



تاريخ القبول: 2021/03/28

تاريخ الاستلام: 2020/12/23

الخانات الإسلامية "نشأتها وأصولها المعمارية"

محمود توني شعبان كامل، ماجستير في الآثار الإسلامية ومفتش آثار بوزارة الآثار - مصر

mt1387@fayoum.edu.eg

ملخص:

أجمعت الآراء أن الخان الإسلامي مُقتبس من الحضارة الفارسية، بالرغم من عدم وجود دراسات علمية متخصصة في تأصيل الخانات الإسلامية، بل جاءت بعض الإشارات إلى نشأة الخانات وبداية ظهورها كمنشأة كانت مخصصة كمحطة وئز للقوافل على الطرق بصورة عابرة ومتفرقة وغير كافية مما زاد الأمر غموضاً، وهو ما حث الباحث على البحث في جذور هذه المنشأة، وتتبع الإرهاصات الأولى لفكرتها منذ نشأتها على الطرق البرية قبل الإسلام، للتعرف على ملامحها وتخطيطاتها وعناصرها ومكوناتها المعمارية القديمة، والأغراض الوظيفية التي أنشئت من أجلها حتى ظهور الإسلام، للوقوف على الشكل المعماري والأدوار الوظيفية لهذه المنشأة في مراحلها المبكرة، ثم تتبع حركة بناء هذه المنشأة في صدر الإسلام، وكيف اقتبس المسلمون هذا المكون المعماري، وذلك من خلال الشواهد والأدلة المعمارية الأثرية الباقية لبعض النماذج الأولى الباقية لهذه المنشأة قبل الإسلام ومقابلتها بالخانات الإسلامية المبكرة، لتحديد الشكل العام والأصول المعمارية للخان الإسلامي.

الكلمات المفتاحية: الخان الإسلامي، الأصول المعمارية، نشأة الخانات، المحطات الرومانية.



Islamic Khans, origins and architectural origins

Mahmoud Toni Chaban Kamil, Master of Islamic Archaeology, Inspector of Archaeology, Ministry of Archaeology, Egypt
mt1387@fayoum.edu.eg

Abstract:

There was unanimous opinion that the Islamic Khan was borrowed from the Persian civilization, although there are no scientific studies specialized in the origin of Islamic khans, but there were some references came to the emergence of the khans and the beginning of their emergence as a facility that was designated as a station and lodges for caravans on the roads in a transient, sporadic, and insufficient manner, which increased the matter, Ambiguity, which prompted the researcher to research the roots of this facility, and follow the first indications of its idea since its inception on the land roads before Islam, to identify its features, plans, elements and ancient architectural components, and the functional purposes for which it was established until the emergence of Islam, to find out the architectural form And the functional roles of this facility in its early stages, then it follows the movement of building this facility in the beginning of Islam, and how Muslims borrowed this architectural component, through the archaeological evidence and archaeological evidence remaining for some of the first surviving examples of this facility before Islam and its encounter with the early Islamic khans, to determine the general form and the true architectural origins of the Islamic Khan.

Keywords: The Islamic Khan, Architectural Origins, Origin of the Khans, Roman stations.



1. مقدمة:

في بادئ الأمر يجب أن أشير إلى أنه لا توجد دراسات علمية سابقة متخصصة⁽¹⁾ في تأصيل الخان⁽²⁾ الإسلامي، وربما يرجع ذلك إلى قلة الدراسات التي تناولت هذه المنشآت المعمارية في دراسة مستقلة، أو ربما لقلة الخانات الباقية والتي لم تكن كافية بالقدر المطلوب حتى تخرج لنا دراسة علمية متخصصة تبحث في تأصيل هذه المنشأة منذ بدايات ظهورها على الطرق قبل الإسلام وحتى ظهورها في العصر الإسلامي، وسوف أتناول في بادئ الأمر الآراء والإشارات السابقة الخاصة بنشأة الخانات وتفنيد هذه الآراء، ثم يلي ذلك استعراض دراسة الباحث الخاصة بنشأة الخان الإسلامي وأصوله المعمارية، وتأتي هذه الدراسة في مرحلتين، المرحلة الأولى وهي مرحلة بدايات ظهور هذه المنشأة قبل الإسلام، أما المرحلة الثانية فهي خاصة بظهور الخان في العصر الإسلامي.

(1) للأسف لا توجد دراسات علمية متخصصة في تأصيل الخان الإسلامي، والدراسات التي أشار إليها المحكم تناولت دراسة الخانات في حقب زمنية مختلفة من العصر الإسلامي، ولم تتناول تلك الدراسات تأصيل الخانات بشكل دقيق ومفصل، ولم تتبع الإرهاصات الأولى لهذه المنشأة منذ بداية ظهورها قبل الإسلام وحتى ظهورها في صدر الإسلام، كما أن هذه الدراسات لم تبحث في كتابات الرحالة والمؤرخين لتعويض النقص الذي حدث نتيجة اندثار تلك المنشآت قبل الإسلام، بل تضمنت تلك الدراسات بعض الإشارات والآراء الخاصة بنشأة تلك الخانات، وقد قُمت بتخصيص مبحث لعرض هذه الآراء والإشارات وتفنيدها.

(2) الخان كلمة فارسية الأصل بمعنى منزل، أو نُزل مفروش مهياً للطعام والشراب والنوم، يقصده المسافرون من التجار والحجاج وغيرهم للإقامة المؤقتة، وجمعها خانات، وفي اللغة الفارسية أُضيفت لها هاء في نهايتها فأصبحت "خانته"، وأصبحت تعني البيت أو المنزل الذي يسكنه التجار، وأطلقت كلمة "خان" على مكان نزول المسافرين وقوافل التجار والمبيت فيه، وكلمة "خان" تُستخدم للدلالة على منشآت معمارية خاصة لاستراحة وإقامة ومبيت القوافل التجارية والمسافرين وغيرهم، وكانت الخانات تُشيد في داخل المدن أو خارجها، وتميزت خانات الطرق عن خانات المدن بوجود أبراج بأركانها للمراقبة والدفاع، فضلاً عن وجود سور خارجي ذو بوابة محكمة الإغلاق وكأنها حصن صغير. دائرة المعارف الإسلامية، ترجمة محمد ثابت وآخرين، دار الشعب، القاهرة، 1933م، مادة خانة؛ عاصم محمد رزق، معجم مصطلحات العمارة والفنون الإسلامية، الطبعة الأولى، مكتبة مدبولي، 2000م، ص 91؛ أمال العمري، المنشآت التجارية في مصر في العصر المملوكي، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 1974م، ص 146؛ عماد الدين عبد الرؤوف الرطيل، الوكالات العثمانية الباقية بمدينة القاهرة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 1993م، ص 45؛ محمد هاشم إسماعيل طربوش، العماير المدنية الإسلامية الباقية بسوهاج وقتنا منذ بداية العصر العثماني حتى نهاية القرن 13هـ / 19م، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة سوهاج، 2001م، ص 26؛ رفعت موسي محمد، الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية، الطبعة الأولى، الدار المصرية اللبنانية، 1413هـ / 1993م، ص 25-26؛ مرفت محمود عيسى، الخانات والقياسر المصرية والتركية في العصر العثماني، بحث ضمن العدد التكراري الثاني من حويلات المجلس الأعلى للآثار، 2008م، ص 123.



2. الآراء والإشارات السابقة حول نشأة الخان:

أقدم تلك الإشارات تذكر أن هذه المنشأة ظهرت في المدن التي شهدت بواكير الحضارة الإنسانية، ومنها المدن الأولى في العراق، وهناك إشارة نصية دالة على ذلك، وهي عبارة عن نص يعود إلى سلالة أور الثالثة من فترة حكم الملك شولكي⁽³⁾ (2047-2094 ق. م)، حيث يذكر النص اهتمام هذا الملك بتعميد الطرق وإقامة البيوت الكبيرة لإيواء المسافرين⁽⁴⁾ وهنا تجدر الإشارة إلى أنه لا توجد أي بقايا لتلك المباني، فلم تصل إلينا أي نماذج لتلك البيوت، كما أغفلت المصادر التاريخية الحديث عنها لمعرفة أماكنها، أو أسمائها، أو تخطيطاتها، أو مكوناتها المعمارية، وتبقي الإشارة التاريخية فقط في الأناشيد الخاصة بالملك شولكي هي أول الإشارات الدالة على بداية ظهور هذه المنشأة.

ثاني أقدم هذه الإشارات يشير إلى أن أول من أنشأ الخانات في التاريخ هو قورش الإخميني (560-529 ق. م)⁽⁵⁾ على الطرق الرئيسية وأطلق عليها أفخانة، وقد رجح هرتزفيلد أيضاً أصل الخانات إلى أماكن الراحة التي أقيمت في عصر الإخمينيين على الطرق الرئيسية⁽⁶⁾ وهنا تجدر الإشارة إلى أنه للأسف لا توجد أي بقايا لتلك

(3) الملك شولكي: ثاني ملوك سلالة أور الثالثة، خلف شولكي أباه "أور-نمو" على عرش أور، وقد حكم فترة طويلة تقدر بشمانية وأربعين عاماً، صرف معظم النصف الأول منها في إقامة مشاريع بنائية وعمرانية. للاستزادة انظر: ضفاف وليد غازي، نصوص ملكية للملك شولكي من سلالة Rime (ترجمة وتحليل)، بحث منشور، كلية الآداب، جامعة القادسية، العراق، 2017 م، ص 13.

(4) برهان نزار محمد علي، عمارة وتخطيط الخانات العراقية على طرق المزارات، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بغداد، العراق، 1976 م، ص 34؛ فهم فتحى إبراهيم، الخان في الحضارة الإسلامية، المجلة العربية، العدد 380، 2008 م، ص 38؛

Pritchard James: Ancient Near Eastern Text Relatina to old testament, U.S.A, 1929, p 585.

(5) الأخمينيون (Achmenides): هم أسرة ملكية فارسية كونت لها إمبراطورية أسسها قورش الثاني عام 550 ق.م، واستولت على ليديا (غرب الأناضول)، إيران، واللال الخصب، ومصر، والتي امتدت في أوجها إلى جميع أرجاء الشرق الأدنى، وهكذا تمكنوا من السيطرة على جميع الطرق التجارية المؤدية إلى البحر الأبيض المتوسط عبر البر والبحر. للاستزادة انظر: رويده فيصل موسى النواب، سياسة الدولة الإخمينية (قراءة تاريخية)، بحث منشور، العدد 54، كلية الآداب، جامعة بغداد، 2016 م، ص 163.

(6) صالح لمعي مصطفى، التراث المعماري الإسلامي في مصر، دار النهضة العربية، بيروت، الطبعة الأولى، 1984 م، ص 56؛ فؤاد يحيى، جرد أنري لخانات دمشق، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، المديرية العامة للأثار والمتاحف، المجلد 31، دمشق، 1981 م، ص 70؛ أنيت نبيه طعمه، البوابات في الخانات العثمانية لمدينة حلب القديمة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الهندسية، المجلد (37) العدد 3، 2015 م، ص 250.



المنشآت الإخمينية، فلم تصل إلينا أي نماذج منها، بالإضافة إلى أن هذه الآراء لم تنقل لنا صورة واضحة لهذه المنشأة من حيث الشكل، أو التخطيط، أو العناصر والمكونات المعمارية، وربما السبب في ذلك يرجع إلى اندثار تلك المنشآت وعدم وصول أي نماذج منها، كما أن هذه الآراء لم تبحث في كتابات الرحالة والمؤرخين لتعويض النقص الذي حدث نتيجة اندثار تلك المنشآت، لكشف بعض ملامح هذه المنشآت، وأدوارها الوظيفية، ومواقعها، والسياسات والقوانين العامة المنظمة لها.

ثالث تلك الإشارات تشير إلى وجود نظم قديمة كانت مخصصة لأعمال التجارة واجتماع التجار، مثل "الפורم الروماني" أو ساحة السوق اليونانية "الأجورا"⁽⁷⁾ كما رجح البعض نسب الخان إلى الفنادق التي أنشئت في اليونان القديمة على الطرقات ومشارف المدن، كما أقام الرومان فنادقاً للمسافرين على الطرق، وأنشأوا في المدن أسواقاً مغلقة ومغطاة، وأطلقوا عليها اسم بازيليكا (أي ملكي أو ملوكي)⁽⁸⁾ وهناك رأي آخر يشير إلى أن الخان يشبه "Pandocheion" البيزنطي، بينما النمط في سوريا كان مختلفاً في دير سمعان ودير ترمانيين، حيث يذكر هيلينبراند Hillenbrand أن آثار النزل الرومانية المبعثرة لا تعطي فكرة واضحة عن هذا النوع من البناء، والذي يشبه الخانات في التصميم إلى حد كبير⁽⁹⁾.

وهذه الآراء غامضة بعض الشيء، فبعضهم ذكر بأن أقدم النظم القديمة هي الأجورا أو الفورم الروماني، ويعلق صاحب هذا الرأي على هذه النظم القديمة (الأجورا - الفورم الروماني)، بأنها لم تظهر في الإسلام إلا في فترة متأخرة نسبياً⁽¹⁰⁾ كما ذكرت بعض تلك الآراء نسب الخان إلى الفنادق التي أنشئت على الطرقات في اليونان القديمة أو عند الرومان، ولكن لم يقدم أصحاب تلك الآراء الدليل أو الشاهد على ذلك، أو بعض النماذج الباقية من تلك الفنادق، كما حاول Hillenbrand الربط بين النزل الرومانية القديمة في سوريا وبين الخانات، وكان الأقرب صواباً بين تلك الآراء، ولكنه لم يستطع الجزم بنسبة الخانات إلى النزل والمحطات الرومانية

(7) ثروت عكاشة، القيم الجمالية في العمارة الإسلامية، الطبعة الأولى، دار الشروق، 1994م، ص 70.

(8) فؤاد يحيى، المرجع السابق، ص 70؛ أنيت نبيه طعمة، المرجع السابق، ص 250.

(9) Hillenbrand Robert, islamic architecture, clumbia university, press 1994, p334.

(10) ثروت عكاشة، المرجع السابق، ص 70.



في سوريا بسبب الحالة الإنشائية السيئة والمبعثرة لتلك التُّرل، والتي لم تكن كافية لإعطاء صورة واضحة عن التُّرل الرومانية في سوريا، بالرغم من تأكيده على التشابه الكبير في التصميم بينها وبين الخانات. كل هذه الآراء والإشارات السابقة المتضاربة والمتفرقة زادت الأمر غموضاً، وخاصةً في غياب الدراسات العلمية المتخصصة في تأصيل الخانات الإسلامية، وهو ما حث الباحث على البحث عن الأصول والجذور القديمة لهذه المنشأة، وتتبع تلك الأصول المعمارية وحلقاتها التطورية منذ بدايات ظهورها على الطرق قبل الإسلام حتى ظهورها في العصور الإسلامية المبكرة، للوقوف على الشكل المعماري والأدوار الوظيفية لهذه المنشأة في مراحلها المبكرة، والكشف عن الأصول المعمارية للخان الإسلامي.

3. نشأة الخانات الإسلامية وأصولها المعمارية:

1.3. المرحلة الأولى: بدايات ظهور المنشأة قبل الإسلام:

لا أحد ينكر أن أهل العراق قد حازوا قصب السبق في إنشاء دور ومنازل لإيواء المسافرين، وذلك في عهد الملك شولكي (2094-2047 ق. م) ثاني ملوك سلالة أور الثالثة، حيث جاء في أنشودة خاصة بهذا الملك عن ولعه بتعمير الطرق وإقامة البيوت الكبيرة لإيواء المسافرين⁽¹¹⁾ وهنا تجدر الإشارة إلى أنه لا توجد أي بقايا لتلك المباني، فلم تصل إلينا أي نماذج لتلك البيوت حتى نتعرف على تخطيطاتها ومكوناتها المعمارية لتحديد الشكل العام والأصول المعمارية لمنشأة الخان في هذه الفترة، أما النماذج والتخطيطات المعمارية الباقية لهذه المنشأة قبل الإسلام قد وُجدت عند الفرس والرومان، وفيما يلي نتناول نشأة وظهور هذه المنشأة عند الفرس والرومان، ونستعرض الإرهاصات الأولى لفكرتها للتعرف على ملامحها، وتخطيطاتها، وعناصرها ومكوناتها المعمارية القديمة، والأغراض الوظيفية التي أنشئت من أجلها حتى ظهور الإسلام، للوقوف على الشكل المعماري والأدوار الوظيفية لهذه المنشأة في مراحلها المبكرة.

(11) فهيم فتحي إبراهيم، المرجع السابق، ص 38.



1.1.3 الأصول الفارسية لمنشأة الخان:

أول من أنشأ الخانات في التاريخ هو قورش الإخميني (560-529 ق. م) على الطرق الرئيسية⁽¹²⁾ وقد وصف لنا المؤرخ الإغريقي هردوت⁽¹³⁾ الطريق بين سارديس Sardis وسوسه Susa، وذكر بأن الطريق الملكي كان مزود بجواجز مأهولة بالسكان، ومناطق آمنة في كل إقليم، وقد أعطى هردوت المسافة بالفرسخ وعدد الاستراحات وأماكن التوقف التي توجد في المحطات والأنهار والتي تمر بها، وأماكن الحماية التي توجد على فواصل منتظمة على طول الطريق⁽¹⁴⁾ فقد ذكر هردوت أنه يوجد 111 محطة على الطريق الواصل بين سارديس Sardis وسوسه Susa وأدس Adds، وهذا الطريق يبلغ طوله 2,500 كيلومتر، كما ذكر هردوت أيضاً أنه يوجد 20 محطة تقع على الطريق بين Phrygia - Lidy، وهذا الطريق يبلغ طوله 500 كيلومتر⁽¹⁵⁾ وهو ما يعكس متوسط المسافة بين كل محطة والأخرى على الطرق الملكية سواء على طريق Adds -Susa -Sardis، أو الطريق بين Phrygia -Lidy، حيث نجد متوسط المسافة بين المحطة والأخرى يقدر بحوالي 25 كيلومتر، وقد أشار هردوت إلى وجود الكثير من هذه المباني في العصر البيزنطي، وقد اندثرت هذه المباني بسبب إقامتها بالطوب اللبن⁽¹⁶⁾.

(12) Mohammad Yousef, the Iranian caravanserai during the Safavid period, A thesis of Doctor of Philosophy, University of London, July 1970, p 9.

(13) Herodotus: وهو في الغالب من الأسماء المركبة فهو مركب من "هيرا" وهي معبودة الإغريق المعروفة، "دوت" أو "دوتا" من مادة فعل "أهدي" أو "أعطي"، فالاسم من بعد ذلك يساوي "هديه هيرا" أو "عطاء هيرا"، وقد ولد "هردوت" في هاليكارناسوس من مدائن الركن الجنوبي الغربي من آسيا الصغرى، ويختلف الباحثون في تحديد تاريخ مولده فمنهم من يجعله حوالي عام 489 ق.م، ومنهم من يجعله بعد ذلك بخمسة أعوام، هاجر إلى ساموس وكانت مركزاً للثقافة، فأقام فيها حتى هيات له الظروف أن يبدأ أسفاره التي أتاحت له أن يسمع ويرى ويسأل ويناقش ويفكر ويفيد من كل ذلك، ثم يعود أحر الأمر فيسجل ذلك السفر الضخم الذي ضمن لاسمه الخلود في دنيا المؤرخين، وعندما أنتهى من أسفاره حوالي عام 444 ق.م توجه للقاء THURII في الجنوب من إيطاليا، وأقام هناك حتى أدركه الموت فودع دنياه حوالي عام 425 ق.م، ودفن في سوق المدينة. هردوت يتحدث عن مصر، ترجمة محمد صقر خفاجا، تقلم أحمد بدوري، دار القلم، 1996 م، ص 12-16.

(14) بيير بريانت، موسوعة تاريخ الإمبراطورية الفارسية من قورش إلى الأسكندر، ترجمة مجموعة من المترجمين (بيتر تي دانبلز - بحيره وينونا - أنديانا أبنيزير أونز)، الطبعة الأولى، المجلد الثالث، دار العربية للموسوعات، بيروت، لبنان، 2015 م، ص 8.

(15) Mohammad Yousef, Op.cit, p 25.

(16) صالح لمعي مصطفى، المرجع السابق، ص 56.



وكانت المحطات على الطريق الملكي عند الإخمينيين تقوم بتزويد المارة بالطعام والشراب شريطة وجود وثيقة محتومة تعمل كوسيلة اتصال أو تصريح سفر، فلم يكن السير على الطريق الملكي عند الإخمينيين عشوائياً، ولكن كان يتوجب على قائد القافلة أن يحمل وثيقة محتومة للسير على الطريق، وهي أشبه بتصريح وإذن سفر، حتى يتسنى له الحصول على المؤن والإمدادات من المحطات⁽¹⁷⁾.

وكانت المحطات الإخمينية على الطرق بما مستودعات ومخازن مليئة بالطعام والشراب لإمداد القوافل المارة، وكانت تلك المحطات بما مسئول عن هذه البضائع وكيفية صرفها يُسمى رئيس المخازن، وكانت هناك قواعد صارمة وضعتها الإدارة الإخمينية، منها أن رؤساء المخازن ليس لديهم السلطة في صرف البضائع بدون سلطة حاكمة، حيث كان يتطلب على كل قافلة عند وصولها للمحطات أن يظهر قائد القافلة وثيقة محتومة، حتى يتسنى لرئيس المخازن عمل القسيمة الخاصة بالاستلام والصرف، ومن تلك الرقع المكتوبة رقعة من الطائفة (Q) جاء فيها: 65,4 باراً من الدقيق تسلمها دوما Dauma، ويُسلم كل واحد من الرجال الثلاثة والعشرين مقدار 5,1 جزءاً، وأيضاً جزءاً لكل طفل، وقد أظهر دوما Dauma وثيقة محتومة من إردابيرنا Irdapirna، وهم كانوا مسافرين من سارديس Sardis، ووصلوا إلى بيرسبوليس في شهر 9 من عام 27 هيدالوا Hidalu⁽¹⁸⁾ ونستدل من مضمون هذه الوثيقة أن رئيس المخازن بالمحطات كان دقيقاً في تسجيل كافة الأمور، سواء كمية الطعام وأنواعه التي صُرفت للقافلة، وتسجيل أعداد أفراد القافلة من الرجال والأطفال وحصص كل فرد منهم، وتسجيل اسم قائد القافلة، وخط سيره حتى تاريخ وصوله إلى المحطة، مع التأكيد على حمله لوثيقة رسمية محتومة تتيح له صرف الإمدادات والمؤن من المحطات.

كما كان أمن وسلامة القوافل المارة على الطريق الملكي تقع على عاتق الملك الإخميني، وفي هذا الشأن يذكر هردوت أن السكة الملكية تمر بمناطق مأهولة بالسكان وآمنة على الطريق من جانب رجال الملك، ويرجع إلى الملك في إصدار الأوامر والحفاظ على أمن المسافرين من قطاع الطرق⁽¹⁹⁾ وقد شمل خطاب أرساما Arsama على بعض العقوبات التي تُفرض على القوافل التي لا تُحسن السير أو تتلصق في المسير، فقد حرمها من أخذ الإمدادات

(17) بيير بريانت، المرجع السابق، ص 18-19.

(18) نفسه، ص 19-20.

(19) نفسه، ص 25.



الإضافية، حتى ولو واجهت القوافل صعوبات لا يقدرّون عليها أو غيرها من العراقيل، حيث تضمن الخطاب عدم إعطاء القوافل الموجودة في مكان واحد لمدة أكثر من يوم أي إمدادات إضافية حتى ولو كان الأمر خارج عن إرادتهم⁽²⁰⁾ ونستدل من مضمون هذا الخطاب على وجود المحطات على الطرق في مراحل متتالية، كما نستدل على الدور الوظيفي الذي كانت تقوم به تلك المحطات في إيواء المسافرين وتقديم الإمدادات لهم في كل رحلة يومية على حدى، بالإضافة إلى التدابير الصارمة التي كانت تطبقها الإدارة الإخمينية لحث القوافل على عدم التلكؤ والجد في السير بانتظام على امتداد الطرق الملكية، حتى تنعم بالحصول على الإمدادات في المحطات على امتداد الطريق ولا تُحرم منها.

ثم استمرت المحطات تُشيد في إيران على امتداد الطرق البرية في العصر الساساني⁽²¹⁾ وقد تبقت لنا بعض النماذج والتي تكشف ربما عن الحلقات التطورية لخانات الطرق الإخمينية، والتي لسوء الحظ لم تصل لنا أي نماذج منها، وربما ظهرت في مراحلها التطورية في الخانات التي تبقت من العصر الساساني والبالغ عددها ثلاث خانات، الخان الأول يسمى Konar - Siah، والخان الثاني يسمى Grach-Darwazeh، والخان الثالث

(20) بيير بريانت، المرجع السابق، ص 21.

(21) يبدأ العصر الساساني في إيران عام 226م بعد سقوط الدولة البارثية The Parthians ليبدأ عصر جديد تحت حكم الأكاسرة الساسانيون، وكان أول حكامهم أردشير الأول مؤسس الدولة الساسانية، والذي حكم في الفترة ما بين 226م-241م. وكان آخر ملوكها يزدجر الثالث والذي حكم في الفترة ما بين 632م-651م، والذي جلس على العرش في الوقت التي كانت تضعف فيه الدولة الساسانية، نتيجة كثرة الفتن الداخلية وكثرة الحروب، وتوغل العرب المسلمين في العراق وحروبهم الشديدة مع الفرس منذ أيام أردشير الثالث، وانتهى الأمر بسقوط الدولة الساسانية في بلاد فارس عام 21هـ/641م. الطبري (محمد بن جرير)، تاريخ الأمم والملوك، الجزء 3، دار الفكر، دمشق، 1399 هـ/1979م، ص 256-257؛ على ظريف الأصمعي، تاريخ الدولة الفارسية في العراق، مطبعة الفرات، بغداد، 1346هـ/1927م، ص 31-53؛ آرثر كريستنسن، إيران في عهد الساسانيين، ترجمة يحيى الخشاب، مراجعه عبد الوهاب عزام، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1936م، ص 72-83؛ محمود سعيد عمران، معالم تاريخ الإمبراطورية البيزنطية، دار المعرفة الجامعية، بيروت، لبنان، 2000م، ص 373-374.



خان أنوشيرافاني Anushiravani⁽²²⁾ وتمتاز تخطيطات تلك الخانات بالفناء الأوسط المكشوف والأربعة إيوانات⁽²³⁾.

الخان الأول هو Konar-Siah (الشكل رقم: 01) فقد قامت فيه أعمال المسح الأثري على يد Vanden Berge، والخان عبارة عن مساحة مربعة الشكل، يبلغ طول الضلع 35 متر، ويتوسط الخان صحن أوسط مكشوف تفتح عليه أربعة إيوانات بالإضافة إلى 25 غرفة، والخان مشيد من الحجر، ويمتاز الخان بالمدخل الواحد، والذي يقع في الجدار الشرقي⁽²⁴⁾ أما الخان الثاني فهو Grach - Darwazeh (الشكل رقم: 02)، وقد قامت أعمال المسح الأثري في الخان على يد Sir Aurel Stein، ويقع الخان بالقرب من مدينة كازرون الإيرانية Kazerun، والخان عبارة عن مساحة مستطيلة الشكل، ويبلغ أبعاد المستطيل 22,87م x 17,38م، ويتوسط هذه المساحة صحن أوسط مكشوف تفتح عليه أربعة إيوانات بالإضافة إلى بعض الغرف الكبيرة وبعض المرافق الأخرى التي كانت تُستخدم كإسطبل للدواب، ويتميز الخان باتساع مدخله، والذي يبلغ 11 قدماً⁽²⁵⁾.

أما الخان الثالث فهو أنوشيرافاني Anushiravani وهو يقع بالقرب من مدينة سمنان الإيرانية، وهو عبارة عن مساحة مربعة الشكل، ويبلغ طول ضلع المربع 85م، ويتوسط الخان صحن أوسط مكشوف تفتح عليه أربعة إيوانات، بالإضافة إلى بعض الغرف والبالغ عددها 22 غرفة، ويمتاز الخان بمدخل واحد يقع في الواجهة

(22) Mohammad Yousef, Op.cit, p 86.

(23) أقدم ظهور للفناء المكشوف والأواوين الأربعة المتقابلة يرجع إلى عهد البارثيين (الفارثيين) في إيران، حيث قصر آشور Assur بمدينة الحضر، وأسلوب تخطيطه كان عبارة عن فناء مكشوف، وفي كل جهاته الأربعة إيوان يسقفه قيو نصف اسطواني، ثم وُجد الإيوان منتشرًا بصفة كبيرة في العصر الساساني فوجدناه في قصر فيروز آباد (224-241م)، وقصر سرفستان في القرن الخامس الميلادي، ثم تأثر بهذا التخطيط البيوت في سامراء، كما تأثرت بها القصور العباسية، من حيث اشتغالها على أواوين كما هو الحال في قصر الجوسق الخاقاني، وقصر بلكواره. فهيم فتحي إبراهيم، دراسة مقارنة لأساليب التخطيط في العمائر الدينية السلجوقية والمصرية حتى نهاية العصر المملوكي، الطبعة الأولى، المكتب العربي للمعارف، 2014م، ص 68-70.

(24) Vanden Berge, Iranica Antiqua, vol. 1, 1961, p167- 170

(25) Aurel Stein, Old routes of Western Iran, London, 1940, p 119.



الشمالية، والخان مشيد من الحجر والطوب⁽²⁶⁾ وهنا يشير الباحث إلى خلو تلك الخانات من وجود الأبراج التي تحتل الأركان، أو الأبراج التي تتوسط الأضلاع الجانبية، أو الأبراج التي تكتنف المداخل الرئيسية. ونستخلص مما سبق أن أول من أنشأ الخانات هم الإخمينيون، وكانت تُعرف عندهم تحت مسمى أفخانة، وبالرغم من أن وصف هردوت لم يتطرق للجانب المعماري الخاص بعمارة تلك المحطات، إلا أننا نستطيع أن نستشف من خلال الوصف بعض الملامح الخاصة بشكل وهيئة تلك المحطات، فقد شمل الوصف الحديث عن المخازن والمستودعات الكبيرة المخصصة لحفظ البضائع مثل الدقيق وغيرها، بالإضافة إلى المخازن المخصصة لحفظ المشروبات مثل الماء والخمر أو البيرة، بالإضافة إلى مخازن العشب الأخضر الذي كان يُمثل طعام للدواب، هذا إلى جانب الحجرات الخاصة بمبيت الحراس، والحجرات الخاصة بمبيت العاملين داخل المحطة، بالإضافة إلى الأماكن الخاصة بتسليم المؤن والإمدادات إلى القوافل، والتي يُفترض أن تكون ساحات شاسعة مكشوفة تتوسط البناء وتفتح عليها المخازن والمستودعات الداخلية، بالإضافة إلى باقي الوحدات والمرافق الأخرى، أما من حيث الأغراض الوظيفية التي كانت تقوم بها تلك المحطات، فقد تأكد لنا من خلال الوصف السابق أن تلك المحطات كانت تعمل على تقديم الإمدادات والمؤن للقوافل المارة على الطريق، وتأمينها، وحراستها من قطاع الطرق واللصوص، وهي نفس الوظائف التقليدية التي اشتهرت بها الخانات في العصر الإسلامي، ثم تبقت لنا بعض النماذج المعمارية الباقية في إيران والتي ترجع للعصر الساساني، والتي تمثل الأصول الفارسية المتبقية لهذه المنشأة قبل الإسلام، وكانت النماذج الساسانية عبارة عن مساحات مربعة أو مستطيلة يمتاز تخطيطها بالفناء المكشوف والإيوانات الأربعة، كما تميزت بمدخل واحد للخان، ولكنها قد خلت من وجود الأبراج الدفاعية التي تحتل الأركان، أو الأبراج التي تتوسط الأضلاع الجانبية للمنشأة، أو الأبراج التي تكتنف المداخل الرئيسية.

2.1.3 الأصول الرومانية لمنشأة الخان:

شُيدت المحطات في العصر الروماني على امتداد الطرق البرية في ظل الإمبراطورية الرومانية، وقد تبقت لنا العديد من نماذج محطات الطرق الرومانية على الطرق البرية الخاصة بالتجارة في صحراء مصر الشرقية⁽²⁷⁾ حيث

(26)Mohammad Yousef , Op.cit, p89.

(27) قُمت بإجراء أعمال المسح الأثري للطرق البرية بصحراء مصر الشرقية أثناء دراستي بالمجستير، وعينت عن كتب هذه المحطات وكشفت بداخلها عن العديد من النقوش والكتابات الأثرية والإضافات التي طرأت عليها في العصر الإسلامي، وطالعت



اهتم الرومان بالطرق التي تربط بين شاطئ النيل وساحل البحر الأحمر حيث الموانئ البحرية، فضلاً عن إنشاء شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط أجزاء البلاد بعضها ببعض، فضلاً عن تمهيد الطرق القديمة وصيانتها، وخاصةً تلك الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر عبر الصحراء الشرقية⁽²⁸⁾ وقد أنشأ الرومان العديد من المحطات، والآبار، وأيضاً الأبراج وذلك لخدمة القوافل⁽²⁹⁾ ويذكر سترابون أن بطليموس الثاني " فيلادلفوس " قد قيل أنه أول من فتح بجيشه الطريق بين قفط وبيزنكي⁽³⁰⁾ وهو أول من أنشأ المحطات على هذا الطريق لخدمة القوافل التجارية التي تمر من خلاله على مسافات مناسبة، حيث كانت الصحراء الشرقية تمتلك مخزوناً جوفياً كبيراً من المياه العذبة عن طريق آبار المياه الجوفية الموجودة على مسافات غير بعيدة عن سطح الأرض⁽³¹⁾.

وقد ذكر علي مبارك أن قد استدل على عمارة هذا الطريق (طريق بيزنكي) وما عليه من محطات من زمن الرومان، وذكر أن عدد هذه المحطات 12 محطة، والمحطة عبارة عن بناء مربع الشكل طول ضلعه من أربعين متراً إلى خمسين، وارتفاعها من أربعة أمتار إلى خمسة، وفي زواياها أبراج، وسمك حيطانها (جدرانها) ثلاثة أمتار، وفي داخل كل منها فضاء متسع في مركزه بئر مستدير، وحول الفضاء من جهاته الأربعة أود (غرف) صغيرة يفصلها دهليز، وبين كل محطة وأخرى مسيرة ثلاث ساعات، وذكر لنا علي مبارك أسماء هذه المحطات مبتدأه من قفط وهي (بينيكون، ديلتم، أفرديتو، كومباري، جوفيش، أرسنويس، فلاجروا، أبولونوس، كابالسي، ستون

المصادر والمراجع العربية والأجنبية التي تناولت ذكرها، بالإضافة إلى تقارير البعثات الأجنبية الخاصة بأعمال المسح الأثري لتلك الطرق ومحطاتها.

(28) عبد اللطيف فايز، النقل والمواصلات في العصر اليوناني والروماني، الطبعة 1، سلسلة تاريخ المصريين (296)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2013م، ص 131.

(29) يذكر سترابون أنه في بداية الحكم الروماني كانت البضائع معظمها تنقل عن طريق النيل إلى الإسكندرية، فبعد وصول البضائع إلى ليكوس ليمن (مدينة القصير حالياً) تفرغ البضائع الواردة من بلاد العرب والهند عبر الصحراء الشرقية إلى قفط، ثم تنقل عبر النيل إلى الإسكندرية. محمد أحمد محمود، الحمايات العسكرية في مصر في العصر الروماني من 30 ق.م - 212 م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة المنيا، 1997م، ص 58.

(30) طريق بيزنكي: هذا الطريق يربط بين مدينة قفط في وادي النيل وبين ميناء بيزنكي (برنيس) على ساحل البحر الأحمر.

(31) Strabo, The Geography of Strabo, L.C.L, Translated by H. Jones, 8 vols, London, 1967, p 1,17,45.



أدروما، بيرونييس)⁽³²⁾ وقد كشفت أعمال المسح الأثري التي قام بها موري Murray للطرق والمحطات الرومانية في صحراء مصر الشرقية عن الشكل المعماري لهذه المحطات (الأشكال: 3، 4، 5، 6، 7)، فقد ذكر بأن المحطة عبارة عن مبنى قائم الزوايا وذو حوائط مبنية من الحجارة، وبه أبراج دفاعية في كل الزوايا تقريباً، (رقم 2 في الأشكال 3، 4، 5، 6، 7)، وكذلك على جانبي البوابة الرئيسية، وبه عدد من الحجرات المخصصة للحراس والمسافرين، وفي وسطه يوجد بئر، ومكان مفتوح للدواب، ومزود بخزانات للمياه مصنوعة من قوالب الطوب الأحمر المحروق لتخزين وحفظ المياه⁽³³⁾ ودراسة الطرق والمسالك البرية في الصحراء الشرقية في العصر الروماني، تبين وجود العديد من المحطات المائية، والاستراحات التي تقع على طريق قفط- القصير⁽³⁴⁾ فضلاً عن وجود بعض المنازل مكعبة الشكل، والتي كان يقيم بها الحراس الذين يعملون في أبراج المراقبة⁽³⁵⁾ وتتراوح المسافات بين تلك المحطات من 14 كيلومتر إلى 28 كيلومتر، وقد وضع Murray المسافات بين محطات طريق قفط- القصير⁽³⁶⁾.

(32) ورد ذكر عدد 11 محطة في الخطط التوفيقية، في حين أن علي مبارك قد ذكر أن عددها 12 محطة، وبالرجوع إلى المصادر والمراجع التي تناولت ذكر تلك الطرق ومحطاتها في العصر الروماني، تبين أن المحطة التي لم يذكرها علي مبارك هي محطة المفارق، وهي المحطة الأولى من قفط ثم تأتي بعدها محطة بينيكون (فوينيكون)، في حين ذكرت مراجع أخرى أن عدد المحطات على الطريق تبلغ حوالي 19 محطة، منها ما تم الكشف عنه من خلال عمل البعثات الأثرية، ومنها ما ورد ذكره في المراجع والمصادر والمخطوطات القديمة، ومحطات طريق بيرنيكي هي: محطة المفارق El Mefarik، ومحطة فوينيكون Phoenicon، ومحطة ديديمي Didyme، ومحطة أفروديت Aphrodite، ومحطة اللقيطة El laqeita، ومحطة كومباسي Combasi، ومحطة أبو قرية Abu Kariah، ومحطة جوفيز Jovis، ومحطة أريستونيس Aristonis، ومحطة فالاكرون Phalacron، ومحطة قرية أم عشرة Kariat Umm Ushrah، ومحطة أبوللو أو أبوللونوس Apollonos، ومحطة أبو حيجيليج Abu Hegilig، ومحطة كبالسي Cabalsi، ومحطة أبو غالكة Abu Ghalka، ومحطة خاشير Khashir، ومحطة كينون Cenon، ومحطة سيكيت Siket، ومحطة بيرنيكي Berenice. علي مبارك، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها الشهيرة والقديمة، الجزء 13، المطبعة الكبرى الأميرية ببولاق، سنة 1888م، ص 20؛ عبد اللطيف فايز، المرجع السابق، ص 142-146.

(33) Murray, The Roman Roads and stations in the Eastern Desert of Egypt, in J.E.A, 1925, p 140.

(34) Zitterkof and Steven, Station and Tower on the Quseir Nile Road, The Journal of Egyptian Archaeology, Vol. 75, 1989, p155.

(35) Murray, Op.cit, p 145.

(36) Ibid, p 140.



كما تجدر الإشارة هنا إلى اختلاف المسافات بين المحطات، فلم تكن المسافات على أبعاد متساوية، وقد كان هذا الاختلاف ناتج عن طبيعة الأرض التي أقيمت عليها المحطة، وكذلك مدى خدمتها لحركة المرور⁽³⁷⁾ فلم تكن قاصرة فقط على خدمة القوافل وتزويدها بالمؤن والزياد، ولكن كانت تلك المحطات تقوم بالعديد من المهام الإدارية والأمنية، ومن تلك المهام يذكر Zitterkof أن المحطات كانت تمثل نقاط تفتيش وتحصيل للضرائب المفروضة على القوافل التجارية، ووسائل النقل على الطرق البرية الهامة في مصر، فضلا عن مراقبة التجار والمسافرين وحمولاتهم التي تعبر من خلال تلك الصحاري لضمان تحصيل المكوس الجمركية المقررة⁽³⁸⁾ كما كانت تلك المحطات تمثل نقاط توصيل وتوقف وإمداد للقوافل التجارية التي تمر على الطريق سواء كانت تلك القوافل تجارية أو عسكرية، كما أنها كانت ترأب تنفيذ الأوامر والقوانين⁽³⁹⁾.

هذا إلى جانب المهام الأمنية لهذه المحطات على الطرق البرية، ولعل أهمها حماية القوافل التجارية، وبدل على ذلك موقع المحطة أو المكان الذي بُنيت فيه، حيث أن الغالبية العظمى لتلك المحطات بُنيت في قاع الوادي أو بالقرب من المناطق المرتفعة بعض الشيء، ولكن القليل من تلك المحطات كان يُشيد بجوار الارتفاعات العالية والتي تزيد من قدرتها الدفاعية، وبدل على ذلك أن المحطات لم تُشيد لكي تقاوم الحصار لفترات كبيرة، أو لصد اعتداءات من قوى خارجية⁽⁴⁰⁾ ولكن يبدو أن الرومان أنشأوا ما أدركوا أنه مطلوب لمكافحة المجموعات الصغيرة من البدو، أو قطاع الطرق، واللصوص، أو الخارجين على القانون الذين يغيرون على القوافل وينهبونها، ويشيرون القلائق على الطرق البرية في صحراء مصر الشرقية⁽⁴¹⁾ أيضا كان الغرض من إنشاء بعض المحطات هو تعزيز الحكم الروماني، فكانت الحماية العسكرية تُنشئ محطة في المواقع الهامة، والتي يوجد بها ممتلكات اقتصادية تُهم الدولة الرومانية، من مناجم، أو محاجر، أو تجاره أساسية وذلك بغرض حمايتها، لذلك وجب على الدولة وجود عسكري مرئي في هذه المناطق الهامة من القطر المصري⁽⁴²⁾ فقد كان من أهم واجبات الحاميات العسكرية مراقبة

(37) عبد اللطيف فايز، المرجع السابق، ص 133.

(38) Steven Sidebotham, Roman Economic Policy in The Erythra Thalassa 30 B,C – A,D 217, Leiden Brill, 1986, p79-81.

(39) Zitterkof and Steven, Op.cit, p166.

(40) Ibid, p 168.

(41) Ibid, p 166-168.

(42) عبد اللطيف فايز، المرجع السابق، ص 134-135.



الطرق، والإشراف على القوافل التجارية التي تعبر الصحراء الشرقية إلى قفط⁽⁴³⁾، كما لعبت المحطات الرومانية دوراً هاماً في تأمين الحجاج المسيحيين على طريق الساحل الذي يربط بين غزة والإسكندرية، حيث ذكر أحد الباحثين أن الطريق من ميناء (Clysm) إلى مصر في القرن السادس الميلادي محمي بمحطات من قبل الجيش البيزنطي، وكان الجنود البيزنطيون يؤمنون انتقال الحجاج المسيحيين من محطة إلى أخرى⁽⁴⁴⁾.

ونستخلص مما سبق أن الأصول الرومانية لمحطات الطرق كانت عبارة عن مبنى مربع أو مستطيل الشكل قائم الزوايا وذو حوائط مبنية من الحجارة يتوسطه فناء أوسط مكشوف، وبه أبراج دفاعية في كل الزوايا تقريباً وكذلك على جانبي البوابة الرئيسية، هذا بالإضافة إلى بعض المحطات والتي كانت بها أبراج دفاعية تتوسط الأضلاع الجانبية للبناء، وبه عدد من الحجرات المخصصة للحراس والمسافرين، وفي وسطه يوجد بئر، ومكان مفتوح للدواب، ومزود بخزانات للمياه مصنوعة من قوالب الطوب الأحمر المحروق لتخزين وحفظ المياه.

2.3. المرحلة الثانية: الخان في العصر الإسلامي:

نتناول في هذا المبحث بداية ظهور الخان في العصر الإسلامي وأصوله المعمارية، ونبدأ أولاً بالتأكيد على إعادة الاستخدام لمحطات الطرق القديمة حتى ظهور الإسلام واستخدام المسلمين لهذه المحطات ومعرفتهم بها، وأول الإشارات الموثقة الدالة على استخدام المسلمين لهذه المحطات، ثم نستعرض بعد ذلك حركة بناء الخانات الإسلامية المبكرة والنماذج المعمارية المتبقية منها، ثم يلي ذلك الدراسة التحليلية المقارنة للخانات الإسلامية المبكرة للتوصل إلى الأصول المعمارية التي تشكّل منها الخان الإسلامي.

1.2.3 . إعادة الاستخدام للمحطات القديمة:

استمر المسلمين في استخدام المحطات القديمة (محطات الطرق) التي كانت تقع على امتداد الطرق البرية القديمة في بلاد العرب دون إضافات معمارية أو لمسات فنية، أو تغيير في الأدوار الوظيفية، بل استخدم المسلمين في أسفارهم تلك المحطات على هيئتها وشكلها القديم، ولأجل الأغراض الوظيفية التي كانت تقوم بها تلك المنشآت منذ القدم، لأنها كانت تتماشى مع الأغراض الوظيفية لهم، فلم تكن هناك الحاجة إلى بناء خانات

(43)Alston ,Soldier and Society in Roman Egypt, London ,1995, p 155.

(44) مازن يوسف خليل عويس، شبكات الطرق في فلسطين في الفترة الإسلامية المبكرة "النقب حالة دراسة"، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة بيرزيت، فلسطين، 2008م، ص 77-78.



جديدة على الطرق في ظل وجود هذه المحطات القديمة، والتي كانت تفي بمتطلبات القوافل التجارية، وتوفر لهم الراحة وتقدمهم بالماء على امتداد الطرق والدروب البرية، وخاصةً أن المسلمين كانوا يألفون هذه المحطات في أسفارهم قبل الإسلام وخاصةً تجارة قريش مع بلاد الفرس والروم⁽⁴⁵⁾ فقد كان هناك اهتمام بالقوافل التجارية ومراقبة الطرق المؤدية إلى مختلف البلدان، وعقد الاتفاقيات بين القبائل لسلامة مسير تلك القوافل⁽⁴⁶⁾ وقد وصل المكيون قبيل الإسلام إلى درجه عظيمة في التجارة عندما كان العداء بين الفرس والروم بالغاً منتهاه، فقد اعتمد الروم على تجارة مكة في الكثير من شؤونهم، حتى ذكر مؤرخو الإفرنج أنه كان في مكة نفسها بيوت تجارية رومانية يستخدمها الرومانيون في الشؤون التجارية وفي التجسس على أحوال العرب⁽⁴⁷⁾.

وفي العصر الجاهلي كانت هناك أماكن ومناطق معينة تتوقف عندها القوافل، وكان يُطلق عليها "منزل"، وأصبحت هذه الكلمة مستخدمة طيلة العصر الجاهلي واستمرت أيضاً في العصر الإسلامي، وبما أن أكثر المنازل زُودت بالخانات، فقد دلت الكلمة أحياناً على بعض الخانات⁽⁴⁸⁾ وكانت البيوت والمنازل موجودة على امتداد الطرق والدروب البرية طيلة العصر الجاهلي واستمر هذا الأمر في صدر الإسلام، فقد بلغ اهتمام قريش بالتجارة في صدر الإسلام مبلغاً عظيماً، فكانوا يذهبون راحلين إلى اليمن أو إلى الشام أو إلى العراق حتى جعلوا لأنفسهم محطات ومنازل خاصة بأصحابها على طول الطريق⁽⁴⁹⁾ وكانت المسافة بين منزل وآخر غير متباعدة، حيث لا بد لتلك القوافل من نُزل ومواضع معينة تستريح فيها للتزويد بالماء والزد الذي تحتاج إليه، وتُعد مواطن

(45) ظافر عبد النافع، تجارة مكة ومساهمة الرسول فيها قبل البعثة، معهد إعداد المعلمين، مجلة التربية والعلم، المجلد 19، العدد 3، الموصل، 2012م، ص 53.

(46) الهمداني (أبو محمد الحسن بن أحمد ت 350 هـ)، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد الأكوغ، بغداد، 1989م، ص 1-3.

(47) سعيد الأفغاني، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، الطبعة الثالثة، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1394هـ/1974م، ص 25.

(48) فؤاد يحيى، المرجع السابق، ص 69؛ فهيم فتحي إبراهيم، المرجع السابق، ص 38.

(49) نشطت تجارة قريش مع جيرانها وأحسن العرب علاقتهم مع الفرس والروم، حيث كانت تجارتم مع البلدان الخاضعة لهاتين الدولتين أو نفوذهما، فالشام ومصر ولايتان رومانيتان، والحبيشة لديها علاقات طيبة خاصة بالرومان، أما العراق واليمن فكانتا تحت سيطرة الفرس، وكان العرب يتاجرون صيفاً إلى مصر والشام والعراق، وشتاءً إلى اليمن والحبيشة. سعيد الأفغاني، المرجع السابق، ص 142-143.



الآبار من أهم العوامل في تشكيل المنازل⁽⁵⁰⁾ على الطرق، وكانت هذه الطرق عاملاً من عوامل نشأة المدن والممالك، وكثيراً من محطات القوافل تحولت بمرور الوقت إلى مراكز تجارية مميزة⁽⁵¹⁾.

وقد وجدت العديد من تلك المنازل في الجزيرة العربية، وخاصةً تلك المنشآت التي تقع بين مملكة سبأ باليمن وبين قرى الشام⁽⁵²⁾ وجاءت تلك الإشارة في قوله تعالى (وَجَعَلْنَا بَيْنَهُمْ وَبَيْنَ الْقُرَى الَّتِي بَارَكْنَا فِيهَا قُرًى ظَاهِرَةً وَقَدَّرْنَا فِيهَا السَّيْرَ سَيْرُوا فِيهَا لِيلَالِي وَأَيَّامًا آمِينٍ)⁽⁵³⁾، ويذكر بن كثير أن هذه الآية تدل على وجود الأماكن الآمنة والقرى المتواصلة المتقاربة بعضها من بعض مع كثرة أشجارها، وزروعها، وثمارها بحيث أن مسافريهم لا يحتاج إلى حمل زاد ولا ماء، بل حيث نزل وجد ماء وثمر، ويُقيل في قرية ويبيت في أخرى، بمقدار ما يحتاجون إليه في سيرهم⁽⁵⁴⁾.

وقال القرطبي تلك القرى هي قرى بين اليمن والشام، وقوله تَعَالَى "بَارَكْنَا فِيهَا" والبركة: قيل: إنها كانت أربعة آلاف وسبعمئة قرية (4700 قرية) بُورِك فيها بالشجر، والتمر، والماء⁽⁵⁵⁾ وقال أبو مالك، وقال مجاهد والحسن، وقتادة، والضحاك، والسدي، وابن زيد، يعني قرى الشام، وقال العوفي هي قرى عربية بين المدينة والشام، وقوله: "قرى ظاهرة" أي بينة واضحة يعرفها المسافرون، يقبلون في واحده ويبيتون في واحدة أخرى، ولَهَذَا

(50) المنازل على الطريق هي المواضع ذوات المياه التي ينزل فيها المسافرون، وكل منزل لم يكن فيه ماء يسمى منهلاً، ويذكر العبدري أن ورود الماء على طول الطريق بين مصر والحجاز كان "رُبْعاً وَغَيْباً والرَّيْع هو الغالب، والرَّيْع ورود الماء يوماً وتركه يومين ثم الورود في الرابع، والغِبُّ ورد يوم وظمء آخر. العبدري (أبو عبد الله محمد بن محمد بن علي)، رحلة العبدري المسماة الرحلة المغربية، تحقيق محمد الفاس، الرباط 1968م، ص 1-3؛ عبد العال عبد المنعم الشامي، مدن الدلتا في العصر العربي من الفتح العربي إلى الفتح الإسلامي، أطروحة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1977م، حاشية 2، ص 304.

(51) ظاهر ذباح الشمري، لحة عن الأحوال الاقتصادية عند العرب قبل الإسلام، مركز بابل للدراسات الحضارية والتاريخية، جامعة بابل، المجلد 4، العدد 2، ص 326.

(52) فهم فتحى إبراهيم، المرجع السابق، ص 38.

(53) القرآن الكريم، سورة سبأ، الآية: 18.

(54) ابن كثير (الحافظ عماد الدين أبي الفداء إسماعيل بن كثير الدمشقي ت774هـ): مختصر تفسير بن كثير، اختصار وتحقيق محمد على الصابوني، دار الصابوني للطباعة والنشر والتوزيع، ص 127.

(55) سعد بن عبد الله بن جيدل، معجم الأماكن الوارد ذكرها في القرآن الكريم، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 1423هـ، ص 294.



قَالَ تَعَالَى "وَقَدَرْنَا فِيهَا السَّيْرَ" أي جعلناها بحسب ما يحتاج المسافرون إليه "سَيْرُوا فِيهَا لِيَالِي وَأَيَّامًا آمِنِينَ"، أي أن الأمن حاصل لهم في سيرهم ليلاً ونهاراً⁽⁵⁶⁾.

ولكن أول الإشارات الدالة على استخدام المسلمين لهذه البيوت والمنازل في أسفارهم ورد في النصوص القرآنية التي نزلت في آداب الاستئذان وخاصةً في دخول البيوت⁽⁵⁷⁾ وذلك في قوله تعالى "يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَدْخُلُوا بُيُوتًا غَيْرَ بُيُوتِكُمْ حَتَّى تَسْتَأْذِنُوا وَتُسَلِّمُوا عَلَى أَهْلِهَا ۚ ذَلِكُمْ خَيْرٌ لَّكُمْ لَعَلَّكُمْ تَذَكَّرُونَ * فَإِنْ لَمْ تَجِدُوا فِيهَا أَحَدًا فَلَا تَدْخُلُوهَا حَتَّى يُؤْذَنَ لَكُمْ ۗ وَإِنْ قِيلَ لَكُمْ ازْجِعُوا فَازْجِعُوا ۗ هُوَ أَزْكَىٰ لَكُمْ ۗ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ عَلِيمٌ"⁽⁵⁸⁾، وهذه الآيات هي آداب شرعية أدب الله بها عباده المؤمنين، وأمرهم بأن لا يدخلوا بيوتاً غير بيوتهم حتى يستأذنوا قبل الدخول⁽⁵⁹⁾ وعند نزول هذه الآية ذكر المسلمون البيوت والمنازل التي كانوا يضطرون إلى دخولها في أسفارهم وهي غير مسكونة، وحينها بادر أبو بكر الصديق رسول الله "صلى الله عليه وسلم" بقوله يا رسول الله فكيف بتجار قريش الذين يختلفون بين مكة والمدينة والشام، وهم بيوت معلومة على الطريق، فكيف يستأذنون ويسلمون وليس فيها سكان⁽⁶⁰⁾ فنزلت الآية الكريمة: (لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَدْخُلُوا بُيُوتًا غَيْرَ مَسْكُونَةٍ فِيهَا مَتَاعٌ لَّكُمْ وَاللَّهُ يَعْلَمُ مَا تُبْدُونَ وَمَا تَكْتُمُونَ)⁽⁶¹⁾ وهذه الآية الكريمة أخص من التي قبلها، وذلك أنها تقتضي جواز الدخول إلى البيوت التي ليس فيها أحد إذا كان له متاع فيها بغير إذن البيت المعد للضيف، وقال ابن جريج قال ابن عباس: "لَا تَدْخُلُوا بُيُوتًا غَيْرَ بُيُوتِكُمْ" ثم نسخ واستثنى فقال تعالى "لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَدْخُلُوا بُيُوتًا غَيْرَ مَسْكُونَةٍ فِيهَا مَتَاعٌ لَّكُمْ"، وقد روي عن عكرمة والحسن البصري وآخرون: هي بيوت التجار كالخانات ومنازل الأسفار⁽⁶²⁾.

(56) ابن كثير، المصدر السابق، ص 127.

(57) فهميم فتحى إبراهيم، المرجع السابق، ص 38.

(58) القرآن الكريم، سورة النور، الآية: 27-28.

(59) ابن كثير، المصدر السابق، ص 596.

(60) سعيد الأفعالي، المرجع السابق، ص 530.

(61) القرآن الكريم، سورة النور، الآية: 29.

(62) ابن كثير، المصدر السابق، ص 598.



ومن خلال ما سبق يتضح لنا أن هذه البيوت والمنازل التي وردت بالآية الكريمة، كانت منشآت قائمة مسورة من جميع الجهات، ولها مدخل مخصص لدخول القوافل التجارية من أجل الإقامة، وربما يغلق عليها باب، كما يتضح لنا أن تلك البيوت كانت تقدم المؤن والمتاع، كما تؤكد الآية الكريمة على جواز دخولها والإقامة بها والحصول على كل ما تقدمه تلك الأبنية من متاع للمسافر، كما ينوه الباحث هنا إلى أن أقدم الإشارات الدالة على استخدام البيوت على الطرق لإيواء المسافرين كانت في العراق في عهد الملك شولكي (2094-2047 ق.م)⁽⁶³⁾ ثم استخدم القرآن الكريم لفظ "البيت" في الآية الكريمة السابقة للإشارة إلى تلك المنشآت التي تقدم المتاع والإقامة والسكن للقوافل التجارية بين مكة والمدينة وبلاد الشام، وهو أكبر تأكيد على أن المقصود بهذه البيوت في الآية الكريمة السابقة هي الخانات ومنازل الأسفار كما رُوي عن عكرمة والحسن البصري.

وبدأت مرحلة إعادة استخدام المحطات القديمة كمنازل وخانات على الطرق في صدر الإسلام، فقد أعاد العرب في بلاد الشام استخدام الأبنية الرومانية الحصينة (Castrum) وأطلقوا عليها مسمى خانات، كخان التراب وخان الحلابات⁽⁶⁴⁾ بالإضافة إلى الخانات الشامية ذات الأصول البيزنطية الرومانية مثل خان تراب البادية، وخان التراب الأبيض، وخان عنبية، وخان منقورة، وخان السبل، وخان أبو الشامات، وخان الحمراء⁽⁶⁵⁾ أما في مصر فقد تم إعادة استخدام محطات الطرق الرومانية بصحراء مصر الشرقية، وقد أطلق عليها العرب مسمى وكالة⁽⁶⁶⁾.

(63)Pritchard James, Op.cit, p 585.

(64) عبد القادر ربحاوي، خانات دمشق، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، المديرية العامة للآثار والمتاحف، المجلد 25، دمشق، 1976م، ص 47.

(65) لطفی فؤاد لطفی، خانات بلاد الشام، الطبعة الأولى، دار الفارابي، بيروت، لبنان، 2013م، ص 23.

(66)Murray, Op.cit, p141.

أود أن أشير هنا إلى الخلط بين مصطلح الخان والوكالة في مصر، فقد شاع الخلط ولم يكن الخلط قاصراً على العامة بل جاءت النصوص الكتابية لتزيد من حيرة الباحثين، حيث يُطلق على المنشأة مسمى "الخان" في نص الإنشاء بينما يُطلق عليها مسمى "وكالة" في وثيقة الوقف أو الإنشاء، ومنها على سبيل المثال وليس الحصر نعت المقرئ المقيري لخان قوصون الساقى بلفظ "وكالة"، في حين أن نص الإنشاء قد ورد على المنشأة بصيغة "أنشأ هذا الخان المبارك المقر الأشرفي العالي قوصون الساقى، أيضاً ورد في نص الإنشاء الخاص بوكالة داود باشا برشيد بصيغة "أمر بإنشاء هذا الخان" في حين وصفتها الوثيقة بأنها الوكالة المستجدة برشيد، وأيضاً ورد في نص الإنشاء لوكالة سليمان أغا السلحدار بأنه "الخان" في حين جاء في وثيقة الوقف "جميع الوكالات المستجدة لإنشاء". تقي الدين أحمد بن علي المقرئ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، تحقيق محمد زينهم ومديحة الشرقاوي، الجزء الثاني، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1997م، ص 576؛ مرفت محمود عيسى، المرجع السابق، ص 123.



ومن نماذج تلك المحطات محطة الإتيمة⁽⁶⁷⁾ (الشكل رقم:3)، محطة السيالة⁽⁶⁸⁾ محطة الحمراء⁽⁶⁹⁾ (الشكل رقم:4)، محطة الزرقاء⁽⁷⁰⁾ (الشكل رقم: 5) محطة الحمامات⁽⁷¹⁾ (الشكل رقم: 6)، محطة المويح⁽⁷²⁾ (الشكل رقم: 7)، محطة قصر البنات⁽⁷³⁾ محطة اللقيطة⁽⁷⁴⁾.

(67) حملت الواجهات الخارجية لمحطة الإتيمة بعض النقوش الكتابية الإسلامية والتي جاءت مسجلة بالخط الكوفي، كما أُطلق على المحطة في العصر الإسلامي وكالة الإتيمة *Wekalat El Iteima* ، وأيضاً أُطلق عليها وكالة الحماد *Wekalat El-Hammad* ، وأيضاً أُطلق عليها وكالة الضوى *Wekalat El-Duwi* نتيجة قربها من مناجم جبل الضوى. إسماعيل عبد الفتاح محمد، طريق قفط القصير عبر العصور التاريخية القديمة "من عصر ما قبل التاريخ وحتى العصر اليوناني والروماني"، رسالة ماجستير غير منشورة ، المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى، الزقازيق، 1993م، ص 246؛ محمود توني شعبان، خانات الطرق البرية في صحراء مصر الشرقية "دراسة آثارية حضارية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار، جامعة الفيوم، مصر، 2020م، ص 124.

(68) أُطلق على محطة السيالة في العصر الإسلامي لفظ وكالة، بالإضافة إلى المسمى العربي، فسميت بوكالة الحاج سليمان *Wekalat El Hagi Sulieman*، ويؤكد الدكتور عبد اللطيف فايز بأن اسم وكالة الحاج سليمان قد أُطلق على المحطة في العصر الإسلامي. عبد اللطيف فايز، المرجع السابق، ص 159.

(69) يطلق على محطة الحمراء اسم وكالة الحمراء *Wekalat El Hamrah*، وقد سُميت بالحمراء نتيجةً لأن لون أحجارها تميل إلى اللون الأحمر الوردي، وقد تزودت الحملة الفرنسية بالمياه من آبار الأحمر (وكالة الحمراء) أثناء زحفها للاستيلاء على مدينة القصير. كمال الدين حسين، بونابرت والقصير والمعارك الرئيسية في جنوب الصعيد، دار الكتب المصرية، مطابع الأهرام، 1996م، ص 49.

- Zitterkof and Steven, Op.cit, p176.

(70) وصف علي مبارك طريق قفط- القصير في خطه، وقد وردت محطة الزرقاء في وصفه لمحطات الطريق باسم وكالة الزرقاء *Wekalat El-Zerkah*، وهي تسمية عربية، وقد سُمي الخان بالزرقاء نتيجةً لأن لون أحجاره تميل إلى الزرقة. علي مبارك، الخطط التوفيقية، الجزء 14، ص 104؛ محمود توني شعبان، المرجع السابق، ص 138.

(71) عثر Zitterkof بداخل محطة الحمامات على بقايا لخراب قدم بجوار البرج الجنوبي الشرقي للخان من الداخل (رقم 3 الشكل رقم: 6)، يبلغ ارتفاعه الحالي 0,60م، ويبلغ اتساعه 1م، وقد نالت منه السيول والفيضانات بالوادي والتي أثرت عليه بالسلب، بالإضافة إلى بئر المحطة والذي تم تجديده وترميمه في عهد محمد علي باشا في عام 1831م طبقاً للنقوش التسجيلية التي عثر عليها الباحث أثناء الزيارة الميدانية للموقع. محمود توني شعبان، المرجع السابق، ص 143-149؛

- Zitterkof and Steven, Op .cit, p178.

(72) جرت بعض أعمال الترميم على محطة المويح في العصر الإسلامي وخاصة في بئر الخان، وهذه الأعمال كانت في عهد محمد علي باشا. محمود توني شعبان، المرجع السابق، ص 150-153؛ ويرجح الباحث أنها ترجع إلى الفترة ما بين 1831-1832م، وهي الفترة التي شهدت ترميم كلاً من خان الحمامات وخان السيالة.



وقد ذكر علي مبارك أن هذه المحطات يجتمع عندها القوافل الصاعدة والهابطة للسقي والاستراحة⁽⁷⁵⁾ ومن المدير بالذكر أن هذه المحطات قد وردت في كتب الرحالة والمؤرخين تحت مسمى "محطة"، فهي ليست قلاع أو حصون عسكرية، فقد ذكر الرحالة بن جببر محطة اللقيطة في عام 579هـ/1183م ضمن وصفه لطريق قوص- عيذاب فقال: "ثم كان المبيت بموضع يُعرف بمحط اللقيطة"⁽⁷⁶⁾ أيضاً وردت في وصف علي مبارك لطريق فقط القصير تحت مسمى "محطات" وذلك في قوله: "وهذه المحطات يجتمع عندها القوافل الصاعدة والهابطة للسقي والاستراحة"⁽⁷⁷⁾.

أيضاً وردت في وصف علي مبارك لطريق قوص- عيذاب تحت مسمى "محطات" وذلك في قوله: "أنه قد استدل على عمارة هذا الطريق وما عليه من محطات من زمن الرومان"، وذكر أن عدد هذه المحطات 12 محطة⁽⁷⁸⁾ بالإضافة إلى وصف الحملة الفرنسية لوحدة اللقيطة بأن بها خاناً صغيراً يستخدم لإيواء المسافرين⁽⁷⁹⁾ وكل ذلك يؤكد على أنها لم تكن قلاع أو حصون عسكرية بل كانت محطات، بالإضافة إلى أن شهادات الرحالة والمؤرخين هي شهادات تاريخية موثقة تؤكد على إعادة استخدام تلك المحطات الرومانية في العصر الإسلامي، و تؤكد أيضاً على قيام هذه المحطات بالوظائف التقليدية التي اشتهرت بها الخانات في العصر الإسلامي.

(73) كشف الباحث محمود توني شعبان عن بعض النقوش والكتابات العربية الإسلامية التي خلفتها القوافل التجارية وقوافل الحجاج بجوار الخان، وذلك أثناء عمليات المسح الأثري لدروب الصحراء الشرقية، وأغلب هذه الكتابات قد أثرت عليها عوامل التعرية فأصبحت غير واضحة، ولكن يُقرأ منها لفظ الجلالة "الله" وشهادة التوحيد "لا إله إلا الله محمد رسول الله".

(74) وصف بن جببر محطة اللقيطة بأنها مبيت القوافل على طريق الحج الجنوبي في عام 579هـ/1183م فيقول: ومن حجازة تسير القوافل حتى الوصول إلى موقع يسمى بقلاع الضياع ومنه إلى محطة اللقيطة حيث مبيت القوافل. وقد وصف لنا الجنرال بليارد قائد قوات الحملة الفرنسية الخان في مجمل حديثه عن واحة اللقيطة في عام 1799م فقال: أنها واحة صغيرة تقع على هضبة مرتفعة، وبها ثلاث آبار لا ينضب معينها، وعمق كل منهما نحو ست أقدام، وبها مسجد صغير وخان يستريح فيه المسافرون. ابن جببر، رحلة ابن جببر، دار صادر، بيروت، 1959م، ص 41؛ كمال الدين حسين، المرجع السابق، ص 49، 123، 124.

(75) علي مبارك، الخطط التوفيقية، الجزء 14، المصدر السابق، ص 104.

(76) ابن جببر، المصدر السابق، ص 41.

(77) علي مبارك، الخطط التوفيقية، الجزء 14، المصدر السابق، ص 104.

(78) علي مبارك، الخطط التوفيقية، الجزء 13، المصدر السابق، ص 20.

(79) علماء الحملة الفرنسية، موسوعة وصف مصر، الجزء الثاني "العرب في ريف مصر وصحراؤها"، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب للنشر، القاهرة، 1992م، ص 258.



2.2.3 الخانات الإسلامية المبكرة:

مع اتساع الدولة بفضل الفتوحات الإسلامية، بالإضافة إلى الحجاج الذين يسافرون مسافات طويلة عبر مسالك وطرق برية من كل مكان لأداء فريضة الحج، هذا إلى جانب الطلاب الذين ينتقلون بحثاً عن العلم على أيدي كبار علماء الدين، حيث جميعهم يسلكون طرقاً برية طويلة في ظروف قاسية وصعبة، وهذا الواقع أوجب بناء خانات لهذه القوافل على الطرق الرئيسية، تؤمن لهم الراحة والماء للوضوء، والطعام للمسافرين ولدوابهم⁽⁸⁰⁾ وكان أول ظهور لمنشأة الخان في عهد الخليفة عمر بن عبد العزيز (99-101 هـ / 717-720 م)، حيث شُيدت الخانات في العديد من المدن الإسلامية وفي بعض المنازل المهمة على طريق الحج⁽⁸¹⁾ وقد كتب عمر بن عبد العزيز إلى سليمان بن السري قائلًا: أن اعمل الخانات ومن مر بك فأقره يومًا أو ليلة وتعهد دوابه، ومن كان به علة فأقره يومين وليلتين، وإن كان منقطعاً فأبلغه بلده⁽⁸²⁾.

وبعد الفتوحات الإسلامية بنى العرب العديد من الخانات على الطرقات وفي المدن، ولعل أقدم خان أنشئ في العصر الإسلامي هو الخان الذي بناه الخليفة الأموي هشام بن عبد الملك عام (109هـ / 727م) على مقربة من قصر الحير الغربي في البادية السورية⁽⁸³⁾، غير أن بعض المصادر التاريخية تذكر بأن أقدم خان تم الوقوف عليه في العراق هو خان القطن، الذي كان قائماً في السوق العتيق بمدينة بلد (أسكي موصل)، وذكر الهروي أن هذا الخان كان محبوساً أو وقفاً على مقام "عمر بن الحسين بن علي" عليه السلام في هذه المدينة، وهو يعود إلى ما

(80) لينا علي، خانات العصر المملوكي في مدينتي دمشق وحلب "دراسة مقارنة تحليلية تاريخية"، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة دمشق، 2012م، ص 32.

(81) أطلق على هذه الخانات مسمى "دار الضيافة"، وهو تعبير عربي كان يُطلق على الخانات التي تقدم الضيافة، أي الطعام والشراب والإقامة مجاناً للفقراء والغرباء وأبناء السبيل والمسافرين وغيرهم. فؤاد يحيى، المرجع السابق، ص 69.

(82) عمر موسى عميرة، السوق في المدينة العربية الإسلامية "دراسة مقارنة لعمارة السوق في وسط مدينة عمان وعمارة الأسواق التراثية في المدينة العربية الإسلامية"، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، الأردن، 1995م، ص 66.

(83) لطفي فؤاد لطفي، المرجع السابق، ص 19.



قبل عام 103 هجرية⁽⁸⁴⁾ وقد كثر بناء الخانات في العصر الأموي وكانت الخانات تقوم بتقديم الطعام والشراب للفقراء، والغرباء، وعابري السبيل، وقد ذكر بشار بن برد الذي عاش في العصر الأموي في حق الخان قائلاً:

"قوم إذا ما أتى الأضياف منزلهم
لم يُنزلوهم ودلوهم على الخان"

وتدل تلك الأبيات على أن الخان في العصر الأموي كان يقدم الضيافة من الطعام والشراب مجاناً للفقراء، والمساكين، وعابري السبيل⁽⁸⁵⁾، وأقدم خان مازالت أثاره قائمة هو خان عطشان بالعراق 161هـ/ 778م⁽⁸⁶⁾ (الشكل رقم: 12)، وأشارت كذلك المصادر التاريخية إلى بعض الخانات التي تعود إلى العصر العباسي، ومنها خان وردان والذي يقع شرقي مدينة بغداد⁽⁸⁷⁾ ويورد اليعقوبي المتوفي سنة (292هـ/ 905م) اسم خان النجائب، ومن القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي كان هناك خان يُعرف بخان الصعاليك في مدينة سامراء، وكان موقعه في قبلة المدينة الحالية، كما ورد ذكر خان مدينة واسط في مقامات الحريري⁽⁸⁸⁾ وقد ورد في كتاب الكامل في التاريخ لابن الأثير ضمن حوادث سنة 241 هـ/ 855 م ذكر لخان اسمه خان عاصم، وضمن حوادث 339 هـ/ 950 م، ذكر خان آخر اسمه خان لنجان⁽⁸⁹⁾ ومن العصر العباسي الأخير كانت هنالك خانات تعود إلى فترة حكم الخليفة العباسي المستنصر بالله (623-640 هـ/ 1226-1242 م) وهو خان حريري، وخان نهر سابس في واسط، وخان الحريني⁽⁹⁰⁾.

أما الخانات المصرية المبكرة فلم يرد أي شيء عنها في كتب الرحالة والمؤرخين حتى العصر الفاطمي، إلا أن أول ذكر للخانات المصرية ورد في رحلة ناصر خسرو الذي زار مصر في الفترة من 1047-1050م وأشار إلى

(84) محمد ضياء نعمة، تخطيط وعمارة خان السيد نور الياسري في ناحية الكفل، مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية، المجلد 6، العدد 3، 2016م، ص 334-335.

(85) فهيم فتحي إبراهيم، المرجع السابق، ص 39.

(86) Creswell, A Short Account of Early Muslim Architecture, Harmond worth, 1958, p198-200.

(87) سمي الخان بهذا الاسم نسبة إلى وردان بن سنان، أحد قواد الخليفة المنصور. محمد ضياء نعمة، المرجع السابق، ص 335, 354.

(88) محمد ضياء نعمة، المرجع السابق، ص 335.

(89) ابن الأثير، الكامل في التاريخ، بيروت، دار الكتاب العربي، 1983م، الجزء 5 ص 296، الجزء 6 ص 335.

(90) محمد ضياء نعمة، المرجع السابق، ص 335.



وجود عدد كبير من الخانات في مدينة الفسطاط، ثم أورد المقرئ في خطه بعض الخانات التي ترجع إلى العصر الأيوبي والمملوكي ومنها خان مسرور الكبير والصغير⁽⁹¹⁾ وللأسف لم يتبق أي نماذج من الخانات الإسلامية المبكرة إلا خان عطشان، بالإضافة إلى قصر الحير الشرقي والذي يُمثل النمط الأقدم للخانات الإسلامية⁽⁹²⁾ وفيما يلي نتناول تلك النماذج للوقوف على الشكل المعماري للخان الإسلامي المبكر:

الخان الأول وهو خان عطشان بالعراق 161هـ / 778م (الشكل رقم: 12)، وتخطيط الخان عبارة عن مساحة مستطيلة الشكل، وتشغل أركانه الأربعة أبراج ركنية، بالإضافة إلى الأبراج التي تتوسط الأضلاع الجانبية ما عدا الجدار الرئيسي، وكلها أبراج بارزة للخارج بمقدار حوالي مترين، أما الواجهة الرئيسية للخان فتقع في منتصف الواجهة الشمالية تقريباً، وتبرز بمقدار 4,40م عن الواجهة، أما من الداخل فإن الخان يتوسطه ساحة مكشوفة تفتح عليها مجموعة من الغرف والملاحق الداخلية⁽⁹³⁾، أما النمط الأقدم للخانات الإسلامية فهو قصر الحير الشرقي 109هـ / 728م (الشكل رقم: 10)، وتخطيط القصر عبارة عن صحن أوسط مكشوف تفتح عليه الغرف والملاحق الداخلية، وقد شغلت الأركان الجانبية للقصر أبراج دفاعية، كما اكتسفت المداخل أبراج دفاعية، بالإضافة إلى الأبراج التي تشغل الأضلاع الأربعة للبناء، بواقع أربع أبراج بكل ضلع دون أبراج المدخل⁽⁹⁴⁾. وقد كشفت الحفائر الأثرية في قصر الحير الشرقي عن باحة داخلية معلقة مرصوفة مع بوابة وثمان وعشرون غرفة محيطة بالباحة لها أسقف معقودة، اثنان منها عند الزوايا كانت مخصصة للتخزين، وقد وُجدت أبراج

(91) المقرئ، المصدر السابق، ص 92؛ أمال العمري، المرجع السابق، ص 147.

(92) صالح لمعي مصطفى، المرجع السابق، ص 57؛

-Creswell, Op.cit, p198-200؛ Jennifer Lynn Campbell, Architecture and Identity, The Occupation, Use, and Reuse of Mughal Caravanserais, A thesis of Doctor of Philosophy, University of Toronto, 2011, p 42؛ Ettinghausen Richard, Islamic Art and Architecture, Yale University Press, London, 2001, p 37

(93) كمال الدين سامح، العمارة في صدر الإسلام، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والطباعة والنشر، ص 71-73.

(94) جعفر الحسني، قصور الأمويين في الديار الشامية، مجلة المجمع العلمي العربي، المجلد 17، الجزء 1-2، 1942م، ص 217-



نصف دائرية، ومحراب صغير من الجهة الجنوبية، وقد أثبت قصر الحير الشرقي بتصميمه أنه محط للقوافل لا غير⁽⁹⁵⁾.

3.2.3. الدراسة التحليلية المقارنة للخانات الإسلامية المبكرة:

ظهرت الاقتباسات المعمارية الرومانية في عمارة الخانات الإسلامية المبكرة، حيث كانت الدولة الإسلامية في مرحلة النشوء والتكوين، ولم يكن لديها أساليب أو طرز معمارية خاصة بها تستخدمها في بناء عمائرهما، مما جعلها تلجأ إلى اقتباس واستعارة الأساليب والطرز المعمارية الخاصة بالحضارات السابقة بالمنطقة، والبحث في المخططات المعمارية القديمة والتأثر بها، وقد ظهرت التأثيرات الرومانية البيزنطية بصورة جلية في عمارة الخانات الإسلامية المبكرة، وخاصة في الحير الشرقي (109 هـ / 728-729 م) الذي يمثل النمط الأقدم للخانات الإسلامية، وحنان عطشان 161هـ/ 778م (الشكل رقم: 12)، وهما يمثلان الأصول المعمارية الإسلامية التي استمدت منها سائر الخانات الإسلامية مختلف عناصرها، ومكوناتها، ومخططاتها فيما بعد⁽⁹⁶⁾ وقد ظهرت ملامح هذه التأثيرات في التخطيط العام والمكونات المعمارية، شأنها في ذلك شأن العديد من المنشآت الأموية ولعل أبرزها القصور الأموية⁽⁹⁷⁾.

حيث تُظهر المخططات الأفقية لمحطات الطرق الرومانية تشابهاً واضحاً مع المخططات الأفقية للخانات الإسلامية المبكرة، حيث سيطر الفناء الداخلي المربع الذي امتازت به القصور الهلنستية على فكر المعماري في

(95) Sims Eleanor, Trade and Travel: Markets and Caravanserais. In Architecture of the Islamic World, 1978, p101.

(96) إبراهيم صبحي غندر، خانات الطرق في القرن التاسع عشر، مجلة الاتحاد العام للآثارين العرب، المؤتمر السابع عشر، نوفمبر 2014م، ص 19-20.

(97) الخان في الأصل مُنشأة سكنية حتى لو كانت الإقامة فيه للمسافرين بشكل مؤقت ولكن كانت الوظيفة السكنية هي الوظيفة الدائمة للخان، حيث كانت القوافل على الطرق تقصد الخان يوماً من أجل السكن والمبيت فقط وليس من أجل التجارة وأعمالها، ثم تستكمل القوافل مسيرها في صباح اليوم التالي، وهذا لا يمنع من عقد بعض الصفقات التجارية أثناء التواجد داخل الخان، ولكن كانت الوظيفة الأولى والأساسية لخان الطريق هي الوظيفة السكنية، ثم تأتي بعدها الوظيفة الثانية وهي الوظيفة التجارية، مما جعل الخان يخضع لكافة الاعتبارات التي خضعت لها العمارة السكنية شكلاً وموضوعاً، باستثناء بعض المعالجات سواء بالحذف أو بالإضافة، ولعل هذا يبرر لنا التشابه الكبير بين عمارة الخانات وعمارة القصور الأموية المبكرة.



عمارة الخانات الإسلامية كتأثير من العمارة الهلنستية/ البيزنطية في منطقة بلاد الشام⁽⁹⁸⁾، حيث اعتمدت الخانات الإسلامية المبكرة في مخططاتها العام على نمط القصور (الشكل رقم: 9)، والمنازل البيزنطية في بلاد الشام (الشكل رقم: 8)، والتي كانت عبارة عن مساحة مربعة أو مستطيلة الشكل يتوسطها فناء مركزي يحتله غالباً رواق يلتف على جميع جوانب الفناء وتفتح الغرف عليه مباشرة، حيث تحلو الجدران الخارجية من النوافذ في الطابق الأرضي، وعادةً كانت تلك المنازل تتكون من طابقين، وأضاف لها المعماري الأبراج من القلاع العسكرية الرومانية الوفيرة في المنطقة⁽⁹⁹⁾ فظهرت الخانات⁽¹⁰⁰⁾ وغيرها من المنشآت المعمارية الإسلامية المبكرة على هذه الهيئة⁽¹⁰¹⁾، حيث كانت أغلبها عبارة عن مساحات مربعة أو مستطيلة الشكل يتوسطها فناء داخلي تفتح عليه الغرف والملاحق الداخلية، وقد شُغلت الأركان بأبراج دائرية، أما الأضلاع الجانبية فقد شغلت بأبراج نصف دائرية، كما تميزت بوجود الأبراج التي تكتنف مداخلها⁽¹⁰²⁾ وتميزت خانات الطرق عن خانات المدن بوجود أبراج بأركانها للمراقبة والدفاع، فضلاً عن وجود سور خارجي ذو بوابة محكمة الإغلاق وكأنها حصن صغير⁽¹⁰³⁾.

(98)Mango Cyril, Byzantine Architecture (History of world architecture), Electa / Rizzoli, New york, 1985, p 84.

- (99) نايف عادل يوسف حداد، عمارة القصور الأموية في بادية الشام" دراسة تحليلية في الخصوصية " مجلة الإمارات للبحوث الهندسية ، المجلد الرابع عشر، معهد الملكة رانيا للسياحة والتراث، الجامعة الهاشمية، الأردن، 2009م، ص 4-5.
- (100) أنا لم أقارن بين مخطط المنزل والقصر والخان بقدر ما قُمت بتحليل التخطيط المعماري للخان الإسلامي وتأصيل مفرداته، للتأكيد على أن التخطيط المعماري لخانات الطرق مقتبس من التخطيطات المعمارية البيزنطية الرومانية وليست الساسانية.
- (101) كان التشابه كبير جداً بين عمارة المباني البيزنطية والقصور الأموية المبكرة، لدرجة أن المستشرقين الأجانب قاموا بعمل حفائر في قصر المنية في عامي 1932م وعام 1936م ظانين بأنه بناء بيزنطي، ولكن سير الحفائر أبطل ذلك، فقد تم التحقق من أن البناء أموي، حيث عُثِرَ بداخلة على مسجد، بالإضافة إلى بعض الزخارف والآثار العربية، منها دينار تاريخه يرجع لعام 89 هـ، وهذا يؤيد بأنه من العهد الإسلامي. جعفر الحسني، المرجع السابق، ص 223.
- (102) شُيدت خانات الطرق على هيئة قلاع أو حصون لاستخدامها وقت السلم محطات للقوافل التجارية لحمايتهم من غارات اللصوص، وقد استخدمت وقت الحرب أربطة لإقامة المجاهدين فيها. أصلان آبا أوقطاي، فنون الترك وعمايرهم، ترجمة أحمد عيسى، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون، استانبول، 1987م، ص 18.
- (103) عماد الدين عبد الرؤوف الرطيل، المرجع السابق، ص 45.



ومن نماذج المنشآت المعمارية الإسلامية المبكرة قصر خرانة (93 هـ/711م) وهو عبارة عن مساحة مربعة الشكل يتوسطها فناء أوسط تحيط به مجموعة من الغرف، ويمتاز بالأبراج الدائرية في الأركان وأبراج نصف دائرية في الأضلاع الجانبية للقصر ويكتنف البوابة أبراج دائرية⁽¹⁰⁴⁾، أيضاً مجمع مدينة عنجار في البقاع اللبناني، وهو عبارة عن مساحة مستطيلة الشكل يدعم أسوارها أربعون برجاً في الأركان والجدران وجاءت كل الأبواب محصنة بالأبراج⁽¹⁰⁵⁾.

وكذلك قصر الحير الغربي (105-109 هـ/724-727 م) (الشكل رقم: 13)، وهو عبارة عن مساحة مربعة يبلغ طول ضلع المربع 73 متراً، ويتوسط القصر فناء أوسط، وقد دُعمت أسواره بأبراج دائرية في الأركان، ويكتنف البوابة برجان نصف دائريان⁽¹⁰⁶⁾. أيضاً قصر المشتى (الشكل رقم: 14) والذي جاء تخطيطه عبارة عن مساحة مستطيلة يتوسطها فناء أوسط، وقد شُغلت أركانه بأبراج دائرية، كما شغلت الأضلاع الجانبية للبناء بأبراج نصف دائرية بواقع خمسة أبراج في كل ضلع، بالإضافة إلى برج المدخل⁽¹⁰⁷⁾، ومن نماذج القصور العباسية قصر الأخيضر 161 هـ/ 778 م (الشكل رقم: 11)، وهو عبارة عن مساحة مستطيلة الشكل، وتتوسط كل واجهة من واجهات القصر بوابة عظيمة، وللقصر أربعة أبراج في الأركان، وبينهما عشرة أبراج مستديرة في كل ضلع من أضلاع المستطيل، عدا المداخل الأربعة المذكورة⁽¹⁰⁸⁾.

ومما سبق يتضح لنا التأثيرات الرومانية على عمارة الخانات والقصور الأموية، وقد أكدت الدراسات المعمارية المتخصصة على هذا التشابه، وخاصة التشابه بين الأبنية الرومانية التي خصصت للحند (Castrum) وبين القصور التي بُنيت في بداية العصر الإسلامي⁽¹⁰⁹⁾ ولعل أبرزها قصر الحير الشرقي والذي يمكن اعتباره إلى حد ما

(104) عفيف بهنسي، القصور الشامية وزخارفها في عهد الأمويين، الحوليات الأثرية العربية السورية، المجلد 25، الجزء 1-2، دمشق، 1975م، ص 23.

(105) نفسه، ص 21-23.

(106) جعفر الحسيني، المرجع السابق، ص 220.

(107) نفسه، ص 227-229.

(108) كمال الدين سامح، المرجع السابق، ص 62-70.

(109) لينا علي، المرجع السابق، ص 31.



النمط الأقدم للخانات في العصر الإسلامي⁽¹¹⁰⁾، كما أكدت أيضاً الدراسات الأثرية على وجود مباني رومانية على امتداد طريق نهر الفرات المتجه إلى الشرق في ظل الإمبراطورية الرومانية تماثل خانات القوافل المبكرة عند السلاجقة في الأناضول وتماثل أيضاً الرباط في إيران⁽¹¹¹⁾.

وبعد الاستشهاد بهذا الكم من المنشآت المعمارية الإسلامية المبكرة، نستطيع القول أنه لم يكن هناك طراز إسلامي خاص في البناء والعمران عند قيام وتأسيس الدولة الإسلامية، وترتب على ذلك أن لجأت الدولة الإسلامية إلى استعارة واقتباس بعض النماذج والتخطيطات المعمارية الخاصة بالحضارات المجاورة في المنطقة والبحث في المخططات المعمارية القديمة، فظهرت الخانات الإسلامية المبكرة وغيرها من المنشآت المعمارية تحاكي المنشآت الرومانية البيزنطية، وذلك من خلال دمج لمخططات معمارية بيزنطية رومانية في مخطط واحد، وخاصةً مخطط المنزل (الشكل رقم: 8) والقصر (الشكل رقم: 9)، حيث استخدم الفناء الداخلي في المنزل والقصر لتوفير خصوصية الوظيفة بواسطة نظام الانفتاح الداخلي للفضاءات من خلال محور رئيسي يحافظ على التدرج ينتهي بقاعة العرش كما في القصور البيزنطية السورية، مضافاً إليه مفهوم الأسوار والأبراج من القلاع العسكرية الرومانية لتوفير خصوصية الموقع، وبذلك تكون عمارة الخانات الإسلامية المبكرة استطاعت دمج كل من العمارة العسكرية الرومانية والمدنية البيزنطية⁽¹¹²⁾ حيث لم تختلف عمارة محطات الطرق الرومانية في تخطيطاتها عن تخطيطات الخانات الإسلامية المبكرة، وليس أصدق على ذلك من وصف البلاذري (297هـ/892م) لأحد الثغور الشامية القريبة من أنطاكية قائلاً: وكانت منازلها كالخانات⁽¹¹³⁾.

وخلاصة القول أنه تم إعادة الاستخدام لمحطات الطرق الرومانية القديمة التي كانت تقع على امتداد الطرق البرية، وقد أطلق عليها العرب في مصر مسمى وكالة⁽¹¹⁴⁾، بالإضافة إلى عمليات التجديد والترميم التي طرأت على هذه المحطات في العصر الإسلامي، وكان المسجد من أهم الإضافات الإسلامية التي ألحقت بتلك المحطات

(110) Hillenbrand Robert, Op.cit, p334

(111) ثروت عكاشة، المرجع السابق، ص70.

(112) نايف عادل يوسف حداد، المرجع السابق، ص7.

(113) البلاذري (أحمد بن يحيى بن جابر)، كتاب فتوح البلدان، القسم الأول، تحقيق الدكتور صلاح الدين المنجد، القاهرة، 1956م، ص170.

(114) Murray, Op.cit, p141.



حتى تفي بمتطلبات الشريعة الإسلامية، بالإضافة إلى المسميات العربية التي أُطلقت على تلك المخطات، بالإضافة إلى الشهادات التاريخية الموثقة من قبل الرحالة والمؤرخين كابن جبير وعلي مبارك، والتي أكدت على قيام هذه المخطات بالوظائف التقليدية التي اشتهرت بها الخانات في العصر الإسلامي، أما في سوريا فقد استمر المسلمون في استخدام المنشآت الرومانية الحصينة وأطلقوا عليها لفظ خان، بالإضافة إلى المسميات العربية التي أطلقوها عليها كخان التراب وخان الحلابات⁽¹¹⁵⁾ بالإضافة إلى الخانات الشامية ذات الأصول البيزنطية الرومانية مثل خان تراب البادية، وخان التراب الأبيض، وخان عنيبة، وخان منقورة، وخان السبل، وخان أبو الشامات، وخان الحمراء⁽¹¹⁶⁾، ثم ظهرت الخانات الإسلامية المبكرة تحاكي المنشآت الرومانية البيزنطية وذلك من خلال دمج لمخططات معمارية بيزنطية في مخطط واحد، وخاصةً مخطط المنزل (الشكل رقم: 8) والقصر (الشكل رقم: 9)، مضافاً إليه مفهوم الأسوار والأبراج من القلاع العسكرية الرومانية لتوفير خصوصية الموقع، ثم استمرت خانات القوافل المبكرة في إيران والأناضول تُشيد على غرار المباني الرومانية، فمن الثابت أن هناك مباني رومانية أُقيمت على طول طريق نهر الفرات المتجه إلى الشرق في ظل الإمبراطورية الرومانية تماثل خانات القوافل عند سلاجقة الأناضول وتماثل الرباط في إيران⁽¹¹⁷⁾.

وبعد أن استعرضنا المرحلة الأولى الخاصة ببداية ظهور المنشأة قبل الإسلام، وتم استعراض الأصول الفارسية والأصول الرومانية القديمة لمنشأة الخان، ثم استعرضنا بعد ذلك المرحلة الثانية والخاصة بظهور الخان في العصر الإسلامي ورسدنا إعادة الاستخدام للمحطات الرومانية القديمة، بالإضافة إلى التأثيرات المعمارية التي أثرت في عمارة الخان ومفرداته المعمارية، نستطيع القول أن الأصول المعمارية للخان الإسلامي تم نقلها واقتباسها من الحضارة الرومانية وليس نقلاً عن الحضارة الفارسية كما هو شائع، وفيما يلي نستعرض الأدلة والشواهد على ذلك.

✓ أولاً: لم تتبق المخطات الإخمينية أو تصل إلينا أي نماذج منها حتى نستطيع أن نتعرف على ملامحها وتخطيطاتها، ومكوناتها المعمارية، حتى نتيقن من أنها كانت تمثل الأصول المعمارية للخان الإسلامي، بالرغم من

(115) عبد القادر رجاوي، المرجع السابق، ص 47.

(116) لطفي فؤاد لطفي، المرجع السابق، ص 23.

(117) ثروت عكاشة، المرجع السابق، ص 70.



أنا نتفق أنها كانت تمثل أقدم المنشآت التي كانت تقوم بالأدوار والوظائف التي عُرف بها الخان في العصر الإسلامي.

✓ **ثانياً:** محطات الطرق الساسانية الباقية في إيران والتي تُمثل الحلقات التطورية لمحطات الطرق الإخمينية كانت عبارة عن مساحات مربعة أو مستطيلة، يتوسطها فناء أوسط مكشوف تتوزع حوله أربعة ايوانات ومجموعة من الحجرات والمرافق الداخلية، ولكنها قد خلت من وجود الأبراج الدفاعية التي تحتل الأركان، أو الأبراج التي تتوسط الأضلاع الجانبية، أو الأبراج التي تكتنف المدخل، وهو ما يتنافى مع التخطيط المألوف للخان الإسلامي، وخاصة خانات الطرق التي كانت تُشيد على امتداد الدروب والطرق البرية، وكانت الأبراج الدفاعية من العناصر المعمارية الهامة والرئيسية في عمارتها⁽¹¹⁸⁾.

✓ **ثالثاً:** كانت محطات الطرق الرومانية النواة الأولى للخانات الإسلامية، فمن حيث الشكل احتفظت محطات الطرق الرومانية في مصر بتخطيطاتها، ووحداتها، ومكوناتها المعمارية، وأصبحت تُمثل النموذج الأقدم الباقي لهذه المنشآت، وكانت عمارة تلك المحطات عبارة عن مبنى مربع أو مستطيل الشكل يتوسطه فناء أوسط مكشوف تتوزع حوله مجموعة من الغرف والحواصل⁽¹¹⁹⁾ وبعض الملاحق والمرافق الداخلية، وجميعها تفتح على الفناء الداخلي مباشرة، وقد شُغلت الأركان الأربعة للبناء بأبراج ركنية دفاعية كانت مخصصة للحراسة والتأمين، بجانب الأبراج التي تكتنف المدخل الرئيسي للبناء، هذا بالإضافة إلى بعض المحطات والتي كانت بها أبراج دفاعية تتوسط الأضلاع الجانبية للبناء، كما ظهر البئر وبعض الملاحق في الفناء الداخلي المكشوف للمحطة، ثم

(118) كانت الأبراج من أهم العناصر المعمارية في عمارة خانات الطرق، حيث كانت الخانات تُبنى خارج المدينة على هيئة مربع أو مستطيل مدعم بأبراج ثلاثة أرباع دائرة في الزوايا، وأبراج نصف دائرية في منتصف الأضلاع الجانبية للبناء، ويكون للبناء مدخل واحد، يدافع عنه برجين على الجانبين لحماية التجارة والتجار، ويتكون المبنى في الداخل من عدة طوابق تلتف حول الصحن الأوسط المكشوف، وكان الطابق الأول يحتوي على حواصل لحفظ وتخزين التجارة، بينما كانت الطوابق العليا مخصصة لسكن التجار، وقد يُلحق في وسط الصحن مسجد أو مصلى ليقام بها شعائر الصلاة.

Creswell, Early Muslim Architecture, London, oxford, 1940, p 91-93.

(119) الحواصل: جمع مفردهما حاصل، وهو المخزن الذي يكون في الطابق الأرضي من البناء دائماً، وقد استخدم لفظ الحاصل في وثائق العصر المملوكي للدلالة على المكان المخصص للخزن، وقد وُجدت الحواصل في المباني التجارية مثل الوكالات والخانات. محمد محمد أمين وآخرون، المصطلحات المعمارية في الوثائق المملوكية، دار النشر بالجامعة الأمريكية، القاهرة، 1981م، ص 31.



استمرت المحطات الرومانية تقوم بنفس الأدوار الوظيفية في العصر الإسلامي، وقد أعاد العرب استخدامها وأطلقوا عليها لفظ وكالة داخل مصر ولفظ خان في بلاد الشام، بالإضافة إلى الأسماء والمسميات العربية التي أُطلقت عليها، وهو ما يؤكد على إعادة الاستخدام لتلك المحطات في العصر الإسلامي سواء في الشام خارج مصر أو في الصحراء الشرقية داخل مصر، وقد جرت بعض أعمال الترميم والتجديد في عمارة تلك المحطات في العصر الإسلامي، وكان المسجد من أهم الإضافات الإسلامية التي أُلحقت بتلك المحطات حتى تفي بمتطلبات الشريعة الإسلامية، أما من حيث الوظيفة فقد لعبت محطات الطرق الرومانية داخل مصر أدواراً وظيفية عديدة، منها ما قد ورد ذكره في كتابات الرحالة والمؤرخين كابن جبير وعلي مبارك وعلماء الحملة الفرنسية، وهي شهادات تاريخية موثقة أكدت على إعادة الاستخدام لهذه المحطات، وعلى قيامها بالوظائف التقليدية التي اشتهرت بها الخانات في العصر الإسلامي.

✓ رابعاً: كانت الخانات الإسلامية المبكرة تحاكي محطات الطرق الرومانية من حيث الشكل والأغراض الوظيفية، وأخص بالذكر الحير الشرقي (109 هـ / 728 م)، وخان عطشان (161 هـ / 778 م)، فمن حيث الشكل فقد تميزت تلك الخانات بتخطيطاتها التقليدية المعروفة (نمط البحر الأبيض المتوسط) حيث الصحن الأوسط المكشوف الذي تتوزع حوله باقي عناصر المنشأة، مضافاً إليها الأسوار والأبراج من العمارة العسكرية الرومانية، أما من حيث الأغراض الوظيفية فكانت تلك الخانات تعمل على إمداد القوافل وتزويدها بالمؤن والزاد وتوفر لهم المبيت والراحة، وهنا تجدر الإشارة إلى اختفاء التخطيط الساساني المألوف ذي الصحن المكشوف والإيوانات الأربعة في عمارة الخانات الإسلامية المبكرة سالف الذكر، وهو ما يؤكد على أن الأصول المعمارية للخان الإسلامي تم اقتباسها من الحضارة الرومانية وليس نقلاً عن الحضارة الفارسية.

4. الخاتمة:

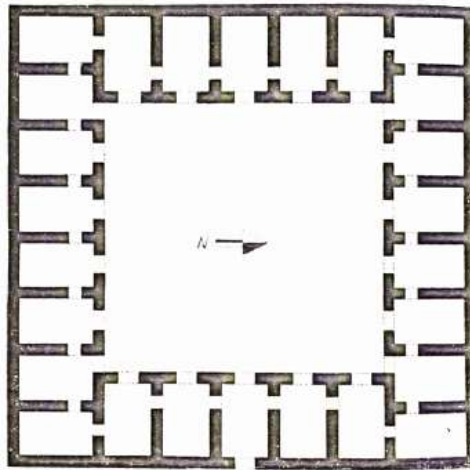
بعد الانتهاء من دراسة نشأة الخانات الإسلامية وأصولها المعمارية، استطاعت الدراسة الكشف عن العديد من النتائج الهامة وهي كالآتي:

- 1- قدمت الدراسة رؤية جديدة في تأصيل الخان الإسلامي، وأثبتت الدراسة أن الخان الإسلامي مقتبس من الحضارة الرومانية، وليس نقلاً عن الحضارة الساسانية التي نقلت عن الحضارة الإخمينية في فارس.



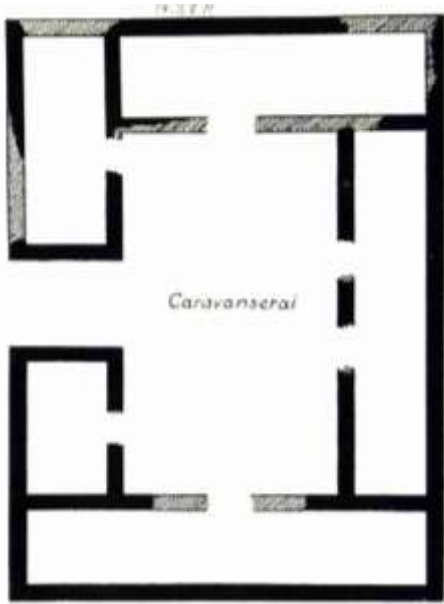
- 2- قدمت الدراسة دراسة تأصيلية لمنشأة الخان الإسلامي منذ بداية ظهورها على الطرق البرية قبل الإسلام وحتى العصر العباسي، في إطار التسلسل الزمني لنشأة الخانات الإسلامية، وكشفت عن ملامحها، وتخطيطاتها، وعناصرها ومكوناتها المعمارية، والأغراض الوظيفية المتعددة التي أنشئت من أجلها منذ بداية ظهورها على الطرق البرية وحتى ظهورها في العصر الإسلامي.
- 3- قدمت الدراسة مجموعة من الشواهد والتخطيطات المعمارية الأثرية الباقية لبعض النماذج الأولى الباقية لمنشأة الخان قبل الإسلام.
- 4- كشفت الدراسة عن تفاصيل جديدة عن المحطات الإخمينية بإيران، وخاصة بعض ملامح هذه المنشآت، وأدوارها الوظيفية، ومواقعها، والسياسات والقوانين العامة المنظمة لها، وهو ما أغفلت عن ذكره الدراسات الأثرية السابقة التي تناولت الحديث عن نشأة الخانات.

5. الملاحق:



الشكل رقم: 01: مسقط أفقي لخان Konar- Siah / إيران.

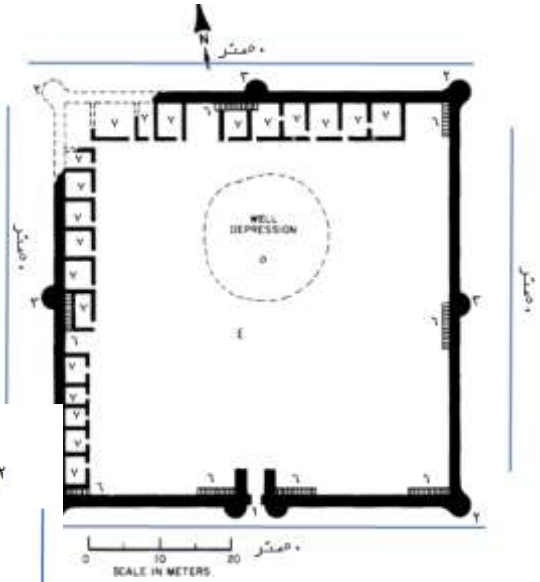
(عن: Mohammad Youssef, Op.cit, p87)



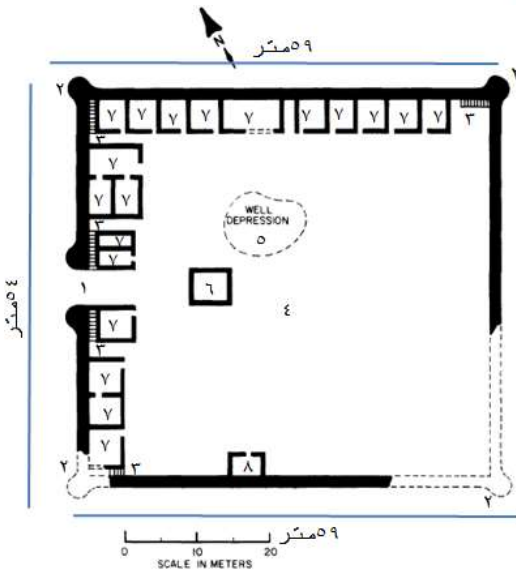
الشكل رقم 02: مسقط أفقي لخان Grach-
(Darwazeh) / إيران.

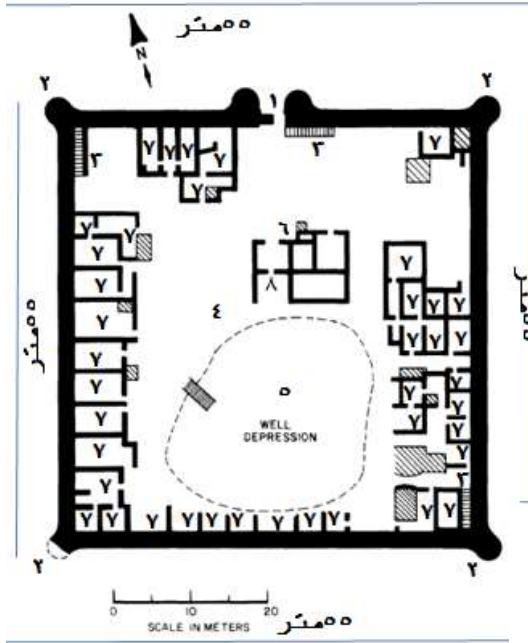
(عن: Mohammad Youssef, Op.cit, p88)

الشكل رقم 03: مسقط أفقي لمحطة الإتيمة / مصر
(Zitterkof and Steven, Op.cit, p172)

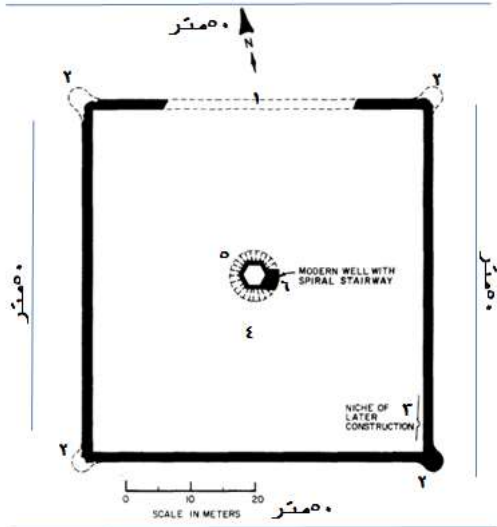


الشكل رقم 4: مسقط أفقي لمحطة الحمراء /
مصر (Zitterkof and Steven, Op.cit, p172)

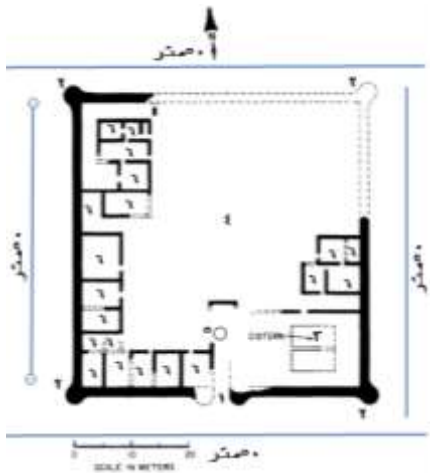




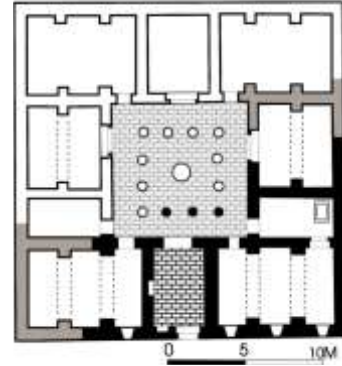
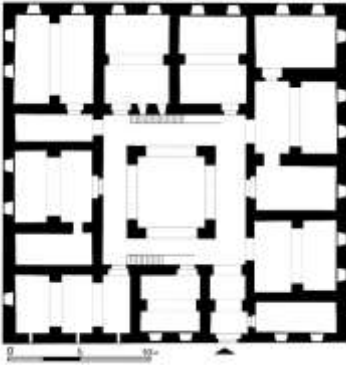
الشكل رقم 5: مسقط أفقي لمخطة الزرقاء/ مصر
(Zitterkof and Steven, Op.cit, p172: عن)



الشكل رقم 6: مسقط أفقي لمخطة الحمامات/ مصر
(Zitterkof and Steven, Op.cit, p173: عن)

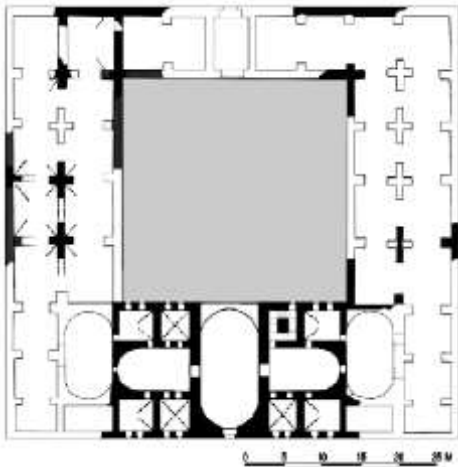


الشكل رقم 7: مسقط أفقي لمخطة المويج / مصر
(Zitterkof and Steven, Op.cit, p173: عن)



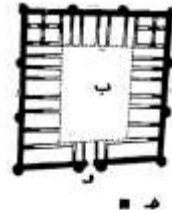
الشكل رقم 8: مساقط أفقية لبعض المنازل البيزنطية في حوران في سوريا.

(عن: نايف عادل يوسف حداد، المرجع السابق، ص4)



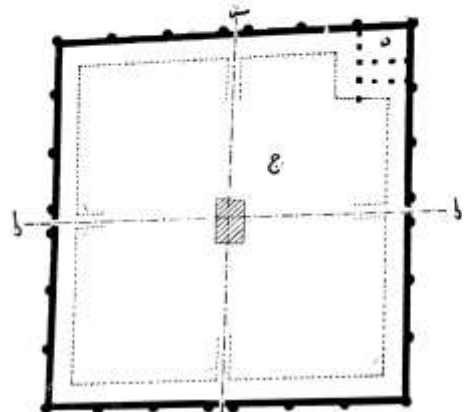
الشكل رقم 9: مسقط أفقي لقصر بن وردان / سوريا (عن :

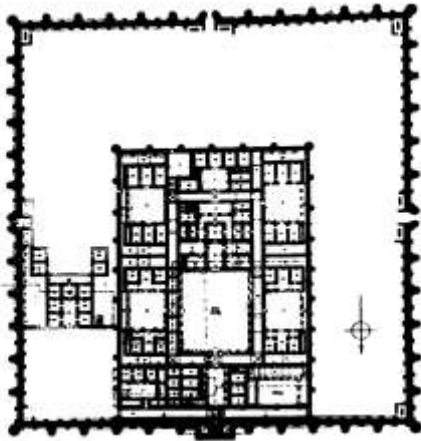
نايف (نايف عادل يوسف حداد، المرجع السابق، ص5)



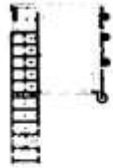
الشكل رقم 10: مسقط أفقي لقصر الحير الشرقي / سوريا.

(عن: جعفر الحسني، المرجع السابق، ص 218)

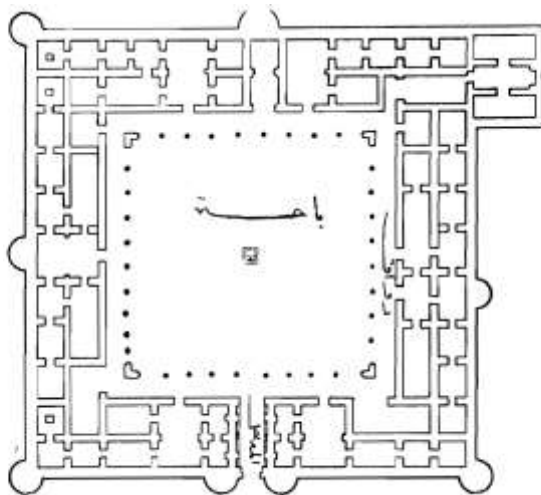
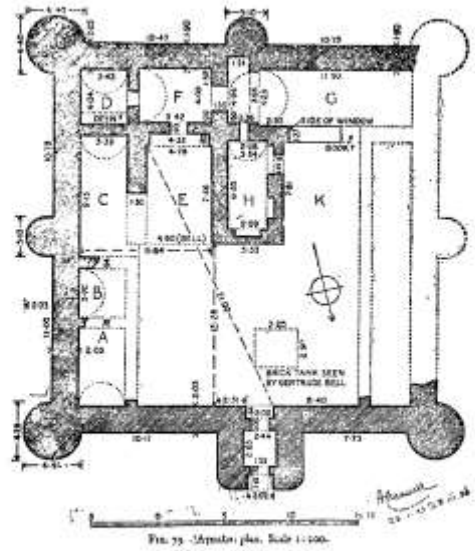




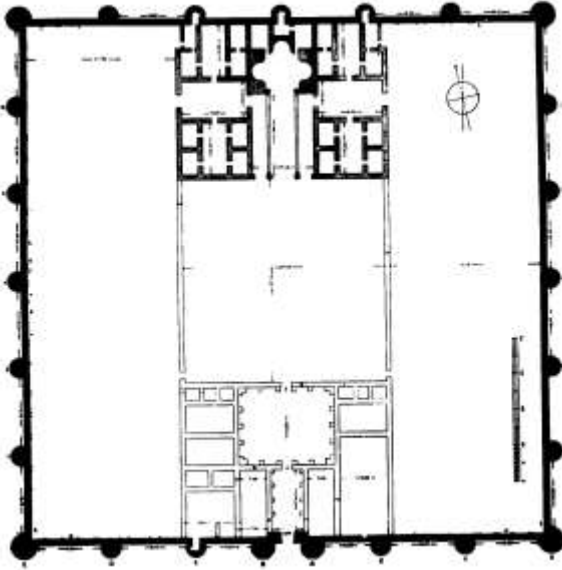
الشكل رقم 11: مسقط أفقي لقصر الأحيضر/ العراق
(عن: فريد محمود شافعي، العمارة العربية الإسلامية "ماضيها
وحاضرها ومستقبلها"، الطبعة الأولى، عمادة شئون
المكتبات، جامعة الملك سعود، الرياض، السعودية،
1987م، ص 26).



الشكل رقم 12: مسقط أفقي لخان عطشان/
العراق (عن: كمال الدين سامح، المرجع السابق، ص
72).



الشكل رقم 13: مسقط أفقي لقصر الحير
الغربي/سوريا (عن: جعفر الحسني، المرجع السابق،
ص 220).



الشكل رقم 14: مسقط أفقي لقصر المشتى /
الأردن (عن: فريد محمود شافعي، المرجع السابق،
ص 18).

6. البيليوغرافيا:

أولاً: المصادر:

- ابن الأثير، الكامل في التاريخ، الجزء 5 و 6، دار الكتاب العربي، بيروت، 1983م.
- ابن جبير (أبي الحسين محمد بن أحمد ت 614هـ)، رحلة ابن جبير، دار صادر، بيروت، 1959م.
- ابن كثير (الحافظ عماد الدين أبي الفداء إسماعيل بن كثير الدمشقي ت 774هـ)، مختصر تفسير بن كثير، اختصار وتحقيق محمد علي الصابوني، دار الصابوني للطباعة والنشر والتوزيع.
- البلاذري (أحمد بن يحيى بن جابر)، كتاب فتوح البلدان، القسم الأول، تحقيق الدكتور صلاح الدين المنجد، القاهرة، 1956م.
- الطبري (محمد بن جرير)، تاريخ الأمم والملوك، الجزء 3، دار الفكر، دمشق، 1399 هـ/ 1979م.
- العبدري (أبو عبد الله محمد بن محمد بن علي بن أحمد بن مسعود)، رحلة العبدري المسماة الرحلة المغربية، تحقيق محمد الفاس، الرباط، 1968م.
- المقرئزي (تقي الدين أبي العباس أحمد بن علي ت 845)، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، تحقيق محمد زينهم ومديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1998م.



- الهمداني (أبو محمد الحسن بن أحمد ت 350هـ)، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوغ، بغداد، 1989م.
- علي مبارك، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها الشهيرة والقديمة، المطبعة الكبرى الأميرية ببولاق، 1888م.
- ثانياً: المراجع العربية والمعربة:
- أرثر كريستنسن، إيران في عهد الساسانيين، ترجمة يحيى الخشاب، مراجعة عبد الوهاب عزام، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1936م.
- آصلان آبا أوقطاي، فنون الترك وعمائرهم، ترجمة أحمد عيسى، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون، استانبول، 1987م.
- بيير بريانت، موسوعة تاريخ الإمبراطورية الفارسية من قورش إلى الأسكندر، ترجمة بيتر تي دانبلز، بحيره وينونا، أنديانا أبزير أونز، الطبعة الأولى، المجلد الثالث، دار العربية للموسوعات، بيروت، لبنان، 2015م.
- ثروت عكاشة، القيم الجمالية في العمارة الإسلامية، الطبعة الأولى، دار الشروق، القاهرة، 1994م.
- دائرة المعارف الإسلامية، ترجمة محمد ثابت وآخرين، دار الشعب، القاهرة، 1933م، مادة خانة.
- رفعت موسي محمد، الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية، الطبعة الأولى، الدار المصرية اللبنانية، 1993م.
- زكي محمد حسن، فنون الإسلام، الطبعة الأولى، لجنة التأليف والترجمة والنشر، 1948م.
- سعد بن عبد الله بن جيدل، معجم الأماكن الوارد ذكرها في القرآن الكريم، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 1423هـ.
- سعيد الأفغاني، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، الطبعة الثالثة، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، 1394هـ/1974م.
- صالح لمعي مصطفى، التراث المعماري الإسلامي في مصر، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، بيروت، 1984م.
- عاصم محمد رزق، معجم مصطلحات العمارة والفنون الإسلامية، الطبعة الأولى، مكتبة مدبولي، 2000م.



- عبد اللطيف فايز، النقل والمواصلات في العصر اليوناني والروماني، الطبعة 1، سلسلة تاريخ المصريين (296)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2013م.
 - علماء الحملة الفرنسية، موسوعة وصف مصر، الجزء الثاني "العرب في ريف مصر وصحراوتها"، ترجمة زهير الشايب، دار الشايب للنشر، القاهرة، 1992م.
 - علي ظريف الأصمعي، تاريخ الدولة الفارسية في العراق، مطبعة الفرات، بغداد، 1346هـ/1927م.
 - فريد محمود شافعي، العمارة العربية الإسلامية "ماضيها وحاضرها ومستقبلها"، الطبعة الأولى، عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، الرياض، السعودية، 1987م.
 - فهميم فتحي إبراهيم، دراسة مقارنة لأساليب التخطيط في العمائر الدينية السلجوقية والمصرية حتى نهاية العصر المملوكي، الطبعة الأولى، المكتب العربي للمعارف، 2014م.
 - كمال الدين حسين، بونابرت والقصير والمعارك الرئيسية في جنوب الصعيد، دار الكتب المصرية، مطابع الأهرام، 1996م.
 - كمال الدين سامح، العمارة في صدر الإسلام، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والطباعة والنشر.
 - محمد محمد أمين وآخرون، المصطلحات المعمارية في الوثائق المملوكية، دار النشر بالجامعة الأمريكية، القاهرة، 1981م.
 - محمود سعيد عمران، معالم تاريخ الإمبراطورية البيزنطية (مدخل إلى لدراسة التاريخ السياسي والحربي)، دار المعرفة الجامعية، بيروت، لبنان، 2000م.
 - لطفي فؤاد لطفي، خانات بلاد الشام، الطبعة الأولى، دار الفارابي، بيروت، لبنان، 2013م.
 - هردوت يتحدث عن مصر، ترجمة محمد صقر خفاجا، تقديم أحمد بدوري، دار القلم، 1996م.
- ثالثاً: الرسائل العلمية:**
- إسماعيل عبد الفتاح محمد، طريق قفط القصير عبر العصور التاريخية القديمة "من عصر ما قبل التاريخ وحتى العصر اليوناني والروماني"، رسالة ماجستير غير منشورة، المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى، الرقازيق، 1993م.



- أمال العمري، المنشآت التجارية في مصر في العصر المملوكي، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 1974م.
- برهان نزار محمد علي، عمارة وتخطيط الخانات العراقية على طرق المزارات، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بغداد، العراق، 1976 م.
- عبد العال عبد المنعم الشامي، مدن الدلتا في العصر العربي من الفتح العربي إلى الفتح الإسلامي، أطروحة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 1977م.
- عماد الدين عبد الرؤوف الرطيل، الوكالات العثمانية الباقية بمدينة القاهرة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 1993م.
- عمر موسي عميرة، السوق في المدينة العربية الإسلامية "دراسة مقارنة لعمارة السوق في وسط مدينة عمان وعمارة الأسواق التراثية في المدينة العربية الإسلامية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، الأردن، 1995م.
- لينا علي، خانات العصر المملوكي في مدينتي دمشق وحلب "دراسة مقارنة تحليلية تاريخية"، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة دمشق، 2012م.
- مازن يوسف خليل عويس، شبكات الطرق في فلسطين في الفترة الإسلامية المبكرة "النقب حالة دراسة"، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة بيرزيت، فلسطين، 2008م.
- محمد أحمد محمود، الحمايات العسكرية في مصر في العصر الروماني من 30 ق.م - 212 م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، قسم الآثار المصرية، جامعة المنيا، 1997م.
- محمد هاشم إسماعيل طربوش، العمائر المدنية الإسلامية الباقية بسوهاج وقنا منذ بداية العصر العثماني حتى نهاية القرن 13هـ / 19م، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة سوهاج، 2001م.
- محمود توني شعبان، خانات الطرق البرية في صحراء مصر الشرقية "دراسة آثارية حضارية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآثار، جامعة الفيوم، مصر، 2020م.



رابعاً: الدوريات والمتعلقات:

- إبراهيم صبحي غندر، خانات الطرق في القرن التاسع عشر، مجلة الاتحاد العام للآثارين العرب، المؤتمر السابع عشر، نوفمبر 2014 م.
- أبيت نبيه طعمة، البوابات في الخانات العثمانية لمدينة حلب القديمة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الهندسية، المجلد 37، العدد 3، 2015م.
- جعفر الحسيني، قصور الأمويين في الديار الشامية، مجلة المجمع العلمي العربي، المجلد 17، الجزء 1-2، 1361هـ / 1942م.
- رويدة فيصل موسى النواب، سياسة الدولة الإخمينية (قراءة تاريخية)، بحث منشور، العدد 54، كلية الآداب، جامعة بغداد، 2016م.
- ضفاف وليد غازي، نصوص ملكية للملك شولكي من سلالة Rime (ترجمة وتحليل)، بحث منشور، قسم الآثار، كلية الآداب، جامعة القادسية، العراق، 2017 م.
- ظافر عبد النافع، تجارة مكة ومساهمة الرسول فيها قبل البعثة، معهد إعداد المعلمين، الموصل، مجلة التربية والعلم، المجلد 19، العدد 3، 2012م.
- ظاهر ذباح الشمري، لمحة عن الأحوال الاقتصادية عند العرب قبل الإسلام، مركز بابل للدراسات الحضارية والتاريخية، جامعة بابل، المجلد 4، العدد 2.
- عبد القادر ربحاوي، خانات دمشق، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، المديرية العامة للآثار والمتاحف، المجلد 25، دمشق، 1976م.
- عفيف بهنسي، القصور الشامية وزخارفها في عهد الأمويين، الحوليات الأثرية العربية السورية، المجلد 25، الجزء 1-2، دمشق، 1975م.
- فهيم فتحي إبراهيم، الخان في الحضارة الإسلامية، المجلة العربية، العدد 380 رمضان 1429هـ / سبتمبر 2008م.
- فؤاد يحيي، جرد أثري لخانات دمشق، مجلة الحوليات الأثرية العربية السورية، المديرية العامة للآثار والمتاحف، المجلد 31، دمشق، 1981م.



- محمد ضياء نعمة، تخطيط وعمارة خان السيد نور الياسري في ناحية الكفل، مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية، المجلد 6، العدد 3، 2016م.
 - مرفت محمود عيسى، الخانات والقياسر المصرية والتركية في العصر العثماني، بحث ضمن العدد التذكاري الثاني من حوليات المجلس الأعلى للآثار، 2008 م.
 - نايف عادل يوسف حداد، عمارة القصور الأموية في بادية الشام" دراسة تحليلية في الخصوصية، مجلة الإمارات للبحوث الهندسية، المجلد الرابع عشر، معهد الملكة رانيا للسياحة والتراث، الجامعة الهاشمية، الأردن، 2009م.
- خامساً: المراجع الأجنبية:

- Aurel Stein, Old Routes of Western Iran, London, 1940.
- Greswell, A Short Account of Early Muslim Architecture, Harmond worth, 1958.
- Creswell, Early Muslim Architecture, London, oxford, 1940.
- Ettinghausen Richard, Islamic Art and Architecture, Yale University Press, London, 2001.
- Hillenbrand Robert, islamic architecture, columbia university, 1994.
- Jennifer Lynn Campbell, Architecture and Identity, The Occupation, Use, and Reuse of Mughal Caravanserais, A thesis of Doctor of Philosophy, University of Toronto, 2011.
- Mango Cyril, Byzantine Architecture (History of world architecture), Electa / Rizzoli, New york, 1985.
- Mohammad Yousef, the Iranian caravanserai during the Safavid period, A thesis of Doctor of Philosophy, University of London, July 1970.
- Murray, The Roman Roads and stations in the Eastern Desert of Egypt, in J, E.A. 1925.
- Pritchard James, Ancient Near Eastern Text Relatina to old testament, U.S.A, 1929.
- Richard Alston, Soldier and Society in Roman Egypt, London, 1995.
- Sims Eleanor, Trade and Travel: Markets and Caravanserais. In Architecture of the Islamic World, 1978.
- Steven Sidebotham, Roman Economic Policy in The Erythra Thalassa 30 B,C – A , D 217 , Leiden . Brill, 1986.
- Strabo, The Geography of Strabo, L.C.L, Translated by H. Jones, 8 vols, London, 1967.
- Vanden Berge, Iranica Antiqua, vol. 1, 1961.
- Zitterkof and Steven, Station and Tower on the Quseir Nile Road, The Journal of Egyptian Archaeology, Vol. 75, 1989.