مشاكلات تأمين نقل الغلال إلى ميناء الإسكندرية في النصف الثاني من القرن السادس عشر و القرن السابع عشر

د. ناصرة عبد المتجلي إبراهيم

مدخل:

إذا كانت الإسكندرية – بوصفها ثغرًا ــ تعتمد على أقــاليم وادي النيــل والدلتا في إمدادها بالغلال على اعتبار أن هذه المناطق ذات أراض خصــبة تمــوج بالزراعات المختلفة ومنها الحبوب، فإن مدينة الإسكندرية تعتمد على البحر المتوسط في نقل هذه الغلال للخارج، كغلة استراتيجية لها أهميتها؛ لكونها غلة نقديــة، بــل ومصيرية تتوقف عليها حياة الشعوب.

ويظهر أثرها جليًا في فترات الأزمات. فهل تمت عملية نقل الغلل - في النصف الثاني من القرن السادس عشر والقرن السابع عشر - من مناطق الجلب والإنتاج إلى مدينة الإسكندرية بأمن وسلام، أم واجهت تحديات ومخاطر؟ وإن كان الأمر كذلك فما طبيعة هذه المشكلات، وما العوامل التي أدت إليها، والنتائج التي أفرزها. وما طرق المواجهة التي عالجت بها الإدارة تلك المشكلات. وحصيلة المواجهة للمشكلة ومدى اختلافها من فترة لأخرى خلال الفترة المعنية بالبحث.

يرجع اختيار الفترة لعاملين رئيسيين هما:-

أولاً: أن القرن السادس عشر هو — بالفعل — قرن المتغيرات. فما بين تغيرات عالمية ناتجة عن الكشوف الجغرافية وما نتج عن ذلك من هطول الذهب والفضة من الأراضي الجديدة (الأمريكية) إلى إسبانيا، وسيادة عملتها في تعاملات مختلف الدول مما أحدث تحولات اقتصادية جذرية أثرت على دول أوروبا والبحر المتوسط وأسيا، بما في ذلك أراضي الدولة العثمانية التي منها مصر. بل إن الدولة العثمانية من أكثر المناطق التي تأثرت سلبا بهذه التحولات خصوصًا إذا أضفنا إليها تحول التجارة عبر الأطلسي. كذلك فإن فترة النصف الثاني من القرن السادس عشر هي فترة محورية شهدت العديد من التغييرات لوضع الدولة العثمانية بشكل عام، وفي مصر بشكل خاص؛ إذ مع بداية هذه الفترة الدولة العثمانية بشكل عام، وفي مصر بشكل خاص؛ إذ مع بداية هذه الفترة

بدأت تنهار قوة الدولة العثمانية وخرجت من يدها سيطرةا على مجريات الأمور في مصر، بسبب ضعف قوة الفرق العسكرية العثمانية وتحولها من الحياة ذات النمط العسكري إلى الحياة المدنية، ودخولهم في منافسات مع أمراء المماليك في شراء التزامات القرى، ونشبت الخلافات ثم الصراعات بين الجميع وتعددت فتن الجند، وهجمات العربان على البلاد، وزادت وتعددت أشكال الضرائب مما أدى إلى هجرات الفلاحين من القرى بشكل جماعي، وكذلك زادت غارات العربان على طرق التجارة، مما أثر على حركة التجارة والاقتصاد بشكل عام. وأخذ أمراء المماليك الدور الأول في إدارة البلاد. ومنذ ذلك الحين إلى دخول الحملة الفرنسية مصر في ١٩٧٩م لم يعد للسلطة العثمانية دور في إدارة مصر. غير الاسم فقط. أما السلطة الفعلية فكانت للبيوت المملوكية. كل هذه الأحداث وغيرها أعطى الفترة المعنية بها الورقة طبيوت المملوكية. كل هذه الأحداث وغيرها أعطى الفترة المعنية بها الورقة صفة الخصوصية والأفضلية في البحث.

ثانيًا: أن الفترة المبكرة من القرن السادس عشر ليس لها سجلات في أرشيف محاكم الإسكندرية، إذ يحمل أول سجل من محكمة الإسكندرية تاريخ ١٥٥٨هـ / ١٥٥٥م. أما مضابط الإسكندرية فهي بعيدة تمامًا عن الفترة إذ تبدأ بسجل رقم ١ بتاريخ ١٠٣٣هـ / ١٦٢٣م. ورغم أن سجلات الدشت بها الكثير مما يخص الإسكندرية إلا أن البحث فيها واستخراج ما بها من مادة أمر شاق ويحتاج لفترة أطول من البحث. فهذا الأرشيف يبدأ بسنة ١٩٢٧هـ ويحتاج لفترة أطول من البحث. فهذا الأرشيف يبدأ بسنة ١٩٢٩هـ معفظة) (أي محفظة لكل عام وبعض السنوات لها أكثر من محفظة) وهو عبارة عن تجميع لأوراق من مختلف محاكم مصر (قبلي وبحري) وتتعدى صفحات أغلبها الآلاف من الصفحات.

والورقة هنا تناقش الأخطار التي تعرضت لها تجارة الغلال "خصوصًا القمح" في الفترة المذكورة، أثناء نقلها من مناطق الإنتاج والجلب، إلى مراكز التوزيع. والمشاكلات التي تعرضت لها خلال خط سيرها. من أخطار طرق الجلب، خصوصًا القادم منها من بولاق، ورشيد، عبر فهر النيل. كذلك الأخطار التي تعرضت لها في وكالات التخزين بالثغر السكندري، أو في الميناء أو في البحر. وتتلخص الإشكاليات الرئيسية للورقة في المحاور التالية:

- تحديد مناطق الإنتاج ومواسم الحصاد، والاختلاف بين مواسم الحصاد في الوجهين البحري والقبلي، وما إذا كانت هناك علاقة بين مواسم الحصاد ونسبة المشكلات الخاصة بالقمح.
- آلية عملية النقل من الحقول إلى الشون، ومناطق تواجد الشون. وتعرض الغلال لسرقات لصوص الشون، الذين تفننوا فى الوصول إلى الغلال بشتى الطرق.
- ثم النقل من الشون إلى الإسكندرية. أي مراحل النقل، وفي أي وقت كان يتم ذلك، ومن المشرف على عملية النقل؟ وما مشاكلات النقل البري من مناطق الإنتاج إلى مناطق التوزيع الخارجي شرقًا وغربًا (المواني)، وفي مناطق النقل بين ميناءين (المناطق التي يتعذر فيها النقل المائي). إذ في هذه المرحلة تتم عملية شحن وتفريغ، وإعادة شحن أكثر من مرة. فهل مرت هذه المرحلة بسلام، أم تعرضت لمشاكلات لا تقل في خطورها عن سابقتها؟. وهل اقتصرت الأخطار هنا على الغلال المنقولة؟ أم طالت الدواب أيضًا التي تحملها؟. وما موقف الإدارة من تلك المشكلة؟ وما القرارات التي صدرت من الإدارة لاحتوائها وما مدى جدواها؟ هل وجدت صدى لدى المقصودين
- من هم المشاركون في عملية النقل؟ (أصحاب المراكب أصحاب الدواب)

- الجهات الإدارية التي كانت تشرف على كل مرحلة.
- المشكلات التي تعرضت لها عملية النقل النهري، وعلاقتها بمنسوب المياه بالنهر؛ انخفاضا وارتفاعا، ووجود معوقات في قاع النهر (ارتفاع منسوب القاع)، أو وجود جزر، أو غيره مما يعرقل عملية الملاحة النهرية ويشكل خطرا على المراكب المارة بالنهر، خصوصًا كبيرة الحجم منها.
- القرصنة النهرية التي تتمثل في هجمات اللصوص على المراكب، أثناء السير أو الاستراحة على إحدى ضفتي النهر. وإبراز دور الإدارة في التصدي لتلك المشكلات، وإعطائها التزام الدرك لخفارة وحراسة الملاحة في النهر لبعض العربان، فهل أتت هذه الخطوة من جانب الإدارة بالنتائج المرجوة في حل المشكلة؟ أم عملت على تفاقمها؟.
- مشاكلات النقل البحري: تعتبر عملية وصول الغلال إلى الميناء، هي المرحلة قبل الأخيرة في عملية التصدير. وفي هذه المرحلة؛ يتم جلب الغلال من الشون والوكالات المعدة خصيصا لتخزين الغلال، وتنقل إلى المراكب الراسية في الميناء. وتتعرض الغلال في هذه المرحلة (وقبل مغادرة المراكب لمياه الإسكندرية) إلى بعض أخطار البحر التي تنقسم إلى أخطار طبيعية؛ مثل الرياح. والتي تؤدي إلى اصطدام المراكب ببعض، أو تكسير المراكب، أو الغرق، أو الحريق، أو تغيير وجهتها إذا ما تركت الميناء.

وفى كل مرحلة من مراحل نقل الغلال، تلقى الورقة الضوء على دور الإدارة فى التصدي لكل مشكلة. والقرارات التى اتخذها بشأها، وأيهم نال اهتمامًا وتركيزًا كبر من الإدارة، أم أها واجهت جميع المشكلات بالقدر نفسه، أم أنه مثلما تعددت المشكلات وتنوعت، تعددت كذلك ردود أفعال الإدارة. وهل كان هناك دور للإدارة المركزية فى استانبول؟ خصوصًا فى فترات الأزمات. هل عناها الأمر؟ أم اقتصر رد الفعل على الإدارة المحلية فقط؟ وهل الإدارة المحلية هنا تمثلها إدارة الثغر

السكندري؟ أم أن إدارة الثغر تتبع القرارات الصادرة من الإدارة فى القاهرة؟ بمعنى هل كان الإجراء يتخذ كعلاج لمشكلة ظرفية يمكن لأي مسئول أن يتخذه، أم كان يصدر ضمن منظومة موجهة تخص سياسة بلد بأكمله، يراعى فيه كل الأبعاد لتبعات أي قرار.

هذه بعض الإشكاليات التي تدور حول الأخطار التي تعرضت لها عميلة نقل الغلال. وهناك أسئلة ما زالت مطروحة. وقد لا يكون لدى الباحث الرد على جميع هذه الأسئلة. خصوصًا وأن المعلومات التي وردت بشأن هذا الموضوع لم ترد جميعها بشكل مباشر. بل جاءت في وثائق تم تدوينها لإثبات إشكالية بعيدة عن موضوع الورقة.

بداية نناقش ما يتعلق بمناطق إنتاج القمح إذ تنتشر زراعته في جميع الأراضي المصرية، مع اختلاف كل منطقة عن غيرها من حيث قابليتها لهذه الزراعة، وطرق الري بها؛ مابين أراض تروى بشكل طبيعي من مياه النيل، وغيرها تروى عن طريق السواقي والشواديف أو غيرها من طرق صناعية، كما تختلف عدد الريات في السواقي والشواديف أو غيرها من طرق صناعية، كما تختلف عدد الريات في كل منطقة حسب موقعها ومناخها ومستوى ارتفاع أرضها. وأجود أراضي مصر في زراعة القمح هي ولايات طيبة، جرجا، المنيا، القاهرة، المنوفية، المنصورة (٢٠). ومشتهر بالقليوبية (٣٠) وغيرها... فالوجه القبلي واحد من أكثر المناطق إنتاجاً للقمح إذ كان يزرع في مختلف المناطق به مثل منطقة " أبو تيج "(١٠) والأسيوطية (٥٠). وغيرها. ويبدو أن عامل المناخ له دور في ذلك؛ إذ رغم قابلية أراضي الوجه البحري لزراعة القمح، والله أن المساحات التي خصصت فيها لزراعته أقل من المساحات المرصدة له في الوجه القبلي، يتضح ذلك من خلال كمية الوارد من كل منهما إلى موايي القاهرة (مصر القبلي، يتضح ذلك من خلال كمية الوارد من كل منهما إلى موايي القاهرة (مصر القبلي، وتفسيري في ذلك أنه طالما كانت أراضي الوجهين قابلة لزراعتها القمح، وطالما أن أراضي الدلتا يمكن زراعاتها بزراعات غير القمح لا يمكن زراعاتها في الوجه القبلي مثل الأرز وبعض الخضروات والفاكهة، فلا داعي إذن للتوسع في في الوجه القبلي مثل الأرز وبعض الخضروات والفاكهة، فلا داعي إذن للتوسع في في الوجه القبلي مثل الأرز وبعض الخضروات والفاكهة، فلا داعي إذن للتوسع في

زراعة القمح في الوجه البحري على حساب غيره من الزراعات، التي يصعب زراعتها في الوجه القبلي. خصوصًا أن إنتاج الفدان من أراضي الوجه القبلي أعلى من مثيله في الوجه البحري. فيذكر علماء الحملة الفرنسية في موسوعة وصف مصر أن أفضل أراضي الدلتا إنتاجاً للقمح كان أقل مما تنتجه مثيلتها في الصعيد. كما أن هولات قش القمح المهروس (التبن) المنتج من قمح أراضي الصعيد مساوياً لعدد أرادب القمح التي تغلها، بينما يزيد إنتاج التبن من القمح المزروع في الدلتا؛ بسبب طول سيقانه لريه صناعياً (٢).

وتبدأ زراعة القمح مع بداية شهر أكتوبر في الوجه القبلي، أما في الوجه البحري والدلتا فتبدأ في منتصف الشهر نفسه. وهذا الفارق بسبب اختلاف درجات الحرارة مابين جنوب مصر وشمالها. ويبقى الزرع في الأرض مابين شمسة إلى ستة أشهر، إذ يبدأ الحصاد في نهاية شهر مارس وبداية شهر إبريل. فالفارق بين مواسم الحصاد في الوجهين القبلي والبحري ليس كبيرا. لكن الاختلاف يكون في تكلفة زراعة الفدان، وكمية إنتاجه. خصوصًا في المناطق مرتفعة التربة مثل المنطقة ما بين سقارة وبني سويف (۱۷) التي ترتفع فيها تكلفة زراعة الفدان الواحد نظرا لما ينفق من مال لرفع المياه إليها صناعياً. وتختلف أيضا طرق الحصاد فبينما تقتلع سيقان القمح البياضي في ولاية أسيوط، تقطع أعواد القمح الشتوي الذي يزرع في الفيوم بواسطة المنجل (۱۸). ولانتشار زراعة الغلال عامةً في الوجهين بشكل يكاد يكون متكافئ، لذلك يصعب وصف منطقة بعينها بكونما بؤرة للمخاطر التي يمكن أن تتعرض لها الغلال في مناطق زراعتها.

كذلك فإن معرفة مواسم الحصاد ومقارنتها بتواريخ وثائق سرقات الغلال، يتبين لنا أن مواسم الحصاد كانت فترات نشطة لعمليات سرقة مخازن الغلال. لكنها لم تكن الفترة الوحيدة التي تتم فيها سرقات الغلال المنتشرة طوال العام.

وتعتبر عملية نقل القمح من الحقول بعد حصاده إلى الأجران حيث يتم فيها فصل الحب عن السيقان، هي أولى مراحل نقل القمح. وتعتمد هذه المرحلة بشكل أساسي على الجمال في نقل حزم القمح إلى الجرن. ثم تنقل بعد ذلك إلى الشون التي تتواجد قريبة من مناطق زراعته مثل الشون التي توجد بأوسيات ملتزمي النواحي.

مراحل ومشاكلات وسائل النقل البري

اعتمدت عملية نقل البضائع بين المناطق التي لا يوجد بها ممر مائي على الدواب بشكل عام. فكان يتم نقل الغلال من مناطق الزراعة بعد جمع المحصول إلى مناطق التخزين على ظهور الدواب. كذلك كان يتم نقلها من شون التخزين إلى المراكب والوكالات للبيع والانتقال بها من مكان لآخر داخل القطر المصري وخارجه. وكذلك الحال في المناطق ما بين المواني، فإذا ما وصلت الغلال مثلاً إلى رشيد عن طريق لهر النيل، تنقل على ظهور الدواب إلى الإسكندرية(٩)، سواء كانت للاستهلاك المحلى، أو ليتم شحنها على المراكب للخارج. أي أن للدواب دورًا كبيرًا في مرحلة نقل الغلال بين المناطق. لذلك اهتم الكثيرون باستثمار أموالهم وإقامة شركات(١٠) في مجال امتلاك وسائل النقل البرية (الدواب) من جمال وبغال وحمير (١١). وكان للعربان نصيب كبير في امتلاك الجمال بشكل خاص. ربما لطبيعة وجود وانتشار البدو والجمال في الصحاري. فقد حرص العديد من العربان-مثل عربان هوارة $^{(17)}$ -على امتلاك الجمال والعمل بما في مجال نقل البضائع والغلال خصوصًا القمح (١٣) سواء لأفراد التجار، أو للسلطنة. وكان متوسط سعر الجمل البالغ السالم من أي عيب يتراوح بين ١١ - ١٥ دينار ذهب(١٠) والبغل الشاب الأحمر العالي السالم من النار قيمته ٢٥ دينار، وتتراوح قيمة الحمار ما بين ٢ دينار (١٥٠) إلى ٧ دينانير إذا كان الحمار أخضر عالى القد (١٦). والمقصود بذلك أن الحمار ليس عجوز وبحالة جيدة.

كذلك عمل العديد من قبائل العربان حمارين يعملون في مجال النقل مثل قبائل الأزد $^{(V)}$. وقد أدى هؤلاء دورًا في مجال النقل، سد فجوة عدم وجود مؤسسات منظمة لحركة النقل البري بين أطراف البلاد بعضها وبعض. مما أبرز أهمية الدواب بشكل عام، فظهرت مشكلة سرقة الدواب. تلك المشكلة التي مثلت واحدة من أهم المشكلات التي واجهت النقل البري. فقد رصدت السجلات العديد من دعاوى السرقات مثل دعوى بسرقة أربعة بغال من البغال القادمة من القليوبية المعدة لحمل الخزينة، وسارقهم طحان بالثغر $^{(N)}$ أو سرقة أربعة جمال من بدوي بالرمل $^{(P)}$.

ولأن العربان كانوا يعملون بتجارة الدواب، لذلك فقد كانت الدواب تجلب من مناطق تواجد العربان مثل إقليم البحيرة، أو القليوبية، أو غيرهما... وقد شهدت عملية الجلب هذه العديد من السرقات. وكذلك تعرضت الدواب لكثير من الاعتداءات مثل تحميلها حمولات فوق طاقتها مما يعرض الدابة لكسر جزء من الجسد. أو عدم الاهتمام بتغذية الدابة مع العمل الشاق لفترات طويلة مما يعرضها للهزلان (۲۰). يحدث هذا بشكل بارز في فترات النشاط النقلي للحبوب، مثل فترات مواسم الحصاد، أو فترات النشاط التجاري.

ومن خلال العرض السابق نلاحظ أن عميلة النقل البري اعتمدت بشكل أساسي على الدواب، ومثل أصحاب تلك الدواب مؤسسة خدمية. كان لها دور بالغ الأهمية في الحركة التجارية بشكل عام، وفي نقل الغلال بشكل خاص. هذه المؤسسة كان يعهد بالإشراف على تنظيمها ورعاية شئون الأفراد بها إلى مقدم الجمالة. أو شيخ طائفة الجمالة بالثغر وكان أول تعهد له بعد تعيينه أن يجهز جمال لنقل متطلبات السلطنة (٢١) وقد تطور الأمر بعد ذلك ليشهد في منتصف القرن السابع عشر وضع قوانين لطائفة الحمارة تحدد أقصى حمولة يمكن لحمار أن يحملها.

فيها الطوائف الحرفية المتعلقة بنقل الغلال بنقل متطلبات السلطنة من الغلال، فإن اعتماد نقل الغلال على الدواب، واستغلال بعض أصحاب الدواب لدوابحم فى تحقيق أكبر ربح ممكن حتى ولو كان على حساب صحة الدابة؛ أجبر هذا الوضع الإدارة على استصدار قانون يحدد أقصى ما يمكن لحمار أن يحمله. فكان تجاوب الإدارة فى مواجهة هذه المشكلة يمثل واحد من أوائل القوانين – إن لم يكن أولهاالتى توضع لحماية الحيوان.

مشاكلات النقل النهري

الإسكندرية بطبيعة الحال منطقة غير صالحة للزراعة في أغلب أراضيها. لذلك فهي تعتمد على الأقاليم المجاورة، في إمدادها بما تحتاج إليه من غلال بمدف الاستهلاك السكاني. كذلك يرد إليها – بوصفها ميناء دولي – الغلال من أقاليم مصر المختلفة ليتم تصديرها إلى الخارج. والطريق الرئيسي لوصول تلك الغلال إليها هو نحر النيل، عبر مراحل أو محطات، وهنا يظهر دور أرشيفات المحاكم بما تقدمه من مادة تفي دراسة كافة الموضوعات. فعلى الرغم من ثراء أرشيف الإسكندرية بالمادة التي تفي دراسة العديد من الموضوعات المختلفة المتعلقة بالإسكندرية – وربما بالمنطقة – وكذلك سجلات محكمة رشيد، إلا أن هناك أرشيف محكمة مصر القديمة الذي يخدم دراسة الأمور التي تتعلق بالغلال الواردة من الوادي إلى القاهرة. إذ إن ميناء مصر القديمة اختص باستقبال البضائع والمنتجات القادمة من الجنوب (الوجه القبلي) فكانت تأتي إليه المراكب المحملة بالغلال (٢٢) أو بضائع وغلال (٣٣) وخصوصًا القمح والفول والشعير (٢٠) بالوجه القبلي إلى ميناء مصر القديمة ، ١٥٥ أردبًا من الغلال من ولاية الأشونيين (٢٠) بالوجه القبلي إلى ميناء مصر القديمة ، ١٥٥ أردبًا من الغلال السالمة من العيوب على مركبين، ثلثي الوزن من القمح والثلث الباقي حبوب معتلفة (٢٠).

كذلك يذخر أرشيف محكمة بولاق بالمواد التي تخص استقبال ميناء بولاق للمراكب القادمة من الوجه البحري عن طريق فرعى رشيد ودمياط. وكانت المراكب تأتي من دمياط محملة بالغلال إلى بولاق القاهرة (٢٧) ويتجمع كل ذلك في ساحة بولاق المجهزة لاستقبال آلاف الأرادب من الغلال، بخلاف ما قد يأتي معها من الوجه البحري من منتجات أخرى، وكذلك حيوانات، أثرت جميعها في حالة الاستقرار في أسواق القاهرة. فرواج تلك الأسواق يتوقف على ما يرد إليها من منتجات الأقاليم مما يؤثر على الأسعار والأوضاع الاقتصادية والأمنية بالأسواق. ويظهر ذلك بوضوح في فترات الأزمات. فمثلا في حالة انخفاض منسوب مياه النيل أو فيضانه، أو في حالة انتشار الأوبئة، يحجب أهل القرى وتجار الأقاليم من الترول إلى أسواق القاهرة بالغلال والمواشى، فترتفع الأسعار وقد تتضاعف. وكذلك الحال في أسواق الثغر إذ تعتمد على ما يصل إلى منطقة ساحل بولاق من الوجهين البحري والقبلي ليتجه عبر نهر النيل إلى رشيد ومنها إلى الإسكندرية(٢٨). كذلك كان يأتي الفول من المحلة عبر النيل إلى رشيد ويخزن في وكالاتما حتى ينقل إلى الإسكندرية(٢٩) كذلك الغلال التي كانت تخرج من مصر عن طريق ميناء دمياط، كانت تجمع بشون الغلال بالقاهرة ثم تنقل عن طريق لهر النيل إلى دمياط. كل ذلك يعني أهمية لهر النيل كطريق ملاحي لنقل البضائع من خلاله. لذلك اهتمت الإدارة بأمن الملاحة في النيل. ويذكر أحد المراجع أنه في ٩٨٥هـ / ١٥٧٦م صدر بيورلدي (أمر) من الديوان العالى بالقاهرة تضمن تعيين أحد الجاويشية من فرقة عزبان في الإشراف المالي والأمنى على الملاحة في النيل إذ جاء في البيورلدي أن على الجاويش " ردع النفوس وحفظ البحر وقيام ناموس السلطنة بحيث لا يحصل أدبي ضرر على الرعايا من المسافرين ولا حادث ولا تظلم ... "(٣٠). إذا فالديوان العالى هو المنوط بتعيين صوباشية النيل، ومجموعة من الجند لمعاونتهم. ويصدر بذلك بيورلدي إلى الحكام الشرعيين وقابودانات الثغور ليعلمهم بذلك ويأمرهم بشد عضده وتقوية ساعده ومعاونته بكل قوة وتعيين من يساعده فى ذلك ($^{(n)}$ ويبدو أن العمل فى هذه الوظيفة كان على غط الالتزام؛ إذا كان للصوباشي نظير عمله رسوم يتقاضاها من المراكب العاملة فى النيل. أما معاونوه فيقبضون راتبهم من الخزانة السلطانية وتعرف الجماعة المسئولة عن أمن النيل منهم بـ " صوباشية البحر " أو " ولاة البحر " $^{(n)}$.

ويبدو أن هذا العمل كان يدر دخلاً كبيبرًا لأصحابه، ومنحهم نفوذا جعلهم من أهل الحل والعقد في البلاد. فقد تنافست الفرق العسكرية في هذا المجال. وتحولت المنافسة إلى صراع بين الفرق سبب حالة من الفوضي وعدم الأمن لحركة الملاحة في النيل، وهو ما يعني أن الفرق التي كان عليها مسئولية أمن الملاحة في النيل كانت هي إحدى عوامل اضطراب الأمن به.

ودخول أمن الملاحة في النيل مجال الالتزام، وما أنتجه هذا الالتزام من صراع بين الفرق للفوز به، إنما يرجع لأهمية التجارة وأهمية نوعها (الغلال) الذي أوجد صراعا حول الوظائف المتعلقة بها. وهو ما يبين أن السلع الاستراتيجية يمكنها أن تخلق شبكة ضخمة من الإدارة المعقدة والتزاماتها. وهو ما سنحاول معالجته هنا. فكيف اقترحت الإدارة وجود هذه الالتزامات كخير حل، ومع ذلك حدث اختلالاً كبيراً أوجد مشكلة عبء ضريبي على الصوباشي الذي رحله بدوره على حساب المنتج الذي كان عليه دفع ذلك للصوباشية أو للسارقين – الذين غالبا ما يكونوا تابعين للصوباشية – كل ذلك ليوفر المنتج الأمان لنقل غلاله، لكنه لم يكن يضمن ذلك الأمان.

وقد تعاملت الإدارة مع هذه الإشكالية بسلبية كبيرة، إذ منحت الإدارة أمن النيل للفرق المتنافسة على مبدأ " البقاء للأقوى " فتمنح أمن النيل للفرقة التي تخرج من الصراع منتصرة. وتظل مهمة حراسة شواطئ النيل وحفظ الأمن به من مهامها، فإذا ما نشب صراع بين تلك الفرقة وغيرها، تئول مهمة حفظ أمن الملاحة في النيل

للفرقة المنتصرة من المتنافسين أيا كان انتماؤها. وعلى الجانب الآخر يقوم المهزوم بإثارة القلاقل والاضطرابات لزعزعة الاستقرار وإحراج القائمين على أمر البلاد فتتبادل الأدوار ويستمر التناحر، ويزداد الخطر على أمن الملاحة، وأمن البلاد بشكل عام. وهذا الموقف من الإدارة يفسر منحها أمن النيل لإحدى قبائل العربان التي ورد بشألها العديد من الأوامر والبيورلديات التي تطلب القبض عليهم كخارجين على القانون. فحينما تنهزم فرقة من الفرق التي تساندها العربان، يوصفوا من قبل المنتصر الذي وصل إلى الحكم – بألهم خارجون على القانون ويطلب القبض عليهم. وإذا دارت الدائرة على المنتصر والهزم يكون الخارجون على القانون مسببين الفساد دارت الدائرة على المنتبابه اليوم.

ومن هنا يظهر الدور الخطير الذي لعبه العربان في اضطراب وأمن الملاحة في النيل، إذ كانت العربان تناصر إحدى الفرق العسكرية أو أحد البيوت المملوكية. فإذا ما انتصر هؤلاء منحوا مؤيديهم من العربان مهمة حفظ الأمن في النيل. فيظهر هؤلاء العربان كشريحة مهمة في المجتمع. إلا أن ذلك لم ينحهم عن طبائعهم الغريزية. إذ استغل العربان مواقعهم في حراسة السواحل في الفترات التي يتولون فيها حراستها؛ فقد شهدت السنوات الأولى من القرن السابع عشر عمليات لهب من العربان لموايي ميت غمر والقاهرة ودمياط أثناء توليهم مهمة حفظ الأمن بهم (٣٣). لذلك اتبعت الإدارة معهم سياسة الملاينة والاسترضاء بتقديم الهدايا لزعمائهم وإعفائهم من الضرائب المادية والعينية لضمان استتباب أمن الملاحة واتقاءً لشرور هؤلاء العربان.

أما فى حالة الهزام الفرقة التى يؤيدها العربان، يعود العربان لموقعهم على خريطة المجتمع كعناصر فساد خارجة على القانون. وسواء كان بإيعاز من المتبوع المهزوم، أو باستئجار البعض لهم لسرقة ما بالمراكب من غلال بسبب خصومة أو للانتقام، أو كطبيعة غالبة على أكثر العربان، فقد اعتاد العربان الهجوم على المراكب المارة بالنيل،

يقتلون من بها من تجار ومسافرين، وينهبون ما بها من بضائع وغلال. ومن أمثال هؤلاء؛ عربان الفرجان المغاربة الساكنين لأطراف الصحراء المتاخمة لريف المنوفية والبحيرة. وفي محاولة من الإدارة لصد خطر هؤلاء صدرت الأوامر لكل قرية وناحية من البلاد الواقعة على ضفتي نهر النيل، بحفظ أمن وسلامة المراكب المارة بها، نظير إعفاء تلك البلاد من بعض الضرائب. إلا أن هجمات العربان على المراكب لم تتوقف، بل كانت تعاند الإدارة بتكثيف الهجمات بعدد من الرجال، وبشكل يشبه الجيوش المنظمة من حيث الفرسان والمشاة. وكثفوا هجماهم في المسافة الواقعة ما بين دمشلت وعلقام من نواحي البحيرة (٣٤). وهنا نرى تحد سافرًا من العربان للإدارة وأوامرها. فهل كان ذلك التحدي ناتج عن معرفة العربان بعجز الإدارة عن اتخاذ مواقف صارمة تجاههم، أم لمعرفة العربان بمحدودية الإجراءات التي تأخذ شكل مجرد إصدار أمر دون متابعة تنفيذه. أم أن عدم وجود إدارة مركزية همتم بأمر البلاد، وقصر الإدارة نفسها في التصدي للمشكلة، وعدم التخطيط الجيد كان هو الفيصل في هذا الأمر. فكثيرا ما صدرت أوامر بإرسال التجريدات للعربان والقبض عليهم، وبالفعل خرجت التجريدات في كل اتجاه. فبينما خرجت من القاهرة عدة تجريدات لصد خطر شيخ العرب " حبيب " في ناحية " دجوة " بالقليوبية. الذي شكل في القليوبية خطرًا كبيرًا أرسلت إليه الإدارة تجريدة تلو الأخرى دون جدوى، بما في ذلك تجريدة كان على رأسها الباشا نفسه (حمزة باشا)(٥٥٠)، كذلك خرجت تجريدة لعربان هلبا سويد الذين هددوا الملاحة بفرع دمياط، وتجريدة أخرى لعربان الفرجان المغاربة في رشيد (٣٦)، كما كان بالصعيد عربان من المغاربة أيضا يتزعمهم " عبد الله وافي " وهو رجل مغربي جمع حوله المفسدين وصار يضرب البر والبحر بالمدافع وآلات الحرب، وكذلك حارب الكشاف ولم تتمكن التجريدات التي وجهت له من القضاء عليه (٣٧). وقد هدد هؤلاء الملاحة في الجنوب ولم تتمكن الإدارة في القاهرة

من التصدي لهم وهنا شكل العربان نوعًا من القرصنة النيلية التي كادت توقف الحركة الملاحية على طول مجرى لهر النيل شمالاً وجنوبًا.

ومن الاعتداءات التى تعرضت لها المراكب عبر سفرها فى النيل، كان اعتداء أهالي بعض البلاد الواقعة على النيل (مثل اعتداء أهالي منية أبي عبد الله بالدقهلية). وقد يكون هذا التصرف من قبل الأهالي رد فعل لكثرة الضرائب وما كان يفرض عليهم من التزامات تجاه الإدارة. يؤيد ذلك أن أغلب هجمات الأهالي وجهت لنهب مراكب الغلال السلطانية لا مراكب التجار. فكانت بمثابة محاولة لاسترداد بعض ما سلبته منهم الإدارة (٣٨).

وبعيدًا عن الاعتداء على المراكب ولهب ما كان يرجع لعوامل طبيعية مثل تكون واجهت عميلة نقل الغلال عبر النهر منها ما كان يرجع لعوامل طبيعية مثل تكون حشائش مائية تقلل من كفاءة مجرى النهر وقد تعطله عن الملاحة. إذ قد تتواجد هذه الحشائش على شكل حصيرة مجدولة من سيقالها القوية وجذورها المتشعبة مكونة ما يشبه السد الذي يعترض مجرى النهر مما قد يؤدي إلى الهيار جسور النيل في بعض المناطق لارتفاع مياهه في تلك المنطقة، وتقليل الانحدار في سطح المياه في مناطق أخرى، فتقل السرعة به ويصعب معها عملية الملاحة. هذا بالإضافة إلى انتشار الأوبئة والجراثيم في تلك المناطق نتيجة لركود المياه وعدم جريالها خصوصًا في المناطق التي يضيق فيها عرض النهر (٣٩).

ومن معوقات الملاحة فى النهر أيضًا مشكلة تكون جزر رمال فى عرض النهر. وقد ظهر بالسجلات اهتمام واضح من الإدارة بتطهير مجارى المياه العذبة، إذ تحتوي السجلات على كم هائل من الأوامر الواردة من ديوان مصر وباشاواتما الوزراء الذين يؤكدون على ضرورة التنظيف المستمر لمجاري المياه العذبة، وتطهيرها مما قد يعوق حركة جريان الماء فى النهر مثل "الرمال البحري" التى تتراكم وتمنع وصول المياه إلى الأراضى الزراعية من جهة، وتعوق سير المراكب فى النيل من جهة أخرى.

وكان خوف الإدارة من إهمال عملية التطهير أن يزداد تراكم الرمال فتكون عتبات عالية تعمل على حجز الماء عن مناطق، وارتفاعها في مناطق أخرى تؤدي إلى قطع الجسر الحابس للماء (نفس خطر تكون جزر الحشائش). أو أن تُتحدث قناطر في بعض المناطق بالجسور. لذلك كانت ترد الأوامر بالاهتمام بتطهير المجاري المائية ومداومة تطهيرها، وسد ما قد يظهر من قناطر. وإصلاح ما قد يظهر من تخلخلات تحدث ببعض المناطق التي تقدد بقطع الجسور عند الفيضان. وكان الحل في بناء الأرصفة تجاه تلك التخلخلات. وإلزام كل قرية بالعمل في الجزء المقابل لها. ومحاسبة كشاف الأقاليم التي يهمل فيها تطهير القنوات محاسبة صارمة تصل لحد الإعدام (٢٠٠٠). كل هذا الاهتمام من جانب الإدارة كان حرصًا منها على ضمان سير حركة المراكب في النيل في سهولة ويسر. وهنا تظهر طبيعة المشكلة. فهل هي نتاج عوامل بشرية أم طبيعية ومن المسئول عن خلقها، وأيهما كان له الأثر الأكبر.

سرقات الغلال من المخازن والشون

كثيراً ما تعرضت الغلال لسرقات، خصوصاً إذا ما تم تجميعها في شون. والشون مخازن واسعة. عبارة عن ساحات مربعة الشكل محاطة بالأسوار ومملوءة بكميات كبيرة من الغلال المغطاة بالحصر^(۱³). وكذلك كانت الطواحين وما بها من غلال أحد أهداف جماعات لصوص الغلال^(٢³) ولم يقتصر الكلام هنا على مخازن وشون المواني وحدها، لكن أيضاً مخازن وشون الأقاليم التي يتم فيها زراعة القمح. فبعد الحصاد يشون المحصول في مخازن حتى يتم نقله إلى مخازن الإدارة بالقاهرة ليتم توزيعه حسب ما ترى الإدارة. وأثناء فترة بقاء المحصول بالمخازن بالأقاليم يتعرض لسرقات بعضها بشكل فردي يقوم بها شخص أو أكثر، وبعضها بشكل جماعي.

لذلك تعتبر صيانة مباي وأبواب شون ومخازن الغلال من أهم مهمات القائمين عليها فإذا قصروا فيها، أو ظهر كما أي خلل؛ يخلع الناظر عليها في الحال ويعين غيره

يكون أول ما يسند إليه من أعمال هو ترميم المبنى وتحصين أبوابه (٣٠٠). وإجراءات الإدارة هنا تقتصر على محاولات معالجة النتائج المترتبة على الهجمات على المخازن والشون، لا في منع الهجمات نفسها. إذ إن أغلب تلك الهجمات كانت تأيي من قبل العربان في تنظيمات قد تتضمن عدة نواحي تتبع العربان أنفسهم، وهؤلاء يحملون أنواعًا مختلفة من الأسلحة. ولم تكن الإدارة مستعدة دائمًا للتصدي لهم. وقد استمرت تلك الحركات على مدار الفترة العثمانية بمصر. ما بين ارتفاع وانخفاض، على أنها كانت ترتفع في فترات ضعف الإدارة خصوصًا في فترة ما بعد النصف الثاني للقرن السادس عشر إلى نهاية الفترة العثمانية في مصر (٤٠٠).

كذلك هناك حالات من السرقات كانت تنجم عن ارتفاع الأسعار والغلاء الذي كان يعم البلاد، وهذه الحالة تكررت كثيرًا على مدار التاريخ بشكل عام. وفيها يجتمع العوام والفقراء والشحاتين ويكسرون الحواصل وينهبوا ما بما من غلال من قمح وفول وشعير. وجدير بالذكر هنا أنه فى فترات الغلاء كان يصنع الخبز من دقيق الفول ودقيق الشعير، ويصل ثمن الرغيف منها إلى نصف فضة، ووزنه ٣ أوقية (عن السعر ونقص فى الوزن عن المعتاد.

كما يعتبر موظفو ديوان الثغر أحد لصوص البضائع والمراكب المنكوبة العائدة للثغر بعد تعرضها لإحدى المخاطر. فكثيرًا ما لهبوا البضائع المحملة على مراكب دخلت الميناء بطريق الخطأ بفعل الرياح، واستولوا على كل ما كان بالمركب من أنواع الأقمشة والحرير والزبيب والقطن وغيره مما تحمله المركب من بضائع (٢٠٠) ويكون رد الإدارة هنا برد جميع ما لهب إلى ديوان الجمرك ليعده لجهة السلطنة. ربما على اعتبار ألها أموال ليس لها صاحب وهنا تئول للسلطنة. وقد يستغل بعض المسئولين في الديوان عودة مراكب إلى الميناء هاربة من هجمات القراصنة في البحر فور الخروج من الميناء. فما إن يتمكن صاحب المركب من التخلص من القراصنة بعد سلب ولهب كل ما كان على المركب من غلال ويتمكن من دخول الميناء؛ إلا

ويستولى على المركب بعض موظفي ديوان الجمرك. ويكون على صاحب المركب هنا أن يدخل في صراع جديد مع المسئولين في الثغر وقد يلجأ للمسئولين في القاهرة لإثبات حقه في المركب الناجي من قراصنة البحر الفرنج ليقع في فخ قرصنة موظفي الديوان. أما دور الإدارة هنا، فيظهر عجز إدارة الثغر في التصدى لمثل هذه المشكلة إذ يلجأ صاحب المركب إلى الإدارة في القاهرة لحل مشكلته. وبالفعل تصدر الإدارة في القاهرة العديد من القرارات في متابعة ملحوظة منها، وإهمال أو تباطؤ من إدارة الثغر. فتتوالى القرارات التي تؤكد على إدارة الثغر التحقق من دعوى صاحب المركب وإعادة المركب له إذا ثبت حقه في ذلك. ويزيد من قوة موقف صاحب المركب وجود عقود ملكية، وكذلك وجود حجج تثبت دفع المركب لكل ما عليها من الموجبات السلطانية وعاداتها. فيكون الأمر بالاطلاع على دفتر العامل بديوان الثغر للتأكد من ذلك وإعطاء كل ذي حق حقه بعد ثبوته إن تمكن من ذلك وإعطاء كل ذي حق حقه بعد ثبوته إن تمكن من ذلك .

هذا بخلاف بعض السرقات من الأفراد والتي قد تطول المراكب نفسها، فقد يستغل بعض سكان القاهرة قدوم مركب بصاحبها السكندري الذي يبدو من الوثيقة حداثة عهده بالعمل في النيل، وعدم معرفته الجيدة بالمناطق على شاطئه، فيستولى القاهري على المركب ويقوم ببيعها دون علم صاحبها الذي يفاجأ ببيعها (٤٨).

كذلك اعتدى بعض ريس المراكب على ما معهم من غلال كان يجب أن ينقلوها من ميناء بولاق إلى رشيد إلا أهم كانوا يسرقون بعضها $(^{93})$, أو كلها $(^{93})$. وقد تفاعل أصحاب الغلال مع هذه الإشكالية بأخذ تعهد على ريس المركب – في المحكمة بالقاهرة – يذكر فيه تفاصيل ما همله على مركبه من غلال وبضائع من بولاق إلى ثغر رشيد ومنه إلى الإسكندرية. وأن على ريس المركب حفظ ما عليها حتى يوصله إلى متسلمه $(^{(9)})$. كذلك شهدت عملية توزيع الغلال عمليات اختلاس من بعض متسلمه من بعض

المسئولين عن توزيع القمح على طحانين الثغر، وقد يشترك في ذلك كيال القمح بالثغو^(٢٥).

إدارة توزيع القمح ودورها في حل مشكلات التوزيع

تبدأ عملية توزيع الغلال عندما يتم جمع المحصول في الشون وتملأ به تماماً. هنا يرد الخبر إلى القاهرة أن شون النواحي التي يخزن بها القمح قد امتلأت. فيصدر ديوان القاهرة مرسوماً يأمر بفحص الحواصل وتحرير ما بها بالكيل ويكتب ذلك في دفتر مفصلا، ويجهز في المراكب التي توصله إلى بولاق القاهرة، ويحضر أصحاب القمح مع قمحهم ويسعّر ثمنه ببولاق ويقبضونه. ثم يجهز القاضي بالقاهرة شخصا من جانبه يصحب الجاويش المعين من الديوان مع القمح صونًا وحفظًا وأمنًا، حتى الوصول إلى الإسكندرية (٢٥٠).

ولتجنب المخاطر التي تواجه هذه المرحلة فقد اتخذت الإدارة عددًا من الإجراءات للحد من السرقات ولضبط عملية الجلب والتخزين وضبط الميزان والأسعار، وكذلك للحد من خلافات التجار والأهالي عند توزيع القمح، ولمنع التجار من الاستيلاء عليه الإدارة في كل ميناء سلسلة من الوظائف التي وردت في قانون نامة مصر، والتي تشمل الكيالون والقبانية، والكتبة، وعمال المواني وأمناءها، وأمين الشون السلطانية، وناظر الأموال ثم القاضي (بالمدينة التابع لها الميناء). وهؤلاء جميعا عليهم إحصاء عدد السفن والمراكب وتقدير ما يمكن حمله من الغلال التي ترد إلى العنابر الأميرية من ولايات الصعيد وغيرها، ويحسبون أيضا عدد مرات السفر التي يمكنها أن تقوم لها كل عام، ولا يدعو مجالا لتأخير المراكب عن مواعيد حصاد الغلال، ومطابقة الوزن وجودة النوعية مع ما قدر سالفاً، (٥٠) وتدون تفاصيل كل ذلك في سجل خاص.

فعند ورود قمح إلى ميناء بولاق، يقوم كاتب الغلال بساحل بولاق القاهرة بتسجيل ما يتم جلبه من الغلال من الوجه البحري عبر لهر النيل(٢٥٠). وقد يكون واردًا من قبلي، فيذكر تفاصيل ذلك " ورد إلى ساحل بولاق بالكيل المصري ٥٠٠ أردب قمح صعيدي سالم من الفلت (أي ليس به سوس أو عطب)، جديد عامه. و · ٣ أردب عدس على نفس المركب"(٥٧). ويحسب كل القمح الوارد ويخزن بشون القاهرة حتى يتم تجهيزه إلى الإسكندرية. فإذا ما تم ذلك يرسل مع مسئول من القاهرة ويسلمه لطحانين الثغر فيذكر " هذا دفتر يتضمن توزيع القمح الوارد من الشون السلطانية بالديار المصرية لثغر الإسكندرية صحبة سنان ريس بن عبد الله تابع مصطفى بك أمير اللوا الشريف السلطابي وقابودان العمارة بالثغر لعمل البقسماط والعمارة الشريفة بالثغر وتسلم ذلك جماعة من الطحانين بالثغر إجمالي ما وزع ٧٩٠ إردبًا وزع على ١٥ طحانًا(٥٨) أي أن القمح كان يرسل من القاهرة من الشون السلطانية، وواضح من الوثيقة أن هذا القمح يخص القوات العثمانية الموجودة على سفن بالإسكندرية وربما تكون متجهة عبر البحر لمكان ما. لكنها سفن تابعة للسلطان وعليها جند مطلوب لهم بقسماط. كما يتضح من الوثيقة أن كمية القمح المذكورة لم تخرج من الشون إلا على يد مسئول من الثغر وكيلا عن قبودان الثغر. قام بتسلم القمح من القاهرة بدفتر دوّن به كمية القمح، وسلمه لطحانين الثغر وفقا للوزن القادم به من القاهرة والمدون بذلك الدفتر. كما كان يسجل أيضا القمح الذي يخرج من شون مصر ويتجه عبر النيل من الميناء نفسه إلى ميناء دمياط، وكان يذكر نوع القمح، ووزنه وثمنه (٥٩). ولا تختلف إجراءات إرسال القمح للثغر للاستهلاك المحلى (للأهالي).

وعند وصول القمح إلى ثغر الإسكندرية، يصدر قاضي النغر مرسومًا بوضع الغلال في سوق الغلال بالنغر. ويؤكد على ضرورة الحفاظ عليها من التلف(٢٠٠)

ويقوم الكاتب على القمح بميناء الثغر بتسجيل تفاصيل القمح الذي يتم تسلمه بالثغر من مندوب الإدارة ويقوم بتسليمه للأغا أمين الثغر؛ ليوزعه على طحانين الثغر كلاً حسب القدر المقرر له. ويعوّض الطحانون – من قبل الإدارة – عن أي نقص يثبت في الميزان عما هو متفق عليه بمقدار النقص نفسه. ويتم ذلك أمام مجموعة من مشايخ الطحانين بالثغر(٢١).

كذلك كان هناك الصراف الذي يعين من قبل كلً من قاضي الثغر وأمين الغلال الواردة إلى الثغر. هذا الصراف هو المسئول عن تسلم القمح من الموردين ووزنه وتقدير ثمنه، ثم تشوينه بالوكالات والحفاظ عليه " ودركه من كسر ميزان وزغل وغير ذلك ... حتى يتم تسليمه إلى الديوان بالقاهرة وذلك نظير أجر معين يتم احتسابه عن كل أردب درهم ويسمى هذا الموظف بـ " أمين المغل (الغلال) أو أمين الشون (۱۲).

كما كان يشهد الطحانون على تسلمهم الكميات المقررة لهم من الغلال وأن ما تم تسلمه قمح طيب سالم من العيب والفلت ومملوء الحبة، وأن عليهم الحفاظ على ما تسلموه، وطحنه وخبزه (٦٣٠). ويسجل بدفاتر المحكمة تسلم أهالي الثغر من طحانين وتجار وصوفية وغيرهم للحصص المقررة لهم من القمح، "...فيشهدوا على أنفسهم ألهم استوفوا من يحيي جاويش المعين بخدمة قمح السلطنة الشريفة وألهم لا يستحقون عليه شيء "(٢٤٠).

وتخضع إدارة الشون بموظفيها لإدارة الديوان العالي بالقاهرة. يتضح ذلك من خلال الوثائق التي تذكر مسئولية الديوان العالي عن ذلك مثل " تسلم حيدر جاويش من ثمن ٢٠٠٠ إردب قمح مجهز للبيع بالثغر السكندري على يد علي جاويش وسنقر جاويش مبلغ ٢٠٠٠ نصف فضة. وعليه حفظ ذلك والخروج من عهدته للديوان العالي (٢٥٠). أي أن القمح كان يرد إلى الشون في مصر من مختلف الأقاليم

ويشون بالمخازن، ثم تقوم الإدارة (الديوان العالي) بتوزيعه حسب ما ترى، فهي التي تخصص ما يرسل لعمل البقسماط، وما يخصص للبيع أو للتصدير، أو للاستهلاك المحلي. وفي هذه الوثيقة تسلم "حيدر جاويش " من كل من "علي جاويش" و" سنقر جاويش " المبلغ المذكور بعد أن باع لهم الكمية المذكورة من القمح. وقد حددت الوثيقة : – أن "حيدر جاويش " المذكور هو مسئول الإدارة في بيع القمح. – أن الكمية المذكورة خرجت من الشون بغرض البيع في الإسكندرية. – وعلى "حيدر جاويش " الحفاظ على المبلغ الذي تسلمه حتى يورده لخزانة الباب العالي.

العربان واضطراب أمن نقل الغلال

سجلت محاكم مختلف الأقاليم والثغور بمصر في الفترة العثمانية العديد من أوامر ووثائق تعين عربان بالدرك. وربما يكون ذلك في محاولة من الإدارة لترويض أولئك العربان بأن تضعهم تحت سيطرقما من جهة، وتمنحهم عمل يشتغلون به للحد من هجماقهم المتكررة من جهة أخرى. كذلك هو اعتراف من الإدارة التي أدركت أن الفصائل المغيرة منهم لن يوقفها غير بعضهم البعض. لذلك منحت العربان بعض الأدوار التي كان عليهم القيام بها، والتي كان أهمها التزام الدرك. فمثلاً أعطت الإدارة مشايخ عربان نفيل التزام الدرك ابتداءً من الباب الشرقي (باب رشيد) وحتى الرزين (۲۲) كذلك أعطت خفارة الطريق ما بين رشيد إلى المعدية الشرقية لعربان الرزين كذلك أعطت خفارة الطريق ما بين رشيد إلى المعدية الشرقية لعربان اللوص والمتمردين، وحفظ ما يخرج من الثغر من عبيد وأرقاء، وحيوان صامت اللصوص والمتمردين، وحفظ ما يخرج من الثغر من عبيد وأرقاء، وحيوان صامت وناطق على جارى العادة، وإذا وقع أي خلل فهو عليهم. ويحاسبهم على ذلك مباشرة شيخ مشايخ عربان البحيرة (۲۲٪). كذلك يلتزم عربان آخرون بخفارة مباشرة والإسكالة وبيت أمير اللوا بالجزيرة الخضراء خارج الثغر (۲۳٪)، وغيره كثير من الأمثلة... ويبدو أن هذا الالتزام لم يرق لكل قبائل العربان؛ فهناك من القبائل العربان أله من القبائل العربان أله من القبائل العربان أله من القبائل العربان علية من المناؤل العربان المناؤل العربان المناؤل المناؤلة و من القبائل العربان المناؤلة و من القبائل العربان القبائل العربان المناؤلة و من القبائل المناؤلة و من القبائل العربان المناؤلة و من القبائل العربان المناؤلة المناؤلة و من القبائل العربان المناؤلة المناؤلة الكلا المناؤلة ال

كانت تسجل بالمحكمة عدم التزامها بأي درك، مثل قبائل " هوارة " بني عدي وهم مشايخ " دران وعامر وابن حصوة، وابن خضر، وابن الأخرس، والخليجي " وغيرهم... وهؤلاء يؤكدون جميعًا على أن درك البساتين التي بمنطقة الرمل والدوايق والقصور ليست من مسئوليتهم (٧٠٠).

ولم يكن الدرك وحده هو ما التزم به بعض العربان بل كان هناك عمل آخر لا يقل أهمية عن الخفارة، وهو ما قام به العربان القاطنو منطقة الرمل. وهو إيواء المارين بالمنطقة الواردين من رشيد إلى الإسكندرية أو العكس وأقبل عليه الليل. فكانت تلتزم تلك المجموعة من العربان بأن عليهم إيواء هؤلاء القادمين وحفظ ما معهم من أسباب حتى الصباح. كذلك كان عليهم إذا رأوا مراكب النصارى الجربيون (١٧) قادمة إلى الثغر، أو في منطقة قريبة منه، أن يوقدوا نارًا من حصار أبو قير إلى ناحية سيدي جابر الأنصاري. وذلك كإجراء للتحذير من وجود القراصنة بالمنطقة المجاورة للميناء. وهؤلاء العربان كانوا يحظون بقدر كبير من تقدير الإدارة للدور الذي يقدمونه، سواء لعابري السبيل، أو للتحذير من القراصنة. لذلك توالت أوامر باشاوات مصر التي تعفيهم من جميع المغارم والمصاريف، بل وتحث حكام كلٌ من الثغر وإقليم البحيرة، بأن يشملوا عربان الرمل بالعناية والرعاية والحماية ومنع من يتعرض لهم من المسئولين لأي سببًا كان (٢٠٠٠).

لكن هل كان دور جميع العربان هو حفظ الأمن؟ بالطبع لا، فقد كان هناك الشق الآخر من العربان الذين يمثلون أخطر أنواع اللصوص فى مصر فى الفترة العثمانية. إذ تشكلت منهم عصابات أخذت شكلاً تنظيميًا مسلحًا شكلت خطرًا مباشرًا على أمن البلاد بشكل عام، وكانوا شوكة دائمة الألم فى جنب الإدارة. التي تخرج من حين لآخر بمجموعة من القرارات والأوامر التي تهيب فيها بجميع المسئولين فى الثغر السكندري، وفى إقليم البحيرة بما فى ذلك أمراء ومشايخ عربان البحيرة، بسرعة البحث والتفتيش والقبض على العربان المسبين للقلق فى المنطقة، وخصوصًا

المجموعة التي تستغل فرص تعطيل المراكب وتسرق كل ما كما من غلال وبضائع واردة من البلاد الرومية ووقفت على الرمل بظاهر الثغر السكندري. وبالفعل تحرك الجميع لكنهم لم يتمكنوا إلا من إنقاذ آلات المركب $^{(VT)}$ إذ كان العربان قد لهبوا كل شيء ولم تتمكن الإدارة من استعادته منهم. ورغم قوة العرف والتقاليد عند العرب، ودور شيخ القبيلة في إقرار ذلك. إلا أن هذا الإجراء لم يكن مجدًا مع عربان الأطراف المنتشرين في صحارى مصر وعلى أطراف المدن. إذ كانت تلك الهجمات ينظمها ويشترك فيها مشايخ العربان بأنفسهم ويشترك فيها مشايخ العربان بأنفسهم ويسترك ويشترك فيها مشايخ العربان بأنفسهم ويسترك ويشترك فيها مشايغ العربان بأنفسهم ويسترك ويشترك فيها مشايغ العربان بأنفسهم ويسترك ويشترك ويشترك فيها مشايخ العربان بأنفسهم ويسترك ويشترك ويشت

كذلك استغل العربان هروب المراكب من القراصنة وعودها سريعًا إلى البر. ولملاحقة القراصنة للمركب الهاربة، كان يترل كل من بها بقوارب النجاة فى أقرب منطقة بر. فإذا أوقعهم سوء حظهم فى منطقة قريبة من مناطق تواجد العربان، يقوم العربان بدورهم فى السلب والنهب، ويشعلون النار فى المركب حتى لا يقترب منها أحد فيتمكنوا من نهب كل ما كان بها بما فى ذلك المراسي الحديد والمدافع (٥٥).

كذلك كانت حواصل فنادق التجار الأجانب هدف اللصوص خصوصًا من العربان الذين تفننوا في أساليب السرقات، واستخدموا في ذلك أدوات ذكرت بالسجلات مثل استخدام بدوي مجموعة من المفاتيح الحديد، وكلابا طويلة، ومدافع الأقفال الحديد؛ لفتح حواصل فندق الجنويين داخل الثغر بسوق باب البحر $(^{(Y^{*})})$ وكثيرًا ما جاءت دعاوى من سرقات العربان للغلال خصوصًا القمح وقد يكون المعتدي والمعتدى عليه من العربان $(^{(Y^{*})})$, وربما كان تعيين العربان في بعض المهن أو الوظائف عاملاً ساعد على انتشار سرقات القمح، مثل أن يعمل أحد عربان هوارة كيالاً للقمح في الثغر، وقد يكون ذلك عامل قلق أو اضطراب للبعض؛ إذ يخلق مشاحنات بين ذلك الكيال وبين المتعاملين معه من التجار أو الطحانين أو غيره. وقد يصل الأمر إلى ضرب الكيال الهواري $(^{(Y^{*})})$.

ورغم أهمية وظيفة كيال الغلال، وتعامل الآخرين مع صاحب هذا المنصب بقدر كبير من الاحترام، إلا أنه يبدو أن تعيين هواري في هذا المكان ربما كان على غير رضا من الجميع؛ على اعتبار أن هناك من أهل الحضر من هم أحق بالمنصب منه. وكذلك لنظرة الشك والريبة في العربان، وعدم الاعتراف بقدراقم في مثل هذه الأعمال حتى قيل في الأمثال " جور الترك ولا عدل العرب"(٢٩). وقد يكون ذلك هو ما دفع البعض للاستهانة بذلك الكيال الهواري، إذ تطاول عليه طحان فأخذ منه أربعة أرادب قمح بدون وجه حتى، وعندما حاول الكيال منعه ضربه الطحان على وجهه. فهو عدم اعتراف من الطحان بالكيال الهواري.

أما مشكلات القراصنة التى هددت أمن نقل الغلال: فقد كانت المراكب تتعرض لاعتداءات القراصنة (عادة من النصارى) فور خروجها من الميناء ثما يدفع ريس المراكب للعودة ثانية إلى الميناء إذا أمكنه ذلك قبل استيلاء القراصنة على المركب وما به (۱۸۰۰)، فكثيراً ما تعرضت المراكب لعمليات القرصنة في البحر فور خروج المراكب من الميناء محملة بالغلال والدقيق والبضائع ومتجهة للمهام الشريف السلطاني بطرابلس الشام أو باستانبول (۱۸۰۰). أو غيرها من مناطق. والحقيقة أن موضوع القرصنة في البحر، وخطرها على عمليات نقل الغلال للخارج، يستحق أن يفرض له ورقة خاصة. لذلك تقتصر الورقة هنا على دراسة مخاطر القرصنة داخل يفرض له ورقة خاصة. لذلك تقتصر الورقة هنا على دراسة مخاطر القرصنة داخل الميناء السكندري فقط وقبل مغادرة المراكب للمياه الإقليمية لمصر. وهي مشاكلات الاعتداء من القراصنة الجربيين على المراكب الموثوقة بالغلال والقماش والبضائع أثناء الاعتداء من القراصنة قبل مغادرته (۱۸۰۰). وبعض هؤلاء القراصنة كانوا يدخلون الميناء على أهم رسوها بالميناء قبل مغادرته (۱۸۰۰). وبعض هؤلاء القراصنة كانوا يدخلون الميناء على أهم على ضعف إجراءات الإدارة بالثغر وقصورها في الكشف عن هوية القادمين إلى على ضعف إجراءات الإدارة بالثغر وقصورها في الكشف عن هوية القادمين إلى على ضعف إجراءات الإدارة بالثغر وقصورها في الكشف عن هوية القادمين إلى

الميناء. خصوصًا فى فترات نشاط حركات القرصنة فى البحر، فإذا كان هذا ما يحدث داخل الثغر فما بالنا بما كان يحدث فى عرض البحر.

ولتلافي النتائج التي كانت تترتب على خروج المراكب وقت انتشار القراصنة في البحر، كانت الإدارة تصدر أوامرها بمنع المراكب من السفر أو الخروج من الميناء خوفًا عليهم من القراصنة. لكن بعض ريس المراكب كانوا لا يلتزمون بتلك الأوامر؛ ربما لارتباطهم بمواعيد معينة، أو للاتفاقات مع تجار في موابئ أخرى، أو خوفًا من أن توجههم الإدارة إلى نقل مواد خصوصًا بالسلطنة مما يضيع عليهم فرص الكسب المادي. لذلك نجد بعض الريسة لا يلتزمون بأوامر المنع من السفر. وفي البداية كانوا يتجهون إلى القاضي في الحكمة ليسمح لهم بالسفر، لكن القاضي كان يلتزم بنص الأمر فيقرأه عليهم ثانية ويحذرهم من السفر في الفترة المعلن عنها بالأمر، وإلا " لا يلومون إلا أنفسهم" وهو ما يعني أنه إذا خرجت أحد المراكب بعد قرار المنع من السفر المعلن عنه، وتعرضت حينها للقراصنة، فلا يحق لصاحب تلك المركب أن يتقدم لإحدى جهات الإدارة بالشكوى، ولا ينتظر أن تقوم الإدارة بأي دور لحل شكواه. ورغم هذا التحذير يرفض الريسا الأمر ويعرفون القاضي بأنهم إن منعوا من السفر لهارا فسوف يسافرون ليلا. فيشهدهم القاضي على أنفسهم بذلك، وبألهم راضون بالسفر مع علمهم بخطر وجود القراصنة في ذلك الوقت، وبان ذنبهم في رقبتهم^{(٨٤}). وهنا نلاحظ إجراءات الإدارة في التحذير، وفي إعلام الريسا بمخاطر السفر وقت انتشار القراصنة في البحر. كما نلاحظ عدم انصياع الجميع لأوامر الإدارة، ورفضها كليةً. كذلك نرى إجراءات القاضي في إخلاء مسئوليته بإعادة قراءة المنع من السفر، واتخاذ إشهاد منهم يحملهم المسئولية كاملة إذا هم خرجوا من الميناء.

مخاطر الرياح وتكسير المراكب الناقلة للغلال

من المخاطر التي كانت تتعرض لها المراكب أثناء تواجدها بالميناء، أو فور خروجها منها؛ هو تكسير المراكب نتيجة شدة الرياح. والسجلات تزخم بكم هائل من الوثائق الخاصة بالمراكب التي تعرضت للغرق والتكسير وتلف ما بها من غلال وبضائع. فمثلاً: تلبية لأمر وارد من الإدارة تم شحن مركب بحمص من مخازن السلطنة بثغر رشيد وأشحن به المركب لينقل إلى ثغر الإسكندرية، وقبل وصوله إلى ميناء الإسكندرية، هبت رياح شديدة أدت إلى غرق المركب بكل ما كان به $(^{\circ \wedge})$ بسبب " طغيان البحر وهيجانه من غلبة الريح $(^{\circ \wedge})$. مما كان يدفع بحارة المراكب لاختيار بعض البضائع التي تحملها المركب ويلقون بها في البحر لتخفيف حمولة المركب؛ بأن وتلافي الغرق، وكان يتحمل ثمن ما يتم إلقاؤه في الماء من جميع من على المركب؛ بأن يقدروا ثمن ما يتم رهيه ويقسموه بالسوية بينهم $(^{\circ \wedge})$.

وبعض هذه المراكب كان يعاد إصلاحها خصوصًا إذا كانت الإصابات بها بسيطة، ويعاد تشغيلها من جديد $^{(\Lambda^{\Lambda})}$. وهناك حالات كان يمكن فيها استخراج ما كان بالمركب بعد تكسير الرياح له وغرقه خصوصًا إذا كانت البضائع المحملة على المركب مواد صلبة أو حتى أقمشة وحبوبًا $^{(\Lambda^{\Lambda})}$ ، وتتم عملية الاستخراج هذه بواسطة طائفة الغطاسين، أما ما كان يتم استخراجه فكان يودع ببيت المال بحضور ومعرفة القاضي $^{(\Lambda^{\Lambda})}$.

كذلك يتم بيع المركب بعد انتشالها من المياه (٩١). والطريف في إحدى المرات التي تم فيها انتشال بضائع غارقة في البحر، كان جانب من البضائع يتضمن حبوبًا وسكرًا وشربات وحنا وغيره. ويرجع إمكانية استخراج حبوب سليمة من المياه وبدون تلف إلى طريقة تعبئتها. فمن خلال وثيقة أخرى بخصوص استخراج ما غرق بسفينة كانت محملة بالحبوب (عدس وهمص وأرز) وسكر للسلطنة وكانت السفينة قد كسرت وغرقت فور تحركها من الميناء واستقرت تحت الماء، تلف أغلب ما بها ما

عدا جانب من السكر؛ وعدم تلف السكر هنا يرجع لطريقة تعبئته؛ إذ كان يوضع فى أكياس الجلد داخل أقفاص مما كان يعمل على حفظه من الرطوبة والماء (٩٢). وبالربط بين هذا الجانب من السكر وبين ما تم استخراجه فى الوثيقة السابقة، يتبين لنا أن الحبوب التي انتشلت من الماء بدون تلف كانت معبئة فى أكياس جلد. وإن لم تصرح الوثيقة بذلك.

وبالنسبة للتجار وريسي المراكب فقد كانوا يعرفون مواسم الرياح ويتجنبون السفر خلالها خوفًا من تكسير الرياح لمراكبهم، أو خوفًا من أن تتلف الرياح الحبوب المشونة بالمراكب. مثل أن تكون المركب متجهة الى المغرب وتلقيها الرياح إلى ميناء دمياط (٤٠٠)، أو أن تكون المركب متجهة من طرابلس الشام إلى فرنسا وتوجهها الرياح إلى ثغر الإسكندرية (٥٠٠)، وكثيرًا ما دخل الميناء مراكب دفعتها إليها الرياح وبقت فى الميناء لأيام مما كان يعرض ما على تلك المراكب للتلف إذا كان غلالاً أو بضائع. أما إذا كانت المراكب محملة بذات روح مثل الخيول، أو الأغنام أو الأبقار أو غيره ... فكانت تتعرض تلك الحيوانات للوفاة بسبب الرياح والبرد بالإضافة الى الجوع والعطش (٢٠٠).

ومن أسباب غرق المراكب أيضًا، عيوب الصناعة التي تحدث خللاً بالمراكب، وكذلك العيوب الناتجة عن سوء ورداءة المواد المصنع منها المركب مثل الخشب أو المسامير أو غيره ... مما يعرض المركب للغرق فور خروجها من الميناء ويحتم عودها ثانيةً للميناء. وفي هذه الحالة لا يحق لريس المركب أن يأخذ أجرة من المسافرين على تلك المركب ولا على بضائعهم المشحونة بها (٩٧).

وقد يكون الغرق بسبب الخلاف بين البحارة على المركب، وقد عبر المثل الشعبي عن ذلك بأن قيل " إذا كترت النواتية غرقت المركب"(٩٨).

أصحاب المراكب ومشكلات نقل الغلال

کان أصحاب المراکب أمراء (۹۹)، أو مغاربة (۱۰۰۰)، مسلمین أو نصاری (۱۰۰۱)، أو يهود (۱۰۲۰)، أو بنادقة (۱۰۰۰)، أو بنادقة غيره...وهذه المراکب کانت تذکر في الوثائق بـ " نقيرة لحمل الغلال من وادي الصعيد للبحر المالح ... (۱۰۲۰)

وتعتبر الإدارة واحدة من مالكي المراكب؛ إذ كثيرًا ما أجرت مراكب السلطنة لمختلف الشخصيات. ولم يقتصر الأمر على التأجير فقط، بل تذكر السجلات العديد من عمليات بيع مراكب تملكها السلطنة. وكان يتم ذلك بالإعلان في أسواق الثغر عن رغبة السلطنة في بيع مركب ... وتضع مواصفاته وما يشتمل عليه من آلات ومعدات. وتتم عملية البيع بشكل علني على يد مسئولي الثغر، ومندوب من الديوان بالقاهرة. وقد يكون المشتري فردًا أو مجموعة، ويجوز أن يكون من الأجانب. ويتم البيع بشكل قانوي وعلى يد خبراء في المراكب، ويحرر للمشتري عقد يكفل له كل ضمانات السلامة للمركب المباع. وقد يؤجل المشتري بعضًا من ثمن المركب مدة شهور مع اعترافه بقدرته على دفع الباقي المؤجل عندما يحل موعده (١٠٠٠).

وعملية تأجير وبيع الإدارة لمراكب تابعة للسلطنة تقودنا لتساؤل على درجة من الأهمية وهو: هل دخلت الإدارة مجال تصنيع المراكب؟ وهل كان ذلك بهدف التجارة؟ أم أن الإدارة كانت تؤجر وتبيع المراكب الفائضة عن الحاجة العسكرية؟ وإذا كانت الإدارة تملك – أو بإمكالها أن تملك – أسطولاً تجاريًا فلماذا كانت تستأجر عشرات المراكب من أصحابها ليحملوا إليها الإرسالية السنوية؟ أم كان ذلك لتسهيل عمليات انتقال الغلال من منطقة لغيرها. وتجنبًا لحدوث أزمة عدم وصول الغلال لمنطقة ما.

نعود لمخاطر الرياح وما كانت تسببه من خسائر لأصحاب المراكب. لذلك اعتاد أصحاب المراكب على كتابة عقود تأجير المراكب العاملة في البحر بين المواني، وتوضيح بنود العقد بشكل مفصل بحيث لا يحتمل التقويل أو التهرب من شرط من الشروط. كان أهم هذه الشروط هو إلزام مستأجر المركب بدفع مبلغ الإيجار في الموعد المتفق عليه والمدون في العقد حتى ولو لم تشحن المركب بالبضائع، أو لم تتحرك من ميناء الثغر لأي سبب (۱۰۸). وهذا الشرط كان يضمن جدية المستأجر في العمل. كذلك هو إجراء يضمن به صاحب المركب حقه لدى المستأجر لضمان عدم التراع بين الطرفين بعد إتمام عملية النقل. كما كان يتضمن العقد قيمة رسوم كل صنف يحمل على المركب، فمثلا كان رسم نقل إردب الأرز من إسكندرية إلى الديار المومية ٥٠ عثماني عن كل أردب (۱۰۹).

تفتيش المراكب وأوامر منع نقل الغلال

لم ترتبط قرارات منع التجار داخل الثغر من التعامل في الحبوب خصوصًا القمح والفول والشعير. وكذلك قرارات تفتيش المراكب لضمان عدم تحريب الحبوب خارج البلاد. لم ترتبط هذه القرارات بتاريخ محدد بقدر ما ارتبطت بفترات الأزمات. فكلما تواجدت أزمة ظهر معها إصدار كم من تلك الأوامر. وتزخر سجلات الفترة بكم هائل من قرارات منع تجارة الغلال بشكل حر داخل الثغر. هذه الأوامر كانت ترد من القاهرة إلى مسئولي الثغر، وبدوره يعلنها القاضي بين الجميع، ويأمر بالعمل كما وعدم الخروج عليها، ويؤكد على أن الغلال (القمح والشعير) التي ترد من باب رشيد توضع بسوق الغلال بالثغر لتوزع على المسلمين دون تدخل من التجار في ذلك (١١٠).

كذلك عمليات تفتيش للمراكب قبل مغادرها الميناء، فكثيرًا ما كانت ترد الأوامر من ديوان القاهرة تؤكد على ضرورة تفتيش المراكب قبل مغادرها لميناء الثغر، والتأكيد على عدم وجود غلال أو حبوب بالمركب ما عدا ما يحتاجه طاقم بحارة المركب كطعام لهم خلال فترة السفر فقط(١١١١). كانت عملية التفتيش هذه تأتى بعد أن يشهد على نفسه كل ريس مركب - بالديوان - أن مركبه هلت بالبضائع المسموح بخروجها من مصر. ويقوم الديوان بدوره بإرسال خطاب إلى جميع المسئولين بكل من الإسكندرية ورشيد وأبو قير، يتضمن إعلامهم أن الريس ... المسافر إلى ... قد أوثق مركبه بالأرز والحنا والكتان وليس بها قمح ولا فول ولا حبوب. وقد سمحت له الإدارة بالسفر بعد تفتيش المركب وكتابة الإشهاد عليه بعدم السفر لجهة غير التي سمح له بالسفر إليها حتى لايكون مخالفًا للشرع والعادة والقانون(١١٢). وهنا يظهر دور الإدارة في بسط نفوذها على حركة المراكب، وما عليها، وتشديد قبضة يدها على منع الغلال والحبوب التي ترى أنها تؤثر على الأسواق الداخلية وحالة الأمن بها (خصوصًا في فترات الأزمات). كذلك لا يكون تفتیش المراکب بمدف التأکید علی عدم خروج بضائع محظور خروجها من مصر فقط؛ لكن أيضا للتأكيد على عدم خروج أحد ممن لم يسمح لهم القاضي بمغادرة الثغر السكندري(١١٣). وهنا نرى عملية ضبط للخروج من الميناء فهناك أمر بعدم السفر لمن لا يحمل حجة بذلك من القاضي تسمى بـ " إذن بالسفر " ومن لم يلتزم بذلك يعرض نفسه للمساءلة والعقاب. هذا الإذن كان يتضمن تحديد الجهة المراد السفر إليها. فكان بحق " جواز سفر " للخروج من الثغر.

كذلك حرصت الإدارة خصوصًا فى فترات الأزمات على عدم السماح ببيع الغلال للأجانب. ولا يقتصر الكلام هنا على القمح وحده، بل كان يتضمن قرار المنع والتحذير كل من القمح والفول(١١٤)، وكانت تؤكد على ضرورة ألا تحمل أي

مركب من مراكب الفرنج من القمح والفول إلا ما يكفي لطعام طاقمها فقط (۱۱۰ وبشكل عام كانت مراكب النصارى (الجربيين والفرنسيين) محل شك من قبل الإدارة. فلم تسمح لأي مركب من مراكب هؤلاء أن تغادر الميناء قبل تفتيشها تفتيشا دقيقا على يد جميع مسئولي الثغر (۱۱۰ ويبدو أن قرارات منع تجار الغلال من البيع للأجانب لم تحظ بالتزام التجار الذين كانت مصالحهم في الربح والعائد المادي الكبير في البيع للأجانب. وقد اتفقت أهداف هؤلاء مع أطماع بعض موظفي القلاع "...الذين كانوا يهربون القمح للكفار ليلا ويوسقونه بمراكبهم ... ورد الإدارة على هؤلاء أمر إلى جميع مسئولي الثغر بالقبض عليهم وإرسالهم إلى ديوان القاهرة ليتخذ ضدهم الإجراءات اللازمة (۱۱۷).

وفى النهاية فإن عملية تأمين طرق نقل الغلال من مناطق الجلب والإنتاج إلى الثغر السكندري فى النصف الثاني من القرن السادس عشر والنصف الأول من القرن السابع عشر، إنما مرت بمراحل مختلفة. تبدأ بنظام توريث العادات والعرف للفترة السابقة. ثم مرحلة دولة قوية أثبتت حكمها فى بداية القرن السادس عشر، ثم ظهرت الصراعات والفتن التي دفعت الدولة لوضع قانون أعاد العمل بقانون قايتباي. ومع مرور الوقت واتساع نفوذ أمراء المماليك، والصراعات المتتالية بينهم، والضعف الذي انتاب الدولة العثمانية. ظهرت نتائج كل ذلك – من بين ما ظهر – على تأمين طرق النقل. ولقصور الدولة على كافة المستويات لجأت الدولة الإقرار نظام الالتزام فى كافة الميادين ومنها ميدان النقل. فهل كانت الإدارة تمدف من إقرارها بنظام الالتزام المهنة، إلى إسقاط عبء إقرار الأمن عن كاهلها؟ أم أن الإدارة لم تكن من القوة بحيث المهنة، إلى إسقاط عبء إقرار الأمن عن كاهلها؟ أم أن الإدارة لم تكن من القوة بحيث تتصدي للخارجين عن القانون من اللصوص والقراصنة، خصوصًا من العربان. فمنحت التزام الخفارة لمن هم أهلً لذلك؟ أم أن المسألة لا تخرج عن كونها وسيلة تربح استغلتها الإدارة ببيع التزام الخفارة لمن يدفع أكثر للخزينة، واستغلها كذلك تربح استغلتها الإدارة ببيع التزام الخفارة لمن يدفع أكثر للخزينة، واستغلها كذلك تربح استغلتها الإدارة ببيع التزام الخفارة لمن يدفع أكثر للخزينة، واستغلها كذلك

ملتزمو الدرك كوسيلة ربح وبسط نفوذ. وكان أخطر ما أفرزه زيادة الأعباء المالية على منتج الغلال، وتأكيد سيادة العوامل البشرية في مشكلات مخاطر نقل الغلال على العوامل الطبيعية. وكلاهما حرك المجتمع بشكل إيجابي. فماذا فعل المجتمع:

- توجه المعنيين بالمشكلة إلى ساحات المحاكم لتوثيق قضاياهم. وفي هذا وعي بالحقوق هو في حد ذاته عامل إيجابي.
- دوره في ابتكار أدوات يحافظ بها على غلاته إذا تعرضت للغرق، في تحدٍ منه لبعض مخاطر نقل الغلال.
- دوره فى المقاومة بنفسه؛ بوضع بنادق فى المراكب للدفاع بها قدر استطاعته عن غلته عند تعرضها لقرصنة ما.
- اختياره مواعيد سفر بشكل فيه تحايل على الظروف، ليضمن توصيل الغلال.
- جهود القائمين على عملية نقل الحبوب فى إيجاد درجة من الآمان تتناسب مع حجم وطبيعة المشكلة التي هي متغيرة من فترة لأخرى.

على أية حال وأياً كان الوضع، فالذي حدث أن نظام الالتزام فى الجهاز الأمني قد حقق جزءًا كبيرًا من الإيجابية لكل الأطراف. فبالنسبة للإدارة حققت من ورائه مكاسب مالية، وبمنحها ذلك الالتزام للعربان ضمنت به تأمين ظهرها من الفرق الشقية منهم، كما جعلتهم يواجهون بعضهم بعضًا فإما كسر شوكتهم واستتباب الأمن، وإما أن تتخلص من بعضهم بأيدي البعض الآخر منهم.

كذلك تمكن ملتزمو تلك الوظائف من تحقيق قدر كبير من الثروات والنفوذ. وعلى مستوى الأهالي: نجد أن نظام التزام خفارة الطرق البرية والنهرية قد حقق للأهالي قدرًا من المصلحة، إذ لم يمنح هذا الالتزام إلا لمن يشهد على نفسه في المحكمة أمام القاضي وقبودان الثغر وجميع المسئولين به، بقدرته عن دفع الضرر عن المسافرين

وضمان تأمين أرواحهم وأمواهم وبضائعهم. وتعهدهم برد ما قد يسرق أو ينهب منها، أو رد قيمته. وهذا التعهد من الملتزم بالدرك كان كافيًا لضمان حقوق المسافرين الذين استفادوا من هذا الالتزام، خصوصًا أن ما كان يدفع نظير ذلك يعتبر مبلعًا بسيطًا إذا ما قورن بقيمة ما يحملونه. إلا أن سير العملية الأمنية على هذا المنوال ظل رهنًا مدى قوة الإدارة في جعل الملتزم ينفذ ما تعهد به في التزامه.

هوامش الدراسة:

(1) تم إعداد هذا البحث قبل إعادة ترتيب عدد من محافظ الدشت مما غير هذا المضمون

(۲) ب. س. جيرار : موسوعة وصف مصر، ج ٤، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب للنشر، القاهرة ١٩٧٨. ص ٤٣.

(٣) محكمة بولاق، س ٢ ص ٨١، م ٤٠١ لسنة ٤٤ هـ / ٥٣٧ م.

(٤) المصدر السابق: س ١٣، ص ٤٢، م ٢٧٤ لسنة ٩٨٨ هـ / ١٥٨٠م.

(٥) المصدر نفسه : س ١٣ ص ٥٧ م ٣٨٢ لسنة ٩٨٨ هـ / ١٥٨٠م.

(۱^{۲)} جیرار : مصدر سبق ذکره، ص ص ۲۳ – ٤٧.

(^{۷)} جيرار المصدر السابق، ص ٤٧.

(^) جيرار المصدر نفسه، ص ص ٢٤، ١٣٨.

(٩) محكمة الإسكندرية الشرعية، س ١، ص ٤٦١، م ١٩٠١ لسنة ٩٥٧هـ \ ١٥٥٠م.

(۱۰) المصدر السابق، س ۱، ص ٤٥١، م ١٨٦٥، لسنة ١٥٥٧هـ \ ١٥٥٠م.

(۱۱) المصدر نفسه، س ۱، ص ۲۲۵، م ۲۱۲۶ لسنة ۹۵۷هـ ۱ ، ۵۵۰م.

(۱۲) نفسه، س ۱، ص ٤٣٧، م ۱۸۱۸ لسنة ۹۵۷هـ \ ، ۵۵۰م.

(۱۳) المصدر نفسه، س ۳، ص ۷۰، م ۲۰۷ لسنة ۹۸۵هـ \ ۱۵۷۷م.

(^{۱٤)} المصدر نفسه، س ۱، ص ۲۸۷، م ۱۲٤۳ لسنة ٥٥٥هــ/س ٤، ص ۲۷، م ۲۰۷ لسنة ۹۹٦ هــ/ ۱۵۸۷م.

(۱۰) المصدر نفسه، س ۳، ص ۲۱۱، لسنة ۹۸۵هـ \ ۷۷۱م.

(١٦) المصدر نفسه، س ١، ص ٢٥٤، م ١٨٦٦ لسنة ٩٥٧هـ ١٠٥٥٠م.

(۱۷) المصدر نفسه، س ٤، ص ٦٩ م ٢١٥ لسنة ٩٩٦هـ/ ١٥٨٧م.

(۱۸) محكمة الإسكندرية، س ٣١، ص ٢٤٤، م ٥٢٥. لسنة ٩٩هـ ٥٨٥م.

(١٩) المصدر السابق، س ٤٣، ص ٧ م ١٥ لسنة ١٨ ١٨هـ ١ ١٦٠٩م.

(٢١) محكمة الاسكندرية، س ٤١، ص ٢٧٠، م ٨٦٤، لسنة ١٠١٥هـ \ ١٦٠٦م.

(۲۲) سجلات محكمة مصر القديمة، س ١٠١، ص ٢٣، م ٥٦ لسنة ٩٧١ هـ/ ١٥٦٣م.

- (۲۳) المصدر السابق، س ۸۷، ص ۵۲ م 393 لسنة 698 / س <math>1.1، 0.07، م 70 لسنة 1.9 هـ -/ 300 م.
 - (۲٤) المصدر نفسه، س ۹۰، ص ۶۲، م ۲۲۶ لسنة ۹۷۰ هـ / ۱۵۲۲م.
 - (٢٥) اطلق لفظ الأشمونين على أقاليم الوجه القبلي بشكل عام لكنه مع الوقت اقتصر على اقليم الفيوم
 - (٢٦) محكمة مصر القديمة، س ١٠٥، م ٧٥٧ لسنة ١٠٩١ هـ / ١٦٨٠م.
 - (۲۷) محكمة دمياط الشرعية، س ٧، ص ١٤ م ٥٦ لسنة ١٩٧٤هـ/ ٥٦٦م.
 - (۲۸) المصدر السابق، س ۷ ص ۳۸ م ۱۵۲ لسنة ۹۷۶ هـ/ ۱۵۲۹م.
 - (٢٩) محكمة الإسكندرية، س ٨ ص ١٩٦ م ٥٧٥ لسنة ٩٧٩ هـ / ١٥٧١م.
- (٣٠) عبد الحميد حامد سليمان: الملاحة النيلية في مصر في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين، رقم ١٧٦، القاهرة ١٩٩٩، ص ١٦٤.
 - (٣١) محكمة الإسكندرية، س ٤٠، ٣٣٩/ ٩٠٨ لسنة ٢٠٤/ ١٩٢٤م.
 - (٣١) محكمة رشيد ٢١ س، ص ٢٤٨، م ٨٢٠ لسنة ١٠٠٣هــ ١٥٩٤م.
- (٣٢) ميرفت أحمد السيد : الشرطة في مصر في القرن السابع عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، آداب القاهرة ٢٠٠٥، ص ٢٤ (وثائق محكمة مصر القديمة)
 - يذكر أندريه ريمون أن أحد الرحالة الذين أقاموا فى مصر فى ١٦١٥-١٦١٥. ذكر أن الصوباشي كان بمثابة شيخ لطائفة تضم ما لا يقل عن ٢٩ حرفة جميعها حرف دونية مثل اللصوص والشحاذين وممارسي البغاء وغيرهم ... ولم يذكر من بينهم أمن النيل أو العمل به أندريه ريمون : الحرفيون والتجار فى القاهرة فى القرن الثامن عشر، ترجمة ناصر إبراهيم وباتسي جمال الدين، المجلس الأعلى للثقافة، العدد ٨١٩ ج٢ القاهرة ٥٠٠٠، ص ٨٤٧.
- (٣٣) ناصرة عبد المتجلي إبراهيم: الدقهلية في العصر العثماني، رسالة ماجستير غير منشورة، بنات عين شمس، ٢٠٨، ص ٢٠٨.
 - $^{(r_i)}$ عبد الحميد سليمان، مرجع سبق ذكره، ص ص $^{(r_i)}$
- (٣٥) أحمد شلبي عبد الغني: أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحيم، مكتبة الخانجي، القاهرة ١٩٧٨م، ص ١٨٠.
 - (٣٦) عبد الحميد سليمان، مرجع سبق ذكره، ص ص ١٧٠ ١٧١.
 - (۳۷) أحمد شلبي، مصدر سبق ذكره، ص ۱۸۰.
 - (٣٨) محكمة دمياط الشرعية، إشهادات حمراء، س ٨٨، م ٣٠ لسنة ٢٥٥١ هـ/ ١٠٤٢م.

- (٤٠) قانون نامة مصر " الذي أصدره السلطان القانوني لحكم مصر " ترجمة أحمد فؤاد متولي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٨٦، ص ٢٩–٣٢ .
- العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين العدد رقم ٢٤١، القاهرة ٣٠٠، ص ٢٥٦. في وصفه لشون العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين العدد رقم ٢٤١، القاهرة ٣٠٠٣، ص ٢٥٦. في وصفه لشون ميناء مصر القديمة، التي كان يخزن بها القمح والفول القادم من الوجه القبلي.
 - (٤٢) محكمة الإسكندرية، س ٢٩، ص ٣٨٤، م ١١٢٠ لسنة ١٠٠٠هـ \ ١٩٥١م.
 - (٤٣) المصدر السابق، س ١٦، ص ١٣٩، م ٣٣٥ لسنة
- (^{٤٤)} لمعرفة التفاصيل انظر: ناصرة عبد المتجلي: الدقهلية في العصر العثماني،. (الفصل الإداري) مرجع سبق ذكره.
 - (ف أحمد شلبي عبد الغني : ، مصدر سبق ذكره ص ١٩٣.
 - (٤٦) محكمة الإسكندرية، س ١٤، ص ٣٩٨، م ١٢٥٧ لسنة ٩٨٦هـ/ ٥٧٨م.
 - (٤٧) المصدر السابق، س ٢٢، ص ٤٢ لسنة ٩٩٣ هـ / ٥٨٥ م.
 - (⁽⁴⁾ محكمة بولاق، س ١، ص ١٤ م ٦٧ لسنة ٩٤٣ هـ/ ٥٣٦م.
- فحكمة بولاق، س ١٣، ص ٢٩ م ٢٠٨ لسنة ٩٨٨هـ/ ١٥٨٠م، محكمة الإسكندرية س ١ص ١٠٥ لسنة ٩٨٦هـ/ ١٥٥١م.
 - (٥٠) محكمة إسكندرية س ٣، ص ١٢٧، م ٣٧٩ لسنة ٩٧٠هـ / ١٥٦٢م.
 - (°۱) محكمة بولاق، س ۲ ص ۱۰۵ م ۷۷۸ لسنة ۹۲۷هـ / ۹۵۹ م.
 - (٥٢) محكمة الإسكندرية، س٤، ص ٣٩١ م ١٥٠٩ لسنة ٩٩٧ هـ / ١٥٨٨م.
 - (٥٣) المصدر السابق، س ٣١، ص ٢٢٧ م ٤٩٠ لسنة ٩٨٣ هـ / ٥٧٥ م.
 - (ده) المصدر نفسه، س ٤، ص ٣٩١ م ١٥١١ لسنة ٩٦٦ هـ / ١٥٥٨م.
 - (٥٥) قانون نامة مصر، ترجمة أحمد فؤاد متولى مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ١٩٨٦، ص ٤٨-٤٤.
 - (٥٦) محكمة بولاق، س ١٣ ص ٦٤ م ٤٤٤ لسنة ٩٨٨هـ / ٥٨٠ م.
 - (^{۷۷)} محافظ دشت، رقم ۷، ص ۲۷۷ لسنة ۹۳۳هـ / ۲۲۵ م.
 - (٥٨) محكمة الإسكندرية، س ٤ ص ١٩٣ م ٥٧١ لسنة ٩٩٦ هـ / ١٥٨٧م.
 - (٥٩) محكمة مصر القديمة، س ٨٦ ص ١٧١ م ١٢٠٢ لسنة ٩٥٠ هـ / ١٥٤٣م.
 - (٦٠) محكمة إسكندرية، س ١، ص ١١٤م ١٧٤٤ لسنة ٩٥٧هـ / ١٥٥٠م.

```
(٦١) المصدر السابق، س ٤، ص ٣٩١ م ١٥٠٩ لسنة ٩٩٧ هـ/ ١٥٨٨م.
```

(۱۷) شهدت الفترة المملوكية اعتداءات متكررة من القراصنة الذين خرجوا من بعض المناطق مثل قبرص ورودس وماطا وجربا وغيره واتخذوا من جزرهم مركزًا للهجوم على السفن والموانئ الإسلامية على البحر المتوسط وتمديد التجارة به، مثل هجوم القراصنة القبارصة على الإسكندرية في ١٣٦٥–١٣٦٩م، أحمد عبد العزيز على عيسى، جوانب من الحياة الاقتصادية والاجتماعية للروادسة في مصر في العصر العثماني، مجلة جامعة إسكندرية، العدد ٢٠، ٢٠، ٢ ص ص ١١٣٠ ١٣٦. او هجوم فرسان القديس يوحنة (فرسان الإستبارية) الذين خرجوا من رودس وشاركوا القبارصة في الهجمات ضد مراكب المسلمين، إلى حد احتلاهم ثغر طرابلس بالمغرب (عبد الحميد القبارصة في المتوسط حتى سليمان، المرجع السابق، ص ص ٥٣٥–٥٥. واستمر يهديد هؤلاء للنجارة الاسلامية في المتوسط حتى تم لـ "سليمان القانوني"الاستيلاء على رودس في ٢٩٩هـ/٢١٥م، انتقل بعدها من تبقى من فرسان القديس يوحنة إلى جزيرة مالطة حيث ظلوا بما إلى أن قضى عليهم نابليون في طريق حملته على مصر رأحمد عبد العزيز، المرجع السابق، ص ص ٣١٣–١١٨٨.). للمزيد انظر ناصرة عبد المتجلى إبراهيم، الإسكندرية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ٢٠١٣، م ص ص ٢٩٩-

⁽٦٢) محكمة الإسكندرية، س ٢، ص ٦٩ م ٢٣٧ لسنة ٩٦١ هـ/ ٥٥٣م.

⁽¹⁹⁾ المصدر نفسه، س ۸ ص ۲٤۲ م ۲۷۸ لسنة ۹۷۲ هـ / ۲۵۱۹م.

⁽۲۰) المصدر نفسه، س ٦، ص ١٩٨ لسنة ٩٧٣ هـ / ٥٦٥ م.

⁽۷۲) المصدر نفسه، س ۳۸، ص ۵۷، م ۲۲۳ لسنة ۱۰۲۷ هـ/ ۱۹۱۷م.

⁽٧٣) محكمة الإسكندرية، س ٢٢، ص ٤٠ لسنة ٩٩٣ هـ/ ٥٨٥ م.

⁽۷٤) المصدر السابق، س ۳، ص ۱۰۳، م ۳۱۱ لسنة

⁽۷۵) المصدر نفسه، س ۵۰، ص ۲۸٦ لسنة ۱۰۷۲ هـ/ ۱۶۲۱م.

```
(٧٦) المصدر نفسه، س ٣٣، ص ١٤، م ٢٣ لسنة ١٠٠٩هـ \ ١٦٠٠م.
```

- (۷۹) جون لويس بوركهارت، العادات والتقاليد المصرية من الأمثال الشعبية في عهد محمد علي، ترجمة إبراهيم أحمد شعلان، ط٣، سلسلة الألف كتاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ٢٠٠٠، ص
 - (٨٠) محكمة الإسكندرية، س ٢٢، ص ٤٢ لسنة ٩٩٣ هـ/ ٥٨٥ م.
 - (٨١) المصدر السابق، س ١٤، ص ٣٣٧، م ١١٣٤ لسنة ٩٨٧ / ٩٧٩م.
 - (۸۲) المصدر نفسه، س ۳۸، ص ۱۰۶، م ۱۰۵ لسنة ۱۰۲۸ هـ/ ۱۱۲۸م.
 - (۸۳) المصدر نفسه، س ۵۰، ص ۵۱، لسنة ۱۰۲۹ هـ / ۲۰۸۱م.
 - (٨٤) محكمة الإسكندرية، س ٣، ص ١٦٩، م ٤٩١ لسنة ٩٨٥ هـ / ١٥٧٧م.
 - (٨٥) المصدر السابق، س ٣٩، ص ١٠٢١، م ٣٩٤ لسنة ١٠٣٥ هـ/ ١٦٢٥م.
 - (٨٦) المصدر نفسه، س ١٤، ص ٣١١ م ١٠٧٢ لسنة ٩٨٧ هـ/ ٩٧٩م.
 - (۸۷) المصدر نفسه، س ۲۰، ص ۱۲۵، م ۲۱۱ لسنة ۹۹۵ هـ/ ۱۵۸۲م.
 - (۸۸) المصدر نفسه، س ۱۷، ص ۲۲، م ۷۷ لسنة ۱۰۱۱ هـ / ۲۰۲۱م.
 - (۸۹) المصدر نفسه، س ۱، ص ۵۱، م ۲۲۵ لسنة ۹۵۷ هـ/ ۵۵۰ م.
 - (٩٠) المصدر نفسه، س ٤٧، ص ٩٥ م ٢٦٤ لسنة ٥٩٠هـ / ٦٤٣م.
 - (٩١) محكمة الاسكندرية، س ٤٧، ص ٢١٥ م ٤٩٥ لسنة ٥٠١هـ / ٦٤٣م.
 - (٩٢) المصدر السابق، س ٤٧، ص ٦٧ م ١٧٤ لسنة ١٠٥٣هـ / ١٦٤٣م.
 - (٩٣) المصدر نفسه، س ٥٦، ص ١١، م ٢١ لسنة ١٠٨٠ هـ/ ١٦٦٩م.
 - (۹٤) المصدر نفسه، س ۲۰، ص ۱٥، م ٤٧ لسنة ٩٩٢ هـ/ ١٥٨٤م.
 - (٩٥) المصدر نفسه، س ١٤، ص ٣٩٨، م ١٢٥٧ لسنة ٩٨٦هـ/ ١٥٧٨م.
 - (٩٦) المصدر نفسه، س ٤٦، ص ١١٤، م ٢٤٥ لسنة ١٠٨٠ هـ / ١٦٦٩م.
 - (۹۷) المصدر نفسه، س ۲۱، ص ۷۵ لسنة ۹۷۶هـ/ ۹۲۱م.
 - (۹۸) بورکهارت، مرجع سبق ذکره، ص ۷۶
 - (٩٩) محكمة الإسكندرية، س ١، ص ٢، م ١٠ لسنة ٩٥٧هـ/ ٥٥٠٠م.

 - (۱۰۱) المصدر نفسه، س ٦، ص ٩٨، م ٢٣٩ لسنة ١٠٠٤ هـ / ١٩٥٥م.

(۱۰۲) المصدر نفسه، س ۱۷، ص ۱۲۷، م ۳۷۰ لسنة ۱۰۰۱ هـ/ ۱۹۹۲م. المصدر نفسه، س ۳۹، ص ۱۲۱، م 3۳۹ لسنة ۱۰۳۵ هـ/ ۱۲۲۵م.

(۱۰٤) المصدر نفسه، س ۱، ص ۵۱، م ۲۲۵ لسنة ۹۵۷هـ/ ۵۰۰۱م.

(۱۰۰) المصدر نفسه، س ۱، ص ۱۸۰، م ۸۱۵ لسنة ۹۵۷ هــ/ ۱۵۵۰م.

(۱۰۰ المصدر نفسه، س ٤٨، ص ٢٣٨ م ٤٧٥ لسنة ١٠٥٧هـ/ ١٦٤٧م.

(۱۰۷) المصدر نفسه، س ۱۱، ص ۱۰۰، م ۳۵۲ لسنة ۹۷۸هـ/ ۱۵۷۰م.

(۱۰۸) المصدر نفسه، س ۱، ص ۱٦٩، م ١٧٧لسنة ٩٥٧هـ/ ٥٥٠١م.

(١٠٩) محكمة الإسكندرية، س ٦، ص ٩٨، م ٢٣٩ لسنة ٤٠٠٤هـ/ ٥٩٥م.

(١١٠) المصدر السابق، س ١، ص ٤١٧ م ١٧٤٤ لسنة ٩٥٦ هـ/ ١٥٤٩م.

(۱۱۱۱) المصدر نفسه، س ۲۱، ص ۲۲۳، م ۲۳۳ لسنة ۹۷۰ هـ/ ۱۵۲۲م.

(۱۱۲) المصدر نفسه، س ۷، ص ۱۰۸، م ۲۵۰ لسنة ۹۷۱ هـ / ۱۵۹۳م.

(۱۱۳) المصدر نفسه، س ٤، ص ١٤٧، م ٢٩٤ لسنة ٩٨٩هـ / ١٥٨١م.

(١١٤) محكمة الإسكندرية، س ١١، ص ٢٦٣ لسنة ٩٧٨ هـ / ١٥٧٠م.

(۱۱۰) المصدر السابق، س ۳۳، ص ۱۸۸ م ۳۸۳ لسنة ۹۸۰ هـ / ۱۵۷۲م.

(۱۱۲) المصدر نفسه، س ۳۷، ص ۱۸۸ م ۳۸۶ لسنة ۹۸۰هـ / ۱۵۷۲ م.

(۱۱۷) المصدر نفسه، س ۲۸ ص ۲۲، م ۱۲ لسنة ۱۰۰۶ هـ / ۱۹۵۰م.