

## الطرق التجارية عبر صحراء مصر الشرقية "دراسة جغرافية تاريخية تحقيقية لميناء عيذاب"

د. عبد الغني عبد العزيز زيادة\*

### مقدمة :

يقصد بصحراء مصر الشرقية في العصر الوسيط<sup>(١)</sup> صحراء عيذاب أو صحراء القلزم، وهما المصطلحان الشائعان في العصور الوسطى، إذ ورد ذكرهما بهذه الصيغة في معظم المصادر التي تعرضت للحديث عن هذه الصحراء.

\* قسم الجغرافيا - كلية الآداب (جامعة القاهرة).

(١) العصر الوسيط : يمتد من الفتح الإسلامي العربي لمصر وحتى نهاية عصر سلاطين المماليك (١٢٠٥/١٢٤١م) (١٥١٧/١٩٢٣م) وهو مصطلح في التاريخ الإسلامي يقابل من الناحية الزمنية مصطلح العصور الوسطى في أوروبا، وذلك تجنبا لدلالة العصور الوسطى كعصور مظلمة في الغرب ويقابلها في الشرق العربي الإسلامي عصور ازدهار وتقدم حضاري.

وترجع تسميتها بصحراء عيذاب إلى ميناء عيذاب الشهير على ساحل البحر الأحمر، والذي بلغ درجة كبيرة من الشهرة ونبوغ الصيت لما حققه من مكانة تجارية كبيرة فضلاً عن مكانته كطريق للحجاج المصريين والمغاربة إلى الأراضي الحجازية في تلك العصور لذلك نسبت الصحراء المجاورة له إليه فعرفت بصحراء عيذاب.

كذلك أطلق عليها بعض المؤرخين والجغرافيين العرب اسم صحراء القلزم نسبةً إلى مدينة القلزم الشهيرة على رأس البحر الأحمر والتي خربت وحلت محلها مدينة السويس في القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي إلا أن اسمها ظل يطلق على هذه الصحراء.

هذا في حين أطلق البعض على النصف الشمالي من هذه الصحراء اسم صحراء القلزم، وعلى النصف الجنوبي اسم صحراء عيذاب<sup>(١)</sup>.

كذلك اشتهرت صحراء مصر الشرقية بمصطلح آخر في تلك العصور وهو "صحراء العرب" ذلك أنه من الظواهر البارزة في تاريخ صحراء مصر الشرقية أنه ما من قبيلة وفدت إلى مصر من بلاد العرب بعد الفتح الإسلامي إلا وطرقت الصحراء الشرقية على نحو أو آخر، بعضها أقام زمناً ثم انحدر إلى مكان آخر، وبعضها مر بها في طريقه إلى السودان، في حين استوطنها فريق آخر إلى جانب قبائل البجة واندمج فيها، ومن ثم فقد أطلق على هذه الصحراء اسم "صحراء العرب".

حيث استقر في هذه الصحراء عدد كبير من القبائل العربية بسبب مواجهتها من ناحية الموقع لبلادهم في شبه الجزيرة العربية، وظروفها الجغرافية المشابهة للبيئة التي نزحوا منها فضلاً عن شهرة صحراء مصر الشرقية بثرواتها المعدنية وخاصة الذهب، مما أغرى كثيرين بالنزوح إليها.

(١) محمد بن عبدالمنعم الحميرى: الروض المعطار في خبر الأقطار، معجم جغرافي، ترجمة وتحقيق إحسان عباس، مكتبة لبنان، ١٩٨٤، مادة العين والذال والباء.

كذلك كان للصحراء الشرقية أهميتها كمعبر لقوافل التجارة حيث اخترقتها العديد من الطرق التي ربطت بين وادي النيل والبحر الأحمر وكانت تنقل عبرها المتاجر بين الشرق والغرب، كما لعبت موانئ الصحراء الشرقية على البحر الأحمر خاصة ميناء عيذاب دوراً كبيراً في النشاط التجاري مما ساعد على انتعاش تجارة مصر في العصر الوسيط.

### موضوع الدراسة :

يتناول البحث بالدراسة الطرق التجارية عبر صحراء مصر الشرقية في العصر الوسيط، والتي كانت من أهم الطرق التي ربطت المعمور المصري في الوادي والدلتا بجيران مصر في الجزيرة العربية وعالم المحيط الهندي ومن ثم كانت مصر - عبر هذه الطرق - حلقة وصل تربط عالم المحيط الهندي بعالم البحر المتوسط من خلال نقل منتجات عالم المحيط الهندي إلى أوروبا عبر ما يسمى بتجارة المرور العابرة للأراضي المصرية.

وقد كانت طرق صحراء مصر الشرقية أهم حلقات هذا الطريق للتجارة العالمية ووجه الأهمية هنا أن هذه المرحلة من الطريق كانت صعبة تحتاج إلى تذليل عقباتها الطبيعية والبشرية حتى يظل الاتصال قائماً بين عالمين مختلفين في الإنتاج وفي مسيس الحاجة للتبادل التجاري فيما بينهما، وإذا كانت المواصلات البحرية قائمة في المحيط الهندي وذراعه البحر الأحمر، وفي البحر المتوسط كذلك، فإننا نجد أن نهر النيل في واديه ودلتاه يمثل حلقة مواصلات نهريّة ميسرة، وتكمن المشقة في قطع صحراء مصر الشرقية الجافة ذات الصعوبات المناخية والتضاريسية فضلاً عن الأخطار البشرية التي يمكن أن تتعرض لها القوافل التجارية والمسافرون على امتداد مئات من الكيلومترات.

ولم تقتصر أهمية طرق الصحراء الشرقية على مكانتها بالنسبة للتجارة العالمية العابرة، وإنما كانت لها أهمية كبيرة كطريق لقوافل الحج للأراضي المقدسة، وذلك بالنسبة لحجاج وادي النيل وبلاد المغرب الإسلامي والأندلس وغرب أفريقيا، هذا بالإضافة إلى الوظيفة الإدارية والحربية لبعض طرق الصحراء الشرقية وخاصة طريق قوص/عيذاب.

وفي سبيل إعادة بناء الصورة الجغرافية للطرق التجارية عبر صحراء مصر الشرقية يعرض البحث أولاً للمقومات الجغرافية لقيام طرق الصحراء الشرقية التجارية في الفترة العربية متمثلة في الموقع الجغرافي، مظاهر السطح، موارد المياه وأخيراً للنبات الطبيعي، هذه هي المقومات الطبيعية، أما بالنسبة للمقومات البشرية فقد تمثلت في استقرار القبائل العربية بالصحراء الشرقية، العمل على حماية طرق التجارة، تأمين إقامة التجار والمحافظة على أموالهم وأرواحهم، بالإضافة إلى مجموعة من العوامل الأخرى.

ثم يعرج البحث إلى دراسة طرق التجارة بصحراء مصر الشرقية متمثلة في طريق طريق قوص/عيذاب، أسوان/عيذاب، طريق قوص/القصور، طريق ادفو/عيذاب، طريق القاهرة/القلزم (السويس)، وأخيراً طريق القلزم (السويس)/إطفيح، وفي الختام يعرض البحث لميناء عيذاب - دراسة تحقيقية - كأهم منازل هذه الطرق في العصر الوسيط.

### أسباب اختيار الموضوع :

١. أهمية دراسة طرق صحراء مصر الشرقية التجارية التي كانت بمثابة حلقة وصل تربط عالم المحيط الهندي بعالم البحر المتوسط.
٢. دخول طرق وموانئ صحراء مصر الشرقية مرحلة جديدة خلال الفترة العربية حيث بدأت تتبوأ مكانة هامة مع اتساع نطاق التجارة العبورية بين الشرق والغرب.
٣. الأمل في أن تملأ هذه الدراسة فراغاً في المكتبة الجغرافية لمصر خلال فترة الدراسة (العصر الوسيط).



تمتد حدود صحراء مصر الشرقية في العصر الوسيط ما بين نهر النيل في الغرب<sup>(١)</sup> وبحر القلزم (الأحمر) في الشرق، أما الحد الشمالي لهذه الصحراء فيمكن اعتباره مسار درب الحاج المصري ما بين بركة الحاج<sup>(٢)</sup> ومدينة القلزم حدًا شماليًا لهذه الصحراء يفصلها عن الهامش الصحراوي لشرق الدلتا وبرزخ السويس، كذلك يمكن اعتبار منابع وادي العلاقي ما بين عيذاب وأسوان ممثلًا للحد الجنوبي لهذه الصحراء<sup>(٣)</sup>.

(١) جدير بالذكر أن جبل المقطم كما صوره الاصطخري، ابن حوقل، المقدسي والإدرسي وغيرهم في خرائطهم كان يمتد بمحاذاة نهر النيل من الشمال إلى الجنوب حتى بلاد الحبشة، أى كان يمثل الحد الغربى للصحراء الشرقية في تصورهم.

(٢) بركة الحاج: كانت تعرف باسم بركة الجب نسبة إلى جب عميرة بن تميم، ويقع هذا الموضع خارج القاهرة، واشتهرت هذه البركة في عصر المقرئزي (القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي) باسم بركة الحاج أو الحجاج لنزول الحجاج بها عند مسيرهم من القاهرة وإليها في مواسم الحج. انظر المقرئزي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج ١، بولاق، القاهرة، ١٨٥٢، ص ٢٨٩.

(٣) ليس من السهل تحديد خط فاصل بين مصر وجيرانها الجنوبيين ذلك أن النهر كان دائما وسيلة اتصال وربط بين سكانه في واديه الأدنى والأوسط، وعلى هذا فقد كان تحديد موضع بعينه كحد فاصل أمرًا سياسيًا لا طبيعيًا، ومن ثم فقد تعرض هذا الموضع للتغيير ووفقًا للظروف السياسية من حيث سكان مصر قوة وضعفًا.

وخلال العصر الوسيط كانت آخر مدن بلاد الإسلام في مصر من ناحية الجنوب هي مدينة في جزيرة في وسط النيل يقال لها بلاق عليها سور حجارة ثم بعدها حد بلاد النوبة. بموضع يقال له القصر على مقدار ميل من بلاق. اليعقوبي: كتاب البلدان، ليدن، ١٨٩٢، ص ٣٣٠. وتقع جزيرة بلاق إلى الجنوب من سد أسوان وهي المعروفة بجزيرة قصر أنس الوجود ومعنى هذا أن الحد الجنوبي لمصر كان ينتهي عند خط عرض ٥٢٤ شمالاً، غير أن هذا الحد لم يكن ثابتاً فعلى سبيل المثال يشير الأدفوي إلى أن الصعيد الأعلى ينتهي في منطقة النيل النوبي عند قريتي أهر الشرقية وأهر الغربية، وهذا التحديد الجديد يقع إلى الجنوب من بلاق بنحو نصف درجة عرضية. ومن الواضح ارتباط مثل هذا التغيير بالنفوذ السياسي لمصر في النوبة المصرية. الأدفوي: الطالع الصعيد الجامع أسماء نجباء الصعيد، ط ٢، تحقيق سعد محمد حسن، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٨-٩.

**البعد الزمني :**

الفترة الزمنية التي تم اختيارها لبداية البحث هي فترة العصر الإسلامي العربي (العصر الوسيط) والتي تبدأ مع الفتح الإسلامي العربي لمصر ٦٤١م حتى الفتح العثماني لمصر ٩٢٣هـ/١٥١٧م، ولكن لماذا؟

حيث كان لفتح الإسلامي العربي لمصر أثره الإيجابي على طريق مصر التجاري عبر البحر الأحمر وصحراء مصر الشرقية وصولاً إلى عالم البحر المتوسط إذ ازدهرت الحركة التجارية عبر هذا الطريق عن الفترة السابقة للفتح، فمن الطبيعي أن يستفيد العرب الذين تمرسوا على العمل بالتجارة منذ أقدم العصور من موقع مصر الجغرافي وأهميته في التحكم في التجارة العالمية. وقد فضّل طريق مصر التجاري على غيره من الطرق التجارية المعروفة في العصور الوسطى والتي كانت تربط شرق وجنوب شرق آسيا بأوروبا، لقصره، سهولة النقل عبره، وقلة تكاليفه وبالتالي رخص أسعار السلع الشرقية في الأسواق المصرية، إلى جانب بُعد هذا الطريق عن ميادين الحروب والمنازعات السياسية التي قامت بسبب غارات المغول ثم بين العثمانيين والأوربيين<sup>(١)</sup>. أما الفترة التي تم اختيارها لختام هذا البحث وهي القرن العاشر الهجري (السادس عشر الميلادي) فهي فترة النهاية لعصر السيطرة المصرية على تجارة الشرق والغرب في العصر الوسيط، نتيجة سياسة المماليك الاحتكارية وفرضهم لمزيد من الضرائب على التجار إلى جانب عدم استتباب الأمن وأواخر أيامهم - كما سيأتي - وأعقب ذلك اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ٨٩٨هـ/١٤٩٢م، ومما تلا ذلك من عمل البرتغال على السيطرة على تجارة الشرق كان ضربة قاضية لتجارة مصر حيث انتزع البرتغاليون من أيدي المصريين السيطرة على تجارة العالم<sup>(٢)</sup>.

(١) نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر العصور الوسطى) رسالة

دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٣، ص ١٠٠.

(٢) أحمد دراج: المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري (ق ١٥م)، القاهرة، ١٩٦١، ص ١٢٧.

### أهداف الدراسة :

- ١ . إعادة بناء الطرق التجارية عبر صحراء مصر الشرقية كما كانت خلال العصر الوسيط بحيث يستطيع القارئ أن يشاهد على هذه الطرق ما كانت تشهده من حركة وانتقال بعد بعث الحياة فيها من جديد، أي دراسة الحاضر التاريخي الذي كان قائمًا منذ عدة قرون، بما يفيد جمهور الدارسين في معظم مجالات العلوم الإنسانية.
- ٢ . إبراز الدور المهم لطرق الصحراء الشرقية في التجارة العابرة خلال العصر الوسيط بين الشرق والغرب.
- ٣ . الخروج بمجموعة من خرائط الطرق القديمة التي تغطي موضوع الدراسة.

### الدراسات السابقة :

- هناك عدد من الدراسات السابقة أمكن الاستفادة منها ويتمثل بعضها فيما يلي:
- [١] عبد العال عبد المنعم الشامي: مصر عند الجغرافيين العرب فيما بين القرنين الثالث والتاسع الهجريين، رسالة ماجستير، غير منشورة، قسم الجغرافيا، مكتبة الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٣.
  - [٢] عبد العال عبد المنعم الشامي: الطريق البدرية بين النصوص التاريخية والمعالم الجغرافية، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٩٤.
  - [٣] — : الطرق والمسالك الشرقية لمصر في العصر الوسيط، وحدة البحث والترجمة، قسم الجغرافيا بجامعة الكويت، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، ١٩٩٩.
  - [٤] نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر العصور الوسطى) رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٣.
  - [٥] إبراهيم دسوقي محمود: طريق وادي الحمامات، دراسة في الجغرافية التاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة المنيا، ١٩٨٧.

أولاً : المقومات الجغرافية لقيام الطرق بالصحراء الشرقية في العصر الوسيط.  
دخلت مصر مع العصر الإسلامي العربي عهداً جديداً من الرخاء الاقتصادي، فقد كان من الطبيعي أن يستفيد العرب الذين تمرسوا على العمل بالتجارة منذ أقدم العصور من موقع مصر الجغرافي وأهميته في التحكم في التجارة العالمية، وأن يجعلوا منها محطةً أو سوقاً يجتمع فيها كنوز الشرق وخيراته مع موارد الغرب.

وهناك فرق واضح بين موقع مصر وأهميته تجارياً في عصر ما قبل الإسلام وبين وضعه في العصر الإسلامي. ففي العصر الكلاسيكي كانت مصر مجرد ممر للتجارة بين شرق إفريقيا والهند وبين الدولة الرومانية، لذلك فإن مصر لم تستفد من أهمية موقعها على عكس ما حدث مع العصر الإسلامي، فإن استقلال مصر منذ عصر الدولة الطولونية (منتصف القرن الثالث الهجري/القرن التاسع الميلادي) عن النفوذ الخارجي جعلها تستغل موقعها لصالحها هي، فلم تعد مجرد ممر للتجارة بين الشرق والغرب بل أصبحت محطة تجارية تجتمع بها تجارة الشرق والغرب، وتحولت عاصمتها وموانئها إلى أسواقٍ عالمية، بل إن مصر لم تلبث أن تحكمت في تجارة الشرق والغرب وسيطرت عليها تماماً بعد سقوط بغداد - المحطة التجارية المنافسة لها - في أيدي المغول سنة ٦٥٦هـ.

هذا وتنشأ الطرق لغايات وأهداف هي مبرر نشأتها، ويتحدد مسارها في ضوء المقومات الجغرافية من طبيعة وبشرية فهي التي تحدد معالم الطريق ومنازله وحجم الحركة عليه ونظام الرحلة وغير ذلك مما يعلل قيام الطرق في أماكنها خاصة الطرق الصحراوية.

ويقدر استمرار الأهداف أو الغايات وتعددتها وتوافر المقومات الجغرافية وتضافرها يتقرر بقاء الطرق واستمرارها أو استبدالها بطرق أخرى أو إندثارها ويمكن أن نطبق هذا التصور على طرق صحراء مصر الشرقية في العصر الوسيط.

فمن حيث الغايات أو الأهداف من وراء قيام طرق صحراء مصر الشرقية نجد أن الوظيفة التجارية كانت العلة الواضحة من قيامها سواء على المستوى الإقليمي بالنسبة لمصر وجيرانها أو المستوى العالمي بالنسبة لمسارات الطرق التجارية العالمية العابرة لأراضي مصر بين الشرق والغرب وذلك خلال قرون عديدة بدأت منذ الفتح الإسلامي العربي لمصر وانتهت بتحول التجارة العالمية عن البحر الأحمر باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح وقبل ذلك سقوط دولة المماليك في مصر وخضوعها للسيطرة العثمانية وفشلها في القضاء على السيطرة الأوربية البحرية<sup>(١)</sup>.

وفيما يلي إيجاز للمقومات الجغرافية لقيام طرق صحراء مصر الشرقية :

## ١) المقومات الجغرافية الطبيعية.

### أ- الموقع الجغرافي:

تتميز صحراء مصر الشرقية بموقع جغرافي مهم ساعد على نمو وازدهار وتنشيط التجارة عبرها حيث يحدها شرقاً البحر الأحمر الذي يتميز بموقعه الاستراتيجي اقتصادياً وعسكرياً وسياسياً، ويعدّ واحداً من أهم الممرات المائية العالمية التي تتيح للملاحة الدولية حركة تجارية نشطة وسريعة بين الشرق والغرب عبر العصور المختلفة.

ومن خلال هذه الحقيقة يمكن القول أن أغلب متاجر العالم التي تنقلها الأساطيل التجارية كانت تمر عن طريق البحر الأحمر، وذلك لكونه أقرب وأقصر من طرق التجارة الأخرى. لذا فإنه يعد منذ أقدم العصور شرياناً حيويّاً للمواصلات ووسيلة للتبادل التجاري والحضاري بين البلدان المحيطة به من جانب وبينها وبين البلدان الأخرى البعيدة عنه<sup>(٢)</sup>. ومن هنا برزت أهمية موقع موانئ صحراء مصر الشرقية المطلّة على هذا البحر.

(١) عبد العال عبد المنعم الشامي: الطرق والمسالك الشرقية لمصر في العصر الوسيط، وحدة البحث والترجمة، قسم الجغرافيا، جامعة الكويت، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، ١٩٩٩، ص ١٤٦.

(٢) عطيه أحمد القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر من فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٣، ص ١٠.

وقد ساعدت الظروف السياسية في إبراز مدى أهمية موقع موانئ صحراء مصر الشرقية المطلّة على البحر الأحمر فقد بدأت الحروب الصليبية بغلق نافذة طريق العراق على البحر المتوسط ثم أنت غزوات المغول في منتصف القرن السابع الهجري (ق ١٣م) ضربة قاضيةً انتهت بعدها دور العراق التجاري، وأُغلق الطريق الذي كان أكبر منافس لطريق مصر التجاري، في الوقت الذي لم يتأثر فيه طريق التجارة عبر مصر بتلك الأحداث السياسية كثيرًا، فإن موقعها وموضعها قد ساعداها على الاحتفاظ بمركزها التجاري عن طريق نقل شرايين التجارة من الطرق الشمالية التي تعرضت للخطر الصليبي إلى العمق الجنوبي على البحر الأحمر وفي الصعيد، وهكذا تألقت في ظل هذا الوضع موانئ ساحل البحر الأحمر الجنوبية وأهمها ميناء عيذاب وبعض مدن الصعيد وأهمها قوص التي أصبحت محطة تجارة الشرق المهمة على نهر النيل.

ومن ناحية أخرى يحد الصحراء الشرقية غربًا وادي النيل ولا يخفى علينا مدى أهمية نهر النيل بالنسبة لمصر على مر العصور فهو شريان الحياة بها كما كانت تقع عليه أهم المحطات التجارية - تابع شكل (١) - كالقاهرة وقوص وأسوان وغيرها من المدن التي كانت تربطها علاقة مباشرة بموانئ صحراء مصر الشرقية على البحر الأحمر عن طريق شبكة من الطرق (كما سيأتي). حيث سهل نهر النيل من عملية نقل البضائع الآتية من الشرق داخل الأراضي المصرية إلى موانئ التصدير لأوروبا على ساحل البحر المتوسط، ولولا وجود نهر النيل لكانت هناك صعوبة كبيرة في نقل سلع الشرق برًا عبر الصحراء من موانئ البحر الأحمر إلى موانئ البحر المتوسط بل ربما تفوقت موانئ الشام وهي نهاية طريق الخليج الفارسي والعراق، على الموانئ

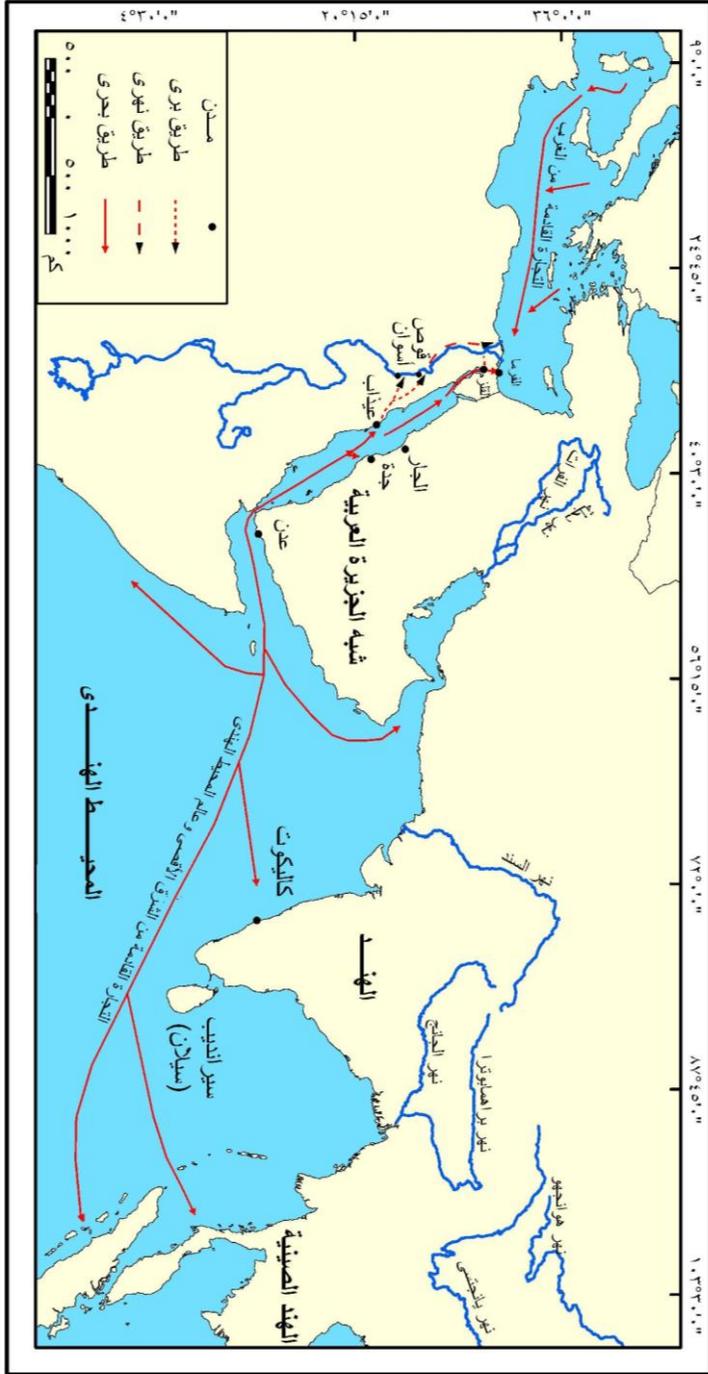
المصرية في جذب السفن الأوربية، المطالبة ببضائع الشرق إليها، فيلاحظ أنه بالرغم من وجود بضائع الشرق في موانئ الشام إلا أنها كانت تصل إليها بعد رحلة طويلة ومكلفة مما جعلها غالية الثمن على عكس مثيلتها التي تصل إلى مصر، فإن تكاليف جلب منتجات الشرق حتى موانئ مصر على البحر المتوسط كانت أقل بكثير مما جعل سعرها في أسواق مصر أقل باستمرار حتى بعد أن يضاف إليها المكوس (الضرائب) التي كانت تفرضها الحكومة المصرية على البضائع الصادرة والواردة.

هذا إلى جانب أن الغرب كان يفضل الموانئ المصرية لأنه كان يقبل على شراء بعض المنتجات المصرية كالمنسوجات والبلسم والكتان والشب وغيرها<sup>(١)</sup>.

وهكذا فإن صحراء مصر الشرقية كانت دائماً حلقة وصل لعبت عن طريق موقعها بين النيل والبحر الأحمر دور الوسيط التجاري في نقل المتاجر من الشرق إلى الغرب وبالعكس كما يتضح من الشكل (٢) مما ساعد على تنشيط التجارة وازدهارها في تلك البقعة.

وقبل الانتقال إلى العنصر التالي يجب التأكيد على أنه بالرغم من أن دور الموقع كان موجوداً قبل العصر الإسلامي العربي فإنه كان لا يزال محدوداً ذلك أن جزءاً كبيراً من تجارة الشرق القديم كانت إقليمية تدور في فلك المنطقة أكثر منها عالمية ذلك أن الإمكانات الحضارية في ذلك الوقت كانت لاتزال قاصرة ومعنى هذا أن تحقيق أهمية موقع مصر الجغرافي تحقيقاً كاملاً لم يكن من عمل العصر الفرعوني والكلاسيكي (اليوناني والروماني) - رغم وجود بعض النشاطات البحرية - ولكنه كان من عمل العصر الإسلامي العربي.

- (1) Heyd W.,: Histoire du Commerce du Levant au moyen age. I. Leipzig, 1923, p. 384.



شكل (٢) : تجارة المرور بين الشرق والغرب عبر البحر الأحمر والصحراء الشرقية ونهر النيل في العصر الوسيط.

المصدر: نعيم زكي فهمي، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٠-١٠٥.

**ب- مظاهر السطح :**

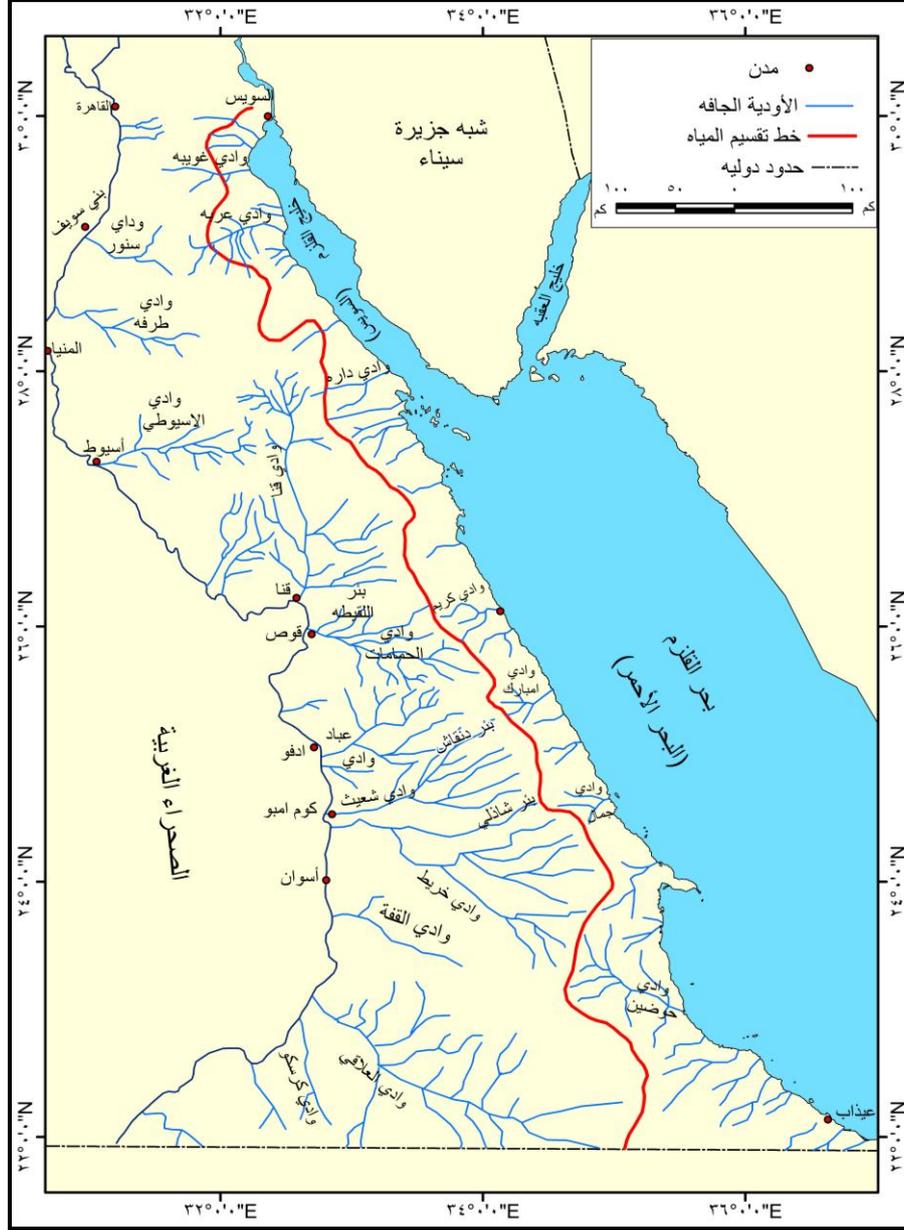
تمثل سلاسل جبال البحر الأحمر عائقاً طبيعياً مرتفعاً ووعراً بين ساحل البحر الأحمر والصحراء الشرقية، كما أن هذا الحاجز الجبلي يقترب كثيراً من خط الساحل مما جعل هذا السهل الساحلي ضيقاً، والأودية الشرقية قصيرة وشديدة الانحدار وهذا يقلل من قيمتها كطرق يمكن سلوكها، كما أن موارد المياه بها محدودة. حيث تشرف سلاسل جبال البحر الأحمر على البحر الأحمر بإرتفاع كبير، وانحدار شديد، بينما تتحدر هذه المرتفعات انحداراً تدريجياً ناحية وادي النيل في الغرب.

وعلى الرغم من المعوقات الطبيعية السابقة المتمثلة في وعورة السطح إلا أن طريق قوص/عيذاب أهم طرق صحراء مصر الشرقية التجارية قد تميز عن سواه من الطرق الأخرى بإتساع السهل الساحلي إلى الشمال من عيذاب حيث يمكن أن يحدد السهل الساحلي بخط كنتور ٢٠٠ متر ينحدر منه تدريجياً حتى خط الساحل، وعرض السهل الممتد ما بين دائرة عرض ٢٢° شمالاً وحتى ٢٤° شمالاً تقريباً يبلغ بضع عشرات من الكيلومترات حيث يبدو السهل كخليج أرضي فسيح<sup>(١)</sup>.

وفي ضوء هذه الحقيقة الجغرافية عن السهل الساحلي أطلق الجغرافيون العرب على هذا النطاق اسم "الوضح" بل سمي الطريق القادم إليه من مدن الصعيد الأعلى بهذا الاسم تمييزاً له عن باقي المسارات الوعرة.

أما بالنسبة للأودية الجافة التي تشغل سطح الصحراء الشرقية والتي كانت مجارٍ مائية تفيض بالمياه في العصور المطيرة، فلا شك أنها تمثل أهم وأبرز معالمها، فهي بالنسبة إليها كالمنخفضات والوحدات للصحراء الغربية، فهناك شبكة كثيفة من الأودية الجافة تغطي وجه الصحراء الشرقية من أقصى الجنوب إلى أقصى الشمال ومن البحر إلى النهر كما يتضح من الشكل (٣).

(١) جمال حمدان : شخصية مصر (دراسة فى عبقرية المكان)، دار الهلال، القاهرة ١٩٨٠، ج١، ص ٤٩٤-٤٩٥.



المصدر: الباحث بناء على الهيئة المصرية العامة للمساحة، خريطة مصر، مقياس ١ : ٢.٠٠٠.٠٠٠ عام ٢٠١٠.

**شكل (٣) :** الأودية الجافة شرقى وغربى خط تقسيم المياه بالصحراء الشرقية. وخلايا هذه الشبكة تبلغ أحياناً من الدقة والضيق بحيث تتضاءل بينها المسافات وتتقارب الأودية وروافدها تقارباً شديداً، ولقد ساعد تقارب هذه الشبكة الهائلة من الأودية الجافة فى خلق مجموعة من الطرق البرية الطبيعية المهمة عبر سلسلة جبال البحر الأحمر ربطت منذ أقدم العصور بين النهر والبحر<sup>(١)</sup>. على سبيل المثال طريق (قوص-القصير) عبر واديي كريم والحمامات.

وتنقسم أودية الصحراء الشرقية بواسطة خط تقسيم المياه كما يتضح من الشكل السابق إلى :

### الأودية الشرقية :

وهى المنصرفه من سلاسل جبال الحبر الأحمر نحو البحر، ولقد تميزت بخصائص جعلت منها مسلكاً طبيعياً، على سبيل المثال وادي حوضين الذي كان له من المزايا ما جعلت منه مسلكاً طبيعياً يمكن الصعود من مفيضه إلى منتهاه، مع مراعاة ما فيه من موارد مياه يمكن للقوافل أن تعول عليها في رحلتها الذهاب والعودة.

وتفصيل ذلك أن وادي حوضين هو أهم الأودية المنصرفه إلى البحر الأحمر، وطول مجراه الرئيسي ١٠٨ كم ويمتاز بكثرة روافده حتى أن مساحة حوضه تبلغ ١٢ ألف كم<sup>٢</sup> - وهو بهذه المساحة يضاهي بعض الأودية المتجهة نحو النيل غرباً، ومن حيث صلاحية كمسلك طبيعى نجد أنه فى هذا المجال أفضل ممر مفتوح وروافده الكثيرة تؤدي إلى ممرات منخفضة سهلة تتخلل الكتل الجبلية، كما أن رؤوسه تقترب بشدة من رؤوس وادي خريط فى الداخل لا تفصل بينهما إلا رقبة نحيلة، فضلا على أنهما يقعان على خط محور واحد من الشمال الغربى إلى الجنوب الشرقى، كما يمتاز أيضاً بوفرة موارده المائية<sup>(٢)</sup>.

(١) جمال حمدان: المرجع السابق، ج ١، ص ٤٦٣.

(٢) محمد صفى الدين أبو العز: مورفولوجية الأراضي المصرية، دار غريب، القاهرة، ١٩٩٩، ص ص ٤٥٤-٤٥٥.

### الأودية الغربية :

وهى المتجهة من سلاسل جبال البحر الأحمر نحو وادي النيل، ومن أشهرها وادي شعيث الذي ينتهي إلى النيل شمال كوم أمبو وطوله ٢٠٠ كم، وتوجد في بطن هذا الوادي بعض الآبار.

ووادي خريط الذي يصب في النيل بعد أن يلتقي مع وادي شعيث شرقي كوم أمبو وطول مجراه ٢٦٠ كم، ومن أهم الآبار التي توجد في هذا الوادي بئر شاذلي - ذكرها ابن بطوطة في رحلته كما سيأتى - وهي عبارة عن حفرة ضحلة في أرض الوادي، والمياه التي توجد بها مستديمة، وفي فترات الأمطار تتجمع المياه حول فتحت البئر على شكل بركة كبيرة وهي صالحة لشرب الآدميين.

وأما وادي العلاقي أعظم الأودية الجافة التي تتجه إلى النيل في الصحراء الشرقية (بعد وادي قنا) فإن طول مجراه الرئيسى ٣٥٠ كم، ويصل إلى النيل قرب كرسكو، ويعد هذا الوادي أغزر الأودية مياهاً ويرجع هذا إلى كون هذا الوادي تعززه أعداد كبيرة من الروافد القادمة من الجنوب من بلاد السودان، وتوجد في قاع هذا الوادي بعض الآبار مثله في هذا كمثل سائر الأودية الأخرى<sup>(١)</sup>.

وجميع هذه الأودية لها دورها كطرق طبيعية تربط مدن الصعيد بالبحر الأحمر خاصة ميناء عيذاب، وهكذا تم الاستفادة من هذه الأودية كطرق معبدة في مثل هذا النطاق الجبلي. وأخيراً كانت الأودية بالنسبة للصحراء الشرقية ذات قيمة كبيرة إذ فضلاً عن كونها تمثل طرق الانتقال المناسبة عبر الصحراء نجدها تنمو فوق أراضيها نباتات تصلح كغذاء لحيوانات الرعي، كما تيسر الحصول على المياه من بواطنها فهي إذن بالنسبة للصحراء للشرقية كالنيل بالنسبة لمصر، وليس أدل على أهميتها من أن الجبال وشتى المظاهر التضاريسية غالباً ما تسمى بأسماء أقرب الأودية إليها<sup>(٢)</sup>.

(١) محمد صفى الدين أبو العز، المرجع السابق، ص ٤٥٢، ٤٥٣، ٤٥٤، ٤٥٥.

(2) Ball, J., The Geography and Geology of South-eastern Egypt. Cairo, 1912, pp. 44-98.

### ج- المناخ :

كانت الظروف المناخية معاكسة، إذ إننا هنا في العروض المدارية في نطاق صحراوي جاف، إلا أن للجهد البشري دوره في تخفيف الآثار الطبيعية للحرارة الشديدة في الصيف، ومن ثم فقد أشار ابن جبير وغيره إلى أثر ذلك القَيْظ على الإنسان، وعن إمكانات المقتدرين من استخدام الشقاديْف<sup>(١)</sup>. وهي أشباه المحامل (الهودج)، وتعكس الشقاديْف الجهد البشري لمقاومة شدة الحر ووهج الشمس في الصحاري الحارة صيفاً بهذا الأسلوب الذي يوفر الظل ومع الظل يصبح الجو محتملاً نظراً لخلو الصحاري من الرطوبة العالية الخائفة التي ترهق النفس.

### د- موارد المياه :

على الرغم من قلة الأمطار بالإقليم إلا أن هناك مصادر أخرى للمياه لها أهميتها في مثل هذا النطاق الصحراوي الجاف، ومن ثم كانت من مقومات مسار الطرق الصحراوية وجاء توزيعها الجغرافي مسايِراً لمنازل الطرق للاستفادة منها، ومن المتصور أن تكون مياه الآبار - إحدى صور موارد المياه - على قلة عددها أو عدم عذوبتها الكاملة هي محطات القوافل، على نحو ما سنرى في تفصيل القول عن مسارات الطرق، وقيل أن خبرة السكان المحليين بأراضيهم كانت مهمة في بلوغ شتى صور موارد المياه في هذه الصحراء، كما أن الأودية كمسارات طبيعية كانت لها أهمية في مجال موارد المياه المخزنة في بطونها (الآبار)، وكذلك كانت جبال البحر الأحمر العالية بها صور أخرى لموارد المياه ولها قيمتها هي القلوت (مفردتها قلت) وهي عبارة عن أحواض صخرية قد حفرتها المياه في الصخور —

(١) الشقادي: مفردهما شقدف وهو صندوق خشبي ذو شقين(هودج) يوضع على ظهر الجمل. انظر أحمد دهان: معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، ١٩٩٠، ص٩٩.

النارية خاصة الجرانيت لتصبح بمثابة مستودع للمياه الناجمة عن تساقط الأمطار الشتوية، وتغلب ظاهرة تكون مثل هذه القلوت بالمياه في أعقاب فترات تساقط الأمطار، ومياه القلوت تنفذ بالاستهلاك البشري أو بواسطة عملية التبخر، هذا وتتوقف كمية المياه في القلوت على عدة عوامل منها:

- ١- كمية الامطار الفجائية التي تتساقط في فصل الشتاء.
- ٢- نظام التصريف المائي في المنطقة التي تتكون فيها، إذ قد تتصل بها رأس أحد الأودية فتتصرف المياه المخزونة على طول مجراه.
- ٣- نوع الصخور التي حفرت فيها ودرجة إنفاذها للماء.
- ٤- درجة الحرارة، ومدى التعرض للتبخر، وذلك لأنه إذا ما تكونت هذه القلوت في مناطق خانقية فلا بد أن يقلل هذا من معدل التبخر<sup>(١)</sup>.

وإذا كانت الصور المائية السابقة من الآبار والقلوت تستمد مياهها من الأمطار الشتوية المتساقطة على الصحراء الشرقية خاصة أطرافها الشرقية، فإن هناك آباراً أخرى بالصحراء الشرقية على أطرافها الغربية، تستمد مياهها من نطاق صخور الحجر الرملي النوبي من الصحراء الغربية الممتد أسفل النيل شأنها في ذلك شأن آبار الواحات المصرية - يعتقد "بول"<sup>(٢)</sup>. أن المياه الجوفية التي تحتويها طبقات الصخر الرملي التي يصل سمكها إلى ما يزيد على ٤٠٠ متر وذلك بالصحراء الغربية والتي تمتد شرقاً تحت مياه النيل لتظهر في بعض المواضع على الضفة اليمنى للنهر في الصحراء الشرقية، أي أنها آبار جوفية ولعل أشهرها بئر —

(١) صفي الدين أبو العز: مرجع سبق ذكره، ص ٤٥٠.

(2) Ball, J., Problems of the Lybian desert. Geog. Jour., Vol. 10, 1927, pp.105-128.

اللقيطة<sup>(١)</sup>. التي تقع على بعد ٣٢ كم من قوص ومثلها بئر الكنايس شرق ادفو على بعد ٣٨ كم منها، ومثل هذه الآبار تكمن قيمتها أنها على الطرق الخارجية من مدن الصعيد الأعلى نحو عيذاب في بدايات الخروج، ومن ثم تتزود منها القوافل لمراحل تالية يقل منها الماء أو قد ينعدم قبل أن يصلوا إلى آبار أخرى في داخلية الهضبة مثل بئر دنقاش وبئر شانلي بحميثرا<sup>(٢)</sup>.

#### هـ- النبات الطبيعي :

يعد النبات الطبيعي انعكاسًا واضحًا لظروف المناخ والتربة ومن ثم يقتصر وجوده في مثل هذا الإقليم الصحراوي الجاف على بطون الأودية أو بمنطقة السهل الساحلي، ويتألف الكساء الخضري في أغلب الأودية من نباتات حولية أو تحت حولية تظهر في فصل الربيع في أعقاب تساقط مطر الشتاء، وتتم دورة حياتها سريعًا، ثم تختفي في الصيف، وهناك بعض النباتات المعمرة، ومن أكثر النباتات شيوعًا نبات الرطريط، والسلة والبكار ويعيش على هذا الكساء الخضري حيوانات —

(١) بئر اللقيطة : من الآبار القديمة التي تعود إلى العصور الفرعونية ثم الرومانية، وهذا ما أكسبه التسمية العربية، لأن البئر إذا كانت عادية (العادية: القديمة) فالتقطت، والتقاطهم إياها وقوعهم أو وقوفهم عليها قيل بئر لقيط أي أنها كانت قديمة لأمة من الأمم فالتقطت أي تم العثور عليها وإعادة استخدامها في العصر العربي فسميت اللقيطة. انظر ابن الأعرابي: كتاب البئر، تحقيق رمضان عبد التواب، القاهرة، ١٩٧٠، ص ٢٥.

ومازالت بئر اللقيطة قائمة حتى الآن وقطرها حوالي ثلاثة أمتار وتنسب إليها محطة اللقيطة على بعد ٣٥ كم شرقي قفط. انظر إبراهيم دسوقي محمود: طريق وادي الحمامات، دراسة في الجغرافية التاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة المنيا، ١٩٨٧، ص ١٥٣.

(٢) محمد صبري محسوب: جغرافية الصحارى المصرية، الجوانب الطبيعية، ج ٢، الصحراء الشرقية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٠، ص ص ٣٣٤-٣٣٥.  
 البيئة خاصة الإبل وكذلك يستعملها البدو كوقود بعد تجفيفها، كما أن الإبل قادرة على تناول أوراق أشجار السدر (النبق) إن وجدت<sup>(١)</sup>.

وهكذا فإن عامل النبات الطبيعي إن وجد كان عاملاً مؤثراً على اختيار مسار الطريق في بطون الأودية ومن ثم محطاتها فيها.

ويرجع السبب في عدم استمرار التعاقب النباتي بالصحراء الشرقية إلى مجموعة من العوامل نذكر منها: عدم كفاية المحتوى المائي للتربة، وقلة الموارد المائية المتاحة للنباتات، وتدخل الإنسان عن طريق الإفراط في عملية الرعي واستخدام هذه النباتات كوقود بعد تجفيفها مما يؤدي إلى تقزم النباتات ولتعرض تربة الوديان الصحراوية لسيول جارفة تزيل التربة السطحية وما عليها من كساء خضري. أما في الحالات التي تغزر فيها الموارد المائية، ويقبل الرعي مع قلة تدخل الإنسان، هنا يصل الكساء الخضري في الأودية إلى طور الأشجار والشجيرات مثل: النخيل، والدوم، والسدر، والسنط وغيرها، كما هو كائن في جنوب صحراء مصر الشرقية<sup>(٢)</sup>.

ولعل وفرة النبات الصحراوي في فصلي الخريف والربيع، مع اعتدال المناخ في هذه الفترة كان من وراء سلوك طرق الصحراء الشرقية في هذه الفترة من العام حيث أن المشقة في الصيف قائمة مع الحرارة الشديدة وطول ساعات سطوع الشمس، إضافة إلى فقر وندرة الكساء الخضري صيفاً الغذاء الرئيسى لحيوانات الصحراء الشرقية خاصة الإبل.

(١) محمد صبري محسوب: المرجع السابق، ص ٣٥٣.

(٢) محمد صفى الدين أبو العز: مرجع سبق ذكره، ص ص ٤٥٧-٤٥٨.

## ٢) المقومات الجغرافية البشرية :

### أ- استقرار القبائل العربية :

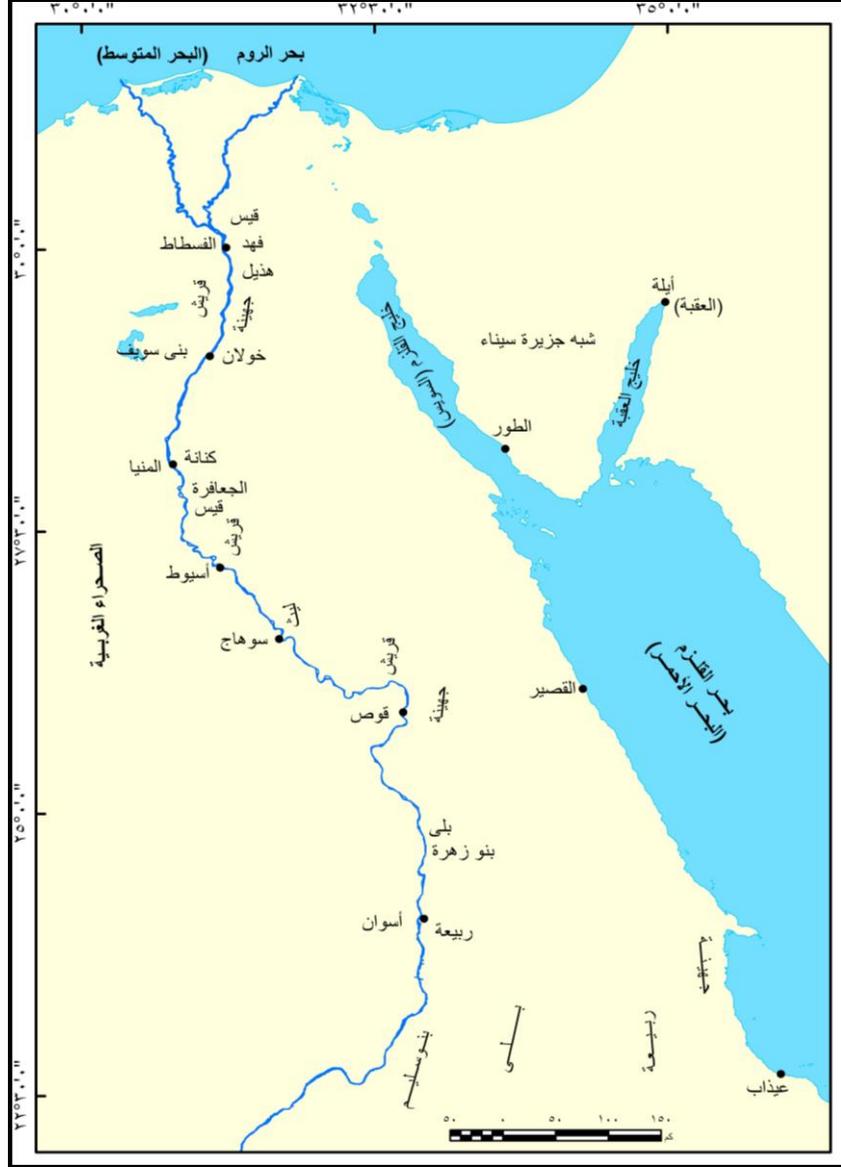
يأتي في مقدمة المقومات البشرية وجود سكان مستقرين ومتجولين لهم نشاطهم الاقتصادي المتعدد متمثلاً في استغلال الموارد المعدنية، واحتراف التجارة وخدماتها على الطريق، وقد كان لاستقرار القبائل العربية كما يتضح من الشكل (٤) أكبر الأثر في هذا المجال خاصة قبيلة ربيعة وعلاقاتها المتعددة مع السكان المحليين من البجة التي بلغت حد الاختلاط العرقي وإقامة مملكة ربيعة "بنو الكنز". كذلك قامت القبائل في البوادي بدورها في خدمة القوافل العابرة في مجال تقديم الجمال اللازمة لحمل المسافرين والأمتعة والسلع التجارية، وكذلك توفير الدليل الماهر البصير بالطريق وعلاماته وموارده المائية القريبة من المسار الرئيسي.

### ب- حماية طرق التجارة :

كان للسلطة المركزية الحاكمة دورها في ضمان استمرار حماية طرق التجارة عبر صحراء مصر الشرقية وتوفير الأمن بها والضرب على أيدي العابثين والمعتدين على أمن قوافل التجارة، وخاصة قبائل العريان الذين سكنوا تلك الجهات والذين اعتادوا حياة السلب والنهب.

ويقدم لنا ابن جبير صورة طيبة عن أمن الطريق بين قوص وعيذاب فيقول: "ورمنا (أردنا) في هذا الطريق إحصاء القوافل الواردة والصادرة فما تمكن لنا، ولاسيما القوافل العيذاوية المحملة بسلع الهند الواصلة إلى اليمن، ثم من اليمن إلى عيذاب..... ومن عجب ما شاهدناه بهذه الصحراء أنك تلتقي بقارعة الطريق، أحمال الفلفل والقرفة وسائرهما من السلع مطروحة لا حارس لها، وتبقى بموضعها إلى أن ينقلها صاحبها مصنونة من الآفات على كثرة المار عليها من أطوار الناس"<sup>(١)</sup>.

(١) ابن جبير: رحلة ابن جبير، ضبطه ووضع فهارسه محمد زينهم، ذخائر العرب ٧٧، دار المعارف، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٧٢.



المصدر: الباحث بناء على ما ورد عن:

١. المقرئى، البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب، تحقيق عبد المجيد عابدين، القاهرة، ١٩٤٢.
٢. عبد الله خورشيد البرى، القبائل العربية فى مصر، دار الكاتب العربى، القاهرة، ١٩٦٧.

**شكل (٤) : توزيع القبائل العربية بالصحراء الشرقية.**

وقد ذكر ابن المكين (المتوفى في القرن السابع الهجري) أن الطرق البرية كانت آمنة، وأورد أن السلطان الملك الكامل رتب خفراء على الطرق لحفظ التجار المترددين عليها، فكان التجار يعبرون تلك البراري الموحشة والصحاري القاحلة دون أن يروعهم شيء<sup>(١)</sup>.

وهكذا حرص السلاطين على أن يضربوا بيد من حديد على أيدي العابثين والمعتدين على أمن قوافل التجارة وخاصة قبائل العريان الذين سكنوا تلك الجهات، والذين اعتادوا حياة السلب والنهب وقد انعكس ذلك على أن طرق الصحراء الشرقية كانت آمنة وكانت القوافل التجارية تمر بها تحت رقابة وحراسة الدولة مما شجع التجار على استخدامها وبالتالي تزايد انتعاش التجارة عبر صحراء مصر الشرقية.

ويروي المقرئ في هذا الصدد: "أنه عندما اشتد القتال في صحراء عيذاب عام ٦٨٠هـ/١٢٨١م بين عرب جهينة وعرب رفاعة، أمر السلطان قلاوون الشريف علم الدين صاحب سواكن بأن يوفق بينهم، ولا يعين طائفة على أخرى خوفاً على فساد الطريق"<sup>(٢)</sup>.

والمفهوم من ذلك هو أن السلطان قلاوون لم يكن يرضى بتأثراً أن تقوى شوكة قبيلة على حساب غيرها حتى لا تصبح خطراً يهدد سلامة هذا الطريق التجاري، ولما كان البدو في أطراف الدولة موضع شغب ومثار مشاكل كثيرة تهدد الأمن والتجارة، فلم يكتف السلطان قلاوون بإخماد هذه الفتنة في الصحراء الشرقية بل —

(1) Cahen: La Chronique des Ayyoubides d'Almakin. B. AlAmid, BEO, T.XV, 1955-1958, Damas 1958, p. 144.

(٢) المقرئ: السلوك لمعرفة دول الملوك، ج١، تحقيق محمد مصطفى زياده، دار الكتب، القاهرة، ١٩٣٤، ص ٧٠٠.

أمر النواب والولاء في جميع أقاليم السلطنة أن ينزعوا منهم جميع الأسلحة من سيوف

ورماح وغيرها، وأن يشتدوا في معاملتهم وإن اقتضى الأمر فعلى الولاة أن يأخذوا منهم الرهائن لكسر شوكتهم، كما أمر باعة الأسلحة في القاهرة ألا يبيعوها لهم<sup>(١)</sup>.

### ج- تأمين إقامة التجار والمحافظة على أموالهم وأرواحهم :

عمل حكام البلاد على راحة التجار وتأمين إقامتهم والمحافظة على أموالهم وأرواحهم فأقاموا لهم الفنادق<sup>(٢)</sup> الخاصة بهم والتي كانوا يمارسون بها مختلف نشاطاتهم<sup>(٣)</sup>.

كذلك كان التجار عند نزولهم بموانئ الصحراء الشرقية الواقعة على ساحل البحر الأحمر يواجهون خطر القراصنة الذين كانوا يسيئون إلى الحياة التجارية في البحر الأحمر إساءة بالغة، لذلك كانت الشواني<sup>(٤)</sup> المصرية المسلحة تحمي السفن التجارية في البحر الأحمر من شر غارات القراصنة، وتعمل على تطهيره منهم منذ عهد الدولة الفاطمية.

(١) ابن الفرات: تاريخ ابن الفرات، ج٧، تحقيق قسطنطين زريق، بيروت، ١٩٣٩، ص ١٩٩.  
(٢) تسمية الفندق جاءت من الكلمة اليونانية "Pondokeon" و من كلمة "Agora" اليونانية أيضا ومن كلمة "Horrea" اللاتينية، وهي تقابل كلمة الحان الفارسية وكلمة الوكالة العربية، والفندق يكون باسم الطائفة التي تنزل به، وكانت مناطق انتشار الفنادق أو الخانات عادة بالقرب من الأسواق أو المحطات التجارية أو المساجد الجامعة حيث يكثر الرحالة المسافرين، ويحتوي الفندق على جميع ما يحتاجه التاجر.

انظر سعيد عاشور: العصر المماليكي في مصر والشام، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٢٨٩.

(٣) القلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الانشاء، ج ٤، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩١٩، ص ٣٢.

(٤) الشواني: جمع شيني أو شينيه وهي أكبر نوع من السفن الحربية عرفته مصر في العصر الأيوبي والمملوكي. انظر. ابن ممتي: قوانين الدواوين، تحقيق عزيز سوريال، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١، ص ص ٣٣٩-٣٤٠.

ويذكر القلقشندي في هذا الصدد: "أن الفواطم (الفاطميين) قد أعدوا أسطولا

بعيذاب يتلقى به الكارم<sup>(١)</sup> فيما بين عيذاب وسواكن وما حولها خوفاً على مراكب الكارم من قوم كانوا بجزائر بحر القلزم هناك يعترضون المراكب فيحميهم الأسطول<sup>(٢)</sup>.

واستمر هذا الوضع في العصر الأيوبي فقد وصلت سفن مصر إلى اليمن حاملة الجند والعتاد لإقرار الحكم الأيوبي فيها، وما أن أتم ذلك الأسطول مهمته حتى اتجهت الحكومة إلى الاستفادة منه في حراسة السفن التجارية بالبحر الأحمر من سطوة السراق<sup>(٣)</sup>. وليس يخفى أثر ذلك في تأمين الأرواح والأموال وتوسيع العلاقة البحرية التجارية بين مراكز جلب التجارة في الشرق ومراكز تصريفها في مصر.

(١) الكارم: اختلف في أصل مسمى الكارم ونشأتم أيضاً، فمن المؤرخين من يشير إلى أن اسم الكارم اشتق من الكانم وهي منطقة من السودان الغربي تقع بين بحر الغزال وبحيرة تشاد، فانتشر اسم الكارم بين تجار التوابل، ومنهم من يشير إلى أن مجموعة من هؤلاء التجار عرفوا باسم التكرور نسبة إلى مملكة التكرور الواقعة شرقي مالي، ومن التكرور أطلق اسم الدكرور على ميناء بولاق النيل، فعرفت ببولاق الدكرور نسبة إلى التكرور الذين كانت تصل بضائعهم من قوص عبر النيل إلى بولاق. ومنهم من يعتقد أن كلمة الكارامية أو الكارم أخذت عن نوع من التوابل هو "الحبهان" ويلفظ في اللغة الأمهرية (Kuararima) كارارما (Kuararima) ولمزيد من التفاصيل انظر: صبحي لبيب: التجارة الكارامية وتجارة مصر في العصور الوسطى، المجلة التاريخية المصرية، المجلد الرابع، ١٩٥٢، ص ٥٠٧.

(٢) القلقشندي: مرجع سبق ذكره، ح٣، ص ٥٢٤.

(٣) ابن الجاور: تاريخ ابن الجاور، ج٢، تحقيق لوفغرين، ليدن ١٩٥١، ص ١١٦.

وفي العصر المملوكي نجح السلطان الظاهر بيبرس في إقرار الأمن والثقة في ربوع البلاد وأرسل في سنة ٦٦٠هـ/١٢٦٢م إلى ولاته في قوص وعيذاب يوصي بالتجار الوافدين وبالمحافظة على مصالحهم، وألا يتعرض أحد لشئ من أموالهم ولا

عقار بغير إلا بالحق<sup>(١)</sup>.

وكثيرا ما كان السلاطين يوصون نوابهم بالثغور<sup>(٢)</sup> بحسن معاملة التجار كما فعل المنصور قلاوون حين أوصاهم بملاطفة التجار والتودد إليهم وترغيبهم، ومراعاة العدالة فيما يجنونه من أموال بحيث لا يظلم أحد منهم<sup>(٣)</sup>.

ولاشك في أن سياسة تحسين العلاقة مع ملوك الدول التي لها مصالح تجارية في مصر وتشجيع التجار الأجانب على القدوم إلى مصر ومعاملة هؤلاء التجار بالحسنى والمحافظة على أرواحهم وأموالهم كان لها الأثر العميق في تنشيط وازدهار التجارة المصرية وخاصة بالنسبة لموانئ صحراء مصر الشرقية على ساحل البحر الأحمر.

#### د- عوامل أخرى :

والى جانب هذه العوامل كانت هناك عوامل أخرى ساعدت على زيادة ونمو النشاط التجاري عبر صحراء مصر الشرقية منها :

(١) ابن واصل: مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، ج٢، تحقيق جمال الدين الشيال، القاهرة، ١٩٥٥، ص ص ٣١-٣٢.

(٢) الثغر: هو الموضع يخاف هجوم العدو منه، ومنه سميت المدينة على شاطئ البحر ثغراً والجمع ثغور. انظر مجمع اللغة العربية: المعجم الوسيط، ط٣، ج١، القاهرة، د/ت، ص ١٠١.

(٣) القلقشندي: ، مرجع سبق ذكره، ج١٣، ص ص ٣٤٠-٣٤١.

- الرواج التجاري لموانئ صحراء مصر الشرقية على ساحل البحر الأحمر خاصة في عصري الأيوبيين والمماليك خاصة ميناء عيذاب، بالإضافة إلى الازدهار

التجاري الذي حظيت به محطاتها على وادي النيل كقوص وأسوان وزيادة التبادل التجاري عبر طرق الصحراء الشرقية بين تلك الموانئ والمحطات.

- اهتمام السلاطين بتوطيد النفوذ المصري في البحر الأحمر وإقامة علاقات اقتصادية مع بلدانه المختلفة خاصة اليمن والحجاز والحبشة، وكذلك مع الهند والصين وغيرها، وتدعيم هذه العلاقات عن طريق المعاهدات والاتفاقيات التجارية لتسهيل التبادل التجاري بين هذه البلدان وبين موانئ صحراء مصر الشرقية على ساحل البحر الأحمر.

ثانيًا : طرق التجارة ومحطاتها عبر صحراء مصر الشرقية في العصر الوسيط.

تُعد طرق التجارة عاملاً أساسياً في ازدهار التجارة فكلما تعددت الطرق وعم بها الأمن نشطت الحركة التجارية لا ريب. وقد نعمت صحراء مصر الشرقية بمجموعة من الطرق ربطت وادي النيل بالموانئ المهمة على ساحل البحر الأحمر خاصة ميناء عيذاب مخترقة عباب الصحراء من شرقها إلى غربها.

على أنه يجب ملاحظة أن هذه الطرق لم تكن طرقاً بالمفهوم الصحيح من حيث تمهيدها واتساعها - بل كانت عبارة عن ممرات مطروقة في الصحراء.

### (١) طريق قوص/عيذاب :

كان طريق قوص/عيذاب من أهم الطرق التي ربطت بين عيذاب ووادي النيل وأكثرها استخداماً، فقد ذكر المقرئ أن الحجاج ظلوا أكثر من مائتي سنة (من أعوام بضع وخمسين وأربعمئة إلى أعوام بضع وستين وستمئة) يركبون النيل من ساحل الفسطاط إلى قوص ومنها يعبرون الصحراء الشرقية على ظهور الإبل إلى عيذاب ثم يركبون البحر إلى جدة ساحل مكة، وقد ظل هذا الطريق يستخدم في نقل التجارة لمدة قرن بعد ذلك إلى سنة ٧٦٠هـ/١٣٥٨م، حيث بطل استخدامه بعد هذا التاريخ وتلاشى

تبعًا لذلك أمر مدينة قوص، وهكذا ظلت هذه الصحراء الواسعة أكثر من ثلاثة قرونٍ عامرة بما يصدر ويرد من قوافل التجار والحجاج<sup>(١)</sup>.

وما ورد عن معالم الطريق بين قوص وعيذاب في العصر الوسيط جاء في كتابات الرحالة العرب -خاصة المغاربة- الذين سلكوا الطريق في رحلة الحج، ف جاء وصفهم عن رؤية ومشاهدة ومعاناة، ولعل أفضل ما ورد عن مسار الطريق ما ذكره ابن جبير الأندلسي، والتجيب السبتي الذي سار على الطريق من بعده بنحو قرن من الزمان، وسوف تقتصر الدراسة على مسار الطريق عند ابن جبير كما يتضح من الشكل (٥)، وذلك لأن طريق قوص/عيذاب في أيام ابن جبير كان المسار الرئيسي لقوافل الحج عبر الأراضي المصرية والتجارة أيضًا، في حين جاءت رحلة التجيب بعد نحو ثلاثين عامًا من عودة الحياة لدرب الحاج المصري سنة ٦٦٦هـ، ولهذا قلت أهمية هذا الطريق في تلك الفترة الزمنية عند التجيب السبتي مقارنة بقيمة الطريق عند ابن جبير.

حيث تأثر درب الحاج المصري بالصراعات الداخلية والاضطراب السياسي منذ منتصف القرن الخامس وفي مستهل القرن السادس الهجري حتى أن الأفضل ابن أمير الجيوش بدر الجمالي سنة ٥١٤هـ قد منع الناس من استخدام درب الحاج المصري لأنه أصبح طريقًا غير آمن<sup>(٢)</sup>. وانعكس ذلك على ازدهار طريق —

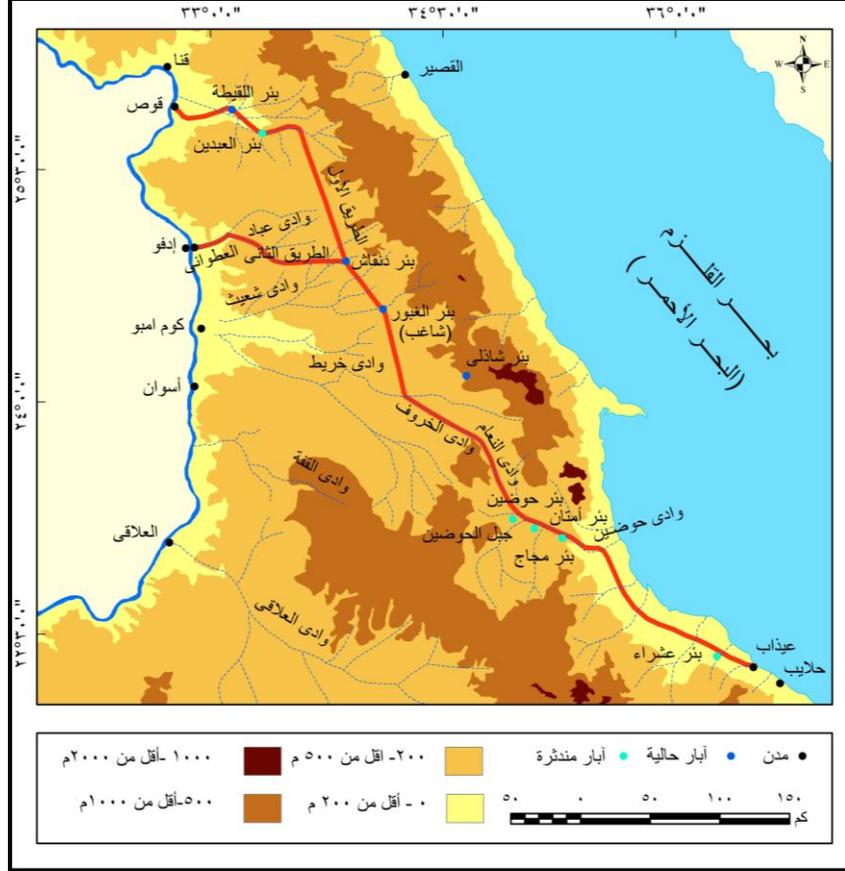
(١) المقرئ: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج ١، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠١.

(٢) الجزيري: درر الفوائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، المطبعة السلفية، القاهرة،

١٣٨٤هـ، ص ٢٥٤-٢٦٣.

قوص/عيذاب إلا أنه مع تلاشي السبب التاريخي الذي أدى إلى انتعاش طريق قوص/عيذاب وهو الخطر الصليبي بعد معركة حطين ٥٨٣هـ/١١٨٧م أدى ذلك إلى إعادة استخدام الطرق البرية بين مصر والحجاز خاصة بعد أن أخرج السلطان بيبرس سنة ٦٦٦هـ/١٢٦٧م قافلة الحج بالطريق البري عبر شبه جزيرة سيناء. مما أسرع

## بنتدهور قيمة طريق قوص/عيذاب.



المصدر: الهيئة المصرية العامة للمساحة، خريطة مصر، مقياس ١ : ٢.٠٠٠.٠٠٠، عام ٢٠١٠م، ابن جبير، مرجع سبق ذكره، ص ص ٧١-٧٣.

## شكل (٥) : طريق قوص - عيذاب بصحراء مصر الشرقية.

أما عن طول الطريق إجمالاً فنجد الإدريسي<sup>(١)</sup>. يحدد طول الرحلة بمسيرة ٢٠ يوماً إلى ما دونها بسير الإبل، وحددها الزهري<sup>(٢)</sup> بنحو ١٨ يوماً، وقال إنه ليس في هذا الطريق إلا ثلاثة آبار وإن لم يذكر الأسماء، وأما المقريزي<sup>(٣)</sup>. فقد جعل الرحلة بين قوص وعيذاب تستغرق مسيرة ١٧ يوماً.

ولما كان الماء أهم ضرورة أو مطلب للقوافل التي تسير في الطرق الصحراوية فإن الطريق عبر هذه الصحراء كان يمر بمجموعة من الآبار التي اتخذت محطات تنزل بها القوافل للراحة والتزود بما يلزمها من الماء حتى تصل إلى البئر أو المحطة التالية<sup>(٤)</sup>.

وقد ذكر ابن جبير مجموعة من الآبار أو المحطات التي تنزل بها القوافل بعد أن تترك قوص في طريقها إلى عيذاب والتي عن طريق معرفة مواقعها يمكن تحديد مسار أو اتجاه طريق القوافل في تلك الفترة، غير أن معظم هذه الآبار لا وجود لها على الخريطة الحالية للصحراء الشرقية<sup>(٥)</sup>، فمن الجائز أنها تعرضت لسفى الرمال عليها أو نضبت مياهها كما يحتمل أن بعضها مازالت موجودة غير أن أسماءها قد تغيرت كما سيأتي، والموجود منها على الخريطة الآن بئران هما اللقيطة وندقاش.

(١) الأدرسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ليدن، ١٨٦٦، ص ٤٩.

(٢) الزهري: كتاب الجغرافية، تحقيق محمد حجاج صادق، المعهد الفرنسي، دمشق، ١٩٦٨، ص ٤٣.

(٣) المقرئزي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج١، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٢.

(٤) يلاحظ أن طرق المدقات عبر الصحراء الشرقية تسير بوجه عام وفقا لمواقع الآبار كما تتبع إلى حد كبير مسار الأودية سواء التي تتجه نحو النيل أو نحو البحر الأحمر والتي يعثر على الماء في بطونها، فمعظم الآبار في هذه الصحراء تقع في بطون تلك الأودية حيث يتوفر الماء الباطني.

(٥) اطلعت على الخرائط الخاصة بالصحراء الشرقية مقياس ١/١٠٠٠٠٠٠.

### \* ابن جبير وطريق قوص/عيذاب :

يعد ابن جبير أفضل من تناول منازل الطريق حتى عصره حيث سجل رحلته للأراضي الحجازية في صورة مذكرات يومية مما أفاد في تتبعها لتحديد منازل الطريق في كل يوم من أيام رحلته.

- ولهذا يعود الفضل لابن جبیر في تحديد الطریقین الواصلین بین قوص وعیذاب وهما :
١. طریق العبدین : وهو أقصر الطریقین وقد سلكه في رحلته.
  ٢. طریق دون قنا : ويلتقى مع الطریق الأول في بعض مراحل الطریق على مقربة من ماء بئر دنقاش.

أما عن الطریق الأول: فقد استغرقت الرحلة عليه ٧ أيام، بداية من خروجها من قوص يوم الإثنين ١٣ صفر ٥٧٩هـ، ٦ يونیه ١١٨٣م حتى بلغت دنقاش يوم الاثنين ٢٠ صفر. وقد سطرها ابن جبیر في عدة صفحات فصل فيها المواضع التي مر بها وما بها من آبار وحدد مدى غزارتها وطبيعتها وما حولها من نبات مع وصف مظاهر السطح على طول الطریق ثم عين مواقيت الارتحال والنزول في كل مرحلة من مراحل الطریق وما استغرقتة المرحلة من يوم أو بعض يوم وهذا يؤكد أن ابن جبیر كان يسجل مذكرات يومية لرحلته بما أعطى صورة واضحة عن نظام الرحلة وخصائص الطرق واستخداماتها المختلفة.

وأما عن مراحل هذا الطریق فيقول ابن جبیر: أن طریق العبدین كان يبدأ من موضع في ظاهر مدينة قوص يسمى المبرز وهو موضع قبلي المدينة أي جنوبها، يجتمع فيها رجال الحاج والتجار لتجهيز حاجاتهم، ومنه يستقلون ويرحلون، وكان ذلك أول أيام الرحلة الموافق الاثنين ١٣ صفر (٦ يونیه).

ومن هذا الموضع يبدأ هذا الطریق متجها إلى ماء يعرف بالحاجر، وواضح من هذا أن الحاجر هو حاجر الهضبة المشرف على السهل الفيضي وفي مثل هذه الحواجر التي تكون غير بعيدة عن مفيض الأودية يسهل حفر آبار في رواسب تلك الأودية طلباً لمياه تحت سطحه، خاصة وأن الأودية في هذا النطاق تستمد مياهها

السيلية من جبال البحر الأحمر ذات الغنى النسبي في الأمطار عن النصف الشمالي من الصحراء الشرقية والتي تزيد كلما اتجهنا جنوباً.

ومن الحاجز نبدأ في مغادرة المعمور والدخول إلى الصحراء الشرقية عند موضع يعرف بقلع الضباع ثم الارتحال عنها إلى محطة اللقيطة (بئر اللقيطة) في صحراء لا عمارة بها، وتقع بئر اللقيطة إلى الشرق من مدينة قوص حيث تعد أهم محطة كانت تنزل بها القوافل بعد خروجها من قوص وهي تقع على طريق القوافل الذي يربط بين قوص والقصير في منطقة يجرى بها عديد من الأودية التي من أهمها وادي الحمامات ووادي العطوانى فهذه المنطقة غنية بالمياه الباطنية مما ساعد على استمرار تغذية هذه البئر لقرون عديدة حتى الآن.

ثم إلى بئر ينسب إلى عبيد (يذكر أنهما ماتا عطشا قبل أن يرداه فسمى ذلك الموضع بهما)، تبعد عن اللقيطة مسافة قدرها ابن جبير بحوالى سبع ساعات من الصباح حتى الظهر، ويذكر ابن جبير أنه يجب على القوافل المارة بهذه البئر أن تتزود بالماء لأنها سوف تقطع مسافة كبيرة خالية من أي مصادر للمياه، ومن هناك إلى بئر دنقاش (كما بالشكل السابق) - تقع على وادي بيزاه الذي يصب في وادي شعيث شمال جبل المويلحة على خط عرض ٥٥ ° ٢٤ شمالاً، وخط طول ٥٠ ° ٣٣ شرقاً - وهي عين ماء عذب جار يرد فيها من الأنعام والأنام خلق كثير.

وكل هذا في صحراء جرداء لا عمارة فيها ولا نبات سوى آبار المياه المنوه عنها، ولا يسافر في هذا الطريق الجذب من كل أنواع الحياة إلا على ظهر الجمال لصبرها على الظمأ.

وأما شدة الحر وسطوع الشمس ساعات النهار خاصة، والرحلة في فصل الصيف فقد أفاد ابن جبير بأهمية استخدام الشقاديث وهي أشباه المحامل (الهوداج) توضع على البعير يكون عليها مظلة، ولهذا فهي مريحة من عناء السفر<sup>(١)</sup>.

وفضلاً عن الإبل كانت تستخدم أحياناً الخيول والحمير كوسائل نقل بريّة، وكانت تسيّر هذه الحيوانات بالمتاجر على شكل قوافل وتحت رقابة وحراسة الدولة، وفي هذه الطرق محطات (خانات)<sup>(٢)</sup> لراحة المسافرين من التجار، وتزود هذه الخانات بالزاد والماء وعلف الحيوانات وكانت الطرق والخانات خاضعة لرقابة صاحب البريد<sup>(٣)</sup>.

أما عن الطريق الثاني فكان يبدأ من قنا، ويلتقى بالطريق الأول على مقربةٍ من ماء دنقاش كما بالشكل السابق. وهذا النص عند ابن جبير ينقصه اسم القرية النيلية التي يبدأ منها الطريق إلى دنقاش، وقد ذكر البعض أن المقصود بذلك قنا ولكن هذا التصوير غير موافق جغرافياً، كما أن قنا كان ابن جبير قد سبق له ذكرها كمدينة قبل قوص وليست كقرية والأفضل في مجال الترجيح الجغرافي أن تكون القرية المراد هي قرية العطاوي المقابلة لمدينة إدفو حيث يخرج منها مباشرة طريق إلى دنقاش.

(١) ابن جبير: مرجع سبق ذكره، ص ٧١.

(٢) الخانات: مفرداً خان وهي كلمة فارسية ومعناها منزل أو سوق، وكان لها وظيفتها في التخزين والبيع ومسكن للتجار الغرباء مثلها في ذلك مثل الفنادق. انظر آمال العمري: المنشآت التجارية في القاهرة في زمن الأيوبيين والمماليك، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، ١٩٧٥، ص ٢٠١.

(٣) صاحب البريد: هو ذلك الرجل الذي يشرف على إدارة ديوان البريد، ويتولى تنفيذ ما يصدر من السلطان إلى عماله بالأقاليم، كما يدرس أحوال الأقاليم ويقدم التقارير عن كل ما يجري بها. انظر نظير حسان سعداوي: نظام البريد في الدولة الإسلامية، مكتبة مصر، القاهرة، ١٩٥٣، ص ٦٦-٦٩.

وكان عرب دغيم يتولون حراسة هذا المسار وضمانه عند نقل الحجاج المسافرين إلى عيذاب على نحو ما جاء عند ابن بطوطة في رحلته حيث سلك هذا المسار إلى عيذاب ذهاباً وإياباً وذلك في المرة الأولى له سنة ٧٢٦هـ عندما أراد أداء فريضة الحج فلم يتمكن بسبب المشاكل والاضطرابات التي كانت قائمة آنذاك بين قبائل البجة

والمماليك، وعلى ذلك فمن الراجح أنه كان من يخرج من قوص عليه أن يصعد في نهر النيل حتى إدفو ثم يسير من قرية العطواني خلال وادي عباد وصولاً إلى بئر دنقاش<sup>(١)</sup>. وعليه فإن الطريق الثاني كان يبدأ عند قرية العطواني وليست مدينة قنا كما جاء سابقاً.

ومن قرية العطواني يتجه الراكب إلى موضع آخر يعرف بشاغب موضع به ماء، غير موجود على الخريطة الحالية يلي بئر دنقاش بيوم وليلة، ووفقاً لهذه المسافة الزمنية يحتمل وقوعه بالقرب من بئر أم القبور إلى الجنوب الشرقي من دنقاش<sup>(٢)</sup>، وقد وصف ابن جبير ماء شاغب بأنه ثماد<sup>(٣)</sup>. يحفر عليه في الأرض فتجده قريباً غير بعيد، إلا أنه زعاق (مر).

(١) ابن بطوطة: تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار صادر، بيروت، ١٩٦٤، ص ٥٣، ٥٤، ٢٨٢.

(٢) تم تقدير مواقع الآبار التي اندثرت تقدير تقريبي بناءً على ما يلي :

١. الفترة الزمنية التي تقطعها القوافل في سيرها من بئر إلى آخر على أساس ما تم استنتاجه من وصف ابن جبير من أن القافلة كانت تقطع حوالي ٦٠ كم في اليوم تختلف أحياناً تبعاً لطبيعة السطح والظروف التي تتعرض لها القافلة أثناء السير في الطريق.

٢. أن الطريق كانت تتبع إلى حد كبير مسار الأودية التي تقع معظم الآبار في بطونها .

(٣) يذكر الأعرابي أن الثمد كالبئر إلا أنه لا يكون من عيون، إذا إنقطع حفر عليه ذراعان فيخرج الماء فيشرب منه أياماً ثم ينقطع. انظر الإعرابي: مرجع سبق ذكره، ص ٦٦. ومثل هذه المياه كامنة في رواسب بطون الأودية في اعقاب سقوط المطر.

ثم يكون الارتحال من شاغب بعد التزود بالمياه للوصول إلى موضع يعرف بأمتان حيث بئر غزير الماء عذب الطعم ترد إليه كل القوافل المارة، خصها الله بالدركة وهو أطيب مياه الطريق وأعذبها فيلتقي فيها من دلاء الوارد ما لا يُحصى، وتروى الإبل التي تأكل الثرى من العطش ما لوردت نهرًا من الأنهار لأنضيبته.

معنى ما سبق أننا أمام مورد مائي وفير وهذا التصوير موافق لطبيعة المنطقة الجغرافية الجبلية حيث لا يتسنى وجود مثل هذا المورد المائي الوفير إلا في صلب النطاق الجبلي المرتفع حيث يحظى هذا النطاق بأكثر من ذلك كلما اتجهنا جنوباً، كما أن سيول مثل هذا النطاق الجبلي المتجمعة من خلال روافد عديدة تغذي الطبقات الرسوبية في بطون الأودية وكما أن وصف ابن جبير وإن كان مبالغاً إلا أنه يقارن مثل هذه البئر بغيرها.

ويحتمل حسب المسافة الزمنية التي ذكرها ابن جبير بين بئر أمتان وبئر شاغب (٣ أيام) وبينها وبين بئر مجاج التي تليها على الطريق مسافة نصف يوم (من الصباح حتى الظهر) أن يكون موقع بئر أمتان على وادي حوضين على خط عرض ٨° ٢٣' شمالاً، وخط طول ٠٥° ٣٥' شرقاً تقريباً كما بالشكل السابق، ولهذا فمن المرجح أن القوافل كانت تسير من شاغب حتى أمتان متباعدة إلى حد كبير مسار الأودية، أى أن الطريق كان يتجه من شاغب نحو الجنوب إلى وادي خريط ثم ينحرف ناحية الجنوب الشرقي ليسير مع وادي الخروف فوادي النعام ومنه إلى وادي حوضين حتى يصل إلى بئر أمتان كما يتضح من الشكل السابق.

ومن أمتان إلى بئر مجاج حيث يتزود المارة بالماء لأربعة أيام، وواضح أن هذه البئر من آبار وادي الحوضين عند الخروج من النطاق الجبلي أو عند بداية السهل الساحلى أي عند بداية طريق الوضح وأشار ابن سعيد المغربي<sup>(١)</sup> أنه عرف بالوضح لأن الطريق منه يتضح خالياً من الجبال المرتفعة المتداخلة مع بعضها كما هو قائم في طريق قوص.

(١) ابن سعيد المغربي: كتاب الجغرافيا، تحقيق وتعليق إسماعيل العربي من منشورات المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٧٠، ص ١١٦.

جدير بالذكر أن ابن جبير في هذه المرحلة قد بلغ خط تقسيم المياه بين الأودية المنصرفة نحو النيل والمتجهة إلى البحر الأحمر - تابع شكل (٣) - وقد استفاد بذلك من وادي الحوضين بمسار الموافقات تماماً لمسار الرحلة ومن إمكاناته من حيث موارد المياه، وتعدد آباره الجوفية.

ويسهل لنا وصف ابن جبير لهذا الطريق تحديد موقع بئر مجاج فهي تقع على الحافة الشرقية للهضبة بالقرب من سهول البحر الأحمر على بعد أربعة أيام من عيذاب، لذلك أرجح أنها كانت تقع على وادي حوضين على خط عرض ٢٣° ٠٠' شمالاً، وخط طول ٢٣° ٣٥' شرقاً كما بالشكل السابق، حيث ينحدر منها الطريق جنوباً ماراً في سهول البحر الأحمر وصولاً لعيذاب.

وفي هذه المرحلة يبدأ السير في منطقة رملية لينية حتى بلوغ الموضع الثاني الذي يعرف بالعشراء<sup>(١)</sup>، على مسافة يوم واحد من عيذاب.

وماء بئر العشراء ليس بخالص العذوبة وهو في بئر غير مبطنة بالحجارة لذلك فإن الرمال كانت لا تلبث أن تنهال عليها مما يضطر القوافل المارة إلى إعادة حفرها، وأحياناً كان يعجز الجمالون عن ذلك كما حدث لقافلة ابن جبير التي اضطرت أن تبقى بدون ماء حتى وصلت إلى ماء الخبيب، وهو على مرأى العين من عيذاب ويستقى من ماء الخبيب أهل عيذاب والقوافل المارة بها، وهي بئر عظيمة كأنها الجب الكبير<sup>(٢)</sup>، ويحتمل أن يكون بئر الخبيب هو بئر أبو رماد الحالي —

(١) العشراء : موضع يكثر به شجر العشر وهو شبيه الأترج لكن لا شوك له، وشجر العشر مثل القطن يحشى في المخاد لنعومته. انظر محمود مصطفى الدمياطي: معجم أسماء النباتات الواردة في تاج العروس للزبيدي، القاهرة، ١٩٦٥، ص ١٠٢.

(٢) الجب: الجبُّ بالضم البئر الكثيرة الماء البعيدة القعر. ج أجبابٌ وجبابٌ بالكسر وقال الليث الجب: البئر غير البعيدة. انظر الزبيدي: تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق إبراهيم التزوي، مطبعة حكومة الكويت، ١٩٧٢، باب جب.

وهو أقرب الآبار إلى عيذاب حيث يقع على بعد ثلاثة أميال إلى الشمال منها، ومع آخر ضوء للشمس يكون الوصول إلى ميناء عيذاب<sup>(١)</sup>.

وكان هذا الطريق على امتداد رملية ولم تكن هناك علاماتٌ يستدل بها في السير وربما يخطئه الدليل مهما كان ماهراً، ورغم ذلك ظلت صحراء عيذاب رغم

مشقتها الطريق الذي ربط الغرب بالشرق<sup>(٢)</sup>.

وفي الختام نقول أن طريق قوص/عيذاب كان آمناً، وكانت السلع الواردة والصادرة من الكثرة بحيث لا يمكن حصرها. وكانت السفن تفرغ حمولتها من بضائع الهند واليمن وجنوب شرق أفريقيا في ميناء عيذاب ثم تنقلها القوافل التي سميت باسم عيذاب (القوافل العيذاوية) إلى مدن الصعيد الكبرى خاصة قوص.

ولقد قام ابن جبير بوصف القوافل التجارية وأنواع البضائع وسلامة الطريق كما جاء سابقاً. وهذا الوصف لما شاهده ابن جبير كشاهد على العصر يدل على مدى سيادة الأمن والأمان على طول طريق قوص/عيذاب، وأثر ذلك على رواج الحركة التجارية على طول الطريق.

## (٢) طريق أسوان/عيذاب :

يمر هذا الطريق عبر وادي العلاقي الذي ذكره الإدريسي بأنه وادي جاف لا ماء به لكن إذا حفر عليه وجد قريباً معيناً كبيراً وبه معدن الذهب والفضة، وإليه تجتمع طوائف من الطلاب لهذه المعادن<sup>(٣)</sup>.

(١) ابن جبير: مرجع سبق ذكره، ص ٧٣.

(٢) ابن الوردى: تنمة المختصر في أخبار البشر المعروف بتاريخ ابن الوردى، تحقيق أحمد رفعت البدرأوى، بيروت ١٩٧٠، ص ٤٤.

(٣) الإدريسي: مرجع سبق ذكره، ص ٢٧.

لهذا كان هذا الوادي يمثل في معظمه مسار الطريق من أسوان إلى عيذاب للتجار وطلاب التبر فضلاً عن الحجاج.

وقد ذكر أبو الفدا والقلقشندي أن بين أسوان والعلاقي ١٢ مرحلة<sup>(١)</sup> في حين أن بين العلاقي وعيذاب ثمانية مراحل<sup>(٢)</sup>.

ولعل البكري<sup>(٣)</sup> هو أول من حدد أكثر من طريق بين أسوان وعيذاب حيث ذكر أن من أسوان إلى عيذاب طريقان كما يتضح من الشكل (٦) :

**أولهما :** طريق العلاقي وطوله ١٨ مرحلة، ومسار هذا الطريق يتفق معظمه مع وادي العلاقي ويمر هذا الطريق بين جبال فيها معادن الذهب والفضة وفي وسط الطريق مدينة تنسب إلى الوادي المذكور (مدينة العلاقي)، وهي كثيرة الثمار والخير ويسكنها أناس كثيرة يزعمون أنهم من العرب وهم على استقامة في حفظ لمن مر بهم.

**ثانيهما :** طريق يعرف بالوضح وهي ١٨ مرحلة في قفر ورمال ليس فيها عمران قليلة الماء، وهي رمال تموج بها الرياح فتعفي الآثار، ولا تهتدي لمسلك ولا سبيل إلا عن طريق علامات يقيمها الجمالون فيهتدون بها.

وقد قال أبو الفدا<sup>(٤)</sup>. أن سبب تسمية هذا الطريق بالوضح خلوه من الجبال. وكان هذا الطريق يلتقي مع طريق قوص - عيذاب، وفي هذا الصدد يقول ابن —

(١) المرحلة: هي مسيرة يوم بالسير للقوافل، وتقدر بثمانية فراسخ (الفرسخ ما بين ٥.٥ إلى ٦ كم). وقد تزيد أو تنقص. انظر أبو الفدا، تقويم البلدان، طبع باريس، ١٨٤٠، ص ٧٣.

(٢) أبو الفدا: مرجع سبق ذكره، ص ١٢١، انظر أيضا القلقشندي: مرجع سبق ذكره، ج ٥، ص ٢٧٤.

(٣) عبد الله يوسف الغنيم: جغرافية مصر من كتاب "المسالك والممالك للبكري"، الكويت، ١٩٨٠، ص ٢٧.

(٤) أبو الفدا: مرجع سبق ذكره، ص ١٠٥.

سعيد المغربي<sup>(١)</sup>: "وفي سمت (تجاه) أسوان من جهة الشرق طريق الحجاز، فمن أخذ مشرقاً فعلى الوضح وهناك يلتقي طريق قوص مع طريق أسوان وإنما عرف بالوضح لأن الطريق منه يتضح خاليًا من الجبال المشتبكة التي في طريق قوص".



مصر عن طريق مكة لأداء فريضة الحج، فقد استغرقت الرحلة عليه ١٥ يوم بداية من خروجها من أسوان في الخامس من ربيع الأول سنة ٤٤٢هـ/٢٩ يوليو سنة ١٠٥٠م حتى بلغت عيذاب في ٢٠ من ربيع الأول من نفس العام / ٢ أغسطس. وأما عن مراحل الطريق - تابع الشكل السابق- فيقول ناصر خسرو بعد ثمانية فراسخ<sup>(٢)</sup> من رحلتنا من أسوان بلغنا موضع يعرف "بضيقة" وهي في واد جاف به بئر يخرج منها ماء كثير غير أنها ليست عذبة، ويكاد يتفق موقع وأوصاف موضع هذه البئر مع بئر أم الحبال شمال وادى الفقه على خط عرض ٤١ ° ٢٣ شمالاً، وخط طول ١٣ ° ٣٣ شرقاً تقريباً كما بالشكل السابق، حيث تحيط المرتفعات بهذا الموضع الذى يقع على الطريق الحالى للمدقات الذى يربط بين أسوان ووادى العلاقى.

ومن ضيقة اتجه الراكب إلى موضع آخر يعرف بالحوض وهو جبل حجري فيه عينان يتقجر منهما ماء عذب، ترد إليه القوافل المارة لترتوي من بعد ظمأ، وتروي الإبل التي تأكل الثرى من العطش حيث قد مضى عليها سبعة أيام لم تشرب فيها، وينطبق هذا الموضع على جبل حوضين الذى يقع إلى الجنوب الغربى من وادى حوضين على خط عرض ١٥ ° ٢٣ شمالاً، وخط طول ٥٠ ° ٣٤ شرقاً تقريباً.

(١) ناصر خسرو علوي: سفر نامه، تعريب يحيى الخشاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الألف كتاب الثاني، ١٩٩٣، القاهرة، ص ١٣٣.

(٢) الفرسخ: ذكر ابن رسته أن الفرسخ ثلاثة أميال. انظر ابن رسته: الأعلام النفيسة، ليدن، ١٨٩٢، ص ٢٢. فى حين ذكر محمد ضياء الدين أن طول الفرسخ بالأمتار هو ٥٥٤٤ متراً. انظر محمد ضياء الدين الرئيس: الخراج والنظم المالية للدولة الإسلامية، ط ٣، دار المعارف، ١٩٦٩، ص ٣١٩.

وهنا يعرض خسرو لطبيعة المنطقة الجغرافية فهي صحراء جرداء لا عمارة فيها ولا نبات وآبار المياه على استحياء وكأن الإبل تعلم ذلك وأنها إن أبطأت ماتت عطشاً ومن ثم فهي تسير في غير حاجة لأن يسوقها أحد متجهة من تلقاء نفسها ناحية

المشرق في صحراء لا أثر فيها أو علامة تدل على الطريق، وهذا الوصف يتفق تماماً مع وصف ابن جبير لطريق الوضح أي أن ناصر خسرو اتخذ طريق الوضح، ولم يتخذ طريق العلاقي في سيره إلى عيذاب.

ويذكر ناصر خسرو أنه في العشرين من ربيع الأول عام ٤٤٢هـ/ ٢ أغسطس ١٠٥٠م بلغنا مدينة عيذاب ومن أسوان حتى عيذاب التي بلغناها بعد خمسة عشر يوماً مائتاً فرسخاً بالتحديد.

ونلاحظ أن ناصر خسرو لم يصف بقية الطريق من الحوض حتى عيذاب وإن كان من المرجح أن الطريق كان يسير بعد الحوض نحو الشرق مع وادى حوضين ثم ينحدر جنوباً في السهول المجاورة للبحر الأحمر حتى يصل إلى عيذاب.

ويمكن القول أن الطريق الحالى للمدقات الذى يمتد من أسوان حتى مرسى حلايب يسير مع الطريق القديم بعد أن يعبر هذا الطريق الصحراء إلى وادى العاند وحتى يصل إلى عيذاب.

وقد وصف لنا أبو شامة في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي الطريق من عيذاب إلى أسوان فقال أنها "أشق من كل طريق سلكتها ومن كل مسافة قطعناها، لأننا وردنا الماء في إحدى عشرة ليلة مرتين، وكانت البلوى عظيمة في العطش فأما الحرون (شدة الحرارة) والوعور (صعوبة التضاريس) فهي تزيد على ما في بركة الشام"<sup>(١)</sup>.

(١) أبو شامة: كتاب الروضتين في أخبار الدولتين، ج٢، القاهرة، ١٢٨٧هـ، ص ١٤.

ورغم هذه الصعوبات التي نجدها في وصف كل من ناصر خسرو وأبو شامة لطريق أسوان - عيذاب والتي منها شدة الحرارة، وعورة السطح، وقلة الماء، إلا أن

ذلك الطريق امتاز عن طريق قوص - عيذاب بقصرة فالطريق الأول تقطعه القوافل في خمسة عشر يوماً، أما الطريق الثاني فنقطعه القوافل في سبعة عشر يوماً<sup>(١)</sup>.

وقد كان لتجار أسوان وكلاء في عيذاب لتسهيل التجارة، واستقبال السلع وتصديرها من ذلك الميناء، ويؤكد ذلك أن ناصر خسرو لما أراد مغادرة أسوان في طريقه إلى عيذاب، ومنها إلى الحجاز، أخذ من تاجر في أسوان يدعى أبو عبد الله محمد بن فليح كتاباً إلى وكيله في عيذاب جاء فيه: "اعط ناصرًا ما يريد، وهو يعطيك صكًا للحساب" فلما أنفق ناصر ما معه من المال في عيذاب أعطى الورقة التي يحملها للوكيل، فأعطاه ما أراد بعد أن أخذ منه صكًا بذلك، وقام الوكيل بدوره بإرسال الصك إلى أسوان<sup>(٢)</sup>.

نلمس من ذلك ضخامة حجم التجارة بين أسوان وعيذاب فضلاً عن تقدم المعاملات الاقتصادية، فقد استخدم تجار أسوان ما يشبه النظام المصرفي الحديث في طريقة دفع الأموال، حتى تكون الأموال مأمونة من الضياع وبعيدة عن متناول اللصوص وقطاع الطرق.

(١) ابن رسته: مرجع سبق ذكره، ص ١٨٣.

انظر أيضاً المقدسي: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن، ١٩٦٧، ص ٢١٥.

(٢) ناصر خسرو: مرجع سبق ذكره، ص ١٣٥.

يضاف إلى ذلك أن استخدام طريق أسوان - عيذاب مسلكاً للحجيج في ذهابهم إلى جدة وإيابهم منها، ما يقرب من قرنين من الزمان، منذ عام ٤٦٠هـ/١٠٦٧م أيام الخليفة المستنصر بالله الفاطمي - نظرًا لإيقاف الحركة على طريق الحج البري بشبه

جزيرة سيناء نتيجة لوجود الخطر الصليبي شمالاً - حتى عام ٦٦٦هـ/١٢٦٨م وهو التاريخ الذي أعاد فيه ببيرس طريق الحج البري القديم<sup>(١)</sup>. زاد هذا من رواج التجارة في أسوان، فمن البديهي أن الحجيج كانوا يقضون حوائجهم من مواد تموينية وغيرها من أغراض من أسوان، أثناء ذهابهم إلى الحجاز لأداء فريضة الحج وعودتهم منه.

وإذا كانت أسوان أقدم محطة تجارية ارتبطت بعيزاب ارتباطاً وثيقاً إلا أن ذلك الارتباط قد خفت حدته نتيجة لظهور مدينة قوص كمنافس خطير لأسوان، صحيح أن أسوان أقدم في النشاط التجاري من قوص، إذ أن الأخيرة لم يظهر نشاطها إلا منذ القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي، عقب أفول المركز التجاري لمدينة قفط<sup>(٢)</sup>.

ويمكن القول أن قوص أخذت مكانة أسوان في تجارة البحر الأحمر منذ بداية عصر المماليك، وربما يرجع السبب في تضيق الصلة بين أسوان وعيزاب وتراجع أهمية هذا الطريق للعوامل التالية :

- **العامل الأول** : يتركز في تحول طريق الحج من أسوان إلى شمال مصر، عندما أخرج السلطان الظاهر ببيرس قافلة الحاج بالطريق البري القديم منذ عام ٦٦٦ هـ/١٢٦٨م.

(١) المقرئبي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج١، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠١.  
(٢) ابن دقماق: الانتصار لواسطة عقد الأمصار، ق ٢، ج٥، المطبعة الكبرى ببولاق، ١٨٩٣، ص ٢٨.

- **العامل الثاني** : يرجع إلى أن نسبة كبيرة من تجار الكارم في عصر سلاطين المماليك اتخذوا من قوص مركزاً مهماً، وسوقاً واسعاً لتجارتهم، علاوة على أن تجار الكارم قد أسسوا في قوص نقابة لأنفسهم سيطرت على تجارة التوابل

والبخور والعاج واحتكرتها أحياناً، ولهذه النقابة رئيس معترف به من قبل حكومة المماليك، أطلق عليه اسم رئيس الكارمية<sup>(١)</sup>.

- **العامل الثالث :** أن الطريق من أسوان إلى عيذاب بالرغم من أنه أقصر من طريق قوص/عيذاب إلا أن الآبار التي كانت منتشرة عليه أقل، فقد ذكر ناصر خسرو الذي سلك هذا الطريق أن القوافل كانت تسير لمدة سبعة أيام في صحراء تخلو من موارد المياه فهناك أمكنة كان يقل فيها الماء لمسافة ١٥ فرسخاً ويكون ملحاً وأمكنة لا يوجد فيها ماء قط مسافة قد تصل إلى ٤٠ فرسخاً<sup>(٢)</sup>، في حين ذكر ابن جبير الذي سلك طريق قوص أن أقصى فترة كانت تسيرها القوافل في طريق خالٍ من الآبار هي أربعة أيام وهو أمر نادر على هذا الطريق<sup>(٣)</sup>، وهكذا نجد أنه بالرغم من أن طريق قوص/عيذاب كان أطول إلا أن القوافل كانت تأمن فيه على نفسها من التعرض لخطر العطش.

- **العامل الرابع :** أدت الاضطرابات التي كانت تثيرها قبائل أولاد الكنز المسيطرون على منطقة أسوان إلى قطع الطريق على التجار والحجاج ونهب أموالهم<sup>(٤)</sup> مما دفعهم إلى ترك السفر من طريق أسوان وتفضيل طريق قوص عليه.

(١) سعيد عبد الفتاح عاشور: مرجع سبق ذكره، ص ٢٩١.

(٢) ناصر خسرو: مرجع سبق ذكره، ص ١٣٣.

(٣) ابن جبير: مرجع سبق ذكره، ص ٧٢.

(٤) المقرئزي: السلوك لمعرفة دول الملوك، ج٣، مرجع سبق ذكره، ص ٣٥٢.

### ٣) طريق قوص/القصير :

أشار أبو صالح الأرمني "أن فقط يخرج منها عدة طرق، منها طريق عيذاب وآخر إلى بحر القصير"<sup>(١)</sup>، ولعله يقصد هنا طريق قوص/عيذاب بالإضافة إلى طريق

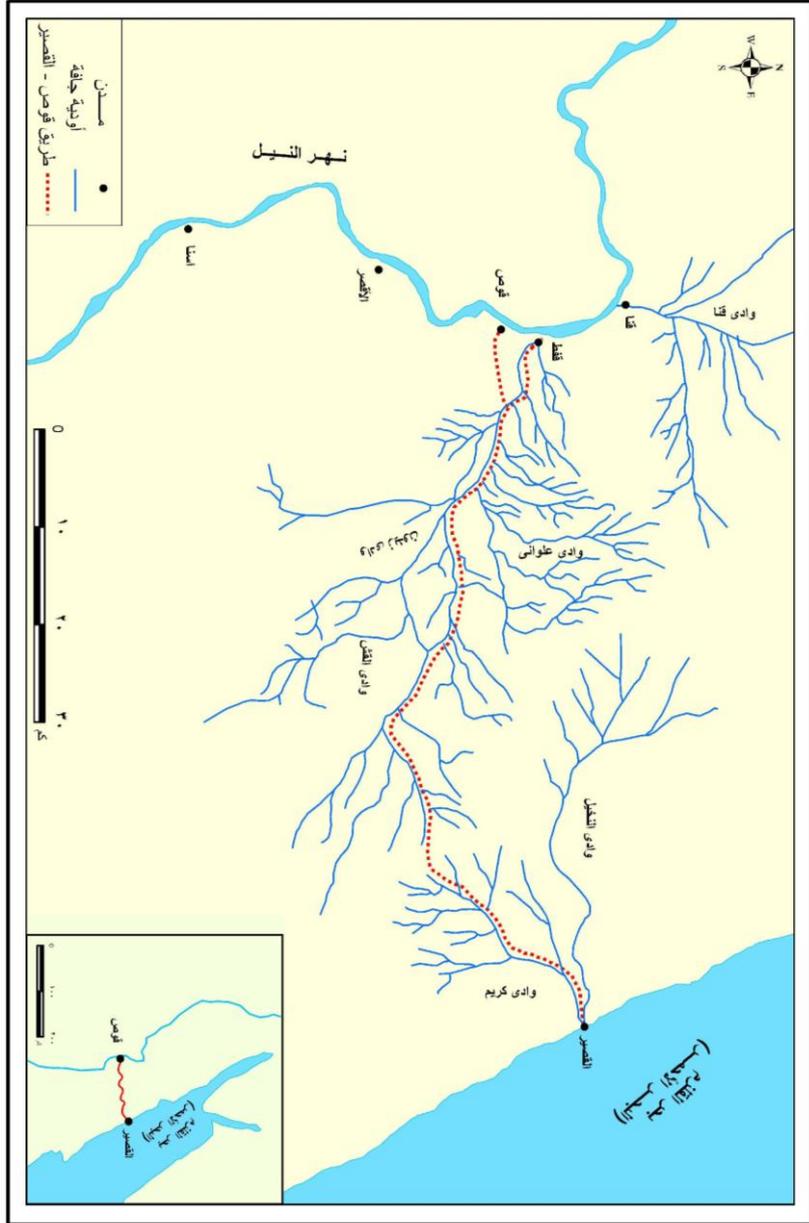
قوص/القصير كما يتضح من الشكل (٧)، خصوصاً وأن قفط كانت قد أقل نجمها وأخذت قوص مكانتها وأصبحت أهم مدن الصعيد.

وقد ورثت قوص قفط ولم لا وقد اكتسبت مدينة قوص مكانتها المرموقة في العصر العربي كقاعدة للصعيد الأعلى فيما سمي بالأعمال القوصية، حتى أعدها ياقوت الحموي المدينة الثالثة في مصر بقوله ليس بالديار المصرية بعد الفسطاط والإسكندرية أعمر ولا أعظم من قوص<sup>(٢)</sup>.

وقد بلغت قوص مكانتها هذه بفضل جملة من المزايا الجغرافية في موقعها وموضعها وعلاقتها المكانية، فمن حيث الموقع الجغرافي وعلاقاته المكانية نجد قوص واقعة في ثنية قنا بالصعيد الأعلى، ومعنى ذلك أنها في موقع يسهل من خلاله الاتصال بالمعمور المصري في جنوبها وشمالها من خلال موقعها على ضفة النهر اليمني. وكذلك قريها الواضح من ساحل البحر الأحمر عبر وادي الحمامات في خاصرة الصحراء الشرقية مروراً بوادي كريم إلى القصير تابع الشكل السابق، ولكن أهم العلاقات المكانية جاءت من خلال وقوعها على الطريق الواصل إليها من عيذاب كما ذكر سابقاً.

(١) أبوصالح الأرمي: تاريخ الشيخ أبو صالح عن كنائس وأديرة مصر، أكسفورد، ١٨٩٣، ص ص ١١٩-١٣٠.

(٢) ياقوت الحموي: المشترك وضعاً والمفترق صقعا، نشر وستنفيلد، ١٨٤٦، ص ٣٦٢.



After, The Survey of Egypt, Qena - Quseir Road, Sheet 1, 2, 3, Scale 1: 100,000, 1932.

شكل (٧) : طريق قوص - القصور بصحراء مصر الشرقية.

ومن بين العوامل البشرية التي أكسبت قوص أهميتها كمدينة ما حدث في القرن الخامس الهجري من تقسيم إداري جديد، حيث أصبحت الكور الكبرى البديل لتقسيم الكور الصغرى، وظهرت كورة القوصية وقاعدتها قوص لتشمل الصعيد الأعلى بعد أن كانت في ظل نظام الكور الصغرى مجرد مركز استقرار بشري تابع لكورة قفط، وبهذا تكون الوظيفة الإدارية - السياسية من وراء ازدهار قوص خاصة وقد استمرت لقوص وظيفتها الإدارية بعد ظهور الأعمال - ما يقابل المحافظات حاليا - في عصر سلاطين المماليك، فقد أصبحت قاعدة الأعمال القوصية وشملت سلطتها الإدارية كل ما يقع جنوب أخميم حتى جنوب أسوان.

وقد جاء تدهور قفط كمدينة خلال القرون الأولى من حكم العرب لمصر قبل أن تبلغ قوص مكانتها كمدينة وريثة لقفط، فوجد اليعقوبي (ت ٢٩٢هـ) يقول: "مدينة قفط قد خربت وصارت مكانتها مدينة قوص"<sup>(١)</sup>.

وعند المسعودي (ت ٣٦٤هـ) يقول: "مدينة قفط متداعية للخراب، وقوص أعمر والناس فيها أكثر"<sup>(٢)</sup>.

وقد حدد الأدفوي لهذا التحول العمراني للمدينتين ما يقارب بداية القرن الخامس إذ يقول: "قفط كانت مدينة الإقليم وبجانب قفط قرية يقال لها قوص وأنها شرعت في العمارة وشرعت قفط في الخراب، وذلك سنة ٤٠٠هـ أو ما يقاربها"<sup>(٣)</sup>.

(١) اليعقوبي: مرجع سبق ذكره، ص ١٣٤.

(٢) المسعودي: مروج الذهب ومعادن الجوهر ج٢، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، ط٤، المكتبة التجارية، القاهرة، ١٩٦٤، ص ٢٦.

(٣) الأدفوي: مرجع سبق ذكره، ص ١٣.

وإذا انتقلنا إلى ابن فضل الله العمري نجد أنه لا يذكر في الصعيد كله إلا مدينة قوص لأنها هي مدينة الحاضرة<sup>(١)</sup>. لكل ما سبق كان من الطبيعي أن تراث قوص قفط.

وفي أواخر القرن السابع وأوائل القرن الثامن الهجري نجد محمد بن ابراهيم الأنصارى المعروف بالوطواط (ت ٧١٨هـ) يذكر أيضًا طريق قوص-القصير عند حديثه عن مدينة قوص عندما أشار إلى أن لهذه المدينة على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر) فرضتين (ميناءان): إحداهما بينها وبين قوص ثلاثة أيام تسمى القصير، والأخرى بينها وبين قوص خمسة عشر يومًا تسمى عيذاب<sup>(٢)</sup>.

وقد ذكر أبو الفدا (ت ٧٣٢هـ) أيضًا طريق قوص - القصير عند حديثه عن مدينة قوص فقال ما نصه "وفرضت<sup>(٣)</sup> قوص قصير، والقصير ميناء على بحر القلزم وهي على ثلاثة أيام من قوص في مفازة"<sup>(٤)</sup>.

وفي الربع الأول من القرن التاسع الهجري نجد الفلقشندي (ت ٨٢١هـ) يذكر وهو يعرض لموانئ مصر على ساحل البحر الأحمر أن ميناء القصير تصل إليه بعض المراكب بالسلع لقريبة من قوص، ثم تحمل البضائع منه إلى مدينة قوص إلى —

(١) ابن فضل الله العمري: مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، (ممالك مصر والشام والحجاز واليمن)، تحقيق أيمن فؤاد سيد، المعهد العلمي الفرنسي، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٧٩.

(٢) عبدالعال عبد المنعم الشامي: من مباحج الفكر ومناهج العبر للوطواط، صفحات من جغرافية مصر، دراسة وتحقيق، الكويت، ١٩٨١، ص ص ٩٦-٩٨.

(٣) الفرضة: من البحر هي محط السفن، أي مرسى السفن. انظر الزبيدي: تاج العروس من جواهر القاموس، باب فحض، تحقيق إبراهيم التريزى، مطبعة حكومة الكويت، ١٩٧٢.

(٤) أبو الفدا: مرجع سبق ذكره، ص ص ١١٠-١١١.

فندق الكارم بالفسطاط، غير أن القصير لم يبلغ في نشاطه التجارى وعدد ما يصل إليه من السفن ما بلغه ميناء عيذاب<sup>(١)</sup>.

ويرجح أن السبب الرئيسى لتفوق ميناء عيذاب على القصير بالرغم من قرب القصير إلى قوص، أن المسافرين من الحجاج والتجار كانوا يفضلون تحمل مشاق الرحلة البرية عبر الصحراء الشرقية عن تحمل الأهوال التى كانوا يلاقونها فى بحر القلزم الذى تكثر به الشعب المرجانية التى تتحطم عليها المراكب، وهكذا فإن قرب عيذاب من جدة وعدن جعله يُفضَّل كميناء عن القصير، إلى جانب ما لميناء عيذاب من مميزات أخرى أهمها اتساع مرفئه وعمق مياهه مما جعل المراكب القادمة من الحجاز واليمن تفضله على غيره من الموانئ.

وهكذا ومن خلال عرض النصوص السابقة يتضح لنا كيف كان طريق قوص - القصير إحدى الطرق التجارية المهمة التى ربطت بين تجارة عالم البحر الأحمر وشرق آسيا وعالم البحر المتوسط عبر وادى كريم والحمامات بصحراء مصر الشرقية.

### طريق ادفو/عيذاب :

سلك ابن بطوطة هذا الطريق سنة ٧٢٦هـ حيث وصل ادفو ثم اجتاز النيل إلى بلدة العطوانى على الضفة الشرقية للنيل شرق مدينة ادفو كما يتضح من الشكل (٨)، ومنها ركب الجمال وسافر مع طائفة من العرب تعرف بدغيم - كانوا يتولون حراسة هذا المسار وضمائه عند نقل الحجاج المسافرين إلى عيذاب - فى صحراء لا عمارة بها، إلا أنها آمنة السبل وفي بعض منازلها منزل حميثرا (حيث قبر ولي الله أبى الحسن الشاذلى المتوفى سنة ٦٥٦هـ)، وقد وصل إلى عيذاب بعد ١٥ يوماً<sup>(٢)</sup>.

(١) القلقشندي: مرجع سبق ذكره، ج٣، ص ٤٠١.

(٢) ابن بطوطة: مرجع سبق ذكره، ص ص ٥٣-٥٤.



على نحو ما جاء عند ابن بطوطة في رحلته حيث سلك هذا المسار (ادفو - العطواني) بدلاً من (قوص - العطواني) إلى عيذاب ذهاباً وإياباً وذلك في المرة الأولى له سنة ٧٢٦هـ عندما أراد أداء فريضة الحج عبر طريق قوص - عيذاب، فلم يتمكن بسبب المشاكل والاضطرابات التي كانت قائمة آنذاك بين قبائل البجة والمماليك، وعلى ذلك كان من يخرج من قوص عليه أن يصعد في نهر النيل حتى ادفو ثم يسير من قرية العطواني المقابلة لإدفو خلال وادي عباد وصولاً إلى دنقاش حيث يتصل بطريق قوص - عيذاب وصولاً إلى عيذاب.

### طريق الفسطاط - القلزم (السويس) :

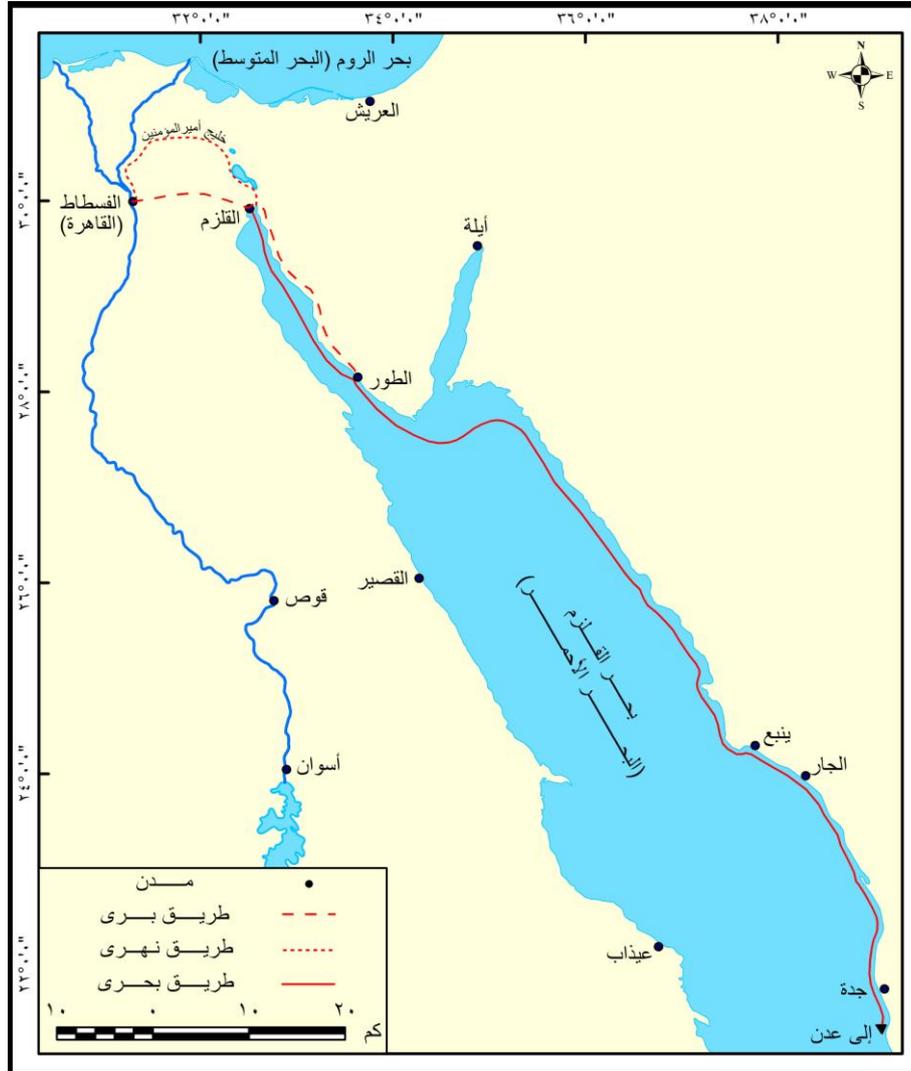
يسير هذا الطريق مع الحدود الشمالية لصحراء مصر الشرقية من الفسطاط إلى القلزم أو من رأس الدلتا إلى رأس الخليج، ثم تحمل البضائع منه بالسفن عبر البحر الأحمر إلى ميناء الجار - ثغر المدينة المنورة - كما يتضح من الشكل (٩)، وقد حدد ناصر خسرو طول هذا الطريق بثلاثين فرسخاً<sup>(١)</sup>.

وميناء القلزم قديم قدم التاريخ ويكفي للدلالة على أهميته، وعظم خطره، أن البحر الأحمر كله نسب إليه في فترة طويلة من الزمان فقبل بحر القلزم<sup>(٢)</sup>.

ولا ريب أن قيام مدينة أو أكثر على رأس خليج السويس، إنما تقوم على أساس استغلال القيمة النسبية لهذا الموقع الجغرافي المهم بعلاقاته المكانية ومن ثم فإن زوال أو خراب أي مدينة لا يعني ذهاب القيمة النسبية لهذا الموقع، وأن قيام البديل أو الوريث الذي يقوم في ضوء الإمكانيات المتاحة وإن تزحزح الموضع قليلاً، وهذا ما يصدق على الموانئ التي سبقت القلزم والتي تلتها.

(١) ناصر خسرو: مرجع سبق ذكره، ص ١٠١.

(٢) جمال حمدان: مرجع سبق ذكره، ج ١، ص ٤٨٤.



المصدر: الباحث بناء على ما ورد عن،

- اليعقوبي، مرجع سبق ذكره، ص ٩٣.

- القلقسندى، مرجع سبق ذكره، ج٣، ص ٣٠٢.

- المقرئزي، المواعظ والاعتبار، ج٣، مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٢.

شكل (٩) : طريق القلزم - القساط، القلزم - جدة.

ولقد ارتبطت القلزم برًا بالفسطاط لأن القلزم كانت أقرب موانئ البحر الأحمر لهذه العاصمة بل هي أقرب الموانئ البحرية في مصر كلها، وقد استخدم هذا الطريق البري في التجارة ورحلات الحج السنوية لفترةٍ طويلة.

فضلاً إلى طريق الفسطاط - القلزم البري كان هناك طريق ملاحي نهري يخرج من عاصمة مصر عند نقطة تفرع الدلتا إلى رأس خليج السويس (القلزم) وهو الذي عرف بعد الفتح الإسلامي العربي لمصر باسم خليج أمير المؤمنين (تابع الشكل السابق)، حيث أعاد عمرو بن العاص بعد فتح مصر حفر خليج أو القناة الفرعونية القديمة التي كانت تربط بين النيل والبحر الأحمر وقد أطلق العرب على هذه القناة اسم "خليج أمر المؤمنين" ٢٣هـ/٦٤٣م.

ولقد ظل ميناء القلزم عامراً يؤدي وظيفته كميناء للسفن المتجهة من مصر إلى الحجاز وعدن ثم المحيط الهندي، فقد أبحر ناصر خسرو (ت ٤٨١هـ/ ١٠٨٨م) إلى الحجاز مرتين كانت آخرهما سنة ٤٤٠هـ/ ١٠٤٨م، ويبدو من وصفه له أنه كان عامراً وكان ميناء مصر على ساحل البحر الأحمر ومنه تنطلق قوافل الميرة (قوافل الطعام) إلى بلاد الحجاز<sup>(١)</sup>.

في حين تحول ميناء القلزم إلى خراب لانعدام السفر منه مع أوائل القرن السابع الهجري فمن المرجح أن استيلاء الصليبيين على ميناء أيلة سنة ٤٩٤هـ/ سنة ١١٠٠م قد أسفر عن تهديد أمن الملاحة في خليج السويس، كما هدد أمن طريق القوافل عبر شبه جزيرة سيناء، لذلك لم يجد المصريون مفرّاً من أن يستخدموا موانئ أخرى على ساحل البحر الأحمر جنوباً تكون أكثر أمناً من القلزم، وهي عيذاب والقصير<sup>(٢)</sup>.

(١) ناصر خسرو: مرجع سبق ذكره، ص ١٠١.

(٢) القلقشندي: مرجع سبق ذكره، ج ٣، ص ٤٦٩.

ولقد كان الإدريسي في القرن السادس الهجري (الثاني عشر الميلادي) أول من جمع الحديث عن القلزم والسويس معاً أي متعاصرتين<sup>(١)</sup>، معنى ذلك أن السويس تعاصرت مع أواخر حياة القلزم ثم ورثتها وورثت وهو الأهم الوظيفة التجارية باعتبارها من محطات الطريق البري، وباعتبارها طريقاً إلى ميناء الطور براً، وميناءً بحرياً في خليج السويس.

ومن المعروف جغرافياً تبادل المدن المتجاورة في نفس الموقع (تبادل الأدوار العمرانية) على نحو ما نجد قوص كبديل لقفط، والسويس هنا بديل للقلزم.

### طريق السويس - إطفيح :

إلى جانب الطرق السابقة كانت هناك طرقٌ خاصة نشأت لأسباب معينة مشروعة ومحددة، ولكنها استمرت بعد قيامها لتحقيق غايات وأهدافاً غير مشروعة ومتعددة، نقصد بذلك "الطرق البدرية"<sup>(٢)</sup> شمال سيناء (شكل ١٠).

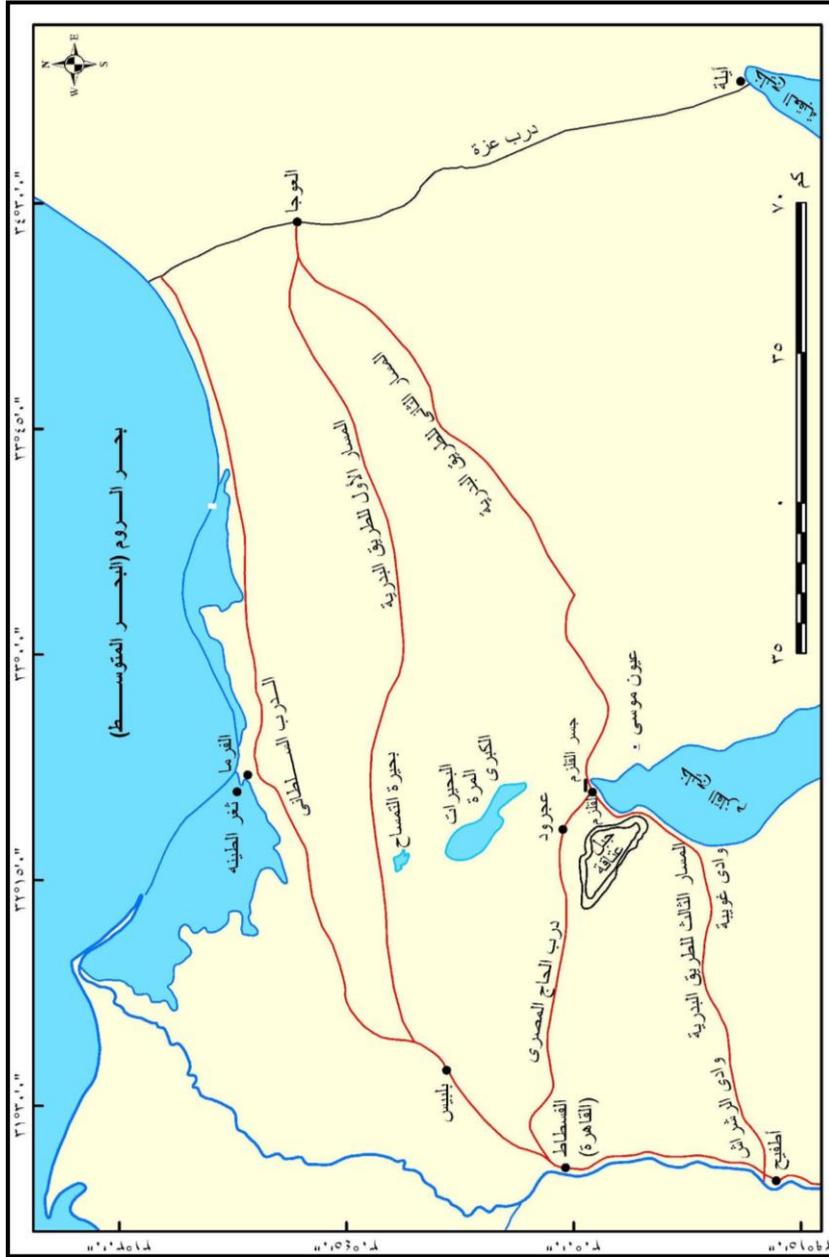
(١) الإدريسي: مرجع سبق ذكره، ص ٣٤٨.

(٢) نشأت الطرق البدرية كبديل للدرب السلطاني بمعرفة السلطة الحاكمة في مصر، ومعنى ذلك أن علة قيام الطرق البدرية هي أن تصبح بديلاً مؤقتاً لتجنب الأخطار المحدقة (الخطر الصليبي) بسلوك الدرب السلطاني في العصر الوسيط، والدرب السلطاني هو الاسم العربي للطريق الفرعوني القديم "طريق حورس العظيم" الذي يمثل المدخل الشمالي الشرقي لمصر عبر التاريخ، وهو شريان رئيسي يربط مصر بجنوب غرب آسيا مما جعل توجيه مصر آسيويا آنذاك.

ويقصد بالأهداف غير المشروعة أنه بعد زوال الخطر الصليبي أصبح استخدامه يمثل ضرراً على الدولة لأنه استخدم من قبل المتهربين من الضرائب التجارية والعيون والجواسيس والخارجين عن السلطة.

انظر عبد العال عبد المنعم الشامى: الطريق البدرية بين النصوص التاريخية والمعالم الجغرافية، القاهرة،

١٩٩٤، ص ٤.



المصدر: عبدالمنعم الشامى، ١٩٩٤، ص ٦ (بتصرف).  
شكل (١٠) : الطريق البرية.

ويعد الدواداري (ت ٧٣٢هـ) أول من تناول الحديث عن الطرق البدرية حيث كان معاصرًا للأحداث القريبة من النشأة الأولى لها إذ يقول: "وهي الطرق الفوقانية - أي العالية التي تسير فيما يسمى جغرافيًا بإقليم القباب بشبه جزيرة سيناء - عرضها ثمانية أيام تسلكها التجار المشورين (المتهرين) عن الحقوق السلطانية الموجبة بقطيا... وهذه الطريق كانت المسلك إلى الديار المصرية من الشام أيام كانت الفرنج مُلاك الساحل، ثم لما فتح الله تعالى البلاد على يد السلطان صلاح الدين بن أيوب، ارتجعت الطريق المستقرة - الدرب السلطاني - ودثرت هذه الطريق البدرية"<sup>(١)</sup>.

ويهمنا في هذا المجال إحدى مراحل المسار الثالث من الطرق البدرية - ذات المسارات الثلاث - والذي كان يمتد عبر صحراء مصر الشرقية بداية من مدينة السويس حتى مدينة إطفيح. إذ كانت بداية الطرق البدرية على الدرب السلطاني في الشمال الشرقي عند الحدود المصرية الفلسطينية، أما إلى الجنوب من هذا الدرب فهناك بداية خارج حدود مصر الشمالية الشرقية عند موضع العوجا التي تنتهي إليها عدة طرق قادمة من غزة ويترسب<sup>(٢)</sup>. تابع الشكل السابق، وأما عن نهايات الطرق البدرية فقد تعددت بتعدد أهداف القادمين إلى مصر عن هذا الطريق بمختلف مساراته من حيث النهاية التي يقصدونها.

(١) الدواداري: كنز الدرر وجامع الغرر، ج٩، الدر الفاخر في سيرة الملك الناصر، تحقيق هانس روبرت

روبر، المعهد الألماني للآثار، القاهرة، ١٩٦٠، ص ١١٤.

(٢) الدواداري: المرجع السابق، ج٨، الدر الزكية في أخبار الدولة التركية، تحقيق أولرخ هارمان، القاهرة،

١٩٧١، ص ٢٩.

## - الطريق البدريه عبر صحراء مصر الشرقية :

يذكر الدوادري<sup>(١)</sup> أربع نهايات للمسار الثالث من الطرق البدريه بالصحراء الشرقية

تبدأ جمعياً من مدينة السويس وتنتهي من الشمال للجنوب على النحو التالي:

١. إلى مدينة إطفيح عبر وادي الرشراش .
٢. إلى مدينة شرونه (شارونه/ مركز مغاغة/ محافظة المنيا) من الأعمال البهنساوية.
٣. في مقابل مدينة أسيوط.
٤. إلى مدينة أحميم.

حيث لم تكن مدينة السويس نهاية المسار الثالث، وإنما اتخذت منطلقاً لهذا المسار المتجه إلى صعيد مصر الأدنى والأوسط حيث ينتهي إلى البر الشرقي لنهر النيل في الأربع مواضع السالفة الذكر.

ومعنى ذلك أن المسار الثالث للطريق البدريه (الشكل السابق) إنما يقطع صحراء مصر الشرقية في أطرافها الشمالية ليربط صعيد مصر ببلاد الشام بعيداً عن أعين السلطة الحاكمة وقوانينها الاقتصادية المفروضة على السلع والتجاوزات المنقولة عن طريق الدرب السلطاني.

ولرسم المسار الثالث عبر الصحراء الشرقية يجب أن نعرض للأودية الجافة وموارد المياه كصورة مهمة للجغرافية الطبيعية لهذا الجزء الشمالي من الصحراء الشرقية، في محاولة لالتماس الطريق الطبيعي المتاح للقوافل المستخدمة لهذا المسار الثالث من الطريق البدريه، حيث كانت هذه المسارات تسير فيما نسميه الطريق الطبيعي أي في مسارات الأودية صعوداً إلى أعاليها وهبوطاً إلى مفيضها.

(١) الدوادري: المرجع السابق، ج٩، ص ٣١٠.

**الأودية الجافة :** يهمننا من الأودية الجافة المتجهة إلى خليج السويس وادي غوبيه ووادي عربه لما لهما من أهمية في تحديد المسار الثالث للطريق البدرية فوادي غوبيه الفاصل بين جبل عتاقة في شماله، والجلالة البحرية في جنوبه، وادي فسيح يبلغ عرضه ٤٠ كم، ويمثل مساراً طبيعياً مسلوفاً من مفيضه على خليج السويس ومتجهاً إلى أعاليه في الهضبة الداخلية ويؤدي في الغرب إلى مدينة حلوان التي تقع شرقي النيل ويستمد هذا الوادي كل روافده من المنحدرات الشمالية للجلالة البحرية.

وأما وادي عربه فيجري بين الجاليتين البحرية والجنوبية على محور شمالي شرقي/جنوبي غربي، وعرضه نحو ٣٠ كم، وتحده حافتا الهضبتين المتوازيتين، وأما أعالية فتبلغ سطح هضبه المعازة في تدرج يعطي صعوداً معقولاً ومباشراً إلى أعالي وادي السنور ومنه إلى بني سويف التي تقع على خط عرض الزعفرانة أي أنه المسلك الرئيسى إلى مدينة بني سويف.<sup>(١)</sup>

أما عن الأودية المتجهة إلى البر الشرقي لنهر النيل في مجراه الأدنى لصعيد مصر فهي متعددة، يهمننا منها من الشمال وادي الرشراش والذي ينتهي قرب بلدة إطفيح، وهذا الوادي يأخذ من المنحدرات والنهايات الغربية للجلالة البحرية.

ووادي الرشراش هو الذي سبق ذكره باسم وادي الغزلان في أحداث الحملة الثانية لأسد الدين شيركوه على مصر سنة ٥٦٢هـ. حيث يرد ذكر هذه الحملة عند الدواداري في أكثر من موضع وفيها يقول ثم جهز نور الدين أسد الدين شيركوه بالجيش وعاد ودخل الديار المصرية من الطريق البدرية، فلم يعلم به إلا وهو بناحية إطفيح، وكان طريقة إليها مروراً بالسويس<sup>(٢)</sup>.

(١) جمال حمدان: مرجع سبق ذكره، ج١، ص ٥٠٨، ٥٠٩، ٥١٠.

(٢) الدواداري: مرجع سبق ذكره، ج٧، الدر المطلوب في ملوك بني أيوب، تحقيق سعيد عبدالفتاح عاشور، القاهرة، ١٩٧٢، ص ٢٨، ٣١، ٣٧.

ومثل هذا القول نجده عند ابن تغري بردي "فعاد أسد الدين ثانيًا إلى مصر عام ٥٦٢هـ وسلك طريق وادي الغزلان وخرج عند وادي إطفيح"<sup>(١)</sup>.

أما المقرئزي فقد فصل القول عن نهاية هذا المسار للطريق البدرية الذي ينتهي في إطفيح حيث يقول: "فكعب أسد الدين عن الطريق (المسلوك) وهبط من وادي الغزلان (يعرف اليوم بوادي الرشراش) إلى أسكر، وخرج إلى إطفيح قبلي مصر"<sup>(٢)</sup>.

أما عن موارد المياه فهي متمثلة فيما يمكن استغلاله من آبار في بطون الأودية السابقة خاصة في مجاريها العليا حيث تحتفظ الرواسب بمياه الأمطار المتسربة، ولكن بوجه عام فإن مثل هذه الموارد محدودة من جهة وغير معلومة إلا للأعراب في هذه النواحي، ولكنها على كل حال تمثل مقومًا طبيعيًا مهمًا لقوافل المهريين والمتهريين والفارين من السلطة في مصر.

ومعظم هذه الأودية تعرف بفضل رطوبة قاعها حياة عشبية من النباتات الصحراوية والحشائش والأزهار التي توفر مرعي معقولاً لقطعان الحيوان التي يسودها الماعز خاصة ومنه استمدت قبائل المنطقة اسمها الدال (قبائل المعازة)<sup>(٣)</sup>.

(١) ابن تغري بردي: النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج٥، تحقيق محمد مصطفى زيادة، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٣٥، ص ٣٨٨.

(٢) المقرئزي: إتعاظ الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، ج٣، تحقيق محمد حلمي محمد، الذخائر، ٦٠، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ١٩٧٣، ص ٢٨٢.

(٣) جمال حمدان: مرجع سبق ذكره، ج١، ص ٥١٩.

وفي ضوء ما سبق يمكن القول بأن المسار الثالث للطريق البرية إنما يتخذ مسلكًا واحدًا يقطع به أطراف الصحراء الشرقية الشمالية وذلك من خلال وادى غويبه ووادي الرشراش على نحو ما نرجح بما يتفق مع النصوص التاريخية من جهة والإمكانات الجغرافية الطبيعية وما تقدمه من طريق طبيعي يبلغ طوله فيما بين ساحل خليج السويس وإطفيح نحو ١٦٠ كم، ومثل هذه المسافة يمكن قطعها - بسير الجمال- فيما بين ٣، ٤ أيام<sup>(١)</sup>.

وأما عدم تصور وجود أربع مسارات منفصلة بين ساحل خليج السويس والنهيات الأربع الوردية في النصوص التاريخية السابقة، فإن ذلك يرجع إلى عدة أسباب يمكن سردها على النحو التالي:

١. زيادة طول هذه المسارات كلما اتجهنا جنوبًا من المسار الذي رجحناه في الشمال.
٢. وعورة السطح في النطاق الجبلي.
٣. شدة انحدار الجروف الغربية لجبال البحر الأحمر مما يصعب معه سهولة اجتيازها.
٤. قلة موارد المياه في نطاق من أشد جهات العالم جفافًا.
٥. قلة بل انعدام الغطاء النباتي إلى حدٍ بعيدٍ.

ولهذا يُعد تدني وجود التجمعات البشرية من الرعاة في مثل هذا النطاق بما لا يقارن بالنصف الجنوبي من صحراء مصر الشرقية، وانعدام وجود أي مراكز عمرانية على ساحل البحر الأحمر في العصر الوسيط، فيما بين مدينة السويس وميناء القصير جنوبًا نتيجة طبيعية للأسباب السابقة، ومثل هذه الأسباب نرى صداها في عدم وجود تفاصيل عن النصف الشمالي من صحراء مصر الشرقية في كتابات الجغرافيين والرحالة العرب في فترة العصر الوسيط.

(١) عبدالعال عبد المنعم الشامى: ١٩٩٤، مرجع سبق ذكره، ص ٤٥.

وإذا كان الترجيح هو مسلك واحد شمالي بين السويس وإطفيح فإن معنى ذلك أن من يصل إلى إطفيح يمكن أن يواصل السير جنوباً إلى النهايات الثلاث الأخرى للطريق البرية في صعيد مصر صعوداً في نهر النيل.

#### \* أهمية طرق صحراء مصر الشرقية التجارية في العصر الوسيط :

من العرض السابق يمكن تحديد أهمية طرق صحراء مصر الشرقية البرية في العصر الوسيط على النحو التالي:

- ١- ربطت الطرق الداخلية بالخارجية لمصر وبذلك أصبحت تخدم الاتصال الداخلي، والاتصال الخارجي بكونها حلقة وصل بين الطرق الداخلية والطرق الخارجية فقد كانت البضائع تأتي إلى عيذاب عن طريق البحر الأحمر، وتنقل من ميناء عيذاب على ظهور الإبل عبر صحراء مصر الشرقية إلى مدن الصعيد خاصة قوص وأسوان ومنها تنقل بالنيل إلى القاهرة، وفيها تواصل سيرها بالنيل خلال فرع رشيد وخليج الإسكندرية ( ترعة المحمودية) حتى تصل إلى ميناء الإسكندرية وتصدر منها إلى أوروبا، والعكس بالنسبة للسلع القادمة من أوروبا.
- ٢- استخدمت في نقل معادن التبر والزمرد وغيرها من المعادن المستخرجة من مناطق استخراجها في وادي العلاقي إلى مناطق تجارتها الداخلية أو موانئ تصديرها للخارج.
- ٣- كانت لهذه الطرق أهميتها الدينية في نقل الحجاج إلى الأراضي الحجازية المقدسة.
- ٤- كان لها أهميتها السياسية في خدمة البريد وربط أطراف البلاد بالعاصمة والمدن الكبرى فضلاً عن ربط مصر بما جاورها من بلدان كانت تابعة لسلطانها كبلاد النوبة على سبيل المثال.
- ٥- لعبت طرق الصحراء الشرقية دوراً مهماً في دعم الروابط بين شبه الجزيرة العربية وشبه جزيرة سيناء من جانب وبقية أجزاء مصر والسودان من جانب آخر، حيث سهلت حركة انتقال البدو والعرب، وتحولت صحراء مصر الشرقية منذ الفتح

الإسلامي العربي وطوال العصور الوسطى إلى معبر كثيف للقبائل العربية إلى مصر والسودان<sup>(١)</sup>.

وبذلك صارت صحراء مصر الشرقية طريقاً مهماً في شبكة اتصالات مصر بالعالم الخارجي، لقد كانت كما وصفها جمال حمدان ممراً أكثر منها مقراً وإقليم حركة أكثر منها إقليم استقرار أي أنها صحراء عزلة ولكن إقليم مرور أو عبور<sup>(٢)</sup>. وهذه هي قيمة صحراء مصر الشرقية.

#### ميناء عيذاب (دراسة تحقيقية) :

في ختام هذا العرض لمسار الطرق التجارية عبر صحراء مصر الشرقية يحسن أن نشير إلى ما جاء في تحقيق أهم منازل هذه الطرق ألا وهو ميناء عيذاب، أهم موانئ مصر التجارية على ساحل البحر الأحمر آنذاك، بحكم مزايا موقعه وموضعه مما أدى إلى قيامه بدور مهم في التجارة العالمية العابرة بين الشرق والغرب.

إضافة إلى أن معظم الطرق التجارية عبر صحراء مصر الشرقية كانت تنتهي إلى هذا الميناء، مما جعله الميناء الرئيسي لاستقبال الحجاج القاصدين الأراضي المقدسة.

(١) فاروق عز الدين: مشاكل التضاريس في صحراء مصر الشرقية وأثرها على الطرق البرية، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٢١، ١٩٨٩، ص ص ٨٥-٨٨.

(٢) جمال حمدان: مرجع سبق ذكره، ج١، ص ٤٨١.

هذا وتقع عيذاب على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر، وفي نهاية الحدود الجنوبية لصحراء مصر الشرقية، إلا أن كافة المصادر تاريخية أو جغرافية شرقية

كانت أو غربية تضاربت جميعها فيما يختص بتحديد موضعها نظراً لاندثارها وزوالها من الخريطة الجغرافية لمصر<sup>(١)</sup>.

(١) الاصلطخري ذكر عيذاب كقلعة من قلاع المملكة الحبشية ولم يذكرها ضمن المدن المصرية. انظر.

الاصطخري: مسالك الممالك، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٣٧، ص ٣٥.

وابن حوقل يحدد موقعها على بعد عشر مراحل من أسوان وعلى مسيرة ثمانية أيام من القصير ابن حوقل: صورة الأرض، ط٢، ليدن، ١٩٣٨، ص ٥٠.

وابن جبير لا يتكلم عن موقعها وإنما نعرف من قراءة رحلته أنه وصل إليها عن طريق قوص بعد مسيرة تسعة عشر يوماً. انظر. ابن جبير: مرجع سبق ذكره، ص ص ٦٥-٦٧.

أما ابن بطوطة فقد وصل إليها بعد مسيرة خمسة عشر يوماً من أدفو. ابن بطوطة: مرجع سبق ذكره، ص ٥٣.

وكما اختلف المؤرخون والجغرافيون والرحالة المسلمون فقد اختلف الأجانب حول تحديد موقعها فأميلينو "Amelineau" يفترض أنها إحدى الميناءين القديمتين: "بيرنيس" "Berenice" و"ميوس هرموس" "Myos Hormos" اللتين كانتا على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر منذ عصر البطالمة. ولكن إيفيتس "Evetts" يستبعد أن تكون ميوس هرموس.

انظر أحمد دراج: عيذاب، مجلة نضمة أفريقيا، وزارة الثقافة، العدد التاسع والعاشر (يوليو-أغسطس)، القاهرة، ١٩٥٨، ص ٥٥.

وقام الأثري مري "Murray" في نهاية عام ١٩٢٥ بحفريات أولية في منطقة عيذاب انتهى من دراسته إلى أنها تقع على خط عرض شمال ٤٧ ° ١٩ ° ٥٢ ° وخط طول ٣٢ ° ٠٩ ° ٣٦ °.

- Murray,G.W.: Aidhab, The Geographical Journal, September 1926, Vol. LXVIII, No.3, p.239.

- Arkell: A history of the Sudan, London, 1955, p. 198.

## \* خصائص الموقع والموضع :

استمدت عيذاب أهميتها من أهمية الدور الذي قامت به فموقعها على ساحل البحر الأحمر في نهاية الحدود الجنوبية لمصر، وارتباطها بطرق برية بمدن الصعيد كقوص وأسوان كانت تمر عبر صحراء مصر الشرقية، إلى جانب موقعها الذي يواجه جدة على الجهة المقابلة لساحل البحر الأحمر، كل ذلك جعلها من الموانئ التجارية الرئيسية ومحطة مهمة في طريق قوافل الحجاج للحجاز، ومنفذاً لمعدن الذهب المتجمع من وادي العلاقي<sup>(١)</sup>.

وفيما يلي عرض لخصائص الموقع والموضع لعيذاب مما كان سبباً في قيامها بوظائفها التجارية، الدينية، السياسية، الإدارية والحربية على طول العصر الوسيط:

(١) عيذاب كمرفئ<sup>(٢)</sup> طبيعي في موقع شهد قيام عدة موانئ تاريخية متعاقبة قبل قيام عيذاب فمن الموانئ البطلمية ميوس هورمس (ابو شعر القبلي) وبرنيقه (الهراس عند دائره العرض ٢٤° شمالاً)<sup>(٣)</sup>. ومعنى هذا أن هذه المنطقة لها خصائص معينة تجعلها مؤهلة لقيام الموانئ على جانبي البحر الأحمر على نحو ماشهد الجانب الغربي منه، وأما على الجانب الشرقي فقد شهد قيام ميناء الشعبية التي كانت ساحل مكة قبل الإسلام، ثم ظهر ميناء جدة عام ٢٦هـ (في خلافة عثمان بن عفان) وهناك مراسي أخرى مثل مرسى أبحر الذي انتهى إليه ابن جبير عام ٥٧٩هـ وهو في طريقة إلى ميناء جده، وذلك حين منعه الرياح من الرسو بميناء جده<sup>(٤)</sup>.

(1) Amelineau: La Geographie de L'Egypte Al, Epoque Copte, p. 160. Murray: Op.Cit. p. 235.

(٢) المرفأ: رفاً السفينة أى أذناها من الشط، وقيل هو شاطئ النهر والموضع مرفأ أى مكان تتجمع فيه السفن. انظر: الزبيدي، مرجع سبق ذكره، باب رفاً.

(٣) جورج فضلو حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة السيد يعقوب بكر، القاهرة ١٩٥٨، ص ٢٥.

(٤) عبد القدوس الأنصاري: مع ابن جبير في رحلته، القاهرة، ١٩٧٦، ص ص ١٤١-١٤٣.

والسبب المباشر لقيام هذه الموانئ يرجع إلى سيادة الرياح التجارية الشمالية في النصف الشمالي من البحر الأحمر التي تهب طوال العام ويمتد نفوذها حتى دائرة العرض ٢١° شمالاً، ومن ثم فإن السفن الشراعية القادمة من الجنوب تجد صعوبة في مواصلة الإبحار شمالاً، ومن ثم تصبح مضطرة لإفراغ حمولتها على الشاطئ في المراسي الواقعة في مثل هذه العروض، وبهذا تتغير وسيلة أخرى للنقل لإيصال سلع الشرق إلى الغرب دون أن ينقطع الطريق، وفي ضوء هذا المبرر قام ميناء عيذاب في العصر الوسيط<sup>(١)</sup>.

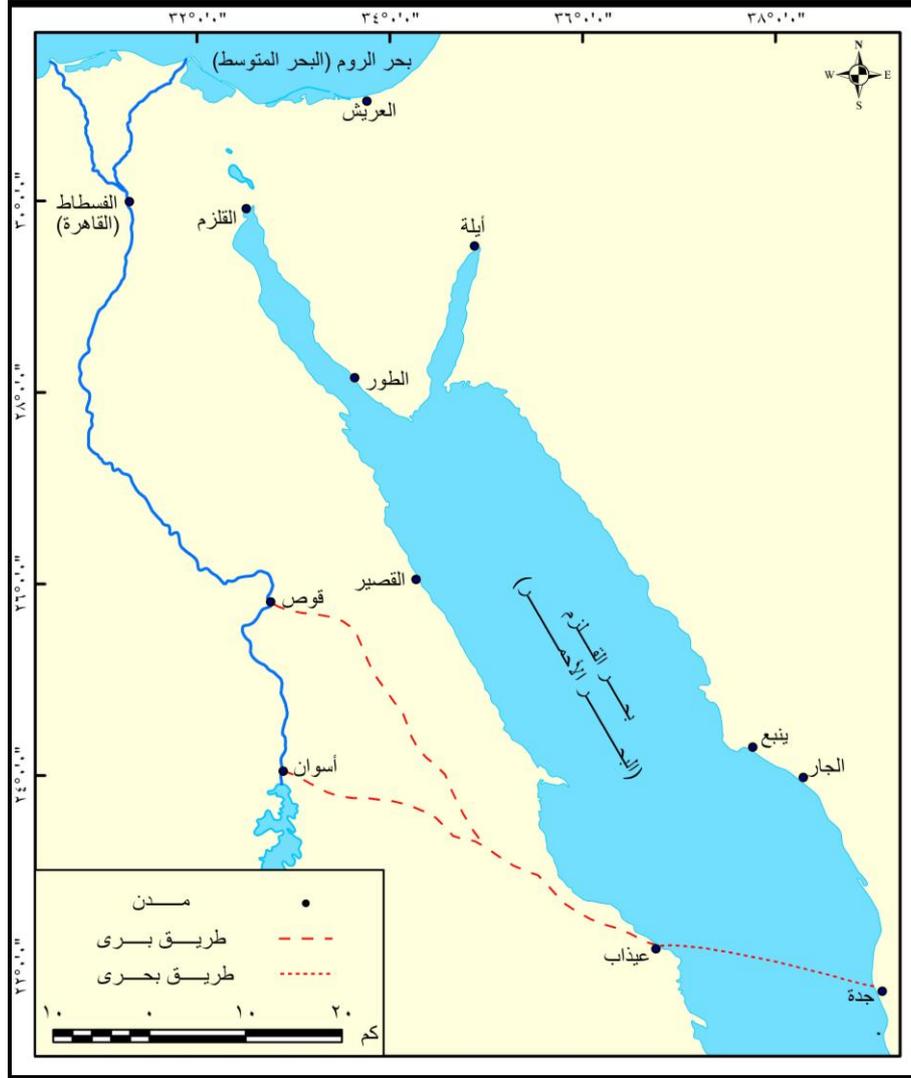
(٢) كان لميناء عيذاب علاقاته المكانية التي أكسبته الأهمية التجارية على المستوى المحلي والإقليمي والعالمي، فمن حيث المستوى المحلي كان لهذا الميناء ظهير اقتصادي متمثل في أرض المعدن وكانت القبائل العربية قائمة على هذا المورد الاقتصادي المهم.

ومن ناحية أخرى كانت هذه القبائل العربية الوافدة على صحراء مصر الجنوبية الشرقية قد شاركت البجه في مواطنها وقامت بينهما صلات عريقة واقتصادية ومن ثم قام ميناء عيذاب بدوره في جلب احتياجات السكان من القلزم ثم السويس عبر السفن المحملة بالطعام خاصة.

أما على المستوى الإقليمي: فقد كان لميناء عيذاب علاقات تجارية مع ميناء جدة كما يتضح من الشكل (١١)، وقد زاد من فاعلية هذه العلاقات اتخاذ هذا الطريق البحري بين عيذاب وجده مساراً لقوافل الحج القادمة عبر الأراضي المصرية خلال العصر الوسيط خاصة في الفترة التي توقف فيها السير على درب الحاج المصري زمن الحروب الصليبية طوال فترة لا تقل عن قرنين من الزمان (من ٤٥٠ هـ و حتى ٦٦٦ هـ)<sup>(٢)</sup>.

(١) جورج فضلو حوراني: مرجع سبق ذكره، ص ٢٥، ٥٧.

(٢) عبدالعال عبد المنعم الشامي: ١٩٩٩، مرجع سبق ذكره، ص ١٨٢.



المصدر: الباحث بناء على ما ورد عن،

- القلقشندى، مرجع سبق ذكره، ج ١٤، ص ٢٧٢.

- المقرئى، المواعظ والاعتبار، ج ١، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٢.

شكل (١١) : العلاقات المكانية لعيزاب على المستوى الإقليمي.

وقد ازدادت أهمية عيذاب منذ العصر الفاطمي منذ عام ٤٦٠هـ/١٠٦٧م بسبب الشدة التي قاستها مصر في عهد الخليفة الفاطمي المستنصر بالله وذلك نتيجة لخراب الدلتا<sup>(١)</sup>. وتحولت قوافل الحجاج المصريين والمغاربة من طريق شبه جزيرة سيناء إلى طريق النيل حتى قفط أو أدفو أو أسوان ومنها عبر الصحراء الشرقية إلى عيذاب. وأدت حوادث الحروب الصليبية إلى أن يظل هذا الطريق تعبره قوافل الحجاج حتى فتح الطريق القديم في عهد السلطان المملوكي الظاهر بيبرس ٦٦٦هـ/١٢٦٧م<sup>(٢)</sup>.

ويمدنا الرحالة الفارسي ناصر خسرو (ت ٤٨١هـ/١٠٠٨م). بمعلومات قيمة عن عيذاب في تلك الفترة أثناء مروره بها فيذكر أن المكوس (الضرائب) كانت تجبي بعيذاب على البضائع الواردة من الحبشة وزنجبار واليمن بطريق البحر، ومن عيذاب تنقل عبر صحراء مصر الشرقية إلى أسوان ومن هناك في السفن النيلية إلى الفسطاط<sup>(٣)</sup>.

**وأما على المستوى العالمي:** فقد كان لميناء عيذاب دوره في التجارة العالمية العابرة بين الشرق والغرب في عالم العصور الوسطى الإسلامية (تابع شكل ٢) حيث كانت السفن المحملة بسلع الشرق الأقصى وعالم المحيط الهندي بجانيه الإفرقي والعربي تنتهي إلى عيذاب بمعرفة تجار الكارم الذين قاموا بنقل التوابل والزعفران وغير ذلك من منتجات الشرق إلى دول الغرب عبر الأراضي المصرية.

(١) حسن إبراهيم حسن: تاريخ الدولة الفاطمية، ط ٤، القاهرة، ١٩٥٨، ص ص ٥٩٧-٥٩٨.

(٢) المقرئزي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج ١، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٢.

(٣) ناصر خسرو: مرجع سبق ذكره، ص ص ٧١-٧٢.

وقد ضاعف من أهمية عيذاب كميناء تجارى عالمى عدة اعتبارات منها اهتمام الفاطميون بميناء عيذاب، والعمل على حماية القوافل الملاحية التى ترسو به من سراق البحر فأعدوا أسطولاً يتكون من خمسة مراكب ليتولى هذه المهمة<sup>(١)</sup>.

ولقد ظلت عيذاب مزدهرة طوال العصر الأيوبي كمرحلة مهمة فى طريق قوافل الحج إلى الحجاز وقاعدة رئيسية لتجارة مصر فى البحر الأحمر، ويخطئ من يظن أن الحروب الصليبية والحرب الاقتصادية التى أعلنتها البابوية على مصر قد أضعفت من تجارة المرور بين الشرق والغرب عبر الأراضى المصرية وبالتالي من نشاط ميناء عيذاب، حقيقة أن هذا النشاط التجارى المصرى تأثر كثيراً فى بضع سنوات إلا أنه استؤنف من جديد بعد أن تمكن صلاح الدين من القضاء على مشروعات أرنط صاحب إمارة الكرك الصليبية فى البحر الأحمر، ومن انتزاع إمارته التى كانت تتحكم بحكم موقعها (شرق الأردن الحالية ومنطقة النقب) فى طريق القوافل بين مصر وسوريا والحجاز وفى الملاحة بخليج العقبة<sup>(٢)</sup>.

وبعد القضاء على هذا الخطر استمر ميناء عيذاب يلعب دوره فى تجارة البحر الأحمر فى العصر الأيوبي.

واستمرت عيذاب فى بداية عهد الدولة المملوكية تزاوّل نشاطها التجارى السابق وحرص السلطان بيبرس فى أوائل حكمه على تأمين هذه المنطقة التى تخدم المصالح التجارية لمصر وخاصة بعد أن تزامى إلى سمعه سنة ٦٦٢هـ/١٢٦٣م اغتصاب صاحبى سواكن ودهلك السودانية لأموال من يموت من التجار الكارمية —

(١) القلقشندي: مرجع سبق ذكره، ج٣، ص ٥٢٤.

(٢) أحمد دراج: ١٩٥٨، مرجع سبق ذكره، ص ٥٨.

في بلادها. واضطر بيبرس بعد سنتين إلى ارسال تجريدة (حملة) عسكرية إلى مدينة سواكن السودانية نجحت في ضمها إلى الممتلكات المصرية، ووجه بيبرس عنايته إلى عيذاب عند تنظيمه لشبكة طرق البريد للدولة المملوكية فكان هناك الطريق الذي يبدأ من القاهرة إلى قوص ثم يستمر إلى أسوان والنوبة ومن قوص يتفرع طريق ثان إلى عيذاب وأنشأ على طول الطريق منازل البريد والخانات تيسيراً لخدمة مصالح الدولة ولمصالح التجار<sup>(١)</sup>.

ظلت الدولة المملوكية تعمل جاهدة على استتباب الأمن في منطقة عيذاب تأميناً لهذا الشريان التجاري فحرص السلطان قلاوون عندما نشب القتال بين عرب جهينة وعرب رفاعة في صحراء عيذاب سنة ٦٨٠هـ/١٢٨١م على التوفيق بينهما خوفاً على فساد الطريق<sup>(٢)</sup>.

وهكذا استمرت عيذاب تواصل نشاطها حتى عام ٧٦٠هـ/١٣٥٨م، أو حتى عام ٧٨٠هـ/١٣٧٨م على قول آخر. ومن هذا التاريخ انتقل معظم نشاطها البحري إلى ميناء الطور حتى أصبح الميناء الرئيسي للدولة<sup>(٣)</sup>.

كان موضع عيذاب كمرفئ طبيعي صالح لرسو السفن وإقلاعها دون أن تتعرض لأخطار الملاحة على السفن الشراعية أكبر الأثر في أن تكون من أهم الموانئ المصرية التجارية على ساحل البحر الأحمر، فالمعروف أن الموانئ في المناطق الحارة والدفينة تعاني من الشعاب المرجانية التي تحول دون بلوغ السفن للشاطئ، ولكن إذا ما كانت هناك أودية تنصرف إلى الشاطئ فإن رواسبها تحدث —

(١) القلقشندي: صبح الأعشى، ج٤، ص ٢٧٢.

(٢) المقرئزي: السلوك لمعرفة دول الملوك، ج١، مرجع سبق ذكره، ص ٧٠٠.

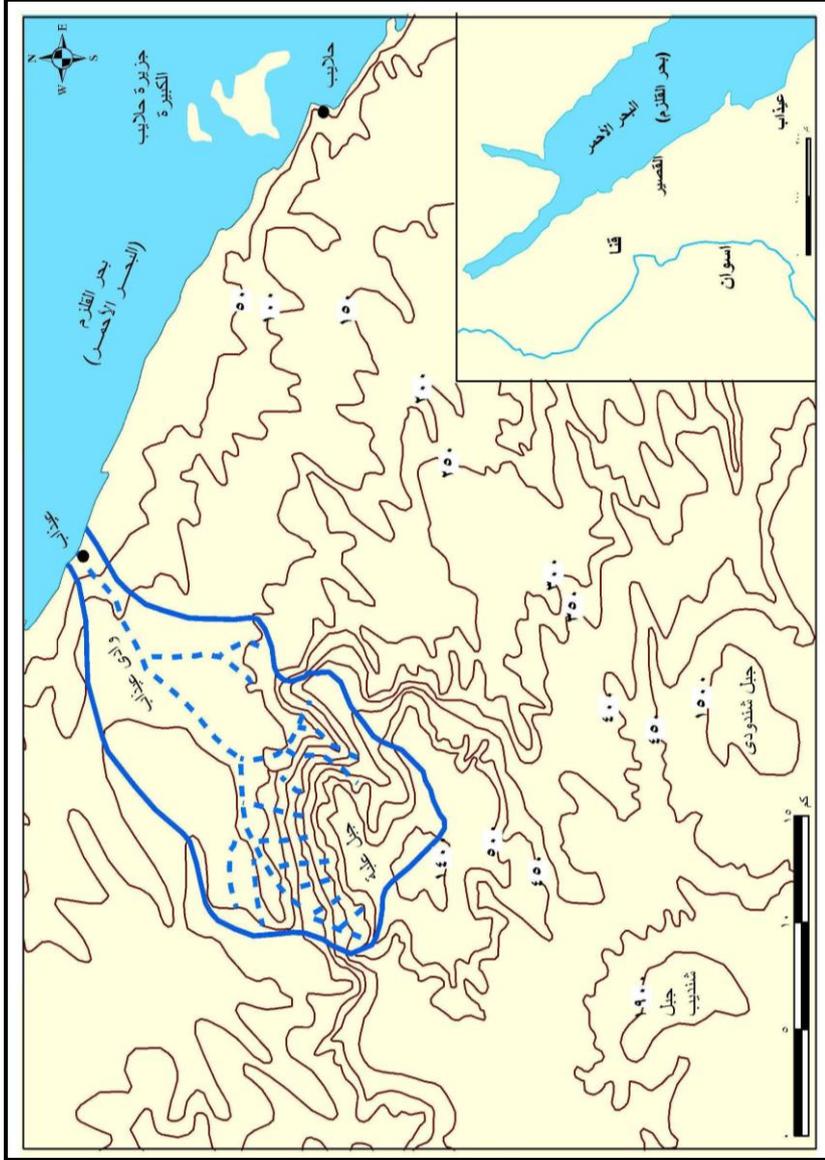
(٣) القلقشندي: ، ج٣، مرجع سبق ذكره، ص ٤٦٩.

ثغرة في مناطق الشعاب المرجانية مما يسهل وصل السفن إلى الشاطئ، حيث تصب الأودية الصحراوية السيلية بالتحديد بما تحمله من المياه والرواسب الطينية، ومن ثم تفتتح أودية متعرجة في البحر، امتداداً مباشراً لأودية البر تكتسب من ثم أهمية خاصة كالثغرات أو المداخل الوحيدة المتاحة إلى الساحل، فتظهر المرافىء البسيطة أو المراسى على ساحل البحر الأحمر، ولهذا تركزت كل موانئ ساحل البحر الأحمر عبر العصور في تلك المواضع وتعاقبت عليها بإلحاح، ابتداء من حلايب وعيذاب في الجنوب إلى برنيس إلى القصير إلى سفاجه والغردقة وجمسة في الشمال - جدير بالذكر أن الجزر الساحلية تساعد بدورها على خلق المرافىء أو المراسى الطبيعية حيث تتحول هذه الجزر تلقائياً إلى خط تكسير طبيعي للأمواج ومصداتٍ للرياح، مصححة بذلك نقص الرؤوس الخليجية ومساعدة على خلق جبهة بحرية محمية، تساعد على نشأة المرافىء أو المراسى الطبيعية كما هو قائم بجزيرة (حلايب، روايل، الديبية) أمام عيذاب - وهذا ما حدث لعيذاب بفضل واديها وما يحمله من رواسب تجلبها مياه السيول المتدفقة في أعقاب الأمطار التي تصيب الكتلة الجبلية المرتفعة في الداخل بحكم وقوعها على أطراف المنطقة المدارية الرطبة<sup>(١)</sup>. كما يتضح من الشكل (١٢).

ولعل في وصف التجيبي السبتي الرحالة المغربي لعيذاب عام ٦٩٦ هـ أوضح دليل على أهمية موضع عيذاب كمرفىء طبيعي إذ يقول: "إنما سكنت عيذاب من أجل مرساها الجيد الذي يكن من الأرياح (الرياح) وهي مرسى كثير الحط والإقلاع يقصده أرباب السفن من عدن وغيرها بالبضائع الهندية"<sup>(٢)</sup>.

(١) جمال حمدان: مرجع سبق ذكره، ج١، ص ٥٠٤-٥٠٥.

(٢) التجيبي السبتي: مستفاد الرحلة والاعتزاف، تحقيق وإعداد عبدالحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، ليبيا-تونس، ١٩٧٥، ص ٢٠٦.



المصدر: عبدالعال الشامي، ١٩٩٩، ص ١٨٥. Source: The Survey of Egypt, ELBA, Sheet 62, Scale 1: 100,000, 1932.

شكل (١٢) : حوض وادى عيذاب.

وتبرز قيمة هذا المرفأ المحمي حين نذكر ما تعانيه تلك المناطق من البحر الأحمر من رياح الأزيب<sup>(١)</sup> العاصفة، وما يكون من آثارها في الحيلولة دون رسو السفن ودفعها إلى خارج المراسي، وتحطيمها مع الأخذ في الاعتبار أنواع السفن المستخدمة في ذلك العصر وهي الجلاب<sup>(٢)</sup>.

### ميناء عيذاب عند الجغرافيين والرحالة العرب :

فيما يلي مقتطفات مما كتبه الجغرافيين والرحالة العرب عن منطقة عيذاب، وقد تم اختيارها بعناية بحيث تعبر بصدق عن الأوضاع التي كانت قائمة في ذلك الوقت من وجهة نظر كاتبها، وهي مرتبة تاريخياً من القرن الرابع الهجري حتى القرن الثامن الهجري (القرن العاشر إلى الرابع عشر الميلادي).

(١) الأزيب : اسم ريح جنوبية وتعرف في اليمن باسم الجنوب وقد ذكرها التجيبي حين عصفتم بهم في رحلته عام ٦٩٦ هـ عند عبوره البحر الأحمر بين عيذاب وحده. وهي ريح بارده شديدة الهبوب وتتأثر بطبيعة البحر الأحمر المستغلقة وتثير الأمواج. ولعل التسمية فارسية الأصل حيث أن "أشيب" في اللغة الفارسية تعني الضرر والأذى.

ويمكن الرجوع إلى التجيبي السبتي: المرجع السابق، ص ٢١٣، ٢١٢، ٢١٧. ويذكر عبد القدوس الأنصاري أن لفظ الأزيب مازال مستعملاً في الموانئ الشمالية السعودية والمصرية المطللة على البحر الأحمر انظر: عبد القدوس الأنصاري: مرجع سبق ذكره، ص ١٥٧.

(٢) الجلبة: عربية الأصل وهي سفينة شراعية واشتقاقها من جلب فهي تجلب البضائع والركاب من ميناء إلى ميناء. وهذه السفن لا تستخدم فيها المسامير وإنما تضم الألواح الخشبية مع بعضها بقشر جوز النارجيل، أما الشراع فممنسوج من حوص شجر المقل (الدوم). انظر عبد القدوس الأنصاري، المرجع السابق، ص ١٤٩-١٥١.

ففي بداية التدوين الجغرافي العربي نجد اليعقوبي (ت ٢٩٢هـ) يذكر عيذاب كميناء هام على ساحل البحر يركب الناس فيه إلى مكة والحجاز واليمن، ويأتيه التجار فيحملون التبر والعاج وغير ذلك في المراكب<sup>(١)</sup>.

وعند الاضطخري (ت ٣٥٠هـ) وابن حوقل (ت ٣٦٧هـ) إشارة إلى عيذاب كحصن على البحر، له أهميته في العمل على حماية التجار وسلعهم خوفاً من السكان المحليين (البجة) ومن أهالي الحبشة<sup>(٢)</sup>.

وعند ناصر خسرو (ت ٤٥٣هـ) مدينة تقع على شاطئ البحر تابعة لسلطان مصر، وفيها تحصل المكوس على ما في السفن القادمة من الحبشة وزنجبار واليمن، ومنها تنقل البضائع على الإبل إلى أسوان، ومن هناك تنقل بالسفن إلى مصر في النيل<sup>(٣)</sup>.

أما البكري (ت ٤٧٨هـ) فإنه يشير إلى عيذاب كمرفأ للحجاج في القرن الخامس الهجري وأنها مدينة على ضفة البحر، وطريق لمن يرغب في السفر إلى اليمن وغيرها<sup>(٤)</sup>.

ويعد ابن جبير (ت ٦١٤هـ) أفضل من صور مدينة عيذاب حين قصدها عام ٥٧٩هـ فقال عنها "أحفل مراسي الدنيا بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها وتقلع منها، زائداً عن مراكب الحجاج الصادرة والواردة"<sup>(٥)</sup>.

(١) اليعقوبي: مرجع سبق ذكره، ص ٣٣٥.

(٢) الاضطخري: مرجع سبق ذكره، ص ٣٥، ابن حوقل: مرجع سبق ذكره ص ١٦٢.

(٣) ناصر خسرو: مرجع سبق ذكره، ص ١٣٣-١٣٤.

(٤) عبد الله يوسف الغنيم: مرجع سبق ذكره، ص ٨٤.

(٥) ابن جبير: مرجع سبق ذكره، ص ٧٣.

هذا وقد أشار ابن جبير - كما جاء سابقاً عند حديثه عن طريق قوص عيذاب - إلى كثافة الحركة التجارية وعظمتها متمثلة في القوافل الواردة والصادرة، لا سيما القوافل العيذاوية المحملة بسلع الهند الواصلة إلى اليمن ثم من اليمن إلى عيذاب، ولقد ساعد على كثافة هذه الحركة التجارية كما ذكر ابن جبير سيادة الأمن والأمان على طول طريق قوص/عيذاب آنذاك.

وهكذا سجل ابن جبير أحوال عيذاب في عصرها الذهبي حيث جمعت بين الوظيفتين الدينية والتجارية فكانت الميناء الرئيسي في نقل الحجاج والميناء التجاري الأول في خدمة التجارة العابرة.

وعند الطواط نجد ذكره لعيذاب وهو يتحدث عن الأعمال القوصية عندما أشار إلى أن لهذا الإقليم ميناءين على ساحل البحر الأحمر هما عيذاب والقصير<sup>(١)</sup>.

هذا وقد أشار محمد بن عبد المنعم الحميري (عاش في النصف الثاني من القرن السابع الهجري) إلى عيذاب بأنها مدينة في أعلى الصحراء المنسوبة إليها على ساحل البحر، وهي محط السفن من جدة من التجار وغيرها، ومن عيذاب تسيير القوافل إلى مدينة سواكن السودانية على ساحل البحر<sup>(٢)</sup>.

وعند أبي الفدا (ت ٧٣٢هـ) هي ميناء لتجار اليمن وللحجاج الذين يتوجهون من مصر في البحر فيركبون من عيذاب إلى جدة<sup>(٣)</sup>.

(١) عبد العال عبدالمنعم الشامي: ١٩٨١، مرجع سبق ذكره، ص ٩٨.

(٢) محمد بن عبدالمنعم الحميري: مرجع سبق ذكره، مادة العين والذال والباء.

(٣) أبو الفدا: مرجع سبق ذكره، ص ص ١٢٠-١٢١.

وقد كان ابن بطوطة (ت ٧٧٩هـ) آخر من تناول طريق عيذاب كسبيل للحج وذلك عام ٧٢٦ هـ حين قصدها من أدفو، وعاد من عيذاب إلى الصعيد في عودته من الحج عام ٧٣٢هـ ولعل أهم ما في هذه الرحلة حديثة عن الاضطرابات بين قبائل البجة والمماليك مما كان عاملاً من عوامل انهيار عيذاب<sup>(١)</sup>. كما جاء سابقاً عند تناول طريق أدفو/عيذاب.

### تدهور عيذاب كميناء تجاري وضمحلالة :

عاشت عيذاب عصرها الذهبي حين استطاع سكانها أن يستثمروا القيمة النسبية لموقعهم الجغرافي وعلاقاته المكانية خاصة في عصر الحروب الصليبية وأثارها على درب الحاج المصري، وفي ظل قيام دولة المماليك القوية في مصر والشام، وفي ظل التجارة العالمية العابرة للأراضي المصرية.

ومن الطبيعي أن يأتي تدهور عيذاب ثم اضمحلالها حين تفقد أهمية موقعها الجغرافي وتتغير الظروف السياسية، الحربية، الاقتصادية وتقع الاضطرابات الداخلية خاصة فيما حول عيذاب والطرق المؤدية إليها.

ويمكن أن نستخلص العوامل التي مهدت للتدهور والاضمحلال الذي أصاب عيذاب ونسوقها في النقاط التالية:

- ١- يتعلق العامل الأول بعودة الأمن وزوال الأخطار التي كانت تهدد طريق الحج عبر شبه جزيرة سيناء وخاصة بعد طرد آخر البقايا الصليبية ببلاد الشام في أواخر القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي.
- وكان تحول الحجاج عن عيذاب وعدم المرور بها يعني حرمانها من جانب كبير من مظاهر النشاط والحيوية، فلاشك أن انقطاع وصول الحجاج إليها فيه مضيعة وخسارة لسكانها وعمالها الذين كانوا يتكسبون كثيراً من خدمتهم في موسم الحج من كل عام.

- (١) ابن بطوطة: مرجع سبق ذكره، ص ٥٣، ٥٤، ٢٨٢.
- ٢- ينبثق العامل الثاني من حالة الفوضى التي سادت صحراء عيذاب، نتيجةً للصراع بين القبائل العربية في الصعيد الأعلى وصحراء عيذاب، وكثيراً ما كانت قوافل التجارة تتعرض للخطر من وراء تلك الفوضى، الأمر الذي قلل من قيمة عيذاب<sup>(١)</sup>.
- ٣- في أواخر القرن الثامن الهجري أصبحت العمدة في التجارة بالبحر الأحمر على ميناء الطور وزالت عن عيذاب والقصير أهميتها كموانئ تجارية لمصر وذلك منذ عام ٧٨٠هـ، وصارت سفن اليمن تصل إلى الطور<sup>(٢)</sup>.
- ٤- سوء الأحوال الاقتصادية في الوجه القبلي مما ترتب عليه تلاشي أمر قوص عاصمته وقتئذ والقاعدة الخلفية التي تخدم نشاط عيذاب، وذلك بسبب تعدد انخفاضات فيضان النيل في النصف الثاني من القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي وما ترتب عليها من مجاعاتٍ كثيرة<sup>(٣)</sup>.
- ٥- بدأ ميناء جدة يستعيد دورة القديم كميناء رئيسي في طريق المراكب اليمنية من عدن إلى شمال البحر الأحمر، حيث بدأت الدولة المملوكية تنتبه إلى ميناء جدة في عشرينات القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي، وفي هذا يقول المقرئزي: "صارت المرسى العظيمة عدن من بلاد اليمن إلى أن كانت أعوام بضع وعشرين وثمانمائة فصارت جدة أعظم مراسي الدنيا"<sup>(٤)</sup>.

(١) المقرئزي: السلوك لمعرفة دول الملوك، ج١، مرجع سبق ذكره، ص ٧٠.

- Bloss, J.F.E: The story of Suakin, Sudan Notes and Records (S.N.R.), Vol.XX,1937, part 11, p. 285.

(٢) القلقشندي: مرجع سبق ذكره، ج٣، ص ٤٦٩.

(٣) أحمد دراج: ١٩٥٨، مرجع سبق ذكره ص ص ٦١-٦٢.

(٤) المقرئزي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج١، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٢.

وهكذا ازدهر ميناء جدة، وأصبح يمثل مورداً مالياً مهماً للدولة المملوكية، وكان ازدهار ميناء جدة واهتمام المماليك بالسيطرة عليه لتندر عليهم المكوس - دون شك - له أكبر الأثر في توارى عيذاب تجارياً وقلّة نشاطها، حيث أصبح طريق الطور/ جدة هو المسلك الرئيسي للحجاج في ذهابهم إلى جدة وإيابهم منها<sup>(١)</sup>. وقد أدت هذه العوامل مجتمعة إلى التمهيد لانهايار وتدهور ميناء عيذاب.

ومن الملفات للنظر الصمت الذي خيم على المؤرخين العرب والذين لم يسجلوا التطور التاريخي لأقول عيذاب باستثناء "ليو الإفريقي" (الحسن الوزان) الذي سجّل أن السلطان المملوك "برسباي" دمر "زيد" عام ٨٣٠هـ/١٤٢٦م. واعتقد كثير من المؤرخين أن المقصود بزيد ميناء عيذاب، وأنه قد دمره انتقاماً وعقاباً لقبائل البيجة التي استولت على قافلة من الحجاج، إلا أن أحد المؤرخين المعاصرين يعتقد أن الخبر الذي أورده "ليو الإفريقي" لا ينطبق على عيذاب وأنها لا تعدو أن تكون إشاعة سمعها "ليو" أثناء زيارته لمصر في القرن السادس عشر الميلادي، والأرجح أنه كان ميناء ينبع (ميناء المدينة المنورة) الذي دمره المماليك تحت قيادة الأمير "حسين" عام ١٥٠٥م<sup>(٢)</sup>.

وفي دراسة حديثة للمؤرخ الياباني "يا شيما"<sup>(٣)</sup> عن الأسباب التي أدت إلى أفول نجم ميناء عيذاب قام بفحص وتحقيق حوالي واحد وعشرين مرجعاً للمؤرخين العرب مثل "المقرئزي والإدريسي والخزرجي والسخاوي"، وقاموس البلدان "لابن جيهان" عن المدن المصرية. كما درس كتاب المعرفة Libre de Connaissnce —

(١) ابن تغري بردي: النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج ١٤، تحقيق جمال محمد محرز، فهيم

شلتوت، القاهرة، ١٩٧١، ص ٢٧١.

(2) Garcin, J.C.; Jean-Leon L, Africain et Aydhah. Annales Islamologiques 11, 189-209.

(3) Yajima, H.; On the Date of Decline of Aydhah. An International Port of Trade on the Red Sea. Journal of East-West Maritime Relations. Vol. 1, Tokyo, pp.167-197.

والخرائط الكتالونية وخرائط بورتلانو وغيرها، وراجع المكتبة القومية في فلورنسا واليوميات الإثيوبية للرحالة وخلص الباحث من دراسته أنه بالرغم من كل المشاكل والاضطرابات والقلاقل فإن طريق قوص - عيذاب ظل يلعب دورًا كبيرًا في التجارة العالمية، ولعل ذلك تم باتفاق بين المماليك وتجار الكريمي حماية لبضاعتهم، كما أنه يري أنه في نهاية القرن الخامس عشر ظلت عيذاب تلعب دورًا محليًا كمرسي وتمر تحت سيادة المماليك.

نخلص من هذا العرض أنه لم يتوفر لنا عن نهاية هذا الميناء وتلك المدينة إلا نص واحد كتبه الرحالة "الحسن بن الوزان" المعروف لدى الغرب باسم "ليو الإفريقي" في كتابه "وصف إفريقيا" في منتصف القرن السادس عشر الميلادي، عما سمعه من أهالي المنطقة المحيطة بها عن تدميرها منذ قرن من مجيئه إلى أنقاضها، عام ٨٣٠هـ/١٤٢٦م في عهد السلطان المملوكي الجركسي الأشرف "برسباي". وأقل طريق عيذاب - جدة في وجه قوافل الحجاج والتجار منذ عام ٨٣٠هـ/١٤٢٦م.

### ميناء عيذاب في الكتابات الحديثة :

من خلال العرض السابق تبين أن الكتابات المعاصرة لميناء عيذاب سواء العربية أو غيرها لم تحدد موقعه تحديدًا دقيقًا، لذلك حاول العلماء في العصر الحديث القيام بالأبحاث الأثرية التي تكشف عن موضع هذا الميناء، وكان "فلوير Floyer" أول من تعرف على أطلال الميناء عام ١٨٩٢م، حيث قام عام ١٨٩١م باستكشاف مسالك واسعة من الصحراء الشرقية بين النيل والبحر الأحمر تعرف من خلالها على أطلال عيذاب<sup>(١)</sup>.

(1) Floyer, E.A.: The mines of the Northern Etbai or of Northern Aethiopia, Journal of the Royal Asiatic Society, 1892, p. 33.

وتبعه بعد ذلك العالم الأثرى البريطانى "تيودور بنت Bent" الذى زار المنطقة والتي كانت تعرف حينئذ باسم "سواكن القديمة" الواقعة على بعد ٢٠ كم شمال حلایب واعتبرها موقع مدينة عيذاب التي ورد ذكرها فى المصادر الإسلامية<sup>(١)</sup>.

وقد حاول "مورى Murray" فى عام ١٩٢٦م التحقق من صحة هذا الموقع الذى اكتشفه بنت Bent وانتهت أبحاثه إلى أن ذلك الكوم الأثرى الذى يعرف باسم سواكن القديمة هو فعلاً بقايا وأنقاض ميناء عيذاب، فقد عثر على قطع من الأوانى الخزفية الدقيقة الصنع ذات اللون الأخضر الفاتح مما يدل أن ذلك الكوم الأثرى هو ميناء عيذاب الذى كانت تصل إليه سلع الشرق ومن بينها الخزف الصينى الشهير.

وقد لاحظ مورى اختلافاً كبيراً بين حجم البلدة وعدد سكانها وبين حجم المقبرة الكبير<sup>(٢)</sup>، غير أنه من الممكن الرد على هذه النقطة من واقع الكتابات العربية المعاصرة للميناء والتي ذكرت أن عدد الحجاج الذين كانوا يلاقون حتقهم بالمنطقة عقب رحلة الحج الشاقة كان كبيراً، خاصة أولئك الذين كانت تقذف الرياح مراكبهم إلى نقط مجهولة على الساحل الجنوبى من عيذاب فيتعرضون لأهوال الجوع والعطش والنهب حتى يصلون إلى عيذاب فيدفن من يفارق الحياة منهم فى مقبرة المدينة.

أما عن عدم توفر الماء العذب بالقرب من آثار عيذاب فهى نقطة أخرى تؤكد صحة اكتشافات مورى وأن تلك الخرائب هى فعلاً عيذاب العصر الوسيط، ذلك أن الرحالة العرب الذين زاروا الميناء قد أجمعوا على أنه كان يفتقر إلى الماء العذب فلم يكن به مورد للماء العذب سوى ما يتساقط أحياناً من ماء المطر، لذلك فإن سكان عيذاب من البجه كانوا يجلبون الماء اللازم لشرب المسافرين من على بعد كما جاء سابقاً.

(1) Bent, Th.: A Visit to the Northern Sudan. The Geographical Journal, Band VIII, July to December, 1896.

(2) Murray, Op. Cit. pp 235-240.

غير أن "كمرير Kammerer" شكك في صحة الموقع الذي أكدته اكتشافات موري الأثرية، فذكر أن هناك مراسى إلى الجنوب من هذا الكوم الأثرى مباشرة تفضله من ناحية اتساع المرفأ وملاءمة الأعماق لرسو السفن، وكان من رأيه أن الوصول إلى نتيجة ايجابية بخصوص تحديد موقع وموضع عيذاب يحتاج إلى بحث طويل على الأساس الهيدروجرافى على طول خط الساحل من رأس بناس حتى الحدود الجنوبية، وقد اقترح ثلاث مواضع تسمح ظروفها بنشأة مثل هذا الميناء وهى: مرسى بى جنوب رأس علبه على خط عرض ٠٢° ٢٢' شمالاً، ومرسى حلايب على بعد ١٥ كم إلى الشمال الغربى من رأس علبه، على خط عرض ١٣° ٢٢' شمالاً، شرم الجودى وأبوظامة على بعد ١٥ كم إلى الشمال الغربى من مرسى حلايب أى جنوب عيذاب بحوالى ٥ كم<sup>(١)</sup>. يلاحظ أن هذه المواضع جميعاً تنحصر فى المنطقة التى تقع جنوب موقع عيذاب الذى اكتشفه موري وخط عرض ٢٢° شمالاً.

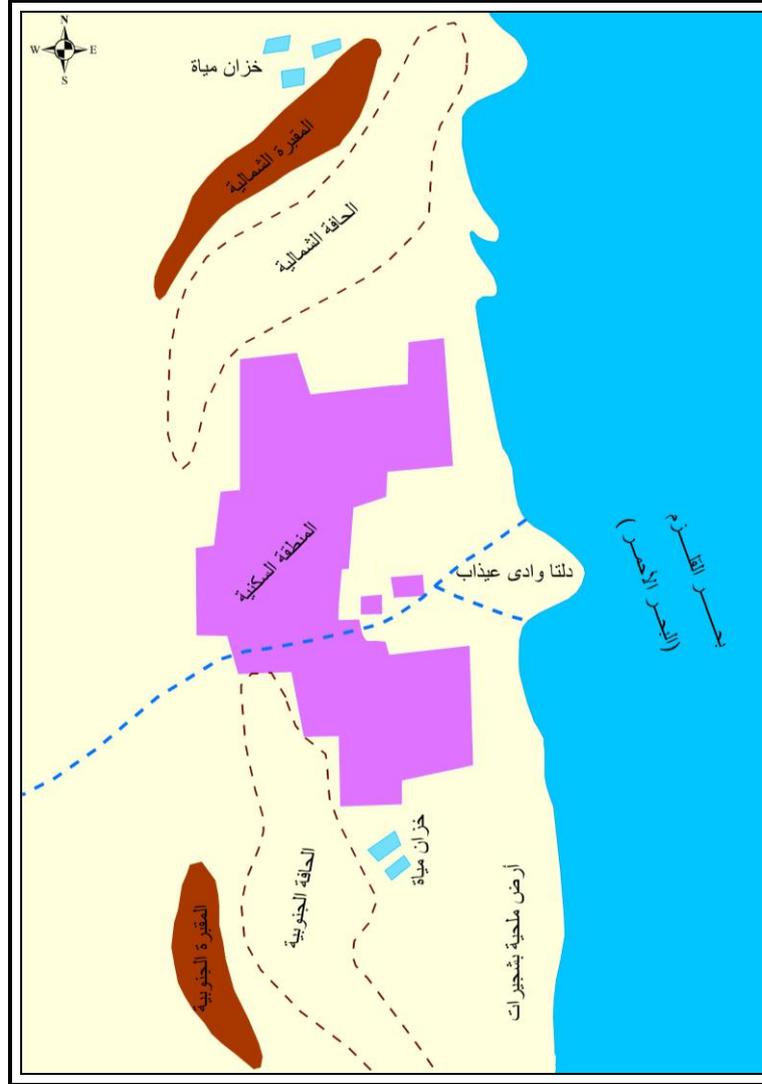
ويمكن الرد على كمرير بأنه من الخطأ مقارنة شكل الساحل عند عيذاب فى العصور الوسطى بشكله الحالى بعد مرور أكثر من خمسة قرون على تخريب الميناء، ذلك أن شكل الساحل فى تلك المنطقة قد تعرض لكثير من التغيرات الجيومورفولوجية التى حدثت بفعل البحر بحيث أصبح وصفه فى الماضى لا ينطبق على وضعه الحالى<sup>(٢)</sup>.

والدليل على ذلك أن الكتابات المعاصرة للميناء تصفه بأنه كان متسعاً عميقاً يسمح بتحريك السفن بداخله بسهولة إلى جانب خلوه من الشعب المرجانية كما جاء سابقاً.

(1) Kammerer, M.: La Mer Rouge L' Abyssinie et L' Arabie de puis Leantiquite tome premier, Paris, 1929, p. 75.

(2) Paul, A.: Idhab a medieval Red Sea port, Sudan notes and records, Volume XXVI. Paris, June, 1955, p64.

وهكذا نجد أن الموقع الذي اكتشفه موري ما زال حتى الآن هو الموقع الذي تؤيده الاكتشافات الأثرية (شكل ١٣).



After: Paul, p. 63. (بتصرف)

شكل (١٣) : رسم توضيحي للشكل التقريبي لميناء ومدينة عذاب.

## الخاتمة :

وهكذا نكون قد ألقينا الضوء فى هذه الدراسة على الدور المهم الذى قامت به الطرق البرية عبر صحراء مصر الشرقية فى النشاط التجارى فى العصر الوسيط، حيث كانت دائماً حلقة وصل لعبت عن طريق موقعها بين النيل والبحر الأحمر دور الوسيط التجارى فى نقل المتاجر من الشرق إلى الغرب وبالعكس مما ساعد على تنشيط التجارة وازدهار فى تلك البقعة.

كذلك أوضحت الدراسة كيف تمت الاستفادة من الأودية الجافة كمسارات لطرق معبدة فى مثل هذا النطاق الجبلى، كما كانت الأودية بالنسبة للصحراء الشرقية ذات قيمة كبيرة إذ فضلاً عن كونها تمثل طرق الانتقال المناسبة عبر الصحراء تنمو فوق أراضيها نباتات تصلح كغذاء لحيوانات المرعى ويتغذى منه المسافرين أحياناً، كما تُيسر الحصول على المياه من بواطنها فهى إذا بالنسبة للصحراء الشرقية كالنيل بالنسبة لمصر.

كما أظهرت الدراسة كيف قامت السلطة المركزية الحاكمة بتأمين وحماية طرق التجارة عبر صحراء مصر الشرقية، وحرصوا على توفير الأمن بها والضرب على أيدي العابثين والمعتدين على أمن قوافل التجارة وخاصة البدو والعربان الذين سكنوا تلك الجهات واعتادوا حياة السلب والنهب.

أيضاً عرضت الدراسة كيف أن الطرق التجارية عبر صحراء مصر الشرقية كان لها دورٌ كبيرٌ فى ربط الموانئ المصرية على ساحل البحر الأحمر بمحطاتها على وادى النيل خاصة قوص وأسوان، وكيف قامت هذه الطرق إلى جانب نشاطها التجارى بخدمة أهداف أخرى دينية وسياسية، حيث كانت تستخدم فى نقل الحجيج ورسائل البريد عبر هذه الصحراء.

وأخيرًا اتضح من خلال هذه الدراسة كيف شهدت موانئ صحراء مصر الشرقية على ساحل البحر الأحمر خاصة عيذاب رواجًا تجاريًا كبيرًا في العصر الوسيط خاصة في عصر دولتي الأيوبيين والمماليك، فكانت تأتي إليها المتاجر من بلاد اليمن والحجاز والحبشة والهند والصين، فتأخذ طريقها عبر صحراء مصر الشرقية إلى وادي النيل ومنه إلى موانئ ساحل البحر المتوسط إلى أوروبا.

وكان من الطبيعي أن يأتي تدهور عيذاب ثم اضمحلالها حين تفقد أهمية موقعها الجغرافي وتتغير الظروف السياسية، الحربية، الاقتصادية وتقع الاضطرابات الداخلية خاصة فيما حول عيذاب والطرق المؤدية إليها ..... وقد كان.

## المصادر والمراجع

## أولاً : المصادر .

١. ابن الأعرابي (أبو عبدالله محمد بن زياد الأعرابي ١٥٠/٢٣١هـ) : كتاب البئر، تحقيق رمضان عبد التواب، القاهرة، ١٩٧٠.
٢. ابن الفرات (ناصر الدين محمد بن علي ت ٨٠٧هـ/٤٠٤م) : تاريخ ابن الفرات، ج٧، تحقيق قسطنطين زريق، بيروت، ١٩٣٩.
٣. ابن المجاور (جمال الدين بن يعقوب ت ٦٩٠هـ/١٢٩١م) : تاريخ ابن المجاور، ج٢، تحقيق لوفغرين، ليدن ١٩٥١.
٤. ابن الوردى (أبو حفص زين الدين عمر ت ٧٤٩هـ/١٣٥٨م) : تنمة المختصر في أخبار البشر المعروف بتاريخ ابن الوردى، تحقيق أحمد رفعت البدرولى، بيروت ١٩٧٠.
٥. ابن بطوطة (أبو عبدالله محمد بن عبد الله الطنجى ٧٠٣/٧٧٩هـ) : تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، دار صادر، بيروت، ١٩٦٤.
٦. ابن تغري بردي (جمال الدين أبو المحاسن ت ٨٧٤هـ) : النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ج٥، تحقيق محمد مصطفى زيادة، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٣٥، ج١٤، تحقيق جمال محمد محرز، فهم شلتوت، القاهرة، ١٩٧١.
٧. ابن جبیر ( أبو الحسن محمد بن أحمد ت ٦١٤هـ/٢١٧م) : رحلة ابن جبیر، ضبطه ووضع فهرسه محمد زينهم، ذخائر العرب ٧٧، دار المعارف، القاهرة، ٢٠٠٠.
٨. ابن حوقل (أبو قاسم النصيبى ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م) : صورة الأرض، ط٢، ليدن، ١٩٣٨.
٩. ابن دقماق (إبراهيم بن محمد بن أيذمر العلانى ٧٥٠/٨٠٩هـ) : الانتصار لواسطة عقد الأمصار، ق٢، ج٥، المطبعة الكبرى ببولااق، ١٨٩٣.
١٠. ابن رسته (أبو علي أحمد بن محمد ت ٢٩٥هـ) : الأعلاق النفيسة، ليدن، ١٨٩٢.
١١. ابن سعيد المغربي (أبي الحسن علي بن موسى ٦١٠/٦٨٥هـ) : كتاب الجغرافيا، تحقيق وتعليق إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٧٠.
١٢. ابن عبد الحكم : (عبدالرحمن بن عبدالله بن عبدالحكم ت ٢٥٧هـ/٨٧١م) : فتوح مصر وأخبارها، طبعة ليدن، ١٩٢٠.

١٣. ابن فضل الله العمري (شهاب الدين أحمد بن يحيى): مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، (ممالك مصر والشام والحجاز واليمن)، تحقيق أيمن فؤاد سيد، المعهد العلمي الفرنسي، القاهرة، ١٩٨٥.
١٤. ابن ممتي: قوانين الدواوين، تحقيق عزيز سوريان، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١.
١٥. ابن واصل (جمال الدين محمد بن سالم ت ٦٩٧هـ/١٢٩٦م): مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، ج٢، تحقيق جمال الدين الشيبان، القاهرة، ١٩٥٥.
١٦. أبو الفدا (عماد الدين إسماعيل ٦٧٢/٧٣٢هـ): تقويم البلدان، باريس، ١٨٤٠.
١٧. أبو شامة (شهاب الدين أبو محمد المقدسي ت ٦٦٥هـ/١٢٦٦م): كتاب الروضتين في أخبار الدولتين، ج٢، القاهرة، ١٢٨٧هـ.
١٨. أبوصالح الأرمني (أبوصالح جرجس بن مسعود ت ٦٥٥هـ/١٢٠٨م): تاريخ الشيخ أبو صالح عن كنائس وأديرة مصر، اكسفورد، ١٨٩٣.
١٩. الإدريسي (أبو عبد الله محمد بن محمد ٤٩٣/٥٦٤هـ): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ليدن، ١٨٦٦، ص ١٣٢.
٢٠. الأدفوي (كمال الدين بن ثعلب ت ٧٤٨هـ/١٣٤٧م): الطالع السعيد الجامع أسماء نجباء الصعيد، ط٢، تحقيق سعد محمد حسن، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١.
٢١. الاضطخري (أبو اسحق الفارسي): مسالك الممالك، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٣٧.
٢٢. التجيبي السبتي (القاسم بن يوسف بن محمد ٦٥٠/٧٣٠هـ): مستفاد الرحلة والاعتراب، تحقيق وإعداد عبدالحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، ليبيا-تونس، ١٩٧٥.
٢٣. الجزيري (عبدالقادر محمد بن عبدالقادر بن محمد الأنصاري): درر الفوائد المنظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المعظمة، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٣٨٤هـ.
٢٤. الداواري (أبو بكر عبدالله بن أبيك ت ٧٣٢هـ): كنز الدرر وجامع الغرر، ج٧، الدر المطلوب في ملوك بني أيوب، تحقيق سعيد عبدالفتاح عاشور، القاهرة، ١٩٧٢، ج٨، الدر الزكية في أخبار الدولة التركية، تحقيق أولرخ هارمان، القاهرة، ١٩٧١، ج٩، الدر الفاخر في سيرة الملك الناصر، تحقيق هانس رويمر، المعهد الألماني للآثار، القاهرة، ١٩٦٠.

٢٥. الزبيدي: (محي الدين أبو الفيض السيد محمد الزبيدي الحنفى ١١٤٥/١٢٠٥هـ) تاج العروس من جواهر القاموس، تحقيق إبراهيم الترزي، مطبعة حكومة الكويت، ١٩٧٢.
٢٦. الزهري (أبي عبدالله محمد بن أبي بكر توفى أواسط القرن السادس الهجرى): كتاب الجغرافية، تحقيق محمد حجاج صادق، المعهد الفرنسي، دمشق، ١٩٦٨.
٢٧. القلقشندي (شهاب الدين أبو لعباس أحمد بن علي ٧٥٦/٨٢١هـ): صبح الأعشى فى صناعة الإنشاء، ج ٤، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩١٩.
٢٨. المسعودي (أبو الحسن علي بن الحسين ت ٣٤٦هـ): مروج الذهب ومعادن الجوهر ج ٢، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد، ط ٤، المكتبة التجارية، القاهرة، ١٩٦٤.
٢٩. المقدسي (شمس الدين بن عبد الله محمد ٣٣٥/٣٩٠هـ): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن، ١٩٦٧.
٣٠. المقرئزي (تقى الدين أحمد بن علي ٧٦٦/٨٤٥هـ): المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ج ١، بولاق، القاهرة، ١٨٥٢.
٣١. —: إتعاظ الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، ج ٣، تحقيق محمد حلمي محمد، الذخائر ٦٠، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ١٩٧٣.
٣٢. —: السلوك لمعرفة دول الملوك، ج ١، تحقيق محمد مصطفى زيادة، دار الكتب، القاهرة، ١٩٣٤.
٣٣. —: البيان والإعراب عما بأرض مصر من الأعراب، تحقيق عبد المجيد عابدين، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٦١.
٣٤. اليعقوبي (أبو عباس أحمد بن يعقوب ت ٢٩٢هـ/٩٠٥م): كتاب البلدان، ليدن، ١٨٩٢.
٣٥. محمد بن عبد المنعم الحميرى: الروض المعطار فى خبر الأقطار، معجم جغرافى، ترجمة وتحقيق إحسان عباس، مكتبة لبنان، ١٩٨٤.
٣٦. ناصر خسرو علوى (٣٩٤/٤٥٣هـ): سفر نامه، تعريب يحيى الخشاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الألف كتاب الثانى، ١٩٩٣، القاهرة.
٣٧. ياقوت الحموي (شهاب الدين بن عبدالله ياقوت ٥٧٥/٦٢٦هـ): المشترك وضعاً والمفترق صقعا، نشر وستنفيلد، ١٨٤٦.
- ثانياً : المراجع العربية.

١. إبراهيم دسوقي محمود: طريق وادي الحمامات، دراسة في الجغرافية التاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة المنيا، ١٩٨٧.
٢. أحمد دراج: المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري (ق ١٥م)، القاهرة، ١٩٦١.
٣. -: عيذاب، مجلة نهضة أفريقيا، وزارة الثقافة، العدد التاسع والعاشر (يوليو-أغسطس)، القاهرة، ١٩٥٨.
٤. أحمد دهان: معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، ١٩٩٠.
٥. أمال العمري: المنشآت التجارية في القاهرة في زمن الأيوبيين والمماليك، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، ١٩٧٥.
٦. جمال حمدان: شخصية مصر (دراسة في عبقرية المكان)، ج ١، دار الهلال، ١٩٨١.
٧. جورج فضلو حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة السيد يعقوب بكر، القاهرة ١٩٥٨.
٨. حسن إبراهيم حسن: تاريخ الدولة الفاطمية، ط ٤، القاهرة، ١٩٥٨.
٩. سعيد عاشور العصر المماليكي في مصر والشام، القاهرة، ١٩٧٦.
١٠. صبحي لبيب: التجارة الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى، المجلة التاريخية المصرية، المجلد الرابع، ١٩٥٢.
١١. عبد العال عبدالمنعم الشامي: من مباهج الفكر ومناهج العبر للوطواط، صفحات من جغرافية مصر، دراسة وتحقيق، الكويت، ١٩٨١.
١٢. — : الطريق البدرية بين النصوص التاريخية والمعالم الجغرافية، القاهرة، ١٩٩٤.
١٣. — : الطرق والمسالك الشرقية لمصر في العصر الوسيط، وحدة البحث والترجمة، قسم الجغرافيا، جامعة الكويت، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، ١٩٩٩.
١٤. عبد القدوس الأنصاري: مع ابن جبير في رحلته، القاهرة، ١٩٧٦.
١٥. عبد الله خورشيد البري: القبائل العربية في مصر في القرون الثلاثة الأولى للهجرة، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٧.
١٦. عبد الله يوسف الغنيم: جغرافية مصر من كتاب "المسالك والممالك للبكري"، الكويت،

.١٩٨٠

١٧. عطية أحمد القوصي: تجارة مصر في البحر الأحمر من فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٣.

١٨. فاروق عز الدين: مشاكل التضاريس في صحراء مصر الشرقية وأثرها على الطرق البرية، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٢١، ١٩٨٩.

١٩. محمد صبري محسوب: جغرافية الصحارى المصرية، الجوانب الطبيعية، ج٢، الصحراء الشرقية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٠.

٢٠. محمد صفى الدين أبو العز: مورفولوجية الأراضي المصرية، دار غريب، القاهرة، ١٩٩٩.

٢١. محمد ضياء الدين: الخراج والنظم المالية للدولة الإسلامية، ط٣، دارالمعارف، ١٩٦٩.

٢٢. محمود مصطفى الدمياطى: معجم أسماء النباتات الواردة فى تاج العروس للزبيدي، القاهرة، ١٩٦٥.

٢٣. نظير حسان سعداوي: نظام البريد في الدولة الإسلامية، مكتبة مصر، القاهرة، ١٩٥٣.

٢٤. نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر العصور الوسطى) رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٣.

### ثالثاً : المراجع غير العربية.

1. Arkell: A history of the Sudan, London, 1955.
2. Amelineau: La Geographie de L'Egypte Al, Epoque Copte.
3. Ball, J., The Geography and Geology of South-eastern Egypt. Cairo, 1912..
4. Ball, J., Problems of the Lybian desert. Geog. Jour., vol. 10, 1927.
5. Bloss, J.F.E: The story of Suakin, Sudan Notes and Records (S.N.R.), Vol.XX,1937, part 11.
6. Bent, Th.: A Visit to the Northern Sudan. The Geographical Journal, Band VIII, July to December, 1896.

7. Cahen: La Chronique des Ayyoubides d'Almakin. B. AlAmid, BEO, T.XV, 1955-1958, Damas 1958.
8. Floyer, E.A.: The Mines of the Northern Etbai or of Northern Aethiopia, Journal of the Royal Asiatic Society, 1892,
9. Garcin, J. C.; Jean-Leon L, Africain et Aydhab. Annales Islamologiques.
10. Murray: Aidhab, The Geographical Journal, September 1926, Vol. LXVIII, No. 3.
11. Heyd. W.,: Histoire du Commerce du Levant au moyen age. I. Leipzig, 1923.
12. Kammerer, M.: La Mer Rouge L' Abyssinie et L' Arabie de puis Leantiquite tome premier, Paris, 1929.
13. Paul, A.: Idhab a medieval Red Sea port, Sudan notes and records, Volume XXVI. Paris, June, 1955.
14. Yajima, H.; On the Date of Decline of Aydhab. An International Port of Trade on the Red Sea. Journal of East-West Maritime Relations. Vol. 1, Tokyo.

\* \* \*