وأوضحت أن فرنسا لا تضرر عبادة لإيجترا^(١٧) .

دي سيس يهاجم مشروع قناة ملاحية ثانية :
تصدى دي سيس للحملات الصحفية البريطانية، التي تنادى بشق قناة ملاحية ثانية تحت إشراف إيجترا ، وبالأخص صحيفة التيسر اللندنية التي هاجمت احتكاره لطريق قناة السويس ولكنه دافع عن حق الشركة في الامتياز الممنوح لها في المنطقة ما بين خليج البلوزيوم وبنزخ السويس ، وذكر أنه يمكن لإيجترا اختيار مكان آخر بدلاً من بنزخ السويس لأن عقد الامتياز ينص على أن الشركة العمانية تمتلك والحق المطلق ، خلال ٩٩ عاماً في إنشاء طريق ملاحى بين الخليج البلوزى وخليج السويس^(١٨) .
وكان أن سافر دي سيس إلى لندن أقر الأمر في أواخر نوفمبر ١٨٨٣ حيث تمت عبدة لقائد ومناقشات بينه وبين ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية ، وتم توقيع اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ . وجاء في البند الأول في هذه الاتفاقية نص يعالج موضوع شق القناة الثانية :

١٨٨٣ حول مسألة شق قناة ثانية للقناة الحالية ، بحيث تكون واحدة للذهاب وأخرى للعودة . وقدرت تكاليف شق القناة الثانية ثانية ملايين جنيه استرلينى . وقد تكلم جلادستون بأسهاب في جلسة مجلس العموم البريطانى (٣٠ يوليو ١٨٨٣) فطاع عن حق دي سيس المطلق في احتكار الطريق البحرى الذى يربط البحرين ، والذي يستعمله أى شركة أخرى في احتكار هذا الطريق ، وأوضح أنه إذا كانت هناك إمكانية شق قناة ملاحية عبر فلسطين ، فإن دي سيس سيحسب لها طلال أنها بعينه عن بنزخ السويس ، ويهين على ذلك بأن دي سيس احتج في عام ١٨٧٢ عندما أثير موضوع شق قناة ثانية - والذي قدم للهندى - من الإسكندرية إلى السويس ، بأنه يعتبر في نظره انتهاكاً للاحتكار الممنوح له^(١٩) .

وقدم العضو Giles (نائب سوث هامبتون South Hampton) في جلسة مجلس العموم البريطانى بتاريخ ٣٠ يوليو مذكرة عميقة، تحدث فيها باعتباره مهنتياً ، موضوعاً أن قناة واحدة يبلغ عرضها ضعف القناة الحالية أجدى من وجود قناتين ضيقين، وأن القناة الحالية يمكن توسيعها وتعميقها بنصف تكاليف إنشاء القناة الجديدة^(٢٠) .

ولكن وزير الخزانة أوضح إجماع الأوساط التجارية على فكرة إنشاء قناة ثانية . واستغل دي سيس هذا الموقف وطلب من الامتياز الخاص بشركة قناة السويس ، فضلاً عن مساعدة مالية من أجل تمهيد تنفيذ هذا الالتزام . وعلى أية حال فإن الوثائق البريطانية غير المنشورة والمحموطة في دار الوثائق بلندن (P.R.O) تعطينا التفسير الواضح لسياسة حكومة حزب الأحرار في هذه المسألة ، وخاصة ذلك التقرير المسمى للقدم لرئاسة مجلس الوزراء ، البريطانى ضمن التقارير المرفوعة من اللجنة المعنية لدراسة مستقبل إدارة الحكم في مصر ، في ضوء تقرير عن قناة السويس تناول مسألة توسيع القناة وإنشاء قناة ثانية ، وقد أوصى هذا التقرير بالأتى :

- ١- أهمية توسيع القناة نظراً لازدياد حركة الملاحة الضخمة والمتزايدة بها علاوة على ردياد حمولة السفن وأبعادها وخاصة طولها ، وذلك بالنسبة للسفن التي تنهى في ذلك الوقت لتعمل في التجارة مع الشرق .
- ٢- أهمية تنفيذ توصيات «اللجنة الملكية للدفاع البحرى» والتي نصت على إقام تعصبات بعين، لكي تصبح محطة آمنة للتردد بالقص .

وجسود شبيهة بالطراز البطلمي . بحيث يمر نهر النيل أسفل القناة المائية . ويقامع روس عن وجهة نظره بخصوص الأنفاق المسببة ، أسفل القناة متحدثاً عن التقدم العلمي والفكري والفهمي وبشامل وأنتها في عصر التطور الهندسي العظيم . فالهندسون الإنجليز ينادون بإنشاء نفق عبر بحر المانش وخط حديدي يمر عبر هذا النفق (١٧٦) .

وقدر عمق القناة بين ٢٨ و ٣٠ قديماً وتضم هذه القناة الجديدة لتوابع التطورات المستمرة في بناء السفن . ثم بعدد روس عبور قناة دي كسيس بأن العواصف الرملية التي تهب عليها تحجب الرؤية وتعطل الملاحة بها ، فبدأ السفن عندئذ لتتوقف حتى تتفهم العاصفة الرملية ، وفقاً يعطل الملاحة في قناة السويس .

وظلحت أحلام المهندسين روس ، عندما تخيل أن القناة التي يقترحها سبيلتف حورلها السكان وتناثر المدن على ضفافها وتزداد ثروتها ودخلها . والمدن التي ستقام على ضفافها ستكون ذات طابع عالمي في آخر الأمر ، وسكنها خليط من الجنسيات ، وسيكون شعار العصر في هذه المدن المستعمرة والأجر على قدر العمل ، وبحكمها اتفاقونه والنظام ونحضع للسيادة القضائية (١٧٤) .

وبأمل روس في تشجيع أية جنسية تريد الاستيطان على ضفاف قناته القترحة لتعيش حياة ذات طابع دولي . ولكن الصيغة الغامضة - وهي العبيبة الإنجليزية - تكون هي الأساس وذات النفوذ السائدة . وطالب المهندس الإنجليزي حث الفلاح المصري على الخدمة في القناة البريطانية . كما أن المؤسسات المشيئة على ضفتي القناة ستأخذ الطابع الإنجليزي . وتنتج تلك المستعمرة كل أنواع الخضروات والمحاصيل الزراعية ، التي تنقل من القاهرة إلى موانئ إنجلترا مباشرة . وقر الخطوط الملاحة لربط إنجلترا بهذه القناة والمستعمرة القائمة حولها . هذا علاوة على الوفود السياسية الإنجليزية التي تزور هذه المستعمرة وكذلك شواطئ البحر الأحمر ، وكذلك ، وتانا ومناطق نفوذنا - n- and Colonial sphere of "Throughout our canal and influence".

وبنصهر العصر الإنجليزي مع المصري في هذا المجتمع عن طريق تبادل المصالح بينهما (١٧٥) .
ويمكن لنا أن نطلق على هذا المشروع القترح أنه نوع من الاستعمار الاستيطاني المكثف في دلتا مصر .

والبند الأرز - تنموه الشركة بتوسيع القناة الحالية أو بإنشاء قناة أخرى . وذلك حسبما تراه لجنة تولف لهذا الغرض وتشكل من مهندسين وفنيين وأصحاب شركات ملاحة بريطانية وبشرط ألا يقل عدد الأعضاء الإنجليز عن النصف - وذلك حتى لا تتعطل الملاحة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر وبالعكس . وحتى تتمكن التجارة الدولية من التوسع (١٧٦) .

وبعد الدراسة وجد أنه من الأفضل إجراء تحسينات للقناة الحالية بدلاً من إنشاء قناة جديدة موازية .
ج - مشروع قناة ملاحة إنجليزية يقترحها روس ١٨٩٦ :
وهو مشروع استعماري استيطاني بريطاني يستهدف إنشاء قناة ملاحة منافسة لقناة السويس . اقترحها مهندس إنجليزي يدعى هنري روس Henry J. Rouse ، فقد نشر كتاباً بعنوان : «قصصة قناة السويس» في عام ١٨٩٦ ، يتفق من ذواته إنارة الرأي العام البريطاني من أجل فتح قناة بريطانية في مصر تكون الطريق الرئيس للمواصلات إنجلترا مع الهند ، وتقلل في نفس الوقت الاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح وطريق الخط الحديدى عبر كندا عن طريق فانكوتور (١٧٧) .

وكانت فكرة القناة الملاحة التي اقترحها روس تبدأ من خليج أبي قير . وتقتد في خط قريب وشيد حولت تعمر النهر هناك متجهة شرقاً إلى فرع دمياط (بالقرب من دمياط) حيث تم العبور العالمى لجرى نهر النيل . ثم توجه القناة في اتجاه الجنوب في خط مستقيم وصغر القناة حتى جعل عمقاها على خليج السويس . وهي منطقة بعيدة جداً عن منطقة الامتياز الفرنسي - عند اختراقها البحر - ومدخل هذه القناة يكون عند خليج أبي قير في المنطقة التي تحسبها جزيرة ناصرون ، ورشم الصحاب التي تعترض مدخل هذه القناة ، إلا أن روس يرى أن التوسيع العلمى بوجود (الديناميت) سيكون له تأثيره في هذا المجال ، بحيث يصبح مدخل ميناء أبي قير مرصفاً أكثر أمناً في ذلك الجانب من البحر المتوسط ، حيث تجد السفن في كافة الأجزاء المكان الآمن (١٧٨) .

ورشح روس طريقة تنفيذ قناته من الناحية الهندسية ، وخاصة فيما يتعلق عبور مياه البحر لياء نهر النيل في كل أيام السنة ، وبالنسبة لكل أنواع العاطس المحتمة للسفن . وأن هذا المشروع Crossing لن يكون مثل القناة التي اقترحها الهندوى اساعيل ، وليست نسخة من مشروع فالاهو (١٧٩) ، ولكنها قناة صلبة Solid Trunk مدعمة بنها . يرتكز على أقواس

بعد الاحتلال الإنجليزي لمصر، ونتيجة لوقف جلاستون المشجع لشركة قناة السويس، نجد قطاعات كبيرة معارضة في إنجلترا، شجعت إحصاء، الدراسة الخاصة بشروع قناة والعقبة- البحر المتوسط، الفزوة بأهوسة، وذلك بناء على الشراح هوق مارلوبورج - Duke of Marlbo rough ووق سوفلاند والأدميرال الخليلد Inglofield (مايو ١٨٨٣).

أو بدون أهوسة وفق اقتراح الريان سورليشورث (أغسطس ١٨٨٣). وقدمت تكاليف إنشائها في ذلك الوقت - ٢٢٣ مليون جنيه استرليني وهي تكاليف تزيد ٣٧ مرة عن قناة السويس (١٧٧).

إلا أن البعض رآه مشروعاً خيالياً وفاضلاً من الناحية الهندسية، علاوة على معارضة الباب العالي عليه لأنه يعتقد أن سوريا ستقطع من الإمبراطورية العثمانية، وحتى لو تحققت هذه الفكرة فإن سوريا في كل الاحتمالات ستخسرها فرنسا وعندئذ ستجد بريطانيا أن خط مواصلاتها الجديد مع الهند داخل أراضي فرنسية (١٨١).

تيمودور هرتزل، والفنانة الإسرائيلية :
عندما تقابل مصطفى كامل (وهو يدعو للقضية المصرية) مع هرتزل، نجد هرتزل يدون في مذكراته الآتي عن مصطفى كامل:

«أشهر مع أي لم أخبره (أي مصطفى كامل) بأنه مما يفيد قضيتنا أن ينظر الإنجليزي إلى مفادرة مصر، فأنهم يضطرون أنفاه أن يهضوا عن طريق آخر للهند، بدلاً من قناة السويس التي ستضيق منهم، أو على الأقل تصح غير مأمونة. عندئذ تصح فلسطين اليهودية الحديثة مناسبة لهم - الطريق من يافا إلى الخليج الفارسي» (١٩٦).

وقد زار هرتزل فلسطين عام ١٨٩٨، وكان متأثراً بشدة بقناة السويس وعبر عن ذلك بقوله: «ذلك الشريط الضيق من المياه والذي يمشد إلى سالانياية، فهو عمل جحيم يضارع الأكرودوبوليس» (٢٠٦).

ولذلك بحث هرتزل إنشائها، قناة أخرى بدلاً من قناة السويس، بحيث تكون تلك القناة الجديدة تحت السيطرة والإدارة اليهودية (٢١١). وتمتفيد الحركة الصهيونية في حالة إيجبار الإنجليزي على مفادرة مصر، وتنفذ حينئذ سيطرتها وسيادتها على قناة السويس. وفي هذه الحالة فإن الدولة اليهودية التي ستبنا في فلسطين والتي تستند بها المخطوط الجديدة من يافا حتى الخليج الفارسي، ستحل محل قناة السويس كطريق لبريطانيا إلى الهند، وكهجرة

و- قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح :
لاشك في أن طريق قناة السويس يتفوق على طريق رأس الرجاء الصالح، لأن القناة تختصر المسافة بين الشرق والغرب، والجدول الموضح أدناه يوضح نسبة الزيادة في المسافات.

ولكن طريق رأس الرجاء الصالح يتفوق فقط على طريق قناة السويس في الغاطس حيث لا حدود لغاطس السفن في البحار المفتوحة حول رأس الرجاء الصالح بعكس قناة السويس والفاطس محدد بعنق القناة.

الطريق	عبر قناة السويس (كم)	عبر طريق رأس الرجاء (كم)	نسبة الزيادة %
من رأس تنورة إلى دوتردام	١٣٦٩٨	٢٢٣٣٨	٪٧٦
رأس تنورة إلى كوكراكو	١٧٣٩٨	٢١٤٥٨	٪٢٣
رأس تنورة إلى هيوتون	١٩٥١٢	٢٥٠٠٤	٪٢٨
من طوكيو إلى دوتردام	١١١٩٢	١٤٦٥٩	٪٣١
من سيدني إلى لندن	١١٥٢٩	١٢٩٦٢	٪١٢

ه- قناة للبحرين الإسرائيلية :

ترجع فكرة شق قناة تربط البحرين الأحمر والمتوسط عبر فلسطين إلى منتصف القرن التاسع عشر عندما أرسلت بريطانيا بعثة إلى فلسطين في عام ١٨٥٠ لمراعاة إمكانية حفر قناة موازية لقناة السويس.

وقد اقترحت البعثة التي تولى رئاستها الريان وليام ألن (١٩٦) شق قناة من خليج حيفا عبر مرج ابن عامر إلى بيسان في غور الأردن، الذي يتم عبه بالمياه البحرية بما فيه البحر الميت واستكمال المشروع حتى خليج العقبة عبر وادي عربة. ولم يكتب ليد الفكرة النجاح بعد انتعاج قناة السويس للملاحة العالمية عام ١٨٦٩.

وقد رأى بعض الإسرائيليين فوائد مشوخة من هذا المشروع ، ففي إمكان إبعاد قناة السهول لتكون قناة ملاحية للسفن المحيطة وأتساء ، مرفأ لرسو السفن في الطرف الشرقي بالقرب من بيسان يستخدمه الأردنيون للانطلاق إلى البحر المتوسط ، ومن المتوقع أن يتطوّر مع الوقت إلى رأس جسر لسول الخليج العربي (١٣٦) لذلك يمكن تطوير قناة تمتد من خليج ايلات شمالاً حتى داخل حدود وادي عربة ، وعلى امتداد الضفة الشرقية للقناة يمكن تطوير ميناء العقبة الأروضي وميناء ايلات في الضفة الغربية (١٣٧).

المشاكل والعقبات والمخاطر التي تقف أمام مشروع قناة البحرين :

- ١- التأثير على درجة ملوحة البحر الميت، حيث أن درجة ملوحة البحر الأحمر تصل إلى ١٨ / أي من ملوحة البحر الميت، والذي يعتمد عليه كل من الأردن وإسرائيل في استخراج الأصلاح المستخدمة في كثير من الصناعات مثل صناعة الأسدة.
- ٢- التأثير على النشاط الزلزالي في المنطقة ، حيث أن هذه القناة سوف تربط البحرين الأحمر والميت، وسوف تمر فوق خالق شرق أفريقيا (East Africa valley) وهو نشط زلزاليا وأي تسرب للمياه قد يؤدي إلى تحريك الفائق وتنشيط الزلازل في المنطقة.

٣- التأثير على المياه الجوفية في الأردن . نتيجة تسرب المياه المالحة إلى باطن الأرض.

وعلى أية حال فإن هذا المشروع لا يمثل مشروع قناة ملاحية . أما فكرة مشروع قناة ملاحية لربط البحرين الأحمر بالمتوسط عن طريق البحر الميت لناقصة قناة السويس، فتواجهها عدة مشاكل :-

- ١- طول القناة الإسرائيلية : سوف يصل إلى ٢٨٠ كيلومتر ، أي بزيادة قدرها ١٢٠ كيلو متر عن طول قناة السويس، مما يزيد من زمن الرحلة.
- ٢- التكاليف الباهظة المطلوبة لشق هذه القناة، وجعلها قادرة على استيعاب مختلف السفن التجارية الموجودة حالياً، خاصة مع الفرق الكبير بين منسوب مياه البحر الأحمر والبحر الميت (حوالي ٤٠٠ متراً).
- ٣- تشتت حاجزاً بين فلسطين ومصر.
- ٤- انخفاض مشروعات حيوية مهمة في صحراء النقب مما يزيد من عدده السكان الإسرائيليين وساعد في تنمية القدرة الثورية لإسرائيل .

وصول بين آسيا وأوروبا وأفريقيا ويستقطب فيها خطوط البريد وحركة الركاب ، وتصبح قناة السويس مفتوحة فقط للسفن الجوازنة Temp وسفن البضائع العامة (١٣٨).

المشروع الصهيونية بعد قيام إسرائيل ١٩٤٨ :
 بعد قيام الثورة اليهودية في فلسطين، بقيت مسألة شق قناة بحرية رابطة لمدة طويلة، إلى أن جاء قرار تأسيس قناة السويس ١٩٥٦ . فبدأ المديث يدور بين الأوساط الاستعمارية والصهيونية المقصورة من قرار التأميم ، حول إمكانية شق قناة إسرائيلية تربط البحر المتوسط بخليج العقبة ، وتكون بمثابة قناة بديلة للقناة المصرية. على أن يواضع هذا المديث الذي استند إلى فكرة شق القناة البريطانية) وهرتزل (الصهيوني) ما لبثت أن تلاشت عقب فشل العدوان الثلاثي على مصر . وقد زامن هذا الثلاثي ظهور فكرة أخرى عُثقت في مشروع تحويل مياه الأردن إلى النقب (١٣٩).

وبعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ . وازدياد أسعار النفط ، أخذت إسرائيل تفكر في مشاريع لتفويج مصادر الطاقة ، بهدف تخفيف عبء اعتمادها على النفط . واستمر رأبها على تنفيذ الفكرة الرامية إلى الحصول على الطاقة باستغلال فارق الارتفاع الباقع نحو ٤٠٠ متر بين البحر المتوسط والبحر الميت، من طريق شق قناة بينهما وبذلك عادت الفكرة من جديد بين يدي الصطح . وقد أخذت إسرائيل في دراسة عدة من المشاريع حول هذا الموضوع في النصف الثاني من السبعينات (١٤٠).

وفي ٢٤ أغسطس ١٩٨٠ اتخذت الحكومة الإسرائيلية قراراً سباسباً بالإجماع بقبول بالعمل على تنفيذ قناة البحرين (المتوسط والميت) (١٤١).

المخطط الرئيسية للمشروع

- ١- خط السهول (أو الخط الشمالي) : حفر قناة في منطقة الخليج حيفا حتى سهل بيسان
- ٢- خط شومرون (قضاء نابلس) : يقطع وسط البلد من منطقة قيسارية- جنوبي حيفا- حتى مستوطنة ارخامات على بعد ٧ كيلو متر شمالي غور الأردن .
- ٣- نقل مياه البحر الأحمر : إلى البحر الميت عن طريق وادي عربة.

وقد تزدادت شائعات في الأوساط الأجنبية أن هناك اتصالات بين مصر وبريطانيا لتسحق قناة صلاحية جديدة. مما جعل الرئيس السادات يصرح بأنه لم يعرض على مصر شيئاً إلا عن طريق إيطاليا أو غيرها، وأنه إذا عرض شيئاً من هذا القبيل فهو مرفوض.

هذا المشروع وضعتهُ الشركة الأمريكية، ورغم أنه لم يقدم نصراً إلا أن أرواحه بدأت في مطلع عام ١٩٧٣، وناقشتها كشيء من الأيدي خارج مصر، وفي طريق السياسة العالمية، وأصبح يمثل نوعاً من الضغط الدماغي على الرأي العام، لامتجد مشروع اقتصادي يحقق مصالحي عالمية برتية.

شكل هذه القناة :

تتألف القناة الجديدة على الضفة الغربية من القناة الحالية، أي أنها ليست في سيناء، بل في الجانب الأفريقي ذلك أن القناة الحالية - في نظرهم - متعرجة أما القناة المقترحة فيستكون مستقيمة. والقناة الحالية اتساعها ١٩٥ قدماً وعمقها ٣٨ قدماً (في ذلك الوقت) ولم تعد تصلح لمرور السفن الحديثة. ولكن القناة المقترحة ستكون باتساع ٩٠٠ قدماً وعمق ٨٠ قدماً، مما يجعلها صالحة للناقلات العملاقة. وبعد حل الصراع بين مصر وإسرائيل نتفج القناة الجديدة على القناة القديمة بعد تمسيقها وتوسيعها - بحيث يصبح عرض القناة عندئذ ١٢٠٠ قدماً.

وستغرق شق القناة الجديدة ثلاث سنوات، وإعادة فتح القناة القديمة تتم في ثمانية أشهر. ويقام منطقة صناعية وتجارية حرة معفاة من الضرائب، ومن القوانين الداخلية على طول القناة الجديدة، ويعرض خصصة أميال داخل مصر.

ويعد تسوية المشكلة بين مصر وإسرائيل، قد هب المنطقة المتناحرة والنهبية الحرة داخل سيناء، يعرض خصصة أميال أخرى. أي يصبح عرض المنطقة الحرة عشرة أميال، وهو نفس عرض لمنطقة الحرة التي تحيط بقناة باناما.

وتبلغ إجمالي تكلفة المشروع ٣٣٠٠ مليون دولار أمريكي، منها ٥٠٠ مليون دولار سيتم قسمة السهم ألف دولار، ٢٠ مليون و ٨٠٠٠ مليون دولار اعتماداً من البنوك الأجنبية بقائمة

٥- اختلاف مستويات الظاهر التضاريسية مما يجعل أمر الحفر صعباً للغاية.

٦- ندرة المياه في مناطق الحفر يصعب عمل المشروع.

٧- ضرورة الحاجة إلى أهوية لهذه القناة، حتى ولو قبل أن التضخرات النورية يمكنها العبور في إنشاء قناة مستوية، فمستوى صعوبة الإنشاء والتكاليف الباهظة الممارزة بتكاليف قناة السويس.

٨- سيكون مشروع قناة البحار الإسرائيلية في متناول التدمير الأردني لو قامت حرب بينهما طمعاً تكون المفاوضات الأردنية في متناول التدمير الإسرائيلي في منطقة الأغوار الأردنية، عندئذ تكون إسرائيل قد تعرضت مشروعات عالية التكاليف للخطر.

وعلى أية حال أصدر وزير الطاقة الإسرائيلي موسى شاغل قراراً بإيقاف العمل بمشروع قناة البحرين الذي يرط البحر المتوسط بالبحر الميت بخارج ١٩٨٥م وأقادت بعض المصادر الأردنية بأن العمل بالمشروع توقفاً مؤقتاً منذ فبراير ١٩٨٥م (٢٨٠).

و- مشروع إنشاء قناة السويس الجديدة (١٩٦٧-١٩٧٥) : في سنة ١٩٦٧م، تم الإعلان عن مشروع قناة سودت في الصحف الأجنبية بعد إغلاق قناة السويس للملاحة العالمية ومشروع إقامة قناة ملاحية جديدة في مصر على يد شركة أطلقت على نفسها اسم «شركة تطوير قناة السويس» Suez Canal Development Company وهي شركة تأسست في ولاية «ديلووير» بالولايات المتحدة الأمريكية ومركزها الرئيسي في شارع «هول ستريت» بنيويورك ولها مكتب في لندن وفي عواصم أوروبية أخرى.

وتقول أوراق الشركة أنها تأسست عام ١٩٦٦ - أي قبل العدوان الإسرائيلي عام ١٩٦٧ -

ولكن مصر لم تسمع عنها إلا في عام ١٩٦٨، عندما أرسل رئيس القصر جمال عبد الناصر ليبلغه مشروعات هذه الشركة، وأعلن الرئيس السادات في خطابه في مطلع ١٩٧٣

نقد جان، إلى القاهرة في عام ١٩٦٩- رئيس مجلس إدارة هذه الشركة، وحوار أن يبدأ محادثات رسمية - أو على الأقل محادثات على مستوى شبه رسمي - ولكنه فشل وعاد دون أن يصل إلى شيء، وظلت الشركة ونشاطها في زاوية النسيان.

الشرع صرة أخرى في عصر البوقاق . وقد عبر عن هذا العوجه . الرئيس السوفيتي السابق جورباتشوف حيث طرح في خطاب له في أكتوبر ١٩٨٧ اقتراحه بعمل المنطقة القطبية الشمالية منطقة سلام . وتضمن اقتراحه جعل طريق القطب الشمالي طريقا دوليا للملاحة .

وفي نوفمبر ١٩٨٨ قام وفد يمثل وزارة النقل البحري الروسية بزيارة لمعهد : Fridtjof Nansen النرويجي ، لعرض أبحاث مشتركة لدراسة جدوى فتح طريق القطب الشمالي للملاحة طول العام . وأسفرت المناقشات التي تمت في موسكو وأسطر وسان بطرسبورج إلى اتفاق بين ١٠ معاهد علمية في الترويج ديوسيا وأرجلبرا وأمريكا ، لتقوم بتفكيك أبحاث مشتركة بالتعاون بينها . ومتابعة لذلك تضمن البيان المشترك الذي صدر بمناسبة زيارة جورباتشوف لآوسلو في يونيو ١٩٩١ بندا بشعر إلى هذا الخط الملاحي كمشروع مشترك محتمل للتعاون السوفيتي النرويجي .

ويعد هذا الخط الملاحي - طريق القطب الشمالي - من شمال سيبيريا وبتشي في المحيط الهادئ . ويراد به أن يكون خطا ملاحيا يربط بين أوروبا الغربية واليابان ، بالإضافة إلى ما ينه من أهمية تسمية الاتصالات والتجارة مع الأقاليم الروسية الواقعة على طول ساحل سيبيريا ، كما أنه سيقطل انسافة بين الدول الواقعة على المحيط الأطلنطي والأخرى التي تقع على المحيط الهادئ .

ويبلغ طول الطريق الملاحي ما بين ٢٢٠٠ إلى ٢٩٠٠ ميل بحري ، ويتراوح العاطس ما بين ١٢ مترا بالمضائق إلى ٢٠ مترا . ومداخل معظم الأنهار ضحل جدا .

ويكمن استخدام هذا الطريق حوالي ٤ أشهر في العام وهي فترة دوران الجليد ، والدراسات جارية لإمكانية استخدامه طوال العام . وتوجد المنظمة بالكامل بأفي السنة حيث يعمل سلك الجليد إلى ٢٠٥ متر .

مميزات استخدام هذا الطريق :

- ١- تقصر طريق على الإطلاق بين شمال أوروبا والشرق الأقصى حيث يوفر ٥ آلاف ميل ، فضلا المسافة بين ميناء يوكوهاما في اليابان وبين ميناء هامبورج في ألمانيا عبر هذا الخط لاستعدي ٦٦٠٠ ميلا بحريا ، مقارنة بـ ١١٤٠٠ ميلا بحريا إذا استخدمت قناة السويس .

وحدد المشروع شكل مجلس الإدارة . فهو يضم ٢٥ عضوا ، تعين مصر منهم ١٢ عضوا ثم توافق على تعيين ١٢ عضوا يظلون الدول الآتية :

الولايات المتحدة الأمريكية - روسيا - بريطانيا - اليابان - ألمانيا - إيطاليا - الصين - هولندا - السعودية - الكويت - الهند .

وبعض ذلك لتدويل قناة السويس ، وهي محاولة باءت بالفشل من قبل في عامي ١٨٨٨ ، ١٩٥٦ . كما حدد المشروع تشكيل مجلس استشاري ، بجانب مجلس الإدارة ، يتكون من ثلاثين عن ثلاثين دولة من بينها دول الخليج والصومال وأثيوبيا .

وكما تعلم فإن مصر أعلنت أنها لن تعيد الملاحة في القناة إلا بعد جلاء إسرائيل عن الأرض المتعدى عليها . وإسرائيل لا تريد الجلاء . وهذه المحاولة توهم إلى خداع مصر بأشياء ، القناة الفنية متغلقة ، مع إغرائها بأشياء ، قناة ملاحية جديدة ، تدبر عليها دخلا سخيا . علاوة على إنشاء منطقة حرة دولية .

ومن الواضح أن الهدف هو فصل قضية القناة - كسبر غير عالي - عن القضية القائمة بين مصر وإسرائيل أو بين العرب وكلم وإسرائيل . وإغلاق قناة السويس ، ليس إلا ورقة ضغط دبلوماسي واقتصادي ، على أوروبا لتقف إلى جانب الحق العربي ، حتى يمكن اقتسامها للملاحة .

كذلك أعرب دعاة المشروع أنهم يضمنون - لو قبلت مصر هذا المشروع - أن مجلس الأمن ومن بين أعضائه الولايات المتحدة الأمريكية ، التي تنضم إليها الشركة ، سيتخذ موقفا حديدا بالنسبة لإسرائيل يكفل جلاؤها عن ٩٥٪ من ميناء وريا كان له ٥٪ التي لاستقطع الشركة أن تخصصها هي منطقة شرم الشيخ والخط الذي يمت بجانب خليج العقبة حتى ايلات .

وعلى أية حال فإن المشروع كما يبدو إذا يعبر عن أسلوب خداع الفكر السياسي كوسيلة من وسائل فرض وقف القتال وإنهاء حالة الحرب بين مصر وإسرائيل آنذاك .

٢- مشروع قناة المحيط المتجمد الشمالي : INSRUP (International Northern Sea Route Programme)

كان هذا المشروع في الفكر السوفيتي طوال الحقبة السوفيتية ، إلا أن الاعتبارات الاستراتيجية والسياسية خلال الحرب الباردة حالت دون بحثه بصورة علمية ، ثم ظهر هذا

ومن الواضح أن المعاهد العديدة بالنطقة تولي نجاح استخدام هذا الطريق اهتماما خاصا. ولما أن لدول المنطقة من إمكانيات عديدة متطورة ومتقدمة . وما لينا من ثراء مالي خاصة اليابان وأمريكا . يستفهم من التغلب على تلك الصعوبات، وفي هذه الحالة فمن المؤكد أن نجاح استخدام هذا الطريق طوي العام سيمتد بلاشك على حركة التجارة العالمية عبر قناة السويس.

المشاكل القانونية والسياسية :

ولأن . بعد تفكك الإتحاد السوفيتي، أصبح الأقسام بالطريق يخص عدداً من ولايات الكومنولث المنفصلة عن الإتحاد C.I.S. وسوف تشكل روسيا العمليات الساحلية، وعلى الأخص المنطقة الاقتصادية E.Z من الساحل أنسوفيتي الساسي. وقد يؤثر على الطريق سقيلا بعض المشاكل المتعلقة باستخراج البترول والغاز الطبيعي وعمليات الصيد خصوصا وأن هناك مشاكل حدود بين روسيا والنرويج لم يحل بعد، وقد أصدرت وزارة التجارة البحرية السوفيتية التنظيم القانوني للطريق بموجب لائحة أدخلت في اعتبارها التشريعات السوفيتية وقواعد القانون الدولي. هذا إلى أن الطريق اعتبر وطنيا ومفتوحا أمام كافة دول العالم. وخطر من ثلوث البيئة وعدم الإصرار بمصالح أهالي الشمال. وفرض على السفن أن تخضع في الإبحار لنظام الإداري وللإدارة البحرية للطريق. مع حرمان السفينة التي تخترق قواعد الممر من استخدام الطريق .

ويرى خبراء الإتحاد السوفيتي أن الممر مسموح به ظاهرا ويتفق ولائحة الملاحة . وأن الطريق سيناس فتاني السويس وباناما وقد يكون التهديل عند اللزوم .

كذلك يرون أن الطريق سينسر سريعا باعتباره فرصة جديدة للشعوب الاقتصادى والبيئى والعلمى والسياسى، وضرورة لتسوية العلاقات السلمية بين الدول المتطيدة مند .

إن احتياج دول الشمال لهذا الطريق ، سيدفهم بلاشك . للإسراع بمقد معاهدة دولية، على غرار اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ الخاصة ببناء السويس، وفيها يمكن تقليل أى عقبات قانونية، مثل الممر في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والبحر الفشوح والضايق فضلا عن مشاكل البيئة، وما قد نتج عنها من إضرار بسبب الكاسحات والسفن الكبيرة بالطاقة الذرية.

٢- ٨٠٪ من المنتجات الصناعية تنتج شمال خط عرض ٣٠. وبالتالي يمكن نقلها عبر هذا الطريق .

٣- الاستفادة المباشرة لدول شمال أوروبا خاصة روسيا، لما يعود عليهم من تنشيط لموانئهم وتجارتهم علاوة على استخدام ما تملكه روسيا من أسطول محطات الجليد (الكبر أسطول محطات جليد في العالم) ومنها الطاقة النووية بقدرة ٧٥٠٠٠٠ حصان وكبرى دراسات ليا، محطات تلج Ice Breaker بقوة ١٥٠٠٠٠ حصان .

٤- يكون بديلا لقناة السويس وقناة باناما عند اللزوم.

عيوب الطريق :

١- يستلزم توفر خصائص معينة في السفن المستخدمة لهذا الطريق . منها بدن مزودج، واستعمال ألواح صلب ذات سمك أكبر . ماكينات ذات قوة أكبر ورفاقصات خاصة تتواءم لها حماية من الثلج .

٢- لا تزيد حمولة السفن المستخدمة لهذا الطريق عن ٢٠ ألف طن .

٣- لا يمكن تنفيذ استخدام هذا الطريق إلا بتعاون دولي كبير علمى ومالى .

٤- استعماله فترة ٤ أشهر . ولايجد لظهور العام في الوقت الحالي .

٥- بطء السرعة وبالتالي إطالة وقت العبور .

٦- صعوبة استخدام ناقلات البترول العملاقة وناقلات الغاز لهذا الطريق لاحتمالات المخاطر الجسيمة التي قد تحدث للسفن والبيئة في حالة الجوارث .

٧- وجوب الاعتماد على نظام ملاهى مطور ودقيق جدا، علاوة على الاحتياج لأنظم ذات كفاءة عالية .

٨- ضخامة انشاء في بعض الثمرات وفي معظم مداخل الأنهار .

٩- الأمان في استخدام هذا الطريق عبر الثلج أقل بكثير من استعمال طريق قناة السويس وقناة باناما .

١٠- الأضرار التي تقع على بدن السفن ورفاقصاتها وماكبنتها نتيجة ارتطامات بالثلج .

وأطلق على هذا الطريق اسم طريق - (ب . ب . ب) برلين - بيزنطة - بغداد. فقد امتلكت ألمانيا مركزها الممتاز في الدولة العثمانية بعد سنة ١٩٠٠ فسعت للعصول على امتياز إنشاء خط سكة حديدية تخترق الأناضول والجزيرة بالعراق إلى بغداد، ومنها تكمل السكة الحديدية إلى البصرة على مدخل الخليج العربي. وذلك هي لأانيا إمكانية تحويل جانب كبير من تجارة الشرق عن طريق قناة السويس إلى الطريق الجديد. ولكن حين انتهت إنجلترا خطط هذا المشروع أصرعت بالبطرة على الخليج العربي وعقدت حلقة مع روسيا لتشل حركة الألمان والأتراك معا^(١٣٦).

ويذكر البعض أن خط سكة حديد بغداد إنما هو طريق رئيسي للإمبراطورية الألمانية للآسيا، نحو الشرق : (Drang Nach Osten)^(١٣٧).

وكان ملاك السفن والشركات الملاحية هم أشد الناس معارضة لشروع سكة حديد بغداد، فهم يعلمون مدى امتصاص هذا الخط لجانب كبير من تجارة الشرق. وحذروا الرأي العام البريطاني من أن هذا الخط يؤثر على حركة الملاحة في قناة السويس التي تصاهم فيها بريطانيا بأكثر نصيب^(١٣٨).

٣- خط سكة حديد سيبيريا (Trans - Siberian Railway) :

في ١٧ مارس ١٨٩١ أمر القيصر الروسي ببدء خط حديدي عبر سيبيريا - في محاولة للتوسيع على حساب الصين - وقدر طوله - وقدر طوله بـ ٧٨٠٠ كيلومتر ينتهي عند فلاديفوستوك، وهو الميناء الحربي الذي أقامته روسيا على المحيط الهادئ. واستغرق مد هذا الخط الحديدي من ١٨٩١ حتى ١٩٠٤ واقتضيه الإمبراطور نهجولا وبلغ طوله (من نيبلا ديفوستوك) حتى موسكو) ٥٤٠٠ كم -

وعتبر هذا الخط من الخطوط الصعبة للقارات للـ Trans-Continental (وهو أطول خط حديدي عابر للقارات في العالم) وألهدف منه ربط محيطين أو بحرين متباعدين عبر دولة واحدة أو عدة دول. وخط سكة حديد سيبيريا يربط أجزاء الاتحاد السوفيتي من المحيط الباسيفيكي إلى البحر البلطي. وإذا استكملنا شبكة الاتصال الحديدي بين الاتحاد السوفيتي والدول الأوربية سوف نجد خطا حديديا عابرا للقارات يربط بين المحيط الهادئ والشرق والمحيط الاطلنطي في الغرب. وقد خفض هذا الخط الوقت والتكلفة للنصف فيما بين أوروبا والشرق الأقصى^(١٣٩).

ثانيا - خطوط السكك الحديدية

وأثرها على قناة السويس:

١- خط سكة حديدية وإسكندرية - السويس (١٨٥٨-١٨٥٨) :

شهد القرن التاسع عشر تنافسا دوليا لإنشاء وتنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضي المصرية. وانقسم رجال السياسة والاقتصاد في أوروبا في النصف الأول من القرن التاسع عشر إلى فريقين : فريق يؤيد الطريق البري وتتزعمه بريطانيا، وفريق يؤيد شق قناة بحرية وتتزعمه فرنسا. وشهدت هذه الفترة تنفيذ الفكرتين متعاقبتين. بدأت بتنفيذ الطريق البري بتعميد الطريق فيما بين الإسكندرية والقاهرة والسويس لسير العربات ثم تطور إلى خط حديدي تقطعه القطارات من الإسكندرية للقاهرة فالسويس، ونفذ بحرق إنجلترا في ١٨٥٨، وبعد إحدى عشر عاما فتحت قناة السويس للملاحة العالمية.

كان استخدام الخط الحديدي من الإسكندرية للسويس في نقل البريد السريع والمنتجات الخفيفة، والركاب من الإسكندرية حتى السويس، حيث يستولون السفن التي تختر عباب البحر الأحمر في طريقها للهند والشرق الأقصى. وظل البريد المتجمل حتى بعد عام (١٨٧٤-١٨٨٨) والذي يمر بينا برنديزي Brindisi بإيطاليا يتخذ طريق الخط الحديدي مصر^(١٤٠).

وعلى أية حال فإن الخط الحديدي من الإسكندرية للسويس لم يكن منافسا خطيرا لقناة السويس.

٢- مشروع سكة حديد بغداد (١٨٧٠-١٩٠٣) :

برزت مسألة مشروع سكة حديد بغداد في إنجلترا بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية ١٨٦٩ وبعد أن توغل الروس في الشرق الأدنى، وتحكمت فرنسا في الطرق المائية المختصة للهند. فإثر ذلك اندسام بريطانيا بضرورة المحافظة وتأمين خطوط مواصلاتها مع الهند.

في عام ١٩٠٣ نجح البنك الألماني بتأييد من حكومة برلين في الحصول على امتياز لشركة حديد واسعة تغطي الجزء الأكبر من الأناضول وما بين النهرين ولها خط رئيسي يصل البغداد بغداد ثم الخليج العربي. وأثار هذا الشكوك والاعتراض في بريطانيا^(١٤١).

وبلغ إجمالي الحاويات TEU التي نقلت على خط TSR خلال عام ١٩٨٣ ١٩٨٣.٠٠٠ ١٣٧.٠٠٠ حاوية TEU) وانخفضت إلى (٨٢.٠٠٠ حاوية TEU) عام ١٩٨٨ .

ويختصر خط TSR المسافة بالنسبة لخطوط الشرق الأقصى / أوروبا البحرية للقطارات المحيطية من ٢١.٠٠٠ كم عبر قناة السويس إلى ١٣.٠٠٠ كم عبر خط حديد سيبيريا . والمثل الشرقي لخط سيبيريا عند ميناء فوستوخني Vostochny بطل مباشرة بالقرب من أهم أسواق اليابان وشمال آسيا (١٣١).

في السبعينيات من القرن العشرين احست شركات الشحن والتجارة اليابانية بالتعامل مع خط سكة حديد سيبيريا . خاصة وأن الخدمات الجديدة سوف تختصر زمن رحلة العبور من ٢٠ يوماً من فوستوخني Vostochny إلى برست BREST إلى ١١ يوماً . ونتيجة لذلك ستخفض الرحلة من اليابان إلى أوروبا حالياً وقديماً من ٤٠-٢٥ يوماً إلى حوالي : ٢-٢٥ يوماً . ويغطي خط سيبيريا القطري Siberian landbrnge route مسافة قدرها ٦٥٣.٠٠٠ كم فيما بين اليابان وأوروبا . مختصراً بذلك مسافة قدرها ٨٠٠ كم عن طريق قناة السويس.

وهذا الوقت في الوقت الذي يستغرقه العبور - على سبيل المثال يعادل ٣٠ يوماً لإنجلترا و ٢٥ يوماً للقارة والدول الاسكندنافية كل ذلك يوفره هذا الطريق البري.

ويستثم بنا ، ٣.٠٠٠ عمرة سكة حديد صعبة للعبارة الواحدة ٣ حاويات TEU ويعدوهم الأهل لخدمات هذه القنطرة البرية/ الجسر البري landbridge بوصلات مباشرة للصين والشرق الأوسط (١٤٠).

على أن هناك حقيقة مؤتمنة عن سوء الخدمة في خط TSR وفي طليبات زمن الرحلة والتأخير فيها والنقص وعدم الكفاية والتنسيق والبيروقراطية . تهدف إلى ذلك حالياً الاضطراب السياسي في الاتحاد السوفيتي السابق . ولكن الشركات التي تقدمت لاستخدام هذا الخط في مشاريع مشتركة Joint Venture ترى إمكانية تخفيض زمن الرحلة على هذا الخط من ٢٦-٢٩ يوماً إلى ٢٢-١٩ يوم فيما بين غرب أوروبا وميناء فوستوخني والعكس.

- المشاكل التي تواجه خط حديد سيبيريا :
- ١- تكس مراني الاتحاد السوفيتي مما يزيد من زمن الرحلة.
- ٢- حافسة الشركات الملاحية التي تعمل خارج نطاق المؤتمرات الملاحية.
- ٣- تعدد عمليات الشحن والتفريغ على الخط.
- ٤- توحيد نوعيات من السلع لا يتناسبها النقل على هذا الخط نظراً لسوء الأحوال الجوية.

وظهرت أهمية سكة حديد سيبيريا بسرعة خلال الحرب الروسية- اليابانية (١٩٠٤-١٩٠٥) كما سهل الانتقال من طوكيو إلى لندن وظهرت أهمية اقتصادية خلال عشر سنوات من افتتاح هذا الطريق . فقد عمر مليون فلاح روسي وأركرائي مناطق الأبتس (١٢٥).

وقد رأى البحرا - الروس أن هذا الخط الحديدي سي سهل نقل القوات الروسية إلى الباسفيك عبر سيبيريا علاوة على أنه طريق آمن للقواتها . وعقدوا الآمال البرية عليه من تغرق وسيادة للقوة الروسية على سواحل المحيط الهادي حيث سيزيد من قوة روسيا للدفاع عن حدودها مع الصين (١٣١).

ويعتبر هذا الخط إحدى وسائل النقل البري وثغابة قنطرة برية Land Bridge وشجع هذا الخط الحديدي T.S.R. على نمو حركة نقل الحاويات فيما بين أوروبا والشرق الأقصى . والنقل البري هنا له خطورته النافسة على النقل البحري التوجه إلى الشرق الأقصى لل سفن التابعة للمؤتمرات الملاحية والمربطة بنولون تحده هذه المؤتمرات .

وتنخفض تكاليف النقل على الخط الحديدي T.S.R. بالمقارنة بالسفن الحطية بنسبة تتراوح بين ٢٠٪ و ٥٠٪ . وفي عام ١٩٨٠ تحول ١٠٪ من تجارة السفن الحطية فيما بين الشرق الأقصى وأوروبا إلى خط T.S.R. وجاءت معظم الشحنات من اليابان وهونج كونج وكوريا الجنوبية . وعندما أطلقت قناة السويس عام ١٩٦٢ أعطى ذلك الاتحاد السوفيتي الفرصة لتسيبة خط سكة حديد سيبيريا وهي بمثابة منافس خطير لتجارة الحاويات في الشرق الأقصى (١٣١).

وفي عام ١٩٨٣ أوضحت بعض الإحصائيات بيان الحاويات المقلدة من اليابان عبر خط حديد T.S.R. إلى الدول المختلفة كالتالي (١٣٨) :-

الشرق الأوسط	٣١.١٪	(يخص إيران منها ٢٩.٨٪ بقية له يستعملها شمال غرب أوروبا
شمال غرب أوروبا	٢٢.٥٪	منها ١٠.٥٪ تخص ألمانيا والباقي لبلجيكا وهولندا
الدول الاسكندنافية	١٧.٢٪	لديها سفن خاصة بها تخدمها وتقوم بأعمالها
وسط أوروبا	١٠.٩٪	لديها سفن خاصة بها تخدمها وتقوم بأعمالها
الدول الشيوعية	٧.٧٪	لديها سفن خاصة بها تخدمها وتقوم بأعمالها
إنجلترا وأستراليا والبرتغال	٩.٥٪	لديها سفن خاصة بها تخدمها وتقوم بأعمالها
دول البحر المتوسط	٤٪	لديها سفن خاصة بها تخدمها وتقوم بأعمالها

يقوم المشروع الصيني على أساس ربط ميناء ليانينجيانغ Liannyinggang الصيني الواقع على بحر الصين والمحيط الهادئ ببناء روتردام الهولندي في أوروبا من خلال سلسلة من الخطوط البرية وخطوط السكك الحديدية. وذلك باستغلال الطرق والخطوط القائمة بالفعل. بما في ذلك بعض أجزاء من الجسر الأول. وأنشاء وتطوير طرق وخطوط أخرى لسد الثغرات على امتداد الجسر. ويعد خط السكك الحديدية الرئيسي للجسر القاري الأورو-آسيوي الثاني من الصين إلى كازاخستان، ومنه إلى الأناضول. ثم لشقند حيث ينفرد إلى قرعين أمدهما يتجه إلى الشمال الغربي حتى موسكو ومنها إلى أوروبا. والثاني إلى سترنغد وبخاري ثم ضمن ثم تركستان فمشهد في إيران، ومنها إلى تركيا ثم أوروبا. ويصل هذا الجسر الثاني في واقع الأمر إحصاءً لطريق الحرير القديم الذي كان يربط الحضارات القديمة في الهند والصين والشرقين الأوسط والأدنى وأوروبا وأفريقيا، ليس فقط كطريق تجاري بل أيضا كجسر لنقل التجارة والمعروفة منذ نحو ٢٢ قرنا.

وقد مر مد الخط الصيني بعدة مراحل تاريخية على امتداد ٩٠ عاما وتباينت أجزاءه عن بعضها البعض من حيث النوعية والوصفات والظروف الجيولوجية، بما كان يقف حجر عثرة في سبيل إدارته على التوسع الشرس، الأمر الذي دفع هيئة السكك الحديدية إلى تركيز جهودها خلال السنوات الأخيرة على تنفيذ مشروعات ازدواج الخط وتحسين كفاءته، فانه إذا كان الخط البحري من ميناء ليانينجيانغ إلى مضيق ملقا ومنه لقناة السويس وروتردام يبلغ ١٩٨٨٩ كم إلا أن الخط السري يظل عند بحرالبي ٩٠٠ كم ويلعب دورا هاما في تطوير التجارة الخارجية والمعاملات الاقتصادية بين قارتي آسيا وأوروبا.

هذا ومع حلول التصحيحات اكملت الصين توصيل خط سككها الحديدية بتلك التي بقارة أوروبا ليبدأ الخط - كما ذكرنا - من ميناء ليانينجيانغ مشجها نهر الغرب مارا بأكثر من عشر مدن في ٩ مقاطعات، من بينها مدينة لانتشو بقاطعة قانسو، ثم منطقة شينجيانغ، إلى أن تنتهي عند قووة جبل آلا على الحدود المشتركة بين الصين والاتحاد السوفيتي. وقد قطع مسافة ٤٢٠٠ كيلو متر حيث تتصل به ثلاث خطوط سوفييتية تمتد بمسافة ١٠٠٨ ألف كيلو متر مشرقة الاتحاد السوفيتي وولندا وألمانيا لينتهي بميناء روتردام بهولندا.

ثالثا : الخطوط البرية

أ- الخط البري الإسرائيلي فيما بين أشدود وإيلات
 إن الخط البري الإسرائيلي الذي يربط ميناء أشدود وحيثما على البحر المتوسط وميناء إيلات على البحر الأحمر يمثل التمهيد الحقيقي لقناة السويس، حيث يمكن نقل الحاويات في زمن قصره من ١٢-٦ ساعة، إلا أن الشركات العاملة في الشرق الأوسط لا تستخدم هذا الطريق لاعتبارات سياسية واقتصادية.

وعلى أية حال فإن نقل البضائع ببرحلة تطوير سريعة، وخاصة في سفن الحاويات الصريعة، وعملية تداول الحاويات في الموانئ أسرع، ويعتبر استخدام Container Vessels سفن الحاويات أكثر اقتصادا من استخدام سفن البضائع العامة General Cargo، وبالتالي فإن هذا هو التطور الطبيعي لنقل البضائع.

وفي ظل هذه القاعدة تنسفي عملية استخدام طريق بري من إيلات إلى البحر المتوسط كبدائل لمرور سفن الحاويات في قناة السويس، لأن هذا يتطلب أن تفرغ السفينة القادمة من الشرق الأقصى كامل حمولتها من الحاويات في إيلات، ثم تنقل الشاحنات هذه الحاويات إلى الميناء، على البحر المتوسط ليبدأ شحنها مرة أخرى على سفينة أخرى في البحر المتوسط، الأمر الذي يتطلب تكاليف إضافية لتداولها وتغيرتها وإعادة شحنها مرة أخرى مما يعنى عدم جدوى التاقصة لقناة السويس.

ب- الجسر القاري (الأورو - آسيوي) « طريق الحرير الجديد » :
 من المعتاد أن يطلق على هذا النوع من خطوط المواصلات البرية الممتدة من ميناء يقع عند أحد طرفي قارة إلى ميناء عند طرفها الآخر الجسر القاري (Landbridge) الذي تتنوع أريعة من أنواعه في كل من أمريكا وكندا والاتحاد السوفيتي والصين.

ويعد تفكك الاتحاد السوفيتي وسقوط سور برلين وانتهاء الحرب الباردة، أعلنت الصين مبادرتها وعزمها على إقامة «جسر قاري آسيوي - آسيوي جديد» أو جسر حديدي جديد بين قارتي آسيا وأوروبا، ضمن خطتها الخمسية التاسعة ١٩٩٦-٢٠٠٠. ووسعت لذلك خطة طويلة تمتد حتى عام ٢٠١٠ وأطلقت على هذا المشروع العملاق «مشروع القرن» اسم والجسر القاري الأورو- آسيوي الثاني، أو «طريق الحرير الجديد».

٢- الاعتراضات البريطانية، إذ لم يسلم المشروع الصيني الحالي لربط القارتين الآسيوية والأوروبية من الاعتراضات البريطانية . مثلما لم تسلم المشروعات الماثلة منذ أن تم طرح فكرته في القرن الماضي . ويرى بعض المحللين أن البريطانيين على استعداد لبروزة استقرار كل من الصين وكيران للعلولة دون إقام هذا المشروع . وتشير أصابع الاتهام إلى بريطانيا في عملية اغتيال الفرد هيرمويز Alfred Herhausen (محافظة البنك المركزي الألماني) في عام ١٩٨٩ لتأييد هذا المشروع . كما تشير إلى تأمرها لاختلاق المبررات التي أدت لتتلاخ حرب الخليج الثانية لخلق حالة من عدم الاستقرار تحول دون إقام هذا المشروع .

٣- اعتراض روسيا على معارلات التانس الأخرى لاستغلال ثروات بلدان آسيا الوسطى .

٤- التكلفة الباهظة للمشروع ، علاوة على الجوانب السياسية متمثلة في الخلافات المتعددة مثل: التنافس الإيراني التركي حول جمهوريات آسيا الوسطى ، والصراع الهندي - الباكستاني حول كشمير . والمشاكل الأمنية المرتبطة بتصارة المخدرات . علاوة على المشاكل التقنية المتعلقة بالإختلافات في أحجام خطوط السكك الحديدية المطلوبة ربطها ببعضها من دولة لأخرى على امتداد الجسر .

اليابان والجسر القاري:

ولم تكن اليابان في معزل عن هذه المشروعات التي تجرى على أرض القارة الآسيوية، ولكنها مرتبطة بها وتسمى بنشاط تجارتها والاستفادة من هذا «الجسر القاري» وعلى سبيل المثال نجد شركة (Nissin) وهي شركة ضخمة لنقل البضائع في نفس الوقت هي شريك في مشروع خط سكة حديد سيبيريا للنقل متعدد الوصلات : - (Siberian Land Bridge intermodal Project) قد انضمت (مارس ١٩٩٣) خط نائفا لربط الشرق الأقصى مع أوروبا بالاتفاق مع خطوط سكك حديد الصين China Railways . والخط الجديد الذي يطلق عليه اسم «الجسر الصيني» China Land Bridge (CLB) في مقدره اختصار المسافة بحوالي ٣٠٠٠ كم إذا ما قورن بخط سكة حديد سيبيريا الحالي . والطريق الجديد سيربط بخط حديد سيبيريا . ويقوم بتشغيله سكة حديد سيبيريا في تركمان Turkman عبر ميناء ليتابوجاج (نابا anyungag) وهو ميناء يقع شمال غرب ميناء شنتهاي .

ومن تركمان فإن خط حديد سيبيريا سيربط المدن الرئيسية في شرق وغرب أوروبا ، وأيضا الدول الاسكندنافية . وسوف يقدم الخط الجديد اختراقا جديدا (مدخلا جديدا) إلى الشرق الأوسط وغرب آسيا عن طريق كوشكا Kushka .

مزايما الجسر القاري الآرد آسيوي الجديد:

١- ينتهي هذا الجسر من جهة الشرق بالموانئ الصينية الخالية من الجليد طوال العام ، على العكس من خط T. S.R التي ينتهي ميناء فيلادلفيتوك الروس التي تتجمد مياهه نحو أربعة أشهر في العام .

٢- يقلل المسافة بين المحيطين الهادي والأطلس عبر أوراسيا بما يتراوح بين ٢٠٠٠ إلى ٥٠٠٠ كم .

٣- يمر بأكثر من ثلاثين دولة ، رابطا بذلك بين أجزاء منطقة ذات اقتصاد متبادل وعلى درجة عالية من التكامل بما يهت الأمل في مزيد من التعاون الاقتصادي بينها .

٤- إمكانية توصيل الشبكة المعنية من الطرق والسكك الحديدية بشبكة الطرق والخطوط الحديدية في باكستان والهند وبنجلاديش . فهناك مشروع إيراني لربط خطوط السكك الحديدية الإيرانية بخطوط باكستان من خلال مدينة مهرانا الحدودية ، ومنها إلى الهند وبنجلاديش . كما أن هناك خطة لربط الشبكة مستقبلا بشبكة جنوب شرقي آسيا .

هذا وقد لقي المشروع الصيني - لإقامة الجسر القاري - حدى إيجابيا لدى كل من إيران وجمهوريات آسيا الوسطى : (كازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وتركمانستان وأوزبكستان) وتركيا وروسيا وباكستان وأندورا الهند . فضلا عن معظم بلدان القارة الأروبية .

تطور تنفيذ المشروع :

في عام ١٩٩٠ تم ربط خطوط سكك حديد أكياغجيانغ (شمال الصين) بخطوط سكك حديد توكس داخل أراضي الاتحاد السوفيتي السابق في جمهورية كازاخستان بآسيا الوسطى ، والتي دخلت مجال الخدمة الفعلية في أول ديسمبر من عام ١٩٩٣ على أسس تجريبية . أما نقطة التحول الرئيسية فقد جات في عام ١٩٩٦ مع استكمال إحدى الحلقات المعوية المقودة على امتداد الخط . وهي تلك الممتدة من مدينة مشهد الإيرانية حتى مدينة تهن في تركمانستان مروراً بمدينة مرضس الحدودية (خط مشهد - مرضس - تهن) . والذي ربط بلدان آسيا بشبكة خطوط السكك الحديدية الإيرانية لأول مرة .

الصعوبات التي يتعرض هذا الطريق:

١- الخلافات بين أعتدا ، منظمة التعاون الاقتصادي التي تضم جمهوريات آسيا الوسطى ، بالإضافة إلى كل من إيران وتركيا وأفغانستان وباكستان

ذلك أن قناة السويس بدأت كطريق ملاحي لكافة أنواع البضائع - وكان البترول من بين تلك البضائع - بعد سنوات قليلة من افتتاحها للاستلاحة (١٨٦٩)، وقد شهدت مرور الصفايح العبارة بالبترول على ظهر السفن المارة بالقناة من الشمال للجنوب، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية، أكبر دولة تحصلر هذه الصفايح إلى الشرق الأقصى، حتى بلغ عدد الصفايح الأمريكية التي عبرت قناة السويس عام ١٨٧٩ (٤،٤) مليون صفايحة بترول). وبعد ذلك بدأت في تصدير الكيروسين لأسواق شرقي السويس عبر القناة في صفايح أيضا، وذلك اعتبارا من عام ١٨٨٥ م^(٤٦).

وفي نهاية القرن التاسع عشر شهدت قناة السويس مشكلة عمود أول مقبلة متخصصة في نقل البترول داخل صحاري Tanks، وخشيت سلطات شركة قناة السويس من عبورها، ولكن نجحت التجربة آخر الأمر وعبرت هذه القناة وأسمها MUREX في أغسطس ١٨٩١ (٤٧). وأخذت القناة تزاد أهمية بالنسبة لحركة نقل البترول بين الشرق والغرب، وذلك بعد ازدياد الطلب على الطاقة.

وبلغت نسبة المواد البترولية التي مرت في قناة السويس عام ١٩٦٦ (قبل إغلاقها عام ١٩٩٧) ٦٤٪ من إجمالي حركة البضائع في القناة، وبعد افتتاح قناة السويس للملاحة، بلغت في عام ١٩٧٦ (٣٠٠) ٢٠٪ ثم أخذت تتناقص هذه النسبة عاما بعد عام.

ولكن في عام ١٩٨٢ وبعد إقام المرحلة الأول من تطوير قناة السويس في عام ١٩٨٠ أخذت تتزايد نسبة المواد البترولية التي تحصلها الناقلات الصلافة.

البترول الخام المنقول من الخليج العربي:

تعتبر منطقة الخليج العربي المنطقة الرئيسية في تصدير البترول. وبعد الحرب العالمية الثانية تزايد إنتاج منطقة الخليج من البترول، فبينما كان نصيب الشرق الأوسط من الإنتاج العالمي عام (١٩٥٠) ٨٦.٦ مليون طن من ٥١٨ مليون طن، نجده يتزايد باضطراد فيصل في عام ١٩٧١ إلى ٨٠٧.٧ مليون طن من ٢٤٩٤.٩ مليون طن، ثم تخطى تصدير من الإنتاج العالمي الثالث في عام ١٩٧٢ وأخذ يتأرجح في المنطقة بين الثلث و ٤٠٪ من الإنتاج العالمي حتى عام ١٩٧٩ (٤٨). وانخفض الإنتاج في عام ١٩٨٠، ١٩٨١ إلى ثلث الإنتاج العالمي. ٢٧٪ منه على الترتيب (٤٩).

إن خط الصين الهندي (الجسر الصيني) يبلغ طوله حوالي ٩٠٠٠ كم من اليابان حتى سينا، ورتروام، مقارنة بحوالي ١٣٠٠٠ كم على خط حديد سيبيريا. بينما يبلغ الطريق البحري بين اليابان وأوروبا عبر قناة السويس ٢٠٧٠ كم.

ويبدو المشكلة بالنسبة للجسر القاري الصيني في الاختلاف في مقام عرض خطوط الشبكة الحديدية بين الصين ودول الكومنولث للبول المتقلة - Commonwealth of CIS Inde- pendent States ولكن دول CIS تقوم ببناء خطوط حديدية ترتبط بنفس مقاس تلك الموجودة في الصين (٤٤).

وأخيرا يمكن القول أنه على الرغم من الزايا العديدة التي يمكن أن يقدمها مشروع الجسر القاري نظرا للدور العموري الذي يمكن أن تلعبه شبكة الخطوط الحديدية بين آسيا وأوروبا، باعتبارها الأقل من حيث استهلاك الوقود والعمالة، وكذلك من حيث فلة التأثير بمعايير الطلب مقارنة بالنقل البحري، إلا أن هذا الأخير سيظل الأكثر كفاءة على الأقل في الأمد المنظور بالنسبة لنقل الصالح المتخمة والأقل تأثير بطول مدة النقل مثل: المواد الخام والمواد نصف المصنعة والوقود والحرب والآلات الثقيلة. فضلا عن كونه الأقل تأثيرا بالاختلافات السياسية وغيرها من المشاكل والصعاب التي سبقت الإشارة إليها.

ولذلك فليس هناك مخاوف من أية آثار اقتصادية سلبية يمكن أن تتربط على هذا المشروع بالنسبة نغصم وخاصة بالنسبة لإيرادات قناة السويس من جراء تنفيذ طريق الحرير الجديد^(٤٢).

رابعاً : «خطوط أنابيب نقل البترول»

تطور حركة نقل البترول عبر قناة السويس. أيضا لنسبة البترول في قناة السويس ترتبط حركة عبور الناقلات البترول الخام في قناة السويس ارتباطا وثيقا بحركة التجارة العالمية للبترول، وسياسات الدول المنتجة والمصدرة له، والمعروفة باسم «الأوبك» Opec، وسياسات مجموعة الدول الرئيسية المستوردة له والمعروفة باسم «وكالة الطاقة الدولية» IEA (International Energy Agency). وكان لمنطقة الخليج العربي والبحر الأحمر وما يمر بها من أحداث، وكلا خطوط أنابيب نقل البترول الموجودة بمنطقة الشرق الأوسط وتطورها في ظل الأحداث الدولية، أكبر الأثر على حركة عبور ناقلات البترول في قناة السويس.

زادت في عام ١٩٦٦ إلى ١٩٩٣، ٢٤١.٨٩٣ مليون طن منها ١٧٥.٦٧١ مليون طن بتورول
ومشتقاته (نسبة ٧٠٪). وهذه قمة ما وصل إليه حجم البضاعة الكلية للمارة في قناة
السويس .

وفي عام ١٩٨٠ بلغت كمية التورول الخام الذي عبر القناة من الجنوب إلى الشمال ١٩
مليون طن مقابل ٧.٣ مليون طن عبرت في خط السويس . وبلغت نسبة التورول الخام
العابرة في القناة إلى إجمالي المحولات العابرة للقناة خلال هذا العام ١٠.٨٪

وفي عام ١٩٨١ بلغت كميات التورول الخام العابرة للقناة ٢٥.٦٢٤ مليون طن من
إجمالي المحولات العابرة للقناة ١٩٦.٤٣٨ مليون طن أي بنسبة (١٣.٠٤٪) .

ولكن في عام ١٩٨٢ والأعوام التالية أخذت تتزايد نسبة المواد التورولية العابرة للقناة بعد
إتمام المرحلة الأولى من تطوير قناة السويس عام ١٩٨٠. فقد بلغت كمية التورول الخام العابرة
من الجنوب للشمال ٤٩.٧٤ مليون طن من إجمالي البضائع العابرة وقدرها ٣٩٣.٣٩٦
مليون طن أي بنسبة قدرها ١٢.٢٪ .

وفي عام ١٩٩٨ بلغت كميات التورول الخام Crudeoil العابرة للقناة من الجنوب للشمال
١٦.٣٨٠ مليون طن من إجمالي البضائع العابرة وقدرها ٤٥٣.٤٧٨ مليون طن أي بنسبة
٥.٩٪ .

وفي عام ١٩٩٩ بلغت كميات التورول الخام العابرة للقناة ٩.٢٥٦ مليون طن من إجمالي
البضائع العابرة في القناة ٣٠.٦٧٠ مليون طن أي بنسبة ٣.٠٪ .

ولمعرفة أسباب هذه التناقص الشديد في كميات التورول الخام العابرة للقناة علينا بمراجعة
عمليات النقل بالأنابيب التي استحدثت في منطقة الشرق الأوسط .

خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط:
لاشك في أن النقل بواسطة الأنابيب بعد ثورة في مجالات النقل الخاصة بمصادر الطاقة
المتائلة والغازية . وتكثرت نقل السوائل بالأنابيب فكرة قديمة . استخدمت لنقل الماء من مكان
لآخر . ولكن نقل التورول والغاز الطبيعي وأشياء أخرى بواسطة الأنابيب أمر حديث .

وتملك الولايات المتحدة الأمريكية أكبر شبكة نقل أنبوبي في العالم . وفي الشرق الأوسط
مجموعة من خطوط الأنابيب بين بتورول العراق والسعودية ومالئ الخليج في سوريا ولبنان .

وبشكل عام فإن هذه المنطقة تأتي في مقدمة مناطق الإنتاج في العالم . وينظر أن تظل
كذلك لأمد طويل . وتتمتع بأحيطاطيات ضخمة، فنصيب الشرق الأوسط من الاحيطاطيات
بلغت في آخر عام ١٩٨١ ٥٣.٥٪ من الاحيطاطي العالمي (١٧٦) . وهذا يجعلها قادرة على
زيادة إنتاجها إذا لزم الأمر بسبب التضخم الذي قد يطرأ ابتداء الاحيطاطات الأقل في المناطق
الأخرى .

وأبرز عامل هنا أن نفقة استخراج هذا النكم التضخم من الإنتاج العالمي . يقابلها حاجة انعام
التجاربي الكبير إلى البتورول . بؤديان إلى تصدير كميات كبيرة من إنتاجها إلى أجزاء العالم
الأخرى التي تحتاج إلى البتورول . وقد تجاوزت منطقة الخليج العربي منطقة البحر النكالبي .

في الكمية المصدرتها منها عام ١٩٥٠ وذلك أصبحت المصدر الأول للبتورول في العالم منذ ذلك
الحين .

وكان نصيب الشرق الأوسط من صادرات التورول لسنة (١٩٧١) ١٥.٢٥ مليون برميل
بومياً من مجموع الصادرات العالمية البالغ ١٤.٢٨ مليون ب / ي . وقد زاد هذا النصيب إلى
٢٠.٨٥٥ مليون ب / ي من المجموع العالمي البالغ ٣٤.٣ مليون ب / ي .

وفي عام ١٩٨٠ انخفض نصيب المنطقة من صادرات التورول إلى ١٧.٥١ مليون ب / ي
من مجموع الصادرات العالمية الذي انخفض إلى ٣٦.٩٣٥ مليون ب / ي واستمر الانخفاض
أبعثاً عام ١٩٨١ .

حاجة متزايدة شمالي وغربي القناة :
وينهب الجزء الأكبر من هذا الصادر إلى أوروبا الغربية لفتورها في البتورول . رغم حصيلة
بتورول بحر الشمال . وقد استوردت بلاد شمال غرب أوروبا في عام ١٩٨٠ (٩.٥٨٨.٩) مليون
طن (كان نصيب الشرق الأوسط منها ٣٩٢.٣ مليون طن . وفي عام ١٩٨١ استوردت أوروبا
الغربية ٥١٣.٤ مليون طن كان نصيب الشرق الأوسط منها ٢٨٩.٧ مليون طن .

قناة السويس طريق التورول العربي لغرب أوروبا وأمريكا :
يمكن أن نشير هنا إلى أن مجموع البضائع التي عبرت قناة السويس في عام ١٩٣٧ بلغت
٣٢.٧٧٦ مليون طن . واستمرت في الزيادة حتى يومنا هذا . ففي عام ١٩٥٥ بلغت
١.٧.٥٠٦ مليون طن منها ٧٩٨.٦٨ مليون طن بتورول ومشتقاته (أي بنسبة ٤٦٪) ثم

وفي ٢٩ / ٩ / ١٩٧٣ تم توقيع عقد تأسيس الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد) بين كل من : السعودية وقطر والكويت ودولة الإمارات العربية وجمهورية مصر العربية، واعتمد مجلس الشعب المصري هذا المشروع في ٣٦ يناير ١٩٧٤ وفقاً للقانون رقم ٧ لسنة ١٩٧٤ بحيث يتم تنفيذه على ثلاث مراحل ، الأولى بطاقة ٤ مليون طن سنوياً ، والثانية بطاقة ٨٠ مليون طن سنوياً والثالثة بطاقة ١١٧ مليون طن سنوياً .

وتكلفت المشروع ٥٠٠ مليون دولار وبتكلفة الشركة ٣٧ عاماً على أن تدفع للحكومة المصرية رسماً للعبور البتروكيميائي قدره ٧٨ ، ٢٧٪ من أجرة النقل بين المناطق المتجمعة له ومناطق استهلاكه، وتبدأ الأنابيب من العين السخنة- على خليج السويس جنوب مدينة السويس بحوالي ٢٧ كم - وينتهي الخط عند سيناء كبرى، غربي الإسكندرية بحوالي ٢٨ كم . ويبلغ طول خط الأنابيب ٣٣٢ كم وقطر الخط ٤٢ بوصة ١٠-١٥ .

وقد بدأ تشغيل خط السوميد عام ١٩٧٧ ، باستغناء أحد الأنبوبين ، كما بدأ تشغيل الأنبوب الثاني في مطلع عام ١٩٨٠ .

ويساهم سوميد في دعم الاقتصاد المصري ، وتمتص عائداته مصداً من مصادر النقد الأجنبي وتحصل مصر على حوالي ٨٠٪ من عائداته بالتد الأجنبي كالاتي:

٥٠٪ من صافي الربح كشريك	٧٨ ، ٧٧٪ من رسوم نقل الخام وضريبة الأرباح التجارية والصناعية من صافي الربح
٢٪ رسم نسبة من صافي الربح	وقد سددت سوميد إلى مصر رسوم عبور بلغت آخر ديسمبر لسنة ١٩٩٢ نحو ٤٩٠ مليون دولار .
والقدرة التنافسية للخط كبيرة فالإرتباطات التي تمت لاستخدامه قد تجاوزت الطاقة الكاملة له وهي ٨٠ مليون طن سنوياً ، وكان من نتيجة زيادة الإقبال على الخط أن تم مد خط آخر متوازياً لخط السوميد وتكلفة نقل الترميل كالاتي :	
النقل بحراً من الخليج العربي إلى السويس ١٢ سنتاً	
وروم المرود التفهيري في الخط ٢٠ سنتاً	
النقل بحراً من الإسكندرية إلى جنوب أوروبا ١٣ سنتاً	
المجموع ٤٥ سنتاً	

وأطول خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط هو «التايلاز» بين حقول البترول السعودية ومنها التصدير في الزهراني (جنوبي صيبا في لبنان) ويبلغ طوله ١٦٠٠ كم وقطره ٧٦٢ مليمتر . (أنظر جدول خطوط بترول الشرق الأوسط) وفي الاتحاد السوفيتي ودول أوروبا الشرقية يوجد أطول خط أنابيب في العالم وهو السبي وخط الصداقة الذي يبلغ طوله ٤٨٠٠ كم بين حقول البترول في الأورال وبين دول الكومكون في شرق أوروبا . وقد أتم الروس بناء هذا الخط الطويل في عام ١٩٦٣ . ويمكن أن يوصل بخطوط الأنابيب في النمسا وألمانيا ، وبذلك يكون أطول خط أنبوبي عالمي للقارات .

هذا وقد أثبت نقل البترول والغازات بواسطة الأنابيب أنه أكثر وسائل النقل توفيراً في التكلفة - بامتناء النقل المائي - والشككة الأساسية في النقل الأنبوبي أنه شديد التكلفة، فقط عند إنشائه . كما أنه ليس وسيلة نقل مرنة بل ثابت مثل الشككة الحديدية والطريق البري كما أن خط الأنابيب يجب أن يعمل إلى حد الأعلى لكي يصبح استثماراً مربحاً .

وهنا تجدر دراسة مسألة نقل البترول الخام القادم من الخليج العربي في أنابيب كبديل لنقل خلال قناة السويس إلى الجانب الآخر من القناة إلى الشمال والغرب . ذلك أنه لا مجال هنا للبحث عن البترول الخام الآتي من الشرق الأقصى والموجه إلى شمالي وغربي قناة السويس . وكذلك البترول الخام الذي يأتي من شمال وغرب القناة ويتجه جنوباً . وكذلك الحال بالنسبة للغاز والتحتجات البترولية التي يمكن أن تستعمل قناة السويس في مرورها إلى الشمال والجنوب . كذلك البترول في الأجزاء الشمالية من القطر التي يمكن إخراجها من هذا المجال .

خط أنابيب السوميد وقناة السويس:

اتجه التفكير لإنشاء هذا الخط بعد إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ خاصة بعد أن اتجهت إسرائيل لإنشاء خط أنابيب لنقل البترول الخام من ابلات (على خليج العقبة) إلى ميناء اشدره أعلى البحر المتوسط) ثم بالنقلات إلى ما وراءه في الشمال والغرب (١٩٨١) .

وسوميد وقناة السويس يستخدمان في نقل بترول الخليج العربي إلى حوض البحر المتوسط ومنه يواصل البترول طريقه إلى أسواق أوروبا الغربية وأمريكا اللاتينية . كانت الإمارات المقترحة لخط السوميد : السويس - بورسعيد (شرقي قناة السويس) أو بين السويس ودمياط أو بين عين السخنة (على خليج السويس) وسيناء كبرى (غربي الإسكندرية) . ووقع الاختيار على المسار الأخير (١٩٦١) .

خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط، والطاقت الحالية والكميات المنقولة عبرها

خلال الفترة من عام ٨٩ وحتى عام ١٩٩٨

ملاحظات	كميات البترول المنقولة عبر هذه الخطوط										ملاحظات الخطوط	
	٩٨	٩٧	٩٦	٩٥	٩٤	٩٣	٩٢	٩١	٩٠	٨٩		
منقل منذ أغسطس ٩٠ منقل منذ أغسطس ٩٠ وتم إعادة افتتاحه أواخر عام ٩٩ يستخدم نسبة بسيطة منه في النقل الداخلي	٧٢.٠	٧٢.٠	٧٢	٧٢	٧٢.٠	٧٢.٤	٧٠.٦	٦٦.٠	٥٢.٠	٤٦.٥	٢٤.٠	- Petrolane بالسعودية
	١١٧.٥	١١٧.٥	١١٧.٢	١٠٧.٧	٧٩.٨	٨٦.٧	٧٥.٨	٧٩.٦	٥٨.٨	٧٤.٠	١٢.٠	- السوميد بصر
	-	-	-	-	-	-	-	-	٢٥.٨	٣٦.٩	٨٢	- IPSA 1/2000 - السعودية (الرميلة) أبتع
	٤٥.٠	١٨.٥	-	-	-	-	-	-	٤٥.٠	٧٩.٩	٧٥	- العراق (كركوك) - تركيا (دوربتول)
	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	٤٥	- ايلات - اشكيلون - إسرائيل (TIP)
منقل منذ عام ٨٢	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٩٠	- العراق (كركوك) - سوريا (باتراس)
منقل منذ عام ٨٢	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٢٢.٥	- العراق (كركوك) - لبنان (طرابلس)
منقل منذ عام ٨٢	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	٢٥	- السعودية - لبنان (زهرا)
	٢٣٤.٥	٢٠٨.٠	١٨٩.٢	١٧٩.١	١٤٦.٨	١٥٥.٠	١٤٦.٥	١٤٥.٦	١٨١.٦	٢٢٢.٢	٦٩٩.٤	إجمالي

* غير معطن .
* ينقل الإسرائيلي (TIP) للوصول بطاقت إلى مليون طن سنويا
- المصدر : Drewry Tanker Market Quarterly Report Apr 99 .

يتسبب نجد تكلفة نقل البترول بحراً حول رأس الرجاء الصالح لأوروبا = ٦٠ سنتاً . وعلى هذا يوفر خط سوميد في التكاليف ويتغلب على مشكلة عجز إنتاج السويس عن استقبال الناقلات العملاقة حتى تستطيع هذه تسليم حمولاتها للخط عند السويس، لينقلها بدوره إلى شاطئ البحر المتوسط. وهو أيضا يتيح الفرصة للناقلات العملاقة أن توزع حمولاتها على ناقلات أصغر عند الطرف الآخر حسب حاجة الشرق (٥٧) .

ويشل البترول السعودي النصب الأكبر من إجمالي كمية الهامات البترولية المارة عبر السوميد بنسبة ٥٦٪

وخط السوميد يعتبر عنصر أمان للتجهيز العرب وكلمر كبدل لقناة السويس في حالة تعطلها في أي وقت . ويجب النظر إلى التعنية من وجهة الاقتصاد الكلي - Macro Economic وليس من وجهة نظر الاقتصاد الجزئي Micro Economic والاتقان رافقان بصبان في الاقتصاد المصري معا (٥٢) .

واستمرار ملكية بعض الدول العربية المصدرة للبترول في خط أنابيب سوميد هو الضمان الوحيد والأكبر لنقل صادراته من البترول عبر وسائل النقل التي تمر في شرايين نقل البترول المصرية البرية والبحرية. إن توقف الملاحة في قناة السويس لبعض الوقت ، أو اضطراب الملاحة لأشباب سياسية أو أسباب عرضية عابرة ، مع عدم وجود بديل لخط أنابيب سوميد ، يؤدي إلى اللجوء إلى شرايين أخرى للنقل كالدوران حول رأس الرجاء ، الصالح أو إقامة خطوط أنابيب أخرى لا تمر في أراضي ومياه مصر الإقليمية. بدليل قيام إسرائيل بإقامة خط أنابيب ايلات - اشدود ، وحاولت جذب بترول الخليج العربي ولاسيما البترول الإيراني. والعائد الذي يدره خط سوميد ، هو عائد صافي يعود على الملاك العرب ومصر ، حيث تم استرداد رأس المال بالكامل خلال السنوات الأربع من بداية المشروع (٥٤) .

وهكذا تحولت سبدي كبرى إلى مركز عالمي لتجارة البترول الدولية، وهناك أسعار معلنة لبيع البترول الخام (تسليم سبدي كبرى) ، وبذلك أصبحت سبدي كبرى بعد زيادة طاقتها إلى ١٢٠ مليون طن سنويا مينا ، عالمي لتسويق بترول الخليج العربي .

التسويق بين قناة السويس والسوميد :

يجرى التنسيق بين سلطان قناة السويس والسوميد ، فقد تقرر في ١٢ يونيو ١٩٩٦ تشكيل لجنة مشتركة من المخصصين بهيئة قناة السويس ووزارة البترول لتتنسيق والتكامل بين

تطور حركة نقل التبرول الحام في قناة السويس
من الجنوب إلى الشمال (١٩٦٠-١٩٩٩)

السنة	إجمالي حصة التبرول الحام من الشمال والجنوب	إجمالي حصة التبرول الحام من الجنوب والجنوب	النسبة %	السنة	إجمالي حصة التبرول الحام من الشمال والجنوب	إجمالي حصة التبرول الحام من الجنوب والجنوب	النسبة %	السنة
١٩٦٠	٦٥.٣٨٦	١٦٨.٣٨١	٦١.٤	١٩٨٦	٦٥.٣٨٦	١٦٨.٣٨١	٦١.٤	١٩٦٠
١٩٦٤	٤٨.٧٥٦	٢١٠.٩٨١	٦٢.٩	١٩٨٧	٤٨.٧٥٦	٢١٠.٩٨١	٦٢.٩	١٩٦٤
١٩٦٥	٢٥.٠١١	٢٢٥.٤٤٢	٦٣.٧	١٩٨٨	٢٥.٠١١	٢٢٥.٤٤٢	٦٣.٧	١٩٦٥
١٩٦٦	٢٥.٢٥٥	٢٤١.٨٩٣	٦٨.٩	١٩٨٩	٢٥.٢٥٥	٢٤١.٨٩٣	٦٨.٩	١٩٦٦
١٩٦٧	٤١.٨٨٥	١١٧.٧٥٣	٢٠.٣	١٩٩٠	٤١.٨٨٥	١١٧.٧٥٣	٢٠.٣	١٩٦٧
١٩٧٧	٥.٠٤٠	١٢٨.٦٧٩	١٨.٥	١٩٩١	٥.٠٤٠	١٢٨.٦٧٩	١٨.٥	١٩٧٧
١٩٧٨	٥.٥٠٣	١٤٩.٧٧٩	١٤.٠	١٩٩٢	٥.٥٠٣	١٤٩.٧٧٩	١٤.٠	١٩٧٨
١٩٧٩	٤١.٢٦٩	١٦٠.٦٤٩	١٢.٦	١٩٩٣	٤١.٢٦٩	١٦٠.٦٤٩	١٢.٦	١٩٧٩
١٩٨٠	٣٣.٢٢٥	١٧٩.٣٠٠	١٠.٨	١٩٩٤	٣٣.٢٢٥	١٧٩.٣٠٠	١٠.٨	١٩٨٠
١٩٨١	١٩.٢٩٤	١٩٦.٤٢٨	١٣.٠	١٩٩٥	١٩.٢٩٤	١٩٦.٤٢٨	١٣.٠	١٩٨١
١٩٨٢	١٢.٨١٩	٢٣٨.٣٩٢	٢٤.٢	١٩٩٦	١٢.٨١٩	٢٣٨.٣٩٢	٢٤.٢	١٩٨٢
١٩٨٣	١٣.٠٠١	٢٥٦.٧٠٥	٢٤.٨	١٩٩٧	١٣.٠٠١	٢٥٦.٧٠٥	٢٤.٨	١٩٨٣
١٩٨٤	١٦.٢٤٨	٢٦٣.٧٢٨	٢٤.٤	١٩٩٨	١٦.٢٤٨	٢٦٣.٧٢٨	٢٤.٤	١٩٨٤
١٩٨٥	٩.٢٥٦	٢٥٧.٥٩٦	٢١.٣	١٩٩٩	٩.٢٥٦	٢٥٧.٥٩٦	٢١.٣	١٩٨٥

تطور حركة نقل التبرول الحام من الشمال إلى الجنوب في قناة السويس (١٩٦٠-١٩٩٩)

قناة السويس وخطوط السويد، لكي لا يسمح للسفن ذات القاطن الذي يسمح لهما بصهر القناة وهي بكامل حصراتها، أن تفرغ في السفينة. وبذلك يستقبل خط السويد القاطن المتعلقة التي لا تستطيع عبور قناة السويس، وأيضاً التفتيق بتخفيف الحمولة في السفينة ثم عبور قناة السويس.

ولاشك إنه بإرجعة البيان الإحصائي (ص ٤٧) لكميات التبرول الحام التي عبرت قناة السويس منذ الستينيات وحتى الآن نجد انخفاضاً حاداً في كميات التبرول الحام التي بلغت ذروتها قبل إغلاق القناة. ففي عام ١٩٦٥ بلغت كميات التبرول الحام التي عبرت من الجنوب للشمال ١٤٣.٧ مليون طن تقبل ٦٣.٧٪ من إجمالي البضائع المارة في قناة السويس. بينما في عام ١٩٩٩ بلغت كمية التبرول الحام الذي عبر القناة من الجنوب للشمال ٩.٣ مليون طن تقبل فقط ٣٪ من إجمالي الحمولات العابرة في القناة.

بالمقارنة مع بيانات كندا، نجد أن الخطوط البحرية العالمية أصبحت تفضل عبور قناة السويس بدلاً من قناة بنما، وذلك لعدة أسباب منها: أولاً، قناة السويس أقصر مسافة وأكثر أماناً من قناة بنما، حيث أن قناة بنما عرضها ضيق جداً، مما يجعلها عرضة لحوادث التصادم بين السفن، خاصة في الليل. ثانياً، قناة السويس لديها مرافق صيانة أفضل، مما يقلل من وقت توقف السفن. ثالثاً، قناة السويس لديها مرافق تخزين للوقود، مما يقلل من نفقات السفن. رابعاً، قناة السويس لديها مرافق تخزين للمياه العذبة، مما يقلل من نفقات السفن. خامساً، قناة السويس لديها مرافق تخزين للغاز، مما يقلل من نفقات السفن. سادساً، قناة السويس لديها مرافق تخزين للوقود، مما يقلل من نفقات السفن. سابعاً، قناة السويس لديها مرافق تخزين للمياه العذبة، مما يقلل من نفقات السفن. ثامناً، قناة السويس لديها مرافق تخزين للغاز، مما يقلل من نفقات السفن. تاسعاً، قناة السويس لديها مرافق تخزين للوقود، مما يقلل من نفقات السفن. عاشراً، قناة السويس لديها مرافق تخزين للمياه العذبة، مما يقلل من نفقات السفن. حادياً، قناة السويس لديها مرافق تخزين للغاز، مما يقلل من نفقات السفن.

مشروع خط أنابيب التترول عبر أفريقيا (Trans-Africa Pipe): تعريف بالخط:

١- تقوم الخط بنقل التترول من البحر الأحمر إلى المحيط الأطلنطي عبر أفريقيا، وسيبدأ من ميناء قرب بورسودان على البحر الأحمر، مخرقا السودان وأفريقيا الوسطى والكاميرون إلى ميناء دولا على المحيط الأطلسي.

٢- بدأت فكرة إنشاء الخط أثناء غلق قناة السويس بعد حرب ١٩٦٧ لدى مجموعة من المستثمرين وذلك لضمان تدفق التترول إلى أسواق الغرب من الخليج العربي وقناة مشاكل الحرب في المنطقة وخفض تكلفة نقل التترول بالمقارنة بالنقل البحري.

٣- يبلغ طول الخط ٣٣٠٠ كم ويشكون من خطين من الأنابيب بقطر ٥٦ بوصة لكل خط وطاقة قصوى ٤ مليون برميل يوميا (حوالي ٢٠٠ مليون طن سنويا).

٤- مستخدم شركة أمريكية بتبنيذ الخط، وتسهم معها أفريقيا ودول السوق الأوروبية. وخطط للعمل في إنشائه عام ١٩٨٥ ويستغرق حوالي ١٠ سنوات ووقعت حكومة السودان عقدا مع الشركة الأمريكية في يوليو ١٩٨٤ وذلك للبدء في الرحلة الأولى من الخط داخل السودان.

طبيعة الخط ودوره:

١- يعتبر تنفيذ هذا الخط بديلا استراتيجيا لقناة السويس وخط السويد، إلى جانب أنه مناسب لهما، خاصة بالنسبة للتترول المسج من الخليج العربي، إلى أمريكا والكاريس كما أن الخط سيكون البديل الاقتصادي لطريق رأس الرجاء الصالح.

٢- وحتى يمكن لهذا الخط تغاضي مخاطر الحروب في منطقة الخليج العربي، فإنه يجب نقل التترول إلى مدخله على البحر الأحمر، ومن خلال السمودية بخط أنابيب آخر، ولكن خط بترولين الذي يصب في ينبع التي تعد من بداية خط «عبر أفريقيا» عند بورسودان بحوالي ٣٢٠ ميل بحري، يمكن النقل خلالها بالناقلات، على أن ذلك يستلزم زيادة طاقة خط «بترولين» لتتناسب مع طاقة الخط المقترح. ولكن وصول التترول من الخليج العربي خلال خط بترولين إلى ينبع، يجعل من قناة السويس - أو سوميد - الطريق الأكثر اقتصادا من خط «عبر أفريقيا» أو رأس الرجاء الصالح.

٣- تبلغ طاقة الخط ٢٠٠ مليون طن سنويا، في حين بلغت صادرات الخليج العربي في عام ١٩٨٣ للبحر المتوسط ٣٨ مليون طن وإلى سسل-غرب أوروبا ١٠٤ مليون طن وإلى

خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط: يوضح الجدول السابق خطوط الأنابيب المبرمجة بمنطقة الشرق الأوسط والطاقت الحالية لها، والكميات المنقولة عبر تلك الخطوط خلال الفترة من عام ١٩٨٩ حتى عام ١٩٩٨.

ومنتها نجد تزايد كميات التترول المنقولة عبر خط أنابيب بترويل بالسمودية وخاصة في الفترة من ٨٩ وحتى عام ١٩٩٣ نتيجة لزيادة استهلاكه كخط بديل للناقلات، خاصة في حالات التوزر بالمنطقة. كذلك تزايد كميات التترول الخام المنقولة عبر خط أنابيب السويد خاصة بعد زيادة طاقته التي وصلت إلى ١٢٠ مليون طن في السنة.

وكان قد تم غلق أنابيب بترويل العراق- تركيا منذ أغسطس ١٩٩٠ ضمن العقوبات التي فرضتها الأمم المتحدة على العراق من جراء احتلاله للكويت. وكذلك خط ١/٢ FPSA. وقد أجريت مفاوضات بين العراق والأمم المتحدة حول استئناف إنتاج العراق للتترول بما يعادل ١.٦ مليون دولار.

كذلك قام الخط الإسرائيلي؛ (إيلات - عسقلان) بنسخ كميات لا بأس بها من التترول خاصة التترول الإيراني والتترول المصري الثقيل الذي يصعب ضخه عبر السويد. ومن هنا تفكر إسرائيل في مضاعفة سعة الخط لتصل إلى ٦٠ مليون طن سنويا بدلا من ٤٥ مليون طن حاليا. بل وتفكر في مد خط آخر مستقبلا من ينبع (وذلك اعتمادا على الترخ المياني في المنطقة كما تفكر أيضا في بناء طرف آخر للخط في غزة.

بالإضافة إلى هذه الخطوط هناك مشروعات مستقبلية لخطوط أنابيب حديثة في إيران، سوف يكون لها أثرها في قناة السويس وهي:

- خط أنابيب من خوسرتان (إيران) - إسكندرونه (تركيا) تبلغ طاقته ٥٠ مليون طن سنويا.

- خط أنابيب من إيران إلى باطوم (باتومس Bahumi) على البحر الأسود بطاقت تتراوح ما بين ١٠-٢٥ مليون طن سنويا.

- خط أنابيب للغاز من إيران إلى تركيا لنقل ٥٠ مليون متر مكعب من الغاز الإيراني سنويا ويربط هذا الخط شبكة أنابيب الغاز في أوروبا عبر كل من اليونان وتركيا.

وإذا حدث سلام بين الدول العربية وإسرائيل وتحلت الدول العربية من المقاطعة الاقتصادية لإسرائيل فإن أنابيب الشرق الأوسط بالإضافة إلى خطوط الأنابيب الرفع إنشائها بإسرائيل سوف تلعب دورا كبيرا منافسا لقناة السويس.

- ١- (1883) Egypt. Papers. Egypt. 17 (1883) part. Lond. 22. 12. 1882 part. Papers. Egypt. 17 (1883) to Granville. (رئيس مجموعة ملان المنمن البريطانية) Green
- No. 13, 14, 20, 22.
- ٢- Lord Napier to Granville. Lond. 3. 12. 1883 Part. Papers Egypt 17 (1883) No. 26.
- ٣- Ibid.
- ٤- Hansard Parliamentary Debates. July 30, 1883 vol. 281.
- ٥- Ibid.
- ٦- P. R. O. CABL. 37/9/103. November 4. 1882 (Scena).
- ٧- Bulletin Decembre, Oct. 12, 1883. No. 389. Quoting Bazwanic Francis.
- ٨- Ibid. No. 388.
- ٩- Part. Paper. Egypt. 3 (1884). No. 24.
- ١٠- Henry. J. Kense. The story of another Suez Canal. London. 1896. p. 33.
- ١١- Ibid. p. 39.
- ١٢- وأنظر الخريطة الموجودة بصيغة (أ) عن خط سير هذه القناة المقترحة.
- ١٣- لزيد من التفاصيل حول مشروع تالايوت أنظر كتاب: محمود صالح نسي، مشروع قناة السويس، ص ١١٩.
- ١٤- Rouse. Op cit. p. 53.
- ١٥- Ibid. pp. 59, 67.
- ١٦- Ibid. pp. 150-154.
- ١٧- The abnd set. A new route to INDIA
- ١٨- الريدان وليان ألبن. W. allen R.N ألف كتاباً عام ١٨٥٥ بعنوان:
- Wilson Arnold. The Suez Canal, its present and future. London. 1939. pp. 65, 81.
- ١٩- Farnie, East and West of Suez. p. 318.
- ٢٠- Mackenzie Wallace. pp. 516-7.

أمريكا الشمالية ٢٥ مليون طن. أي أن طاقة الخط يمكن أن تستوعب كل صادرات الخليج إلى الغرب دون اعتباراً لطاقة طرق النقل الأخرى بالمنطقة.

٤- يساهم الخط في زيادة الفائض في سوق الناقلات والذي بلغ عام ١٩٨٣ حوالي ١٢٠ مليون طن.

٥- فصل المبالغ التي ستدفع للدول الثلاث التي سير خلالها خط وغير أفريقيا، كرسوم لتواجد الخط بأراضيها حوالي ١٢٠ مليون دولار بما سيحمل طن البترول المار في الخط حوالي ٠.٦ دولار لتغطية تلك المبالغ فقط.

كما أن تكاليف التشغيل لهذا الخط عاتية بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف الإنشاء. (١ مليار دولار) هذا عدداً ضرورياً من أجل الخط بالبترول قبل تشغيله، بما سيضيف حوالي ٢.٥ مليار دولار أخرى إلى تكاليف الإنشاء، وتتطلب هذا فرض رسوم عالية للخط بالمقارنة برسوم خطوط الأنابيب لتغطية كل تلك المصاريف وإعطاء عائد مقبول على رأس المال.

تأثير الخط وغير أفريقيا وعلى قناة السويس:

١- سوف يجذب كميات البترول التي تعبر القناة مشغية من الخليج العربي إلى أمريكا، بما يوفره هذا الخط في تكاليف النقل إلى تلك المنطقة خاصة بالنسبة لأحجام الناقلات الصغيرة والمتوسطة الحجم. وهي الأحجام التي تمر في قناة السويس.

٢- أن حركة مرور الناقلات الفارغة العائدة عن طريق القناة إلى الخليج يمكن أن ينخفض عندها نتيجة تشغيل هذا الخط.

٣- أن زيادة الفائض في سوق الناقلات الصغيرة والمتوسطة والتي سببها إنشاء الخط ستؤدي إلى كساد سوق تلك الأحجام من الناقلات، وهو أمر سيؤثر سلباً على اقتصادها، مما سيستدعي تخفيض رسوم عبور تلك الناقلات في القناة حتى تستطيع منافسة وخط عبر إفريقيا.

٤- إن تنفيذ خط وغير أفريقيا يعتبر اختصاراً لصلبة المدوران حول رأس الرجاء، خاصة للناقلات الموجهة إلى أمريكا والكاريبي، وهو يعد بديلاً استراتيجياً لاجتيازها اقتصادياً للقناة وسوميد.

٥- إن الخط يمكنه جذب البترول المتجه من الخليج العربي إلى أمريكا والكاريبي والتي يمر عبر القناة وسوميد.

٦- إن العلاقة الحالية والمستقبلية لمخطط أنابيب البترول العاملة في الشرق الأوسط تكفي لنقل كل صادرات المنطقة إلى الغرب بصرف النظر عن طرق النقل البحري الأخرى.

Contaminization International Magazine, January 1992.
Lloyd's List, 57-90.

Lloyd's List, 18. 3. 1992.

د. جابر سعيد عوض، الجسر القاري الآندو - أسبيري الناس (عزق انجبر الجديد)، بحث التي في ندوة بيروت، (مارس ١٩٨٠)، ص ١٢٠.

٤٣- لوفد من التفصيل حول هذا الموضوع راجع للذالك : الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس، رسالة وكثيرة من أداب الاكاديمية ١٩٨١، ص ٣٨٠-٣٨١.

٤٤- المرجع السابق، ص ٢٨٤-٥.

٤٥- BP, Statistical Review, Energy - 1981, p. 18.

٤٦- Ibid.

٤٧- Ibid, p. 4.

٤٨- اقترح شاه إيران، في وقت لاحق، إنشاء خط أنابيب بين السويس وبيروت، ولكنه لم يخرج ليز التنفيذ. لا مع شاه إيران ولا مع غيره ولا مصر وهذا خاصة وأن اقتراح قناة السويس ١٩٧٥ تم تطويرها بعد ذلك قد أظهر بوضوح أنها كاذبة للرفا، بالخدمة، وثا بعد، على مصر بأقصى الرجح وأقبل النفاذ.

٤٩- د. محمد عبد الجيد عامر، مشاكل نقل البترول - منشاء المعاون الاكاديمية ١٩٨٢، ص ٨٢.

٥٠- محمد سليمان هدي، القضاة بات النقل البحري، الاكاديمية ١٩٨٥، ص ٢٨٦.

٥١- د. محمد عبد الجيد عامر، مرجع سابق، ص ٨٤.

٥٢- د. صديق عفيفي، تسويق البترول، ص ٤٨-٤٨١.

٥٣- مجلة البترول - العدد الرابع ١٩٩١ ص ١٩٦.

٥٤- المرجع السابق، ص ١٧.

١٩- مذكرات هرتزل عن مصطفى كامل، ٢١ مارس ١٩٩٧- انظر برونمان هرتزل: أسس صايغ، ص ٦٢-٦٤. ملك وثائق القضية الفلسطينية، ص ٧٢.

٢٠- Ibid, p. 456.

٢١- Ibid, p. 466.

٢٢- Ibid.

٢٣- د. غزالي إسحاق ويابعد، الأبعاد السياسية والاقتصادية لتسريع قيادة البحرين، مجلة السياسة الدولية، العدد رقم ٨٤ يناير ١٩٨٦، ص ٦٠.

٢٤- الصدر السابق، ص ١٠١-١٠٢.

٢٥- سليمان الشيخ، قيادة البحرين منظر إسرائيلي قادم، دولة استطلاعية مجلة العربي العدد ٢٢٢ أكتوبر ١٩٨٥، ص ١٢٦-١٢٧.

٢٦- غزالي إبراهيم ويابعد، مرجع سابق، ص ١٢.

٢٧- المرجع السابق.

٢٨- سليمان الشيخ، مجلة العربي العدد ٢٢٢، أكتوبر ١٩٨٥، ص ١٢٧.

٢٩- Mark Strake, Cape to Cairo, p. of- Wilson, Op cit, pp. 177-178.

٣٠- Earl Edward, Turkey the Great Powers and the Baghdad railway. A study of imperialism, Russel, Lond 1966, pp. 177-178.

٣١- محمد مصطفى صفر، إنجلترا وقناة السويس، ص ١١٤-١١٤.

٣٢- Thomas Moon Parker, Imperialism and world Politics, N.Y. 1942, p. 190.

٣٣- Ibid, pp. 191-192.

٣٤- Fredric Austin OGG, Economic Development of Modern Europe, N. Y. 1929, pp. 321-322.

٣٥- د. محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية بيروت (١٩٦٠)، ص ٢٢٧.

٣٦- Krause, Alexi, Pussia in Asia, A second study, (1888-1899) London, 1899 pp. 196-217.

٣٧- Puno, M. Alderton, Sea Transport, Organization and Economics, p. 81

٣٨- Containerization International, February 1984.

- ١- British Petroleum Statistical Review . Energy .
 2- Containerization International . Jan 1992 .
 3- Le Canal De Suez . Bulletin Décadaire de la Compagnie Unierselle du Canal .
 4- Lloyd's list .
 5- Insrop . Semi Annual Report . July 1994 . submitted to the Joint Research committee and the Steering committee of Sponsors .
 6- Insrop . Project Catalogue 1994 .
- * الكتب :
- ١- باللغة العربية :
 - السيد حسين جلال (دكتور) ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس . ١٩٦٩-١٩٨٢ .
 - قناة السويس والمنافس الاستثمارى الأودسى . ١٩٨٢-١٩٨٤ .
 - الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٩٥ .
 - القاهرة تاريخ المصريين رقم ٨٠ . القاهرة ١٩٩٥ .
 - الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٩ .
 - دار المعارف بالإسكندرية ١٩٨٨ .
- ٢- _____ . قناة السويس والمنافس الاستثمارى الأودسى . ١٩٨٢-١٩٨٤ .
 ٣- _____ . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٩٥ .
 ٤- _____ . القاهرة تاريخ المصريين رقم ٨٠ . القاهرة ١٩٩٥ .
 ٥- جلال تاجر وجورج جندى . إسماعيل كما تصوره الوثائق . القاهرة ١٩٧٤ .
 ٦- جريفت تيلور ، الجغرافيا فى القرن العشرين . بقلم نخبة من العلماء . ترجمة د . محمد غلاب . محمد موسى أبوالمخيل . الهيئة المصرية العامة للكتاب . القاهرة ١٩٨٧ .
 ٧- فـ . برخانوب ، ترجمة سامى عاشور ، الكشوف السوفيتية فى القطب الشمالى . مطابع الناشر الروسى - القاهرة . بدون تاريخ .

تصانيف البحث

وثائق غير منشورة :

باللغة الإنجليزية :

a- (Turkey) F.O. 78 Series .

Diplomatic Correspondence between Foreign Office and British Agency . Cairo (1877-1905) .

Public Record Office, (P.R.O)

b- FO / 423 . " Suez Canal" P.R.O.

c- Cabinet Papers . 37 , 38 , P.R.O.

d- Ministry of Transport Document .

M. T. File. q. P.R.O .

وثائق منشورة :

أ- باللغة الأجنبية :

a- Document Diplomatiques Francais, (1871-1914) .

b- Hansard parliamentary Debates .

c- Parliamentary Papers Presented to both houses of parliament . By command of Her Majesty on Egypt's affairs .

Correspondence respecting the Suez Canal : Volumes (1883-1904) .

ب- باللغة العربية :

١- ملف وثائق وأوراق انفضية الفلسطينية ج ١ .

* الدوريات والصحف والأبحاث المنشورة :

أ- باللغة العربية :

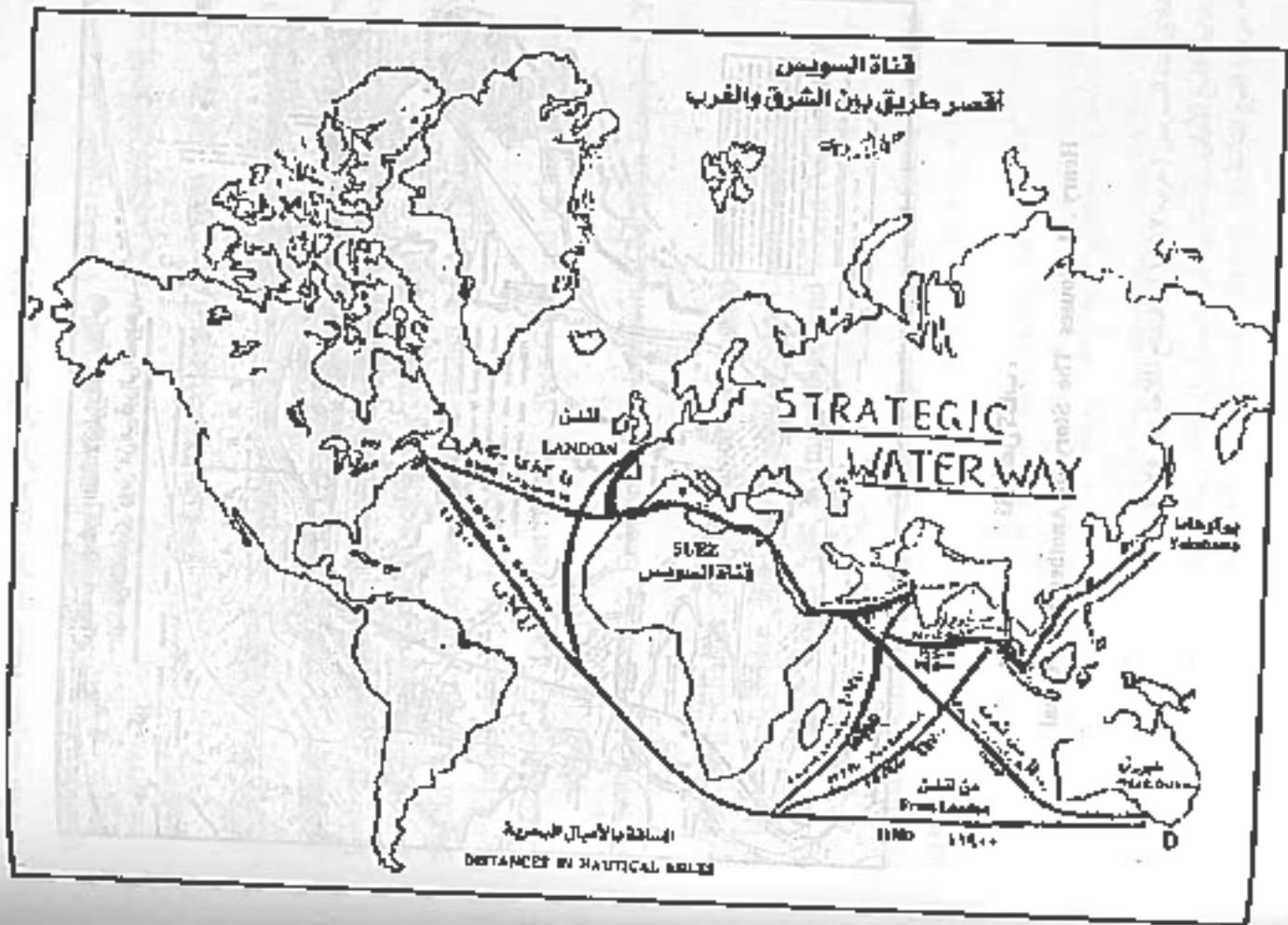
- نشرات هيئة قناة السويس السنوية والشهرية .

- مجلة الشروق .

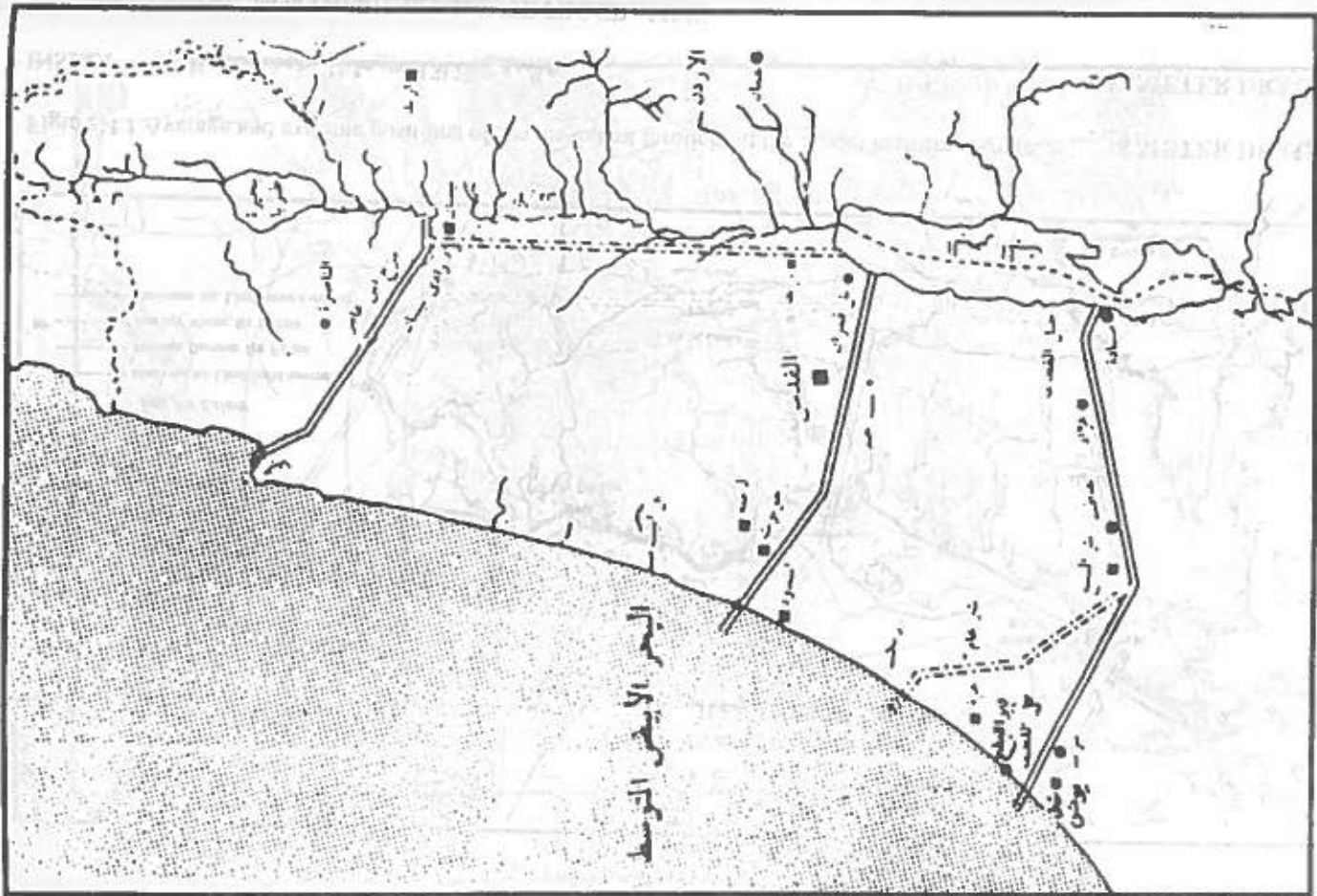
- مجلة الغربى العدد ٢٢٢ .

- مجلة كلية الآداب بالقاهرة مجلد ١٨ العدد ٢ ديسمبر ١٩٥٦ (مقال عن نقل الشروق

فى قناة السويس) .



خريطة الخطوط الثلاثة لمشروع قناة البحرين



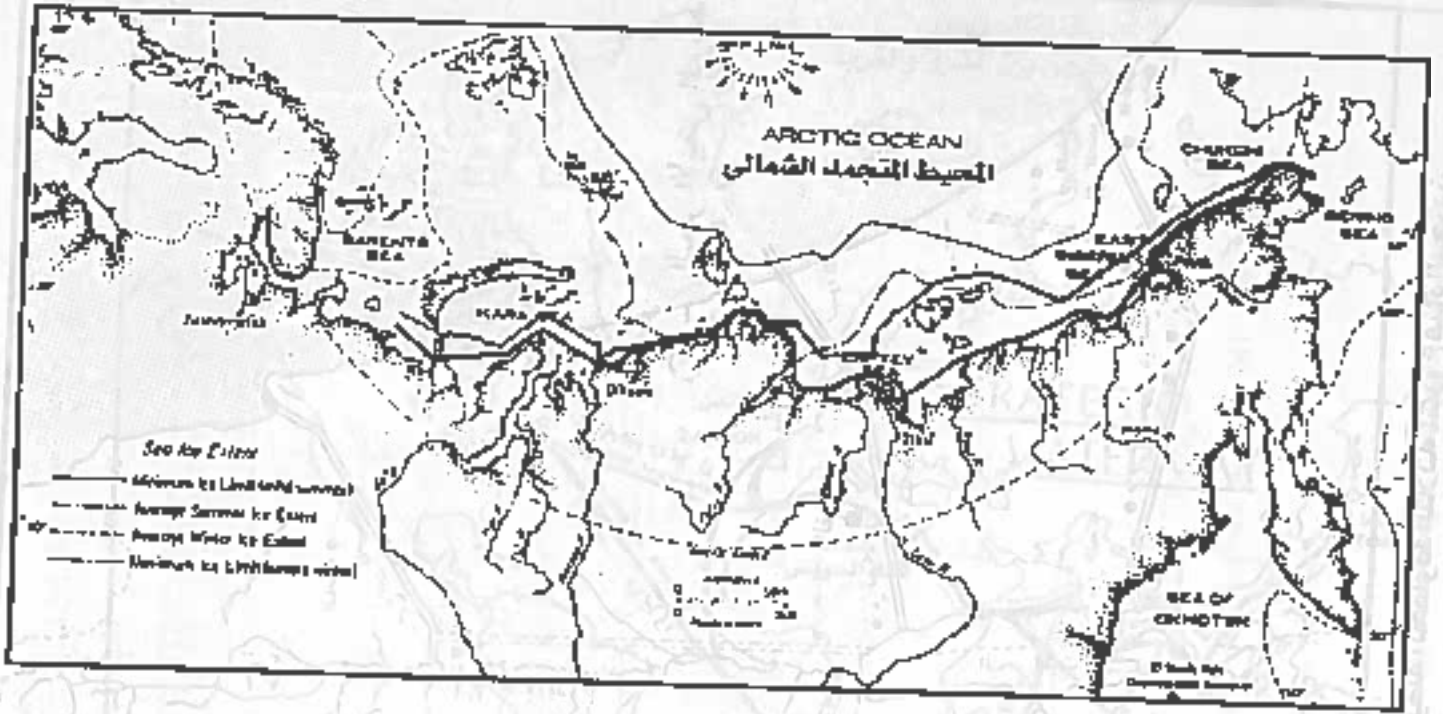


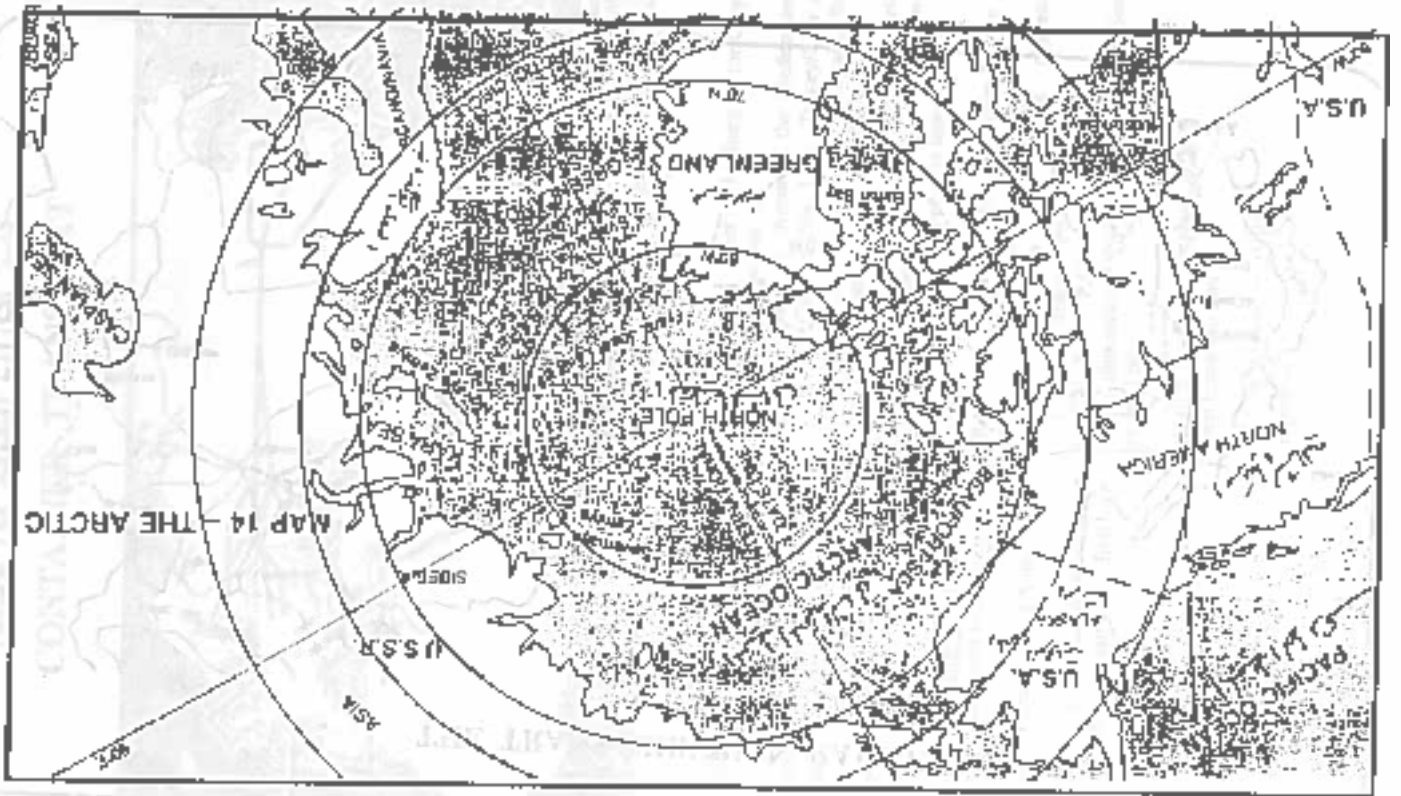
Figure 4.1 Average and extreme positions of sea ice extent throughout the Soviet maritime Arctic.

16 METER DRAUGHT

INSROP " مشروع قناة المحيط المتجمد الشمالي "

11 METER DRAUGHT

INTERNATIONAL NORTHERN SEAROUTE PROGRAMME



الدول المواجهة مشروع "قناة المحيط المتجمد الشمالي"

خطوط نقل الحاويات بين قارات العالم براً وبحراً CONTAINER TRANSPORT



Trans-Siberian Container-Services and Baggage
 Europe/Far East, Korea, Hong Kong, Taiwan, Japan, Philippines, Australia and New Zealand V.V.
 Europe/South East Asia, Singapore, Malaysia, Indonesia V.V.
 Afghanistan/Europe/Far East/South East Asia V.V.

Iran
 Europe/India, Myanmar, Bangladesh, Japan
 For East and South East Asia/Iran

TCCS - Europe, Canada, South American
 European re-orienting and booking agent of the Caspian Volgo-Balt Line

CVBL - Part agent in Hamburg for the Caspian Volgo-Balt line.
 General Agent of the Magdalenian Caspian Sea Line Turkey/Iran and booking agent from Spain, Italy, Yugoslavia, Greece to Iran.
 South America and Canada as well as all other places of receipt worldwide per their services to Iran.

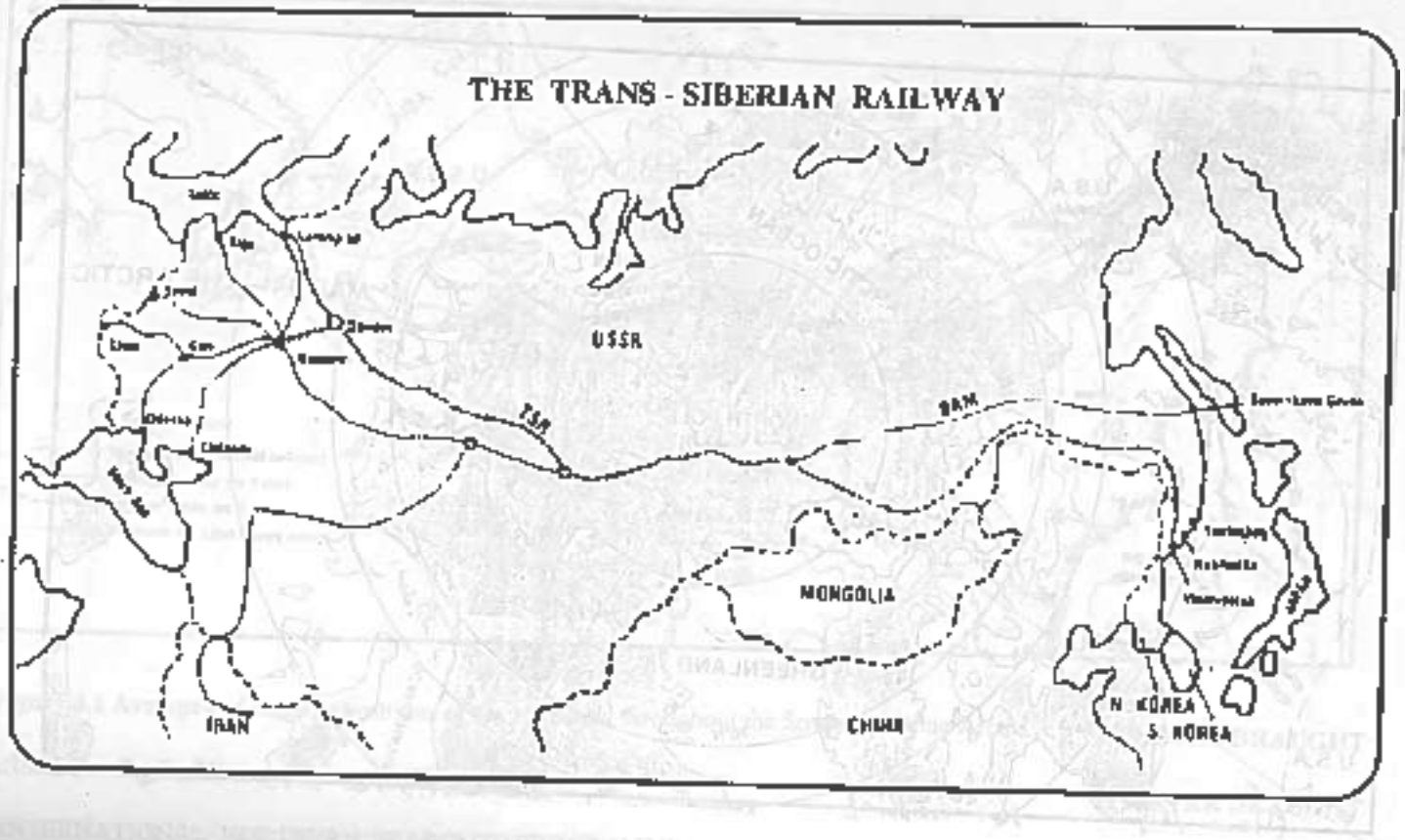
CVTL - IRAN VIA TURKEY - Shipments from Europe to Iran via Turkey to all Iranian inland destinations.

MOCSL - SOUTH IRAN - P.C. - Direct shipment worldwide from any places in South Iranian Ports.

TCES - DIRECT RAIL TRANSPORTATION From Europe to Iran

CVBL - DIRECT TRUCK SERVICES European.

خط سكة حديد سيبيريا



تاريخ الملاحة البحرية القديمة

أصبح أبو مالك صالح بن عبد العزيز

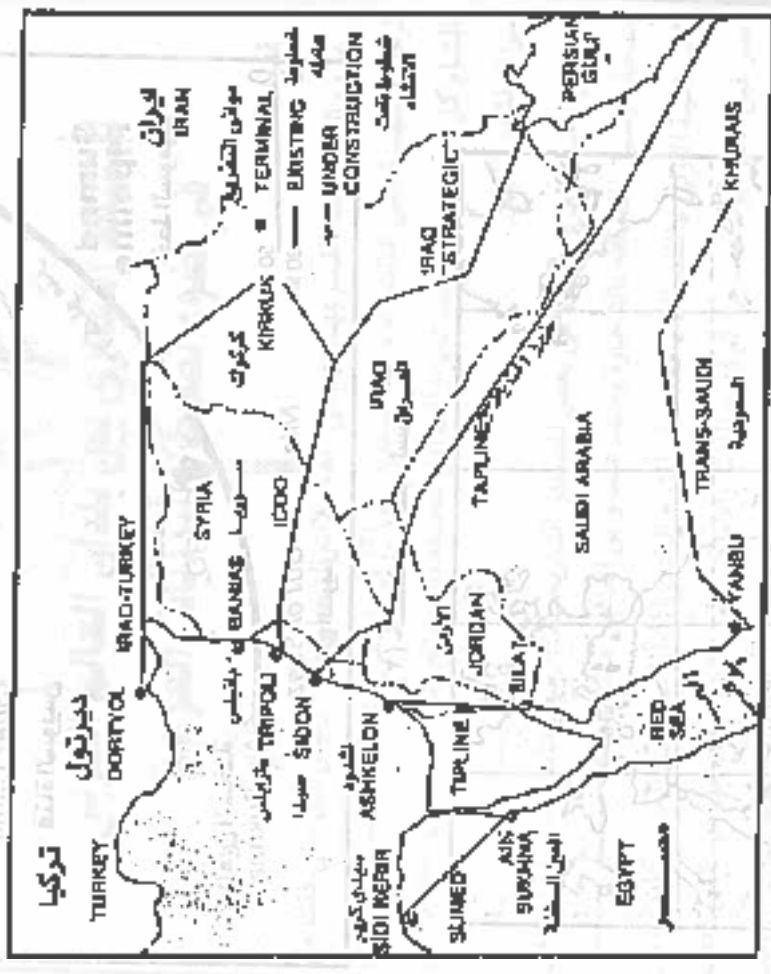


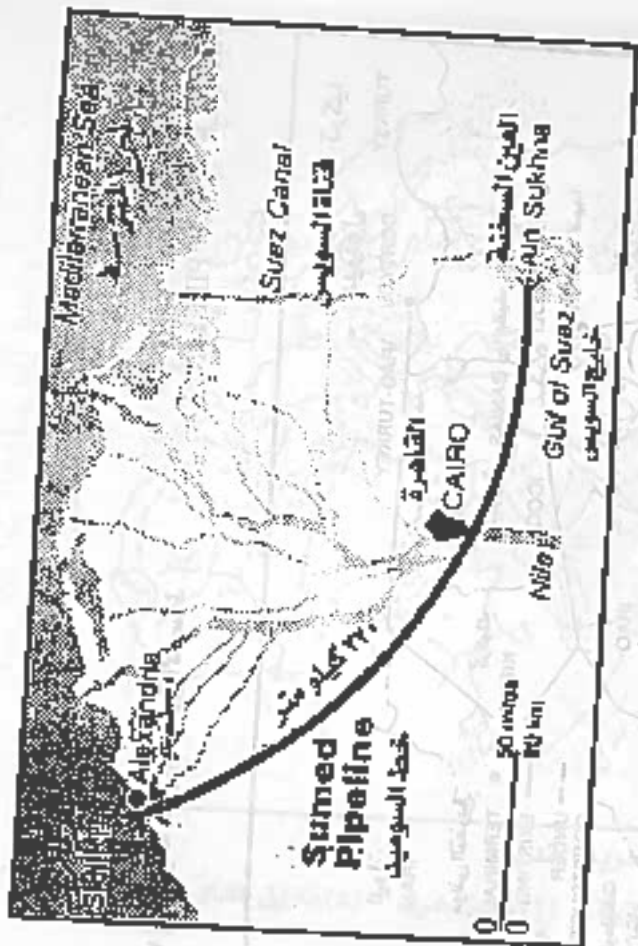
طرق التجارة البرية والبحرية القديمة

(١) طريق الحرير. (٢) الطرق العابرة للصحارى العربية والأفريقية. (٣) طرق أخرى. (٤) طريق الشام. (١٧٣).

MIDDLE EAST PIPELINES

(١) خطوط نايب الشرق الأوسط





(٢) خط أنابيب السويس



(٣) خط أنابيب البترول عبر أفريقيا

طول الخط = ٣٦٠٠ كيلومتر - طاقته = ٤ مليون برميل يوميا (٢٠٠ مليون طن تقريبا)
قرب بورسودان إلى ميناء دوالا على البحر الأطلنطي

خط سويسيا مغاوره صحتها

النشاط التجاري بين بلدان العالم العربي في ضوء نصوص البرديات العربية

تهجد :

عرف العرب منذ القدم بهارتهم في المعاملات التجارية^(١)، وليس أدل على ذلك من الرحلة المشهورة التي كانت تقوم بها قبيلة قريش^(٢) في فصل الشتاء والصيف إلى اليمن والشام كل عام، حيث كانت تخرج القوافل محملة بالبضائع المترعة بخرش التجارة في أسواق الشام واليمن .

ومن ناحية أخرى وددت في بعض المصادر التاريخية^(٣) معلومات تفيد قيام بعض صحابة وسرل الله ﷺ بالتجارة ومنهم عمرو بن العاص فاتح مصر ومؤسس مدينتها الإسلامية الأولى، والنشاط في ذلك ذكر الفتح الكندي^(٤) أن عمرو بن العاص كان قد زار مصر قبل الفتح بوصفه تاجراً ثم ذهب للدلتا والإسكندرية، ولعل رحلته هذه هي التي دفعت لخطابية الخليفة عمر بن الخطاب وهو في الجاهلية بالشام للسماح له بفتح مصر بعد أن وقف على خيراتها وثرواتها الطبيعية .

وكثير من نصوص البرديات العربية وخاصة التي تنسب للقرون الثلاثة الأولى للهجرة وددت بها معلومات تفيد قيام نشاط تجاري ملحوظ بين بعض المدن العربية في مصر والشام والعراق والجزيرة العربية وبلاد المغرب العربي ... وغيرها .

* مشرف على البرديات العربية بنار الكتب المصرية .

ويُمكن أن تلقى نظرة سريعة على أهم هذه المدن كما وردت في البرديات العربية

أولاً : أبرز مدن مصر التجارية في نصوص البرديات العربية:
ذلك أن نصوص بعض البرديات العربية كشفت عن وجود العديد من المدن والقرى المصرية التي اشتهرت بالتجارة وذلك في إطار صناعاتها المتفرعة وغالبية هذه المدن تغيرت بخصوبة أراضيها ووجود حاصلاتها الزراعية واعتدال مناخها وتوقع بعضها على سواحل مائية سواء على نهر النيل أو سواحل البحر الأحمر أو البحر الأبيض المتوسط. ومن أبرز هذه المدن :-

١- القسطنطية :
المدينة الإسلامية الأولى في مصر وأقربها إليها الرالي عمرو بن العاص سنة ٦٤٠هـ / ٦٤٠م وصنفا الرحلة ابن حوقل بقوله : والقسطنطية مدينة كبيرة نحو تلك بغداد ، ذات رحاب في محاتها وأسواق عظام ومتاجر فخام وممالك جسام ، إلى ظاهر أتيق وهو ، وقيق ويساتين فضة ومنزهات على مر الأيام خضرة ، والدار تكون بها طبقات سبع وست وخمس وثلاثا سكن بالدار المائتين من الناس... (١٥١)

واختلف مدينة القسطنطية مكانة مشيئة في العالم العربي حيث كونها أول مدينة إسلامية قامت في مصر وأريقيا ، ونظر لوقوعها الجغرافي المتميز حيث تقع على ضفاف نهر النيل ، مقابل جزيرة الروضة وكان موقعها يشغل مسطحا طوله خمسة كيلومترات وعرضه نحو كيلو متر ، يحد من الشمال جبل يشكر ومن الجنوب دير الطين ، ومار يوحنا (١٥٢) .
ونظر لتوقع هذه المدينة وطلوعها ازدهرت حركة التجارة وانتعشت أسواقها التجارية بفضل النشاط التجاري البارز الذي قامت به بعض القبائل العربية التي اتخذت من مدينة القسطنطية سكنا لها . ويعد الصدد بذكر المؤرخ القريزي أن عمرو بن العاص بعد عودته من الإسكندرية اختلط للقبائل العربية العديد من الخطط في مدينة القسطنطية فجعل خطة لأهل الراهة وهم جماعة من قبائل قريش والأحبار وشراعه وأسلم وغفار وقيظ ... وغيرهم ، هذا بالإضافة لخطط أخرى مثل خطط غافق وخطط الصرغ وخطط الحافق وخطط مندج (١٥٣) وغيرها .

ونظر لوجود العديد من الأسر والقبائل العربية في مدينة القسطنطية منذ مطلع القرن الهجري الأول / السابع الميلادي ، فقد وردت أسماء عربية عديدة في نصوص بعض البرديات العربية منها يورده عربية صحفوية في دار الكتب المصرية بالقاهرة موضوعها وتذكر في

كتاب ، تصب للقرن ٧٣هـ / ٩م ورد ضمن نصوصها اسم «رقاه بن بردان القسطنطية» ، وغيره (١٥٤)

وجدير بالذكر أيضا اشتهار القسطنطية بالعديد من الحرف والصناعات ، منها صناعة الزجاج ، وقد أورد المستشرق جوتلين نص عقد مشاركة في مدينة القسطنطية مؤرخ سنة ٤٤٩هـ / ٥٧٠م كتب على قطعة من ورق البردي ، وردت به معلومات تفيد منح العامل المستاجر في صناعة الزجاج «من الصنهر» أمرا يوميا فدره خمسة دراهم وروجة غداء ، ما يؤدي ثمرها وأجرا . كذلك ورد بالعقد معلومات تفيد عدم قيام العامل المستاجر بأي عمل آخر طوال مدة التصايد وقدرها عام واحد ، وبالعودة لشرح جزائي إذا ارتكب العامل هذه المخالفة - حيث اشترط العقد توقيع غرامة مالية لصدوق معينين يهوديين مقدارها خمسة دنانير (١٥٥) .

ومن ناحية أخرى أورد المؤرخ القريزي معلومات تفيده اشتهار مدينة القسطنطية بالعديد من الأسواق التجارية الهامة منها «سوق الاخطانيين» (١٥٦) حيث كانت تبيع فيه الخفاف ، الأحذية والنعال ، ويحتفظ متحف الفن الإسلامي بالقاهرة بمتاحف من الأحدث والنعال التي صنعت بمدينة القسطنطية أو بسوق الاخطانيين التي ذكرها المؤرخ القريزي ، إحداهما تعمل ، بالتحفة يحصل رقم سجل (٦٧٩ - ٦٨٠) ، وقد أشارت بعض المصادر والمراجع العربية إلى تجارة الخفاف بين بعض البلدان العربية - وأبرزها بعض بلاد الشام - وبين مدينة القسطنطية خلال القرون الأولى للهجرة (١٥٧) .

وبالإضافة لسوق الاخطانيين أورد المؤرخ القريزي أيضا معلومات هامة عن وجود «سوق الزجاجين» (١٥٨) التي خصص لبيع صناعات الزجاج المختلفة مثل انشكاكات والقنود والكوروس وغيرها على اختلاف أشكالها وأنواعها وألوانها وأحجامها وأساليب صنعها وزخرفتها ... وغيرها .

كذلك اشتهرت مدينة القسطنطية بحرف وصناعات أخرى منها صناعة الخزف والقفاص ، وعتف الفن الإسلامي بالقاهرة العديد من القطع الفنية الهامة التي تنسب لهذه المدينة إصطفا برقم سجل (١٥٩) ، وأخرى برقم (١٦٠) وهما من الخزف ذي البريق المعدني (١٦١) ، ويمتص متحف كلية الآثار بجامعة القاهرة قسنتين من الزجاج من فجر الإسلام عشر عليهما بالقسطنطية (١٦٢) ، وبالإضافة إلى هذه الصناعات أشار المؤرخ السبكي إلى وجود صناعات أخرى بالقسطنطية مثل صناعة الخزف والصابون والشمع وغيرها (١٦٣) ، وبعض هذه الصناعات

٢- القسيوم :

من المدن الشهيرة وقع في الصعيد الأدنى بمصر - ذكرتها العديد من المصادر التاريخية وأبرزت موقعها الجغرافي القريب الذي مكنتها من امتلاك مكانة بارزة في مجال التجارة فضلا عن مجال الصناعة ، وذلك بفضل خصوصية أراضيها ووفرة مياهها واعتدال مناخها وقد وصفها المؤرخ الإدريسي في القرنين ٥-٦هـ / ١١-١٢م بقوله : « مدينة القسيوم في ذاتها طيبة كثيرة الضواكح والغلات ... »^(١٢١) ثم ذكرها ياقوت الحموي في القرنين ٦-٧هـ / ١٢-١٣م بقوله :-
 « والقسيوم ولاية غربية بينها وبين القسطنطين أربعة أيام بينهما مغازة لا ماء فيها مسيرة يومين ... »^(١٢٢).

أما المؤرخ ابن عبد الحكم في القرنين ٢-٣هـ / ٨-٩م فقد قال عنيا : « وإن القسيوم في وسط مصر »^(١٢٣) . كذلك أشار الرحالة المقدسي في القرن ٤هـ / ١٠م إلى « شهر القسيوم بالعديد من الصناعات فقال « ومن القسيوم الأزرق وكشان دون »^(١٢٤) .
 ثم إن العديد من المراجع الغربية عني بالإشارة إلى شهرة مدينة القسيوم بكثير من الصناعات وسائر ألوان التجارة اشتهرت على هذه الصناعات - فاشتهرت القسيوم بالنسوجات الصوفية والأقمشة الكتانية والسمور الشنية حتى قيل إنه كان يصدر منها إلى كثير من النواحي ووعا وصل إلى بلاد فارس بعض إنتاجها^(١٢٥) .

كذلك اشتهرت مدينة القسيوم بصناعات أخرى متنوعة مثل صناعة الزجاج حتى أنها كانت تعتبر من أكبر مراكز صناعة الزجاج في العهد الإسلامي^(١٢٦) . أما في صناعة الخزف فقد ظهر طراز خاص بها أطلق عليه اسم « طراز القسيوم » أو « خزف القسيوم »^(١٢٧) . وهناك العديد من قطع خزف القسيوم ونسج القسيوم تزخر بها المتاحف العالمية من أبرزها متحف الفن الإسلامي بالقاهرة - كذلك جاء ذكر هذه الفنون والصناعات في نصوص بعض البرديات العربية وخاصة في كشوف التجارة وقوائم الحسابات وغيرها . من ذلك على سبيل المثال بردية عربية محفوظة في مكتبة جون رابلاندز بمدينة مانشستر في إنجلترا ورد بها اسم مدينة القسيوم^(١٢٨) .

وما تجدر الإشارة إليه اشتهار مدينة القسيوم أيضا بالعديد من الصناعات الغذائية بسب جودة حاصلاتها الزراعية وتوافر العديد من أنواع الماشية والثروة الحيوانية فاشتهرت بالثبوت مثل زيت الزيتون^(١٢٩) وزيت الصلحيم^(١٣٠) وزيت الفجل^(١٣١) وزيت السمسم . هذا بالإضافة إلى

ورد ذكره أيضا في نصوص بعض البرديات العربية وخاصة ضمن نصوص كشوف العمال والصناع والتجار والمحرفين ، فقد وردت عبارة « تجار القسطنطين » ضمن نصوص بردية عربية محفوظة في متحف اللوفر بباريس برقم سجل (Papirus Louvre . inv . 6419) أطوالها ٢٣ × ١٨ سم حيث وردت بها هذه العبارة : « وأما التجار - الذي كتبت عليهم فوالله ما لهم تجار غير تجار القسطنطين »^(١٣٢) .
 واشتهرت في مدينة القسطنطين أيضا تجارة الخشب وكان لها سوق كبيرة أطلق عليها اسم « سوق الخشابيين » ؛ ويشير إليها المؤرخ القرظي فيقول : « اتسعت أحوال الخشابيين حتى بزوا الق ديار في ساعة ، وأنه ليعسر اليوم على الخشابيين أن يزوا في يوم مائة دينار ، وهذا كله من نصور غنى الناس بحصر وعظم أمرهم وكثرة مسعاداتهم وكان القسطنطين نحو ذلك بغداد ... »^(١٣٣) .

ويجدر بالذكر أن تجارة الأخشاب بالقسطنطين ورد ذكرها ضمن نصوص بعض البرديات العربية ومن بينها بردية محفوظة في متحف اللوفر بباريس برقم سجل (Papirus Louvre . inv . 7147) أطوالها ١٦ × ١٠ سم^(١٣٤) .
 ولعل أبرز نصوص البرديات العربية التي وردت بها معلومات تفيد مراقبة الدولة لبعض تجار القسطنطين ، هذه البردية العربية المحفوظة في مجموعة شوت - رانهارت بمعهد البرديات بجامعة هايدلبرج بألمانيا - والتي تسب لعهد الوالي الأموي قوه بن شريك العيسى ٩٠-٩٦هـ / ٧٠٥-٧١٥م والمؤرخة في شهر ربيع الأول سنة ٩١هـ / ٧١٠م - حيث نقرأ ضمن نصوصها عبارات تفيد مراقبة الوالي لأعمال التجار واحتكاكهم للأقمشة وتعريفها (انتظار) لثلاثة سمرها بعد ذلك ، وفي السطر من (١٢٧-١٢٩) يقول : « فانتظر فمن كان بأرضك - من التجار الذين يشترون - الأقمشة ويجمعونها - فمرهم فليجمعوا طعامهم - ومن كل تاجر فليحمل نصف ما عنده - من الطعام إلى - القسطنطين ... »^(١٣٥) .

ويتضح في ضوء ما جاء في هذه البرديات العربية أن مدينة القسطنطين كانت مركزا تجاريا هاما . وأنها اشتهرت بالعديد من ألوان التجارة نظرا لعدد أسواقها ونشاط حركة البيع والشراء . بسبب التواجد المرمي الكبير بها ، فضلا عن موقعها الجغرافي القريب .

٨- ويخبر عن أحمد من ذلك خمسة الدنانير عينا ذهباً وزناً بالمناقيل فأقام محمد بن الحجاج وجعفر .

٩- بن أحمد بن عبد المؤمن مدينة القيوم بشرطاً بهذا المشرون الدينير بوزن من متاع القيوم .

١٠- [.....] وحفظه إلى شركتهم عمرو بن عثمان بفسطاط مصر [.....] .

١١- تبيين :-

مدينة تبيين من المدن المصرية الشهيرة التي حظيت بمكانة كبيرة في مجال النشاط التجاري سواء داخل مصر أو خارجها وعن هذه الشهيرة يذكر الرحالة الفارسي ناصري خسرو الذي زار مصر في القرن ٥هـ / ١١م : « تبيين جزيرة مزدهجة ذات أسواق عديدة وفيها مسجدان وما يقرب من عشرة آلاف حانوت » (١٣٦) .

ومن ناحية أخرى ذكر المؤرخ السيرطي عبارة تفيد تنوع صناعات مدينة تبيين وخاصة في مجال صناعة المنسوجات والنباب فقال : « وبها - أي تبيين - الكتان الديبقي ، والقصور والنفط والأردية وأصناف المناديل والناشف الفاخرة للألبان والأرجل والخضاد والقرش القسوي وانظر ويبلغ الثرب المقصور منها خمسة دينار ولا يعلم في بلد توب يبلغ مائتي دينار فما فوق وليس فيه ذهب إلا بمصر... » (١٣٧) .

وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن صناعة المنسوجات التيبسية قد احتلت مكانة متميزة في نفوس السلاطين ، وفي ذلك يذكر الرحالة القارسي ناصري خسرو هذه العبارة : « أنه سمع أن واحداً من الصناع في طراز الخصاصه تبيين صنع عمامة للسultan كانت من الجوده لدرجة أنه أمر له ببلغ خصاصته دينار مكافأة له ، وأضاف أنه رأى هذه العمامة وقيل له أن ثمنها كان يوازي أروعمائة دينار... » (١٣٨) .

كما سبق ذكره ، تبين لنا مكانة مدينة تبيين في مجال صناعة وتجارة نسيج أنواع الشيايب والمنسوجات .

ولقد وردت مدينة تبيين في العديد من نصوص البرديات العربية المرتبطة أحياناً بأسماء أنواع اللباس وأغطية الرأس... وغيرها . منها بردية عربية محفوظة في دار الكتب المصرية بالقاهرة تنسب للقرن ٣هـ / ٩م موضوعها « فائسة شيايب مختلفة » . فنقرأ في السطر (١١٢) من نص البردية هذه العبارة : « وعلى القفل بن بغار مندبل تبيين... » (١٣٩) .

الزيوت العطرية مثل زيت الياسمين والزنبق ، ولقد أشار المؤرخ السيرطي إلى أنواع هذه الزيوت إلى أن بعضها كان يصدر إلى الخارج (١٤٠) .

ولقد وردت صناعة الزيوت ضمن نصوص العديد من البرديات العربية بعضها محفوظ في دار الكتب المصرية بالقاهرة - تنسب للقرن ٣هـ / ٩م موضوعها : « حساب خاص » (١٤١) .

والواقع إن العديد من نصوص البرديات العربية كشفت لنا عن معلومات بالغة الأهمية عن الأنشطة التجارية والمالية في مدينة القيوم . ومن هذه النصوص - نص عقد شركة ثلاثية لتجارة الشيايب في مدينة القيوم مؤرخ سنة ٢٥٠هـ / ٨٦٤م والعقد محفوظ في متحف اللوفر بباريس بفرنسا (١٤٢) ، وإن دل هنا على شيء فإنما يدل على نشاط حركة التجارة والبيع والشراء وخاصة وأن نصوص عقد هذه الشركة قد تم بين أشخاص يمكنهم السيطرة والقيام . وفي هذا إشارة واضحة على تبادل السلع التجارية وانتقالها بين هاتين اللدتين منذ القرون الأولى للهجرة .

ونظراً لأهمية هذا العقد الذي يخبرنا على كفاية عربية فوامها : (سطر - كتيب بأسلوب خط النحرير المنقح ، وأما نورد نصه فيما يلي : « فإنا قد عقدنا هذا العقد بيننا وبيننا... » (١٤٣) .

نص العقد (١٤٤) :

١- بسم الله الرحمن الرحيم

٢- شهد الشهود المسنون في هذا الكتاب [أن محمداً بن الحجاج وعمرو بن عثمان وجعفر بن أحمد بن عبد المؤمن .

٣- يعرفونهم بأعيانهم وأسمائهم أفروا عندهم وأشهدوهم على أنفسهم وذلك في سعة من عقولهم .

٤- وأيدتوهم وصواز أصدوهم وذلك في شهر ربيع الآخر من سنة خمس مائة ومائتين أنهم اشركوا .

٥- شركة متفاوضة على أنهم أخروا بملء الشركة المتفاوضة عشرون دينراً عينا ذهباً .

٦- وزناً بالمناقيل لعمرو بن عثمان من مكان القسطنط من ذلك عشرة الدنانير عينا ذهباً .

٧- وزناً بالمناقيل ولعمرو بن الحجاج من ذلك خمسة الدنانير عينا ذهباً وزناً بالمناقيل .

٤ - رشيد : مستطير

مدينة رشيد من أبرز تفرعات قصبة البحيرة ذكرها الرحالة ابن حوقل بقوله : « مدينة على النيل قريبة من مصب فوهته إلى البحر وتعرف هذه القرية وهي المدخل بالأشعوم ، وكانت بها أسواق صالحة وحمام ، وبها نخيل كثير ، وأزقاع واسع وصربية على ما يحصل من الإسكندرية ويحصل إليها من متاع البحر إلى سائر أسواق التجارة ... » (٤٤٤) .

ويعبر بالذكر أيضا أن بعض المصادر العربية قد أبدت معلومات عن اشتهار مدينة رشيد بممارسة العديد من الصناعات منها صناعة النسيج والحزف والقفق والأقمصم والمعادن والمجوهرات والنسيج ، وفي ذلك يذكر على ياشا مبارك في كتابه « الخطط الجغرافية » (٤٤٥) معلومات تشير إلى وجود العديد من النسيج بها لصنع الأقمصم الكتانية والقطنية الخشنة ؛ هذا بالإضافة إلى الأقمصم الكتانية الأخرى ذات الخطوط من الحرير الأبيض حيث كانت تستخدم بصفة خاصة في عمل نعمان النسياء ، ويصنع أنواع اللهبوسات والطرزات والطرابيش ، وكان الصانع في مدينة رشيد يجلبون الحرير من الشام ، ولعل في هذه الإشارة الأخيرة دلالة واضحة على قيام تبادل تجاري بين مصر والشام منذ القرون الأولى للهجرة وخاصة في مجال صناعات النسيج وغيرها من ألوان التجارة المختلفة .

٥ - رشيد : مستطير

مدينة ترنوط من المدن الشهيرة في قصبة البحيرة - كانت تسمى في العصر البيزنطي باسم « تروتوت » - Temui - وفي العصر الإسلامي سميت باسم « جزيرة بني نصر » (٤٤٦) . ذكرها الرحالة الإدريسي في القرنين ٥-٦هـ / ١١-١٢م بقوله : « مدينة صغيرة متحضرة لها سوق وتجار وقياسر ... » وفي موضع آخر يذكر هذه العبارة : « وعين ترنوط معدن النظرون الجيد ومنها - يحصل إلى جميع البلاد » (٤٤٧) .

وهكذا يبدو أن هذه المدينة الصغيرة كانت من أبرز أماكن تجارة معدن النظرون في العصر الإسلامي .

٦ - بردية أسوان ودية مفتل التاجر :

أسوان مدينة مصرية عريقة ذكرتها المصادر العربية مثل الاضطخري والإدريسي في القرنين ٥-١١هـ / ١١-١٢م ذكرها الاضطخري بقوله : « إنها شجر التوبة » (٤٤٨) . أما الإدريسي فقال

عن أبرز هذه المدن :

٤ - البهنسا : مستطير

مدينة مصرية اشتهرت بصناعة شتى أنواع المنسوجات التي كانت تصدر إلى خارج مصر منذ القدم ، وفي هذا يذكر الرحالة الإدريسي في القرنين ٦هـ / ١١-١٢م : « وبهذه المدينة -

بني البهنسا - كانت وإلى الآن طرز نسيج بها للخاصة المنسوخ المروثة بالنسبة والمناطق السلطانية والمشارب الكبار والشباب المحيرة (المزينة) وبها طرز كثيرة للعامة يقيم بها التجار المنسوخ الصينية طرز السمر منها ثلاثون ذراعاً ، مما فيسة الزوج منها - ماتنا مقال ولا يبع فيها شئ من المنسوخ والأقمصم وسائر الثياب المنخدة من الصوف والقطن إلا وفيها اسم الطرز المنخدة بها ، كانت من طراز الخامة أو من طراز العامة ، سمه مكترية فعلمها الجبل المتقدم وتجهيز على ذلك من خلفهم من المنسوخ إلى حين وقتنا هذا . وهذه المنسوخ والقرش والأقمصم مشهورة في جميع الأرض » (٤٤٩) .

و عندما نتأمل عبارة « وهذه المنسوخ والقرش والأقمصم مشهورة » في جميع الأرض ، يجب أن نمدى جودة صناعة منسوجات البهنسا حتى احتلت هذه المكانة المتميزة في الأسواق العربية خلال القرون الأولى للهجرة (٤٤٩) .

وقد ورد اسم هذه المدينة في العديد من نصوص البرديات العربية مرتبطة أحياناً ببعض أنواع المنسوجات التي اشتهرت بها - ومثله ينشئ « ٤٤٦ » وذلك ضمن نصوص بردية صربية معروفة في مجموعة الأرشيف ، والتي بالكتابة الوطنية النساوية بلدينا ، وهي بردية تتعلق بشراء سلع وضائع تجارية - تسب للقرن ٨هـ / ١٤م .

٥ - البحيرة :

تعتبر قصة البحيرة ثاني مراكز غرب الدلتا بعد الإسكندرية من حيث أهمية الموقع الجغرافي والنشاط التجاري في القطر المصري وقد شرفت بيته الاسم منذ بداية العصر الإسلامي ، وكانت كورة صغيرة ثم ضمت إليها كل الكور الواقعة تحسب في رشيد ومن أشهر مدنها دمنهور وبلقظ وترنوط ورشيد وإدكو ... وغيرها .

ورد اسم البحيرة ضمن نصوص إحدى البرديات العربية التي عثر عليها في منطقة البحر الميت بوسطون العنلة - تصب للقرن ٣هـ / ٩م مرتبطة باسم « عيسى بن البحيري » (٤٤٩) .

ونظراً لتعدد المدن والقرى التابعة لقصبة البحيرة وغالبيةها تميزت بالعديد من الشرف والصفاء ذات السمعة الكبيرة . بعض هذه المدن ورد في نصوص عدد من البرديات العربية

عن أبرز هذه المدن :

ثانياً : النشاط التجاري في مدن وقرى شرق العالم العربي

في ضوء تصور البرديات العربية :

هناك العديد من تصور البرديات العربية التي كشفت لنا عن علاقات تجارية هامة بين مصر وكثير من مدن شرق العالم العربي وخاصة بلاد الشام والحجاز واليمن والعراق . وأعطى هذه التصوص عبارة عن كشوف تجارية وتبادل سلع وحاصلات زراعية ، وتجارة ورق ومسوحات . . . وغيرها . ونظراً لكثرة هذه المدن فالتى سأقتصر على أبرزها :-

١- فلسطين :

فلسطين إقليم عرس يقع في بلاد الشام عاصمتها القدس (٥٣١) . يحده شمالاً لبنان ، وشرقاً سوريا والأردن ، وغرباً البحر المتوسط . وجنوباً مصر والحجاز . أهم مدنها حيفا ، يافا ، عكا ، نابلس ، الناصرة ، بيت لحم . . . وغيرها .

ولقد ردت أسم فلسطين والعديد من مدنها وقراها في تصور عدد من تصور البرديات العربية . وخاصة كشوف التجارة وتبادل السلع الغذائية . ومن أبرز هذه السلع «زيت الزيتون» وكما هو معلوم تاريخياً أن أرض فلسطين تتميز منذ القدم بزراعة أشجار الزيتون الذي كان يصنع منه الزيت الفلسطيني المعروف وتجدر الإشارة إلى أن أدنى سعر لتر من زيت الزيتون كان الفلسطيني كان نصف درهم (٥٤٤) .

ومن البرديات العربية التي وردت بها معلومات عن تجارة زيت الزيتون الفلسطيني برؤية عربية محفوظه في دار الكتب المصرية بالقاهرة تسبب للقرنين ٣-٤ هـ / ٩-١٠ م موضوعها «خطابات خاصة بإرسال أشياء» مختلفة وتسليم إيصال بدفع النفود (٤٥١) .

ولقد أشارت بعض المراجع الأجنبية (٥٦١) إلى اشتهار مدينة نابلس الفلسطينية بزراعة وإنتاج زيت الزيتون، حيث كانت تعد من أبرز مراكز زيت الزيتون في هذه المنطقة العربية الهامة.

٢- طبرية

مدينة فلسطينية هامة تقع على بحيرة طبرية، مستواها تحت سطح البحر . يجتازها نهر الأردن (٥٦٢) .

ولقد وردت معلومات تفيد اشتهار هذه المدينة بتجارة اللباس التي نسبت إليها مثل الخزام الطبري والبساط الطبري والمقال الطبري . . . وغيرها - وذلك ضمن تصور بردية عربية

بشها «أسوان مدينة صغيرة عامرة كثيرة الحظرة ، بها محارات وضياع تحصل منها إلى بلاد التوبة» . وكذلك ذكرها بقوت الحصى بقوله : «أسوان مدينة كبيرة وكورها في آخر التوبة» . . . (٤٩٦) .

وقد ورد اسم مدينة أسوان ضمن تصور العديد من البرديات العربية إحداهم محفوظه في دار الكتب المصرية بالقاهرة - تسب للقرن ٣هـ / ٩م - موضوعها «قائمة بشباب مختلفة وأشياء يباعه إلى أشخاص» (٥٦١) .

ومن أبرز البرديات العربية التي عثر عليها في أسوان - بردية عربية محفوظه حالياً في متحف الفن الإسلامي بالقاهرة برقم سجل (٧٥٤٨١) مؤرخه في شهر رجب سنة ١٤٦١هـ / ٧٥٨م - والبردية طويلة نسبياً أطوالها ٥ × ٢٦٦ ، ٥ × ٤٣٠ سم - ووردت بهذه البردية معلومات بالغة الأهمية من العلاقات بين مصر وبلاد التوبة التي كانت خاضعة في ذلك الوقت للسيطرة البيزنطية . وموضوع البردية «رسالة من وإلى مصر في العهد العباسي إلى حاكم التوبة يحثه فيها على الالتزام بالعمود والتوافق العروة بهتها» (٥٦٢) . وقد تضمنت البردية معلومات عن دية مقتل أحد التجار العرب ويدعى «سعد» ومقدار الدية ألف دينار وقد جاء في السطور (٤٧-٥٠) من البردية هذه العبارة ، «ثم تحصلتم على مثل ما تحصل عليه الناس من الحلق والعقد» ففرض على بطره أن يرد ذلك التاجر وما كان معه من - المال إن كان حيا وإن كان قد قتل فعليكم دية - ألف دينار» . . .

كان قد قتل فليلكم دية - ألف دينار» . . .
وهذا هو
من البرديات العربية التي عثر عليها في متحف الفن الإسلامي بالقاهرة برقم سجل (٧٥٤٨١) مؤرخه في شهر رجب سنة ١٤٦١هـ / ٧٥٨م - والبردية طويلة نسبياً أطوالها ٥ × ٢٦٦ ، ٥ × ٤٣٠ سم - ووردت بهذه البردية معلومات بالغة الأهمية من العلاقات بين مصر وبلاد التوبة التي كانت خاضعة في ذلك الوقت للسيطرة البيزنطية . وموضوع البردية «رسالة من وإلى مصر في العهد العباسي إلى حاكم التوبة يحثه فيها على الالتزام بالعمود والتوافق العروة بهتها» (٥٦٢) . وقد تضمنت البردية معلومات عن دية مقتل أحد التجار العرب ويدعى «سعد» ومقدار الدية ألف دينار وقد جاء في السطور (٤٧-٥٠) من البردية هذه العبارة ، «ثم تحصلتم على مثل ما تحصل عليه الناس من الحلق والعقد» ففرض على بطره أن يرد ذلك التاجر وما كان معه من - المال إن كان حيا وإن كان قد قتل فعليكم دية - ألف دينار» . . .
وهذا هو
من البرديات العربية التي عثر عليها في متحف الفن الإسلامي بالقاهرة برقم سجل (٧٥٤٨١) مؤرخه في شهر رجب سنة ١٤٦١هـ / ٧٥٨م - والبردية طويلة نسبياً أطوالها ٥ × ٢٦٦ ، ٥ × ٤٣٠ سم - ووردت بهذه البردية معلومات بالغة الأهمية من العلاقات بين مصر وبلاد التوبة التي كانت خاضعة في ذلك الوقت للسيطرة البيزنطية . وموضوع البردية «رسالة من وإلى مصر في العهد العباسي إلى حاكم التوبة يحثه فيها على الالتزام بالعمود والتوافق العروة بهتها» (٥٦٢) . وقد تضمنت البردية معلومات عن دية مقتل أحد التجار العرب ويدعى «سعد» ومقدار الدية ألف دينار وقد جاء في السطور (٤٧-٥٠) من البردية هذه العبارة ، «ثم تحصلتم على مثل ما تحصل عليه الناس من الحلق والعقد» ففرض على بطره أن يرد ذلك التاجر وما كان معه من - المال إن كان حيا وإن كان قد قتل فعليكم دية - ألف دينار» . . .

محفوظة في دار الكتب المصرية بالقاهرة - تنسب للقرن ٣هـ / ٩م - والبردية موصوفها قائمة بتياب مختلفة وأشياء مباحة» (١٥٨).

وجدير بالذكر أن عبارة «حزام طبري» وساطط طبري، ويقال طبري، ربما كانت تعني أيضا النسبة إلى إقليم وطبرستان الفارسي» وكان من الأقاليم الشهيرة بتجارة التمرجات منذ القدم، ولكن نظرا لخلو العبارة من ذكر كلمة «ستان»، فانس اعتقد أيضا بأن هذه النسبة السابقة التي ارتبطت باسم مدينة طبرية ربما كانت تعني أيضا هذه البقعة من فلسطين حول بحيرة طبرية نظرا لوقوعها الجغرافي الهام حيث أنها تطل على الأردن وسوريا فضلا عن قربها من مراكز الفنون والحضارة في المشرق الوسطي.

٣- القدس :

مدينة عربية شهيرة تمثل عاصمة فلسطين (١٥٩) فتحملها العرب على يد الخليفة الراشد عمر بن الخطاب وأسلم مقاماتها من حاكمها البيزنطي آنذاك ويسمى صغروبوس - وفي أعقاب هذا الفتح كتب عمر بن الخطاب عهد الأمان لأهل القدس، ليبدأ به سنة ٦١٥هـ / ٦٣٥م.

وقد ورد اسم هذه المدينة ضمن نصوص العديد من البرديات العربية مرتبطة أحيانا بتجارة التياب، وخاصة التياب الجيدة وعياراتها وتياب قديس جباد، وذلك ضمن نصوص بردية عربية محفوظة في مجموعة جون ريلاندز بمدينة مانشستر في إنجلترا تنسب للقرن ٩هـ / ٦١١م.

وكلمة (جباد) الواردة في نص البردية ربما تعني التياب جيدة الصنع (١٦٢). ويلاحظ أن السطر التالي يحمل عبارة ابداع ومنه تتأخرا فتكون عبارة النص كاملة كالتالي :

(أيمن إلى من ذلك عشرة - أثواب قديس جباد - بديع ومنه تعافلي، ويقوم من هذا النص أن مدينة القدس اشتهرت منذ مطلع القرون الثلاثة الأولى للهجرة بتجارة أنواع جيدة بديعة من التياب حيث تم تبادل هذه السلعة بينها وبين مدينة الاسكندرية ربما تم ذلك عبر ميناء البحر الأبيض المتوسط - نظرا لوقوع فلسطين على شاطئ البحر الأبيض المتوسط بمحاذاة ميناء غزة وغيرها من الدوايق المطلة على البحر المتوسط (١٦٣) ويلاحظ وجود لقب النسبة (الاسكندراني) ضمن نصوص السطر السابع من البردية مرتبطة باسم أحد أهل الذمة ويدعى «فان بن

الاسكندراني»
 مما سبق ذكره ينبغي لنا أن مدينة القدس كانت لها علاقات تجارية خاصة ببيع وشراء التياب

٤- بغداد

من أشهر المدن العراقية - أسسها الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور سنة ١٤٤هـ / ٧٦٢م وأطلق عليها اسم «مدينة السلام» (١٦٤) وكانت مقرا للعطاء والشعراء، كما كانت أيضا مركزا للأدب والفنون ولقد اشتهرت بالعمارة وكثرة المساجد والمدارس والكنائس المعروفة باسم «مسارساتات»، هذا إلى أنها اشتهرت بالعديد من الصناعات المختلفة، ومن أبرزها وأهمها صناعة المنسوجات بشتى أنواعها - ومن البرديات العربية المشهورة التي تؤيد ذلك بردية عربية محفوظة في مكتبة جون ريلاندز بمدينة مانشستر في إنجلترا حيث وردت ضمن نصوصها عبارة «أربعة أثواب بغدادية» (١٦٥). وهي بردية تنسب إلى القرن ٣هـ / ٩م أطوالها ١٤٣سم - موصوفها «أمر بشر» بصانع» - وبالإضافة لبردية مكتبة جون ريلاندز هناك بردية أخرى محفوظة في دار الكتب المصرية بالقاهرة - موصوفها «قائمة بتياب مختلفة» -

تنسب أيضا للقرن ٣هـ / ٩م - وردت ضمن نصوصها اسم مدينة بغداد مرتبطة بصناعة وتجارة والأريذنة (١٦٦). وفي هذا الخصوص يذكر المقدسي (١٦٧) هذه العبارة عن اشتهار مدينة بغداد بتجارة التياب بقوله: «لها شهرة في صناعة وتجارة الأثر والمعائم والمناديل والأريذنة» -

وبالإضافة إلى هاتين البرديتين هناك بردية أخرى كشفت لنا معلومات عن تجارة اللباس الحريرية - إذ وردت بها عبارة «حرير بغدادية» (١٦٨) ضمن نصوص بردية عربية محفوظة في مجموعة الأرشيف في بازل في سويسرا بالنمسا. وربما كان ذلك راجعا لاقتراب موقع مدينة بغداد بعدد من المدن والقوى الفارسية التي كانت لها شهرة كالقوة في صناعة وتجارة الحرير منذ القدم.

٥- اليمن :

من البلدان العربية الشهيرة تقع جنوب غرب الجزيرة العربية تطل على ساحل البحر الأحمر من جهة الجنوب - دخلها الإسلام سنة ٨هـ / ٦٣٠م (١٦٩) - لها حضارة عريقة يمتد إلى عصور التاريخ، ولها شهرة أيضا في مبادي التجارة، نظرا لوقوعها على طرق التجارة العالمية بين أفريقيا وآسيا.

وقد ورد اسم اليمن في العديد من نصوص البرديات العربية المبكرة، وخاصة في نصوص كسوف التجارة وتبادل السلع والحاصلات الزراعية؛ منها بردية عربية محفوظة في متحف جامعة بنسلفانيا بالولايات المتحدة الأمريكية برقم سجل (Inv. E. No. 16251) تنسب إلى القرنين ٥هـ / ١١٠م - ١١١م - أطوالها ٢٤٧سم. وردت ضمن نصوص السطر السادس من البردية عبارة تشير إلى تجارة بعض الحبوب هكذا :-

نص البردية (١٧١)

١- في [] حين بن حجر وأن القيب .

٢- أكيد ما دانها قد و برطل .

٣- ونصف فلولا و [] كتبت إلى في []

٤- شأن شنية دنس من ثمن الأزد على []

٥- هاني بن غر قدعصوا أنها قد بلغتك []

٦- وأسلم خليك ورحمت الله وأن []

٧- الذهب التي أرسلت مع قيس بن حجر []

٨- من ثمن التلثة الأثوب التي مع قيس بن حجر []

٩- والثوب الذي حق في الحج []

ثالثاً : النشاط التجاري في مدن وقرى غرب العالم العربي

في نصوص البرديات العربية

نظراً لتعدد الأنشطة التجارية التي تمت بين مدن وقرى مصر من ناحية وعدد من المدن ومراكز الصناعة في غرب العالم العربي وشمال أفريقيا من ناحية أخرى فإنا نبدأ بذكر أبرز السلع التجارية التي تم تبادلها بين شرق وغرب العالم العربي في القرون الأولى للهجرة .

١- تجارة المسوجات
العلاقات التجارية بين مصر وبلاد المغرب العربي لها جذور تاريخية قديمة فكما كانت مصر مبعراً لتجارة المغرب الآتية من الشرق كذلك كانت بلاد المغرب العربي مبعراً لتجارة مصر القادمة من الغرب . وفي هذا الأمر يذكر ابن خردادبة أن التجارة القادمة من الغرب إلى الشرق والتي يجلبها تجار البحر كانت تتلذذ طريق موطن أفريقيا ثم انفرسا ومنها إلى القلم (١٧١) .

وكانوا يجلبون من الغرب الدقيق والبخاري والديباج والخز والفراء والسيرف . حتى وصل مستنهم إلى مدينة انفرسا ثم يحملون تجارتهم برأ إلى القلم . ويحورون في البحر الأحمر إلى بلاد الهند والصين . وفي طريق العودة يسلكون نفس الطريق مرة أخرى (١٧١) .

٥ (أوبزا) ربع الذرة والدخن باليمن وأرض ما (١٧١) .

وبالإضافة إلى ذلك وردت معلومات تفيد قيام صناعات، وتجارة خاصة بالثياب مرتبطة باسم قائل حمير، نسبة إلى جنين بن ميا ومن عقب حمير كان ملوك اليمن .

وقد وردت عبارة « سلطان حمير تيان وقراب » ضمن نصوص بردية عربية محفوظة في دار الكتب المصرية بالقاهرة - موضوعها « كشف بحساب نفقات مختلفة » نسب للقرن ٣هـ / ٩١٦م .

وقد أشارت بعض المراجع العربية إلى أن العديد من العناصير البنوية الحميرية مثل الثياب وقدت إلى مصر عبر البحر الأحمر وذلك من خلال تبادل العديد من السلع التجارية بين مصر والجزيرة العربية مثل العطور والبخور واللبان والذهب وغيرها (١٧٢) .

وكما هو مطروح تاريخياً فإن العلاقات التجارية والمالية نشطت بين مصر واليمن منذ القدم بسبب توافد العديد من القبائل البنوية والحميرية إلى مصر (١٧٣) .

٦- تجارة الذهب والثياب في موسم الحج ومكة المكرمة

ومن البرديات العربية الهامة التي وردت بها معلومات عن تجارة الذهب والثياب في موسم الحج تلك البردية المحفوظة حالياً في مركز الدراسات البردية والنقوش «مجموعة الدكتور مهندس / حسن رجب» المهواة لمركز (١٧٤) . وعلى الرغم من صغر هذه البردية - حيث أن الجزء العلوي من البردية مفقود نظراً لتسرق بعض أجزاء البردية . فإن الجزء المتبقى يضم كتابة عربية فوامها ٩ سطور - وردت بها معلومات عن تجارة الثياب مثل الأزد وهي نوع خاص من الثياب الخارجية تتكون من قطعة واحدة نطفي أعلى الجسم (١٧٥) . وعادة يرتديها الحاج والمعتمر في مكة المكرمة في أداء التسكع والتماعر من طواف وحسب . . . وغيرها .

ويلاحظ في نص البردية ورود كلمات وصيغرات تشير إلى أسعار بعض هذه السلع والذهب والثياب « فتجد كلمة «رطل» في نهاية السطر الثاني من نص البردية . وعبارة «ثمانية وثمان» في مطلع السطر الرابع من نص البردية .

وفي واقع الأمر إن هذه البردية على الرغم من صغرها إلا أنها تحمل دلالات هامة تبين جانباً من الأمور التجارية والمالية في منطقة مكة المكرمة خلال موسم الحج .

ويذكر ابن الفقيه الهمداني في كتابه والبلدان ، أن تجار البهجة أطلق عليهم اسم «تجار البحر» نظراً لاستخدامهم البحر في ترويج بضائعهم وكانوا يتكلمون عدة لغات منها اللغة العربية واللغة الفارسية... وغيرها. وكانت سفنهم ترسو عند مدينة القزما ثم يقومون بحمل تجاراتهم على النواب إلى القزوم، ومنها إلى موانئ البحر الأحمر متجهين بها شرقاً إلى بلاد الهند والصين ويحصلون في عودتهم السلع الشرقية... وغيرها (١٨٠٦).

ومن أقدم الأسواق التجارية التي كانت لها علاقة وطيدة بتجارة السوجات في القرون الثلاثة الأولى للهجرة- أسواق مدينة القسطنطين التي ورد ذكرها كثيراً في نصوص البرديات العربية وقد سبقت الإشارة إلى ذلك في بداية هذا البحث، وكان لوضع مدينة القسطنطين على نهر النيل وتوسطها بين الوجهين القبلي والبحري أثره الكبير في تشييط حركة التجارة والبيع والشراء بين المشرق والمغرب (١٨١١) العربي ومن أشهر أسواق القسطنطين سوق ويزان وسوق الحسام الذين كانوا يتوسطان دور مسلمة بن مخلد ودور بني وروان (١٨١٦). هنا بالإضافة إلى سوق المقارية الذي سمي بهذا الاسم نظراً لوجود العديد من تجار المغرب فيه، كذلك وجدت بالقسطنطين سوقة العراقيين، وذلك نسبة إلى العديد من تجار العراق بها، وسوق «البربر» حيث أشار إلى ذلك المؤرخ الكندي وذكر بأن سبب تسميته بهذا الاسم نزول عدد من تجار البربر على القاضى «كعب بن صنف» (١٨٢٦) الذي ولي قضاء مصر زمن الخليفة الراشد عيسى بن الخطاب فنسب الموضع إليهم. وفي هذا إشارة لوجود عدد من تجار المغرب بمصر .

وجدني بالذكر أيضاً أن مدينة القسطنطين كانت تضم عدداً من القيساريات وهي عبارة عن أسواق مستقرقة تطوّر دكاكينها بوائك. وقد تخصص بعض هذه القيساريات مثل قيسارية هشام بن عبد الملك بن مروان ببيع وتجارة «الزيت القسطنطيني» (١٨٤٦). كما تخصصت قيسارية عبد العزيز بن مروان ببيع وتجارة الزيت (١٨٤٦)، وبعض هذه الأسواق والقيساريات كانت موجودة على طروق الطرق الرئيسية في مدينة القسطنطين، ومحللتها كانت تشبه الوكالات وكان لبعضها أروار عليها خصصت لسكنى التجار الوافدين من بلاد المشرق أو المغرب العربي (١٨٤٦).

والواقع إن التعامل في العديد من نصوص البرديات العربية التي عشر عليها في مدينة القسطنطين والتي تتعلق بالتواحي التجارية وكشوف التجار والصناع والحريين خلال القرون الثلاثة الأولى للهجرة ، يلاحظ أن نصوص هذه البرديات احتوت على معلومات بالغة الأهمية عن العلاقات والصفقات التجارية بين مصر وبلاد المغرب العربي- وبعض هذه البرديات محفوظة حالياً في المكتبة الوطنية التونسية ضمن مجموعة الأرشيفون رايز (PERF) بطينا- النيسا (١٨٤٦).

ومن الأسواق النصرية الهامة التي كانت لها علاقات تجارية ومالية مع غرب العالم العربي مدينة الإسكندرية- نظراً لموقعها الجغرافي القريب من شمال أفريقيا وقربها من العديد من بلدان المغرب العربي وقد اشتهرت الإسكندرية بتجارة نوع من الأقمشة الخيرية المطرزة وصفها السعدي بأنها «مرقومة بألوان شتى» ، وفي هذا الخصوص يذكر أيضاً المؤرخ القرظي هذه العبارة : «القياب المنسوجة بالإسكندرية لا تطير لها وتحمل إلى أفاق الأرض وما يباع فيها من ثياب شرب كل زنة درهم بدمه فضه، وما يدخل في الطراز ليسباع بموزة ممرات عديدة...» (١٨٤٦).

أما ثياب الشرب هذه فأنها نوع من الأقمشة ذات أطراف مطرزة قصبت بطريقة هندسية منتظمة ، كان بعضها يشج بخيوط منجد .

وبالإضافة ليدنى القسطنطين والإسكندرية تميزت عدة مدن مصرية أخرى بنشاط تجاري، وخاصة في تجارة السوجات بشتى أنواعها مثل مدينة تيس التي تميزت بتجارة الثياب الرقيقة وثياب الشرب ونوع من الحلال يسمى «الحلال التيسية» وصفتها القديسي بقوله :

«ليس في جميع ما في الأرض ما يدانيتها في القيسة والحسن والتعرف والدقة وروعا بلشت الحلة من ثيابها ماشي دينار إذا كان فيها ذهب، وقد يبلغ مالا ذهب فيه مائة دينار...» (١٨٠٦).

أما بخصوص ورود تجارة الثياب والسوجات التيسية سواء إلى بلاد المغرب أو المشرق العربي في نصوص البرديات العربية فهناك العديد من البرديات العربية في عدد من مجموعات البردي العربي في العالم من بينها مجموعة دار الكتب المصرية بالقاهرة إيجها برقم سجل (٥٥٢٦) ١٩١٦.

كذلك وردت مطروحات عن شهرة مدينة ديق بتجارة الحرير البيني في بلاد المغرب العربي، ولقد عثر على العديد من نصوص البرديات العربية المتعلقة بتجارة السوجات الليبية، من بينها بردية عربية محفوظة في مجموعة كارل نسلي بمينة براغ- نسب للقرن ١٣هـ / ١٩٢٦، كذلك هناك بردية أخرى محفوظة في مجموعة الأرشيفون رايز في تيننا بالنيسا وردت بها أيضاً معلومات عن تجارة السوجات الليبية المتنوعة (١٩٢٦).

هذا فضلاً عن شهرة مدينة «النيس» بتجارة سوجاتها مع بلاد المغرب والمشرق العربي- وذلك من خلال عدد من نصوص البرديات العربية إحتاها محفوظة في دار الكتب المصرية بالقاهرة- تنسب للقرن ٤هـ / ١٠م وموضوعها : «قطع باقية من خنطاب بشأن رد ثوب من النيسا» (١٩٤٦).

الهوامش

- ١- التجارة، ومنها التاجر من تجر والآن تجارة والجرح تجر الرازي أسجد بن أبي بكر الرازي ٥٤٣-٩٠٦هـ / ١١٤٨-١٢٠٩م مختار الصحاح لزينب سعد خاتمو - الطبعة الأخيرة بالقاهرة سنة ١٣٤٥هـ / ١٩٣٦م . ص ٧٥ .
- ٢- القرآن الكريم - سورة قورش - آية رقم (١١-١٢) . حيث قرأ قوله تعالى : « لإفلال قورش . إيلالهم رحلة الشتاء والصيف » .
- ٣- القرظي (في الدين أحمد بن علي) ت ٨٤٥هـ / ١٤٤٧م . البيان والاعراب عما نزل بأرض مصر من الأعراب تحقيق د . عبد الجيد عابدين - طبعة القاهرة سنة ١٩٩٦م ج ١ . ص ١٦٦
- ٤- الكندي (أبو عمار محمد بن يوسف) ت سنة ٣٥٠هـ - كتاب الولاة والقضاة - طبع بيروت سنة ١٩٠٨م ص ٦-٧ .
- ٥- ابن حوقل (أبو القاسم بن حوقل التصفي) ت ٣٦٧هـ / ٩٧٧م . المسالك والممالك - طبع لندن بألمانيا ١٩٢٨م ص ١٣٧ .
- ٦- محمد بن خالد عثمان : مصر الإسلامية وتاريخ الخطط المصرية . ص ١٥ .
- ٧- القرظي : كتاب الراجز والاعتبار بذكر الخطط والآثار - طبع دار صادر بيروت - لبنان ج ١ ص ٢٩٨ .
- ٨- هذه البردية تحمل رقم سجل (١١٨) . د . جوهان : أوتق البردي العربية بنار الكتب المصرية طبع دار الكتب المصرية بالقاهرة سنة ١٩٩٤م ج ١ ص ١٦٩-١٧١ .
- ٩- جوتابن . ص ٣٠ : دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية تعريب عطية القوصي . ص ١٨٥ .
- ١٠- القرظي : الخطط - طبعة بولاق سنة ١٢٧٧هـ ج ١ ص ٤٧٨ . السنوك لمعرفة دول اللوك - تحقيق د . محمد مصطفى زيادة ود . سعيد عبد الفلاح عاشور - الطبعة الأولى - القاهرة سنة ١٩٧٠م ج ١ ص ١٦٥ .
- ١١- د . حسن الباشا : مدخل إلى الآثار الإسلامية . طبع مكتبة دار النهضة المصرية بالقاهرة سنة ١٩٧٥م . ص ٤٥-٤٥١ .
- ١٢- القرظي : الخطط ج ١ ص ٤٢٨ . على باشا مبارك . الخطط الجيمنية لمصر والقاهرة ومدنها وبلادها القديمة والتسمية - طبع بولاق ١٣٠٥م - ج ١ ص ١٩٠ . د . زكي حسن : كنز الناطقين - طبع دار الرائد العربي - بيروت - لبنان ١٤٠١هـ / ١٩٨١م . ص ١٨١ .
- ١٣- القرظي : الخطط ج ٢ . ص ٤٦٤ . ابن دسوقي (أبراهيم بن محمد بن أبي بكر الصلابي) . ٧٥-٩٠م . الانتصار لرواسطة عقد الأمصار - طبع بولاق - ١٣١١هـ / ١٨٩٣م . ص ٢٩ .
- ١٤- د . زكي حسن : فنون الإسلام - طبع دار الرائد بيروت - لبنان ١٤٠١هـ / ١٩٨١م . ص ٣١ .

عصر كماله : القرن الجميلة في العصر الوسطي - دمشق ١٩٧٢م . ص ٢١٤ .

ب : تجارة الورق
 تأتي تجارة الورق في المرتبة الثانية بعد تجارة المنرجات في التبادل التجاري بين أسواق مصر وبلاد المغرب العربي، وكما هو معلوم أن مصر اشتهرت منذ القدم بتجارة وصناعة ورق البردي من نبات البردي الذي ينتمي إلى الفصيلة السعدية «ذوات الفلقة الواحدة» ١٩٥١ . ولقد اشتهرت العديد من المدن والقرى المصرية بزراعة وصناعة ورق البردي أبرزها مدينة الإسكندرية هذا بالإضافة إلى مدن وقرى أخرى مثل الفيوم والبهنسا وأهناسيا والأشمونين وغيرها . في الوجهين القبلي والبحري وفي ذلك يذكر ابن التقي النعماني إن : «أهل مصر القراطيس التي لا يشركهم فيها أحد» ١٩٦١ .

ونظراً لشهرة مصر في صناعة ورق البردي فقد تم تصديره إلى العديد من حوضر الدولة الإسلامية فصدر إلى بلاد الشرق والمغرب العربي كمادة خام إلى بلاد العراق في العهد العباسي ويشير الفرخ القريظي إلى وجود «سوق الوراقين» ١٩٧٠ . حيث كانت تباع أنواع الورق المختلفة ومنها ورق البردي . وأحياناً كان يطلق عليه «درب القراطيس» أما ابن النديم فيذكر في كتابه «الفهرست» هذه العبارة :-
 «... وكتب أهل مصر في القراطيس الحسرى ويحصل من فخب البردي (٩٨) وبالإضافة لتجارة ورق البردي في بلاد الشرق العربي هناك أيضاً إشارة أخرى بتجارة ورق البردي في بلاد المغرب العربي حيث ذكر الفرخ أسيرطس إن «قراطيس سرفند لأهل الشرق . وقراطيس مصر لأهل المغرب» ١٩٦١ .

وتوقع إن هناك العديد من نصوص البرديات العربية وردت بها معلومات عن تجارة أنواع الورق وتصديره إلى بلاد المغرب العربي . وتبين ذلك من خلال أسماء المدن والقرى في بلاد المغرب العربي وكذلك من خلال أسماء القبائل البربرية التي استوطنت بلاد المغرب العربي وشان بردية عربية محفوظة في دار الكتب المصرية بالقاهرة وتنسب إلى القرن ٣م / وموضوعها «كثف خاص بساحة الأرض» ورد ضمن نصوصها اسم اسحق بن حمدان البادسي (١٠٠) . نسبة إلى مدينة بادس في بلاد المغرب كذلك وردت معلومات عن قبيلة منهاجبة ضمن نصوص بردية عربية محفوظة في دار الكتب المصرية تنسب إلى القرن ٣م / م موصوعها : «قائمة حساب تسليم أبواب مختلفة» ١٠١١ . ومنهاجبة من قبائل البربر الذين استوطنوا العديد من بلاد المغرب العربي ومنهم قبائل لشنونة واللشرون والطرارق ١٠٢١ .

- ٣٢- السوطي: المصدر السابق ج ٢ ص ٢٢٩ .
- ٣٣- بردية تحمل رقم سجل (٥٠١) أطوالها ١٨.٣x١١.٨ سم. ج. جوهان، المرجع السابق ج ٥ ص ٨٥ .
- ٣٤- هذه البردية تحمل رسم سجل (P. Louvre. inv. E. 7024.١) أطوالها ١٢x٣٠ سم.
- ٣٥- أنظر اللوحة المرفقة .
- ٣٦- ناصر خسرو : سفر نامه - بتحقيق تراث الإسكندرية مجلد (١) ج ١ ص ٨٥ .
- ٣٧- السوطي: المصدر السابق ج ١ ص ٢٢٩ .
- ٣٨- ناصر خسرو : المصدر السابق - مجلد (١) ج ١ ص ٦٤٨ .
- ٣٩- هذه البردية تحمل رقم سجل (٥٥٢) أطوالها ٥.٥x٣٣.٥ سم .
- ٤٠- الإدريسي: المصدر السابق ص ٥٠-٥١ .
- ٤١- وفي هذا الخصوص يذكر أيضا ابن طهيرة هذه العبارة : «وربما أتى - والبناء- طراز الشد الذي يحمل إلى الأتاق من سائر البلاد ولا يخفى فيه مجلس ملك ولا رئيس» . ابن طهيرة (البريديات) برهان الدين، ٨٢٥-٨٨١هـ / ١٤٤٢-١٤٨٦م الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة - طبع القاهرة ١٩٦٩م، ص ٦١ .
- ٤٢- هذه البردية تحمل رقم سجل (PERF. No. B49) أطوالها ١٤x١٥ سم .
- ٤٣- هذه البردية تحمل رقم سجل (Mird. 33 - M-A-B) أطوالها ١٤x١٥ سم Grohmann . A...Arabic papyri from Hirbet El Mird p. 62 .
- ٤٤- ابن حوقل : المصدر السابق ص ١٣١-١٣٢ .
- ٤٥- علي باشا مبارك : المخطوط الجديدة لمسرح القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والتهجيرة - طبع بولاق بالقاهرة - سنة ١٣٠٥هـ ج ١ ص ٧٥ .
- ٤٦- و . عاصم محمد زوق : مراكز الصناعة في مصر الإسلامية، طبع الهيئة المصرية العامة للكتاب بالقاهرة - سنة ١٩٨٩م، ص ١١٢ .
- ٤٧- الإدريسي: المصدر السابق ١٦٠ .
- ٤٨- الإدريسي: المصدر السابق ص ٥١ .
- ٤٩- الإدريسي : المصدر السابق ص ٢١ .
- ٥٠- بالقوت المصري: المصدر السابق ج ١ ص ١٩١-١٩٢ .
- ٥١- هذه البردية تحمل رقم سجل (٥٥٢) أطوالها ٧.٢x٢٠.١ سم . و . جوهان، المرجع السابق ج ١ ص ٩٠ .

- ١٥- و . زكي حسن : المرجع السابق ص ٥٨٤ .
- ١٦- السوطي أحمد الرحمن من أبي بكر (ت ١٥١٣م) حسن المعاصرة في أخبار مصر والقاهرة . تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم - مطبعة الحلبي بالقاهرة سنة ١٣٦١هـ ج ٢ ، ص ٢٢٩ .
- ١٧- Yusuf Ragib : Lettres Arabes (I) - 1978 . pp. 18-20 .
- ١٨- القزويني : الخطط - طبع دار صادر بيروت - لبنان ج ١ ص ٢٢٢ .
- ١٩- Yusuf Ragib : Trois Documents Du Lovre (Extrait Des Annales Islamologiques . T.XV. 1979) pp. 1-5 .
- ٢٠- هذه البردية تحمل رقم سجل (PSR. inv. Arab. B band g) أطوالها ١١٦٤ / ٥٥٦ م : نزقة الشناق في اختراق الأديسي (الشريف محمد بن عبد العزيز) ت. ٥٥٦هـ / ١١٦٤م : نزقة الشناق في اختراق الأتاق - طبع لندن ببولوك سنة ١٩٢٧م ص ١٤٦-١٤٨ .
- ٢٢- بالقوت أبي عبدالله بالقوت المصري (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٨م : معجم البلدان - طبع دار إحياء التراث العربي بيروت - لبنان سنة ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م ج ٤ ص ٢٨٦ .
- ٢٣- ابن عبد الحكم : فتوح مصر وأخبارها - نشر مصرية ماسية - مطبعة مجلس المعارف الفرنسي - القاهرة سنة ١٩١٤م، ص ١٢ .
- ٢٤- الأديسي: أحسن التقاسيم ص ٢٠٤ .
- ٢٥- و . سعيد عبد الفتاح عاشور : بعوث ودراسات في تاريخ العصور الوسطى مطبوعات جامعة بيروت العربية - بيروت سنة ١٩٧٧م، ص ٣٤ .
- ٢٦- طبعة ثانية القاهرة سنة ١٣٨٧هـ / ١٩٦٧م، ص ١٢٤-١٣٦ .
- ٢٦- و . زكي حسن : كنوز الخاطبات ص ١٨١ . ص ٥٨٦-٥٨٧ .
- ٢٧- و . حسن الباشا : مدخل إلى الآثار الإسلامية - دار النهضة العربية بالقاهرة . سنة ١٣٧٩هـ / ١٩٨١م، ص ٢٢٦-٢٨٠ .
- ٢٨- هذه البردية تحمل رقم سجل (B-V5 - old Number. 330) أطوالها ١١x٢٢ سم .
- ٢٩- Savary . M.: Lettres aux L. Egypt. Paris . 1786 . p. 42 .
- ٣٠- زيت السليم ، وهو نوع من الزيت يستخرج من اللفت وكان يستخدم زيتة للإتارة ولقد ورد هنا الزيت ضمن تخصص بعض البرديات العربية إحداهما بصيغة الأرشيدوق وأخرى في قيسا بالنسا برقم سجل (PERF. Arab. No. 3022)
- ٣١- زيت القجل : وهو نوع من الزيت يخرج من نبات القجل وهو نبات عشبي يتبع منذ القدم حول البحر المتوسط ظهر مرغوب فيه وبشكل جيد .

Karalczek, J.V.: *Über Einige Benennungen Mittellateinischer Gewebe*. II, Wien, 1882, p. 28.

(PER Amb. No. 738)

٦٩- قاموس النجد في اللغة والأعلام - ص ٦٢١، الأعلام.

Giorgio Levi della Vida: *Arabic popyni in the University Museum in Philadelphia* (Pennsylvania) p. 176. plate - 153.

٧١- بريدة عربية تحمل رقم سجل (١٨٨٦) أطوالها ١٦.٦ سم، الشيطان - فسرهما د. جروهان بأنها
٧٢- كتاب الحديث . د. جروهان : المرجع السابق ج٢ ص ١٨٢ .

٧٣- د. جواه علي : تاريخ العرب قبل الإسلام - فرع الجمع العلمي العراقي بدون تاريخ - ج٢
ص ٦٧-٦٨ . ص ١٣٢ .

٧٤- د. سحر السيد عبد العزيز سالم : القبائل البسيطة في الإسكندرية والبحيرة مجلة كلية الآداب
جامعة الإسكندرية . ج٢ مجلد ٣٩ - ص ١٦٧-١٧٦ .

٧٤- تم إعداد هذه المجموعة وعددها حوالي ٢٠٠ بريدة منسوخة المصورة إلى مركز الدراسات البردية
جامعة عين شمس بالقاهرة - وكان لي شرف التنقيب عن تسليم هذه المجموعة للمركز في صيف عام
١٩٧٠ م .

٧٥- Fagnou, F.: *Additions Aux Dictionnaires Arabes* p. 64.

٧٦- أنظر اللوحات الرفقة .

٧٧- القرما تقع على بعد ٢ كم من ساحل البحر المتوسط وعلى بعد ٢٣ كم شرقى محطة الطينة الواقعة
على السكة الحديدية بين بوسعيد والاسماعيلية . القاموس الجغرافي : ص ٩١-٩٢ .

٧٨- القليم : (الصومالي الحالية) . لا تزال آثارها بالقية إلى اليوم بين مساكن السريس والبرق باسم
«قعدة القليم» القاموس الجغرافي : ص ٩٢ .

٧٩- ابن خردادبة (عبيد الله بن عبد الله بن خردادبة) توفي في القرن الثالث الهجري المسالك والممالك -
طبعة لوبلين في هولندا سنة ١٨٧٢ م ص ١٥٣-١٥٤ .

٨٠- ابن القعيد القهستاني (أبي بكر أحمد بن محمد الهسلائي) توفي في أواخر القرن الثالث الهجري
مختصر تاريخ البلدان - طبع لبنان ببولندا (١٨٨٥ م) . ص ٢٧ .

٨١- ابن عبد الحكم : فتح مصر ص ١٥١ .

٨٢- ابن دلساق إبراهيم بن محمد المصري : الانتصار لواسطة عقد الأمصار - طبع بولاق سنة
١٣٠٩ هـ ج ٢ ص ٣٣ .

Martin Hinds & Hamdi : Sakikout : A letter from the Governor of Egypt to the
King of Nubia and Muqatra - American University of Beirut " 1981 .

٥٢- قاموس النجد في اللغة والأعلام - طبع بيروت - لبنان ١٩٨٦ م والإعلام ص ٤١٦ .

٥٤- د. جروهان : المرجع السابق ج٢ ص ٨٤ . نشر المعهد الفرنسي للعلوم الشرقية بالقاهرة سنة ١٩٠١ م
ج ٢ ص ٢٦ .

٥٥- هذه البردية تحمل رقم سجل (٣٢٦) أطوالها ١٤.٢ × ١٨.٦ سم . د. جروهان : المرجع السابق ج٢
ص ٧٨ .

٥٦- Mez, A.: *Die Renaissance Des Islam* . Heidelberg 1922 . pp. 409-457 .

٥٧- قاموس النجد في اللغة والأعلام : المرجع السابق ص ٣٥٥ .

٥٨- هذه البردية تحمل رقم سجل (٥٥٢) أطوالها ٧.٧ × ١٩.١ سم . د. جروهان : المرجع السابق ج٢
ص ٩٠ . ص ١٠٧ .

٥٩- فندوس المنجد : المرجع السابق ص ٣٣٦ . الأعلام .

٦٠- منظمة المؤتمر الإسلامي: وثيقة الفئس الشريف - دون تاريخ - ص ٢٢ . وقد ورد بهذا الأمن
والأمان الذي أعطاه الخليفة عمر بن الخطاب لأهل الفئس هذه العبارة : «بسم الله الرحمن الرحيم
هذا ما أعطى عبدالله عمر أمير المؤمنين أهل إيليا من الأمان أعطاهم أمناً لأنفسهم وأموالهم
ولكنائهم وصلواتهم وحقوقهم وربوبها وسائر مملكتها أن لا تكون ككنائسهم ولا أهلهم ولا ينتهز منها
ولا من خيرها . ولا من صلواتهم ولا من شيء من أموالهم ولا يكرهون على دينهم ولا يضار أحد منهم
ولا يسكنون باليهاء معهم أحد من اليهود» .

٦١- هذه البردية تحمل رقم سجل (39) أطوالها ١٩×١٧ سم .

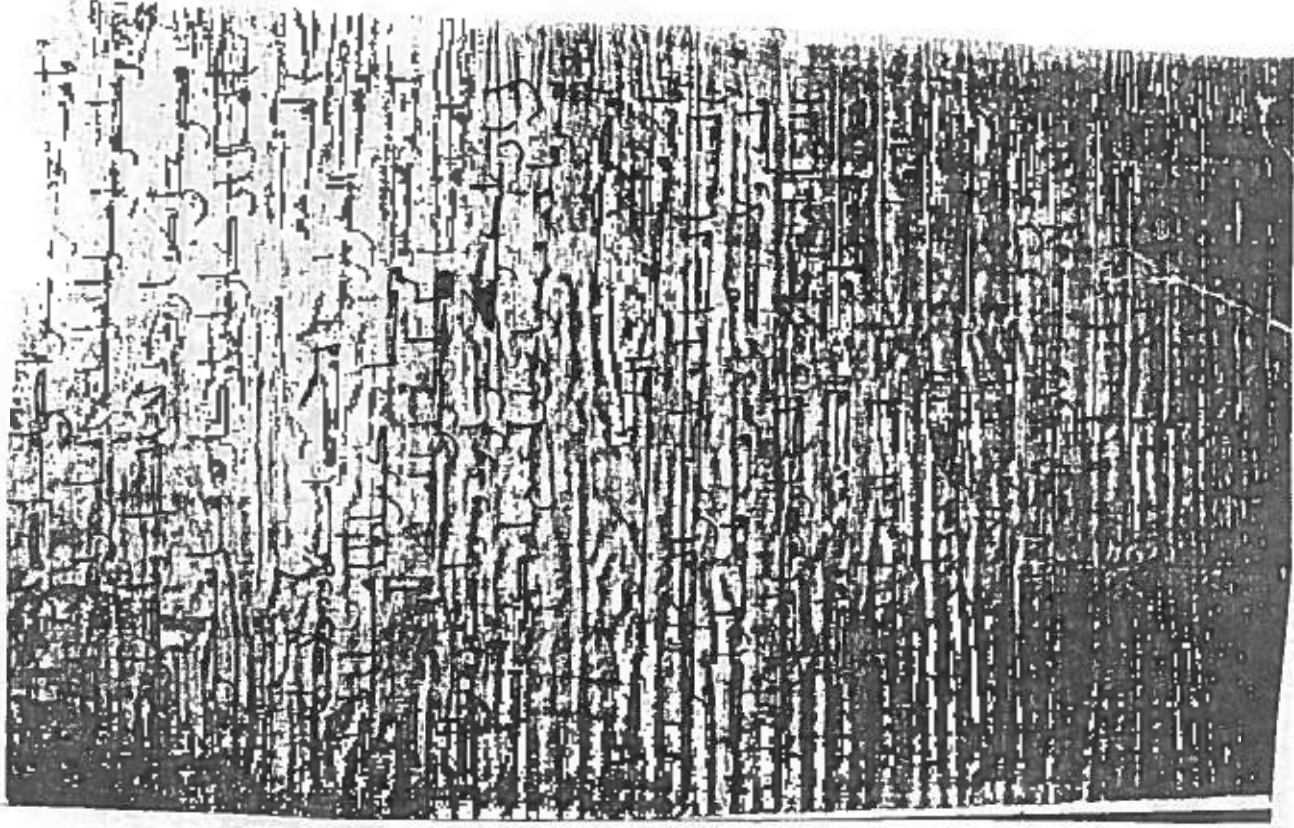
٦٢- الرازي : العصر السابق ص ١١٦ .

٦٣- الأخطى العربي - طبع وزارة التربية والتعليم - القاهرة ١٩٩٦ / ١٩٩٢ م ص ٣٢ .

٦٤- د. كمال الدين صباح : العمارة في عصر الإسلام - مطبعة جامعة القاهرة سنة ١٩٧٦ م ص ٥٨ .

٦٥- هذه البردية تحمل رقم سجل (201) Div. 1119-old number) نشرها المشرق مرطوبت .
Margolichou . D.S.: *Catnlogue of Arabic Papyri in the John Rylands Library, Manchester* .
1933 . p. 9 .

٦٦- الرواء حملها أروية وهي بمعنى نوعاً من اللباس الحارضية ويقصد بها أيضاً معنى الساتر ولها معنى
الحنك على الإطلاق .
١٥٠٨ - نشء حديث - طبع لبنان ببولندا ١٩٠٦ م ج ٢ ص ١٠٨ .



لوحة رقم ١١١

بوذية مصحف الفن الإسلامي بالشاهرة مزروعة بشهو رجب
سنة ١١١٥هـ وتضمن دية مقتل الشاهرة

- ٨٢٢- الكندي: الرلز والقضية ص ٩، ٢٠ .
- ٨٤٤- ابن عبد الحكم : فتح مصر ص ١٣٦ .
- ٨٥٥- الكندي : الرلز والقضا ص ٢١ .
- ٨٦٦- ابن دقان : الانتصار لواسطة عقد الأمصار ج ١ ص ٣٧ - ٤٠ .
- ٨٧٧- أنظر في ذلك البرديات العربية التي تحمل أرقام سجل بالمجموعة - من رقم اسجل ٥٦٨- حتى رقم سجل ١٦٠٨ وهو بريدات عربية تنسب جميعها للمهد الأموي.
- ٨٨- المعرفي (علي بن الحسن بن علي) ث سنة ٢٤٦هـ .
- مروج الذهب ومعادن الدرر - طبع القاهرة سنة ١٩٢٤م ج ٢ ص ١٦٦ .
- ٨٩- القزويني : المعطيات ج ١ ص ٢٩٢ .
- ٩٠- الفسفي: أحسن التقاسيم ص ٢٠٢ .
- ٩١- د . هروماني : المرجع السابق ج ١ ص ١١٣-٩ .
- ٩٢- برنيم سجل (No. 102, C. Wessely) .
- ٩٣- برنيم سجل (No. 574, PERE) .
- ٩٤- برنيم سجل (٦١١) أنظرها ٣ ١٨ ١٤ ٣٠١٨. د . هروماني : المرجع السابق ج ٥ ص ٦٨ .
- ٩٥- د . حسن رجب : السردى - سلسلة إقرأ - المجلد رقم (٤٦٣) . طبع القاهرة سنة ١٩٨١م ص ١٥-١٦ .
- ٩٦- ابن الفقيه الهذلي: المصدر السابق ص ٣٦٤ .
- ٩٧- القزويني: السرك لمعرفة دول الملوك - ج ١ ص ١٦٥ .
- ٩٨- ابن الدليم: الفهرست ج ١ ص ٢١ .
- ٩٩- السيرافي: المصدر السابق - طبع القاهرة سنة ١٢٩٩هـ ص ٢٢٨ .
- ١٠٠- محمد رقم سجل ١٩٤١-١٢٦٤ أنظرها ١ ١٥ ٧٨٥ص .
- ١٠١- محمد رقم سجل ١٨٢٩١ .
- ١٠٢- القانديني: ثلاث الحصان - طبع القاهرة سنة ١٩٨٢ .

ولقد ذاب صبغته للذي
 امتحا هو () وتحل
 ما انحصارها ()
 انما هو ()
 كناية مراد ()
 كل ()
 ()
 ()
 ()
 ()
 ()

لوحة رقم (٢)

بروية عربية تنصصن معلومات عن مخار القسطنطيني
 في شهر ربيع الأول سنة ١٩١٥ هـ / ١٣٣٦ م

في هذا العالم عند عار عذار
 انوار الاكل و صلبى كيد
 مرد سهو ودهو تذكروا
 و استعملوا ان يادروا
 ما حدثت الي عهد الامم
 ان يدركوا الي عهد
 العطاء انعاما الذي
 في يد
 في يد
 في يد

لوحة رقم (٣)

بروية عربية تنصصن معلومات عن مخارة القراميس
 في سنة ١٣٢٥ هـ / ١٩٠٦ م

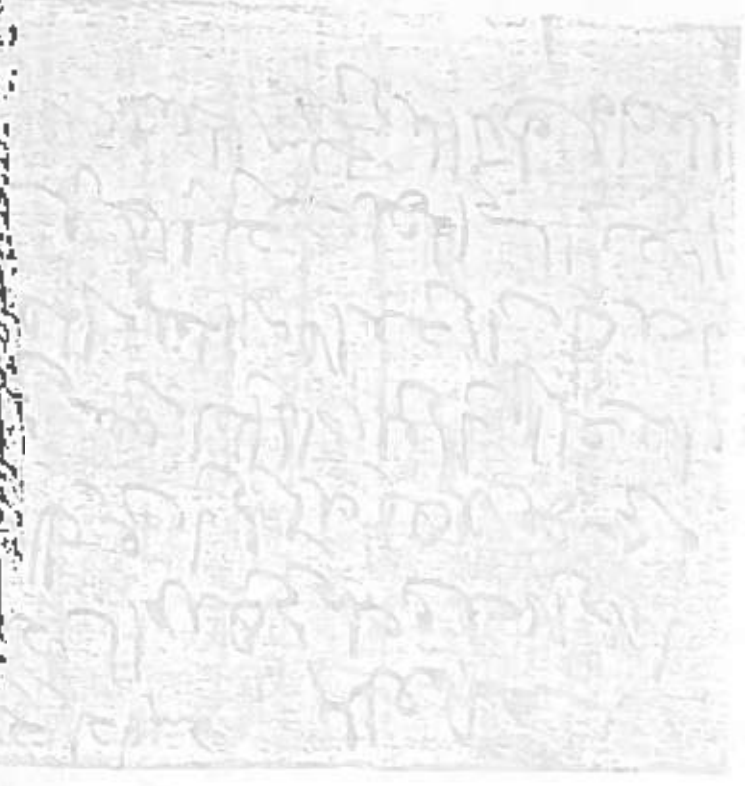
من رمى الطلحة الا فوالله ما
 داهيها مني ولا يمشي برجلي
 من رمى الطلحة الا فوالله ما
 داهيها مني ولا يمشي برجلي
 من رمى الطلحة الا فوالله ما
 داهيها مني ولا يمشي برجلي

لوحة رقم (٥)

بردية عمريية تتعلق بشجارة الذهب والفضة في مومس الحج

بمكة المكرمة

من رمى الطلحة الا فوالله ما
 داهيها مني ولا يمشي برجلي
 من رمى الطلحة الا فوالله ما
 داهيها مني ولا يمشي برجلي
 من رمى الطلحة الا فوالله ما
 داهيها مني ولا يمشي برجلي



لوحة رقم (٤١)

بردية عمريية تتضمن نص علق لشركة لثانية لتجارة االتياب

في مدينة القيوم

رقم الإيداع: ٢٠٠١/٩٦٤٠
الترقيم الدولي: 977-322-089-01
ISBN 977-322-089-01

دار درنا مؤسسه للطباعة والنشر: ٧٩٥٣٣٢٢ - ٧٩٥٣٣٢٢
مبنى كبريت عجم
٥٣ شارع نهار - باب اللوقه

(٢٥٠٠٠٠)

هذا الكتاب من منشورات دار درنا للنشر والطباعة
في بيروت - لبنان
رقم الطبعة: ١١٢٠٠٠

الكتاب في
الطبعة الأولى
١٩٨٥
دار درنا للنشر
والطباعة
بيروت - لبنان
رقم الإيداع: ٢٠٠١/٩٦٤٠
الترقيم الدولي: 977-322-089-01
ISBN 977-322-089-01