

الفصل السابع والعشرون

الملاحة النهرية

كان الفرق بين وسائل المواصلات في المملكة الإسلامية وبينها في أوروبا أثناء العصور الوسطى هوة الطرق المائية في مملكة الإسلام ، فلم يجد المقدسي في جميع هذه المملكة التاسعة إلا اثني عشر نهراً كبيراً فائضاً تجري فيها السفن وهي : دجلة والفرات والنيل وجيحون والشاش وسيحان وجيحان وبردان ومهران والرست ونهر الملك ونهر الأهواز^(١) . ولا نستطيع أن نعتبر ثلاثة الأنهار التي بآسيا الصغرى ولا النهرين اللذين بالقوقاز ولا النهر الذي على حدود الهند^(٢) من بين هذه الأنهار الاثني عشر أنهاراً من أنهار البلاد الإسلامية على التدقيق ، بحيث أنه فيما عدا النيل لا نجد بلاداً فيها الملاحة النهرية إلا أرض ما بين النهرين ،

(١) المقدسي ص ١٩ ، وهذا يتفق مع ما كان واقعاً بالفعل ، وإن كان الأستخري (ص ٩٩) ذكر في فارس وحدها اثني عشر نهراً كبيراً « تحمل السفن إذا أجريت فيها » ، أما نهر هيدمند بسجستان وهو ينبع من جبال هندكوش فكانت تجري فيه السفن إذا امتد الماء ، ولا تجري في غير ذلك (ابن حوقل ص ٣٠١) ويذكر سترابو I ، Strabo, X V, أن الفينيقيين كانوا يسيرون سفنهم على نهر الأردن . أما في العصور الوسطى فكانت الملاحة على هذا النهر نادرة ، كما هي اليوم ، فلم يكن هناك إلا سفن « آر » يسافر الناس عليها وتحمل عليها أغلات فوق البحيرة الميتة بين زهر والدارة وأريجة رسائر أعمال النور (الإدريسي طبعة براندل ص ٢) .

(٢) وكان بين أهل كثير وبين التصورة مسيرة سبعين يوماً ، فكانوا يركبون السفن على نهر السند ، وهو يزيد في وقت زيادة الدجلة والفرات ، ويضعون جذور شجر الفناد في أكياس زنة كل منها من سبعمائة إلى ثمانمائة رطل ، ويضعون الأكياس في جلود يطلونها بالقطر لكي لا يتغذ إليها الماء ، ثم يجزمون الأكياس أزواجاً ليقعدوا أو يقفوا عليها ، فيصلون التصورة بعد سبعة وأربعين يوماً من غير أن تنبل الجذور Merv. de l' Inde, s. 104

وما اتصل بها من خوزستان ثم أتى الشمال الشرق لبلاد الإسلام . وفي هذه الأقاليم نجد أن الملاحة في شمال بلاد ما بين النهرين تواجه صعوبات شديدة ، وذلك على الأقل في النهرين الكبيرين ، وقد حدثنا رجال من أحسن مرتادي هذه البلاد « أن نهر الشاش عند مدينة فرغانة لا يستطيع أن يُقل قاربا للصيد في بعض الأحيان »^(١) . هذا إلى أن كلا من جيحون والشاش يختلف مجراها في مكان عنه في آخر اختلافا كبيرا مستمرا ، كما أن عمق الماء فيها مختلف ، ولذلك أوقف سير البواخر النهرية الروسية على أولها ؛ وهي مستمرة على الثاني بمشقة كبيرة ، « ولا يستطيع سفينة مها كانت خفيفة أن تجتاز شلالاته عند مدينة كالف (في أواسط مجراه) وقت الفيضان »^(٢) . ونظرا لزيادة هذا النهر زيادة من غير انتظام ولكثرة الرمال على جانبيه لم يمكن أن يُتخذ عليه بلد ذو جانبيين كبفداد وواسط غير كالف هذه ؛ وذلك لتشجر النهر عندها وخلوه من البثق والرمل^(٣) . على أن الأسطخري يقول إن السفن كانت تحمل على الأنهار الكبيرة وما يتشعب منها ، وليس هناك بالجملة بحيرات كبيرة تفلح للملاحة الطويلة مما يستحق للذكر ، وإن كانت بحيرة أرمية ؛ وهي أكبر البحيرات في مملكة الإسلام تبلغ مساحتها عشرة أمثال مساحة بحيرة كينستانس ، وإن كانت البحيرة الميتة تبلغ مساحتها نصف مساحة هذه البحيرة . وعلى هذا فقد كانت الشام وجزيرة العرب وفارس كلها عبارة عن أراضٍ واسعة جدا ليس فيها ملاحة في الأنهار ولا في البحيرات على هذا النحو الذي يبناه ، وهذا شأنها اليوم كما كانت في العصور الوسطى .

V Middendorf, Mémoires de l' Académie de St. Péterbourg, VII, (١)

. Bd. 29, s. 189.

. V. Schwarz, Turkestan, s. 425 (٢)

(٣) القندس س ٢٩١ . (٤) الأسطخري س ٣٠١ وما بعدها .

أما في العراق فكانت أحوال الأنهار ملائمة للملاحة على نحو لا نظير له ، وذلك لأن مستوى نهر الفرات أعلى قليلاً من مستوى نهر دجلة ، وهذا يجعل سير السفن في الأنهار المتفرعة من الفرات إلى الشرق سهلاً يسيراً ، ولا يصعب عليها أن تعود إلى الترويح ، وقد استفيد من هذا في القرن الرابع استفادة كبرى ، وكان يجري على أنهار العراق كثير من أصناف القوارب الشديدة الاختلاف ، وقد ذكر أبو القاسم ^(١) بعض هذه القوارب وزاد عليها في القرن الرابع الطيارات والحديديات التي كانت ترسو على أبواب كبار العمال مثلاً ^(٢) ، وكان صياح الملاحين إلى جانب صوت آلات رفع الماء مما تمتاز به بلاد العراق ، ويحكى عن محمد بن رائق أنه لما ولي الشام لم يذهب إليها ، واستخلف ابنه الحسن وقال : « ركوبى في الطيار في دجلة ، وصياح الملاحين ، أحب إليّ من ملك الشام كله » . وكانت هذه عاطفة تعلق بالوطن ، وقد دفع حياته ثمناً لها ، وذلك أنه لم يذهب إلى الشام فبقى حتى قتل عام ٣٣٠ هـ ^(٣) . وكان نهر الفرات صالحاً للملاحة من الموضع الذي فيه مدينة سيمساط ، فكانت تنقل عليه التجارة بين الشام وبغداد ، أما المسافرون فكانوا لا يرضون عن السفر في الأنهار ، ويحكى عن علي بن عيسى أنه لما سافر من دمشق إلى بغداد انحدر إلى جسر منبج ، ثم سار إلى الفرات فسار فيه إلى بغداد ، وخرج الناس لتلقيه ؛ ففهم من لقيه بالرحبة ومنهم من استقبله بهيت ثم بالأنبار ، وكان المسافر من هنا يركب جواداً ^(٤) . وهذا يدل على أن مركز الأنبار بالنسبة للسفر السريع في القرن الرابع كمركز الفلوجة اليوم ، وهذه تقع قريبة من تلك ، وكان عند الأنبار جسر من سفن كما هو الحال عند الفلوجة

(١) حكاية أبو القاسم البغدادي طبعة متر من ١٠٧ .

(٢) مكوه ج ٦ ص ٤٤ ، ٥٧ ، ١١١ . (٣) المغرب لابن سعيد ص ٢٩ .

(٤) كتاب الوزراء ص ٣١٠ .

في عصرنا^(١) ، والمسافة بينهما وبين بغداد اثنا عشر فرسخاً^(٢) . ومن عند الأنبار كان يخرج النهر المسمى نهر عيسى^(٣) . على أن مجرى الفرات الأعلى كان غيره اليوم ، فكان ماؤه يحيط بعدة جزائر تقع بين رحبة مالك وهيت ، وكان على هذه الجزائر عدة مدن هي الحديثة وعانة وألوسة ؛ لا الحديثة وحدها كما هو الحال اليوم^(٤) .

وكانت البضائع التي تنقل بكليات كبيرة على نهر الفرات هي خشب البناء من جبال أرمينية وزيت الزيتون من الشام ، وكان الخشب والزيت ينحدران في النهر على أخشاب تحملهما . وكان الرمان يُحمل على الفرات أيضاً في مراكب كبيرة تسمى القرائير ، ويبلغ عرض الواحدة منها من ستة عشر ذراعاً إلى عشرين^(٥) ، وقد شبهها هيروdot منذ العصر القديم ، وكذلك ليفيوس Livius بمراكب البحر الأبيض المتوسط وذلك لكبرها ، وكانت أكبر شبكة من النهيرات توجد شرق البصرة حيث تفتش مياه الأنهار ، وقد أحصيت في بعض العصور فزادت على مائة وعشرين ألف نهر تجري فيها الزوارق ، وقد سمع ابن حوقل ذلك فأنكره حتى رأى تلك البقاع ، فشهد في مقدار رمية سهم عدة من الأنهار صفاراً تجري في جميعها السميرات ، فجوز أن يكون ذلك العدد الكبير موجوداً حقيقة في طول تلك البقعة وعرضها . وكان بتلك البلاد نخيل متصل نيفا وخمسين فرسخاً لا يكون الإنسان بمكان إلا وهو في نهر ونخيل أو بحيث يراها حتى البحر ، وكانت هناك المجالس الحسنة والمناظر الأنيقة والقصور والبساتين

(١) ابن الأثير ج ٨ ص ١٢٥ مثلاً فيما يتعلق بالقرن الرابع .

(٢) ابن خردادبة ص ٧٢ .

(٣) جغرافية أبي الفدا ص ٥٢ .: يخرج من الفرات بالقرب من الأنبار عند ضيعة يقال

لها الفلوجة ، نهر يقال له نهر عيسى .

(٤) صروج الذهب ج ٣ ص ٤٠ . (٥) كتاب الوزراء ص ٢٥٧ .

على جوانب الأنهار ، فإذا جاء من البحر تراجع الماء في كل نهر حتى يدخل بساتينهم وجنائهم ، وإذا جزر الماء عنها خلت منه البساتين والنخيل ، وبقيت أكثر الأنهار فارغة^(١).

وكانت حركة الملاحة كبيرة على نهر الدجلة أيضاً ، فكانت تنحدر بضائع أرمينية إلى بغداد مارة بالموصل ، وكانت هذه معتدلة الجوحسنة الثمار والبقول ، وكان منها ميرة بغداد^(٢) . بل كان الحجاج أيضاً يأتون من الشمال على الأنهار ، ففي عام ٥٣٤٨ هـ - ٩٥٩ م غرق منهم ألف نسمة ، وكانوا آتين من الموصل في بضعة عشر زورقاً كبيراً^(٣) ، وكانت بغداد نفسها شبيهة بمدينة البندقية بإيطاليا ، فيقول المقدسي : « والناس ببغداد يذهبون ويميئون ويمبرون في السفن وترى لهم جلبه وضوضاء ، وثلاث طيب بغداد في ذلك الشط^(٤) . وكانت السفن التي تحمل البضائع تستطيع أن تقف عند أسواق كثيرة ، ويجد الإنسان بين لحظة وأخرى قنطرة عالية فوق الماء تصل بين الشوارع ، وقد أحصى في أوائل القرن الرابع عدد السفن التي تنقل الناس والتجارة في بغداد فكانت ثلاثين ألف ، وقدّر كسب ملاحها في كل يوم بتسعين ألف درهم ولم تكن هذه السفن المكشوفة لا من حيث اسمها ، ولا من حيث صورتها تشبه قوارب اليوم التي تسمى القفاف ، بل كانت تلك السفن السَّيْرِيَّات (أي ركب أهل سُمَيْرَة)^(٥) . ويظهر أن مقدار كسب أصحاب تلك السفن صحيح ، فإن صاحب القفة لا يقل دخله يومياً عن الريال المجيدي (أربعة دراهم أو خمسة)^(٦) . وكانت دار الخلافة

(١) ابن حوقل ص ١٥٨ .

(٢) المقدسي ص ١٣٨ . (٣) مكويه ج ٦ ص ٢٣٤ .

(٤) المقدسي ص ١٢٤ . (٥) كتاب الديارات ص ١٧ ، ٢٦ ، وكتاب

تاريخ بغداد طبعة سلمون ص ٧٣ ، وهي تسمى السَّيْرِيَّات المعبرانيات .

(٦) مجلة المشرق ج ٤ (عام ١٩٠١) ص ٩٩٢ .

تفتق لأرزاق الملاحين في الطيارات والسُميريات والحراقات وما إليها خمسمائة دينار في كل شهر^(١) . وكذلك كان ببغداد كثير من القوارب الخاصة ، فقد كان لكل من ذوى اليسار من أهل بغداد دابة في اصطبله ، وطيار في النهر ، وكان الكبراء وأصحاب الجاه ينتقلون في الغالب على الماء ، وفي أواخر القرن الثاني المجرى أمر الخليفة الأمين بعمل خمس حراقات في دجلة أحدها على خلة الأسد ، والباقيات على خلة الفيل والعقاب والحية والفرس وأتفق على عملها مالا عظيما ، وابتنى سفينة عظيمة على خلة الدفين ، وهذه كلها للنزهة والأبهة^(٢) . وكان للخليفة المستكني عام ٣٣٣ هـ - ٩٤٤ م طيار يسمى الغزال^(٣) ، ولما مات الخليفة الراضي عام ٣٢٩ هـ - ٩٤١ م حُل بعد غسله في طيار أنزل فيه إلى تربته بالرصافة^(٤) . وبعد أن هزم السلطان ممر الدولة الديلم الذين ناروا عليه في عام ٣٤٥ هـ - ٣٥٦ م انصرف إلى بغداد ، ثم سار في يومه إلى معسكر الحاجب بباب الشماسية أي أنه سار وسط المدينة ، وكان هو في زربز ووراءه الثوار في زبازب مكشوفة ليرام الناس ، وفي ذلك اليوم اجتمع الناس على الشطوط فدعوا للسلطان ودعوا على الثوار^(٥) . وفي عام ٣٦٤ هـ - ٩٧٤ م خرج عضد الدولة للقاء الخليفة ، وكان ذلك على نهر دجلة ، فامتلات دجلة بالسُميريات والزبازب ، ولم يبق ببغداد أحد ، ولو أراد إنسان أن يعبر دجلة على السُميريات من واحدة إلى أخرى لأمكنه ذلك لكثرتها^(٦) . وفي سنة ٣٧٧ هـ - ٩٨٧ م ركب الأمير شرف الدولة إلى دار الخليفة الطائع لله في الطيار ، وضربت القباب على

(١) كتاب الوزراء ص ١٩ . (٢) الطبرى ج ٣ ص ٩٥٢ وما بعدها ، وقد مدح أبو نواس الخليفة بقصيدة في هذه المناسبة .
(٣) مروج الذهب للمسعودي ج ٨ ص ٣٧٧ (٤) كتاب العيون والمدائق مخطوط برلين ص ١٨٣ . (٥) مسكويه ج ٦ ص ٢١٨ .
(٦) ابن الأثير ج ٨ ص ٤٧٧ .

شاطئ دجلة وزينت الدور التي عليها من الجانبين بأحسن زينة ، وخلصت على شرف الدولة الخلع السلطانية وترج وطلوق وسور وعقد له لواءان وقرئ عهد استخلاف الخليفة إياه^(١) . وكان للجمهور الممولة من السفن في الجانب الشرقي من بغداد زنبريتان متحركتان يمكن رصهما لتمكين السفن من المرور^(٢) . بل يذكر المقدسي أنه كان في طرفي الجسر بواسط موضعان تدخل فيهما السفن^(٣) . وكانت تستعمل لإخراج السفينة من الماء على نهر دجلة طريقة خاصة ، وذلك أن الملاحين كانوا وهم على ظهرها يجذبون حبلا يجرى على بكرة مثبتة على نقطة من الشاطئ ؛ ولا يزالون يجذبون حتى يتجمع الحبل دوائر منتظمة على ظهر السفينة ، وكان الملاحون في أثناء ذلك ينفون ، وهذه هي الطريقة التي تراها على صور الأشوريين والتي كانوا يستخدمونها في جرّ الأحمال الثقيلة^(٤) . وكان بين بغداد وسامرا - عند الموضع الذي تقع فيه قرية تسمى علك - نقطة صعبة ضيقة المجرى كبيرة الحجارة شديدة الجريان تجتازها السفن بمشقة ؛ وكان هذا الموضع يسمى الأبواب ، وكانت السفينة إذا وافت إلى العلك أرست بها فلا يتهيأ لها الجواز إلا بهاد من أهلها يكترونه فيمسك السكان ويتخلل بالسفينة تلك المواضع ؛ ولا يترك السكان حتى يتخلص منها^(٥) . ولكن كان في جنوب العراق العقبة الكبرى التي ظلت الملاحة تواجهها على نهر دجلة طوال عهد العرب ، وذلك أن دجلة فيما بين واسط والبصرة كان يتشعب ثلاث شعب تنصب كلها في مستنقعات وآبها تسمى البطائح ، وكانت السفن إذا وصلت إليها ألفت ما يجعلها إلى زواريق تجتاز

(١) المنتظم لابن الجوزي ص ١٢٥ .

(٢) ابن أبي أصيبعة ج ١ ص ١٧٩ ؛ وانظر : Oildmeister, N O G W' 1882 .

(٣) المقدسي ص ١١٨ .

439 .

(٤) وكان الملاحون يضمنون على أكتافهم ما يسمى الفهايا (حكاية أبي القاسم ص ١٠٨ - ١٠٩)

ولم أجد هذه الكلمة في المعاجم . (٥) كتاب الديارات الفاييق ص ٣٨ ب .

هذه المنطقة ، فتجربى فى شبه أزقة من قصب ، و بين هذه الأزقة مواضع متخذة من قصب أشباه الدكاكين عليها أكواخ وفيها قوم يحرصون الزواريق فى هذه المنطقة القريبة التى يتخلل آجامها بين حين وآخر رقعة من الماء الذى لا شجر فيه . وكان فى كل كوخ خمسة رجال ، وهى شبيهة ببيت النحل ، وليس لها شبابيك ، وفيها كان الحراس يكتنون من البق^(١) .

ورغم يقظة الحكومة فى المحافظة على الأمن فإن العراق فى أسفل بغداد لم تتمتع بالأمن قط فى أثناء القرن الرابع الهجرى ، وكان معظم اللصوص بها من الأكراد ، وقد بلغ من شر اللصوص أنهم قتلوا بحكم القائد التركى عام ٣٢٩هـ - ٩٤١م على عظيم سطوته ، وذلك أن قوما من الأكراد لقوه وهويتصيد قتلوه بواسط^(٢) . وقد وصف الخوارزمى^(٣) وقوع شىء مرات كثيرة بقوله : « وليس بأول غارة الكردى يعلى الحاجى » ، كأن غارة الكردى شىء معروف مألوف . وقد اقتص بالذكر بين اللصوص فى أواخر القرن الرابع الهجرى ابن مردان أحد رؤساء الأكراد ، فكان ينهب السفن رغم أنها كانت تسير قوافل تسمى الواحدة منها بالكار^(٤) .

وكان من رؤساء اللصوص المشهورين فى القرن الرابع الهجرى ابن حدون ، وكان يقوم بالسرقة والنهب فى المنطقة الواقعة بين واسط وبغداد ، وكان ابن حدون هذا رجلا غريب الأحوال من طراز رينالديو رينالدينى Rinaldo Rinaldini ، كانت فيه شهامة الفرسان وعطف على الفقراء ؛ حتى يقول التنوخى إنه كان فيه

(١) ابن رسته ص ١٨٥ . (٢) يحيى بن سعيد ص ١٨٥ .

(٣) رسائل الخوارزمى ص ٧٩ . (٤) ديوان ابن الحاج محطوط لندن رقم

٤٥٩١ ص ١٧٠ (؟) ؛ وانظر كتاب الفرج بعد الشدة للتنوخى ج ٢ ص ١٠٧ .

فتوة وظرف ، وكان لا يتعرض لأصحاب البضائع القليلة^(١) ، وصار بعض أحوال حياته مضرب المثل^(٢) .

وكان بالبطائح بين واسط والبصرة أمير للصوص يسمى عمران بن شاهين استفحل أمره حتى تضاعف طمعه في السلطان ، وتجرأ أصحابه على جند السلطان وصاروا يطالبون من يربهم من قواد السلطان وعماله بحق المرصد والخفارة ، فإن أعطاهم وإلا ضربوه ، فلما غلب على تلك النواحي سير معز الدولة عام ٤٣٣٨ هـ — ٩٤٩ م جيشاً لمحاربه وعلى رأسه الوزير أبو جعفر الصيمري فهزمه عمران ، فوجه إليه جيشاً آخر فهزمه ، فأرسل معز الدولة وزيره العظيم المهلبى ، فكانت الوقعة عليه وأسر القواد ومن معه من الوجوه فلم يجد معز الدولة إلا مصالحة هذا اللص الثائر ، فأجابه إلى كل ما طلب ، وقده بالبطائح عام ٤٣٣٩ هـ — ٩٥١ م^(٣) .

وقد خرج الصوص مرة على جماعة من الكبراء ، وهم في طريقهم على النهر لاستقبال بعض الملوك ؛ فطلع عليهم الصوص ورموهم بالحراقات وجعلوا يقولون : ادخلوا يا أزواج القحاب ! وكان في الجماعة الرضى والرتضى وابن أبي السريان الوزير وبعض الأكابر ومعهم أحمد بن علي البتي كاتب الخليفة القادر بالله ، وكان صاحب نوادر فأوحت إليه هذه المناسبة فادرة مذكورة ، وذلك أنه لما سمع صياح الصوص عليهم : يا أزواج القحاب ! قال : ما خرج هؤلاء علينا إلا بعين ؛ قالوا : ومن أين علمت ؟ قال : والافن أين علموا أنا أزواج قحاب ؟^(٤) .

(١) نفس المصدر ج ٢ ص ١٠٨ .

(٢) عهد النسوب لتتالي في مجلة Z D M O, VIII s. 306 ، وهو كتاب تمار القلوب

في الضاف والنسوب . (الترجم)

(٣) مكوه ج ٦ ص ١٧١ وما يليها ؛ وابن الأثير ج ٤ ص ٢٦٦ وما بعدها

(٤) الإرشاد لياقوت ج ١ ص ١٢٥ .

على أنه قد لحق الملاحة النهرية ضرراً كبيراً مما تقدم على أيدي اللصوص
الرسميين ، ولا سيما بنى حمدان بحلب ، وهم الأمراء الذين امتازوا بلفرومية
والشهامه ؛ واشتهروا إلى جانب ذلك بالجور واتباع سياسة جنونية في الخراج ، ومن
أثر هذه السياسة أن مدينة بالس كانت على شط الفرات وأول مدن الشام من
العراق ، وكانت مدينة عامرة بتجارها ، فلما كان عهد سيف الدولة وهو أشهر بنى
حمدان ثقل عليها الخراج حتى غفت رسوبها ودرست قوافلها وتركها تجارها بعد
عهد هذا الأمير . ومن مشهور أخبارها أنه لما هزم سيف الدولة بعد لقائه صاحب
مصر أرسل إليها القاضى للمروف بأبى حُصَيْن وكان بها تجار معتقلون عن السفر
فأرهبهم وقبض أموالهم وأخرجهم عن أحمال بزّ وأطواف زيت وغير ذلك من
متاجر الشام في دختين بينهما أشهر قلائل حتى بلغ ما أخذ منهم ألف ألف دينار^(١)
وكذلك كانت تؤخذ بالعراق ضرائب على البضائع في داخل البلاد ، فكان بين
بغداد والبصرة حوالي عام ٥٣٠٠ م وضعان تأخذ الحكومة عندهما المكوس على
البضائع^(٢) . وكان نهر دجلة يُطلق بالليل ، وذلك بأن تُشدّ سفينتان من جانبي
دجلة وسفینتان من الجانب الآخر ثم تؤخذ قلوب على عرض دجلة وتشد رأسها
إلى السفن لثلاث جوارب المراكب بالليل^(٣) .

أما بمصر فقد كانت الملاحة النهرية على النيل كثيرة جداً في القرن الرابع
الهجرى حتى تعجب للقدسى وهو بمصر من كثرة المراكب السائرة والراسية
هناك ، وسأله يوماً رجل هناك : « من أين أنت ؟ فقال من بيت المقدس ؛ قال
بلد كبير ، أعلمك يا سيدي أعزك الله أن على هذا الساحل وما قد أطلع منه إلى
البلدان والقرى من المراكب ما لو ذهبت إلى بلدك لحملت أهلها وآلاتها وحجارتها

(١) ابن حوقل ص ١١٩ . (٢) ابن رسته ص ١٨٤ (٣)

(٣) نفس المصدر ص ١٨٤ - ١٨٥ .

وخشبها حتى يُقال : كان ها هنا مدينة ^(١) . وكان الجزء الذي يصلح للملاحة دون أى عائق على نهر النيل ينتهى عند انتهاء حدود مصر جنوباً ^(٢) . وكانت أسوان مجماً لتجارة السودان ، ولم يكن الذين يحملون التجارة إلى بلاد النوبة مصريون يذهبون إلى هناك ، فالأتجار في الخارج لم يكن من خصائص المصريين إلا في النوبة ^(٣) ؛ بل كان تجار النوبة هم الذين يأتون في النيل حتى الجنادل ، وعندما تقف سراكبهم وسراكب السودان ، ويتحول من فيها بتجاراتهم إلى ظهور الجمال حتى يصلوا إلى أسوان بعد اثنتى عشرة مرحلة إلى جانب النيل ^(٤) ، وكان الإقليم الواقع جنوب الشلال الثانى موصداً أمام جميع الأجانب ؛ وهو إجراء يرجع إلى العصر المصرى القديم .

(١) القديسى ص ١٩٨ . (٢) مروج الذهب للسعودى ج ٣ ص ٤١ ، وانظر حكاية عبد الله بن سليم في آخر القرن الرابع الهجرى عند الفريرى ، وراجع : Marquart Die Beninensammlung, CCXLIX . (٣) لطائف المعارف ص ١٠١ . (٤) الإدريسى طبعة دوزى ص ٢٠ - ٢١ .