

طريق بصرة - حلب للقوافل التجارية كما وصفها الرحالة الأوروبيون في العصر الحديث

د. فلاح عبد المحسن *

السيد / مصطفى عباس جعفر **

لم تنل طرق القوافل التجارية الصحراوية في أقاليم الشرق العربي خلال تاريخها الحديث حظاً وافراً من الدراسة والبحث، وذلك لاعتبارين أساسيين :

الأول : قلة المصادر والوثائق التي خلفتها تلك المجتمعات الصحراوية، نتيجة عدم اهتمامها بالتدوين كوسيلة لتنظيم علاقاتها العامة، طالما كانت الكلمة والعهد يجلان عمل القوانين والمواثيق .

ثانياً : إن عصر الثورة الصناعية والتوسع الاستعماري شهد اهتماماً بالطرق البحرية، لأنها كانت تمثل عصب تلك الامبراطوريات الأوروبية في العصر الحديث، وأكثرها شيوعاً. ولعل الطريق البحري الذي يربط الشرق الأقصى بأوروبا عبر الخليج العربي وبلاد وادي الرافدين من أهم تلك الطرق البحرية منذ العصور القديمة حتى الآن.

ولكن ظهور الدراسات التي اهتمت بالجزء البحري سواء في المحيط الهندي والخليج العربي، أو في البحر المتوسط^(١) قد أغفل الجزء البري منه الذي يربط الخليج العربي بموانئ البحر المتوسط في بلاد الشام، الذي يعرف بطريق بصرة - حلب، الصحراوي، أو طريق القوافل التجارية الصحراوي الكبير The Great Desert Caravan Route أو طريق الفرات الصحراوي الذي ما زالت معلوماتنا عنه نزره وقليلة.

* استاذ تاريخ أوروبا العصور الوسطى المساعد كلية التربية - جامعة البصرة

** كلية التربية / جامعة البصرة

(١) هناك العديد من الدراسات التي اهتمت بتجارة الخليج العربي والتجارة فيه في العصور الحديثة التي يصعب حصرها في هامش واحد ولكن أهمها :

1 - Robinson, F. The Trade of the East Indian Company From 1709 - 1813, (Cambridge, 1912).

Mun, T. A Discourse of Trade From England into East Indies, (London, 1621)

عمد امين، د. عبد الأمير، الشركات التجارية الاحتكارية الإنكليزية في منطقة الخليج العربي خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر المؤرخ العربي العدد ١٢ (١٩٨٠)، ص ١٨٥ - ٢١٥.

إن الصورة التقليدية عن هذا الطريق : هي أن السفن التجارية القادمة من جنوب شرق آسيا والهند تفرغ حمولاتها في البصرة، ومنها لتنتقل على ظهور الجمال عبر الصحراء إلى حلب واللاذقية في بلاد الشام، ومنها إلى أوروبا.

وهذا التصور يترك في الذهن الكثير من الأسئلة دون إجابات مثل : ما هي أنواع القوافل التجارية التي تملك ذلك الطريق؟ وما هي مواسم سيرها؟ وأين كانت تتوقف خلال رحلتها الطويلة؟ وكم كانت تكاليف السفر فيه؟ وما هي التنظيمات المالية والضريبية التي يتحملها التجار والمسافرون في هذا الطريق؟... الخ.

ومن هنا فإن هدف هذا البحث هو دراسة هذا الطريق التجاري في العصر الحديث، على ضوء المعلومات التي أفادت بها كتب الرحلات الأوربية، عندما أصبح هذا الطريق يلعب دورا «مهما» ومميزاً في تجارة الشركات الأوربية مع الهند والشرق الأقصى.

وتجدر الإشارة إلى أن من أهم نتائج النهضة الأوربية هو اهتمام أوروبا بآسيا لأهمية مواردها الاقتصادية، ففي الوقت الذي اتجهت فيه أسبانيا والبرتغال نحو العالم الجديد، اتجهت بلدان شمال غرب أوروبا وبخاصة انكلترا، وفرنسا، وهولندا، فضلاً عن البرتغال، نحو الشرق، وذلك لإدراكها أن «تجارة الهند هي تجارة العالم» وبذلك توجه إلى الهند عدد من الرحالة الإنكليز، والفرنسيين وأغلبهم من مبعوثي شركتي الهند الشرقية الإنكليزية والفرنسية، إما لدراسة الجدوى الاقتصادية والزمنية لهذا الطريق، أو لنقل البريد إلى الهند في بداية الأمر، ولكن أولئك الرحالة استخدموا طريق الفرات الصحراوي هذا بكثافة، منذ منتصف القرن الثامن عشر، وذلك لعدة أسباب منها :

- فشل المحاولات في إيجاد طريق عبر القطب الشمالي، سواء حول سيبيريا أو حول أمريكا للاتصال بالشرق، وكذلك ترك فكرة إيجاد طريق عبر روسيا للوصول إلى الصين والهند.

- وإن الطريق البحري عبر رأس الرجاء الصالح وإفريقيا طويل جداً وخطر على التجارة الإنكليزية الحساسة جداً للمنافسة الأسبانية - البرتغالية، حيث كانت أغلب محطات التجارة وموانئ تحت السيطرة الأسبانية، أو البرتغالية.

- وسيطرة الفرنسيين على البحر الأحمر بعد الحملة النابليونية على مصر عام ١٧٩٨ م. وتزايد النفوذ الفرنسي هدد طريق المواصلات التجارية الإنكليزية مع الهند. وحتى عندما كان نابليون يهيء لحملة عام ١٧٩٨ م أدرك نيلسون أهمية المشاريع الفرنسية لضرب المصالح البريطانية في الهند والشرق بصورة عامة، بذلك شهد ذلك الطريق نشاطاً «واضحاً» في تلك الفترة حيث سلكه بعض السفراء والعسكريين الإنكليز وفي مقدمتهم الكاتب Thomas Dural الذي قطع طريق

حلب - بغداد في ١٢ يوماً، ومن بغداد إلى البصرة بعشرة أيام.^(١)
 - ولكن الرحالة S. Cowper يرى أن الاهتمام بطريق الفرات الصحراوي يرجع إلى كون الطريق الشمالي وهو حلب - أورقه - دياربكر - ماردين - موصل بغداد طويلاً جداً ومخوفاً بالمخاطر، بالرغم من كونه مشمساً. ولأن الملاحه ما بين مسكينه والفلوجه صعبة جداً إن لم تكن مستحيلة، ولعدم وجود مواد غذائية وتجهيزات رخيصة في بعض مناطق.^(٢)

لم يترك الرحالة المبكرون وصفاً لهذا الطريق، بالرغم من استخدامه منذ النصف الثاني من القرن السادس عشر. ولعل البرتغاليين أول من سلكه، بالرغم من عدم تشجيعهم لاستخدام الطرق البرية، بهدف زيادة قبضتهم على الطريق البحرية التي كانت شريان امبراطوريتهم. لقد استخدم Antonio Tenreiro هذا الطريق لنقل البريد إلى الهند مرتين :

الأولى : عام ١٥٢٣م عند عبوره الصحراء من حلب الى البصرة فالهند.

والثانية : عند عودته عام ١٥٢٨م من هناك إلى البرتغال. لكنه لم يورد أية تفصيلات عن الطريق في رحلته التي نشرها ١٥٦٠م. وكذلك الحال مع جماعة من الرحالين البرتغاليين أيضاً بزعامه Antonio Teixeira عام ١٥٦٥م، ومع الرحالين الإنكليزي نيويري - فيج - ايلدرد عام ١٥٨٣م وهناك آخرون سلكوا جزءاً منه.^(٣)

ولعل البرتغالي Pedro Teixeira أول من وصف الجزء الجنوبي من الطريق (البصرة - كربلاء) في رحلته عام ١٦٠٤م حيث تحول من كربلاء إلى بغداد، ومنها إلى حلب عبر طريق بغداد - حلب الذي يعرف بالطريق الصحراوي الصغير The Little Desert Caravan Route^(٤) وهذا ما عمله الرحالة الإيطالي دي لافال بعد عشرين عاماً (١٦٢٤م) حيث سلك نفس الطريق ولكن دون أن يذكر وصفاً دقيقاً للطريق،^(٥) وبذلك فهو لا يختلف مع البرتغالي Gaspar de Bernardino الذي سلك الجزء الشمالي منه (النجف = حلب) للفترة ١٦٠٦ - ١٦٠٧.^(٦)

وعلى أية حال فإن قصور الرحالين في القرنين السادس عشر والسابع عشر، عوضه،

Carruthers, D. The Desert Route to India, Being the Journal of Four Travellers by the Great Desert Routecaravan Routes (1) Between Aippo and Basra, 1750 - 1751, (London, 1929), P.22.

Cowper, S. Through Turkish Arabia : A journey From The Mediterranean to Bombay by «the Euphrates» and Tigris (2) Vallayes and The Persian Gulf, (London, 1894), the Introduction.

Carruthers, D. Op. Cit. P. 16 - 19. (3)

The Travels of Pedro Teixeira From India to Italy By Land, Second edition, (London, 1716). (4)

The Travels of Peter Della Valle, Sirmamed the Traveller, Containing a description of the East Indies Arabia,... etc., (5) Hakluyt Society), (London, 19).

Carruthers, Op, Cit. P. 19. (6)

الرحالون المتأخرون في القرون التالية، وأمدنا بمعلومات قيمة عن الطريق لا نظن أنها تختلف كثيراً عما كانت عليه الحال في الفترات المبكرة، محطات الطريق ما زالت باقية حتى يومنا هذا، ومواسم سير القوافل ظلت ثابتة حتى مطلع هذا القرن، والضرائب والتنظيمات المالية كانت جزءاً لازماً من تلك القوافل، وإن وجد هناك بعض التغير فهو في حجمها ونسبها وهكذا مثلاً يتفق أغلب الرحالون الذين جابوا طريق بصرة - حلب الصحراوي : أن هناك نوعين من القوافل التجارية التي تسلك الطريق سنوياً وهي :

أولاً : القوافل التي يتحدد موعد قيامها من الزبير بوصول السفن التجارية القادمة من الهند وموانئ الخليج العربي، إلى البصرة، حيث يرسل قسم من بضاعتها إلى بغداد عبر الطرق النهرية، والقسم الآخر يحمل مباشرة إلى حلب عبر الصحراء، ويذكر الرحالة الإنكليزي بلاستيد عام ١٧٥٠م أن باشا البصرة يتدخل أحياناً لإجبار التجار على إرسال بضائعهم إلى بغداد، وذلك للحصول على ضرائب إضافية في بغداد، لكن التجار يفضلون إرسالها عبر الصحراء مباشرة إلى حلب لقلّة الضرائب والكلفة، وتكون المخاطر محدودة جداً^(١).

تصل السفن التجارية من الهند إلى البصرة اعتيادياً في منتصف حزيران من كل سنة، وإذا لم تكن هناك أية عراقيل فإن القوافل تبدأ رحلتها من الزبير خلال الإسبوعين الأولين من تموز^(٢) وقد ذهب (تكسيراً) في رحلته مع قافلة بدأت سيرها في الأول من آب عام ١٦٠٤^(٣).

وبالإضافة إلى تلك القوافل السنوية هناك الكثير من القوافل التي تنطلق عند حاجة التجار إليها وهي أصغر حجماً من سابقتها وليس من الضروري إن تنتظر وصول السفن التجارية من الهند ولا موسم الأمطار خوفاً من شحة الأمطار كما يذكر «تافرنيه» مثلاً^(٤) في هذا النوع من القوافل سافردي لأقال من البصرة في العشرين من مايس ١٦٢٤م وغودنوفي التاسع من نيسان ١٦٦٣م^(٥).

بل وينصح الرحالة الإنكليزي Thomas Howel الرحالين بأن «أفضل الطرق للتجار القادمين من الهند إلى أوروبا الذين يملكون بضائع كثيرة أن يؤجروا الجفال والبغال لحمل بضائعهم مباشرة، دون انتظار القوافل السنوية الكبرى، لأن همولتها كبيرة، وسيرها بطيء إلى حد ما، قد يستغرق خمسين يوماً، في حين استئجار ٤٠ - ٥٠ رجلاً وبعض الأدلاء المرشدين

Ibid P. 34, 95, and 19.

(١)

Ibid P. 63

(٢)

Teixeira, Op. Cit, P. I-3.

(٣)

(٤) تافرنيه، العراق في القرن السابع عشر كما رآه الرحالة الفرنسي تافرنيه ترجمة بشير فرانسيس وكوركيس عواد (بغداد - ١٩٤٤)، ص ١٦.

Della Valle Godinho, Manuel de. OP. Cit .Letter No. XI, On Aug.5, 1625, Relagao Do Novo Que Fez Por Terra e Mar, (٥)

Vindo da India Para Portugal no anno de 1663, (2ed. edition), (Lisboa, 1824), P. 130

للقيام بقافلة تجارية قد يكون غالبا، ولكنه أسرع بكثير، وقد يستغرق نصف وقت القافلة السنوية تقريبا، ربما ٢٢ - ٢٣ يوماً^(١).

ثانيا : القوافل المكونة من الجمال الفتية المخصصة للبيع فقط، ولا تحمل أية بضاعة في رحلتها من البصرة إلى حلب، ولا تدفع أية ضرائب في الطريق. ويذكر الرحالة الإنكليزي بلاستيد أن شيخ الأحساء هو الذي يرسل مثل تلك القوافل سنوياً حيث يعين أحد أتباعه أو أقربائه كشيخ للقافلة، وبعد ثلاثة أيام يلتحق بها كل من لديه جمال أخوي للبيع، حيث يتضاعف عددها إلى ثلاث مرات أو أكثر عند الوصول إلى حلب.

يبدأ رحيل هذه القوافل عادة في الفترة من منتصف نيسان حتى منتصف حزيران من كل عام، حيث يزداد الطلب في هذه الفترة بالذات على الجمال في الإمبراطورية العثمانية (الجزيرة العربية وبلاد الشام)، وكذلك حتى يتمكن تجار الإبل في هذه القوافل من بيع إبلهم مبكراً، والعودة مع القوافل التجارية السنوية النازلة من حلب إلى البصرة في أواخر تموز، وأوائل آب من كل عام^(٢).

وبالإضافة إلى تلك القوافل، فهناك عدد من القوافل التجارية الصغيرة التي تخرج من البصرة إلى بغداد، ولا تعتمد في رحلتها على تجارة الهند فقط، وإنما على تجارة البصرة نفسها والجزيرة العربية، وتعود بضائعها إلى تجار محليين أو من بغداد^(٣). ولكن كتب الرحلات لا تتحدث عن هذا النوع من القوافل. إما لأنها لا تثير اهتمامهم، أو لأن أغلب التجارة الأوربية التي ترسل إلى بغداد من البصرة تذهب عن طريق النهر بصورة عامة.

ومهما يكن عدد تلك القوافل واتجاهاتها فإن كل قافلة تعتمد اعتمادا كبيرا على رئيس القافلة أو شيخها الذي تسميه كتب الرحلات باسم «كرفان باشي» Caravan Bachi ويتم اختياره من قبل التجار والمسافرين معا وتناط به أوقات الحل والرحيل، واختيار أماكن المبيت والفصل في المخاصمات التي قد تنشأ بين أفراد القافلة في الطريق، وتمثيل القافلة لدى أصحاب الشأن في المناطق التي تمر بها. وإذا حدثت بعض الخلافات أثناء سير القافلة فإن «مجلسا» أعلى يتكون من الشيخ والأدلاء للتشاور وتحل الأمور المستعصية عن طريق التصويت^(٤).

(١) A Journal of the Passage From India by a Route Partly Unfrequented through Armenia and Natolia or Asia Minor (London, 1789), 172.

Carruthers, Op, Cit. P.34 and 62.

Ibid P. 63 - 64

(٢)

(٣)

(٤) عن مهام شيخ القافلة أثناء الرحلة راجع : وتافرنية : المصدر السابق، ص ١٦ - ١٧

Kapper, J. Observations On The Passage to India Through Egypt, By Vicna, through Constantinople to Alppo and From thenc By Baghdad and Directly Across The Great Desart to Bassora, (London, 1785), P. 185 and Passim.

Poinssil, L. Voyage Baghdad a Alpe 1808, (Paris, 1899), P.3.

ولا تذكر كتب الرحلات معلومات كافية عن شيوخ القوافل، سوى ذكر بعض أسمائهم وهم لا بد أن يكونوا معروفين في الزبير والبصرة من قبل المجتمع التجاري، ولربما ينتمي بعضهم إلى ذلك المجتمع مباشرة، فقد سافر تكسيرا عام ١٦٠٤م مثلا مع شيخ قافله اسمه الحاج محمد بن فالح العرساني Haggi Mahamed Ben Falah Arsani الذي تعرف عليه تكسيرا عن طريق مترجم تركي الأصل، اسمه مصطفى يقيم في البصرة، ويتصل به التجار البنادقة والبرتغاليون فيها لترتيب سفراتهم عبر الصحراء، لانهم يتقون به كثيرا^(١) أمادي لافال سافر عام ١٦٢٤م مع شيخ قافلة اسمه حاج أحمد Haggi Ahmad^(٢) (ولا يذكر اسم أبيه) وغودنهور سافر عام ١٦٦٣ مع قافلة الحاج ذيب Haggi Deb^(٣) . . . الخ .

أما بلاستيد فيذكر في رحلته عام ١٧٥٠م «أن الشيخ ذا السمعة الحسنة الذي يختاره التجار دوما هو السيد «طالب» الذي يحترمه كل شيوخ الصحراء، لأنه يعمل بشرف وإخلاص وأن كلمته هي جواز سفره وعقده الذي يتعامل بهما، كونه رجلا متدينا حتى إن بعض الرحالين والقناصل الأوربيين مثل Monro وRoberts سافروا في قافلته مرات عديدة، وكانوا مرتاحين منه، وعند وصولهم إلى حلب أهدوه ساعة ذهبية وهدايا ثمينة أخرى . . .»^(٤) في حين يرى نيبور «أن أكثر الأسفار أمانا» هو السفر بمصاحبة عشائر بني خالد Beni Khaled الذين يجلبون في كل عام مجموعة كبيرة من الجمال إلى حلب للبيع، ويمرون في طريقهم قرب البصرة. ومما لا يبعث على الخوف كثيرا هو السفر بصحبة قافلة تجارية يقودها أحد أعيان البصرة الذي يكون تاجرا فيها، ذلك أنه يعنى كثيرا بحماية القافلة وسمعته الطيبة، مما يجعله لا يهمل حماية السياج، وإنه يعرف شخصا كافة الشيوخ الكبار . . .»، وقد يتعرض الرحالة والتجار للأخطار إذا سافروا مع قافلة يقودها شيخ من الأتراك، وهذا ما حدث في القوافل التجارية الصاعدة من بغداد إلى حلب، أو من بغداد إلى مكة المكرمة، وذلك لانعكاس العلاقات السيئة دوما ما بين السلطات العثمانية وشيوخ العشائر في الطريق على مثل تلك القوافل . . .»^(٥)

ولكن يذكر الرحالة الفرنسي لويس يوانسو الذي سافر عام ١٨٠٨م من بغداد إلى حلب «أن رئيس قافلته هو منصور العبيدي Mansour - el - Eubeida من عشيرة (آل عجيل) وهو خبير بالطريق، وشجاع، ومن عشيرة أفرادها إما من العسكر، أو التجار، وحازوا على ثقة باشا بغداد

Teixiera, Op. Cit. P.18 - 20.

(١)

Della Valle Op. Cit, Letter No. XI On Aug. 5, 1625

(٢)

Godinho, Op. Cit. P. 129.

(٣)

20 - Carruthers, Op. Cit. P. 98.

(٤)

(٥) نيبور، شهادات نيبور في رحلته من البصرة الى الحلة عام ١٧٦٥ ترجمة سعاد هادي العمري، بغداد ١٩٥٠، ص ١٩٥ - ١٩٦

وتجارها، ومقرهم الرئيس في الزبير بالقرب من البصرة ولكن منهم من يسكن بغداد، وحلب ودمشق، وهم مشهورون بقيادة القوافل التجارية عبر الصحراء...»^(١)

وبالإضافة إلى شيخ القافلة، فإن القافلة تضم المؤذن Muezen والقهواتي Kahwadji، والحلاق، والخياط، وأشخاص لربط وتحميل الأمتعة على الجمال. ووظيفة المؤذن ليس إعلان أوقات الصلاة، وإنما لإذاعة أوامر الشيخ بالتهيؤ للحركة، أو التوقف للمبيت، والقهواتي يقوم بإعداد القهوة وتوزيعها في الخيام، ويحصل على أجوره من أعيان القافلة والتجار لقاء تلك الخدمة، وهناك البيروقراط وقائد الجمل Trakthrevan وهكذا تكون القافلة مجتمعاً صغيراً متحركاً^(٢).

ولا بد أن يكون شيخ القافلة معروفاً لدى السلطات المحلية في البصرة لأنه يجب حصوله على إجازة من الباشا مباشرة بعد دفعه رسوماً خاصة.

ويرى نيبور أن الباشا يمنح تلك الإجازة إلى الشيخ الذي يدفع أعلى الأسعار، «فدفع أحدهم مبلغ أربعة آلاف دوكانو ذهبي سنة ١٧٦٥م فيما لو سمح له بقيادة قوافل من بغداد إلى حلب وبعد ثلاثة أسابيع تقدم شخص آخر فدفع ستة آلاف دوكانو فرجحت كفته»^(٣). ولا تذكر كتب الرحلات كم يدفع شيخ القافلة إلى باشا البصرة مقابل حصوله على الإجازة، ومن المحتمل أن لا يكون رسمها أقل مما في بغداد.

تباين الأجور التي يدفعها كل مسافر في القافلة إلى الشيخ مقابل نقله من البصرة إلى حلب. (فقد ذكر تكسيرا) أنه دفع خمسين دوكانو ذهبي حتى وصل إلى حلب^(٤) في حين دفع ماثيو جونر تسعون باوند عام ١٧٨٥م^(٥).

ولم يذكر الرحالون الآخرون تفصيلات عن أجور سفرهم ما عدا الرحالة الانكليزي James Capper حيث ترك لنا نص اتفاق بينه وبين أحد شيوخ القوافل والموقع في حلب عام ١٧٨٥م وذلك لنقله من حلب إلى البصرة ثم القرين (الكويت الحالية) ونظراً لندرة هذا النوع من الوثائق، ولأنه يلقي الضوء على بعض التفصيلات التي تنظم علاقات المسافرين بشيخ القافلة أثناء الرحلة نورد هنا كما هو:

اتفاق بين الشيخ سليمان بن عديه Sulieman Ben Adeyeh والكولونيل جيمس كبير تجهيز قافلة للسير عبر الصحراء من حلب إلى البصرة^(٦)

Poinssit, Op Cit. 4 and 43.

(٢، ١)

(٣) نيبور، المصدر السابق ص ٥١

Teixiera, Op. Cit. P.30.

(٤)

Jenour, M. The Route to India Through France, Germany, Turkey, Natolia, Syria and The Desart ROF Arabia, (London, ٥) 1781), P. 30.

Kapper, Op, Cit. P. 179 - 182

(٦)

«نحن العرب النجديون نؤيد بموجب هذا العقد المدون أدناه وبملاء وإرادتنا وبموافقتنا على مصاحبة وقيادة حامله الكولونيل الإنكليزي الأصل (كبير) وجماعته وملتزم بما يلي :

١ - اصطحاب سبعين حارسا من القبائل العربية النجدية Arab Nigadi التالية : آل عقيل، وبنو خالد، مع بنادقهم كاملة، وعلى أن أكون أنا الشيخ سليمان وجماعتي الموقعين معي من ضمن ذلك العدد.

٢ - اصطحاب تسعة رفاق Refeeks بكامل أسلحتهم وعلى أن يكون اثنان منهم من فرعي قبيلة آل عقيل واثنان من فرعي عشيرة الفدان (الفداغ) EL Fedaan، وواحد من عشيرة ولد علي Welled Ali وآخر من عشيرة بني وهاب Benni Wehab، وآخر من عشيرة العجروقي Le Cruti وآخر من عشيرة البعيج Baigee والآخر من عشيرة السرحاني Sarhaani.

٣ - وتجهيز أولئك الحراس والرفاق أعلاه بكافة التجهيزات التي سنقوم بتحميلها على إبلنا والإبل الأخرى التي سنستأجرها في الطريق، إذا ما دعت الحاجة إليها.

٤ - لشراء ثلاثة عشر رطلاً من البارود، وستة وعشرين رطلاً من الرصاص Balls ونقوم بدفع ثمنه نحن وليس الكولونيل كبير.

٥ - يجهز الكولونيل كبير بتسعة عشر جملاً تخصص له وجماعته، ولأمتعتهم من ماء وتجهيزات أخرى خاصة بهم، وما تحتاجه بغالهم. بالإضافة إلى جملين قوين لحمل المحفة Mohafa لربما يرغبون بتبديل جمل كل يوم، وأن يكون هناك شخصان يقودان تلك الجمال من حلب، إلى البصرة، والقرين، وأن تستأجر شخصا آخر للعناية بالخيول طيلة تلك الرحلة.

٦ - يدفع كافة الضرائب ورسوم الطريق من كفارات وغيرها Kafaras and giawayez إلى القبائل العربية في الطريق وإلى شيخ تيمور، وشيخ ثويني، وكافة شيوخ بني خالد، وكافة العرب الآخرين الذين ربما يظهرون في الطريق. وإذا وصلنا إلى مناطق عشائر السلام Al Aslam وشمر وقبائل أخرى، علينا أن يأخذ منهم رقيقاً ليوصلنا حتى نهاية حدودهم.

٧ - أن لا ننقل أية بضائع أو رسائل أخرى لأي شخص أو أشخاص آخرين، عدا بضائع التاجر اليهودي الخواجة روبنز البالغة ٣١ حملاً Loads، وسنجهز لنقل جمل واحد أو جملين لكي تسير القافلة بالسرعة المناسبة، مع قافلة السيد كبير، ولا تفترق عنها هذه القافلة حتى القرين، وسنقوم بدفع أجور الأدلاء Dollels، والمؤدب، وMaadab، والبيرقدار، والحراس Chaous وليس الكولونيل.

٨ - ينقل السيد كبير وجماعته من قرية نيرب Nayreb وإلى القرين خلال ستة وثلاثين يوماً، وإذا رغب الكولونيل كبير الاستراحة ليوم أو أكثر في الطريق فإن ذلك لا يدخل ضمن تلك المدة، وأن نرسل قبل وصولنا إلى القرين بثلاثة أيام رسولا من قبلنا يحمل رسالة من السيد كبير إلى الوكيل البريطاني في القرين يخبره بوصولنا.

٩ - ومقابل كل تلك الخدمات أعلاه فإن الكولونيل كبير يتعهد بدفع مبلغ قدره ٩٤١ دولارا وربع الدولار في حلب، الذي استلمناه بالكامل ودفع مبلغا آخر قدره ٥٠٠ دولار خلال الرحلة، ومبلغا آخر قدره ٨٠٠ دولار رومي عند وصولنا إلى القرين بأمان. وفي حالة مخالفتنا لتلك الالتزامات أو جزء منها فإننا الموقعين أذناه نتعهد بالتضامن إرجاع أو عدم استلام مبلغ ٨٠٠ دولار روميا. أو لأجل ذلك وقعنا بإبهام كل منا في ١٦ شوال من السنة الهجرية ١١٩٢.

الموقعون

سليمان بن عديه، محمد البشير، علي بن فاضل، حاج عيسى بن حميدان، نافع بن رشيدان، سليمان بن جديب، محمد بن نجم، سليمان بن النعاسي.

الشهود

الحاج عمر العبد، إسماعيل استريسي، الحاج محمد فيروز، إبراهيم العبد، الحاج محمد أمين التكريتي، الحاج فتاح بن الحاج أصف المادارولي، إسماعيل بن أحمد التكريتي.

مما لا شك فيه : أن هذه الاتفاقية تلقي الضوء على بعض الجوانب الهامة من مسير القافلة، كالحراسة والتجهيزات، والأجور، التي يدفعها التاجر أو الرحالة إلى شيخ القافلة، ولكن هنالك ترتيبات وجوانب لم توضحها هذه الاتفاقية كنسب الضرائب التي يدفعها شيخ القافلة إلى شيوخ القبائل العربية عبر الطريق، وأجور الحراسة إلى الأدلاء والحراس، والمفاوضات مع العرب الذين لم يتضمنهم العقد، والذي أطلق عليهم بارسنز في ١٧٨٧م اسم رشوان Rashwan ففي أثناء رحلته من حلب إلى بغداد ظهر لهم ١٨ عربيا مع شيخهم يطلبون الكفارة «ضريبة الصحراء» وبعد مفاوضات دفع شيخنا له قرشا وربع القرش عن كل جمل محملا بالتجارة^(١) أما الرحالة كارهايكل فيذكر في عام ١٧٥١م أن أجرة حارس واحد أثناء الرحلة وهو يحرس ٨ - ١٠ جمال ثمانية إلى عشرة دولارات، وأن أجرة كل جمل يحمل ٥٠٠ باوند من البضائع هي سبعة باوندات استرلينية وأجرة جمل للركوب هي نصف ذلك المبلغ أي ٣,٥ باوند^(٢) لكن بارسنز ذكر أن أجرة كل حارس في القافلة النازلة من بغداد إلى حلب أو العكس هي ٤٠ قرشا (٧ ١/٢ قرش = باوند استرليني) و٤٠ قرشا مع القافلة النازلة من دمشق إلى بغداد أو العكس^(٣).

أما الضرائب التي تدفع إلى شيوخ القبائل العربية في الصحراء فما زالت معلوماتنا عنها قليلة، وقد ذكر دي لافال أنه دفع ضريبة إلى الشيخ عبدالله في جوليد، خمسة قروش عن كل جمل محمل ببضائع، وإلى شيخ بن خالد Ben Khaled خمسة طويلات (Lari) عن كل جمل،

Parsons, A. Travels in Asia and Africa.... (London, 1808), P. 90 - 92.

Carruthers, Op. Cit. P. 176.

Parsons, Op. Cit. P. 103.

(١)

(٢)

(٣)

وإلى شيخ آخر لم يذكر اسمه، وإنما وصفه بالأعمى Il Cieco يأخذ ست Sciahi^(١) في حين ذكر تافرنيه أن قافلته التي كان فيها دفعت ضريبة إلى أحد شيوخ العرب قدرها ٤٠٠ كراون (الكراون = ٢٢٥ فلساً)^(٢) أما الرحالة Beawes دفع خمسين دولاراً كضرائب إلى شيوخ الصحراء، وهكذا^(٣)، فالتباين في تلك الضرائب لا بد أن يتأثر بعدد الجمال المحملة بالبضائع في كل قافلة.

إن هذا النوع من الضرائب التي تدفع إلى شيوخ القبائل العربية في الصحراء هو الذي أثار استغراب بعض الرحالة الأجانب وبالتالي الحكم عليهم أحكاماً قاسية^(٤) ووصفهم بنعوت غير مناسبة إن أولئك الشيوخ العرب في الصحراء كانوا يعتقدون أنهم حكام تلك الصحراء، وأنهم مستقلون في إدارة شؤونهم ولذلك لهم حق ممارسة السيادة على مناطق سكناهم، وأن فرض الضرائب على التجارة هو أحد أوجه ممارسة تلك السيادة. حقيقة إن بعض القوافل الكبيرة تقاوم دفع تلك الضرائب كما تفعل الجيوش البروسية، والنمساوية والفرنسية، عند مرورها في الولايات الألمانية الصغيرة، ولكن التجار الفرنسيين كان عليهم دفع الضرائب الجمركية عند مرورهم بتلك الولايات، كما هو الحال عندما يدفع التاجر الألماني تلك الضرائب نفسها إلى الحكومة الفرنسية عند مرور تجارته بالأراضي الفرنسية.

وفي هولندا خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر كانت المدن تحتفظ بحقوقها القديمة في فرض الضرائب على البضائع المارة في حدودها، وحتى في إنكلترا نفسها أناط البرلمان في بعض المناطق حراسة الطرق التجارية إلى وكلاء محليين يفرضون الضرائب المتعددة على التجارة المارة في تلك الطرق، لقاء حراستهم^(٥)، وفي مطلع القرن السابع عشر كان ملاك الأراضي العديدون الواقعة أراضيهم على نهر Tagus الذي يربط أسبانيا بالبرتغال يفرضون الضرائب على السفن التجارية المارة بذلك النهر قبالة أراضيهم^(٦) وهكذا.

إن ما حدث لبعض الأوربيين في سفرهم عبر الصحراء من مضايقات كما حدث للمبعوث الفرنسي Mr. Barel كان بسبب عدم حنكته وتعجله في معاملة العرب الذين ظهروا له أثناء الطريق، حيث أطلق الرصاص عليهم، وقتل قسماً منهم فأدى ذلك إلى مقتله، والشيء نفسه يحدث عندما كان يسافر التاجر من لندن إلى دوفر حيث يخضع إلى المخادعة والمراوغة من قبل صاحب المحطة التجارية Inn في الطريق.^(٧)

Della Valle, Op. Cit. Letter, No. XI, On Aug. 5, 1625.

(١)

(٢) تافرنيه، المصدر السابق ص ٢٠

Della Valle, Op. Cit. Letter, No. XI, On Aug. 5, 1625.

(٣)

(٤) راجع مثلاً ما ورد في رحلة فريزر التي ترجمها جعفر خياط بعنوان رحلة فريزر إلى بغداد عام ١٨٣٤ ببغداد ١٩٦٤

Kapper, J. Op. Cit. P. 267 - 268.

(٥)

Vries, Jan The Economy of Europe In An Age Of Crusus, 1600 - 1750, (London, 1976), P. 173 - 74.

(٦)

Kapper, J. Op. Cit. P. 269.

(٧)

إذن فإبراز الرحالة الأجانب لهذه المسألة ليس له ما يبرره، فتلك حال الطرق التجارية في الغرب والشرق على السواء في الفترة ما قبل الثورة الصناعية وإن الرحالة بلاستيد على حق في اعتقاده بـ «أن الأوربي الذي يريد أن يسافر عبر الصحراء العربية بسهولة وأمان يجب عليه أن يتخلص من تصوراته الشخصية عن العرب، فقبل شروعه بالسفر عليه أن يعرف كل حقوقهم عبر الطريق ويسلك معهم بخلق وأدب وعند تصفية حسابه معهم في النهاية عليه أن يكون عادلا معهم» . . . الخ وهذا يؤيده الرحالة جيمس كبير الذي يرى أن القبائل العربية وأصحاب القوافل التجارية هم أناس ليسوا كغيرهم من رجال الأعمال «يتنافسون ويعملون جاهدين للحصول على أعلى ما يمكن من الأسعار وأنهم لا يطلبون أعلى مما يعتقدون أنها الأجور العادلة»^(١) بل ويذكر ماثيو جونز في ١٧٨٥م أنه عند وصوله إلى إحدى المحطات التجارية التابعة لشيخوخ بني خالد، استقبلنا شيخ المنطقة استقبالا وديا «وتناولنا الطعام معه ولكن عند المغادرة طلب دفع الضريبة الاعتيادية (ثلاث باوندات) التي لم تكن عندي لدفعها، بعد مناقشات طويلة تعهدت بدفعها إلى ممثل الشيخ في مدينة حلب عند الوصول وبعد أن كلفني أحد حراس القافلة . . . بعد ذلك عدنا أصدقاء وخرج الجميع لتحييتنا عند الرحيل . . .»^(٢) وهذا ما يؤيده الرحالة Beawes حيث أكد أن «عرب الطريق ناس مؤدبون وكرماء»^(٣).

وعلى أية حال، فإن ما توضحه الاتفاقية أعلاه وإشارات الرحالة الآخرين، وهو وجود مجتمع تجاري منظم للنقل البري عبر الصحراء له تقاليده وقواعده في وقت لم تخترع فيه وسائل النقل الحديثة بعد ويوجد في المحطات التجارية الرئيسية وهي حلب والبصرة على السواء ممثلون عن القبائل العربية الواقعة على الطريق ليمثلوها ومتأهبين للسفر في أي وقت، وإن هؤلاء الأدلاء والحراس يتحدد عددهم بعدد تلك القبائل، لأن كل رقيق أو دليل ينتمي لقبيلته ومقابل تأمين الطريق، ففي أراضي تلك القبيلة عليه أن يدفع نصف ما يحصل عليه من أجر في كل رحلة إلى شيخ قبيلته الذي يزوده بشارة القبيلة^(٤). ومع هذا فإن تأمين سير القافلة لا يتوقف فقط على مشاركة أولئك الأدلاء كممثلين لقبائلهم وإنما يرسل شيخ القافلة اثنين منهم يسيرون أمام القافلة بمسافة يوم أو يومين أو أكثر ليقوموا بعمليات الاستطلاع، وإرسال المعلومات بالسرعة إلى القافلة وراءهم.

يتفق الرحالون أن الزبير كانت هي أول محطة تجارية يتم فيها تجميع التجارة القادمة من البصرة منذ مطلع القرن الثامن عشر على الأقل أي قبل تأسيسها ولا يشير الرحالون المبكرون عن مكان انطلاقهم من البصرة قبل تلك الفترة. تكسيرا يذكر البرجسية مكانا لتجمع القوافل في

Ibid, P. 185.

Jenour, M. Op. Cit. P. 29-30.

Carruthers, Op. Cit. P. 37.

(١)

(٢)

(٣)

١٦٠٤م، ودي «لافال» يذكر المشراق مكانا لربط أمتعته في ١٦٢٥م^(١) أما غودنهولا يذكر شيئا بهذا الصدد. ولا نعرف سنة تأسيس الزبير بدقة، في عام ١٧٥١م ذكر الرحالة كارمايكل : أنها مدينة عربية صغيرة بيوتها مبنية من الطين، وعدد سكانها يتراوح بين ٦٠٠ و ٧٠٠ شخص^(٢) أما تايلر الذي زارها في ١٧٨٩ - ١٧٩٠م ذكر أسوارها، وأبوابها الواطئة جدا، حتى لا يدخل الجمل فيها عملا «بالضائع»^(٣) ولكن شوارعها نظيفة تثير انتباه كل من يأتي إليها من البصرة، حيث بنيت منذ قرن تقريبا من قبل أحد العرب، وأحاطها بحصن قوي لصد الهجمات الخارجية، كما ذكر جورج كهل في زيارته لها عام ١٨٢٤م حيث استقبله عند أبوابها الشيخ يوسف وثلاثة من فرسانه^(٤) ، وهي نفس الانطباع التي ذكرها فونتانيه عام ١٨٤٤م، وبذلك تحتلف الزبير عن المدن الصحراوية المجاور كالدرعية أو القرين بأنها كانت مسورة قبل تلك المدن، وذلك لموقعها التجاري والديني الحساس. لقد كانت المدينة تحت حكم عائلة آل الزهير التجارية طيلة القرن التاسع عشر وهم كانوا حلفاء لشيوخ المتفك، وعلى علاقات جيدة مع عشائر نجد والحجاز^(٥) .

بعد الزبير تأتي جوييدة، وإن ذكر تكسيرا أنه مر بالدهرمية، والبرجسية والرميلة ثم جاء إليها، وكانت تحكم من قبل الشيخ عبدالله بن راشد^(٦) الذي كان على صلات جيدة مع باشا البصرة، وزعيم البرتغاليين فيها، كما يذكر لنا «دي لافال» في ١٦٢٤م^(٧) . ومن هذه المنطقة يتفرع الطريق الذاهب إلى القرين (الكويت) ومن أهم محطاته بعدها هي : صفوان، الجهراء، والقرين، كما يذكر نيبور^(٨) ، وهي ملتقى القوافل التجارية الآتية من الجزيرة العربية باتجاه بلاد الشام، وفيها ماء جيد وحطام لأربع قلاع صغيرة ومهجورة كما يذكر بلاستيد عام ١٧٥٠م^(٩) . ويبدو أن جوييدة كانت مأهولة بالسكان حتى دمرها الفرس بعد غزوة صادق خان عام ١٧٧٥، حيث وجدها الرحالة الإنكليزي جيمس كبير مهتمة عند زيارته لها عام ١٧٧٨م.^(١٠)

بعد جوييدة تأتي منطقة الخانق Khunigtia حيث وصفها بلاستيد على أنها مجرد «محطة انتظار» تبعد مسافة ثلاثة أيام مشيا على الجمال عن البصرة ويعرض البدو فيها جمالهم للبيع، وهي

Teixiera, P. Op. Cit. P. 18. Della Valle, Op. Cit. Letter, No. XI.

(١)

Carruthers, Op. Cit. P. 174.

(٢)

(٣) رحلة تايلر الى العراق عام ١٧٨٩ - ١٧٩٠ ترجمة الاب الدكتور بطرس حداد مجلة المورد المجلد الخامس العدد الثالث ١٩٨٦، ص ٣٤.

Kappel, G. Personal Narrative of A Journey From India to England , By Bussorah, Baghdad, The Ruines of Babylon, (٤)

Curdistan The Court of Persia,... in the Year 1824, (London, 1827), P. 75.

Fontainer, V. Voyage dans L' Inde et dans le Golfe Persique Par L' Eg- Ypt et la Mer Rouge, tom II, (Lon (Paris, 1844 - ٥)

1846) P— 218 - 22.

Teixiera, P. Op. Cit. P. 17

(٦)

Della Valle Op. Cit. P. Lettre XI. On aug. 5, 1625.

(٧)

18 -

Carruthers, Op. Cit. P.68.

(٨)

Kapper, J. Op. Cit . P. 220 - 21.

(٩)

(١٠)

لا تبعد كثيرا عن مدينة صغيرة تقع الى الشمال منها اسمها Gurgam كما يذكر جيمس كبير الذي وجدها «مدينة قديمة واعد بناؤها» أما بلاستيد فأسمها Ghurare ونيبور Ghadari وتبعد مسافة يومين عن الخانق، وخمسة أيام ونصف عن البصرة، وهي «قلعة قديمة محطمة ويوجد فيها ماء حلو»^(١).

أما الأثلة (بلاستيد : Al athala، نيور Al aldth، كبير Al athe، تايلر : Al ataly)، تأتي بعد Gurgam ويرى بلاستيد : أن لا بد أن تكون قريبة من دروب زبيدة النازل إلى الجزيرة العربية، ووجدها تايلر «قرية مهجورة وليست بعيدة عن الرحية» في حين ذكرها كبير على أنها قلعة صغيرة ومهدمة ولربما تتوقف فيها القوافل مقابل بركة الرحمة بالقرب من مشهد على (النجف الحالية) حيث ذكر تكسيرا «بأن هناك خانا» لإيواء التجار والتجارة يقع بالقرب من تلك البركة^(٢)، وترسل القوافل رسلها إلى مدينة النجف للاطلاع على الأخبار السياسية، واخبار الطريق بصورة خاصة، ففي أثناء وجودنا بالقرب من مشهد علي مرت بنا القافلة القادمة من القرين يذكر بلاستيد «وأخبرتنا بأن شيوخ المتفك خاضوا معركة حاسمة مع الجيش الفارسي وأعادوا سيطرتهم على البصرة...»^(٣)، وقبل أن تصل القافلة إلى قصر الأخضر فإنها تمر بمنطقة هدية Hidia التي ذكر كبير أنها تبعد اثني عشر ميلا عن النجف. ومر بالأخضر كل من تكسيرا عام ١٦٠٤م وتافر دوژن أن يسميه بالاسم ولكن وصفه ينطبق على ذلك القصر الذي فيه «ثلاث رحاب واسعة وفي كل منها لطيفة ذات طابقين... وأمام باب هذا القصر بركة لها قناة قاعها مرصوف بالطابوق...»^(٤)

والرحالية Rahaly تأتي بعد الإخضر، وتقع في وسط سهل فسيح ومحاطة بأشجار النخيل، وبالقرب منها بثران جيدان للماء، ووصفها كبير على أنها مدينة تضم ٥ - ٦ الاف نسمة ولها تجارة مهمة مع بغداد، وبخاصة التمور، وعند وصولنا إليها أرسل لنا حاكمها العربي هدية من التمر والخبز، وتكثر فيها الماشية^(٥) أما بالنسبة إلى القوافل التجارية المقبلة من حلب إلى البصرة فإنها تتوقف في هذه المنطقة قبل وصولها إلى النجف، وذلك لإرسال الرسل إلى المدينة لاستطلاع الطريق وجمع المعلومات.

أما بعد الرحالية فتأتي واحدة من أهم المحطات التجارية وهي حكمة الحوران Hagalt al Hauran ولكن قبل الوصول إليها هناك لا بد من مكانين تتوقف فيها القوافل وذلك لطول المسافة ما بين الرحالية والحكمة. ذكر كبير أن هناك قرية مهدامة تبعد عن الرحالية بمسافة ستة عشر ساعة

(١) Carruthers, Op. Cit, P. 68. Capper, OP Cit. P.

(١) نيور. المصدر السابق ص ٤٨

Capper, Op. Cit. P. 223; Carruthers, Op. Cit. P. 69.

(٢)

Teixiera, Op. Cit. P. 21;

(٣) تايلر، المصدر السابق ص ٢٩ - ٣٠

Capper Op. Cit. P. 210.

(٤)

Ibid. P. 205 - 206

(٥)

سيراً على الجمال، في حين سماها بلاستييد رأس العين الذي حدد موقعها إلى الغرب من شتاته الحالية. أما المكان الآخر قبل حكمة الحوران هو «سهل فسيح يبعد ميلين عن قرية كبيسة، تتوقف القوافل فيه لاستطلاع الأخبار وانتظار وصول القوافل التجارية القادمة من بغداد. ذكر بلاستييد في ١٧٥٠م أن إحدى تلك القوافل وصلت فعلا حيث كانت تضم ٢٠٠٠ رجل وخمسين رجلاً مسلحاً حيث جعلت قافلتنا قوية جداً وصل عددها إلى ٥٠٠٠ آلاف رجل منها ٤٠٠ رجل محملة بالبضائع، والباقي أرسل للبيع أما الحراس المسلحون فبلغ عددهم ١١٠٠»^(١).

ويأتي حصن طاحوش Husun Tahush بعد الحكمة مباشرة وهو «حصن بني من قبل أحد الشيوخ للحصول على الضرائب» من القوافل المارة بالقرب منه^(٢).

وتعتبر طيبة من أكبر تلك المحطات التجارية قبل حلب، وتبعد عن البصرة ٢١ يوماً سيراً على الجمال. والبرتغالي Tenreiro أول من وصفها في عامي ١٥٢٣ و ١٥٢٨م حيث وجدها تضم ٥٠٠ - ٦٠٠ شخص يعيشون على بيع وتأجير الجمال إلى القوافل المارة بها. ويبدو أنها بقيت مزدهرة طيلة القرن السابع عشر، وعندما زارها تكسيراً في ١٦٠٤م وجدها تضم ٢٥٠ بيتاً، وفي ١٦٢٤م عندما مر بها دي لافال وجدها «تنتج الخضروات بكثرة، ويوجد بها وكيلاً من قبل الجالية الأوروبية في حلب»^(٣)، ويبدو أنها تدهورت في خلال القرن الثامن عشر، فعند زيارة بلاستييد لها في ١٧٥٠م وجدها مدينة مسورة بسور قوي، لكنها مهجورة، وإنما تهدمت قبل عشرين أو ثلاثين عاماً ولم يبق فيها سوى برج الإرشاد والدلالة، شاخصاً كما يذكر نيبور عام ١٧٦٥م ذلك البرج كان أصلاً برجاً لكنيسة المدينة الموجودة فيها منذ زمن الإغريق، ويرى بارسنز أنها ملتقى القوافل القادمة من بغداد بالقوافل الصاعدة من البصرة إلى حلب وليس كبيسه^(٤) أما الفرنسي يوانسو الذي مر بها في ١٧٨٥م وجدها مهجورة وأن أهلها تركوها بسبب الغارات عليهم، وسكنوا في منطقة الصخنة القريبة، ويقع بالقرب منها قصر الأخوين Guessour - el - Ekhewein والذي يعتبر من الآثار الإغريقية الهامة^(٥).

أما أهم عيون المياه التي تتوقف عندها القوافل بعد طيبة للتزود بالمياه هي عين أشعب، وعين الخروف. ولعل الحلقة Haglier آخر محطة مهمة قبل حلب، وتقع بالقرب منها قرية قديمة تعرف بالجيون Jubon، وفيها «ينتظر القوافل لاستلام أوامر الباشا من حلب، لتحديد مكان التجمع»، حتى يتمكن الشاهبندر من رؤية القافلة ولكن قرية نيرب التي تبعد عن حلب اثني عشر

· Carruthers, Op. Cit. P. 78. ; Capper, Op. Cit. 193 - 5. (١)

Capper, Op. Cit. P. 80. (٢)

Della Valle Op. Cit. Letter No. XI : Carruthers, Op. Cit. P. 85; Teixeira Op. Cit. P. (٣)

· Carruthers, Op. Cit. P. 86 (٤)

Parsons, Op. Cit. P. 86 - 87. (٥)

Poinssot, Op. Cit. P. 86 - 87. (٦)

نيبور، المصدر السابق. ص ١٩٣

ميلا «هي محطة الوصول وانقضاء القافلة، ويوجد فيها عشرون موظفا» من الكمارك في خيمهم، لتفتيش القافلة بدقة، بحثا عن اللؤلؤ لأن ضربيته مضاعفة حتى عشروا على مجوهرات مع شخص أرمني تقدر بمائتي ألف روبية^(٢٥) (الف باوند استرليني)^(١)

جدول رقم (١)

طريق بصرة - حلب : أهم محطاته التجارية والمسافة بينها بالساعات كما ذكرها جيمس كبير عام ١٧٧٨م

اسم المحطة التجارية	عدد الساعات	عدد التوقيات (الليالي والمبيت)
حلب - نيرب	٣	—
نيرب - الحقله	٩	—
الحقله - العاشق والمعشوق	٧ ^٣ / _٤	—
العاشق والمعشوق - عين الخروف	٦٨ ^٤	يتخللها ستة توقيات ومبيت عند عيون المياه
عين الخروف - حكله الحوران	٣٧ ^١ / _٤	يتخللها أربعة توقيات ومبيت عند عيون المياه
حكله الحوران — ؟	٢٤	يتخللها توقيين توقيات ومبيت عند عيون المياه
— الرحالية ؟	١٩ ^١ / _٤	يتخللها توقف واحد توقيات ومبيت عند عيون المياه
الرحالية - هدية	١٥	يتخللها توقف واحد توقيات ومبيت عند عيون المياه
هدية - بركة الرحمة	٤ ^٣ / _٤	—
بركة الرحمة - الأثلة	٥	—
الأثلة - جوييدة	٧٧ ^١ / _٢	ويتخللها ثمانية توقيات ومبيت عند عيون المياه
جوييدة — الزبير	٣ ^١ / _٢	—
الزبير - البصرة	٣ ^٢ / _٢	—
حلب — البصرة	٢٧٨ ^١ / _٢	ساعة سيرا على الجمال فقط ولكن الرحلة استغرقت ٢٤ يوما ونصف

يبدو كما تقدم أن المحطات أعلاه لا تختلف كثيرا عن المحطات التي ذكرها نيبور في ١٧٦٥م والتي استقاها من رواية لأحد البدو الذي سافر في الطريق «لأكثر من عشرين مرة» وزاد عليها أحد التجار بعض الأسماء وتلك المحطات هي :

الزبير - جوييدة - الخنقة - القصر (وهو قلعة مهمة) - وادي أبو مريس (عيون سعد أم كرون) - الغضاري - الأثلة - بركة الرحمة (بالقرب من النجف الحالية - الطقطقة (الجبانية) - وشهد حسين (كربلاء) - الأخضرير - رأس العين - تميل - كبيسة - عقلة الحوران - جب الجاموس - المانعي الرنقة - البردون - الرحبة - جب الغنم - جبل البشير - العدمة - طيبة قصر العين - قاع أبو قياض - عفر الروثة - صهاريج - مرتفعات سبيت (وفي هذه المرتفعات توجد الحلقة) - سيفر (عين ذهب) - حلب.^(١)

يبدو أن ليس كل ما ذكره نيبور أعلاه هي محطات تجارية تقع على الطريق، وإنما هي إما أسماء لعيون مياه، أو مرتفعات جبلية، وبخاصة الأجزاء الشمالية من الطريق. وادي أبو مريس مثلا وادي جاف الآن يقع مقابل مدينة السماوه الحالية، وليس محطة تجارية، والطقطقة كذلك تقع بالقرب من الكوفة الحالية، وهي أول محطة تتوقف فيها القوافل الصاعدة من النجف والكوفة، إلى بلاد الشام، ولم يسبق أن مر بها طريق بصرة - حلب، وكذلك الحال بالنسبة إلى كربلاء حيث لم تمر بها القوافل، إلا قوافل المسافرين إلى بغداد، إنها تقع إلى الشمال الشرقي من الطريق الذي يمر بالأخضرير القريب منها. أما كبيسة هي آخر محطة تجارية للقوافل الصاعدة من بغداد إلى حلب قبل التقائها بقوافل البصرة.

ويجمع كل الرحالين الذين سلكوا الطريق أنهم لم يتوقفوا عند كبيسة وإنما إلى الغرب منها. أما تلك المناطق الواقعة في حوض الفرات الأعلى، مثل جبل البشير، العدمة، قاع أبو قياض، الصخنة تعرف بمرتفعات طيبة، كما ذكر بوانسو الذي مرّ بها في ١٨٠٨م. وكذلك الحال مثل جبل الحص، وسبيت. والحمام هي مرتفعات تقع بالقرب من حلب، وتقع في وسطها عيون الملتقى EL - Mellegué^(٢)

وينفرد نيبور من بين الرحالة الآخرين بذكر طريق بديل عن الطريق أعلاه وذلك لاستخدامه عندما ينعدم الأمن فيه، ويبعد أكثر باتجاه الغرب في عمق الصحراء وفي هذه الحالة يجب التزود بالماء اللازم لمدة أربعة أو خمسة أيام على الأقل، وأهم محطاته هي :

الزبير - جوييدة - شكرة - الخائق - القصير - السلطان - الأثلة - قطرى البديء - حجرة أو

(١) تيبور المصدر السابق، ص ٥٠ - ٥١

(٢)

محيوز - القصر - الصواب - الصرايم - الصخرة - بئر قديم - أبو فياض - الحمام - جبل الحص - الحقلية - سفير - حلب.^(١)

ويبدو من محطات هذا الطريق : أن الافتراق عن الطريق الأول يبدأ من الخائق باتجاه السلطان (نقرة السلطان الحالية) ومن ثم العودة إلى الأثلة، أي الابتعاد عن مناطق عشائر الفرات الجنوبي وخاصة عشائر المنتفك، ومن ثم الرجوع من الأثلة إلى عمق الصحراء، حتى جبل الحص، والحقلية، في أعالي الفرات، أي الابتعاد عن عشائر الفرات الأعلى التي كانت في صراع مستمر مع السلطات العثمانية.

ومهما يكن عدد تلك المحطات ومواقعها فإن الوقت الذي تستغرقه القافلة في رحلتها يتحدد بحجم القافلة، وطريقة السفر إلى حد كبير، فالقوافل التجارية السنوية الكبيرة تسير ببطء ويتفق أغلب الرحالين على أن معدل سيرها هو ٧ - ١٢ ساعة يوميا وبذلك يكون طول الرحلة من خمسة وأربعين إلى ستين يوما «ما بين البصرة وحلب، إذن هذا الطريق ليس أطول وقتاً» من طريق بغداد - حلب، حيث قطع يوانسور رحلته بستين يوما أيضا^(٢) بل وأقصر من طريق بصرة - بغداد - موصل - حلب، الذي يستغرق في أحسن حال ٥٢ يوما إن لم يكن أكثر.^(٣)

ولكن القوافل السريعة التي ليست بالضرورة محملة بالبضائع تقطع ذلك الطريق بفترة أقل : كيبير ١٧٧٨م، ٢٤ يوما، ماثيو جونر ١٧٨٥م، ٢٤ يوما كذلك، آيس آيرون ١٧٨١م، ٢٥ يوما، روبرت ١٧٥٠م، ٣٥ يوما^(٤) أما المسافرون المحليون الذين يقومون بنقل البريد يقطعون الطريق حتى بأقل من تلك الفترة، إذ تستغرق رحلتهم من ١٦ إلى ١٨ يوما «بينما ذكر القنصل البريطاني في البصرة Manesty عام ١٧٩٩م أن رسل البريد المحليون Tartars يقطعون ذلك الطريق بفترة ١٣ - ١٥ يوما»^(٥).

إذا كانت سرعة القافلة تتحدد بطبيعة حجمها، فإن الرحالة يختلفون في تقديراتهم لأحجام تلك القوافل.

يتحدث Barkers مثلا عن قافلة تتألف من ألفين إلى خمسة آلاف جمل، تذهب مرتين في العام بين البصرة وحلب وحقيقة أن جون أيلدرد ذكر أن قافلته في عام ١٥٨٣م تتألف من أربعة آلاف جمل محملة بالتوابل والسلع الأخرى، ولكن يبدو أن تلك الأرقام لا تخلو من مبالغة إذ أن ايا من رحالة القرن السابع عشر لم يذكر مثل تلك الأحجام في القوافل التي سافروا معها.

Poinssot, Op. Cit. P. 163.

Carruthers, Op. Cit. P. 102.

Capper, Op. Cit. P. ; Jenour, Op. Cit. P. 25; Carruthers, Op. Cit. P. 34 - 35.

Irwin, E. Series of Adventurers in the Course of Voyage up the Red Sea... etc, (London, 1887), P.

Carruthers, Op. Cit. P.36

(١).

(٢)

(٣)

(٤)

(٥)

البرتغالي Bernadino سافر مع قافلة تتألف من ١٤٠٠ جملاً و ٨٠٠ من حيوانات الحمل الأخرى، وتكسيرا سافر في ١٦٠٤م بقافلة صغيرة تتألف من ١٥٠ جملاً و ٩٥ حماراً فقط، ودى لافال قدر حجم قافلته في ١٦٢٥م بألف وخمسمائة جمل، واربعين خيمة، وناقريه ذكر أن قافلته في ١٦٦٨م تتكون من ٦٠٠ جملاً و ٤٠٠ شخصاً فقط وهكذا.^(١)

ولكن قوافل الفترات المتأخرة تبدو أكبر حجماً «من القوافل السابقة ربما يرجع ذلك لازدهار التجارة انذاك.

ويتحدث بلاستيد عن قافلته عام ١٧٥٠م أنها كانت تتألف عند انطلاقها من ألفي جمل ومائة وخمسين حارساً» وعند منتصف الطريق انضمت إليها قافلة بغداد، لتصبح مكونة من خمسة آلاف جمل. أما كارمايكل فقد سافر مع قافلة تضم ١٢٠٠ جملاً وخمسين حصاناً وثلاثين حماراً وتقدر حمولاتها بثلاثمائة ألف باوند استرليني وكانت بحراسة ٢٤٠ حارساً.^(٢)

إن الكلفة الإجمالية لاية رحلة في هذه القوافل تتوقف على قدرة الشخص في الإنفاق، وحجم البضاعة التي يريد نقلها، وموقفه في القافلة. ويذكر تايلر مثلاً، أن السفر عبر الصحراء يمكن أن يتم بتأجير قافلة صغيرة بمبلغ ٥٠٠ - ٦٠٠ باوند استرليني تضم ٤٠ - ٦٠ حارساً مسلحاً و ٢٠ جملاً وبعض التجهيزات.^(٣)

ولكن نلاحظ أن جيمس كبير في الصفحات السابقة مثلاً تعهد بدفع ٢٢٤١ دولاراً عن سفرته وذلك لأنه طلب تجهيز قافلة على حسابه الخاص لنقله وجماعته إلى البصرة والقرين،^(٤) في حين نرى تكسيرا دفع في ١٦٠٤م خمسين دوكانو ذهب (٢١٥ روية) كاجرة لنقله من البصرة إلى حلب.^(٥) ولكن بلاستيد يرى أنه من يريد الإنفاق بصورة معقولة ويتمتع بسفر مريح فعليه دفع ١٥٠٠ - ١٦٠٠ روية كأجور نقل، في حين اشتكى الرحالة روبرت عام ١٧٥١م من الأجور العالية التي دفعها عام ١٧٥١م البالغة ١٦٠٠ روية «دفعها للضرورات فقط»^(٦). وفي عام ١٧٨٥م دفع ماثيو جونر تسعين باونداً «استرلينياً» (ما يقرب من ٨٢٠ روية) كأجور سفر وضمنها ضرائب الطريق.^(٧) وفي الوقت نفسه نرى التاجر منير كانتا الذي كان مع قافلة بلاستيد أنفق ألف روية فقط لحمولته في تلك القافلة.^(٨)

ولكن يرى بلاستيد، أنه يمكن الذهاب عبر الصحراء بمائتي روية إذا رغب المسافر بتقليص

Ibid P. 33 and 80 - 81.

(١) (٢)

Capper, Op. Cit. P. 270.

(٣). تايلر، المصدر السابق ص ٤١

Teixiera, Op. Cit. P.

(٤)

Carruthers, Op. Cit. P. 65.

(٥)

Jenour, Op. Cit. P. 31

(٦)

Carruthers, Op. Cit. P. 65.

(٧)

(٨)

نفقاته، وإذا اشترك أحد المسافرين مع أحد التجار في القافلة فإن تلك النفقات تنخفض إلى مائة روية فقط، لأنه سيؤمن له احتياجاته الشخصية عبر الطريق بثلاثين قرشا فقط - !!! . أما كارمايكل فانه ينصح أولئك الرحالة في هذا الطريق أنه بإمكانهم تعويض نفقاتهم وأجور سفرهم وذلك بشراء الجمال عند مغادرتهم البصرة، وبيعها في حلب بربح مئة بالمائة، لأنه اشترى بعضها في البصرة بسعر ٤٠ روية للجمال الواحد، وحصل على ربح جيد. وأنه دفع ٢٦ قرشا فقط لتجهيزاته خلال سير القافلة.^(١)

إن التجهيزات الشخصية التي يحتاجها أي مسافر أو رحالة في تلك القوافل متنوعة لا حصر لها، ولكن بلاستيد فصلها كالاتي :

Mamoodi القيمة بالمحمودي	
٩٠٠	جمال واحد للمحفة ^(*) بـ ٧٥ قرشا بالإضافة إلى ثلاثة جمال لنقل الأمتعة سعر الواحد ٢٥ قرشا
٢٤٦	احتياجات المحفة أربعة سروج وست أكياس جلد للماء
١٦٥	١٩٠ باوند خبز (٢ مند)
١٠٤	١٩٠ باوند رز (٢ مند)
٥٥	٢٨ باوند سكر
١٨	٣ أم أقة قهوة
٧٢	١٢ أم أقة زبدة
١٢	كيس جلد متوسط الحجم للماء
١٦	٢ كيس جلدي صغير للماء

Ibid P. 176, and P. 104.

(١)

٢١٨٨ محمودي

* المحفة أو الكجاوة وهي ناموسية تنصب على ظهر الجمل يستطيع المسافر النوم بداخلها براحة للوقاية من الحشرات الصحراوية وحرارة الشمس القوية أثناء الرحلة.

قرش واحد = ٦ محمودي دوكانو = ٢٢ محمودي
روبية واحدة = $٥ \frac{1}{4}$ محمودي باوند استرليني = $٧ \frac{1}{3}$ قرش
باوند استرليني = $٤٥ \frac{1}{3}$ محمودي

Source : Carruthens, Op. cit. P. 66 - 67.

ومهما تكن تلك الأجور والنفقات فهي لا بد أن تكون أرخص بكثير من تلك الأجور التي تتطلبها السفر من البصرة إلى بغداد، ومنها إلى حلب. وإن لم تكن لدينا بعض الأرقام عنها، سواء في طريق بغداد، حلب الصحراوي، أو طريق بغداد، حلب عبر الموصل وماردين، لأن تلك الطرق أطول بكثير من طريق الفرات الصحراوي ويتطلب أحيانا استخدام النقل النهري، وكذلك يحتاج المسافر إلى تجهيزات أكثر، وضرائب إضافية في بغداد والموصل وبعض مناطق الطريق الأخرى.

كما تقدم يبدو أن تلك المجتمعات الصحراوية كانت مجتمعات تجارية منظمة تنظيميا دقيقا من حيث مواسم السفر ومحطات الطريق وتنظيم القوافل والأجور، فهل مارست تلك المجتمعات بعض العمليات الإئتمانية والصريفية؟ إن الرحالة المبكرين لم يتطرقوا إلى تلك العمليات ما عدا ذكرهم لبعض أنواع النقود المتداولة وحتى دون تحليل العلاقة بينها. ولكن أشار بعض الرحالة الذين سلكوا هذا الطريق عند منتصف القرن الثامن عشر إلى تلك العمليات التي كانت تسيطر عليها الجالية العبرية في البصرة وأهمها ما سماها بلاستيد عام ١٧٥٠ باسم Respondentia التي

لا بد أن تشبه عملية الـ Ricorsa والتي تعني : التحويل، وإعادة التحويل، لنوعين مختلفين من النقود، ويتم الإقراض والدفع في مكانين مختلفين كذلك، حتى تكون هنالك فترة ما بين قيام القرض وإطفائه يبرر الفائدة المترتبة على سعر الصرف لتلك العملات. تلك العملية اخترعها التجار الإيطاليون في العصور الوسطى الأوربية، ونشروها معهم أينما نزلوا.^(١)

ويوصي بلاستيد الرحالين بأن لا يحملوا نقودهم معهم أثناء رحلتهم لمخاطر السرقة والضياح، وإنما عليهم إقراضها في البصرة إلى أحد التجار في المدينة أو من المسافرين معهم في القافلة الذين بحاجة إليها عند الرحيل. فإذا وجد أحدهم من يرغب الاقتراض فإنه عليه إعطاؤها إلى ذلك التاجر، مقابل أن يقوم الأخير بإعطائه تعهدا مكتوبا يسمى بـ Respondentia يتعهد فيه أو (وكيله) عند الوصول إلى مدينة حلب بدفع المبلغ أما بعملة مدينة حلب، أو بعملة يتم الاتفاق عليها مقدما ويبدوا أن العملات المستخدمة في هذا النوع من العملات هو القرش . Piastre

ويذكر بلاستيد في ١٧٥٠، وتابلر في ١٧٨٩ وجود نوعين من القروش هما : القرش الجاري أو الـ Piastre Courante (وهي النقود الحسابية)، والقرش الخاص أو يسمى القرش الرومي Piastre en Spece (وهي النقود الحقيقية) ويقال للأول باللغة الإيطالية التي كانت لغة المال والصيرفة آنذاك Moneta Corrento وللثاني Moneta Bouna حيث كان الأخير أعلى من الأول بنسبة ٦ بالمائة عند بلاستيد و٦ - ١٠ بالمائة، عند تابلر الذي يوصي الرحالة بأن يكتبوا كافة معاملاتهم المالية بالقرش الرومي، لأنه أعلى من القرش الراج، لأنه إذا لم يفعلوا ذلك فإن الصرافين سيدفعون لهم في حلب بالقرش الراج، وهذا ما حدث فعلا لبلاستيد الذي أقرض أحد التجار في البصرة ألفي قرش، ولكنه لم يحدد نوع القرش في التعهد، فعند وصوله إلى حلب أراد الطرف المسحوبة عليه الحوالة (التعهد) أن يدفع له بالقرش الراج، ولكن مصادفة - التاجر (الساحب) كان معه في القافلة حيث رجع إليه وعوضه ذلك لانه «كان من التجار الشرفاء»، ولكنه حتى في هذه الحالة حصل على ربح قدره ١٥ بالمائة.^(٢)

يبدو مما تقدم أن طريق بصرة - حلب الصحراوي كان طريقا منظما جدا في قوافله ومحطاته، وإن هنالك مجتمعا تجاريا ناضجا في نهايتي الطريق بصرة وحلب طور نوعا من رحلات القوافل التجارية السنوية منها والموسمية لتلبية حاجات التجارة العالمية القادمة جنوب شرق آسيا والخليج العربي إلى أوروبا. فالطريق واضح وآثاره معروفة لأولئك الذين يترادونه ولا خوف من الضياح على الإطلاق وليس هنالك خوف من قلة المياه، فهي متوافرة على طوله، والمسألة ليست البحث عن

Ibid P. 176, and P. 104.

- Ibid P. 105

(١)

(٢)

