

خانات الطرق في القرن التاسع عشر دراسة أثرية حضارية في ضوء نموذجين بجبل سنهور بصحراء بني سويف

د. إبراهيم صبحي السيد غندر*

المقدمة

الخانات هي الأبنية المخصصة لإقامة المسافرين وقوافل التجار، وهي كلمة أعجمية توازي مفهوم الفندق في عصرنا الحديث، وهي تعني الحانوت وتطلق كذلك على الدكان والمخدع، وفي اللغة التركية تعني دار العمل والتجارة^١، وللخانات أهميتها الخاصة في العمارة الإسلامية، حيث عُرفت منذ العصور الإسلامية الأولى، ولعل أقدم خان أنشئ في الإسلام هو الخان الذي بناه هشام بن عبد الملك في شهر رجب عام (١٠٩هـ/٧٢٧م) على مقربة من قصر الحير الغربي في البادية السورية حيث لا تزال بقاياه قائمة على جانبي الطريق المؤدية من دمشق إلي تدمر، ولا يزال مدخله يحمل نصاً يفيد بإنشائه بأمر من عبد الله هشام أمير المؤمنين^٢، ويقع الخان على مقربة من بركة ماء، وكانت جدرانه مشيدة من الطوب على قاعدة صلبة من الحجر، ويضم بداخله مجموعة من الغرف تتصل بالصحن عبر رواق ذو بائكة، وقد زود بمسجد ومجموعة من المرافق الأخرى^٣.

والخان عموماً مربع المسقط من طابق أو طابقين، وتحلّل أركانه أبراج للمراقبة والدفاع، وقد يحاط بسور خارجي مدعم وبوابة محكمة الإغلاق، وكانت غرف المسافرين مورّعة بين الطابقين أو في الطابق العلوي فقط، وفي بعض الخانات المتواضعة كانت قاعة التوم مشتركة يرقد فيها المسافرون، على منصات (مساطب) مرتفعة عن الأرض ويجلسون عليها نهاراً، ومن الملاحظ أنّ خانات السهول كانت أوسع من خانات الجبال، كما كانت خانات البلاد الباردة تخلو من الصّحون المكشوفة^٤، وقد اشتركت خانات المُدن مع خانات الطّوق في ما كانت تقدّمه من خدماتٍ وما تضمّه من مرافق، وتختلف عنها في أخرى، إضافة إلى ما كان يمكن

● أستاذ الآثار الإسلامية المساعد بكلية الآثار - جامعة الفيوم - مصر

- ^١ رفعت موسى محمد، الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية، ص ٢٥، القاهرة، ١٩٩٣.
- ^٢ كمال الدين سامح، العمارة في صدر الإسلام، ص ٧٧، القاهرة، ١٩٨٢.
- ^٣ دانيال شلوميرجة، قصر الحير الغربي، ص ١٨، ترجمة إلياس أبو شبلة، بيروت، ١٩٥٠.
- ^٤ وصفت إلين شانيلز وصيفة الأميرة زينب بنت الخديوي إسماعيل خانات تركيا في القرن التاسع عشر بأنها رتبة ومعتمة ومليئة بالقمامة وتكثر بها الكلاب الضالة وهو ما لم أرى شيئاً منه في خانات القاهرة التي كانت أكثر نظافة وأوفر إضاءة وكان لها حراس وخدم يقومون على نظافتها والعناية بمختلف شئونها دوماً، المرجع:

Ellen Chennells, Recollections of an Egyptain princess by her English governess, p. 273 , London , 1879.

أن تقدّمه خانات المدينة بشكل أفضل لزوّارها، كالحمام والمسجد والمطعم وأعمال البيطرة وغير ذلك من الضروريات والكماليات، وكما كانت خانات الطرق تمثّل المحطّات الحسّاسة على مفارق الطرق، ومجاري المياه ومراكز الحدود، احتلّت خانات المُدُن مداخل المدن العامرة، خارج الأسوار أو داخل المدينة في قلب الأسواق وجوار الحمام والمسجد، وكانت وظيفة الخان في المدينة استقبال التجار بشكل عام، من باعة الجملة ومُروّجي البضائع ومراسلي المستوردين والوسطاء والوكلاء، وفي هذا المكان كان يتمّ البيع والشراء، وكأنّ المكان لم يعد لإيواء المُسافرين بل واستقبالهم أيضاً ريثما يتمّون تجارتهم، وكما كان لكلّ بضاعة دار، صار لها خان يرتبط اسمه بها، إن لم يرتبط باسم مؤسّسه أو مالكه، فهناك خان الحرير وخان الحبالين في دمشق، وخان الجوخ في اسطنبول، وخان الخياطين والصّابون في طرابلس، وخان الزّيت وخان الحرير في حلب، وكان بعضها عظيم الاتساع كخان الجُمرك في حلب الذي يعود تاريخه إلى عام (٩٨٢هـ/١٥٧٤م). فقد ضمّ اثنين وخمسين مخزناً، وسبعاً وسبعين غرفة وسوقين مبنيين بالحجر المنحوت، وكان مجموع دكاكينه ثلاثمائة وأربعة وأربعين، وإلى جانبها سبيلان ومسجد، وتصميم خان المدينة، بشكل عام لم يتغيّر على مرّ العصور؛ فجاء عبارة عن صحن مركزي مكشوف يتوسّطه فسقية، وتحيط به البوائك التي تُقيمت الحوانيت من تحتها، لتبقى أبوابها محميّة من الحرّ صيفاً ومن المطر شتاءً، ومن النّاحية الإدارية قد يكون الخان كذلك مؤسّسة دينيّة مرتبطة بوقف يُحوّل ريعه لصيانة مدرسة أو مسجد أو إطعام مسكين أو فقير، ومؤخراً لم يبق من كلّ تلك الخانات إلا عدد قليل، واقتصرت خدماته على استعمال مستودعاته ودكاكينه من قبل مستأجرين، لا تجمعهم إلا نادراً تجارةً مشتركةً أو مهنّ واحدة، وربّما سكنت غرفةً عائلاً فقيرةً .

تمهيد

لقد ارتبطت الخانات بالأنشطة التجارية على وجه الخصوص سواء على المستوى الداخلي المحلي أو الإقليمي الخارجي، ولقد كانت مصر دائماً من أكثر بلدان الشرق ازدهاراً ورواجاً؛ فقد كانت معبر مختلف التجارات العالمية من الشرق والغرب وإليهما، وعندما استطاع محمد علي باشا الحصول على فرمان استقلاله وذريته من بعده بحكمها وجه اهتمامه من أجل النهوض بها وتمثّل هذا الاهتمام في تنمية واستثمار كافة طاقاتها ومقوماتها الاقتصادية والتي كان على رأسها التجارة، فاهتم بالطرق البرية على كافة المستويات مستغلاً في ذلك أطماع الدول الاستعمارية خاصة فرنسا، وانجلترا^١، ويسعى جاهداً ليرسي دعائم النهضة في مختلف

^١ إذ كانت الأولى تسعى نحو السيطرة على الطريق البري فأرسلت حملتها على مصر سنة ١٧٩٨م، وتسعى كذلك حتى بعد جلائها عنها في تنفيذ مشروع شق القناة بين البحرين الأحمر = والمتوسط والسيطرة عليها، ولم تنفك محاولاتها تجرى حتّى تحققت في عصر خلفاء محمد علي باشا، وتلتهب الثانية للسيطرة على الطرق البرية لتكون أيضاً تحت قبضتها فتحتكر تجارة الشرق

المجالات وسط كل هذه الأحقاد والأطماع الاستعمارية المحدقة بمصر، والتي لم يكن هو يجهلها بالطبع، ويتجه نحو استثمار ثروات أراضيها الصحراوية، والتي كانت لم تزل مصدراً هاماً من مصادر الثروة منذ أقدم العصور، وذلك بما احتوته من مختلف نوعيات المعادن النفيسة وغيرها، وكذا مختلف أنواع الأحجار الصلبة التي تترخر عديد من مناطق مصر بمقالعها الطبيعية وخاصة منطقة صحراء بني سويف؛ فلقد لفت انتباهه غنى التربة المصرية بهذه الخامات فبدأ بإعادة اكتشاف محاجر مصر من جديد بعد أن كانت مستخدمة قديماً عبر العصور، وقد تشابهت جوانب اهتمام محمد علي باشا بطرق المحاجر بنفس جوانب اهتمامه بالطرق البرية الأخرى عموماً، وتمثلت في شق الطرق المؤدية إليها وتمهيدها، وحفر آبار المياه الارتوازية، وعقد المعاهدات مع شيوخ البدو وعربان الصحراء، والاستعانة بمن لهم دراية بالصحراء والأدلاء، وتكليف المتخصصين بإجراء الرحلات الجغرافية والاستكشافية وإنشاء خانات الطرق.

فكرة البحث وأسبابه ومنهجيته ونماذجه

رغم اندثار كثير من خانات المدن والطرق عموماً إلا أن صحراوات مصر قد حفظت بعض من نماذجها النادرة خاصة على الطرق البرية سواء الطرق الرئيسية أو طرق المحاجر، فلم تزل أعداد منها باقية حتى اليوم بل وموقعة على كثير من مختلف الخرائط القديمة لوحة (١٩)، وهي وإن لم تغدو بحالة جيدة إلا أنها تنبئ عن كثير من الدلالات المعمارية الفنية والهندسية وكذلك الحضارية والاقتصادية، ومما يؤسف له أن هذه الخانات لم يهتم الباحثين بدراسته ولم تلتفت إليها أيضاً هيئة الآثار سواء بالتسجيل أو بالترميم، رغم قلة تكاليف ذلك، إذ أن هذه الخانات بسيطة، ومواد بنائها من البيئة المحلية المحيطة، ومعظم مكوناتها أيضاً لم تزل باقية، وهو ما

كاملة، وتنجح بالفعل في إحياء الطريق البري القديم في مصر، وذلك عن طريق ضابط بالبحرية الانجليزية بالهند يسمى "توماس واجهورن"، وبعد أن رفض محمد علي باشا مشروع إحياء الطريق البري بين الإسكندرية - القاهرة - السويس عاد وقبله مجدداً عندما عرضه توماس واجهورن الإنجليزي كممثل لشركة الملاحة الهندية، وفي الخامس عشر من سبتمبر سنة (١٢٥٦هـ / ١٨٤١م) يقبل محمد علي باشا أيضاً مشروع السير "أندرسن" مندوب إحدى شركات النقل البري الانجليزية لإعداد وتشغيل طريق قفط القصير، ويمنحه امتياز حمل ونقل البضائع، والبريد والركاب لمدة سنة من أول يناير إلى ٣١ ديسمبر عام (١٢٥٧هـ / ١٨٤٢م)، كما يعد بالحماية الكافية من قبل الحكومة المصرية لعمليات النقل، وبإعداد حاميات خاصة، وإنشاء محطات للاستراحة، وأخرى للبريد خلال الطريق، ويحدد كذلك رسوم النقل وأجور الإبل.

^٦ جاء ضمن بنود العرض الذي قدمه السير أندرسون لمحمد علي باشا أن مشروع تشغيل وتجهيز الطريق البري من قفط للقصير سوف يساهم في تشغيل ألوف من العربان وإيلهم وسيساعد تلك بالطبع في اتصالهم بالحضارة الحديثة والمدنية فيرفع من مستواهم الفكري والاقتصادي ويعتادون العمل والعيش في سلام والخضوع للقوانين الحكومية. المرجع: محمد أمين حسونة، مصر والطرق الحديدية، ص ٥٨، القاهرة ١٩٣٨.

سيساعد في سهولة تصوّر ما كانت عليه، كما أن عمارة خانات طرق المحاجر على وجه الخصوص تعتبر أحد نوعيات العمارة الإسلامية التي ظهرت في القرن التاسع عشر متطورة ربما عن أصول قديمة، كما يمكن أن تندرج أيضاً تحت ما يسمى بالعمارة التقليدية، على اعتبار وجودها بالبيئة الصحراوية أو الجبلية وذلك بالنظر لمكوناتها البنائية والإنشائية على وجه الخصوص ولطريقة بنائهما البسيطة التي يمكن أن تعبر عن تراث الجبل أو العمارة التراثية الجبلية .

ومن أسباب دراسة هذه الخانات أيضاً محاولة التأريخ خاصة وأن الأقوال تتضارب في ذلك، وكذلك محاولة لفت انتباه القائمين على شئون هيئة الآثار نحو تسجيلها ورعايتها وإدراجها على خريطة العمارة الإسلامية في القرن التاسع عشر. أما عن منهجية البحث ونماذجه فقد وقع الاختيار على طريق درب المرمر وذلك بسبب وجود خانين من خانات الطرق عليه وهما يشكلان صلب هذه الدراسة وهما بجبل سنهور شرق محافظة بني سويف، وتمثل أطلالهما نماذج معمارية فريدة لم يتم دراستها من ذي قبل، وذلك نظراً لصعوبة السفر، وارتفاع كلفته خلال الصحراء بسبب ندرة وسائل الاتصالات والمواصلات، ولضعف النواحي الأمنية، وسيطرة قبائل العرب عليها، وخروج لبعض منها نهائياً عن قبضة الأمن، وكذلك لعدم الدراية بالاتجاهات وصعوبة الاستعانة بأدلاء من بدو الصحراء، وربما كذلك لوجود الهوام والضواري الجبلية، ومما يؤسف له كذلك النظرة الدونية لبعض من الباحثين والمسؤولين على أنهما لا يمثلان قيمة أثرية أو فنية وذلك بالنظر لخلوهما تماماً من معالم الزخرف مما أدى بالتالي لإهمالهما وتركهما لعوامل التعرية والسيول التي أوشكت أن تأتي على بقاياهما. وسأتعرض في البداية للمحة عن درب الرخام وجميع المعالم الخاصة به منذ بدايته لنهايته كما وصفها على مبارك، وذلك من خلال مجموعة الخرائط التي أعدت لذلك، ويستتبع ذلك الحديث عن الخانين، من حيث الموقع، والمقاييس، والنوعية، والوصف التفصيلي، والتخطيط الهندسي، والعناصر المعمارية، والمرافق، ومواد وطريقة البناء، ويتبع ذلك جزء تحليلي حول الماهية والوظيفة وسبب التضارب في التسمية، ومناقشة الطور الذي وصلت إليه فكرة خانات الطرق في القرن التاسع عشر، وقد زوّد البحث بمجموعة من الصور الحديثة للخانين وكذلك مساقط تخطيطية لهما، إضافة لبعض نماذج للتوضيح والمقارنات والتأصيل المعماري.

لمحة عامة عن درب الرخام (طريق المرمر)

أطلق على هذا الطريق درب المرمر نسبة لحجر الرخام وهو الألبستر^٧ تلك المادة التي تعرف بالمرمر الشرقي^٨، وهذا الطريق هو طريق قديم ربما ترجع أصوله

^٧ لقد كان المرمر دائماً من الأحجار المرغوب فيها لدى المصريين القدماء، ويرجع ذلك من جهة لكونه حسن المظهر قابلاً للصقل الجيد، ومن جهة أخرى لكونه من الأحجار الآلينة سهلة التشغيل، فضلاً عن استخدامه كمادة للبناء فقد استعمل في كثير من الأغراض الأخرى، ويرجع تاريخ أقدم

للعصور الفرعونية^٩، ويقع شرق منطقة سنهور، وهي إحدى البلاد التابعة حالياً لمحافظة بني سويف، والواقعة شرق النيل وتتصل سنهور شمالاً ببلدة بياض العرب حالياً، وهي قرية قديمة من قسم بني سويف، عبارة عن عدة كفور، وكان أغلب أهلها من النصارى فعرفت قديماً بهم، وكانت أطيانها ممتدة إلي جبل المرمر، وإلي الشمال

ما عرف من الأشياء المصنوعة منه إلي فترات تمتد من عصور ما قبل الأسرات وحتى العصور المتأخرة جداً، ومن أكثر أوجه استعمله شيوعاً وأقدمها صناعة الأواني، وكذلك صناعة رؤوس الصوالة، والتوابيت، وأوعية حفظ الأحشاء، والتماثيل كبيرها وصغيرها، وموائد القرابين، والقذور، والصحاف وغير ذلك. وكان المرمر المصري معروفاً لدى كثير من قدامى المؤرخين مثل ثيوفراستيس (ق ٤ ق.م)، وبليني (ق ١ م)، وأثينيس (ق ٢م - ق ٣ م)، وذكر الأول أن المرمر كان يوجد في مصر بضواحي مدينة طيبة حيث كانت تستخرج كتل كبيرة منه، كما ذكر الثاني مثل ذلك، ولهُ كان يحصل عليه أيضاً من مدينة ألبسترون، كما ذكر الثالث أن المصريين كانوا أحياناً يبنون حوائط من المرمر. ويقصد بالمرمر عادة كخامة كبريتات الكالسيوم (الجبس) إلا أن الحجر الذي استخدم بمصر القديمة في ذلك المدى الواسع والذي يسمى أيضاً مرمرأ - وربما كان أولى بهذه التسمية - هو من مادة مختلفة تمام الاختلاف، وهو كبير الشبه بالأول من حيث المظهر غير أنه يختلف عنه من جهة التركيب الكيميائي، إذ يتألف من كربونات الكالسيوم. والمرمر المصري من الناحية الجيولوجية كربونات كالسيوم متبلّورة (Calcite)، ولو أنه يسمى في بعض الأحيان أرجونيت (Aragonite) إذ أن هذه المادة وإن كان لها نفس تركيب الكالسايت إلا أنها تختلف عنها من جهة شكل البلورات والنقل النوعي. ولا يعرف هل يوجد الأرجونيت في مصر أم لا، إلا أنه لم ترد رواية عن وجوده، وكان جميع المرمر الموجود بها يتكون من كربونات الكالسيوم المتبلّورة وبالتالي فالمرمر المصري هو صورة مدمجة متبلّورة من كربونات الكالسيوم ويكون لونها أبيض أو أبيض ضارب إلي الصفرة، وتكون عادة مخططة وقطاعاتها الرقيقة شبه شفافة. وقد استخدم المرمر منذ عصور الأسرات الأولى حتى عهد الأسرة التاسعة عشر على الأقل كمادة بناء مساعدة وخاصة في تبطين الممرات والغرف لاسيما الهيكل ومن أشهرها هياكل كل من معبد سنوسرت الأول، وأمونفيس الأول، وتحتمس الرابع بالكرنك. كما يوجد المرمر في سيناء غير أنه لا توجد أدلة على استغلاله، كما يوجد في مواضع شتى بالصحراء على الشاطئ الشرقي للنيل، كوادي جراوي بالقرب من حلوان حيث يوجد محجر يرجع تاريخه إلي عصر الدولة القديمة، وموضع آخر على طريق القاهرة السويس، وقد استغل هذا المحجر مدة قصيرة في الأزمنة الحديثة، وفي وادي موائيل، وهو فرع من وادي سنور يكاد يكون شرق مغاغة تماماً، وكان يستغل على نطاق واسع في عصر محمد علي باشا، وفي المنطقة الممتدة من قرب المنيا إلي ما بعد أسيوط بقليل وهي مسافة تقدر بنحو ٩٠ ميل، ومحجر آخر يقع في وادي أسيوط بالمنطقة نفسها وقد استغل في بدايات عهد الأسرة الثامنة عشرة ثم أعيد تشغيله في عهد محمد علي باشا، وهناك نوع أبيض نصف شفاف يوجد بكميات قليلة في محجر يقع على مسافة نحو ثلاثة أميال خلف "الواديين" وهو واد متفرع من وادي الملوك على الشاطئ الغربي للنيل تجاه الأقصر. المرجع: ألفريد لوكاس، المواد والصناعات عند قدماء المصريين، ترجمة: زكي اسكندر، ومحمد زكريا غنيم، ص ١٠٢-١٠٤، ٦٥٥، القاهرة، ١٩٩١.

^٩ محمد فؤاد شكري وآخرون، بناء دولة مصر - محمد علي، ص ٣١٦، القاهرة، ١٩٤٨.

^٩ Joseph John Hobbs and Fujiyo Tsunemi, Bedouin Tourist Stations as a Response to Drought in Egypt's Eastern Desert, p.212, Human Ecology, Vol. 35, No. 2 (Apr., 2007), pp. 209-222.

منها بحوالي نصف ساعة توجد محاجر الجبس، والحجر والتي تمتد حتى منطقة دير الميمون، وإلي جنوبها وعلى بعد حوالي ساعة ونصف يوجد تل قديم فيما بين جبل سنهور والنيل، وإلي الجنوب من بياض وعلى بعد نحو ساعتين توجد محطة ورشة^{١٠} حجر المرمر لوحة رقم (١٥)، والتي من المرجح أنها كانت المحطة الأولى على النيل مباشرة أو بالقرب منه حيث كانت تنقل إليها الكتل الضخمة من الرخام التي يتم تجهيزها وإعدادها تمهيداً لشحنها في المراكب عبر النيل إلي القاهرة، وإلي جانب الورشه أشارت الخرائط القديمة إلي وجود بعض الأبراج والتي من المرجح أنها كانت أبراج للحراسة والمراقبة لوحة (١٩)، ولكن من المؤكد أنها اندثرت منذ زمن مع محطة المرمر نفسها، وقد وصف على مبارك مقالع المرمر سنة (١٢٩٣هـ/١٨٧٦م) بأنها داخل جبل سنهور قبلي جهة بياض إلي الشرق على بعد حوالي اثنتي عشرة ساعة من محطة الورشة^{١١} قبالة الجهة المعروفة بالمليحية^{١٢} لوحة رقم (١٥)، كما وصف الطريق المؤدية إليها كذلك، وهي طريق المرمر بأنها معتدلة، وأن الخديوي عباس باشا الأول قد قام بتجديد استراحاتها وتمهيدها وتجهيزها لتسيير عليها العربات الحاملة للرخام والتي تجرها الدواب، وأن بها آبار وعيون الماء ومن أشهرها بئر المشاش لوحة (١٩)، كما يمكن الوصول من خلال هذه الطريق شرقاً إلي سواحل البحر الأحمر مروراً بدير المقدس أنطوان المعروف بدير بوش لوحة (١٦)، ويوصل هذا الطريق كذلك إلي شمال الصحراء الشرقية^{١٣}، وجنوبها حيث صحراء عيذاب لوحة (١٤). ومن المؤكداً وفقاً لروايات على مبارك بهذا الشأن أن طريق المرمر والاستراحات كانت موجودة بالفعل منذ أيام محمد علي^{١٤}، وأن التجديدات التي حدثت عليه كانت في عصر الخديوي عباس باشا الأول، غير أنه وللأسف توقفت عمليات القطع والاستخراج من هذه المحاجر لفترة معينة، وما لبثت أن استأنفت مجدداً فيما بعد ذلك خاصة خلال عصر الخديوي إسماعيل، إذ لما شرعت والدته في إنشاء وتشيد الجامع الشهير بميدان الرميطة والمعروف بمسجد الرفاعي، خرج الشيخ حسن أبو طالب ابن متعهد جبل الرخام سابقاً للصحراء

^{١٠} لا تزال المنطقة الموجودة هناك تعرف باسم الورشة نسبة إلي ورشة تصنيع الرخام والألبستر التي استحدثت خلال عصر محمد علي باشا .

^{١١} على مبارك، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها الشهيرة والقديمة، ج ١٠، ص ٣١، القاهرة، ١٨٨٨.

^{١٢} على مبارك، الخطط التوفيقية، ج ٩، ص ٩٢.

^{١٣} يمكن الوصول لطريق المرمر الموصل بدوره لدير المقدس أنطوان من خلال الطريق الواصلة من جهة اطفيح والواصلة كذلك من جهة دير الميمون .

^{١٤} من السياسات التي انتهجها محمد علي باشا سياسة الإقطاع في مختلف المجالات ولكافة خيرات البلاد وثرواتها وكان من ذلك إقطاعه لكثير من محاجر الرخام لكبار رجال الدولة ومنهم علي سليم باشا السلحدار الذي أنعم عليه بمحجر الرخام بأسبوط، على باشا مبارك، الخطط التوفيقية، ج ٩، ص ٩٢.

الشرقية في رحلة استكشاف مختلف أنواع الرخام التي بجالها، واختبار ما يتوافق مع عمارة هذا الجامع، وقد استغرقت رحلته ما يقرب من مائة يوم اصطحب معه خلالها عدد من أدلاء عرب العبايد الذين كانوا يقطنون هذه الصحراء، وقد سجّل على مبارك نقلاً عن الشيخ حسن كافة تفاصيل هذه الرحلة، ومختلف محطاتها، ومعالم الطريق منذ بدايتها من جنوب جهة بياض النصارى ببني سويف، وحتى مشارف ميناء القصير على ساحل البحر الأحمر لوحة (١٤)، وقد أورد خلال هذا الوصف كثير من أسماء مقالع الرخام، وكذلك أنواعه ومنها على سبيل المثال الرخام الأحمر، والذي عثر عليه بوادي أركس، والرخام الأبيض في منطقة أم ضمران، وقد كان بعض رخامه معرّق باللون الأحمر السنجابي، والبعض ذو عروق زرقاء، كما عثر على الرخام الأسود بجبل موجود بوادي المرخم لوحة (١٥)، وقد كان به ورشه لقطع وتجهيز الرخام برسم جامع الرفاعي، وبالمثل وجد الرخام في جبل أم طنيطر^{١٥} شمال دير المقدّس أنطوان لوحة (١٦)، وكان به ورشه أيضاً للتقطيع، والشحن لجامع الرفاعي، ومن المحاجر القريبة من سواحل البحر الأحمر كذلك جبل بالقرب من منطقة الطارف على بعد نصف ساعة من ساحل البحر الأحمر، وبه أحجار الهيصم البيضاء القابلة للصقل لوحة (١٦)، وكذلك يوجد جبل يسمى سمر العبد (العبدري) جنوب منطقة الحواشية بحوالي سبع ساعات، ورخامه أصلب من الرخام الإسلامولي غير أنه يشبهه في اللون حيث أنه أبيض معرّق بسواد لوحة (١٤)، كما أشار أيضاً إلي محاجر رخام بجبل الدبّ الواقع غربي وادي يسمى بوادي أبي نيقوله، وبه صنفين من الرخام الأول أبيض كبياض تبين الفول على حدّ وصفه، والثاني أسود مائل للزرقة، وأشار كذلك إلي حجر البورفير وهو السماق الأحمر، والأخضر الكبدي القابل للصقل، والجلاء، وكذلك حجر الصّوان، وتوجد مقالعهم بجبل الدخان^{١٦} لوحة (١٧)، وهو على بعد خمس ساعات من جبل الزيت، كما يوجد إلي الجنوب من جبل الدخان جبل يسمى بالفطيرة، وبه فقط مقالع

^{١٥} رجح على مبارك أن كلا الجبلين وهما جبل وادي المرخم، وجبل أم طنيطر كانا مستخدمين من قبل الأقدمين، وقد استدل على ذلك بوجود آثار آلات القطع في طبقات الجبلين، على مبارك، الخط التوفيقية، ج ١٠، ص ٢٢.

^{١٦} كانت هناك عند هذا الجبل مدينة عتيقة محاطة بسور خارجي ذو أبراج، و متسعة مساكنها، ومستقيمة جدرانها وحاراتها، وهي ترجع للعصر الروماني، وكان يتم استخراج حجر البورفير (السماق) الذي صنعت منه كثير من التماثيل الرومانية القديمة، وقد استطاع ولكنسون تحديد موضع هذا المحجر بدقة بالغة حيث أنه بحري الطريق الموصل من قنا إلي القصير، وأن بينه وبين جبل الفطيرة خمسة وخمسين ميلاً جغرافياً، وهو في الجبل المعروف بجبل الدخان، في محاذة منفلوط وأسيوط، ومن هذا المحجر إلي ساحل البحر الأحمر خمس وعشرون ميلاً جغرافياً، ومنه إلي أسيوط مائة وعشرون ميلاً جغرافياً، ومنه إلي فقط ثمانون ميلاً.

للحجر الصوّان^{١٧}، وإلي هنا يتجه الطريق بعد ذلك نحو قنا غرباً حيث سارت الرحلة مجدداً في الطريق المتجهة من قفط نحو القصير^{١٨}، والذي بدأ محمد على باشا في الاهتمام والعناية به ضمن ما قام بإنشائه من الطرق السلطانية^{١٩} في مختلف أنحاء مصر، وقد أشار على مبارك نقلاً عن الشيخ حسن أبو طالب أيضاً إلي وجود مجموعة كبيرة من مقالع الرخام على هذا الطريق ومنها مقالع حجر السماق الأخضر المعرّق بعروق وبقع، وذلك بمختلف الألوان، وهي موجودة بجبل الحمامات لوحة (١٧) على بعد نحو أربع وعشرون ساعة من قفط، كما وجد على ذات الطريق وعلى بعد نحو ساعتين من جبل الحمامات واد يسمى بوادي الفواخير^{٢٠} وبه محاجر الرخام الأسود المائل للزرقة والمعرّق بعروق خضر ببياض، وكذلك به رخام أسود ذو بقع على هيئة أزهار مع قليل من الاصفرا. ويبدأ الطريق من قفط ثم يمر بنقطة ثم ببئر الحمامات ثم ببئر الفواخير حيث طريق متفرع في الجنوب الشرقي إلى وادي السليمات إذ يتصل بالطريق العام للقصير عند منطقة البئر البيضاء، وقد كان محمد علي يولى هذا الطريق بصفة خاصة اهتماماً كبيراً حتى بلغ عدد سكان القصير في عهده نحو ٨٠٠٠ نسمة^{٢١}، وكان المسافر إذا هبط القصير بعد عودته من الهند أو الحجاز يقوده الأدلاء والتراجمة إلى خان الضيافة وهو أشبه بفندق للاستراحة، ثم تقدم له دواب النقل، وكان أجر الهجين الواحد الذي يعبر الصحراء من القصير لقنا ريالاً واحداً^{٢٢}، وكانت المسافة من القصير لقنا في هذه الآونة يقطعها الراكب في ستة أيام.

^{١٧} أكتشف "ولكنسون" كذلك بهذا الجبل مدينة عتيقة بالقرب من محاجر حجر الصوان، وأكد خلال كشوفاته أن الفراعنة كانوا لا يستعملون حجر البورفير مع معرفتهم به وبمحاجره وذلك لصعوبة قطعه ونحته وتشكيله، وكانوا يستخدمون بدلاً منه الرخام والألبستر، على مبارك، الخط التوفيقية، ج ١٠ ص ٢٤.

^{١٨} أعاد محمد على باشا اكتشاف هذا الطريق مجدداً سنة ١٨٢٢ حين كلف الإنجليزي "جاردنر ولكينسون" لكشف معالم الصحراء الشرقية فيما بين النيل وسواحل البحر الأحمر، وطرقها القديمة فاستصحب معه مسيو "بورتن" واستطاعا بالفعل كشف عديد من الطرق والمسالك والموانئ وأهمها الطريق الموصلة من ميناء "ميوسهورموس" وهو القصير إلي قفط، إضافة للعديد من الطرق الفرعية الأخرى التي تصل بين النيل والبحر الأحمر، إضافة للعديد من المحاجر، والمدن، والآثار الفرعونية القديمة، على مبارك، الخط التوفيقية، ج ١٠ ص ٢٣.

^{١٩} كلوت بك، لمحة عامة إلي مصر، ج ٢، ص ٦٨٢، القاهرة، ١٩٤٢.

^{٢٠} سمي الوادي بالفواخير نسبة لكثرة ما وجد به من شفاف الفخار الدالة على كثرة من كان به من السكان، وقد عثر "ولكنسون" الإنجليزي على آثار لألف مسكن من مساكن العمال، وأثر لمعبد من المعابد الفرعونية القديمة تدل نقوشه الكتابية على وجود عمليات استخراج للرخام من هذه المنطقة، على مبارك، الخط التوفيقية، ج ١٠ ص ٢٣.

^{٢١} اجتاحت القصير مجاعة شديدة سنة ١٨٦٤ أتت على عدد كبير من سكانها الذين انخفض عددهم من ٨ آلاف إلى ٨٠٠ نسمة فقط.

^{٢٢} محمد أمين حسونة، مصر والطرق الحديدية، ص ٧١.

وقد ذكر على مبارك أن هذه الطريق كانت بها ثمان استراحات فقط خاصة بالاستراحة وتجديد المياه^{٢٣}.

الموقع والمساحة

يقع الخانين بظهير محافظة بني سويف الصحراوي ، وتحديداً يقع الأول على بعد نحو ٢.٨٤ كيلومتر شرق طريق الكريمات - الزعفرانة ، كما يبعد عن الضفة الشرقية لنهر النيل ، والمقابلة لمدينة ببا بحوالي ١٦.٢٧ كيلومتر لوحة (١٨) ، وبين هذا الخان وبين منطقة الورشة - التي كانت تقع جنوب قرية بياض النصارى والتي كان يتم بها تقطيع وتجهيز الرخام - حوالي ١٥.٣٠ كيلومتر، أما الخان الثاني فيقع على بعد نحو ١٤.٦٠ كيلومتر جنوب شرق الخان الأول، إلي شرق طريق الكريمات الزعفرانة كذلك بنحو ٩.٤٢ كيلو متر، كما يبعد عن الضفة الشرقية لنهر النيل المقابل لقرية كفر الدراويش بحوالي ٢٨ كيلومتر. والخانين عموماً ضمن أودية صحراء سنهور حيث ينحصر الأول بين وادي سنهور ووادي أبي ذميمات ، كما يقع بالقرب منه أيضاً وادي أم حدّ في الشرق ، ووادي غياضه في الغرب لوحة (١٩) ، أما الخان الثاني فيقع بالقرب من وادي المغرة ، ووادي الخرجة ، ويجتمعان في وادي أكبر أطلق عليه علي مبارك اسم وادي أركس ، وتنتشر أبار المياه الارتوازية على جانبي هذا الوادي. وتتقارب مساحتي الخانين إلي حد كبير فيما بينها بما يمكن

^{٢٣} تجدر الإشارة هنا لأن هذا الطريق لا تزال توجد عليه أكثر من ١٣ استراحة تضاربت أقوال علماء المصريين في نسبتها للعصور الرومانية والبطلمية والبيزنطية غير أنهم أجمعوا على كونها استخدمت عبر مختلف حقب العصر الإسلامي كخانات للطرق ، وسموها باسمائها العربية مسبوقة أحياناً بمصطلح "خان" وأحياناً بمصطلح وكالة ، وهي على الترتيب من جهة فقط ، المتولة ، الحاج سليمان ، اللقيطة ، قصر البنات ، المويج ، الحمامات ، الفواخير ، الزرقاء ، الحمراء ، السبالة ، العتيمة ، بير النخيل ، ، بير كريم ، القصير ، ومن خلال دراسة هذه المنشآت تبين أنها محطات استراحات سابقة على العصر الإسلامي ، وقد استخدمت من قبل الحجاج والمسافرين والتجار عبر العصر الإسلامي وحتى القرن ١٩ في نفس الأغراض التي كانت تقوم بها الخانات ، ويشهد بذلك كم كبير من الكتابات والنقوش العربية بجانب اللاتينية والإنجليزية ، وكذلك القبور الإسلامية وشواهدا المسجلة على الصخور داخل الكثير منها ، ووجود محاريب مستحدثة داخل البعض الآخر ، وسواقي للمياه ، أيضاً وجود كثير من الأضرحة عبر هذا الطريق ، كما أن الناظر لتخطيطات هذه الاستراحات سيعلم يقيناً أنها تمثل الأصول المعمارية القديمة التي اقتبس الخان الإسلامي - في مصر على أقل تقدير- منها مفرداته ، ومختلف عناصره ووحدهاته ؛ فغرف للنوم ومنصات للجلوس وأبراج للحراسة والمراقبة وسواقي على أبار المياه واسطبلات للدواب ومراحيض ، وغير ذلك مما أسهب فيه علماء المصريين ، وقد فضلت عدم الحديث عنها داخل متن البحث حيث أنني لا أناقش قضية أصل الخان الإسلامي بقدر ما أتناول نمط جديد من أحد نوعياته ، وللاستزادة حول هذا الموضوع ينظر :

G. W. Murray, The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt, The Journal of Egyptian Archaeology, Vol. 11, No. 3/4 (Oct., 1925), pp. 138-150 . & David Meredith, The Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt ,The Journal of Egyptian Archaeology, Vol. 38 (Dec., 1952), pp. 94-111.

معه الترويج بأنها كانت نمطاً معمارياً قياسيًّا، وهو نمط خانات طرق المحاجر، وتحديدًا فقد بلغت مساحة الأول حوالي ٢٢٠٠ متر مربع تقريباً لوحة (١)، وبلغت أبعاد أضلعه من الخارج ٤٧،٤٧،٥٨،٦٠، متر، وبلغت مساحة الثاني حوالي ٢١٠٠ متر مربع تقريباً لوحة رقم (٢) وبلغت أطوال أضلعه ٤٩،٤٣،٤٦،٤٩، متر وبديل ذلك على أنه لم تكن هناك معايير أو مواصفات صارمة لضبط عمليات الإنشاء والتشييد، والتي كانت تتم بالطبع في ظروف صعبة وعلى عجل، وبالمثل أيضاً فقد تفاوتت مساحات الوحدات، والعناصر، والمرافق التي يضمها كليهما، وكذلك الحال بالنسبة لمساحات البائكات؛ إذ رغم أنها تشغل ثلاث أضلاع من صحن كل واحد منهما إلا أن عدد الدعامات المشكلة لها قد تفاوتت بتفاوت المساحات إذ بلغ عددها نحو ٣٤ دعامة في الأول، و ٢٤ دعامة في الثاني.

الوصف العام

يتكون كل واحد من هذين الخانين من مساحة مستطيلة ذات أربع جدران رئيسية ، ويلتقى كل جدار مع الآخر في منطقة أشبه ما تكون بالبرج الركني وهي ليست كذلك لوحة (١٠)، حيث أنه في الحقيقة مجرد دعامة ضخمة شبه اسطوانية يضيق قطرها كلما اتجهنا لأعلى، وقد كانت هذه الدعامات من أجل زيادة التماسك ، والربط بين الجدران خاصة مع ضعف مواد البناء، كما زوّدت هذه الجدران في عدة مواضع بما يشبه الأكتاف الساندة لوحة (٦) ، وجاءت عبارة عن نصف اسطوانة يصل قطرها عند منتصفها لنحو ١٦٠ سنتيمتر رقم (١٠) في اللوحة (٣)، ويقف القطر أيضاً كلما اتجهنا لأعلى، وهناك بعض الجدران زوّدت بأكثر من دعامة من هذه الدعامات رقم (٧) في اللوحة (٤)، كما زوّدت بعض المداخل أيضاً بهذه الدعامات لوحة (٤)، ولكنها اتخذت شكل أشبه بثلاث أرباع الدائرة، وكانت أقطارها كذلك تقل كلما اتجهنا لأعلى، وتخلو الجدران الخارجية تماماً من أية عناصر زخرفية أو معمارية، أما من الداخل فلا يوجد سوى بعض مشكوات حائطية تنتشر على مسافات غير منتظمة ، ويبدو أنها كانت مخصصة لوضع أدوات إضاءة بسيطة، ويتميز كل خان منهما بوجود كتلة مدخل واحدة هي الرئيسية رقم (٣) في اللوحة (٣) ورقم (١) في اللوحة (٤)، وكانت مباشرة دون أي انكسارات، ومن المؤكد أنه كان يغلق عليها بوابات كبيرة حيث تصل فتحة الدخول لحوالي ٤.٥ متر لوحة رقم (٧)، وتفتح المداخل جهة الغرب؛ وذلك أن السيول دائماً كانت تأتي من جهة الشرق، وبذلك تلافى المعمار دخول المياه بشكل مباشر للداخل، وبالداخل لا تزال توجد بقايا الدعامات التي كانت تشكل صلب البائكات التي تدور حول الصحن المكشوفة، وتدل الشواهد الأثرية الباقية على أن هذه الدعامات كانت مستطيلة الشكل، وكانت مبنية بنفس الطريقة التي بنيت بها الجدران، ومن نفس مواد البناء لوحة رقم (١٢)، ونظراً لأن أبعاد هذه الدعامات لم تزيد عن ١٤٥ × ٩٠ سنتيمتر تقريباً، فقد تعرضت جميعها للانهار، ولم تبق سوى قواعدها فقط رقم (٤) في اللوحة (٤) ، بالتالي لا استطيع القطع بأنها

كانت تحمل عقوداً، غير أنني أرجح أنها كانت تحمل مكونات الأسقف مباشرة حيث أن ضعف مواد البناء لم يتح للمعمار بناء عقد محكم يستطيع حمل الأسقف - حتى وإن كانت بسيطة المكونات وخفيفة الوزن - بل وأرجح أيضاً أن هذه الدعامات كان قطرها يقل كلما اتجهنا لأعلى وذلك لنفس السبب ، أما الأسقف فهي غير موجود حالياً، في كليهما ويبدو أنها كانت بالطبع بسيطة كجنوع الأشجار أو النخيل الذي يحمل مواد عضوية بسيطة لإحداث نوع من الظلال، وقد زال كل ذلك بفعل عاديات الصحراء، أما بالنسبة للغرف الداخلية فلا تزال تحتفظ بمجموعة من جدرانها خاصة في الخان الثاني لوحة رقم (٢)، وكانت هذه الغرف بسيطة للغاية وتتفاوت في مساحاتها، فبعضها كان مخصصاً للاستراحة والآخر كان مخصص لحفظ الماء والأعلاف الخاصة بالدواب أو زيوت وأدوات الإضاءة وما شابه، وتتركز الغرف في الخانين خلف الجدار الرئيسي مباشرة على يمين ويسار كتلة الدخول رقم (٢) في اللوحة رقم (٤) . أما بالنسبة لغرف الحراسة ، فقد كانت موجودة بالخارج على الواجهات الرئيسية بصفة خاصة، وقد بقي منها أطلالها نموذج واحد بالخان الثاني رقم (٢) في اللوحة (٣)، وهي غرفة بسيطة كان يقيم بها الحراس بالتناوب ، ولم تزد مساحتها عن ٢×٢ متر تقريباً، ولم تكن تتميز في شيء سوى في وجودها خارج المنشأة فقط، وإلي جوارها وجدت بعض الغرف الصغيرة الأخرى، والتي من المرجح أنها كانت خاصة بالكاتب الذي يتولى شؤون التسجيل للوارد والصادر من كتل الأحجار وما شابه، وقد كانت وظيفته تحتم عليه ضرورة التواجد على البوابة الرئيسية للمنشأة لسهولة الحصر والإحصاء.

أما بالنسبة للأرضيات فلم يوجد بالخانين ما يدل على وجود بلاطات حجرية أو غير ذلك، ويبدو أن الأرضيات تركزت على حالتها الطبيعية دون أي معالجات معمارية تذكر سوى من عمليات التمهيد البسيطة فقط وذلك حتى تصبح مستوية، ولا تزال توجد بقايا روث دواب النقل موجودة على الأرضيات ولكن بصورة متحجرة خاصة فيما بين دعائم البائكات، وهي الأماكن التي كانت تخصص لاستراحة هذه الدواب، وإطعامها وسقايتها، كما لا تزال توجد أيضاً حتى الآن آثار المزارد رقم (٨) في اللوحة (٣)، وهي الوحدات التي كانت توضع بها الأعلاف المخصصة لإطعامها لوحة (٩)، وقد وضعت هذه المزارد لصق الجدران الداخلية مباشرة وبامتداداتها خلف صفوف دعائم البائكات بارتفاع حوالي ٥٠ سنتيمتر تقريباً عن أرضية المنشأة وبعمق حوالي ٤٠ سنتيمتر تقريباً ، رقم (٥) في اللوحة (٤)، أما عن المرافق الخدمية الملحقة بالخانين فكانت تتمثل في المراحيض والمطابخ، وقد عثرت في الطرف الغربي من الضلع الجنوبي من الخان الثاني على بعض الملاحق المعمارية الخارجية ، والتي من المرجح أنها كانت تمثل جزءاً من هذه المرافق حيث أن مساحتها صغيرة تشبه خلاوي المراحيض، وبجانبتها أيضاً وجدت مساحة أكبر قليلاً من المرجح أنها كانت مكاناً معداً لتجهيز بعض أنواع من الطعام البسيط خاصة

مع وجود بعض الكسر الفخارية ووجود آثار الرماد الأحمر والأسود بها وكذلك بالقرب منها رقم (٢) في اللوحة رقم (٣).

تاريخ الإنشاء

للأسف الشديد لا يوجد نصوص تسجيلية بالخانين حول تاريخ إنشائهما؛ وذلك أنهما لا يحملان نصوص تأسيسية أو ثمة كتابات أو حتى زخارف يمكن القطع من خلالها بتاريخ إنشاء محدد، غير أن رواية علي مبارك تثبت بما لا يدع مجالاً للشك أن طريق المرمر والاستراحات التي انشأت به كانت من منجزات محمد علي باشا، وأن التجديدات والإضافات والتي تضمّنت عمليات رصف الطريق المؤدية إليهما، وتجديد الاستراحات قد تمت في عصر عباس باشا الأول وذلك بهدف تطوير استغلال هذه المحاجر^{٢٤}؛ حيث أراد الخديوي عباس الاستغناء عن جمال عرب وبدو الصحراء واستخدام الخيل والبغال في جر عربات تخصص لحمل كتل الرخام وذلك كي تكون عمليات النقل أسرع وأيسر من ذي قبل، غير وأنه للأسف توقفت عمليات القطع مباشرة بعد ذلك ولم تستأنف إلا في عهد الخديوي اسماعيل، وهذا ما ينتفي معه كذلك فكرة إنشاء الخانين في عصر عباس باشا؛ إذ كيف يقوم بتجديد الاستراحات وتمهيد الطرق ثم يتوقف عن القطع من هذه المحاجر، كما أن روايات البدو القاطنين بالصحراء أيضاً بالقرب من الخانين تذكر دائماً اسم " استراحات محمد علي باشا" ، وذلك على اعتبار أن الخانين بالفعل كانا يمثلان محطات للقوافل القادمة من جبال المرمر وأن منشئهما الحقيقي هو محمد علي باشا إبان فترة حكمة ، ومن المرجح أن هذين الخانين تم إنشائهما في الفترة بين سنتي (١٢٤٦- ١٢٥٠/١٨٣٠م) وهي الفترة التي شرع خلالها في بناء جامعته الشهير بالقلعة ، والذي ابتدأ في عمارته سنة (١٢٤٦/١٨٣٠م) واستمر البناء عقب وفاته حتى سنة (١٢٦١/١٨٤٥م) ؛ فمن المرجح إذاً أن هذه الخانات شيدت على هذا الطريق كخانات استراحة للقوافل المكلفة بجلب كتل الرخام والألبستر من محاجر بني سويف برسم تشييد الجامع .

الهوية المعمارية

الخانات عموماً نوعان الأول أقيم على طُرق السّفَر خارج المُدن المتباعدة ، والثاني داخل المدن والتجمعات السكنية ، وكان النوع الأول يُبنى في بادئ الأمر على منابع المياه ومجاري الأنهار، ويبتعد الواحد من الآخر مسيرة نهار، أي ما يقارب الثلاثين كيلومتراً، وكان الخان يقدّم الخدمات للتجار والرّحالة والمُسافرين والحجاج^{٢٥} كافة ،

^{٢٤} على مبارك ، الخطط التوفيقية ، ج ١٠ ، ص ٢٢ .

^{٢٥} كانت هناك خانات خاصة بالحجاج المسلمين والمسيحيين على حد سواء تبنى على طرقهم المؤدية لمزاراتهم المقدسة سواء بمكة والمدينة أو بالقدس ومن أمثلتها خان الإفرنج الذي كان يقع على طريق الحج بالقرب من طور سيناء وينزل به الإفرنج في طريقهم لزيارة المقدسات =

ويوقر لهم الراحة ويجببهم مشقة ومخاطر السفر ليلاً، ويضمّ مستودعات لحفظ البضائع وإسطبلاتٍ مختلفة لإيواء العربات وأنواع الحيوانات التي لا تتجانس في الحظائر، فالخيول تأنف من روائح الإبل، والبغال لا تسكن مع الحمير، وكانت الإسطبلات مجهزة بلوازم إصلاح المركبات ومعدات للعناية بالتواب ورعايتها، وإلى جانب تلك المرافق والخدمات، هناك الفسقية في وسط الصحن وحوض سقي الدواب، الفرن والمصلى، وكذلك الحمام.

ويعلم الأثاريين جيداً أن مجرد النظر للتخطيط الهندسي، والعناصر المعمارية للمنشأة، أو حتى نصوصها التأسيسية فحسب لا يمثل قرائن ناجعة في تحديد الهوية المعمارية لأي منشأة، بقدر ما تلعب الأدوار الوظيفية - التي كانت تؤديها هذه المنشأة أو تلك - القدر الأكبر في تحديد هويتها ومسامها الوظيفي، وذلك مع ضرورة النظر لكافة الظروف، والمتغيرات التي أحاطت بعمليات الإنشاء والتشييد، وكذلك معرفة الأهداف الحقيقية للمنشئ، ورغباته المعلنة وربما الخفية أيضاً من وراء ذلك، ومن هنا ربما تأتي عملية الخلط في التسميات بغض النظر عن الوظائف؛ فلقد أطلق لفظ Caravanserai على كل من القيسارية والخان في حين أطلق لفظ Hostelry على الخان والفندق، وقد عرفت الخانات لدى السلاجقة باسم الأربطة ثم أطلق الأتراك فيما بعد مصطلح خان السلطان على الرباط^{٢٦}، ولقد أدى ذلك - خاصة في المراجع الأجنبية التي تناولت بالدراسة موضوع الخانات والوكالات والقياسر - إلي التباس أحياناً في إطلاق التسميات على منشأة بعينها سواء كانت خان طريق أم خان مدينة أم قيسارية أم وكالة، ويدل على ذلك الحصر الذي أجراه علماء الحملة الفرنسية للمنشآت التجارية بالقاهرة حيث أطلقوا لفظة "وكالة" على ما يقرب من ١٠٠ منشأة ولم يطلقوا لفظة "خان" سوى على ما يقرب من ١٥ منشأة تقريباً^{٢٧}، كما أن كثير من المؤرخين قد خلطوا كذلك فيما بين مصطلحي الخان

=المسيحية هناك، مرفت عيسى، الخانات والقياسر المصرية والتركية في العصر العثماني، ص ١٢٤، بحث ضمن العدد التذكري الثاني من حوليات المجلس الأعلى للآثار ٢٠٠٨. ^{٢٦} وذلك مثل خان السلطان على طريق (قونية - آق سراي) والذي بناه السلطان علاء الدين كيقباد سنة (٦٢٦هـ/١٢٢٩م)، وفيه تقوم القبوات والحجرات حول صحن يوصل إليه باب في الوسط، ويلحق بالصحن مكان آخر مستطيل عرضه ثلاث أروقة، استعمل غالباً كمخزن للبضائع ويحصن سور الخان أبراج في الأركان وأكتاف، المرجع: أرنتس كونيل، الفن الإسلامي، ص ٦٩-٧٠، ترجمة أحمد موسى، مراجعة محمود الدسوقي، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب، القاهرة، ١٩٦١.

^{٢٧} وربما تكون تسميات الخانات أطلقت على وكالات وتسميات الوكالات أطلقت على خانات، والخانات التي جاءت بتسميتها صريحة في وصف مصر كانت خان الحمزاوي، والنحاس، الفسقية، والحجر، و السبيل، و الخيلي، والزراکشه، والسكر، والبق، والقهوة، والحنة، والبسط والالين، والبهار، أما الوكالات فمنها على سبيل المثال لا الحصر، وكالة الحمزاوي الصغير، والجلابية، والعجوة، والشراوي، والبصمة، والزيت، والقفاص، والغوري، والقماش، والجاموس، والقلل،=

والوكالة ومن ذلك ما نعت به المقريزي خان قوصون الساقى بلفظ "وكالة" حين ذكر أنها في معنى الفنادق والخانات التي ينزلها التجار ببضائع من بلاد الشام في حين أن النص التأسيسي قد ورد على المنشأة بصيغة "أنشأ هذا الخان المبارك المقر الأشرفي العالي قوصون الساقى"^{٢٨}، ومن ذلك أيضاً الخان الصغير والذي كان يقع بشارع سوق العصر بببلاق وكان يعرف بوكالة رواق الشام^{٢٩}، كما أنا علماء الآثار في القرن التاسع عشر والذين زاروا كثير من الاستراحات البيزنطية التي أعيد استخدامها خلال العصر الإسلامي كخانات قد خلطوا في مسمياتها أيضاً^{٣٠}. ولقد ساهمت الوثائق إلى حد كبير في تحديد المسميات وإن حدث ازدواج بها أيضاً خاصة فيما بين الوكالة والخان، ويعتبر مصطلح الخان هو الأكثر شيوعاً في العالم العربي، والإسلامي فأصل معناه "البيت" في العربية والفارسية، ومادام الخان يخدم الرحالة والمسافرين على حد سواء فهو بالتالي "المنزل" أو "التزل" أو "محطة" الطريق^{٣١} التي سيحطون فيها رحالهم إما للاستراحة أو إما للإقامة قصرت أم طالت، ولعل هذا اللبس لا مجال له هنا في الخانين موضع الدراسة إذ أن موضعهما في جبل سنهور على طريق خاص بالمحاجر وهو درب المرمر يكشف مباشرة عن هويتها المعمارية حيث أنهما يمثلان نمط خانات طرق المحاجر وهي بالطبع تدرج عموماً تحت نوعية خانات الطرق البرية الصحراوية عموماً، وتجدر الإشارة أخيراً إلى مصطلح "محطة" و "استراحة"؛ فقد وردا في كتابات علي مبارك بخصوص هذين

والبواب، والجزارين، والملايات، والعامود، والحمير، والصباغين، والتركماني، والقبرصلي، واليانسون، وعين الغزال، والعسل، وقاضي البهار، والبارودية، والنحاسين، والسسم، وجوهر الالاء، والسنبل، والختم، والقمح، والفرخ، وحسان، والبصل، والجلاد، والمقشائية، والأزمرلي، والليمون، والإمام، والجوالي، والدريس، وغيرها الكثير، المرجع: موسوعة وصف مصر، مدينة القاهرة، ترجمة وتحقيق منى وزهير الشايب، ج ١٠، القاهرة، ٢٠٠٢.

^{٢٨} المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ج ٢، ص ١١٥، بيروت، ١٩٩٧.

^{٢٩} هذا الخان ضمن خانات وقف سنان بببلاق وهم ثلاثة الكبير، والطويل، والصغير وقد أنشئوا خلال القرن (١٠هـ/١٦م).

^{٣٠} أكد هؤلاء العلماء على وجود تجديدات وإضافات عربية عليها منذ الغزو الإسلامي على حد قولهم، وهذا ما يؤكد على وجودها قبل دخول الإسلام لمصر، كما أنهم أطلقوا عليها مسميات عديدة؛ فتارة يسمونها بأسماء آبار المياه التي توجد بالقرب منها كمحطة بئر النخيل، ومحطة بئر كريم، وتارة أخرى يسمونها بأسماء لون الأحجار التي بنيت منها كمحطة الزرقاء والحمراء، وتارة أخرى يسمونها بأسماء الجبال الموجودة بالقرب منها كمحطة الفواخير ومحطة الحمامات، وتارة أخرى يسمونها بأسماء مجاري السيول كمحطة السيالة، ومن حيث الوظيفة تجدهم يسمونها وكالة كتلك التي أطلق عليها وكالة الحاج سليمان، وكثيراً ما يطلقون عليها لفظة "خان"، ويؤكد كل ذلك على أن هذه الآثار كانت تستخدم فعلياً لأداء تلك الوظائف وهي خانات الطرق.

^{٣١} Robert Hillenbrand, Islamic Architecture, form, function and meaning, Cairo, 2002, p.

الخائنين للدلالة على الوظيفة الحقيقية والفعلية لهما وهي بالطبع لا تتنافى مع وظائف الخانات عموماً، ولكنها جاءت هنا هكذا من قبيل مقارنة الكاتب فقط بين هذين الخائنين وبقيّة الخانات الأخرى التي عاينها داخل المدن العامرة كالقاهرة ، والاسكندرية ، ودمياط، ورشيد على سبيل المثال.

التخطيطات

تتميز الخانات عموماً بأنها الأبنية المكوّنة من صحن مكشوف تلتف من حوله عناصر ومكونات التخطيط في طابق أو اثنان سواء كانت غرف وحوانيت ومسجد وحمام وسبيل^{٣٢} ومطبخ وفسقية وغير ذلك ، ويختلف كمّ و ترتيب وحجم هذه العناصر وجوداً وعمداً أو ثراءً وفقراً باختلاف نوعية الخان والمستوى الاقتصادي للمنشئ وطبيعة النزلاء وطبيعة المكان الموجود به الخان وربما حسب نوعية التجارة المتوقع ورودها للخان، وكذلك مواد بنائه أيضاً، ولقد أخذت الخانات إجمالاً، بعد انتشار الإسلام ، تصميمين رئيسيين : الأول إيراني بـقاعاتٍ متطوّلةٍ موازية للصحن المركزي ، ولكنّ هذا التصميم ما لبث أن أخذ شكل الأواوين ، وقد احتلت البوابة في عمارته مركزاً متميزاً حيث جاءت على جانبٍ كبيرٍ من الأهميّة، أمّا التصميم الثاني فهو بأربعة أضلاعٍ وصحنٍ مركزيّ تحيط به الأروقة، وهو الخان الروماني المعروف بطراز البحر المتوسط، والخائنين موضع الدراسة هما من خانات الطرق، ورغم التشابه فيما بينها وبين خانات المدن إلا أن خانات الطرق تتميز بوجود أبراج بأركانها للمراقبة والدفاع فضلاً عن وجود سور خارجي ذو بوابة محكمة الإغلاق وكأنها حصن صغير^{٣٣}، كما أن خانات الطرق لا تضم حوانيت سوى بعض الغرف أو المخازن المخصّصة للإمداد والتموين سواء للدواب أو للحمالين أو الموظفين العاملين بالخان، وقد تميز الخائنين موضع الدراسة باتحاد مخططاتهما العامة، فقد جاءت عبارة عن مساحات شبة مستطيلة تتكوّن عموماً من صحن أوسط داخلي مكشوف، ويؤدي لكل منها بوابة دخول واحدة مباشرة، وتلتف من حول الصحن عناصر التخطيط الرئيسية وهي الرواق الذي يشرف على الصحن عبر بانكة تدور من حوله في ثلاث جهات، ثم تأتي الوحدات أو الغرف السكنية المحدودة والمخصّصة للاستراحة رقم (٤، ٥) في اللوحة (٣) ، ورقم (٢) في اللوحة (٤) ، وكذلك غرف الحراسة رقم (٢) في اللوحة (٣)، بالإضافة للمرافق والوحدات الخدمية، كمصدر المياه والمطبخ والمرحاض، والملاحظ هنا سيادة طابع البساطة خاصة وأنهما يقومان بخدمة طرق المحاجر فقط، وعن أصل هذه المخططات المعمارية على مستوى الخانات عموماً تجدر الإشارة لمخططات محطات القوافل

^{٣٢} أمال أحمد العمري، المنشآت التجارية في القاهرة في العصر المملوكي ، ص ١٤٦، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الآثار ، جامعة القاهرة ، ١٩٧٤ .

^{٣٣} عماد الدين عبد الرؤوف الرطيل ، الوكالات العثمانية الباقية بمدينة القاهرة ، ص ٤٥ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآثار جامعة القاهرة ، ١٩٩٣ .

الرومانية أو البيزنطية في مصر على طريق قفط القصير كأحد أهم الشواهد المعمارية القديمة الباقية والتي ربما تكون الخانات المصرية عبر مختلف الحقب الإسلامية قد اقتبست منها مختلف عناصرها ومكوناتها التخطيطية^{٣٤} لوحة (٥). أما عن الأصول الإسلامية للخانات بصفة عامة فتجدر الإشارة لخان هشام بن عبد الملك (١٠٩هـ / ٧٢٧ م)، وخان عطشان (٥١٦١ / ٧٧٨م)^{٣٥} وهما يمثلان الأصول الإسلامية التي استمدت منها سائر الخانات الإسلامية مختلف عناصرها ومكوناتها ومخططاتها فيما بعد. وأما عن خانات الطرق موضع الدراسة فقد تشابه تخطيطي الخانين موضع الدراسة إلي حد كبير مع تخطيطات كثير من نوعيات العمائر التجارية الإسلامية خاصة الخانات المصرية والتركية في العصر العثماني، وكذلك مع خانات شرق العالم الإسلامي، ومن أروع الأمثلة التي توضح ذلك خان الأمير سنان والي مصر بالسويس (٩٦٦هـ/١٥٨٧م) وهو خان كبير كان معد للسكن فقط في ما يقرب من ١٢٢ وحدة سكنية في طابقين مزودة بمصلى وبجميع المنافع والمرافق والحقوق، ومن النماذج الأخرى بالقاهرة خان الدواب بببلاق (٩٣٧هـ/١٥٣٠م)^{٣٦}، ومن نماذج خانات الطرق الباقية خارج مصر والمشابهة كذلك والتي تخلو من الحوانيت، ما شيده السلطان المملوكي الأشرف شعبان سنة (٧٧٨هـ/١٣٧٦م) على الطريق الواقع بين دمشق ودرعة ويعرف بخان دنون حيث ويتوسطه صحن فسيح تدور به بائكة تنفتح على الصحن وتطل عليه أروقة ذات قبوات متصلة وتكتنف أركانه أبراج نصف اسطوانية، ومن نماذج خانات شرق

^{٣٤} تتميز هذه المحطات بتطابق تخطيطاتها مع تخطيطات الخانات الإسلامية سواء كانت على الطرق أو داخل المدن، وذلك من حيث الصحن المكشوف ، والحوانيت، وكافة المرافق، من بئر، وساقية، ومصاطب، ومنصات، ودكك، وأبراج للحراسة، والدفاع، ومرابط للدواب، ومزاود لإطعامها، وأحواض لسقايتها، وبوابات حصينة، ومراحيض، ومطابخ، وغير ذلك من سائر العناصر، والمكملات التي من المرجح أنها اقتبست داخل الخان الإسلامي وأدت نفس الوظائف التي كانت تؤديها قديماً .

^{٣٥} يوجد بالعراق بالقرب من مدينة كربلاء وتضاربت آراء المؤرخين فيه حيث وصفه البعض بأنه قصر والي الأخيضر ووصفه آخرون بأنه من منشآت الفرس القديمة التي كانت مخصصة لمجابهة أخطار الروم وكان مرتبطاً ببعض المناور المخصصة لإرسال الإشارات عن طريق النار أو الدخان ، وبالغ البعض فنسبه للدولة الصفوية ، والمرجح أنه سمي بالخان بعد فترة كبيرة من إنشائه حيث كان ينزل به المسافرون والحجاج ، وسمي بالعطشان لغور مائه نهائياً منه ، المرجع :

G . L Bell : palace and mosque at Ukhider oxford , 1914 p p 14- 43 .

^{٣٦} أنشأه سليمان باشا الخادم والي مصر بببلاق ، وقد أطلقت عليه الوثيقة اسم خان الدواب ، ولذلك لم يحتو على وحدات تجارية معدة لحفظ أو تخزين سلعة ما ، فليس به حواصل داخلية أو حوانيت خارجية بالواجهة ، وكان له واجهتان ، ولم يكن يضم بالداخل سوى ساحة لربط الدواب، وحاصل صغير تعلوه طبقتان صغيرتان ، وكان مبني من الطوب الأجر وهو مندثر تماماً ، المرجع : مرفت محمود عيسى ، الخانات والقياس المصرية ، ص ١٢٤ .

العالم الإسلامي التي تشابه معها خانّي الدراسة خان "ذوّ الراحة"^{٣٧} (١٠٢٠-١٠٣٦هـ/١٦١١-١٦٢٧م)، ويقع على طريق الجزع الكبير بين الهند إيران^{٣٨}، وكذلك خان "جور خوتري" ضمن مجمعه بمدينة بيشاور ويرجع لسنة (١٠٥٠هـ/١٦٤٠م)^{٣٩}، وهما من الخانات المغولية بشرق العالم الإسلامي ويبدو هذا التأثير واضحاً من حيث وجود الصحن المكشوف الداخلي الذي تحيط به الوحدات، والعناصر المعمارية لوحدة (١٣).

وبالتالي فإن الخانان يشكّلان نمط فريد من أنماط خانات الطرق البرية، وهو نمط خانات المحاجر، وقد مثل هذا النمط بالتالي أحد نوعيات المنشآت التجارية في القرن التاسع عشر لارتباطها الوثيق بالنشاط الاقتصادي على المستوى المحلي، وهما بالطبع منشآت أميرية عموميّة شأنهما في ذلك شأن مؤسسات الدولة التي وضعت من أجل تيسير عمليات النقل من المحاجر الحكومية إلي القاهرة عبر نهر النيل، وكانتا خاضعتان كلياً لإدارة الحكومة المصرية إبان تلك الفترة، وكانا بمثابة إستراتيجتان للقوافل المحمّلة بمنتجات المناجم، والمحاجر خاصة الرخام بمختلف أنواعه، وذلك على طريق درب المرمر، دون المسافرين أو الحجاج أو السائحين، كما لم يكونا خاصّين بنقل البضائع، والرسائل، والطرود البريدية، أو الإشارات التلغرافية، أو غير ذلك.

مواد وطريقة البناء

خضعت الخانات عموماً شأن بقية نوعيات العمائر الإسلامية للكثير من المؤثرات الجيولوجية والمناخية فيما يتعلق بمواد وطرق البناء على وجه الخصوص، وقد استعمل في بناءها بالتالي مواد تغيّرت مع تغير الزمان والموقع والمناخ، فقد تكون من الطوب والأجر والحجر كما في العراق وإيران ومصر، أو من الحجارة الكلسية أو البازلتية كما في الشام وتركيا، ومن الملاحظ أنّ خانات السهول كانت أوسع من خانات الجبال، كما كانت خانات البلاد الباردة تخلو أحياناً من الصّحون المكشوفة، بل وتفرش الأرضيات كذلك بالبسط أو الحصير وربما تزوّد الغرف والوحدات الداخلية للخان بالمدافئ ومن أشهر أمثلة ذلك خان طاش الذي أمر ببنائه رستم باشا بين سنتي (٩٥٠-٩٦٨هـ / ١٥٤٤-١٥٦١م)، كما كانت هناك خانات بنيت بالكامل من الأخشاب ومن أشهرها خان برتف باشا وهو من خانات مدينة إزميت التركية (٩٧٧هـ/١٥٧٩م) وقد وضع على أساس من الحجر وهو من إنشاء وتصميم المعمار الشهير سنان، كما شيّدت بعض وحدات الخانات التركية أيضاً من الخشب بالكامل

^{٣٧} وهي مدينة على بعد حوالي ٢٩٥ كيلومتر غرب دلهي .

^{٣٨} Subhash Parihar, The Mughal Sarai at Doraha - Architectural Study, p.216, East and West, Vol. 37, No. 1/4 (December 1987), pp. 309-325.

^{٣٩} Jennifer Lynn Campbell, Architecture and Identity: The Occupation, Use, and Reuse of Mughal Caravanserais, p.312, A thesis of Doctor of Philosophy, University of Toronto, 2011 .

خاصة المساجد ومن أمثلة ذلك المساجد الخشبية بكل من خان الوالدة باستانبول (١٠٠٧-١٠٧٤هـ/١٥٩٨-١٦٦٣م)، أيضاً هناك بعض الخانات التي شيدت من الحجر بالكامل كخان السلطان سليم الملحق بمسجده والمبني سنة (٩٧٧هـ/١٥٦٩م)^{٤٠}.

وقد شيدت الغالبية العظمى من خانات مصر بالحجر خاصة خانات القاهرة وإن كان الأجر والخشب قد استعمل كذلك جنباً إلى جنب مع الحجر، وذلك لوفرة المادتان ومن أشهرها خان الدواب المندثر ببولاق (٩٣٧هـ/١٥٣٠م)، والخان الكبير ببولاق أيضاً والمعروف بوكالة الخرنوب أو النقلية وقد بني بين سنتي (٩٧٥-٩٧٩هـ/١٥٦٧-١٥٧١م)، وكذلك خان الأمير حسين كتخدأ^{٤١}، المبني سنة (١١٦٣هـ/١٧٤٩م). ولقد شهدت كثير من الأقاليم المصرية عموماً خانات أخرى مبنية بمختلف نوعيات مواد البناء ومنها أشهرها خان حسن بك الجداوي بمدينة إسنا بمحافظة قنا ويرجع لسنة (١٢١١هـ/١٧٩٦م) وهو مبني فقط بالطوب الأجر، أما الخانين موضع الدراسة فلأنهما داخل جبل سنهور على جانبي أودية الصحراء الشرقية الممتدة من ضفاف النيل الشرقية وحتى محاجر الرخام، ومن المعروف أن هذه الأودية تمثل مصارف لمياه الأمطار التي تتساقط موسمياً فتتحد من أعلى الجبال في شكل سيول تسير في هذه الأودية حتى تصب في نهر النيل في بعض المناطق القريبة منه ، أو تتسرب إلى جوف الأرض داخل الخزانات الطبيعية أسفل الجبال والهضاب والكتبان الرملية، ومع مرور الزمن نحرت هذه الأودية أخاديد أشبه بترع وجدول بسيطة تسير فيها المياه، وتكونت على جوانبها مواد صلبة أشبه ما تكون بطمي النيل ، ولكن بصورة أكثر تحجراً وأقسى صلابة، وهذه المادة على الرغم من ضعف مكوناتها - إذ أنها لا تصل إلى درجة صلابة الأحجار - إلا أن عامل التقادم الزمني مع شدة الحرارة قد جعل منها مواداً صالحة للبناء في هذا الوسط البيئي الصحراوي، وقد تم اقتلاع هذه الكتل العُشم واستخدمت على حالتها الطبيعية دون أي تهذيب أو نحت لوحة (١١)، وهو ما كان سيضر بها بالطبع، غير أن البناءون ويبدو أنهم كانوا من سكان هذه الصحاري ، والجبال كانوا على درجة كبيرة من المهارة مكنتهم من صف جدران هذه المنشآت وبناءها بطريقة هندسية منتظمة لوحة (٦)، وقد استطاعت نتيجة لذلك أن تصمد حتى الآن، وعلى الرغم من تغير اتجاهات مخرّات السيول أحياناً بحيث أصبحت هذه المنشآت في مواجهتها تماماً وبشكل مباشر، وأكثر عرضة لأن تتجرف أمام تياراتها إلا أنها مازالت قائمة

⁴⁰ G. Goodwin , Ottoman architecture, p. 302, London 1987 .

^{٤١} كتخدأ طائفة مستحفظان بقلعة مصر والمعروف بتابع المرحوم الشريف محمد الأليبي ، وقد بني هذا الخان برأس خان الخليلي على يسرة السالك من المشهد الحسيني وكان خاناً عظيماً مكوناً من أربعة طوابق وله ثلاث واجهات حجرية وبعض أسقفه من قبوات حجرية، المرجع مرفت محمود عيسى، الخانات والقياسر ، ص ١٢٧ .

حتى الآن، وهنا قد يتبادر للذهن سؤال، وهو بما أن هذين الخانين كانا في وسط الصحراء، ووضعاً في الأساس على طريق المحاجر بالقرب من كثير من هذه المحاجر فلماذا لم يبنيا إداً من الأحجار، وللتوضيح أذكر أنهما لم يمثلا أعمالاً معمارية متكاملة يرتادها عامة الناس وخاصتهم، وبالتالي فقد كانا يخدمان أغراض أنية فقط تمثلت في توفير نوع من الظل وقليل من الماء حتى تهجع بها الدواب، والحمالون فيجددوا نشاطهم ليعاودوا المسير مجدداً بالصحراء، ولم تكن كذلك بحاجة إلى التنميق أو التزييق، وممارسة فنون الهندسة والتشييد والبناء والزخرفة، وبالتالي حتى وإن وجدت هذه الاستراحات في قلب المحاجر نفسها فلن يتكبد المنشئ عناء بناءها بهذه المادة الثقيلة، والثمينة في ذات الوقت وأمامه مادة أسهل وأخف وأرخص، وتفي بالغرض المطلوب ناهيك بالطبع عن رغبته في سرعة إنجاز البناء، وهو ما لم يكن ليتحقق مع استخدام كتل الرخام أو حتى الأحجار الجيرية الثقيلة والتي لم تكن موجودة بالطبع في هذه المناطق إذ أن معظم أحجار المنطقتان الموجود بهما الخانان في جبل سنهور هي أحجار صلدة للغاية، وعمليات قطعها مكلفة للغاية وتحتاج لوقت، وجهد ونفقات^{٤٢}. جدير بالذكر أن علي مبارك ذكر ضمن حديثه المتعلق بمقال المرمز طرفاً من تكاليف قطع ونقل الرخام في هذه الآونة حيث قال أن أجرة المتر المكعب من الرخام قطعاً غشيمة يقدر بألف وخمسمائة قرش ديوانية ويصرف على المتر أيضاً قدر ذلك في القطع، والنقل من بني سويف في المراكب إلى مصر بمعنى أن مصاريف المتر الغشيم إلى وصوله إلى مصر ثلاثون جنيهاً مصرياً^{٤٣}. أما عن طريقة البناء فتبدو للعيان أنها طريقة بناء تقليدية بسيطة، وهي ذات الطريقة المتبعة في كثير من القرى والتجمعات الجبلية البسيطة، وتقوم على أساس رص الكتل فوق بعضها البعض في صفوف أفقية وذلك بما يتناسب مع أحجامها وأشكالها وقطاعاتها مع استخدام ملاط بسيط من الطين لزيادة التماسك لوحة (١١)، وبسبب ضعف هذه الطريقة، وكذلك ضعف مواد البناء عموماً فقد أتت عوامل التعرية والأمطار والسيول على كثير من معالم هذان الخانان .

الأهمية وأسباب الإنشاء

يذكر "لورد لندي" وهو أحد الرحالة الإنجليز سنة (١٢٥١هـ/١٨٣٦) "أنه مع وجود الفنادق الإنجليزية بالقاهرة، والإسكندرية والقصور العائمة الجاهزة للملاحة في النيل تحت الطلب، لا يوجد ما يمنع السيدات الإنجليزيات، وحاشيتهن من المعجبين من أن يقضوا الشتاء في طيبة مثلما يقضونه في باريس وروما"، فلقد

^{٤٢} جدير بالذكر أن أجرة البناء، و قطع الأحجار كانت منخفضة في مصر عموماً منذ أقدم العصور، فقد كانت أجرة البناء اليومية في أوائل القرن التاسع عشر كانت نحو ثمانين سنتيماً وأجرة الحفار خمسة عشر سنتيماً وثمان متر حجر البناء المكعب شاملاً أجرة قلعة، ونقله فرنكاً واحداً وعشرين سنتيماً، المرجع جوستاف لوبون، حضارة العرب، ص ٢٢٠، القاهرة، ١٩٦٨.

^{٤٣} على مبارك، الخطط التوفيقية، ج ١٠، ص ٢٢.

زادت شهرة مصر زيادة كبيرة مع استخدام البخار في الملاحة، والتسهيلات الكثيرة التي واكبت ذلك، ويرجع الفضل في هذا "لتوماس واجهورن" الذي قام قبل أن يغادر مصر عام (١٢٥٧هـ/١٨٤١م) بوضع مراكب بخارية على النيل، وترعة الاسكندرية، وأنشأ كذلك خدمة المركبات الإنجليزية، وعربات نقل البضائع، وخيول لنقل الرحالة عبر الصحراء^{٤٤}، ونظراً لأهمية موقع مصر الاستراتيجي على خريطة الشرق الأوسط آنذاك، ولما تطلبت عوامل النهضة التي حدثت فيها خلال هذه الفترة من ضرورة سرعة الاتصال، والتواصل السريع فيما بين مختلف أجزاءها، وبسبب غنى أراضيها بمختلف الثروات الطبيعية والكنوز، والحاجة الماسة لمثل هذه الثروات، وبسبب بطئ طرق النقل النهري داخل مصر، وكذلك الملاحي على سواحلها الشمالية والشرقية، وعدم وفائه بالمتطلبات السريعة، ولعدم وجود أية وسائل نقل حديثة في هذه المرحلة، فقد انصب جل الاهتمام على الطرق البرية بشكل رئيسي، ومن ثم فكان لا بد من الاهتمام بهذه الطرق من أوجه عديدة كإعادة الاكتشاف والتمهيد والتعبيد والتأمين، وتحديد المسافات وإحصائها، وحفر الآبار، وبناء وتجهيز الخانات وتجديد القائم منها على اختلاف نوعياتها، وقد كان من نتيجة هذا الاهتمام أن بلغ عدد المسافرين عام (١٢٦١هـ/١٨٤٥م) حوالي ٢١٠٠ مسافر بعدما كان لا يتجاوز ٢٧٥ واحداً، ثم وصل إلى ٣٠٠٠ مسافر سنة (١٢٦٣هـ/١٨٤٧م)، وبعد أن كان عدد الجمال المستخدمة في النقل خمسون فقط، بلغت حوالي ٢٥٠٠ جملاً في عام (١٢٦٢هـ/١٨٤٦م)، و٤٤٠ جواد، و٤٦ بغل، ومن مظاهر اهتمام محمد علي بالطرق البرية أن استحدث إدارة مستقلة وخاصة بها تتولى الإشراف على حركة نقل السائحين، والبريد، والبضائع، وكان مقر هذا الديوان بمنطقة العتبة الخضراء مكان سوق الخضار القديم بأول شارع الأمير فاروق (الجيش حالياً)، وكان من ضمن اختصاصاته الإشراف على استراحات ونزل الصحراء، وحظائر الخيول وعربات الأمينبوس^{٤٥} وطعام السائحين وراحتهم ثم أضيفت لهذا الديوان فيما بعد شئون السفن والمراكب، وما لبث محمد علي أن اشترى جميع شركات النقل البري سنة (١٢٦١هـ/١٨٤٥م)^{٤٦} وضمّت هذه المصلحة فيما بعد إلى مصلحة الإمبرارية وظلّت الغلبة فيها للعنصر الإنجليزي إدارياً حيث أدخلت بعض التحسينات مجدداً على الطرق البرية إذ قامت ببناء حظائر للخيول وصيانة الخانات وحفر الآبار الارتوازية في الصحراء، كما اهتم عباس باشا الأول كذلك بهذه الطرق ومن مظاهر ذلك إرساله إلى مدير الأشغال في الحادي عشر من أبريل عام (١٢٦٤هـ/١٨٤٨م) يطلب منه سرعة إرسال الكشوف اللازمة لتخصيص عدد

⁴⁴ Messrs Waghorn , Overland Guide to India by four routs to Egypt , p. 13 , London 1836.

^{٤٥} هذه النوعية من العربات كانت خشبية مغطاة ذات صفيين من الدكك وتسير على عجلات خشبية وتجرها الخيول وكانت تسير بسرعة كبيرة على حسب حالة الطريق .

^{٤٦} محمد أمين حسونة ، مصر والطرق الحديدية ، ص ٧٤ .

الأنفار من الفلاحين ورجال الجيش الواجب قدومهم من كل مديرية للعمل في شق وتمهيد هذه الطرق، كما أدخلت أيضاً في عهدة إصلاحات عديدة تمثلت في عمليات الرصف والتعبيد ، وكان ذلك تحت إشراف المهندس "لينان دى بلفون" ، ومن مظاهر ذلك الاهتمام أيضاً أن جعل عرض الطريق ٣٠ مترًا، فأصبحت العربات تجتازه بسهولة، وأعدّ على الجانبين إفريزين ليسير عليهما المشاة، وقد أشار على مبارك أيضاً لبعض من هذه الإصلاحات على طريق المرمر الخاص بمحاجر منطقة بني سويف^{٤٧}، وفي ضوء ذلك تتضح أهمية هذه الخانات، فقد مثّلت أهمية كبرى على طرق السفر الرئيسية وكذلك طرق المحاجر الجبلية، وقد بقيت خير شاهد على هذا الاهتمام الواسع بمثل هذه الطرق، وذلك على اختلاف مواضعها^{٤٨}، وربما تتضح أهمية هذه الاستراحات أيضاً خاصة الموجودة على طرق المحاجر إذا علمنا أن أرباح الحكومة المصرية من صناعات الجير، والمصيص، والأحجار قد بلغت سنة (١٢٤٨هـ/١٨٣٣م) حوالي ٢٢ ألف جنية^{٤٩}، ولأن هذه المناطق كانت مصدراً غنياً من مصادر الملح، وملح البارود، والنظرون، والكبريت، والشبّ^{٥٠}، ومختلف أنواع المواد، والخامات التي كانت تمثل ضرورة قصوى في الصناعات المصرية آنذاك، فقد كان من الضروري وضع هذه الخانات حتى تيسر عمليات النقل عبر هذه الصحاري والجبال. وإجمالاً تعتبر هذه الخانات أحدث ما توصل إليه المعمار المسلم في القرن التاسع عشر في مجال الرعاية والاهتمام بالطرق البرية عموماً حيث ظهرت هنا ليس كبديل عن الخانات، ولكنها نمط مصعّر، وبسيط يؤدي ذات الوظائف التقليدية للخان مع التأثير بروح العصر التي تمثلت أولاً: في السرعة؛ فاستخدمت العربات المجرورة على الطرق، وبالتالي قصرت مدة الإقامة بها، وثانياً: في انتشار وقوة قبضة الأمن على المستوى الداخلي بعدما قُسمت ولايات الامبراطورية الإسلامية؛ فتم الاستغناء جزئياً عن الوحدات الدفاعية والأبراج،

^{٤٧} علي مبارك ، الخطط التوفيقية ، ج ١٠ ص ٢٣ .

^{٤٨} كان الطريق الصحراوي من القاهرة للسويس والذي كان يعرف بالأوفر لاند رود مقسماً إلى ٦ استراحات : الأولى على بعد ٩ أميال من القاهرة ، والثانية على بعد ٢٠ ميل منها، وكان بها غرفتان للاستراحة : واحدة للنساء وأخرى للرجال ، وغرفتان للخدم ، وكانت المحطة الثالثة على بعد ٣٠ ميل وبها استراحة للركاب ، وحظيرة للخيول ، وكانت الرابعة على بعد ٤١ ميل ، وكان بها صالون كبير ، وقاعة للسيدات ، وغرفة للخدم ، ومطبخ ، وعدد افر من غرف النوم الرحبة ، وخزان مياه ، واصطبلات ، ومخزن للمؤونة ، وكانت الخامسة على بعد ٣٠ ميل من السويس ، وكان بها غرفتان للراحة وأخرتان خاصتان ، وخامسة للخدم ، وكانت الاستراحة السادسة والأخيرة على بعد ٧ أميال من السويس ، وكان بها استراحة للركاب ، وحظيرة للخيول، وقد وضعت هذه الاستراحات تحت إشراف مستر شيرد يتولى إدارتها . المرجع محمد أمين حسونة ، مصر والطرق الحديدية ، ص ٦٦-٦٧ .

^{٤٩} عبد الرحمن الراجعي ، عصر محمد علي ، ج ٣ ، ص ٥٤٢ ، القاهرة ، ٢٠٠٠ .

^{٥٠} محمد فؤاد شكري ، بناء دولة مصر ، ص ٣١٦ .

وثالثاً: في عدم الاهتمام بالنسق الزخرفي شكلاً وموضوعاً؛ فتحررت المنشآت - خاصة العامة - من الموروث الثقيل من مختلف أنواع الزخرف، والبهرجة، والتكلف في مختلف المعالجات الفنية وكذا المعمارية. لقد أنشأ محمد علي باشا خانات درب المرمر، وجددت بأمره استراحات طريق قفط القصير وأعيد تأهيلها لتؤدي عدد من الأغراض الوظيفية الهامة، ويأتي على رأس هذه الوظائف بالطبع توفير أماكن للاستراحة بالصحراء عبر الطرق البرية، والمساعدة في استكشاف كثير من المناطق الصحراوية المجهولة، وكذلك اكتشاف أهم الطرق الداخلية والخارجية التي تربط بين هذه المناطق وبعضها البعض، كما ساهمت بشكل غير مباشر في المساعدة على كشف كثير من الآثار القديمة، والثروات الطبيعية التي تزخر بها هذه الصحاري، مما كان له انعكاسات مباشرة على النمو الصناعي، والتجاري لمصر في فترة النصف الأول من القرن التاسع عشر.

الدلالات

تنبئ خانات الطرق البرية في القرن التاسع عشر عموماً عن كثير من الدلالات الحضارية التي يمكن استنباطها من خلال استقراء واقع الأحداث ومجريات العصر، حيث أنها عبرت في آن واحد عن أطماع كل من فرنسا وبريطانيا وطموحات محمد علي؛ وذلك أن إنجلترا كانت ترغب وباستماتة شديدة في السيطرة على الطرق البرية بأي وسيلة كانت حتى ولو كلفها ذلك أن تبذل ملايين الجنيهات لمحمد علي من أجل منحها امتياز إدارة هذه الطرق، ولم تعدم في ذلك الوسائل، ولم يكن يلبث محمد علي يمنح امتيازاً لهذه الشركة البريطانية حتى يعود مجدداً فيمنح امتيازاً آخراً لشركة جديدة أخرى ربما تكون بريطانية كذلك، وكأنه مزاد حقيقي فمن سيدفع أكثر للبasha سينال الامتيازات، وفي ذات الوقت كان مطلوباً ممن حصلوا على هذه الامتيازات أن يتنافسوا فيما بينهم من أجل الاهتمام بهذه الطرق، وخصوصاً الاستراحات التي جهزوها، وقاموا بإعدادها، في وقت قياسي، وأن يخفّضوا من نفقات، وتكاليف السفر، ويجعلوه أكثر راحة، وسهولة، ويسراً قدر المستطاع حتى يستقطبوا أكبر عدد من المسافرين، والركاب من بقية الشركات المنافسة، وبالتالي يعوّضوا ما دفعوه لخزينة البasha الذي كان يتقاضى منهم ضرائب سنوية بمقدار عشرة ألف كيس^{٥١}، ناهيك بالطبع عما سيقومون بدفعه لجهات أخرى من حكومة البasha ستتكفل لهم مثلاً بتوريد الخيل، والبغال، والحمير، والجمال، وكذلك التعيينات المخصصة لأعلافهم، والتي بلغت تكلفتها على سبيل المثال سنة (١٢٤٨هـ/١٨٣٣م) ما يقرب من اثنتي عشر ألف وخمسمائة جنية سنوياً^{٥٢}، إضافة لتوفير مختلف طوائف العمال الذين سيقومون بالبناء والتشييد، إضافة للخدم، والسائقين، والحمالين والأدلاء، والحراس، ومن على شاكلتهم، كما دلّت هذه الاستراحات على مدى حرص محمد علي باشا

^{٥١} ما يعادل خمسون ألف جنيهاً مصرياً .

^{٥٢} عبد الرحمن الرفاعي، عصر محمد علي، ج ٣، ص ٥٤٣.

على استغلال محاجر مصر خاصة الموجودة بالصحراء الشرقية عموماً، وهذا ما يجعلها كذلك تعكس بعداً اقتصادياً جديداً، أيضاً دلالاً خلو استراحات طريق المرمر من التحصينات الدفاعية المنيعة، والمتنوعة أمثال التي كانت تظهر بالخانات الإسلامية التقليدية^{٥٣} على استتباب الأمن في ربوع البلاد وصحاريها التي كانت تمثل على الدوام مصدر خطر وتهديد للمسافرين بصفة عامة سواء كانوا تجاراً أو حجاجاً و زواراً من المواطنين والمستوطنين على حد سواء؛ فقد ذكر أحد الرحالة الإنجليز الذين زاروا مصر في بدايات القرن التاسع عشر أنها بعد أن تقلد محمد علي حكمها أصبح الرحالة والمسافرون يشعرون بالأمان التام فلم يعد هناك خوف من أن تصادر أموالهم أو ينهبهم المصريون كما كان يحدث في عهد المماليك، ولقد بلغ الأمن والأمان ذروته في أوائل العشرينيات حتى ذكر رحلة آخر سنة ١٨١٧" أن الزائر يمكن له أن يذهب إلى مصر ويتنقل فيها بمنتهى الحرية من أقصى أطرافها إلى منتهى الأطراف الأخرى، وماله تحت يده دون أن يستولي أحد عليه بالقوة فقد أصبح القتل نادراً^{٥٤}؛ حتى صار عربان وبدو الصحراء أنفسهم هم من يقودا القوافل، ويدلونها على الطريق بل ويتولون عمليات الخفارة على الطرق^{٥٥} البرية بأمر محمد علي. وأما عن الدلالات المعمارية، والفنية لهذه الخانات فقد دلت على مدى السرعة، والعجلة في عمليات البناء، والتشييد وهذا ما يمكن استنباطه من خلال عدم التكلفة في مواد البناء أو في التفاصيل المعمارية، وإهمال الجانب الزخرفي تماماً، إذ كان المعمار يركز فقط على ما سوف يحقق الوظيفة المطلوبة والمباشرة ليس إلا، دون النظر لأية تفاصيل أخرى .

مقارنة بين الخان التقليدي و خان القرن التاسع عشر

ليست هناك بالطبع أوجه اختلاف كثيرة بقدر الكم الكبير من أوجه التشابه فيما بين الخان الإسلامي التقليدي - سواء كان بالمدن أو على الطرق -، و خان القرن التاسع عشر عموماً، سواء كان كذلك أو كان خاصاً بطرق المحاجر على وجه التحديد، وقد اتضح من خلال الدراسة أن الخانات التقليدية كانت تنشأ مستقلة أحياناً، وملحقة

^{٥٣} من أبرز هذه العناصر الدفاعية أبراج المراقبة، أو المنارات، وكذلك الأبراج الدفاعية التي كانت توجد بأركان الخانات، وربما على امتداد الأسوار، والجدران من الخارج كذلك، ناهيك بالطبع عن المزاغل، والمداخل، إضافة إلى الحراس الذين كانوا يرباطون بها لممارسة مهام الحراسة خاصة في مواسم تحركات القوافل التجارية الكبرى أو حتى إبان مواسم الحج والعمرة.

^{٥٤} رشاد رشدي، سحر مصر في كتابات الرحالة الإنجليز في القرن التاسع عشر، ص ٢٨، القاهرة، ٢٠٠٢.

^{٥٥} استطاع محمد علي بمهارته أن يؤمن كافة الصحاري المصرية، وذلك بعد أن أخذ عربانها من البدو بالقوة بعد اللين حيث جرد عليهم كتائب الفرسان، وضيق عليهم، وسد كل السبل أمامهم ثم أخذ شيوخهم كرهائن ليعيشوا بالقاهرة أحرار، وأجرى عليهم الرواتب، والأرزاق، وأقطعهم الأراضي الشاسعة المعفاة من الضرائب ينتفعون بها، ويستغلونها فضمن بذلك ولائهم وانقيادهم له، عبد الرحمن الرفاعي، عصر محمد علي، ج ٣، ص ٥٥٦.

أحياناً أخرى ضمن مجموعات معمارية، ومن أمثلة ذلك خان الوالدة الجديد الذي شيّد ضمن مجموعتها باستانبول^{٥٦}، وخان السلطان محمد الفاتح ضمن مجموعته المعمارية باستانبول (٨٦٧-٨٧٥هـ/١٤٦٢-١٤٧٠م)^{٥٧}، وخان جويان مصطفى باشا ضمن مجموعته المعمارية بجيزة سنة (٩٢٩هـ/١٥٢٢م)، وكان الهدف من إلحاق هذه الخانات بالمجموعات المعمارية هو تحقيق أكبر قدر من الوظائف في آن، ومكان واحد، وقبل كل شيء حرصهم على أن تكون داخل نطاق المدن العامرة، وكان ذلك من العوامل التي أدت لظهور طراز المجمعات، وينطبق هذا بالطبع على خانات المدن التي يزداد عمرانها وتنمو متاجرها، ويكثر وقصدها من مختلف البلاد المجاورة أو البعيدة خاصة وإن كانت هذه المدن تمثل حواضر تجارية هامة كالقاهرة واستانبول ودمشق، غير أن الخانات بصفة خاصة حتى وإن كانت قد أنشأت مستقلة بذاتها سواء على الطرق أو داخل المدن كانت تشتمل على كل الوحدات والعناصر التي تهئ لقاصديها فرصة المعيشة المتكاملة، وربما المرفهة كذلك، ويمكن أن يتبين القارئ ذلك من خلال كتب الوقف، والوثائق التي أحصت كم هائل من الوحدات، والعناصر الرئيسية، والفرعية للخان إضافة للمنافع، والمرافق، والحقوق كالخزانات النومية، والمقاعد، والأروقة، والطبقات (الطباق)، والإربع، والخلاوي السكنية البسيطة المتواضعة ذات الدكك والمنصات الحجرية، والأخرى الموسرة المرفهة ذات الحصر والبسط والمدافئ، وربما اشتملت بعض أقسام الخانات السكنية أيضاً على وحدات وأجنحة خاصة بالحريم^{٥٨}، والحوانيت التجارية (الدكاكين)، والحواصل، والورش، والشوادر، والعرائش^{٥٩}، والمساجد الكاملة ذات المنابر والمحاريب، وأحياناً المصليات البسيطة، والفسقيات، والسواقي، والحفريات، وآبار

^{٥٦} هي صفة سلطان زوجة السلطان مراد الثالث، وأم السلطان محمد الثالث، وقد كلفت المعماري داود أغا سنة (١٠٠٧هـ/١٥٩٨م) ببناء مجموعة معمارية ومسجد الوالدة المعروف ببني مسجد فمات بعد عام من بدئ العمل ثم توقف العمل لوفاة السلطان محمد وانتقال الوالدة إلي القصر القديم، وقد استكمل البناء عام (١٠٧٤هـ/١٦٦٣م) برعاية خديجة سلطان أم السلطان محمد الرابع، المرجع: أقطاي أصلان أبا، فنون الترك وعمائرهم، ص ٢٠٧، استانبول، ١٩٨٦.

^{٥٧} شهد عصر السلطان العثماني محمد الفاتح بناء كثير من الخانات التي بلغت نحو ٢٩ خاناً باستانبول وبورصة وأدرنه، المرجع: أقطاي أصلان أبا، فنون الترك وعمائرهم، ص ١٨٥.

^{٥٨} مثل ما وجد بخان الأمير حسين بخان الخليلي حيث خصص الطابق الثاني من الخان كمساكن للحريم وكانت تشتمل على مقعد قبطي يعلو حوش، المرجع: مرفت محمود عيسى، الخانات والقياس، ص ١٢٧.

^{٥٩} وجدت هذه العناصر في خانات رشيد ودمياط ومن أمثلتها ما وجد بخان وقف الحرمين بدمياط والذي أنشأه الأمير حسن أغا بن الحاج على أغا محافظ ثغر دمياط سنة (١٢٣٦هـ/١٨٢٠م)، المرجع: مرفت عيسى، الخانات والقياس، ص ١٢٨.

المياه، والأسبلة والمزملات (المزيرة)، والكارات^{٦٠}، والمطابخ، والحمامات^{٦١}، والمراحيض، والحدائق، والأحواش الداخلية المظللة بالأشجار والنخيل ومختلف المزروعات، والمناور، والأفران (الطوابين)، وبيوت القهوة واسطبلات الدواب، وغيرها، وقد تطلب وجود هذا الكم من الوحدات، والعناصر هندسة معمارية دقيقة، ومواد بناء قوية ومتينة، وأماكن متميزة، وبالتالي نفقات باهظة^{٦٢}، وإذا قورنت خانات القاهرة المماليك عموماً بخاناتها في العصر العثماني، نجد فرقاً واسعاً ليس في كم العناصر، والوحدات بقدر ما هو في طرق المعالجات المعمارية، والزخارف ومدى الثراء، وذلك بالطبع أن القاهرة كانت من أهم حواضر الشرق - وخصوصاً على المستوى التجاري - حتى أواخر العصر المملوكي الذي فقدت فيه مكانتها بعد كشف طريق رأس الرجاء الصالح ثم تحول مصر لمجرد ولاية بعد خضوعها للدولة العثمانية، مما انعكس بالتالي على الخانات بصفة خاصة والعمائر التجارية عموماً، وحينما تقارن فترة القرن التاسع عشر بالعصر العثماني نجد أن هذه الفترة قد مثلت في تاريخ مصر الحديث بداية النهضة الحقيقية في كافة المجالات وخاصة في مجال التجارة العالمية، وهو مما انعكس كذلك على الخانات التي ظهرت مجدداً بقلب جديد معمارياً، تقليدياً وظيفياً، وسوف نرى فيما بعد ذلك بقليل اختفاء هذه النوعية من المنشآت تماماً وظهور نوعيات أخرى جديدة أدت نفس الأغراض ولكن بقوالب معمارية مبتكرة وأقصد بها إستراحات الطرق والتي التبس الأمر بشأنها فيما يتعلق بالخانين موضع الدراسة إذ أطلق عليهما لفظ "إستراحة" ، ويمكن من خلال ذلك أن نستخلص مميزات خانات القرن التاسع عشر عموماً .

١- عدم الاهتمام بالجوانب الإنشائية من حيث الفخامة، والضخامة، وعدم التكلفة في مواد البناء.

٢- إهمال جوانب الزخرف المعماري والفني إلي حد كبير.

٣- اتباع نفس المخططات التقليدية من حيث الصحن المكشوف الذي تلتف من حوله المكونات المعمارية.

٤- خلوّ خانات الطرق عموماً، والمحاجر خاصة من الوحدات ذات الطابع التجاري خاصة الحوانيت.

^{٦٠} جمع كلار، وهو مصطلح وثائقي خاص بنوعية من الغرف التي كانت تخصص لخبز أعلاف الدواب، وتستخدم أحياناً أخرى في خزن الحبوب والغلال، المرجع : محمود محمد أمين ، ليلي على إبراهيم ، المصطلحات المعمارية في الوثائق المملوكية، ص ٦١، القاهرة ، ١٩٩٠ .
^{٦١} يعتبر خان أفوز محمد باشا (١٠٩٨هـ/١٦٨٥م) من أشهر الخانات العثمانية بمدينة أولو كسلر التركية والتي كانت تضم حماماً ، المرجع :

G.Goodwin, Ottoman Architecture , p. 365.

^{٦٢} لم يكن منشؤ الخانات يبخلون عليها في النفقات فهم يعلمون جيداً مدى ما سوف تدره عليهم من أرباح طائلة ولذلك فلا عجب أن يببالغوا في حسن بنائها وتشبيدها وبذل كافة أوجه الاعتناء في رعايتها.

- ٥- لم تشتمل على الأبراج الدفاعية أو ثمة عناصر تحصينية أخرى باستثناء البوابات الرئيسية.
- ٦ - تركز الدور الوظيفي فقط في مجرد الاستراحة مع استمرارية أداء نفس الوظائف التقليدية المعروفة.
- ٧- لم تشتمل على الحمام أو المسجد أو المسكن المجهّز، وغيرها مما كان يعتنى به في الخانات التقليدية، وذلك بسبب قصر فترة الإقامة بها.
- ٨- أطلق عليها بالتالي وفقاً لذلك مسمى "الاستراحات" وذلك للدلالة على الوظيفة الأهم، والغرض الأساسي منها.
- ٩- عبرت عن نمط جديد من أنماط خانات الطرق، وهو نمط خانات طرق المحاجر البرية في القرن التاسع عشر.

الخاتمة والنتائج

كشفت الدراسة عن وجود نمط جديد من أنماط خانات الطرق البرية وهو نمط خانات المحاجر، والتي وجدت في فترة القرن التاسع عشر، ومثلت مرحلة الانتقال من الخان التقليدي إلى فكرة "الاستراحة أصرافية"، والتي يمكن تسميتها مجازاً بخانات الصحراء، وقد كانت تضاهي خانات الطرق في العصور الوسطى، كما كشفت الدراسة عن بقايا نموذجان منها يتم نشرهما بهذه الدراسة لأول مرة، وقد تم تحديد مواضعهما على دربي المرمر البحري، والقبلي بجبل سنهور ضمن صحراء مصر الشرقية بمنطقة بني سويف، وكذلك تحديد مقاساتهما وأبعادهما، وتم وضع مساقط أفقية لهما، ودراستهما دراسة أثرية من حيث الوصف العام، والعناصر، والمكونات المعمارية، وكذلك النوعية والوظيفة، وقد بينت الدراسة أوجه التشابه فيما بين هذه المنشآت وبين مختلف نوعيات الخانات الإسلامية عبر مختلف الحقب التاريخية والتي لا تزال منتشرة على الطرق الكبرى في كثير من مناطق شرق ووسط آسيا مع الإشارة لبعض النماذج التي ربما تمثل أصول الخان المصري وهي خانات طريق ققط القصير التي تضاربت الآراء في تأريخها، كما تم تحديد هوية خاني الدراسة من حيث كونها تندرج تحت ما يعرف بالعمائر التجارية عموماً، كما بينت الدراسة أيضاً مختلف دلالاتها الحضارية، وقد أجملت الدراسة في النهاية مميزات وخصائص خانات الصحراء كما أكدت على ضرورة الاهتمام بها لكونها تمثل نوعية العمارة التراثية الصحراوية، وذلك من حيث استخدام طرق، ومواد البناء التقليدية البسيطة والمتوفرة في هذه الوسط المتميز، و لكونها كذلك تمثل جزءاً من البيئة الأثرية بصحراء مصر الشرقية، ولما يمكن أن يكون لها من دور فاعل في التنمية السياحية.

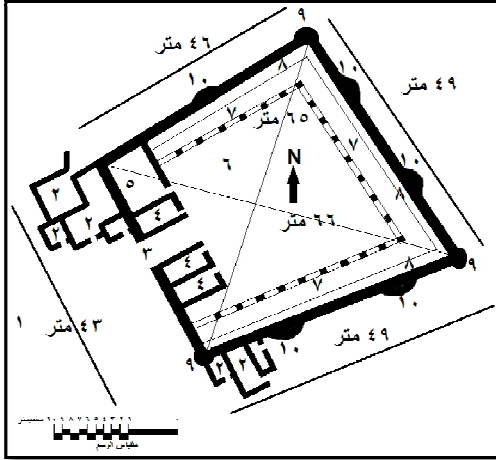
قائمة المراجع والمصادر

العربية :

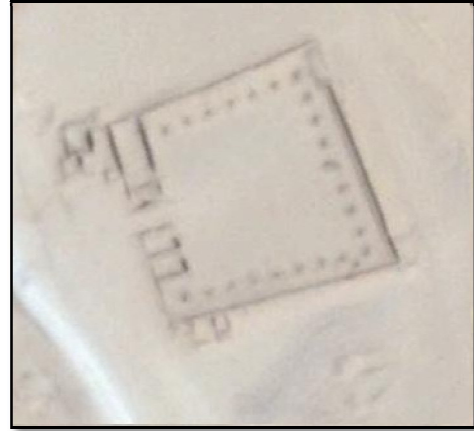
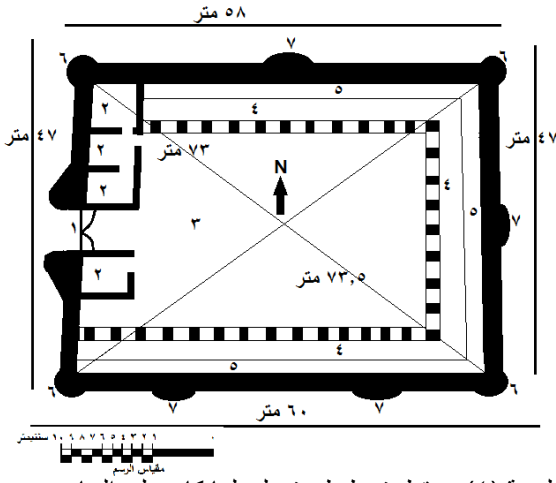
- ١- أرنت كونيل، الفن الإسلامي، ترجمة أحمد موسى، مراجعة محمود الدسوقي، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب، القاهرة، ١٩٦١.
- ٢- ألفريد لوكاس، المواد والصناعات عند قدماء المصريين، ترجمة: زكي اسكندر، ومحمد زكريا غنيم، القاهرة، ١٩٩١.
- ٣- أقطاي أصلان آبا، فنون الترك وعمائرهم، استانبول، ١٩٨٦.
- ٤- المقرئزي، تقي الدين أحمد بن علي، المواعظ والاعتبار بذكر الخط والآثار، بيروت، ١٩٩٧.
- ٥- أمال أحمد حسن العمري العمري، المنشآت التجارية في القاهرة في العصر المملوكي، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، ١٩٧٤.
- ٦- جوستاف لوبون، حضارة العرب، القاهرة، ١٩٦٨.
- ٧- دانيال شلوميرجة، قصر الحير الغربي، ترجمة إلياس أبو شبله، بيروت، ١٩٥٠.
- ٨- رشاد رشدي، سحر مصر في كتابات الرحالة الإنجليز في القرن التاسع عشر، القاهرة، ٢٠٠٢.
- ٩- رفعت موسى محمد، الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية، القاهرة، ١٩٩٣.
- ١٠- عبد الرحمن الرافي، عصر محمد علي، القاهرة، ٢٠٠٠.
- ١١- علماء الحملة الفرنسية، وصف مصر، مدينة القاهرة، ترجمة وتحقيق زهير ومنى زهير الشايب، القاهرة، ٢٠٠٢.
- ١٢- علي باشا مبارك، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها الشهيرة والقديمة، القاهرة، ١٨٨٨م.
- ١٢- عماد الدين عبد الرؤوف الرطيل، الوكالات العثمانية الباقية بمدينة القاهرة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار جامعة القاهرة، ١٩٩٣.
- ١٣- كلوت بك، لمحة عامة إلى مصر، القاهرة، ١٩٤٢.
- ١٤- كمال الدين سامح، العمارة في صدر الإسلام، القاهرة، ١٩٨٢.
- ١٥- محمد أمين حسونة، مصر والطرق الحديدية، القاهرة ١٩٣٨.
- ١٦- محمد فؤاد شكري وآخرون، بناء دولة مصر - محمد علي، القاهرة، ١٩٤٨.
- ١٧- مرفت محمود عيسى، الخانات والقياس المصرية والتركية في العصر العثماني، بحث بالعدد التذكاري الثاني من حوليات المجلس الأعلى للآثار ٢٠٠٨.
- ١٨- محمود محمد أمين، ليلي على إبراهيم، المصطلحات المعمارية في الوثائق المملوكية، القاهرة، ١٩٩٠.

الأجنبية :

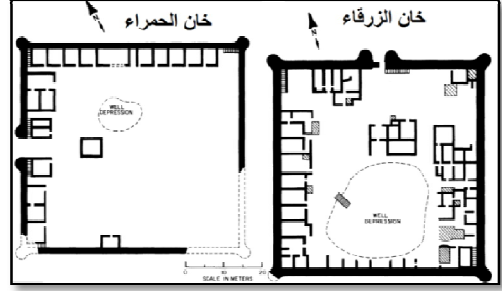
- 1- Catherin, B., Asher, Architecture of Mughal India, Cambridge University Press, London ,1992.
- 2- David Meredith, The Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt, The Journal of Egyptian Archaeology, Vol. 38 (Dec., 1952), pp. 94-111.
- 3- Ellen Chennells, Recollections of an Egyptian princess by her English governess, London, 1879.
- 4- G. Goodwin, Ottoman architecture, London, 1987 .
- 5- G . L Bell, palace and mosque at Ukhider Oxford , 1914.
- 6-G. W. Murray, The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt, The Journal of Egyptian Archaeology, Vol. 11, No. 3/4 (Oct., 1925), pp. 138-150.
- 7- Jennifer Lynn Campbell, Architecture and Identity: The Occupation, Use, and Reuse of Mughal Caravanserais, A thesis of Doctor of Philosophy, University of Toronto, 2011.
- 8- Joseph John Hobbs and Fujiyo Tsunemi, Bedouin Tourist Stations as a Response to Drought in Egypt's Eastern Desert, Human Ecology, Vol. 35, No. 2 (Apr., 2007), pp. 209-222.
- 9- K. S. Sandford, The Wadi Um Dud in the Eastern Desert of Egypt, The Geographical Journal, Vol. 72, No. 2 (Aug., 1928), pp. 144-158.
- 10-Lanny Bell, Janet H. Johnson and Donald Whitcomb, The Eastern Desert of Upper Egypt: Routes and Inscriptions, Journal of Near Eastern Studies, Vol. 43, No. 1 (Jan., 1984), pp. 27-46.
- 11- Lucy Blue , Myos Hormos/ Quseir al-Qadīm. A Roman and Islamic port on the Red Sea coast of Egypt —Amaritime perspective , Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, Vol. 32, Papers from the thirty-fifth meeting of the Seminar for Arabian Studies held in Edinburgh, 19-21 July 2001 (2002),pp. 139-150.
- 12- Messrs Waghorn , Overland Guide to India by four routs to Egypt, London 1836.
- 13- Robert Hillenbrand, Islamic Architecture : Form, function and meaning, Cairo 2000.
- 14- Subhash Parihar, The Mughal Sarai at Doraha - Architectural Study, East and West, Vol. 37, No. 1/4 (December 1987), pp. 309-325.



لوحة (١) صورة بالقمر الصناعي للخان الأول على طريق المرمر بالصحراء الشرقية بمنطقة بني سويف .
لوحة (٣) مسقط تخطيطي تخيلي لما كان عليه الخان الثاني (من عمل الباحث) .



لوحة (٢) صورة بالقمر الصناعي للخان الثاني على طريق المرمر بالصحراء الشرقية بمنطقة بني سويف .
لوحة (٤) مسقط تخطيطي تخيلي لما كان عليه الخان الأول (من عمل الباحث) .



لوحة (٥) مسقط أفقي لمحطتين بيزنطيتين بطريق فقط الثاني من الخارج ، وتبدو بجانبه أطلال بعض الملاحق القصير عن

Steven E. & Ronald E. Zitterkopf
.Sidebotham



لوحة (٦) الجدار الشرقي للخان الأول من الخارج ويتضح بالصورة الدعامات الركنية والوسطى .

لوحة (٩) الجدارين الشرقي ، والجنوبي للخان الأول ، ويتضح إلي اليمين مزود الدواب .



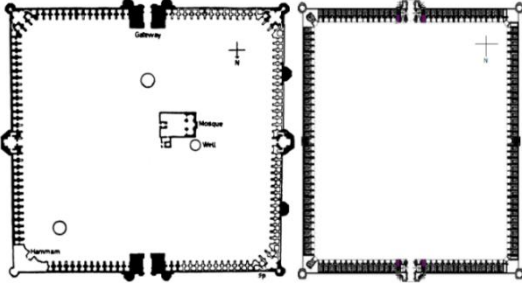
لوحة (٧) بقايا الواجهة الرئيسية ، وكتلة المدخل ، بالخان الأول ، صورة من الداخل.



لوحة (١٢) تبين الجدارين الشمالي ، والشرقي للخان الثاني ، وبقايا دعامات البانكة حول الصحن ، وجانب من الجدران الداخلية للغرف المبنية خلف الجدار الرئيسي الغربي



لوحة (١٠) تبين التقاء الجدار الشرقي مع الجدار الجنوبي من الخارج بالخان الثاني

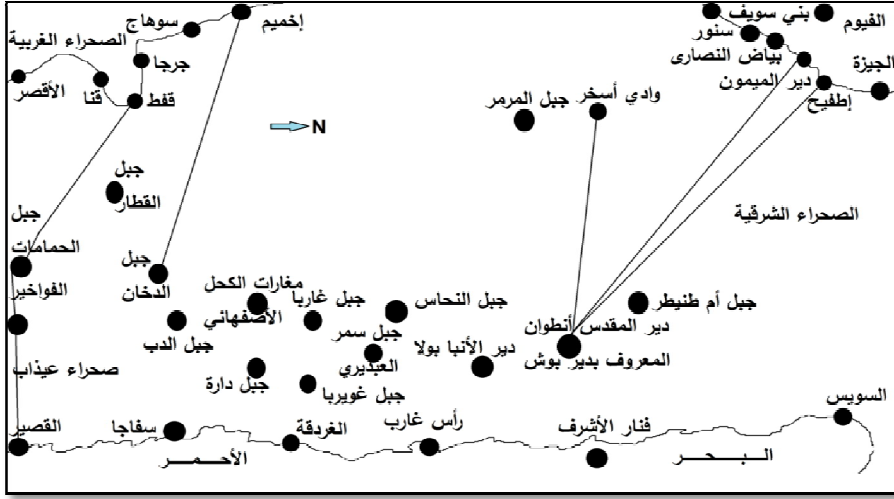


لوحة (١٣) أ- مسقط أفقي (أيمن) خان جور خوتري ببيشاور (١٠٥٠هـ/١٦٤٠م)، عن Jennifer Lynn
ب- مسقط أفقي (أيسر) خان ذو الراحة Campbell (١٠٢٠-١٠٣٦هـ/١٦١١-١٦٢٧م) على طريق الجزع الكبير بين الهند وإيران ،

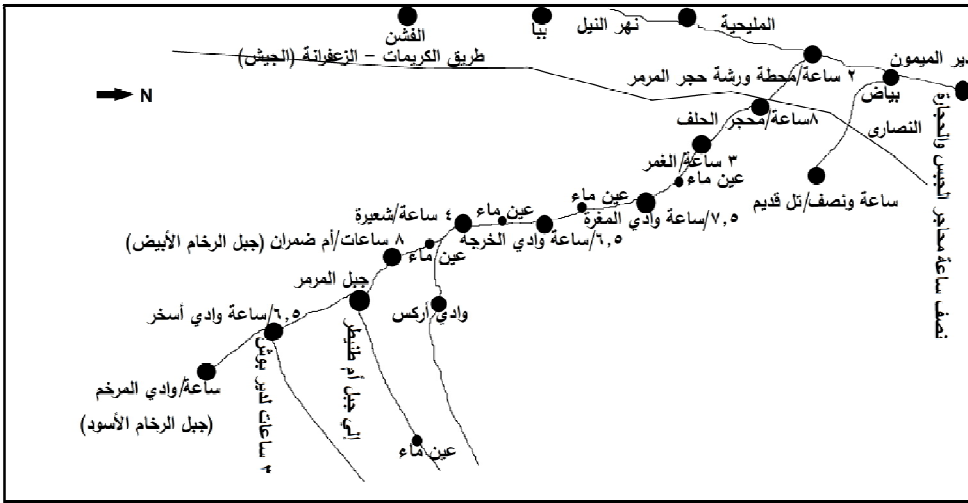
عن Subhash Parihar



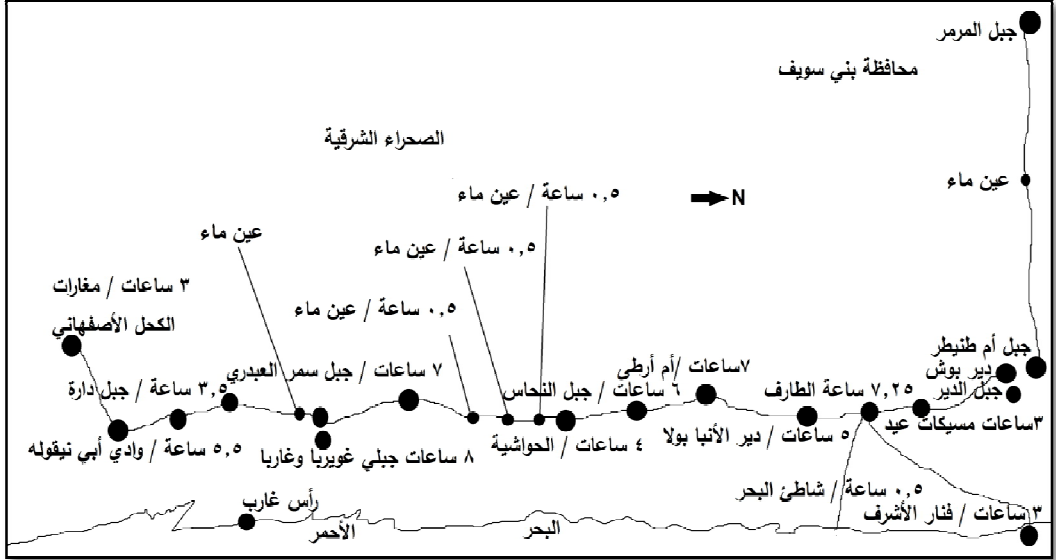
لوحة (١١) تبين جانب من الغرف خلف الجدار الشمالي ، وطرف من دعامات بانكة الدواب ، بالخان الثاني



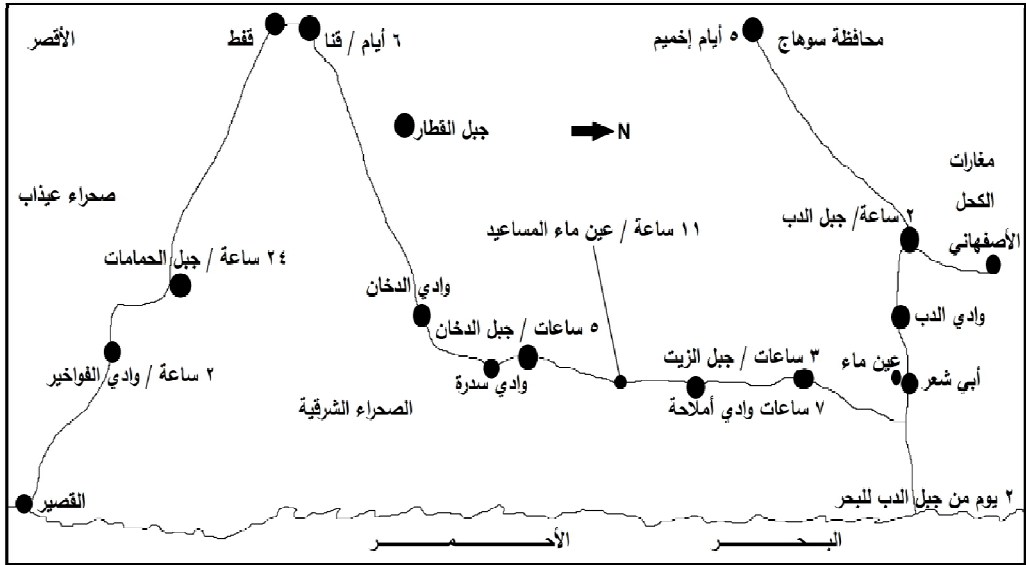
لوحة (١٤) خريطة تخطيطية توضح مواقع استخراج أحجار الرخام والجرانيت وفقاً لعلی مبارک



لوحة (١٥) خريطة تخطيطية توضح معالم درب المرمر من جنوب بياض وحتى جبل الرخام الأسود بالصحراء الشرقية وفقاً لعلی مبارک .

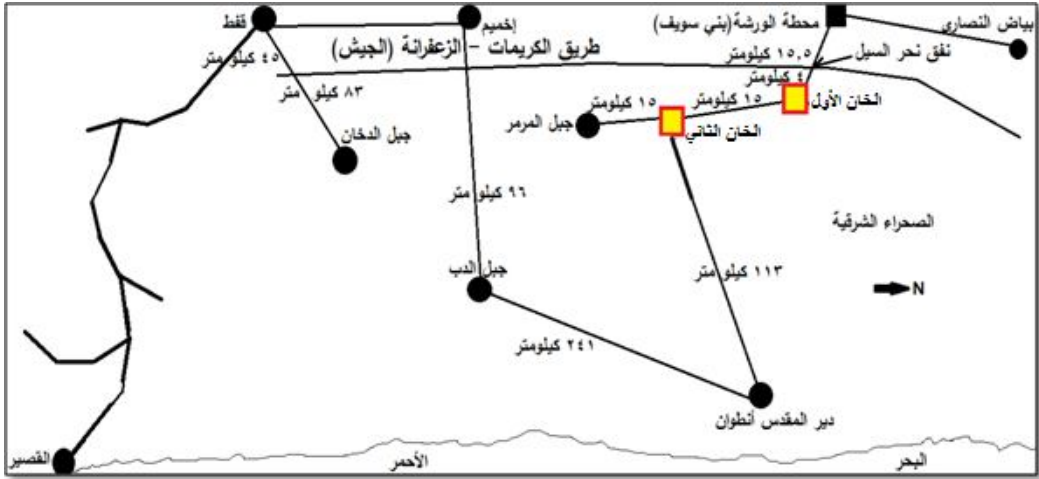


لوحة (١٦) خريطة تخطيطية توضح معالم الطريق والمسافات من جبل أم طنيطر إلي وادي أبي نيقوله ، وفقاً لعلي مبارك .

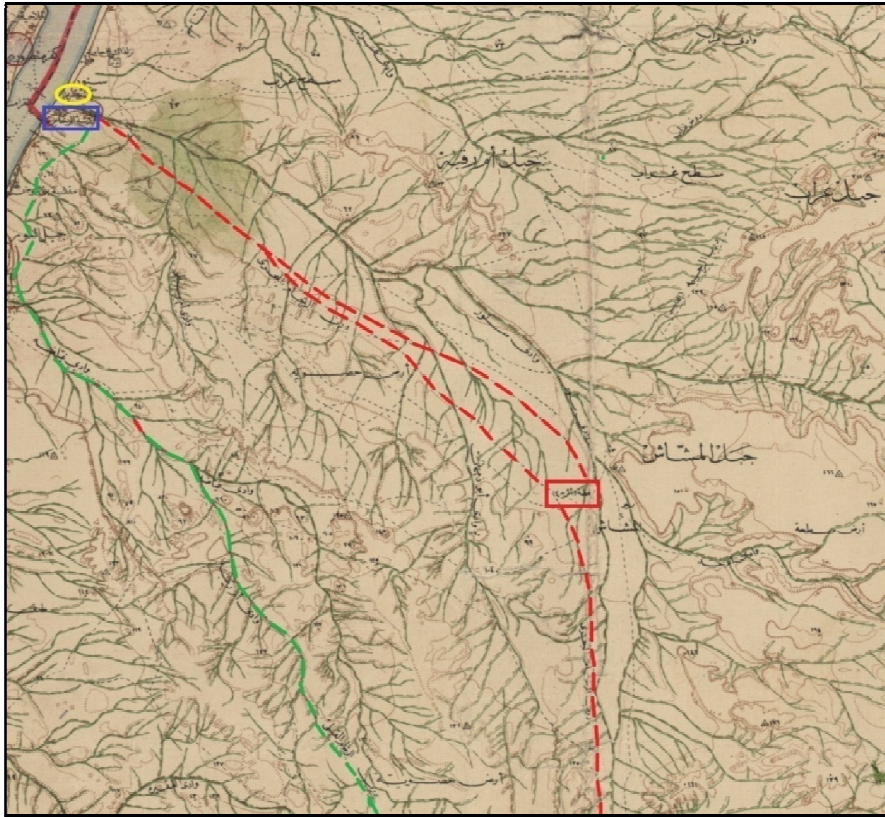


لوحة (١٧) خريطة تخطيطية توضح معالم الطريق والمسافات من جبل الدب وحتى ميناء القصير .

دراسات في آثار الوطن العربي ١٦



لوحة (١٨) تبين مواضع استراحتي طريق المرمر وما بينهما من مسافات .



لوحة (١٩) جانب من خريطة مساحية لمديرية بني سويف ترجع لسنة ١٩٢٦ موقع عليها الخان الأول ، ودربي الرخام القبلي والبحري ، ومحطة ورشة الرخام وأحد الأبراج الأثرية القديمة .