

ميناء الطور

دراسة في الجغرافيا التاريخية

د / ايمان عيد عبدالحميد

مدرس الجغرافيا التاريخية / كلية البنات جامعة عين شمس

مقدمة:

تُعد الموانئ أحد المرافق الحيوية بالنسبة للدول لأهميتها الكبيرة باعتبارها المنفذ الذي تمر خلاله التجارة الخارجية من صادرات وواردات وتأثيرها المباشر وغير المباشر على الاقتصاد القومي.

ولما كانت الجغرافيا التاريخية تغطي حيزاً من المعرفة الجغرافية تتعلق بالفترات السابقة كانت هي القادرة على استرجاع الصورة الجغرافية السابقة لميناء الطور منذ الفتح العربي لمصر حتى الفتح العثماني.

فقد شاعت الظروف أن يكون قيام دولة سلاطين المماليك في مصر والشام في منتصف القرن الثالث عشر الميلادي مصحوباً بازدهار طريق البحر الأحمر ومواني مصر، واضمحلال ما عداه من طرق التجارة الرئيسية الأخرى بين الشرق والغرب.

ذلك أنه لم يكد يمضي على قيام دولة سلاطين المماليك سنوات معدودة حتى استولى المغول على بغداد سنة ١٢٥٨م، وامتد نفوذهم إلى الشام وآسيا الصغرى، فضلاً عن بلاد فارس التي اتخذها هولاء مركزاً لدولته في الشرق الأوسط، وبذلك اضمحل طريق التجارة البري بين الصين من جهة وآسيا الصغرى ومواني البحر الأسود من جهة أخرى (سعيد عبد الفتاح عاشور، ١٩٦٥، ص ٢٩٣)

وكان ذلك في الوقت الذي قل إقبال السفن التجارية الآتية من الشرق الأقصى على الخليج الفارسي بسبب ازدياد نشاط القراصنة من سكان جزر البحرين في مياه الخليج، ومن ثم تحولت السفن التجارية إلى عدن، وطريق البحر الأحمر. (جورج فضلو حوراني، ١٩٥٨، ص ٢٢٧).

وهكذا ترتب على اضمحلال طرق التجارة الآسيوية في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي انتعاش طريق البحر الأحمر.

وقد أدرك سلاطين المماليك ما يمكن أن تعود به عليهم التجارة الخارجية من ثروة، فاهتموا بتنشيطها وتأمين مسالكها وإنشاء المؤسسات اللازمة للتجار كالفنادق والخانات والوكالات والقياسر

والأسواق وغيرها^(١). كذلك حرصوا على التودد إلى قوى البحر الأحمر من ناحية، وإلى التجار المترددين على مواني مصر من ناحية أخرى.

وقد أرسل السلطان قلاوون إلى نوابه بالتغور يأمرهم بحسن معاملة التجار وملاطفتهم والتودد إليهم وترغيبهم، ومراعاة العدالة فيما يجبونه منهم من أموال، بحيث لا يأخذون منهم سوى الحقوق السلطانية (ابن الفرات، ٣٦-١٩٤٢، ج٧، ص ١٩٧)

كذلك كتب السلطان قلاوون منشوراً إلى التجار الذين يفدون على مصر من اليمن والهند والصين والسند وغيرهم، يرحب بهم ويصف لهم محاسن مصر ويغريهم على القدوم إليها بمتاجرهم ويعدهم بحسن المعاملة والإحسان إليهم، ومما جاء في هذا المنشور قوله:

"ومن يؤثر الورود إلى ممالكنا أن أقام أو تردد... فليعزم عزم من قدر الله له في ذلك الخير والخيرة، ويحضر إلى بلاد لا يحتاج ساكنها إلى ذخيرة، لأنها في الدنيا جنة عدن لمن قطن، ومسلاة لمن تغرب عن الوطن... فمن وقف على مرسومنا هذا من التجار المقيمين باليمن والهند والصين والسند وغيرهم، فليأخذ الأهبة في الارتحال والقدوم عليها، ليجد الفعال في المقال أكبر، ويرى إحساناً يقابل في الوفاء بهذه العهود بالأكثر..." (القلقشندي، ١٩١٤، ج١٣، ص ٣٤٠-٣٤١).

ويفهم من المصادر المعاصرة أنه خصصت لكل جالية من التجار الأوروبيين فنادق خاصة بهم في الثغور والمراكز التجارية الكبرى في مصر، ورتبت أمور هذه الفنادق بحيث يتمتع التجار الأوروبيون النازلين فيها بأكبر قسط من الحرية والتسهيلات (Kammerer: , pp. ١٧-٢٠)

ولا أدل على النشاط التجاري في عصر سلاطين المماليك من انتعاش ثغور مصر وموانئها مثل أسوان بالنسبة لتجارة النوبة، وعيذاب ثم الطور بالنسبة لتجارة الهند والصين واليمن، ودمياط والإسكندرية بالنسبة للتجارة مع القوى الأوروبية (سعيد عبد الفتاح عاشور، ١٩٦٥، ص ٣٠٠)

موضوع البحث :

يتناول هذا البحث بالدراسة ميناء الطور منذ الفتح العربي حتى الفتح العثماني

(١) تسمية الفندق جاءت من الكلمة اليونانية (Pondokeon) وهي تقابل كلمة الخان الفارسية، وكلمة الوكالة العربية، وكلمة القيسارية اللاتينية الأصل لأنها كانت تنشأ بواسطة القيصر أو الإمبراطور الروماني، فهي كلها منشآت تجارية كان ينزل فيها التجار بامتعتهم وبييعون فيها بضائعهم، إلا أنه يلاحظ أن القيسارية التي يقطن بأعلاها صناع هذه السلعة مثل قيسارية البزازين (صناع النسيج)، أما الوكالة فكانت مركزاً لتجارة الجملة وغالباً ما تكون باسم السلعة التجارية التي هي مخصصة لها مثل وكالة الكتان أو وكالة البلح. أما الفندق فيكون باسم الطائفة التي تنزل به مثل فندق الكتلتين، أو قد يكون باسم نوع من التجار تخصصوا في تجارة معينة مثل فندق الطيبة (أي تجار الطب والعمور).

العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، ص ٣١٢ حاشية ١، توفيق اليوزبكي: تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المملوكي، الموصل ١٩٧٥، ص ٦٤ حاشية ٣.

(٩٢٣/٢٠ هـ - ٦٤١ / ١٥١٧ م) في إطار إعادة بناء الصورة الجغرافية للميناء التي كانت سائدة في هذه الفترة الزمنية.

وفي سبيل ذلك يعرض البحث أولاً إلى دراسة العوامل التي مهدت لظهور ميناء الطور، ثم يعرج لدراسة الأهمية التجارية والدينية لميناء الطور، وأخيراً يعرض لعوامل تدهور ميناء الطور في العصر الوسيط. وفي ثنايا هذا العرض تلقى الضوء على موقف ميناء الطور من تجارة العبور بين الشرق والغرب ودورها في ذلك.

أسباب اختيار الموضوع:

- من الأسباب التي دعت الباحث إلى اختياره للموضوع ما يلي:
- ١- أهمية البحر الأحمر وخليج السويس حيث كانا ومازالا من أهم الطرق البحرية التجارية منذ أقدم العصور، إذ كانت تمر خلالهما السفن منذ عصر ما قبل الأسرات (٣٢٠٠ ق.م) (أحمد فخرى ١٩٥٧: ٦٠).
 - ٢- أهمية دراسة هذا الموضوع نتيجة للزيادة الكبيرة التي طرأت على حجم التجارة الخارجية لمصر في العصر العربي.
 - ٣- دخول ميناء الطور مرحلة جديدة خلال الفترة العربية، حيث بدأ يتبوأ مكانة مهمة مع اتساع نطاق التجارة العبورية بين الشرق والغرب.
 - ٤- الدراسة تسد فراغاً في المكتبة الجغرافية لمصر خلال فترة الدراسة (العصر العربي) مما يخدم الجغرافيا المعاصرة والدراسات الأخرى ذات الصلة بعلم الجغرافيا.

البعد الزمني:

الفترة التي تم اختيارها لبداية هذا البحث هي الفتح العربي لمصر في القرن الأول الهجري (السابع الميلادي)، حيث كان للفتح العربي أثر إيجابي على الموانئ المصرية على ساحل البحر الأحمر وخليج السويس حيث نشطت تلك الموانئ عن الفترة السابقة للفتح خاصة بعد أن حفر عمرو بن العاص قناة أمير المؤمنين سنة ٦٤٣/هـ ٢٣م فأحيا بذلك القناة الفرعونية القديمة التي أطلق عليها قناة سيزوستريس تارة وقناة نخاو تارة أخرى، تلك القناة التي ربطت

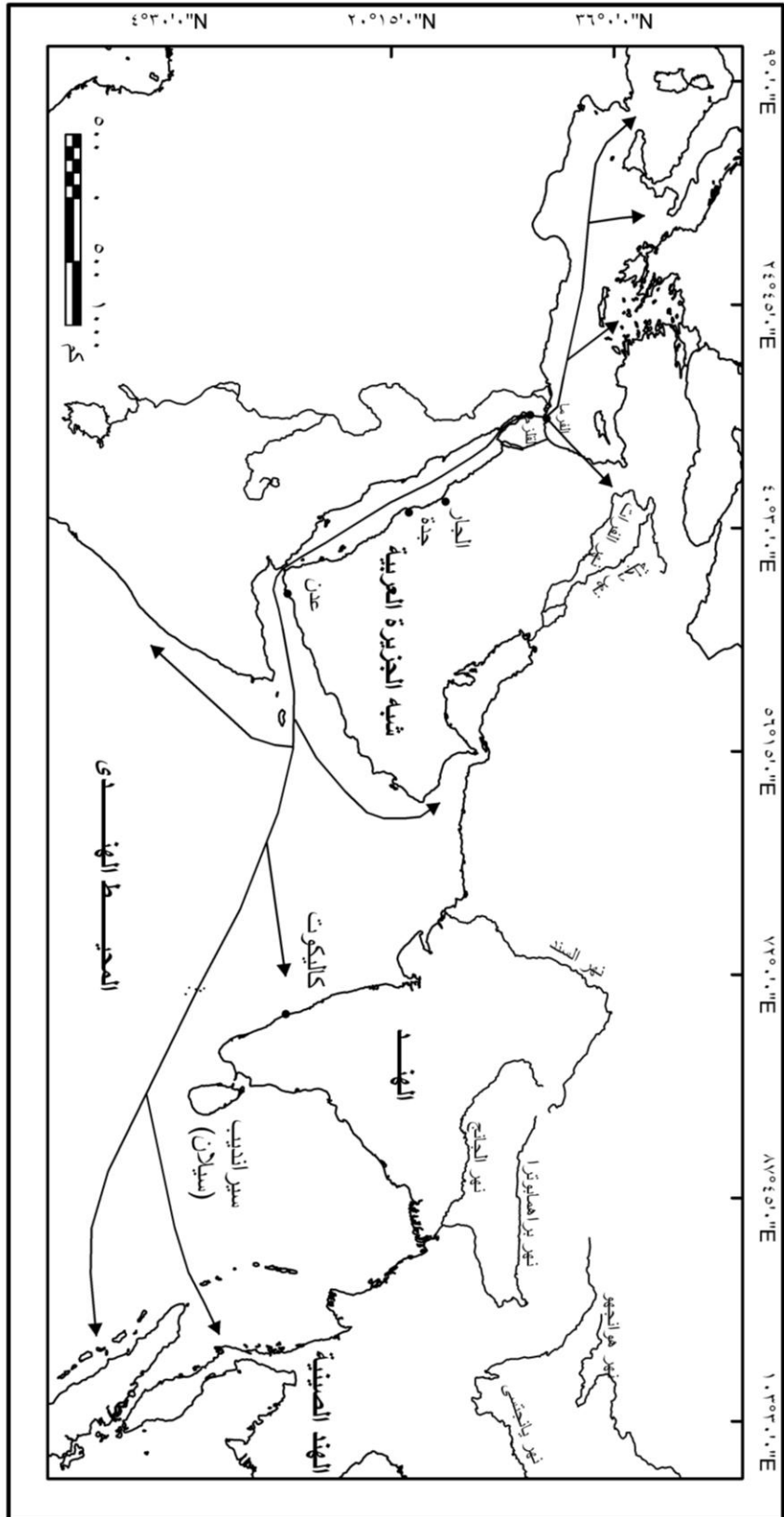
بين خليج السويس ونهر النيل مما أنعش ميناء القلزم وسهل نقل التجارة عبر هذا الطريق الملاحي الهام (عطية أحمد القوصى ١٩٧٣: ٤١).

وكان من الطبيعي أن يستفيد العرب الذين ترمسوا على العمل بالتجارة منذ أقدم العصور من موقع مصر الجغرافي وأهميته في التحكم في التجارة العالمية، وأن يجعلوا منها محطة أو سوقاً يجتمع فيها كنوز الشرق وخبراته مع موارد الغرب.

وقد فضّل طريق مصر التجارى عبر البحر الأحمر وخليج السويس شكل (١) مرورا بميناء الطور على غيره من الطرق التجارية المعروفة في العصور الوسطى والتي كانت تربط شرق وجنوب شرق آسيا بأوروبا؛ لقصره وسهولة النقل عبره وقلة تكاليفه وبالتالي رخص أسعار السلع الشرقية في الأسواق المصرية، إلى جانب بعد هذا الطريق عن ميادين الحروب والمنازعات السياسية التي قامت بسبب غارات المغول ثم بين العثمانيين والأوربيين (نعيم زكى فهمى ١٩٧٣: ١٠٠).

أما الفترة التي تم اختيارها لختام هذا البحث وهي القرن العاشر الهجرى (السادس عشر الميلادى)، فهي فترة النهاية لعصر السيطرة المصرية على تجارة الشرق والغرب في العصر الوسيط^(١)، نتيجة لسياسة المماليك الاحتكارية وفرضهم لمزيد من الضرائب على التجار إلى جانب عدم استتباب الأمن أو اواخر أيامهم، وأعقب ذلك اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ٨٩٨هـ/١٤٩٢م. وما تلى ذلك من عمل البرتغال على السيطرة على تجارة الشرق، كان ضربة قاضية لتجارة مصر الخارجية حيث انتزع البرتغاليون من أيدي المصريين السيطرة على تجارة العالم (أحمد دراج ١٩٦١: ١٢٧).

^١ العصر الوسيط: مصطلح في التاريخ الإسلامي يقابل من الناحية الزمنية مصطلح العصور الوسطى في أوروبا، وذلك تجنباً لدلالة العصور الوسطى كعصور مظلمة في الغرب يقابلها في الشرق العربي الإسلامي عصور ازدهار وتقدم حضاري.



شكل (٢)

تجارة المرور بين الشرق والغرب عبر البحر الأحمر وخليج السويس

نضيف إلى ذلك أن استيلاء العثمانيين على حكم مصر سنة ٩٢٣هـ/١٥١٧م بعد هزيمة المماليك في موقعة الريدانية، قد أساء إلى مركزها التجاري فلم يكن لهؤلاء الأتراك خبرة أو اهتمام بالتجارة كأسلافهم العرب الذين تمرسوا على التجارة منذ أقدم العصور، وهكذا لم يستطع الأتراك أن يفقوا في مواجهة المنافسة البرتغالية، وانتهى الأمر باضمحلال وتدهور التجارة الخارجية لمصر (١٨٤:١٩٤٢، S. Huzayyin).

وهكذا يمكننا القول إن القرن العاشر الهجري (السادس عشر الميلادي) هو نهاية عصر انتعاش التجارة الخارجية لمصر أو عصر السيطرة المصرية على التجارة الدولية، التي انعكست بدورها على تدهور وضمحلال موانئ خليج السويس.

أهداف الدراسة:

- ١- استرجاع الصورة الجغرافية لميناء الطور منذ الفتح العربي حتى الفتح العثماني، أى دراسة الحاضر التاريخي الذي كان قائماً منذ عدة قرون.
- ٢- إبراز الدور الهام لميناء الطور سواء في التجارة العبورية خلال العصر العربي بين الشرق والغرب، أو استخدامه كطريق للحج.

الدراسات السابقة:

ليس هناك من دراسات سابقة تعرضت لميناء الطور في الفترة الزمنية التي تم اختيارها، إلا أن هناك عدد من الدراسات التي أمكن الاستفادة منها في استكمال معالجة هذه الدراسة، نذكر منها:

- ١- سعد قسطندي ملطى: خليج السويس "دراسة إقليمية" رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٦٨.
- ٢- عبد العال عبد المنعم الشامى: مصر عند الجغرافيين العرب فيما بين القرنين الثالث والتاسع الهجري، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٣.
- ٣- عطية أحمد القوصى: تجارة مصر في البحر الأحمر من فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٣.
- ٤- السيد السيد الحسينى: موارد المياه في شبه جزيرة سيناء، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، عدد أبريل ١٩٨٧.

٥- نعوم شقير: تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، دار الجبل، بيروت ١٩٩١.

٦- عبد العال عبد المنعم الشامى: درب الحاج المصرى، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٩٨.

• ميناء الطور.

يقع ميناء الطور جنوب غربي شبه جزيرة سيناء بين فرعي بحر القلزم^(١) بالقرب من جبل قاران (قيران)^(٢).

وقد ذكر ياقوت الحموي أن الطور "جبل عند كورة تشتمل على عدة قرى تعرف بهذا الاسم بأرض مصر القبلية وبالقرب منها جبل قاران"^(٣). كما حدد القلقشندي موقع ميناء الطور حيث يقول: "وهو ساحل في جانب الرأس الداخل في بحر القلزم بين عقبة أيلة وبين بر السديار المصرية"^(٤) (القلقشندي، ١٩١٤، ج٣: ٤٦٩).

وقد وصف أبو الفدا (ت/٧٣٢هـ/١٣٣٢م) الطور فقال عنها: "الطور فرضه^(٤) أهلها وبها سوق ويقصدها التجار" (أبو الفدا، ١٨٤٠: ١٠٦).

ويبعد ميناء الطور عن رأس محمد بالقرب من نهاية خليج السويس حوالي ٥٠ ميلاً، وهو ميناء صالح لرسو السفن لبعده عن منطقة الرصيف المرجاني، فضلاً عن وفرة المياه الصالحة للشرب بالقرب منه وكثيراً ما ينمو بالمنطقة من نخيل وزيتون، مما جعله ميناء محبباً للسفن (Pocoche, ١٧٤٥: p١٤١).

وقد ذكر بعض مؤرخي الإفرنج أن الطور كانت تسمى قديماً رايتو RAYTOU، وهذا خطأ، لأن رايتو بلدة أخرى غير الطور، يسميها العرب "الراية"، وقد ذكرهما كل من قدامة، والقضاعي، والدمشقي، في كور مصر بإسمي الطور و"الراية"، وقد اند

(١) القلزم: بالضم ثم السكون ثم زاي مضمومة، ابتلاع الشيء، يقال تقلزمه إذا ابتلعه، وسمى بحر القلزم قُلْزُماً لالتهامه من ركبه، وهو المكان الذي غرق فيه فرعون وآله. وقال قوم: قلزم بلدة على ساحل بحر اليمن قرب أيله، الطور، ومدين، وإلى هذه المدينة ينسب هذا البحر. انظر ياقوت الحموي، معجم البلدان، باب القاف اللام والميم، ١٩٧٩ - ١٩٨٤، دار صادر، ج٤، بيروت.

(٢) ورد عند ياقوت الحموي أن قاران والطور كورتان من كور مصر القبلية. ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج٤، ص٢٢٥.

(٣) يقول ياقوت أن الطور: "بالضم ثم السكون، وآخره راء، والطور في كلام العرب: الجبل، وقال بعض أهل اللغة: لا يسمى طوراً حتى يكون ذا شجر. ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج٤، ص٤٧.

(٤) الفرضة: من البحر هي محط السفن، أي مرسى السفن. انظر: الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، باب فحض.

ثرت الرابية، ولا تزال أطلالها ظاهرة جنوبي الطور، وعل بعد ثمانية كيلومترات منها
(محمد رمزي، ١٩

:٩٤:٢٦٧).

تقع مدينة الطور على ساحل خليج السويس الشرقي، وهي أقدم مدن الخليج بعد السويس، ولقد اكتسبت شهرة دينية لاتخاذها - منذ القرن الرابع الميلادي - قاعدة للاتصال بمراكز الرهينة بداخل شبه جزيرة سيناء، وفي القرن التاسع الهجري الخامس عشر الميلادي تبوأ مركزاً تجارياً هاماً، فأصبحت ميناء مصر الأول على البحر الأحمر، واتخذت قاعدة لبعثة الحج السنوية (أحمد فخري ١٩٦٠: ١١١، ١١٣). غير أنه في العصر العثماني فقدت أهميتها لتحول التجارة إلى طريق رأس الرجاء الصالح، واتخاذ السويس بدلاً منها لبعثة الحج وأسطول البحر الأحمر.

أ- الموقع الجغرافي والعلاقات المكانية "القيمة النسبية":

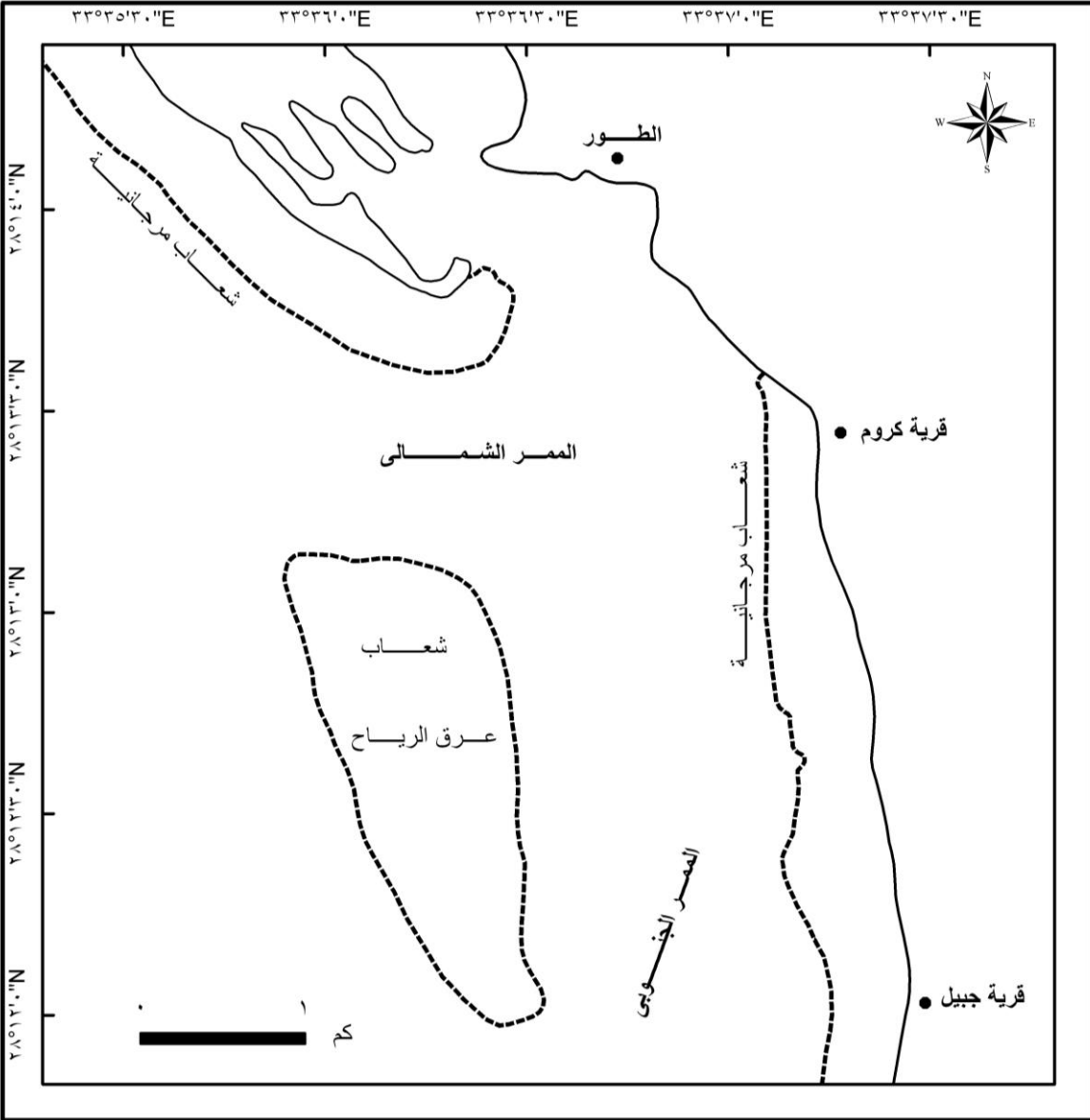
يشكل ميناء الطور خليجا يبلغ اتساعه حوالي ميل، ويكاد يكون ذا عمق متساوي، ويقع تحت خط عرض ٢٨° ١٢ شمالاً وعند خط طول ٢٠° ٣١ شرقاً، ويتكون قاع الميناء من كتل من المرجان وكتل من الأحجار يغطيها المرجان والقواقع على عمق متر أو مترين (ج.كوتل ٢٠٠٢: ٩٩).

مما سبق ندرک أن قرية الطور كفضة أو ساحل أو بندر، كلها مسميات تدل على القيمة النسبية لها على ساحل خليج السويس الشرقي، مما مكنها من أداء وظيفة بحرية تجارية من خلال علاقاتها المكانية البحرية والبرية في مجال التجارة الإقليمية والعالمية حتى أصبحت لبعض الوقت أهم موانئ مصر على البحر الأحمر، على الرغم من تعدد الموانئ المصرية على ساحل البحر الأحمر.

وفيما يلي نحدد العلاقات المكانية "القيمة النسبية" لميناء الطور:

- إذا كان خليج السويس يمتد فيما بين رأس محمد والسويس لمسافة ٢٧٥ كم إلا أن ميناء الطور بوقوعه عند مقدمة مرتفعات جنوب سيناء بالقرب من الطرف الجنوبي لخليج السويس على خليج محمي (خليج الطور) - ملائم لرسو السفن لبعده عن منطقة الرصيف المرجاني، جعله البقعة الوحيدة الصالحة لرسو السفن وإقلاعها، ولم لا؟ وأن ميناء الطور من أهم الموانئ الصالحة للملاحة بالقرب من الطرف الجنوبي الشرقي لخليج السويس وهو ميناء عام يقع على رأس خليج صغير-خليج الطور- مدخله من الجنوب وهو محمي نسبياً في الجنوب الغربي بشعاب مرجانية تعرف بعرق الرياح، وينتهي في الشمال الغربي بشبه جزيرة يحف بها حاجز مرجاني مما يجعل الدخول إليه خطراً ماعدا السفن ذات الخبرة المحلية، ويتراوح عمق الميناء عند المدخل بين ٩,١ ، ١٢,٨ متراً، لكنه ينقص فجأة إلى ٣,٧ أمتار على مسافة ٤/٣ كم من رأس خليج الطور وبسبب الشعاب المرجانية تدخل السفن إلى الميناء من ممرين شمالي وجنوبي شكل (٢) وإن كان الممر الجنوبي أكثر عمقا واتساعا (سعد قسطندي ١٩٦٨، ج ١: ٢١٢، ٣٤٣). لكل ما سبق اكتسب ميناء الطور مكانته كميناء بحري يربط مصر بموانئ البحر الأحمر وعالم المحيط الهندي، وأصبح حلقة في تجارة العبور أو المرور العالمية في العصر العربي.

- كان لميناء الطور دورٌ في خدمة التجارة المصرية على المستوى الإقليمي، ومن ثم فقد نقل السلع والمعونات المصرية إلى بلاد الحجاز خاصة زمن الحج، ومن ثم سنجد له صلة مع مينائى جدة وينبع، كما سيأتى.



المصدر: سعد قسطندي، مرجع سبق ذكره، ج١: ٣٤٣.

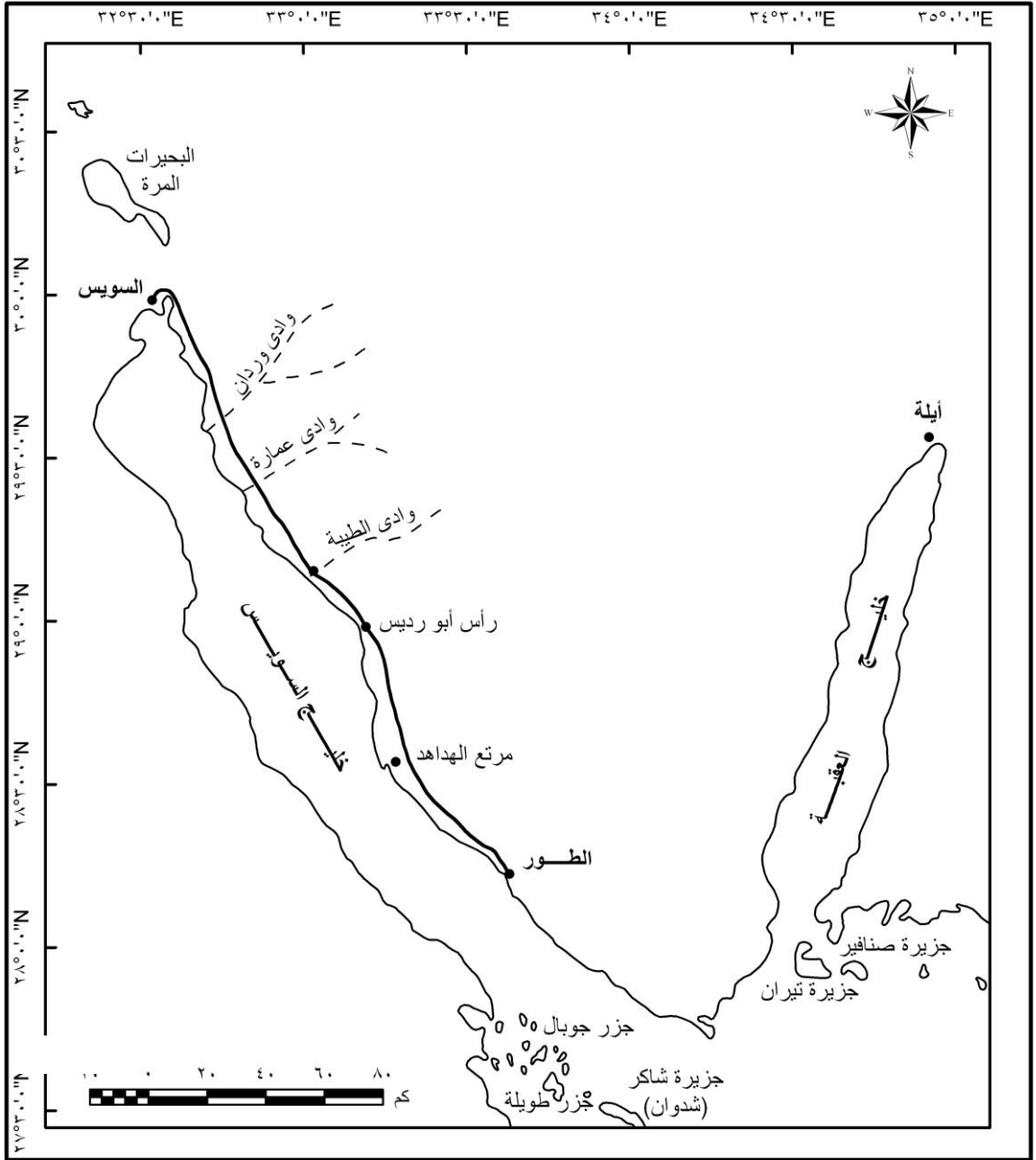
شكل (٢) خليج الطور

هذا ولا تبعد الطور عن رأس محمد بأكثر من ٥٥ كم، والطريق بينها وبين السويس ٢٢٠ كم، ويؤخذ في الاعتبار ما يخص الملاحة الشراعية من عيوب فيما بين الطور والسويس، مما كان في صالح ميناء الطور، حيث إن أهم عيوب الملاحة في هذا الجزء من خليج السويس مرتبطة أساساً بنظام الرياح السائدة على مدار العام، وهي الرياح الشمالية والشمالية الغربية مما كان يحول في ظل السفن الصغيرة المحدودة أن تواصل الإبحار حتى رأس الخليج، فكان هذا في صالح ميناء الطور.

- قيام طريق برى يربط الطور- عبر سهل القاع - بالسويس شكل (٣) يقطع في ستة أيام بسير القوافل المحملة، ويشير نعوم شقير إلى هذا الطريق فيقول : كان بعض الحجاج قبل إقفال درب الحاج المصرى واتساع الملاحة في البحر الأحمر يأتون بالمرابك من مدينة نوبيع إلى مدينة الطور ومنها يذهبون برأ إلى مدينة السويس خلال ستة أيام، فيوم إلى منطقة الهداهد- مرتع قرب رأس سهل القاع الشمالى - ويوم إلى ميناء أبو رُدَيْس، ويوم إلى فم الطيبة ويوم إلى وادى عمارة، ويوم إلى وادى وردان وأخيرا يوم إلى السويس (نعوم شقير ١٩٩١: ٢٧٧) .

ولقد خدم هذا الطريق التجارة المحلية والإقليمية والعالمية، فضلاً عن رحلات الحج. حيث كان ميناء الطور - في ظل ظروف الملاحة الشراعية آنذاك - محطة ضرورية تنقل منها برأ السلع التجارية فيما يسمى سهل القاع والذي يمتد بين أقدم الكتلة الجبلية من ناحية الشرق وخليج السويس من ناحية الغرب، وهذا السهل الرملى الساحلى يصلح تماماً لسير القوافل. ويمتد نحو ١٥٠ كم، وهو سهل عريض متوسطه ٢٠ كم، وأقصى اتساع له عند ميناء الطور ٣٥ كم (جمال حمدان د/ت، ج ١، ٦٠٢) ومن هنا كان هذا الطريق البرى الميسور سبيلاً لنقل كل ما ترغب مصر في تصديره إلى عالم البحر الأحمر والمحيط الهندي.

هذه إذن مزايا الموقع الجغرافي وعلاقاته التجارية مع الأخذ في الاعتبار أنه إلى جانب الرحلات التجارية هناك رحلات الحج والعمرة.



المصدر : الباحث بناءً على ما جاء عند نعوم شقير ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٧٧ .
شكل (٨)

طريق الطور - السويس

عبر وادى إسلا وحبران، وآخر يربط الطور ببلدة نخل (في وادى العريش الأوسط) عبر نقب^(١) الراكنة مروراً بسهل القاع ثم أودية (فيران، نسرين، المكتب، السدرة، أم جراف، أبو متيقنة، عرقوب الراهب، العريش، أبو لقين، أبو عليجانة، أبوظريفية) إلى نخل شكل (٤)، ومثل هذه الطرق الثانوية تسير فيما نسميه الطريق الطبيعي أى في مسارات الأودية صعوداً إلى أعاليها، وهبوطاً إلى مفيضها (نعوم شقير ١٩٩١: ٢٧٦). ولعل مما كان من وراء قيام هذه الطرق ما يتوافر في هذا النطاق الجنوبي الجبلي من شبه جزيرة سيناء من موارد المياه والنبات الطبيعي.

ب- الموضوع ومزاياه:

يمكن أن نجمال مزايا الموضوع في نقاط ثلاث- مرفأ جيد.
- موارد مائية عذبة كافية - ظهير زراعي يكفي السكان.

* مرفأ جيد.

تقوم قرية الطور كحلة سكنية في موضع ترقد فيه على تل صغير من بقايا الرصيف المرتفع وتشرف على المرفأ، وأهم الميزات لهذه المنطقة هو ذلك الرصيف المرتفع، مما أتاح للسفن أن تصل إلى خط الساحل وهذا الموضع هو أهم وأشهر وأفضل ميناء طبيعي لرسو السفن وإقلاعها مع الأخذ في الاعتبار قلة المراسى الطبيعية الصالحة على هذا الساحل الشرقي لخليج السويس (عباس عمار ١٩٤٦: ٨٦).

كما أن هذا المرفأ أقرب ما يكون للمياه المفتوحة في البحر الأحمر - لا يبعد عن رأس محمد إلا بنحو ٥٥ كم - وإذا كانت الشعاب المرجانية من سمات البحر الأحمر، وأنها تمثل عائقاً ملاحياً

^١ النقب: هو الخرق في الجبل أو الحائط وعليه فيقال في النقب أيضاً هو الطريق التى تعلو أنشاز الأرض، وهو الطريق الضيق في الجبل وهو الطريق بين جبلين، لمزيد من التفاصيل انظر: لسان العرب لابن منظور.

^٢ المرفأ: رَفَأَ السفينة أى أدناها من الشط، وقيل هو شاطئ النهر والموضع مَرَفَأً أى مكان تتجمع فيه السفن.

انظر: الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، باب رَفَأَ، تحقيق إبراهيم التريزى، ١٩٧٢، مطبعة حكومة الكويت .

- الموارد المائية:

تُعد مدينة الطور وما يليها شمالاً وجنوباً من أهم مناطق تركيز الآبار في سهل القاع الذى يتكون من رواسب الحصى والرمال والطينى التى جلبتها مجموعة كبيرة من الأودية التى تتصرف غرباً نحو الخليج، وقد كونت هذه الأودية عدداً من الدالات المروحية الفيضية عند مفيضها في سهل القاع، ويغذى الخزان الجوفي في هذه المنطقة عدد كبير من الأودية التى تجمع مياه مساحة واسعة من المنحدرات الغربية لسيناء وتتصرف إليه في شكل سيول جارياة في بطون الأودية أو تتساق دون السطح في رواسبها، ويمكن الوصول إلى مستوى الماء الجوفي في سهل القاع عند عمق لا يتجاوز ٢٠ متراً، ويقال العمق بالاتجاه نحو مدينة الطور حيث يتراوح بين متر واحدٍ وعشرة أمتار، والمياه عذبة نسبياً (السيد السيد الحسينى ١٩٨٧: ٥٥).

وهناك عدة صور لموارد المياه في منطقة الطور نذكرها على النحو التالى: .

*** الآبار:**

تعد الآبار أهم الموارد المائية في شبه جزيرة سيناء قاطبة وتنقسم إلى نوعين من الآبار: الآبار السطحية والآبار العميقة، وتستمد معظم هذه الآبار مياهها من رواسب الزمن الرابع (البلايستوسين والهولوسين)، سواء أكانت رواسب فيضية في بطون الأودية ودالاتها أم من الكتبان الرملية... إلخ.

*** العيون:**

يلاحظ وجود صورة أخرى من صور موارد المياه بالمنطقة وهى العيون بالقرب من الطور، ومثل هذه المنطقة حول الطور بما فيها من آبار تسمى آبار المنشية حوالى ٣٠ بئراً كثير منها ماؤه جيد يُشرب ويروى المزروعات، ويتراوح عمقها في المتوسط بين ٤، ٦ أمتار تبعاً لتكوين التربة (سعد قسطندى ١٩٦٨، ج١: ١٣٤).

*** الخنادق المائية:**

عبارة عن تجويف في الرمال أشبه ببحيرة صناعية طولية صغيرة تتسرب إليها المياه جانبياً، ويتم سحب المياه من هذه البحيرة (الخندق) وضخها ألياً عبر أنابيب (مواسير) إلى المناطق الزراعية، وقد حُفر خندق الطور في الكتبان الرملية الموازية لساحل خليج السويس بالقرب من مدينة الطور، وقد ساعد حفر هذا الخندق على مد الأهالى بمياه الشرب إلى جانب الزراعة (الحسينى ١٩٨٧: ٧٣).

- الظهير الزراعي:

في ظل وفرة المياه العذبة في منطقة الطور كما تبين من العرض السابق نجد قيام ظهير زراعي في هذه المنطقة تمثل في أحراش النخيل (النخيل المتكاثر المتقارب) وأشجار الفاكهة مثل

الرمان والكروم والتين، وهى تتحمل قلة الماء وارتفاع درجة الحرارة، وهذا ما يوجد بوجه عام في كل المناطق الصحراوية إلى جانب موارد المياه على نحو ما نرى في واحاتنا المصرية.

ج- العوامل التى مهدت لظهور ميناء الطور.

- فقدان عدن لأهميتها التجارية:

تمثل عدن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وكانت هى ميناء الوصول النهائى لسفن التجارة الشرقية، حيث تفرغ السفن حمولاتها وتأتى قوافل التجار وسفنهم لتتنقلها إلى شتى أسواق العالم، وقد وصف ابن فضل الله العمري عدن بأنها: "مدينة يأتي إليها المسافرون من الصين والهند والسند والعراق والبحرين ومصر والزنج والحبشة، ولا يخلو أسبوع من عدة تجار وسفن واردين، وبضائع شتى، ومتاجر منوعة.." (ابن فضل الله العمري، ١٣٤٢: ٥٢)

على أن ملوك اليمن أظهروا تعسفاً كبيراً مع التجار، فلم يكتفوا بفرض الضرائب الباهظة على ما يحملونه من بضائع، بل لجأ بعضهم إلى استخدام القسوة في معاملة التجار، حتى صار من التقاليد المرعية عند وصول إحدى السفن التجارية إلى عدن أن يصعد عمال ملك اليمن إليها وينزعوا قلاعها ودفتها ومرساتها، حتى لا يمكنوها من الإبحار قبل أن تدفع الأموال والضرائب المستحقة عليها، أما التجار أنفسهم فكانوا يُفْتَشُّون تفتيشاً دقيقاً قبل أن يسمح لهم بالنزول من السفن إلى الميناء (بامخرمه ١٩٣٦، ج ١: ٦٧).

ونلاحظ أنه لم يسمح للسفن التجارية الوافدة من الشرق الأقصى سواء كانت من الهند أو الصين أو جزر الهند الشرقية، بتخطي عدن شمالاً في البحر الأحمر، وإنما كانت رحلتها تنتهي عند عدن ثم تقفل راجعة من حيث أنت، في حين جرت العادة بنقل البضائع من عدن شمالاً إما بطريق القوافل في شبه الجزيرة العربية، وإما بطريق السفن الإسلامية إلى موانئ مصر والحجاز (بامخرمه ١٩٣٦، ج ١: ٥٨).

ونتيجة لسوء المعاملة في عدن صارت سياسة دولة المماليك قائمة على تحطيم المركز التجارى لعدن وإحلال جدة محلها، وفي سبيل ذلك حذروا السفن التجارية من الرسو في عدن وحرموا على تجار مصر والشام دخول ميناء عدن، كما خفضوا الرسوم الجمركية في موانئ جدة وينبع وفرضوا رسوماً عالية على السفن التى يثبت أنها تمر بعدن أو ترسو بها، بل إنهم كانوا يصادرونها أحياناً (نعيم زكى فهمى ١٩٧٣: ١٣٧، ١٣٨). ولا ريب في أن رخاء ميناء جدة قد انعكس بصورة إيجابية على ميناء الطور كما هو مبين في النقطة التالية.

- ازدهار ميناء جدة:

أمام هذا التطور الجديد في تجارة البحر الأحمر، صار على دولة المماليك أن تمضي قدماً في بسط سلطتها الفعلية على بلاد الحجاز وإقرار الأمن والنظام فيها تمهيدا للدور المنتظر لميناء جدة في تجارة البحر الأحمر.

بدأت الدولة المملوكية تنتبه إلى ميناء جدة في عشرينات القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي، وفي هذا يقول المقرئزي: "صارت المرسى العظيمة عدن من بلاد اليمن إلى أن كانت أعوام بضع وعشرين وثمانمائة فصارت جدة أعظم مراسي الدنيا" (المقرئزي ١٣٢٥هـ، ج ١: ٢٠٢).

وهكذا ازدهر ميناء جدة، وأصبح يمثل مورداً مالياً هاماً للدولة المملوكية، فقد أرسل السلطان المؤيد شيخ المحمودي سنة ٨٢٨هـ حملة قوامها مائة من فرسان المماليك، ومعهم أحد الكتاب "لأخذ مكس المراكب الواردة ببندر جدة من بلاد الهند، وهذا أول ظهور أمر جدة" (ابن تغرى بردى ١٩٧٠، ج ١: ٢٧١).

وعندما أصبح ثغر جدة يمثل مورداً هاماً للسلطان برسباي، لم يعد يطمئن لتركه تحت تصرف أشرف مكة، بل اعتبر نظارة هذا الثغر وظيفه سلطانية يجب أن تكون تحت إدارته وإشرافه المباشر.

ومنذ ذلك الحين استقرت بالميناء حامية عسكرية مملوكية، وأنشئت وظيفه "ناظر جدة" وهي وظيفه سلطانية يخلع على صاحبها ويتوجه إلى جدة مرة كل سنة وقت ورود مراكب الهند لتحصيل الرسوم الجمركية من التجار (المقرئزي، ١٩٧٣، ج ١: ١٠٥) ويوضح لنا المقرئزي بداية استخدام ميناء جدة فيقول:

"وجرت العادة من القديم أن مراكب تجار الهند ترد إلى عدن ولم يعرف قط أنها تعدت بندر عدن. فلما كان سنة خمس وعشرين (٨٢٥هـ)، خرج من مدينة كاليكوت ناخداه^(١). اسمه إبراهيم. فلما مر على باب المنذب جور إلى جدة بطراده، حنقاً من صاحب اليمن، لسوء معاملته التجار، فاستولى الشريف حسن بن عجلان على ما معه من البضائع، وطرحها على التجار بمكة... فعد في سنة سبع وعشرين، وجور عن عدن، ومر جدة يريد يتبع. وكان بمكة الأمير قرقماس، فما زال يتلطف بإبراهيم حتى أرسى على جدة بمركبين، فجامله أحسن مجاملة، حتى قويت رغبته، ومضى شاكرًا ثانيًا. وعاد في سنة ثمان وعشرين، ومعه أربعة عشر مركباً موسوقة البضائع. وقد بلغ السلطان خبره، فأحب أخذ مكوسها لنفسه، وبعث ابن المرة لذلك، فصارت جدة من حينئذ بندراً عظيماً إلى الغاية وبطل بندر عدن إلا قليلاً" (المقرئزي، ١٩٧٣، ج ١: ٦٨١)

وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على مدى ازدهار ميناء جدة في هذه الفترة حتى صارت جدة ميناء عظيماً للغاية وبطل ميناء عدن إلا قليلاً، ويؤكد على ذلك المقرئزي حين يعود فيذكر في أحداث سنة ٨٢٩هـ ما نصه: "فقدم في المراكب الهندية إلى جدة في هذه السنة زيادة على أربعين مركباً تحمل أصناف البضائع، وذلك أن التجار وجدوا راحة بجدة بخلاف ما كانوا يجدون بعدن، فتركوا بندر عدن واستجدوا بندر جدة عوضه، فاستمر بندر جدة عظيماً، وتلاشى أمر عدن من أجل هذا، وضعف حال ممتلك اليمن" (المقرئزي ١٩٧٣، ج ٤: ٧٠٧).

(١) لفظ فارسي معناه ربان السفينة.

وقد اهتمت الحكومة بتعمير ميناء جدة وجعله صالحاً لاستقبال أكبر عدد من السفن، كما اهتمت بحفظه من قرصنة السفن وقطاع الطرق، يقول ابن حجر العسقلاني في أحداث سنة ٨٣١ هـ ما نصه:

وفي رمضان توجه سعد الدين إبراهيم بن المرة الكاتب لأجل المكوس من تجار الهند بجدة، فعمر بجدة جامعاً وفرضه، وصارت ميناء عظيمة وجهاز السلطان أميراً يقال له أرنيقا من أمراء العشراوات^(١)، وجهاز معه خمسين مملوكاً لدفع بنس حسين والقواد من التعرض إلى جدة والإعراض عن النهب(ابن حجر العسقلاني، ١٩٧٢، ج٣: ٤٠٤)

وقد اتخذت السلطات المملوكية عدة إجراءات لتشجيع التجار على استخدام ميناء جدة بدلا من ميناء عدن التي تضاعف دورها في التجارة العالمية إلى حد بعيد في تلك الفترة، فخفضت الرسوم الجمركية بجدة، كما حرم على تجار مصر والشام النزول بثغر عدن، وضاعفوا الرسوم الجمركية على التجار الذين يمرون على عدن قبل قدومهم إلى جدة(المقريزي، ١٩٧٣، ج٤: ٦٨٠)

وسرعان ما أصبحت جدة ليست ميناء مكة فقط، بل ميناء الحجاز كله. (علي بن حسن السليمان، ١٩٧٣: ١٩١).

وصارت محطاً للبضائع الشرقية، وكانت السفن القادمة من الهند والصين تفرغ حمولتها بهذا الميناء حيث تقدر الرسوم الجمركية المستحقة عليها ثم تنقل إلى مكة بطريق البر، أو إلى ميناء الطور على الشاطئ المقابل (والذي حل محل عيذاب) بطريق البحر.

وقد ذكر خليل بن شاهين أنه كان يرد إلى ميناء جدة في كل سنة ما يزيد على مائة مركب، منها مراكب كبيرة ذات سبعة أشرعة، وتؤخذ منها الموجبات والرسوم وتحمل إلى صاحب مكة، وكان الملك الأشرف أبو نصر برسباي يشاركه في أخذ نصيب من ذلك، ويقال أن متحصل الجهة المذكورة مائتا ألف دينار في كل سنة وربما يزيد أو ينقص (خليل بن شاهين، ١٨٩٤: ١٤)

ولا ريب أن تحول طريق التجارة من عيذاب إلى الطور قد أعطى جدة ميزة مسبقة لكونها محطة في منتصف الطريق بين عدن والطور، فانقطعت الصلة بين عدن وعيذاب، وصارت الصلة بين جدة والطور.

ولا ريب أيضاً في أن رخاء جدة قد انعكس على ميناء الطور نتيجة الحركة التجارية التي شهدتها ذلك الميناء، فلا بد، وأن أهالي الطور ربحوا من جراء نقل البضائع من الطور إلى جدة وبالعكس.

ولا شك في أن رخاء جدة قد انعكس إيجابياً على ميناء الطور نتيجة للحركة التجارية التي شهدتها ذلك الميناء، فلا بد وأن أهالي الطور ربحوا جراء نقل البضائع من الطور إلى جدة والعكس،

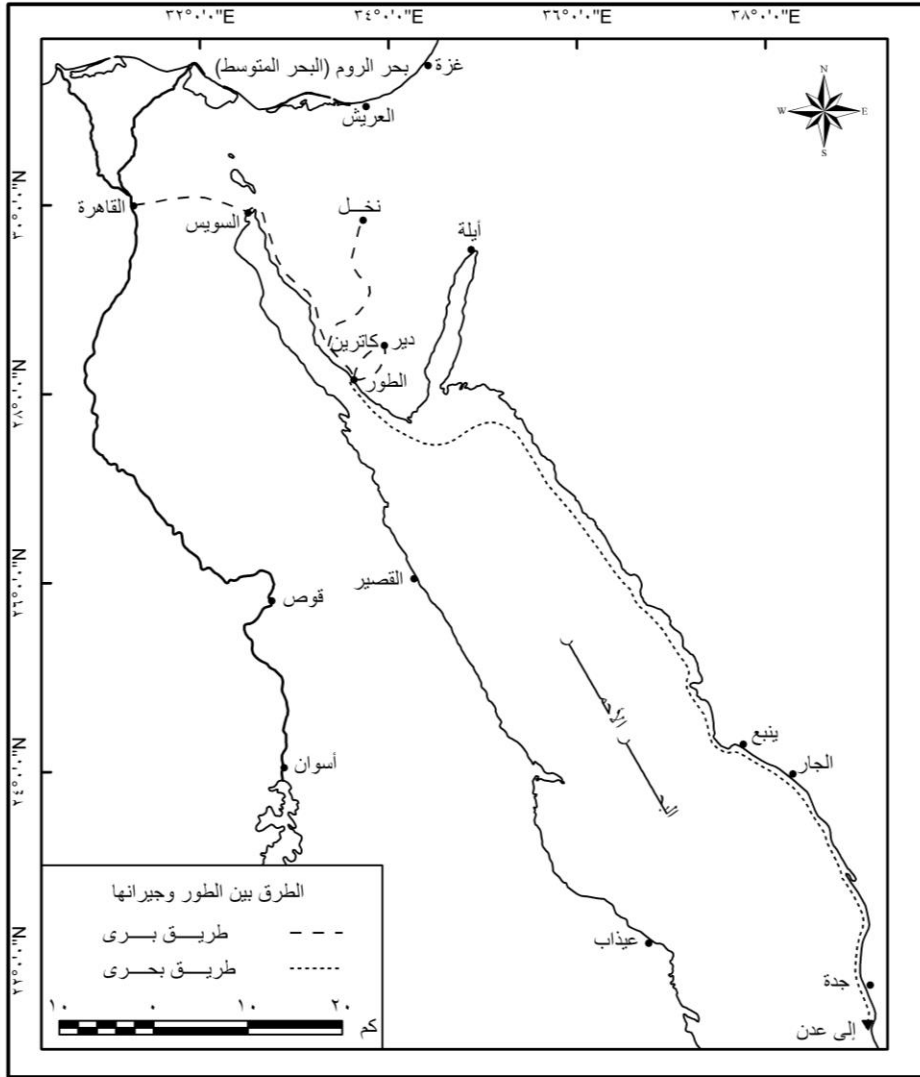
(١) أمير عشرة: مرتبة حربية يكون في خدمة صاحبها عشرة مماليك ويكون صغار الولاية من طبقة أمراء العشراوات، سعيد عاشور الممالكي، ص ٤٠٠.

فلما كان جزء من تجارة الشرق القادمة إلى جدة يصل مصر عن طريق البحر الأحمر حتى ميناء الطور، ومن الطور تنقل بواسطة القوافل إلى القاهرة، ثم يُحمَل جزء منها في المراكب النيلية التي تسير بها حتى ميناء الإسكندرية ومنها إلى الغرب، انظر شكل (٥) عن العلاقات المكانية لميناء الطور.

وفي ذلك يقول المقرئى سنة ٨٣٣ هـ "فإذا أخذت بجدة المكوس من التجار التي ترد من الهند، حملت فلفلاً وغيره في بحر القلزم من جدة إلى الطور، ثم حملت من الطور إلى مصر، ثم نقلت في النيل إلى الإسكندرية" (المقرئى ١٩٧٣، ج٤: ٨٢٣).

ساعد ذلك على عودة النشاط مرة أخرى إلى البحر الأحمر كطريق هام وشريان رئيس لمرور سلع الشرق نحو أسواق البحر المتوسط مع النصف الأول من القرن التاسع الهجرى، واحتل ميناء جدة مكانة عدن كسوق رئيسة لتجارة الشرق كما أصبح ميناء الطور ميناء مصر الرسمي الذي ترد إليه السفن الحاملة لسلع الشرق.

هذا بالإضافة إلى استخدام طريق الطور – جدة مسلكاً للحجيج في ذهابهم إلى جدة وإيابهم منها، ومن البديهي أن الحجيج كانوا يقضون حوائجهم من مواد تموينية وغيرها من أغراض من الطور أثناء ذهابهم إلى بلاد الحجاز لأداء فريضة الحج وحين عودتهم منها.



ون

المصدر : الباحث بناءً على ما جاء عند القلقشندي ، مرجع سبق ذكره ، ج ٥ ، ص ١٧ .
وابن خلدون ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٦١ . ونعوم شقير ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٧٦ .

طرق التجارة المتفرعة عن ميناء الطور .

- خراب ميناء عيذاب:

عيذاب وإن كانت اليوم مكاناً مندرساً تقع إلى الشمال من حلايب بنحو ٢٠ كيلومتراً عند دائرة العرض ٢٠° ٢٢ شمالاً، إلا أنها كانت في العصر الوسيط مرفأً على ساحل البحر الأحمر في أقصى الركن الجنوبي الشرقي من صحراء مصر الشرقية، وقد كانت من أهم الموانئ التجارية لمصر على طول ساحل البحر الأحمر بحكم مزايا موقعها وموضعها مما أدى إلى قيامها بدور هام في التجارة العالمية العابرة بين الشرق والغرب.

كان اتصال التجار بالهند والصين عن طريق مصر يتم عن طريق بولاق - القاهرة بالنيل جنوباً إلى قوص، ومنها شرقاً إلى عيذاب على البحر الأحمر.

وقد ظل طريق قوص - عيذاب، الطريق الأول لتجارة مصر الشرقية من الصين والهند واليمن حتى أواخر القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي

حيث بدأ ميناء عيذاب في التدهور عندما تلاشى السبب التاريخي الذي أدى إلى انتعاشه، وهو الخطر الصليبي بعد معركة حطين ٥٨٣هـ/١١٨٧م، أدى ذلك تدريجياً إلى إعادة استخدام الطرق البرية بين مصر والحجاز، خاصة بعد أن أخرج السلطان بيبرس ٦٦٦هـ/١٢٦٧م قافلة الحج بالطريق البري عبر شبه جزيرة سيناء حيث يذكر المقرئزي أن السلطان الظاهر بيبرس أعاد طريق الحج البري عبر شبه جزيرة سيناء سنة ٦٦٦هـ/١٢٦٧م، لذلك حرمت عيذاب من جانب كبير من نشاطها (المقرئزي ١٣٢٥هـ، ج ١: ٢٠٢).

ثم بطل استعمال هذا الطريق منذ أواخر القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي تقريباً لطوله وكثرة تكاليفه وصعوبة التفاهم من أهل الصعيد أحياناً وإن كانت موانئه مفتوحة طول العام، وفضل التجار عنه طريق القاهرة - القلزم (نعيم زكي فهمي، ١٩٧٣: ١٣٢)

وقد مر الرحالة ابن بطوطة بعيذاب في تلك الفترة فذكر عند وصوله إلى عيذاب سنة ٧٢٦هـ/ ١٣٢٦م عن طريق أدفو أنه لم يتمكن من الإيجار إلي جدة نظراً لحالة القتال الناشبة بين قبائل البجة والقوات المملوكية، ومن ثم اضطر للعودة إلى القاهرة ثم استأنف السير مع قافلة الحج عبر شبه جزيرة سيناء، وفي رحلته الثانية إلى مكة سنة ٧٣٢هـ/ ١٣٣٢م لم يتوجه إلى عيذاب وإنما اتجه إلى القصير ولم يتمكن من الإبحار من عيذاب إلا في رحلته الثالثة سنة ٧٤٩هـ/ ١٣٤١م (ابن بطوطة، ١٩٦٤: ص ٥٣)

وقد جاء في وثائق الجنيزة^(١). ما يدل اضطراب وتدهور الأوضاع في طريق قوص - عيذاب، ففي رسالة من وثائق الجنيزة كتبها أحد التجار من ميناء عيذاب ذكر فيها فلة الأمن في الطريق وأنه

(١) وثائق الجنيزة: هي مجموعة من الوثائق الهامة لدراسة التاريخ الاقتصادي والاجتماعي والثقافي لمنطقة الشرق الأدنى في العصور الوسطى وكلمة جنيزة Geniza كلمة عبرية، مثل الكلمة العربية جنازة، مشتقة من الكلمة الفارسية جنك بمعنى خزنة وقد أطلقت كلمة جنيزة على تلك الحجرة التي كان اليهود يخزنون فيها أوراقهم الخاصة من خطابات و عقود واتصالات و خلائق وأطلق الباحثون

قاسي الكثير من النهب والسلب حتى قال في رسالته "فما بقي لي إلا السفر، فسافرت إلى عيذاب فزعان خائف من نحس الطريق، وهب الله السلامة، وأنا معول على الدخول إلى الهند، وطلب من صديقه أن لا يقطع عنه أخباره".

وهناك عوامل عديدة مهدت للتدهور والاضمحلال الذي أصاب عيذاب ويمكن إجمالي فيما يلي:

١. حالة الفوضى التي سادت صحراء عيذاب نتيجة للصراع بين القبائل العربية في الصعيد الأعلى وصحراء عيذاب، وكثرة قطاع الطرق في هذا الطريق، وكثيراً ما كانت قوافل التجارة تتعرض للخطر من وراء تلك الفوضى، الأمر الذي قلل من قيمة وأهمية عيذاب.

فأهالي هذه المنطقة كانوا يسلبون التجار وربابنة السفن ما يحملونه من مؤن و سلع إلى مكة، وكانت قبائل الكنوز^(١) تسيطر سيطرة تامة على المنطقة الممتدة من عيذاب على البحر الأحمر حتى أسوان على النيل منذ أواخر القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي، وهذه القبائل عانت في هذه المنطقة فساداً حتى أن سلاطين المماليك فشلوا في كسر شوكتهم وإعادة الأمن إلى نصابه عبر هذا الطريق التجاري البري الذي ظل مزدهراً مدة طويلة، ونتج عن هذه الحالة أفول نجم عيذاب كميناء تجاري (ابن تغري بردي، ١٩٧٢، ج ٩ : ٣٩)

٢. وبالإضافة لذلك فقد زاد البجاه من الاضطراب في تلك المنطقة، وقد أوضح ابن بطوطة ذلك عندما قال: "... ولما وصلنا إلى عيذاب وجدنا الحدربي سلطان البجاه يحارب الأتراك وقد خرق المراكب وهرب الترك أمامه فتعذر سفرنا في البحر (ابن بطوطة، ١٩٦٤: ص ٥٣)

٣. سوء الأحوال الاقتصادية في الوجه القبلي مما ترتب عليه تلاشي أمر قوص عاصمتها وقتئذ والقاعدة الخلفية التي تخدم نشاط عيذاب، وذلك بسبب تعدد انخفاصات فيضان النيل في النصف الثاني من القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي.

مصطلح وثائق الجنيزة القاهرية the Cairo geniza documents على مجموعة الوثائق التي عثر عليها في حجرة مظلمة في السينا جرج (سعيد اليهود) بالفسطاط علي مقربة من القاهرة أيضا وتنافست دور الكتب في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية في الحصول على هذه الوثائق ومعظم وثائق الجنيزة مكتوب باللغة العربية ولكن بحروف عبرية وهي الكتابة التي كان يستخدمها اليهود في بلاد العالم الإسلامي في العصور الوسطى أنظر حسنين محمد ربيع: وثائق الجنيزة، ص ١٣١ - ١٣٣.

(١) الكنوز: قبيلة عربية من نجد وصلت إلى بلاد النوبة قبل الفتوح الإسلامي وتكاثرت وانقسمت إلى قبائل وبتون صغيرة وكثيرا ما تثبت الحروب بين هذه القبائل والبتون نتيجة الحقد والطمع كم تثبت الحروب بينهم وبين حكام النوبة. ولمزيد من التفاصيل أنظر عطية القوصي: تاريخ دولة الكنوز الإسلامية القاهرة ١٩٨١.

وقد أدت هذه العوامل إلى التمهيد لتدهور وانهايار ميناء عيذاب، واستغرقت هذه الفترة منذ حوالي النصف الثاني من القرن الثامن وبدايات القرن التاسع الهجري، وانتهى الأمر بتدمير ثغر عيذاب بأمر السلطان المملوكي برسباي عام ٨٢٩هـ/١٤٢٦م، وفر من تبقى من أهل عيذاب إلى سواكن ودنقله.

والنص الوحيد الذي يقرر هذا الحادث هو ما ذكره الرحالة ليو الأفريقي عن عيذاب أثناء زيارته لمصر حوالي عم ١٥٢٦م حيث يقول:

"أنه منذ مائة عام قام سلطان مصر بتدمير ميناء عيذاب لأن بعض التجار كانوا ينزلون بها بدلاً من جدة، واضطر أهلها إلى الهرب إلى دنقة وإلى سواكن وتتبعته قوات حتى هذه المدينة الأخيرة ودبح منهم على أبوابها زهاء خمسة آلاف (ليو الأفريقي، ١٣٩٩هـ: ٥٥٨)

وقد جانب ليو الأفريقي الصواب في تحديد الدافع من وراء تخريب عيذاب، فقد كان الدافع الأساسي الذي دفع السلطان برسباي للقيام بتخريب عيذاب، هو الرغبة في كسر شوكة قبائل الكنوز التي عانت فساداً في هذه المنطقة وكانوا يسلبون التجار وربابنة السفن ما يحملونه من مؤن وسلع إلى مكة، ولم يكن الرغبة في إزالة ميناء ينافس جدة كما ذكر ليو الأفريقي، إذ أن تخريب ثغر عيذاب يعطل مصالح تلك القبائل ويؤثر في حياتهم، كما أن صورة الانتقام كانت واضحة وضوحاً تاماً فقد قتل من الأهالي في تلك الحملة ما يقرب من خمسة آلاف شخص، وفي ذلك بالطبع إضعاف لشوكتهم (سليمان عطية، ١٩٥٩: ٢٨٩)

وهناك رأي يقول أنه كانت هناك اتصالات ما بين بعض العناصر الأوربية وبين كل من الحبشة ودنقله – وكانا معقلا المسيحية آنذاك – في قلب حوض النيل، من أجل القيام بمشروعات تجارية وحرية تهدد سلامة المسلمين، وأن هذه الاتصالات كانت تنطوي على أطماع وأفكار صليبية. وكانت هذه الاتصالات تتم عن طريق عيذاب، وأن موقعها اتخذ وكرراً للتأمر والنشاط المعادي للدولة الإسلامية.

ويؤكد أصحاب هذا الرأي أن السلطان برسباي كشف النقاب عن تلك المؤامرات وتنبه لتلك الأخطار التي تهدد سلامة المسلمين من مواطن المسيحية في حوض النيل جنوب مصر، وتبين مؤامرة مرسومة بين كل من ملك الحبشة والملك ألفونسو الخامس ملك أراجون من أجل شن حرب صليبية في سنة ١٤٢٩م.

ويرون بناء على ذلك أن المماليك كانوا محقين في سياستهم الجديدة التي تتلخص في التشدد في معاملة الأوربيين، وحظر الملاحة عليهم خشية التسرب إلى جدة أو الطور.

بل أنهم كانوا على حق أيضاً عندما أهملوا عيذاب وتسببوا في خرابها ثم تدميرها في النهاية بأوامر من برسباي.

ومما يدعم هذا الرأي أن الأوربيين لم يكفوا عن الاتصال بملك الحبشة عن طريق موقع عيذاب حتى بعد خرابها، من أجل المصلحة المشتركة في رسم سياسة صليبية جديدة تتخذ من الحبشة قاعدة للهجوم على الدولة الإسلامية (صلاح الدين الشامي، ١٩٦١: ٩٥)

ويجدر بنا أن نقف برهة لنقارن بين سياسة دولتي المماليك الأولى والثانية في هذا الميدان من ميادين البحر الأحمر، فدولة المماليك الأولى كانت تبذل غاية الجهد في إقرار الأمن والسلام في المنطقة الجنوبية، بل إنها لم تكف بالمحافظة على أراضيها الجنوبية الداخلة ضمن نطاق القطر المصري فحسب، ولكنها توسعت توسعاً سياسياً في بلاد النوبة التي كانت تعتبرها قطراً مكملاً من الناحية السياسية والاقتصادية لمصر.

وكان الدافع الرئيسي لهذه السياسة هو المحافظة على سلامة الطريق البري الذي تمر فيه تجارة الشرق من ميناء عيذاب على البحر الأحمر إلى قوص على النيل.

ونجح سلاطين دولة المماليك الأولى نجاحاً تاماً في هذه السياسة، غير أن ضعف الدولة المملوكية الأولى بعد موت الناصر محمد، وازدياد نفوذ القبائل البدوية الضاربة في الصحراء الشرقية قضى نهائياً على ذلك الطريق البري التجاري، وتحول النشاط التجاري إلى سيناء الطور على خليج السويس.

وكان لهذا التحول أثره في تطور وتشكيل سياسة دولة المماليك الجراكسة فلم يعد في حسابهم استمرار تنفيذ السياسة الاستعمارية في بلاد النوبة وتحولت سياستهم منذ ذلك الوقت إلى العناية بالطريق البحري الجديد فأخذوا يهتمون بشئون المواني التي تمر بها التجارة مثل جدة وينبع والطور والسويس، وبذلك نرى أنه بعد أن كانت سياسة دولة المماليك الأولى هي إقرار السلام في جنوب مصر، أصبحت سياسة دولة المماليك الثانية إقرار السلام في بلاد الحجاز، ومحاولة تركيز السلطة هناك في يد قوية تستطيع تأمين التجارة (سليمان عطية، ١٩٥٩: ٢٢٤)

ومع أواخر القرن الثامن الهجري أصبحت العمدة في التجارة بالبحر الأحمر على ميناء الطور، وزالت عن عيذاب والقصير أهميتها كموانئ تجارية لمصر وذلك منذ عام ٧٨٠هـ، وصارت سفن اليمن تصل إلى الطور، كما سيأتي عند القلقشندي لاحقاً.

- تدهور القلزم وعدم صلاحية السويس كميناء تجارى :

بعد تخريب ميناء عيذاب أصبحت التجارة تأتي من البحر الأحمر إلى القلزم ومنها بطريق القوافل إلى القاهرة، ويوضح لنا المقدسي حالة القلزم فيقول عنها:

"القلزم مدينة قديمة على طرف بحر الصين يابسة عابسة لا ماء ولا كلاً ولا زرع ولا ضرع ولا حطب ولا شجر، يحمل إليهم الماء في المراكب من موضع على بعد بريد يسمى سويس، ماء آجن رديء ومن أمثالهم " ميرة^(١) أهل القلزم من بلبيس وشربهم من سويس.." (المقدسي، ١٩٠٩، ج: ١، ١٩٥)

^١ الميرة بالكسر: الطعام يمتارُه الإنسان. وفي المحكم: الميرة: جَبُّ الطَّعامِ زاد في التَّهذيب: للنيِّع وهم يمتارون لأنفسهم ويميرون غيرهم ميراً. وقد مارَ عياله يَميرُ ميراً وقال الأصمعي: يُقال: مارَه يُموره إذا أتاه بميرة أي بطعام. انظر: الزبيدي، مرجع سبق ذكره، باب مير.

ثم يذكر المقدسي أنها على الرغم من هذا كانت ذات مساجد حسنة "وبها قصور جليلة ومتاجر مفيدة وأنها خزانة مصر وفرضة الحجاز ومعونة الحجاج (المقدسي، ١٩٠٩، ج: ١، ١٩٦)

ويبدو أن القلزم ظلت على ما هي عليه حتى أواخر العصور الوسطى، حيث يؤكد المقرئزي (ت ٨٤٥هـ / ١٤٤١ م) على كلام المقدسي فيقول:

"وليس يكن بالقلزم ماء ولا شجر ولا زرع وإنما يحمل الماء إليها من آبار بعيدة، وكان بها فرضة مصر والشام ومنها تحمل الحمولات إلى الحجاز واليمن" (المقرئزي ١٣٢٥هـ، ج: ١، ٢١٢)

وكانت قد نشأت في القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي قرية صغيرة جنوبي مدينة القلزم اسمها السويس، والتي لم تلبث مع الأيام أن طغت على القلزم وأصبحت هي ميناء مصر الهام على طرف البحر الأحمر من ناحية الشمال (Rush Brook, p1٠٢)

وإذا كانت القلزم قد حافظت على موضعها فترة من الزمن، إلا أنها قد أسلمت أهميتها العمرانية للسويس في جنوبها فيما بعد، فقد ذكر ياقوت الحموي (ت ٦٢٦هـ / ١٢٢٩ م) عند حديثه عن القلزم أنها كانت في زمنه خراباً، لذلك صارت الفرض (الميناء) موضعاً قريباً منها يقال له سويس، وأنها "بليدة على ساحل بحر القلزم، وهي ميناء أهل مصر إلى مكة والمدينة بينها وبين الفسطاط سبعة أيام في برية معطشة ويحمل إليها الميرة من مصر على ظهور الجمال ثم تطرح في السفن ويتوجه بها إلى الحرمين" (الحموي، ١٩٨٤، ج: ٥، ١٨١)

كما أشار المقرئزي في خطته إلى أن "مدينة القلزم قد خربت ويعرف موضعها الآن (القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي) بالسويس" (المقرئزي ١٣٢٥هـ، ج: ١، ٢١٢)

كما يذكر أبو المحاسن: "أن القلزم خربت في القرن الخامس الهجري ولما كانت مصر بحاجة دائمة إلى مرفأ لها على البحر الأحمر لنقل التجارة والميرة بين مصر والحجاز وغيرها من بلاد الشرق أنشأ التجار بلدة جديدة في مكان القلزم القديمة واختاروا لها اسم السويس" (ابن تغري بردي، ١٩٧٢، ج: ١، ١٥١).

وقد كان دخول السفن التجارية إلى ميناء السويس نادراً رغم قربه من العاصمة وزوال الخطر الصليبي، ويرجع ذلك إلى ضحالة عمقه، الأمر الذي جعل السفن كبيرة الحجم تفرغ حمولتها خارج الميناء في قوارب صغيرة، وقد قلل هذا من أهمية الميناء (هايد، ١٩٨٥، ج: ٣، ٣٢٢)

وقد ظلت السويس قليلة الشأن كميناء تجاري ولم تقم بدور القلزم وصارت كالخراب هي الأخرى، ويقول الإدريسي في ذلك:

"والقلزم كانت مدينتين وهما الآن أكثرهما خراب لتسلط العرب عليهما وأخذهم ما بأيدي أهليهما والتضييق الدائم عليهم حتى قلت عمارتهما وخاف قاصدهما وانقطعت طرق تجارتها وفني ما بأيدي أهليهما وضافت معايشهم وشرب أهلها من عين سويس وهي عين ناشعة في وسط الرمل وماؤها ماء زعاق لا يسيغه شارب" (الإدريسي، ١٨٦٦: ٣٤٨).

ورغم ذلك كانت تصل السويس بعض السفن التجارية الصغيرة من ميناء جدة وعدن محملة بالتوابل والعطور والعقاقير والأحجار الكريمة والعنبر والمسك، ثم تحمل على ظهور الجمال عبر الصحراء إلى القاهرة، ثم بالنيل إلى الإسكندرية.

ولكن نظراً لأن السويس في هذا العصر لم تكن صالحة للإقامة بها لعدم توافر مقومات الحياة وقلة المياه العذبة بها، لذلك اعتبرت موقعاً حربيًا تقيم فيه حامية من الجنود، وقد بنى بها على أحد المرتفعات قلعة حصينة، وأقيمت بها داراً لصناعة السفن (ترسانة).

وتشير الخطط التوفيقية إلى ذلك فتقول عن السويس:

"كان لها أهمية في جميع العصور وفيها دائماً من طرف حاكم مصر رباط من العسكر المحافظين، ولها حاكم يقيم بها ومحل للجمرك يؤخذ فيه عوايد البضائع الواردة لمصر، وكان ينقل إليها من مصر على ظهور الإبل المراكب التي يقتضي الحال إنشاءها في ميناءها" (علي مبارك، ١٣٠٦هـ، ج١٢: ٩٥)

ولم يلبث ميناء السويس التجاري أن هجر وأصبح ميناء مصر الحربي على البحر الأحمر وبنيت به ترسانات السفن الحربية والتجارية القاصدة إلى المياه الشرقية، ومنه قام أسطول مصر الحربي في مطلع القرن السادس عشر إلى الهند (Thenoud, ١٨٨٤, P٦٣)

وفي القرن الثامن الهجري أصبح الدخول إلى ساحل السويس نادراً وصارت الأهمية في خليج السويس لساحل الطور، وقد أوضح القلقشندي ذلك عند حديثه عن ساحل السويس حيث يذكر أنه "على القرب من مدينة القلزم الخراب بساحل الديار المصرية، وهو أقرب الساحل إلى القاهرة والفسطاط إلا أن الدخول إليه نادر، والعمدة على ساحل الطور" (القلقشندي، ١٩١٤، ج٣: ٤٦٩)

والواقع أنه ليس لميناء الطور ذكر كبير قبل ذلك، ومعنى ذلك أن ازدهار القلزم كميناء تجاري قد ال دون أن يصبح للطور أهمية تجارية، ومن ثم فمع تدهور القلزم من جهة، وعدم إمكانية السويس عن القيام بدور القلزم كميناء تجاري من جهة أخرى، أصبحت الفرصة سانحة لميناء الطور في أن يصبح الميناء التجاري في خليج السويس (عبدالعال الشامي، ١٩٧٣: ٤١٢)

وهكذا لما صارت السويس مرفأً مصر الحربي على البحر الأحمر استقر رأس السلطات المملوكية على أن يحل ميناء الطور محلها في التجارة.

فقد كانت السلطنة المملوكية تجتهد في اجتذاب تجارة الشرق إلى البحر الأحمر، وتسعى لتأمين هذا الطريق حتى يطمئن إليه التجار، ولما أصبح من المتعذر على قوافل التجارة أن تسلك الطريق من ميناء عيذاب إلى قوص نتيجة الاضطرابات التي سببتها قبائل الكنوز في الصحراء الشرقية، حتى اضمحل شأن عيذاب كميناء تجاري لمصر، فقد اتجهت السلطنة المملوكية إلى تحويل التيار التجاري إلى ميناء الطور الذي احتل عيذاب (سليمان عطية، ١٩٥٩: ٢٠٥)

ويذكر المقرئزي أن التجارة ظلت تمر بميناء عيذاب حتى سنة ٧٦٠هـ/١٣٥٩م، ثم تلاشى أمر قوص وهذه الصحراء، وفي ذلك يقول المقرئزي: واستمرت بضائع التجار تحمل من عيذاب إلى قوص حتى بطل ذلك بعد سنة ستين وسبعمئة (المقرئزي، ١٨٢٧، ج ١: ٢٠٢)

غير أن القلقشندي يؤجل تاريخ التحول من عيذاب إلى الطور حتى سنة ٧٨٠هـ/١٣٧٨م، وقد فصل القلقشندي الحديث عن الطور كساحل له مميزاته، وحدد فترتين لازدهاره بينهما فترة تدهور وذلك بقوله:

"وقد كان هذا الساحل كثير الواصل في الزمن المتقدم (أي عن عصره)، لرغبة بعض رؤساء المراكب في السير إليه، لقرب المراكب فيه من بر الحجاز حتى لا يغيب البر عن المسافرين فيه وكثرة المراسي في بره، متى تغير البحر على صاحب المركب وجد مرساه يدخل إليها، ثم ترك قصد هذا الساحل والسفر منه بعد انقراض بني بدير العباسية التجار، ورغب المسافرون عن السفر فيه لما فيه من الشعب المرجانية الذي يخشى على المراكب بسببه، ولذلك لا يسافر فيه إلا نهاراً (القلقشندي، ١٩١٤، ج ٣: ٤٦٩).

نستنبط من هذا النص أن ميناء الطور كان كثير الاستخدام في أوائل العصر الإسلامي لرغبة بعض رؤساء المراكب في الإقلاع منه والرسو فيه؛ لأن الطريق البحرى الذى يربطه بالحجاز كان ينحرف شرقاً ثم جنوباً بعد خروجه من خليج السويس ليصير بالقرب من ساحل الحجاز ومرافئه العديدة بحيث لا يغيب بر الحجاز عن المسافر، فهو يتبع بذلك أسهل الطرق البحرية، وهو الطريق الساحلى حيث يستطيع الريان إذا تغير البحر وهاجت أمواجه أن يرسو بمركبه بسهولة على أحد المراسي المنتشرة على هذا الطريق، إلا أن خطر انتشار الشعاب المرجانية على هذا الطريق قلل تدريجياً من استخدامه خاصة بعد انقراض بنى بدير العباسية التجار الذين كانوا يفضلون استخدام ميناء الطور وطريقه الساحلي.

وحديث القلقشندي في هذه الفقرة عن الفترة الأولى لازدهار ميناء الطور وهي فترة سابقة على عصر القلقشندي، حيث كان رؤساء المراكب يسرون إليه لقربه من بر الحجاز، وكثرة المراسي في بره، كان هناك جماعة من التجار يفضلون الرسو في ميناء الطور كانوا يسمون كما ذكر القلقشندي بنى بدير العباسية، وبعد انقراضهم توقفت السفن عن استخدام ميناء الطور لما فيه من شعاب مرجانية يخشى على المراكب منها، ويبدو أن بنى بدير كان لديهم خبرة بأماكن هذه الشعاب ويستطيعون تفاديها فلما انقضوا عجزت السفن عن تحاشي هذه الشعاب المرجانية فتوقفت عن استخدام ميناء الطور.

ومما يدعم استخدام ميناء الطور قبل عصر القلقشندي ما ذكره أبو الفدا (ت ٧٣٢هـ/١٣٣٢م) عن ميناء الطور في عصره حيث يقول: "الطور فرضه أهله وبها سوق ويقصدها التجار" (أبو الفدا، ١٨٤٠: ١٠٦)، لذا لم يكن الميناء جديداً يوم تقرر جعله ميناء مصر التجاري على البحر الأحمر.

ثم يكمل القلقشندي حديثه عن الفترة الثانية لازدهار ميناء الطور بعد سنة ٧٨٠هـ/١٣٧٨م حيث يقول: وبقي على ذلك إلى حدود سنة ثمانين وسبعمئة، فعمر فيه الأمير صلاح الدين بن عرام

رحمه الله، وهو يومئذ صاحب الحجاب (المقريزي، ١٨٢٧، ج ٢: ٢١٩) بالديار المصرية مركباً وسفرها، ثم ابتعها بمركب آخر فجسر الناس على السفر فيه وعمروا المراكب فيه، ووصلت إليه مراكب اليمن باليضائع، ورفضت عيذاب والقصير، وحصل بواسطة ذلك حمل الغلال إلى الحجاز، وغزرت فوائد التجار في حمل الحنطة إليه (القلقشندي، ١٩١٤، ج ٣: ٤٦٩)

وينسب القلقشندي الفضل في إعادة إعمار واستخدام ميناء الطور بعد سنة ٧٨٠هـ للأمير صلاح الدين بن عرام صاحب الحجاب بالديار المصرية والذي عمر مركب وسفرها من ميناء الطور ثم ابتعها بمركب آخر فتشجع الناس على استخدام الميناء مرة أخرى وانتعشت الحركة التجارية فيه، بل أنه صار بمرور الزمن ميناء التجار المفضل.

ويؤكد المقريزي ما جاء عند القلقشندي، فيشير إلى أنه في القرن التاسع الهجري أصبح ميناء الطور، هو ميناء مصر الرئيس على ساحل البحر الأحمر، الذي تبحر منه المراكب المحملة بالسلع والحجاج إلى جدة وينبع (المقريزي ١٩٧٣، ج ٤: ٨٧٦).

وقد ذكر الرحالة الإيطالي جوتشي Gucci الذي زار الطور سنة ١٣٨٤م "أن السفن المحملة بالتوابل كانت ترسو عند سانت كاترين، ويقصد بذلك ميناء الطور القريب من دير سانت كاترين، والذي يبعد عنه مسافة ثلاثة أيام على الدواب (P ١٤٨, ١٨٨٤, Thenoud)

ثالثاً: الأهمية التجارية لميناء الطور

كان ميناء الطور إحدى حلقات التجارة العالمية العابرة للأراضي المصرية، بمعنى أن يصل إلى الميناء كمحطة ما يرد من عالم المحيط الهندي بشقيه الآسيوي والأفريقي عبر البحر الأحمر، ثم بعد الميناء تنج السفن التجارية إلى السويس ثم إلى ميناء الإسكندرية، ولعل أعظم سلع كانت أوربا في أمس الحاجة إليها هي "التوابل" خاصة الفلفل الأسود؛ لأنه يستخدم في مجال حفظ اللحوم والعقاقير الطبية، وكانت أشهر مجموعة في هذا المجال هم تجار الكارم^(١)

وهذا الصيرفي يذكر أن ميناء الطور ميناء تجارى يخدم التجارة العالمية العابرة وذلك في ظل احتكار سلاطين المماليك للتجارة، بعد أن كان تجار الكارم يقومون بذلك وليس أدل على هذا

١ بالإضافة إلى تجارة الشرق الأقصى والغرب الأوربي شهدت مصر نشاطاً تجارياً كبيراً مع بلدان السودان الغربي وأفريقيا الوسطى، وقد عرف تجار تلك الجهات باسم الكارم، وقد اشتهر الكارم باحتكارهم لتجارة التوابل والبهار حتى أصبح اسم الكارمية يطلق على كل من يعمل في البهار والفلفل، وبلغ من ثراء هؤلاء الكارمية أن بعض سلاطين المماليك كانوا يقترضون منهم الأموال كلما اضطرتهم الظروف إلى ذلك. لمزيد من التفاصيل عن الكارمية انظر صبحي لبيب، التجارة الكارمية وتجار مصر في العصور الوسطى، مايو ١٩٥٥، المجلة التاريخية المصرية، المجلد الرابع، العدد الثاني.

٢ يرى البعض أن كلمة الراذانية فارسية الأصل بمعنى دليل الدرب وكان هؤلاء اليهود من تجار منطقة نابونيه في أقصى جنوب فرنسا. انظر: عبد الرحمن حميدة، أعلام الجغرافيين العرب ومقتطفات من آثارهم، ١٩٦٩، دمشق، ص ٨٤.

النشاط التجارى من أنه يذكر احتراق مركب في ساحل الطور ممثلة بالبضائع (الصيرفي ١٩٧٣، ج ٣: ٣٠٩، ١٨٥).

ولقد تمثلت الأهمية التجارية لميناء الطور فيما يلي:

١- المركز الجمركي لميناء الطور

أقام سلاطين المماليك قلعة بميناء الطور لتكون مركزاً تعسكر فيها قوة من الجند لحراسة الميناء (Murray, ١٨٧٠, P٧٣).

كما أقيم بالطور مركز جمركي للتجارة التي تأتي بالبحر والخاصة بواردات الهند، حيث كان ينزل بها في الغالب ذلك الأمير المملوكي الذي يرسله السلطان من القاهرة سنويا في موسم وصول السفن إلى الميناء، وعادة كان يذهب إلى الطور مرتين كل سنة في شهري مارس وسبتمبر لتحصيل ما على التجار من رسوم جمركية، ثم تختم البضائع بخاتم يدل على استيفاء الضرائب المستحقة (هايد، ١٩٨٥، ج ٣: ٣٢٢، سليمان عطية سليمان ١٩٥٩: ٢٠٦).

وقد فصل القلشندي ما يؤخذ مكوس بموانئ البحر الأحمر على واصل التجار الكارمية من البضائع في بحر القلزم من جهة الحجز واليمن وما والاها وذلك بأربعة سواحل وهي عيذاب والقصير والطور والسويس، وقد أوضح القلشندي أن "هذه السواحل على حد واحد في أخذ المرتب السلطاني... أما الذي عليه الحال في زماننا، فإنه يؤخذ من بضائع التجار العشر. مع لواحق أخرى تكاد أن تكون نحو المرتب السلطاني أيضاً (القلشندي ١٩١٤، ج ٣: ٤٦٨، ٤٦٩).

وقد ذكر الظاهري (٨١٣/٨٧٣هـ) الطور من بين مصادر إيرادات ديوان الخاص^(١٩) بما يتحصل من رسم البهار الوارد من جدة إليه، حيث يشير الظاهري أنه أدى فريضة الحج من مصر، وأنه لاحظ العلاقات التجارية الملاحية بين ميناء الطور وميناء ينبع حيث كان لينبع بندر ترد إليه المراكب بالغالل من سواحل الطور (الظاهري ١٨٩٤: ١٦، ١٠٨).

وقد أوضح هايد أنه في هذه الفترة كان هناك ميناءين يتبعان مصر تمر بهما واردات من خلال الجمارك، وهما جدة والطور. ففي جدة كان رسم الدخول محددًا بنسبة ١٠٪، ويصل الرقم إلى ١٥٪ إذا أخذنا في تقديرنا ما يقترفه موظفو الجمارك من ابتزازات، ونجد التعريفه نفسها في الطور.

ويضيف هايد فيقول: وينبغي هنا معرفة ما إذا كانت البضائع التي سددت الرسوم في جدة تفرض عليها من جديد رسوم أخرى في الطور، وهذا أمر مشكوك في صحته، وعلى أية حال فالبضائع تمر بعد ذلك بجمارك أخرى في القاهرة ورشيد والإسكندرية" (هايد، ١٩٨٥، ج ٣: ٣٢٤، ٣٢٢).

وهذا غير ضرائب أخرى خاصة بالسلطان، فضلاً عما كان يتعرض له التجار من المغارم وكان يبلغ ثمن متاجر الهند في أوروبا أضعاف قيمتها في الهند (حسن عثمان، ١٩٧٤: ١٥٠).

وقد ذكر بيلوتي الكريتي الذي زار مصر في القرن الخامس عشر الميلادي أن البشائر كانت ترسل إلى القاهرة بوصول توابل السلطان إلى بندر الطور، ثم يحضر عمال السلطان لتفريغ شحنات المراكب ولا يستطيع أحد أن يمسه المراكب قبل وصول هؤلاء العمال، وقد أقيمت بميناء الطور عدة مخازن ضخمة لتخزين التوابل التي صارت تجارتها احتكاراً لسلطين المماليك الجراكسة منذ عصر الأشرف برسباي (٨٢٥-٨٤٢هـ/١٤٢٢-١٤٣٨م)، ويستفاد من بعض وثائق دير سانت كاترين أن رهبان الدير، وبعض الأفراد العاديين من المسلمين والمسيحيين كانوا يملكون عدة أحواش وحواصل لتخزين التوابل، وكانت السلطات المملوكية تستأجرها منهم لقاء أجر محدد، وتكشف بعض الوثائق التي ترجع إلى عصر السلطان قايتباي (٨٧٢-٩٠١هـ/١٤٦٨-١٤٩٦م) أن أجرة تخزين الحمل الواحد من التوابل كانت تصل إلى ستة دراهم، على حين كان المخزن كله يؤجر بأربعة دنانير أشرفية (Dopp, 1950, P٤٦).

٢- طرق التجارة المتفرعة عن ميناء الطور

كانت المتاجر والبضائع بعد وصولها إلى ميناء الطور تسلك عدة طرق بحرية أو برية في طريقها إلى بلدان الشرق والغرب.

** الطرق البحرية

أ- طريق الطور - جدة:

اتبع في ميناء الطور نفس النظام الذي كان لميناء السويس، فسفن الهند لا تصله، إنما تفرغ حمولتها في عدن (وفيما بعد في جدة)، ثم تنقل السلع إلى الطور بالقوارب ومنها بالقوافل للقاهرة، وتصل سفن التجارة الهندية إلى جدة مرتين في العام شهري مارس وسبتمبر، وفي كل مرة ينشط العمل في ميناء الطور (ابن تغري بردي، ١٩٧٢، ج: ٨، ١٥٢).

وقد تحدث القلقشندي عن هذا الطريق عند حديثه عن الطرق الموصلة إلى اليمن حيث يقول: "وأما في البحر، فمن مصر إلى السويس ثلاثة أيام في البر، ثم يركب في البحر إلى زبيد وعدن، وربما عدل المسافرون عن السويس إلى الطور فتطول الطريق في البر، وتقصر في البحر (القلقشندي، ١٩١٤، ج: ٥، ١٧).

ويوضح القلقشندي في موضع آخر أن هذا الطريق البحري من الطور إلى عدن في اليمن كان يمتد "من عدن إلى أن يركب في بحر الهند المتصل ببحر القلزم، إلى سواحل السند والهند، ويخرج إلى أي البلاد أراد من الفرض الموصلة إليها" (القلقشندي، ١٩١٤، ج: ٥، ٨٦).

ونلاحظ أن القلقشندي يتحدث عن هذا الطريق قبل تحول النشاط التجاري من عدن إلى جدة، وبالتالي أصبح الطريق طريق الطور - جدة.

ب- طريق الطور - ينبع:

وهناك طريق بحري آخر من الطور إلى ينبع، وقد سلك ابن خلدون (ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥م) هذا الطريق حين خرج من القاهرة لأداء فريضة الحج في منتصف رمضان سنة ٧٨٩هـ، حيث يذكر أنه وصل "إلى مرسى الطور بالجانب الشرقي من بحر السويس، وركبت البحر من هنالك، عاشر الفطر، ووصلنا إلى ينبع لشهر، فوافينا المحمل، ورافقتهم من هنالك إلى مكة ودخلتها ثاني ذي الحجة، فقضيت الفريضة في هذه السنة، ثم عدت إلى ينبع، فأقمت به خمسين ليلة حتى تهيأ لنا ركوب البحر، ثم سافرنا إلى أن قاربنا مرسى الطور، فاعترضتنا الرياح، فما وسعنا إلا قطع البحر إلى جانبه الغربي ونزلنا بساحل القصير مع أعراب تلك الناحية إلى مدينة قوص قاعدة الصعيد، فأرحنا بها أياماً، ثم ركبنا في بحر النيل إلى مصر، فوصلنا إليها لشهر من سفرنا، ودخلتها في جمادي سنة تسعين" (ابن خلدون، ٢٠٠٣: ٢٦٢، ٢٦١)

ونستنتج من عبارة ابن خلدون أنه قطع الطريق من الطور إلى ينبع ذهاباً وإياباً حين خرج من القاهرة لأداء فريضة الحج، وأن الظروف الجوية وشدة الرياح كانت تضطر السفن أحياناً إلى تغيير مسارها، فعندما وصلوا قرب ساحل الطور في رحلة العودة حالت الرياح بينهم وبين دخول الساحل، فاضطروا إلى ترك ساحل الطور والنزول بساحل القصير الذي كان يستخدم عند الضرورة وفي حالة عدم القدرة على النزول بساحل الطور، ثم اتجهوا إلى مدينة قوص قاعدة الصعيد ومنها بالنيل إلى القاهرة.

كما أشار المقرئزي إلى هذا الطريق البحري من الطور إلى ينبع، عندما ذكر في أحداث شهر المحرم سنة ٨٠٢هـ، أن الأمير شيخ المحمودي أمير الحاج لما وصل ينبع، وهو عائد من رحلة الحج، نادى في الحاج "من كان فقيراً فليحضر إلى خيمة الأمير يأخذ عشرة دراهم وقميصاً، فاجتمع عنده عدة من الفقراء، فقبض عليهم وسلمهم إلى أمير ينبع، وأمره أن ينزلهم في مراكب بالبحر ليسيروا إلى الطور، ورحل بالحاج من فورهم، فتأخر الفقراء بينع (المقرئزي، ١٩٧٣، ج ٣: ٩٨٠)

ونستشف من عبارة المقرئزي أن هؤلاء الفقراء كانوا يتخلفون بعد رحلة الحج عن العودة إلى مصر، ويبدو أنهم كانوا يسببون بعض المتاعب للسلطات في بلاد الحجاز، لذلك أراد الأمير شيخ المحمودي أمير الحاج أن يجمعهم فدبر هذه الحيلة لجمعهم وإعادتهم إلى مصر عن طريق ينبع - الطور.

** الطرق البرية

أ- طريق الطور - العريش - غزة:

وهو طريق بري يبدأ من الطور ويسير شرقي خليج السويس حتى يصل إلى وادي العريش الذي ينتهي إلى بلدة العريش ومنها إلى غزة على البحر المتوسط، (ياقوت الحموي، ١٩٨٤، ج ٤: ١١٤، ١١٣) ومن هناك تتجه إما إلى الشام براً أو إلى أوروبا بحراً، ولذلك اعتبر سلاطين المماليك غزة محطة جمركية هامة تدر دخلاً طيباً كل سنة.

وقد استغرقت رحلة فيلكس فابري من غزة إلى سانت كاترين سبعة عشرة يوماً، فإذا أضيف يومان أو ثلاثة مقدار المسافة من سانت كاترين إلى الطور تكون المسافة من غزة إلى الطور عبر هذا الطريق حوالي عشرين يوماً تقريباً (Fabri, ١٨٩٧, P٥٧٤)

ب- طريق الطور - القلزم - الفرما:

وهناك طريق آخر من الطور إلى القلزم براً، ومنها إلى الفرما على البحر المتوسط ماراً بمنطقة برزخ السويس (١٠٥-١٠٤, PP١٩١٣, Huart) وهو طريق مطروق منذ عصور سابقة للتجار اليهود الرادانية (الراوانية)^(١) والذين سموها بهذا الاسم نسبة إلى نهر الرون، وكان هؤلاء التجار يفدون من مقاطعة بروفانس بفرنسا ويتكلمون العربية والفارسية والرومية والفرنسية والصفليية، ويجلبون من المغرب الجوارى والغلمان والديباج وجلود الخز (الذكور من الأرنب) والفراء والسمور والسيوف، وترسو سفنهم عند الفرما ثم يحملون هذه السلع على ظهور دواب الحمل إلى القلزم "ثم يركبون البحر الشرقي من القلزم إلى تجار جدة ثم يمضون إلى السند والهند والصين... ومن القلزم ينزل الناس في برية وصحراء ست مراحل^(٢) إلى أيلة ويتزودون من الماء لهذه المراحل الست، ويعودون عن طريق القلزم إلى الفرما ويركبون البحر الغربي إلى القسطنطينية أو ممالك الفرنجة أو يعرجون على أنطاكية إلى بغداد..." (ابن خردادبة، ١٨٨٩: ١٥٣-١٥٤).

وتستغرق الرحلة من الطور إلى القلزم حوالي تسعة أيام تقريباً (Fabri, ١٨٩٧, PP٦٢٤, ٦٦٠) ومن القلزم إلى الفرما أربعة أيام (ياقوت الحموي، ١٩٨٤، ج٧: ١٤٥) فتكون الرحلة من الطور إلى الفرما حوالي ثلاثة عشر يوماً تقريباً.

ولابد للقوافل التجارية التي تقطع بادية سيناء صعوداً وهبوطاً من الاستعانة بعرب الطوارة (نسبة إلى جبل الطور) (Murray, ١٨٧٠, P٤٣) في هذه الصحراء لحمايتهم وإرشادهم، فإذا ما أصبحت القافلة والتجارة في عهدة أحدهم لا يصيبها أي ضرر (Niebuhr, ١٧٧٦, PP١٧٩-١٨٠)

^١ يرى البعض أن كلمة الرادانية فارسية الأصل بمعنى دليل الدرب وكان هؤلاء اليهود من تجار منطقة نابونيه في أقصى جنوب فرنسا. انظر: عبد الرحمن حميدة، أعلام الجغرافيين العرب ومقتطفات من آثارهم، ١٩٦٩، دمشق، ص ٨٤. ونسبهم البعض إلى نهر الرون وسماهم الرهدانية وكانوا يأتون من مقاطعة بروفانس بفرنسا. انظر: حسن أحمد محمود، حضارة مصر الإسلامية، العصر الطولوني، ١٩٦٠، النهضة المصرية، القاهرة، ص ٢٤٢.

^٢ المرحلة: هي مسيرة يوم بالسير للقوافل، وتقدر بثمانية فراسخ (الفرسخ ما بين ٥,٥ إلى ٦ كم). وقد تزيد أو تنقص. انظر أبو الفداء، تقويم البلدان، ١٨٤٠ طبع باريس، ص ٧٣، عبد العال الشامي، العمران في الواحات المصرية خلال العصر الوسيط، دراسة جغرافية، ١٩٩٠، نشرة دورية محكمة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة المنيا، المجلد الرابع، العدد ١١، ص ٢٢.

ج- طريق الطور – القلزم – القاهرة:

وهناك طريق آخر من الطور إلى القلزم ثم يتجه غرباً إلى القاهرة، وقد تسلكه القوافل براً (Clerget, ١٩٣٤, P١٩٨) وقد تحمل السفن المتاجر من الطور إلى القلزم، ثم القوافل براً من القلزم إلى القاهرة.

وتتشعب الطرق التجارية من القاهرة فبعضها يكون برياً من القاهرة إلى الفرما، والبعض الآخر من القاهرة إلى الإسكندرية برياً من القاهرة إلى الفرما، والبعض الآخر من القاهرة إلى الإسكندرية حيث ينتظرها التجار الأجانب (سليمان عطية، ١٩٥٩: ٢٠٩-٢١٠)

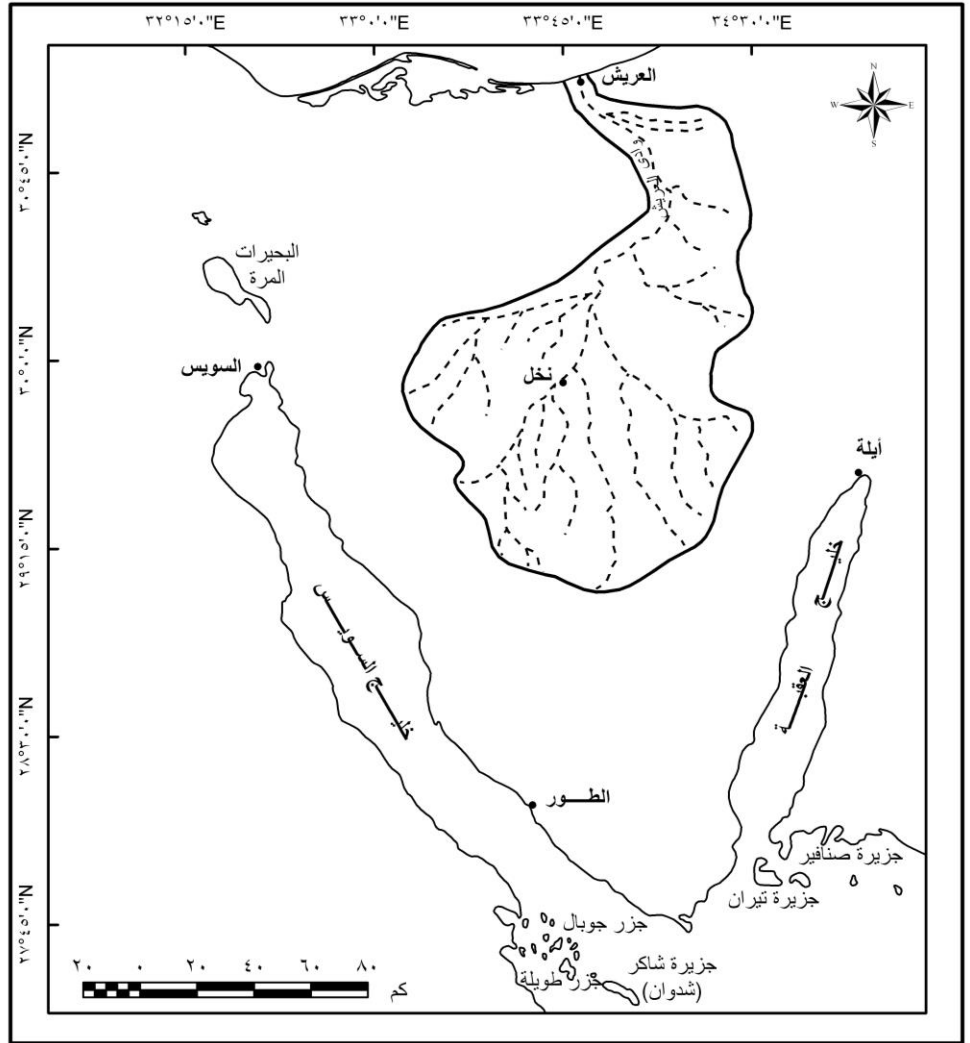
*** طريق الطور – دير كاترين:**

يذكر نعوم شقير أن للدير من مدينة الطور طريقين شهيرتين: طريقاً بوادي إسلا وأخر بوادي حبران، أما طريق إسلا فنتجه جنوباً بشرق فتخترق سهل القاع إلى فم وادي إسلا فتصعد معه إلى مصب وادي الطرفا ومنه إلى وادي الرحبة، ثم تنزل إلى وادي السباعية فتتحد مع السباعية قليلاً ثم تذهب غرباً إلى جبل المناجاة وتنزل منه إلى الدير. أما طريق حبران فتتجه شمالاً بشرق فتخترق سهل القاع إلى فم وادي حبران فتصعد إلى أعلاه إلى نقب حبران ومنه إلى وادي أم صلاف فتسير معه إلى وادي الشيخ ومنه إلى وادي الطرفا ثم الدير (نعوم شقير ١٩٩١: ٢٧٧). راجع الخريطة شكل (٤).

*** طريق الطور – نخل:**

وهو كما جاء عند نعوم شقير على النحو التالي، تسير من الطور متجهاً شمالاً فتخترق سهل القاع إلى منطقة الهداهد حتى وادي فيران ثم شمالاً بشرق إلى مصب وادي نسرين ثم شمالاً إلى وادي المكتب فتتحد فيه إلى وادي السدرة ومنه إلى مصب وادي أم جراف ثم تصعد في نقب الراكنة في جبال التيه وتنزل منه إلى عين أبو متيقنة في وادي أبو متيقنة وتسير مع الوادي إلى عرقوب الراهب وبعد نزولك منه تجد وادي العريش ومنه إلى وادي أبولقين فوادي أبو عليجانة ثم وادي أبوطريفية فتتحد معه إلى نخل (نعوم شقير ٢٧٦: ١٩٩١). راجع الخريطة شكل (٤).

جدير بالذكر أن طريقى الطور/ ديركاترين، الطور/ نخل هي محاور ثانوية برية تربط ميناء الطور بداخلية شبه جزيرة سيناء، ولهذا اقتصرت أهميتها على التجارة الداخلية، وإن كنت أرى أن طريق الطور / نخل كان يمتد حتى شمال سيناء عبر وادي العريش ليصل إلى مدينة العريش ومنها إلى رفح ومن ثم إلى بلاد الشام وهذا أمرٌ ليس مستبعداً حيث كانت القوافل قديماً تتبع مسارات الأودية صعوداً إلى أعاليها و هبوطاً إلى مفيضها ، ونعلم أن روافد وادي العريش تمتد جنوباً حتى تصل إلى منطقة نخل، حيث إن منطقة نخل وما حولها تقع ضمن حوض وادي العريش كما بالشكل (٦) .



شكل (١)

حوض وادى العريش

٣- السفن المستخدمة في ميناء الطور

أما عن السفن التي تقوم بعمليات النقل من ميناء إلى الطور وبالعكس فهي من نوع السفن التي كانت يستعملها البجاه بين عيذاب وجدة تصنع من عيدان البوص والجلود ولا يدخل في تركيبها معدن الحديد خوفاً من الاصطدام بالشعاب المرجانية (Thenaud, 1884, P79)

وكانت هذه السفن تعرف باسم الجلاب ومفردها جلبه، وهي سفينة صغيرة مصنوعة من خشب وعيدان النخل مشدودة بخيوط وحبال صنعت من أوراق شجر النارجيل، ومغطاة بجلود مطلاة بزيت او شحم، وقلاعها من أوراق شجر المقل (المقريزي، ١٨٢٧، ج ١: ٢٠٣)

ويبدو أن جميع سفن منطقة البحر الأحمر والخليج الفارسي كانت بهذا الشكل فسفن منطقة عمان كانت تبنى وتجهز بنفس الطريقة (Wilson, 1954, P59)

وقد جاء ابن جببر بوصف دقيق لهذه الجلاب قال فيه:

"والجلاب التي يصرفونها في هذا البحر الفرعوني ملفقة الإنشاء لا يستعمل فيها مسمار البتة، إنما هي مخيطة بأمراس من القنباري، وهو قشر جوز النارجيل يدرسون إلى أن يتخيظ، ويفتلون منه إمراساً يخيظون بها المراكب ويخللونها بدسر من عيدان النخل، فإذا فرغوا من إنشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أحسنها، وهذا القرش حوت عظيم بالبحر" (ابن جببر، ١٩٥٥: ٦٣)

والطلاء من الدهن يفيد الجلبة في سهولة الانزلاق إذا ما اصطدمت أو احتكت بصخرة أو نتوء مرجاني في البحر، كما أن عدم استخدام الخشب أو الحديد في صنعها واستبداله بالجلد يجعلها قابلة للتعرض للتحتيم (سليمان عطية، ١٩٥٩: ٢٠٦)

ويؤكد ابن جببر ذلك حيث يقول: "ومقصدهم في دهان ليلين عودها ويرطب، لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر، ولذلك يصرفون فيه المركب المسماري، وعود هذه الجلاب مجلوب من الهند واليمن" (ابن جببر، ١٩٥٥: ٦٤)

وأيد هذا الرأي كل من الإدريسي (ق ٦٦هـ/ ١٢م) وابن بطوطة (ق ٨هـ/ ١٤م) وأبانا السبب في استعمال السفن المخيطة دون المسماري، فقالوا أن هياكل السفن المخيطة تكون مرنة، فإذا اصطدمت بشعاب المرجان في البحر الأحمر أو الهندي كانت أقل تعرضاً للكسر من المراكب المصنوعة بالمسامير، كما أنها تستطيع أن ترسو على الشواطئ الرملية أو الصخرية الصعبة (الإدريسي، ١٨٦٦: ٦٤)

يضاف إلى كل ذلك صعوبة الملاحة في البحر الأحمر لكثرة أمواجه وشدتها ولما يحتويه من شعاب مرجانية وما به من تيارات بحرية وما يهب عليه من رياح وأعاصير، مما جعل أصحاب السفن لا يخاطرون باستعمال المسامير لأنه بتوالي تلقي المراكب للأمواج المتتالية لا بد من أن ألواحها ستتكك، مما يحتم إعادة تسميرها، وربما أنه لا يمكن تثبيت المسامير في الموضع نفسه، فإذن لا بد من التسمير في مكان جديد، وإذا علمنا أن التسمير في المراكب يكون متجاوراً فمعنى هذا أن أخشاب

السفن لن تكون صالحة بعد فترة قصيرة لأنها ملئت بالثقوب، كما أنه في حالة التسمير يمكن أن تتسرخ شريحة من اللوح، وهذا يعكس استعمال خيوط ليف النارجيل، حيث أنه عند إعادة صيانة السفينة تخاط في الثقوب القديمة نفسها فلا حاجة إلى عمل ثقوب، وهذا في رأينا هو السبب الاقتصادي أي إطالة عمر السفينة أطول فترة ممكنة (شوقي عبد القوي عثمان، ١٩٩٠: ١٢٥)

رابعاً: الأهمية الدينية لميناء الطور

وعلاوة على أهمية ميناء الطور التجارية فهو المحط الرئيسي للحجاج المسيحيين الوافدين لمصر من دير سانت كاترين والحجاج المسلمين الذاهبين لمكة والمدينة.

فلا شك أن أهم الآثار المسيحية في هذه المنطقة هو دير القديسة كاترينه الذي أمر إمبراطور الروم جستنيان الأول بتأسيسه في أواسط القرن السادس الميلادي، لحماية الرهبان المنقطعين هناك من غارات البدو واللصوص، يحيط به سور عال، وكان بداخله بئر عميقة فضلاً عن المرافق الداخلية مثل الأفران ومعاصر الزيوت والمخازن وقلالي الرهبان وغرف الزوار وصلالات الأكل، وذكر العمري والمقريري أن الدير بنى فوق قمة الجبل بالحجارة السوداء، وله حصن قوي وثلاثة أبواب حديدية، وفي غرب الدير باب صغير أخفي بواسطة حجر يمكن للرهبان رفعه إذا رغبوا في دخول أحد الأشخاص إلى الدير، كما كان بداخل الدير عين ماء وعين أخرى خارجه (ابن فضل الله العمري، ١٣٤٢هـ، ج ١: ٣٧١) وكان بالدير بساتين بها الكروم والزيتون ومختلف أنواع الفاكهة التي عددها الوثائق (قاسم عبده قاسم، ١٩٧٧: ١٣٤).

ويعتبر هذا الدير من أقدم أديرة العالم وأكثرها شهرة، حتى أصبح مكاناً يؤمه الحجاج والسياح من كل مكان على مر العصور، فقد كان الحجاج المسيحيون من كل بقاع العالم يتوافدون على دير سيناء وهم في طريقهم إلى كنيسة القيامة في بيت المقدس رغبة في الحصول على الغفران.

وفي عصر المماليك كان دير سانت كاترين من بين المزارات المقدسة التي يحج إليها مسيحو أوربا، ويهتم الحجاج المسيحيون خاصة بمواعيد وصول سفن التجارة إلى الطور، لأن البندقية توقت "مدة"^(١). سفنها التجارية للإسكندرية مع مواعيد هذه السفن مع حساب فرق الوقت والتوزيع من

(١) يتصل بموضوع النقل البحري التجاري نظام قوافل السفن الموسمية، وهي المعروفة في تاريخ البندقية التجاري البحري باسم نظام "المدة" وهو يقابل كلمة "قافلة" بحرية تجارية، ويؤدي التعبير الكثير الوارد في الوثائق والمعاهدات باسم "مراكب المدة" معنى القافلة الدورية أو قافلة الموسم، ومن ثم اختلفت كلمة "مراكب" وصارت كلمة "مدة" تعني القافلة الدورية أو مدة القافلة، وتطورت بعد ذلك لتؤدي معنى أوقات وصولها ورحيلها، فمدة سبتمبر مثلاً تعني القافلة التي ترحل من البندقية في هذا الشهر بحراً ومحدد لها مواعيد وصول للشرق ومواعيد عودة للغرب، وتطور التعبير فيما بعد ليشمل أنواعاً من "السلع" التي تشحن في تاريخ محدد وتصل كذلك في تاريخ محدد، أي من تاريخ شحنها حتى تاريخ وصولها ميناء التسليم.

- ولما تشعبت مجالات تجارة البندقية استعيرت كلمة "المدة" لتعني الطرق البحرية التي تبدأ منها وتنتهي عنها طرق الملاحة والتجارة بين البندقية ومناطق نشاطها التجاري.

- انظر. نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية، ص ٢٦٧-٢٦٨.

الطور للقاهرة ثم الإسكندرية، فيستطيع الحجاج المسيحيون القاصدون أوروبا للحاق بقوافل التجارة إلى القاهرة والرحيل إلى أوروبا على سفن البندقية المنتظرة المتاجر بالإسكندرية.

وسفن البندقية لا ترتبط بمواعيد سفن الحج إلى مكة والمدينة بسبب اختلاف مواعيد الحج من سنة على أخرى، في الشتاء والصيف وفي الربيع والخريف (هايد، ١٩٨٥، ج٣: ٣٢٠)

ويوضح فيلكس في رحلته من بيت المقدس إلى سانت كاترين بسيناء ثم إلى القاهرة بالقوافل والإسكندرية بالنيل أن سفن الهند تفرغ حمولتها وتحملها قوارب صغيرة إلى الطور ثم تنقل إلى القاهرة بالقوافل والإسكندرية بالنيل، ولهذه السفن مواعيد معينة فهي تتبع في سيرها الرياح الموسمية في المحيط الهندي، وتتبع في بعض السنوات مواعيد مواسم الحج إلى مكة والمدينة.

وعلى هذا تنظم البندقية وجاليات التجار الأجانب مواعيد مدة تجارتهم حسب ذلك، كما يرتب حجاج سيناء رحيلهم من الطور إلى القاهرة في مواعيد تحرك القوافل بعد وصول السفن لإمكان مصاحبته للإسكندرية وضمان العودة لأوروبا على سفن البندقية.

ولدي وصولنا إلى الطور سألنا دورية الحراسة المملكية عن مواعيد وصول سفن التوابل الهندية إلى الطور حتى تستطيع مصاحبة القوافل للقاهرة للحاق بسفن البندقية، ففهمنا من القائد أن سفن الهند وصلت منذ أيام ومضت القوافل للقاهرة، وانزعجنا لهذا الخبر لأن معناه أننا سنفقد مواعيد المدة ونمضي الشتاء بالإسكندرية، فأخذنا نحث القائد للإسراع لنلحق بالسفن في الوقت المناسب" (Felix Fabri, ١٨٩٧, PP٥٢٢, ٦٤٢-٦٤٣)

ووثائق البندقية أواخر العصور الوسطى تؤيد ذلك وتحدد الفترة من ٨-٢٣ سبتمبر من كل عام موعداً لرحيل سفنها للإسكندرية، وتكون على استعداد للعودة محملة بالتوابل في منتصف أكتوبر أو بداية شهر نوفمبر على أكثر تقدير قبل حلول فصل الشتاء. كما أن لها رحلة أخرى في مارس لتصل إلى الإسكندرية وتغادرها في إبريل (هايد، ١٩٨٥، ج٣: ٣٢١-٣٢٢).

وعلى هذا فإن وصول التوابل للطور كان في أوائل سبتمبر من كل عام، وتصلها كذلك سفن الهند في أوائل مارس بعد خروجها من موانئ الهند في فبراير من كل عام (نعيم زكي فهمي، ١٩٧٣: ١٣٥-١٣٦)

وقد ذكر الرحالة الإيطالي جيوتشي Gucci الذي زار الطور سنة ١٣٨٤م أن حجاج دير سانت كاترين القريب من ميناء الطور كانوا يشاهدون عن بعد السفن التجارية التي تدخل إلى الميناء من شرفات الدير حيث يقول:

"ومنذ أن استرد الميناء مكانته، صار في وسع الحجاج أن يلمحوا عن بعد، من فوق شرفات الدير المجاور، في بعض فترات السنة عدداً كبيراً من السفن المحملة بالتوابل ناشرة كل قلوها، ومقبلة على الميناء الواقع تحت سفح الجبل" (هايد، ١٩٨٥، ج٣: ٣١٩)

وفضلاً عن الحجاج المسيحيين، كانت الطور محطة رئيسية للحجاج المسلمين أيضاً في طريقهم إلى بلاد الحجاز، وقد نزل بها العلامة ابن خلدون ذهاباً وإياباً عندما خرج من القاهرة لأداء فريضة الحج في منتصف رمضان سنة ٧٨٩هـ (ابن خلدون، ٢٠٠٣: ٢٦١-٢٦٢) كما سبق أن أشرنا.

ولعل أشد ما كانت تحرص عليه السلطات المملوكية عند تحول التجارة والحج إلى هذا الطريق، هو ضبط الطرق التجارية وحماية قوافل الحج والتجارة من عبث قطاع الطرق (القلقشندي، ١٩١٤، ج ١٣: ٣٤٠-٣٤١) فنظراً لبعدها عن المناطق الأهلة، وصعوبة الطرق والمواصلات المؤدية إليه، وما كان يتعرض له المسافرون إلى طور سيناء لزيارة آثارها المقدسة من متاعب وصعاب ومن أخطار وأهوال، ومنها هجوم اللصوص وقطاع الطرق عليهم وسلبهم ما معهم، فقد طلب المسئولون بالدير من الحكام بمصر الإذن بإصدار الأمر بعدم التعرض لمن يقوم بزيارة الدير، وتأمين الطريق المؤدي إليه.

خامساً: عوامل تدور مينااء الطور أواخر العصور الوسطى:

١- سياسة المماليك الجراكسة الاحتكارية:

إذا كان سلاطين دولة المماليك الأولى قد حرصوا على الاحتفاظ لمصر بمكانتها المرموقة في النشاط التجاري بين الشرق والغرب، فإن الوضع اختلف كثيراً في عصر دولة المماليك الثانية (الجراكسة من ٧٨٤هـ، ١٣٨٢م إلى ٩٢٣هـ، ١٥١٦م)، وهي الدولة المعروفة في التاريخ بدولة الشراكسة المماليك الذين استبدوا بالحكم، واتسمت دولتهم بعدم الاهتمام بالمشاريع الاقتصادية، بالإضافة إلى سوء تدبير الزعماء والحكام وغفلتهم عن النظر في مصالح العباد مع انتشار الأوبئة والمجاعات.

ذلك أن النظام الإقطاعي الذي اعتمد عليه سلاطين المماليك في عصرهم الأول لم يلبث أن تطرق إليه الفساد، ولم يعد يكفي لسد حاجاتهم العادية ومطالب ملكهم العريض، لذلك اتجه سلاطين دولة المماليك الجراكسة نحو الاشتغال بالتجارة، ودفعهم الجشع إلى اتباع سياسة الاحتكار التجاري لتعويض ما حل بهم من خسائر نتيجة لاختلال النظام الإقطاعي من ناحية، وللحصول على المال الوفير من أيسر طريق في نظرهم من ناحية أخرى (سعيد عاشور، ١٩٦٥: ٣٠٥)

وقد بلغت سياسة الاحتكار هذه أشدها على عهد السلطان الأشرف برسباي (٨٢٥-٨٤٢هـ/١٤٢٢-١٤٣٨م)، الذي أبطل التعامل بالنقد البندي والفلورنسي وسك الدينار الأشرفي ليكون أساساً للتعامل مع التجار الأوربيين (P٥٧٣, ١٩٢٠, Ahmed Darrag)

ويتحدث المقرئ عن سياسة الاحتكار في عهد السلطان برسباي فيقول في حوادث سنة ٨٣٢هـ: "وألزم الفرنج بشراء فلفل السلطان المحض من جدة بمائة وعشرين ديناراً الحمل، وكانت قيمته مع التجار ثمانين ديناراً" (المقرئ، ١٩٧٣، ج ٤: ٧٩١)

وهكذا كلما تقدمت الأيام بسياسة برسباي الاحتكارية لتجارة الشرق كلما أمعن في وضع الخطط الجديدة لتوطيد مركزه فيها، وقد غالى برسباي في تطبيق سياسة الاحتكار، ففي سنة ٨٣٨هـ/١٤٣٥م قصر الاتجار في التوابل و سلع الشرق على جدة ومنع حمل التجار تلك السلع إلى مكة، كما ألزم تجار البحر الأحمر باتخاذ البحر، لا البر، وسيلتهم للوصول إلى الحجاز حتى لا تتسرب أي قافلة إلى مكة دون أن تؤدي في جدة ما يجب عليها من الضرائب (صبحي لبيب، ١٩٥٢: ٤٦)

أما بالنسبة للتجار من الكارمية أو تجار التوابل من الشاميين فقد أمر بأن تؤخذ منهم مكوساً بقدر الخمس من ثمن بضائعهم عقوبة لهم على مخالفة أمره في الاتجار بجدة ومنافسة متجره.

أما إن وجد الكارمي في مئى فقد أحل برسباي مصادرة جميع ماله، واتفق أن قرئ هذا المرسوم تجاه الحجر بمكة، ثم راجع أمير مكة السلطان بذلك حتى أمر بالتسوية بين جميع أصناف التجار وأجناسهم في المعاملة والضريبة، فلا يمتاز هندي على مصري أو شامي (المقريزي، ١٩٧٣، ج٤: ٩٢٩-٩٣٠)

وفي عهد الظاهر جقمق أيضاً (٨٤٢-٨٥٧هـ/١٤٣٨-١٤٥٣م) استصدر هذا السلطان فتوى من القضاة الأربعة بجواز أخذ الضرائب من التجار في جدة ومكة بحجة أن هذه الأموال تنفق على تجهيز القوات اللازمة لحماية مكة وجدة (المقريزي، ١٩٧٣، ج٤: ١١٨٩-١١٩٠)

ورغم المعارضة الشديدة التي قوبلت بها هذه الفتوى فإن السلطات المملوكية ظلت تزيد من قيمة الضرائب شيئاً فشيئاً حتى بدأ التجار يهربون من النزول بميناء جدة وميناء الطور.

ويصور ابن إياس المعاصر لهذه الأحداث ما أصاب اقتصاد الدولة في ذلك الدور من خرف نتيجة لكساد تجارتها في عبارة ذكرها في حوادث سنة ٩٢٠هـ إذ يقول ما نصه:

"وكان في تلك الأيام ديوان المفرد^(١) وديوان الدولة وديوان الخاص^(٢) في غاية الانشحات والتعطيل، فإن بندر الإسكندرية خراب ولم تدخل إليه القطائع (السفن) في السنة الحالية، وبندر جدة خراب بسبب تعيث الفرنج على التجار في بحر الهند، فلم تدخل المراكب بالبضائع إلى بندر جدة نحواً من ست سنين، وكذلك جهة دمياط" (ابن إياس، ١٩٨٤، ج٤: ٣٥٩)

كما يذكر في حوادث سنة ٩٢٢هـ ما نصه:

"وكان حسين نائب جدة يأخذ العشر من تجار الهند المثل عشر أمثال، فامتعت التجار من دخول بندر جدة، وآل أمره إلى الخراب، وكذلك الإسكندرية ودمياط، فامتعت تجار الفرنج من الدخول إلى تلك البنادر من كثرة الظلم، وعز وجود الأصناف التي كانت تجلب من بلاد الفرنج" (المصدر السابق: ٩٠)

^١ ديوان المفرد: الديوان الذي يتولى نفقة المماليك السلطانية. (القلقشندي، ١٩١٤، ج٣: ٤٥٧)
^٢ الديوان الخاص: هو الديوان السلطاني الخاص بالنظر في أموال السلطان والتحدث في جهاته واختصاصاته. انظر القلقشندي، ١٩١٤، ج٣: ص ٤٥٦).

وما يقال عن ميناء جدة يمكن أن يقال عن ميناء الطور، فقد كان النشاط التجاري في ميناء الطور مرتبطاً بالنشاط التجاري في ميناء جدة، لذلك فالكساد الذي أصاب ميناء جدة لا بد أنه انعكس بالتالي على ميناء الطور.

ولا شك في أن احتكار سلاطين دولة المماليك الجراكسة لبعض السلع والغلات الهامة مثل التوابل والبخور، ومبالغتهم في تحديد أسعارها، أدى إلى ارتفاع أثمانها ارتفاعاً فاحشاً حتى بلغ ثمن الفلفل مثلاً في الإسكندرية أضعاف ثمنه في الشرق الأقصى عشرين مرة، الأمر الذي أنزل أبلغ الضرر بالتجار الأوربيين فضلاً عن المستهلك الأوربي.

وقد أدى تعرض التجار الأجانب الوافدين على موانئ الدولة في مصر والحجاز للسياسة التعسفية التي طبقتها سلاطين تلك الفترة الأخيرة من عمر دولة المماليك، إلى جعل هؤلاء التجار ينصرفون عن المتاجرة مع الدولة في الوقت الذي ظهرت معالم الطريق الجديد حول أفريقيا إلى الهند.

وهكذا ذلت الإسكندرية ودمياط وجدة والطور وغيرها من ثغور الدولة وأقفر أسواقها بعد أن انصرف عنها التجار تجنباً لدفع المكوس الباهظة التي فرضها سلاطين المماليك (سعيد عاشور، ١٩٧٧: ٣٧١)

٢- اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وتحول طرق التجارة إليه:

وأخيراً ضاق الأوربيون ذرعاً بسياسة سلاطين المماليك واحتكاراتهم، ودفع الضيق القوى التجارية في غرب أوربا إلى مضاعفة جهودها للبحث عن طريق آخر غير طريق البحر الأحمر يمكنهم من الوصول إلى الهند وتجارة الشرق الأقصى، والحصول على حاصلات الشرق بثمن معقول، ومازوا يجدون حتى استطاع البرتغاليون اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي.

وعندما تمكن البرتغاليون من الوصول إلى ميناء فالقووط على ساحل الهند الغربي في ٢٦ رمضان ٩٠٤هـ/ ١٨ مايو ١٤٩٨م (الملبارى ١٨٩٨: ٣٦).

كانت الاستراتيجية التي انتهجوها في المياه الهندية تتركز بشكل كبير على السعى إلى القضاء على تجارة المسلمين المزدهرة في هذه المنطقة (هايد ١٩٩٤، ج ٤: ٣٠). فأفرطوا في استخدام العنف وقطع الطريق على السفن التجارية الإسلامية، على نحو ما حدث في سنة ٩٠٨هـ/ ١٥٠٢م (محمد عبدالعال ١٩٨٠: ٩٧).

وقد أحدث ذلك ثورة كبرى في طرق التجارة العالمية من ناحية، وإعلاناً لضياع أهمية طريق البحر الأحمر بوصفه الطريق الأساسي للتجارة بين الشرق والغرب في تلك الفترة من ناحية أخرى. وكان ذلك إيذاناً بتدهور مركز مصر التجاري في التجارة العالمية (سعيد عاشور، ١٩٦٥: ٣٠٦)

فقد حرم اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، ووصول البرتغاليين إلى الهند عن طريق الالتفاف حول إفريقيا، سلطنة المماليك من المورد الأول والأساسي لثروتها وقوتها، مما أنزل ضربة قاصمة بوضعها الاقتصادي.

فمنذ نجاح البرتغاليين في الوصول للهند بحراً بطريق رأس الرجاء الصالح، وطريق البحر الأحمر التجاري يفقد مركزه تدريجياً، كما بدأت تنهار الموانئ عليه من مدخله الجنوبي في عدن إلى طرفه الشمالي في السويس والطور، وكذلك موانئه في جدة وينبع والساحل الغربي.

وظلت الطور تؤدي دورها التجاري حتى نهاية العصور الوسطى حين انتشر الأسطول البرتغالي في مياه الهند وسد مدخل البحر الأحمر بالاستيلاء على جزيرة سقطرى سنة ١٥٠٦م، بل إن السفن البرتغالية بدأت فعلاً تدخل البحر الأحمر سنة ١٥١١م بعد أن قرر البرتغاليون السيطرة الكاملة على كل مراكز البهار وطرقها من ملقا في الطرف الجنوبي الشرقي لآسيا حتى هرمز على رأس الخليج العربي، و عدن عند مدخل البحر الأحمر، وجدة على ساحله الشرقي، وكان يعني ذلك سد كل منافذ التجارة على السفن المماليكية، وبدأت هذه المراكز فعلاً تفقد أهميتها التجارية، بل إن البرتغاليين تقدموا في البحر الأحمر وهاجموا سواكن واستولوا على جزيرة كمران_ جزيرة قبالة اليمن_ (ياقوت الحموي، ١٩٨٤، ج٤: ٤٧٩) سنة ١٥١٣م، في محاولة منهم للوصول إلى جدة والأماكن الإسلامية في مكة والمدينة.

وقد زار مصر في تلك الفترة الرحالة حنا ثينود (J. Thenaud) الذي وصل القاهرة زمن السلطان قنصوه الغوري (٩٠٦-٩٢٢هـ/١٥٠١-١٥١٦م) وقام من القاهرة في يونيو سنة ١٥١٢م قاصداً ميناء الطور ومر بميناء السويس وتحدث عن خمول الحركة التجارية فيها وأرجع ذلك إلى حروب البرتغاليين في البحر الأحمر، وزار دير سانت كاترين في ٢٦ يونيو، وتقدم من هناك إلى ميناء الطور فوصلها في ٢٩ يونيو، وتحدث عنها وعن السفن التي تصلها في الموسم التجاري السنوي ثم عاد إلى القاهرة فبلغها في ١٦ يونيو (سليمان عطية، ١٩٥٩: ٣٦٢)

ويبدو مما كتبه المؤرخ ابن إياس (ت ٩٣٠هـ/١٥٢٣م) المعاصر لهذه الأحداث، أن سلطنة المماليك ما كانت تحس بذلك الخطر المفاجئ حتى استماتت في دفعه، فيذكر في حوادث سنتي ٩١١، ٩١٣ هـ، كيف اهتم السلطان الغوري ببناء السفن في البحر الأحمر وإرسال الجند بسبب تعبت الفرنج بسواحل الهند" (ابن إياس، ١٩٨٤، ج٤: ١٠٩)

على أن الغوري لم يستطع أن يرجع عقارب الساعة إلى الوراء، ولم ينجح في التغلب على البرتغاليين، وبضياح تجارة الشرق فقدت سلطنة المماليك كل شيء (سعيد عاشور، ١٩٧٧: ٣٦٢)

ورغم النجاح الجزئي الذي أحرزه السلطان الغوري وقائد أسطوله حسين الكردي في إبعاد البرتغاليين عن البحر الأحمر فإن تدهور الأحوال الداخلية بمصر في ذلك الحين جعل مقاومة المماليك الجراكسة للنفوذ البرتغالي في مياه المحيط الهندي مقاومة غير فعالة وغير مثمرة.

وأخيراً عاد القائدان إلى جدة ومعهما بعض الأسرى من البرتغاليين، ولكن كان قد تقرر مصير دولة المماليك عقب هزيمة مرج دابق عام ١٥١٦م ثم الريدانية عام ١٥١٧م، وضاع طريق البحر الأحمر التجاري نهائياً (نعيم زكي فهمي، ١٩٧٣: ١٤٥-١٤٦).

فقد ترتب على الصراع بين المماليك والبرتغاليين في المياه الهندية ضعف الاتصال التجاري بين شواطئ الهند وميناء عدن وموانئ البحر الأحمر على ساحليه الشرقي والغربي، كما أدى بدوره إلى تحويل تجارة الفرنج من أسواق مصر والشام إلى أسواق لشبونة عن طريق رأس الرجاء الصالح.

وكان طبيعياً أن تبدأ الطور في التدهور والاضمحلال هي الأخرى كبقية موانئ البحر الأحمر في نهاية السنوات الأولى من القرن السادس عشر، وفي عم ٩٢٣هـ/١٧م أصبحت الطور قرية صغيرة مهجورة وآلت القوافل الوافدة إليها برأ وبحراً.

وهكذا تضافرت كل العوامل والظروف ووضعت نهاية لفصل آخر من فصول قصة المواني على ساحل البحر الأحمر.

الخاتمة

من خلال العرض السابق يكون قد تبين مدى أهمية ميناء الطور بالنسبة لمصر والعالم في العصر الوسيط سواء في التجارة العبورية خلال العصر العربي بين الشرق والغرب أو استخدامها كطريق للحج، على أساس كونه المنفذ الذي تمر - تجارة المرور - من خلاله.

ولما كانت الجغرافية التاريخية من أهم أهدافها استرجاع الصورة الجغرافية السابقة أى دراسة الحاضر التاريخي الذي كان قائماً منذ عدة قرون، فقد حاول الباحث استرجاع الصورة الجغرافية لميناء الطور منذ الفتح العربي حتى الفتح العثماني، وقد أسفرت هذه المحاولة على أن ميناء الطور من النوع الذي يطلق عليه (موانئ الضرورة) فهو في مناطق فقيرة عمرانياً، تفتقر للمقومات الحياتية الضرورية، تعاني من صعوبات طبيعية وبشرية.

ولقد اتسم ميناء الطور بظاهرة القدم والاستمرارية، ولم يكن هذا القدم وتلك الاستمرارية وليدة المصادفة، فلا ريب أن قيام مدينة أو أكثر على رأس خليج السويس إنما تقوم على أساس استغلال القيمة النسبية لهذا الموقع الجغرافي الهام بعلاقاته المكانية، ولهذا فإن زوال أو خراب أى مدينة لا يعنى زهاب القيمة النسبية لهذا الموقع، وإنما قيام البديل أو الوريث البشري الذي يقوم في ضوء الإمكانيات المتاحة وإن تزحزح الموقع قليلاً، وهذا ما يصدق على مينائي السويس والطور - وإن تزحزح الطور جنوباً

لمزايا في هذا الموضع الجنوبي عن موضع السويس الشمالي، فقد واجه ميناء السويس منافسة من جانب ميناء الطور الذى شاركه الفترة الزمنية، حتى آلت إليه الأهمية كما جاء عند الجغرافيين العرب .

ففي القرن الثامن الهجري أصبح الدخول إلى ساحل السويس نادراً، وصارت الأهمية في خليج السويس لساحل الطور كما جاء عند القلقشندى وغيره، إلا أن فترة النهاية لعصر السيطرة المصرية على تجارة الشرق والغرب في العصر الوسيط، كانت مع حلول القرن العاشر الهجرى /السادس عشر الميلادى نتيجة لسياسة المماليك الاحتكارية،بالإضافة إلى فرضهم لمزيد من الضرائب على التجار الأجانب،إلى جانب عدم استتباب الأمن أواخر أيامهم (المماليك الجراكسة)، وما أعقب ذلك من اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح الذى كان بمثابة ضربة قاضية لتجارة مصر الخارجية .

حيث انتزع البرتغاليون من أيدي المصريين السيطرة على تجارة العالم التى انعكست بدورها على تدهور واضمحلال ميناء الطور.

وكان طبيعياً أن تبدأ الطور في التدهور والاضمحلال هى الأخرى كبقية موانئ خليج السويس، واتخاذ السويس بدلاً منها لبعثة الحج وأسطول البحر الأحمر.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً - قائمة المصادر:

- (١) ابن إياس: أبو البركات محمد بن أحمد (ت ٥٩٣٠ / ١٥٢٣ م)، بدائع الزهور في وقائع الزهور، ٥ أجزاء، تحقيق محمد مصطفى، القاهرة ٨٢ - ١٩٨٤.
- (٢) ابن الفرات: ناصر الدين محمد بن عبد الرحيم بن علي (ت ٨٠٧ / ١٤٠٤ م)، تاريخ ابن الفرات، ج ٧، بيروت ٦٣ - ١٩٤٢.
- (٣) ابن بطوطة، أبو عبدالله محمد بن عبد الله الطنجي ٧٧٩/٧٠٣ هـ (١٩٦٤)، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار صادر، بيروت.
- (٤) ابن تغرى بردى، (جمال الدين أبو المحاسن يوسف ت ٨٧٤ هـ - ٧٠-١٩٧٢)، النجوم الزاهرة، في ملوك مصر والقاهرة، ج ١٤، القاهرة.
- (٥) ابن جبير: أبو الحسن محمد بن أحمد (ت ٦١٤ / ١٢١٧ م)، تذكرة بالأخبار عن إنفاقات الأسفار، المعروف برحلة ابن جبير، تحقيق حسين نصار، القاهرة ١٩٥٥.
- (٦) ابن خرداذبه، أبو القاسم عبد الله بن أحمد ٣٠٠/٢٠٥ هـ (١٨٨٩) المسالك والممالك، ليدن.
- (٧) ابن خلدون، أبو زيد عبد الرحمن بن محمد التونسي ٨٠٨/٧٣٢ هـ (٢٠٠٦)، التعريف بابن خلدون ورحلته غرباً وشرقاً، تحقيق محمد بن تاويت الطنجي، سلسلة الذخائر، العدد ١٥٢، القاهرة.
- (٨) ابن فضل الله العمري: شهاب الدين احمد (ت ٧٤٢ هـ / ١٣٤١ م)، مسالك الإبصار في ممالك الأمصار، الجزء الأول، نشره احمد زكي، القاهرة م.
- (٩) أبو الفداء، عماد الدين اسماعيل بن الأفضل ٧٣٢/٦٧٢ هـ (١٨٤٠)، تقويم البلدان، طبع باريس.
- (١٠) الإدريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبد الله ٥٦٤/٤٩٣ هـ (١٩٩٤) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، المجلد الأول، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة.
- (١١) الصيرفي، علي بن داود الجوهري (١٩٧٣)، نزهة النفوس والأبدان في تواريخ الزمان، ج ٣، تحقيق حسن حبشي، دار الكتب، القاهرة.
- (١٢) الظاهري، غرس الدين خليل بن شاهين ٨١٣/٨٧٣ هـ (١٨٩٤)، زبدة كشف المماليك وبيان الطرق والمسالك، نشر بولس راويس، المطبعة الجمهورية، باريس.

- (١٣) القلقشندي، شهاب الدين أبو العباس أحمد بن علي ٨٢١/٧٥٦ هـ (١٩١٤)، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، ج ٣، دار الكتب المصرية، القاهرة.
- (١٤) المقدسي، شمس الدين أبي عبدالله محمد بن أحمد الشامي ٣٩٠/٣٣٥ هـ (١٩٠٦)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، الطبعة الثانية، ليدن .
- (١٥) المقرئزي، تقي الدين أحمد بن علي ٨٤٥/٧٦٦ هـ (١٣٢٥ هـ)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج ٣، بولاق، القاهرة.
- (١٦) _____ (١٩٣٤ - ١٩٧٣)، كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك، ج ٢، تحقيق محمد مصطفى زيادة، دار الكتب، القاهرة.
- (١٧) بامخرمة، (١٩٣٦)، تاريخ ثغر عدن، ج ١، ليدن.
- (١٨) الملباري، زين الدين بن عبدالعزيز ت ٩٩١ هـ (١٨٩٨)، تحفة المجاهدين في بعض أحوال البرتكاليين، نشره داود لويس، لشبونه.
- (١٩) الحموي، شهاب الدين أبي عبدالله ياقوت ٦٢٦/٥٧٥ هـ (١٩٧٩ - ١٩٨٤)، معجم البلدان، ج ٤، دار صادر، بيروت .

ثانياً - قائمة المراجع:

أ - قائمة المراجع باللغة العربية:

- (١) أحمد دراج، (١٩٦١)، المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري (ق ١٥ م)، طبعة القاهرة.
- (٢) أحمد فخري، (١٩٥٧)، اليمن ماضيها وحاضرها، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة.
- (٣) الوزان، الحسن بن محمد (ليو الافريقي) (١٩٧٩)، وصف أفريقيا، تعريب عبد الرحمن حميدة، الرياض.
- (٤) الحسيني، السيد السيد، (١٩٨٧)، موارد المياه في شبه جزيرة سيناء، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، عدد أبريل.
- (٥) توفيق اليوزبكي، (١٩٧٥) تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المملوكي، الموصل.
- (٦) ج. كوتل، (٢٠٠٢)، العرب في ريف مصر وصحراواتها ثمانية وعشرون يوماً في سيناء في وصف مصر، ج ٢، تعريب زهير الشايب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة .

- (٧) جمال حمدان، (د/ت)، شخصية مصر (دراسة في عبقرية المكان)، ج ١، دار الهلال، القاهرة.
- (٨) جورج فضلو حوراني (١٩٥٨)، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة السيد يعقوب بكر، القاهرة.
- (٩) جوزيف نسيم يوسف (١٩٦٥)، دراسة في وثائق العصرين الفاطمي والأيوبي المحفوظة بمكتبة دير سانت كاترين في سيناء، مجلة كلية الآداب بجامعة الإسكندرية، العدد ١١٨ الإسكندرية.
- (١٠) _____ (١٩٦٩) دراسات في المخطوطات العربية بدير القديسة كاترينه في سيناء، مقال بمجلة كلية الآداب بجامعة الإسكندرية، العدد ٢٢، الإسكندرية.
- (١١) حسن عثمان (١٩٤٧) البحر الأحمر في عهود البيزنطيين والعرب والمماليك، مجلة الجيش، المجلد العاشر، العدد ٣٩.
- (١٢) حسن مظهر (١٩٦٦) "تاريخ دير القديسة كاترين"، مقال بمجلة السياحة المصرية، العدد ١٦١.
- (١٣) حسنين محمد ربيع، ووثائق الجنيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لمواني الحجاز واليمن في العصور الوسطى، بحث قدم الندوة العالمية الأولى لدراسات تاريخ الجزيرة العربية، كلية الآداب - جامعة الرياض.
- (١٤) ملطى، سعد قسطندي، (١٩٦٨)، خليج السويس "دراسة إقليمية" رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة.
- (١٥) سعيد عاشور، (١٩٦٥)، العصر المماليكي في مصر والشام، القاهرة.
- (١٦) سليمان، عطية سليمان، (١٩٥٩)، سياسة المماليك في البحر الأحمر حتى نهاية عصر السلطان برسباي، رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة.
- (١٧) شوقي عبد القوي عثمان (١٩٩٠) تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، مجلة عالم المعرفة، العدد ١٥١، يوليو.
- (١٨) صبحي لبيب، (مايو ١٩٥٢)، التجارة الكارمية وتجار مصر في العصور الوسطى، المجلة التاريخية المصرية، المجلد الرابع، العدد الثاني.
- (١٩) صلاح الدين الشامي (١٩٦١) الموانئ السودانية، القاهرة.
- (٢٠) قاسم عبده قاسم (١٩٨٠) علاقات مصر بعالم البحر الأحمر في عصر سلاطين المماليك الجراكسة، سمنار الدراسات العليا لجامعة عين شمس عن البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة، القاهرة.

- (٢١) عباس عمار، (١٩٤٦)، المدخل الشرقى لمصر، مطبعة المعهد العلمى الفرنسى، القاهرة.
- (٢٢) الشامى، عبد العال عبد المنعم، (١٩٧٣)، مصر عند الجغرافيين العرب فيما بين القرنين الثالث والتاسع الهجرى، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة.
- (٢٣) القوصى، عطية أحمد، (١٩٧٣)، تجارة مصر في البحر الأحمر من فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة.
- (٢٤) _____ (١٩٨١) تاريخ دولة الكنوز الإسلامية، القاهرة.
- (٢٥) على مبارك باشا (١٣٠٦هـ) الخطط التوفيقية الجديدة لمصر والقاهرة، ٢٠ أجزاء، بولاق.
- (٢٦) محمد رمزى، (١٩٩٤)، القاموس الجغرافى للبلاد المصرية، القسم الثانى، البلاد الحالية، الجزء الثانى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.
- (٢٧) أحمد، محمد عبد العال، (١٩٨٠٢)، البحر الأحمر والمحاولات البرتغالية الأولى للسيطرة عليه "نصوص جديدة مستخلصة من مشاهدات المؤرخ اليمنى" "بامخرمة" كما سجلها في مخطوط "قلادة النحر"، دراسة وتحقيق، القاهرة.
- (٢٨) فهمي، نعيم زكى، (١٩٧٣)، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر العصور الوسطى) رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة.
- (٢٩) نعوم شقير، (١٩٩١)، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، دار الجبل، بيروت.
- (٣٠) هايد، ج، (١٩٩٤)، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ج ٤، ترجمة أحمد رضا محمد، مراجعة عز الدين فوده، القاهرة.

ب - قائمة المراجع باللغة الأجنبية:

- ١- Ahmed Darrag: L'Egypte Sous le Rogne de Barsbay.
- ٢- Dopp (P.H.) L'Egypte au Commencement du ١٥eme Siecle, Le Caire ١٩٥٠.
- ٣- Felix Fabri: The Wanderings of Felix, from the Library of Palestine Pilgrims, Text Society, London ١٨٩٧.

- ٤ - Huzayyin, S., Arabia and the Far East, Cairo, ١٩٤٢.
- ٥ - Kammerer, A., "La Mer Rouge à travers les Ages", Extrait de La Revue de Paris, ١٩٢٥.
- ٦- Murray (J.): Handbook for Travellers in Syria Palestine and Sinai, London, ١٨٧٠.
- (٣) Niebuhr (C.): Voyage en Arabie et en d'outre Pays Circonvoisins, T. ١, Amsterdam ١٧٧٦.
- (٤) Pococke (R.): Description of the Faet and Some Other Countries, London ١٧٤٥.
- (٥) Ruch Brooke: Western Arabia and The Red Sea.
- (٦) Thenoud (J.): Le Voyage d'Outre Mer de Jean Thenoud, Paris ١٨٨٤.
- (٧) Wilson (A.): The Suez Canal its Past, Present and Future, London ١٩٣٣.