

الفصل الثالث عشر

المواصلات الداخلية

إن طبيعة البلاد الزراعية واستواء سطحها وامتداد النيل من جنوبها إلى شمالها وفروعه الطبيعية والخلجان التي تخرج منه والفيضان الذي يغمر الأرض في فترة معينة من السنة . كل هذه عوامل كان لها كبير الأثر في وسائل النقل في داخلية البلاد . وكان النيل وفروعه وخلجانه أسهل وسيلة للانتقال إذ تسير علي صفحته آلاف المراكب الكبيرة والصغيرة حاملة المنتجات الزراعية وخاصة من أسوان إلى الفسطاط والقاهرة ومنها إلى الموانئ الواقعة على الساحل الشمالي وفي أوائل العصر الاسلامي في مصر اتصلت الاسكندرية بالنيل بخليج يخرج منه عند شاور ويمر بزاوية البحر والنقيدي ودنشال ودمنهور وافلاقه وكفر الحمايدة والكريون (١) . وقد ظهر الخليج أكثر من مرة وتغيرت تقطة ابتدائه ويبدو أن الجزء السفلي من فرع فرنوي كان أو كاد أن يختفي فاضطر الحاكم بأمر الله عند تطهيره أن يحفر فرعا جديدا من محلة نصر ومسروق وينتهي عند ترعة شاور بين دنشال ودمنهور . وقد تمت هذه العملية — وهي الثالثة من نوعها منذ الفتح العربي لمصر عام ٤٠٤ هـ (٢) . وكان استخدام المراكب لهذا الطريق المائي قاصراً على زمن الفيضان حيث يصبح السفر ونقل المتاجر ميسوراً من البحر الأبيض إلى الفسطاط فاذا ما انتهى وقت الفيضان وانخفض مستوي الماء في الخليج لجأت المراكب إلى فرع رشيد . أما تنيس فكانت تتصل بالفسطاط بخليج يخرج من فرع دمياط ويصب في بحيرة المنزلة وفي هذا يقول الادريسي إننا إذا أردنا المسير من دميس إلى تنيس متتبعين فرع النيل الرئيسي كان علينا أن نتوجه أولاً إلى طوخا حيث ينقسم هذا الفرع إلى خليجين أحدهما يجري غرباً إلى دمياط والآخر يتجه شرقاً نحو تنيس (٣) . ويرى كاترمير أن بلدة طوخا التي يشير إليها الادريسي أن هي إاطلخا فسها (٤) .

(١) عمر طوسون . (الأمير) : خليج الاسكندرية ص ١٥ — ١٦

(٢) القرزي : الخطط ج ١ ص ١٧١ وتكلف ذلك ١٥٠٠٠ دينار

عمر طوسون . : خليج الاسكندرية ص ٢٠ — ٢١

Quatremère: Mémoires Geographiques et Historiques, Tome (٣)

l, p. 297.

Ibid, p. 297.

(٤)

وكان الطريق من القاهرة إلى قوص يمر باسكرومنية بن الحصيد ومنفلوط وأسيوط وأبو تيج وأحميم والمنيا وقنا وقنط (١) وقد قطعه ابن جبير في ثمانية عشر يوماً (٢) إلا أن الزمن اللازم لقطع هذه المسافة كان يتراوح في العادة بين ثمانية أيام وخمسة عشر يوماً (٣). ومن قوص تواصل المراكب السير حتى أسوان. ولقد كانت حركة الملاحة في النيل بالغة النشاط فقد شاهد ناصر خسرو في ساحل مدينة مصر من السفن أكثر مما رآه في بغداد والبصرة (٤) وكان عند تنيس دائماً نحو ألف مراكب بعضها للتجارة إلا أن أغلبها للسلطان (٥). وقد وصف المقرئى هذه الملاحة النيلية وصفا ملؤه الإعجاب والحماس فقال « ولا تنس الجوارى المنشئات في البحر كالأعلام التي تسبق عند طيباب الرياح مفرقات السهام واعجابها بغربانها البحرية وحرافاتها الحربية وشوانيتها وهول مبانيتها وجلال شكلها وجمال معانيها تبدو موشاة بالنضار الأحمر منقشة باللون الأفخر فهي كالأرقم المنير أو كمتلون الثمر أو الطاوس الذكر أو النوس لبني الأصفر معبرة بيأس الحديد والأحجار محمولة على سطح الماء التيار مشحونة بالرجال منصوره عند القتال مصونة بالمحن والنبال تبرز مذكرة بالآية النوحية وتضمن احراز الهبة العلية الفتحية حصون أمنع من أعز قلاع تطير إذا فتح لها جناح القلاع فتسبق وقد الريح عند الاسراع وتفوق سرعة السحاب عند الاتساع فهي مع العقبان في البيق حوم وهن مع البيان في البحر عوم» (٦). وإن كان هذا الوصف البليغ يصور عهد المقرئى فإن عبارات ناصر خسرو التي أشرفنا إليها وسواء من الجغرافيين والمؤرخين تجعل هذه الصورة اللامعة تمثل العصر المفاطمى إلى حد كبير حين كانت الفسطاط الميناء التجارى الكبير للبلاد ترد إليها منتجات البلاد فضلاً عن غلات البحرين الاسكندرية والحجازى وبلاد العرب والشام والمغرب.

(١) ابن جبير كتاب الرحلة ص ٥٧ — ٦٤

(٢) شرحه ص ٦٥

(٣) Heyd: Histoire du Commerce, Tome II, p. 69.

(٤) Sefer Nemeh, p. 104

(٥) Ibid, p. 117.

(٦) الخطط. ج ١ ص ٣٧٠

وكانت الجسور ضرورية للانتقال بين القرى المنبثة في طول البلاد وعرضها . أما في أيام الفيضان فكانت المياه تغمر الاراضي فينتقل الناس من مكان إلى آخر بواسطة القوارب (١) . وقد أبان لنا ابن عبدالحكم كيف كان الحال عند بداية الفتح العربي فقال إن عمرو بن العاص كان يقطع جانبا من ايرادات الولاية للأعمال العامة كتعمير الترعة بتعميقها وازالة الجزر الرملية الصغيرة التي تعترض النهر وتعوق الملاحة . وكذلك اهتم عمرو بن العاص بصيانة الطرق والجسور والقناطر المقامة على النيل وكان عدد يبلغ ١٢٠.٠٠٠ من الفلاحين يتولى هذه الأعمال (٢) وكان استخدام هذا العدد الضخم يتم بطريق السخرة وهي الوسيلة العادية والمتبعة في مصر منذ أقدم عصورها (٣) . ولا بد أن هذا النظام ظل قائما في البلاد . ويبدو أن نفقات هذه الأعمال كانت موزعة بين السلطة المركزية والهيئات المحلية ولهذا حدثنا المقرئ وسواه عن الجسور السلطانية والجسور البلدية (٤) . ورغم أن الغرض الأساسي من هذه الجسور كان تسهيل الري وحفظ البلاد الواقعة على جانبي النيل فان أهميتها للنقل لا تنكر .

ويلاحظ أن العرب لم يكونوا من الامم التي تعنى بعد الطرق البعيدة في البلاد التي فتحوها على غرار الطرق الرومانية التي أوجدتها تلك الامبراطورية في أجزائها المختلفة . ويبدو أن انشاء مثل هذه الطرق في مصر لم يكن في حيز الامكان بسبب نظام الفيضان ومع ذلك فان الحكومة الفاطمية لم تهمل هذه الناحية التي تتصل بحياة البلاد الاقتصادية بل أولتها جانبا من عنايتها كما يتضح لنا مما رواه ناصر خسرو عن وجود جسر محاذ للنيل وممتد من القاهرة حتى اسوان . وبلغ من الاهتمام به أن عينوا موظفا للإشراف على صيانتها الدائمة ورصدوا لهذا الغرض مبلغا سنويا قدره عشرة آلاف دينار (٥) ويبدل هذا على أن الانتقال بالطرق البرية في داخل البلاد كان أمرا هاما . ولا شك أن توجيه العناية إلى بلاد الصعيد يتصل بالنشاط التجاري

Nasiri Khosrou: Sefer Nemeh, p. 118. (١)

(٢) المقرئ . طبعة فيت . : الخطط ج ١ ص ٣١٣ و ٣٢٢

Lane-Poole: Egypt in the Middle Ages, p. 118. (٣)

(٤) أنظر توانين الدواوين « لابن ممتا » (مخطوط) ص ٩٥ في بيان معنى

كل من الجسور السلطانية والجسور البلدية

Nasiri Khosrou: Sefer Nemeh, p. 118. (٥)

منذ أصبحت عيذاب ملتقى المتاجر الواردة بطريق البحر الاحمر فكان الملاحه النيلية لم تكن كافية لسد مطالب الحركة التجارية فاهتموا كذلك بتسهيل الاتصال بين القسقاط وقوص واسوان بطريق يري مواز للطريق النهري . وهكذا لم تغفل الحكومة الفاطمية أهمية وسائل النقل بالنسبة الى التجارة الداخلية والخارجية .

أما الانتقال من شاطيء إلى آخر فكان يتم بواسطة القوارب كما كانت هناك معديات في كثير من المواضع خاصة عند المدن التجارية الكبرى كالقسقاط والبلاد ذات الأسواق الاسبوعية الحافلة حتى يتيسر لاصحاب السلع الانتقال الى البلدة بطريق ربما كان أقل كلفة وأكثراً أمناً من استعمال القوارب خاصة . وهذه المعديات تصلح لسير العجلات والحيوانات وكانت هذه القناطر عبارة عن قوارب شديداً بعضها إلى بعض . وقد أمدنا المقرئى بمعلومات عن هذا النوع من القناطر فقال « كان الماء قديماً محيطاً بجزيرة مصر — الروضة — طول السنة وكان فيما بين ساحل مصر والروضة جسر من خشب وكذلك فيما بين الروضة وبر الجزيرة جسر من خشب يمر عليها الناس والدواب من مصر الى الروضة ومن الروضة الى الجزيرة . وكان هذان الجسران من مراكب مصطفة بعضها بحذاء بعض وهي موثقة ومن فوق المراكب أخشاب ممتدة (١) . وكانت الحكومة الفاطمية تتناول رسوماً عن استعمال هذه القناطر في القسقاط كما يتضح من دراسة كشف الرسوم التي أمر بالفائها صلاح الدين الايوبي عام ٥٦٩ (٢) في مصر والقاهرة . أما في الاقاليم فنعتقد أن هذه الرسوم كانت تدفع مباشرة إلى السلطات المحلية وهي المكلفة بهذا العمل وتتولى الاشراف عليه وصيانته .

ويظهر أنه كان للفاطميين نظام للحمام الزاجل وذلك بحكم اتساع أملاكهم وحاجتهم الى تبادل الرسائل بسرعة . وليست لدينا معلومات صريحة في هذا الشأن ولكن رواية ذكرها المقرئى قد تساعد على إدراك وجود هذا النظام فقد روى أن الخليفة العزيز بالله أراد السفر الى المشام لأكل القراصيا وهنا استدعى الوزير يعقوب بن كاس جميع ارباب الحمام وسألهم عما بدمشق من طيور مصر وأسماء من هي عنده وكانت مائة وثمانين طائراً ثم التمس من طيور دمشق التي هي

(١) الخطة ج ١ ص ٣٤٢

(٢) شرحه ج ١ ص ١٠٤ — ١٠٥

في مصر عدة فأحضرها وكتب الى نائبه بدمشق يقول إن بدمشق كذا وكذا
طائرا وعرفه أسماء من هي عنده وأمره باحضارها اليه جميعا ويرسل معها مقادير
من القراصيا فتم إرسالها في مدة تراوحت بين ثلاثة وأربعة أيام (١) ومن هنا نستدل
علي وجود خدمة منتظمة للحمام الزاجل بين مصر والشام .
وقد ذكر ابن ميسر أن الوزير المأمون البطائحي أمر والى القاهرة باحصاء
سكان مصر والقاهرة شارعاً شارعاً وحارة حارة ولا يمكن احداً من الانتقال من
منزل الى أن يخرج أمره (٢) . وكان هذا الاجراء من قبيل الاحتياط ضد الباطنية
وهكذا كانوا يراقبون أعمال الناس وحركاتهم وسكناتهم . ويظهر ان الحاكم بأمر
الله كان له نظام دقيق لتقييد حركات الناس وخروجهم ودخولهم والالما استطاع
— على ما نظن — أن يسير منفردا في الطرقات مع شدته كما أنه كان يقبض على كبار
القوم بسهولة ويتخلص منهم اذا بلغه من أحد منهم شرا يريد به .

(١) المقرئى : الخطط ج ٢ ص ٧

(٢) أخبار مصر ص ٦٥ — ٦٦

الفصل الرابع عشر المواصلات الخارجية

الملاحة في البحر الأحمر

كان للبحر الأحمر سمعة سيئة عند ملاحى العصور الوسطى نظرا لما اشتهر به من العواصف والصخور فكانوا يتجنبونه خاصة في المنطقة الواقعة عند مدخل خليج السويس والعقبة حيث تتقابل الرياح التي تهب من ناحية الخليجين (١). وكان الملاحون يسرون في البحر نهارا بجوار الساحل في حماية احدى الشعب المرجانية فاذا جن الليل آووا الى احدى الاجوان الصغيرة التي تكثر في السواحل. وقد لخص الإدريسي مساوىء البحر القلزمى بقوله « بحر القلزم فيه جبال عادية فوق الماء وأرض هذا البحر متوعرة ذات احجار وشعب لا يعرفها الا الربانيون الحزاة ولذلك لايسار فيه الا نهارا » (٢). وان التجارب المؤلمة التي مرت بابن جبير في عبوره من عيذاب الى جده تجعل فييت على حق في قوله « كانت هذه الرحلة تعتبر بالنسبة الى الحاج كارثة حقيقية » (٣).

وقد استمر السفر في العصر الاسلامى الأول من مصر الى الحجاز بطريق الصحراء الشرقية الى القلزم ويعر بعد مغادرة مدينة مصر يجب عميرة حيث اجتمع الحجاج والقلزم وايله (مجتمع حجاج مصر والشام) ومدين ومكة (٤). وكانت القوافل تسير الى القلزم في طريق شبه رأسى في ثلاثة ايام أما المسافة من مصر الى أيله فكانت عبارة عن ستة ايام (٥). وكان هناك طريق برى من القلزم الى الحجاز تقطعه المراكب في عشرين يوما وتبعد الجار عن المدينة المنورة مسيرة ثلاثة أيام (٦)، وبطبيعة الحال

(١) أنظر خرائط مصلحة الطبيعات و دائرة المعارف الاسلامية (مادة : البحر

الأحمر)

(٢) Wiet: Résumé d' Idrisi, p. 179.

(٣) فييت : المواصلات في مصر في العصور الوسطى ص ٣١

(٤) اليعقوبى : كتاب البلدان (ترجمة فييت) ص ١٩٨

(٥) فييت : المواصلات في مصر في العصور الوسطى ص ١٩

(٦) Nasiri Khosrou: Sefer Neme, pp. 123 , 162.

كان التجار والحجاج يكثرون من ارتياد هذا الطريق وخاصة لوجود خليج أمير المؤمنين ، وبنا تيسر الاتصال بين البحرين الاحمر والابيض . ولكن في القرن الثامن الميلادي أمر الخليفة المنصور بدم هذا الخليج ، قيل ليقطع الميرة عن الثوار العلويين في الحجاز (١) ، وساعدت الرمال التي تحملها الرياح من الصحراء على طم هذا الطريق المائي . وفي أيام جوهر الصقلي حين وضع أساس القاهرة « كان الخليج ينتهي الى قنطرة عبد العزيز بن مروان وموضعها منتهى حارة السيدة زينب » (٢) . وقال الادريسي إنه كان يصب في بركة الجب القريبة من القاهرة . (٣) ومع ذلك لم يتوقف استخدام طريق القلزم وايله نهائيا فقد وصف يعقوبى مدينة القلزم بأنها « كبيرة يقيم بها المشتغلون بتصدير المواد الغذائية الى الحجاز واليمن ولها فريضة لسفر البحر وأهلها تجار أثرياء وهي مجتمع الحجاج من مصر والشام » (٤) . وقد تكلم عنها المقدسى بأنها « فريضة الحجاز وخزانة مصر وبها متاجر مفيدة » (٥) . ولا بد أن قوافل الغلال وأغلبها من مشتول الطواحين (٦) كانت تسافر الى الحجاز بهذا الطريق . وأشار اليه الادريسي في القرن السادس الهجرى بقوله « ان هناك طريقين من مصر الى يثرب أحدهما عن طريق ايله والآخر عن طريق القلزم » (٧) ، كما كانت قوافل الحجيج تستخدمه كذلك في أيام ناصر خسرو وقد أمدنا بمعلومات عنه (٨) . الا أن العصر الفاطمى شاهد تضائل هذا الطريق وأخذت التجارة تتحول صوب الجنوب وأصبحت القصير المكان الذى تصل اليه بضائع الهند واليمن . وهي ميناء صغير على طرف وادي الحمامات ويدعى برزخ قنا وأعظم طول له ٢٤٠ كيلومترا وكان للقصير شهرة من أيام الفراعنة بدليل ما هناك من آثار قديمة وقد عرفها الاغريق باسم Leukes Limèn (٩)

(١) ويرى فييت أن السبب ربما كان رغبة الخليفة المنصور في حمل تجار الهند على

المرور ببغداد ووادي الفرات : المواصلات في مصر في العصور الوسطى ص ٥

(٢) على باشا مبارك . الخطط التوفيقية الجديدة ج ١ ص ٤

(٣) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ص ١٢٣

(٤) كتاب البلدان (ترجمة فييت) ص ١٩٨ (٥) أحسن التقاسيم ص ١٩٦

(٦) شرحه ص ١٩٥

(٧) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ص ١٢٣

(٨) Sefer Nemeḥ, p.123,162.

(٩) Albert Kammérier: La Mer Rouge, Tome I, pp. 65.80.

ولكن صغر الميناء وموقعها الذى لا يكفل الأمان اللازم للسفن بالاضافة الى سوء معاملة الأهالى وقيام ثورة محلية جعلها تفقد أهميتها ابتداء من القرن الرابع وتحولت التجارة الى عيذاب وهى بلدة صغيرة كانت تستخدم فى الأصل لتفريغ السلع الواردة من الحبشة والساحل الشرقى لإفريقية وموقعها فى شمال رأس علبه فى منتصف المسافة بين بيرينيس ورأس روى . وقد كشف عام ١٩٢٥ بقايا أوان من صناعة الصين فى مكان يقال له سوا كن القديم عند خط عرض ٢٢/١٩ درجة شمالا (١) ، ولا بد أنها كانت تستخدم قبل عصر الفاطميين ولو الى حد محدود للسفر الى مكة والحجاز على ما روى اليعقوبى فى كتابه «البلدان : ص ٣٣٥» . وقد أخذت عيذاب تجذب المتاجر والحجاج بكثرة فى القرن الخامس الهجرى فقد فضل ناصر خسرو الاقلاع منها الى جده (٢) . وبلغت هذه الميناء درجة كبيرة من الازدهار فى العصر الفاطمى وظلت مسلكا للتجار والحجاج من أعوام بضع واربعمائة وخمسين الى أعوام بضع وستين وستمائة بعد الهجرة وكثر استخدامهما منذ أيام الشدة المستنصرية (٣) . وكانت تجبى بها الرسوم على البضائع الواردة من الهند واليمن والحبشة والحجاز (٤) و« ينزلها عامل من قبل رئيس البجة وعامل من قبل ملوك مصر يقتسمون حمايتها بنصفين وعلى عامل مصر القيام بحلب الارزاق والمعيشة الى عيذاب وعلى رئيس

Hannotaux: Histoire de la Nation Egyptienne, Tome I, (١)
p. 337.

ويقول Theodore Bent « تشبه سوا كن القديم ببيرينيس فى أنها كتلة من التلال الخربة ولكن لا بد أنها كانت مكانا أكبر من هذا . . ولا بد أنها كانت مبنية على جزيرة أو أن خندقا كان يحميها من ناحية البحر ولا تزال هناك مظاهر ثلاث خزانات كبيرة لحفظ الماء وقيل لى إن عليها كتابة كوفية كشفت هناك منذ بضع سنوات . وليس من شك أن هذه البلدة هى التى ذكرها جغرافيو العرب أمثال الادريسي وأبى الفداء باسم عيذاب وكانت لها أهمية بالغة بين رأس بيرناس وسوا كن ولا توجد على الساحل آثار مدينة أخرى واذا كان يمكن جعل عيذاب فى هذا المكان »

Sefer Nemeḥ, pp. 175-9 (٢)

(٣) المقرئى : الخطط ج ١ ص ٣٠٢

Nasiri Khosrou: Sefer Nemeḥ, p 178. (٤)

البجة القيام بحمايتها من الحبشة (١). وقد زادت أهمية الميناء وتحول إليها ما بقي من التجارة مع بلاد العرب بطريق ايله وذلك بعد استيلاء الصليبيين على ايلة سنة ١١١٦ م. وقد أفاض ابن جبير في بيان عظمة هذا الثغر اذ قال « عيذاب من أحفل مراسى الدنيا بسبب أن مراكب الهند واليمن تخط فيها وتقلع منها زائدا الى مراكب الحجاج الصادرة والواردة (٢) وكان لأهلها جعل معلوم على كل حمل طعام يحمله لحاج ولكن هذه الضريبة كانت « خفيفة المؤونة (٣) . وقد أثار رخاؤها جشع الطامعين فهاجمتها سفن الشريف ابو محمد بن ابى هاشم سنة ٥١٢ هـ وسلبت التجار والمراكب فما كان من الوزير الافضل إلا أن منع الناس من الحج وقطع الميرة عن الحجاز انتقاما من هذا العمل الذى أقدم عليه شريف مكة (٤) .

وقد اقترن تحول التجارة من الشمال الى الصعيد الأوسط ثم الأعلى بقيام مدن علي النيل اصبحت من المراكز التجارية الهامة وهى الاقصر وقفط وقوص. وقد انحط شأن قفط وبدأ خرابها بعد الاربعمائة من الهجرة (٥) وحلت محلها قوص التى تبعد عنها سبعة أميال شمالا (٦) كما حلت محل الاقصر من قبل ذلك (٧) وعظمت أهمية قوص فصارت ملتقى القوافل من الحبشة وبلاد العرب كثيرة الخلق لكثرة الصادر والوارد من الحجاج والتجار لأنها محطة الجميع ومنها يفوزون بصحراء عيذاب (٨) . ووصفها كاترمير بهذا المعنى مشيرا إلى العدد الكبير من الفنادق والمنازل بها (٩) . وكان الوصول من النيل الى عيذاب اما بطريق قوص أو اسوان، ومن قوص طريقان أحدهما

(١) الادريسي : نزهة المشتاق فى اختراق الآفاق ص ٥٠

(١) كتاب الرحلة ص ٦٩

(٣) شرحه ص ٦٩

(٤) النویری : نهاية الأرب « مخطوط » ج ٢٦ ص ٨٢

(٥) المقریزی : الخطط ج ١ ص ٢٣٢

(٦) أبو الفراء : تقويم البلدان ص ٩٠

(٧) اليعقوبی : كتاب البلدان ص ٣٣١

(٨) ابن جبير « كتاب الرحلة » ص ٦٥

(٩) Quatremère: Mémoires Geographiques et Historiques, Tome

طريق العيدين وهو أقصر مسافة والآخر طريق دون قنا وعلى الطريق آبار لرواية القوافل (١). أما الطريق من أسوان فتقطعه القوافل في ١٥ يوما (٢) ويسمى الطريق بينهما الوضع لخاوها من الجبال المشتبكة التي في طريق قوص (٣) وهذا يعكس تفضيل الناس السفر من أسوان . ولكنها كانت طريقا شاقا بل وصفها ابوشامه بأنها «أشق من كل طريق سلكناها ومن كل مسافة قطعناها لأننا وردنا الماء في إحدى عشرة ليلة مرتين فكانت البلوى عظيمة في المطش والخروق والوعور... فضلا عن الحرارة الشديدة» (٤) . والصورة التي أمدنا بها ناصر خسرو أشد وقعا ق النفس فقال « كنا نضرب الخيام في كل أربع وعشرين ساعة عند ما تشتد حرارة الشمس كثيرا ونقيم في ظلها حتى تخين صلاة العصر ولم يسكن في استطاعتنا الوقوف في أى مكان فمحطات الانتظار محدودة كما أننا لا نجد في كل جهة ما نستخدمه للوقود ولنا كنا نلجأ الى بعير الابل نتخذ منه وقودا لاعداد الطعام وكانت الابل تصرع الخطى وتتجه نحو وجهتها الصحيحة دون حاجة الى حشها على الاسراع أو ارشادها وكأنما تعلم بغريزتها أن في أى ابطاء أو توقف هلاك كما محققا (٥) . ورغم هذه الصعاب كانت قوافل التجار والحجاج تفضل طريق أسوان فالمسافة منها الى الميناء أقصر منها من قوص وكانت أسوان زيادة عن ذلك ثغرا هاما للتجارة مع النوبة .

وهنا نتساءل عن البواعث التي عملت على انتقال التجارة مع بلاد العرب وآسيا من الطريق الشمالى الى اقصى الجنوب . لعل أسوأ ما فى الرحلة الى الحجاز طريق البحر والصحراء فاذا ذكرنا أن المراكب كانت تسافر من القانم الى الجارف في عشرين يوما وأن القسم الشمالى من البحر الاحمر كان أشد اجزائه خطرا بينما الحجاز من عيذاب الى جده مجرى يوم وليلة (٦) أمكننا أن نرى تجارب ابن جبير التي حدثنا

(١) ابن جبير ٤ كتاب الرحلة ص ٦٦ — ٦٧

(٢) Nasiri Khosrou: Sefer Nemeh, p. 177.

(٣) أبو الفداء : تقويم البلدان ص ٨٥

(٤) كتاب الروضتين فى أخبار الدولتين ج ٢ ص ١٤

(٥) sefer Nemeh, pp. 175-7.

(٦) الادريسي : نزهة المشتاق فى اختراق الآفاق ص ٥٠

عنها قليلة بالقياس الى رحلة بحرية تستغرق عشرين يوما . فاذا قيل إن طريق أسوان - عيذاب كان مخفوفاً بالمتاعب فينبغى ألا ننسى أنه لا يختلف عن الطريق الصحراوي من ايله الى يثرب . وبيننا المسافة من أسوان الى البحر تقطع في خمسة عشر يوماً كانت القوافل من الفسطاط الى الحجاز تحتاج الى زمن يصل الى أربعين يوماً (١) . ولا عبرة بالمسافة اللارمة للسفر من الفسطاط الى اسوان اذ كان النيل خير سبل النقل وأقلها مشقة . هذا وان في الذهاب الى اسوان مزايا لا يستهان بها اذ يمكن الانتفاع بالمراكب في نقل الغلات من مكان الى آخر وفي عودتها تحمل بالسلح الواردة من الشرق والتوبة ومنتجات الصعيد مما تشد الحاجة اليه في الفسطاط والقاهرة . فاذا أضفنا الى هذا كله الأثر الناجم من ردم خليج أمير المؤمنين ثم استيلاء الصليبيين على ايله كما أوضحنا من قبل أصبح على ما نعتقد في الاستطاعة تعليل التحول في سير التجارة وهو موضع التساؤل .

وكانت الغلات الآتية من الحبشة وساحل إفريقية واليمن والهند وما بعدها تصل إلى عدن إذ هي نقطة ابتداء البحر الأحمر ومنها يمكن نقلها مباشرة إلى عيذاب أو إلى جده ومنها إلى الساحل المصري ، ونعتقد أن تقدم فن الملاحة وازدياد معرفة الملاحين بالبحر جعلهم يجرؤون على التوجه مباشرة إلى عيذاب .

(٢) الواصحات البرية والبحرية

مع بلاد البحر الأبيض المتوسط

بين مصر والشام :

كان السفر إلى فلسطين والشام بطريق البر أو بالبحر . ويبدأ الطريق البري إلى فلسطين من القسطنطينية مارا بغيطة وفاقوس والفرما والعريش ورفع وغزة (١) . وكان الطريق إلى الشام في أيام المقرئى كما كان في عهد ابن خرداذبة : مصر . بلبيس . الفرما . العريش . غزة . الرملة . طبرية . دمشق (٢) وعن طريق بادية الشام تصل القوافل إلى بغداد وكان طول الطريق إليها من مصر ٥٧٠ فرسخا أى ١٧١٠ ميلا (٣) .

أما الطريق البحرى فيبدأ من الاسكندرية أو دمياط أو تنيس وبعد مغادرة الساحل الشمالى لمصر تسير المراكب بجناء الشاطيء الشامى مارة بعسقلان وقيسارية ويافا وحينما وعكا وصور وصيدا ويبروت واطرابلس الشام واللاذقية (٤) . ويبدو أن التجار كانوا يفضلون طريق البحر اذ هو اقل نفقة كما كان طريق البر غير مأمون بسبب قطاع الطرق (٥) وقبائل البدو وكانوا يتخذون من مهاجمة القوافل وسلبها حرفة . وحتى في أيام الحرب الصليبية الاولى حينما أصبح القسم الشرقى من البحر الابيض المتوسط غاصا بسفن المسحين التجارية والحربية نجد مراكب المسلمين تتوجه الى الشام (٦) . ويبدو أن حصن الكرك كان اشد خطرا على القوافل الخارجة من مصر .

(١) اليعقوبى « ترجمة فيث » : كتاب البلدان ص ١٨٤

(٢) المقرئى : الخطط ج ١ ص ٢٣٦

(٣) الادريسى : نزهة المشتاق فى اختراق الآفاق ص ١٢٣

(٤) البكرى : المغرب فى ذكر افريقية والمغرب ص ٨٥

(٥) J. Mann: The Jews in Egypt and Palestine under the Fatimid Caliphs, p. 103.

(٦) أبو شامة : كتاب الروضتين فى أخبار الدولتين ج ١ ص ٢٠٣

مصر وأوروبا

وكانت هناك خطوط ملاحية منتظمة بين الموانئ المصرية وأوروبا وجزر البحر

الايض:-

(١) الى القسطنطينية والمسافة اليها من دمياط خمسة أيام (١)
(٢) الي قبرص وتبعد يوما واحدا عن ساحل مصر (٢)
(٣) الى صقلية ومن الغريب أن يذكر ناصر خسرو ان السفن كانت تقطع المسافة اليها في عشرين يوما (٣) وهذا خطأ واضح لأن ابن جبير قطع رحلته من بلاده الى الاسكندرية في ثلاثين يوما .

(٤) الى بارى والبندقية عن طريق بحر الادرياتيك
(٥) الى الموانئ الايطالية في شرقي شبه الجزيرة بعد عبور مضيق مسينا
(٦) وقد كان خط سير الرحلة ابن جبير كالآتي :-
جزيرة طريف . سبته . ميورقه . سردانية . صقلية . أقریطش . الأسكندرية
وقطع الرحلة في ثلاثين يوما إذ ركب البحر في التاسع والعشرين من شوال
ووصل في التاسع والعشرين من ذي القعدة (٤) وهذا هو الطريق العادي إلى شبه
جزيرة إيبريا .

مصر وشمالى إفريقيا :

كأدت المراكب تبدأ من تنيس على ما استفاد من قول اليعقوبى « بها مرسى
المراكب الواردة من الشام والمغرب (٥) » « ومن دمياط ورشيد (٦) » فقد حدثنا
جامع كتاب « الاعتبار في حلى مدينة الفسطاط » نقلا عن تاريخ القرطبي عن
لسان رجل من تجار طرابلس أن زميلا له وصل الإسكندرية ثم أكثرى عشاريا

Nasiri Khosrou: Sefer Nemeh, p. 114. (١)

Cobham: Excerpte Cypria, p. 18. (٢)

Nasiri Khosrou: Sefer Nemeh, p. 123. (٣)

(٤) راجع كتاب الرحلة

(٥) كتاب البلدان ص ٣٣٥

(٦) الاعتبار في حلى مدينة الفسطاط (مخطوط) ج ٤ ص ١٠١

سار به في النيل من رشيد(١) . إلا أن أهم ميناء كانت الإسكندرية . ويستفاد من أقوال البكري أن أهم المراسى علي ساحل إفريقية الشمالية كانت السلوم وطبرق وبرقة وسوسة وأجدابية وأطرابلس ومرسي الحزر وملتقة فضلا عن صفاقس والمهدية وقفصة وقلقة أبي الطويل التي تمصرت بعد خراب القيروان وكانت مقر مملكة صنهاجة في أيام المؤلف(٢) .

أما الطرق البرية إلي بلاد المغرب فكانت : —

- ١ — الطريق الساحلي وهو أكثر أمنا وراحة للقوافل .
- ٢ — طريق جنوبي الأول ويبدأ من الفسطاط ويتجه غربا إلي القيروان والسوس(٣) .
- ٣ — طريق يمر بالواحات الداخلة والكفرة ويتجه إلي السودان الغربي متجها إلي غانة وادغشت ثم عدل عنه إلي طريق سجلماسة(٤) وهو ما كان مستعملا في العصر الفاطمي .
- ٤ — من مصر إلي البهنسا ثم سجلماسة وهو غير مطروق(٥) .

(٣) موانئ الساحل الشمالي

وأعظم الموانئ المصرية الأسكندرية إذ تصدر منها معظم المنتجات المحلية والواردات الآسيوية إلا أن أهميتها ترجع إلي تصدير غلات الشرق أكثر من غلات مصر . وأشاد بذكرها بنيامين اليهودي فهي في نظره « سوق لجميع الشعوب وتجارها هائلة تفد إليها سفن تسع وعشرين دولة ومدينة أوربية » والتجار المسلمون من الأندلس والبرتغال وإفريقية وبلاد العرب ومن البلاد التي في اتجاه الهند مثل الحبشة والنوبة واليمن وأرض الجزيرة والشام(٦) . وكان شكلها مربعا

(١) المصدر السابق

(٢) المغرب في ذكر إفريقية والمغرب ص ٢٠ و ٣٠ و ٤٧ و ٤٩ و ٨٩

(٣) ابن خرداذية : كتاب مسالك وممالك ص ٨٩

(٤) آدم متر : الحضارة العربية في القرن الرابع الهجري ج ٢ ص ٢٥٥

(٥) الإدريسي : نزهة المشتاق في اختراق الأفاق ص ١٢٢ — ١٢٣

(٦) Beazley: Dawn of Modern Geography. Vol. II, pp. 261-p3.

ذات أربعة أبواب ويمتد الشارع الرئيسي من باب المشرق إلى باب المغرب. أما الباب الشمالي فيفتح على الميناء وبجواره يمتد أكثر أجزاء المدينة سكانا والحي التجاري بها (١). والأبواب الأربعة في اتجاه النيل ونحو الوسط في اتجاه مديرية البحيرة والثالث ناحية برقة والأخير مواجه للبحر حيث الميناء الذي به السفن والحياة (٢). وفي شمالها الشرقي الفنار علم يوقد النار بها في وسطها بالليل والنهار فيرى أهل المراكب تلك النار فيعملون عليها ويرى من بعد مجرى لأنها تظهر بالليل كالنجم وبالنهار يرى منها دخان ولولا تلك النار لضلت السفن عن القصد إليها وهذه النار تسمى فانوسا (٣). وكان طول الفنار ١٨٠ ذراعا (٤) وقد أصابها الصالح رزيك (٥) وربما فعل ذلك غيره من الوزراء الفاطميين . وقد تعرضت لبعض النوايب في العصر الفاطمي فقد ظلت زمنا في أيدي السودان أثناء ثورة العبيد عام ٤٦٠ هـ كما تأثرت بالثورات التي نشبت في عامي ٤٧٩ هـ و ٤٨٧ هـ وقد حاصرتها جنود شاور وزير العاضد آخر خلفاء الدولة الفاطمية والملك أموري وأسطول بيزا عام ٥٦٢ هـ (٦) إلا أن هذه الأحداث جميعها لم تؤثر تأثيرا جديا في مركز ورخاء عاصمة القطر الثانية . أما دمياط وتنيس فكانت علاقتهما أقرب ببلاد الشام والقسطنطينية وجزيرة قبرص، وأهم ما كانتا تشغلان بإصداره المنتجات المحلية. ولا بد أن دمياط كانت أكثر أهمية منها الآن لأن صغر حجم السفن في ذلك الوقت كان يجعل الميناء صالحا دون الحاجة إلى الإكثار من التعميق ، وقد وصفها الإدريسي بأنها من أعظم المين (٧). ولم تكن تنيس تصلح في الأغلب إلا للسفن الصغيرة وكان لها اتصال سهل جدا بشرق الدلتا بواسطة خليج خارج من فرع دمياط ولذا فهي على نهاية أقصر طريق بحري

(١) Depping: Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe Tome I, pp. 62-3.

(٢) Leo L' Africain: Description de l' Afrique, Tome III, p. 335.

(٣) الإدريسي : نزهة المشتاق في اختراق الافاق ص ١٠٩

(٤) أبو الفداء : تقويم البلدان ص ٨٥

(٥) ياقوت : معجم البلدان (مادة اسكندرية)

(٦) دائرة المعارف الاسلامية (مادة : اسكندرية)

(٧) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ص ٨

من الفسطاط إلى الشام . وقد تعرضت البلدتان لنزول أهل صقلية عليهما عام ٥٥٠ هـ (١) وقاموا ببعض أعمال النهب والسلب .
ومن موانئ الساحل الشمالي كذلك الفرما وكان لها اتصال بالقانم وقد تأثرت بإهمال الطريق بين البحر الأبيض والبحر الأحمر عبر برزخ السويس . إلا أن احتفاظها بقدر من الأهمية كان راجعا إلى وقوعها على الطريق الساحلي إلى الشام .
أما رشيد فكانت تستخدم أحيانا للنزول في النيل إلى الفسطاط (٢) إذ لم يشأ التاجر تفريغ بضاعته في الأسكندرية . وذكر الإدريسي أنها كانت ذات أسواق وتجارات (٣) إلا أن عدم اهتمام أغلب معاصري الدولة الفاطمية برشيد يدلنا على أنه لم تكن ذات أهمية كبيرة في العصر الفاطمي .

(١) المقرئزي : الخطط ج ١ ص ٢١٤

(٢) الاعتباط في حلي مدينة الفسطاط ج ٤ ص ١٠١

Wiet: Resumé d' Idrisi, p. 178.

(٣)