

١- موقع الإسكندرية

لعبت جغرافية موقع مدينة الإسكندرية دوراً هاماً في تاريخها^(١)، بيد أن الناظر في المصادر العربية والأوربية يستطيع أن يلحظ بوضوح أن ثمة إغفال شبه تمام لتفاصيل موقع مدينة الإسكندرية الجغرافي. فالبكاد نعثر على تحديد لموقعها الجغرافي في كتابات القدامى؛ فجد أبو الفدا يذكر أن موقعها الجغرافي بين خطوط الطول ودوائر العرض؛ إذ حدد أبو الفدا ذاكراً أنها تقع بين خطى الطول ١٥ و ٥٨، أما بالنسبة لدوائر العرض فتقع بين ٣١ و ٢٠، وأنها تقع في الإقليم الثالث من أقاليم مصر على البحر المتوسط^(٢).

(١) كان دخول الإسكندر لمصر بمنزلة نذير الحرب والصراع، أو بالأحرى يمكننا القول: أنه كان حلقة من حلقات الصراع الدائر بين الإسكندر والفرس؛ فقد رأى الأول أن خير وسيلة للقضاء على سيطرة الفرس البحرية هي الاستيلاء على قواعد الأسطول الفارسي الواحدة تلو الأخرى؛ فدفعه ذلك إلى السيطرة على شواطئ آسيا الصغرى، وسوريا، وفينيقيا، وكذلك مصر وبرقة؛ وبذلك تمكن الإسكندر بسيطرته على مصرمن تأمين ممتلكاته وترك الأسطول الفارسي بلا مأوى يلجأ إليه، كما سيطر الإسكندر على أكبر مصدر للقمح اعتمد عليه الإغريق لاستيراد القمح. انظر: إبراهيم نصحي: تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ١، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ط ٢، ١٩٦٠م، ص ١٦-١٧.

وكان اختيار الإسكندر لموقع المدينة نابعا من إطلالها على البحر المتوسط، وإمكانية سرعة اتصاله ببلاده مقدونيا، إضافة إلى أن موقعها يمكّنه من السيطرة السريعة على ممتلكاته حال الاعتداء عليها، أو قيام حركات انفصالية بها. وشكّل الإسكندر لجنة من الخبراء لاختيار الموقع المناسب للميناء، ولقد احتفظت المصادر بأسماء عدد من أعضاء هذه اللجنة مثل: المهندس ورجل الأعمال المعروف كليومينيس Cleomenes من نقراطس، والمهندس ورجل الأعمال المعروف دينوقراطس Dinocrates من رودس، والمهندس المدنى المرموق، فى ذلك الوقت، الذى شيّد معبد ديانا العظيم فى أفيسوس Ephesuse، والمهندس المعمارى نومينوس Numinous.

واتجه تفكيرهم أولاً إلى موقع غربى الدلتا لتجنب آثار الفيضان، ثم فكروا فى موقع جزيرة فاروس والمنطقة الساحلية التى فى مواجهتها. انظر: مصطفى العبادى: ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية فى العصرين البطلمى والرومانى، أعمال الندوة التى أقامتها لجنة الآثار، العدد ٢٠٠، الهيئة العامة للكتاب، ٢٠٠١م، ص ٤٨، حنان أحمد أبو الذهب: راقودة الحى الوطنى فى الإسكندرية، ص ٢٣-٣٣؛ وأيضا: جون مارلو: العصر الذهبى للإسكندرية، ترجمة: نسيم مجلى، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٦م، ص ٢٣.

(٢) أبو الفدا: تقويم البلدان، دار صادر، بيروت، ١٨٥٠، ص ١١٢، وأيضا: إسحاق بن حسين: آكام المرجان فى ذكر المدائن المشهورة فى كل مكان، ج ١، عالم الكتب، بيروت، ط ١، ١٤٠٨هـ، ص ٨٥.

وتتسع مساحة مدينة الإسكندرية لتشمل ساحل البحر المتوسط وبحيرة مريوط جنوباً^(١)، ويبرز من هذا الشريط الساحلي بروزاً يمثل جزيرة فاروس القديمة^(٢)، وقام البطالمة بوصل جزيرة فاروس باليابس وصللاً صناعياً، وعُرفَ باسم الهيبتاستاديوم (Heptastadium)^(٣)، فكان هذا الوصل بمنزلة خلق جديد لمدينة الإسكندرية ومينائها. وتقع المدينة على واجهة بحرية كبيرة، يبلغ طولها حوالي سبعة وعشرين (٢٧) كيلومتراً، وتمتد على طول الساحل الشمالي للمدينة بلا انقطاع سلاسل صخرية متوازية ومتتابعة، وقد عملت هذه السلاسل على حماية سواحل المدينة الشمالية من التآكل.

أما بالنسبة للحدود الجنوبية للمدينة فتمثلت في بحيرة مريوط، تلك البحيرة التي لعبت دوراً أساسياً في اتصال المدينة بسائر جهات مصر قديماً، وقد كان للمدينة ميناء على هذه البحيرة

(١) أشار استرابون إلى وجود اتصال بين بحيرة مريوط وفرع النيل الكانوي من خلال قناة تخرج من فرع النيل لتصب في البحيرة، واستخدمت هذه البحيرة في تغذية الإسكندرية بالمياه العذبة، كما أكد على أن البحيرة استخدمت كطريق للاتصال بالمدينة قائلاً: "والذي يبحر بطريق هذه القناة لا يصل إلى سيخديا فحسب، بل إلى النهر العظيم وكانوس (أبو قير)". انظر: أبو اليسر فرح: النيل في المصادر الإغريقية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٢م، ص ١٧٤-١٧٥.

(٢) أشار الحسن بن الوزان إلى أن الإسكندر قد قام ببناء المدينة حسب تخطيطات مهندسين مشهورين ماهرين في موقع جميل من اليابس داخل البحر المتوسط، يبعد أربعين ميلاً عن النيل إلى جهة الغرب. انظر: ليون الأفريقي، وصف أفريقيا، ترجمة: محمد حجي، دار الغرب الإسلامي، الطبعة الثانية، ج ١، ص ١٩٣. وتكمن أهمية جزيرة فاروس بالنسبة للموقع الجغرافي للمدينة في كونها أعتبرت بمنزلة الخط الأمامي للدفاع عن المدينة، وكانت نهايتها الشرقية تشرف على مدخل الميناء الشرقي، وعلى هذه النهاية أقيمت المنارة القديمة، كما قامت جزيرة فاروس بحماية المدينة من الأتواء والعواصف. انظر: جمال الدين الشيال: تاريخ الإسكندرية في العصر الإسلامي، دار المعارف، القاهرة، ٢٠٠٠م، ص ٢١.

(٣) قام البطالمة بمد جسر في عرض البحر يربط بين جزيرة فاروس وشاطئ المدينة، وأطلق عليه اسم الهيبتاستاديوم (Heptastadiom)؛ لأن طول هذا الجسر كان ٧ ستاديا، أي حوالي ١٣٠٠ متراً. و (هيبتا = سبعة + ستاديوم = فرسخ طوله ٦٠٦ قدماً)، وقد اتسع الهيبتاستاديوم بما أضيف إليه على توالي الزمان من: رواسب طميية وركام وأنقاض من المدينة القديمة؛ حتى أصبح اتساعه يبلغ الآن ميلاً، وقد قدر الفلكي طوله بـ ١٢٣٥ متراً، ويكوّن جزءاً كبيراً من موقع الإسكندرية في الوقت الحاضر، وقد نتج عن هذا الجسر ميناءان: أحدهما إلى الشرق، ويدعى "الميناء الكبير Megas Limen، والآخر إلى الغرب، ويسمى "يونوستوس Eunostos". انظر: محمود الفلكي: رسالة عن الإسكندرية القديمة وضواحيها، ترجمة محمود صالح الفلكي، دار نشر الثقافة، الإسكندرية، ١٩٦٦م، ص ٩٧ - ٩٨. إبراهيم نصحي: تاريخ مصر، ج ٢، ص ٢٨٦. زكي على " الإسكندرية تأسيسها وبعض مظاهر الحضارة فيها في عصر البطالمة"، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، ج ١، ١٩٤٤م، ص ٤٤. انظر خريطة رقم (١) ص ٢٣٣.

تصل إليه السفن من جميع نواحي مصر عن طريق النيل وفروعه القديمة. وعلى الرغم مما كانت تمثله تلك البحيرة من أهمية، فأنها أعاقت توسع المدينة ناحية الجنوب على مر العصور^(١).

وعند النظر إلى حدود مدينة الإسكندرية الجنوبية نجد أنها محاطة بالصحراء الغربية الشاسعة؛ فقد حدد الرّحالة الألماني فليكس فابري Felix Fabri موقع المدينة من ناحية الغرب بأنها تطل على ليبيا بقوله: "وتقع المدينة في منطقة تطلُّ على ليبيا، وعلى حدود التربة المزروعة، حيث تطلُّ تحصينات المدينة وأسوارها من جهة غروب الشمس على صحراء واسعة لا نهائية"^(٢). ويبدو أن الرّحالة فابري قصد أن المدينة تطلُّ على ليبيا ولا يفصلها عن تلك الصحراء سوى حدود التربة المزروعة.

ويكشف بعض المؤرخين عن وجود قناة كانت تمر غرب المدينة، وتمتد من بحيرة مريوط لتصل إلى البحر المتوسط؛ لتصريف المياه الزائدة في البحيرة أثناء موسم فيضان النيل لكي لا تتعرض المدينة للغرق، وبالإضافة إلى قيام هذه القناة بمهمة المجرى المائي في تصريف المياه الزائدة، واستخدمت أيضا في الأغراض الدفاعية كحائل ضد القبائل والجماعات التي كانت تغير على المدينة، متبعة الطريق البري الوحيد الذي كان يربط المدينة بالصحراء^(٣). أما عن موقع المدينة من الناحية الشرقية، فيحدُّها من الناحية الشرقية خليج أبو قير وبحيرة إدكو^(٤)، ويمر بالقرب منها فرع رشيد^(٥).

ويتناول روايات الرّحالة عن المدينة، يُلاحظ وقوع بعض القصور في تناول الموقع الجغرافي للمدينة، فبغض النظر عن معرفة الرحالة الأوروبيين بالبلاد القريبة منهم نسبياً، إلا أن

(١) محمد صبحى عبدالحكيم: مدينة الإسكندرية، القاهرة، ١٩٥٨م، ص ٤ - ١٨.

(٢) Fabri, Voyage en Egypte, p. 717 .

(٣) محمد صبحى: مدينة الإسكندرية، ص ٢٤-٢٥ .

(٤) تقع بحيرة إدكو غربى فرع رشيد. تبدو على شكل مستطيل يبلغ طول ضلعه الشمالى الممتد من الشمال الشرقى إلى الجنوب الغربى نحو ٢٣ كم، أما ساحلها الغربى فطولها ١٩ كم، وتتصل البحيرة بخليج أبو قير عن طريق بوغاز المعديّة؛ لتصريف المياه فى البحر. انظر: علاء السيد عبدالخالق سيد علوان: الأطلس التاريخى لأسفل الأرض الوجه البحرى للأمير عمر طوسون دراسة كاتوجرافية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب- جامعة المنوفية، ١٩٩٤م، ص ١٦٤.

(٥) رشيدة بسرور: مركز تجارى فى مصر السفلى خلال العهد المملوكى، مركز النشر الجامعى، تونس، ٢٠٠٧م، ص ١٦.

معرفتهم بالجغرافيا بمعناها الحديث كانت ضئيلة^(١). فالرحالة الألماني مارتان بومجراتين Martin Baumgarten الذي زار الإسكندرية سنة ١٥٠٧م، قد أشار إلى أن الإسكندرية تعدّ من أكبر المدن المصرية، في حين أخطأ في التحديد الدقيق لتاريخ تأسيس الإسكندرية؛ حيث يصرح بأن تاريخ التأسيس يرجع لعام ٣٢٠ ق. م^(٢)، ثم أكمل الرّحالة مارتان حديثه عن الموقع، فذكر إطلال المدينة على البحر المتوسط من ناحية الشمال^(٣)، وعلى نهر النيل من ناحية الشرق؛

(١) لم يكن رسم الخرائط قد تطور في القرن الرابع عشر بالمعنى المعروف؛ إذ كانت الملاحة في البحار تتم بمساعدة خرائط البحارة Portolani التي تشير إلى خطوط السواحل والجزر والموانئ والمسافات. وكانت معظم السفن تسير بمحاذاة الشاطئ كلما أمكن ذلك؛ مما كان يطيل زمن الرحلة؛ لأن رّحالة البر والبحار كانوا يخشون البحر المفتوح. انظر: آن وولف: كم تبعد القاهرة؟، ص ٩١.

وقد عرف البحر المتوسط بدوره في هذا النوع من الملاحة - أي الملاحة الساحلية القريبة من الشواطئ - حيث كان الملاحون يفضلونها حتى يكونوا في مأمن من القراصنة؛ فيتمكنوا من الإفلات من قبضتهم بسهولة، والوصول إلى بر الأمان، وكذلك عندما تشتد الرياح، وتسوء الأحوال الجوية. انظر: سمير على الخادم: الشرق الإسلامي والغرب المسيحي عبر العلاقات بين المدن الإيطالية وشرقي البحر المتوسط (١٤٥٠-١٥١٧)، دار الريحان، ١٩٨٩، ط١، ص ٢٧-٢٨.

Martin Baumgarten, The travels of Martin Bumgarten Germany, through Egypt, Arabia, (٢) Palestine, and Syria (London, 1732), p. 391

وبعدما أنتم الإسكندر الأكبر فتح مصر، أسس الإسكندرية عام ٣٢٣ ق.م حيث قام باختيار موقع بين بحيرة مريوط والبحر المتوسط الذي كان في منأى عن الرواسب الطميية التي يلقيها النيل على الدوام في البحر المتوسط. وهو قرية مصرية قديمة كان يسكنها الصيادون، وربما القراصنة، وكانت تُسمى (راقودة Rhacotis) أو (راكوتيس Rhakotis). كما أراد الإسكندر أن يشيد عليها وعلى الأرض المجاورة لها مدينة حديثة على نسق المدن المقدونية لتصبح حاضرة ملك الإغريق في وادي النيل، بل ولتصبح حاضرة العالم كله. وقد كان الإسكندر مُوقفاً في اختيار الموقع؛ لتمتعه بالعديد من المزايا التي تؤهله لإنشاء مدينة كبيرة وميناء متميز؛ فهو عبارة عن شريط ضيق طويل، يشرف عليه البحر من الشمال، وتحده بحيرة مريوط من الجنوب، وتحمي جزيرة فاروس بصخورها المدينة والسفن القادمة إليها. انظر: ابراهيم نصحي: تاريخ مصر، ص ٢٠، أيضاً: على مظهر: "الإسكندرية قديماً وحديثاً"، مجلة الهداية الإسلامية، ج٨، المجلد الخامس، محرم ١٣٥٢هـ، ص ٤٣٢؛ جمال الشيال: تاريخ الإسكندرية، ص ١٥. ؛ محمد عبدالحميد الحناوي " تخطيط ومواقع الإسكندرية القديمة وتطورها حتى أوائل القرن التاسع عشر الميلادي " ، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، العدد ٥٠، ٢٠٠٠م، ص ٥٥.

(٣) نعت الرحالة مارتان بومجراتين البحر المتوسط عند ذكره لأطلال المدينة المطلّة عليه من الشمال بـ "البحر المصري" قائلاً: "قام الإسكندر الأكبر بتشبيد المدينة على ذلك الجزء من البحر المصري". ويلاحظ من خلال رواية هذا الرحالة مدى تأثره الواضح بكتابات القدامى؛ حيث جاءت كتاباته متفقة مع كتابات ديودور الصقلي الذي بدوره أطلق على البحر المتوسط اسم " البحر المصري" عندما وصف حدود مصر من الناحية الشمالية. للتفاصيل: انظر:

وينجلى ذلك من كلامه قائلاً: "وتقع الإسكندرية فى منطقة من قارة أفريقيا تمتد بالقرب من مصب النيل الذى يطلق عليه بعض المؤرخين اسم النيل الكانوبى، فى حين يطلق عليه بعضهم اسم النيل الهرقلى". وترى الباحثة أن الرّحالة مارتان ربما قد تأثر بكتابات بعض الجغرافيين القدامى الذين جعلوا من النيل الحد الفاصل بين كلا من قارتى آسيا وأفريقيا^(١).

ولكن الرحالة مارتان خالف الواقع الجغرافى للمدينة حين صرح بأن الإسكندرية تحيط بها صحراء واسعة وساحل بلا ميناء^(٢)؛ وهذا ما يخالف الواقع لكون المدينة مزودة بمينائين، هما: الميناء الشرقى والميناء الغربى^(٣).

وعند تحليل رواية الرحالة الإيطالى عوباديا Obadiah الذى زار الإسكندرية سنة ١٤٨٧م، نجده قد جنح للاختصار فى وصفه لموقع المدينة؛ فاكتفى بوصفه للإسكندرية بأنها مدينة كبيرة يحيط البحر بها^(٤)، كذلك جاءت رواية الرحالة الفنلدى أنسلم أدورنوا Anseleme

ديودور الصقلى: ديودور الصقلى فى مصر فى القرن الأول قبل الميلاد، ترجمة وهيب كامل، دار المعارف، القاهرة، د.ت، ص ٦٣.

(١) اتفق ديودور الصقلى وهيرودوت على تسمية الفرع الكانوبى باسم الفرع الهراقلى؛ ففى رواية ديودور الصقلى عن فروع النيل ذكر: "فالنيل يصبُّ فى البحر من فروع سبعة، أولها من الشرق "الفرع البيلوزى"، والثانى الثانيتى، ثم المنديسى، ثم الفانتيتى، ثم السبنييتى، ثم البولبييتى، وأخيراً الفرع الكانوبى، ويسميه بعض الرحالة "الفرع الهراقلى". والفرع الكانوبى يتفرع من دلتا النيل متجهاً غرباً إلى كانوب (كوم سمعدى جنوب أبو قير). أما بالنسبة لتحديد الرّحالة بأن المدينة متصلة بأكثر من نهر؛ فيعود إلى وجود سبعة أفرع للنيل، ومصبات هذه الأفرع بين الإسكندرية ودمياط. انظر: ديودور الصقلى: ديودور فى مصر، ص ٦٧؛ هيرودوت: هيرودوت يتحدث عن مصر، ترجمة محمد صقر خفاجة، القاهرة، ١٩٨٧م، ص ٣٤.؛ أسترابون: أسترابون فى مصر فى القرن الأول قبل الميلاد، ترجمة وهيب كامل، القاهرة، ١٩٥٣م، ص ٧٨. أيضاً: محمد حمدى المناوى: نهر النيل فى المكتبة العربية، دار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٦م، ص ٢٩.

(٢) Baumgraten, The travels of Martin Bumgarten, p. 391.

وقد وصف ابن بطوطة الإسكندرية بقوله: "وهى الثغر المحروس". انظر: ابن بطوطة: تحفة النظار فى غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، طلال حرب، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٢م، ص ٣٩.

(٣) يقع الميناء البحرى للإسكندرية فى مواجهة جزيرة فاروس التى كانت السبب فى اختيار موقع المدينة، وقد تمّ بناء جسر يصل بين الجزيرة والشاطيء؛ مما جعل للإسكندرية مينائين بحريين منفصلين: الميناء الشرقى والميناء الغربى. انظر: نبيل راغب: عصر الإسكندرية الذهبى رؤية مصرىة علمية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٣م، ص ٣٤.

(٤) Obadiah Dabertin, Jewish Traveller's, p. 222 .

Adorno عن موقع الإسكندرية موجزة مقتضبة، ولكن تكمن أهميتها فى إشارته إلى أن المدينة تعد المدخل الشمالى لمصر^(١).

أما الرّحالة والتاجر الإيطالى إيمانويل بيلوتى Emmanuel Piloti فكانت روايته من أفضل روايات الرحالة عن الموقع؛ فأشار إلى قيام الإسكندر الأكبر بتشييد المدينة على جزء من اليابس المطلّ على البحر المتوسط، ويبلغ طول المكان الذى شيّدت عليه المدينة ٣٥ ميلاً، وتتصل المدينة بنهر النيل من خلال قناة. وانفرد بيلوتى عن غيره من الرحالة بذكرها حيث قال: "وعلى طول المنطقة الممتدة من النهر، وحتى حوائط مدينة الإسكندرية، واعتماداً على قوة العمل اليدوى تمّ حفر ممر مائى تجويه السفن الكبيرة والصغيرة فيما بين النهر والإسكندرية، وتبلغ المسافة بين النهر والإسكندرية نحو ٣٥ ميلاً". وتعكس رواية الرحالة بيلوتى الأهمية الإستراتيجية لموقع الإسكندرية؛ حين أشار إلى أن الإسكندر هدف من وراء اتصال الإسكندرية بنهر النيل إلى سرعة اتصاله بقواته، وكذا سرعة وصول الإمدادات إليه^(٢).

بينما اكتفى الرحالة الإيطالى مشلام بن مناحم Meshullam Ben R.menahem، الذى زار مصر سنة ١٤٨١م، عند وصفه لموقع الإسكندرية بقوله: "إنها تقع فى وادى على اليمين"، وهذا الوصف نابع من كون الرحالة بدأ رحلته فى مصر بنزوله فى ميناء الإسكندرية؛ لذلك أصبح موقع المدينة بالنسبة له جهة اليمين^(٣).

أما الرحالة الألمانى أرنولد فون هارف Arnold Von Harff (زار المدينة ١٤٩٦) فقد أخطأ فى تحديد موقع الإسكندرية؛ فأورد أثناء حديثه عن موقع المدينة أنها تقع فى الأراضى

(١) Anseleme Adorno, Itinéraire d'Anselme, p. 163.

(٢) Emmanuel Piloti, L'Egypte au commencement, p. 23.

ويذكر جون مارلو أن الإسكندرية نتجه بموقعها الإستراتيجى للداخل نحو النيل، وللخارج نحو البحر المتوسط، ويمكن الدفاع عنها ضد الهجمات الآتية من أى جهة، ويمكنها أن تكون مركز جذب تجارى وثقافى بين الشرق والغرب، بل يمكن أن تصبح مصفاة تمر من خلالها وسائل المواصلات بين بلاد الشرق والغرب التى فتحها الإسكندر. انظر: جون مارلو: العصر الذهبى للإسكندرية، ص ٢٧.

(٣) Meshullam Ben R.menahem, Jewish Travellers, ed. Elkan Nathan Adler, George Routledge (London, 1995), p. 158.

السورية المجاورة للأراضي المصرية^(١)؛ وربما يعود ذلك إلى أنه قد خلط بين الإسكندرية وأقليم الإسكندرونة الواقع في بلاد الشام^(٢).

ومن واقع ملاحظته الباحثة بخصوص الرحالة الذين اعتمدت عليهم الدراسة والذين تناولوا موقع الإسكندرية نجد أن ثمانى رحالة من مجموع الرحالة الذين اعتمدت عليهم الدراسة والبالغ عددهم تسع عشرة رحالة قد عرضوا روايتهم عن موقع الإسكندرية وهي نسبة لا تصل إلى ٥٠% وربما يرجع محدودية هذه النسبة إلى القصور المعرفى لديهم عن موقع المدينة وإلى اعتمادهم على كتابات الجغرافيين القدامى والأكتفاء بها .

كذلك مما هو جدير بالتسجيل هنا أن كل من الرحالة فليكس فابرى والرحالة مارتان بومجراتان والرحالة إيمانويل بيلوتى هم أكثر هؤلاء الرحالة الثمانية اهتماماً ووصفاً لموقع الإسكندرية فى الفترة موضوع الدراسة .

(١) Harff, The Pilgrimage of Arnold, p. 69.

(٢) يذكر ياقوت الحموى عن موقع الإسكندرونة: "أنها مدينة فى شرقى أنطاكية على ساحل بحر الشام، بينها وبين بغراس أربعة فراسخ، بينها وبين أنطاكية ثمانية فراسخ". انظر: ياقوت الحموى: معجم البلدان، ج١، تحقيق: فريد عبدالعزيز الجندى، دار الكتب العلمية، بيروت، ص١٨٢.

٢- مناخ الإسكندرية

تأثر مناخ مدينة الإسكندرية بالعوامل الطبيعية المحيطة بالمدينة؛ فيعد الموقع الجغرافي المُطلُّ على البحر المتوسط من أهم العوامل المؤثرة في التغييرات المناخية لمدينة الإسكندرية، وعلى الرغم من كون مناخ إقليم البحر المتوسط، الذي يتميز به مناخ الإسكندرية، يتميز بكونه دافئ ممطر شتاءً، وحار جاف صيفاً، إلا أن بعض الجغرافيين وصف مناخ الإسكندرية بأنه شبه صحراوي مقارنة بمناخ القاهرة^(١).

ونتيجة لاختلاف مناخ الإسكندرية عن مناخ المدن الأوروبية المُطلَّة على البحر المتوسط -ولا سيما المدن الإيطالية- التي جاء منها حوالي ثمانية رحالة يحملون الجنسية الإيطالية؛ فنجد أن معظم الرحالة لم يألّفوا مناخ المدينة، وأبدوا تضررهم منه، فقد أشار الرّحالة عوبديا (زار المدينة ١٠ يناير ١٤٨٧م) إلى سوء الأحوال المناخية بالإسكندرية، ويؤكد أن من لم يعتد مناخها إما أن يسقط مريضاً أو يموت، كما أوضح الرحالة أن معظم سكان المدينة مصابون بأمراض العيون نتيجة للمناخ السيئ^(٢). والجدير بالذكر أن الرحالة عوبديا زار المدينة في شهر يناير، وهو أحد شهور السنة شديدة البرودة.

ويكاد يتكرر هذا الكلام مع الرحالة الإيطالي مشلام (زار المدينة ٦ يونيو ١٤٨٢ م) الذي أشار لتضرر سكان الإسكندرية الصحي، وخاصة الأجانب الذين لم يألّفوا هذا المناخ؛ الأمر الذي جعلهم ينتقلون من المدينة إلى أماكن أخرى، كما خصّ مشلام شهور يونيه ويوليو وأغسطس بالمناخ السيئ قائلاً: "والملاحظ أن الطقس سيء جداً وخاصة في شهور: يونيه، يوليو، وأغسطس؛ وذلك بسبب هبوب رياح ضارة تسمى الشمالية؛ تهاجم الناس كالبلاء الأسود وتتركهم عميان"^(٣). ويستكمل الرحالة مشلام حديثه عن تأثير المناخ السيئ في نواحي الحياة بالمدينة حتى يؤكد أنه من الضار تناول الفاكهة في تلك الشهور.

(١) محمد صبحي: مدينة الإسكندرية، ص ٨٠-٨٣.

(٢) Obadiah Dabertinoro, Jewish Travellers, p. 222.

(٣) لعل المقصود بتلك الرياح الشمالية رياح الخماسين، وهي: (رياح متربة تهب على البلاد في فصل الربيع، وهي رياح ذات حرارة عالية مُحمّلة بالرمال) على الإسكندرية في شهور: أبريل، مايو، ويونيه؛ نتيجة لانخفاض الضغط الجوي، وتدموم تلك الرياح يوم أو يومين، وتثير العواصف الرملية. وتتميز رياح الخماسين بأنها ساخنة ومتربة، كما أنها كثيراً ما تنتشط فتثير الرمال التي تملأ الفضاء؛ فتندفع إلى العيون. والموقع الجغرافي لمدينة الإسكندرية وإحاطتها بمياه البحر المتوسط من الشمال ومياه بحيرة مريوط من الجنوب لا يعطى الفرصة للرياح الهابة من الجنوب أو الشمال لإثارة الرمال أو لحمل الأتربة لمرورها في هذه الحالة فوق مسطحات مائية قبل وصولها للمدينة، ولا تجد مثل هذه الرياح فرصة لمهاجمة المدينة إلا إذا كانت آتية من الاتجاه الجنوبي الغربي بصفة خاصة، ففي هذه الحالة تصل

وقد جانب الرحالة مشلام الصواب عندما ذكر أن الأمطار لا تسقط بالإسكندرية إلا قليلاً في فصل الشتاء. ووصف الرحالة مشلام نابع من كونه زار المدينة في ٦ يونيو، وهو شهر يأتي في فصل الصيف؛ ولذلك لم يكن على دراية تامة بمناخ المدينة أثناء فصل الشتاء. وانفرد مشلام عن غيره من الرحالة الذين زاروا المدينة في تلك الفترة بالحديث عن الندى الذي يتساقط على المدينة وكميته؛ حيث ذكر قائلاً: "ولم أر في حياتي كمية ندى أكثر من هذه؛ إذ أنها تشبه المطر"^(١).

أما عن رواية الرّحالة بير مارتير دانغييرا Pierre Martyre D'anghiera (زار المدينة ٢٣ ديسمبر ١٥٠٢م) عن مناخ الإسكندرية، فجدده اختلف عن غيره من الرحالة في وصفه لمناخ المدينة؛ فذكر أنه أفضل من مناخ بلاده (إيطاليا)؛ بدليل أن أنواع الطيور المختلفة قد اعتادت الهجرة من البلاد الأوروبية في فصل الشتاء لتقضى شتاءً دافئاً في الإسكندرية، حيث يكسوا اللون الأخضر الحدايق والأشجار طوال فصل الشتاء^(٢).

الرياح إلى المدينة بعد أن تكون قد مرت فوق الصحراء الغربية بصفة عامة، وفوق شريط اليابس المحصور بين البحر والبحيرة. انظر: محمد صبحي: مدينة الإسكندرية، ص ٥١-٥٨. ؛ عيسى على إبراهيم: جغرافية مصر، دار المعارف، القاهرة، ٢٠٠٩م، ص ١١٥.

ويذكر جون مارلو أن الإسكندرية تتمتع بمناخ معتدل؛ بسبب هبوب الرياح الشمالية الغربية الدائمة القادمة على مسافة بعيدة فوق البحر حتى تصل إلى مياه البحيرة الباردة. وأيضاً أورد جون مارلو نقلاً عن استرابون أن الجو الصحى للهواء ناتج عن حقيقة أن الأرض تغسلها المياه من كلا الجانبين، وأيضاً بسبب فيضان النيل في وقته. وأما المدن الأخرى الواقعة على البحيرات فيهب عليها هواء جاف، وتثقل أثناء حرارة الصيف لأن البحيرات تصبح عبارة عن مستنقعات من ناحية الأطراف بسبب التبخر، وعندما ترتفع الرطوبة الملوثة يصبح الهواء كريه الرائحة؛ ويتسبب في انتشار الأمراض المعدية. وحين يفيض النيل صيفاً عند الإسكندرية فإنه يملأ البحيرة بالمياه أيضاً، ويقضى على المستنقعات. جون مارلو: العصر الذهبي للإسكندرية، ص ٢٤.

وقد اتفق جراتيان لوبيير مع سابقه على أن طقس الإسكندرية صحى إلى حد كبير؛ فعلى الرغم من شدة حرارته صيفاً، فإنه يكون معتدلاً عن طريق نسيم الليل، كما يتساقط الندى في المساء على المدينة، شأنها شأن المدن الساحلية، كما أن شتاءها غزير المطر. ويذكر جراتيان لوبيير نقلاً عن استرابون أن هواء المدينة صحى نظراً لموقعها حيث تلامس المياه من جهتين. انظر: جراتيان لوبيير: دراسة حول مدينة الإسكندرية، ج ٢، ترجمة زهير الشايب ، وصف مصر، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٣م، ص ٤٠. ولذلك ترجح الباحثة أن ما أورده الرحالة مشلام عن سوء مناخ الإسكندرية وأمراض العيون راجع إلى رياح الخماسين التي تهب على المدينة، وتمثل فترة طارئة من المناخ.

(١) Meshullam, Jewish Travellers, p.161.

(٢) Pierre Martyre, relation del s. pietro, p. 22 .

في حين كان حديث كلاً من الرحالة الفنلندي أنسلم أدورنو (زار المدينة يوليو ١٤٧٠م) والرحالة الألماني أرنولد فون هارف عن المناخ موجزاً؛ فاكثفاً بذكر أن المدينة تتمتع بمناخ جاف نادر الأمطار، وأضاف الرّحالة الإيطالي زكريا باجاني أن الأمطار في المدينة نادرة؛ ولذلك اعتمد السكان على مياه نهر النيل التي لولاها لأصبحت الحياة في المدينة مستحيلة نتيجة ندرة المطر^(١). والجدير بالذكر أن الرحالة زكريا باجاني Zaccaria Pagani لم يلاحظ سقوط الأمطار في المدينة لكونه زار المدينة في ١٧ من شهر أبريل، وهو فصل الربيع^(٢).

وقد اتفق الرحالة الفنلندي جوس فان غستل Joos Van Ghistele مع عوبديا ومشلام في وصفه لمناخ المدينة بالسيء، إلا أنه انفرد بذكره لهطول أمطار غزيرة على المدينة لدرجة أنه يصبح من الصعب على الإنسان السير في الطرقات^(٣)، كما رصد الرحالة الألماني هانز توشر Hans Thucher (زار المدينة ٨ نوفمبر ١٤٧٩م) أيضاً تساقط الأمطار على المدينة في السابع عشر من نوفمبر، والتي استمرت لقراءة الساعة^(٤). والجدير بالذكر أن هذا الوقت من العام يمثل نهاية فصل الخريف وبداية فصل الشتاء حيث تسقط الأمطار على مصر عامة، وتكثر على الإسكندرية خاصة.

(١) Zaccaria Pagani, Le Voyage D'outreme, p.174, Harff: the Pilgrimage of Arnold, p.69.; Anselme Adorno, Itineraire d' Anselme, p. 167.

(٢) Zaccaria Pagani, Le Voyage d'Outremere, p.171.

(٣) Ghiestele, Voyage en Egypte, p. 111.

أفاض غستل في الحديث عن سوء مناخ المدينة، فيقول: "أما المناخ فهو رديء للغاية، فإذا لم يحترس الإنسان من البرد يصبح من السهل أن يصاب بالمرض؛ فالجو أحياناً يكون شديد الحرارة، وأحياناً أخرى يكون شديد البرودة". وجدير بالذكر أن المناخ من العوامل الهامة المؤثرة في الرحالة؛ فجدد أن الرحالة نيبور الذي قام برحلة مع مجموعة إلى شبه الجزيرة العربية، ولم يرجع من هذه الرحلة سوى نيبور معللاً السبب في وفاة أصدقائه بـ "تسرعهم المفرط في رؤية البلاد دون أن تردعهم الحرارة المحرقة عن ذلك؛ فتعرضوا لتعبٍ مضمّن، أضف إلى ذلك أنهم لم يعتقدوا أنه من الواجب اقتباس نمط المعيشة الصحراوية، بل ظلوا في مجتمعهم الصغير محتفظين بعاداتهم الأوروبية؛ فيتمتعون طويلاً بهواء الليل البارد، ولا يحتاطون للاختلاف الشديد ما بين مناخ الليل ومناخ النهار، ولم يحترسوا من ندى الصباح الذي كان العرب يحترسون منه؛ فلا ينامون بدون غطاء". انظر: حسين محمد فهم: أدب الرحلات، سلسلة عالم المعرفة، العدد ١٣٨، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٨٩م، ص ٦١. انظر جدول رقم (٤) ص ٢٢٦ جدول توضيحي عن مناخ الإسكندرية

(٤) Hans Thucher, Grundtlicher und Eigentlicher, p. 57 .

وعلى الجانب الآخر، نجد أن الرحالة فليكس فابري، الذي زار المدينة في شهر أكتوبر، يتحدث عن جلوسه هو ورفاقه في مكان ظليل؛ ليتفادوا حرارة الشمس الشديدة. ثم تابع فليكس فابري حديثه مقارناً بين المناخ في الإسكندرية ومناخ بلدته في ألمانيا قائلاً: "وعلى الرغم من أن هذا الموسم يعد عندنا شتاءً إلا أنه في هذا المكان يكون حاراً جداً أكثر من أي يوم صيف عندنا"^(١).

ويتضح من بين ثنايا هذه الدراسة أن تسعة من الرحالة موضوع البحث والبالغ عددهم تسع عشرة رحالة قد تحدثوا عن مناخ الإسكندرية، وترى الباحثة أن وصف كل رحالة لمناخ الإسكندرية قد تأثر بالوقت والشهر الذي زار فيه الرحالة المدينة سواء كان في فصل الصيف أو الشتاء أو الربيع؛ ولذلك يمكن القول أن وصف معظم الرحالة للمناخ في المدينة كان وصفاً متفاوتاً نتيجة لاختلاف وقت النزول للمدينة، وذلك بخلاف وصف الرحالة والتاجر الإيطالي إيمانويل بيلوتي الذي كان مقيماً بصفة مستمرة في المدينة؛ فكان على دراية تامة بأحوال المناخ وتقلباته في الفصول المختلفة للسنة، وقد ربط بين المناخ والنشاط الاقتصادي للتجار في المدينة؛ فقد ذكر أنه من بداية شهر أبريل حتى اليوم الخامس عشر من الشهر نفسه، يبدأ التجار في ترتيب أمورهم وتجارته استعداداً للإبحار إلى بلادهم بما يتوافق مع ذلك الطقس، كما أشار إلى سقوط الأمطار أثناء فصل الشتاء على المدينة شأنها في ذلك شأن جزر كريت ورودس وقبرص^(٢)؛ ولذلك جاء وصف بيلوتي أقرب إلى الواقع.

(١) Fabri, Voyage en Egypte, p. 674.

(٢)

ومن الملاحظ أن الرحالة أو التاجر الأوربي الذي كان يألف الجو البارد في بلاده طوال العام كان لا يناسبه الإقامة في الإسكندرية أثناء فصل الصيف حيث درجة الحرارة العالية. انظر: حسين النحال "الدائرة الجمركية محور العلاقات بين الشرق والغرب في عصر السلاطين الأيوبيين"، مجلة كلية الآداب، جامعة المنوفية، العدد ٥٠، يوليو ٢٠٠٢م، ص ١٩.

(٢) Emmanuel Piloti, l'Egypte au Commencement, p. 58. انظر جدول رقم (٤) ص ٢٢٦.

٣- طرق وصول ومغادرة الإسكندرية

كان خط سير الرحالة الأجانب من أوروبا إلى الإسكندرية من حيث الوصول والعودة شبه ثابت؛ فكانت الإسكندرية تمثل إما أول مدينة تطأها أقدام الرحالة الأجانب عند دخولهم مصر، أو كانت آخر مدينة مصرية يغادرونها في طريق عودتهم لبلادهم أو وصولاً إلى البندقية. فبعض الرحالة مثل: مارتان بوماجراتان Martin Baumgraten وعويديا ومشلام بدأوا رحلتهم بالنزول إلى الإسكندرية قادمين من بلادهم؛ وبذلك يكون هؤلاء الرحالة قد بدأوا رحلتهم من أوروبا عبر البحر المتوسط وصولاً إلى ميناء الإسكندرية، ثم تابعوا رحلتهم إلى القاهرة بعد أن قضوا بعض الوقت بالإسكندرية.

في حين بدأ فريق آخر من الرحالة أمثال: فريسكوبالدي، وفرنسكوسوريانو، سيمون دي ساربوشى، وبرنارد دي بريدنباخ، وجوس فان غستل، والرحالة المجهول، وفليكس فابري، وهانز توشر، رحلتهم من أوروبا متجهين إلى بيت المقدس، ومنها إلى القاهرة؛ حيث يتخذون من الإبحار في النيل وسيلة للوصول إلى الإسكندرية؛ ثم غادروا مصر من خلال ميناء الإسكندرية إلى البحر المتوسط ذهاباً إلى ديارهم بأوروبا^(١).

ومن بين الرحالة الذين بدأوا رحلتهم من القاهرة متجهين إلى الإسكندرية عبر نهر النيل كان الرحالة الفنلندي جوس فان غستل الذى أوضح لنا مغادرته هو ورفاق القاهرة، وتأجيرهم لمركب أطلق عليه الرحالة اسم: "ليرم" أو "إرم" (Lerme)^(٢) نزلوا به النيل، وكانت نقطة انطلاق الرحالة ورفاقه من بولاق (Boulaq)^(٣). وقد أمدنا جوس فان غستل بالكثير من المعلومات

١ (انظر جدول رقم (٥) ص ٢٢٧ عن طريق وصول الرحالة إلى مدينة الإسكندرية

(٢) كلمة "إرم" أو "ليرم" ربما تكون تحريفاً لكلمة "أرمادة"، وهى كلمة يونانية الأصل تطلق فى اللغة العربية على المراكب الحربية مجتمعة (لفظ الجمع) أو على السفينة الواحدة (مفردة). لمزيد من التفاصيل، انظر: درويش النخيلى: السفن الإسلامية على حروف المعجم، مطابع الأهرام التجارية، القاهرة، ١٩٧٤م، ص ٢-٤. وأيضاً من الممكن أن يكون هذا النوع من السفن هو ما كان يطلق عليه اسم "جرم". والجرم زورق استخدم مسلح مكشوف فى اليمن، طويل جداً، مخصص لتفريغ شحنات السفن الكبيرة التى يتعذر دخولها للموانئ، والجرم وجمعها جروم مراكب نيلية تعرف بهذا الاسم عند أهل دمياط، وكانت تجره الحبال عند الجنوح. انظر: المقريزى : المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والأثار، ج ١، دار صادر بيروت، د.ت، ص ٢٢٤. ؛ انظر أيضاً : ابراهيم حسن سعيد: البحرية فى عصر سلاطين المماليك، القاهرة، ١٩٨٣م، ص ١٠٧.

Ghiste, Voyage En Egypte, p. 100.

(٣)

أما بولاق، فقد وصفها الرحالة الحسن بن الوزان بأنها ريف كبير جداً، يبعد نحو ميلين عن المدينة المسورة (القاهرة)، وتوجد على طول الطريق المؤدى إليها بيوت وطواحين تديرها الدواب، وموقعها على ضفة النيل، وتضم

الدقيقة والهامة عن نهر النيل ودلتاه موضحاً انقسام النيل لفرعين قائلاً: "وصلنا إلى جزيرة يطلق عليها اسم الدلتا (Delta)؛ إذ أن لها شكل Δ وهو حرف الدلتا اليوناني، وفي هذا المكان ينقسم النهر إلى مجريين للماء"^(١). ثم أفاض في وصف فرعى النيل؛ فأوضح اتجاه كل فرع، فالفرع الأيسر للنيل يتجه إلى الإسكندرية^(٢)

عدداً كبيراً من الصناع والتجار، وقد امتلأت بولاق بمظاهر العمران المختلفة من مساجد ومنازل ومدارس. وتحدث أيضاً عن حسن الدور المبنية على ضفة النيل واصفا إياها بالجمال، وكانت بولاق ميناءً هاماً في عصر المماليك؛ فبرسوا بها أحياناً قرابة ألف زورق، ولا سيما أيام الحصاد، وهناك يقيم المكاسون الذين يراقبون السلع الواردة من الإسكندرية أو دمياط. إلا أن الضرائب التي تؤدي عن هذه السلع خفيفة حيث قد سبق وسدد أصحابها رسوما عنها، ولجمركها باب خاص بالمسافرين، تفحص فيه حقائبهم، ويدفعون ١٠% عما فيها، و"دوكان" للمسافر العادي، وخمسة للحاج.

وبعد حفر الخليج الناصري بأمر من الملك الناصر محمد بن قلاوون، ازداد ازدهار ميناء بولاق، وكثرت السفن الواردة إليها. انظر: ليون الأفريقي: وصف أفريقيا، ص ٢١٠. انظر أيضاً: المقرئ: الخط، ج ٢، ص ١٣١-١٣٢. وقد ظل ميناء بولاق الميناء الرئيسي للقاهرة حتى أواخر العصور الوسطى؛ فالآلاف السفن المحملة بالسلع من الشرق والغرب تصله من الإسكندرية عن طريق فرع رشيد، ومن موانئ الشام عن طريق فرع دمياط، ومن الجنوب سلع الحبشة والنوبة، وموانئ البحر الأحمر. انظر حسن عبدالوهاب حسين: الإسكندرية في وصايا المنصور قلاوون، ندوة لجنة التاريخ والأثار، العدد ٢٠٠، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠١م، ص ٢٤٧.

(١) أشار جوس فان غستل للدلتا بأنها تشبه المثلث؛ قاعدته تحاذي البحر المتوسط، وأشار غستل إلى وجود بعض الفروع الصغيرة التي تخترق الدلتا، وقد وصفها بـ(مجارى مائية تخترق الدلتا)

Ghistele, Voyage En Egypte, p. 100

ومن الجدير بالذكر أن الدلتا لم تاخذ شكلها النهائي إلا بعد مرور عصور تاريخية، فكانت فروع النهر كثيرة ومتغيرة باستمرار، كما وجدت المستنقعات، ولكن بمرور الوقت اختفت هذه المستنقعات، وأختفت معها كثير من أفرع النهر، وظلت هذه الفروع تتناقص من عصر لآخر حتى استقرت على فرعين هما: فرعى دمياط ورشيد. انظر: محمد حمدي: نهر النيل، القاهرة، ١٩٦٦م، ص ١٠٦.

والدلتا أشبه بمثلث قاعدته في الشمال عند ساحل البحر المتوسط، ورأسه في الجنوب حيث قمة الدلتا ومكان تفرع النهر. وقد أطلق اليونانيون عليها هذا الاسم لأنها تشبه رابع حروف الهجاء اليونانية.

هذا وقد زدنا ديودور الصقلي بأن طول كل من ضلعي الدلتا يبلغ ٧٥٠ ستادا، وقاعدتها التي يحفها بها البحر يبلغ طولها ١٣٠٠ ستادا، ويخترقها كثير من القنوات الصناعية، وتشمل أخصب أراضي مصر. انظر: ديودور الصقلي: ديودور في مصر، ص ٦٧، ٦٧٨؛ محمد حمدي: نهر النيل، ص ١٠٦.

Ghistele, Voyage En Egypte p. 101.

(٢)

لفت الإدريسي الأنظار إلى تفرع النيل من شطونف إلى قسمين ينزلان إلى أسفل، ويتصلان بالبحر، ويتفرع كل واحد من هذين القسمين إلى خليجين يصلان البحر، ومبدأهما شطونف، فيتجه أحدهما إلى الشرق حتى يصل تنيس؛

في حين يتجه الفرع الأيمن إلى دمياط^(١)، ثم تطرق الرحالة جوس فان غستل إلى ذكر فرع من فروع النيل واصفا إياه بأنه ثالث أكبر فروع النيل، وينساب بالقرب من فرع النيل الذي يصل إلى مدينة رشيد^(٢)، وقد سماه بـ"أستوريون Esturion"^(١) من المرجح أن يكون هذا الفرع

فيتفرع منه ثلاثة خلجان: أحدهما يخرج عند أنتوهي(وردت في التحفة من أعمال الشرقية، وفي قوانين الدواوين باسم أنتوهه، وقد زالت توزع زمامها على نواحي: كفر الحمام، وكفر عطاالله، وكفر الشيخ إبراهيم، وكلها بمركز بنها). ومن جهة الغرب فيمر حتى يصل إلى دمياط، وأما الخليج الآخر فإنه يمر من ناحية شطنوف، وهناك ينقسم إلى قسمين: يمر أحدهما بجانب قرية ببيج، ويتفرع منه خليج آخر يصل إلى الإسكندرية. للتفاصيل انظر: الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ج١، مكتبة الثقافة الدينية، ٢٠٠٢م، ص ٣٣٠.؛ المقریزی: الخطط، ج١، ص ٢١٥.

(١) دمياط: مدينة قديمة بين تنيس ومصر على زاوية بين بحر الروم (البحر المتوسط) والنيل، وبينها وبين تنيس اثنا عشر فرسخاً، ومعروفة بالهواء الطيب، ومن شمالي دمياط يصب ماء النيل إلى البحر المالح في موضع يقال له: الأشتوم، والمدينة مُحصنة بالأسوار، وتشتهر دمياط بالثياب الرفيعة، وهي تُعر من ثغور الإسلام، وقد هاجم الروم دمياط في أيام المتوكل سنة ٢٣٨هـ، وقتلوا الكثير بها، وسبوا النساء والأطفال، فكان ذلك سبب من أسباب تحصين المدينة. كما وصفها ابن بطوطة وصفاً رائعاً، فقال: "هي مدينة فسيحة الأقطار، متنوعة الثمار، عجيبة الترتيب، آخذة من كل حسن نصيب...". انظر: ابن بطوطة: تحفة النظار، ص ٥٠-٥٣، ويرجع تأسيس المدينة إلى ما قبل الفتح العربي. انظر أيضاً: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج١، ص ٤٧٢-٤٧٥.؛ انظر أيضاً: الإدريسي: نزهة المشتاق، ج١، ص ٣٣٨.؛ المقریزی: الخطط، ج١، ص ٢١٣-٢٢٥. انظر أيضاً: جمال الدين الشيال: مجمل تاريخ دمياط سياسياً واقتصادياً، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٠م، ص ٤٠-٤٤.؛ محمد حلمي محمد أحمد: تاريخ مصر وأثارها الإسلامية، "مادة دمياط"، ص ٩٠٨-٩١١.

(٢) رشيد، بفتح أوله وكسر ثانيه، بليدة على ساحل البحر والنيل. انظر: ياقوت الحموي: معجم البلدان، ج٣، ص ٤٥. ووصفها اليعقوبي بقوله: "رشيد مدينة عامرة أهلة، لها ميناء يجري فيه ماء النيل إلى البحر المالح، وتدخله المراكب من البحر حتى تصير في النيل"، انظر: اليعقوبي: البلدان، دار الكتب العلمية، بيروت، الطبعة الأولى، ١٤٢٢هـ، ص ٣٣٨. أما الحسن بن الوزان المعروف باسم ليون الأفريقي فقد أخطأ في وصفها بأنها تقع على الضفة الآسيوية بعيدة عن مصب النيل بثلاثة أميال، ولكنها كانت تقع على الضفة الإفريقية، أي الضفة اليسرى للنيل، كما وصفها بكونها أقرب إلى قرية كبيرة منها إلى مدينة، فهي غير مُسورة. ليون الأفريقي: وصف أفريقيا، ص ١٩٧، ١٩٨.

ولقد بُنيت رشيد في عهد أحمد ابن طولون (٨٣٥-٨٨٤ م) وإلى مصر، وكانت من الموانئ الهامة في عصور مصر الوسطى لوقوعها على مصب فرع النيل المسمى باسمها، ولكنها لم تحظ باهتمام كبير نظراً لقرب الإسكندرية منها؛ وهي الميناء التجاري الكبير الذي وسلبها الكثير من أهميتها التجارية. وفي العصر المملوكي نقلت السلطات النشاط التجاري من رشيد إلى فوة الواقعة جنوب رشيد، والمتصلة بالإسكندرية بقناة ملاحية في ذلك الوقت، كما شهدت رشيد عدة معارك بحرية وغارات من الإفرنج؛ ولذلك اهتم سلاطين المماليك بتحسينها؛ فقد شيد السلطان بيبرس البندقداري منارة لمراقبة السفن الأوربية التي تقترب من المدينة، ثم أقام الأمير صلاح الدين بن عرام في نهاية القرن الرابع عشر الميلادي طابية على شاطئ النيل، وأعاد تقوية الأسوار التي هدمها القبارصة المسيحيين مرات عديدة.

هو فرع أبيار وامتداده فرع سخا (التيرموتى)، وهو فرع النيل المجاور لرشيد، والمتصل ببخيرة البرلس.

وبعد وصف غستل للنيل وفروعه تابع حديثه عن رحلته وخط سيره الذى اتخذه من القاهرة للإسكندرية، فأبحر فى النيل فى فرع دمياط حتى وصل إلى المنصورة قائلاً: "ويوجد مكان مكتظ بالسكان، ويطلق عليه اسم لامسورا Lamassora"، كما أوضح جوس فان غستل أن المنصورة قد شهدت عدة معارك؛ فكان الأمراء المسيحيين أتباع جودفري دى بيلون Gode froy de Bouillon قائد الحملة الصليبية الأولى، وأول ملك على أورشليم طرف فيها، واستطرد غستل فى وصف تلك المعركة، فقال: "وفى هذا المكان حدثت المعركة الدامية التى أُسر فيها المسلمون الملك لويس الرابع ملك فرنسا^(٢)، بينما قتل وغرق أكبر عدد من بارونات فرنسا، وعدد كبير من الجنود والعامّة. وبمجرد أن حصل المسلمون مرة أخرى على دمياط Damiatra قاموا على الفور بدكّ كل الأسوار الجميلة والأبراج فى النهر"^(٣).

وفى عهد السلطان قايتباى، وبالتحديد سنة ١٤٧٧م بعد الانتهاء من بناء قلعة الإسكندرية، شرع فى إنشاء قلعة برشيد على غرار قلعة قايتباى بالإسكندرية، كما أقام بمينائها سلسلة حديدية ضخمة بلغت زنتها ٢٥٠ قنطاراً؛ لمنع سفن العدو من تخطيها، وفى أكتوبر ١٥١٥م أمر السلطان قنصوه الغورى (٩٠٧-٩٢٢هـ / ١٥٠١ - ١٥١٦م) بإنشاء أسوار حول رشيد على شاطئ البحر المتوسط. انظر: ابن حوقل: صورة الأرض، ج ١، ١٣٩. انظر: ابراهيم حسن: البحرية فى عصر المماليك، ص ٢٨٩. ؛ حلمى محمد سالم، " مادة رشيد"، تاريخ وأثار مصر الإسلامية، ص ٩٢٢. عن موقع مدينة رشيد انظر خريطة رقم (٢) ص ٢٣٤.

Comb: Le Fort Qayt-Bay a Rosette, dans (B. S. R. A. A.), no. 33, 1939, pp. 320-324.
عبدالعال عبدالمنعم الشامى: مدن الدلتا فى العصر العربى من الفتح العربى إلى الفتح العثمانى، رسالة دكتوراه، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧م، ص ١٤٩، ٢١٧، ٢٢٧، ٢٣١ .

(١) أما أكبر ثالث ذراع للنيل، والذى يجرى بالقرب من الفرع الذى يصل إلى رشيد والإسكندرية، ويطلق عليه اسم ذراع أستوريون (Esturion) Ghistele, Voyage En Egypte p. 101.

(٢) Ghistel, Voyage En Egypt, p. 101-111.

أخفاً غستل فى ذكر اسم قائد الحملة الصليبية السابعة، وهو لويس التاسع ملك فرنسا وليس لويس الرابع... انظر: جوزيف نسيم يوسف: هزيمة لويس التاسع على ضفاف النيل، مؤسسة المطبوعات الحديثة، د.ت، ص ٥.

(٣) Ghistel, Voyage En Egypt, pp. 101-111.

كانت مدينة المنصورة من المدن المصرية التى نشأت من رحم الحروب الصليبية؛ فقد توجهت الحملة الصليبية الخامسة إلى مصر قاصدة مدينة دمياط، فوصلوها يوم الثلاثاء ٤ ربيع سنة ٦١٥هـ/٢١٨م، ونصبوا الخيام تجاه دمياط فى البر الغربى، وحفروا خندقاً، وحاصروا دمياط حصاراً منيعاً، واستمر قتال الصليبيين فى دمياط لمدة أربعة أشهر، ثم سقطت بعدها فى قبضة الصليبيين.

ويعد وصول الرحالة للمنصورة استكمل رحلته منها مبحراً في النيل وصولاً لدمياط حيث توقّف ورفاقه في دمياط لمدة خمسة أو ستة أيام؛ قاموا خلال تلك المدة بالنتزه في أرجاء المدينة، ثم أكد الرحالة على أنهم قد استأجروا قاربا صغيرا، أطلق عليه اسم "جريب Gryp"^(١)، ومن هناك إستكمل الرحالة ورفاقه رحلتهم حتى نزلوا إلى البحر ثم ساروا بمحاذاة الساحل الغربي لمصر وصولاً إلى الإسكندرية. وترجح الباحثة أن غستل ورفاقه قد دخلوا للإسكندرية من جهة الشرق من ناحية أبو قير بدليل قوله: "حتى وصلنا للإسكندرية التي يطلق عليها اسم كانوبيكم Conopi Cum"، ويلاحظ هنا أن الرحالة قد خلط بين الإسكندرية وكانوب؛ يرجع ذلك إلى قرب الأخيرة، والمعروفة حالياً باسم أبوقير من الإسكندرية، أو إلى تأثر الرحالة بكتابات قديمة عن

وقام الملك الكامل بتجهيز الجيش والعتاد وإرساله لنجدة دمياط، في الوقت الذي قرر فيه الصليبيون التوجه نحو القاهرة ومحاصرتها، أخذ الملك الكامل في تحصين معسكره في المنزلة، فأمر ببناء الدور والفنادق والحمامات والأسواق إلى أن صارت مدينة عظيمة، ولقبوها بالمنصورة حيث انتصر على الصليبيين هناك، كما دارت أيضاً في المنصورة أحداث الحملة الصليبية السابعة بقيادة لويس التاسع ملك فرنسا سنة ١٢٤٩م، فقد خطط لويس التاسع لاستكمال زحف نحو المنصورة للوصول للقاهرة، وعلى الجانب الآخر قام الأمير فخر الدين بن شيخ الشيوخ بتحصين المنصورة، وأخذ ينظم هجمات يفاجيء بها الصليبيين لعرقلة زحفهم، ولكن لويس التاسع استطاع تخطف تلك العراقيل، ولكن لم سرعان ما تمّ أسر لويس التاسع في المنصورة. انظر: سعيد عبدالفتاح عاشور: الحركة الصليبية صفحة مشرقة في تاريخ الجهاد العربي في العصور الوسطى، ج٢، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٧١م، ط٢، ص ١٠٦٦-١٠٧٩. ؛ جوزيف نسيم يوسف: هزيمة لويس التاسع على ضفاف النيل، ص٥. ؛ سيد على الحريري: الحروب الصليبية أسبابها، حملاتها، نتائجها، دار التضامن، ١٩٨٨م، ص٢٣٠-٢٣٦، وقد اشتهرت مدينة دمياط لدى معظم الرحالة الأوروبيين لارتباطها بالحروب الصليبية . انظر: Nicole Chareyron, Pilgrims to Jerusalem in the Middle Ages, translated by, W. Donald Wilson, Columbia University Press (New York, 2005), p. 188.

(١) أطلق الرحالة لفظ جريب Gryp على السفينة التي استأجروها، و Gryp تحريف لفظ Karb، والقارب أو الزورق أحد السفن الصغيرة التي تكون تابعة للأسطول، وقد أورد ياقوت الحموي القارب بصفته سفينة صغيرة تكون مع أصحاب السفن البحرية، تستخف لحوائجهم، فهي من توابع الأسطول. أما النويرى السكندري فقد خصّ القارب بأنه أحد ملحقات الأسطول الحربى محدداً عدد المقاتلين في كل قارب. النويرى: وقعة الإسكندرية من كتاب الإمام للنويرى الإسكندراني، تحقيق سهيل زكار، دار تكوين، دمشق، ط١، ٢٠٠٨، ص٨٠، وقد حدده مؤرخون بأنه أحد القطع الهامة في الأسطول الحربى، وكان يحتوى من ثلاثين إلى ستة وثلاثين مجدافاً؛ لذلك فهي سفن سريعة الجرى، سهلة الانقياد، وكانت تستخدم في إحراق المراكب الكبيرة، تلقى فيها النيران وتهرب، وتحدّث عنها عبدالمنعم ماجد، فحدد عملها من دون شرع في نقل الأشخاص. انظر: درويش النخيلي: السفن الإسلامية، ص ٥٩-٦١ .

الإسكندرية. وإلى جانب ذلك فقد أمدنا الرّحالة بالوقت الذي استغرقتة الرحلة من دمياط إلى الإسكندرية، فيقول: "واستغرقت الرحلة يومين ونصف"^(١).

وعندما أراد الرحالة غسّتل مغادرة الإسكندرية متجها إلى القاهرة؛ نجده قد خرج من خلال باب رشيد^(٢)، ثم سار بمحاذاة ساحل البحر لمسافة عشرة أميال (حوالي ١٦ كيلو متر)، وبعد ذلك جعلوا البحر يسارهم، وساروا لمسافة ميلين (حوالي ٣.٥ كيلو متر) وصولاً لمدينة رشيد. ولقد استفاض الرّحالة في وصف مدينة رشيد قائلاً: "أكملنا مسيرتنا حتى مدينة رشيد التي تعد مكاناً جميلاً مأهولاً، وتحتوي أبواباً وأسواراً، وتقع على النيل بعد حوالي ميلين من البحر، وهو أفضل ميناء بمصر كلها؛ إذ أنها ميناء كبير وعميق حيث ترسوا به جميع أنواع السفن المملوكة للسلطان، فلا يُسمح لسفن المسيحيين بالتواجد هنا". وبوصولهم لرشيد تركوا جمالهم وبغالهم، وقاموا باستئجار مركب صغير ليصعدوا في النيل وصولاً للقاهرة .

ومن الرّحالة الذين اتخذوا من النيل طريقاً للوصول إلى الإسكندرية الرحالة بريدينباخ Breydenbach، بيد أنه قد اتخذ مساراً مخالفاً لسابقه؛ فبينما أبحر غسّتل من القاهرة لدمياط، نجد أن بريدينباخ قد أبحر من القاهرة لفة^(٣) وصولاً إلى رشيد، مُسجلاً أثناء هذه المسيرة انبهاره بالمناظر الخلابة والحقول الخصبة التي شاهدها على جانبي النهر. وقد أخطأ الرّحالة حين جعل من النيل الحد الفاصل بين قارتي آسيا وأفريقيا حين يقول: "فكنا نرى آسيا من جهة، وأفريقيا من جهة أخرى، وكان النيل يفصل بين هذين العالمين".

وقد حدد الرّحالة المدة التي استغرقتها الرحلة من القاهرة إلى رشيد بيومين، وأوضح بريدينباخ أن الرحالة الأجانب كانوا قد اعتادوا على استكمال رحلتهم من رشيد إلى الإسكندرية براً على ظهور الجمال، ولكن نتيجة لعدم تمكّنهم من الحصول على الجمال اللازمة لنقلهم إلى

(١) Ghistel, Voyage En Egypte, p. 111.

(٢) يتبين أن الرحالة قد غادر المدينة من طريق باب رشيد، ويتضح ذلك من خلال وصفه لمدينة رشيد قائلاً: "وعبرنا أبواب المدينة، وتركوا عن يمينهم عامود بومباي Pompe، وعلى طول هذا الطريق الذي يقود إلى رشيد Rossette يوجد نوع من الحصون" Ghistel, Voyage En Egypte, p. 130 .

(٣) Breydenbac, Les Saint Peregrinations, p. 62.

فوة مدينة قديمة بناها المصريون على الضفة الأسيوية للنيل، تبعد نحو خمسة وأربعين ميلاً جنوب رشيد، وبينها وبين البحر خمسة أو ستة فراسخ، وهي مُتحصّنة ومُزدهرة، مليئة بالحوانيت والأسواق، ويحيط بالمدينة مزارع النخيل والأشجار، وتريتها صالحه للزراعة؛ فيزرع بها القمح وقصب السكر الذي تعتمد عليه معظم مصر في صناعة العسل. انظر: ليون الأفريقي: وصف أفريقيا، ص ٢٠٠ . ؛ أيضاً: محمد محمد أمين: تاريخ وآثار مصر الإسلامية "مادة فوة"، ص ١٠٧.

الإسكندرية؛ نصّحهم بعض الأشخاص بتأجير مركب، والنزول به إلى البحر المتوسط عبر أحد فروع النيل الصغيرة التي تصبُّ في البحر، في حال عدم رغبتهم في الانتظار الطويل. وقد أكد الرحالة على أنه قد واجه هو ورفاقه المزيد من التعب والجهد المشقة باستخدامهم هذا الطريق.

وتابع بريدنباخ حديثه عن خط سير رحلته ذاكرة السبب الحقيقي وراء عدم إبحارهم من رشيد للإسكندرية مباشرة عبر النيل قائلاً: "إن الحجاج عادة ما يتركون عند رشيد طريق الإبحار في النيل، ويتجهون إلى الإسكندرية سواء على ظهور الجمال أو الحمير، وقد علمنا أن هذا هو الحال لمنع المسيحيين الغربيين من استكشاف ومعرفة مصبات النيل الأساسية، لأن هذه المعرفة بالفعل خطيرة بالنسبة لمصر؛ إذ إنه يمكن قيادة جيش من أعلى البحر وإدخاله البلاد"^(١).

ثم استكمل الرحالة بريدنباخ حديثه؛ فيذكر أنهم قد استقلوا مركبا بعد نزولهم في رشيد؛ وهبطوا به إلى البحر المتوسط، فوصلوا إلى ميناء مخلّق صناعياً حيث يصب النيل في البحر^(٢). وترجّح الباحثة أن الرحالة ورفاقه لم يصلوا إلى مصب فرع رشيد، كذلك لم يقوموا

Breydenbac, Les Saint Peregrinations, p. 62.

(١)

كان دخول فرع رشيد حتى القرن الخامس عشر محظوراً تماماً على الغربيين، سواء القادمين بطريق البحر بقصد صعود مجرى نهر النيل، أو القادمين من داخل البلد بقصد الوصول إلى البحر، وكان سبب تلك الاحتياطات الحرص والخوف من تمكّن الغربيين من دراسة المنطقة والطرق، واستغلال تلك المعرفة في يوم ما لإدخال أساطيل حربية، والصعود بها في فرع النيل حتى القاهرة، كما أن رشيد كانت ميناءً حربيًا، وكانت السلطات المملوكية تخشى من قيام الغربيين بأى محاولة خطيرة، ولذلك سلك الرحالة الطريق البرى من الإسكندرية حتى رشيد؛ ومن هناك يستقلون مركبا ليصعدوا به النيل للوصول إلى القاهرة، كذلك كان الحال عند الذهاب إلى الإسكندرية؛ فكان من الضروري النزول عند رشيد، واتباع الطريق البرى إلى المدينة. انظر: ف. هايد: تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ج ١، ترجمة أحمد رضا محمد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤م، ص ٣٠١.

وبالرغم من أنه كان محظوراً على الأجانب الدخول إلى رشيد لصفقتها الحربية إلا أن السلطان قنصوه الغورى قد سمح للتجار البنادقة بالدخول إليها والاستقرار فيها، فضلاً عن إقامة فندق لهم هناك؛ وذلك نظراً لتفوق تجارتهم مع السلطنة على سائر الدول الأخرى، ولكن تم نقل النشاط التجارى من رشيد إلى ميناء بلدة فوه التي تتصل بالإسكندرية بقناة ملاحية ظلّت تستخدم حتى مطلع القرن السادس عشر الميلادى. وكذلك أشار الرحالة فليكس فابري إلى سبب منع الأوروبيين من الإبحار من رشيد للإسكندرية قائلاً: "ويعتقدون أن المسيحيين جواسيس، وخوفاً من أن يطلعوا على بداية الطريق النهري من البحر، فهم يقومون بإنزالهم على بعد اثنين أو ثلاثة أميال أعلى مصبات النيل"

Fabri , Voyage en Egypte, p. 594.

Breydenbac, Les Saint Peregrinations, p. 65.

(٢)

بالإبحار في خليج الإسكندرية^(١)، ولكن ربما أبحروا في قناة قادتهم إلى أبو قير عبر بحيرة إدكو، وهذا ما سيتضح من خلال رواية الرّحالة فابري وبريدنباخ^(٢)، كما أشار الرحالة أنهم عقب نزولهم في الميناء المخلّق صناعياً بحثوا عن الجمال والحمير بغية نقلهم إلى الإسكندرية، وعلى الرغم من أن الرحالة لم يذكر اسم المكان الذي نزلوا به إلا أنه ذكر المسافة التي كانت تفصلهم عن المدينة قائلاً: "وكان هناك الكثير من المسلمين والجمّالين بدوابهم لنقل البضائع للإسكندرية التي

يذكر الإدريسي أنه على مقربة من أسفل سمديسى يخرج ذراع من النيل ليس بالكبير، فيتصل ببحيرة مارة طولها أربعون ميلاً، وعرضها حوالي ميلين فقط، وماؤها ليس بعميق حتى تصل إلى ساحل البحر المتوسط، وتتعطف البحيرة مع الساحل على بعد ستة أميال من رشيد، ثم ترجع إلى فم ضيق، ثم تتصل هذه البحيرة ببحيرة أخرى مياهها ليست عميقة، والمسافة من هذا المكان إلى الإسكندرية ستة أميال، ثم يتحول المسافرون من المراكب إلى البر؛ فيواصلون رحلتهم على الدواب إلى الإسكندرية. وترجح الباحثة أن يكون ذلك هو الطريق الذي سلكه الرحالة ورفاقه من أجل اختصار الوقت، وأن هذه البحيرة هي بحيرة أدكو الحالية. انظر: الإدريسي: نزهة المشتاق، ص ٣٤٣.

(١) كان الرحالة والتجار يفضلون الإبحار في خليج الإسكندرية -يتفرع من مدينة فوة الموجودة في فرع رشيد، ويصب بالقرب من الإسكندرية- للوصول إلى الإسكندرية، ولكن بمرور الوقت غمرت المياه الخليج؛ فلم يعد صالحاً للإبحار إلا في فترة فيضان النيل التي يبدأ في النصف الثاني من شهر يونيه، ويصل ذروته في أوائل شهر أكتوبر. إلا أنني أعتقد أنه بداية من النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي قد غمرت الرمال خليج الإسكندرية؛ فلم يعد صالحاً للإبحار، والدليل على ذلك أن كلاً من الرّحالة هانز توشر وأرنولد فون هارف لم يستفيدوا منه في سفرهم، وقد اقتصر حديثهم على خليج الإسكندرية باعتباره مجرى مائي يمر بالقرب من المدينة، ويمدها بالمياه.

Hans Thucher, Grundtlicher und Eigentlicher, p. 56. ; Harff , The Pilgrimage of Arnold pp. 96-97. ولذلك فكان المسافرون المتجهون من القاهرة للإسكندرية أو العكس بداية من النصف الثاني من القرن الخامس عشر يضطرون إلى قطع المسافة بين الإسكندرية ورشيد إما سيراً على الأقدام أو على ظهور الحمير والبغال على طول المسافة بمحاذاة شاطئ البحر المتوسط.

(٢) Fabri, Voyage en Egypte, p. 648. ومما يؤكد ترجيح الباحثة على أن الرحالة ورفاقه لم ينزلوا للإبحار في البحر المتوسط ما أورده الرحالة بريدنباخ أثناء سرده لخط سير رحلته قائلاً: "وهبطنا إلى البحر عبر ذراع آخر للنيل ببطء متناه في مراكب بالمجاديف أو مشدودة بالحبال، وبعد ذلك تقدم إلينا أحد المسلمين عبر الطين السميك مسلحاً برمح، واعترض طريقنا، وطالبنا بدفع مدين (وأشار الرحالة إلى أن الدوكا = ٢٥ مدينا) عن كل فرد، وبعد التلطيف من حدته وصلنا إلى سهل يفيض فيه النيل، ويمتد حتى يشبه البحر، وبعد ذلك أصبحت المياه أكثر عمقاً، وفجأة وجدنا مركبتنا مُنْبَتة في الأرض والظمى، فنزل البجارة واستطاعوا تخليص المركب، ولكن بعد مشقة، غرسنا مرة أخرى في القاع، واستطاعنا الخروج ثانية من المياه، وبعد مشقة غرسنا مرة ثالثة، وقضينا الليل في شقاء؛ فلم يكن معنا سوى خبز ومياه النيل العكرة طوال الليل. وفي صباح اليوم التالي هبّت رياح قوية ملأت أشرعتنا وقادتتنا حتى ميناء مُخلّق مصناعياً "

Breydenbach, Les Saint Peregrinations, pp. 64 - 65 .

كانت تبعد ثلاثة أميال^(١). ومن خلال معرفة المسافة ترجّح الباحثة أنه ربما يكون هذا الميناء هو ميناء أبو قير؛ وبالنظر إلى رواية فيلكس فابري نجده قد اتفق مع بريدينباخ في وصف خط سير الرحلة؛ حيث كانا رفيقين في نفس الرحلة، إلا أن الرّحالة فيلكس فابري أورد بعض التفاصيل عن النزاعات التي دارت بين الجمّالين والرحالة^(٢)، كما انفرد فيلكس فابري عن بريدينباخ بذكره اسم المدينة التي توقفوا بها، وهي كانوب^(٣).

أما الرحالة هانز توشر الذي سلك نفس الطريق الذي اتخذه سابقه، وهو الإبحار في النيل من القاهرة للوصول إلى الإسكندرية؛ فأوضح أنه وصل إلى رشيد ثم استكمل طريقه براً حتى الإسكندرية، وحدد الرحالة المسافة التي تفصل رشيد عن الإسكندرية بستين ميلاً، وأشار الرحالة إلى أنه باستطاعة الفرد استكمال رحلته في النيل والوصول للإسكندرية دون النزول في رشيد؛ والسير براً إلى الإسكندرية، إلا أن هذا الطريق لا يُسمح للمسيحيين باتباعه، ويقتصر السير فيه على المسلمين فقط^(٤).

(١) Breydenbach, Les Saint Peregrinations, p.65 حدد الرحالة فابري المسافة الفاصلة بين مكان نزولهم على الشاطئ والإسكندرية بثلاثة أميال ألمانية. والجدير بالذكر أن ثلاثة أميال ألمانية تساوي ٢٥ ك. م تقريباً، وهذه المسافة تتافى الواقع حيث أن أبو قير تبعد عن الإسكندرية حوالي ١٠ كيلومتر تقريباً؛ من هنا يتضح أن كلاً من الرحالة فابري والرحالة بريدينباخ لم يظهروا الدقة في تحديد المسافات .

Fabri, Voyage en Egypte, p 648.

(٢) أشار الرحالة فيلكس فابري إلى النزاع الذي دار بين الجمّالين الذين اصطحبهم من أبو قير (كانوب)، الجمالين القادمين من الإسكندرية، ومتوجهين إلى مصب النيل للبحث عن البهارات لنقلها إلى المدينة، وطالبوا الحجاج والجمالين بنقود بحجة أن حق نقل الأجانب إلى المدينة مقتصر على جمالي الإسكندرية فقط؛ لذلك اضطر الحجاج لدفع بعض المدين لجمالي الإسكندرية، وبعدها عبروا طريقهم بسلام. Fabri, Voyage en Egypte, p. 653.

(٣) والجدير بالذكر أن مدينة كانوب الرومانية قد اندثرت قبل زيارة الرحالة فابري، ولكن المسافات التي حددها الرحالة تشير إلى مدينة أبو قير. Fabri, Voyage en Egypte, p. 653.

(٤) يقول هانز توشر: "ونستطيع أن نصل من النيل الى البحر؛ لنبحر حتى الإسكندرية على نحو ما يقوم به الوثنيون (المسلمين)، إلا أن مسيحياً لا يستطيع الذهاب إلى ما هو أبعد من رشيد".

Hans Thucher, Grundtlicher und Eigentlicher, p. 56 .

ومما يؤكد لنا حرص المماليك على عدم مرور سفن مسيحية برشيد أن السلطات المملوكية قد نقلت النشاط التجاري من رشيد إلى مدينة فوة الواقعة على النيل جنوب رشيد بقليل، والتي كانت متصلة بالإسكندرية عبر قناة ملاحية ظلت تعمل حتى القرن الخامس عشر الميلادي. وحزمت السلطات على السفن التجارية المسيحية الرسو بميناء رشيد؛ حيث كانت في ذلك الوقت من الموانئ الحربية الرئيسية للأسطول البحري المصري. حلمى محمد سالم: "مادة رشيد"، تاريخ مصر، ص ٩٢٢.

وبهذا أوضح الرحالة هانز توشر سبب عدم استكمال رحلته في النيل^(١).

واتخذ الرحالة المجهول النيل وسيلة للوصول للإسكندرية؛ فيصرح قائلاً: "ومن هنا يستطيع من يريد الذهاب للإسكندرية أن يذهب على الدواب"^(٢). وترى الباحثة أن الرحالة أشار بلفظ "هنا" لمدينة (رشيد) حيث كان معظم الرحالة عامة والمسيحيين خاصة يتوقفوا عند تلك المدينة ثم يسلكوا الطريق البرى، ولم يتحرى الرحالة المجهول الدقة عندما ذهب إلى تبرير اتخاذهم ذلك الطريق بقولهم أنه أسرع وأسهل، ويبدو أن الرحالة لم يكن على علم بمنع الأجانب من الإبحار من ذلك الموضع - رشيد - في النيل حتى الإسكندرية. وحدد الرحالة المدة التي تستغرقها الرحلة للوصول للإسكندرية عن طريق النهر بيومين، ثم أشار إلى نزوله ورفاقه في قرية قضوا بها الليل، ثم تابعوا رحلتهم مستقلين الحمير والجمال للوصول إلى الإسكندرية، ولكنه لم يذكر اسم القرية التي نزلوا بها. وترجح الباحثة أن هذه المكان هو أبو قير لكونه المحطة الثانية لتوقف الرحالة بعد، إضافة إلى تحديد الرحالة للمسافة التي تفصل هذه القرية عن الإسكندرية قائلاً: " ثم وصلنا إلى الإسكندرية بعد أن قطعنا مسافة عشرة أميال تقريباً"^(٣)؛ وبذلك جاء حديث الرحالة المجهول مقتضياً، فلم يورد تفاصيل كثيرة عن مشاهداته أثناء الرحيل للمدينة. أيضاً جاءت رواية الرحالة فريسكوبالدى عن طريق مغادرته للإسكندرية موجزة إلا أنه أشار لخليج الإسكندرية على كونه قناة مائية تمتد من النيل، وتنساب بالقرب من الإسكندرية^(٤).

(١) ذهب هايد في مؤلفه عن تاريخ التجارة بأن خليج الإسكندرية لم يعد صالحاً للملاحة في النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي، أى في وقت زيارة الرحالة توشر؛ وأن ذلك هو السبب الحقيقي في عدم إبحاره عبر القناة للوصول للإسكندرية، ولكن السبب الحقيقي قد أوضحه الرحالة بنفسه حيث ذكر أن هذا الطريق كان مغلقاً أمام المسيحيين، ولم يكن يسمح باجتيازه إلا للمسلمين. انظر: ف. هايد: تاريخ التجارة، ج ٣، ص ٣١١؛

Hans Thucher, Grundtlicher und Eigentliche, p. 56.

(٢) Voyageur Anonyme, Un pèlerinage en Terre Sainte, p. 101 .

ومما يؤكد لنا صحة رواية الرحالة المجهول إشارة الحسن بن الوزان أثناء حديثه عن رشيد أن في خارج المدينة توجد قرية صغيرة، وُجد بها عدد كبير من الدواب المخصصة للنقل، يستقلها من يريد الذهاب إلى الإسكندرية، وأشار إلى أن هذه الدواب تعرف طريقها جيداً، وتتميز بسرعتها حيث أنها تقطع أربعين ميلاً فيما بين الصباح والعصر، متبعة دائماً ساحل البحر؛ حيث أن الأمواج تضرب أحياناً حوافرها. انظر: ليون الأفريقي: وصف أفريقيا، ص ١٩٨.

(٣) Voyageur Anonyme, Un pèlerinage en Terre Sainte, p. 103.

(٤) Frescobaldi, Visit to the Holy Places, p. 40 .

والجدير بالذكر أن الرحالة فريسكوبالدي من الرحالة الذين اتخذوا من الإبحار في خليج الإسكندرية طريقة لمغادرة الإسكندرية وصولاً للقاهرة^(١).

ارتبط خليج الإسكندرية بتاريخ تأسيس المدينة؛ فالإسكندر الأكبر أراد أن يوفر للإسكندرية مصدراً للمياه؛ فمدّ قناة من فرع النيل الكانوبى عند مدينة شيديا لتصل إلى الإسكندرية، ولم تقتصر أهمية هذا الخليج على إمداد المدينة بالمياه بل كان له أثره في ازدهار التجارة الداخلية. انظر: أسترابون: أسترابون في مصر، ص ٧١.

ولقد ظل هذا الخليج على الحالة التي وصفها أسترابون حتى القرن الخامس الميلادي . انظر: عمر طوسون: تاريخ خليج الإسكندرية القديم وترعة المحمودية، مطبعة العدل، الإسكندرية، ١٩٤٢م، ص ١١-١٥. في حين أن بعض المصادر الإسلامية قد جنحت إلى نسب حفر الخليج إلى الملكة كليوباترا. انظر: ابن عبدالحكم: فتوح مصر وأخبارها، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٢٢م، ص ٤١. وفي سنة ٦٦٢ هـ / ١٢٦٤م بلغ السلطان الظاهر بيبرس أن خليج الإسكندرية قد سدّ وامتلأت فوهته بالرواسب الطينية؛ مما أدى إلى إعاقة حركة الملاحة النهرية فيه؛ فتعزز وصول التجارة إلى الإسكندرية من خلاله، وكذلك قلة المياه الواردة للمدينة من خلاله؛ فأصدر الظاهر بيبرس المراسيم إلى الأمير عز الدين الأفرم أمير جاندر للإشراف على عمارة خليج الإسكندرية وتطهيره من الرواسب الطينية التي أدت إلى إعاقة حركة الملاحة النهرية فيه.

وفي سنة ٧١٠ هـ / ١٣١٠م، أمر الناصر محمد بن قلاوون بإعادة حفر الخليج وتطهيره بعد أن تعطل استمرار جريان الماء فيه طوال العام؛ نظراً لترسب الرمال في مجراه كنتيجة طبيعية لتوقف الاهتمام بحفره وتطهيره سنوياً مما ترسب فيه منذ آخر مرة تولى فيها الظاهر بيبرس تطهير هذا المجرى أثناء زيارته الثالثة للإسكندرية عام ٦٦٤هـ/١٢٦٥م؛ حيث انقطع دخول الماء إلا في أيام الفيضان، وتنبه لهذا الأمر الأمير بدر الدين بكتوت الخازندارى والى الإسكندرية آنذاك؛ فحضر إلى القاهرة في عام ٧١٠ هـ / ١٣١٠م، وتقدم إلى السلطان الناصر محمد عارضاً عليه إعادة حفر الخليج حتى يستمر جريان الماء فيه طوال السنة، شارحاً له المميزات والفوائد التي ستعود على البلاد عامة، وعلى ثغر الإسكندرية خاصة من جراء هذا العمل؛ فوافق السلطان على بدء العمل في الحفر، وكلف الأمير بدر الدين بكتوت بالتنفيذ، وندب معه أحد الأمراء لمساعدته، وهو الأمير بدر الدين محمد بن كيد غدى، المعروف بأبن الوزير، وقد تم الانتهاء من حفر الخليج. ومنذ ذلك الوقت انتهى اعتماد سكان الثغر على الخزانات لتوافر مياه النيل طوال السنة. لمزيد من التفاصيل راجع: ابن عبدالظاهر (محي الدين بن عبد الظاهر ٦٩٢هـ): الروض الظاهر في سيرة الملك الظاهر، تحقيق: عبد العزيز الخويطر، الرياض، ١٩٧٦م، ص ٢٧٤-٢٧٨.؛ المقريزى: السلوك لمعرفة دول الملوك، ج ١/ق ٢، تحقيق: محمد مصطفى زيادة، القاهرة، ١٩٥٨م، ص ٥١٠.؛ الخطط، ج ١، ص ٢٧٤-٢٧٨.؛ انظر أيضاً محمد حمدى: نهر النيل، ص ١٢٦؛ جمال الشبال: تاريخ الإسكندرية، ص ١٠١.؛ أسامة أحمد أسماعيل إبراهيم حماد: الإسكندرية في عصر دولتي سلاطين المماليك (٦٤٨-٩٢٢هـ/١٢٥٠-١٥١٦ م) رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية التربية، ج ١، جامعة الإسكندرية، ١٩٤٢م، ١٦٢-١٦٧.

Frescobaldi, Visit to the Holy Place, p. 43.

(١)

غادر فريسكوبالدي الإسكندرية يوم ٥ أكتوبر. والجدير بالذكر أن فيضان نهر النيل يبدأ من شهر يونيه، وتبلغ ذروته في أوائل اكتوبر حيث كان خليج الإسكندرية ملئاً بالمياه، مما سمح بالإبحار فيه.

وكذلك أورد الرحالة فرنسيسكو سوريانو ذكر خليج الإسكندرية واستخدامه في نقل البضائع للقاهرة قائلاً: "ومن هذا النهر يتم وصول الماء إلى الإسكندرية من خلال قناة كبيرة تم حفرها يدوياً، ويقوم التجار بنقل بضائعهم إلى القاهرة على متن سفن تجوب هذه القناة بعد أن يصلها الفيضان"، كما حدد المسافة التي تفصل الإسكندرية عن القاهرة بتسعين ميلاً، فضلاً عن الوقت الذي يستغرقه السفر من رشيد للإسكندرية، وحدده بيوم واحد^(١).

بينما أشار الرحالة سيمون دي ساروش إلى مغادرته مدينة بابلون متجهاً للإسكندرية عبر النيل متناولاً وصف روعة البلاد، وجمال أشجارها، وحدائقها الغناء بما يمثل لوحة فنية فريدة عن ثروة مصر الزراعية على طول الطريق من القاهرة إلى الإسكندرية. وأكد أنجلور على نزوله في مدينة أبوقير، وحدد المسافة بين الإسكندرية وأبي قير بميلين، وكعادة معظم الرحالة استأجروا الدواب لنقل أمتعتهم إلى المدينة^(٢)، كذلك كان الحال بالنسبة لـزكريا باجاني الذي ترك الإسكندرية متجهاً لأبي قير، ومن هناك استكمل ورفاقه رحلتهم لرشيد^(٣).

هذا عن الرحالة الذين وصلوا الإسكندرية من القاهرة متخذين النيل وسيلة للوصول. أما الرحالة الذين وصلوا إلى المدينة من أوروبا عن طريق البحر المتوسط، فكان دخولهم المباشر للمدينة عبر الميناء، ومن هؤلاء: الرحالة عوبديا، والرحالة مشلام، والرحالة مارتان بومجراتان. فنجد أن الرحالة عوبديا بدأ رحلته من جزيرة رودس متجهاً إلى مدينة الإسكندرية. ونزل هو ورفاقه على شاطئ أبي قير^(٤)، متجهين بعد ذلك إلى الإسكندرية سيراً على الأقدام لعدم تمكنهم من الحصول على الدواب اللازمة لنقلهم؛ لانشغال الدواب وأصحابها بنقل البضائع الواردة من

(١) Suriano, Il trattato di Terra Santa, p. 187.

(٢) "وصلنا إلى منطقة بالقرب من مدينة الإسكندرية بمصر، حيث توجد قرية صغيرة تبعد عن الإسكندرية فرسخين فرنسيين". Simon De Sarebruche, Le saint voyage de Jherusalem du seigneur d'Anglure, ed. Bonnardot, f. and Longnon, A. (Paris, 1878), p. 77. يساوي ١.٦ كم؛ وبذلك تكون المسافة بين أبي قير والإسكندرية، حسب تقدير الرحالة، تساوي ١٠ كيلو متر تقريباً.

(٣) وصف زكريا باجاني رشيد قائلاً: "ورشيد مدينة جميلة جداً، وليست محاطة بأسوار، ومساحتها وعدد سكانها مساوية لمساحة وعدد سكان بابلون، والمدينة مبنية على أحد فروع النيل الذي يقع مصبُه على بعد ستة أميال منها Zaccaria Pagani, Le Voyage d'Outremer, pp. 177-178.

(٤) Obadiah Da Bertinoro, Jewish Travellers, p. 218.

كانت رحلة عوبديا من رودس إلى الإسكندرية، إلا أن سفينتهم لم تدخل الميناء السكندري، بل اتجهت إلى ميناء أبي قير، وظلت راسية أمامه فترة طويلة في انتظار حصولهم على إذن السلطان بالقاهرة ونائبه بالإسكندرية؛ وذلك نظراً لتوتر العلاقات السياسية بين السلطان المملوكي وملك جزيرة رودس.

القاهرة للإسكندرية، أيضاً لم يغفل الرحالة تحديد المسافة التي تفصل الإسكندرية عن أبي قير بل حددها بـ ١٨ ميلاً^(١).

كذلك وصل الرحالة مشلام إلى الإسكندرية عن طريق البحر المتوسط، ودخلت السفينة الميناء، وأشار الرحالة إلى تحطم قاع السفينة الخاصة بهم^(٢). ومن خلال رواية مشلام يتضح لنا نفشى القرصنة البحرية فى البحر المتوسط فى ذلك الوقت؛ فيبدو أن الرحالة ورفاقه قد واجهوا بعض المصاعب حيث خاضوا معركة ضد بعض القرصنة أثناء إبحارهم للإسكندرية وقبل دخولهم الميناء؛ ويظهر ذلك من خلال حديث مشلام الذى يصرح فيه قائلاً: "ولكن قائد السفينة كان مقتولاً فى المعركة، ورئيس المرساه مجروحاً وطريح الفراش"^(٣). وتلاحظ الباحثة أن الرحالة لم يظهر أى اهتمام لوصف الميناء، أو قلعة قايتباى بأبراجها الدفاعية المنيعة وأسوارها المرتفعة داخل مياه الميناء، كما لم يذكر شيئاً عن مراسم استقبال السفن من قبل نائب السلطان بالإسكندرية. وربما نلتمس له العذر بعد المعركة البحرية التى خاضتها السفينة التى تقلهم ضد القرصنة، والتى أشار إلى نتائجها، والحالة النفسية السيئة لركابها.

Obadiah Da Bertinoro, Jewish Traveller, p. 218.

(١)

Meshullam, Jewish Traveller, P. 107.

(٢)

Meshullam , Jewish Traveller, P.107 .

(٣)

انتشرت أعمال القرصنة فى البحر المتوسط بعد انتهاء فترة الحروب الصليبية ورحيلهم عن الشرق الإسلامى، واتخاذهم من جزر البحر المتوسط أماكن لإقامتهم وشن هجماتهم على السواحل الإسلامىة بداية من القرن الثالث عشر الميلادى وما يليه، وازدادت عمليات القرصنة فى العنف؛ نجد أنه فى عام ١٣٨٨م هاجم بعض القرصنة مراكب مصرىة قادمة من الشام بها أقارب السلطان برفوق؛ ولذلك أمر بالقبض على الأجانب المقيمين وقناصلهم بمصر والشام. وفى شهر رجب فى سنة (٨٣٠هـ / ١٤٢٧م) تمكّن القرصنة القطلان من الاستيلاء على عدد من سفن المسلمين التجارىة، منهما اثنتان كانتا فى طريقهما إلى الإسكندرية قادمتين من سواحل آسيا الصغرى. وأيضاً فى سنة (٨٣١هـ / ١٤٢٨م) قام القرصنة القطلان بالإغارة على ميناء الإسكندرية لكنها باءت بالفشل.

ولم تقتصر هذه الغارات على القطلان فقط ، بل شملت العديد من الجنسيات التى اعتادت شن الغارات على ميناء الإسكندرية وغيره من موانئ الدولة المملوكية؛ ففي عام ٨٣٦ و ٨٣٩ هـ / ١٤٣٢م و ١٤٣٥م اشتدت غارات الفرنج الجنوبيين وغيرهم على موانئ الدولة المملوكية وعلى السفن الواردة إليها. انظر: ابن حجر العسقلانى : إنباء الغمر بأبناء العمر، ج٢، دار الكتب العلمىة، بيروت، ١٩٨٦م، ص ٢٨٧؛ ابن الصيرفى (على بن داود بن ابراهيم الصيرفى ٥٤٢هـ): نزهة النفوس والأبدان فى تواريخ الزمان، ج١، تحقيق: حسن حبشى، القاهرة، ١٩٧٠، ص ١٨٣. والجدير بالذكر أن غارات القرصنة كانت تهدف إلى إضعاف الدولة المملوكية اقتصادياً وبالتالي عسكرياً. للمزيد راجع: أسامة إسماعيل: الإسكندرية، ج٢، ص ٤٧٥-٤٧٨.

وأخيراً يأتي الرحالة مارتان بومجراتان الذي وصل إلى المدينة مثل سابقه عن طريق ميناء الإسكندرية، إلا أنه انفرد عن سابقه بذكر رؤيته برج فاروس (قلعة قايتباي)، كما تطرق الرحالة إلى ذكر العرف المُتَّبَع عند دخول السفن المسيحية للميناء، والمتمثل في إنزال أشربة السفن لإبداء الاحترام للسلطان، فيقول: "قمنا بإنزال أشرعتنا طبقاً للعرف حتى نبدي للسلطان ما يستحقه من إجلال وتقدير"⁽¹⁾.

ويتضح من خلال هذا العرض أن اثنا عشرة رحالة من الرحالة الذين اعتمدت عليهم الدراسة قد وصلوا إلى الإسكندرية عن طريق الميناء ، وأن سبعة رحالة فقط هم الذين وصلوا المدينة من خلال الأبحار في نهر النيل للوصول إلى الإسكندرية ، ولذلك يتضح أن معظم الرحالة كانوا يفضلون بداية رحلتهم من خلال نزولهم إلى الإسكندرية وزيارتها ثم أستكمال رحلتهم داخل مصر ، كما نستطيع من خلال السرد السابق أن نقف على صورة مكتملة عن طرق وصول الأجانب إلى الإسكندرية في ذلك الوقت، إضافة إلى التعرف على المصاعب التي كانت تواجههم أثناء التنقل سواء بالبر أو البحر .

Baumgraten, The Travels of Martin Bumgratin, p. 391.

(1)

٤- وصف الإسكندرية

كانت مدينة الإسكندرية تدهل زائريها من روعة شكلها من الخارج عند دخولهم الميناء أو حتى من خارج الأسوار براً؛ فقد كانت تتسم المدينة بقوة تحصيناتها، وارتفاع أسوارها الأمر الذي يثير فضول الرحالة، ونلاحظ من خلال التدقيق في كتابات هؤلاء الرحالة اتفاقهم جميعاً في وصف المدينة من الخارج بالجمال والقوة، ولكنهم سرعان ما يصفوها بالفقر من داخلها؛ فنجد أن كلاً من الرحالة أنسلم أدورنو Anseleme adorno، وجوس فان غستل Joos Van ghistele، ومارتان بوماجراتان Martin Baumgraten، وسيمون دي سارويشى، وبريدنباخ قد وصفوا المدينة من الخارج بروعتها وجمال حوائطها، وصلابة أسوارها، وارتفاع أبراجها وكنائسها^(١).

ولما كانت تلك الأطلال الأثرية، عادة، ما تجذب فضول الزائرين؛ فالنفس تجد في ظل الآثار القديمة للأجيال الماضية بعضاً من جمال الذكريات المليئة بالشجن؛ فمظهرها الصامت يبعث في النفس انفعالاً خفياً يهزها، بيد أن الإسكندرية من الداخل كانت بالنسبة للرحالة على العكس من ذلك تماماً؛ فكانت تلك الأطلال صورة تبعث الخوف في نفوسهم؛ ويعبر الرحالة أنسلم أدورنو ذلك قائلاً: "وهذه الأبنية المهذمة إنما تُشعر كل من يدخل المدينة بأنه على وشك ملاقاته مخاطر عظام"^(٢). وأما مارتان بوماجراتان فقد أشار لحال المدينة من الداخل، وما أصابها

Martin baumgaraten, The Travels of Mrtin Bumgratin ,p.39 . ; Anseleme adornon, (١) Itineraire d'Anselme, p. 163. ; Ghistele, Voyage en Egypte, p. 392.

Simon De Sarebruche, Le saint voyage de Jhérusalem, p.79 .

Breydenbac, Les Saint Peregrinations, p. 67.

عندما كان المسافرون يتجمعون على سطح المركب عند الوصول إلى الإسكندرية، كانت المدينة تبدو مكاناً متأنقاً نبيلاً تحيط بها أسوار مزدوجة حصينة تحميها "الأبراج والخنادق والآت الحرب والقصور الجميلة بداخلها"، ولكن النظرة الأكثر تدقيقاً للمدينة تفيد أن الشوارع ضيقة، وقيحة، ومظلمة، ومليئة بالتراب والقذارة. انظر: أن وولف: كم تبعد القاهرة؟ ص ١٠٩.

Anselem Adorno, Itineraire d'Anselme, p.161 .

(٢)

ولعلنا نلاحظ من خلال أقوال هؤلاء الرحالة وكتاباتهم عن المدينة في العصر الجركسي أنها صارت تختلف كثيراً عما كان قبل حملة القبارصة التي كان لها عظيم الأثر في تدهور مظاهر عمرانها المختلفة، وانحسار العظمة الاقتصادية عن المدينة التي طالما كانت موضع إعجاب وتقدير من زارها في عصور سابقة على ذلك من الرحالة والجغرافيين العرب وغيرهم. فعلى سبيل المثال نجد الكاتب المراكشي صاحب كتاب "الاستبصار في عجائب الأمصار"

من تهدم منازلها وشوارعها المهجورة^(١)، وعلى الجانب الآخر نجد غستل يشير إلى فقر المدينة من الداخل، ويتمثل ذلك في تهدم المنازل حيث أنه بالكاد تجد ستة منازل من عشرة قائمة في مكانها، وذلك فيما عدا شارع القديس مرقس Mark، وبعض الشوارع التي تقود إلى أبواب المدينة حيث تكون مأهولة بالسكان^(٢).

هذا وقد شبّه كلاً من الرحالة مشلام والرحالة فريسكوبالدي، وكلاهما يحمل الجنسية الإيطالية، حجم مدينة الإسكندرية بحجم مدينة فلورنسا^(٣). بينما أورد الرحالة الإيطالي زكريا باجاني أن الإسكندرية تفوق مدينة تريفيز الإيطالية Treviso في حجمها، وأن طولها أكبر من

يروى أن عوف بن مالك حين دخل مدينة الإسكندرية أعجب بها، فقال لأهلها: "ما أحسن مدينتكم!"، فقالوا له: إن الإسكندر حين بناها قال: "ابني مدينة إلى الله فقيرة، وعن الناس غنية"، فبقيت بهجتها على مر الدهور.

وذكر أيضا الكاتب المراكشي أن "الإسكندرية تعجب كل من رآها لبهجتها، وحسن منظرها، وارتفاع مبانيها وإتقانها، وسعة شوارعها وطرقاتها، وهي برية بحرية، وفيها من النعم والأرزاق والفواكة ماليس ببلد مع طيب هوائها وتربتها". انظر: الاستبصار في عجائب الأمصار"، لكاتب مراكشي من كتاب القرن السادس الهجري (١٢م)، تعليق: سعد زغلول عبدالحميد، الإسكندرية، ١٩٥٨، ص ١٠١.

وأعجب الرحالة بن جبير -أيضا- بالمدينة من الداخل، ويتضح ذلك من خلال قوله: "أول ذلك حسن وضع البلد، واتساع مبانيه، حتى أنّ ما شاهدناه بلداً أوسع مسالك منه، ولا أعلى مبنى، ولا أعتق، ولا أحفل منه". انظر: ابن جبير: رحلة ابن جبير، دار صادر، بيروت، د.ت، ص ٤٠.

Martin baumgarten, The Travels of Martin Bumgratin, p. 392. (١)

Ghistele, Voyage en Egypte, p. 114. (٢)

من الجدير بالذكر أن حملة بطرس لوزنيان قد أصابت المدينة بالدمار في معظم أنحاءها؛ بدليل ما ورد على لسان أحد شيوخ المدينة الذي وصف الطريقة التي اتبعتها الفرنجة في إشعال النيران في المنازل والحوانيت في الإسكندرية قائلا: "رأيت الفرنجة يأتون إلى الحانوت المغلق الباب، فيمد أحدهم على بابه خطة سوداء، ويخط من فوقها خطة حمراء، ويلقم الخط النار؛ فيلتهب الباب بسرعة. وقيل: إن الفرنج كانوا يصطحبون معهم حلق الحراقات المغموسة بالزيت والقطران والزفت والنفط، فيضع أحدهم الحلقة الواحدة في نصل السهم الموضوع على متن قوس الركاب، ويلقم الحلقة النار، ويفك الوتر من الجوزة، فيخرج السهم صاعداً إلى السقف يركز فيه، فيلتهب الخشب بسرعة، فينزل إلى الأرض يحرق كل مافي البيت مما ليس لحملهم به حاجة" انظر: النويري: وقعة الإسكندرية، ص ٥٦.

Fresscobaldi, Visit to the Holy Place. p. 40.؛ meshulam, Jewish Traveller, p. 159. (٣)

عرضها^(١)، بينما أورد الرحالة الإيطالي نيكولاس دو مارتوني أن الإسكندرية أكبر من نابلس^(٢). وكذلك شبه الرحالة الألماني أرنولد فون هارف الإسكندرية بمدينة كولون Cologne الألمانية. وترى الباحثة أن سبب تشبيه الرحالة للإسكندرية بكولونيا يرجع إلى نشأته بجانب مدينة كولونيا في ألمانيا^(٣). أما السفير بيير مارتير دانغير فيبدو أنه كان لديه فكرة عن الإسكندرية قبل زيارته لها من خلال قراءته عنها؛ إذ ذكر وضع الإسكندرية قديماً قائلاً: "لقد كانت الإسكندرية فيما مضى شهيرة وكبيرة، تعجّ بالسكان، كما كانت جميلة وغنية؛ فهي عاصمة البطالمة إبان فترة حكمهم لمصر"، ولكن يبدو أن ما شاهده كان مغايراً لما قرأه عنها؛ إذ أنه حين تابع حديثه عن الإسكندرية قال: "على أنني لم أرها على هذا النحو"^(٤).

بينما نجد الرحالة فرنسيسكو سوريانو الوحيد بين أقرانه الذي أمدنا بمعلومات عن طول محيط المدينة قائلاً: "يصل طول محيطها إلى ستة أميال ونصف الميل"، كما أنه اتفق مع الرحالة مارتير دانغير حين قال: "لقد كانت المدينة فيما مضى مدينة شهيرة من الطراز الأول". في حين اختلف مع سابقه في وصفه لحوائط المدينة وأسوارها بأنها صغيرة قائلاً: "ويحيط بها الحوائط الصغيرة والخلجان حتى يومنا هذا"^(٥)؛ في حين وصفها معظم الرحالة أسوار الإسكندرية

(١) Zaccarian Pagani, Le Voyage d'Outremer. p. 172. ، تريفيز: مدينة شمال شرق إيطاليا في إقليم فينيتو وعاصمة مقاطعة تريفيزو، تبعد ١٥ كم جنوب غرب الضفة اليمنى لنهر بيافي بين خليج فينيسيا وجبال الألب. انظر: ، <http://ar.wikipedia.org/wiki>

(٢) Nicolase Martoni, Relation de Pelerinage De Nicolas, p. 588. ونابلس إحدى أكبر المدن الفلسطينية وأهمها موقعاً، وقد خضعت نابلس لحكم العديد من الأباطرة الرومان على مدى ٢٠٠٠ سنة. وفي القرنين الخامس والسادس للميلاد، وقد فتح العرب المسلمون نابلس في عام ٦٣٨م بقيادة عمرو بن العاص في خلافة أبي بكر الصديق <http://ar.wikipedia.org/wiki>

(٣) Harff, The Pilgrimage of Arnold, p. 93. كولونيا (بالألمانية كولن) مدينة في ولاية شمال الراين - فيستفالن في غرب ألمانيا، وهي رابع أكبر مدن ألمانيا، وتقع على نهر الراين بين مدينتي بون ودوسلدورف، ومن أهم معالمها كاتدرائية كولونيا التي يعود تاريخها إلى العصر الروماني. <http://ar.wikipedia.org/wiki/>.

(٤) Pierre Martyre, Relation del S. Pietro, p. 22. كذلك نجد أن الرحالة هانز توشر أشار إلى أشار إلى جمال المدينة في العصور القديمة إلا أنه لم يرى سوى الخراب الذي لحق بها ، ورغم ذلك فإنه يرى أن بعض المباني والمنشآت لاتزال تحمل سمات وآثر الجمال القديم .

Hans Thucher, Grundtlicher und Eigentlicher, p. 57 .

Suriano, Il trattato di Terra Santa, p. 187 . (٥)

انكشفت المدينة في أوائل العصر العربي عما كانت عليه في العصور القديمة؛ فبعد الفتح الثاني للإسكندرية عام ٢٥٥هـ قام عمر ابن العاص بإحداث فتحات في أسوار المدينة الشرقية والجنوبية الشرقية؛ مما أدى لانحسار العمران

المرتفعة المتينة؛ ويبدو أنه قد اختلط عليه الأمر حين ذكر الأطلال المحيطة بالمدينة من الخارج؛ فظن أنها أسوار المدينة وحوائطها. ويوضح ذلك التصور ما ذكره الرحالة فليكس فابرى فى وصفه للمدينة من الخارج حيث انفرد عن باقى الرحالة بالإشارة لوجود أطلال وأسوار قديمة حول المدينة^(١) حيث يقول: "قرأينا أطلالاً قديمة ضخمة لحوائط وأسوار كانت تمتد طويلاً وعرضاً". ويبدو أنه عند مشاهدته لتلك الأطلال قد استنتج أنها موقع المدينة القديم.

ومما تجدر الإشارة إليه هنا أن حوالى أربعة عشر رحالة قد أدلو بدلوهم فى وصف الإسكندرية .

السكندرية ناحية وسط المدينة لتتقلص مساحة المدينة المأهولة كثيراً عن مساحتها فى العصور القديمة، وظلت هكذا لزمن أحمد بن طولون الذى أعاد بناء الأسوار مكان المهذمة من الناحية الشرقية والجنوبية الشرقية، وراعى أن تحيط الأسوار الجديدة فقط بالمنطقة المأهولة بالسكان، وهى التى تحتاج للدفاع عنها، وبقيت خارج أسوار المدينة منطقتان كبيرتان فى شرق المدينة وغربها، فكانت المنطقة الشرقية تضم مقابر اليونان والرومان. أما المنطقة الجنوبية فكانت تضم بعض المزارع وبقية أطلال معبد السرابيوم، وبذلك أضحت مساحة المدينة فى زمن ابن طولون أقل من نصف مساحتها فى زمن الرومان، وبقيت على ذلك حتى دخول الحملة الفرنسية مصر . ، انظر جمال الدين الشيبان: تاريخ الإسكندرية، ص ٣٠-٣١. انظر خريطة رقم (٣) ص ٢٣٥ عن انكماش المدينة فى العصر العربى.

Fabri, Voyage en Egypte, p. 655.

(١)

٥- تحصينات الإسكندرية

نالت مدينة الإسكندرية إعجاب زائريها من مختلف الجنسيات، ولقد لفت نظر الباحثة أن ما يقرب من خمسة عشر رحالة من جملة الرحالة التي اعتمدت عليهم الدراسة والبالغ عددهم تسعة عشر رحالة قد أدلو بدلوهم في وصف تحصينات الإسكندرية، ويلاحظ أن رؤية الرحالة الأجانب وما سجلوه أثناء زيارتهم للإسكندرية اختلفت عن رؤية الرحالة المسلمين، إضافة إلى كون الرحالة الأجانب قد أبدوا اهتماماً كبيراً عند حديثهم عن تحصينات الإسكندرية، وربما فاق ما ذكره الرحالة العرب عن هذه التحصينات؛ وعلاوة على ذلك الاهتمام بالوصف الدقيق لها ما جاء في كتابات كثير من المؤرخين المسلمين^(١). فأضافوا لنا معلومات لم تكن لتتوصل إليها لولا الرجوع إلى كتابات هؤلاء الرحالة الأجانب الذين ألقوا الضوء على طبيعة تحصينات الإسكندرية في الفترات التي زاروا خلالها المدينة.

ونظراً لما احتلته مدينة الإسكندرية من مكانة كبيرة في عصر المماليك الجراكسة؛ فقد حرص سلاطين هذا العصر على توفير الحماية اللازمة للمدينة؛ فقاموا ببناء وترميم الأسوار، وأقاموا بها حامية عسكرية تدافع عنها ضد إغارات الأعداء كعادة المدن الهامة في تلك الآونة^(٢).

(١) بالنظر في رحلة ابن جبیر نجده قد أغفل الحديث عن أسوار وتحصينات المدينة. انظر: ابن جبیر: رحلة ابن جبیر، ص ١٤-١٨. وأيضاً نجد الحسن بن الوزان قد أشار إلى أسوار المدينة إشارة عابرة في قوله: "ويوجد قرب الأسوار، زيادة على ذلك، بابان تصل بينهما محجة". انظر: ليون الأفريقي: وصف أفريقيا، ص ١٩٤. كما أشار ابن فضل الله العمري، أيضاً، إشارة عابرة عن أسوار المدينة، فقال: "تستدير بها أسوار منيعة". انظر: ابن فضل الله العمري: مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، ج ٣، تحقيق: كامل سليمان الجبوري، دار الكتب العلمية، بيروت، ص ٣٣٧. وذكرت الأسوار بشيء من المبالغة؛ فقد ورد أن للإسكندرية سبعة أسوار أمام كل سور خندق وسور فصيل. انظر: المسعودي - أبي الحسن على بن الحسين بن علي المسعودي ت: ٣٤٦: مروج الذهب ومعادن الجواهر، ج ١ تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد، دار الفكر، بيروت، ١٩٧٣م، ط ٥، ص ٣٣٧. وانظر أيضاً: الحميري: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٧٥م، ط ١، ص ٥٤.

ولا نجد سوى القلقشندي الذي يعتبر أفضل المؤرخين المسلمين الذين قاموا بوصف تحصينات المدينة، فقال: "يستدير بها سوران منيعان، ويدور عليهما من خارجهما خندق في جوانب البلد المتصلة بالبر، ويتصل البحر بظاهرها من الجانب الغربي مما يلي الشمال إلى المشرق حيث دار النياية، وبهما أبراج حصينة عليها السناير المسترة والمجانيق المنصوبة". انظر: القلقشندي: صبح الأعشى، ج ٣، القاهرة، ١٩١٤م، ص ٤٠٧.

(٢) اهتمت الدولة المملوكية بصفة عامة بتحسين المدن بالقلاع الحصينة، وكان العديد من سلاطين هذه الدولة يتابع بنفسه الثغور وتحصيناتها، ويعاقب المقصرين والمهملين عقاباً عسيراً، وقد اعتاد المماليك العمل على تحسين مدنها ببناء سور عال ضخم، يحيط بالمدينة مع استغلال البيئة المحيطة من بحر أو نهر، كما كانوا يقومون بحفر خندق حول المدينة. وكان هناك أسلوب صارم لحراسة القلاع، يُكَلَّف به جنود ملتزمين، ويُمنع الإخلال بالحراسة لأي

وقد تمتعت الإسكندرية بأسوار قوية، شأنها فى ذلك شأن المدن الرومانية؛ لتقيها شر هجمات الأعداء، والمرجح أنه قد تمّ بناء أسوار المدينة فى عهد الإسكندر الأكبر، ثم أتمّ حكام البطالمة بنائها، ثم زاد فى تحصينها الرومان فيما بعد^(١).

والثابت أن أسوار الإسكندرية كانت عبارة عن سورين مزدوجين، ويفصل كل سور عن الآخر مسافة كبيرة، وتعلو هذه الأسوار أبراج تدعم وتزيد من مناعة الأسوار، ويبعد كل برج عن الآخر حوالى ٢٠٠ قدم، أى ما يعادل حوالى (٥٠م) خمسين متراً، وبها مسطحات فسيحة يتمركز بها الجنود، وتشحن هذه الأبراج بآلات الحرب. وتحيط هذه الأسوار بالمدينة من جميع الجهات، والمدينة محاطة بخندق بطولها من الخارج؛ ليزيد من مناعتها وتحصيناتها؛ وهذا الخندق يحيط بالمدينة من الجانب البرى فقط؛ لكونها تطلُّ على البحر من الجانب الغربى مما يلى الشمالى.

سبب، وينتشر داخل القلعة دوريات راجلة للمراقبة، ولم يكن النظام المملوكى يطالب القلاع الخاصة بالمدن بالانتصار فى حالة حدوث هجوم، إنما الصمود ضد أى عدوان. انظر: هانى فخرى عطية الجزار: النظام العسكرى فى دولة المماليك (٦٤٨-٩٢٣هـ / ١٢٥٠-١٥١٧م)، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الإسلامية، غزة، ٢٠٠٧ ص ١٤٠-١٤٣.

(١) اختلف المؤرخون فى شأن أسوار الإسكندرية القديمة ومُشيدها؛ فبعضهم يذهب للقول بأنه الإسكندر، يظنُّ بعضهم الآخر أنه بطليموس الأول، وقد ذكر إبراهيم نصحى نقلاً عن تاكيتوس "Tacitus" أنه أرجع بناء الأسوار إلى بطليموس الأول، أما غيره من المؤرخين، فإنهم لم يسيروا إلى الأسوار إلا فى سياق حادثة ما، ولا سبيل للشك فى أن أسوار الإسكندرية كانت أعظم من أسوار أى مدينة إغريقية أخرى فيما عدا أثينا، وقد أثبتت الأحداث ذلك؛ فقد فشل أنطيوخوس الرابع ملك سوريا فى عامى ١٧٠-١٦٨ ق.م فى الاستيلاء على المدينة، كذلك قضى دقلديانوس ثمانية أشهر للاستيلاء عليها فى عام ٢٩٥-٢٩٦. وما نستخلصه عن الأسوار القديمة للمدينة

أولاً: يحيط بالإسكندرية سور منذ تأسيسها، يبلغ أقصى طول له حوالى ١٥ ق.م.

ثانياً: حُصّنت هذه الأسوار بإقامة أبراج عليها فى مسافات متقاربة.

ثالثاً: كانت هذه الأسوار تتبع من الناحية الشمالية الشرقية مجرى الشاطيء حتى رأس لوخيّاس "Lochias"، ثم تتجه نحو القناة المتفرعة من الفرع الكانوبى. انظر: إبراهيم نصحى: تاريخ مصر، ج ١، ص ٣٨١؛ عبدالحليم نور الدين: مواقع الآثار اليونانية والرومانية فى مصر، ص ٤٦.

وترجح الباحثة أن بطليموس الأول هو من قام ببناء أسوار المدينة؛ فالإسكندر قد اقتصر دوره على اختيار الموقع، وكلف دينوكراتس بتخطيط المدينة، وخرج لاستكمال رحلته مرة أخرى تاركاً مهام بناء المدينة لصديقه بطليموس الأول.

ومن الجدير بالذكر أن أسوار مدينة الإسكندرية لم تكن وليدة عصر بعينه؛ إنما أقيمت منذ نشأت المدينة، وبمرور الوقت واختلاف العصور تغيرت عمارة الأسوار تبعاً لاختلاف الأحداث التي مرت على المدينة^(١).

وعند تناول وصف الرحالة الوارد أسمائهم بمتن البحث لأسوار مدينة الإسكندرية، نجد أن كلا من الرحالة بريدينباخ^(٢) وفيليكس فابري^(٣) قد أسهبا في وصفهما لتحصينات المدينة وأسوارها، فعلى

(١) جاء الاهتمام بترميم أسوار مدينة الإسكندرية الغربية في فترات مختلفة بعد تعرضها للتخريب في بعض مواضعها إثر أحداث عنيفة مرت بها المدينة، فقد تأثرت أسوار المدينة بالأحداث التي توالى عليها على مر العصور. ففي الفتح العربي أمر عمرو بن العاص بتخريب أجزاء من سور المدينة، وقد تطرق بعض المؤرخين العرب أمثال ابن عبدالحكم والمقرئزي إلى ذكر أن عمرو قد قام بتهديم السور كله عن آخره، وعلى ما يبدو أن ما يذكره هؤلاء المؤرخون يتضمن بعض المبالغة. وأغلب الظن أنه قد أحدث بعض من الثغرات في السور، ومن المرجح أن عمرو قد أبقى على الجانب الشمالي والشمالي الغربي والشمالي الشرقي من السور؛ لیساعد في صد هجمات المغيرين من البحر.

وفي العصر الطولوني، وأثناء زيارة أحمد بن طولون للإسكندرية سنة ٢٥٥هـ، أمر بإقامة سور على المدينة يحيط بأجزائها العامرة فقط؛ وبذلك فقدت المدينة جزءاً كبيراً من مساحتها خارج السور في المنطقة التي تقع شرق المدينة، والتي كانت تضم مقابر اليونان والرومان والمنطقة الجنوبية، بالإضافة إلى أطلال معبد السرابيوم، وبعض الآثار الرومانية، بعض المزارع.

وعلى النقيض، اهتم سلاطين المماليك، وخاصة بيبرس، بتحسين أسوار المدينة وترميمها الدائم. انظر: السيد عبدالعزيز سالم: تخطيط مدينة الإسكندرية وعمرانها في العصر الإسلامي، دار المعارف، ص ٧٥-٧٢.

كما حوصرت المدينة وخربت أسوارها بالمجانيق في العصر الفاطمي في سنة ٤٦٧ هـ / ١٠٧٥م أثناء ثورات إحدى طوائف الجيش الفاطمي على الوزير بدر الدين الجمالي، الذي استطاع إخماد ثورتهم بعد محاصرتهم في الإسكندرية، وأيضاً في سنة ٤٧٧ هـ / ١٠٨٤م خرج الأوحدي بدر الدين الجمالي على أبيه، وتحصن بالإسكندرية، فحاصره أبوه بها، وألح عليه القتال حتى دخل المدينة. والجدير بالذكر أن أسوار الإسكندرية التي تعرضت للتخريب تجددت في العصر الفاطمي نفسه في سنة ٥١٧ هـ / ١١٢٣م أيام الخليفة الأمر بأمرالله. وفي سنة ٥٦٦ هـ / ١١٧١م أثناء زيارة صلاح الدين الأيوبي للمدينة، وهو وزير للخليفة العاضد الفاطمي، حيث أمر صلاح الدين بإصلاح السور والأبراج. انظر خريطة رقم (٤) ص ٢٣٦. عن أسوار الإسكندرية وتحصيناتها، وانظر: درويش النخيلي: أضواء جديدة على أسوار الإسكندرية في أواسط القرن الثامن الهجري (أواسط القرن الرابع عشر الميلادي)، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٧م، ص ٣٠-٣١. ؛ سعد زغول عبد الحميد: الإسكندرية الإسلامية تاريخ المدينة من الفتح العربي إلى العصر الفاطمي، ط ٢، ٢٠٠٦، ص ١٠٩، ١٢٠. كما أوضح إيتين كومب أن أسوار الإسكندرية ظلت قائمة حتى القرن التاسع عشر. (B. Comb, Notes de Topographie et d'histoire Alexandrine, S. R. A. A) no. 36, 1964, p. 135.

Breydenbach, Les Saintes Pelegrination, p.66.

(٢

Fabri, Voyage en Egypte, p. 656.

(٣

الرغم من كون فابري وبريدنباخ رجال الدين، فمن المتوقع أن يكونا بعيدين كل البعد عن ساحات القتال والحرب، إلا أنهما استطاعا أن يوصفا التحصينات والاستعدادات العسكرية بدقة كبيرة؛ فكان فابري وبريدنباخ بذلك من أفضل الرحالة الذين زودوا البحث بسرد مُفصّل عن تحصينات المدينة، فوصفا الباب الموجود في السور الخارجي والمحيط بالإسكندرية بأنه: "باب كبير عالي مصنوع من الحديد محاط بالأبراج الدفاعية"^(١)، والمتاريس الحديدية"^(٢).

ولما كانت مدينة الإسكندرية محاطة بأسوار عالية مزدوجة، يفصل بينهما مسافة كبيرة تكفي لانتظار من يريد الدخول إلى المدينة لحين استكمال إجراءات الدخول من تفتيش وتحصيل الضرائب؛ فكانت تلك المسافة تتسع لنصب الخيام، وقضاء الليل بين السورين لعدد كبير من الناس والدواب^(٣). فثمة اتفاق بين رواية كلا من فليكس فابري وبرنارد دي بريدنباخ بأنهم قد حسبوا بين أسوار المدينة لقضاء الليل حتى يتم تحصيل الضرائب في اليوم التالي. ومن خلال رواية الرحالة فليكس فابري اتضح وجود باب مُخصص لدخول المسلمين وأهالي المدينة ونبلائها؛ فقد ذكر فابري أن الحراس منعوهم من الدخول من هذا الباب^(٤). والمرجح أن يكون هذا الباب هو باب رشيد؛ فقد كان مخصصا لدخول أهالي

(١) يزيد عدد الأبراج الموجودة في سور المدينة عن المائة برج، واتخذت هذه الأبراج أشكالاً مختلفة سواء في التخطيط أو الارتفاع؛ فبعضها كان يتكون من طابقين، وبعضها الآخر كان يتألف من ثلاثة طوابق، ومنها ما كان يظهر على حدته كأنه قلعة حصينة، وكانت هذه الأبراج تبرز عن الأسوار داخلاً وخارجاً، وترتفع بعظمة فوق الجدران للزود عنها، وزودت هذه الأبراج بكل ما يلزمها من عدد وأدوات عسكرية؛ فبأعلاها كانت تنصب المجانيق والمكاحل، ويُرفَع على كل برج من هذه الأبراج "أعلام وطبلخانات وأبواق وحرسية". انظر: أسامة أحمد إسماعيل: الإسكندرية، ج ٢، ص ٥٤٦.

(٢) Breydenbach, Les Saintes Pelegrination, p.66.؛ Fabri, Voyage en Egypte, p. 656.

(٣) Fabri, Voyage en Egypte, p. 658- 664. يقع بين السورين في معظم قطاعات الأسوار فراغ يتسع أحياناً ويضيق أحياناً أخرى، وكانت تشغله في مناطق معينة من السور منشآت مدنية وعسكرية، منها على سبيل المثال: دار الطراز، ودار الصناعة. انظر: أسامة إسماعيل، الإسكندرية، ج ٢، ص ٥٤٧.

(٤) يقول فابري: "وسرنا باتجاه باب المدينة الذي كان أمامنا ولكن عندما رأنا الحراس؛ أسرعوا باتجاهنا مسلحين بالعصى والسياط، وأغلقوا الأبواب دوننا معلنين أن هذا الباب مفتوح فقط للأهالي ونبلاء المسلمين، وأتباع محمد، وأنه لا توجد أية طريقة لفتحه لكلاهما وأتباع المسيح". Fabri, Voyage en Egypte, p. 656.

ويقع هذا الباب في السور الشرقي للمدينة؛ ولذا كان يُعرف قديماً بباب الشمس. وفي العصر الإسلامي سُمي بـ "باب رشيد"، أو "باب القاهرة"؛ وذلك لأنه كان يؤدي إلى طريق رشيد، ومنها إلى القاهرة. جمال الشيال: تاريخ الإسكندرية، ص ٣١. Comb, Les Leves de Graviere, D'Ortieres A Alexandrie, (1686), Bulletin of the Faculty of ARTS, University of Alexandria, vol, I, may, 1943, pp. 45-57.

المدينة، ويُعرّف مكانه بباب شرق في العصر الحاضر^(١). وانفرد فابري عن غيره من الرحالة بذكره وجود خندق يلتف حول المدينة^(٢). وقد أشار إليه عند دورانهم من باب رشيد إلى الباب الذي دخل هو ورفاقه منه، ومن المرجح أن يكون هذا الباب هو باب الديوان^(٣).

(١) يفتح في السور الشرقي باب واحد يسمى باب رشيد، ويعرف بهذا الاسم لكونه يفتح على الطريق المؤدى لرشيد، كما عرف أيضاً بباب القاهرة؛ نظراً لأنه يعد الباب الرئيس الذي يدخل منه القادم من القاهرة إلى المدينة، وسمى أيضاً بباب شرق لوقوعه في الجانب الشرقي للمدينة. وكان هذا الباب المدخل الرئيسي الذي يدخل منه سلاطين المماليك عند زيارتهم للإسكندرية، كما كان أحد الأبواب التي فرّ منها أهالي المدينة أثناء حملة بطرس لوزنيان على المدينة؛ حيث أحرقوا مصاريعه الخشبية لتسهيل عملية هروبهم، وقد قام الأمير صلاح الدين بن عرام نائب المدينة بتثبيت بابه عوضاً عن البابين اللذين أحرقهما الأهالي. انظر: جمال الشيال: الإسكندرية، ص ٣١. أسامة إسماعيل: الإسكندرية، ج ٢، ص ٥٦٢. للتفاصيل انظر: شكل رقم (٩) ص ٢٤٩ لباب رشيد.

Fabri, Voyage en Egypte, p. 656. (٢)

أحاط الخندق بالإسكندرية من جميع جوانب سورها إلا في ذلك الجزء المحاذي للطرف الغربي من السور الشمالي؛ حيث اقتحمت حملة بطرس المدينة من باب الديوان، ولذلك قام والي الإسكندرية بشق خندق بجانب سور المدينة من حيث اقتحم جنود بطرس المدينة، ولم يكن هذا الخندق موجوداً من قبل، وأتمّ صلاح الدين بن عرام حفر الخندق واصلًا إياه بالخندق القديم؛ وبذلك أحاط الخندق بالإسكندرية، كما قام ابن عرام بإعادة حفر الخندق الغربي خلف الباب الأخضر. انظر: النويري: وقعة الإسكندرية، ص ٢٤٤، وللتفاصيل انظر: درويش النخيلي: أضواء جديدة على أسوار الإسكندرية ص ٤٣-٤٥.

(٣) "وعندما رأنا حراس الأبواب هرعوا بإتجاهنا بعصيان وسياط، وأغلقوا الأبواب خلفهم معلنين أن هذا الباب مفتوح فقط للأهالي ونبلاء المسلمين، وأخبرنا الجمالين المصاحبين لنا أن عليهم أن يقودونا بمحاذاة الخندق وحتى باب المدينة الآخر؛ حيث يتم فحص الأجانب لمعرفة ما إذا كان مسموحاً لهم بدخول المدينة أم لا "

Fabri, Voyage en Egypte, p. 656.

وباب الديوان يفتح في السور الشمالي في أسوار الإسكندرية المملوكية، ويقع إلى الشرق من باب البحر باتجاه الميناء، وأطلق عليه اسم باب الديوان نظراً لقربه من الدائرة الجمركية أو مبنى الديوان الواقع داخل السور بين بابي البحر والديوان. انظر: النويري السكندري: الإمام، ج ٣، ص ٢٠١٣-٢٠١٥. انظر أيضاً: حسين النحال: الدائرة الجمركية، ص ٢٠. كما أطلق على هذا الباب اسم "الباب العتيق".

ويذكر بول كالة أن بوكوك قد أطلق عليه هذا الاسم (The Old Gate)، وقد وردت تسميته عند ماشو الذي أطلق عليه (Porte de La Douane)، وبسميه كومب "باب البضائع" حيث كانت السفن التجارية التي ترسو في الميناء، تقوم بتفريغ شحناتها من البضائع في قوارب تقوم بنقلها للشاطئ، ثم تنقل عبره إلى مبنى الديوان المجاور لذلك الباب، وقد تمّ إغلاق هذا الباب عند مجئ حملة بطرس للمدينة بأمر من ناظر الديوان، وهو شمس الدين بن ابي عذبية؛ وذلك لكي لا ينقل التجار بضائعهم المكدسة في الديوان تهرباً من سداد ما عليها من رسوم جمركية نظراً لانشغال الأهالي بصد هجوم بطرس وجنوده، وأهملت حراسة الأسوار من ناحيته، فلما وجده القبارصة المنسحبين من

ويُرجع فليكس فابري سبب تحصين المدينة بهذا الشكل إلى كثافة أعداد السفن الأجنبية التي تصل الإسكندرية يومياً، وقد واصل فليكس فابري حديثه مشيراً إلى أن سلاطين المماليك قد زوّدوا المدينة بعدد كبير من القوات والحراس خشية تعرضها للهجوم من قبل الفرنج^(١)، ويوضح فليكس فابري ذلك قائلاً: "ولا يملك السلطان في أي مكان من أراضيه أو مملكته حرس مثل حرس الإسكندرية؛ فهم يخشون من هجوم المسيحيين على المدينة أكثر من أي مكان آخر"^(٢). واتفق كلا من الرحالة أنسليم أدورنو وجان ثينود ومارتان بومجراتان وسيمون دو ساربوشى مع كلاً من الرحالة فليكس فابري بريدينباخ في وصف قوة تحصينات المدينة؛ فذكرو أنهم لم يروا مدينة أكثر منها تحصيناً، ووصفوا أسوار الإسكندرية بأنها أسوار عريضة، سميقة، وذات ارتفاع شاهق، وتعلو الأسوار أبراجاً دفاعية^(٣)، مُزوّدة

أمام باب البحر خالياً من الحراسة؛ أحرقوه واقتحموا المدينة من خلاله. وعن أبواب مدينة الإسكندرية . للتفاصيل انظر: درويش النخيلي: دراسة جديدة في طبوغرافية مدينة الإسكندرية زمن الملك الأشرف شعبان (٧٦٤-٧٧٨ هـ / ١٣٦٣-١٣٧٧م)، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٨م، ص ٢٢-٢٣؛ أسامة اسماعيل: الإسكندرية، ج ٢، ص ٥٥٣؛ رشيدة بسرور، مركز تجارى، ص ٣٤. انظر خريطة رقم (٤) ص ٢٣٦ .

(١) Fabri, Voyage en Egypte, p.725.

تخوّف سلاطين المماليك من الهجوم على الإسكندرية بسبب أعمال القرصنة المتكررة التي تعرضت لها المدينة، ففي سنة ١٤٠٣م، قام المارشال بوسيكو Boucicaut، الحاكم الفرنسى لجنوة، بالاشتراك مع جانوس ملك قبرص وفرسان الاستبارية بجزيرة رودس بشنّ غارة على الإسكندرية، ولكنها فشلت. وفي عام ١٤٠٨م، أبحر من الإسكندرية أحد مراكب القطلان يقلّ عدداً من التجار التونسيين لبلادهم، ولكن القطلان اتجهوا بهم إلى برشلونة ثم، باعدهم في سوق الرقيق، واستولوا على بضائعهم وأموالهم. وفي سنة ١٤١٦م، قام القطلان بالاشتراك مع قوات الميناء وما كان بها من تجار، فقتلوا عشرين منهم، وأسروا نحو ستين من المسلمين، كما استولوا على سفينتين للجنوبيين، وسفينة للبنادقة، وسفينة أخرى للمسلمين، وأبحروا بهم وضمن عليهم من تجار إلى رودس. انظر: أحمد دراج: المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجرى - الخامس عشر الميلادى، دار الفكر العربى، ١٩٦١م، ص ٢٢-٢٤.

وفي عهد السلطان الأشرف برسباى (١٤٢٢-١٤٣٧م) هاجم القطلان الإسكندرية، وأخذوا مركباً مليئاً بالتوابل والبهار، فيه بضائع بمائة ألف ديناراً؛ ولذلك حاول الأشرف برسباى العمل على حماية السفن من هجمات القرصنة، فأنشأ وظيفة مراقب السواحل، وعزز حاميات دمياط والإسكندرية، وأشرف بنفسه على بناء عدد من السفن الحربية لمواجهة خطر القرصنة. انظر: إيلاف عاصم مصطفى " دور البابوية والقرصنة فى شلّ حركة التجارة الشرقية فى البحر المتوسط ١٢٩١-١٤٩٨ م" ، مجلة كلية التربية (الجامعة المستنصرية)، العدد ٧٣، بغداد، ٢٠١٢م، ص ٢٨٠.

(٢) Fabri, Voyage en Egypte, p.725.

(٣) Anselm Adorno, Itineraire d'Anselme, p. 163.

Jean Thenaud, Le Voyage D'outremer, p. 26. , Baumgraten, The Travels of Martin Bumgratin, p. 392 .

بمنجانيق لحماية الميناء. وقد اُتسم وصف أنسليم أدورنوا بدقة ملاحظاته، خاصة عند حديثه عن أبواب المدينة؛ فذكر أنها: أبواب حديدية لا يعبرها الفرد بشكل مباشر، وإنما من خلال ممر متعرج، أى أن الأبواب لم تكن متوازية في اتجاه واحد؛ حتى لا تكون سهلة في عبورها^(١).

كما جاء وصف الرحالة الإيطالي نيكولاس دو مارتوني (١٣٩٤م) لتحصينات المدينة متفقاً مع وصف كلاً من فليكس فابري وبرنارد دي بريدنباخ (١٤٨٣م)^(٢)، بينما جاء وصف الرحالة عوبديا مقتضياً؛ فاقصر في ذكره لتحصينات المدينة على أنها محاطة بسور قوى^(٣). وتشير رواية الرحالة الألماني هانز توشر (١٤٨٠م) لتحصينات الإسكندرية وأسوارها إلى مدى الاتفاق في الوصف بينه وبين رواية فليكس فابري؛ فكلاهما قد وصفا أسوار المدينة بالقوة، وذكر هانز توشر شكل الأبراج المدعّمة

Simon De Sarebruche, Le saint voyage de Jhérusalem, p. 79.

اختلفت أنواع الأبراج الداعمة لأسوار الإسكندرية، فمنها: الضخم المبنى بالحجر الأبيض المنحوت الذي يتسم بالفخامة والعلو والمتانة، ومنها البريجات (الأبراج الصغيرة) التي تتخذ مراقبا، وما بها من مزاعل، بل إن هذه البريجات قد اُتسمت بالفخامة والبهاء أكثر من اُتصافها بالمتانة والحصانة، والأبراج بصفة عامة منها المستدير والمربع والموجودة على امتداد السورين. وقد اختلفت روايات الرحالة الأوروبيين في تحديد عدد هذه الأبراج، ويعود الاختلاف إلى أن بعض الرحالة يذكرون الأبراج القائمة جميعاً في السورين المزدوجين، ومنهم من يكتفى بالإشارة إلى أبراج السور الداخلى أو السور الخارجى فقط. انظر: درويش النخيلي: أضواء جديدة، ص ٤٠.

(١) Anselm Adorno, Itineraire d'Anselme, p. 163.

وأمدنا الرحالة العربى الحسن بن الوزان، المعاصر لفترة البحث، بمعلومات عن أبواب المدينة؛ فذكر أن للمدينة أربعة أبواب: أحدها في الشرق من ناحية النيل، والآخر في الجنوب ناحية البحيرة، والثالث في الغرب ناحية الصحراء، والرابع نحو البحر حيث يوجد الميناء. انظر: الحسن بن محمد الوزان: وصف أفريقيا، ج ١، ص ١٩٤.

وفي العصر العباسى تم بناء سور يحيط بالأجزاء العامرة من المدينة على أنقاض أسوارها القديمة، وفتحت به أربعة أبواب في اتجاهات الأبواب القديمة نفسها، وهى: (باب شرق) أو (باب رشيد)، والباب الغربى أو (باب القرافة)، والباب القبلى (باب سدرة)، والباب البحرى (باب البحر). انظر: طارق تركى: الفن المملوكى عظمة وسحر سلاطين، الدار المصرية اللبنانية، المجلس الأعلى للآثار، ص ١٩٥.

(٢) "حوائط المدينة جميلة، مليئة بالأبراج والحصون الأمامية، وعلى هذه الأبراج آلات حربية"

Nicolas Martoni, Relation de Pelerinage De Nicolas. p. 589.

ويتضح من خلال رواية الرحالة نيكولاس دو مارتوني، وكلا من رواية الرحالة فليكس فابري وبريدنباخ أن الإسكندرية تمتعت خلال ٨٩ سنة - الفارق الزمني بين الرحلتين - بتحصينات قوية؛ حيث لم يتوانى سلاطين المماليك في صيانة تلك التحصينات.

(٣) Obadiah Da Bertinoro, Jewish Traveller, p. 212.

لسور المدينة؛ فأورد أنها أبراج مستديرة الشكل^(١)، ودعم توشر وصفه لهذه التحصينات بذكره لوجود خندق يمثل مرحلة دفاعية في المنطقة الفاصلة بين السورين^(٢).

ويتناول رواية الرحالة جوس فان غستل نجده وصف أيضاً الأسوار المزدوجة للإسكندرية والأبراج. إلا أنه تميّز عن غيره من الرحالة بوصفه الدقيق للأبراج المُدعّمة للسور؛ فحدد المسافة التي تفصل كل برج عن الآخر بحوالى نصف كيلو متر تقريباً، هذا إضافة إلى تحديده الخامات المستخدمة في بناء هذه الأبراج، فذكر أنها بُنيت من الحجارة البيضاء (الحجر الجيري) ، ومن ثم تضيف لهذه الأبراج قوة وصلابة^(٣).

(١) اتخذت بعض الأبراج الداعمة لسور الإسكندرية الشكل المستدير أو الأسطواني، ومثال على ذلك برج الزهرى. وتكمن أهمية برج الزهرى في كونه ثانياً الأبراج الحربية التي لاتزال قائمة حتى الآن بعد قلعة قايتباى، ويقع البرج حالياً بجانب سور استاد الإسكندرية الرياضى في مواجهة ضريح الشيخ محمد الزهرى الذى نسب إليه البرج . أما عن وصف البرج المعماري فهو عبارة عن برج ضخم نصف أسطواني تقريباً، يتكون من ثلاثة طوابق، ويبلغ ارتفاعه ٩.٦٠ م، ومُشيد بالحجر الجيري، ويتخلل البناء من الداخل قطع جرانيتية استخدمت كدعامات لتقوية الجدران، ويحتوى على برجين أسطوانيين، يقع الأول من الناحية الجنوبية الشرقية بينما الآخر من الناحية الغربية، وقد أدخل على هذا البرج تغييرات عديدة وترميمات سواء في العصر العثماني أو في العصور التالية، كما قامت هيئة الآثار المصرية بإجراء ترميمات عليه.

وأيضاً اتخذت بعض الأبراج الأخرى الشكل المستطيل مثل: البرج الشرقى الواقع شمال باب رشيد أو باب شرق، ولذلك عرف بالبرج الشمالى، يتكون من برجين متلاصقين: الأول مستطيل الشكل، والآخر إسطواني الشكل. أسامة إسماعيل: الإسكندرية، ج٢، ص ٥٨١-٥٨٤. سحر محمد القطرى: الاستحكامات الحربية بمدينة الإسكندرية في العصر المملوكى، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة طنطا، ١٩٩٢م، ص ٧٢ ، ٩٢.

Hans Thucher, Grundtlicher und Eigentlicher, p. 57. (٢)

واتفق هانز توشر مع فابرى في ذكره لوجود خندق يزيد من تحصين المدينة، ووصف فابرى طريقة عبور هذا الخندق؛ فأورد أن أمام السور الخارجى يوجد جسر منحنى إلى الداخل، يصل إلى السور الداخلى، وبإنزاله يتمكّنوا من عبور هذا الخندق.

(٣) "وتحوى هذه المدينة أسوار جميلة جداً، وأبراج حتى أن منظرها من الخارج رائع للناظرين، وأسوارها مزدوجة" Ghistel, Voyage en Egypte. p. 111.

يوضح لنا بول كاله أن أسوار الإسكندرية قد تأثرت بالأحداث التي توالى عليها؛ فيرى أن الظروف الحربية حثّت بناء أسوار جديدة تحيط بأسوار المدينة القديمة، وبيّنت الأحوال المضطربة التي بنيت أثنائها الأسوار التي ترجع إلى العصور الوسطى أن نظام البناء كان غير منتظم، وغير مرتب؛ فلقد اختلطت مواد البناء بمواد بناء قديمة مثل: قطع من الرخام أو أعمدة قديمة...وماشابه ذلك، ووجدت هذه المواد داخل الأسوار، ولم تستطع الإصلاحات التي جرت بعد ذلك محو تلك السمات، ويتضح من خلال ذلك أن تلك الأسوار قد بنيت بسرعة هائلة بالمواد الموجودة

وانفرد الرحالة اليهودى مشلام بن مناحم عن غيره من الرحالة بتحديدده لسمك السور الخاص بالمدينة، فقدّره بعشرة أذرع بما يعادل خمسة أمتار تقريباً^(١)، كما حدد عدد الأبراج المُدعّمة للأسوار، فقال: "يحيط بالمدينة سور جميل، مُزوّد باثنين وعشرين برجاً صغيراً، فيبدو المنظر كما لو كان تاجاً على جانب واحد من المدينة"، كما انفرد الرحالة بذكره لعدد الحراس المرابطين خلف الأسوار داخلها؛ فيقومون على حراسة المدينة، فقد بلغ عددهم ثمانمائة مملوكا، يقومون بحراسة المدينة كل ليلة^(٢). وإحفاقا للحق، لقد كانت رواية الرحالة مشلام غنية بالمعلومات عن تحصينات الإسكندرية وأسوارها؛ فسدت بعض الفجوات الموجودة فى روايات الرحالة الآخرين، ويؤكد الرحالة أنه قد استقى المعلومات التى دُونها فى روايته من مرافقه الترجمان^(٣).

وعندما نأتى للحديث عن رواية الرحالة الرئيس بيرى Piri Re'is، نجد أنه قد انفرد بذكر طول أسوار المدينة، مشيراً إلى أن طولها يبلغ ثمانية أميال^(٤)، وعلاوة على ذلك أشار إلى تهدم الجزء الداخلى من سور المدينة فى زمانه. وتعلل الباحثة انفرد الرحالة الرئيس بيرى بذكره تهدم بعض أجزاء السور الداخلى بأن الرحالة ربما قد زار الإسكندرية فى أواخر عصر المماليك الجراكسة عام ١٥١٧م. ثم استأنف الرحالة حديثه مؤكّداً أن هذا السور قد تمّ إعادة بنائه مرة أخرى^(٥).

تحت أيديهم والمتوفرة فى ذلك الوقت. Pul Kahle, Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria, Der islam, xii (leipzig, 1922), p. 40.

(١) من خلال دراسة بعض الآثار المتبقية من أسوار الإسكندرية القديمة، وخاصة السور الشرقى للمدينة وجد أن سمك السور يبلغ ٤ أمتار. انظر: سحر القطرى، الاستحكامات الحربية، ص ٦٧.

(٢) Meshulla, Jewish Traveller, p. 158 .

(٣) أورد مشلام بن مناحم أنه أستقى معلوماته من كبير التراجمة الرسمى تغرى بردى (Tagri Vardi)، وأستطاع الالتقاء به، وهو يهودى المولد من أصل أسباني، وأشار مشلام أن تغرى بردى قد أعتق الأسلام ليتجنب تعذيبه. انظر: comb, Notes de Topographie et d'histoire, p. 144.

(٤) Robert Mantran: La Description des Cotes de L'Egypte, p. 296.

يبليغ محيط السور بأكمله حوالى ١٥ كم، وكان مزوّداً بأبراج على مسافات متقاربة. انظر: عبدالحليم نور الدين: مواقع الآثار اليونانية فى مصر، الطبعة الخامسة، القاهرة، ٢٠١٠م، ص ٤٦، فى حين أن جون مارلو ذكر أن المحيط الخارجى للأسوار يبلغ حوالى ١٢ ميلاً. انظر: جون مارلو: العصر الذهبى، ص ٦١.

(٥) توالى أعمال الإصلاح والترميم على أسوار الإسكندرية عبر عصر دولتى سلاطين المماليك؛ نظراً للأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمدينة، ويظهر ذلك من خلال أعمال الترميم الذى تمّت فى عهد السلطان الظاهر بيبرس عام ٦٥٩ هـ / ١٢٦٠م لمنع أى غزو من البحر، كما أعاد بنائها الناصر محمد عام ٧٠٣ هـ / ١٣٠٣م، كما وجه السلطان قنصوة الغورى بعض أموال الضرائب لترميم الأسوار. انظر: طارق تركى: الفن المملوكى، ص ١٩٥.

ويبدو أن عملية تجديد السور وإعادة بناء الأجزاء التي تهدمت قبل تلك الفترة، كانت لإضافة مزيد من التحصين والتأمين للمدينة، ومحاولة إكسابها القوة والقدرة على صد أى هجوم خارجي، ومنع الأعداء من اقتحامها، وبخاصة من قبل الدولة العثمانية.

وجاءت رواية كلاً من: الرحالة سيمون دي ساربوشى، والرحالة المجهول، وفريسكوبالدى مقتصرة على وصف الأسوار المزدوجة والأبراج شديدة الفخامة، وينجلى ذلك وفق قولهم: "بعدها يتجه الحجاج لمشاهدة القصور والحوائط المزدوجة، شديدة القوة، المزيّنة بأبراج شديدة الفخامة"^(١). ويرر فريسكوبالدى سبب تحصين المسلمين للإسكندرية بقوله: "والحقيقة أن المسلمين قد قاموا بعد استردادهم لها بتحسينها بشكل جيد من خلال أسوار جميلة، وأبراج مستديرة، وخنادق جيدة"^(٢). وفي النهاية وصف الرحالة الألماني أرنولد فون هارف تحصينات المدينة فى معرض حديثه عن الدمار والخراب الذى حلّ بالمدينة نتيجة حملة بطرس لوزيان سنة ١٣٦٥م؛ فذكر أنها ما تزال بحالة جيدة، فقال: "ورغم كثرة الأطلال والمبانى المهدّمة، إلا أن أسوارها وأبراجها وخنادقها ما تزال بحالة جيدة، وتبدو أنها بنيت على الطراز المسيحي"^(٣).

(١) Voyageur Anonyme, Un pèlerinage en Terre Sainte, p. 104.

(٢) Frescobaldi, Visit To the Holy Places, p. 39.

لم تكن الأسوار الحصينة والقوية للإسكندرية حائلاً دون سقوطها فى يد الملك بطرس لوزيان سنة ١٣٦٥م؛ فلقد دخلت جنود الحملة المدينة، وأعملوا بها سيفهم، وأسروا الكثير من أهلها، ومات الكثير من جراء التدافع للهروب من المدينة، كما أحدثت القبارصة بعض الثغرات فى أسوارها من جراء حصارهم لها، وضربهم للأسوار بالأسلحة. وعندما علم السلطان بنياً هذه الحملة أعدّ الجند، ولكن سرعان ما رحل الغزاة عن المدينة؛ فأمر السلطان الأمراء بإعادة ترميم الأسوار، وما تهدم فى المدينة. انظر: المقريزى: السلوك، ج ٤ / ق ١، ص ٢٨٤.؛ ابن إياس: بدائع الزهور، ج ٢، ص ٢١.

(٣) Harff, The Pilgrimage of Arnold, p. 93.

كان الرحالة، وخاصة الأوروبيين منهم، يشعرون بالانبهار فور اقترابهم من الإسكندرية براً أو بحراً؛ وهم يلاحظون أسوارها وأبراجها، ولا يزال هذا الشعور ينتابهم حتى بعد حملة بطرس لوزيان. ولكنهم لاحظوا الفرق الواضح بين مظهر المدينة عندما يتراءى لهم من الخارج، والذى يدل على الحصانة، وما أصابها من انحسار عمراني؛ نتيجة لما حلّ بها من دمار فى بعض أحيائها. انظر: درويش النخيلي: أضواء جديدة، ص ٢٠.

وقد ضاقت رقعة المدينة؛ فلم تكن الأسوار التى تحيط بها فى العصور الوسطى هى التى كانت تحيط بها فى أول أيامها. ولكن الشكل العام لتلك الأسوار، فى أغلب الظن، لا يزال على عهده؛ فقد كانت إقامة الأسوار ظاهرة سائدة فى تحصين المدن فى العصر الهلينيستى لحمايتها من أى هجمات معادية، وأقام "دينو قراطيس" ببناء الأسوار، فشملت: رقودة، والقرى الفرعونية المحيطة بالمدينة فى ذلك الوقت. ويمرور الوقت تم استبعاد الكثير من هذه الأجزاء

وتلاحظ الباحثة أن معظم رحالة هذه الدراسة قد شاركوا فى وصف تحصينات الإسكندرية بشكل متوازن من حيث الأسهاب أو الأختصار ولكن تلاحظ الباحثة أن كل من بيير مارتير دانغير وفرنسيسكو سوريانو و زكريا باجانى لم تكن لهم إشارة واضحة عن وصف الإسكندرية (١)

أثناء ترميم الأسوار على مر العصور. انظر: ألفريد بتلر، فتح العرب لمصر، تعريب: محمد فريد أبو حديد بك، مكتبة مدبولى، ط٢، ١٩٩٦ م، ص٤١٦؛ حنان أبو الذهب: الحى الوطنى، ص ٨٥.

(١) انظر جدول رقم (٣) ص ٢٢٥.

٦- دمار الإسكندرية

وفى الواقع، تحمل روايات الرحالة عن مدينة الإسكندرية وأسوارها وتحصيناتها بين طياتها المزيد من التناقضات؛ فالمدقق فيها يلاحظ الإشارة الصريحة إلى أن الإسكندرية بقدر ما كانت تذهل زائريها من الخارج بروعتها وجمال حوائطها، وأسوارها المتينة، ومظهرها الخلاب، بقدر ما كانت تصدمهم المناظر والمشاهدات التي وقعت عليهم أعينهم بمجرد الولوج إلى داخل تلك الأسوار والتحصينات؛ فيفاجئوا بمدينة مليئة بالدمار والخراب؛ فيتحول ذلك الإعجاب فى نفوس الرحالة إلى حالة من الخوف والرعب؛ فيتساءلوا عن سبب ذلك الخراب والدمار الذى لحق بتلك المدينة العظيمة الشأن؛ وقد وجدت الباحثة هذه النتيجة من خلال فحص وتحليل روايات أربعة عشر رحالة أدلوا بدلوهم فى وصف الدمار الذى تعرضت له المدينة ، فذهب فريق من هؤلاء الرحالة إلى أن الدمار الذى حلَّ بالإسكندرية كان بسبب ظلم سلاطين المماليك لسكان تلك المدينة^(١) ، بينما هناك فريق آخر من الرحالة قد أكدوا على أن حملة بطرس لوزنيان Peter Lusignan (١٣٥٩/١٣٦٩م) هى التى أضرت المدينة بهذا الشكل، فى حين لم يذكر بعض الرحالة سبباً لذلك الدمار^(٢).

وترجح الباحثة أن مقدمات ما أصاب الإسكندرية من دمار وخراب كانت سابقة زمنياً على حملة بطرس لوزنيان؛ فقد تمثلت هذه المقدمات والأسباب فى ظلم الحكام، وتنافس الأمراء، وما فتئ بالبلاد من أمراض وأوبئة، ثم جاءت حملة بطرس لتكمل ما أصاب المدينة؛ فقد استغل بطرس لوزنيان ملك قبرص فرصة ضعف الحكام فى تلك الفترة بعد وفاة السلطان الناصر محمد

(١) من مظاهر العنف الذى اتصف به عصر المماليك ما حدث فى حكم السلطان الأشرف شعبان بن حسين الذى تولى السلطنة، وعمره لم يتجاوز الثلاثة عشر عام؛ فكان يلبغا الخاصكى المُدبِّر الفعلى لشئون البلاد، وكان غشوماً ظلوماً، حكم البلاد لمصلحته الخاصة. وفى غياب السلطان ازداد بطش يلبغا الخاصكى؛ فسادت البلاد عامة والإسكندرية خاصة موجة من الاضطرابات؛ فلقد زادت الخلافات بين أمراء البلاد، وأصاب البلاد فتن داخلية تحولت إلى معارك. انظر: أسامة اسماعيل: الإسكندرية، ج١، ص٢٦٩.

(٢) شهد القرن الثالث عشر الميلادى تصفية الإمارات الصليبية، وطرد الصليبيين نهائياً من فلسطين؛ وكرد فعل للغرب الصليبي قررت البابوية تحريم الإتجار مع الدولة المملوكية، ويتم توقيع عقوبة الحرمان على كل من يقوم بالإتجار مع المماليك، ولكن مساعى البابوية قد باءت بالفشل؛ فقد طغى حب الكسب المادى على الوازع الدينى، ولذلك عاد الدعاة الصليبيين إلى إحياء فكرة مهاجمة مصر عسكرياً، فاتجهت خطتهم للاستيلاء على الإسكندرية، والزحف منها الى دمياط بعد فشل حملتهم على دمياط . وكانت حملة بطرس الأول لوزنيان ملك قبرص ضد الإسكندرية، والتي باءت بالفشل، أخر محاولة صليبية حتى نهاية هذا القرن. انظر: أحمد دراج: المماليك والفرنج، ص٨.

بن قلاون في سنة ٧٤١هـ / ١٣٤٠م ؛ فأعدّ حملة بمساعدة بعض القوى الأوروبية^(١)، واتجه إلى الإسكندرية، فوصلوا شاطئها يوم الخميس (٩ أكتوبر سنة ١٣٦٥م بما يوازي ٢١ محرم ٧٦٧هـ)^(٢)؛ فدخلها في أثناء غياب واليها صلاح الدين خليل بن عرام^(٣)؛ فقد كان متغيباً عن الإسكندرية يؤدى فريضة الحج، وأتاب عنه بأمر من الأمير يلبغا الخاصكى، أمير يسمى جنغرا لم يكن على علم بأمر المدينة، فدخل بطرس وجنوده المدينة بعد الاشتباك مع الأهالي، وانتشروا

(١) من أكثر القوى الأوربية التي أقدمت على مساعدة القبارصة في الهجوم على مصر وسواحلها الشمالية، كانت الفرسان الأسيبتارية أصحاب جزيرة رودس الذين انتقلوا بعد سقوط عكا إلى قبرص عام ١٢٩١م، غير أنهم أصبحوا غير مرغوب فيهم بسبب تدخلهم المستمر في شئون البلاد الداخلية، ولكنهم سرعان ما قاموا بالاستيلاء على جزيرة رودس سنة ١٣٠٨م، وفرضوا سيطرتهم عليها، وبذلك أصبحت من أقوى الحصون الدفاعية في البحر المتوسط، واتفقت أهداف الفرسان الأسيبتارية في رودس مع أهداف آل لوزنيان في قبرص؛ فتعاونوا معاً ضد دولة المماليك في مصر والشام، وأغاروا على الإسكندرية بحكم كونها الحصن الأمامي لمصر المؤجّه لهم.

ومن الجدير بالذكر أن حملة بطرس لوزنيان لم تكن إلا حلقة من حلقات الصراع الصليبي بين المشرق الإسلامي والغرب الأوربي؛ فبعد فشل مساعي الحملة، وضع الفرنجة خططا لغزو الشرق، فقاموا بعمليات تخريب واسعة على الموانئ الشمالية لمصر، وشنوا عمليات سلب ونهب وقرصنة في البحر المتوسط؛ كان من شأنها الإضرار بتجارة المماليك. انظر: إبراهيم طرخان: مصر في عصر دولة المماليك الجراكسة (١٣٨٢ - ١٥١٧)، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٠م، ص ٩٦. ؛ أحمد دراج: المماليك والفرنج، ص ٩٠؛ أسامة إسماعيل: الإسكندرية، ج ١، ص ٢٣٠-٢٤٤. ؛ محمد سهيل طقوش: تاريخ المماليك في مصر وبلاد الشام (٦٤٨-٩٢٣هـ / ١٢٥٠-١٥١٧م)، دار النفائس، ١٩٩٩م، ص ٣١٢-٣١٢.

(٢) لم تمنع أسوار المدينة الحصينة، التي أفاض الشاعر غليوم ماشو في وصفه قوة تحصيناتها، علاوة على دهشة جنود الحملة من حصانة المدينة، بطرس من اقتحامها. انظر عن ذلك غليوم دى ماخوت: اجتياح الإسكندرية عام ١٣٦٥م، ترجمة: سهيل زكار، دمشق، دار التكوين، ٢٠٠٧، ص ١١٤.

وقد أورد ماشو أن أحد الرجال، ويدعى برسفال الكولوني Perceval De Cologne، وكان أسيراً في الإسكندرية، فمكث هناك فترة طويلة، وأصبح على علم بخبايا المدينة ودروبها، وأشار على بطرس أن يكون هجومه على الإسكندرية في يوم الجمعة الذي تفتتح فيه الأبواب، ولا تتولى الحامية الدفاع عن المدينة في ذلك اليوم، كما اقترح عليه الهجوم من جهة الميناء القديم. انظر: أسامة إسماعيل، الإسكندرية، ج ١، ص ٢٥٣.

(٣) أورد المقرئ في كتابه السلوك أن: الأمير صلاح الدين خليل بن عرام قد بعث برسالة للسلطان يخبره باهتمام الفرنج بغزو الإسكندرية، ولكن لم يبد السلطان أى اهتمام، وبخروج صلاح الدين بن عرام للحج أناب عنه الأمير جنغرا، وهذا ما أورده المقرئ، فقال: "وكان أهل الثغر قد بلغهم منذ أشهر اهتمام الفرنج بغزوهم، فكتب بذلك للأمير صلاح الدين خليل بن عرام - متولى الثغر - إلى السلطان والأمير يلبغا، فلم يكن من الدولة اهتمام بأمرهم، فلما توجه ابن عرام إلى الحج، وأستتاب عنه في الثغر الأمير جنغرا أحد أمراء العشرات. المقرئ: السلوك، ج ٣ - ١، ص ١٠٤.

في شوارعها يعملون فيها الفساد والقتل والسلب^(١)، ولكنهم ما لبثوا أن سارعوا بالفرار والانسحاب من الإسكندرية عقب استعداد الأشرف شعبان^(٢) وجنوده للتوجه نحو المدينة، وبذلك نجد أن حملة بطرس لم تلبث في المدينة أكثر من أربعة أيام؛ وفروا حاملين معهم ما سرقوه من الإسكندرية حتى ثقلت سفنهم بما نهبوه^(٣).

(١) أعمل القبارصة الفساد والخراب في المدينة؛ فقاموا بإحراق حوانيت الصرف بكاملها، وسوق القشاشين بالمعارج، والحوانيت الملاصقة لقيسارية الأعاجم من خارجها من الجهة الشرقية، وحوانيت شارع المرجانيين، وبعض الفنادق، وفندق الطيبة، وفندق الجوكندار، وفندق الدماميني الذي بسوق الجوار، ووكالة الكتان المقابلة للجامع الجبوشي، وأحرقوا فندق الكيتلان، وفندق الجنوبيين، وفندق المراسيليين، وصارت النار تشتعل في البندق والبضائع، ثم كسروا حوانيت الشماعين. ويعد نهب قياسر البزازين، وكسروا أيضاً حوانيت الصاغة، كما نهبوا حوانيت الصرف. انظر: النويري: وقعة الإسكندرية، ص ٥٥، ٥٦، ٥٧، ٥٩. سهير محمد نعينع: الحروب الصليبية المتأخرة حملة بطرس الأول لوسنيان على الإسكندرية ٧٤٧هـ/١٣٦٥م، دار عين للدراسات والبحوث، ط ١، ٢٠٠٢، ص ١٨٠. أسامة إسماعيل: الإسكندرية، ج ٢، ص ٣٠٠-٣٠٤.

(٢) هو الملك الأشرف، أبو المعالي زين الدين شعبان ابن الأمجد مجد الدين حسين ابن الملك الناصر محمد بن قلاوون، وهو الثاني والعشرون من ملوك الترك وأولادهم بالديار المصرية، بويغ بالسلطنة في يوم الثلاثاء خامس شهر شعبان سنة أربعة وستين وسبعمائة، وتلقب بالملك الأشرف، ولبس خلعة السلطنة، وكان يبلغ من العمر نحو اثنتي عشر سنة. انظر: ابن اياس: بدائع الزهور في وقائع الدهور، ج ٢، ص ٣.

(٣) اختلفت المصادر في تحديد المدة الزمنية لحملة بطرس لوزنيان بالإسكندرية؛ فنجد ابن كثير يصرح بأن عدد الأيام هي خمسة أيام حيث قال: "وصلوا إليها يوم الأربعاء ٢٢ من شهر الله المحرم؛ فلم يجدوا لها نائباً ولا جيشاً... وأقاموا بها يوم الجمعة والسبت والأحد والاثنين والثلاثاء، فلما كان صبيحة الأربعاء قدم الشاليش المصري، فأقلعت الفرنج، لعنهم الله".

أما المؤرخ المقرئ المقريزي فأورد أن الحملة أقامت بالمدينة ثمانية أيام قائلاً: "وأقاموا بها إلى يوم الخميس ثامن عشرين، ثم أقلعوا ومعهم خمسة آلاف أسير، فكانت أقامتهم ثمانية أيام". أما ابن تغري بردي فنذكر أن الحملة ظلت لمدة ثلاث أيام حيث قال: "وصلت حملت بطرس للإسكندرية ١٠ أكتوبر، وانسابت قواتهم في شوارع المدينة يحرقون المدينة والمساجد، ويخربون الخانات، ويدمرون المنازل، وقضى الصليبيون في المدينة على هذا النحو ثلاثة أيام، كانت أسود الأيام في تاريخ الثغر".

وترجح الباحثة أن المدة الزمنية التي قضتها الحملة بالمدينة بحوالي خمسة أيام، كما ذكر ابن كثير حيث أن خمسة أيام مدة كافية لإعداد جيش وتوجيهه للإسكندرية. انظر: ابن كثير: البداية والنهاية، ج ١٨، تحقيق: عبدالله بن عبدالمحسن التركي، مركز البحوث والدراسات العربية الإسلامية، القاهرة، ١٤١٩هـ-١٩٩٨م، ص ٢٥٤؛ المقريزي: السلوك، ج ٣-١، ص ٢٥٤؛ ابن تغري بردي: النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج ١١، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، ١٩٦٣م، ص ٢٩؛ انظر أيضاً سعيد عبدالفتاح عاشور: العصر المماليكي في مصر والشام، ص ١٣٨.

والجدير بالذكر فإن حملة بطرس لوزنيان لم تكن الحملة الوحيدة التي وجهت إلى الإسكندرية؛ فقد عانت الإسكندرية من حملات القبارصة وغيرهم من الصليبيين، ولكن كانت هذه الحملة من أعنف الحملات التي ألحقت أشد الضرر بالمدينة^(١).

وكان فيليكس فابري ومن الرحالة الذين سجلوا انطباعهم عن المدينة من الداخل؛ فتناول وصف شكل المدينة عند دخوله ورفاقه إليها، وبيان ذهولهم من كم الأطلال والخراب الذي حلَّ بها، وأرجع الرحالة فيليكس فابري سبب الدمار الذي حل بالمدينة إلى حملة بطرس لوزنيان؛ فأورد أن بطرس لوزنيان أخو ملك قبرص عام ١٢٣٠م قام بتسليح أسطول بمساعدة أهل كتالونيا وفرنسا، وهاجم الإسكندرية؛ وقام بسلبها وتخريب مبانيها^(٢). وقد أخطأ الرحالة في تحديده لتاريخ

(١) أشار المقرئى لحملة بطرس لوزنيان وما ألحقته من ضرر بالمدينة، فقال: "فكانت هذه الواقعة من أشنع ما مر بالإسكندرية من الحوادث؛ ففيها اختلت أحوالها، واتضع أهلها، وقلت أموالها، وزالت نعمهم". وكذلك شهد القرن الخامس عشر العديد من غارات القراصنة القطلان، بالتعاون مع القبارصة وفرسان الاستبائية بردوس على السواحل والثغور المصرية، ومن أمثلة الغارات المتكررة: قيام القبارصة بالهجوم على الإسكندرية عام ١٢٩٢م بقيادة هنرى الثانى ملك قبرص، وذلك بعد سقوط عكا مباشرة، كما قام القبارصة بالاشتراك مع القطلان فى مهاجمة الشواطئ المصرية، والشواطئ الشامية، ومراكب المسلمين فى المياه الشرقية بالبحر المتوسط خلال الأعوام التالية ١٤١٨م و١٤١٩م و١٤٢٠م، كما قام القبارصة والكتلان بغارات على موانئ الإسكندرية فى شعبان ٨٢٥ هـ/ أغسطس ١٤٢٢م، وكانت هذه الغارة من أشد الغارات التى ألحقت بالمدينة لدرجة أنه قد تعذر إحصاء الخسائر، فقد وقع الكثير من أهالى المدينة والتجار فى الأسر، ونقلوا إلى قبرص ورودىس. انظر: إبراهيم طرخان: دولة المماليك الجراكسة، ص ٩٦. انظر أيضا: أحمد دراج: المماليك والفرنج، ص ٢٤ : ٣٢.

Fabri, Voyage en Egypte, p. 665.

(٢)

نزلت حملة بطرس لوزنيان الإسكندرية فى سبعين مركباً من المراكب الحربية المشحونة بالمقاتلين؛ فدخلوا المدينة يوم الجمعة، فخرج لهم نائب الإسكندرية وأهلها لكنهم انكسروا وانسحبوا؛ فدخلها الفرنجة، ونهبوا أسواقها وبيوتها، وقتلوا عدد كبير من المسلمين، ومضوا إلى باب سدرة، وعلّقوا عليه الصليب، وحرّقوا باب رشيد، ودخل بطرس لوزنيان وجنوده المدينة، فأعملوا بها سيفهم، ونهبوا ما وجدوه من صامت وناطق، وأسروا وسبوا خلائق كثيرة، وأحرقوا الدور والأسواق، وهلك فى الزحام، بباب رشيد، ما لا يقع عليه حصر، وبدخول حملة بطرس للمدينة انضم إليهم بعض من كان بالثغر من نصارى، وأدلوهم على دور الأغنياء؛ فنهبوا وخرجوا بالأسرى والغنائم إلى سفنهم، وبمجرد سماع السلطان نبأ الهجوم، جمع الجند متوجها للإسكندرية، ولكن لم تلبث الحملة أن غادرت تاركين المدينة خربة، ولما بلغ السلطان رجوع الفرنجة لبلادهم، عاد للقاهرة تاركاً الأمراء ليقوموا بإصلاح ما تمّ إفساده وترميم المدينة. ورثا الشيخ شهاب الدين أبو العباس أحمد بن أبى حجلة المغربى ثغر الأسكندرية قائلاً:

على فرقة الإسلام من عصبة الكفر .

ألا فى سبيل الله ما حلّ بالثغر

فصاحت بها الغريان فى البر والبحر .

أتاها من الأفرنج سبعون مركبا

حملة بطرس لوزنيان؛ حيث حدد تاريخ الحملة بـ ١٢٣٠م؛ بينما تاريخها الصحيح هو ٩ أكتوبر عام ١٣٦٥م، كما أخطأ حينما أشار إلى كون بطرس لوزنيان أخو ملك قبرص.

ونلاحظ أن فليكس فابري لم يتطرق إلى ذكر قيام الدولة المملوكية بأية عمليات ترميم وإصلاح للخراب والتدمير الذي أصاب الإسكندرية؛ فظلت المدينة تنهدم فيها المنازل كل يوم واحدا تلو الآخر^(١). كما أوضح الرحالة الحالة التي أضحت عليها المدينة من تهدم وقلة عدد سكانها ومنازلها المهجورة، فقال: "وهي عبارة عن أطلال تعسة في داخل تحصينات مهيبة، وعدد سكانها قليل، فضلا عن مساجد المسلمين، وبيوت المماليك Mamelouks والحكام، وفنادق التجار، فهي تقريباً مهجورة"^(٢).

أما الرحالة فريسكوبالدي فقد انفرد عن باقي الرحالة بذكره مكان الإسكندرية القديمة في أثناء حديثه عن مكان استشهاد القديس مرقس قائلاً: "وقد ذهبنا إلى الإسكندرية القديمة، والمكان الذي قُطعت فيه رأس القديس مارك"^(٣). أما الإسكندرية الجديدة حسب وصف الرحالة فهي التي

للمزيد من التفاصيل انظر: المقريزي: السلوك، ج٤، ص٢٨٤. ابن إياس: بدائع الزهور، ج٢، ص٢٢-٢٥. حسن حبشي: هجوم القبارصة على الإسكندرية ٧٦٧ هـ (١٣٦٥م) من نصوص جديدة للنويري، المجلة التاريخية المصرية، المجلد ١٥، ١٩٦٩م، ص ١٦-١٩. صديق شيبوب: معارك الإسكندرية، الوكالة العربية للدعاية والنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٠م، ط١، ص٩٨.

(١) Fabri, Voyage en Egypte, p. 725. لم تشر المصادر إلى قيام الدولة المملوكية بعمليات صيانة لمنشآت المدينة، فيما عدا الأسوار والتحصينات التي أمر الأشرف شعبان بإصلاح ما تهدم منها فور خروج حملة بطرس منها.

(٢) Fabri, Voyage en Egypte, p. 725 .

من أول العوامل التي أدت إلى نقص عدد سكان المدينة بعد الفتح العربي للمدينة؛ فقد تمّ إجلاء عدد كبير من سكانها من الروم واليهود الذين كانوا يشكلون أغلبية المدينة، وقدر ابن عبد الحكم عدد من جلا من الروم بثلاثين ألف رجل، كذلك نقص عدد سكان المدينة مرة ثانية عند دخول عمرو بن العاص المدينة، وكانت حملة بطرس لوزنيان الذي قام بهجوم على الإسكندرية وقتل عدد كبير من السكان، وأسر منهم أيضاً الكثير. ولقد وصف النويري ذلك قائلاً: "وقيل إن الفرنج استصحبوا معهم من أسرى الإسكندرية نحو خمسة آلاف نفر ما بين مسلم ومسلمة، ويهودي ذمي ويهودية، ونصراني ذمي ونصرانية، وإماء وأطفال، والله أعلم بعدتهم". انظر: السيد عبدالعزيز سالم: تاريخ مدينة الإسكندرية وحضارتها في العصر الإسلامي حتى الفتح العثماني، دار المعارف، الإسكندرية، ١٩٦١م، ط١، ص٥٩؛ سهير نعينع: الحروب الصليبية، ص ١٩٣. صديق شيبوب: معارك الإسكندرية، ص٩٨.

(٣) Frescobaldi, Visit To the Holy Places, p. 39. ولد القديس مرقس لأبوين من أثرياء اليهود بمدينة قورينة، وهي مدينة ليبية تقع بالقرب من حدود مصر، وهاجرت أسرته إلى فلسطين، وأقاموا في قانا الخليل بالقرب من

استولى عليها ملك قبرص أثناء حملته الصليبية. واختلفت رواية فريسكوبالدى عن رواية فابري؛ فقد أشار إلى أن المسلمين قاموا بتحسين المدينة بشكل جيد بالحوائط والأبراج المستديرة والخنادق؛ وذلك بعد حادث استيلاء بطرس على المدينة وتخريبها، وينجلى ذلك من قوله: "والحقيقة أن المسلمين قد قاموا بعد استردادهم لها -أى الإسكندرية- بتحسينها جيداً من خلال حوائط جميلة وأبراج مستديرة وخنادق عميقة"^(١).

وعلى الجانب الآخر نجد الرحالة جان ثينود Jean Thenaud يؤكد على دمار مدينة الإسكندرية؛ فلقد اندثرت العديد من المباني والمنازل؛ حيث تحولت الإسكندرية إلى أطلال عقب استيلاء بطرس لوزنيان وجنوده عليها في أكتوبر ١٣٦٥م. وقد أخطأ الرحالة في تحديده للمدة التي ظل بطرس وجنوده خلالها في المدينة؛ فقد حددها بيوم واحد^(٢).

أما الرحالة بريدنباخ فلم يورد سببا واضحا لوجود بعض الأطلال بالمدينة، ولكنه أشار إلى أن هذه الأطلال عبارة عن بقايا لمدينة كبيرة عظيمة قائلا: ^(٣) "ورأينا على طول الطريق عددا كبيرا من المباني والأطلال التي كانت بلا شك بقايا مدينة كبيرة وعظيمة". وقد اتفق الرحالة مثلهم بن مناحم مع كلا من فليكس فابري وجان ثينود في تحديد السبب وراء الخراب الذي

بيت المقدس، واعتنق القديس مرقس المسيحية، وقام بنشاط تبشيري هائل، واستشهد في الإسكندرية. انظر: سمير فوزى: القديس مرقس وتأسيس كنيسة الإسكندرية، ترجمة: نسيم مجلى، مكتبة الأسرة، ٢٠١٤ م، ص ٢٧-٢٩.

وُبنى في المكان الذي استشهد فيه القديس مرقس كنيسة سميت باسمه على حد زعم جميع الرحالة، وكان يتم اصطحابهم إلى الكنيسة في المكان الواقع بمنطقة تعرف باسم بوكلي (bucholi)، (أى الساحة الماشية) داخل الأسوار شرق المدينة. انظر: جون مارلو: العصر الذهبي، ص ٢٣٨.؛ انظر أيضا: أن وولف: كم تبعد القاهرة، ص ١٢٦.

(١) Frescobaldi, Visit To the Holy Places, p. 39.

(٢) Jean Thenaud, Le Voyage D'outremer, p. 23.

تخالف رواية الرحالة جان ثينود ما ذكره المقرئى في كتابه "السلوك" أن ملك قبرص دخل المدينة وقت الضحى يوم الجمعة، وأقاموا إلى يوم الخميس ثامن عشرينه، فكانت إقامتهم ثمانية أيام. انظر: المقرئى، السلوك، ج ٤/ ق ١، ص ٢٨٤. كما اشتبكت طلائع قوات النجدة المملوكية تحت قيادة قطلوبغا المنصورى؛ فدخلت القوات إلى ضواحي الثغر السكندرى، وتقدمت من كل الطرق في مجموعات كبيرة، وأخذت تقاثل شرادم صغيرة من الصليبيين كانت تحتل عدة منازل بالقرب من خليج الإسكندرية حماية ودفاعاً عن مؤخرة الجيش الصليبي عند رحيله وانسحابه، وتغلبت طلائع النجدة المملوكية على هؤلاء الفرنجة؛ فاضطروا للفرار، والانسحاب عائدين إلى سفنهم. انظر: أسامة إسماعيل، الإسكندرية، ج ١، ص ٣١٣.

(٣) Breydenbach , Les Saintes Peregrinations ,p. 66.

أصاب المدينة؛ فقد أرجعه إلى حملة بطرس لوزنيان، بيد أن الرحالة مشلام بن مناخ قد أخطأ عند ذكره للمدة التي قضاها بطرس لوزنيان وجنوده بالمدينة، ولا ندري ما المصدر التي عوّل عليه في حساب هذه المدة؛ فقد حددها بثلاث سنوات، ظل بطرس يحكم خلالها المدينة إلى أن استعادها السلطان المملوكي. وأوضح الرّحالة مشلام بن مناخ حالة المدينة؛ فذكر أن الخراب بها أكثر من المباني^(١).

أما الرحالة هانز توشر فقد قدّم لنا مقارنة طيبة عند وصفه لأحوال المدينة قبيل وصول حملة القبارصة إليها، واصفاً إياها بالرّوعة والجمال. ثم أشار إلى مقدار الدمار والخراب الذي لحق بها من هجر الأهالي للمدينة؛ إذ لم يعد يوجد بها من الأهالي سوى عُشر سكانها، ثم أرفق هانز توشر كلامه عن وصف دمار الإسكندرية بمحاولة تقديم تعليل مناسب لذلك؛ فقد أرجع هذا الدمار الذي لحق بالمدينة إلى حملة بطرس قائلاً: "لقد اجتاحتها ملك قبرص منذ نحو ثمانين عاماً، ذلك الملك الذي عُرف باسم جاكوبوس Jacobus، ولم يبق بها سوى أربعة أيام، وألحق بالإسكندرية من الخراب ما لم تشهده مدينة أخرى؛ فنهبا وأسر بعض الوثنيين (المسلمين)، ثم غادر المدينة"^(٢). ويتضح لنا أن الرحالة قد أخطأ في ذكر اسم بطرس لوزنيان قائد الحملة.

وعلى الرغم أن ما كانت تحويه مدينة الإسكندرية من أطلال، وما أصابها من تهديم، يعتبر أمر لافتا يسترعى الانتباه والتفسير؛ إلا أن الرحالة أرنولد فون هارف اكتفى بإشارته إلى كثرة الأطلال والمباني المهتمة بالمدينة دون محاولة تفسير سبب ذلك الدمار؛ فقال: "وبالرغم من كثرة الأطلال بداخلها، وما تحويه من مبان مهتمة، إلا أن أسوارها وأبراجها ما زالت بحالة جيدة"^(٣). وكذلك أغفل الرحالة فرنسيسكو سوريانو ذكر سبب الدمار الذي أصاب المدينة، ولكنه أورد أن المدينة قديماً كانت مدينة شهيرة من الطراز الأول، وأن الإسكندرية كانت تعد مركزاً تجارياً هاماً، فقد كانت البوابة الأساسية لمدينة القاهرة، لكن هجرها سكانها تماماً^(٤). وقد أكد على هذا التهديم الرحالة عوبديا أيضاً؛ فذكر أن ثلث المدينة مدمر، ومعظم المنازل مهجورة^(٥).

أما الرحالة أنسليم أدورنو فقد ألمح إلى تعرض المدينة لحملة من قبل أحد ملوك قبرص، مشيراً إلى أن الأنقاض الموجودة بالمدينة إنما هي دليل على العظمة التي كانت عليها المدينة

(١) Meshulam, Jewish Traveller, p. 161.

(٢) Hans Thucher, Grundtlicher und Eigntlicher, p. 57.

(٣) Harff, The Pilgrimage of Arnold, p. 93 .

(٤) SURIANO, Il trattato di Terra Santa, p.187.

(٥) Obadiah De Bertionoro, Jewish Traveller, p. 222.

فيما مضى، أى قبل تعرضها لهذه الحملة. وانفرد الرحالة عن سابقه بذكره أن المدينة قد تعرضت لأكثر من عملية تدمير قبل حملة بطرس لوزنيان حين قال: "لقد تعرضت المدينة مراراً وتكراراً لعمليات تدمير ولمأسى مفجعة، وحديثاً قام أحد ملوك قبرص بتدميرها ونهبها"^(١).

وبالنظر لرواية كلا من الرحالة زكريا باجاني^(٢) وبيير مارتيردانغيرا^(٣)، نجدهما قد اتفقا مع غيرهم من الرحالة أمثال: الرحالة فليكس فابري، وفرنسيسكو سوربانو، وهانز توشر في ذكر تهمد أجزاء من المدينة؛ قد أورد كلاهما أسباباً مختلفة عن غيرهم من الرحالة لما أصاب المدينة من دمار، وهجرة سكانها؛ فيشير بيير مارتير دانغير طبقاً لما سمعه من مرافقيه السكندريين أن هذا الدمار نتج عن عدة أسباب: أولها: تعرض المدينة لوباء الطاعون مرات عديدة طوال العصر المماليكي^(٤)، ولا يمكن إغفال ماسببه هذا الوباء للمدينة؛ فقد اضطربت المدينة بأكملها، واختلّت

(١) Anselme Adorno, Itineraire d'Anselme, p.163.

(٢) "إلا أن تسعة أعشار المدينة قد تهدم، ولا يستطيع المرء أن يرى خراباً يمثل هذا الشكل؛ فحتى الدمار الذى لحق بكاندى Candie - كان المعاصرون فى ذلك الوقت يطلقون على كريت اسم كاندى- لا يقارن بالدمار الذى شهدته الإسكندرية Zaccaria Pagani, Le Voyage D'outremer, p. 172.

(٣) Pirre Martyre, Relation de S. Pietro, p. 22.

(٤) Pirre Martyre, Relation de S. Pietro, p. 22.

كانت الأوبئة، وبصورة خاصة وباء الطاعون، من أخطر ما تتعرض له المجتمعات البشرية فى حقبة العصور الوسطى؛ لما يسببه من نتائج فتاكة وهلاك للقوة البشرية، وكانت مصر أكثر البلاد تأثراً من البلاد الأخرى؛ فقد شهدت بعض أقاليم مصر فى حقبة العصور الوسطى ظاهرة حدوث وباء الطاعون بكثرة، وخاصة فى العصر المملوكى؛ إذ تعرضت مصر لوباء الطاعون أكثر من أربع وأربعين مرة على فترات مختلفة، وقد وصل الوباء إلى الإسكندرية عن طريق السفن التجارية الواردة للمدينة، وقد أورد المقرئى أن سفينة أوروبية وردت لميناء الإسكندرية، مصابة بهذا الوباء؛ فمات ما يزيد عن ثلث عدد أفرادها. انظر: المقرئى: السلوك، ج ٢ / ق ٣، ص ٧٧٧، ٧٧٨.

وفى سنة ١٣٤٧م، أثناء سلطنة الملك الناصر حسن بن الناصر محمد، أصاب البلاد وباء الطاعون؛ فبلغ عدد الموتى بالإسكندرية ألف وثمانين فى اليوم، وفى القاهرة بلغ واحد وعشرين ألفاً فى اليوم. انظر: ابن بطوطة: تحفة النظار، ص ٦٦١. كما هاجم الطاعون البلاد فى سنة ١٣٦٢م، وأضر أشد الضرر بالإسكندرية. انظر: ابن تغردى بردى: النجوم الزاهرة، ج ١٠، ص ١٩٥، ٣١١. وفى سنة ٨٢٠هـ / ١٤١٧م نقشى الطاعون بالإسكندرية ودمياط، ووصل للقاهرة؛ فبلغت وفياته (٤٠٠) نسمة يومياً، وأضحى الطاعون متفشياً بالبلاد حتى صارت الأموات على الطرقات فى جميع الوجه البحرى، ولا يوجد من يدفنها، وخلت أزقة كثيرة وشوارع من الناس، وغلقت دار الطراز لعدم الصناع، ولم يطرق الطاعون لها باباً إلا بعد مرور عشر سنوات، وذلك فى ذى القعدة ٨٣٣هـ / ١٤٢٩م. انظر: المقرئى: السلوك، ج ٤ / ق ١، ص ٢٦٧؛ ابن حجر العسقلانى: بذل الماعون فى فضل الطاعون، تحقيق: أحمد عصام عبدالقادر، دار العاصمة، الرياض، ص ٢٢، ٢٣.؛ سعيد عاشور: العصر المماليكى، ص ٣٣٩.؛ فتحى سالم حميدى: "وباء الطاعون وأثره على مدينة القاهرة فى العصر المملوكى"، مجلة أبحاث كلية التربية

أوضاعها الاقتصادية نتيجة كثرة الوفيات؛ مما أدى إلى توقف حركة التجارة، والصناعة؛ فأغلقت الحوانيت ومراكز الصناعات المختلفة أبوابها^(١).

وثانيها: حدوث الفتن والحروب الأهلية بين سكان المدينة على حد قوله^(٢).

وثالث تلك الأسباب - والمرجح لدى كلا من الرحالة بيرمارتير دانغبير وزكريا باجانى - أن هذا الدمار وهجر السكان للمدينة ناتج عن قسوة الحكام فى التعامل مع سكان الإسكندرية، وكذلك أيد الرحالة زكريا باجانى هذا الرأى بقوله: "إنه العدم المطلق الذى ظهر بفعل عنف وقسوة الحكام الذين امعنوا فى ظلم رعاياهم؛ حتى اضطر هؤلاء الرعايا إلى ترك مسقط رأسهم"^(٣).

ثم يستطرد الرحالة بير مارتيير دانغبير فى وصفه لطرائق المماليك فى تعذيب أهالى الإسكندرية؛ "والحقيقة أن هؤلاء الفقراء الذين يسكنون الإسكندرية يتعرضون للتعرية والسلب أحياناً فى كل مرة يتم فيها انتخاب سلطان جديد"، كما أشار لوجود جواسيس للسلطان بالمدينة يقومون بالوشاية بالتجار والأثرياء من سكان المدينة لدى السلطان؛ مما قد يؤدى ذلك إلى مصادرة أموالهم لصالح السلطان^(٤).

الأساسية، المجلد (١٢)، العدد (٤)، ٢٠١٣، ص ٤٦٠، ٤٦١. محمد عطية أبو هويشل: الأحوال الصحية والطبية فى مصر وبلاد الشام فى العصر المملوكى (٦٤٨-٩٢٣هـ/١٢٥٠-١٥١٧م)، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الإسلامية، غزة، ٢٠١٢م، ص ١٩٥:١٩٠.

(١) أسامة إسماعيل: الإسكندرية، ج ١، ص ١٩٦.

(٢) Pirre Martyre , Relation de S.Pietro , p.23.

وعن مصادر بير مارتيير دانغبير لهذه المعلومات فالمرجح أنه استقاها من مترجمه بن تغرى بردى، وهو المصاحب له فى رحلته. Comb, Pierre Martyre d'Anghiera et le drogman dusultan Ghauri, Bulletin of the Faculty of ARTS, University of Alexandira, vol, II, 1944, p. 110. Comb: Notes de Topographie et d'histoire Alexandrin, P. 144.

(٣) Zaccaria Pagani, Le Voyage D'outremer, p.172.

وقد أشار المؤرخ بن إياس إلى هذا الدمار وارجعه إلى ظلم نائب الإسكندرية، وذلك أثناء حديثه عن زيارة السلطان الغورى إلى المدينة، وأوضح أن المدينة أصبحت خالية من التجار سواء المسلمين أو الفرنجة قائلًا: "وكانت المدينة غاية فى الخراب بسبب ظلم النائب، ووجود القباض، فأنهم صاروا يأخذون من التجار العشر عشرة أمثال؛ فامتنع تجار الفرنجة والمغاربة عن الدخول إلى الثغر؛ فتلاشى أمر المدينة، وآل أمرها إلى الخراب حتى قيل: "طلب الخبز بها، فلم يجد ولا الأكل، ووجد بها بعض دكاكين مفتوحة، والبقية خراب لم تفتح، وكانت الإسكندرية من أجمل مدائن الدنيا". انظر: ابن إياس: بدائع الزهور، ج ٥، ص ٣٣٤؛ انظر أيضاً: جمال الشيال: تاريخ الإسكندرية، ص ١٢٠.

(٤) Pirre Martyre, Relation de S. Pietro, p. 23.

وأخيراً، نأتى إلى رواية الرحالة جوس فان غستيل، الذى لم يتحدث عن الدمار الذى لحق بالمدينة، ولم يتطرق للإشارة إلى حملة بطرس لوزنيان، واكتفى بالحديث عن وجود أطلال مبانٍ كثيرة مُتهدّمة فى الطريق الذى يقود إلى رشيد؛ وفَسَّرَ ذلك بأنه مكان الإسكندرية القديمة قائلاً: "واتخذنا الطريق الأيسر باتجاه البحر؛ فوصلنا إلى جبل رملى مرتفع، ولا يوجد فوقه سوى أطلال مبانٍ مُتهدّمة وكبيرة، وضخمة جداً، ويحكى أن هذا المكان القديم الذى كانت توجد به الاسكندرية"^(١). كذلك كان الحال بالنسبة للرحالة مارتان بومجرتين الذى أورد ان المدينة من الداخل عبارة عن تكتلات حجرية ضخمة^(٢). أما بيلوتى فقد أغفل ذكر دمار المدينة وحملة بطرس إلا أنه تطرّق إلى ذكر حملة بوكيكوت Boucicaut^(٣) على الإسكندرية عام ١٤٠٣م.

وفى نهاية الحديث عن موقع الإسكندرية ووصفها تجدر الإشارة إلى أن هناك رحالة أدلوا بدلوهم فى كافة عناصر هذا الفصل مثل موقع المدينة ومناخها ووصفها وتحصيناتها ثم اشكالية الدمار الذى تعرضت له المدينة ومن هؤلاء الرحالة أنسلم أدورنو ومشلام وفليكس فابرى . وكان أقلهم أمداداً للحث بمعلومات فى هذا الفصل هو الرحالة المجهول . وقد حاولت الباحثة ايضاح تفاصيل ذلك فى تلك الصفحات السابقة .

(١) Ghistele, Voyage en Egypte, p. 127.

(٢) Baumgrten, The travels of Martin Bumgarten, p. 392 .

(٣) Emmanuel Piloti, L'Egypte au commencement, p. 84.

قام المارشال بوسيكو الحاكم الفرنسى لجنوة فى عام ١٤٠٣، بالاشتراك مع جانوس ملك قبرص وفرسان الاستبارية بجزيرة رودس بالإغارة على الإسكندرية. انظر: أحمد دراج: المماليك والفرنج ، ص ٢٣. وترجع د/ سامية عامر فى بحثها المعنون بـ "رحلات البنادقة الى مصر فى القرنين الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين" أن الرحالة بيلوتى قد أشار إلى حملة من الحملات التى أغار بها الجنوبيون على الإسكندرية، وهى إحدى الحملات المغمورة التى لم يأت التاريخ على ذكرها، ويعد بيلوتى الوحيد الذى ذكرها، وتسمى حملة بوكيكوت Boucicaut ، وقد كلّفه السلطان بمصاحبة بعض التجار المصريين للتفاهم مع قائد الحملة، وإنقاذ المدينة من الخراب؛ فقد دارت الحرب فى شوارع المدينة. انظر: سامية عامر: رحلات البنادقة، ص ٨٤١. ولكن يتضح من رواية المؤرخ المقريزى التى وردت فى حوادث سنة ٨٠٦هـ، أن مراكب الفرنجة قد تكاثرت أمام شواطئ الإسكندرية؛ ولذلك أرسل السلطان كبير التجار وبعض من الأمراء للتفاوض مع الحملة، وأورد المقريزى أنهم لم يلقوا كيداً؛ ونستدل من ذلك أن حملة بسيكار لم تدخل الإسكندرية لكنها غادرت شواطئ المدينة بعد عقد معاهدة أو صلح. المقريزى: السلوك، ج٣/ق١، ص١١٦.