

## عيزاب: الميناء التجارية الأولى في مصر في العصرين الفاطمي والأيوبي لمى فائق احمد

تختلف المصادر العربية في تحديد اسم البلد الذي تنتمي اليه عيزاب فبينما ينسبها البعض الى الحبشة،<sup>١</sup> يرجع البعض الآخر نسبتها الى مصر وهو الاصح ان كانت عيزاب منذ ظهورها كميناء بحرية قطعة من ارض مصر يتولاها وال، ويفصل في القضايا بين اهلها قاض، وينظر في شؤون الجبايات والمكس ناظر من قبل الحكومة، ولم تكن عيزاب مدينة محدثة الانشاء أسست في العصر الاسلامي، فمن المعتقد انها مدينة قديمة الانشاء، وربما كان لها دور في العصر الفرعوني كميناء لاستغلال معدن الذهب والزمرد اللذين يتوافران في أقصى جنوب مصر بوادي العلاقي الممتد من أسوان الى عيزاب.

كانت عيزاب تمارس عملها كميناء تبحر منه السفن الى جدة في العصر الطولوني، فاليها لجأ ابن الصوفي (ابراهيم بن محمد بن يحيى العلوي) سنة ٢٥٩هـ ومنها ركب البحر الى مكة، فأقام بها، ثم بعث به والي مكة الى أحمد بن طولون، فسجنه، ثم أطلقه.<sup>٢</sup>

تقع مدينة عيزاب في اقصى الساحل الجنوبي لمصر المطل على البحر الأحمر على مقربة من الحدود المصرية السودانية. ولم يكن موقعها معروفا حتى سنة ١٨٩٦، ان كان الظن ان عيزاب كانت تقوم في موقع برنيس القديمة قبالة مدينة أسوان على وادي النيل.<sup>٣</sup> ولكن تيودر بنت توصل في أعقاب رحلته التي قام بها في سنة ١٨٩٦ الى تحديد موقع عيزاب بفضل تعرفه على خرائبها، على مسافة تبعد نحو ١٢ ميلا شمالي قرية حلايب، وتعرف هذه الخرائب عند بدو البشارية في الوقت الحاضر بأسم سواكن القديم، وقد نبه تيودر بنت الى أطلالها، ونشر وصفا لهذه الاطلال والخرائب في المجلة الجغرافية الملكية في نفس العام الذي زارها فيه.<sup>٤</sup> وفي سنة ١٩٢٥-١٩٢٦، وبعد ثلاثين سنة من الدراسة التي قدمها بنت أجرى الباحث الاثري موري مسحا لمنطقة حلايب وجبل علبة، كما أجرى حفريات أولية في الموقع الذي حدده بنت من قبل لعيزاب أسفرت عن كشف آثار المسجد الجامع وصهاريج المياه وعن العثور على قطع من العملات النحاسية من عهد الظاهر بيبرس، وبعض قطع من السيلادون الصيني يرجع تاريخها الى القرن التاسع الهجري، كما تم الكشف عن مقبرة ضخمة تضم أعدادا كبيرة من المدافن، وتشير كثرتها الى ماكان يتعرض له الشيوخ من الحجاج من متاعب وصعوبات أدت الى كثرة وفياتهم. وقد نجح موري في وضع خريطة لعيزاب وحدد الموقع الذي كانت تقوم عليه. وأصدر موري عنها دراسة قيمة نشرها في سنة ١٩٢٦.<sup>٥</sup>

ولقد ارتبط ظهور عيزاب في العصر الفاطمي كميناء هامة للتجارة الشرقية وفرضة للاراضي المقدسة ارتباطا وثيقا بتطور الملاحة في البحر الأحمر، منذ ذلك العصر بالذات في الفترة من سنة ٣٨٠هـ تقريبا الى عصر السلطان الملك الاشرف برسباي في سنة ٨٣٠هـ التي خربت فيها، أي انها ظلت تمارس دورها في التجارة الشرقية زهاء أربعة قرون ونصف القرن، منها قرنان نعمت خلالها بازدهار حقيقي، فقد تألقت منذ سنة ٤٦٠هـ بسبب الشدة المستنصرية عندما أصبح طريق القلزم

وسيناء محفوف بالآخطار نتيجة للحرب الاهلية في الحوف الشرقي والقاهرة، وواصلت تألقها طوال العصر الايوبي بسبب غلبة القوى الصليبية على المنطقة الجنوبية من بلاد الشام، بحيث أصبحت الميناء الرئيسية للحط والاقلاع عبر البحر الأحمر سواء للتجارة الشرقية أو الحج الى الاراضي المقدسة، الى أن أعاد السلطان الظاهر بيبرس استخدام الطريق القديم لقوافل الحج في سنة ٦٦٦هـ (١٢٦٧م)، ومنذ هذا التاريخ قل سلوك الحاج لصحراء عيزاب، وان ظلت تزاوّل وظيفتها بالنسبة للسلع الواردة من اليمن حتى بطل استخدام هذا الطريق بالتدريج بعد سنة ٧٦٠هـ<sup>٦</sup>، عندما حلت ميناء الطور محل عيزاب. ثم بدأت عيزاب تنحدر نحو اضمحلال محتوم الى أن دثرت في عهد برسباي سنة ٨٣٠هـ.

بدأت عيزاب تظهر في خريطة مصر كثغر تجاري وميناء رئيسية، يعبر عنها حجاج مصر والمغرب الى ساحل جدة، منذ الشدة المستنصرية، وأصبحت موضع اهتمام الدولة الفاطمية لحماية التجارة الشرقية من اعتداءات القراصنة، فخصص الفاطميون لحماية هذه التجارة من سطو القراصنة اسطولا يتألف من خمسة سفن كانت ترابط في مياه عيزاب.<sup>٧</sup>

وعلى الرغم من مرابطة هذه السفن في مياه عيزاب فقد ظلت قوافل السفن التجارية القادمة من عدن الى عيزاب تتعرض لاعتداءات القراصنة، فقد حدث في سنة ٥١٢هـ أن تعرضت سفن التجار القادمين من اليمن الى عيزاب لجماعة من قراصنة البحر، سيرهم قاسم بن ابي هاشم صاحب مكة لمهاجمة التجار ونهب مراكبهم، فبادر التجار ببث شكواهم الى الوزير الافضل شاهنشاه، فغضب لذلك وهدد بارسال أسطول أوله عيزاب وآخره جدة، وبادر بالكتابة الى اشراف مكة يبلغهم بما أقدم عليه أميرها، ويهددهم بغزو بلادهم، ومقاطعة التجار المصريين لاسواق الحجاز، فأضطر أمير مكة أمام هذا التهديد الى اعادة ماكان قد انتهبه رجاله من بضائع التجار وأموالهم، فتسلمها التجار في الجامع العتيق.

وهناك عوامل ثلاثة ساعدت على تفوق عيزاب على غيرها من موانئ مصر المطلّة على البحر الأحمر في العصر الفاطمي :-

١- انها كانت بالنسبة للحجاج المغاربة والمصريين أقرب موقع للعبور الى جدة فرضة مكة، باعتبار انها تقع قبالة جدة الواقعة على السيف الشرقي للبحر الأحمر، ولذلك فإن المسافة التي تفصل بينها وبين جدة بحرا أقل بكثير من غيرها من المرافئ المصرية كالقصور مثلا.

٢- وكان تفريغ السلع الشرقية في ميناء عيزاب يجذب السفن المزيد من المخاط في بحر ملئ بالشعاب المرجانية التي تزداد كثافة على سواحل البحر الأحمر كلما اتجهنا شمالا، ثم أن مياهها كانت تخلو غالبا من الشعاب المرجانية التي تشكل أعظم خطر يهدد الملاحة ويتسبب في تحطيم السفن وغرقها.<sup>٨</sup>

٣- قل استغلال معدن الذهب من وادي العلاقي في العصر الفاطمي، ولذلك هبطت حمى استخراجها التي شغلت القرن الثالث الهجري وذلك وفقا لما رواه الادريسي، كما أن مناجم الزمرد أصبحت منذ هذا العصر خاملة، ولهذا لم يعد أمام قبائل العرب والبجة الذين كانوا يتطاحنون دوما في العهود السابقة في صحراء عيزاب سوى الاشتغال بقيادة قوافل التجارة عبر وديان الصحراء الشرقية.

وبلغ ازدهار عيزاب منذ منتصف القرن الخامس الهجري، بسبب تحول قوافل التجار والحاج عن طريق القلزم وسيناء الى الطريق النهري عبر النيل حتى فقط أو قوص أو أسوان، ثم عبر وديان الصحراء الشرقية الى عيزاب، حدا جعلها تصبح توأما في الاهمية لثغر عدن، واجتذبت تجار

الكارم الذين ارتبط ظهورهم بازدهارها وأفل نجمهم بانهارها. ومما لاشك فيه أن ازدهار عيزاب انما حدث نتيجة طبيعية لاهتمام خلفاء مصر الفاطمية وسلاطين بني أيوب بعد ذلك بحركة التجارة في البحر الأحمر، فقد أحاطوها برعايتهم، وحرصوا على تأمينها برا وبحرا، ومن مظاهر عناية حكام مصر الاسلامية بالتجارة في البحر الاحمر أنهم وضعوا شروطا صعبة لاختيارقاضي عيزاب، وكان لايشترط في اختيارهم كفايات عالية في مجال الفقه وعلوم الشريعة بقدر ماكانوا يقدمونه من خدمات للمسافرين المارين بعيزاب تجارا كانوا أم حجاجا، ومن وسائل التخفيف عنهم والعمل على راحتهم من رحلة العذاب في صحراء عيزاب أو في بحر القلزم. كذلك حرص الفاطميون على بسط مظل الأمن في ربوع عيزاب وضبط صحرائها الشاسعة الممتدة حتى وادي النيل عند قوص أو أسوان حتى يأمن التجار على متاجرهم.<sup>٩</sup>

وقد أصبح الاهتمام بسلامة الطريق من عيزاب الى قوص تقليدا متبعا في العصر الايوبي، فقد بذل الناصر صلاح الدين يوسف وخلفاؤه من بني أيوب وكذلك ولده الناصر محمد في ذلك جهودا ضخمة لاجتذاب التجار الى مصر وتشجيعهم على التجارة، وترتب على ازدهار عيزاب قوص طوال العصر الفاطمي والعصور التالية بسبب رواج التجارة في البحر الأحمر، واتصال عيزاب بقوص. وكان أهالي عيزاب ومن يتردد عليها من التجار يتعاملون بالصكوك في العصر الفاطمي.<sup>١٠</sup> وكان مرسى عيزاب شبه جزيرة صغيرة المساحة، ويشبهها ابن دقماق بالضبعة، ويصف الحميري مساكنها فيذكر ان اكثر بيوتها اخصاص، وفي موضع آخر يذكر ان بعضها من حجارة.<sup>١١</sup>

### **درب الحج الجنوبي عبر صحراء عيزاب في العصرين الفاطمي والايوبي**

رأينا كيف أن الحج الى الحجاز كان يتم عن طريق سيناء، فكان الحجاج يتجمعون في موضع يعرف بجب عميرة نسبة الى عشيرة عميرة من قبيلة تميم، ثم أطلق عليه اسم الجب، وانتهى الامر بها ان عرفت ببركة الحاج.<sup>١٢</sup> وبعد ان يتجمع الحاج يقبل الخليفة الفاطمي في زيه الرسمي وعلى رأسه عمامة مرصعة بالجواهر، وتنشر عليه المظلة، فيجلس في توديع الحجاج على دكة، تعرف بدكة الوقار. فلما كانت الشدة المستنصرية وقيام الحرب الاهلية في القاهرة والاقليم وما تبع ذلك من اضطراب ميزان الامن في البلاد، بالاضافة الى قيام مملكة بيت المقدس الصليبية وتعرض مصر لغاراتهم من جهة الشمال الشرقي، أصبح درب الحج عبر سيناء محفوقا بالاعطال، مما دفع السلطات الحاكمة الى التماس الطريق الجنوبي عبر نهر النيل الى قوص أو أسوان، ومن هناك يسلك الحجاج برية عيزاب عبر وادي العلاقي الى عيزاب أو عبر وادي الحمامات الى القصير، ومن هاتين الميناون كانوا يركبون البحر الى جدة أو ينبع.<sup>١٣</sup>

وكان الحجاج يؤثرون سلوك هذا الطريق النهري الى قوص ثم طريق قوص - برية عيزاب الى ثغر عيزاب رغم ماكان يكتنف هذا الطريق من صعوبات سواء أثناء اجتياز البرية الذي يستغرق أياما كثيرة أو أثناء ركوب السفن الى ثغر جدة. ومع هذه المشاق فان الحج كان يتوقف في بعض السنين بسبب ما كان يلقيه الحجاج من مضايقات يتعرضون لها من البدو بسبب القحط الذي كان يسود الحجاز في معظم الاحيان.<sup>١٤</sup>

وقد تكون الصعاب التي يلقيها الحجاج أثناء اجتيازهم درب الحج البري عبر سيناء وسواحل الحجاز الشمالية.<sup>١٥</sup> وتعرضهم لهجمات الاعراب وقطاع الطرق بالاضافة الى الالتزامات المالية التي كانت تفرضها بعض القبائل المسيطرة على درب الحج من مصر، وكذلك كثرة الاخطار التي كانت

تعرض لها السفن عندما تقلع من القلزم،<sup>١٦</sup> وعجز الدولة الفاطمية منذ الشدة المستنصرية وبالذات منذ سنة ٤٥٠هـ عن القضاء على هذه الصعاب،<sup>١٧</sup> من بين العوامل التي دفعت المسؤولين في مصر الى تغيير مسار طريق الحج، وتوجيه الحجاج مغاربة ومصريين الى ركوب البحر من عيزاب،<sup>١٨</sup> وليس معنى ذلك أن الطريق البحري من عيزاب لم يكن مطروقا قبل هذا التاريخ أو أن درب الحج كان قصرا على الطريق السينائي البري أو من القلزم الى ينبع أو الجار بحرا، فقد كان طريق عيزاب معروفا منذ بداية القرن الثالث الهجري، لاسيما عند الحجاج المغاربة، وكذلك كان الشأن بالنسبة لطريق القلزم وان كان يلي في الاهمية الطريق البري عبر سيناء وطريق عيزاب وذلك لطول المسافة البحرية التي تقطعها السفن من القلزم الى موانئ الحجاز وما يترتب على ذلك من المخاطر.<sup>١٩</sup>

ولكن الطريق البري كان مفضلا إبان القرن الثالث الهجري وحتى منتصف القرن الرابع ربما لاجسام الحجاج عن ركوب البحر، أو خوفا من التعرض للغرق وأخبار تعرض السفن للغرق في البحر الاحمر عديدة بسبب كثرة الصخور الناتئة والشعاب المرجانية التي تعترض طريق السفن.<sup>٢٠</sup> وكان الحجاج الذين يسلكون الطريق الجنوبي يركبون السفن النهرية في النيل من ساحل الفسطاط، فتقلع بهم جنوبا الى قوص، وهناك يقيمون بعض الوقت في أحد فنادقها يتجهزون للرحلة البرية عبر صحراء عيزاب، ثم يخرجون في قافلة الحاج الى المبرز، وهو موضع فسيح الساحة بقلي قوص على مقربة منها يجتمع فيه رجال الحاج والتجار،<sup>٢١</sup> ويبدأون منه رحلتهم التي يقطعون فيها البرية على الابل الى عيزاب في صحراء جدد لاعمارة فيها، وهي طريق طويلة يقطعها المسافر في ١٨ يوما، ولكنها تتميز بوجود ثلاث محطات تتوفر فيها المياه في الآبار، يذكر الزهري أن البئر الاولى كانت تسمى بقش والثانية الحيش والثالثة بئر الجيب، وهي آخر آبار صحراء عيزاب.<sup>٢٢</sup>

أما الطريق الثاني فأقصر نوعا ما، إذ ان عيزاب تقع قبالة أسوان، والمسافة التي يقطعها المسافر من أسوان الى عيزاب عبر وادي العلاقي تستغرق ١٥ يوما.<sup>٢٣</sup> وقد سلك ناصري خسرو الطريق الثانية من أسوان الى عيزاب، في حين سلك ابن جبير الطريق الاولى الاطول في رحلته الى الحجاز. ونلاحظ ان عدد المترددين من الحجاج على طريق قوص - عيزاب - جدة ازداد زيادة ملموسة منذ النصف الثاني من القرن الخامس الهجري، وساعد على ذلك خروج معظم الشام من دائرة النفوذ الفاطمي من جهة والشدة المستنصرية من جهة أخرى، وقبل ان يمضي القرن الخامس الهجري كان الفرنج قد سدوا بمملكته اللاتينية في بيت المقدس سنة ٤٩٢هـ، وملحقاتها في الكرك والشوبك، الطريق الى الشام والحجاز، وعندئذ تحول طريق الحج من البر عبر شبه جزيرة سيناء الى الطريق الجنوبية قوص - عيزاب - جدة، وأصبحت عيزاب بالضرورة أهم المنافذ المصرية المطلة على البحر الاحمر للعبور الى جدة، كما أصبحت قوص منذ القرن الخامس الهجري منطلقا لخروج الحجاج الى عيزاب.<sup>٢٤</sup>

لقد حرص صلاح الدين منذ تأسيسه للدولة الايوبية على السيطرة على الملاحة في البحر الاحمر وتأمينها بالنسبة للسفن الاسلامية، ومما لاشك فيه ان قيام امارة الكرك الصليبية كان حافزا له على بذل مزيد من الجهد لتنفيذ سياسته تجاه البحر الاحمر وتأمين الملاحة فيه سواء مايتعلق بالجارة الشرقية او بسلامة الحجاج، وذلك عن طريق التصدي لكل محاولة للعبث في هذا البحر، والبطش بأي قوة صليبية تقدم على التسلل الى عمق هذا المعبر المائي الهام استراتيجيا أو اقتصاديا، وكان يستهدف قصر هذا البحر على خدمة المصالح الاسلامية.<sup>٢٥</sup>

وهكذا ظل طريق قوص - عيزاب يحتفظ بأهميته كطريق لقوافل الحج حتى نهاية عصر الدولة الايوبية، ويكفي أن سلكه الشيخ أبو الحسن علي الشاذلي الزاهد (ت ٦٥٦هـ).<sup>٢٦</sup>

ان طريق قوص - عيذاب استمر يؤدي دوره كطريق تقليدي يسلكه الحجاج المغاربة والمصريون بعد هذا التاريخ وحتى سنة ٦٦٦هـ، رغم ماكان يعانيه الحجاج من مشاق الرحلة ومكآرهما سواء أثناء اجتيازهم البرية او جوازهم البحر الى جدة.<sup>٢٧</sup> ففي هذه السنة أخرج السلطان الملك الظاهر ركن الدين بيبرس قافلة الحج من البر عبر شبه جزيرة سيناء<sup>٢٨</sup> وذلك بعد زوال الخطر الصليبي من فلسطين. ومنذ ذلك التاريخ بدأ سلوك الحجاج لصحراء عيذاب<sup>٢٩</sup> يقل الى ان اقتصر هذا الطريق على نقل التجارة الشرقية من عيذاب الى قوص، وقد عوض ذلك قوص كثيرا مما فقدته بسبب التحول الجزئي لطريق الحج الى سيناء.<sup>٣٠</sup> ومع ذلك فان مدينة قوص استمرت تحتفظ بالرسوم التقليدية التي كانت متبعة في خروج ركب الحاج، وعلى الرغم من تحول طريق الحج الى سيناء فان بعض الحجاج المصريين لاسيما من الصعيد والمغاربة واصلوا استخدام الطريق الجنوبية عبر صحراء عيذاب في صحبة بعض التجار.<sup>٣١</sup>

### **القصور ودورها في التجارة البحرية والحج في العصر الاسلامي**

يقع ثغر القصور القديم شمالي عيذاب، وكانت الميناء الثانية لمصر على البحر الاحمر من حيث الاهمية، لقربها من قوص وبعد عيذاب عنها،<sup>٣٢</sup> وكانت من الموانئ المعروفة في تاريخ مصر القديم ان كانت تعرف بأسم تاوو، كما كانت تعرف في العصر البطلمي بأسم ليكوس ليمن، وكان يربطها بقفط وادي الحمامات، وما زالت صخوره تحتفظ بنقوش مصرية قديمة ويونانية ورومانية واسلامية تعبيراً عن اهميته كدرب تسلكه القوافل التجارية والباحثون عن الذهب والزمرد.

وكانت القصور القديم من الموانئ التي ازدهرت تجاريا من القرن الاول الميلادي حتى الثالث، وتؤكد الابحاث الاثرية التي اجريت في موقعها في موسم سنة ١٩٧٨ انها كانت مركزا تجاريا هاما بين الامبراطورية الرومانية والهند في القرنين الاول والثاني بعد الميلاد، ويثبت ذلك ماتم العثور عليه من وثائق مكتوبة ونقوش محفورة نبطية وهندية ووجود جالية هندية وعربية في الموقع. ومن المعروف ان تجارة التوابل عبر البحر الاحمر كانت موردا رئيسيا لتجارة مصر الخارجية في العصر البطلمي وكذلك في العصر الروماني، وكانت ليكوس ليمن (أي الميناء البيضاء) من اهم الموانئ المصرية المطلة على هذا البحر، وكانت تعرف باللاتينية بأسم *Albus partus*. ومع انها لم تكن افضل الموانئ الطبيعية على الساحل الغربي من البحر الاحمر الا انها كانت تمثل النهاية لاقصر الطرق المؤدية الى النيل عبر الصحراء الشرقية، وكانت فقط آنذاك تمثل نقطة البداية لهذا الطريق الصحراوي الموصل الى وادي النيل.<sup>٣٣</sup>

وكانت كل مرحلة تاريخية من مراحل النشاط التجاري لميناء القصور تتفق مع مرحلة تاريخية تسيطر خلالها حكومة قوية لها دوافع واهداف تجارية، وفي هذه المرحلة كانت القصور ترتبط باحدى مدن الصعيد الاعلى، فكانت طيبة في العصر الفرعوني، وقفط في العصر البطلمي والروماني، وأسوان في العصر الفاطمي، وقوص في العصرين الايوبي والمملوكي، وقنا في العصر الحديث. وأيا ماكان الامر فان هذه الميناء ارتبطت تجاريا منذ القدم مع بلاد اليمن والهند في العصرين القديم والوسيط، كما خدم طريق الحج في العصرين الايوبي والمملوكي.

هجرت القصور في القرن الثالث الميلادي، وظلت مايقرب من ألف سنة في زوايا الالهال الى ان استخدمت من جديد في العصرين الايوبي والمملوكي مع عيذاب مركزا تجاريا هاما للتجارة مع الهند واليمن وشرق افريقيا. ومن الواضح انها كانت بالفعل من خلال ما تم العثور عليه في موقعها القديم

من لقي وآثار فرضة لقوص خلال القرنين السابع والثامن للهجرة. ويرجع سبب ازدهارها الى قربها من مدينة قوص الحاضرة العلمية والتجارية للصعيد.<sup>٣٤</sup> كانت القصير في المصادر العربية فرضة قوص<sup>٣٥</sup> باعتبارها أقرب موانئ البحر الاحمر الى قوص، وتفصلها عن قوص مفازة كان يقطعها المسافر في ثلاثة أيام، ولكنها لم تبلغ مبلغ عيزاب في كثرة تردد التجار والحجاج،<sup>٣٦</sup> لقرب عيزاب من ساحل جدة بالاضافة الى ان الرياح الموسمية لاتدفع السفن التجارية كثيرا الى الشمال أبعد من عيزاب، ولهذا اعتبرها الباحثون المحدثون ميناء ثانويا بالنسبة لعيزاب أقل اهمية منها، في حين كانت عيزاب الميناء الاول لحجاج مصر والمغرب<sup>٣٧</sup> الى مكة والمرفأ الرئيسي للسفن المقلعة الى اليمن. ومع ذلك فقد كان بعض الحجاج يؤثرون طريق القصير - جدة، ربما لقرب القصير من قوص، فابن بطوطة يذكر في سنة ٧٢٦هـ أن بعض الحجاج كانوا يركبون المراكب من جدة الى القصير. ويغلب على الظن ان مينائي القصير وعيزاب كانا يستخدمان معا في العصر المملوكي.<sup>٣٨</sup>

ونستدل مما اورده القلقشندي على ان القصير اسهمت في التجارة الشرقية عبر البحر الاحمر، ان كانت بعض المراكب تفضلها على عيزاب باعتبار ان القصير اقرب الى قوص من عيزاب. وتؤكد اللقى التي تم العثور عليها في الحفائر الاثرية التي اجريت في موقع القصير القديم، ومنها قطع من الخزف الصيني المعروف بالسيلاون وغيرها من التحف الخزفية الواردة من الصين ويرجع تاريخها الى القرنين السادس والسابع للهجرة، هذا الاسهام الذي كانت تقوم به القصير في التجارة الشرقية.<sup>٣٩</sup> وهكذا تجمع النصوص التاريخية والوثائق الاثرية على اهمية القصير كميناء ثان في عصر دولة المماليك الاولى للتجارة البحرية بعد عيزاب.

### اضمحلال عيزاب ودورها

ظل طريق قوص - عيزاب الطريق الامثل الذي كانت تسلكه الوفود السياسية الرسمية القادمة من اليمن او العائدة اليها بالاضافة الى القوافل التجارية التي تنقل التوابل والسلع الشرقية. وفي نفس الوقت الذي كانت عيزاب تمارس فيه دورها كميناء رئيسية لتلقى الوفود والسفراء، كانت القصير تزاوّل دورها كميناء تجارية لتفريغ السلع الشرقية، ويذكر القلقشندي انه كان يصل الى القصير بعض المراكب التجارية لقربها من قوص وبعد عيزاب عنها، ولكنه يؤكد انها لم تبلغ في كثرة الواصل اليها حد عيزاب.<sup>٤٠</sup> ويفهم من رواية القلقشندي ان الميناوين كانا يعملان في آن واحد. وفي هذه الاثناء ظهر ثغر الطور، وبالتحديد منذ سنة ٧٨٠هـ. وبنشاط الحركة التجارية في الطور أخذت عيزاب تنحدر سريعا في تدهور محتوم نحو السقوط ومع ذلك فقد ظل طريق عيزاب - قوص يحتفظ في السنوات الاخيرة من القرن الثامن والثالث الاول تقريبا من القرن التاسع ببعض الحيوية. ويعتقد ان عيزاب هجرت منذ عام ٧٦٠هـ كما ذكر المقرئ في الخطط،<sup>٤١</sup> وانها لم تتعرض لاي تخريب او تدمير. ويرجع السبب في هجرها في رواية المقرئ الى ثورات القبائل العربية في الصعيد الاعلى، واشتباكاتهما التي لم تنقطع مما ادى الى افساد الطريق، بحيث اصبح غير مأمون.<sup>٤٢</sup> وأيا ما كان الامر فان ثغر عيزاب أهمل منذ بداية عصر دولة المماليك الثانية في الوقت الذي تألق فيه نجم مينائي جدة والطور اللذين تمكنا من انتزاع مكان الصدارة بين ثغور البحر الاحمر التجارية، مما ادى الى دثور عيزاب وخرابها. واقتصر دور عيزاب منذ النصف الثاني من القرن الثامن الهجري والربع الاول من القرن التاسع على خدمة المصالح المحلية عن طريق اتصالها بجدة بحرا او بقوص

وأسوان برا عبر الصحراء الشرقية، وكذلك على خدمة من كان يمر بها من الرحالة لاسيما الرحالة الايطاليين في طريقهم الى الحبشة.<sup>٣</sup>

وتسجل حوليات المقريري في كتاب السلوك الاهمية التي اخذت تتسم بها الطور منذ طليعة القرن التاسع الهجري كميناء رئيسية للتجارة الشرقية وقاعدة بحرية لنقل حجاج مصر والمغرب في بحر القلزم الى جدة. ففي سنة ٨٢٩هـ قدم في المراكب الهندية الى جدة اكثر من اربعين مركبا تحمل اصناف المتاجر والسلع، ويعبر ذلك التردد واسع النطاق للسفن التجارية على ميناء جدة عن المعاملة الطيبة التي كان يعامل بها التجار في هذا الميناء وشعورهم بالاطمئنان والراحة بخلاف ماكانوا يلقونه ببندر عدن من متاعب وانزعاج الامر الذي نفرهم من النزول بعدن، فتركوا بندر عدن، واستجدوا ببندر جدة عوضه.<sup>٤</sup>

ويذكر المقريري في حوادث سنة ٨٣٣هـ ان شحنات الفلفل القادمة من الهند كانت تصل الى جدة وتدفع عليها المكوس، ثم تحمل في بحر القلزم من جدة الى الاسكندرية، فيلزم الفرنج بشراء حمل الفلفل بمائة وثلاثين دينارا، بينما كان سعره في القاهرة يبلغ خمسين دينارا.<sup>٥</sup> وهناك عوامل تضافرت فيما بينها وأدت الى اضمحلال عيزاب وتحول التجارة عنها الى الطور، وهي مايلى :-

#### ١. فداحة المكوس

كان لجشع سكان عيزاب وبريتها، وشراھتهم في تحصيل المال من الحجاج والتجار ( في المحطات المختلفة التي يمرون بها للتزود بالماء والاقوات ) بكافة السبل أعظم الاثر في نفور الحجاج والتجار منذ البداية من استخدام برية عيزاب طريقا يسلكونه رغما عنهم نتيجة للظروف السياسية والامنية التي فرضت عليهم. وقد حاول السلطان صلاح الدين التخفيف عن الحجاج باسقاط المكوس المفروضة عليهم في عيزاب او جدة،<sup>٦</sup> ولكنه لم يكن يعلم بأمر الزكاة التي كانت تفرض عليهم في دواوين الصعيد<sup>٧</sup> كذلك قدم صلاح الدين تسهيلات مالية كثيرة لتجار الكارم، وقد حملهم ذلك اثباتا لرضاهم عن سياسته التجارية وتعبيرا عن مشاركتهم له في جهوده الحربية، على ان يدفعوا بعيزاب في سنة ٥٧٧هـ زكاة اربع سنوات دفعة واحدة.<sup>٨</sup> وكان السلطان الملك المظفر سيف الدين قطز قد فرض على التجارة مكوسا جمركية باهظة نفرت تجار الكارم من سلوك طريق عيزاب، ولكن السلطان الظاهر بيبرس اسقط هذه المكوس في سنة ٦٦٠هـ تشجيعا للتجار على التردد على مصر.<sup>٩</sup>

#### ٢. اختلال ميزان الامن في برية عيزاب

تزايدت الاضطرابات في الصعيد الاعلى بسبب ثورات العربان من جهة، واعتداءات البجة والنوبيين على جنوب الوادي والصراعات الداخلية بين العناصر العربية من جهة ثانية،<sup>١٠</sup> والاشتباكات بين المماليك والبجة من جهة ثالثة، وبين المماليك والعرب من جهة رابعة.<sup>١١</sup> ففي سنة ٦٤٩هـ ثار العربان في بلاد الصعيد وقطعوا الطريق برا وبحرا، فامتنع التجار وغيرهم من السفر، واستمرت الاضطرابات تسود في برية عيزاب طوال عصر دولة المماليك مما ادى الى قطع طريق التجارة لفترات تطول حيناً وتقصّر احيانا، مما نفر التجار من سلوك طريق عيزاب - قوص بسبب افتقاد صمام الامن، وعجز سلاطين المماليك عن توفير الحماية للتجارة عبر عيزاب مما دفعهم الى التماس طريق آخر يتوفر فيه الزمن، وادى ذلك الى قيامهم باستكمال السيطرة على الحجاز واتخاذ جدة فرضة التجارة الشرقية عوضا عن عيزاب.<sup>١٢</sup>

### ٣. احتكار برسباي لتجارة التوابل

عمد برسباي الى اهمال عيزاب وتوجيه الاهتمام الى جدة التي اصبحت المركز التجاري الاول للتوابل في البحر الاحمر، ففي سنة ٨٣١هـ شرع في تعمير ثغر جدة التي تحولت بحكم السيطرة المملوكية عليها الى مدينة مصرية، واصبح يتولاها ناظر خاص من قبل سلاطين المماليك،<sup>٥٣</sup> وادى العزوف عن عيزاب والاهتمام بجدة الى تحول عيزاب الى مجرد مرسى محلي لا اهمية له، وان كان قد ورد ذكرها على انها المرحلة الاخيرة لبريد قوص، وذلك في منتصف القرن التاسع الهجري.<sup>٥٤</sup> وجدير بالذكر ان مصر جنت بفضل المكوس التي كانت تفرضها على المراكب المارة بجدة مكاسب طائلة، الى حد ان ناظر جدة حمل الى خزانة مصر سنة ٨٢٩هـ ما يزيد على سبعين الف دينار عن هذا العام،<sup>٥٥</sup> وبلغ متحصل الموجبات والرسوم المفروضة على المراكب الواردة اليها بعد ذلك مائتا الف دينار في كل سنة. واصبحت جدة مستودعا للتجارة الهندية، وانشأ برسباي ديوانا خاصا بها.<sup>٥٦</sup>

وكانت السلع تنقل من ميناء جدة بحرا الى ميناء الطور، فازدهرت الطور بازدهار جدة، واصبحت الميناء المصرية الرئيسية في البحر الاحمر وسوقا يتجمع فيه التجار.<sup>٥٧</sup> وادى ارتفاع اسعار التوابل في اسواق الغرب الاوربي الى الاهتمام بالبحث عن طريق آخر الى الهند غير الطريق المار بمصر، وتوصل الملاح بارتلميودياز في سنة ٨٩٣هـ الى التعرف على رأس الرجاء الصالح<sup>٥٨</sup> وفي هذه السنة عهد الملك حنا الثاني ملك البرتغال الى كل من بدرو دي كوفيلهام والفونس دي بايفا بمتابعة العمل الذي بدأه بارتلميودياز للوصول الى الهند، فركبا سفينة من ثغر الطور ابحرت بهما الى بندر عدن، ومن هناك تمكن كوفيلهام من الوصول الى ساحل ملبار حيث شاهد كميات هائلة من الفلفل والزنجبيل وعرف ان اعواد القرنفل والدارصيني لا توجد الا كمواد للاستيراد، وانها تجلب من مناطق نائية. ثم تابع رحلته غربا، فزار الساحل الشرقي لافريقيا، وبلغته في سفالة اخبار كثيرة عن القسم الجنوبي من افريقيا حتى مدغشقر، ثم كتب تقريرا عن رحلته ليقدمه الى الملك، أبلغه فيه امكانية الوصول الى الهند واليقوط اذا سارت السفن بحذاء الساحل الغربي لافريقيا الى ان تدور حول رأس الرجاء الصالح ثم تصعد بحذاء الساحل الشرقي الافريقي تجاه سفالة مدغشقر. اما صاحبه الفونس فقد توفي قبل ان يستكمل مهمته، فقام هو باكمالها، فزار الحبشة حيث وقع في اسر الاحباش، ولم ير وطنه بعد ذلك قط، وقدر للملك امانويل ان يتحقق في عهده كشف الطريق الى الهند بفضل جهود الملاح فاسكودي جاما<sup>٥٩</sup> ففي سنة ٩٠٤هـ تمكن فاسكودي جاما من الوصول بثلاثة سفن برتغالية الى قاليقوت بالهند. ثم عمل امراء البحر البرتغاليون: فاسكودي جاما، وكبرال، والبوكركي على منع السفن المصرية والعربية من الوصول الى الهند، ووضع فاسكودي جاما في سنة ٩٠٨هـ قطعا بحرية من اسطوله عند مدخل البحر الاحمر لاغلاقه، كما استولى البرتغاليون في سنة ٩١٢هـ على جزيرة سوقطرى، وترتب على ذلك تخلي التجار عن استخدام الطريق البحري عبر البحر الاحمر، مما ادى الى دثور ميناء الطور، واضمحلال سوقها التجاري، وهجرت ولم تلبث ان تحولت الى مجرد قرية.<sup>٦٠</sup>

### المصادر

- ١ - الاصطخري: ابو اسحق ابراهيم بن محمد - المسالك والممالك - تحقيق: محمد جابر عبد العال - القاهرة ١٩٦٠ - ص ٤٢.
- ٢ - الكندي - كتاب الولاة وكتاب القضاة - بيروت ١٩٠٨ - ص ٢١٣.
- ٣ - علي باشا مبارك - الخطط التوفيقية - ج ١٤ - القاهرة ١٣١١هـ - ص ٥٦.



4- J.teodore bent,avisit to northern sudan,the graphical journal,vii,january-june,1896,pp.335-356.

- ٥- احمد دراج - عذاب - مقال بمجلة نهضة افريقية - يوليو - اغسطس ١٩٥٨ - ص.٥٥
- ٦- المقريري : تقي الدين احمد بن علي - الخطط - ج ١ - ص.٣٥٧
- ٧- القلقشندي : ابو العباس احمد بن علي - صبح الاعشى في صناعة الانشا - ج ٣ - القاهرة ١٩١٥ - ص.٥٢٠
- ٨- القلقشندي - صبح الاعشى - ج ٣ - ص.٤٦٤
- ٩- بشير ابراهيم بشير - عذاب : حياتها الدينية والادبية - مجلة نهضة افريقية - ص.٦١
- ١٠- ناصر خسرو - سفرنامه - ترجمة د: يحيى الخشاب - القاهرة ١٩٥٤ - ص.٧٤
- ١١- الحميري : ابو عبد الله محمد بن عبد الله - الروض المعطار في خبر الاقطار - تحقيق د: احسان عباس - بيروت ١٩٨٤ م - ص.٤٢٣
- ١٢- عبد المنعم ماجد - الامام المستنصر بالله الفاطمي - القاهرة ١٩٦١ - ص.١١٩
- ١٣- م.ن - ص.١١
- ١٤- السيوطي : جلال الدين عبد الرحمن - حسن المحاضرة في اخبار مصر والقاهرة - ج ٢ - ص.١٦٨ - ١٧٢.
- ١٥- احمد عمر الزيلعي - مكة وعلاقاتها الخارجية - الرياض ١٩٨١ - ص.١٠٢
- ١٦- م.ن - ص.١٠١
- ١٧- ابن اياس - بدائع الزهور في وقائع الدهور - ج ١ - قسم ١ - القاهرة ١٩٨٢ - ص.٢٠
- ١٨- الزيلعي - مكة - ص.١١٦
- ١٩- م.ن - ص.١٠١
- ٢٠- الحميري - الروض المعطار - ص.٤٦٦-٤٦٧
- 21- Garcin ( j.c.) - un center musulman de lahaut nsti e medievale: Quspub.institut.francais d Archeologie orientale, du caire,t.vi,1976,p 275.
- ٢٢- الزهري - ابو عبد الله محمد بن ابي بكر - كتاب الجغرافية - تحقيق محمد حاج صادق دمشق ١٩٦٨ - ص.٤٣
- ٢٣- ناصر خسرو - سفرنامه - ص.٧١-٧٢
- 24- Garcin,uncentre musul man :qus,p.96-98.
- 25- Garcian,op.cit.p.139
- ٢٦- المقريري - السلوك - ج ١ - ص.٤١٤
- ٢٧- ابن جبير - ابو الحسن محمد بن احمد - رحلة ابن جبير - تحقيق وليم رايت - لندن ١٩٠٧ - ص.٧١
- ٢٨- المقريري - الخطط - ج ١ - ص.٣٥٧
- ٢٩- ابن الفرات - ناصر الدين محمد بن عبد الرحيم - تاريخ ابن الفرات - بيروت ١٩٤٢ - مجلد ٩ - ج ١ - ص.٣١-١٦
- ٣٠- المقريري - الخطط - ج ١ - ص.٣٥٧

31- Garcin,op.cit.p.206

٣٢- القلقشندي \_ صباح الاعشى \_ ج٣ \_ ص.٤٦٥

33- Kammerer , lamer rouge , t.1,p.80

34- Garcin,op.cit.pp.209-210

٣٥- المقرئزي \_ الخطط \_ ج١ \_ ص.٢٨

٣٦- القلقشندي \_ صباح الاعشى \_ ج٣ \_ ص.٤٦٥

٣٧- محمد فاتح عقيل \_ اهمية الموقع الجغرافي لسواحل مصر العربية \_ من كتاب تاريخ البحرية المصرية \_ الاسكندرية ١٩٧٣ \_ ص.٥١

٣٨- ابن بطوطة \_ ابو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي \_ رحلة ابن بطوطة \_ بيروت ١٩٦٠ \_ ص.٢٨١

٣٩- القلقشندي \_ صباح الاعشى \_ ج٣ \_ ص.٤٦٥

٤٠- م . ن \_ ص.٤٦٥

٤١- المقرئزي \_ الخطط \_ ج١ \_ ص.٣٥٧

٤٢- م . ن \_ ص.٣٥٠

٤٣- احمد دراج \_ عيزاب \_ ص.٦٢

٤٤- المقرئزي \_ السلوك \_ ج٤ \_ قسم ٢ \_ ص.٧٠٧

٤٥- م . ن \_ ص.٨٢٣-٨٢٤

٤٦- م . ن \_ ج١ \_ ص.٦٤

٤٧- ابن جبير \_ رحلة ابن جبير \_ ص.٦٢-٦٤

٤٨- المقرئزي \_ ج١ \_ ص.٧٢

49- Garcin , un centre musul man , p.400

٥٠- اليعقوبي \_ احمد بن يعقوب بن واضح \_ تاريخ اليعقوبي \_ بيروت \_ ج١ \_ ص.٣٣٤

٥١- المقرئزي \_ ج٣ \_ قسم ٢ \_ ص.٥٢

52-Garcin,un centre , pp.421-422

٥٣- ابن حجر \_ انباء الغمر \_ تحقيق د. حسن حبش \_ ج٣ \_ القاهرة ١٩٧٢ \_ ص.٤٠٤

٥٤- غرس الدين خليل بن شاهين الظاهري \_ زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك - باريس ١٨٩٤ \_ ص.١١٨

٥٥- المقرئزي \_ السلوك \_ ج٤ \_ قسم ٢ \_ ص.٧٠٧

٥٦- ابن شاهين الظاهري \_ زبدة كشف الممالك \_ ص.١٤

57- Kammerer , op.cit.t.1, p66

58- Heyd(h) : histoive du comerce du levant au moyen \_ age , ed.par furay raynaud , amesterdam , 1967.p.509.

٥٩- محمد عبد العال \_ اضواء جديدة على ملاح : فاسكو دي كاما \_ مجلة الدراسات الافريقية \_ القاهرة ١٩٧٦ \_ ص.١٥٣

٦٠- ابراهيم طرخان \_ مصر في عهد دولة المماليك الجراكمة \_ مجموعة الالف كتاب \_ عدد ٢٧٩ \_ القاهرة ١٩٥٩ \_ ص.٢٩١