

## الفصل الثامن والعشرون

### المواصلات البرية

لم يعمل العرب أيام سيادتهم على تقدم نظام الطرق البرية في بلاد الشرق ، لأن العرب أمة ركوب لا تميل إلى تمهيد طرق الجيوش ولا إلى اتخاذ المركبات ، بل لقد بلغ من قلة إلفهم للمركبات أنهم لما أخذوا الشطرنج عن الهنود لم تعجبهم صورة العربة (رائتا) ، فاستبدلوا بها صورة الرخ<sup>(١)</sup> . وكان التتر أول من اتخذ المركبات بشمال فارس<sup>(٢)</sup> . على أن فرق المشاة الرومانية كانت قد مهدت بعض الطرق في جزء صغير من بلاد العرب ، ولكن لم يبق من آثارها إلا ألفاظ قليلة مأخوذة من اللاتينية مثل كلمة صراط ، ومعناها الطريق عند أهل الدين ، وكلمة أيتار التي تستعمل نادراً بمعنى الطريق وهي مأخوذة من اللاتينية iter<sup>(٣)</sup> ، هذا إلى جانب علامات الطرق المسماة بالأميال . أما الأيتار المليكى (الطريق السلطاني) فقد أخذ العرب طريقة إنشائه عن الفرس كما أخذوا عنهم هذه التسمية<sup>(٤)</sup> . ولعل طرق ذلك العهد ، شأنها شأن طرق اليوم ، لم تكن إلا شبكة من المسالك المطروقة

---

(١) يلاحظ الأستاذ مرجليوث في الترجمة الإنجليزية لهذا الكتاب ، أن هذه الفكرة غير سديدة من وجوه ، أولها أن كلمة رخ ليست عربية ، بل فارسية ، وثانيها أن ثم دلائل على أن كلمة رخ كانت تستعمل بمعنى العربة في العربية والفارسية (انظر : H. J. R. Murray A : history of Chess, Oxford 1913, p. 160 . Marco Polo, I, p. 48 (٢) )

(٣) يرى مرجليوث أن التشابه بين لفظي أيتار و iter أشبه بالمصادفة .  
(٤) يقول المسداني في كتابه صفة جزيرة العرب ص ١٨٣ ، أن الطريق الذي يكنى الاختلاف عليه يسمى الهجبة ، وإن الطريق المدروس يسمى الأيتار المليكى . ولا يحوله العرب إلا مصغراً ، والقياس مَلِكُ ، وحبال الطريق أيتاره .

لا يربطها نظام . ولا نسمع عن عناية العرب بتعمد الطرق إلا قليلا ، فمن ذلك ما حكاه ناصر خسرو من أنه كان يعمد جسر من التراب بمخاء النيل من أول الولاية إلى آخرها ، وأن السلطان كان يرسل في كل سنة عشرة آلاف دينار إلى عامل مُتَمَدِّد ليجدد عمارته <sup>(١)</sup> ، وكذلك مُهَدِّد التيه ، « وهو أرض بالقرب من أيلة لا يكاد الراكب يضعها لمعوتها » ، وذلك في زمان خوارويه بن أحمد بن طولون <sup>(٢)</sup> . وكانت لخارويه عناية بالطرق في الجملة . وفي أواخر القرن الرابع الهجري أنشأ سبكتكين في جنوبي أفغانستان الطرق التي سلكها فيما بعد ابنه العظيم السلطان محمود لما غزا الهند <sup>(٣)</sup> .

وكذلك أنشأ جنكيزخان كثيراً من الطرق الواسعة في بلاد الجبل بآسيا الوسطى ، فنشأه في ذلك نابليون ، كما شابهه في أشياء أخرى . وكان أحد هذه الطرق يمتد من مضيق جبال تيان شان جنوبي بحيرة صيرم ، وقد أقيم فيه أربعون قنطرة من الخشب تنسج كل منها لمربتين تسيان متحاذيتين <sup>(٤)</sup> . ولكن العناية كانت في غالب الأحيان تقتصر على حراسة الطرق وتأمينها وإنشاء أماكن يستريح فيها المسافرون ، أو تيسير الماء فيها لهم على الأقل ، فمثلا كان على الطريق القصير الذي يمتد شرق فارس بين كل فرسيتين أو ثلاثة قباب وخزانات يتجمع فيها ماء المطر <sup>(٥)</sup> ؛ ورأى ناصر خسرو على مقربة من بحيرة وان بأرمينية طريقاً على امتداده مُعَدُّد مقامة على الأرض ليسير المسافرون أيام المطر والضباب يهديها <sup>(٦)</sup> . وذكر البكري شيئاً يشبه ذلك في الطريق الذي بينت نفاوة

(١) رحلة ناصر خسرو ص ٥٥ من النص الفارسي .

(٢) المخطط للفريرزي ج ١ ص ٢١٣ . (٣) كتاب الهند لابن بطوطة ص ١٠٠ .

ج ١ ص ٢٢ . (٤) رحلة فتوح البهاء Istilahat-Ishkaniyya .

(٥) Journal of the Asiatic Society, Calcutta, 1852, p. 107 .

ص ٢٥٦ . (٦) رحلة ناصر خسرو ص ١٠٠ من الأصل .

وقسطنطين ، فقد أقيمت بينهما حُصْب يهتدى السافرون بها لكيلا يغفلوا في الأرض السواخة التي بين هذين البلدين<sup>(١)</sup> . وكانت هذه الأماكن التي تُبنى في الطرق الصحراوية رباطات للزهاد ، وكانت كثيرة بنوع خاص في بلاد ما وراء النهر لما عرف عن أهلها من الورع والزهدي ، ويذكر الأستخري أنه كان بهذه البلاد ما يزيد على عشرة آلاف رباط « في كثير منها إذا نزل القائل أقيم علف ذابته وطعام نفسه إن احتاج إلى ذلك »<sup>(٢)</sup> . وكان شرق المملكة الإسلامية أكرم من غيرها بالجملة ، فيحدثنا ابن حوقل مثلاً أنه كان من آل المرزبان رجل مشهور بالكرم أقام رباطات ووقف على مصالحها بقرأ سائمة ، وجعل عليها قوامين يملبونها ويأخذون ألبانها ويقعدون بها المجازين عليهم ومعهم الأظمة منها ومن غيرها ، وما من رباط إلا وفيه المائة بقرة وما فوق ذلك لهذا الوجه<sup>(٣)</sup> . وكان أهل القرى بفارس يختارون من بين أنفسهم رجلاً مهمته توزيع الضيوف على أهل القرية وكانوا يسمونه الجزير<sup>(٤)</sup> . وكذلك كانت توضع حباب الماء في الشوارع والطرق بمخوزستان على مراحل في الطريق ، وربما حمل إليها الماء من بعيد<sup>(٥)</sup> . وفي البلاد التي كانت نصرانية من قبل كانت الأديرة تقدم ضيافة واسعة للمجتازين ، وكان كبار المسافرين ينزلون بها عادة طلباً للراحة ، فكان بدير يوحنا على مقربة من تكريت على نهر القرات وبيدر بأعربها إلى الشمال من ذلك أما كن خاصة لتضييف المسافرين<sup>(٦)</sup> . أما فنادق المدن فلم نسمع عنها

(١) المغرب للبكري ص ٤٨ ، و يوجد في أمانا على الطريق المار وسط صحراء الملح بين يزد وطيس بفارس حمة أهرامات من الحجارة أقالها البرسيون من أهل يزد ، انظر : S. Hedlin. Zu Land nach Indien II, 36 ، وفي هذه النواحي تقام أعمدة من الحجارة عند ملتقيات الطرق الهامة — نفس المصدر .

(٢) الأستخري ص ٢٩٠ . (٣) ابن حوقل ص ٢٠٨ .

(٤) كتاب الفهرست ص ٣٤٣ . (٥) القديس ص ٤١٦ .

(٦) كتاب الديارات للشاشق ص ٩٥ ، ١١٣ ، وانظر Streck, Landschaft

Babylonien, 179 ومعجم البلدان لباليوت ج. ٢ ص ٦٤٥ .

إلا ببلاد فارس، فكان في نيسابور مثلاً شبستان (أى دار لليل) ومثله بشيراز. أما مصر فلم تعرف بها الخوانق، والربط لم تهبط بالديار المصرية قبل الدولة الأيوبية<sup>(١)</sup>، وكان في بلاد المغرب في محاربيها ونواحيها الوحشة رباطات كثيرة يأوى إليها الناس، وكان عليها أوقاف كثيرة بإفريقية، والصدقات تأتيها من جميع البلاد<sup>(٢)</sup>.

وكان على نهر دجلة في أيام الساسانيين قناطر ثابتة، فيحدثنا ابن حوقل في القرن الرابع الهجرى أنه رأى آثار قنطرة من الآجر قرب تكريت<sup>(٣)</sup>. ولا تزال بقايا قنطرة جميلة من هذا الطراز باقية بالجزيرة إلى اليوم<sup>(٤)</sup>. فلما جاء القرن الرابع الهجرى كانت هذه القناطر كلها قد أصبحت أطلالا، واستبدل بها جسور من السفن بمض أجزاءها متحرك كما هو الحال في بغداد وواسط، ولم يكن هذا الطراز شائناً، بل لم يكن معروفاً في شمال فارس. ففي عام ٤٠٨ هـ ذهب يمين الدولة لينجد قدرخان على أرسلان خان، فمقد على نهر جيحون جسراً من السفن وضبطه بالسلاسل وعبر عليه، ويقول ابن الأثير إن ذلك لم يكن يعرف هناك قبل ذلك التاريخ<sup>(٥)</sup>. وذكر الرحالة الصيني تشان تشونج-Tschang Tschun أنه وجد جسراً مثل هذا على نهر الشاش بعد ذلك التاريخ بنحو مائتي عام (عام ١٢٢١ م)<sup>(٦)</sup>. وكان على قناة عمبي عند خروجها من القنطرة تسمى قنطرة ديمًا، لها خمسة أبواب، ولحد كبير وأربعة صفار، وفي أواخر القرن الثالث الهجرى جُلِّ عرَضُ البلب الأكرائين وعرَضُ بهرانا، وعرَضُ الأبواب

(١) ترجمة فستق لمصباح الأعمى ص ٨٢ (مصباح الأعمى ج ٣ ص ٣٦٨).

(٢) ابن حوقل ص ٤٩. (٣) نفس المصدر ص ١٦٨.

(٤) صورتها موجودة في كتاب Hago Grothe, Geographische Charakteristiken

aus der asiatischen Türkei. (٥) ابن الأثير ص ٤٦٠.

(٦) Brunner'scher, Med. Soc., 1, 75.

الصغيرة ثمانية أذرع ، وذلك بعد الاستيثاق من أن أكبر السفن تستطيع أن تمر منها<sup>(١)</sup>. وكان بخورستان شرق مدينة سوسة القديمة قنطرة ديزقول ، وطولها ثلاثمائة وعشرون خطوة ، وعرضها خمس عشرة ، وكانت تقوم على اثنتين وسبعين أسطوانة ، ويسميا ابن سراييون قنطرة الروم<sup>(٢)</sup>. وكان بالأهواز قنطرة هندوان ، وهي من الآجر ، وعليها مسجد يشرف على النهر<sup>(٣)</sup>. وكان بالقسم الأعلى من نهر قارون قنطرة إيذج التي يقول ياقوت إنها من عجائب الدنيا المذكورة ، لأنها مبنية بالصخر على واد يابس بعيد القمر ، وكانت تقوم على دعائم ، ارتفاع كل منها مائة وخمسون ذراعا ، تشدها قضبان من الحديد ، وقد أنفق على إصلاحها في آخر القرن الرابع مائة وخمسون ألف دينار<sup>(٤)</sup>. أما أحب قنطرة في البلاد الإسلامية كلها فقد كانت مبنية على الطريقة الأوروبية ، وهي قنطرة سنجة التي بناها الإمبراطور فسباريان على نهر سنجة أحد أفرع دجلة على مقربة من سميساط ، وكانت تعد من عجائب الدنيا ، وكانت « كبيرة شاهقة متصلة بالجبل على حجر منحوخ إذا زاد عليها الماء اهتزت » ، وكانت عقدا واحدا ، كل حجر من أحجاره عشرة أذرع في خمسة<sup>(٥)</sup>. أما أعظم الجسور الخشبية فرمما كانت القنطرة التي على نهر طاب بين خوزستان وفارس ، فقد كانت « معلقة بين السماء والماء ، وبينها وبين الماء عشرة أذرع »<sup>(٦)</sup>. وقد انفرد المطهر القدسي ، أحد علماء القرن الرابع الهجري ، بذكر

(١) كتاب الوزراء ص ٢٥٧ .

(٢) Le Strange, p. 239 . (٣) القدسي ص ٤١١ .

(٤) معجم البلدان ج ١ ص ٤١٦ . (٥) محمد المنصور للشمالي VIII ZDMQ

f. 524 ، والأصطخري ص ٦٢ ، والتنبية للسعودي ص ٦٤ ، ١٤٤ ، والقدسي ص ١٤٢

و 124 ، Le Strange, The lands of the eastern Caliphate, p. 124 ، وقد لاحظت بعض رحالة

الرومان أهمية هذه القنطرة ، فينتار إليها في كتاب Tob. Peut عبارة عن قنطرة مبنية

pontem Singe وانظر Miller, Itin Romana p. 756

(٦) ابن حوقل ص ١٢٠ .

قنطرة حُتِن التي كانت معقودة على رأس جبل فيها وراء النهر، وهو يقول إن أهل الصين عقدوها في الدهر القديم<sup>(١)</sup>.

وكان توجد معابر على الأنهار كالتى كانت عند الخابور فيما بين النهرين ، حيث يشد الملاح وهو على ظهر المركب حبلا مثبتا على الشاطئ الآخر حتى يصل إليه ، غير أنى لا أعرف إلى أى تاريخ ترجع هذه الطريقة ، وهى مستعملة إلى اليوم فى حوض نهر التاريم<sup>(٢)</sup>.

أما البريد فهو اختراع قديم جدا ، ولكن الفضل فى تقدمه يرجع إلى ما قام به دارا الأول من ربط أجزاء الإمبراطورية الفارسية فى الشرق الأدنى<sup>(٣)</sup> . ونجد أن أكثر مصطلحات البريد التى كانت مستعملة أيام الخلفاء الفارسية الأصل ومنها الفُرَاتِق<sup>(٤)</sup> ، والفَيْجِج<sup>(٥)</sup> ، والشَاكْرِى<sup>(٦)</sup> بمعنى رآكب البريد ، والأسكدار وهو السجل الذى يُدوّن فيه عدد حقائب البريد والنظابات ، ويُثبت فيه كذلك ساعات الوصول إلى سكك البريد والخروج منها . ويظهر أن البريد اخترع فى وقت معين ، إذ نلاحظ أن دواب البريد عند الروم والمسلمين والصينيين فيها كانت علامتها تحذيف أذناها ، غير أن الروم كانوا يستعملون الخيل فى نقل البريد<sup>(٧)</sup> ، وكذلك كان الحال عند ملوك العرب فى الجاهلية<sup>(٨)</sup> ، وكانت ملوك الصينيين وملوك

(١) كتاب البده والتاريخ ، ج ٤ ص ٩٢ .

(٢) Sven Hedin, Durch Aeiens Wristen, II, 152.

(٣) وآورد الإحداثيات العربية ذلك ، انظر الخبط القرينى ج ٢ ص ٢٢٩ (٤) .

(٤) وقد استعمل هذا اللفظ من قبل امرؤ القيس فى شعره ، انظر Ahlwardt, Sixx

Diwans, p 130, Vs. 27 . (٥) يعنهاها الشاعر على تسميه . ونلاحظ أثر كلمة ped

الرومية فى هذه التسمية ، ولهذا اللفظ صيغة سندية من كل إنك ، انظر بحال الهند ص ٦٧

(٦) معناه العبيد ، وقد استعمل الخوازمى فى المعجم التامع هذا اللفظ فى رسالته

(ص ٦٢) . (٧) ابن خرداداذبة ص ١٠٣ .

(٨) الكمل للبرد مطبعة مصر ١٣٠٨ هـ ج ١ ص ٦٤٥ .

الإسلام<sup>(١)</sup> يستعملون البغال في بُرْدَم<sup>(٢)</sup> ، وكان الخلفاء يقيسون المسافات بالأميال  
عربي القرات ، أما في شقيه بالقراسخ<sup>(٣)</sup> ، ولم يكن عند العرب ما يسمون به  
علامات المسافات إلا كلمة ميل المأخوذة من الرومية ، فقد استعملت هذه الكلمة  
في بلاد لم تدخل في حكم الرومان قط<sup>(٤)</sup> . ويظهر أن الفرس لم يستعملوا ذلك  
في بُرْدَم<sup>(٥)</sup> . أما في شطري الدولة الإسلامية فكانت توجد محطات للبريد تسمى  
السكك ؛ وهي مزودة بالخيل والراكبين على مسافات معينة ، كل ثلاثة أميال  
أو أربعين<sup>(٦)</sup> ، وربما كان راكب البريد يركب الطريق كله ، ويدل على ذلك  
ما حكاه الصولي عن رجل يعرف بالخلنجي كان يحمل الخريطة من مكة إلى بغداد  
ويسبق بأخبار الحج<sup>(٧)</sup> ، أي أنه كان يقطع المسافة كلها . وكان بين المغرب

---

(١) يلاحظ الأستاذ مرجوليوت في الترجمة الإنجليزية لهذا الكتاب ، أن هنا يظهر  
أنه غير محقق ، فإن هذه الحيوانات تسمى فيما بين أيدينا من أوامر مخلوقة على أوراق البردي  
بالدواب ، ومعناها الخيل طرفة ، وعندما تكلم صاحب الفخرى عن البريد ذكر الخيل خاصة .  
(٢) سلسلة التواريخ ص ١١٤ ، وتحذيف أذئاب الهواب لتطعيمها مذكور في الجاهلية  
(انظر *Ahlwardt, Six Diwans, b. 1838, Vs. 28*) . وذكر خزيمة الأصفهاني (تاريخ سني  
ملوك الأرض ج ١ ص ٣٩ طبعة Ottwaldt أن كلمة بريد مشتقة من لفظ بريدة ذئب الفارسية ؛  
هربت وحذف بعدها الآخر ، وانظر كتاب تاريخ ملوك الفرس لشمالي طبعة زوتبرج ص ٣٩٨ .  
(٣) الفرسخ ثلاثة أميال — ابن خرداذبة ص ٨٢ ، والقدس ص ٦٦ ، وكتاب  
البدء والتاريخ للطاهر المقدسي ج ٤ ص ٩٠ .

(٤) مثال ذلك فيما يتعلق بجزيرة العرب ما جاء في كتاب الحجاج لقدامة ص ١٩٠ ، وفيما  
يختص بالشرق ، انظر ابن رسته ص ١٦٨ .

(٥) وان في الهند من أقدم الصور أمحدة مقامة كل عشرين مراحل لتطعيم الطريق  
وللمسافات انظر *Strabo, XV, 1* .

(٦) مفتاح العلوم للخوازمي ص ٦٣ ، والقدس ص ٦٦ ، ويقول المقدسي إن في  
البريد خلافاً ، فهو بالبادية والرافع اثنا عشر ميلاً ، وفي الشام وخراسان ستة ، وهذا خلاف  
ما أورده لقدامة فيما يختص بالعراق ، وينب على الظن أن إطالة المسافة بين الأميال حدثت في  
زمن متأخر عندما تحول العراق للصحراء ، وقد قدم ابن خرداذبة سلك البريد في المملكة  
الإسلامية كلها بتسعة وثلاثين سكة (ابن خرداذبة ص ١٥٣) .

(٧) الأوراق للصولي ، مخطوط باريس ص ١٣٦ .

والشرق شبه تبادل دولي في البريد ، فكان بريد الترك يصل إلى يوشجان الأعلى ، وهو حد الصين<sup>(١)</sup> ، وكان بريد آسيا الصغرى يواصل الرحلة إلى القسطنطينية<sup>(٢)</sup> وكان لهذا البريد سكة كل ثلاثة أميال .

وكانت أهم طرق البريد هي :

(١) من بغداد إلى الموصل ، ومدينة بلد<sup>(٣)</sup> بجزاء دجلة ، ثم يخترق ما بين النهرين إلى سنجار ونصيبين ورأس عين والرقّة ومنبج وحلب وحماة وحمص وبلبك ودمشق وطبرية والرماة وغفار والقاهرة والإسكندرية ومن ثم إلى قبرين<sup>(٤)</sup> .

(٢) من بغداد إلى الشام مع الضفة الغربية للفرات<sup>(٥)</sup> ماراً بالأنبار ، وكان يعبر إلى الضفة الغربية للفرات عند هيت ، وكانت حركة المرور في هذا الطريق عظيمة ؛ ففي عام ٨٣٠٦ - ٩١٨ م كان ارتفاع خراج المرور عند هيت ثمانين ومائتين وخمسين ديناراً<sup>(٦)</sup> .

وكان بين دمشق وبين مدينة دير طريق له شأن عظيم في الزمن القديم ، إذ كانت تقوم على طولها أماكن للحراسة ، ولا يزال مطروفاً إلى اليوم على قلة ؛ إلا أن أصحاب كتب المسالك لم يتكلموا عنه ، ولم يشر إليه للمقدمي مع أنه وصف مسالك صحراء الشام وصفاً دقيقاً مسهما . ولم يكن يوجد في ذلك الزمان بريد الجمال بين بغداد ودمشق ، وهو البريد الذي يجري بانتظام في أيامنا . وكان هذا البريد في ذلك الزمان يمر بهيت ودمشق باعتبار أن هذا أقصر طريق بين بغداد والشام . وكان بعض المسافرين يجتازونه بين حين وآخر على ظهر الدواب ، وكان عامل

(١) ابن خرداذبة ص ٢٩ . (٢) ابن حوقل ص ١٣٠ .

(٣) أما الطريق الكبير الذي يمر من المدائن إلى حران ماراً بجحما ، والمبين في خريطة Teubinger ، فكان قد هجر منذ زمن جيد . (٤) الحجاج لقدامة ص ٢٢٧ وما يليها .

(٥) كان الطريق قديماً يسير بمخاء الشاطئ الغربي للفرات ، انظر الخريطة التي عملها

(٦) V. Kremer, Einnahmebudget, 307 (٦) . Teubinger .

هيت عند ذلك يبعث مع المسافرين خفارة من البدو<sup>(١)</sup> .

(٣) أما الطريق الرئيسي إلى المشرق فكان يسير خلف بغداد ، ويمبر فنطرة النهروان ، ثم يسير وراء حلوان ، في جبال وصمود وهبوط ، فيما كان يعرف قديماً بميديا ، ثم يرتقى عقبة مشهورة فيها قوم يبيعون التمر والجبن ، ويواصل الصعود وراء أسد آباد حتى يبلغ هذان<sup>(٢)</sup> ، وهذا الطريق مبين على الخرائط القديمة ، وهو بلا شك الطريق الذي كانت تسلكه ملوك فارس عند انتقالها من سثاها في العراق إلى مصلاها في ا كباتانا المرتفعة ، ثم يستمر الطريق إلى الرى (على مقربة من طهران الحالية) ونيسابور و مرو و فيخارى و سمرقند ، وكان الطريق يسير بعد سمرقند إلى الصين ، إذ نجد المقدسى يذكر أنه كان بهذه المدينة باب يسمى باب الصين<sup>(٣)</sup> . أما مجاوزة هذا الإقليم الواقع بين الترك والصين فكانت تتوقف على ما يكون فيه الأمن ؛ لأنه كان دائماً معدن الخوف ، ففي طوال عصر صدر الإسلام — بل في أثناء القرن الرابع من الهجرة — كان الناس لا يميلون إلى اتخاذ أقصر الطرق التي تخترق هذا الإقليم ، وهو الطريق الذي يجتاز فرغانة وحوض التاريم ، وكان أهل الصين يؤثرونه في القرن الثامن الميلادي<sup>(٤)</sup> ، وسار معه فيما بعد الرحالة الكبير ماركو بولو ، فلا نجد له ذكراً عند المؤلفين . على أن المسافرين من أوزكند في فرغانة العليا لم يكونوا يجتازون ممرات علواً ، بل كانوا يسرون في ممر أطباس بين قرى متصلة متقاربة ، سالكين طريقاً صعباً « إذا وقت الثلوج لم يُنلك مسيرة يوم » ، ومن ثم يواصلون السير إلى

(١) الفرج بعد الشدة للتبوش ج ٢ ص ٧٦ ، وكان آخرون يأخذون طريقاً آخر يفرع من هنا عند نقطة أعلى على مجرى الفرات ، ثم يدورون حول الرصاة ، ويمبرون إلى دمشق ، وفي عام ٤٤٠ هـ — ١٠٤٨ م فعل هذا ابن بطالان ليصل إلى حلب (أخبار الحكماء للفنطلى ص ٢٩٥) ، وكان يخفى فيه من نهاية البدو ، انظر الفرج بعد الشدة ج ٢ ص ١٠٩ .

(٢) ابن رسته ص ١٦٧ . (٣) المقدسى ص ٢٧٨ .

(٤) Richthofen, China, I, 456

برشان الواقعة إلى الجنوب الغربي من بحيرة يسك<sup>(١)</sup> ؛ وهنا يتصل هذا الطريق  
بالطريق الواصل من سمرقند إلى الصين ، وهو الذي كان يسير إلى برشان على  
قنطرة كبيرة فوق نهر الشاش مارا بالشاش وطراز (أولى عطا) وبركي (مركزا)<sup>(٢)</sup> ،  
وبقية هذا الطريق يعينها لنا الجردوزي في كتابه زين الأخبار (الذي ألفه حوالي  
عام ١٥٥٠م) فيقول إن الناس كانوا يسيرون من بتشول إلى كوشا في  
حوض نهر التاريم ؛ ثم ينحرفون شرقاً حتى يصلوا إلى شينان شكت على  
حدود الصين<sup>(٣)</sup> .

وقد سلك هذا الطريق حوالي عام ٦٣٠م الرحالة الصيني سوين تسانج  
Hsuen Tsang وذلك بأن سار من كوشا مارا ببلوكيا (ولعلها التي ذكرت في  
كتاب الجردوزي باسم بشول ، وربما كانت مدينة أكسو الحالية) إلى بحيرة

(١) ضبط اسم هذا المكان وموقعه بعد نشر كتاب الجردوزي (طبعة بارنولد ص ٨٩  
وما بعدها) ، وربما كان قول قدامة (ص ٢٠٨ من كتاب الخراج) إن أطباش مدينة على  
عقبة مرتفعة بين التبت وفرغانة وبوشجان ، هي الحجة التي استند إليها دي غوى في قوله إن  
بوشجان هي الإقليم الذي يقع حول ختن ، De Goeje, De Muur van Gog en Magog, 1888, 114 ؛  
ولسكن العبارة لا تتفق مع هذا ، لأن من الواضح أن الطريق إلى مر أوش  
نحو أوزكند يتجه إلى الشمال ، ويتجه حقيقة الأمر إذا عرفنا أن حوض التاريم كان بعد إذناك  
داخلاً في إقليم التبت على ما حكاه أبو دلف (مجموع ياقوت ج ٣ ص ٤٤٧) ، وقد ذكر المطهر  
القدس (ج ٤ من كتاب البدء والتاريخ) أن ختن هي قصبة التبت ، وهذا يطابق ما ورد  
في النصوص الصينية ، ففي القرن الثامن الميلادي كانت البلاد الواقعة بين جبال التين وتان شان  
تؤدي الجزية إلى التبت J. A., 1900, XV, 34 ، وظلت التبت محتفظة بها معظم القرن التاسع  
ثم انسلخت عنها ودخلت في حوزة الأمراك الأورالية والخرلوية JRAS, 1898, s. 814 -  
وفي قول ابن خرداذبة (ص ٣٠) إن أطباش مدينة على عقبة مرتفعة بين التبت وفرغانة دليل  
على أن شرقي التركستان كان للتبت ، ونجد الإدريسي (ترجمة جويدج ١ ص ٤٩) في منتصف  
القرن السادس الهجري يسمي ختن قصبة التبت ، وأخيراً فإن ما يبطل رأي دي غوى ما جاء  
في كتاب أبي الفدا (طبعة رينو ص ٥٠٥) تتلا عن البيروني والجرودوزي والسمازي (التوفي  
عام ٥٦٢ هـ - ١١٦٧ م) من تسمية ختن باسمها الحالي .

(٢) ابن خرداذبة ص ٢٨ وما بعدها ، وكتابه الخراج ص ٢٠٤ وما بعدها ،  
والقدس ص ٣٤١ . (٣) الجردوزي ص ٩١ .

يسك<sup>(١)</sup> . بل نجد في عسرنا هذا أن الطريق الرئيسي الذي يصل أواسط حوض التاريم بطشقند يمر بأكسو ويمر بيدل وقرقول وبشجك وأولى عطا<sup>(٢)</sup> . ومن أسف أننا لا نعرف الطريق الذي سلكه سلام في القرن الثالث الهجري لما بعثه الخليفة في كشف سد بأجوج ومأجوج ، ولا الطريق الذي سلكه أبو دلف في القرن الرابع حينما ذهب مع الوفد الذي أرسل إلى الصين أيام الخانمليات بين السامانيين وملك الصين<sup>(٣)</sup> ، على أن المسعودي يقول إنه لقي كثيرين ممن رحلوا إلى الصين وعرف منهم أن الطريق من خراسان إلى بلاد الصين يمر ببلاد الصغد ، وأنه يمر بالجبال التي يؤخذ منها النشادر ، ويؤخذ من هذا أن طريق الصين كان في القرن الرابع هو الطريق الذي وصفه سوين تسانج والجرودوزي ، لأن في الروايات الصينية ما يدل على أن هذه الجبال داخلة ضمن سلاسل تيان شان شمالي كوشا<sup>(٤)</sup> . ولم يوصف هذا الطريق إلا بعد ذلك بمائتي عام ، وكان الإدريسي أول جغرافي عربي وصف الطريق الذي يسير من فرغانة إلى حوض التاريم ماراً بهضبة البامير ، وذلك حوالي عام ١١٥٥ هـ ٥٥٠ م<sup>(٥)</sup> ، وربما كان لهذا علاقة بما حدث في ختام القرن الرابع الهجري من فتح أسراء البغرا لقرني بلاد ما وراء النهر ونقلهم قصبهم إلى كاشغر في تركستان الشرقية مما أدى إلى عودة الطريق إلى ناحية ممرات البامير .

وينحرف طريق البريد عند مروره ماراً بوسط إقليم خراسان ، ولا يقصد رأساً إلى بلخ بل يدور دورة عظيمة قدرها ثلاثمائة كيلومتر حول نهر مرو حتى

- S. Hedln, durch Asiens (٢) . Richthofen, China, I, 540 (١)  
Marquart, : De Goeje, De Mwir... (٣) . Wüsten, I s. 466  
Richthofen, China, I, 560. (٤) . Osteuropäische Streifzüge, s. 74 ff.  
وذكر ذلك أيضاً الرحالة الصيني وانج ين في ، الذي سافر بين عامي ٨٨١ ، ٨٨٢ م انظر :  
. JA' 1847, Vol I, 63  
. Richthofen, China, I, 562 (٥)

يصل إلى مرو الروذ ، وهذا يطابق تماماً ما كان عليه الحال في الوقت الذي عملت فيه خريطة بوتنجر Peutenger وعلى فرسخ من هذا الموضع تبدأ سلسلة الجبال التي يجتازها الطريق ماراً بمنخفق فيها حتى يصل إلى طالقان ، وبعد بلخ يعبر نهر جيحون على مقربة من ترمذ ، ثم يفضى إلى فرغانة عند الراشت (١) .

أما الطريق الذي يقطع إيران عرضاً من شيراز إلى نيسابور ماراً بيزد قد لاحظته ابن خرداذبة وأشار إليه في كتابه (ص ٥٠) ؛ ولكننا لا نجد له ذكراً عند ابن رسته ولا عند قدامة ؛ وربما كان سبب ذلك القلاقل التي كانت تسود شرق فارس ، والتي زادت شر اللصوص في الصحراء الواقعة بين يزد وطبرستان .

وكان عضد الدولة المتوفى عام ٣٧٢ هـ - ٩٨٢ م ، أول من أقر الأمن في هذه الربوع ، ودرج حكام فارس من بعده على أخذ رهائن من مؤلاء اللصوص واستبدال غيرها بها بين الحين والحين ، لتستطيع القوافل المسافرة في حراسة الحكومة اجتياز هذا الإقليم آمنة ، وحوالي منتصف القرن الرابع الهجري ابتنى عضد الدولة مخزماً معه خزان للماء العذب ، وقد وصفه القندسي بقوله : « ورباط آب شتران هو معدن الخوف ومأوى الكوج ، به تناء عذبية تصب إلى بركة ، والرباط حسن ، ما رأيت أحسن منه ببلدان الأعاجم ، من الحجارة والجص على عمل حصون الشام ، وعليه أبواب حديد ، وهو شديد المهارة ، وفيه قوم يحفظونه ، بناه ابن سيمجور صاحب جيش ملك المشق » (٢) . ولكن إنشاء هذا المختر لم يؤمن الطريق ، فالتطشى نفسه أراد أن يسير من طبرستان إلى يزد فقطع هذه المسافة

(١) كتاب البلدان للمتوفى من ٤٨٧ وكتب المراجع بخطامة من ٢٠٩ وما يليها .  
(٢) القندسي من ٤٩٣ وفي عام ١٨٨١ م ، ١٨٩٢ م أيام بعض أهل يزد بناء على المسافرين عن طريق الطريقين من طبرستان إلى طبرستان ومن يزد إلى طبرستان . انظر Sven hedin's  
In hand nach Indien, II, 37 ff

في سبعين يوماً ، مع أن طولها لا يزيد على ثمانية وستين فرسخاً بتقدير ابن خرداذبة ، وذلك لأن قافلته ضلت سبيلها ، ولأن الطريق كان — على قوله — مخوفاً من قوم « يقال لهم القفص ، يسيرون إليه من جبال كرمان ، قوم لا خلاق لهم ، وجوه وحشة ، وقلوب قاسية ، وبأس وجلادة ، لا يقفون على أحد ، ولا يقنعون بالمال حتى يقتلوا من ظفروا به بالأحجار كما تقتل الحيات ، ترامم بمسكون رأس الرجل على بلاطة ويضربونه بالحجارة حتى يتصدع »<sup>(١)</sup> .

أما طريق الحج من بغداد فكان يعبر الفرات عند الكوفة ، ويفضى إلى الصحراء عند العُدَيْب<sup>(٢)</sup> ، وعلى الرغم من بعد مكة الشاسع فقد كان الناس يفتدون إليها في موسم الحج من جميع أنحاء الدولة الإسلامية ، ولم تكن فريضة الحج وحدها هي التي تجذب هذه الجماعات ؛ بل كان يفرها أمان الطريق أيضاً في حماية قوافل الحج الكثيرة التي كانت تنهال إلى هناك من شتى النواحي ، فن ذلك أن كثيرين من تجار بغداد هاجروا مع قافلة الحج سنة ٣٣١ هـ - ٩٤٣ م إلى الشام ومصر ، وذلك لاتصال الفتن ببغداد وتواتر الخن عليهم من السلطان<sup>(٣)</sup> ، وعلى عكس ذلك كان البعض يفرون من الشام من البوزنطينيين ، ففي عام ٣٣٥ هـ - ٩٤٦ م التحق كثير من أهل الشام بقافلة الحج وقطعوا الطريق الشاسع من الشام إلى العراق مارين بمكة ، وكان فيهم قاضي طرسوس ، ومعه مائة وعشرون ألف دينار<sup>(٤)</sup> .

وكان أكثر طرق المغرب خلال القرن الثالث الهجري يتجه نحو القيروان ، وفي ذلك الحين كانت دولة بني الأغلب الأقوياء قد أقرت الأمن ومنحت الطرق جانباً من عنايتها ، فكان هل طول الساحل محارس ومخافر ، وكانت السفر

(١) القديس ص ٤٨٠ وما يليها .

(٢) كتاب الحجاج لقدامة ص ١٨٦ .

(٣) التنظم لابن عوزي ص ١٧١ .

(٤) نفس المصدر ص ٩٨ .

مأموناً<sup>(١)</sup> ، وكان يخرج من مصر السفلى طريقان عظيمان إلى المغرب ، أحدهما يسير بجذاه الساحل كما كان الحال في الزمن القديم ، والآخري سير جنوباً ، وكان البريد يتخذ الطريق الثاني أول الأمر (وكان يسمى طريق السكة)<sup>(٢)</sup> ، ثم عدل عنه بعد ذلك إلى طرابلس ، ومنها كان يقصد إلى القيروان رأساً ، وبعدها يسير بجذاه الساحل ؛ وكانت الأميال مطمة ؛ وطول المسافة من القيروان إلى السويس الأدنى على المحيط الأطلسي ألفان ومائة وخمسون ميلاً<sup>(٣)</sup> . وكان هذا الطريق هو الطريق الرئيسي الذي يصل الأندلس بالشرق<sup>(٤)</sup> ، وكان هناك طريق آخر جنوبي يمر بالواحات الداخلة والكفرة<sup>(٥)</sup> ، ويتجه إلى السودان الغربي متجهاً إلى غانة وأودغشت ، فُدل عنه في القرن الرابع إلى طريق سجلماسة ، وذلك لتواتر الرياح ، وترادف عدوان اللصوص على القوافل<sup>(٦)</sup> .

وكان البريد مخصصاً لأعمال الحكومة ، وكان يجري لبني العباس<sup>(٧)</sup> ، ولم يكن يحمل الناس إلا في حالة الضرورة القصوى ، نظراً لما في ذلك من المتاعب ، كالذي رواه البيهقي من أن « صاحب بريد حضر من قبل الخليفة إلى المازني فحمله على دابة من دواب البريد حتى وافى به باب الواثق »<sup>(٨)</sup> ، وكانت تُحمله فيه إلى جانب الرسائل أشياء تبعث للسلطان بما يحتاج إلى سرعة الإيصال ؛ فمن ذلك أن البريد كان يحمل إلى المأمون ثماراً غضةً من كابل أثناء ولايته على خراسان<sup>(٩)</sup> ، وما يحكيه ابن طيفور من أنه كان « يرسل لأمير المؤمنين مع

(١) النجوم الزاهرة ج ١ ص ١٧٤ (٢) .

(٢) لهذا لا يتكلم قدامة عن الطريق الساحلي — انظر كتاب المراج ص ٢٢٢ .

(٣) ابن خردادبة ص ٨٩ . (٤) نفس المصدر ص ٥٥ (٥) .

(٥) J. marquart, Benīnsammlung, S. CV . (٦) ابن حوقل ص ٤٢ .

(٧) سراج الذهب ج ٣ ص ٢٦٣ .

(٨) المحاسن والساوي السهق ص ١٧٩ من الطبعة الأوروبية .

(٩) هو المدار الثاني ص ١٠٢ .

البريد رطب وألطف كأنما جُنيت من ساعتها»<sup>(١)</sup> . وحينما فتح جوهر  
مراكش للخليفة الفاطمي وبلغ المحيط الأطلسي ، أرسل إليه من هناك سمكا  
في زجاجة ليقيم له الدليل على وصول ملكه إلى البحر المحيط<sup>(٢)</sup> .  
وكانت تنظم أثناء الحروب بُرُد حربية لشؤون الحكومة ، فمن ذلك أنه  
لما استطال صاحب القيروان على أرض مصر ، أنهض المقتدر مؤنسا الخادم  
وتدب معه العساكر لمحاربة صاحب القيروان عام ٣٠٢ هـ - ٩١٤ م ، وتقدم  
علي بن عيسى بترتيب الجمازات من مصر إلى بغداد لتبلغه الأخبار كل يوم<sup>(٣)</sup> .  
وكذلك كان معز الدولة هو الذي أحدث أمر السعاة وأعطاهم الجرايات  
الكثيرة ، لأنه أراد أن يبلغ أخباره لأخيه ركن الدولة<sup>(٤)</sup> ؛ وقد تهافت شبان  
بغداد على هذه الحرفة الجديدة ، وأقبل قراء الناس على تسليم أبنائهم للسلطان  
معز الدولة لتدريبهم على ذلك ، وقد امتاز من هؤلاء السعاة اثنان كان كل  
منهما يقطع ما يزيد على الأربعين فرسنا (حوالي ٩٨٠ كيلو مترا) من مشرق  
الشمس إلى مغربها ، وكأنا أتبرين صدد عملة النمس ، وقد أورد المؤرخون ذكرهما  
وهما : فضل ومرهوش ، وكان أحدهما ساعي السنة ؛ والثاني ساعي الشبهة<sup>(٥)</sup> .  
وكان يقام حصن عند كل فرسخ من الطريق ، ولراجع أن الحكم في ذلك  
للمصر عدلوا عن استعمال التليل في البريد إلى أخذ الجمازات<sup>(٦)</sup> ، فضلا نجد

(١) كتاب بغداد لابن طيفور من ٤٤٧ - ٣٤٨ .

(٢) De goeje, ZDMG, 52 S. 76 (٢) مريب من ٥٣ .

(٤) المنتظم لابن الجوزي من ٣٤ ب ، وراجع Quatremère, Hist. Maroc II, 260

تلا عن كتب الإتياء ، ولا تزال كلمة سائح هي اسم حامل البريد لك اليوم .

(٥) المنتظم من ٣٤ ب ، وابن الأثير ج ٨ من ٤٢٥ .

(٦) ابن الأثير ج ٨ من ٤٨٠ ، وانظر لطائف المعارف لتتالي من ١٠٠ ، وهو يقول

إن الجماز مشتق من جز ، ولا تزال أسرع الجمال بفارس هي الجمال البلغية ، وإنما أخذ منها جيس

جيس ، ويقطع في اليوم مائة كيلومتر بلا أمل منقطة (انظر Sven Hedin Zu Lamdnach

، و Kette Jbis فارسية الأصل .) ndien, II, 346 ff .

ابن الصياد لما أراد اللحاق بأبيه في فارس عام ٣٦٤ هـ — ٩٧٥ م بفاية السرعة  
أخذ الجمازات .

وكان يوجد إلى جانب ذلك برود خاصة وذلك في المسافات القصيرة على  
الأقل ، وهي عبارة عن جماعات منظمة من الساعة ، وقد اشتهر في القرن الخامس  
لليلاذى جماعة من حملة الخطايلت بالسرعة ، وهم السمون سيا كوى في مصر  
السفلى ، وكانوا لا يزالون موجودين في القرن الثامن الليلاذى بدليل ما نجده في  
إحدى ورفات رينر البردية . ويحدثنا فانسلب Wansleb أحد المؤلفين المحدثين  
فيقول : من أراد أن يكون ساعياً في الإسكندرية فلا بد أن يحمل شعلة في سلة  
على هيئة مدفأة مثبتة في عمود طوله ثلثة رجل وله حلقات من حديد ، وأن  
يقطع المسافة التي بين الإسكندرية ورشيد وطولها سبعة وعشرون ميلا ، ويمود  
في يومه قبل مغيب الشمس (١) .

أما استعمال النار في الإشارة كوسيلة من وسائل المراسلة ، فلم يكن عند  
المسلمين إلا في البلاد التي كانت تابعة للدولة البيزنطية من قبل ، لأن هذه  
الدولة كانت تستعملها . أما في غير ذلك من بلاد الإسلام فلم تستعمل ، ويقال  
إنها استخدمت استخداماً حسناً في القرن الثالث الهجرى على الساحل الأفريقي .  
الشمالى ؛ فقد كانت الرسائل تصل من الإسكندرية إلى سبتة في ليلة واحدة ،  
ومن طرابلس إلى الإسكندرية في ثلاث ساعات إلى أربع ، ولم يبطل هذا  
الحظر الأخير إلا في سنة ٤٤٠ هـ — ١٤٠٨ م حينما ثار المغرب على القاطمين ،  
ولم يد في إمكانهم حماية الحصون من اللهب (٢) .

(١) . Führer durch die Ausstellung Reimer, S. 53 .

(٢) المراكشى ترجمة فاجنان Fagnan ص ٧٩٩ .

على أن المسلمين خطوا خطوات واسعة في تنظيم نقل البريد بواسطة حمام الزاجل الذي كان معروفا أيام الرومان<sup>(١)</sup> ، ويظهر أن مؤسس فرقة القرامطة في القرن الثالث الهجري كان أول من نظم واستعمله على صورة واسعة النطاق ، فجعل لنفسه من أول أمره طيوراً تحمل الأخبار من جميع النواحي له في مقره بالعراق ليستعين بذلك على الشبذة والإخبار بالغيب<sup>(٢)</sup> ، وفي أوائل القرن الرابع الهجري نجد أخباراً كثيرة عن استعمال الحمام بالعراق ، فمن ذلك أنه لما تقلد حامد ابن العباس الوزارة عام ٣٠٤ هـ - ٩١٦ م وروسل بالقنوم على الخليفة كتب على عدة أطيوار بمخروجه في يومه<sup>(٣)</sup> . وحكى عريب في حوادث عام ٣١١ هـ - ٩٢٣ م أن القرامطة لما دخلوا البصرة أخبروا الناس بعزل ابن القرات وولاية حامد ابن العباس قبل أن ينجى ، الخبر إلى البصرة بأربعة أيام ، ولما جاء الخبر بعد ذلك لأهل البصرة علموا ما أرادت القرامطة بذلك ، وأن الخبر أتاهم من وقته في جناح طائر<sup>(٤)</sup> ، ولما قرب القرمطي من الأنبار تشوف المقتدر إلى معرفة أخباره ، فلما عرف أبو علي بن مقله ذلك طلب أطيارا وأنفذها إلى الأنبار ، وكتب له عليها أخبار القرمطي وقتا بعد وقت<sup>(٥)</sup> . ولما اشتد خطر القرامطة في هذه السنة نفسها (٣١٣ هـ - ٩٢٨ م) رتب الوزير علي بن عيسى بين بغداد ونهر زبار المرتين وسلم إليهم مائة طائر إلى مائة رجل ليكتبوا له على أجنحتها كتباً يخبر العدو في كل ساعة<sup>(٦)</sup> . وفي سنة ٣٢١ هـ - ٩٣٣ م استطاع ابن قزاة أن يحمل إلى الوزير

(١) Diels' Antike Technik, S. 68

(٢) De goeje, Mém. sur les Carmathes p., 207 ، فكلن أول ما ذكر خبر الحمام الزاجل بالصين حوالي عام ٧٠٠ م ، والظاهر أن تجار العرب أو الهنود كان أول من جلبه إلى هناك ، (انظر ترجمة كتاب الرحالة Chau-Ju-Kua ص ٢٨ هامش رقم ٢) .  
(٣) كتاب الوزراء ص ٣٣ (٤) عريب ص ١١٠ وما يليها .  
(٥) مسكويه ج ٥ ص ٣٠٦ ، وابن الأثير ج ٨ ص ١٣٥ ، ٢٤٠ .  
(٦) مسكويه ج ٥ ص ٢٩٨ .

ابن مقلة أخبار سلامة الكوفة من القرمطي لأن أطيبار جاره - وكان من أهل الكوفة - حملت إليه أبناء أصدق مما حملت أطيبار صاحب المونة العيين في الكوفة من قبل الوزير ، فتعجب ابن مقلة من أن يكون ابن قرابة أعرف بأخبار الكوفة من صاحب المونة<sup>(١)</sup> . ومن غريب أخبار سنة ٣٢٨ هـ - ٩٤٠ م أن طائرا وقع لظنان بجكم فوجدوا على ذنبه كتابا من بجكم بخط كاتبه إلى أخيه يعرفه فيه أخبار بجكم وأسراره<sup>(٢)</sup> . وذكر الثعالبي أن الرسائل كانت تصل في ذلك العصر من الرقة والموصل إلى بغداد وواسط والبصرة والكوفة بواسطة الأطيبار في يوم وليلة<sup>(٣)</sup> . وفي النصف الثاني من القرن الرابع كان عند محمد بن عمر أبي الحسن الشريف - وكان علويا وجيها متمولا ببغداد - طيور كوفية ، وبالكوفة طيور بغدادية ، وكان يكتب على الطير إلى الكوفة فيأتيه الخبر في ساعة أو نحوها<sup>(٤)</sup> ، وكان هذا الشريف عند الوزير مرة جالسا فوصل إلى الوزير خبر وصول رسول القرامطة إلى الكوفة وأنه لا بد من الكتابة إلى الكوفة بالقيام بالواجب مع الرسول ، فأرسل الشريف إلى الكوفة بالخبر وجاء الرد بوصول الكتاب وامثال الإشارة وهو جالس مع الوزير ، وكان هذا يحسبه نهاونا في الأمر<sup>(٥)</sup> .

وكانت الحكومات بالجملة لا تتعرض للأفراد المسافرين ، ومن الثابت أن لم يكن بالمشرق في القرن الثاني الهجري بلى أبواب المدن من يسجل أسماء من

(١) نفس المصدر ص ٤١٦ .

(٢) نفس المصدر ج ٦ ص ٣٢ ، ونجد مثل هذا كثيرا في التواريخ التأخرة .

(٣) عمد المنسوب لثعالبي : ZDMG, VIII, S. 512

(٤) عمدة الطالب للأصيلي مخطوط باريس رقم ٢٠٢٩ ص ١٧٠ ب ، ١٧٠

نفس المصدر ، التنظيم لابن الجوزي ص ١٤٥ وانظر مسكوه ج ٦ ص

يدخل أبوابها<sup>(١)</sup> . وقد تكلم أحد الرحالة العرب في النصف الأول من القرن  
لثالث الهجري عن جوازات المرور عند الصينيين بشيء من التعجب كأنها عندهم  
شيء غريب<sup>(٢)</sup> . أما في مصر فقد كان فيها منذ أقدم العصور الإسلامية نظام  
دقيق لجوازات المرور ، فلم يكن أحد يستطيع أن يترك الناحية التي يقيم فيها إلى  
ناحية أخرى بدون إذن أولي الأمر ، ويقال إن عامل مصر أصدر أمره عام  
٥١٠٠ - ٧٢٠ م بأن يُقبض على من وجد مسافراً أو منتقلاً من مكان إلى  
مكان من غير سجل ، وإذا وجد صاعداً أو نازلاً من مركب أوقت الحوطة على  
المركب وحرق بما فيه . ولدينا طائفة من هذه السجلات أو الجوازات وجدت ضمن  
ما عثر عليه من أوراق البردي<sup>(٣)</sup> . ويؤخذ من رواية لابن سعيد أنه كان لا بد  
من جواز للخروج من مصر ؛ ولا بد أن يدرج في هذا الجواز كل من يراقون  
المسافر ولو كانوا عبيده<sup>(٤)</sup> . أما في الشرق فكان الأمر على خلاف ذلك ، حتى  
نجد المقدسي يستنكر ما حدث في أيام عضد الدولة من أنه كان لا يدخل أحد  
مدينة شيراز أو يخرج منها إلا من كان يحمل جوازاً<sup>(٥)</sup> .

(١) كتاب الأمان ج ١٩ ص ١٤٧ : أمر النصور أحد فواده بالجلوس على جسر  
التهروان ليتصفح الناس ويمر على المؤمل الشاعر ، وكان له عن ذلك مندوحة لو كان هناك  
نظام تسجيل الواردين .

(٢) سلسلة التواريخ طبعة رينو ص ٤٢ .

(٣) Ob. H. Becker, Das Islami, II, 369 .

(٤) المغرب لأن سعيد طبعة فولرز ص ٥٢ .

(٥) . ٤٢ .