

دراسة مقارنة للأحوال التجارية لموانئ الخليج العربي والجزيرة العربية في القرن الرابع الهجري

د. عبد الجبار ناجي*

إن أهم ما تتميز به الدراسات التاريخية العربية، الإسلامية والحديثة، اهتمامها بالخليج العربي والجزيرة العربية في المجالات المختلفة، الاجتماعية منها والتاريخية والاقتصادية والجغرافية والسياسية. وهو تحول جديد في الدراسات العربية والأجنبية، لم يكن سائدا «خلال فترة الخمسينيات مثلا»، ولعل سبب ذلك يرجع بالدرجة الأساس إلى ما شهدته منطقة الخليج العربي والجزيرة العربية من تحولات سياسية واقتصادية منذ الستينات، بعد استقلال أقطارها من سيطرة الاستعمار البريطاني، وعلى أثر القفزات الاقتصادية الهائلة التي حركت المجتمعات الخليجية بشكل سريع بسبب ثورة النفط التي أسهمت - من بين ما أسهمت به - في إحداث تغييرات اجتماعية وفكرية. وبما أن التاريخ من بين علوم المعرفة الإنسانية لأي مجتمع من المجتمعات فقد تأثر هو الآخر تأثرا ملحوظا بالتحولات التي تشهدها مجتمعات المنطقة، فصار الاهتمام - واهتمام أبناء الخليج والجزيرة العربية بدرجة أكبر - بتراث وتاريخ المنطقة سواء كان ذلك الاهتمام موجها نحو تكتيف الدراسات المحلية التي تسلط الضوء على الجذور التاريخية لقطر من الأقطار دون غيره، أم إنه موجه نحو دراسة حالة من الحالات العلمية التاريخية أو الاقتصادية أو الاجتماعية أو الأدبية أو التراثية.

ففي الحديث عن جانب من الجوانب التجارية التي تميزت بها موانئ الخليج العربي والجزيرة العربية، ألا وهو الضرائب المفروضة على البضائع والتجارات المارة بتلك الموانئ أو الواردة إليها فعلا، قد يوحى للقارئ بفكرة مفادها أن أهمية الخليج العربي تجاريا - بل اقتصاديا - قد برزت وتشكلت في تاريخنا الحديث والمعاصر تبعا «لاكتشاف النفط واتساع استثماره وتعظيم أرباحه وفوائده».

إن هذه الفكرة ليست صحيحة وذلك لأن الدراسات التاريخية والأثرية الحديثة وما تم

* أستاذ التاريخ الإسلامي، كلية الآداب - جامعة البصرة

العثور عليه من مدونات ومكتشفات أثرية عثرت عليها البعثات الأثرية العربية والأجنبية قد أكدت بدون شك الأهمية الحضارية والتاريخية والاقتصادية لهذه المنطقة في فترات موعلة جدا في التاريخ القديم ومنذ العصر الحجري القديم . فاعتمادا على نتائج التنقيبات التي أجراها الفريق الكويتي برئاسة رشيد الناطوري في واره وجليمة العبيد والصلبيخات ، وكاظمة وجزيرة فيلكا فإن هناك آثارا ترجع إلى ذلك العصر السحيق . كما أثبتت الدراسات والبحوث التي تقدم بها مؤلفوها إلى مؤتمر البحرين عبر التاريخ بأن هذا القطر كان مأهولا ، وأن أهاليه اكتسبوا سمعة وشهرة في امتهانهم مهنة صيد اللؤلؤ .

أما بالنسبة لمجال بحثنا فإن الدراسات القديمة قد أوضحت متانة العلاقات التجارية بين الساحل الغربي للخليج وبين العراق منذ فترة عصر العبيد ، وأن واردات العراق من أخشاب السيسو والميسو والطيور والفخار والنحاس والعاج والأحجار الكريمة والحجر الصابوني من ملوخوا والسند ، كانت تمر عبر الخليج العربي ، كما أن صادرات العراق من التمور والجلود والأصواف والشعير هي الأخرى كانت تمر عبر هذا الممر البحري المهم باتجاه أقطار المنطقة وخارجها^(١) .

كذلك كشفت الدراسات عن أن هناك موانئ خليجية اشتهرت بسبب موقعها الاستراتيجي والجغرافي ، وكانت تقوم بوظيفة موانئ ترانزيتية أيضا كما هو الحال في دلمون ومغان وتية يحمي وهي مركز استخراج الحجر الصابوني وجزيرة فيلكا وتيروس (وهو ميناء تاروت الذي كان يقع وسط خليج القطيف) وميناء^(٢) دارين . وتعد فيلكا أول ميناء تجاري قديم يواجه السفن التجارية المغادرة من أور باتجاه بلاد السند . وهناك أيضا الجرعاء والأبله (ابولوغوس)^(٣) .

إذن الخليج العربي كان منذ تلك الفترات السحيقة هو الممر البحري الرئيسي للنقل التجاري إلى بلاد السند والصين ، بلاد الأخشاب والتوابل والعاج والحريز . وسادته آنذاك فترات من النشاط والفعالية في مجال التجارة ، على الرغم من حدوث فترات انكماش في هذه النشاطات إبان الصراع الفارسي الروماني ، وعندما أفلح الرومان في اكتشاف سر الرياح الموسمية في البحر

١ - انظر، طه باقر : مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة (بغداد ١٩٥٩) ج ١ ص ٤٣٨ - ٤٤٠ ، المؤلف نفسه . علاقات بلاد الرافدين بجزيرة العرب ، في مجلة سومر، مجلد ٥/٢ ١٩٤٩ ص ١٣٣ - ١٣٦ .

Leemans : Foreign Trade in Old Babylonian Period : (1960) P.2-5, 121; Wilson : The (Persian) Gulf, P.30, 34, 156 .

وقد ترجم الى اللغة العربية .

د. سامي سعيد الأحمد : تاريخ الخليج العربي من أقدم الأزمنة حتى التحرير العربي (البصرة ١٩٨٥) ص ١٩٧ ، ١٩٩ ، ٢٠١ .

٢ - انظر، د. سامي سعيد الأحمد : العراق القديم من العصر الآكودي حتى نهاية سلالة بابل الأولى (بغداد ١٩٨٣) ج ٢ ص ٥٢ - ٥٤ ، نفس المؤلف . تاريخ الخليج العربي ص ٢٠٢ ، ٣١٥ .

٣ - انظر، طه باقر : علاقات بلاد وادي الرافدين ص ١٣٤ - ١٣٥ ، محمد أمين واصف . الجرعاء أو الجرعة ، في مجلة لغة العرب (ج ٧ السنة الرابعة) ص ٤١٧ - ٤١٩ ، رزوق عيسى . جزيرة تيلوس وارادوس ، مجلة لغة العرب (ج ٧/ السنة الرابعة) ص ٤٤٠ .

* انظر Leeman . التجارة الخارجية ، سامي سعيد الأحمد ص ١٢٤ .

الأحمر، وبذلك عمدوا على تشجيع الطريق البحري التجاري عبر البحر الأحمر - البحر المتوسط. وهناك دلائل تشير إلى أن التجار في دلون كانوا يدفعون العشور إلى معبود الربة نيبكال لا سيما على البضائع المهمة كالنحاس والعاج والعقيق .

إن المتتبع للأوصاف الجغرافية التي أدلى بها كتاب المسالك والبلدان يون العرب خلال العصور العربية يصل إلى نتيجة بأن هذا الممر المائي قد استعاد فعاليته التجارية منذ القرن الثاني للهجرة فصاعداً. وأن تلك الكتب علاوة على أدب الرحلات والكتب الأدبية تزود المتتبع بمعلومات هامة تعكس مدى ازدهار الأوضاع التجارية والاقتصادية في منطقة الخليج العربي والجزيرة في القرن الرابع الهجري بشكل خاص، القرن الذي شهد تحولات اجتماعية واقتصادية كبيرة. ومن العوامل البارزة التي ساعدت على هذا الازدهار تزايد الطلب على البضائع والمنتجات الشرقية، فتزايدت بذلك الواردات من الهند والصين بشكل عجيب .

وللتدليل على سعة العلاقات التجارية ونشاطاتها نستشهد بالمعلومات التي تضمنها الكتاب الصغير الحجم الكبير الفائدة المنسوب إلى عالم البصرة الجاحظ (ت ٢٥٥هـ/ ٨٦٨) «التبصر بالتجارة»، الذي ترجم، لأهميته، إلى اللغة الفرنسية من البروفسور شارل بلا^(٤)، واعتمد عليه البروفسور لوبيز كثير^(٥) في إبراز واقع التجارة في البحر المتوسط .

إن مؤلف كتاب (التبصر بالتجارة) ضمن مؤلفه عدة موضوعات تتعلق بهذا الجانب الاقتصادي، ثم ذكر قائمة بالواردات التي كانت ترد إلى مركز الخلافة العباسية في بغداد فكان بعضها قد نقل عن الطريق البحري عبر الخليج العربي والبعض الآخر عبر الطريق البري .

كانت الهند تصدر البخور والنمور والفيلة وجلود النمور والياقوت الأحمر والصندل الأبيض والأبنوس وجوز الهند. ويحلب من الصين الفرنند والحزير والغضائر والكاغد والمداد والطواويس والبراذين الفرة والروج واللبود والدارصيني والدارند الخالص. ويحلب من بلاد الحزر العبيد والإماء والدروع والبيضات والمعافر، ومن خوارزم المسك والقاقم والسمور والسنباب والفتك وقصب الطيب، ويأتي من سمرقند الكاغد، ومن بلخ ونواحيها العنب الطيب والفوشنة، ومن سرو الضرابون بالبرابط والبرابط الجياد والطنافس والثياب المروية، ومن جرجان العناب والسندرج وحب الرمان الجيد واليرموق اللين والابريسم الجيد، ومن بلاد فارس الثياب الكتانية التوزية والسابرية وماء الورد ودهن النيلوفر ودهن الياسمين والأشربة، ومن فسا الفتسق وأصناف الفواكه وطرائف الأثمار والزجاج، ويأتي من أرمينية وأذربيجان اللبود والبراذع والفرش والبسط الرقاق والصوف ومن آمد الثياب المشوة والمناديل والمقاديل والرقاق والطيلاسة الصوفية، ومن

٤ - Ch. Pellat : «Gahiziana, I. Le Kitab al - Tabassur bi' L-tigara attribue a Gahiz» in Arabica. (1/1954) pp. 153-65 .

٥ - Lopez, R.S. and Raymond, I.W : Medieval Trade in the Mediterranean World (London, 1955) pp. 55 -7 .

دباوند نصول السهام، ومن الري الخوخ والزئبق واليرموق والأسلحة والثياب الرقاق والأمشاط والقلائس الملكية والقسيات الكتان والرمان، ومن أصفهان الشهد والعسل والسفرجل والكمثرى والتفاح والملح والزعفران والأسنان والاسفيداج والكحل والسرر المطبقة والأثواب الجيدة والشراب من الفواكه، ويأتي من قومس الفؤوس والأمساح والجر والطيالسة الصوفية، ومن بلاد الجور والجوارش وبزر قطن ويأتي من بلاد الروم اواني الفضة والذهب والدنانير الخالصة القيسرانية والعقاير والبريون والابرون والديباج والبراذين الفره والجواري وطرائف الشبه والأقفال المحكمة واللورا، ومن برذعة البغال الفره، ومن نصيبين الرصاص. ويأتي من مصر الحمر الهماليج والثياب الرقاق والقراطيس ودهن البلسان والزبرجد الفائق، ومن المغرب النور والقرظ واللبود والبزاة السود، ومن الجزيرة العربية تأتي الخيل العراق والنعام والنجائب والقافة والأدم، ومن اليمن البرود والأدم والزرافات والجواميس والعقيق والكندر والخطر والورس، ومن عمان وسواحل الخليج العربي اللؤلؤ، ومن الأحواز ونواحيها السكر والديباج والخز ومن السوس الأترج ودهن البنفسج والشاه سبرم والجلال والراذع، ومن الموصل الستور والمسوح والدراج والسمازي ومن حلوان الرمان والتين والكامخ^(٦).

ومع أن مجال هذا البحث لا يتركز على مناقشة تفصيلات هذه القائمة التجارية الفريدة، وفيما إذا كانت المعلومات التي تضمنتها هي معلومات واقعية تمثل واردات الخلافة العباسية، أو أنها مجرد تسميات للمنتجات التي اشتهرت بها تلك البلدان ولا تعبر عن أنها كانت تصدر إلى خارجها؟ كل هذه التساؤلات واردة غير أننا إذا ما طابقتها مع قوائم المقدس وما كان يحمله التجار من بضائع البلدان التي كانوا يتاجرون، معها - وعلى الأخص تجار الراذانية مثلا - وما ذكره ابن الجاور في تاريخ المستبصر من أسماء البضائع الخاضعة للضرائب، نصل إلى نتيجة تفيد بصحة المعلومات السابقة وأنها تمثل فعلا ما كان يصل العراق من هذه المنتجات بحرا وبرا.

يبدو أن الطرق النهرية والبحرية كانت مفضلة بالنسبة إلى التجار الذين يتاجرون مع البلدان البعيدة، كإند والصين، من الطرق البرية. إذ إن تلك الطرق تتميز بعدة خصائص منها: حجم البضائع المنقولة بالسفن مقارنة بالطرق البرية، تعدد الموانئ الساحلية التي يمر بها الطريق بين البصرة - إند - والصين، سلامة هذه الطرق إلى درجة ملحوظة من مخاطر اللصوصية، وقلة العوارض الطبيعية الصعبة. غير أن هذه التسهيلات لا تعني أن الطريق البحري سهل تماما فالجغرافيون العرب قد شخصوا عدة مصاعب كانت تواجه التجار الذين قصدوا إند منها: التشعبات والهوارات، والقراصنة الذين كانوا يتخذون مراكز خاصة لشن حملاتهم على السفن التجارية فالاصطخري وابن حوقل تحدثا عن وجود قرصنة بالقرب من عبادان عند رأس

٦ - انظر، التبصر بالتجارة، المنسوب للجاحظ ص ٢٥ - ٣٥ (اعتناء حسني عبدالوهاب ١٩٣٥).

الخليج العربي وأطلقا عليهم تسمية «متلصصة البحر» وذكرنا أن هؤلاء كانوا «على دوام مرابطون»^(٧). كذلك أشار سليمان التاجر في رحلته المشهورة إلى القرصنة الهندية في جزيرة سقطرة^(٨). وقد أبدت السلطات المركزية اهتماما ملحوظا بتتبع القراصنة والتقليل من أخطارهم بتأسيس المحارس التي كان يقطنها المحاربون، كذلك بتأسيس الفنارات العالية التي تهدف إلى إنارة الطريق أمام السفن فتحتاط من القراصنة ومن التشعبات المرجانية والهوارات، مثلما كان موجودا في عبادان. فقد كان هناك فنار عال أطلق عليه اسم «الخشببات» وكان يقع على بعد حوالي ستة أميال من عبادان. ووصف بأنه عبارة عن أربع خشبات منصوبة واتخذ فوقها مرقب كان يسكنه ناطور يوقد فوقه نارا بالليل، وقد شاهد المسعودي هذه الخشببات وقال عنها بأنها كانت كالكراسي في جوف البحر. ووصفها ناصر خسرو عند مروره بها فقال إنها كانت على هيئة المنجنيق وهي مربعة القاعدة ترتفع إلى حوالي أربعين ذراعا، وكان فوقها أربع عقود كان الحراس يقفون بها، وكانوا يشعلون بالليل سراجا في زجاجة كي لا تطفئه الرياح، ويبقى منارا ليراه الملاحون^(٩).

علاوة على ذلك فإن تجار البحر كانوا في الأعم الأغلب لا يخرجون في رحلاتهم إلا بشكل جماعي، لا سيما الرحلات البحرية الطويلة وذلك تجنباً من المخاطر المتوقعة، كما اعتاد كل مركب من هذه المراكب الاعتماد على المقاتلة والنفطين لتفادي هجمات لصوص البحر^(١٠).

وبالرغم من توفر التسهيلات للنقل التجاري في الطرق النهرية والبحرية، فإنه لا يعني انعدام أهمية الطرق البرية، إذ إن هناك عددا من الحالات يصبح فيها الطريق البري هو الطريق الرئيسي والأكثر نفعاً للتجار والمسافرين من الطريق البحري، والقوافل الكبيرة التي كانت تجهز سنويا من قبل المسلمين لأداء فريضة الحج من المشرق الإسلامي ومغربه لا بد لها أن تسلك طرقا برية للوصول إلى مكة. ومما يلفت النظر في هذه المناسبة المقدسة أن مجاميع من التجار كانوا يفضلون مرافقة الحجيج سنويا لأداء الفريضة والمتاجرة أيضا^(١١)، إنهم يرافقون طرق الحاج من أجل تقليل مخاطر الطرق البرية، وأهمها تعرض قوافلهم وتجاراتهم لهجمات القبائل البدوية واللصوص وقطاع الطرق، والمعروف أن القوافل الجماعية للحجاج توفر لهم الأمان والسلامة

٧- انظر، الاصطخري: المسالك والممالك ص ٩٥، الأقاليم ص ١٧ ابن حوقل: صورة الأرض (بيروت) ص ٥٣.
٨- انظر، السيراقي: سلسلة التواريخ (تحقيق Lengles باريس ١٨١١) ص ٣٧، المسعودي: مروج الذهب ومعادن الجوهج ص ٣٧.
٩- انظر، الاصطخري: الأقاليم (١٨٣٩) ص ١٦، ابن حوقل: صورة ص ٥٢، المسعودي: مروج (ط/باريس) ج ١ ص ٢٣٥، ناصر خسرو: سفرنامه (تحقيق الخشاب) ص ١٥١.
١٠- انظر، المقدسي: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (لیدن ١٩٠٦) ص ١٢، الدمشقي، أبو الفضل جعفر بن علي: الإشارة إلى حاسن التجارة (تحقيق الشوريجي) ط ١ / الإسكندرية ١٩٧٧ ص ١٨.

Thompson: Economic and Social History of Middle Ages (500 - 1300) P.574.

١١- أنظر، أنظر، (Hadjdj) by: P.55; (Economic Foundation (California 1967), Goitein: A Mediterranean Society, Thompson: Ibid; B.Lewis, in El (2).

بالرغم من أن السلطات كانت تخصص أعدادا من الحرس والشرطة ترافق القوافل لتأمين سلامة وصولهم، وكانت الدولة العباسية مثلا تنيط مسؤولية الإشراف على طريق الحج وصد هجمات المعتدين بمسؤول إداري يطلق عليه إسم والي طريق مكة أو والي الحج^(١١) .

وعلاوة على هذا الطريق الذي ينشط سنويا فإن الجغرافيين العرب يصفون طرقا برية أخرى تربط أجزاء الدولة العربية الإسلامية بعضها ببعض الآخر بإمكان التجار والمسافرين أن يسلكوها. والمهم أن هؤلاء العلماء قد بينوا مزايا كل طريق من الطرق البرية، بما في ذلك قصر الطريق أو عكسه أو قلة مخاطره وقلته وعورته أو وفرة المياه فيه أو انعدامها، وهي أوصاف بالغة الأهمية تعكس للقارئ الأهمية التي كان يعلقها هؤلاء على الطرق البرية وكأنها دليل سفر للتجار والمسافرين، وهي بالتالي تعكس نشاط هذه الممالك في الشؤون التجارية .

تتفق الآراء على أن النشاطات التجارية البرية والبحرية لم تكن خالية من المنغصات والصعوبات بالنسبة إلى التجار ولعل مسألة الضرائب أو المكوس أو المآصر أو الشوكات تعد من أبرز هذه الصعوبات. لا سيما وأن هناك أدلة عديدة تبين أن هذه المكوس كانت في بعض الأماكن وبعض الحالات مرتفعة جدا قد تضايق منها المسافرون عامة والتجار بشكل خاص. الأمر الذي دفع أعدادا من التجار إلى أن يسلكوا عدة سبل ووسائل للتخلص منها والهروب من مراصدها، ومن بين هذه الوسائل :

أ - مرافقة الحجاج سنويا لأداء فريضة الحج ، وبهذا يكون التاجر حاجا بالدرجة الأولى بإمكانه جلب البضائع المسموح بها للحجاج دون الخضوع لنظام الضرائب العالية. ومع ذلك فإنه في بعض الحالات كما هو الحال في ميناء الاسكندرية في مصر مثلا - كان الحجاج عموما يخضعون لتفتيش دقيق، الرجال منهم والنساء على حد سواء. فيقول أحد الرحالة المغاربة ما نصه «ومن الأمر المستغرب والحال الذي أفصح عن قلة دينهم وأعرب أنهم يعترضون الحجاج ويجرعونهم من بحر الإهانة الملح الأجاج ويأخذون على وفداهم الطرق والفجاج يبحثون عما بأيديهم من مال ويأخذون بتفتيش النساء والرجال»^(١٢) .

ب - إخفاء البضائع الغالية الثمن عن أعين الجباة ومسؤولي الضرائب، ويبدو أن هذه البضائع كانت خاضعة إلى مكوس عالية نظرا لندرتها. لهذا وردت عدة إشارات تبين أن المسؤولين في الموانئ والحراس كانوا يطبقون إجراءات ووسائل دقيقة جدا في تفتيش السفن التجارية والتجار رجالا ونساء أيضا، وهو دليل واضح على تفشي عادة إخفاء البضائع، أما على

١٢ - انظر على سبيل المثال : الصولي : أخبار الرازي والمتقي (القاهرة) ١٩٣٥/ص ٦٩، ٢٠٤، ٢٦٩، عرب القرطبي : صلة تاريخ الطبري ص ٣٣، الصابي، أبو اسحاق، رسائل ص ١٥٥، ١٥٦ ابن الأثير : الكامل في التاريخ ج ٨ ص ٥٣ .

١٣ - العبدري، أبو محمد عبدالله العبدري الحيمي : رحلة العبدري (المسماة الرحلة المغربية) تحقيق محمد القاسمي / الرباط ١٩٦٨ ص ٩٣ .

الطرق البرية والنهرية فكان التجار يحاولون أيضا الهروب من المآصر التي كانت تعيق القوارب من السير دون دفع المكوس ومن الشوكات تجار الطرق البرية من المرور .

ج - واعتماداً على ما أورده ابن خرداذبة فإن التجار الصقالبة كانوا يؤدون الجزية فقط (وهي أقل من الضريبة المفروضة (المكوس أو العشر) على تجارتهم التي كانت تتضمن سلعا مهمة كالجلود وجلود الثعالب والخز والسيوف . إنهم كانوا يمدعون مسؤولي المكوس مدعين بأنهم نصارى . والمفروض أنهم كانوا يدفعون العشر بدلا من الجزية^(١٤) . ومن المناسب ذكره أن هؤلاء التجار كانوا يتاجرون ما بين جرجان وبغداد^(١٥) .

لقد أثار مسألة فرض الضرائب على التجار والحجاج تساؤل عدد من الباحثين ، فكتب البروفسور «كلود كاهين» مثلا عن أن فرض الضرائب يشير إلى عدم حرية التجارة في العالم الإسلامي وأن هناك قيودا على نقل البضائع من بلد إلى آخر^(١٦) ، ولمح البروفسور «فوراند» إلى أن عدم انتظام مقادير المكوس في الموانئ الإسلامية يدل على أن السلطات المحلية في هذه المراكز التجارية كانت هي المسؤولة عن تعشير السلع^(١٧) والبضائع فهي إذن عملية كيفية . والواقع أن دراسة النصوص التي أدلى بها المؤرخون والجغرافيون والرحالة العرب تؤيد ما ذهب إليه الباحثان ، فهناك تشدد وتفتيش صعب عن البضائع ، كما أن هناك تعددا في مراكز جباية هذه الضرائب ، وهناك من الجانب الآخر بعض الإشارات التي توضح أن سلطات بعض الموانئ قد أعفت التجار والحجاج من دفع المكوس فيقول المقدسي إن صاحب صعده في اليمن «لا يأخذ ضريبة من أحد وإنما يأخذ ربع العشر من التجار»^(١٨) .

إن تفسير فرض الضرائب على التجار لا بد أنه أمر يتعلق بطبيعة ميزانية السلطة المركزية والسلطات المحلية في الموانئ . إذ دون شك فإن خزينة هذه السلطات المحلية كانت غير منتجة وتعتمد اعتمادا «أساسا» في واردها على ما يوفره لها موقع هذا الميناء أو ذاك من الطرق التجارية من موارد . ومعنى أن الحياة الاقتصادية للموانئ التي تفرض هذه القيود تعتمد بشكل رئيسي على ما تدره تلك الضرائب . ولو راجعنا ما كانت تقوم به سلطات عدن من إجراءات لمراقبة وصول السفن التجارية لتبين لنا ذلك الاهتمام الكبير الذي تعلقه سلطات هذا الميناء على هذه العملية

١٤ - انظر، ابن خرداذبه : المسالك والممالك ص ١٥٤ .

١٥ - ن . م .

«Dariba» by Cl. Cahen in E.I. (2)

١٦ - انظر مقالات البروفسور كاهين الآتية :

«Kharadj» by Cahen in E.I. (2)

كذلك مقالته الأخرى :

«Djizya» in E.I. (2)

ومقالته الثالثة :

Forand, P.G. : «Notes on Ustr and Maks» in Arabica (XIII/1966) PP.137-41 .

- ١٧

١٨ - المقدسي : أحسن التقاسيم ص ١٠٥ .

التجارية، فكانت تخصص بعض الرجال على مرتفع عال لمراقبة البحر فإذا ما شاهدوا دلائل على أن هناك سفينة قادمة أخذوا ينادون بأعلى صوتهم «هيريا هيريا هيريا» فإذا سمع عوام الخلق الصوت ركب كلُّ جبلا، أو صعد سطحا، يشرف يمينا وشمالا فإن كان ما ذكره صحيحا يعطى له من كل مركب دينار ملكي، وذلك من الفرضة وإن كان كاذبا يضرب عشرة عصي^(١٩). وللدمشقي صاحب كتاب «الإشارة إلى محاسن التجارة» رأي يفيد في هذا المجال فهو يقسم أسباب توفر الأموال إلى قسمين منها ما يأتي عن طريق القصد، ومنها ما يأتي عن طريق الطلب، ويتضمن القسم الأول أسلوبين إما أنه اكتساب مغالبة، وإما اكتساب نوع من الاحتيال. والمهم فإن اكتساب المغالبة هو الذي يعيننا لأنه ينقسم إلى اكتساب مغالبة سلطانية، والأخرى خارجية، فالسلطانية وهي التي تتعلق بميزانية الدولة فتشمل: الجبايات بما فيها المكوس والرسوم والخراج والاعشار والصدقات^(٢٠). لذلك فإن الدمشقي قد رسم لنا الأوجه التي تتكون منها خزينة الدولة. لهذا فإن ما قدمه ابن خلدون من تحليل رائع قد يكون التفسير الصائب لما وقف عليه الباحثان في هذا الشأن، وأن المسألة لا تعدو أكثر من كونها اقتصادية ومالية لا سياسية. إذ يقول «ابن خلدون»: «أعلم أن الدولة تكون في أولها بدوية كما قلنا، فتكون لذلك قليلة الحاجات لعدم الترف وعوائده، فيكون خرجها وانفاقها قليلا «فيكون في الجباية حينئذ وفاء بأزيد منها. ثم لا تلبث أن تأخذ بدين الحضارة في الترف وعوائدها. فيكثر لذلك خرج أهل الدولة ويكثر خرج السلطان خصوصا كثرة البغاة. ولا تفي بذلك الجباية فتحتاج الدولة إلى الزيادة في الجباية لما تحتاج إليه الحامية من العطاء والسلطان من النفقة»^(٢١). لذلك يقول «ابن خلدون» فإن هذه الدولة أو تلك تعمل على استحداث الضرائب ووضع المكوس على التجارة والأسواق «وقد كان وقع منه بأمصار المشرق في أخريات الدولة العباسية والعبيدية كثير، وفرضت المغارم حتى على الحاج في الموسم...»^(٢٢).

وبالفعل فإن الضرائب والجبايات بأنواعها من رسوم ومكوس وعشور تعد مصدرا «حيويا لواردات الدولة آنذاك بصورة عامة وواردات سلطات الموانئ على وجه الخصوص. من هنا تبرز مسألة ذلك الاهتمام المتزايد للسلطات بالموانئ التجارية إذ اولتها اهتماما ملحوظا بتوفير المستلزمات والتسهيلات الفنية والاجتماعية للسفن التجارية، ولذلك أيضا توجهت نحو المحافظة على هذه الجبايات والسعي في فترات الأزمات المالية على زيادتها، خاصة في الموانئ التي كانت تحتل موقعا استراتيجيا متميزا بالنسبة إلى السفن التجارية فكان أهالي جزيرة قيس التي تقع على الساحل

١٩ - انظر، ابن الجاور: تاريخ المستنصر (اعتناء اوسكر لوفغرين، ليدن ١٩٥١) ص ١٣٨.

٢٠ - انظر، الدمشقي: الإشارة إلى محاسن التجارة ص ٥٩.

٢١ - ابن خلدون المقدمة (دار الفكر) ص ٢٢٢ - ٢٢٣.

٢٢ - ن. م. انظر أيضا مقالة N.J. Coulson

(Bayt al - Mal) in E.I.⁽²⁾.

الشرقي من الخليج العربي يفرضون ضريبة على كل مركب يجتاز هذه الجزيرة التي كانت عبارة عن مرسى في طريق السفن التجارية القادمة من الخارج صوب العراق وبالعكس . وكانت الضريبة في الأصل دينارا واحدا لكنهم قرروا «في العام الثاني وفي الثالث ثلاثة دراهم ، وهم في الصعود إلى أن تقرر الأمر على العشرة»^(٣٣) .

إن هناك عدة ملاحظات ذكية أوردها الجغرافيون تبرز أهمية واردات هذه المكوس بالنسبة إلى الخزينة فيذكر «ابن حوقل» خلال وصفه أحوال البحرين إبان فترة أبي سعيد الحسن بن بهرام الجنابي وابنه سليمان قائلا بأن مورد هذه العائلة الاقتصادي كان من «الضريبة العظمى على المراكب المجتازة . . . وإلى وقتنا هذا هي لمخلفيها ونسلها»^(٣٤) ويستمر في ذلك مفصلا فيقول بوجود بالبحرين «أموال وعشور ووجوه مرافق وقوانين ومراصد وضروب مرسومة من الكلف إلى ما يصل إليهم من بادية البصرة والكوفة وطريق مكة . . .»^(٣٥) فالتعبيرات المتعددة التي اشتملت عليها رواية «ابن حوقل» تفيد في إبراز مدى الأهمية المعطاة من القرامطة على وارد الضرائب التجارية البرية منها والبحرية . كما أن هذا الجغرافي يشير في مجال آخر عند حديثه عن اليمن فيقول «وأكثر أمواله المقبوضة من العشور وهي ما ينيف على خمسمائة ألف دينار عشري ، ومن قبالات زبيد عن جميع ما يدخلها ويخرج عنها وتشتمل عليه وجوه الأموال مائتا ألف دينار عشري . . .»^(٣٦) والمعروف أن الدينار العشري منسوب إلى عشر وهي فرضة صنعاء . ويتحدث في مجال آخر عن الموضوع ذاته فيقول بصدد ما يرد عدن من السفن والتجارات : «ويصل إليه من جباية عدن من المراكب العشرية ما لا يقع بموافقة وضمان ويعمل بالأمانات ، فرجما زادت المراكب ونقصت المرتفع له في السنة عن هذا المكان على التقريب مائتا ألف دينار عشري»^(٣٧) .

وكان مجموع ما يصل البحرين من وارد المكوس والضرائب عن طريق بادية البصرة وبادية الكوفة وطريق مكة وطريق عمان وطريق الرملة والشام حوالي ستين ألف دينار^(٣٨) .

من هنا يصبح من الواضح جدا فهم أهمية هذه الجبايات في ميزانية السلطات السياسية المشرفة على هذه الموانئ الخليجية ، وبأنها اعتمدت على الضرائب المفروضة على التجارات اعتمادا أساسيا في تدبير مصروفاتها ، ويعكس ذلك فإنها ستعاني أزمات مالية ومضايقات اقتصادية فيحدثنا «الصولي» (ت ٣٣٥ او ٣٣٦/٩٤٦ - ٩٤٧) بشأن النزاع بين الحمدانيين والبريديين حكام البصرة، بأن البعض قد أشار على الحمدانيين باللجوء إلى سياسة الحصار الاقتصادي ضد

٢٣ - ابن الجاور : تاريخ المستنصر ص ٢٢٨ .

٢٤ - ابن حوقل : صورة الأرض ص ٣٣ .

٢٥ - ن . م .

٢٦ - ن . م . ص ٣٢ .

٢٧ - ن . م . ص ٣٢ ، ياقوت الحموي : معجم البلدان (بيروت) ج ٤ ص ٨٤ - ٨٥ .

٢٨ - انظر ، ابن حوقل : صورة ص ٣٣ .

البريديين في البصرة وبذلك يتمكن من كبح جماحهم والسيطرة عليهم لأن البريديين - كما أشار هؤلاء - يعتمدون في اقتصادهم وإدارة جيشهم على الضرائب المفروضة على التمور، «مادة البريديين ضرائب التمر»^(٢٩) .

وهناك من الدلائل التاريخية التي تشير بأن فرض الضرائب العالية على التجارات قد أدى إلى تفاقم الأزمة السياسية بين حكام عمان والبريديين . فيتحدث «أبو بكر الصولي» أيضاً عن السبب الأساس الذي دفع يوسف بن وجيه حاكم عمان إلى تجهيز حملة بحرية عسكرية ضد البريديين في البصرة سنة ٣٣١هـ / ٩٤٢ كانت الضرائب المرتفعة التي وضعها البريديون على التجارات الواردة من عمان فيقول ما نصه «لتغليظ البريديين الضرائب على ما يحمل من البحر»^(٣٠) .

ولقد دعت هذه الأهمية الكبيرة للمكوس والضرائب المفروضة على التجارات الواردة والصادرة إلى أن تولي السلطات المركزية لمدن الموانئ والمراسي اهتماماً ملحوظاً للإجراءات الاحترازية والأمنية بهدف الحفاظ على هذا المورد وتنميته . ومن بين هذه الإجراءات :

١ - تعيين هيئة خاصة بشؤون التجارة سميت في ميناء عدن «المشايع»^(٣١)، وتأخذ على عاتقها مسؤولية وضع التدابير في التفتيش الدقيق جداً «لكل السلع الواردة إلى الميناء . وقد أطلق على هذه الهيئة في ميناء الإسكندرية مثلاً «الأمناء»^(٣٢) .

وحول هذا الموضوع يشير المقدسي إلى الإجراءات التي وضعها مسؤولو الضرائب على الواردات القادمة إلى البصرة والبطائح فيقول : «وأما الضرائب فثقيلة كثيرة محدثة في النهر والبر . وفي البصرة تفتيش صعب وشوكات منكرة، وكذلك بالبطائح تقوم الأمتعة وتفتش»^(٣٣) . ويقدم «ابن المجاور» وصفاً بديعاً لهذه الإجراءات في ميناء عدن فيذكر بأنه إذا قرب المركب ركب المشرون الصنابيق - زوارق صغيرة . للقاء المركب فإذا قربوا من المركب صعدوا واسلموا إلى الناخوذة ويسألونه من أين وصل ويسألهم الناخوذة عن البلد ومن الوالي وسعر البضائع . . ويكتب اسم الناخوذة وأسماء التجار ويكون الكماني (كذا وردت وقيل الكراني) قد كتب جميع ما في بطن المركب من متاع وقماش فيسلم الرقعة وينزل المشرون في الصنابيق راجعين إلى البلد كلهم . . فإذا وصل المركب المرسى وأرسي تقدم إليهم نائب السلطان ويصعد المفتش يفتش رجلاً بعد رجل ويصل التفتيش إلى العمامة والشعر والكيين

٢٩ - الصولي : اخبار الرازي والتقي ص ٢٢٨ ، ٢٣٥ - ٢٣٦ .

٣٠ - ن . م . ص ٢٤٤ .

٣١ - انظر ابن المجاور : ص ١٣٨ .

٣٢ - انظر ابن جبير : الرحلة (ليدن) ص ٣٩ .

٣٣ - المقدسي : أحسن التقاسيم ص ١٣٤ .

وحزة السراويل وتحت الإباط . . وكذلك عجوز تفتش النساء»^(٣٤) . . ويعلق الرحالة المغربي «العبدري» على هذه الإجراءات في ميناء الاسكندرية فيقول «وقد رأيت من ذلك يوم ورودنا عليهم ما اشتد له عجبى وجعل الانفصال عنهم غاية أربي وذلك انه لما وصل إليها المركب جاءت شرذمة من الحرس لا حرس الله مهجتهم . . فمدوا في الحجاج أيديهم وفتشوا الرجال والنساء»^(٣٥) .

كذلك يصف «ابن جبير» إجراءات التفتيش في ميناء الإسكندرية فيقول : «من أول ما شاهدنا فيها يوم نزولنا أن طلع أمناء إلى المركب من قبل السلطان لتقييد جميع ما جلب فيه فاستحضر جميع من كان فيه من المسلمين واحدا واحدا وكتبت أسماؤهم وصفاتهم وأسأء بلادهم وسئل كل واحد عما لديه من سلع أو ناض ليؤدي زكاة ذلك كله . .»^(٣٦) .

إن مقارنة بين هذه الإجراءات الاحترازية تؤكد أنها متشابهة سواء كانت في البصرة أم في عدن أم في ميناء آخر غير خليجي هو الإسكندرية .

ويبدو أن التجار كانوا يتضايقون كثيرا من هذه الاجراءات الأمر الذي جعل «ابن المجاور» يصف ما كان يتخذ في ميناء عدن من عمليات تفتيش وجمع الضرائب بأنه كيوم المحشر فيه المناقشة والمحاسبة والوزن والعد»^(٣٧) . وأن بعض التجار نتيجة لذلك قد يقتله الحزن «ويبقى في واد الزبور بما يعملون معه من الفعل الذي يطير منه البركة والسعادة»^(٣٨) .

٢ - إقامة المراكز التفتيشية وما يعمل على إعاقه سير القوافل والتجار على الطرق البرية والنهرية لمنع إفلاتهم من قبضة جباة الرسوم والمكوس . وتسمى تلك المراكز بالدواوين، وفي أحيان المآصر أو المراصد أو الحبال أو الشوكات . ومن بين تلك المراكز الديوان الذي كان موجودا على بوابة البصرة من جهة الطريق البري الذي يربطها بالبحرين، ويربطها بمكة . وهو الديوان الذي أقامه الديلم (البويهيون)، لفرض المكوس على التجارات الواردة عبر الجزيرة العربية نحو البصرة^(٣٩) . في الوقت نفسه كان هناك ديوان آخر أقامه قرامطة البحرين في نقطة بين البصرة والبحرين لجمع الرسوم من التجارات القادمة من بادية البصرة وبادية الكوفة نحو البحرين^(٤٠) . وكان على هذا الطريق البري نحو البصرة والبطائح الشوكات وقد وصفها

٣٤ - ابن المجاور : ١٣٩ .

٣٥ - العبدري : رحلة العبدري ص ٩٣ .

٣٦ - ابن جبير : رحلة ص ٤٠ .

٣٧ - انظر، ابن المجاور ص ١٣٠ .

٣٨ - ن . م . ص ١٣٩ .

٣٩ - انظر المقدسي : احسن التقاسيم ص ١٣٤ ، ابن حوقل : صورة الأرض، ص ٣٣ .

٤٠ - انظر المقدسي : احسن التقاسيم ص ١٣٤ .

المقدسي بأنها كانت «منكرة»^(٤١). أما الطرق النهرية المؤدية نحو البصرة فقد وضع عليها ما يمنع السفن والقوارب من المرور دون دفع الرسم وهي المآصر فكانت هناك مآصر بعد خروج التجارات من بغداد باتجاه واسط والبصرة والخليج العربي. ويبدو أنها كانت تعطي ضمانا لبعض الأشخاص، إذا بلغ ضمانها في إحدى المرات خمسمائة دينار^(٤٢). والمآصر قد تكون على هيئة جبل أو سلسلة توضع على طرفي النهر لتعرقل سير الزوارق والسفن، لذلك اصطلح عليها في بعض الأحيان بكلمة الجبل. وكان هناك موضع في البصرة يسمى الجبل ولعله مآصر أيضا يقع على شاطئ فيض البصرة، وكان كما يقول «ياقوت الحموي» ممتدا مع شاطئ هذا النهر الذي يربط بين نهري معقل والأبلة.^(٤٣) ومن الجدير ذكره أن «الخوارزمي» عبر عن علاقة المراصد بالمكوس بقوله ان المكس هو الضريبة التي تؤخذ في المراصد^(٤٤). وقد أقامت السلطات المحلية في ميناء عدن إجراء يختلف عن المآصر والمراصد، فجعلت في مرسى عدن مدخلا واحدا لا يستطيع التاجر النازل في المرسى الهروب منه إلى مدخل آخر وبذلك ضبطت عملية جمع المكوس^(٤٥).

٣- كان من بين أعمال وإنجازات السلطة المركزية أو السلطات المحلية في الموانئ التعامل مع هذه الضرائب والجبايات إما العمل على تخفيفها أو إسقاطها. ومن الجهة الأخرى فإن هذه السلطات تلجأ في أوقات الأزمات المالية والاقتصادية إلى التشدد في فرضها بل استحداث مكوس جديدة ومراكز جمع للضرائب جديدة أيضا. وفي الكتب التاريخية والجغرافية والأدبية عدة استشهادات، وأمثلة تدلل على صحة ما ذهبنا إليه. فقد أورد «اليعقوبي» مثلا أن الخليفة الواثق قد أسقط ضريبة العشر التي كانت تفرض على التجارات الواردة من الصين^(٤٦). ويذكر «مسكويه» أنه عندما تقلد «علي بن عيسى» الوزارة زمن الخليفة المقتدر بالله سنة (٣٠١هـ/٩٠١م) قام بإسقاط المكوس المفروضة على التجارات الواردة من مكة والتجارة المنقولة من الأحواز وبلاد فارس^(٤٧). كذلك يتحدث آخر بأنه قد قرأ كتابا على منابر واسط أيام حكم عز الدولة البويهية «بختيار بن معز الدولة» يشير إلى أنه قد عظم على عز الدولة ارتفاع الضرائب المفروضة على الأغنام وعلى كل ما يحمله تجار الحجاج من نسيج البز وغير ذلك ولهذا فقد عمل على إزالة هذه المكوس لشدها^(٤٨). وأن هذا الحاكم قد أسقط أيضا

٤١- ن. م. ، مسكويه. تجارب الأمم ج ١ ص ٣٦٤ .

٤٢- الصولي : أخبار الرازي والمتقي ص ٢٧٦، مسكويه. تجارب ج ١ ص ٣٦٤ .

٤٣- ياقوت الحموي : معجم البلدان ج ٢ ص ٢١٤ .

٤٤- الخوارزمي : مفاتيح العلوم (مصر ١٣٤٢هـ- ص ٤٠) .

٤٥- ابن الجاور ص ١٣٨ .

٤٦- اليعقوبي. تاريخ (لیدن ١٨٨٣) ص ١٩٠ .

٤٧- مسكويه : تجارب ج ١ ص ٢٨، ابن الأثير : الكامل ج ٨ ص ٢٤٤ .

٤٨- انظر أبو اسحاق الصابي : رسائل ص ٢٤٥ .

الضرائب الباهظة المفروضة على الدقيق والأقوات في عسكر مكرم^(٤٩). في الوقت نفسه يشير «ابن ممتي» إلى أن الضرائب الوحيدة التي يطالب فيها التجار في ميناء عيذاب، الواقع على البحر الأحمر، الزكاة وواجب الذمة لاغير^(٥٠). ويذكر المقدسي من جانب آخر أن صاحب مدينة صعدة كان لا يأخذ ضريبة من أحد وأنه يكفي بأخذ ربع العشر من التجار^(٥١)، ويبدو أنه كان منطلقاً من الاتفاق الشرعي بين المذاهب على وجوب أخذ ربع العشر عينا من أموال التجار^(٥٢). وأشار «ابن المجاور» إلى أن بني مهدي ولاة مدينة زيد كانوا لا يستحلون أخذ المكوس من أحد ما خلا الحاج وأنهم كانوا يأخذون منهم ضريبة نقدية تقدر بربع درهم بدلا من الدرهم الذي اعتادوا أخذه^(٥٣). كذلك فإن السلطات المحلية في ميناء عدن قد اعفوا بعض التجارات والبضائع من الضرائب منها مثلا البضائع التي تصل من مصر كالخام والدقيق والسكر والأرز والصابون، الرقي والأشنان والقطارة وزيت الزيتون والعسل والنحل بشرط أن يكون قليلا. وما يصل من الهند في البحر من بضائع كالهليلج والأنطاع والأرز والكجري وهو أرز مخلوط بالماش والسمنم والنعال الهندي إذا كان دون شراك والخرز الذي يجلب من الديبل وغيرها من البضائع^(٥٤). ويذكر «مسكويه» أن حاكم البصرة، «لشكرستان»، قد أقدم في سنة (٩٩٤هـ/٣٨٦هـ) على تخفيف الضرائب، واكتفى بأن يفرض على التجار ضريبة قدرها ١/٢ من سائر البضائع بضمنها المأكولات^(٥٥).

غير أن هناك حالات استغل فيها مسؤولو الموانئ والمراسي موقع مراكزهم فسنوا سننا جائرة بحق التجار والتجارات وضايقوا الناس باستحداثهم الضرائب الجديدة، فمما يذكر أن الوزير أبا «علي بن ماکولا» قد استن في سنة ١٠٣٩ في أثناء ولايته على مدينة البصرة رسوما جائرة منها جباية سوق الدقيق ومقالي الباذنجان وسميريات المشارع ودلالة ما يباع من الأمتعة وأجر الحمالين الذين كانوا يحملون التمور إلى السفن وما يعطيه الذباحون إلى اليهود^(٥٦). ومن الجدير ذكره أن التجار عانوا كثيرا من اضطراب أوضاع البويهيين في العراق وتنازعهم فيما بينهم على السلطة واحتياجهم الشديد للأموال حتى إنهم اضطروا إلى مصادرة التجار واستحداث ضرائب جديدة. واستغل العيارون الفرصة فظهر في سنة (١٠٣٢هـ/٤٢٤هـ) مثلا عيار يدعى «البرجي» وفرض سيطرته على مسؤول المآصر وأجبره على دفع إتاوة مقدارها عشرة دنانير كل شهر^(٥٧)، وقد استثمر ضامن المآصر

٤٩- ن. م. ص ٢٤٦.

٥٠- انظر ابن ممتي: قوانين الدواوين (تحقيق د. عزيز عطية القاهرة ١٩٤٣) ص ٣٢٧.

٥١- المقدسي: المقدسي: أحسن التقاسيم ص ١٠٥.

٥٢- انظر الكاشاني الحنفي: بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع (ط ١٣٢٧هـ/مصر) ج ٢ ص ٢١.

٥٣- انظر ابن المجاور: المستبصر ص ٥٠.

٥٤- انظر ن. م. ص ٥٤.

٥٥- انظر أبو شجاع الروفدوري: ذيل تجارب الأمم ص ٢٧٣ - ٢٧٤.

٥٦- انظر ابن الأثير: الكامل ج ٩ ص ١٥٣.

٥٧- ابن الجوزي: المنتظم في تاريخ الملوك والأمم (حيدر آباد) ج ٨ ص ٧٢.

ذلك فزاد في مكوسه على السفن التجارية المارة واستحدث صمصام الدولة البويهية الضريبة العشر على كل ما ينسج في بغداد من الثياب الإبريسميات والقطنيات حتى إن الأهالي تظلموا من هذا الإجراء فاجتمعوا في جامع المنصور وقرروا عدم إقامة الصلاة^(٥٨).

إن المتتبع للاستشهادات التي ذكرت سابقا يجد أن هناك عدة تسميات للضريبة المفروضة على التجارات، فهي تسمى غالبا الضرائب وفي بعض الأحيان مكوسا وأحيانا أخرى عشرا وفي بعض الحالات رسوما. وقد وقف البروفسور «فوراندا Forand» في بحثه عن (العشر والمكوس) على هذه المسألة وأشار إلى أن السلطة كانت في بعض الأحيان تجمع المكوس تحت اسم العشر. كذلك استنتج البروفسور «كلود كاهين Cahen» أن الضرائب تدعى أحيانا رسوما قائلا بأن علماء الشريعة كانوا ينتقصون من هذه الرسوم بدعوى أنها غير شرعية فيعبرون عنها بتسمية مكوس^(٥٩). ومع ذلك بيد أن العشر والتعشير هما من التعبيرات التي اتفق عليها شرعا وقد أطلقت في كثير من الحالات على الضرائب المفروضة على التجارات باعتبار أن زكاة التاجر تقدر ربع عشر أمواله عينا^(٦٠). والمعروف أن لفظة العشار كانت شائعة وتطلق على المسؤول الذي يجمع العشر أو الضريبة أو المكان الذي تعشر فيه التجارات.

إن اتفاق أكثر المذاهب الإسلامية على أن ما يؤخذ من أموال التجار زكاة هو ربع العشر عينا، يقودنا إلى معرفة ما إذا كانت تسمية العشر قد أطلقت إلى جانب الزكاة على الضرائب المفروضة على التجارات؟ ويسعفنا «المقريري» وغيره برواية مهمة ترجع إلى أيام خلافة الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) حينما بلغه أن التجار المسلمين كانوا يدفعون العشر عندما يصلون أرض الهند، ولذلك فقد كتب إلى والي البصرة آنذاك أبي موسى الأشعري يعلمه بفرض ضريبة على كل تاجر يمر به من المسلمين، وقدر هذه الضريبة بخمسة دراهم تؤخذ من كل مائتي درهم وأن يؤخذ درهم من تجار العهد (بمعنى أهل الذمة) من كل عشرين درهما ومن تجار الحرب درهم من كل عشرة دراهم. وقد سئل «ابن عمر» (رضي الله عنه) : أكان الخليفة عمر يؤخذ العشر من المسلمين؟ فأجاب كلا^(٦١).

وبالفعل فإن هناك عدة أدلة تبين بوضوح أن تعبير العشر والتعشير كان سائدا مع تعبير

٥٨ - أبو شجاع الروذ راوري : المصدر السابق، ص ١١٨

(Dariba) by Cl. Cahen in E.I.

٥٩ - انظر مقالة

Forand : Notes on usr and maks, P.139 .

٦٠ - انظر الكاشاني : بدائع ج ٢ ص ٢١ .

٦١ - انظر المقريري : المواعظ والاعتبار ج ٢ ص ٨٠

A.A Duri : Studies on the economic life of .

Mesopotamia in the 10th Century, Ph.D. Thesis 1942, P.222 .

وقد ترجم إلى اللغة العربية

المكس، لذلك فإن «الخوارزمي» نص في كتابه «مفاتيح العلوم» بأن المكس هو الضريبة التي كانت تجبى من التجار في مراكز محددة هي المرصد^(٦٢) (جمع مرصد وهي مراكز فرض الضرائب). وأورد «ابن خرداذبة» بأن التجار الصقالبة كانوا إذا مروا ببلاد الروم يعشرهم صاحب الروم وإذا مروا ببلاد الخزر يعشرهم صاحب الخزر^(٦٣). وذكر «ابن حبيب» في كتابه المحبر أن الجبلندي بن المستكبر حاكم عمان كان يعشر التجار (يجبي منهم الضرائب) في سوق صحار^(٦٤).

لعله من الصحيح القول بأن المكوس أو الضرائب كانت تفرض على البضائع الواردة عبر الخليج العربي في أغلب الموانئ الخليجية وموانئ البحر الأحمر، وفيما سبق ذكره أن في البصرة عدة مراكز لجمع المكوس، بعضها يقع على بوابتها الغربية المتصلة ببادية البصرة - طريق مكة - بادية البصرة - طريق البحرين، وكان البعض الآخر يقع على الطرق النهرية والبحرية ببلاد فارس - الأحواز - البصرة، وطريق بغداد - واسط - البصرة، والطريق البحري الرئيسي عبر الخليج العربي. فكان للبويعيين الديلمة ديوان على مدخل البصرة باتجاه مكة ويبدو أن ذلك المركز (الديوان) كان منصوباً لتحصيل الضرائب المفروضة على البضائع الواردة عبر الطريق البري من اليمن ومكة قاطعاً الصحراء نحو البصرة، وينشط إبان موسم الحج. وقد فرض الديلمة إجراءات شديدة في هذا الديوان، حتى إن الضرائب التي كانت تفرض فيه قد وصفت بأنها ثقيلة وكثيرة وأن معظمها محدث ولم يكن موجوداً في فترات سابقة. وعلاوة على ذلك فإنهم فرضوا إجراءات أمنية شديدة فكان التجار والحجاج يخضعون لتفتيش دقيق، وقد عبر «المقدسي» عن وجهة نظره في هذا الإجراء بوصفه بأنه تفتيش «صعب»^(٦٥). وزيادة في الاحتراس في محاولة التجار الإفلات من قبضة مسؤولي هذا الديوان فقد وضعت شوكات تعيق السير ووصفها «المقدسي» بأنها كانت شوكات «منكرة». وهناك تعقيد آخر شديد وهو أن الديوان كان لا يفتح إلا لمدة ساعة فقط في النهار^(٦٦). وهو إجراء لا يعكس تساهل الديلمة في معاملتهم مع التجار ولا يشير إلى أنهم كانوا يشجعون النشاطات التجارية. ومن المحتمل أن هذا الإجراء يعكس زحمة الوافدين من التجار الأمر الذي كان يجبر مسؤولي الديوان على الانشغال فترة طويلة في تقويم البضائع وتعشيرها.

وكان هناك ديوان آخر لتحصيل الضرائب يقع على بوابة البصرة باتجاه طريق البحرين - عمان. وكان هذا الديوان خاضعاً لنفوذ قرامطة البحرين. ومما يجدر ذكره أن هناك طريقين برين يربطان البصرة بالبحرين، أحدهما يسير عبر الصحراء أما الآخر فيسير بمحاذاة الساحل، ساحل الخليج

٦٢ - انظر الخوارزمي : مفاتيح العلوم ص ٤٠ .

٦٣ - انظر ابن خرداذبة : مسالك الممالك ص ١٥٤ .

٦٤ - انظر ابن حبيب : المحبر (حيدر آباد) ص ٢٦٥ .

٦٥ - انظر المقدسي : أحسن التقاسيم ص ١٣٤ .

٦٦ - ن . م .

العربي . وكان الطريق البري الأول قصيرا قدرت مسافته بإحدى عشرة مرحلة يمر التاجر والمسافر الخارج من البصرة بعبادان ثم يدخل البادية بإتجاه البحرين^(٦٧) . لكن بالرغم من كونه قصيرا فإن «الاصطخري» و«ابن حوقل» ذكرا بأنه كان غير مسلوک خلال فترتهما، وكان قفرا^(٦٨) أما الطريق الثاني وهو الساحلي فكانت مسافته تقدر بحوالي ثماني عشرة مرحلة وهو طريق جيد وصالح لمروور القوافل والتجارات ويستغرق السير فيه خمسة عشر يوما، وإن سالكه كان يمر «في قبائل العرب ومياهمم وهو مسلوک عامر غير أنه مخوف»^(٦٩) وكان هذا الطريق يمر بالمحطات : البصرة - عبادان - الخط - القطيف - الآرة - هجر - البينونة - الزارة - جواثا - السابور - دارين - الغابة - القصبه - هجر الصفا - المشقر - الشيعان - المسجد الجامع في المشقر^(٧٠) . وقد فضل «ابن حوقل» هذا الطريق على الطريق الأول إذ قال بأن الطريق الأول قفر وأن السفر كان على الطريق الساحلي لوفرة المياه^(٧١) .

تشير وجود هذه الطرق إلى متانة العلاقات التجارية بين البصرة والبحرين، فقد كانت الاحساء تصدر القووط إلى البصرة وأقطار اخرى . واشتهرت البحرين بزراعة النخيل والفواكه كالرمان والأترج والقطن والحنطة والشعير والحناء واللؤلؤ^(٧٢) . كما كانت البصرة مشهورة بإنتاج الخبز والبيز، والريط البصرية وعلطور البنفسج والماورد والتمور^(٧٣) .

أما المركز الآخر لتحصيل الضرائب في منطقة البصرة فكان يقع في عبادان على مدخل الخليج العربي . والمهم الكتب الجغرافية لم تشر إلى أن هناك مركزا في هذه المدينة التي كانت تقع ضمن منطقة البصرة إداريا وجغرافيا لكن هناك إشارة أوردها «ياقوت الحموي» في معجم الأدباء بخصوص أبي «محمد المافروخي» عامل البصرة في فترة من القرن الرابع للهجرة وكان هذا العامل قد ولي «أحمد بن إبراهيم ابارياش» الرسم - يجبي الرسوم - على المراكب في عبادان^(٧٤) . وهذا يدل

٦٧ - انظر الاصطخري : المسالك ص٧٨، ابن حوقل : صورة ص٤٦ - ٤٧ .

٦٨ - انظر الاصطخري : المسالك ص٧٩، الأقاليم ص١٥، ابن حوقل : صورة ص٤٧ .

٦٩ - انظر ابن حوقل : صورة ص٤٧ .

٧٠ - انظر ابن الفقيه الهمداني : مختصر كتاب البلدان (لیدن ١٣٠٢) ص٣٠ .

٧١ - انظر ابن حوقل : صورة ص٤٧ .

٧٢ - انظر ابن الفقيه : البلدان ص١١٤، ابن حوقل : صورة ص٣٣، سليمان التاجر : سلسلة التواريخ ص١٣٩، ناصر خسرو : سفرنامه

ص١٤٤ .

Serjeant, R.B : «Material for a history of Islamic

Textiles up to the Mongol conquest» in Ars

Islamic (1942), PP. 54 - 92 .

٧٣ - انظر المقدمي : أحسن التقاسيم ص١٢٨، ابن الفقيه الهمداني ص٥٣ .

A.J. Najj : Basra 295 - 447

Ph. D. thesis (London) 1970, PP. 278 - 82 .

٧٤ - انظر ياقوت الحموي : معجم الأدباء (ط/مرغليوت) ج١ ص٧٧ .

بوضوح على وجود مركز لتحصيل المكوس من السفن القادمة عبر الخليج العربي باتجاه العراق . والمعروف أن هذا الطريق البحري كان نشطا خلال الدولة العباسية لتشابك علاقات العباسيين التجارية والاقتصادية مع أقطار الخليج العربي . والهند والصين والساحل الشرقي لأفريقيا .

وبالإضافة إلى تلك المراكز فإن التجار القادمين من بلاد فارس والأحواز في الطرق النهرية إلى البصرة كانوا يفرغون حمولاتهم في كلاً ، البصرة - مرسى البصرة - الواقع على نهر فيض البصرة إذ كان هناك مركز لتقويم البضائع وتعشيرها وكان هناك حبل أو مآصر تمتع أصحاب السفن من المضي في السردون دفع العشور . وبهذا المعنى يذكر «الصابي» بأن المكوس كانت تؤخذ على كل ما يرد العراق من بلاد فارس وسوق الأحواز وحصن مهدي ونهر سدرة «وكان يقترض في هذه المواضع على ما يجهز إلى البحر . ويرد منه وتؤخذ الضريبة المسرفة عليه»^(٧٥) .

إن وجود هذه المراكز المتعددة لتحصيل الرسوم والضرائب على التجارات الواردة إلى البصرة تعبر بوضوح عن مدى فعالية هذه المدينة في عالم التجارة ، لذا فإنه ليس غريباً أن يصفها الجغرافيون بأنها مدينة التجارة .

وكذلك يوجد مركز أو ديوان لجمع الضرائب في البحرين وبشكل خاص في جزيرة أوال ، وهي جزيرة كانت تابعة لمنطقة البحرين الواسعة وكانت تقف في طريق السفن التجارية البحرية الذاهبة إلى العراق والخارجة منه نحو عمان وسيراف والهند والصين . ولهذا فإن لديوان جزيرة أوال أهمية بالغة بالنسبة إلى سلطات البحرين ، وقد وصف «ابن حوقل» هذه الضرائب المفروضة على السفن المارة بجزيرة أوال بأنها كانت عظيمة . وتعود وارداتها إلى «أبي سعيد الجنابي» وابنه «سليمان» خلال منتصف القرن الرابع للهجرة^(٧٦) .

وكان في عمان ، المشهورة بموقعها الجغرافي والتجاري المهيمن على خليج عمان والخليج العربي ، مركز لتحصيل المكوس ، خاصة في مدينة دبا وصحار . وتعد مدينة دبا سوقاً رائجة من أسواق العرب^(٧٧) . أما الصحار فكانت هي القصبية ، قصبه عمان ووصفها الجغرافيون العرب بأنه «ليس على بحر الصين بلد أجل منه ، عامر ، أهل ، حسن طيب نزه ذويسار وتجار وفواكه وأسواق عجيبة»^(٧٨) . وكانت صحار ممتدة على البحر ، وقال عنها «ابن حوقل» و«المقدسي» بأنها «دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوثه اليمن»^(٧٩) . ووصفت بأن بها من «التجار والتجارة ما لا يحصى كثرة»^(٨٠) . والمعروف أن سوقاً كبيرة كانت تعقد في صحار كل سنة في الأول من شهر رجب

٧٥ - أبو إسحاق الصابي : تحفة الأمراء في تاريخ الوزراء (تحقيق عبدالستار أحمد فراج / القاهرة ١٩٥٨) ص ٢٨٦ .

٧٦ - انظر ابن حوقل : صورة ص ٣٣ .

٧٧ - انظر ياقوت الحموي : معجم البلدان ج ٢ ص ٤٣٥ .

٧٨ - المقدسي : ص ٩٢ ، ياقوت الحموي : معجم البلدان ج ٢ ص ٤٣٥ .

٧٩ - المقدسي : ص ٩٢ .

٨٠ - ابن حوقل : صورة ص ٤٤ .

ويبقى السوق فعالاً مدة خمسة أيام. وكان حاكم عمان هو المسؤول عن تعشير البضائع فيه^(٨١). علاوة على ذلك فإن قلهات، وهي مدينة من مدن عمان وتقع على ساحل البحر وترفاً إليها أكثر سفن الهند التجارية. وكان العمال والنواب هم الذين يجبون العشور من التجار فيها^(٨٢).

ويعد رحيل السفن التجارية المتجهة صوب الهند والصين من عمان يقابلها مركز آخر لتحصيل الضرائب في كوكم الذي يبعد عن مسقط مسيرة شهر. وكانت العادة أن يؤخذ من السفن الصينية المارة بكوكم ألفا درهم ضريبة ومن السفن غير الصينية ما بين عشرة دنانير إلى دينار واحد^(٨٣). ولعل مبلغ ألفي درهم خطأ في الفسخ لأن الفرق بين ما تدفعه السفن الصينية وغيرها كبير جداً.

أما السفن التي كانت تغادر عمان بالاتجاه غرباً نحو البحر العربي والبحر الأحمر فتقابل فرضة عدن وعيذاب وجدة، وتصادف على البر مدينة زيد وصعدة وغيرها من المدن إذا كانت متجهة من اليمن باتجاه مكة وبلاد الشام، حيث توجد مآصر في مدينة زيد ثم بعد ذلك مآصر مدينة صعدة. ومما يجدر ذكره أن ولاية مدينة زيد كانوا لا يستحلون أخذ المكوس من التجار عدا ما كانوا يأخذونه من الحجاج بما يقابل ١٠ دراهم^(٨٤). كذلك الحال بالنسبة إلى صاحب مدينة صعدة فإنه حسبما أورد «المقدسي» لا يأخذ ضريبة ويكتفي بفرض ١٠ العشر على التجار المارين بالمدينة^(٨٥). وكان الداعي (مسؤول الضرائب) في ميناء عدن لا يفرض رسوماً على بعض الأنواع من البضائع القادمة من مصر والهند^(٨٦). أما في ميناء عيذاب، وهي بليدة تقع على ضفة بحر الأحمر، وتعد مرسى المراكب القادمة من عدن إلى الصعيد في مصر^(٨٧)، فإن التاجر يدفع الزكاة فقط والتاجر من أهل الزمة يدفع ما هو متفق عليه شرعاً^(٨٨). ومما له علاقة بهذه المسألة فإن ميناء رشيد، وهي بليدة على ساحل البحر والنيل بقرب الإسكندرية، لم يكن فيها ضرائب، فيقول «ابن ممتي» إنه ليس فيه خمس. وفي حالة لجوء بعض السفن إليه بسبب الرياح يتدب جملة المستخدمين من الإسكندرية لإخراج السفن فتتحمل تلك السفن الضلالة أجور هؤلاء المستخدمين كضريبة^(٨٩).

وكانت السفن القادمة من البصرة باتجاه الهند تواجه على الجانب الشرقي من الخليج العربي

٨١ - انظر ابن حبيب : المحبر ص ٢٦٥ .

٨٢ - انظر ياقوت الحموي : معجم البلدان ج ٤ ص ٣٩٣ ، ابن الجاور : ص ٢٨١ .

٨٣ - انظر السيرافي : سلسلة التواريخ ص ١٦ - ١٧ .

٨٤ - انظر ابن الجاور : ص ٨٤ .

٨٥ - انظر المقدسي : ص ١٠٥ .

٨٦ - انظر ابن الجاور : ص ١٤٢ - ١٤٣ .

٨٧ - انظر ياقوت الحموي : معجم البلدان ج ٤ ص ١٧١ .

٨٨ - انظر ابن ممتي : قوانين الدواوين ص ٣٢٧ .

٨٩ - انظر ابن ممتي : ياقوت الحموي : معجم البلدان ج ٣ ص ٤٥ .

- أي بعد مغادرتها جزيرة اوال - مركزا تفرض فيه ضرائب كثيرة وثقيلة^(٩٠). ومع أن المقدسي لم يفصح عن المكان الذي يتم فيه تعشير البضائع لكن من المحتمل أن التجارات كانت تعشر في مدينة سيراف التي وصفت بأنها قسبة إقليم اردشيرخره وكانت حتى نهاية القرن الرابع للهجرة/ العاشر للميلاد دهليز الصين بعد عمان وخزانة فارس وخراسان، واشتهرت بوجود التجار الموسرين^(٩١). ويقول «ياقوت الحموي» ليس للمراكب في سيراف مرسى وإنما إذا قدمت إليها تكون في خطر إلى أن تقترب منها بنحو فرسخين حيث هناك خليج نابد وكان ميناء جيدا، فإذا وصلت السفن إليه كانت في مأمن من الرياح . وبين البصرة وسيراف إذا طاب الهواء مسافة سبعة أيام^(٩٢). وقد انحل أمر هذه المدينة سيراف، بسبب ما وقع فيها من زلازل (في سنة ٣٦٦هـ أو ٣٦٧هـ) وبسبب سيطرة الديلمة فانقل المركز التجاري إلى جزيرة قيس إذ كان يفرض على السفن المارة بها رسوم قبل أن تغادرها إلى ميناء صحار في عمان^(٩٣).

أنواع المكوس ومقاديرها :

مما يؤسف له أن الجغرافيين والرحالة العرب في القرن الرابع الهجري لم يقدموا تفصيلات شافية عن البضائع التي كانت خاضعة للتعشير ولا عن المقادير التي كان يدفعها التجار، وما إذا كان ذلك الدفع عينا «أو نقدا» إنهم يصفون الضرائب بأنها باهظة أو مرتفعة لكنهم لم يكشفوا لنا حقيقة الأمر وكيف إنها كانت عالية . من خلال ما أورده «المقدسي» في كتابه «أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم» فقد دأب على تخصيص مجال خاص بالضرائب خلال حديثه عما يحمل من كل إقليم من الأقاليم الإسلامية . ومع ذلك فإن منهجه في هذا الصدد لم يكن على نسق متشابه، فهو يفصل في ذكر بعض المكوس والضرائب في بعض الأقاليم ويقتضب كثيرا «عند ذكره هذا الموضوع في أقاليم أخرى . فعند حديثه عن المكوس في بلاد فارس مثلا يقول ما نصه : «ولا تسأل عن ثقل الضرائب وكثرتها»^(٩٤). والواقع أن «ابن المجاور» يعد أول مؤلف يزودنا بقائمة تفصيلية وغنية جدا «عن إجراء التفتيش في ميناء عدن وعن البضائع التي كانت خاضعة للمكوس في ذلك الميناء ومقادير هذه الضرائب لكل بضاعة من البضائع . علما بأنه مصدر متأخر عن الفترة التي نخضعها للدراسة غير أنه مفيد جدا في سد الثغرات وإجراء مقارنة بين الحالات التي كانت موجودة في موانئ الخليج العربي والبحر الأحمر .

٩٠ - انظر المقدسي : ص ٤٥١ .

٩١ - انظر ابن حوقل : ص ٣٤٨، المقدسي : ص ٤٢٦ .

٩٢ - انظر ياقوت الحموي : معجم البلدان ج ٣ ص ٢٩٥ .

٩٣ - انظر ابن المجاور : ص ٢٨٨ . ولقد درس الدكتور محمد كريم إبراهيم في أطروحته الموسومة (عدن دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية

٤٧٦ - ٦٢٢هـ) موضوع الضرائب في ميناء عدن والبضائع التي كان يفرض عليها المكوس في الفصل الخامس ميناء عدن وفعاليتها الاقتصادية

ص ٢٧٦ - ٢٩٥ .

٩٤ - المقدسي : ص ٤٥١ .

اعتمادا على النصوص المتوفرة فإن هناك نوعين من المكوس والضرائب، أحدهما يفرض على السفن التجارية عموما وذلك لمرورها بالموانئ والمراسي، والآخر المفروض على البضائع المشحونة في تلك السفن عند وصولها إلى الموانئ الهامة التي تمثل نهاية الرحلات التجارية. لذلك فإن جزيرة أوال في البحرين مثلا كانت تقع على طريق السفن التجارية الذاهبة عبر الخليج العربي إلى العراق أو الخارجة منه. أي على طريق السفن التي تمر بها وتجتازها كما يقول «ابن حوقل»، ومن المحتمل أن تكون هناك مكوس أخرى على البضائع المفرغة من السفن في تلك الجزيرة. ونفس الحالة يمكن ملاحظتها بالنسبة إلى جزيرة قيس إذ يشير «ابن المجاور» أن أهاليها قرروا فرض دينار واحد على كل مركب يجتاز جزيرتهم^(٩٥). كذلك في ميناء كوكم الذي يبعد عن مسقط باتجاه الهند مسافة شهر، إذا كان المسؤولون يأخذون من السفن الصينية ضريبة تختلف عما كانوا يأخذونه من السفن غير الصينية^(٩٦).

أما في الموانئ الأخرى فإنها كانت عبارة عن مراس حيث تفرغ فيها الحمولات بشكل نهائي أو تفرغ بعضها لتحمل بضائع جديدة من إنتاج هذا الميناء أو ذاك. هنا جرت العادة على أن يفرض المسؤولون مكوسا على البضائع المفرغة بعد تسجيلها من قبل موظفين مختصين. ففي مسقط مثلا وهو مرسى ميناء صحار، ترسو فيه المراكب، كان التجار يفرغون بضائع من أمثال الخف والبرهار لبيعها في صحار ثم يتاعون من هذا الميناء بضائع أخرى ليستمروا في الرحلة البحرية إلى كرمان ومنها إلى سجستان، فكانت البضائع تفرق من هذه السفن في خراسان وما وراء النهر وزاولستان والغور^(٩٧).

وفي الوقت نفسه كانت السفن التجارية الصينية تنهي رحلتها في البصرة حيث تفرغ حمولتها لتفرق إلى المدن العراقية برا «ونهرًا»، كذلك فإن السفن القادمة من الصين والهند المتجهة صوب البحر الأحمر تنهي رحلتها في ميناء عدن الذي اعتمدت وظيفته اعتمادا «كبيرًا» على استقبال السفن التجارية، فقد وصفها «ابن حوقل» بأنها كانت صغيرة لكن شهرتها جاءت لكونها فرضة اليمن ينزلها السائرون في البحر، فكانت دهليز الصين وفرضة اليمن وخزينة المغرب ومعادن التجارات^(٩٨). ولعل من الصحيح القول أن تجار اليمن كانوا ينشطون بعد ذلك في تصدير هذه البضائع وغيرها إلى المناطق المجاورة، فيقول «ياقوت الحموي» بهذا المعنى بأن ميناء عيذاب المصري كان مرسى المراكز القادمة من عدن^(٩٩).

٩٥ - ابن المجاور : ص ٢٨٨ .

٩٦ - انظر السيرافي : سلسلة التواريخ ص ١٥ - ١٦ .

٩٧ - انظر ابن المجاور : ص ٢٨٤ .

٩٨ - انظر ابن حوقل : ص ٤٤ ، القلمي ص ٨٥ .

٩٩ - انظر ياقوت الحموي : معجم البلدان ج ٤ ص ١٧١ .

ومن المناسب ذكره في هذا المجال أن التجارة في التاريخ العربي الإسلامي لم تكن عملية سهلة وسريعة كما هو الحال في الوقت الراهن بعد الثورة الصناعية، إذ قد تستغرق رحلة التاجر إلى الهند والصين سنوات عديدة وقد لا يجالسه الحظ بالعودة إلى أهله وبالفعل فإن عددا منهم قد فارق الحياة بعيدا عن بيته وموطنه لذا فإنه ليس غريبا أن يقول «ابن حوقل» بشأن تجار سيراف «ربما غاب أحدهم عامة وعمر في البحر، وقد بلغني أن رجلا من سيراف ألف البحر حتى ذكر أنه لم يخرج من السفينة نحو أربعين سنة، وكان إذا قارب البر أخرج صاحبه فقضى حوائجه في كل مدينة ويتحول من سفينة إلى أخرى إذا انكسرت أو احتيج إلى إصلاحها»^(١٠٠).

ويحدثنا «ابن الفقيه الهمداني» عن تجار الرادانية والراهذانية في عالم التجارة في القرن الرابع للهجرة، بأنهم كانوا يسافرون من المشرق إلى المغرب وبالعكس فيحملون الديباج والخز الفائق من الغرب إلى مدينة الفرما في مصر ثم يأخذون السفن البحرية عن البحر الأحمر فيحملون معهم بضائع الغرب إلى الصين، وعند عودتهم يحملون الدارصيني والماميران وبضائع صينية أخرى عبر البحر الأحمر إلى الفرما فيبيعون المسك والعود وجميع ما جلبوه من البضائع ثم يغادرونها إلى أنطاكية سالكين الطريق البري إلى بغداد ثم يركبون النهر إلى مدينة الأبله»^(١٠١).

إن هذه الجولات التجارية الطويلة لهؤلاء التجار وغيرهم كالتجار الأصفهانيين في البصرة وتجار الكرامية في مصر تبين ما أشرنا إليه أن التجار كانوا يتوقفون في بعض المحطات والموانئ لبيع ما يحملونه من تجارات ثم تحميل ما يرونه رائجا من هذه الموانئ إلى مدن أخرى.

لقد اعتاد الحجاج على جلب عدة أنواع من التجارات والبضائع المرغوبة عند انتهاء مناسك الحج وعودتهم إلى بلدانهم، لهذا فقد وضعت السلطات عدة ضرائب عليهم منها الضريبة التي كانت تفرض على الأغنام ونسيج الخبز والبر. ويقدم المقدسي وصفا مقتضيا عن مقادير هذه الضرائب فيقول إن الديلم كانوا يفرضون في الديوان الذي أقاموه على بوابة البصرة ضريبة على الأغنام إذا كان يؤخذ أربعة دراهم على الشاة الواحدة ومائة درهم على حمل البر، وستون درهما على المحمل ومائة درهم على العمارة التي ربما تعني الحمل الكبير»^(١٠٢).

وعند مقارنة هذه المقادير بما كان يفرض على البضائع في البصرة وبين المكوس التي كانت تفرض في ميناء جدة نجد بعض الاختلافات فكان يفرض في جدة على كل حمل من الحنطة نصف دينار وعلى سبط ثياب الشطوي (نوع من النسيج) ثلاثة دنانير وعلى سبط الثياب الديقي ديناران وعلى حمل الصوف ديناران في حين كان يفرض في عثروهي فرضة صنعا في اليمن دينار واحد على

١٠٠ - ابن حوقل : صورة ص ٢٥٤ .

١٠١ - انظر ابن الفقيه الهمداني : مختصر البلدان ص ٢٧٠ .

Cl. Cahen : «Ya + t - il eu des Rahdanites» in Revue. des etudes Juives (1964) PP. 59-78 .

١٠٢ - انظر المقدسي : ص ١٣٤ .

كل حمل من الصوف مقارنة بدينارين في جدة ودينار واحد على سلة الزعفران ودينار واحد على كل رأس من الرقيق^(١٠٣) .

وكانت القوافل التجارية البرية تمر بالمراسد والمآصر حيث فرض المكوس، فكانت في اليمن تمر بمآصر على باب مدينة زيد فيؤخذ دينار واحد من حمل المسك ونصف دينار من حمل البز في الوقت الذي كان فيه الديالمة يأخذون في البصرة مائة درهم على كل حمل من البز^(١٠٤) (وهي تعادل أكثر من ثلاثة دنانير آنذاك). وذكر «المقدسي» أن صاحب مدينة صعدة لم يفرض مكوسا على التجار إنما كان يأخذ ربع قيمة العشر فقط^(١٠٥) .

ومن الممكن أيضا الاستفادة مما قاله «ابن مماتي» حيث أشار إلى أن الخمس ١ كان يؤخذ ضريبة من تجار الروم الواردين على الثغر بمقتضى ما صولحوا عليه وربما يبلغ مقدار ما يستخرج منهم عما قيمته مائة دينار ما يناهز خمسة وثلاثين دينارا، وقد ينخفض المبلغ إلى العشرين دينارا لكنه يسمى خمسا أيضا. إن «ابن مماتي» في هذه الحالة يبين بأن هناك نوعا من الاتفاق بين السلطات على مقادير الضرائب المفروضة في بعض الثغور. والمؤلف ذاته يشير في جانب آخر إلى أن كنانس الروم تدفع العشر، ويعقب على ذلك بقوله إن الخمس كان شيوعا من العشر^(١٠٦) .

فيما عدا هذه المعلومات المقتضبة فإن هناك بعض الإشارات العامة حول مقادير الضرائب في بعض موانئ الخليج العربي، إذ يكتبني «ابن حوقل» مثلا بالإشارة إلى ارتفاع (وارد) البصرة وواسط بأنه حوالي اثني عشر مليون درهما. وأن المبالغ التي تدرها مراصد البحر وعشور طريق البصرة والكوفة البري بلغ حوالي ثلاثين ألف دينار. ويبين ابن حوقل في هذه الرواية أن الضرائب التي فرضها قرامطة البحرين على التجارات كانت مرتفعة^(١٠٧) .

ومع هذا كله فإن القائمة التفصيلية التي أدلى بها «ابن المجاور» في نهاية القرن السابع للهجرة تمثل قائمة فريدة إذ تحتوي على معلومات غنية عن مقادير المكوس التي كانت تجبى من التجارات الواردة إلى ميناء عدن في اليمن. لذلك رأينا الوقوف عليها لإبراز عناصر التشابه مع ما ورد من مقادير للضرائب عند «المقدسي» وغيره. وأن هناك عاملا مشجعا حدا بنا إلى الاعتماد على هذه القائمة ألا وهو أسماء البضائع التجارية، فإنها تتماثل تقريبا مع البضائع التي أوردتها كتاب «التبصر بالتجارة» مما قد يساعد في تقدير المكوس التي كانت تفرض عليها خلال القرن الرابع الهجري، آخذين بعين الاعتبار اختلاف أسعار العملات بمعنى قيمة الدينار في الدراهم خلال

١٠٣ - انظر ن . م . : ص ١٠٤ - ١٠٥ .

١٠٤ - انظر ن . م . : ص ١٠٥ .

١٠٥ - انظر ن . م .

١٠٦ - انظر ابن مماتي : قوانين ص ٣٢٦ .

١٠٧ - انظر ابن حوقل : صورة ص ٣٣ ، ٢٢١ .

القرن الرابع الهجري وقيمته في القرن السابع للهجرة .

فكان يفرض في ميناء عدن على :

- ١ - بهار* الفلفل ثمانية دنانير عشور يضاف إلى ذلك دينار واحد أي ١٠ من الضريبة الفعلية كضريبة تسمى شواني (وهي ضريبة تشير إلى الزوارق الصغيرة التي تنقل البضائع من السفينة الكبيرة إلى المرسى بضمنها حماية التجار عن السراق) وكذلك يضاف إليها ضريبة تقدر بدنانيرين على كل بهار فلفل يخرج من فرضة عدن .
- ٢ - كل قطعة نيل (صبغة) أربعة دنانير شواني فقط، ويؤخذ ١ هذا المبلغ عند الخروج من الفرضة .
- ٣ - بهار قشر المحلب (نبات ربما يستخدم دواء) ثلاثة دنانير ونصف .
- ٤ - بهار الطباشير واحد وعشرون ديناراً إلا ثلث يضاف إلى ذلك دينار شواني (ويدخل في تركيب الدواء) .
- ٥ - عود الدفواء نصف المبلغ (ربما يدخل في عمل التوابل) .
- ٦ - فراسلة** الكافور خمسة وعشرون ديناراً ونصف وسدس .
- ٧ - بهار الهيل سبعة دنانير .
- ٨ - فراسلة القرنفل عشرة دنانير يضاف إلى ذلك دينار شواني .
- ٩ - فراسلة الزعفران ثلاثة دنانير وثلث . وبما يجدر ذكره أن الضريبة التي كانت تؤخذ على سلة الزعفران في ميناء جدة في القرن الرابع للهجرة كانت ديناراً واحداً .
- ١٠ - بهار الكتان سبعة دنانير ونصف .
- ١١ - وضريبة اللالك كانت أربعة أو ثلاثة دنانير .
- ١٢ - بهار الفوه (نبات يدخل في عمل الأدوية وعمل التوابل) اثنا عشر ديناراً .
- ١٣ - رأس الضأن ربع دينار . وبالمناسبة فإن الضريبة التي كانت تؤخذ على رأس الغنم الواحد عن باب البصرة في القرن الرابع الهجري أربعة دراهم .
- ١٤ - رأس الحصان إذا كان داخلاً عدن خمسون ديناراً «وإن كان خارجاً عنها - أي مصدراً إلى الخارج - سبعون ديناراً .
- ١٥ - رأس الرقيق ديناران وإن كان خارجاً من باب فرضة عدن دفع صاحبه نصف دينار زيادة على ذلك المبلغ . والواقع أن ضريبة رأس الرقيق في ميناء عثر في اليمن كانت ديناراً واحداً .

(*) البهار، وزن يقدر في بعض الأحوال بثلاثمائة رطل وفي أحوال أخرى إما أربعمائة أو ستمائة رطل . وربما يرجع أصل الكلمة إلى القبطية .
الزيدي : تاج العروس (مادة بهر) .

(**) فراسلة . وزن تساوي عشرة امان انظر د. محمد كريم - عدن ص ٣٠٩ .

- ١٦ - وكانت الضريبة المفروضة على العويبي السندايبوري (نوع من النييد) ثمانية دنانير علاوة على دينار ضريبة شواني، ويؤخذ نصف دينار زيادة عند خروجه من باب الفرضة تعود إلى ضامن دار النييد .
- ١٧ - ويؤخذ على شقق الحرير من عمل مدينة زييد نصف دينار وجائز* .
- ١٨ - ويفرض على ثياب الظفاري (نسبة إلى مدينة ظفار قرب صنعاء وربما إلى مدينة ظفار القريبة من صحار)^(١٠٨) ربع دينار وجائز .
- ١٩ - ويفرض على الشقة البيضاء ثمن دينار .
- ٢٠ - وتفرض على السوس ثلاثة قراريط .
- ٢١ - وعلى كورجة ثياب المحابس أربعة دنانير .
- ٢٢ - وكورجة الأحواك (خيوط الحياكة) ديناران ونصف .
- ٢٣ - وكورجة الثياب الخام الهندي ديناران ونصف .
- ٢٤ - وعلى سواسي الكتان الكبار جائز وقيراد .
- ٢٥ - وعلى سواسي الكتان الصغيرة جائزان وفلسان^(١٠٩) .

الخلاصة :

ولورجعنا إلى قائمة البضائع في كتاب (التبصر بالتجارة) تبرز لنا عدة ملاحظات للمقارنة مع ما سبق ذكره :

فقد كانت الجزيرة العربية مصدرا مهما لتصدير الخيل العرب والنعام والأدم، وضريبة رأس الحصان الواحد كانت عالية في قائمة «ابن المجاور» (سبعون دينارا) إذا كان مصدرا خارج عدن مما يدل على أهمية هذه الفقرة التجارية في صادرات الجزيرة العربية. كما كان يأتي من مصر الحمر الهماليج والثياب الرقاق الكتانية والقراطيس. ويأتي من بلاد فارس الثياب الكتانية نوع التوزي والسابري، وقد شكلت الثياب الكتانية المحلية (صناعة اليمن) والمستوردة مكانا «بارزا» في قائمة «ابن المجاور». وكان يأتي من خوارزم المسك ومن نصيبين الرصاص ومن كرمان الكمون والهليل ومن بلاد الجور بزر قطونا والجوارشن ومن الصين الدارصيني والغضائر ومن الهند خشب الأبنوس والياقوت الأحمر. إن أكثر هذه البضائع دخلت في قائمة «ابن المجاور» كما مر ذكره .

وهناك ملاحظة تاريخية هامة بالنسبة إلى السمة السائدة في قائمة واردات ميناء عدن، ألا وهي الإشارة المتكررة إلى عناصر رئيسية في عمل التوابل والعطور وهي سمة كانت اليمن منذ

(١٠٨) اسم عملة، وقدرها كما ذكر ابن المجاور بأن ربع الدينار يعادل ثلاثة جوز وكل جائز (مفرد جوز) يعادل ثمانية فلوس ص ١٤٥ .

١٠٨ - ياقوت الحمودي : معجم البلدان ج ٤ ص ٦٠ .

١٠٩ - انظر ابن المجاور ص ١٤٠ - ١٤١ ، محمد كريم - عدن ص ٢٨٤ - ٢٨٦ .

التاريخ القديم تشتهر بها وتصدرها إلى أوروبا بجانب البخور واللبان .

كيف كان رد فعل التجار إزاء ارتفاع الضرائب ؟ سؤال هام لا بد الوصول إلى إجابة واضحة من الإشارة إلى موضوعين أولهما : مدى مطابقة هذه الزيادات في الضرائب عامة للجوانب الشرعية . وثانيهما : موقف الأهالي عامة والتجار بشكل خاص من هذه الضرائب .

يبدو أن المتفق عليه عند المذاهب الشرعية أن الواجب في أموال التجار هو ربع العشر عينا، وأن تقدير النصاب في هذه الأموال يكون بقيمتها من الدراهم والدنانير^(١١٠). لذلك نرى أن «الغزالي» في كتابه (إحياء علوم الدين قد وقف موقف «محملا» لواردات السلطان تحت عنوان خاص هو «جهات الدخل للسلطان وما يحل له وما لا يحل»، ويرى بأن الذي يحل أخذه من المسلمين قسمان : الموارث التي لا يتعين لها مالك، والأوقاف. أما عدا ذلك من الخراج المضروب والمصادرات وأنواع الرشوة فكلها حرام لذلك فقد نصح «الغزالي» بتخفيف الضرائب المفروضة على التجارات^(١١١).

ولتأكيد هذه المسألة فإننا قد أشرنا سابقا إلى أن بعض السلطات المحلية في مدن زييد وصعدة لا يستحلون فرض الضرائب، ويكتفون بأخذ الشرعي منها. كما أن «ابن عماتي» أوضح بأنه ليس هناك ضريبة على التجار إلا الخمس وما تمت الموافقة عليه مع التجار غير المسلمين^(١١٢). وهي إشارات تتفق مع الرواية التي تشير إلى أن الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) قد أوصى أبا موسى الأشعري واليه على البصرة أن يفرض على التجار المسلمين خمسة دراهم على كل مائتي درهم^١، ويأخذ من تجار أهل الذمة درهما على كل عشرين درهما^٢، ومن تجار الحرب درهما من كل عشرين درهما من كل عشر دراهم^٣.

أما الجانب الآخر فإننا قد أوردنا عدة استشهادات تبين بجلاء ردود فعل الأهالي إزاء فرض الضرائب الجديدة، أو إزاء رفع الضرائب الموجودة أصلاً مثلما حدث زمن صمصام الدولة البويهية حينها فرض الضرائب على أنواع من الأنسجة فاجتمع الناس في الجامع المنصور وقرروا عدم إقامة الصلاة. كذلك وقف أهالي بغداد موقفا صارما إزاء رفع البويهيين الأسعار ومنعوا الناس من صلاة الجمعة .

في الوقت نفسه عبر «المقدسي» بوضوح عن موقفه إزاء إجراءات التفتيش الدقيق وارتفاع مقادير الضرائب بقوله إنها (ثقيلة ومنكرة وكثيرة ومحدثة، وإن التفتيش صعب . .) كما عبر الرحالة المغربي «العبدري» والرحال «ابن جبير» و«ابن الجاور» بوضوح عن موقفهم إزاء إجراءات

١١٠ - انظر الكاشاني : بدائع ج ٢ ص ٢٠ .

١١١ - انظر الغزالي، أبو حامد : إحياء علوم الدين (مصر) ج ٢ ص ١٣٥ - ١٤٢ .

١١٢ - ابن عماتي : قوانين ص ٣٢٦ .

التفتيش وفرض الضرائب الباهظة، فيقول ابن جبير عن اجراء الأمانة في تسجيل أسماء الحجاج وأخذ الضرائب منهم : «وسئل كل واحد عما لديه من سلع أو ناض ليؤدي زكاة ذلك كله دون أن يبحث عما حال عليه الحول في ذلك أو مالم يحل . . .»^(١١٣). وعندما يصف «ابن المجاور» وضعية التاجر وقلقه عند تعشير سلعة فيقول «وخروج الإنسان من البحر كخروجه من القبر والفرصة كالمحشر فيه المناقشة والمحاسبة والوزن والعدد، فإن كان رابحاً طاب قلبه وإن كان خاسراً اغتم . فإن سافر في البر فهو من أهل ذات اليمين وإن رجع في البحر فهو من أهل ذات الشمال»^(١١٤) . وقد يتساءل المرء عن الإجراءات التي تتخذ في مراكز تحصيل الضرائب بعد دفع التجار لها . إن التجار سواء كانوا مسلمين أو من أهل الذمة كانوا يحصلون على (براءة)^(١١٥) أي ما يقابل الوصل يؤيد دفعه الضرائب المطلوبة للسنة التي تخضع فيها أمواله للزكاة والتعشير . وقد اتخذ هذا الإجراء لتفادي تحمل التجار ضرائب أكثر من الواجب، ولتفادي دفعه الضرائب على السلع في الموانئ التي كان يرتادها .

١١٣ - ابن جبير : رحلة ص ٣٩ - ٤٠ .

١١٤ - ابن المجاور : ص ١٣٠ ، د . محمد كريم : عدن ص ٢٨٢ .

١١٥ - انظر