



## الضوابط الجغرافية لإقامة المنازل الحربية والموانئ البحرية

### في مصر الإسلامية

### دراسة تطبيقية على الدرب السلطاني وموانئ البحر الأحمر

## Geographical criteria for the establishment of military forts and seaports in Islamic Egypt - applied study on the Sultani Trail and the Red Sea ports

د. جيهان أبو اليزيد (\*)

### مستخلص

تعد هذه الدراسة من الدراسات البينية التي تهدف إلى إبراز نقاط الالتقاء بين علمي التاريخ والجغرافيا عبر الزمان والمكان، وتتناول الدراسة الظروف الجغرافية التي حددت أماكن إقامة المنازل الحربية وما تشمله من ثغور على امتداد السواحل الشمالية لمصر بشبه جزيرة سيناء وخاصة المرتبطة بالدرب السلطاني، وكذلك أهم الموانئ المصرية على السواحل الغربية للبحر الأحمر في فترة العصر الإسلامي. وذلك من خلال دراسة الخصائص الطبيعية للسواحل المصرية، ثم الطرق المرتبطة بالمنازل الحربية والموانئ والتي كان لها الفضل في إعمار المناطق الصحراوية مثل شبه جزيرة سيناء والصحراء الشرقية. وتعرض الدراسة لأهم الضوابط الجغرافية لإقامة المنازل

---

(\*) أستاذ الجغرافيا - جامعة الأزهر.

الحربية والموانئ البحرية ومنها توافر المياه وشكل خط الساحل وعمقه والتضاريس وغير ذلك، وتطرقت الدراسة في الجزء الأخير منها لدراسة تطبيقية على نماذج من المنازل الحربية على الدرب السلطاني، وأهم الموانئ البحرية بساحل البحر الأحمر مثل عيذاب والقصير. وخلصت الدراسة إلى أن الأهمية الاستراتيجية والخصائص الجغرافية المميزة لساحل البحر المتوسط، وخاصة في سيناء، دفعت السلاطين والحكام إلى إعطاء الأولوية لإنشاء المنازل الحربية والثغور به على عكس ساحل البحر الأحمر.

الكلمات المفتاحية: المنازل الحربية - جيومورفولوجي - جيوأركيولوجي - عيذاب.

### Abstract

This interdisciplinary study aims to highlight the intersections between history and geography across time and space. It examines the geographical criteria that determined the locations of military forts and their associated *Thughūr* along the northern coasts of Egypt, particularly in the Sinai Peninsula, with a focus on those connected to the Sultan's Road) Trail(. Additionally, the study illustrates the significance of Egypt's most important ports on the western shores of the Red Sea during the Islamic period. This entails an analysis of the natural characteristics of the Egyptian coasts and the routes associated with military forts and ports. Besides, the study explores their role in the development of desert regions such as the Sinai Peninsula and the Eastern Desert. It also presents the key geographical principles for establishing military forts and seaports, including water availability, coastline shape and depth, and topography. The paper concludes with a case study of military forts along the Sultan's Road and significant Red Sea ports like 'Aydhab and Al Qusair. The findings reveal clearly that the strategic importance and distinctive geographical features of the Mediterranean coast, particularly in Sinai, led sultans and rulers to prioritize the location of military forts and *Thughūr* there. Unlike the Red Sea's coast.

**Key Terms:** Military forts -Geomorphology- Geoarchaeology-  
Aydhab.

## المقدمة:

منذ القدم وحلم السيطرة على المياه البحرية يداعب خيال الملوك والقادة فكما سيطروا على البر حاولوا الدخول والسيطرة في /على البحر ، خاصة أنه يمثل لهم دائما مواضع مخافة إما للجهل بما فيها وراهه أو للعلم بأن من خلفه عدو يترصد بهم. ولولا وجود الأساطيل البحرية لما عبروا ووصلوا لتلك الأراضي البعيدة والتي لم يكونوا وبالغيتها إلا بشق الأنفس.

وقد لعبت المسطحات المائية دورا مهما في تاريخ مصر وحضارتها على مر العصور، فمنذ عهد الفرعنة ومصر على اتصال بالعالم الخارجي من خلال أساطيلها البحرية، سواء كان هذا الاتصال لعلاقات تجارية من أجل استيراد ما تحتاجه من موارد غير متوفرة لديها وأهمها التوابل والأخشاب لبناء السفن والأساطيل، أو لعلاقات دبلوماسية باستقبال البعثات والوفود الأجنبية، أو لخروج الأساطيل المصرية في حملات حربية للتوسع الحدودي أو للدفاع عن حدود مصر. وقد شكلت المرافئ والموانئ بالسواحل المصرية مركزا لانطلاق الأساطيل البحرية نحو العديد من الجهات، تارة تجاه بلاد بونت وأخرى ناحية الساحل الفينيقي، أي أن السواحل الشمالية والشرقية كانتا على قوة واحدة من النشاط والاهتمام البحري، ويمكننا القول أن موانئ السواحل الشمالية كان اهتمامها الأكبر النشاط الحربي أما الشرقية فكان اهتمامها النشاط التجاري.

شهدت مصر تحولات دينية وسياسية كبرى، بل شهدت الدول الإسلامية غزو ومعارك مغولية وصليبية دامية شكلت دافعا للاهتمام بالأساطيل والموانئ

وبالنشاط البحري بشكل عام وذلك في فترة العصر الوسيط بمصر<sup>(١)</sup> كذلك كان تأمين الحدود البحرية والسواحل شاغل كبير للحكام، لذلك اختيرت أفضل الأماكن لإقامة الثغور<sup>(٢)</sup> التي يمكن من خلالها صد هجوم الأعداء على سواحل البلاد، وكذلك المنازل الحربية وخاصة على الدرب السلطاني بشمال سيناء<sup>(٣)</sup>، وظلت تلك المناطق تقوم بوظيفتها حتى اكتشاف تقنيات حديثة للمراقبة والملاحة. ورغم ذلك تعتمد هذه التقنيات على العلوم الجغرافية القديمة وما طرأ عليها من تطورات.

(١) اختلفت المصادر التاريخية في تحديد فترة العصر الوسيط خاصة ببدايتها، فبعضها يحددها ما بين القرن الخامس حتى الخامس عشر الميلاديين، أو من القرن الحادي عشر إلى الخامس عشر الميلاديين وغالبا يؤرخ لها بالفتح الإسلامي لمصر ٢٠ هـ / ٦٤١ م وحتى دخول العثمانيين ٩٢٣ هـ / ١٥١٧ م. أو بشكل عام من القرن ٧ إلى ١٥ الميلاديين، وقد اعتمدت الدراسة في الإشارة للفترة الإسلامية على التحديد الأخير.

(٢) الثغور مفردتها ثغر، وهي كل فرجة في بطن جبل أو واد أو طريق مسلوكة، أو المواضع التي تلي دار الحرب أو التي تكون حدا بين بلاد المسلمين وأعدائهم، راجع بن منظور، لسان العرب، ط ٣، ج ٤، دار صادر، بيروت، ص ص ١٠٣-١٠٤.

(٣) يمثل مسار الدرب السلطاني جزء من طريق الحرب الكبير أو ما يطلق عليه طريق حورس، وسيأتي تفصيله لاحقا، أما المنازل الحربية على امتداده بشمال سيناء فظهرت في شكل المراكز البريدية، وتمثل مواضع استراحة السلطان والجيوش وقت الحروب أو السفر، وفي الأوقات الأخرى كانت تزود بعدد من الجنود وخيول السلطان. فلم تقتصر أهميتها على الأهداف البريدية أو السياسية والإدارية فقط وإنما تتعدى نفعيتها فتحقق مصالح أخرى في المجالات الحربية والتجارية، وذلك من خلال كونها وسيلة سريعة وفعالة ومأمونة، وقد تم تزويد المراكز الرئيسية بأبراج الحمام الرسائي (الزاجل) كأسلوب سريع معاون للأغراض البريدية في المجالات السياسية والإدارية والحربية، مما يزيد من فاعليتها. عن: عبد العال عبد المنعم الشامي، الدرب السلطاني "المدخل الشمالي الشرقي لمصر" بحوث في جغرافية مصر في العصر الوسيط، تقديم وتحرير جيهان أبو اليزيد، مراجعة عاطف معتمد، الجزء الثاني، دار إشرافة، ٢٠٢٣، ص ١٧٥.

لذلك كان الاهتمام بالبحرية والأسطول المصري مع الفتح الإسلامي لأمرين مهمين الأول: خوض ولاية مصر عددا من الحروب البحرية وأهمها معركة ذات الصواري البحرية ٣٤هـ ٦٥٥ م في عهد الخليفة عثمان بن عفان (٢٣-٣٥هـ ٦٤٤-٦٥٦م) وولاية عبد الله بن أبي السرح (٢٤-٣٥هـ ٦٤٦-٦٥٦). كذلك اهتم أحمد بن طولون أثناء فترة حكمه (٨٦٨-٨٨٤م) بالبحرية وبدور صناعة السفن بمصر، أيضا زمن الدولة الفاطمية (٩٠٩-١١٧١م) التي وصل فيها الجيش لقوة كبيرة وخاصة سلاح البحرية، وزاد الاهتمام مع الدولة الأيوبية (١١٧٤-١٢٥٠م) التي عاصرت أشد مراحل الحروب الصليبية، ولم يهمل سلاطين المماليك جانب البحر والأسطول، بل إن المؤرخين المعاصرين وصفوا دولة المماليك بأنها دولة البرين والبحرين بمعنى أنها ملكت بر مصر وبر الشام وأطلت على البحرين المتوسط والأحمر<sup>(١)</sup>. فقد تزامن إقامة دولتهم مع قدوم حملة لويس التاسع (١٢٢٦-١٢٧٠م) على مصر، وهي الحملة الصليبية السابعة (١٢٤٩-١٢٥٠) التي أتت عن طريق البحر، لذلك كان من الطبيعي أن يدرك سلاطين المماليك أهمية الأسطول لحماية وأمن البلاد.

والآخر: جاء الاهتمام بالأسطول والبحرية نتيجة للأثر الايجابي الذي شهدته مصر في مجال التجارة بتلك الفترة ونظرا لموقعها المتميز، بالتالي برزت مراكز تجارية متعددة ومنتشرة في جميع أرجاء البلاد، مما زاد من اهتمام الحكام والسلاطين بمد وتمهيد الطرق والموانئ التجارية بكافة أنواعها (برية ونهرية وبحرية) عبر البلاد مع

(١) محمد أحمد عبد اللطيف: الجيش والأسطول المصري في العصر الإسلامي (٢١-٩٢٣هـ / ٦٤١-١٥١٧)، الطبعة الأولى، دار الوفاء لندنيا الطباعة والنشر، الإسكندرية، ٢٠١٣، ص ٩١-٩٢.

تأمين الثغور المؤدية لها. وامتد نفوذ مصر التجاري إلى الصين وشبه القارة الهندية وسواحل إفريقيا فضلا عن أوروبا وغيرهم.

وعلى الرغم من دور دولة سلاطين المماليك (١٢٥٠-١٥١٧م) في الاهتمام بالأسطول والنشاط البحري فإن تراجع دور مصر في السيطرة على النشاط البحري التجاري جاء نتيجة لسياساتهم الاحتكارية واستمرارهم في فرض الضرائب المبالغ فيها على السفن والتجار فأدى ذلك لتحول طريق التجارة عن مصر بعد اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح أواخر القرن الخامس عشر الميلادي<sup>(١)</sup>.

ولم يكن يتحقق التوسع البحري والتجاري بين مصر وغيرها قديما، أو تتحقق التطورات والاهتمام بالبحرية والأساطيل بالفترة الزمنية اللاحقة دون الاستعانة بالعلوم التي تهتم بدراسة الكرة الأرضية بمظاهرها المختلفة البرية والبحرية، ويمن لهم خبرة ودراية بقياس الأبعاد والمسافات والتقلبات المناخية وموجات المد والجزر وطبيعة الأراضي وغير ذلك. بالتالي لم يكن الاستعانة بالمهتمين بالجغرافيا ورسم الخرائط في هذه المهام من قبيل الانتفاع التجاري فقط بل تخطى ذلك للأموال الحربية وذلك ما يسمى بالجغرافيا العسكرية أو الحربية حاليا.

وتمثل السواحل الشمالية والشرقية المصرية أفضل نموذج ومثالا على مدى اسهامات الجغرافيا في اختيار موضع الثغور والمنازل الحربية والموانئ خاصة بالسواحل الشمالية. وعلى الرغم من ذكر المؤرخون للكثير عن حجم التبادل التجاري والتوسع الحدودي كنتيجة طبيعية للدور الكبير للأساطيل البحرية فإن دور الجغرافيا لم يأخذ قدره الحقيقي في تلك الأحداث. وتأتي هذه الدراسة لإلقاء

(١) للمزيد عن سياسة المماليك الاحتكارية يمكن مراجعة: سعيد عبد الفتاح عاشور، العصر المماليكي في مصر والشام، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، ١٩٧٦، ص ص ٢٩٦-٣٠٨.

الضوء على الدور الجغرافي خاصة في إنشاء المنازل الحربية والموانئ الساحلية كونها ضابط طبيعي يحدد مواضع هذه الأماكن.

ونتيجة لعظم وامتداد السواحل المصرية وتعدد المنازل والمرافئ والموانئ بها على مر العصور، فسوف يتم تطبيق الدراسة زمنيا على فترة العصر الوسيط . أما مكانيا فستكتفى الدراسة بالمنازل الحربية على الدرب السلطاني في المسافة التي يجتازها بسواحل سيناء الشمالية. أما السواحل الشرقية فتم اختيار مينائي عيذاب والقصير كنموذجي لدراسة الضوابط الجغرافية في إنشاء الموانئ على السواحل الغربية للبحر الأحمر.

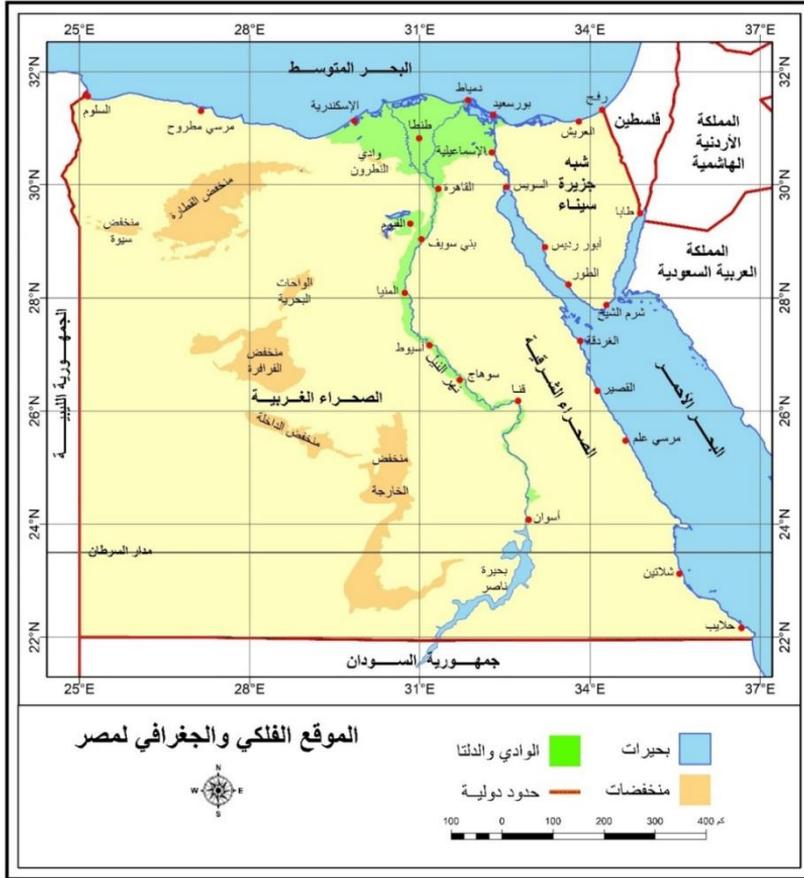
### أولا: الخصائص الطبيعية للسواحل المصرية

يبلغ طول السواحل المصرية حوالى ٣٠٠٠ كم، يمتد الثلث منها أى حوالى ١٠٠٠ كم على ساحل البحر المتوسط، ويمتد الثلثين أى حوالى ٢٠٠٠ كم على الساحل الغربي للبحر الأحمر وساحلي خليج السويس والساحل الغربي لخليج العقبة(شكل ١) ولكل من هذه السواحل خصائص معينة ربما من دراستها يتضح مبرر تركيز بعض مواضع المنازل الحربية والموانئ بها. فليس كل ساحل يصلح للاستخدام البحري كما أن طبيعة التكوينات الجيولوجية لكل ساحل تتحكم في عمقه ومظهره الجيومورفولوجي.

#### أ) السواحل الشمالية :

تمتد السواحل الشمالية من رفح شرقا حتى السلوم غربا ، وتقتصر هذه الدراسة على سواحل سيناء الشمالية فقط. فتمتد السهول الساحلية بشمال سيناء من رفح شرقا حتى بورفؤاد غربا، ويطلق عليها أحيانا "إقليم الكثبان الرملية" حيث تظهر بشكل سهلي منبسطة تغطيه الكثبان الرملية الناعمة. وتمتد بين الخط الساحلي للبحر المتوسط ومنسوب ٥٠٠ متر فوق مستوى سطح البحر، ويقسم هذا الإقليم

إلى سهول ساحلية ترتفع لأقل من ٢٠٠ متر وسهول داخلية من ٢٠٠ - ٥٠٠ متر<sup>(١)</sup>.



المصدر: الهيئة المصرية العامة للمساحة ، بتصريف.

### شكل (١) الموقع الفلكي لمصر وامتداد السواحل الشمالية والشرقية

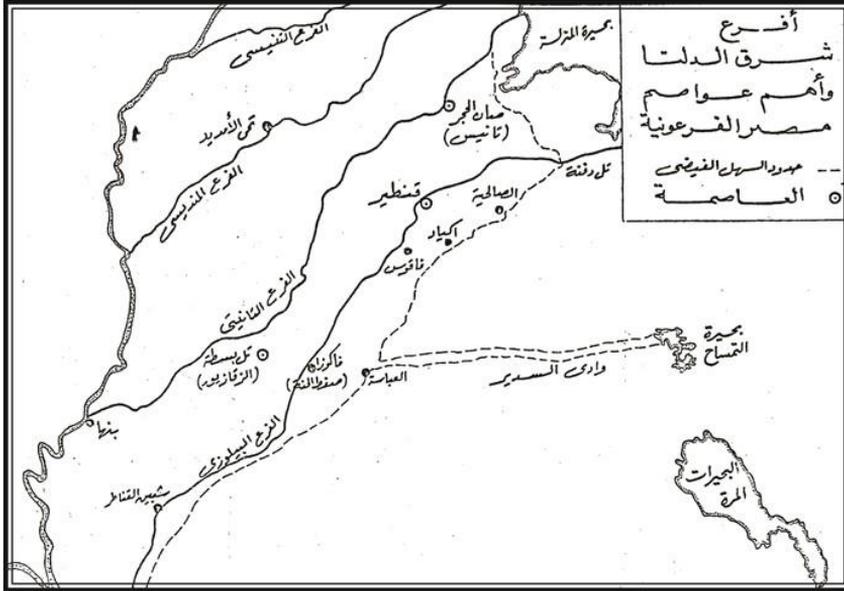
(١) السيد السيد الحسيني: سطح مصر، موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث "البيئة الجغرافية"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، وزارة الثقافة بالتعاون مع البنك الدولي، القاهرة، ١٩٩٦، ص ٣١.

تختلط تكوينات الرمال في ذلك السهل الساحلي مع التكوينات الطميية النيلية حيث كان يجرى أحد أفرع النيل القديمة في منطقة شرق الدلتا ويصب في البحر المتوسط بالقرب من الأطراف الغربية لسيناء وهو الفرع السيلوزي (شكل ٢)، لذلك فالتكوينات هنا دلتاوية وتزيد بغرب سيناء بالقرب من سهل الطينة وتقل بالشرق بالاتجاه نحو رفح، وقد ساعد على جرفها ووصولها لسواحل سيناء التيار البحري الغربي المتجه صوب الشرق.

أيضا من أهم معالم السهل الساحلي بشمال سيناء بحيرة البردويل<sup>(١)</sup> (سربونيس قديما وسبخة بردويل في العصر الوسيط) ويحمل الشق الغربي منها اسم الزرائق، ويليها غربا منطقة سهل الطينة وهي أرض سبخية على شكل مثلث رأسه في بور فؤاد، وتقع شمالها منطقة الملاحات.

كذلك تشكل الكثبان الرملية أهم معالم السهل الساحلي وتشرف على البحر في كثير من المواضع، وتظهر في شكل سلاسل متوازية وفرشات رملية وأحيانا في شكل مرتفعات مقببة تشرف على ممرات شمال سيناء وتتحكم فيها.

<sup>(١)</sup> يعود اسم بحيرة البردويل لاسم الملك الصليبي بلدوين الأول والذي هاجم الفرما وأحرقها، وأثناء عودته للقدس توفي بالسبخة الساحلية بشمال سيناء فسميت السبخة والبحيرة الملحقة بها باسمه، مع التحريف إلى بردويل. وسيأتي الحديث عن بلدوين لاحقا عند الحديث عن ثغر الفرما.



المصدر : عبد العال عبد المنعم الشامي، ٢٠٢٣، ج ٢، ص ٣٣.

### شكل (٢) أفرع النيل القديمة بشرق الدلتا

حددت تلك التركيبة الجيومورفولوجية السابقة من رواسب دلتاوية وبحيرات وسبخات وكثبان رملية - خاصة في العصر الوسيط وقبل التوصل للتقنيات التي تتغلب عليها - مواقع إنشاء الموانئ واختيار مواضع الثغور والمنازل الحربية بالسواحل الشمالية لسيناء وعلى امتداد الطريق الشمالي بها، فالرواسب الدلتاوية بالإضافة للكثبان الرملية عملا معا على تراكم ارسابات دلتا النيل وتسببا في ضحولة المنطقة الساحلية لدرجة يتعذر معها استقبال السفن الكبيرة والتي تحتاج لعمق كبير، وقد أثر ذلك على خط الساحل فنجد أن خط عمق ٢٠٠ م يبعد عن ساحل العريش بحوالي ٤٥ كم<sup>(١)</sup>.

(١) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الأول، دار الهلال، القاهرة، ١٩٨٠، ص ٥٦٤.

ونتيجة لانتشار الكثبان الرملية بأشكال مختلفة من قباب وتلال وفرشات استخدمت كنقاط للمراقبة في شكل ثغور وخاصة التلال الرملية سواء المشرفة على السواحل أو بالداخل، كذلك استخدمت الكثبان الرملية كمواضع لتجمع المياه الجوفية ليتزود بها الجنود المقيمين في المنازل الحربية أو الهارين من المسافرين، حيث تشكل مصائد لتخزين المياه الجوفية الناتجة عن الأمطار أو المتجمعة من السيول التي تحدث ببعض الأودية. في الحالتين كانت مواضع ملائمة لتواجد الجنود بها كمنازل حربية ومثلت موضع حماية وأمن لهم وللمسافرين للهلاك دون الماء.

### (ب) السواحل الشرقية :

تضم السواحل الشرقية لمصر ساحلي خليج السويس والساحل الغربي لخليج العقبة، والساحل الغربي للبحر الأحمر من رأس جمسة شمالاً حتى رأس حدربة جنوباً بالقرب من الحدود المصرية السودانية.

أثرت نشأة البحر الأحمر على الشكل والمظهر العام لسواحلها وبالتالي على وجود سهول ساحلية تقام بها المرفئ والموانئ. فقد نشأ نتيجة لتباعد اثنان من الألواح التكتونية لقشرة الأرض واللذان يكونان حالياً اللوح التكتوني لإفريقيا ولوح شبه الجزيرة العربية، ونتج عن ذلك التباعد تكوين بحيرة طولية ضيقة وشبه مالحة يمثلها البحر الأحمر<sup>(١)</sup>. ويتخذ البحر الأحمر وخليج السويس اتجاهها عاماً من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، أما خليج العقبة فيتخذ اتجاهها من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي.

(١) ستيفن سايد بوثام وآخرون: الأرض الحمراء، جغرافية الأثار في صحراء مصر الشرقية، ترجمة عاطف معتمد وآخرون، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠٢٢، ص ٤٦.

وعلى الرغم من مظهر البحر الأحمر الذى يبدو كخط مستقيم نظرا للنشأة الانكسارية فإن العديد من الرؤوس والخلجان تنتشر به خاصة بخليج السويس، وفي نظرة سريعة وعامة على السواحل الشرقية والغربية للخليج وبتتبع الخرائط الطبوغرافية نجد أنها متعددة الرؤوس والخلجان، وأهمها بالجانب الشرقي ومن الشمال للجنوب: رأس مطارمة ، رأس سدر ، رأس أبو زنيمة ، رأس أبو رديس ، رأس أبو صويرة ، رأس جارة، رأس محمد. أما بالجانب الغربي ومن الشمال للجنوب فأهمها: رأس الزعفرانة ، رأس غارب ، رأس شقير.

تعمل هذه الرؤوس على زيادة مساحة السهل الساحلي واتساعه ولذلك فهى غالبا يشغلها إما موانئ أو قرى ومنتجعات سياحية حاليا.

يزيد عرض السهل الساحلي بشرق خليج السويس عن سواحله الغربية وبشكل عام تتسع وتضيق السهول الساحلية بسواحل الخليج طبقا لاقتراب الجبال من الساحل مباشرة. والاستثناء الواضح لذلك الشكل الطبوغرافي بخليج السويس يظهر في منطقة سهل القاع بجنوب سيناء والمطللة على الساحل الشرقي للخليج. فيتراوح عرض سهل القاع ما بين ٣ كم في الشمال و٢٨ كم عند جبل حمام موسى ، وبعدها يأخذ بالتقلص كلما اتجهنا جنوبا باتجاه رأس محمد ، ويزيد طول سهل القاع على ١٢٠ كم<sup>(١)</sup>.

وعلى الرغم من ملاءمة السهل الساحلي لقيام مرافئ وموانئ في الفترة الزمنية المحددة للدراسة فإن السواحل الغربية لخليج العقبة والشرقية لخليج السويس لم تكن قريبة من المعمور المصري أو ذات نشاط اقتصادي كبير يستلزم قيام الموانئ

(١) نادين زياد العثمان: أطلس شبه جزيرة سيناء باستخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بُعد، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة عين شمس، ٢٠١١، ص ٤٩.

بها، ولم تكن موضع مخافة لاحاطتها بدول عربية وإسلامية، حتى بدأ الصليبيون بالاستيلاء على أيلة برأس خليج العقبة فزاد الاهتمام بالبحر الأحمر وخليجييه.

وقد اختيرت منطقة سهل القاع بجنوب سيناء لخصائصها الجغرافية الملائمة (توافر المياه الجوفية وشاطئ محمي بخليج وسهل فسيح وعمق ملائم) لتكون إحدى محطات استراحة الحجاج والمسافرين على طريق الحج المصري، وقد عمرها ببيرس البندقدارى ١٢٢٣م-١٢٧٧م بتشيد مظلات لتوفير الظل والراحة للمسافرين<sup>(١)</sup>، ومنذ عام ١٣٧٨م حلت محل ميناء عيذاب الذي هُجر تماما في عهد برسباي ١٤٢٢-١٤٣٧م وأصبح الطور رسميا ميناء رئيسيا على البحر الأحمر بل ميناء مصر الرئيس على البحر الأحمر بعدما توقفت حركة التجارة من الفسطاط إلى قوص ومنها إلى عيذاب<sup>(٢)</sup>. فطور سيناء تقع مقابل سهل القاع الذى ينتهى إليه العديد من الأودية ويمثل خزاناً طبيعياً للمياه الجوفية، ويمكن الوصول إليها على عمق متر واحد عند مدينة الطور فتعد أهم مناطق تركيز الآبار الجوفية بالساحل الشرقى لخليج السويس<sup>(٣)</sup>. لذلك كان الموقع اختياراً مناسباً لإنشاء ميناء الطور لاستقبال الحجاج والتجارة وعضوا عن تدهور وانحسار ميناء عيذاب.

وأشار القلقشندي إلى ازدهار ميناء الطور في فترة سابقة قبل أن يصبح الميناء الرئيسي بالبحر الأحمر حيث استخدمه بعض رؤساء المراكب من بني بدير العباسية

(١) Abd al-Malik S S : The Khans of the Egyptian Hajj Route in the Mamluk and Ottoman Periods; The British Museum, Arts & Humanities Research Council ,2013, pp.55.

(٢) حسين مؤنس: أطلس تاريخ الإسلام، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٢٩٧.

(٣) السيد السيد الحسيني: موارد المياه في شبه جزيرة سيناء، التخطيط الهيكلي لشبه جزيرة سيناء، الجزء الأول، الدراسات الطبيعية، مركز بحوث التنمية والتخطيط التكنولوجي، جامعة القاهرة، ١٩٨٢، ص ص ١٤٩-١٥٠.

لقربه من بر الحجاز وكثرة مراسيه، وبعد تركهم للتجارة أهمل الميناء لخطر انتشار الشعاب المرجانية<sup>(١)</sup> وقامت الميناء بدور الوسيط التجاري بين الشرق والغرب في العصر الإسلامي حيث ترد منتجات جنوب شرق آسيا عن طريق البحر الأحمر إلى ميناء الطور بساحل خليج السويس، وفي المقابل كانت ترد منتجات الغرب إلى ميناء الإسكندرية وتنقل عن طريق النهر أو البر وصولاً لميناء القلزم (شمال السويس) ثم إلى ميناء الطور. كما كان للميناء دوراً مهماً في خدمة الحجاج المسيحيين الذين كانوا يحرون سويماً مع الحجاج المسلمين من القلزم إلى ميناء الطور على السفن التجارية القادمة من أوروبا عبر الإسكندرية لميناء الطور، ومنه لزيارة الأماكن المقدسة بجبال سيناء وخاصة منطقة سانت كاترين.

**أما عند رأس خليج السويس فقد أنشأت ميناء القلزم شمال ميناء السويس الحالي فوق منطقة تلية تشرف على رأس الخليج، ورغم أن تاريخ الميناء يرجع لفترة ما قبل العصر الوسيط إلا أن قيامه كان لاستغلال القيمة النسبية للموقع وعلاقاته المكانية وليس لمقوماته الجغرافية التي تؤهله كميناء بحري. فقد استغلت نقطة موضع الميناء حيث تمثل أقرب مسافة برية بين البحرين الأحمر والمتوسط، وبداية لطريق القلزم / الفرما (بورسعيد حالياً) والذي حمل التجارة العالمية العابرة من آسيا إلى أوروبا. كما كان الميناء حلقة وصل بين أيلة على رأس خليج العقبة التي ارتبط بها من خلال الطريق البري بوسط سيناء وبين العاصمة المصرية.**

نتيجة لهذا الموقع التجاري كانت القلزم سوق دولية يتحدث بها الناس العديد من اللغات، وعندما أخذ أمر الفرما يضعف بسبب انطمار الفرع البيلوذي مما تسبب في هبوط قاع البحر تحول طريق التجارة من الفرما - القلزم إلى الإسكندرية -

(١) القلقشندي (أبي العباس أحمد، ت ٨٢١هـ - ١٤١٨م) كتاب صبح الأعشى، جزء ٣، دار الكتب الخديوية، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩١٤ ص ٤٦٩.

الفسطاط ثم إلى قوص - عيذاب، فأمر الحاكم بأمر الله أن تعفى القلزم من المكوس والضرائب تشجيعاً للتجار لقصدها<sup>(١)</sup> وقد مرت القلزم بفترات ازدهار وانحسار لكنها خربت وانتهى دورها كميناء لأسباب عدة سياسية ودينية وجغرافية رغم مكانة الموقع .

وقد تعددت الأسباب الجغرافية التي ساعدت على انحسار دور القلزم وأهمها طم خليج أمير المؤمنين الذي كان يربط بينها وبين القاهرة، وقلة موارد المياه العذبة بها، وكذلك فقر الغطاء النباتي بالمنطقة والذي يوفر للسكان المرعى والوقود. ويؤكد ما سبق ما ذكره الحموي عن القلزم حيث قال "القلزم مدينة قديمة على طرف بحر الصين (أحد مسميات البحر الأحمر) يابسة عابسة لا ماء ولا كلاً ولا زرع ولا ضرع ولا حطب ولا شجر، يحمل إليهم الماء في المراكب من سويس وبينهما بريد، وهو ملح رديء، ومن أمثالهم: ميرة أهل القلزم من بليس وشربهم من سويس، يأكلون لحم التيس ويوقدون سقف البيت، هي أحد كنف الدنيا، مياه حماماتهم زعاق والمسافة إليهم صعبة غير أن مساجدها حسنة ومنازلها جليلة ومتاجرها مفيدة، وهي خزانة مصر وفرضة الحجاز ومغوثة الحجاج"<sup>(٢)</sup>.

بعد فترة قصيرة من تدهور القلزم وعلى بعد واحد كم جنوباً منها أنشأ التجار ميناء السويس معتمدين على وجود عين ماء بالموقع ، لكن سرعان ما تدهور الميناء لعدم كفاية المياه العذبة فهُجر الميناء وترك بعد ذلك للخدمة الحربية وانتقلت صلاحياته لصالح مينائي عيذاب والطور.

(١) حسين مؤنس: مرجع سبق ذكره، ص ٢٩٧.

(٢) الحموي: (شهاب الدين شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي، ت ٦٢٦ هـ - ١٢٢٩ م) معجم البلدان، ج ٤، ط ٢، دار صادر، بيروت، ١٩٩٥، ص ٣٨٨.

أما ساحل خليج العقبة : تختلف طبوغرافيته عن ساحل خليج السويس كثيراً، ورغم وحدة النشأة الانكسارية لكليهما، فإن المنطقة الساحلية بخليج السويس أقرب إلى الإستواء وتقريبا متصلة، في حين نجد أن السهل الساحلي على خليج العقبة محدود المساحة وخاصة في عرضه، إذ تكثر الجروف بصورة واضحة في ذلك الساحل بالتحديد ما بين رأس محمد وشرم الشيخ وفي المسافة بين نويبع وطابا حيث تشرف المرتفعات على المياه بشكل مباشر. ويزيد عرض السهل الساحلي في مواضع قليلة نتيجة لوجود مصبات بعض الأودية التي تشكل مراوح فيضية منبسطة أقيمت على بعضها مستقرات بشرية حديثة مثل مدينتي ذهب ونويبع ، ولذلك كانت هذه المنطقة ملائمة لإقامة أهم موانئ خليج العقبة بمصر في العصر الحديث وهو ميناء نويبع.

وبجانب الجروف نجد الخلجان والرؤوس والتي يستخدم بعضها حالياً في خدمة رسو القوارب السياحية، من أهمها وبداية من الجنوب إلى الشمال: مرسى بركة، خليج شرم الشيخ، خليج شرم المياه ، مرسى أبو منيصل، مرسى أم مريخة، رأس النصراني، رأس الطنطور، رأس أبو جالوم، مرسى المراح، مرسى المصري ورأس طابا.

لذلك فسواحل خليج العقبة تكاد تخلو تقريبا من السهول الساحلية التي يمكن معها قيام موانئ بالعصر الوسيط<sup>(١)</sup> باستثناء الظروف الحربية التي اضطرت معها المصريون لاستخدام بعض الأماكن بهذين الساحلين.

---

(١) في العصر الحديث أقيمت العديد من الموانئ والمارينا السياحية على سواحل الخليجين بتدخلات صناعية من خلال إنشاء امتدادات وإنشاءات بحرية داخل مياه الخليجين وخاصة لخدمة السياحة والتعدين ومد خطوط تصدير البترول بشبه جزيرة سيناء خاصة بجانب الرؤوس السابق ذكرها .

يتميز الساحل الغربي من البحر الأحمر بمظهره الهائل إلى الاستقامة في أغلب المواقع نظرا للنشأة الانكسارية، وخاصة من رأس غارب شمالا حتى شبه جزيرة بناس جنوبا، يتخلل تلك الاستقامة بعض التعرجات التي تمثلها الرؤوس والشروم والخلجان واتخذت فيما بعد كمرفئ طبيعية كونها تمثل مواضع حماية للساحل والسفن الراسية من الرياح الشديدة، ومن الرؤوس ما تم ذكره سابقا بالساحل الغربي لخليج السويس، ثم إلى الجنوب بالساحل الغربي للبحر الأحمر نجد رأس بناس ورأس حداربة.

وترتبط الموانئ في ذلك الساحل بمصببات الأودية المنحدرة من الصحراء الشرقية إلى ساحل البحر الأحمر. أيضا نتيجة للنشأة الانكسارية يتميز الساحل بالعمق مما يزيد من فرص إقامة الموانئ الطبيعية التي تستقبل السفن الكبيرة.

### ثانيا : الطرق المرتبطة بالمنازل الحربية والموانئ.

ارتبطت المنازل الحربية والموانئ على السواحل المصرية قيد الدراسة بعدة طرق تتسم بأهميتها الحربية والتجارية والدينية. كان وما زال لبعضها أهمية تاريخية كبرى، فقد امتدت عليها المنازل الحربية أو بدأ منها وانتهى عندها أهم الموانئ المصرية في تلك الفترة التاريخية. بل لقد اكتسب بعضها اسمه من نشاطها المطروق أو من اسم الميناء الذي تبدأ منه أو تنتهي إليه. وقد قامت الموانئ المقامة على السواحل والطرق الممتدة منها إلى الداخل بدور كبير في إعمار المناطق النائية بمصر وخاصة بالصحراء الشرقية وسيناء، ومن أهم الطرق الرئيسة المرتبطة بالمنازل الحربية وموانئ محوري الدراسة:

#### أ) الدرب السلطاني

لهذا الطريق أهمية كبرى لم تتحقق في أى طريق آخر كونه متعدد الأهداف والغايات الحربية والسياسة والإدارية والاقتصادية والحضارية.

يبدأ مسار الدرب السلطاني من رباط الشجرتين عند بداية المدخل الشمالي الشرقي لمصر وينتهي عند قلعة الجبل بداخل مصر أو مركز إقامة السلطان. ويسير الدرب بمنطقة الدراسة من رباط الشجرتين ثم يسير سيف البحر المتوسط أو غير بعيد عنه مستفيداً من سلسلة الآبار الموجودة على امتداد الطريق ما بين رفح ومدينة العريش، ولتجنب الطريق لسبخة البردويل وامتداداتها الجنوبية يسلك الطريق مسارا جنوبي سمي بطريق الجفار (أى الرمال) حتى الوصول للفرما بجانب ثغر الطينة<sup>(١)</sup> لكن يظل الطريق الساحلي الملاصق لساحل البحر من العريش للفرما طريقاً ثانوياً قائماً في حالة وجود خطورة في استخدام المسار الرئيسي، أو حين تكون الدولة عاجزة عن حماية الطريق وضمان أمنه وأمانه، شكل (٣- أ). لذلك فمسار الدرب السلطاني جزء منه يسير على طريق الحرب الكبير أو ما يطلق عليه طريق حورس، وجزء آخر يتلمس طريق الفرما.

وقد ذُكر طريق حورس بالكتابات المصرية القديمة فعلى أحد جدران معبد الكرنك وثيقة للملك سيتي الأول من ملوك الأسرة التاسعة عشرة ١٣١٥ ق.م. نقش فيها وصف تفصيلي لطريق حورس وصوراً للقلاع التي شيدت في المناطق الاستراتيجية المهمة لتكون مراكز لحراسة الطريق وحاميات للجنود<sup>(٢)</sup>. ويتطابق طريق حورس مع الطريق الرئيس للدرب السلطاني.

أما طريق الفرما في تطابق مع الطريق الثانوي للدرب السلطاني. ويعد طريق الفرما من الطرق التجارية التي طرقها التجار بين مصر والشام، وكان مبتدأ الطريق في الشرقية حتى الفرما ثم تل القلس ويتتبع المسافر ساحل البحر فيعبر بحيرة

(١) عبد العال عبد المنعم الشامي: مرجع سبق ذكره، ص ١٣٣.

(٢) أحمد فخرى: تاريخ شبه جزيرة سيناء منذ أقدم العصور حتى ظهور الإسلام، مقالة في موسوعة سيناء، المجلس الأعلى للعلوم والثقافة، القاهرة، ١٩٦٠، ص ٧٦.

البردويل ومنها لبئر المساعيد فقبة النبي ياسر<sup>(١)</sup> قبالة العريش ومنها لرفح. وعند العريش يتفرع الطريق إلى فرع جنوبي حتى الشيخ زويد ثم إلى رفح<sup>(٢)</sup>.

وقد فصل قدامة بن جعفر<sup>(٣)</sup> محطات الدرب السلطاني فكتب (من رفح إلى العريش في رمل ٢٤ ميلا، ومن العريش يفترق الطريق إلى طريق الجفار وهو الرمل، وطريق الساحل على البحر، فأما طريق الجفار فمن العريش إلى الورداء ١٨ ميلا، ومن الورداء إلى البقارة ٢٠ ميلا، ومن البقارة إلى الفرما ٢٤ ميلا. أما الطريق الساحلي للدرب فمن العريش إلى المخلصة<sup>(٤)</sup> ٢١ ميلا، ومن المخلصة إلى القصر

(١) تسمى قبة الشيخ ياسر لكن أهل العريش يطلقون عليها قبة النبي ياسر لأن صاحبها كان رجلا صالحا حيث تعد من أماكن الرباطات التي كان يربط بها بعض المجاهدين، وقد قام عثمان بك فريد محافظ سيناء (١٨٩٧-١٩٠٠) بتجديدها وحينما توفي نجله دفنه بجوارها، حيث يوجد بعض المقابر بالجهة الشمالية للقبة، ومنها قبر عليه شاهدان من الرخام، حفر على الشاهد الشرقي شجرة ورد جميلة، وعلى الغربي كُتِب بالتركية ما معناه "هو الحي الباقي" ثم تعريف بصاحب القبر وهو "المير ميران" أمين أغا الانكشارية الهمايونية، المسؤول عن أمور قلعة العريش (١٧٨٣-١٨٠٠). أما القبر الآخر منقوش عليه بالعربية سورة الإخلاص وهو قبر أحد المجاهدين في سبيل الله الحاج حسن بن طلحة. للمزيد انظر: نعوم بك شقير: تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، الطبعة الأولى، دار الجليل، بيروت، ١٩٩١، ص ١٦٦.

(٢) نعوم بك شقير: مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٤٩-٢٥٠.

(٣) قدامة بن جعفر (أبو الفرج قدامة بن جعفر الكاتب البغدادي، ت حوالي ٣٣٧هـ-٩٤٨م) نبد من كتاب الخراج وصناعة الكتابة، نشر دى خويه، ليدن، ١٨٨٩، ص ص ١١٨-١١٩.

(٤) المخلصة تسمية عربية لموقع الفلوسيات، انظر: عباس مصطفى عمار، المدخل الشرقي لمصر، أهمية شبه جزيرة سيناء كطريق للمواصلات ومعبر للهجرات البشرية، مطبعة المعهد العلمي الفرنسي للأثار الشرقية، القاهرة، ١٩٤٦، ص ٣٩.

حصن النصارى<sup>(١)</sup> وفيه ماء عذب ونخل ٢٤ ميلا، ومن القصر إلى الفرما ٢٤ ميلا. وتقريبا تتفق هذه المحطات مع الثغور والمنازل الحربية على الطريق.

تزيد أهمية الدرب السلطاني نظرا لقيام مراكز استقرار بشري على امتداده وذلك لم يتوافر على كافة الطرق الخارجية لمصر من حيث الوظيفة والحجم نتيجة لعوامل جغرافية طبيعية حيث تستفيد من واحات الكثبان المنتشرة في السهل الساحلي الشمالي لسيناء وخاصة في الشرق بين رفح والعريش. ففي هذا النطاق الساحلي من شمال سيناء توجد الموارد المائية الكافية بفضل الأمطار الشتوية التي ساعدت على استمرار وبقاء محطات الطريق بفضل موارد المياه وخصوبة التربة. هناك ميزة أخرى تضاف لأهمية الدرب السلطاني وهي ارتباطه واتصاله بعدد كبير من الطرق سواء بسيناء أو بشرق الدلتا ومنها الطرق الفوقانية والبدرية (شكل ٣-ب).

في ظروف عكسية تماما للعوامل الجغرافية التي ساعدت على قيام واستمرار الدرب، تغير مسار الدرب السلطاني لعوامل جغرافية أخرى كان أهمها زوال الفرما، فعندما طم الفرع اليبيلوزي (شكل ٣-ج) هبط مستوى سطح البحر وفقدت الفرما مكانتها كميناء وطريق تجاري إلى القلزم فتحول مزم الدرب إلى مدينة قطية.

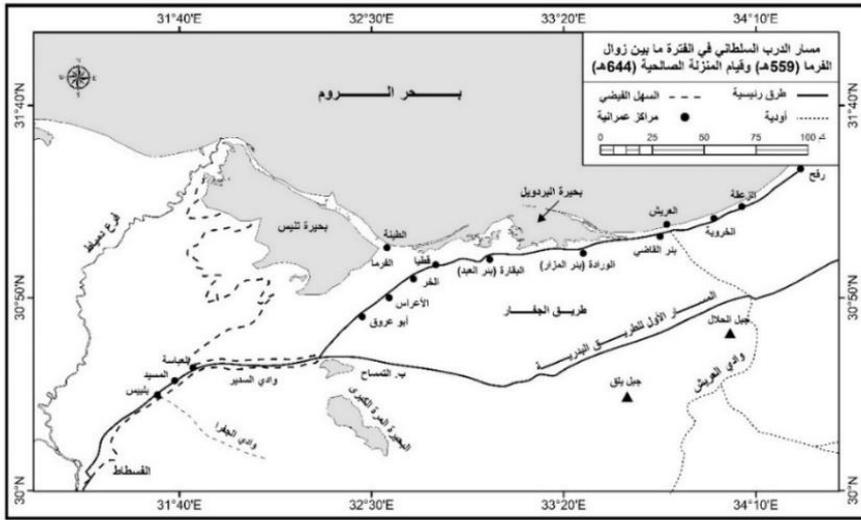
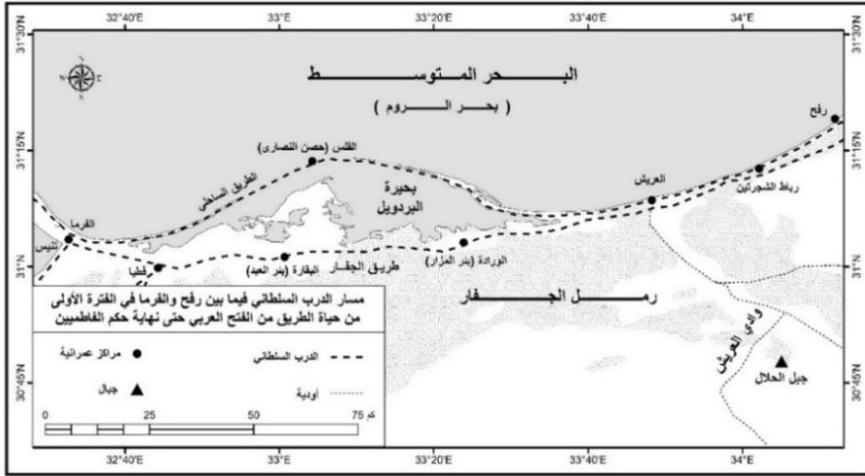
فضلا عن الأهمية العظمى لاستخدام هذا الطريق في الحروب والعمليات العسكرية فهناك أيضا الأهمية الاقتصادية والتجارية، فقد استخدمه الولاة والسلاطين لجلب الأخشاب من الشام لصناعة السفن وبناء الأسطول المصري، وسارت عليه القوافل التجارية التبادلية بين مصر والشام، وكان من أهمها تجارة

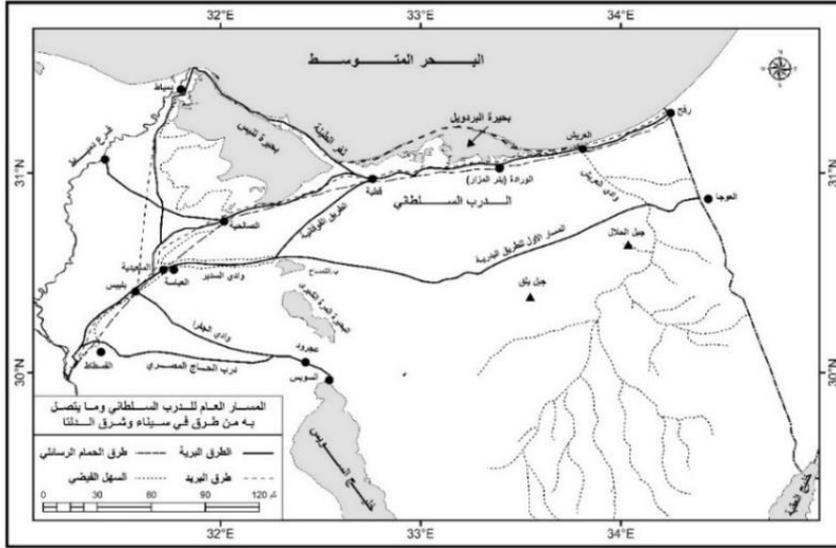
(١) حصن النصارى أو دير النصارى هي تل القلس، المرجع السابق، ص ٣٨-٣٩.

المنسوجات والفواكه وتجارة الثلج التي ترجع لأسباب جغرافية لانخفاض درجة الحرارة بالشام عن مصر<sup>(١)</sup>. أيضا يعد طريق الشمال جزء من الطريق الذي سارت عليه جيوش "عمرو بن العاص" لفتح مصر عام ٦٤١ م وإنهاء الحكم الروماني وترتب على ذلك بدء الفتوحات الإسلامية بإفريقيا وتحول مصر لدولة إسلامية وإنهاء الحكم الروماني بها. فضلا عن الهجرات المتبادلة بين مصر والشام بمختلف الفترات وعلى اختلاف مسميات تلك الهجرات في ذلك الوقت.

ولعل ذلك الطريق بأهميته وتاريخه الطويل يشهد لسيناء بأنها كانت عامل وصل بين جناحي الوطن العربي ومعبرا لمصر وإفريقيا وليست عامل فصل لمظاهرها الطبيعية التي اكتسبتها أحيانا صفة الحد والفاصل الجغرافي.

(١) نظرا لارتفاع درجة الحرارة بمصر صيفا ولوجود الثلج ببلاد الشام فترة طويلة من العام لانخفاض درجة الحرارة هناك فكان الثلج ينقل من الشام لمصر صيفا عبر منازل الدرب السلطاني. وقد ذكر ابن فضل الله العمري في "التعريف بالمصطلح الشريف"، ج٦، ص ٢٥٦-٢٥٧، أنه في العصر المملوكي كان الثلج ينقل من دمشق إلى حضرة السلطان بقلعة الجبل في صهاريج معدة لذلك ولإضافته لبعض المشروبات واستخدامه في تبريد المياه صيفا، وقد اهتم بتوضيح خط سير قوافل نقل الثلج برا وبحرا، وبمراكز نقله البرية والتي تبلغ (٧١) والتي لا تعمر بالهجن إلا أو ان نقل الثلج الذي يمتد من حزيران حتى تشرين الثاني، وأشار إلى أن الثلج لا يصل متوفرا إلا إذا أخذ من الثلج المجمد، وأجيد كبسه واحترز عليه من الهواء لأنه أسرع إذابة له من الماء. وقد أعدت دراسة حديثة اهتمت بعملية حفظ ونقل الثلج خاصة أن في هذا الزمن كانت مدة السفر أطول، وأشارت إلى وجود فنيات لم يذكرها الكتاب قديما حتى لا يذوب الثلج، ويمكن مراجعتها عند: حجازي عبد المنعم سليمان: الثلج والثلاجون في مصر وبلاد الشام في العصر المملوكي، حولية سمنار التاريخ الإسلامي والوسيط، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، العدد ١، مجلد ١، ٢٠١١، ص ٢٥٩-٢٩٥.





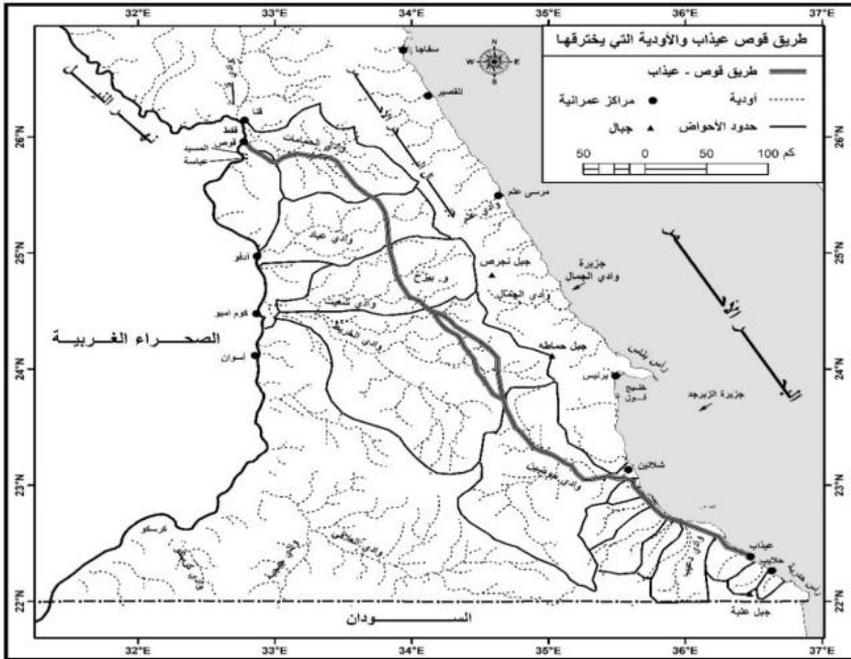
المصدر: عبد العال عبد المنعم الشامي ٢٠٢٣، بتصرف، ج ٢، ص ١٣٥ و ١٣٨ و ١٤٨.

شكل (٣ أ-ب-ج) مسار الدرب السلطاني قبل وبعد زوال الفرما وما يتصل به من طرق في سيناء

### ب) طريق قوص - عيذاب "طريق وادي حوضين"

يمثل طريق قوص عيذاب حلقة من حلقات التجارة العالمية في العصر الوسيط فقد كانت الغاية التجارية هي السبب لقيامه لربط عالم المحيط الهندي بعالم البحر المتوسط من خلال التجارة العابرة به، وأضافت الوظيفة الدينية بنقل الحجيج أهمية أخرى له، فضلا عن أهميته للقبائل التي تقطن الصحراء الشرقية، كما جرى على مساره مهام إدارية / سياسية كالبريد كون عيذاب ثغر من الثغور الساحلية بجنوب شرق مصر.

حددت الخصائص الجغرافية مسار الطريق حيث يبدأ من قوص على نهر النيل حتى عيذاب على البحر الأحمر متخذاً اتجاه من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، ورغم وجود العوائق التضاريسية المتمثلة بمرتفعات الصحراء الشرقية لكن شكلت الأودية مسالك طبيعية لمساره كوادى حوضين الذي يتجه للبحر الأحمر ووادي شعيت ووادي خريط اللذان ينتهيان لوادي النيل، شكل (٤) ويعد من أطول طرق الصحراء الشرقية إذا يبلغ طوله حوالي ٨٠٠ كم.



المصدر : من إعداد الباحثة واعتماداً على الخرائط الطبوغرافية ١ : ٥٠,٠٠٠ وبيانات DEM

شكل (٤) مسار طريق قوص - عيذاب عبر أودية الصحراء الشرقية

ورغم وقوع الطريق بأرض قفر وجفار لكن به عيون ماء تساعد المسافرين على سلوكه ، وقد ذكر القلقشندي إن المسافر في هذا الطريق يسير في قفار وجبال يبدأ من كيمان قفط إلى ماء يسمى ليطة<sup>(١)</sup> على مرحلة من الكيمان، به عين تنبع وليست جارية، ثم منها إلى ماء يسمى الدريح على القرب من معدن الزمرد ، به عين صغيرة يسقى منها من الماء ما شاء الله، وهي لا تزيد ولا تنقص، ثم منها إلى حميثة حيث قبر سيدي أبي الحسن الشاذلي، وهناك عين ماء يستقى منها، ثم منها إلى عيذاب، وهي قرية صغيرة على ضفة بحر القلزم في الشمال إلى الغرب، وعلى مقربة منها عين يسقى منها<sup>(٢)</sup>.

تختلف طبيعة الطرف الآخر من الطريق والمقابلة لعيذاب وهي قوص، فعند الحموي وصفها مقلوب عن وصف القلقشندي لعيذاب، حيث يقول "قوص بالضم ثم السكون، وصاد مهملة، وهي قبطية: وهي مدينة كبيرة عظيمة واسعة قسبة صعيد مصر، بينها وبين الفسطاط اثنا عشر يوماً، وأهلها أرباب ثروة واسعة، وهي محطّ التجار القادمين من عدن وأكثرهم من هذه المدينة، وهي شديدة الحرّ لقربها من البلاد الجنوبية، وبينها وبين قفط فرسخ وهي شرقي النيل، بينها وبين بحر اليمن خمسة أيام أو أربعة، وقوص في الإقليم الأول، وطولها من جهة المغرب خمس وخمسون درجة وثلاثون دقيقة، وعرضها أربع وعشرون درجة وثلاثون دقيقة<sup>(٣)</sup>. وهذا يدل على مكانة قوص وطبيعتها على ضفة النيل بسهله الفيضي وثرواتها التي اكتسبتها من مقوماتها الجغرافية.

(١) الصواب اللقطة ولكنها وردت محرفة عند القلقشندي.

(٢) القلقشندي (أبي العباس أحمد، ت ٨٢١هـ - ١٤١٨م) كتاب صبح الأعشى، جزء ١٤، دار الكتب السلطانية، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩١٩، ص ص ٣٧٤-٣٧٥.

(٣) الحموي: مصدر سبق ذكره، ٤١٣.

وقد وصف ابن جبير<sup>(١)</sup> والتجيبى السبتي<sup>(٢)</sup> منازل الطريق في رحلتها بالقرن الثاني والثالث عشر الميلاديين على التوالي، حيث وصفا محطات التوقف والأبار التي ارتبطت بها وأهمها اللقيطة وشاغب، والقوافل التجارية الواردة والصادرة ونوعية السلع، ومظاهر السطح وغير ذلك. وقد اتفقا في الكثير، وأضاف السبتي مشاق أكثر للرحلة من سوء معاملة الأعراب للحجيج والمسافرين.

يرتبط بميناء عيذاب طرق أخرى فرعية وهى طريق أسوان - عيذاب وأدفو - عيذاب. ويرتبطان أيضا بمسارات الأودية ويتطابقان مع الطريق الرئيسي قوص - عيذاب في مراحلها الأخيرة.

### ج) طريق قفط - القصير " طريق وادي الحمامات "

يبلغ طول الطريق حوالي ١٩٠ كم ، ويرجع تاريخ نشأته إلى الفترة الفرعونية فقد كان من الطرق التجارية في مصر منذ العهود القديمة، شيده الفراعنة لاستغلال محاجر ومناجم الصحراء الشرقية حيث قاموا بقطع الأحجار لبناء معابدهم في الصعيد والدلتا، واستخرجوا منه الذهب. وحمل الطريق عدة مسميات أهمها: طريق الحمامات وطريق الحج القديم، كما كان طريقًا لجلب الأحجار من المناجم الفرعونية.

(١) ابن جبير (أبو الحسين محمد بن أحمد بن جبير الكنانى الأندلسى البلسنى، ت ٦١٤هـ - ١٢١٧م) رحلة ابن جبير، طبع ونشر عبد الحميد أحمد حنفى، ط ١، القاهرة، (ب ت)، ص ٥٢-٥٨.

(٢) السبتي (القاسم بن يوسف بن محمد بن على التجيبى - ت ٧٣٠هـ - ١٣٢٩م) مستفاد الرحلة والاغتراب، تحقيق عبد الحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب بليبيا وتونس، ١٩٧٥، ص ص ١٩٧-٢٠٥.

ذكر طريق قفط - القصير بخريطة الذهب الفرعونية المتواجدة بمتحف تورين والمعروفة "ببردية تورين" وتصف الخريطة الطريق إلى مناجم الذهب في وادي الحمامات الذي يربط بين مركز قفط في قنا والقصير على البحر الأحمر، وترجع إلى عصر الملك سيتي الأول، أي في الربع الأخير من القرن الثالث عشر قبل الميلاد.

في عصر البطالمة كان الطريق يمثل طريق التجارة المطروق للهند والحجاز وإفريقيا أيضا لارتباطه بموانئ البحر الأحمر، وقام البطالمة بحفر آبار وإنشاء مخازن للبضائع به، وظل الطريق يؤدي وظيفته في العصر الإسلامي خاصة بعد استخدامه كطريق للحج، لذلك ينتشر بهذا الطريق حصون المراقبة ومحطات الراحة وتزويد القوافل بالمياه والتي يعود بعضها في نشأته للعصور الفرعونية والرومانية، شكل (٥) وقد استخدم بعضها في العصر الإسلامي أيضا.

وتتمركز المناطق الدفاعية الممثلة في الأبراج والحصون بالطريق إما على قمم الجبال أو في بطون المنحدرات ، كما تنتشر به أطلال محطات التوقف للمسافرين والتي يحمل أغلبها أسماء عربية لظواهرات طبيعية إما الجبال أو الأودية القريبة منها وأهمها اللقيطة و أم الفواخير<sup>(١)</sup>. وقد سجل العديد من المسافرين والعاملين على هذا الطريق ما يدل على وجودهم به، فينتشر به الأثار والنقوش على الأحجار والآثار الفرعونية والرومانية ، كما يقع عليه الكثير من أضرحة أولياء الله الصالحين في العصر الإسلامي مثل ضريح الشيخ عبدالله.

(١) حسن: سمية مصطفى على حسن: جيوأركيولوجية الحصون على طريق قفط - القصير من عهد الدولة القديمة وحتى العصر اليوناني الروماني، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، المجلد (٥٢) العدد (٧٨) ٢٠٢١، ص ٤٥.

رغم أن الطرق السابق ذكرها جاء ذكرها عند العديد من الرحالة والمؤرخين العرب مثل ابن جبير وياقوت الحموي وغيرهم، وتمت دراستها من قبل بعثات أجنبية عديدة في القرن الماضي والحالي لكن حظى طريق قفط / القصير بأكثر الدراسات لاكتشاف المناجم الرومانية والآلاف من النقوش الفرعونية والرومانية وكذلك شواهد الميناء القديم على البحر الأحمر، ومن الدراسات التي ركزت على وادي الحمامات: دراسة Morel (٢٠٢٢)<sup>(١)</sup>. كما أشير له ولطريق عيذاب ضمن دراسات طرق الصحراء الشرقية ومنها: دراسة Fuchs (١٩٨٩)<sup>(٢)</sup> ودراسة Judd (٢٠٠٩)<sup>(٣)</sup> ودراسة Lankester (٢٠١٣)<sup>(٤)</sup>.

نتيجة لضعف العوامل التي ساعدت على استمرار الطريق ، فقد كانت شهرة قفط ترتبط بالذهب حيث شكلت قاعدة اقتصادية ومخزناً للذهب المستخرج من مناجم أم الفواخير بالحمامات، ومع نضوب المعدن وعدم استغلاله تقلص دور

(1) Morel V, Maitre J, Vanhulle D (2022) Landscape Laboratory: (Re)Exploring Rock Art at Wadi Hammamat, Conference: Origins 7. The 7th International Conference "Origin of the State. Predynastic and Early Dynastic Egypt" At: INHA, Paris. DOI:10.13140/RG.2.2.15603.60960.

(2) Fuchs, G. 1989. Rock engravings in the Wadiel-Barramiya, Eastern Desert of Egypt. The AfricanArchaeological Review 7: 127–153.

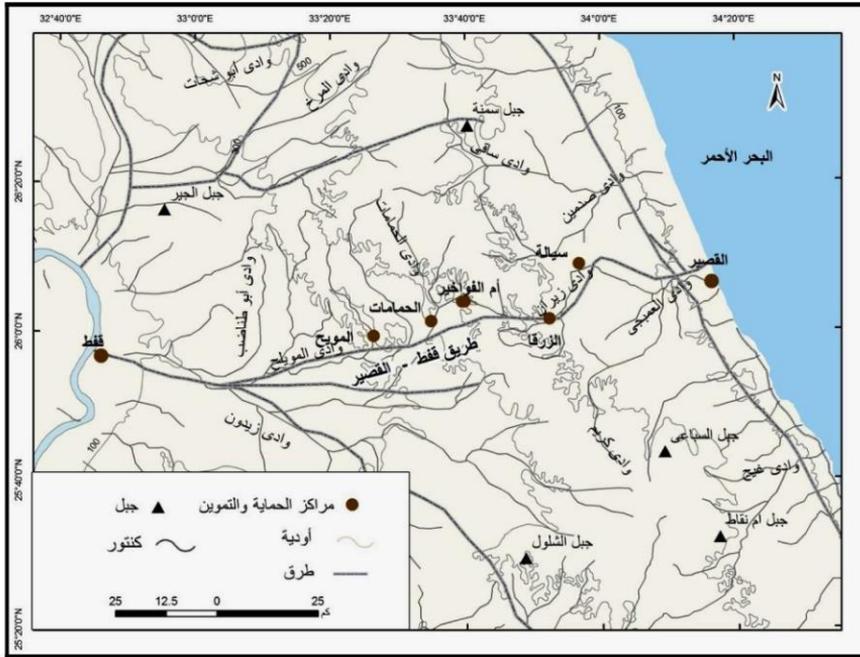
(3) Judd, T. 2009. Rock art of the eastern desert of Egypt. Content, comparisons, dating and significance, BARInternational Series 2008. Oxford: Archaeopress.V 141,pp 196–199.

(4) Lankester, F. 2013. Desert boats–predynastic and pharaonic era rock–art in Egypt’s Central Eastern Desert: Distribution, dating and interpretation, BAR International series 2544. Oxford: Archaeopres.

قفط التجاري وخبؤ دورها وبالتالي استمرار ازدهار الطريق، فورثت قوص قفط وازدادت أهميتها ببروز ميناء عيذاب وبالتالي ازدهر طريق قوص - عيذاب.

مما سبق يتضح أن الطرق بالصحراء الشرقية لا تقل أهمية عن طرق سيناء سواء في الأهمية الحربية والعسكرية أو الاقتصادية والدينية. فعلى هذه الطرق وما يتصل بها من مؤانئ استجلب البطالمة أعداد كبيرة من الأفيال الإفريقية لاستخدامها في الحروب، وقد اشتهرت الصحراء الشرقية بانتاج المعادن والأحجار منذ عصر الدولة القديمة، وظلت تلك الطرق مطروقة في العصر الوسيط لخدمة النشاط نفسه من استخراج ونقل وتجارة الأحجار والمعادن، وكذلك لنقل تجارة العبور بموانئ البحر الأحمر وواردات مصر من الهند وإفريقيا وشبه الجزيرة العربية والصين وغيرهم خاصة تجارة البخور والتوابل وأهمها الكارم.

وزادت أهمية تلك الطرق حينما شهدت تغير طريق نقل الحجيج إلى مينائي عيذاب والقصير ومنها لجة. حتى بعد انتهاء الدور الديني ظلت الأضرحة المنتشرة بامتداد تلك الطرق تجلب العديد من الزائرين ، وربما كان أصحاب الأضرحة على الطريقين من الحجاج المتجهين لمكة أو بعض أتباع الزاهد الصوفي "أبو الحسن الشاذلي" ١١٩٧م - ١٢٥٨م (أتباع الطريقة الشاذلية) ففي كل عام يتوافد الآلاف على وادي وجبل حميثة لزيارة مقام الشاذلي فيما يسمى بالحج الأصغر. ولعل وجود هذه الأضرحة ما يؤكد أن الصحراء الشرقية لم تكن مكان ناءٍ ومنعزل.



المصدر : سمية مصطفى على حسن: ٢٠٢١، ص ٤١ .

### شكل (٥) طريق قفط - القصر عبر أودية الصحراء الشرقية

#### ثالثا : الضوابط الجغرافية لإقامة المنازل الحربية والموانئ البحرية.

قبل أن نبدأ في عرض المنازل والموانئ على السواحل يجب التنويه أن الظروف الجغرافية حددت مسار الطرق البرية أيضا. ومن خلال دراسة خصائص السواحل بالجزء الأول من الدراسة يمكننا أن نعرض للضوابط الجغرافية التي حددت موضع منازل الدرب السلطاني الممتدة بطول الساحل الشمالي لشبه جزيرة سيناء، وكذلك ضوابط إنشاء الموانئ بالساحل الغربي للبحر الأحمر. حيث تؤثر بعض العوامل الطبيعية مثل امتداد خط الساحل وتوافر المياه "السطحية والجوفية" وغير ذلك على اختيار تلك المواضع المهمة.

## أ) توافر المياه.

اعتمدت المنازل الحربية والموانئ بشمال سيناء والبحر الأحمر على المياه الجوفية بشكل كبير عن المياه السطحية وذلك إما لقلّة سقوط الأمطار أو لتخزين المياه في موسم المطر في آبار وعيون لاستخدامها بموسم الجفاف. على كل الأحوال كانت مواضع توافر المياه العذبة من المواضع الجاذبة والمختارة لقيام المستقرات البشرية بأنواعها وإنشاء والموانئ. وتقسم مصادر المياه إلى:

١- المياه السطحية : تعد الأمطار مصدرا للمياه السطحية والجوفية أيضا. وتسقط الأمطار بشكل أساسي في فصل الشتاء وأحيانا في فصل الربيع ، ففي شمال سيناء تتركز الأمطار في المنطقة الساحلية الشمالية ، وتزداد تدريجياً بالاتجاه شرقاً، فأغزر جهات سيناء مطراً هي رفح حيث تزيد معدلات الأمطار السنوية عن الجهات الغربية.

تمد الأمطار أيضا الأودية الجارية بالمياه، فلا تتوافر المياه السطحية بشكل ملحوظ بالسهول الساحلية في شمال سيناء إلا بوادي العريش. فيعد أعظم أودية سيناء على الإطلاق، وتبلغ مساحة حوضه ١٩٥٠٠٠ كم<sup>٢</sup>، وتقدر كمية المياه الساقطة سنويا على هذا الحوض نحو ١١٠١ مليون متر<sup>٣</sup> سنويا<sup>(١)</sup> ولعظم امتداد الوادي وروافده يتحول لنهر حقيقي حينما تجرى فيه السيول، وعند انتهاء موسمها يعود للجفاف ولكن بعدما يكون قد تم تغذية عددا كبيرا من الآبار السطحية والهرايات بالمياه ، فضلا عن تغذية خزان المياه الجوفي الواقع بالرواسب النهرية بدلتا الوادي ويتم الاستعانة بها مرة أخرى، أي أنه يمثل موردا للمياه السطحية والجوفية أيضا.

(١) السيد السيد الحسيني: مرجع سبق ذكره، ١٩٨٢، ص ١٢١.

أما بساحل البحر الأحمر فتقل المياه السطحية لانخفاض معدل سقوط الأمطار، لكنها تسقط فجائية فتحدث سيولا جارفة، رغم ذلك يستفاد ببعض كمياتها لتغذية الآبار بالخزان الجوفي. وتتلقى بطون الأودية التي يمتد بها طريقي قوص - عيذاب وقفط - القصير قدرا لا بأس به من الأمطار وخاصة في مناطق خط تقسيم المياه بجبال البحر الأحمر<sup>(١)</sup>، وتُخزن في شكل آبار فكان اختيار ومد الطريق في بطون الأودية نتيجة لتركز المياه الجوفية برواسب أودية الحمامات وعباد وشعيت وخريط ووادي حوضين، راجع شكل (٤).

## ٢- المياه الجوفية :

توجد المياه الجوفية إما قريبة من السطح والتي تتجمع ببطون الأودية والرواسب الرملية ويطلق عليها مصطلح "الرشح" ومن مزايا هذا النوع من طبقات المياه الجوفية أنه يمكن الوصول إليه بعمق يتراوح من ٢-٨ متر. وإما توجد على أعماق بعيدة وبطبقات جيولوجية أعمق يمكن أن تصل في المتوسط إلى ٥٠ متر.

وتقوم الأمطار بتغذية الكثبان الرملية الممتدة بطول السهل الساحلي بشمال سيناء، فلهذه الكثبان قدرة كبيرة على امتصاص مياه الأمطار التي تسقط على ساحل سيناء المتوسط والتي تبلغ نهايتها العظمى وخاصة في أقصى الشمال الشرقي

(١) يقصد بخط تقسيم المياه أو المقسم الهائي Water Divide الخط الوهمي غير المنتظم الذي يمر بقمم المرتفعات الفاصلة بين نظم التصريف الهائي المتجاورة أو النظم المتقابلة، ومنها خط تقسيم المياه الذي يفصل بين نظم التصريف الهائي التي تصب في البحر الأحمر شرقا والتي تصب في النيل غربا. راجع: محمد مجدي تراب، الموسوعة الجيومورفولوجية، حقوق الطبع للمؤلف، ٢٠١١، ص ٣٣٩.

عند رفح حوالي ٢٠٠ ملليمتر<sup>(١)</sup>. لذلك تزداد كمية المخزون من المياه بالآبار وكذلك جودتها ونقائها بالاتجاه شرقا عن آبار الجانب الغربي من السهل الساحلي لوجود المستنقعات والبحيرات المالحة والسبخات وملاحات سهل الطينة.

ويمكن الحصول على المياه المختزنة بالكثبان عن طريق حفر الآبار. وتمثل الرواسب النهرية بدلتا وادي العريش خزان طبيعي للمياه الجوفية ويتداخل معها رواسب أخرى بحرية كطبقة الحجر الرملي الجيري (الكركار) ويمكن الوصول للمياه على أعماق تتراوح من ٣-٢٥ متر دون سطح الأرض.

أدى توافر المياه لبقاء واستمرار بعض المستقرات البشرية وخاصة الثغور ومنها العريش وكذلك العديد من المحطات على طول الدرب السلطاني، كما كان للآبار الجوفية التي تكونت في أو بالقرب من بطون أودية الصحراء الشرقية دورا كبيرا في استمرار دور الطرق من بدايتها عند وادي النيل غربا إلى ساحل البحر الأحمر شرقا حتى بعد انتهاء دور الموانئ على السواحل وتوقف الحجيج والتجارة البحرية بهذه الطرق. بل كانت المياه سببا في استمرار موانئ البحر الأحمر لفترات طويلة قبل اندثارها ومنها عيذاب. وكانت أيضا سببا في اندثار بعضها بعد مدة قصيرة كما حدث مع القلزم فلم ينتهي دورها لأسباب سياسية ودينية فقط بل لجغرافية أيضا وأهمها وقلة مواردها من المياه العذبة.

### (ب) الارتفاعات

رغم أن إقليم السهول الساحلية بشمال سيناء يعد منطقة منبسطة تتخللها بعض التنهيدات الجغرافية المتباعدة المتناثرة إلا أن التلال الرملية به يتراوح ارتفاعها

(١) محمد صفى الدين أبو العز: مورفولوجية الأراضي المصرية، دار غريب للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٥١٨.

ما بين ٢٠٠ متر قرب الساحل إلى ٥٠٠ متر بالداخل ، وتظهر بشكل تلال قباية لها أهمية كبيرة في استخدامها كمناطق مراقبة وحراسة واستكشاف للعدو القادم من البحر، أو كمناطق استشرافية وحماية على طول الطريق.

كذلك الحال بسواحل البحر الأحمر فالارتفاعات ساعدت على حماية السواحل وخاصة الموانئ من الرياح الشديدة، وكذلك شكلت مناطق استكشافية وحصون بالطرق لحماية قوافل الحجيج والتجارة وبعثات التعدين بالصحراء الشرقية، فضلا عن دورها في توافر المياه من خلال استقبالها لكميات أكبر من الأمطار تنصرف منها لبطون الأودية ومن خلالها تتغذى الآبار وتستخدم لتزويد المسافرين والهارين على اختلاف وجهاتهم وتصنيفهم.

### ج) خط الساحل

يجدد عمق خط الساحل صلاحية إنشاء موانئ أم عدم إقامتها ، فمن خلال دراسة الخصائص الجيومورفولوجية للسهول الساحلية بشمال سيناء يمكننا أن نحدد الضوابط الطبيعية التي يمكن من خلالها تخير المناطق الأصلح لإقامة الموانئ. فيتميز خط الساحل بسيناء الشمالية بانخفاضه وقلته انحداره ، وكذلك بضحولة المياه بفعل تراكم إرسابات دلتا النيل التي تجلبها التيارات البحرية<sup>(١)</sup> فنجد أن خط عمق ٢٠٠ م يبعد عن العريش حوالي ٤٥ كم. كما أن استقامة هذا الساحل وخلوه من الرؤوس جعله ساحل مكشوف، فضلا عن تكوينه كساحل رملي معرض للرياح الشمالية الغربية التي تشتد في أغلب الأحيان حتى يستحيل على السفن الاقتراب منه لشدة هياج الأمواج، وقد ذكر شقير أنه ليس في هذا الساحل ما يصلح ليكون ميناء للسفن إلا خليجاً صخرياً صغيراً بين مدينة العريش

(١) جمال حمدان : مرجع سبق ذكره، ص ٥٦٤.

والشيخ زويد يدعى جرف الحصين عند بئر المصيدة فإنه إذا اعتني به صلح لأن يكون ميناء للسفن الصغيرة<sup>(١)</sup>.

هذا الساحل الضحل المكشوف والخلي من الرؤوس تقريبا كان موضعا مناسباً لإقامة المنازل الحربية لحمايته أكثر منه موضعا لإقامة الموانئ البحرية.

أما خط الساحل بالبحر الأحمر فيتميز بالعمق نظراً لنشأته الانكسارية، ويتميز بوجود العديد من الخلجان والرؤوس التي يشكل بعضها موقعا مناسباً لإقامة الموانئ خاصة إذا اقترنت بسهل ساحلي عريض نسبياً تكون نتيجة لتلقي الساحل رواسب مصبات الوديان المنحدرة من جبال البحر الأحمر.

#### (د) هبوب الرياح

أحيانا تكون الرياح نعمة وأخرى تكون نقمة، فوجود الرياح يساعد على توجيه السفن وزيادة سرعتها مما يخفف مشاق العمل عن الملاحين خاصة في الفترة الإسلامية بإمكاناتها الفنية المختلفة عن الامكانات البحرية بالعصر الحديث.

في المقابل أحيانا يتجنب قيام موانئ بمواقع ساحلية معينة لهبوب الرياح طوال العام من جهة محددة وبالتالي صعوبة ذلك على السفن، فسيادة الرياح التجارية الشمالية في النصف الشمالي من البحر الأحمر، والتي تهب طوال العام ويمتد نفوذها حتى دائرة العرض ٢١° شمالاً وقفت عائقاً أمام السفن الشراعية القادمة من الجنوب في مواصلة الإبحار شمالاً، ومن ثم تصبح مضطرة لإفراغ حمولتها على الشاطئ في المراسى الواقعة في مثل هذه العروض، ولذلك كانت الظروف الطبيعية بموانئ جنوب البحر الأحمر بمصر أفضل من ظروف الموانئ

(١) نعوم بك شقير: مرجع سبق ذكره، ص ١٠.

الشالية به، لهذا السبب كان لابد من قيام موانئ بالجنوب وتم اختيار مينائى عيذاب والقصير نتيجة لتلك الظروف.

أيضا ساعدت الرياح القوية على شدة هياج الأمواج بساحل المتوسط ومنعت السفن من الاقتراب من الساحل في فصل الشتاء والخريف فعملت على حماية الساحل من غارات الأعداء وخاصة الصليبيين في هذين الموسمين من العام.

### هـ) رواسب مصبات الأودية.

توفر مصبات الأودية بما تجلبه من رواسب أماكن رسو آمنة وصالحة لقيام المرافئ والموانئ، وكما ذكر سابقا فنظرا لطبيعة خط ساحل شمال سيناء المنخفض لم يصلح لإقامة ميناء طبيعى، أما بساحل البحر الأحمر فتصب العديد من الأودية التي تنبع من مرتفعات الصحراء الشرقية في البحر الأحمر وأهمها وادي الحوضين ووادي الحمامات بجانب أودية أخرى صغيرة، وكان لها دورا كبيرا في قيام المرافئ والموانئ، وذلك لأن المسطحات البائية بالمناطق الحارة تمثل بيئة ملائمة لتكوين الشعاب المرجانية وخاصة قرب السواحل نظرا لتوافر عامل آخر يزيد من نموها وهو ضوء الشمس. بالتالي فالموانئ المقامة على سواحل المسطحات بالمناطق الحارة والدفيفة تعاني من وجود الشعاب المرجانية التي تحول دون بلوغ السفن للشاطئ ويستلزم ذلك نقل الركاب والبضائع من السفن بقوارب صغيرة إلى الشاطئ مع وجود خطورة أيضا.

ولكن في حالة توافر مصبات الأودية فإنها تصرف رواسبها في ساحل البحر فتعمل على إحداث ثغرة في نطاق الشعاب المرجانية مما يسهل وصول السفن إلى الشاطئ، أو تمنع نمو الشعاب حيث تمنع عكارة وثقل الرواسب من نموها. وقد توافر لميناء عيذاب الموقع الملائم لقيامه بفضل رواسب وادي عيذاب (حوضين)

والتي تجلبها مياه السيول المتدفقة في أعقاب الأمطار التي تصيب الكتلة الجبلية المرتفعة المشرفة والقريبة من الساحل.

بجانب ذلك تشكل بطون الأودية مسار للطرق العرضية بين البحر الأحمر ووادي النيل - أو العكس - بالإضافة إلى تأمين حاجة المسافرين على الطريق من المياه العذبة من خلال الآبار الجوفية المنتشرة بها والتي تحتزن المياه المنصرفة لتلك الأودية من منابعها بمرتفعات البحر الأحمر.

#### رابعا: النماذج التطبيقية للمنازل الحربية والموانئ البحرية بسواحل سيناء:

يتناول هذا الجزء من الدراسة المنازل الحربية على امتداد الدرب السلطاني بالسواحل الشمالية لسيناء والمطلّة على البحر المتوسط، والتي تشمل موضعين للشغور أيضا وهما العريش والفرما حيث تعد المدينتين ثغر ومنزلة حربية في نفس الوقت. ويعد الطريق مثلا ونموذجا فريدا للتكامل بين الجغرافيا والتاريخ. وبمراجعة شكل (٣) يتبين موقعه الاستراتيجي والمهم في الربط بين مصر بل وإفريقيا كلها مع الجانب الآسيوي. ثم تعرض الدراسة لأهم الموانئ البحرية بالساحل الغربي للبحر الأحمر.

#### أ) المنازل الحربية (متضمنة أهم الشغور)

رغم صلاحية البحر المتوسط بشمال سيناء للملاحة لكن في تلك الفترة الزمنية كان يصعب إقامة موانئ علي ساحله بشكل مباشر إلا في حالة وجود مرفأ طبيعى وخاصة في شبه جزيرة سيناء. ومع ذلك لم يكن يتعذر نزول القوات البحرية إلى الشواطئ المصرية أو توغلها داخل الدلتا والمعمور المصري فقد استخدمت مواضع التقاء مصبات أفرع النيل القديمة بشرق الدلتا كمنفذ طبيعى لدخول السفن إلى المعمور المصري.

كما أن الظروف المناخية لم تساعد السفن على الإبحار في البحر المتوسط بأشهر الشتاء ( من أكتوبر حتى فبراير) فكانت أشهر الربيع والصيف هي الصالحة للملاحة، بالتالي حتمت طبيعة خط الساحل السينائي أن تنتشر عدة رباطات وثورور كحصون ساحلية في مواجهة الغزو والقرصنة البحرية<sup>(١)</sup> أيضا كانت بحيرة البردويل عائقا طبيعيا أمام التوغل في أرض سيناء من جهة البحر.

وعلى مسافة ليست بعيدة من ساحل البحر امتد أهم طرق مصر الخارجية وهو الدرب السلطاني والذي تعددت محطاته واختلفت أهميتها. اتخذت بعض هذه المحطات كثغور ومنها العريش والفرما ومنها المنازل الحربية والتي استخدمت أيضا كمحطات بريدية ومنها العريش وغيرها. وسوف يتم القاء الضوء على هذه الثغور والمحطات فيما يلي :

#### ١- الثغور.

تتعدد الثغور بسواحل سيناء وعلى امتداد الدرب السلطاني، لكن يعد ثغرا العريش في الشرق والفرما في الغرب أهم ثغرين على الدرب لموقعهما الاستراتيجي، وذلك قبل سقوط الفرما وزوالها، وسوف يتم تطبيق الدراسة على هذين الثغرين.

#### - ثغر العريش.

رغم أن مدينة العريش ليست أول ثغور مصر ورباطاتها الساحلية في شمال سيناء إذ يسبقها رباط الشجرتين عند بداية الحدود إلا أنها كانت أول مدينة لها

(١) عبد العال عبد المنعم الشامي: مدن الدلتا في العصر العربي، من الفتح العربي حتى الفتح العثماني، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧، ص ص ١٩٥-١٩٦.

قيمتها ووزنها الحربي لحجم عمارتها وسكانها، ويرجع ذلك للثقل البشري وللمقومات الطبيعية. فالمدينة تقع على الضفة اليسرى لوادي العريش وهو أكبر وأضخم أودية سيناء كلها، وقد ساهم هذا الوادي في نشأة المدينة واستمرار قيامها، ومكنت تربته السكان من قيام نشاط زراعي يضمن لهم سد حاجتهم وحاجة حيواناتهم، وكذلك وفرت تلك التربة مادة لبناء المساكن وبالتالي يتوفر للسكان عامل البقاء وعدم الانتقال وهجر المكان.

ونقل عن ابن عبد الحكم: أن الجفار بأجمعه كان أيام فرعون موسى في غاية العمارة بالمياه والقرى والسكان، وأن قول الله تعالى في سورة الأعراف: وَدَمَّرْنَا مَا كَانَ يَصْنَعُ فِرْعَوْنُ وَقَوْمُهُ وَمَا كَانُوا يَعْرِشُونَ (آية ١٣٧) كان عن هذه المواضع وأن العمارة متصلة منه إلى اليمن<sup>(١)</sup>.

أيضا لم يتوافر لأي مدينة بسيناء كلها هذا الموضع المميز بوقوعها على ضفة وادي بحجم وادي العريش، فيمثل موضعها منطقة مرتفعة نسبيا عما حولها بفضل وجود تكوينات رملية من تلك التي تسود هذا السهل الساحلي الشمالي لسيناء. وفي ضوء هذه الملامح الطبوغرافية، فإن ثغر العريش قد أصبح له موضع حصين بفضل وادي العريش المتسع عند مفيضه فهو بمثابة خندق شرقي للثغر، كما أن موقعها الداخلي نسبيا عن سيف البحر قد جعلها في مأمن من أن تطرقها السفن المعادية، وفوق ذلك فقد كان لها مرقب متقدم على "تل اليزك" أو ما سمي بعد ذلك بقبة النبي ياسر في هذا التل يشرف مباشرة على سيف البحر<sup>(٢)</sup>.

(١) المقرئزي (تقي الدين أبي العباس أحمد بن علي بن عبد القادر العبيدي المقرئزي، ت ٨٤٥هـ - ١٤٤٢م) كتاب المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقرئزية، جزء ١، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٨. ص ٣٩٠.

(٢) عبد العال عبد المنعم الشامي: (٢٠٢٣): مرجع سبق ذكره، ص ١٦١.

أيضا من عوامل نشأة واستمرار مدينة وثمر العريش وجود الكثبان الرملية التي تحتفظ بقدر كبير من المياه الجوفية الناتجة عن الأمطار أو المياه السطحية بوادي العريش. ويعد توافر المياه من عوامل قوة المكان واستمراره خاصة إن كان يمثل موضع مخافة أو استخدامه كنقطة دفاع ومراقبة.

ويلاحظ أن اسم العريش يرتبط بدلالة لغوية -جغرافية أيضا - فقد ذكر "شقير" أن العريش ما يستظل به، ويقال عرش فلان: بنى عريشا. ومثل هذا العريش يكون باستخدام جذوع النخل كدعائم يعلوها أغصان الشجر، وهذه العرائش هي سكن البدو فيما عدا الشتاء والربيع اتقاء للمطر والبرد، فإذا ارتفع المطر وزال البرد خبأوا خيامهم في القرى وبنوا لأنفسهم العرائش<sup>(١)</sup>.

ترتبط الدلالة الجغرافية هنا بالدلالة اللغوية وذلك من ذكر الزراعات وهو النخيل الذي تستخدم جذوعه كأعمدة تنصب عليها السقائف كما أن اللفظ "عريش" كان أيضا هو النمط السائد لاستخدام الأرض في العريش بمعنى من زراعاتهم الشهيرة عرائش العنب (الكروم) وهى السقائف للنبات والشجر المتسلق، ومن ثم يقال اعترش العنب العريش، وهذا دليل على وجود مورد مائي وتربة ملائمة لتلك الأشجار التي تستخدم جذوعها لبناء المساكن.

لذا أطلق العرب علي المدينة اسم العريش حيث وجدوا أهلها يسكنون في مظال من القش اليابس كما يفعل أهل البادية في الصيف فسميت محلثهم بالعريش، وهذا الاسم عوضا عن اسمها القديم "رينوكلورا" ويعنى مجذوم الأنف حيث كانت تمثل منفى للمحكوم عليهم بالإعدام ثم استبدل الحكم بجذم الأنف<sup>(٢)</sup>.

(١) نعوم بك شقير: مرجع سبق ذكره، ص ٣٧٣.

(٢) المرجع السابق مباشرة، ص ١٧٠.

شهدت العريش معارك عدة على مر العصور التاريخية وليس في الفترة الإسلامية فقط كونها أول مدينة مصرية يمكن أن تواجه الجيش القادم تجاه البلاد المصرية، وقد شهدت عدة معارك في الفترة الإسلامية سواء في عصر الولاة أو الدول.

كانت الحملات الصليبية أهم ما شهده ثغر العريش من أخطار أثناء حكم الفاطميين والأيوبيين، لكن قبلها شهدت المدينة عدة أحداث كان أهمها الموقعة التي دارت عام ٣٢٨هـ - ٩٣٩م بين محمد بن رائق أمير أمراء الخلافة العباسية والذي استولى على الشام، ومحمد بن طنج الإخشيد مؤسس الدولة الإخشيدية ووالي مصر ٩٣٥-٩٤٦م، وقد انتصر الإخشيد وتبع محمد بن رائق إلى الرملة وأسر نحو خمسمائة أسير من جنوده<sup>(١)</sup>.

شهدت العريش والدرج السلطاني أيضا صراعات داخلية بين الفاطميين وأواخر حكمهم خاصة الصراع بين شاور وضرغام والذي أدى لسقوط الدولة الفاطمية وقيام الدولة الأيوبية.

كذلك شهدت العريش صراعات بين الداخل والخارج من خلال الصراع الصليبي المصري وإن لم تقع المعارك بها فقد مرت بها الجيوش. فقد حدث عام ٥٥٣هـ غارات متبادلة بين الجيش الفاطمي والصليبي وقد عاد الفاطميين من هذه الغارات محملين بالخيول والأموال. ثم توالى الأحداث على الدرج السلطاني مروراً بالعريش ففي عام ٥٥٨هـ وصل الصليبيون إلى فاقوس وبلبيس، وفي العام التالي ٥٥٩هـ قاربوا بلبيس وهو العام الذي شهد وصول أسد الدين شيركوه وابن

(١) أبو عمر الكندي (أبي عمر محمد بن يوسف الكندي المصري، ت ٣٥٠هـ - ٩٦١م) كتاب الولاة وكتاب القضاة، هذبه وصححه رفن كست، مطبعة الأباء اليسوعيين، بيروت، ١٩٠٨، ص ص ٢٨٩-٢٩٠.

أخيه صلاح الدين لمصر لإنقاذها، ثم تكرر نزول الصليبيين على الدرب السلطاني وصولاً إلى بليس مرورا بالعريش عام ٥٦٢هـ<sup>(١)</sup>.

وفي بداية الحكم الأيوبي لمصر ظلت العريش عرضة لأخطار الحملات الصليبية، فقد نقل المقریزی عن القاضي الفاضل: أنه في جمادى الآخرة سنة سبع وسبعين وخمسمائة، ورد الخبر، بأن نخل العريش قطع الصليبيين أكثره، وحملوا جذوعه إلى بلادهم، وملئت منه، ولم يجدوا مخاطبا على ذلك<sup>(٢)</sup>. وظل الخطر يدهمها لموقعها الاستراتيجي حتى نجح الناصر صلاح الدين الأيوبي في إزاحة الخطر الصليبي عن حدود مصر الشرقية.

أما عن تل اليزك فهو من مواضع الاستكشاف والاستطلاعات العسكرية الساحلية المهمة جدا بساحل العريش وعلى الدرب السلطاني، حيث كان الخطر الأكبر يأتي لمصر من جهة الشمال أو من الأمم مختلفة الثقافة والتي يفصلها عن مصر البحر المتوسط، وكان منها الخطر الصليبي. ويقع التل على ساحل البحر مباشرة شمال مدينة العريش وعند مصب الوادي مباشرة، شكل (٦) وبالتالي يوفر للحامية المتواجدة به الحصول الآمن على المياه العذبة.

ومن الشق الأول من اسمه (تل) يتبين أنه عبارة عن تكوين رملي قبلي شاطئي، يرتفع عن الكثبان التي حوله وتعلوه قبة تسمى قبة النبي ياسر. أما الشق الثاني (اليزك) فهو لفظ فارسي الأصل ويعنى حارس - حارس ليلي أو طلائع

(١) المقریزی (تقي الدين أحمد بن علي، ت ٨٤٥هـ - ١٤٤٢م) اتعاط الحنفاء بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، جزء ٣، تحقيق محمد حلمي محمد أحمد، المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية، لجنة إحياء التراث الإسلامي، القاهرة، ١٩٩٦، صفحات ٢٣٣ و ٢٦٢ و ٢٦٧ و ٢٨٢.

(٢) المقریزی: مصدر سبق ذكره، ١٩٩٨، ص ٣٩٠.

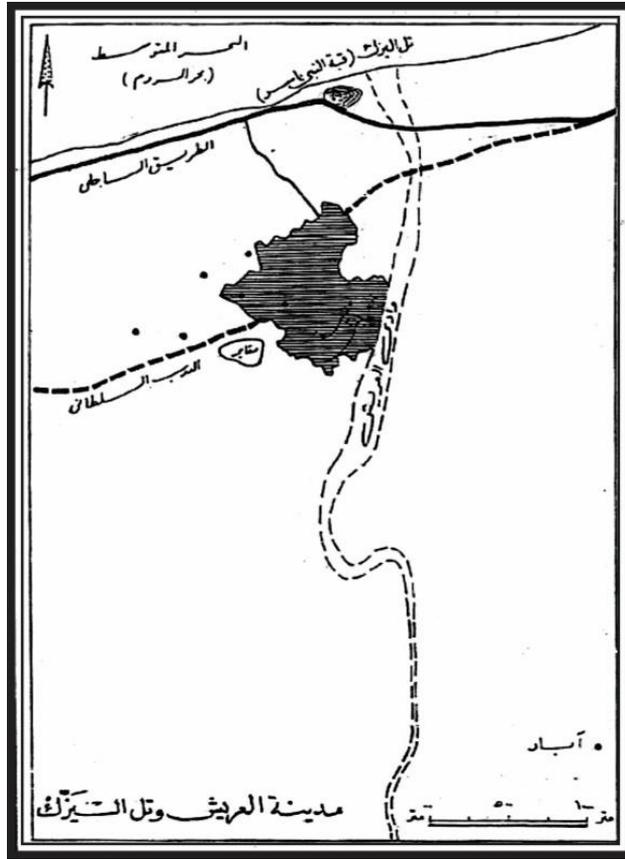
الجيش، ويأتي بمعنى مقدمة الجيش والحاميات الأمامية على أطراف البلاد وبمعنى رئيس الحراس ومقتني الأثر<sup>(١)</sup> وكل المعاني السابقة تدل على استخدامه منطقة مراقبة وثغر مهم جدا. ولأن أشهر الربيع والصيف كانت أفضل الفترات الصالحة للملاحة في البحر المتوسط في العصر الوسيط بالتالي كان يتزامن معها الإغارة على السواحل المصرية، لذلك كانت الثغور الساحلية ومنها تل اليزك تلقى أكبر قدر من الاهتمام بتزويدها بالجند والعتاد في تلك الفترة.

وقد احتفظ تل اليزك باسمه الدال على وظيفته الحربية منذ العصر الأيوبي فقد ذكره النابلسي في رحلته لمصر عام ١١٠٥هـ (١٦٩٣م) باسم تل اليزك فقال : وهناك يقال له اليزك وهو مكان مبارك ويقال أنه متصل بالغار الذي في بلاد الخليل عليه السلام<sup>(٢)</sup>.

---

(١) سعدى ضناوى : المعجم المفصل في المعرب والدخيل، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٤، ص ٤٦١.

(٢) النابلسي (عبد الغني بن إسماعيل، ت ١١٤٣هـ - ١٧٣١م) الحقيقة والمجاز في الرحلة إلى بلاد الشام ومصر والحجاز، تقديم وإعداد أحمد عبد المجيد هريدي، مركز تحقيق التراث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٦، ص ١٧٢.



المصدر : عبد العال عبد المنعم الشامي (٢٠٢٣)، جزء ٢، ص ١٧١ .

### شكل (٦) مدينة العريش وتل العيزك

- ثغر الفرما.

نالت الفرما "بيلوز سابقا" اهتمام الحكام والأمراء على مر العصور لموقعها الاستراتيجي على ساحل المتوسط حيث كانت عرضة لغارات الأعداء القادمين من الشمال ، فإن كانت العريش مفتاح مصر الشرقي فالفرما مفتاح مصر الشمالي البحري، ذكرها المقدسي بأنها قصبة الجفار ومجمع الطرق ومدح خيراتها وأسواقها وأشار لصعوبة طبيعتها لكثرة الرمال التي تعوق المسير بها، فضلا عن ملوحة

ماؤها<sup>(١)</sup>. لكنها تذكر في أغلب كتابات المؤرخين والرحالة بأنها مدينة عامرة اهتم الحكام بعمارتها وحماتها وإقامة الحصون والقلاع بها.

تقع الفرما عند أقصى أطراف الدلتا الشمالية الشرقية (شكل ٧) وعلى مقربة من مصب أحد أفرع النيل القديمة وهو الفرع البيلوزي (البيلوسي) ومن هنا اكتسبت اسمها "بيلوز" وقد اختلف الشامي وشقير في تحديد موضعها على أي ضفة من ضفتي الفرع، فقد ذكر الشامي أن ثغر الفرما قد شيّد على نهد من الأرض على الضفة اليسرى للفرع البيلوزي، وفي نفس الوقت كان هذا الثغر بعيدا عن سيف البحر إلا ببضع كيلومترات، وكذلك يشرف الثغر في غربه على بحيرة تنيس (المنزلة حاليا)<sup>(٢)</sup>، في حين يذكر شقير أن الفرما واقعة على ضفة الفرع البيلوزي اليمني بالقرب من مصبه في البحر المتوسط قبل أن يجف<sup>(٣)</sup>.

على أي حال أدى اندثار الفرع البيلوزي إلى فقد الفرما مكانتها نسبيا فقد ظلت مدينة حربية حصينة بأسوارها، لكن جفاف الفرع قلل من مكانتها التجارية وخاصة ارتباطها بالقلمز على البحر الأحمر حيث كان يربطها بالقلمز طريق قوافل صحراوي، بجانب ارتباطها بالمعمور بالدلتا وداخلية البلاد. كما أدى دخول الفرس إلى مصر عام ٦١٦ م إلى تدهور الفرما، ورغم سقوطها على يد الجيش العربي الإسلامي المتقدم لفتح مصر بقيادة عمرو بن العاص إلا أنه تم العناية بها كثغر حربي بعد ذلك لصد هجوم الروم، وشهدت وفود جماعات من الجيش

(١) المقدسي (أبو عبد الله محمد بن أحمد بن أبي بكر المقدسي المعروف بالبخاري، ت ٣٨٠ هـ - ٩٩٠ م) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، الطبعة الثالثة، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١، ص ١٩٥.

(٢) عبد العال عبد المنعم الشامي: مرجع سبق ذكره، ٢٠٢٣، ص ١٥٥.

(٣) نعوم بك شقير، مرجع سبق ذكره، ١٨٢.

النظامي في كل عام للمرابطة ومعهم المتطوعة، بل خرج للمرابطة في الثغر بعض ولاية مصر.

وقد أمر الخليفة المتوكل ٨٤٧-٨٦١م بتحسين الفرما ببناء حصن على البحر عام ٢٣٩هـ ٨٥٣م عندما بنى حصن دمياط وتينس وأنفق في ذلك أموالاً عظيمة<sup>(١)</sup> فقد أراد تحصين السواحل الشمالية ضد أخطار الغزو البحري وأعمال القرصنة في الفترات الملائمة للملاحة، حيث يسهل على سفن الأعداء الوصول إلى ثغر الفرما، ومنها إلى المعمور المصري من خلال أفرع النيل بشرق الدلتا، لذلك اهتم ببناء التحصينات على السواحل ومدّها بالجنود المرابطين لمواجهة ذلك الخطر.

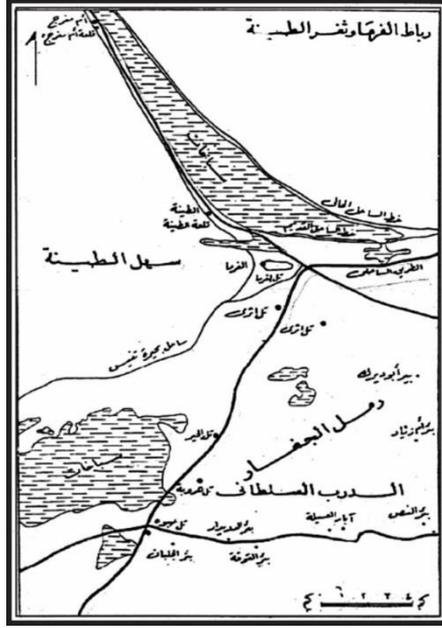
من أهم الأحداث التي شهدتها الفرما حملة الملك الصليبي بلدوين الأول سنة ٥١١هـ ١١١٨م<sup>(٢)</sup> ووفاته بها ومطاردة الجنود المصريين لجنوده وطردهم. وكذلك أحداث عام ١١٥٠م عندما أغار عليها جنود الصليبيين مرة أخرى وأحرقوها ونهبوا أهلها.

رغم كل ما مر بالفرما وتراجعها إلا أنها كانت حصن حربي له أهميته رغم موقعه الهامشي في ذلك الوقت، وشهد أزهى فتراته بالفترة الإسلامية أثناء العصر الفاطمي الأول حيث قام بدوره الحربي وكميناء ساحلي. ومع بداية العصر الفاطمي الثاني بدأ ثغر الفرما يتعرض للتدهور مع اضطراب أحوال الحكم، كما بدأ الغزو الصليبي للمشرق العربي واستهدفت مصر. وكانت آخر الأحداث بها خرابها على يد الوزير شاور عندما خرج منها متوليها "ناصر الدين ملهم" أخو الضرغام

(١) ابن دقماق (صارم الدين إبراهيم بن محمد بن أيدير بن دقماق القاهري، ت ٨٠٩هـ-١٤٠٧م) الانتصار لواسطة عقد الأمصار، الجزء الخامس، المطبعة الأميرية الكبرى، ٢٠١٦، ص ٥٣.

(٢) اختلفت المصادر الإسلامية حول تاريخ الحملة على الفرما ووفاته بلدوين بها ما بين عام ٥٠٤هـ و ٥٠٨هـ و ٥١١هـ لكن اتفق المقرئ مع المصادر العربية والغربية على أنها حدثت عام ٥١١هـ ١١١٨م. للمزيد انظر: المقرئ، مصدر سبق ذكره، ١٩٩٦، ص ٥٦.

عام ٥٥٩ هـ ولم تعمر بعد ذلك<sup>(١)</sup>. وبمرور الزمن تحولت إلى خرائب وأصبحت مجرد تل أثري يتبع إداريا محافظة بورسعيد حاليا ويقع شرق مدينة بورسعيد بنحو ٣٠ كم.



شكل (٧) رباط الفرما وشرط الطينة

## ٢- المنازل الحربية :

كما ذكر سابقا أن المراكز البريدية على الدرب السلطاني تعد أهم المنازل الحربية على امتداده، فيجب التنويه أن تلك المنازل منها محطات مزدوجة الوظيفة فتجمع بين الثغر والمنزلة الحربية وهما العريش والفرما، ونظرا لامتداد الدرب خارج حدود مصر فهناك منازل تقع خارج حدود الدراسة أيضا.

(١) ابن دقماق : مصدر سبق ذكره، ص ٥٣.

وقد ذكر القلقشندي أن عدد المراكز البريدية على الدرب السلطاني ثلاث وعشرون مركزاً من قلعة الجبل بمصر حتى غزة بفلسطين حالياً<sup>(١)</sup>، يقع ما بعد نقطة البداية عند قلعة الجبل وقطيا اثنا عشر مركزاً ، وما بين قطيا وغزة أحد عشر مركزاً<sup>(٢)</sup> تم تصنيفهم طبقاً لتبعيتهم لمنطقة الدراسة ووقوعهم داخل حدود مصر بجدول (١) فلا تدخل المراكز بالمرحلة الأولى من مسار الدرب ضمن منطقة الدراسة، وبداية من قطيا (مزم الدرب السلطاني بعد زوال الفرما) تقع مراكز منطقة الدراسة باستثناء المراكز الثلاثة الأخيرة فهي خارج حدود مصر.

جدول (١) المراكز البريدية والمنازل الحربية على امتداد الدرب السلطاني

من قلعة الجبل حتى غزة

بئر القاضي	١٦	بئر غزى	٨	نقطة البداية (قلعة الجبل)	
العريش	١٧	القصير	٩	سرياقوس	١
الخروبة	١٨	حبوة	١٠	بئر البيضاء	٢
الزعة	١٩	الغرابي	١١	بليس	٣
رفح	٢٠	قطيا	١٢	السعيدية	٤
السلفة	٢١	صبيحة نخلة معن	١٣	الخطارة	٥
الدّاروم	٢٢	المطيلب	١٤	قبر الوايلي	٦
غزة	٢٣	الورادة	١٥	المنزلة الصالحية	٧
مفتاح الجدول					
منازل خارج مصر ومنطقة الدراسة		منازل داخل مصر ومنطقة الدراسة		منازل داخل مصر وخارج منطقة الدراسة	

(١) لم تذكر الفرما عند القلقشندي في هذا التقسيم نظراً لزوالها في ذلك الوقت وأصبحت قطيا مزم الدرب السلطاني.

(٢) القلقشندي: مصدر سبق ذكره، ص ٣٧٦-٣٧٨.

ويلاحظ أن منازل مسار الدرب السلطاني بشرق الدلتا تسير هامشها الشرقي بعيدا عن المعمور تجنباً للفيضانات والمجاري المائية، وحتى يظل الطريق قائماً على مدار العام، لكن أغلب هذه المنازل إما قريبة من مركز عمراني قديم أو مركز عمراني ناشئ وله ظهير زراعي أو قاعدة أعمال مثل بليس قاعدة الأعمال الشرقية وذلك لضمان توافر الغذاء للجنود والخيول فضلاً عن أخشاب الوقود. ويمكن تتبع توزيع المنازل الحربية (البريدية) على الدرب السلطاني بمنطقة الدراسة من خلال شكل (٨). ومن خلال جدول (١) وشكل (٨) يمكن أن نستنتج التالي:

- اعتمدت منازل الدرب السلطاني بسيناء في قيامها على واحات الكثبان الرملية بما فيها من موارد مياه، فضلاً عن القرى التي توجد ما بين العريش ورفع، حيث تزداد إمكانات المياه العذبة والزراعات التي توفر المؤن والوقود.

- لم تكن المنازل جميعها مراكز استقرار بشري، يكفي أن تكون قريبة من موضع ماء يتزود به الجنود والخيول، وغالبا ما اقترنت بكومات الكثبان الرملية، فقد ذكر نعوم شقير في وصف نخلة معن أو برصة معين - كما ذكرها - بأنها كثيب من الرمل الأبيض على طريق العريش<sup>(١)</sup>.

- بناء على ما تم ذكره بالفقرة السابقة فرغم محاولات الجغرافيين والمؤرخين لتحديد موضع كل المنازل على الدرب السلطاني لكن من العسير تحديد موضع بعضها بدرجة عالية الدقة لضآلة شأنها كمركز استقرار بشري، فقد تكون مجرد منزل للراحة وتغيير خيول الشهارة<sup>(٢)</sup>، ومن هذه المنازل بئر القاضي وصبيحة نخله معن.

(١) نعوم بك شقير: مرجع سبق ذكره، ص ٢٥٣.

(٢) كان يُعهد لعربان الشرقية وخاصة لأمرء الأعراب من ذوي الإقطاعات مهمة تزويد مراكز البريد على الدرب السلطاني بخيول يتم تغييرها في كل شهر ومن ثم سميت خيول الشهارة.



- تعد المنازل الشرقية من رفح حتى العريش أكثر عمراناً واستقراراً بشريا من المنازل الواقعة غرب العريش ويرجع ذلك للظروف المناخية التي تسببت في زيادة كمية الأمطار الساقطة على تلك المناطق وتوافر المياه، وطبيعة الأرض الصالحة للزراعة بوادي العريش، كل ذلك ساهم في قيام واستمرار المنازل الحربية الشرقية.

- اندثرت بعض المنازل لأسباب سياسية كالفرما، أو لضعف مقوماتها الجغرافية كصبيحة نخلة معن، وفي المقابل استمرت منازل أخرى وأهمها العريش نتيجة أيضا لقوة مقوماتها الجغرافية التي أهلتها للاستمرار والبقاء. كما استبدلت أسماء بعض المنازل فالورادة أصبحت بئر المزار وكذلك البقارة استبدلت ببئر العبد.

## ب- الموانئ البحرية:

### ١- ميناء عيذاب

تعد عيذاب أهم موانئ مصر التجارية على ساحل البحر الأحمر في الفترة الإسلامية، ورغم أن موقعها حاليا مندرس لكن ذكر "داجنت" أن تحديد موضع الميناء تحديدا دقيقا أمراً صعباً وربما كان يقع عند دائرة عرض ٢٢° شمالا موازية لرأس علبة<sup>(١)</sup>(٢) وحدد سطيحة وصفها وموقعها بأنها عبارة عن خرائب تقع إلى الشمال من حلايب بنحو ٢٠ كيلو متر عند دائرة عرض ٢٠, ٢٢° شمالا<sup>(٣)</sup>، بالتالي

(١) روجيه جوانت دا جنت: تاريخ البحر الأحمر من موسى حتى بونابرت، ترجمة حسن نصر الدين، مراجعة وتقديم محمد عفيفي، ط ١، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠١٣.

(٢) تجدر الإشارة أن رأس علبة نسبة لجبل علبة بجنوب شرق مصر، وهذا المسمى للجبل خطأ حيث أن الصواب هو "إلبا" Elba وتعني بالنوبية الجبل الأبيض، فنظرا للإرتفاع الشاهق للجبل تكتسي قمته بلون السحاب الأبيض وأيضا لتراكم الثلوج عليها شتاء، وكتبت الكلمة على الخرائط التي أعدها البريطانيون لمصر، وحينما عربت نقلت الكلمة حسب المنطوق العربي للترجمة من Elba إلى علبة".

(٣) محمد محمد سطيحة: المراكز العمرانية على ساحل البحر الأحمر، رسالة ماجستير، غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، ١٩٦١، ص ٨٣.

فموقع الميناء تقريبا يتطابق مع نفس دائرة عرض ميناء جده السعودي الذي يقع عند دائرة عرض ٢٨، ٢٢ شمالاً. مما يسهل عملية النقل لقصر زمن الرحلة البحرية.

أيضا كانت من ثغور مصر ورباطاتها الساحلية بحكم كونها من مواضع المخافة على حدود مصر وهذا بالنسبة للقبائل المحلية "البجة" والقبائل الحبشية المجاورة، وكان ذلك من أسباب تزويدها بالجند والمرابطين وقيام طريق قوص/ عيذاب كطريق بريدي في خدمة الأغراض الحربية والسياسية والإدارية<sup>(١)</sup>.

من خلال دراسة الضوابط الجغرافية لإنشاء الموانئ نجد أن الرياح لها دورا كبيرا في ذلك، فضلا عن وجوب توافر موضع طبيعي خالي من الشعاب المرجانية بفضل رواسب الأودية التي تصرف حمولتها بالبحر فتمنع تكونها، ومن حسن الحظ أن موضع ميناء عيذاب طبيعي يوفر للسفن الرسو والاقلاع دون التعرض لأخطار الاصطدام بالشعاب المرجانية والرياح الجنوبية، فالمناطق الساحلية في وسط وجنوب البحر الأحمر تتأثر بالرياح الجنوبية النشطة والمعروفة بريح "الأزيب" وهي رياح مثيرة للعواصف الترابية وتحد من مدى الرؤية الأفقية، فضلا عن صعوبة رسو السفن وتعرضها للجنوح خارج المراسى وقت هبوبها.

كان للميناء شهرة وأهمية كبيرة فقد ارتبط بعلاقة تجارية واسعة مع العديد من الموانئ العالمية وقتها وخاصة جدة للعلاقات الدينية فقد كان عيذاب أهم ميناء لنقل الحجيج لمكة خاصة وقت توقف درب الحاج المصري. كما مثل محور ووسيط لنقل تجارة جنوب شرق أسيا إلى أوروبا وخاصة تجارة التوابل وأهمها الكارم<sup>(٢)</sup>

(١) عبد العال عبد المنعم الشامي: مرجع سبق ذكره، ٢٠٢٣، ص ٣٣٧.

(٢) اختلف الكتاب في مدلول لفظ الكارم، هل العنبر الأصفر، أم أن اللفظ مشتق من اللغة الأمهرية بمعنى "الجهان". وهناك من يرى نسبة هذا اللفظ إلى التجار المشتغلين بهذه التجارة وأن أصلهم من منطقة الكانم وأنهم تجار اشتهروا بتجارة البهار ثم حرفت من الكانم إلى الكارم. وقد رأى البعض أن لفظ الكارم أو الأكارم أو الكاريمى قد أطلق على جميع من

لدرجة أن السفن التي تحمل تجارة التوابل عرفت بسفن الكارمية وعرف التجار باسم تجار الكارم.

ورغم وصف القلقشندى لعيزاب بأنها بلدة صغيرة أو قرية على ضفة بحر القلزم في الشمال إلى الغرب وعلى مقربة منها عين يسقى منها، فوجد ابن جبير الذي قصد عيزاب عام ٥٧٩هـ يصفها بأنها "أحفل مراسي الدنيا لأن مراكب الهند واليمن تحط فيها وتقلع منها، زائداً عن مراكب الحجاج الصادرة والواردة" واتفق معه التجيبي السبتي الذي زارها بعد ابن جبير بأكثر من قرن من الزمان وذلك عام ٦٩٦هـ.

وربما الاختلاف في الوصف ناتج عن اختلاف الفترة الزمنية التي قصد فيها الكاتب المكان، فقد مر الميناء بفترات ازدهار لحقتها فترة تدهور أدت إلى انحسار دوره لصالح ميناء آخر وهو الطور نتيجة لعودة طريق الحج إلى مساره الأصلي عن طريق درب الحاج المصري، وللتهديدات المستمرة من قبائل الصحراء الشرقية للتجار، بالتالي أصبح الطريق البرى قوص - عيزاب غير آمن فقلت أعداد السفن القادمة لميناء عيزاب وبالتدريج أخذ في التدهور والانحسار.

## ٢- ميناء القصير :

يرى جمال حمدان أن ميناء القصير يرجع للعصر الفرعوني وقد أنشأ منذ أكثر من ٣٠٠٠ سنة فهو أقدم موانئ مصر المعروفة على ساحل البحر الأحمر، حيث لعبت القصير في ذلك الوقت دوراً كبيراً في التجارة وتوغلت السفن المصرية في

---

مارس تلك التجارة بمصر سواء كان من المصريين أو غيرهم. وكان الكارمية أشهر تجار المحيط الهندي والبحر الأحمر؛ حيث كانوا يجلبون لدولة الممالك بمصر سلع المحيط الهندي، تلك السلع التي أدت إلى ثراء دولة الممالك وبالمثل فإن قيامهم بالوساطة التجارية بين الشرق والغرب نمت مكانتهم التجارية وأصبحوا يمثلون الرأسمالية التجارية في ذلك العصر. لمزيد من التفاصيل انظر: عبد العال عبد المنعم الشامي، المرجع السابق: ص ٣٣٩.

البحر الأحمر حتى بلغت بلاد بُنت وجنوب شبه الجزيرة العربية لاستيراد البخور والعطور وغيرها من منتجات تلك الأقاليم<sup>(١)</sup>.

وترجع أغلب المصادر التاريخية نشأة ميناء القصير القديم إلى العصر البطلمي، وعُرف وقتها باسم أفروديتوبوليس نسبة إلى الإلهة "أفروديت"، وفي العصر الروماني عُرف باسم ميوس هورموس، ومثله مثل العديد من الأماكن تعرض لفترات ازدهار وانحسار فتراجع دور الميناء أواخر القرن الثالث وأوائل الرابع الميلاديين، حتى تم إعادة استخدامه بعد حوالي ١٠٠٠ عام من التوقف وعادت له الحركة التجارية في العصر المملوكي وعرف باسم ميناء القصير.

ويجب أن ننوه أن هناك إشكاليتين في تحديد مكان الميناء لدى بعض الكُتّاب، الأولى: ربط سترابون الذي كان بمصر عام ٢٤ قبل الميلاد بين مرسى أبو شعر وبين ميناء ميوس هورموس<sup>(٢)</sup>، وأكد بطليموس في كتاباته عام ١٣٠م على ما أورده سترابون. لكن ذكر جون بول أن هناك تضارب في كتابات سترابون حول تحديد موقع الميناء وأن إحدائيات دوائر العرض عند بطليموس خاطئة بنسبة تتراوح من ٢٥-٣٠ درجة<sup>(٣)</sup>. وبالفعل لو تتبعنا موقع المدن والموانئ على خريطة البحر الأحمر سنجد أن مرسى أبو شعر يقع جنوب الجونة وعلى مسافة ٢٠ كم من شمال الغردقة، وتقع الغردقة شمال القصير الحالية على مسافة أكثر من ١٥٠ كم. أي أن القصير تقع شمال مرسى أبو شعر القبلي بحوالي ١٧٠ كم.

(١) جمال حمدان: مرجع سبق ذكره، ص ٤٨٥.

(٢) سترابون Strabo أو سترابون عالم جغرافي وفيلسوف ومؤرخ يوناني، زار مصر وكتب عنها، على الأرجح عاش في الفترة من ٦٣ قم - ٢٣ م) الجغرافيا في سبعة عشر كتابا في جزئين، ترجمة حسان ميخائيل اسحاق، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، دار علاء الدين للنشر والطباعة، ومؤسسة رسلان، دمشق، ٢٠١٧، ص ص ٣٢٩-٣٣٠.

(٣) جون بول: مصر في كتابات الجغرافيين الكلاسيك، ترجمة عاطف معتمد وعزت زيان، مراجعة أسامة حميد، بيت الجغرافيا، القاهرة، ٢٠١٧، ص ص ٣٤٢-٣٤٣.

الأخرى: هناك لبس أيضا بين الأثريين والمكتشفين في موقع القصير قديما، هل نفس المكان حاليا أم مكان ميناء ليكوس ليمن الذي يقع بالقرب منه شمالا. لا أستطيع الجزم والفصل في الإشكالية الثانية فهي تحتاج للمزيد من الدراسات المكثفة والمشاركة بين تخصصات التاريخ والجغرافيا والجيوأركيولوجي، ولكن يمكنني التأكيد على ما ذكره جون بول بشأن الإشكالية الأولى وفقا وتصديقا لما هو موجود بالفعل حاليا بخرائط مصر الطوبوغرافية، فموقع القصير قديما أو موقعه حاليا - القرييين من بعضهما - ليس عند مرسى أبو شعر.

على أية حال فإنشاء ميناء القصير جاء نتيجة لتفرد موضعه وموقعه، فالموضع عبارة عن خليج صغير محمي نسبيا من الرياح، فضلا عن الموقع القريب من قفط على الساحل الشرقي لوادي النيل، فتمثل المسافة العرضية بين قفط وساحل القصير أقصر المسافات بين الساحلين أو كما توصف المسافة بأنها خاصة الصحراء الشرقية، أيضا كانت قفط أهم حاضرة بالصعيد وتقوم بدور الوسيط التجاري حيث تنقل التجارة منها مرة أخرى عبر النيل إلى باقي المعمور المصري وخارجه وذلك قبل أن تفقد مكائنها لصالح قوص.

أما بالنسبة لما يتعلق بالقصير في مصر الإسلامية فقد ذكر أبو الفدا أنها ميناء على بحر القلزم وهي فرضة قوص التي تبعد عنها مسيرة ثلاثة أيام<sup>(١)</sup> واختلف الحموي مع أبو الفدا في المسافة بين القصير وقوص حيث ذكر أنها خمسة أيام، وتبلغ المسافة بينها وبين عيذاب ثمانية أيام وفيه مرفأ سفن اليمن<sup>(٢)</sup>. لكن في كل الأحوال كانت الأقرب أيضا إلى قوص من ميناء عيذاب، وبالتالي كان لقصر المسافة أفضلية اقتصادية وتجارية وزمنية.

(١) أبو الفدا (أبو الفداء) عماد الدين إسماعيل بن علي بن محمود بن محمد بن عمر بن شاهنشاه بن أيوب، الملك المؤيد، صاحب حماة، ٧٣٢ هـ - ١٣٣١ م) تقويم البلدان، مكتبة الثقافة الدينية، ط ١، ١٤٢٧ هـ - ٢٠٠٦، ص ٣١.

(٢) الحموي: مصدر سبق ذكره، ص ٣٦٧.

وتمثل نقطة موضع الميناء مداخل لبعض الوديان الجافة في الصحراء الشرقية والتي تؤدي إلى وادي النيل وأهمها وادي الحمامات ووادي عمبجة، وشكلت التضاريس شكل الميناء حيث يقع داخل خليج صغير مغلق من جهة الشمال بتلة صخرية تمتد داخل المياه فعملت على حمايته من الرياح الشمالية، في حين يظل مفتوحا من الجهة الجنوبية الشرقية. وقد اعتمد الميناء على المياه الجوفية بالأبار الموجودة ببطون الأودية فلم تكن العيون القريبة من الميناء تكفي لحاجة المدينة والميناء.

بريا اعتمد ميناء القصير على طريق القصير - قفط والذي حمل صادرات مصر وخاصة صعيدها ووارداتها من الهند والصين وشبه الجزيرة العربية. ومثلت الميناء أيضا موضعا دفاعيا بجانب النشاط التجارى، ولذلك تم بناء حصن وقلعة به بعد نهاية فترة العصر الوسيط بداية القرن السادس عشر.

صفوة القول..لم تكن الجغرافيا بمنأى عن خطط إقامة المواقع العسكرية والموانئ التجارية في الفترة الإسلامية فهي شريك لنجاح تلك الخطط ، وفي ذلك دلالة على مدى اهتمام السلاطين والحكام ومعرفتهم جيدا بمقومات البلاد وطبيعتها، فاختيار مواضع الثغور والمنازل الحربية والموانئ يدل على معرفة قوية بالخصائص والطبيعة الجغرافية لسواحل البلاد وفهم عناصر المناخ التي تسهم في إقامة تلك المنشآت وتؤثر على إنشاء الموانئ. كما يتضح التكامل بين وسائل النقل البحرية والبرية ، ومدى عناية السلاطين والحكام بالطرق وتأمينها.

## النتائج والتوصيات

### أ- النتائج:

- تتوزع الثغور والمنازل الحربية على طول امتداد الطرق الشمالية بسيناء بشكل أكثر عدداً وأكبر مساحة من توزيعها بطرق الصحراء الشرقية رغم تهديدات القبائل للقوافل التجارية بالصحراء الشرقية.

- رغم وجود تحصينات دفاعية على امتداد سواحل البحر الأحمر لكنها لم تكن بأهمية الشمالية كما وكيفاً، فلم تكن سواحل البحر الأحمر موضع مخافة للدولة المصرية فيظل على جوانبه دول إسلامية وعربية بخلاف السواحل الشمالية فالقادم من الشمال مختلفاً دينياً وسياسياً كما جاء منها الخطر الصليبي، لذا كانت ثغور السواحل الشمالية أشد استحكاماً وأكثر عدداً.

- رغم محاولات إنشاء موانئ بحرية بالسواحل الشمالية السينائية لكنها لم تستمر طويلاً كمينائي العريش والفرما وذلك لأسباب طبيعية مثل طم الفرع البيلوزي وضحالة خط الساحل ووجود السبخات، كما كانت وظيفة هذه الموانئ حربية أكثر منها تجارية.

- تعددت المرفئ والموانئ بالساحل الغربي للبحر الأحمر نظراً لخصائصه الجغرافية الملائمة لقيام الموانئ عن سواحل الساحل الشمالي بسيناء، كما أن موانئ البحر الأحمر زمن الدراسة كانت قريبة نسبياً للمعمور المصري بثقله التجاري وأنشطته المتعددة خلافاً لشبه جزيرة سيناء المتطرفة نسبياً عن المعمور المصري.

- كان للأودية أثر كبير في قيام الموانئ بالبحر الأحمر وإعمار الساحل لغناها بالمياه الجوفية، فرغم وعورة التضاريس بالصحراء الشرقية وارتفاع درجة الحرارة بها عن منطقة شمال سيناء بسهولها الرملية واعتدال حرارتها نسبياً، إلا أن وجود الأودية وامتدادها بين ساحل البحر الأحمر شرقاً ونهر النيل غرباً قلل من صعوبة

المسير واختراق الصحراء وذلك بشق وامتداد الطرق ببطونها والاستفادة من المياه الجوفية المتسربة لتربة الأودية على طول الطريق.

### ب- التوصيات :

- نظرا لهيمنة البعثات الاستكشافية الأجنبية التي تعمل في الاكتشافات والتأريخ للمواقع الجغرافية والتاريخية تعتمد الكتابات المصرية على تلك البعثات كمصدر (إن توفر) وتفتقر البعثات المصرية للتسهيلات الإدارية والمالية والأمنية بل والدافع العلمي، لذلك يجب تشجيع وامداد البعثات المصرية بما يلزمها من تسهيلات للمزيد من الاكتشافات ، وكذلك منح فرصة أكبر للدراسات البيئية التاريخية والجغرافية المشتركة بالجامعات المصرية.

- يمكن إحياء مسار الدرب السلطاني وخاصة بشمال شبه جزيرة سيناء كمشروع جيواركيولوجي ينهض بالسياحة وإعادة إعمار محطات ونقاط مراقبة الطريق قديما كاستراحات سياحية، فضلا عن الفوائد الاستراتيجية بإعمار سيناء.

- يمكن تخفيف الضغط عن ميناء السويس وإعادة إعمار موقع ميناء عيذاب وتشغيله خاصة وقت الحجيج بحيث يخصص لحجاج محافظات الصعيد لاقتراب المسافة بينه وبين ميناء جدة السعودي فيمكن أن يستخدم بينهما الزوارق المائية، لأن ميناء سفاجا المصري يقع إلى الشمال من عيذاب بمسافة كبيرة ويستلزم الحجيج أو مستخدميه القيام برحلة برية طويلة بأراضي المملكة عند النزول بميناء ضبا المقابل على الجانب الشرقي للبحر الأحمر.

- منذ قرون طويلة ورغم عدم وجود التقنيات ووسائل المواصلات الحديثة كانت الصحراء الشرقية مستغلة اقتصاديا لاستخراج المعادن فمن باب أولى في الوقت الحالي أن تمتد المستقرات البشرية وتستغل الصناعات الاستخراجية بالمناطق الداخلية حيث تمثل مناطق ربط بين الأنشطة السياحة على الساحل والمراكز العمرانية على ضفاف نهر النيل.

## قائمة المصادر والمراجع

## وثائق منشورة:

- ١- ابن جبیر (أبو الحسين محمد بن أحمد بن جبیر الكناني الأندلسي البلنسي، ت ٦١٤هـ- ١٢١٧م) رحلة ابن جبیر، طبع ونشر عبد الحمید أحمد حنفی، ط ١، القاهرة، (ب ت).
- ٢- ابن دقماق ( صارم الدين إبراهيم بن محمد بن أيذر بن دقماق القاهري، ت ٨٠٩هـ- ١٤٠٧م) الانتصار لواسطة عقد الأمصار، الجزء الخامس، المطبعة الأميرية الكبرى، ٢٠١٦.
- ٣- ابن منظور (أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري، ت ٧١١هـ- ١٣١٢م) لسان العرب، ط ٣، ج ٤، دار صادر، بيروت.
- ٤- أبو الفدا (أبو الفداء عماد الدين إسماعيل بن علي بن محمود بن محمد بن عمر بن شاهنشاه بن أيوب، الملك المؤيد، صاحب حماة، ت في ٧٣٢ هـ ١٣٣١م) تقويم البلدان، مكتبة الثقافة الدينية، ط ١، (١٤٢٧هـ- ٢٠٠٦).
- ٥- أبو عمر الكندي (أبي عمر محمد بن يوسف الكندي المصري، ت ٣٥٠هـ - ٩٦١م) كتاب الولاة وكتاب القضاة، هذبه وصححه رفن كست، مطبعة الأباء اليسوعيين، بيروت، (١٩٠٨).
- ٦- الحموي (شهاب الدين شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي، ت ٦٢٦هـ - ١٢٢٩م) معجم البلدان، ج ٤، ط ٢، دار صادر، بيروت، (١٩٩٥).
- ٧- السبتي (القاسم بن يوسف بن محمد بن علي التجيبي، ت ٧٣٠هـ - ١٣٢٩م) مستفاد الرحلة والاعتراب، تحقيق عبد الحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب بليبيا وتونس، (١٩٧٥).
- ٨- العمري (أحمد بن يحيى بن فضل الله القرشي العدوي العمري، شهاب الدين، ت ٧٤٩هـ - ١٣٤٩م) التعريف بالمصطلح الشريف، تحقيق وتعليق محمد حسين شمس الدين، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، (١٩٨٨).
- ٩- القلقشندي (أبي العباس أحمد، ت ٨٢١هـ - ١٤١٨م) كتاب صبح الأعشى، جزء ٣، دار الكتب الخديوية، المطبعة الأميرية، القاهرة، (١٩١٤).
- ١٠- القلقشندي (أبي العباس أحمد، ت ٨٢١هـ - ١٤١٨م) كتاب صبح الأعشى، جزء ١٤، دار الكتب السلطانية، المطبعة الأميرية، القاهرة، (١٩١٩).
- ١١- المقدسي (المعروف بالبشاري، ت ٣٨٠هـ - ٩٩٠م) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، الطبعة الثالثة، مكتبة مدبولي، القاهرة، (١٩٩١).

- ١٢- المقريري (تقي الدين أحمد بن علي، ت ٨٤٥هـ - ١٤٤٢م) تعاط الحنفاء بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، جزء ٣، تحقيق محمد حلمي محمد أحمد، الطبعة الأولى، المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية، لجنة إحياء التراث الإسلامي، القاهرة، (١٩٩٦).
- ١٣- المقريري (تقي الدين أبي العباس أحمد بن علي بن عبد القادر العبيدي المقريري، ت ٨٤٥هـ - ١٤٤٢م) كتاب المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقريرية، جزء ١، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت، (١٩٩٨).
- ١٤- النابلسي (عبد الغني بن اسماعيل، ت ١١٤٣هـ - ١٧٣١م) الحقيقة والمجاز في الرحلة إلى بلاد الشام ومصر والحجاز، تقديم وإعداد أحمد عبد المجيد هريدي، مركز تحقيق التراث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، (١٩٨٦).
- ١٥- سترابون: الجغرافيا في سبعة عشر كتابا في جزئين، ترجمة حسان ميخائيل اسحاق، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، دار علاء الدين للنشر والطباعة، ومؤسسة رسلان، دمشق، ٢٠١٧.
- ١٦- قدامة بن جعفر (أبو الفرج قدامة بن جعفر الكاتب البغدادي، ت ٣٣٧هـ - ٩٤٨م) نبذ من كتاب الخراج وصناعة الكتابة، نشر دي خويه، ليدن، (١٨٨٩).

### المراجع العربية:

- ١- أحمد فخري: تاريخ شبه جزيرة سيناء منذ أقدم العصور حتى ظهور الإسلام، مقالة في موسوعة سيناء، المجلس الأعلى للعلوم والثقافة، القاهرة، ١٩٦٠.
- ٢- السيد السيد الحسيني: موارد المياه في شبه جزيرة سيناء، التخطيط الهيكلية لشبه جزيرة سيناء، الجزء الأول، الدراسات الطبيعية، مركز بحوث التنمية والتخطيط التكنولوجي، جامعة القاهرة، ١٩٨٢.
- ٣- \_\_\_\_\_: سطح مصر، موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث "البيئة الجغرافية"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، وزارة الثقافة المصرية بالتعاون مع البنك الدولي، ١٩٩٦.
- ٤- الهيئة المصرية العامة للمساحة، خريطة جمهورية مصر العربية، والخرائط الطبوغرافية، مقياس ١: ٥٠,٠٠٠.
- ٥- جمال حمدان: شخصية مصر الجزء الأول، دار الهلال، القاهرة، ١٩٨٠.
- ٦- جون بول: مصر في كتابات الجغرافيين الكلاسيك، ترجمة عاطف معتمد وعزت زيان، مراجعة أسامة حميد، إصدار بيت الجغرافيا، القاهرة، ٢٠١٧.

- ٧- حجازي عبد المنعم سليمان: الثلج والثلاجون في مصر وبلاد الشام في العصر المملوكي، حولية سمنار التاريخ الإسلامي والوسيط، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، العدد ١، مجلد ١، ٢٠١١، ص ص ٢٥٩-٢٩٥.
- ٨- حسين مؤنس: أطلس تاريخ الإسلام، الزهراء للإعلام العربي، القاهرة، ١٩٨٧.
- ٩- روجيه جوانت دا جنت: تاريخ البحر الأحمر من موسى حتى بونابرت، ترجمة حسن نصر الدين، مراجعة وتقديم محمد عفيفي، ط ١، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠١٣.
- ١٠- ستيفن سايد بوثام وآخرون: الأرض الحمراء، جغرافية الأثار في صحراء مصر الشرقية، ترجمة عاطف معتمد وآخرون، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠٢٢.
- ١١- سعدى ضناوى: المعجم المفصل في العرب والدخيل، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٢٤هـ ٢٠٠٤.
- ١٢- سعيد عبد الفتاح عاشور: العصر المماليكى في مصر والشام، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٦.
- ١٣- سمية مصطفى على حسن: جيواركيولوجية الحصون على طريق قفط - القصير من عهد الدولة القديمة وحتى العصر اليوناني الروماني، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، المجلد (٥٢) العدد (٧٨)، ٢٠٢١، ص ص ٤١-٥٧.
- ١٤- شقير: نعوم بك شقير: تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، الطبعة الأولى، دار الجليل، بيروت، ١٩٩١.
- ١٥- عباس مصطفى عمار: المدخل الشرقي لمصر، أهمية شبه جزيرة سيناء كطريق للمواصلات ومعبّر للهجرات البشرية، مطبعة المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، القاهرة، ١٩٤٦.
- ١٦- عبد العال عبد المنعم الشامى: مدن الدلتا في العصر العربي، من الفتح العربي حتى الفتح العثماني، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧.
- ١٧- \_\_\_\_\_: دراسات في جغرافية مصر التاريخية خلال العصر الوسيط " المدخل " في: بحوث في جغرافية مصر في العصر الوسيط، تقديم وتحرير جيهان أبو اليزيد، مراجعة عاطف معتمد، الجزء الثاني، دار إشراقة، الجيزة، ٢٠٢٣.
- ١٨- \_\_\_\_\_: الدرب السلطاني " المدخل الشمالي الشرقي لمصر " في: بحوث في جغرافية مصر في العصر الوسيط، تقديم وتحرير جيهان أبو اليزيد، مراجعة عاطف معتمد، الجزء الثاني، دار إشراقة، الجيزة، ٢٠٢٣.

- ١٩- عبد اللطيف: محمد أحمد عبد اللطيف: الجيش والأسطول المصري في العصر الإسلامي  
(٢١-٩٢٣هـ / ٦٤١-١٥١٧)، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدنيا الطباعة  
والنشر، الإسكندرية، ٢٠١٣.
- ٢٠- محمد صفي الدين أبو العز: مورفولوجية الأراضي المصرية ، دار غريب للنشر  
والتوزيع، القاهرة، ١٩٦٦.
- ٢١- محمد مجدي تراب: الموسوعة الجيومورفولوجية، حقوق الطبع للمؤلف، ٢٠١١.
- ٢٢- محمد محمد سطيحة: المراكز العمرانية على ساحل البحر الأحمر ، رسالة ماجستير ، غير  
منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، ١٩٦١.
- ٢٣- نادين زياد العثمان: أطلس شبه جزيرة سيناء باستخدام نظم المعلومات الجغرافية  
والاستشعار عن بعد، رسالة ماجستير غير منشورة ، قسم الجغرافيا ، كلية  
الآداب ، جامعة عين شمس، ٢٠١١.

#### المراجع غير العربية

- 1- Abd al-Malik S S : The Khans of the Egyptian Hajj Route in the Mamluk and Ottoman Periods; The British Museum, Arts& Humanities Research Council ,2013,pp.52-64.
- 2- Fuchs, G. 1989. Rock engravings in the Wadiel-Barramiya, Eastern Desert of Egypt. The AfricanArchaeological Review 7: 127-153.
- 3- Judd, T. 2009. Rock art of the eastern desert of Egypt. Content, comparisons, dating and significance, BARInternational Series 2008. Oxford: Archaeopress. V 141,pp 196-199.
- 4- Lankester, F. 2013. Desert boats-predynastic and pharaonic era rock-art in Egypt's Central Eastern Desert: Distribution, dating and interpretation, BAR International series 2544. Oxford: Archaeopres.
- 5- Morel V, Maitre J, Vanhulle D (2022) Landscape Laboratory: (Re)Exploring Rock Art at Wadi Hammamat, Conference: Origins 7. The 7th International Conference "Origin of the State. Predynastic and Early Dynastic Egypt" At: INHA, Paris. DOI:10.13140/RG.2.2.15603.60960.