

جيوأركيولوجية الحصون علي طريق قفط - القصير

"من عهد الدولة المصرية القديمة وحتى العصر اليوناني - الروماني"

سمية مصطفى علي حسن*

الملخص:

يقدم هذا البحث تحليلاً جغرافياً - أثرياً (جيوأركيولوجياً) للحصون ونقاط الحراسة الواقعة علي طريق قفط/القصير، من خلال الإشارة إلي التعريفات الخاصة بكل من الحصون، أبراج الإشارة، ونقاط الحماية العسكرية. ويعرض البحث لوظائف المحطات والتركيب الداخلي للحصن، من خلال فحص مجموعة المحطات الشهيرة الواقعة علي الطريق وفي مقدمتها: القصير، الحمراء، الزرقاء، أم الفواخير، وادي الحمامات، والمويج. وقد عرّج البحث علي الوظائف المختلفة لكل محطة ما بين السقاي وحماية الطرق من الهجمات الداخلية والخارجية فضلاً عن تناول محطات السقاي والتموين لعبور القوافل. وقد دعم البحث الحالي محتوياته بعدد من الأشكال والخرائط التوضيحية.

(المجلة الجغرافية العربية، المجلد (٥٢) العدد (٧٨) ديسمبر ٢٠٢١، ص ص ٤١-٥٧)

الكلمات المفتاحية: جيوأركيولوجية، الحصون، الطرق القديمة، الحاميات، المحطات، الأبراج.

المقدمة:

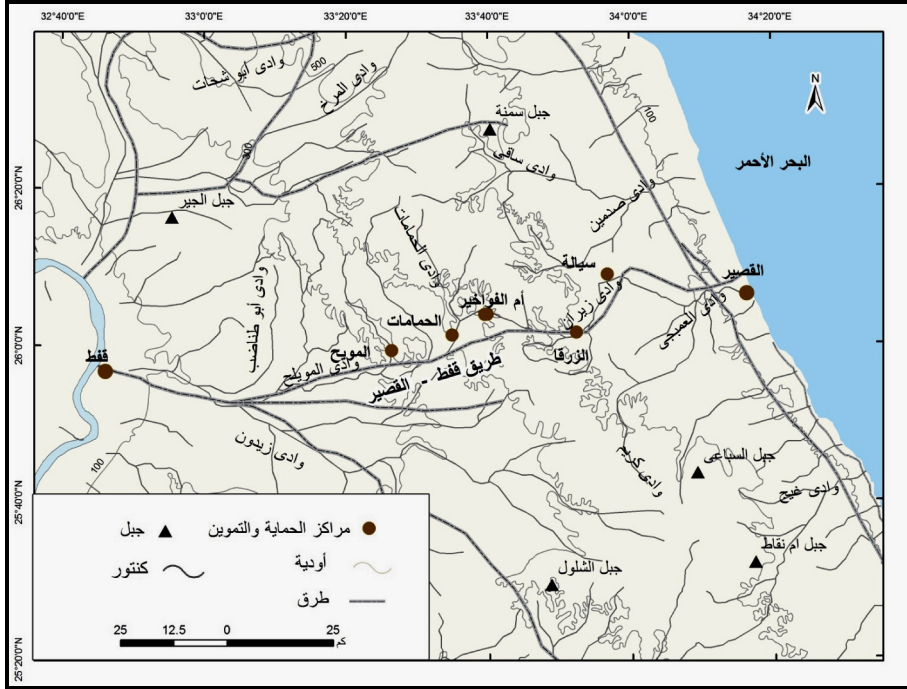
تعد المحطات والمراكز من أهم ما يميز الصحراء الشرقية خلال الفترات الزمنية المختلفة، لما تضمه من أهمية كبرى في حركة التجارة وعمليات التحجير ومواقع المناجم المكتشفه بالمنطقة، والتي تلاحمت نشأتها مع وجود الطرق المصاحبة لتلك النقط. وكان من بين تلك الطرق المهمة طريق قفط - القصير وسوف يتم دراسة المحطات ووظيفتها التي عملت علي إقامتها مع وصف الشكل الداخلي وطبيعية البناء الذي قامت عليه في تلك الفترات الزمنية.

منطقة الدراسة:

تضم منطقة الدراسة سبعة من المراكز الواقعة حول طريق قفط - القصير، والممتد بشكل عرضي ليمثل أضيقة نقطة اتصال بين البحر الأحمر والنيل منطقة في الصحراء الشرقية.

* باحثة دكتوراه في قسم الجغرافيا، كلية الآداب - جامعة القاهرة.

للتواصل: e-mail: somaiageo@gmail.com



شكل (١) : مواقع المراكز على طريق قفط - القصير .

المصدر: من عمل الباحثة اعتماداً على الخرائط الطبوغرافية ١/٥٠,٠٠٠ وبيانات DEM.

مشكلة البحث:

يعد طريق قفط - القصير ذو أهمية كبيرة لحركة النقل والتجارة خلال العصور القديمة مما أدى إلى زيادة الحركة عليه وجاءت أهمية انشاء مجموعة من المحطات عليه امر ضروري، لذا يمكن تتبعها وتفسير شكل المحطة والتعرف علي وظيفتها وأهميتها مع تحديد موقعها الفعلي.

مصادر البحث:

الدراسات السابقة المختلفة كالأبحاث والمراجع ونتائج البعثات الجيواركيولوجية التي تمت عن المنطقة، والخرائط المختلفة مقياساً وتاريخاً.

أهداف البحث:

متابعة التغير التاريخي الذي طرأ على المنطقة وتحديد وظيفة المحطة والتعرف على حجم التجمعات البشرية هناك ومدى استغلال المنطقة يمكن التعرف على ذلك من خلال الخرائط القديمة

والدراسات السابقة، والعمل على إعادة رسم الخرائط وتحديد مواقع الدراسة عليها طبقاً لما تمت دراسته وتحديده، وتوظيف تلك النتائج لطرح مجموعة من التوصيات.

الحصون^(١):

من وظائفها في بعض الأحيان حماية الابر التي تقع بالقرب من أسوار الحصون. إما عسكرية ودفاعية، وتبنى الحصون العسكرية عادة في مواقع بعيدة عن السكان خوفاً من تعرضها لهجوم عسكري أو مختصة بأغراض التعدين كتعدين الذهب والنحاس، كما هو واضح في حصون الصحراء الشرقية التي تشتهر بوجود مناجم ومحاجر.

الحامية^(٢):

وتعتبر أيضاً عبارة عن مجموعة من القوات المتمركزة في موقع معين لحراسته في الغالب، أو قد يتخذ مقراً رئيسياً في كثير من الأحيان، وعادة ما تكون الحامية العسكرية من قوات لحماية مدينة مهمة أو قلعة أو حصن أو ماشابه ذلك وحامية المدينة تعبير شائع لأي مدينة لديها قاعدة عسكرية أو تتمركز بالقرب منها.

الأبراج^(٣):

تعد أهمية الأبراج في أنها وضعت على طول الطرق خاصة في الفترة الرومانية، وتوضع في أماكن مختلفة فالبعض منها يقع فوق قمة الجبل، والبعض الآخر يقع على جوانبه، وبعضها أسفل التلال أو على حوافه، أو مجاورة لقاع الوادي والعديد منها يقع مباشرة في قاع الوادي.

تختلف مهامها من حيث الغرض من إقامة هذا البرج فضلاً عن أن هذا الاختلاف قد يعكس اختلافاً في عصر البناء والوظيفة لذلك يبدو أن الأبراج في الصحراء الشرقية كانت تنقسم إلى ثلاثة أنواع:

- (١) حصن المكان حصانة، فهو حصين: منع، وأحصنة صاحبه وحصنه. والحصن كل موضع حصين لا يوصل إلى ما في جوفه، والجمع حصون. (لسان العرب)
- (٢) لفظ الحامية : من حماية الرجل أصحابه في الحرب، وهم جماعة يحمون أنفسهم، وقال الأصمعي: إنه لحامي الحُميا أي يحمي حوزته وما وليه، والحامية: الحجارة التي تطوى بها البئر. (لسان العرب).
- (٣) يقال أن بُرُج الحصن: ركنه، والجمع بروج وأبراج، وربما سمي الحصن به. (الصحاح في اللغة)

- أبراج إرشادية: تستخدم كإشارات على الطريق حيث موقعها في أماكن مرتفعة، وساهمت في إرشاد المسافرين وقد أصبحت تلك الإشارات مهمة في ارتياد الطرق بسهولة وذلك بعد إزدهارها في العصر الروماني حيث وضعت على مسافات قريبة وبشكل متكرر.
- أبراج المراقبة: شيدت بغرض مراقبة رواد الطريق فقد شيدت هذه الأبراج فوق قمم الجبال حتى يتسنى لحارس البرج رؤية الطريق بشكل واضح، وذلك بغرض تأمين الطريق والسفر من وإلى الشرق عبر البحر الأحمر وخاصة المحملة بالبضائع ومنها بعض المناجم وخاصة مناجم الذهب، وكذلك التزويد بالمؤن الخاصة بالحصون والحماية اللازمة للتجارة بين الأقاليم عن طريق الحراس المقيمين في المحطات على امتداد الطرق الصحراوية.
- نقاط التفتيش: أما بالنسبة لأبراج التفتيش، فيبدو أن الأبراج التي كانت تقع في قاع الوادي كانت تستخدم كنقاط تفتيش حدودية (عبد اللطيف فايز، ٢٠١٣م، ص ١٣٧).

الآبار:

يعتقد أن الآبار في العصور القديمة وفرت المياه التي كانت تصل منها إلى الموانئ الضخمة المطلة على البحر الأحمر مياهاً صالحة للشرب لمسافات مختلفة في الصحراء ويرجع ذلك إلى أن مياه الآبار التي حفرت على مقربة من ساحل البحر الأحمر كانت عالية الملوحة ولذلك لم تكن صالحة للاستهلاك الأدمى. وبحسب معلوماتنا فإن ثلاثة حصون على الأقل في برنيكي على بعد بين ٧,٢ و ٨,٥ كم غرب المدينة (اثنتان منهما في وادي كلالات والثالث في سيكيث) قد أمدت الميناء بمخزون من مياه الشرب. وتشير الدلائل إلى أن الماء كان ينقل بمشقة كبيرة على ظهور الدواب من الآبار إلى موانئ البحر الأحمر، ولكن لا توجد دلائل تشير إلى استخدام القنوات لسحب الماء.

التحصينات على طريق قفط - القصير:

تنتشر التحصينات بوظائفها المختلفة على طريق قفط- القصير ما بين الحصون كما في أم الفواخير، وما يقرب من خمسة وستون إلى سبعين برج مراقبة، وتقع أبراج المراقبة هذه في مجموعة متنوعة من المواقع إما على قمم الجبال، أو على جزء من الطريق أسفل المنحدرات أو على أرض مستوية في بطون أوديتها. وهي في موقع واضح لرؤيتها كما يمكن رؤية الحصون منها. ولأنه يتم تزويد هذه الأبراج بمجموعات من الرجال، هم عبارة عن اثنين إلى أربعة بالتناوب. يفترض إرسالهم من أقرب حصن، فإن الإشارات في معظم الأحيان كانت ترسل في مواقع الحصون وبعضها البعض بها فقط ونادراً ما ترسل على طول الطريق كاملاً بين البحر الأحمر والنيل.

وهناك ثلاثة من الحصون المحفوظة بشكل جيد علي طريق قفط - القصير، لا يزال بالإمكان رؤيتها في العنيزة (المعروفة أيضاً باسم ضوى أو حماد)، وبالقرب من النيل في الزرقا (ماكسيمانوس القديمة) وفي المويح (والتي عرفت قديماً باسم كروكوديلي) (Ronald, 1989, pp. 155-158).

محطات:

تعتبر دراسة المحطات في الوقت الحاضر، عبارة عن أماكن توفر أدلة إضافية وأسماء وتفصيل حول الحاميات والتجارة وأنماط الإمداد. وقد أصبح اليوم للمحطات أسماء عربية غالباً ما تشير إلى الجبال أو الأودية القريبة التي تقع فيها. كما يستخدم أحياناً لون الحجر المستخدم في بناء المحطات لتسمية هذه المحطات. وقد تشمل العديد من المحطات على التسمية العربية للوكالة محطات استراحة، ومما لا شك فيه أن القصير كانت لفترة من الزمن تقع على طريق الحج فأخذت هذه التسمية وكانت رحلاتهم تمر بين النيل وساحل البحر الأحمر فظهرت العديد من المخيمات في هذه المحطات.

تشمل الأطلال على الطريق الصحراوي لهيدرويوما (السقايا) في العنيزة وسبالة والحمراء والزرقا والحمامات والمويح وقصر البنات، وكذلك نقاط التوقف الرئيسية في اللقيطة والفواخير. معظم الآثار على طول هذا الطريق إما بطالمة أو، على الأرجح، رومانية/بيزنطية. وفي الوقت الحاضر، هناك دليل غير مؤكد على وجود إسلامي دائم فيما بعد.

وظيفة المحطة:

تعد خدمة (السقايا) Hydreumata في المقام الأول كانت لأغراض أمنية. ووجدوا جميعهم في بطون الوادي وغالباً ما تكون غير مستقرة لعدم وقوعها في مناطق مرتفعة، فغالباً كل ما يقع في منطقة مرتفعة عما يجاورها يلزم ذلك أن يزيد من القدرات الدفاعية للحماية. لذا لم يتم بناؤها من أجل الدفاع والحماية من خطر الحصار على المدى الطويل. فقد قام الرومان ببناء ما اعتبروه مطلوباً لمكافحة مجموعات صغيرة من البدو أو اللصوص الذين كانوا يهاجمون التجار ويستولون على بضائعهم ويشكلون خطراً علي خطوط الإمداد العسكرية والعاملين في المناجم والمحاجر.

وقد ساعدت القوة العسكرية في الحفاظ على الحكم الروماني، حيث كانت الحاميات متمركزة في أي مكان كان فيه السكان والمسافرون أو حيث توجد تجارة كبيرة تحتاج للحماية. وقد سجل علي واحدة من الشقاف الفخارية إرسال جنود من محطة إلى أخرى في الصحراء الشرقية والتي كانت وظيفتها التوريد لهذه المحطات.

والمحطات عبارة عن نقاط تتابع، ونقط لخدمة السقايا والراحة لكل من القوافل العسكرية والمدنية. وقد كان لديهم بلا شك وظائف إدارية. ربما كانت الحاميات تراقب التجار والمسافرين وبضائعهم التي تمر عبر الصحراء للتأكد من دفع الضرائب والرسوم الجمركية المناسبة. وكانت التعريفية المشهورة التي تتعامل مع الرسوم التي يدفعها أولئك الذين يعبرون الصحراء الشرقية تدعم الافتراض بأن هذه المحطات تراقب أيضًا الامتثال للقوانين المالية الرومانية.

نمط الحصن:

تظهر الحصون (براسيديا) مستطيلة ولها جدران واقية مبطنه تقريبا حيث سمكها يتراوح بين ١٤٠ إلى ٢٢٠م في المحيط. بسمك ١,٥ متر، بناءً على طبيعة الموقع، ومواد البناء من الحصى المستديره أو الصخور المختلطة بالترية التي تعد كمادة لاصقة أو تبدو على شكل مستطيل كمقالع الحجر بشكل مونة. وقد تم استخدام كتل أكبر عند البوابات. أما جدران براسيديا، التي أصبحت مهشمه الآن، ليست مدعومة، ولكن الأبراج الوسطى الخارجية والجدران العمودية للغرف الداخلية مدعومة (Steven, 2011).

قد تم سرقة الكتل المفقودة الآن من بعض المحطات لإعادة استخدامها في مباني اخري، ربما كانت عملية السرقة سبب في حالة التهشم للجدران، فلم تكن سرقة الحجر بطريقة موحدة هي التي أدت إلى ظهور بعض المحطات في حالة خراب وبشكل خاص في حالة الجدران ذات الارتفاع المنخفض.

ولم تأخذ المحطات اتجاه محدد بينما مداخل المحطة عموماً تكن في جهة الشمال أو الجنوب على الطريق المار الشرقي الغربى. كانت الحصون على هذا الطريق موجودة دائماً في بطون الوادي على مساحة واسعة لقوافل السفر على جانبيها.

وقد توصل الباحثون لبعض النماذج التي يمكن تصور منها مخطط المحطات والتي عادة ما تكون برج شبه دائري في كل زاوية أو أبراج متوسطة على طول كل جدار. والبرج النموذجي يكون سمكه عريض للجدران على طول الخط الخارجي. وتتألف الأجزاء الداخلية من هذه الأبراج من حشو الركام. ويحيط بالحصن برجان بمدخل واحد. يوجد في المحطات الصحراوية الشرقية الأخرى بعض الأبراج المستطيلة، لكن جميع الأبراج على طول هذا الطريق لها قواعد شبه دائرية.

تحتوي معظم المحطات على سلالم متعددة مبنية بشكل متوازٍ ومتاخمة للوجه الداخلي للجدران الخارجية. أعطت هذه السلالم الفرصة للقيام بوظيفتها كجدران للمراقبة أو الحراسة للتأكيد على الاهتمام بالأمن. كما يمكن أن يحرس العاملون الحيوانات المربوطة خارج الجدران.

ومن خلال الدراسات يمكن تقدير ارتفاع الجدار الأصلي لبعض الحصون، من خلال عدة محطات كانت السلاسل فيها كاملة حتى الآن وتتراوح من ٢ إلى أكثر من ٣ متر. تنتهي هذه السلاسل عند الممشى الموجود أعلى الجدار مما يؤدي إلى ارتفاع الجدار المقابل من ٢ إلى ٣ أمتار والذي يبدو أنه متوسط الإرتفاع لمعظم محطات (السقايا) Hydreumata على طول هذا الطريق.

- القصير:

هي ليكوس ليمن Leukos Limen/ألبوس بورتس يرجع تاريخ إنشاء هذه المحطة إلي الفترة الفرعونية، والتي كان يعتقد أنها القصير القديم قبل أن يعرف أنها ليكوس ليمن هي التي تقع على الجهة المقابلة لها على البحر الأحمر.

تعتبر الأطلال في هذه المحطة التي استخدمت في أواخر القرن الثاني/أوائل القرن الثالث الميلادي أنها في الغالب رومانية. تشير الكتابة اللاتينية غير المؤرخة على تل بالقرب من محطة في المويح إلى جندي في هيئة سلاح الفرسان الرومانية. وله نقش آخر من كويتوس (فقط)، يشير هذا النقش إلى عملية بناء وإصلاح الآبار في هيدريوما من قبل وحدات فيلق جميعها تشير إلى أن هذه المحطات كانت تعمل في الفترة الرومانية في وقت مبكر. ومع ذلك، قد يكون البعض تم بناؤه على بقايا الهياكل السابقة حيث كان هناك بالتأكيد نشاط على طول هذا الطريق في الفترة الفرعونية. كما تم العثور على الفخار والعملات المعدنية التي تعود إلي التاريخ البيزنطي في وقت لاحق في هيدريوما. وتقع المحطة على ساحل البحر الأحمر المتجه للطريق الصحراوي المركزي علي مسافة ٨ كم شمال القصير الحديثة.

- سيالة:

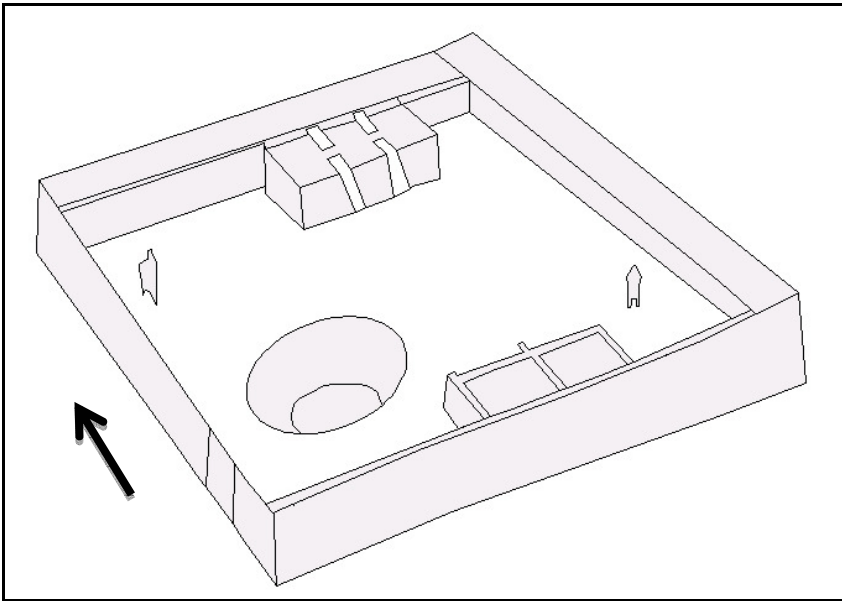
سيالة تسمى (حاجي سليمان) قديماً ولم يتم تحديداً لتاريخ نشأة تلك المحطة، فهي واحدة من أصغر المحطات الغربية تقع المحطة في وادي أبو زيران^(١) (Abu Ziran, 2011).
ويعد موقعه جغرافيا متميز إذ يبعد عن القصير بمسافة ٢٩ كم تقريبا، والتي تساهم في التزود بالمؤن والمياه للجنود والمسافرين السالكين هذا الطريق، رغم ذلك نجده يبعد عن الطريق القائم حاليا بمسافة تصل إلى ١,٥ كم نحو الشمال.

(١) وادي زيران أحد روافد مصب وادي العمجى.

والدلائل علي وجود تلك المحطة جاءت من قبل الباحثين وأعمال التنقيب فيها والتي تبين أن نصف الجدران الخارجية شبه مهدمه، بما في ذلك الجدار الشرقي، الذي جرفته الفيضانات. أما الجدران الباقية فقد انهارت تحت الأنقاض باستثناء المنطقة الغربية الواقعة في الركن الجنوبي الغربي بإرتفاع ٢م. بالإضافة إلى الأضرار الناجمة عن الفيضانات، وكانت نتائج تدمير المحطة أدى لعدم وجود أي دليل على مكان غرف داخل الجدران على الرغم من أن وجودها لا يزال تحت الحطام في الجانب الشمالي الغربي. مع وجود جزء باقي يدل على تخزين المياه.

بينما في وصف الصهريج الذي يبدو لنا من المخطط التالي ويظهر كحوض مبطن جيداً يحتوي على حوض يوضع به الماء، وهو حوض مجاور لري الحيوانات. ويبدو أن عتب الباب لازال موجود أسفل مصب وادي أبو زبران حيث كانت تغسله السيول. ويبلغ سمك العتب $٠,٣٥ \times ٠,٢٥$ م ويبلغ إرتفاعه ٢,٤٥ م.

ويتضح مما سبق للوصف الخاص بالحصن أنه يتميز بكونه ذي مساحة صغيرة وكذلك وجود البئر في الجانب وبعض الغرف الصغيرة على جانبي السور في اتجاه الشمال، مما يدل على قلة عدد الجنود المقيمين فيه على خلاف الحصون الأخرى.



شكل (٢) : مخطط حصن سيالة.

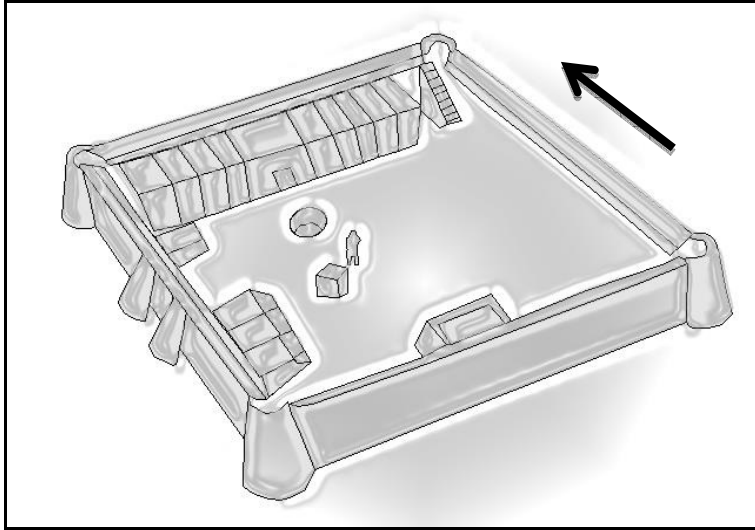
المصدر: من عمل الباحثة اعتماداً على: (Ronald, et al., 2011, p. 155).

- الوكالة الحمرا:

تعتبر محطة الوكالة الحمرا من المحطات المأخوذة من طبيعتها حيث أن جدرانها الحجرية الوردية النابغة من الصخور المحيطة بها ساهم في تسميتها باللغة العربية "الحمرا". وقد اشارت بعض الدراسات التي تمت عليها من قبل الباحثين وجود برجين يحيطان المدخل على الجانب الشمالي الغربي، وتقع الأبراج في الزوايا الشمالية والشرقية، ويبدو البرج الشرقي بحالة جيدة والذي يمكن مشاهدتها (صوره ١). والذي يضم منحني عكسي محفوظ بشكل جيد في وضع العمل كما في البرج المماثل له في محطة الزرقا. ويوجد الدرج الموصل إلى البرج في الركن الشرقي له.

بينما يغطي الطمي الناجم عن الفيضان ساحة الفناء بأكملها تقريباً حيث يوجد حجر أساس لمبنى منفصل واحد. منجمه كما هو مبين من الدراسات السابقة 6×5 م وربما كان متصل مع البئر، وعلي الرغم من أنها تبدو في حالة محطمة، إلا أنها أفضل من المحطات الأخرى الواقعة علي طول هذا الطريق، حيث تقع في وادي أبو زيران المتسع. وقد دمرت الفيضانات الزاوية الجنوبية وحوالي ٢٠ متر من الجدار وكذلك البرج المفترض في الزاوية الغربية.

ويعبر الشكل التالي عن شكل الحصن والمخطط الذي تم تصوره من قبل سيدبوثام ٢٠١١م، وتم رسمه من قبل الباحثة.



شكل (٣) : مخطط حصن الحمرا.

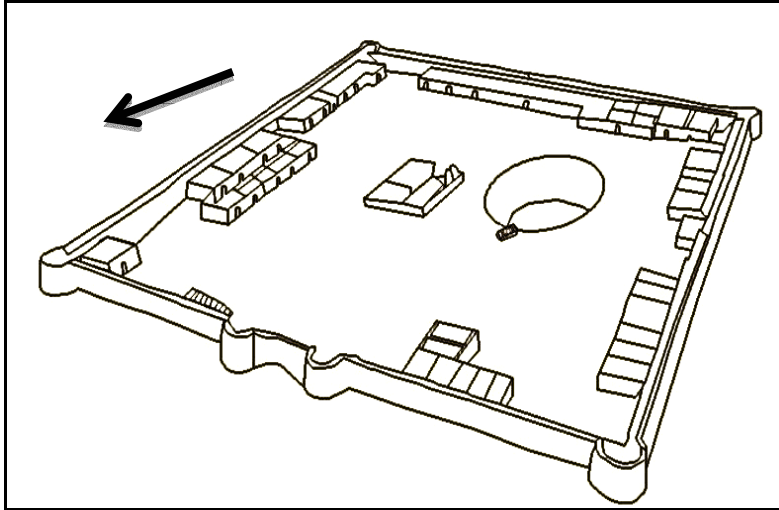
المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على: (Ronald, et al., 2011, p. 150).

مراكز التموين والسقايا:

- الزرقا:

ترجع تسمية محطة الزرقا إلي لون الصخور المتحولة التي تنتمي إليها المنطقة والتي قد ساهمت في تسميتها باللغة العربية باسم الزرقا، تم إنشائها خلال العصر الروماني، وقد أطلق عليها "ماكسيميانون القديمة/ أبو زبران" نسبة إلي الامبراطور الروماني ماكسيميانون الذي كانت فترة حكمه في الفترة الممتدة بين عامي ٢٨٦ و ٣٠٥، وقد كان هدف هذه المحطة السقايا وتعتبر هي الأفضل من حيث البقايا المحفوظة على الطريق في المنتصف.

وقد أوضح بعض الباحثين وصف الحصن، حيث يوجد به العديد من أجزاء الجدران المحفوظة بالكامل. وقد كان عبارة عن مبني من الحجارة المحفورة تقريبا وقد وضعت دون مونة. ولازالت هناك أمثلة جيدة للحاجز موجوده في أماكن مختلفة على طول الجدار، في الزاوية الجنوبية الشرقية، حيث أن ارتفاع الحاجز يبلغ ١,٤ متر وسمكه ٦,٥٥ متر مما يجعل الواجهة واضحة عند ارتفاع ١,٠-١,٢ متر. أما المسافة الخارجية من مستوى الأرض إلى خط الحاجز عند هذه النقطة هي ٣,٢ متر مما ينتج عنه ارتفاع الجدار الكلي من ٤,٦ متر. أما عن البئر فمن خلال الدراسات التي قامت عليه تم التعرف على عمقه والذي يبلغ ١٠ متر و قطره ٣٠ متر. وقد كان هناك عملية تنقيب كبيرة داخل البئر ولكنه انهار الآن جزئياً (Adam Bulow-Jacobsen, et al., 1994).



شكل (٤) : مخطط حصن الزرقا.

المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على: (Ronald, et al., 2011, p. 153).

وذكر أيضًا "سيدبوثام" أن الغرف تتاخم الجوانب الداخلية لجدران الحصن الرئيسية في جميع الجوانب الأربعة. والتي تظهر في ثلاث غرف بشكل أكثر عمق. حيث تحتوي بعض الغرف على منافذ مقوسة مدمجة الجدران الحجرية. وتعد الزرقا المحطة الوحيدة التي لا تزال تحتوي على جدران قائمة بذاتها حيث المباني في الفناء على الرغم من وجود أطلال قائمة بذاتها كالهيكل في الوكالة الحمراء. أما هنا المباني الداخلية قائمة بذاتها في الزرقا ويبدو أنها تحتوي علي البئر داخل أسوارها. وقد اتضح من خلال الدراسة الميدانية لهذه المحطة وجود مجموعة من الأبراج الخاصة بالحماية على طول الطريق، ووجود بقايا الحصن في شكل محطم تقريباً، حيث يتبقى منه الشكل العام للأسوار ونقط الحماية المحيطة بالحصن.



صوره (١) : حصن الزرقا.

المصدر: من الدراسة الميدانية للباحثة بتاريخ ٢٧/١٢/٢٠١٧.

وتجدر الإشارة إلى أهمية حصن الزرقا الذي قد نشأ خلال فترة الحكم الروماني، وقد ساهم الباحثين في الكشف عن المخطط والوصف التفصيلي له، وهذا ما أدى إلى إمكانية تصور ورسم المخطط كما بالشكل السابق رقم (٤)، وقد ظهر البئر داخل أسوار المحطة بينما الغرف متاخمة للسور وهذا مختلف عن شكل الحصن لأبو شعر أو أبولونس (وادي الجمال) الذي يحتوي على صفوف داخلية للغرف بشكل مختلف تقريباً عن حصن الزرقا على الرغم من توافق فترة البناء التي تعاصر الحكم الروماني، بينما قد يرجع ذلك إلى أهمية الحصن وقوته على الطريق، ومدى الحركة التي تحدث عليه وكثافة حركة المرور عليه.

وعن مسار وحجم الخدمة في هذا الحصن أنه يبعد ما يقرب من ١٦,٢٤ كم لحصن سيالة، وهذا يشير إلى قرب نقط الحماية والتزود على الطريق وهذا يشير إلى ارتفاع نسبة الخدمات الواقعة على الطريق وتوفرها على مسافات قريبة ومتوسطة المسافة فيما بينها.

- أم الفواخير:

تعود نشأة محطة أم الفواخير إلى العصر الفرعوني حيث تعتبر من المحطات الواقعة على الطريق وتظهر من أطلالها أنها من أكثر المناطق المأهولة بالسكان وتشهد بقايا أوستراكا والفخار على النشاط هنا بالفترة الرومانية ثم الفترة البيزنطية.

فهى عبارة عن منطقة واسعة لاستخراج الذهب واستغلال محاجر الجرانيت. ومن خلال الدراسات السابقة التي أظهرت أنه لا يوجد دليل على وجود حصن/هيدروما، لكن قد تكون الحماية موجودة و قد تم توفيرها من قبل عدد كبير من السكان.

وجاءت الدلائل الخاصة بأم الفواخير من خلال البقايا الموجودة من مئات الأكوخ المحطمة وهي عموماً جدران بسيطة من الحجر مكومة ومخططة بمساحة ما بين ١,٠-٠,٥٠ متر مربع ويوجد مركز سكاني أساسي بالقرب من البئر بأم الفواخير. حيث كانت هناك قرية كبيرة تقع شرقاً على طول الطريق الروماني المفترض. حيث تقع أطلال مائة كوخ على الطرف الشمالي للوادي وفي الطرف الشرقي للقرية يوجد مقلع صغير من الجرانيت ككتل متناثرة عنه (Carol Meyer, 1992-93).

ويظهر لنا من صوره (٢) العديد من المباني الأخرى في جميع أنحاء منطقة أم الفواخير، بعضها في تجمعات كبيرة، وبعضها هياكل معزولة. وعلى سبيل المثال، هناك مباني قريبة تقع فوق الوادي حوالي ٥٠٠ متر شمال بئر أم الفواخير ووادي الحمامات وكذلك بعض المناطق البعيدة في وادي عطا الله الواقع على بعد حوالي ١٥ كم من بئر أم الفواخير.



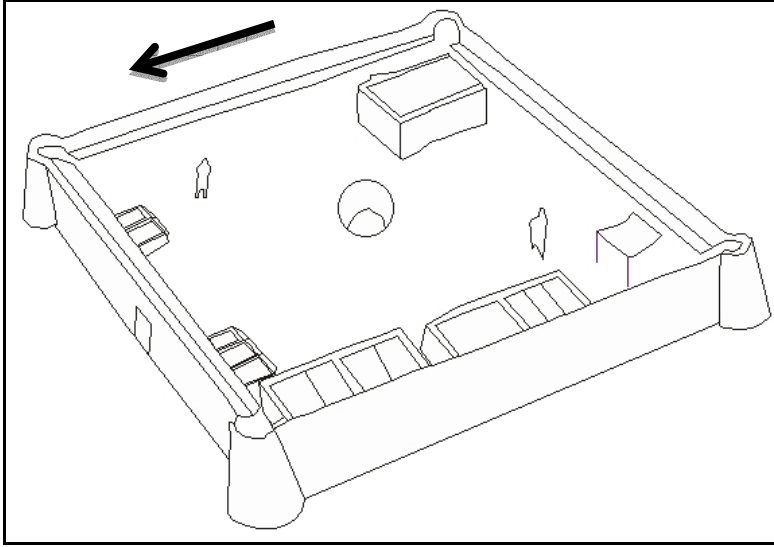
المصدر: من الدراسة الميدانية للباحثة بتاريخ ٢٨/١٢/٢٠١٧.

صوره (٢) : مستوطنة ام الفواخير.

من خلال ما سبق من دراسة الباحثين وما تمت مشاهدته أثناء الدراسة الميدانية لهذه المستوطنة التي تبدو باقية بشكل متكامل ومخططه إلي حد ما يشير إلي أهمية تلك المنطقة التي أهتمت بعمليات تعدين الذهب، وكذلك وجود بعض البقايا التي خلفها مجموعة السكان التي سكنت وعملت بالمنطقة والتي تتبعها وجود مراكز للحماية والتخزين من مؤن ونقل المياه بهذه السقايا، ومن هنا برزت أهميتها وجمع كل ما يخص المنطقة من تفاصيل قد تفيد في تكوين الصورة العامة للمنطقة.

- وادي الحمامات:

يطلق علي تلك المحطة بالسقايا (Hydreuma) وظهرت خلال العصر الروماني، وتبدو سداسية الشكل. أما جدرانها الشرقية فتحتوي على بقايا تشير إلى وجود كنيسة أو مسجد في وقت لاحق علي وقت بنائها، والتي يعتقد أنها قد بنيت أمام جدار المحطة القديمة وفي زاوية مختلفة قليلا. إذا كان مكانه هو المحراب الذي شيد مع فترة بناء المحطة، ولكنه بعيد قليلاً عن الاتجاه إلي مكة لذا فهو الأقرب إلى كونه كنسية.



شكل (٥) : مخطط حصن وادي الحمامات.

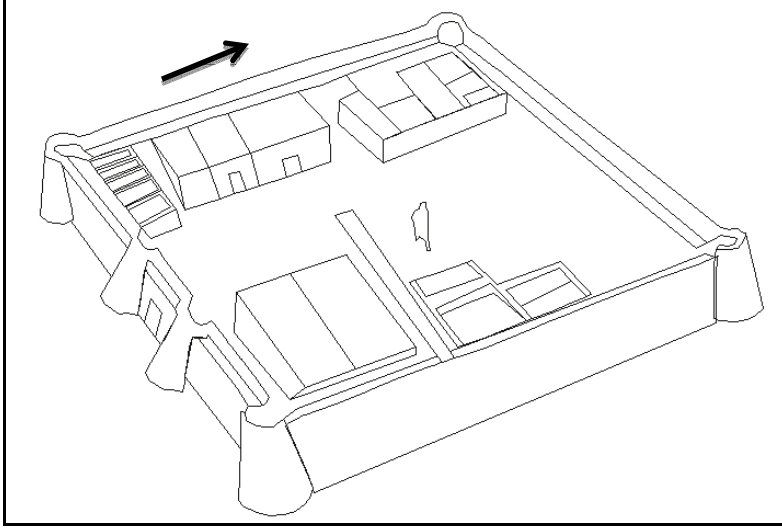
المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على: (Ronald, et al., 2011, p. 154).

ويبدو لنا من المخطط الخاص بالحصن أنه تم بشكل مبسط جداً حيث أنه قام على عدد من الغرف المتاخمة للسور مع وجود بئر صغير في المنتصف، وقد يشير ذلك إلى أنها من المحطات الصغيرة الواقعة على الطريق والتي تهدف إلي عمليات السقاي كما ذكر من قبل لا للحماية.

- المويج

تقع محطة المويج (أم مويج) في وادي الفاش والذي يتميز بصخور الحجر الرملي في نطاق واسع على مساحة وارتفاع منخفض من التلال. وقد تآكل حجر المبنى ، وتضرر بشكل كبير وقد غطت الرمال الأطلال الموجودة. أما الجدران الأكثر وضوحا تقع بجوار المدخل. وقد دمرت السيول والفيضانات البرج والجدران في الزاوية الشمالية الشرقية.

ولا يوجد دليل سطحي على وجود بئر في المحطة على الرغم من احتمال وجوده، وتقع المنطقة مفتوحة على الجانب الشمالي وهي الآن مغطاة بالرواسب. ويعد أقرب بئر حديث هو بئر المويج في وادي المويج على بعد ٩ كم إلى الشمال الشرقي من المحطة. بينما يبدو أن هناك صهريج محفوظ بشكل جيد ملتصق مع الجدران المغطاة في الركن الجنوبي الشرقي وقد تم تغطيتها بالرمل نتيجة الرياح، ولكن أعيد التنقيب عنها في العصر الحديث (Ronald, et al., 2011, p. 155).



شكل (٦) : مخطط لحصن المويج.

المصدر: من عمل الباحثة اعتمادا على: (Ronald, et al., 2011, p. 154).

خاتمة وتوصيات:

- من خلال ما تم عرضه عن مواقع المحطات المختلفة التي قامت علي الطريق قفط - القصير، أمكن التعرف علي أهميتها والتي قامت بشكل مباشر علي السقاية والحماية للقوافل التجارية التي كانت تمر عبر هذا الطريق قادمة من ميناء القصير القديم لتعبر الطريق وتصل إلى نهر النيل وشمال مصر عبر مدينة قفط.
١. تنظيم بعثات مصرية وتأهيلها للعمل على استكمال أعمال التنقيب بالمنطقة ورسم خطوط ومحطات الحماية.
 ٢. الاهتمام من قبل الهيئات المختصة برسم مسارات تلك المحطات القديمة ومحاولة ترميم المتبقي منها والعمل علي الاستفادة منها سياحيا.
 ٣. محاولة إعادة توثيق مواقع الحصون وما حولها من أجل تسجيل أحداث المنطقة وتتبعها تاريخياً.
 ٤. استغلال تلك النقاط في الوقت الحاضر والعمل على تزويد الطرق بالانشطة والتي تسمى خدمات الطريق.
 ٥. تحديد واقعي لكل حصن بالاحداثيات على جوجل إيرث.

المصادر والمراجع

١. جون بول، (٢٠١٧): مصر فى كتابات الجغرافيين الكلاسيك، "بيت الجغرافيا"، القاهرة. ترجمة: عاطف معتمد، وآخرون، وراجعته: أسامة حميد.
٢. ستيفين سايدبوثام وآخرون (تحت الطبع): الأرض الحمراء جغرافية الآثار فى صحراء مصر الشرقية. ترجمة: عاطف معتمد وآخرون.
٣. السيد أحمد محمد محفوظ، (١٩٩٤): النشاط المصري القديم في مناطق الصحراء الشرقية (الصحراء الشرقية وسيناء) خلال النصف الأول من الأسرة الثانية عشرة (من عصر أمنمحات الأول حتى سنوسرت الأول)، كلية الاداب - سوهاج - قسم الآثار، جامعة جنوب الوادى.
٤. عبد اللطيف فايز على (٢٠١٣): النقل والمواصلات فى مصر العصر اليونانى، الرومانى، سلسلة تاريخ المصريين، الهيئة المصرية العامة للكتاب.
5. Adam Bulow – Jacobsen, Helene cuvigny, Jean-Luc Fournnt, (1994): The Identification of Myos Hormos. New Papyrological Evidence. *Bulletin De L'institut Francais D'archeologie Orientale*, pp. 27-42.
6. Carol Meyer (1992-93): A Byzantine gold-mining town in the eastern desert of Egypt: Bir Umm Fawakir. *Journal of Romanarch*.
7. Donald S. Whitcomb and Janet H. Johnson (1982): Quseir AL-Qadim 1980 preliminary Report. American Research center in Egypt Reports. Preliminary and Reports of archaeological Exactions in Egypt from Prehistoric to Medieval Times, Vol. 7, pp. 52-200.
8. G.W. Murray (1925): The Roman Roads and Stations in the eastern desert of Egypt. Vol. 11, No. 3, 4, pp. 138-150.
9. Ronald E. Zitterkopf et al. (1997): Survy of the Via Hadriana the University of Delaware: The 1996 Season.
10. Steven E. Sidebotham el al. (1999): Survey of the Via Hadriana: The 1998 Season.
11. Steven E. Sidebotham, et al. (2002): Five Enigmatic Late Roman Settlements in the Eastern Desert. *The Journal of Egyptian Archaeology*, Vol. 88, pp. 187-225.
12. Ronald E. Zitterkopf and S.E. Sidebotham (1989): Stations and Towers on The Quseir – Nile Road. *The Journal of Egyptian Archaeology*, Vol. 75, pp. 155-189.

Geoarchaeological Forts on the Qeft - Al Qusair Road **“From the Era of the Ancient Egyptian State until the Greco-Roman Era”**

ABSTRACT

This research deals with a set of main points that are concerned with the geoarchaeological analysis of the historical forts located on the Qeft - Al Qusair road. There are different types of these facilities, including: forts, signal towers, and garrisons. This research sheds light on stations' functions and the internal pattern of the fortress, the most prominent of them are: Al-Qusair, Hamra, Zarqa, Umm Al-Fawakher, Wadi Al-Hammamat, Al-Muwaih. The research also interprets the different functions between "hydreumata" and "outpost". The information and analysis in this research are supported with some diagrams, maps and ground photographs.

Key Words: Geoarchaeological, Forts, Historical Roads, Facilities, signal towers, garrisons.