



جامعة المنيا

كلية الآداب

قسم التاريخ

# مجلة التاريخ والمستقبل

مجلة علمية محكمة تعنى بالبحوث والدراسات التاريخية

عدد رقم ( ٦٦ )

يناير ٢٠٢٠

## الترقيم الدولي الموحد للطباعة

|      |   |   |   |   |   |   |   |   |
|------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ISSN |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 1    | 6 | 8 | 7 | - | 0 | 2 | 6 | 3 |

## الترقيم الدولي الموحد الإلكتروني

|      |   |   |   |   |   |   |   |   |
|------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ISSN |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 2    | 6 | 8 | 2 | - | 4 | 6 | 0 | 4 |

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد خاتم النبيين،

وبعد،،،

يسر مجلة التاريخ والمستقبل الصادرة عن قسم التاريخ كلية الآداب جامعة المنيا أن تقدم للقراء والباحثين عددها الذي يحمل رقم (٦٦) يناير ٢٠٢٢ ضمن المجلد رقم (٣٤)، الذي يحتوي على عدد من البحوث، التي على قدر كبير من الرصانة العلمية، وقام بتحكيما عدد من الأساتذة المتخصصين في مجال تلك البحوث.

ويأتي في مقدمتها بحث طائر الأوريول وأهميته في الحضارة المصرية القديمة، وكذلك القيم السلبية في الأسرة المصرية من خلال قصص الدولة الحديثة، وأيضاً التعريف بوثائق الجيزة، وكذلك دور النقابة وتنظيمها في إنجلترا : نقابة ساوثامبتون Southampton أنموذجاً، علاوة على الضرائب وتأثيرها على الصراع السياسي بين التاج الملكي والبرلمان في أسكتلندا من ١٤٠٦ حتى ١٥١٣م، بالإضافة إلى معركة فالكريك Falkrik بين أسكتلندا وإنجلترا عام ١٢٩٨م، وأخير وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية في مصر البيزنطية (٢٨٤-٦٤١م).

وتأمل إدارة المجلة وأسرة التحرير أن تفيد هذه البحوث القراء والدارسين في حقل التاريخ والآثار، وذلك ضمن التخصصات المختلفة.

والله ولي التوفيق

أ.د/ عادل عبدالحافظ حمزة

رئيس التحرير

## مجلس إدارة المجلة

|             |                    |                           |   |
|-------------|--------------------|---------------------------|---|
| عميد الكلية | رئيس مجلس الإدارة  | أ.د/ رجب علي عبد المولى   | ١ |
| عضو بالقسم  | رئيس التحرير       | أ.د/ عادل عبد الحافظ حمزة |   |
| عضو بالقسم  | مدير التحرير       | أ.د/ نبيل السيد الطوخي    | ٢ |
| عضو بالقسم  | أمين الصندوق       | د/ أحمد محمود عامر        | ٣ |
| عضو بالقسم  | مساعد رئيس التحرير | د/ محمد مرسي عبد الله     | ٤ |
| عضو بالقسم  |                    | د/ عمر بكر محمد           | ٥ |

## هيئة التحرير

|  |                            |   |
|--|----------------------------|---|
| أستاذ تاريخ العصور الوسطى                              | أ.د/ عادل عبد الحافظ حمزة  | ١ |
| أستاذ التاريخ اليوناني والروماني                       | أ.د/ عاصم أحمد حسين        | ٢ |
| أستاذ الآثار المصرية بجامعة ماكوارى – سيدني – استراليا | أ.د/ نجيب فنواي            |   |
| أستاذ التاريخ والحضارة الإسلامية                       | أ.د/ صلاح أحمد عيد         | ٣ |
| أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر                          | أ.د/ محمد عاطف عبد المقصود | ٤ |
| أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر                          | أ.د/ رجب علي عبد المولى    | ٥ |

## مستشارو المجلة

|   |                           |   |
|---|---------------------------|---|
| أستاذ تاريخ العصور الوسطى بكلية الآداب – جامعة حلوان                        | أ.د/ زبيدة محمد عطا       | ١ |
| أستاذ تاريخ وحضارة مصر والشرق القديم بكلية الآداب- جامعة الإسكندرية         | أ.د/ أحمد أمين سليم       | ٢ |
| أستاذ التاريخ والحضارة الإسلامية بكلية الآداب- جامعة أسيوط                  | أ.د/ محمد أحمد بديوي      | ٣ |
| أستاذ التاريخ والحضارة اليونانية والرومانية بكلية الآداب – جامعة الإسكندرية | أ.د/ محمد السيد عبد الغني | ٤ |
| أستاذ الآثار المصرية القديمة – قسم الآثار – كلية الآداب – جامعة المنيا      | أ.د/ صدقة موسى علي        | ٥ |

## قواعد النشر بالمجلة

مجلة التاريخ والمستقبل مجلة علمية محكمة تنشر البحوث العلمية الأصلية التي تتسم بالجد والابتكار في مجال الآداب والعلوم والدراسات التاريخية والحضارية، ويشترط للنشر في هذه المجلة القواعد الآتية:

- ١- لا يزيد البحث عن ٣٠ صفحة.
- ٢- أي بحث مقدم للمجلة يشترط أن لا يكون قد سبق نشره أو نشر مقتطفات منه.
- ٣- أن يقدم البحث من نسختين مكتوبا على الحاسب الآلي طبقاً لبرنامج Microsoft word حسب التنسيق التالي ( بنط : ١٤ – العناوين بنط ١٥ – نوع الخط: Simplified Arabic – عرض الصفحة ١٧ سم وطولها ٢٤ سم – الهوامش ٢,٥ سم من كل جهة ويرفق قرص مدمج cd.
- ٤- توثيق المادة العلمية في نهاية البحث ( حواشي ختامية )
- ٥- المجلة غير ملزمة برد البحث سواء نشر أو لم ينشر .
- ٦- أن يكون بيانات الباحث في صفحة مستقلة من حيث الوظيفة والجهة والقسم والجامعة وعنوان البريد الإلكتروني ورقم التليفون.
- ٧- من حق إدارة المجلة التصرف ونشر الأعداد إلكترونياً أو ورقياً دون الرجوع لأصحاب البحوث.

---

سبل التواصل مع إدارة المجلة :

- ١- المراسلات باسم رئيس تحرير المجلة  
( قسم التاريخ- كلية الآداب – جامعة المنيا )
- ٢- البريد الإلكتروني للمجلة :

**hisandfutmag@yahoo.com**

السادة هيئة تحكيم عدد رقم (٦٦) يناير ٢٠٢٠

|   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| ١ | أ.د/ أحمد علي البربري     | أستاذ التاريخ القديم ورئيس قسم التاريخ كلية الآداب جامعة عين شمس         |
| ٢ | أ.د/ جلال أحمد أبوبكر     | أستاذ الآثار المصرية القديمة قسم الآثار كلية الآداب جامعة المنيا         |
| ٣ | أ.د/ صدقة موسى علي        | أستاذ التاريخ والآثار المصرية القديمة – كلية الآداب – جامعة المنيا       |
| ٥ | أ.د/ زبيدة محمد عطا       | أستاذ التاريخ الإسلامي والوسيط – قسم التاريخ – كلية الآداب – جامعة حلوان |
| ٦ | أ.د/ عادل عبد الحافظ حمزة | أستاذ تاريخ العصور الوسطى – كلية الآداب – جامعة المنيا                   |

## الفهرس

| رقم الصفحات | الموضوع  | اسم الباحث                | م |
|-------------|--|---------------------------|---|
| ٢٥-١        | طائر الأوريول  وأهميته في الحضارة المصرية القديمة | د. هشام همت عبدالمطلب     | ١ |
| ٨٥-٢٦       | القيم السلبية في الأسرة المصرية من خلال قصص الدولة الحديثة.  | د. أحمد حمدي عبدالمنعم    | ٢ |
| ١٢١-٨٦      | التعريف بوثنائق الجنيزة.   | د. أحمد عبد اللطيف حنفي   | ٣ |
| ١٤٩-١٢٢     | وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية في مصر البيزنطية (٢٨٤-٦٤١م).   | د. محمد مرسي عبدالله هديه | ٤ |
| ١٨٥-١٥٠     | وكذلك دور النقابة وتنظيمها في إنجلترا : نقابة ساوثامبتون Southampton نموذجًا.  | د. أسامه إبراهيم حسيب     | ٥ |
| ٢١١-١٨٦     | معركة فالكريك Falkrik بين أسكتلندا وإنجلترا عام ١٢٩٨م،   | د. يوسف سمير كامل         | ٦ |
| ٢٥٣-٢١٢     | الضرائب وتأثيرها على الصراع السياسي بين التاج الملكي والبرلمان في أسكتلندا من ١٤٠٦ حتى ١٥١٣م.                                      | د. يوسف سمير كامل         | ٧ |

بمء رقم (٤)

**وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية  
في مصر البيزنطية (٢٨٤ - ٦٤١م)**

**د/ محمد مرسي عبدالله هديه**

**مدرس تاريخ وحضارة العصور الوسطى  
قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة المنيا**

## وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

في مصر البيزنطية (٢٨٤ - ٦٤١م)

د. محمد مرسي عبدالله هديه

مدرس بقسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة المنيا

**الملخص:** شاركت وسائل النقل البري للشحنات التجارية في عمليات النقل التجاري في مصر في تلك الفترة جنباً إلى جنب مع وسائل النقل عبر نهر النيل والنقل البحري، وتنوعت وسائل النقل البري ما بين دواب الحمل مثل الحمير والجمال والبغال والثيران والخيول، وكذلك العربات التي تجرها تلك الدواب، وقد تباينت أسعارها واستخداماتها وأجورها، وكذلك تنوعت ملكيتها بين الحكومة وكبار الملاك والعامّة، ووجدت لها أسواق منظمة لبيعها وشرائها، وقد تعددت الطرق التجارية البرية، وتنوعت محطاتها ما بين محطات المكوس والحراسة والراحة، وارتبطت بوسائل النقل البري العديد من التنظيمات منها: الخدمات الإلزامية من قبل الحكومة، ونقابة سائقي دواب النقل، وأخيراً الضرائب والرسوم (المكوس) التي فرضت عليها.

كلمات دالة: النقل البري- الحمير- الجمال- البغال- الثيران- الخيول- العربات- سائقي الدواب- المكوس.

### Land Transportation Means of Commercial Shipments in Byzantine Egypt (284-641 AD.).

**Abstract:** The Land transportation means of commercial shipments participated in commercial transport operations in Egypt during that period, along with means of transport across the Nile and maritime transport, and it's varied between donkeys, camels, mules, oxen, and horses, as well as the carriages that were dragged by the transport animals, and their prices, uses, and wages have varied, and it's ownership also varied between the government, the aristocratic and the commonalty, and the land transportation routes and Stations were varied; between Customs fees, guard and rest stations, and the land transportations means are linked to many organizations, including : services compulsory by the government, and the Transport animal drivers guild, and it's customs fees.

**Key words :** Land Transportation - Donkeys - Camels - Mules - Oxen - Horses - Carriages - Animal Drivers - Customs fees.

يعد قطاع وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية في مصر خلال العصر البيزنطي (٢٨٤ - ٦٤١م) من القطاعات المهمة؛ نظراً للحاجة إليه في نقل السلع من مناطق إنتاجها - سواء المنتجة في الداخل أو تلك المستوردة من الخارج - إلى المخازن ثم إلى الأسواق، علاوة على نقل الضرائب إلى موانئ النقل على نهر النيل، لتجميعها في الإسكندرية؛ تمهيداً لنقلها إلى القسطنطينية عاصمة الإمبراطورية البيزنطية، وهو الأمر الذي احتاج إلى

## د. محمد مرسي عبدالله **وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية**

وسائل نقل متعددة ومتنوعة، وذلك عبر الطرق البرية، ونظرًا لتلك الأهمية التي حظي بها هذا القطاع؛ فإن الحكومة البيزنطية في مصر في ذلك الوقت حرصت على تحديد وإعلان تعريفات ورسوم وسائل نقل الشحنات التجارية؛ ويعود ذلك لحاجتها لضبط أسعار وسائل النقل، وكذلك لجمع أموال الرسوم الجمركية المفروضة على نقل السلع داخليًا وخارجيًا.

ومن ثم فإن دراسة "وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية في مصر البيزنطية (٢٨٤-٦٤١م)" تأتي ضمن الدراسات التاريخية الحضارية في تاريخ مصر خلال تلك الفترة، وتعد محاولة للإجابة عن الأسئلة التي قد تطرح حول هذا الموضوع، ومنها: ما هي أنواع وسائل النقل البرية في مصر البيزنطية؟ وما هو وضعها وأسعارها خلال تلك الفترة؟ وكذلك ما هي أهم الطرق التجارية البرية ومحطات الراحة والمكوس عليها؟ وما هي أسعار تعريفات نقل الشحنات التجارية عبر تلك الطرق؟ وأيضًا ما هي الرسوم الجمركية التي فرضت على نقل الشحنات التجارية؟ وما هو الاختلاف في قيمة تلك الرسوم بين وسائل النقل وكذلك الطرق التجارية البرية المختلفة؟ ومن خلال ذلك ستحاول الدراسة إيضاح الصورة المتعلقة بهذا الموضوع، حتى تكون إضافة للدراسات المختلفة في تاريخ مصر خلال تلك الحقبة.

### **أنواع وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية وأسعارها:-**

تنوعت وسائل النقل البري للشحنات التجارية في مصر خلال العصر البيزنطي، مثلما كان الحال عليه خلال العصور السابقة، وخاصة خلال العصر الروماني، ومن المتعارف عليه أن وسائل النقل البري كانت من الوسائل الرئيسية لنقل الشحنات التجارية في مصر خلال تلك الفترة، وشاركت جنبًا إلى جنب مع وسائل النقل النهري والبحري، وربما يعود ذلك لاعتماد المصريين آنذاك على الدواب بشكل رئيسي في نقل البضائع والسلع، وأيضًا ربما لقلّة التكلفة المتعلقة بأسعار النقل والرسوم المفروضة على تلك الوسائل وعلى الطرق البرية.

وفي الواقع أن وسائل النقل البري للسلع والشحنات التجارية قد تنوعت ما بين الدواب مثل: (الحمير والإبل والبغال والثيران والخيول)، وكذلك عربات النقل التي تجرها تلك الدواب، وكان منها عربات صغيرة ذات عجلتين وأخرى كبيرة متعددة العجلات، التي قد تصل إلى اثني عشر عجلة<sup>٢</sup>.

ومن ناحية أخرى كان هناك حيوانات للنقل وأخرى خاصة بالزراعة، وكانت دواب النقل تنتوع ملكيتها بين الحكومة وكبار الملاك في الضياع وكذلك الأفراد العاديين، وفي كثير من الأوقات كانت الحكومة البيزنطية تلجأ إلى احتكار دواب النقل، وخاصة في مواسم الحصاد، لنقل المحاصيل إلى مخازن الدولة<sup>٣</sup>.

## د. محمد مرسي عبدالله // وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

وبالتالي كان الحمار هو وسيلة النقل البري الرئيسية للسلع والبضائع، وذلك لقلة تكلفتها وخاصة فيما يتعلق بالأعلاف؛ في مقابل الدواب الأخرى مثل البغال، وكانت دواب الحمير ضرورية لقطع المسافات الطويلة ضمن القوافل التجارية، فعلاوة على دواب الحمير التي كانت تعود ملكيتها لصالح المزارعين؛ كان هناك سائقي دواب الحمير، ممن امتهنوا هذه الحرفة، وامتلكوا قوافل من دواب الحمير، ومن ثم فقد اعتمد عليهم في النقل البري في الداخل اعتماداً كلياً، بل وأيضاً في خارج البلاد؛ حيث لعبت قوافل دواب الحمير دوراً مهماً في التبادل التجاري بين مصر والمناطق المجاورة لها<sup>٤</sup>.

وقد تأثرت أسعار شراء وبيع دواب الحمير خلال عصر دقلديانوس ( ٢٨٤ - ٣٠٥ م) شأنها في ذلك شأن غالبية الأشياء التي تباع وتشتري؛ وذلك نتيجة لتدهور الأحوال الاقتصادية بشكل عام، وتدهور قيمة العملة بشكل خاص، ومن ثم ترتب على ذلك حدوث التضخم المالي، وبالتالي فبعدها كان ثمن الحمار في عام ٢١٧ م هو ٤٠٠ دراخمة ( Drachmae - Drachma)؛ أصبح سعره يقدر بـ ٣٨٠٠ دراخمة خلال عام ٢٨٧ م، في الوقت الذي أصبح فيه سعر الحمار في بداية القرن الرابع - على الرغم من صدور مرسوم الإمبراطور دقلديانوس لتحديد الأسعار - ٢ تالنت Talent<sup>٥</sup> و ٣٠٠٠ دراخمة أي ١٥٠.٠٠٠ دراخمة الأمر الذي يشير إلى ارتفاع الأسعار خلال تلك الفترة<sup>٦</sup>.

كذلك كانت الجمال من أفضل وسائل النقل البرية المهمة في مصر خلال العصر البيزنطي، وذلك بعدما تم ترويضها وكثر الاعتماد عليها في النقل التجاري منذ العصر الروماني، ومن ثم تعد أفضل وسيلة للنقل لمسافات طويلة عبر الطرق الصحراوية، وخاصة تلك المناطق التي لا يتوفر فيها الطعام والماء، وبالتالي كانت الجمال من وسائل النقل المفضلة، وخاصة لأصحاب الضياع الأثرياء، الذين كانوا أكثر حاجة لوسائل النقل تلك من المزارعين، ومن ثم فقد استخدمت الجمال في نقل المحاصيل الزراعية من الحقول للمخازن<sup>٧</sup>، علاوة على أنها كانت تستخدم في نقل الأحجار اللازمة لبناء القصور الخاصة بالحكومة البيزنطية<sup>٨</sup>، وكذلك في نقل جرار النبيذ والزيت<sup>٩</sup>.

هذا وقد تراوح سعر الجمال خلال القرن الثالث الميلادي ما بين ٢٥٠ إلى ٥٠٠ دراخمة، بينما كان يصل سعر الناقة إلى ٨٠٠ دراخمة<sup>١٠</sup>، في الوقت الذي أصبح فيه سعر بيع الجمال في بداية القرن الرابع ٩ تالنت فضي، كما يتضح من عقد بيع للجمال مؤرخ بعام ٣٠٢ م بين أوريليوس هيرون Aurelius Heron أحد جنود فرقة سلاح الفرسان المتمركزة في منطقة

تينتيرا "Tentyra" (دندرة Denderah) وبين أوريليوس أبيس Aurelius Apias أحد سكان منطقة كسيس Kisis (منطقة دوش Douch في جنوب الواحات)<sup>١٢</sup>.

هذا وتشير بعض الوثائق الخاصة بذلك العصر لاستخدام الجمال في نقل السلع<sup>١٣</sup>، وكذلك تحمل العديد من الوثائق البردية إشارات لمثل هذه النوع من النقل التجاري إلى وادي النيل وخارجه، وخاصة مع الواحات<sup>١٤</sup>.

فمن خلال وثيقة تعود لعام ٣٠٥م تم استخدام الجمال كوسيلة لنقل شحنة تجارية من القمح والشعير، كجزء من الأنونة العسكرية "Annona Militaris"<sup>١٥</sup>، وذلك من إقليم أوكسيرينخوس إلى الواحة الصغرى، عبر الطريق البري الرابط بينهما، حيث تعهد أوريليوس تريفون Aurelius Tryphon أحد القيمون (المتعهدون) "Epimeletes - επιμελητές" على نقل القمح والشعير - وربما كان ذلك من خلال الخدمة الإلزامية المقررة عليه - أمام أوريليوس هوريون Aurelius Horion إستراتيجوس Strategos<sup>١٦</sup> إقليم أوكسيرينخوس بنقل حمولة مكونة من ٣٠٠ أردب Artaba<sup>١٧</sup> من القمح وكذلك ١٥٠ أردب من الشعير من الأصناف الجيدة المنتجة مؤخراً، وذلك بعد الحصول على تصريح من مخازن الحبوب، وقد تم توزيع الحمولة على عدد الجمال الذي بلغ ٧٥ جملاً، ومن ثم كانت حمولة كل جمل ٦ أردب<sup>١٨</sup>. وبالإضافة إلى ذلك فقد تم استخدام البغال والثيران في نقل البضائع في مصر خلال العصر البيزنطي، وخاصة ذات الأوزان الثقيلة، وكذلك من خلال جر عربات النقل، وامتلكت الحكومة أعداد منها في كل إقليم، تم تخصيصها للنقل التجاري الخاص بها، فيما يتعلق بالنقل بصفة عامة، ونقل الضرائب إلى محطات النقل على ضفاف نهر النيل ومنه إلى الإسكندرية ثم إلى العاصمة القسطنطينية بصفة خاصة<sup>١٩</sup>.

علاوة على أن الأسر الأرستقراطية كانت تمتلك أعداد من البغال والثيران، كما يتضح على سبيل المثال من سجلات أسرة أبيون Apion<sup>٢٠</sup> الإقطاعية في أواخر القرن الثالث وخلال القرن الرابع الميلادي، حيث تشير بعض الوثائق إلى اهتمامهم بتربيتها، وذلك لاستخدامها في أغراض الأعمال الزراعية بمختلف أنواعها<sup>٢١</sup>، وكذلك في أغراض النقل، وخاصة في نقل الضرائب إلى الحكومة البيزنطية، علاوة على نقل البريد، كما جاء ضمن البرديات الخاصة بعام ٣٠٠م من مدينة بانوبولس Panopolis (أخميم)<sup>٢٢</sup>.

ومن ثم فلم تكن تربية البغال واستخدامها على نطاق واسع شائعة إلا داخل ضياع الطبقات الأرستقراطية، فنظراً لارتفاع أسعار تكلفتها وتربيتها لم يكن في مقدور الفلاحين من العامة التوسع في اقتنائها بالمقارنة مع الإقطاعيين، علاوة على اعتماد الفلاحين على دواب

## د. محمد مرسي عبدالله // وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

الحمير كوسائل للنقل في المناطق الزراعية والإبل في المناطق الصحراوية بشكل كبير، كما يشير إلى أحد سجلات المدفوعات من إقليم أوكسيرينخوس، (البهنسا) ويعود للقرن السابع الميلادي<sup>٢٣</sup>.

وبالتالي يتضح أن عملية بيع وشراء البغال كانت تتم بشكل كبير لصالح الطبقات الأرستقراطية، علاوة على قيام الحكومة بشرائها، كما يتضح من أحد الخطابات المؤرخة بأواخر القرن الثالث الميلادي، الذي يحتوي ردًا من أحد المسؤولين في أوكسيرينخوس ويدعى "Aurelius Mercurius" موجه للإستراتيجوس (حاكم الإقليم)، وذلك فيما يتعلق بطلب شراء عدد من البغال، وذلك لاستخدامها لصالح حكومة الإقليم، ومن ذلك استخدامها في عمليات النقل الخاص بالحكومة، حيث جاء الرد بأنه تم الشراء نظير ١٠ دراهمات فضية للبغل الواحد<sup>٢٤</sup>، وبالطبع تلك أسعار الشراء الخاصة بالحكومة البيزنطية، وفي الغالب كانت أسعار يغلب عليها الطابع الإلزامي الضرائبي، وبالتالي يرجح أن أسعار البيع العادية كانت تفوق ذلك بكثير.

وهو الأمر ذاته الذي تشير إليه مجموعة البرديات سابقة الذكر من مدينة بانوبولس المؤرخة بعام ٣٠٠م، التي احتوت على أحد الخطابات المرسلة من قبل أورليوس إسيديوروس "Aurelius Isidorus" إلى أبوليناريوس "Apolinarius" استراتيجوس بانوبولس، يتضح من خلاله أن تم استئجار أربعة بغال مع عربة وسائق، وقد تم دفع رواتب عسكرية نظير هذا الإيجار؛ قدرت بـ ٣٣ تالنت و ٥٠٠ دينار<sup>٢٥</sup> (Denarius)<sup>٢٦</sup>.

وفيما يتعلق بنسب استخدام الثيران في النقل بصفة عامة والنقل التجاري بصفة خاصة؛ فإن استخدامها في النقل التجاري كان يتم بشكل أقل، بالمقارنة مع الدواب الأخرى مثل دواب الحمير والإبل والبغال، وذلك نظرًا لبطنها وتأثرها بالظروف المناخية على الطرق التجارية، واحتياجها للكثير من الماء والطعام، وبالتالي فهي أكثر ملائمة للأعمال الزراعية بمختلف أنواعها، ومنها الحرث وتشغيل سواقي المياه، كما يتضح من أحد سجلات الحسابات الخاصة، الذي يعود للقرن الرابع الميلادي، من إقليم أوكسيرينخوس<sup>٢٧</sup>.

هذا علاوة على استخدام الخيول كأحد وسائل النقل في ذلك العصر، التي كان استخدامها يتم على نطاق ضيق؛ نظرًا لكثرة استخدامها في حلبات السباق<sup>٢٨</sup>، كما يظهر من إحدى البرديات التي تعود لنهاية القرن السادس أو بداية القرن السابع الميلادي، وهي عبارة عن حساب متعلق بالخيول، حيث تم استبدال عدد من الخيول عبر البيع والشراء، لتحل محل التي تم التخلص منها أو تلك التي نفقت، حيث ذكرت الوثيقة أن تلك الخيول كان يتم استخدامها في سباقات الخيل المحلية، وتم استيراد سلالات أجنبية من الخيول وخاصة من القسطنطينية<sup>٢٩</sup>.

## د. محمد مرسي عبدالله // وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

وبالإضافة إلى ذلك فبالرغم من استخدام الخيول في النقل، وخاصة في جر عربات النقل؛ إلا أنها هذا الاستخدام لم يكن على نفس القدر فيما يتعلق باستخدام دواب الحمير والبغال، ويعود ذلك لأمر عدة، منها: أن حمولتها أقل من نظيرتها من دواب النقل، علاوة على ارتفاع تكلفة شرائها وكذلك تكلفة العناية بها وبمعيشتها، مقارنة ببقية الدواب، ويشير إلى ذلك وثيقة تعود للقرن السادس أو السابع الميلادي، وهي ضمن سجلات عائلة أبيون من إقليم أوكسيرينخوس، وهي عبارة عن خطاب موجه من أحد العمال ويدعى ميناس Menas إلى سيده من أسرة أبيون ويدعى ثيودور Theodore يخبره من خلاله بالخيول المتوفرة داخل الضيعة، ويتضح من خلال الخطاب أن الخيول كان ينظر إليها في وجه العموم على أنها حيوانات للركوب والتسلية، وما تكون حالته ضعيفة أو متقدم في العمر يتم إحالته للخدمة في النقل أو الزراعة<sup>٣٠</sup>.

كذلك تشير وثيقة تعود لعام ٥٥٠م، وهي عبارة عن عقد لرعاية الخيول لأحد أفراد الطبقة الأرستقراطية، وهو بين كل من أوريليوس سيرينوس Aurelius Serenus المشرف على الإسطبل وبين فلافيوس سيرينوس Flavius Serenus المالك، وذلك لمدة عام، مقابل أجر قدره ٤.٥ صولد<sup>٣١</sup> "Solidus"<sup>٣٢</sup>.

وفي السياق ذاته تشير الوثيقة التي تعود لعام ٦١٠/٦١١م، إلى عقد بين كل من فلافيوس أبيون الصغير Flavius Apion وشخصي يدعى حنا John المسئول عن مضمار السباقات، من مدينة أوكسيرينخوس، ويخص العقد مسؤوليته عن توفير الحيوانات ومنها الخيول طوال العام، وذلك مقابل أجر قدره رطل واحد من الذهب (٧٢ صولد)<sup>٣٣</sup>.

وبالتالي كانت عملية استخدام الخيول في النقل التجاري غير اقتصادية مقارنة ببقية الدواب، وفي كثير من الأحيان كانت وسيلة للرفاهية بالنسبة للأثرياء، حتى أنهم كانوا يطلقون عليها أسماء خاصة، دليل على الاحترام والتقدير، ومن ذلك نجد أنه في أواخر القرن الثالث الميلادي امتلك أحد الأثرياء من "أرسينوي" "Arsinoite" (الفيوم) ويدعى أوريليوس أبيانوس Aurelius Appianus إسطبل من الخيول، استخدمها لأغراض عدة منها: نقل البضائع والضرائب الخاصة به، وكذلك في عملية إدارة الضيعة، والأهم من ذلك في ركوبها وفي سباقات الخيل بغرض التسلية<sup>٣٤</sup>.

وبالتالي فإن أكثر من امتلك الخيول وقام بتربيتها هم أفراد الطبقة الأرستقراطية، على الرغم من وجود إشارات لقيام الحكومة بتربية الخيول، وربما كان ذلك للخدمة العسكرية ونقل الضرائب وكذلك لسباقات الخيول، هذا علاوة على قيام الحكومة بفرض خدمات إلزامية على أفراد الطبقة الأرستقراطية، متعلقة بتوفير الخيول أو القيام بتربيتها لصالحها<sup>٣٥</sup>، كما يتضح من

## د. محمد مرسي عبدالله ————— وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

إحدى الوثائق التي يعود تاريخها لعام ٣٧٠م، وهي عبارة عن شكوى مقدمة للحكومة من أحد مربّي الخيول، نتيجة للخدمات الإلزامية التي أقيمت على عاتقه<sup>٣٦</sup>.

كذلك جاءت عربات النقل (Carriages) ضمن وسائل النقل البري للشحنات التجارية في ذلك الوقت، غير أن استخدامها لم يكن شائعاً؛ على نفس القدر في مقابل استخدام الدواب، ومن ثم فقد تم تخصيصها لحمل الشحنات ذات الأوزان الثقيلة، التي كان من الصعب أن تحملها ظهور الحيوانات، وبالتالي كان استخدامها في النقل يتم على نطاق ضيق<sup>٣٧</sup>.

ولعل أمر عدم التوسع في استخدام العربات في النقل التجاري بشكل كبير يرجع للعديد من الأسباب منها الاعتماد بشكل رئيسي على النقل المائي النهري في الداخل، خاصة بعد قيام الدواب بالمرحلة الأولى من النقل، والمتمثلة في نقل المحاصيل من الحقول والبضائع من المخازن إلى الموانئ ومحطات النقل النهريّة، هذا علاوة على بطء حركة العربات، وكذلك حاجتها للدواب وخاصة الثيران في عملية الجر، ولما كانت الدواب أقل تكلفة - نظراً لما يتطلبه صنع العربة من الأخشاب والحديد وهي مواد غالية الثمن، وكذلك الحاجة للمهارة والأدوات اللازمة لصنع أجزائها، وخاصة المحور والعجلات - وأسرع حركة، فكان الاعتماد عليها أكبر من الاعتماد على العربات في عمليات النقل التجاري، وذلك على الرغم من أن حمولة العربات كانت أكبر مقارنة بحمولة الدواب، حيث استخدمها كبار الملاك، وخاصة في النقل داخل الضياع؛ نظراً لسعتها الكبيرة، وبالتالي فإن تكلفة استخدام العربات في النقل كانت هي العائق الرئيس؛ ذلك أن الأمور كانت مهياًة لاستخدام العربات في النقل التجاري في مصر، عكس غيرها من بعض البلدان، وذلك فيما يتعلق بوجود الطرق الممهدة لذلك داخلياً، وخاصة على ضفاف الترع والقنوات المتصلة بنهر النيل، وكذلك عبر الطرق الصحراوية المؤدية للبحر الأحمر<sup>٣٨</sup>.

وبالتالي فإن الوثائق تشير لاستمرار استخدام العربات في النقل التجاري في مصر خلال الفترة من القرن الرابع وحتى القرن السابع الميلادي؛ وإن كان على نطاق ضيق بالمقارنة مع بقية الوسائل في النقل البري، وذلك من خلال ذكر سائقي تلك العربات وأجورهم، وكذلك ذكر العربات وصنعها أو شرائها أو تأجيرها<sup>٣٩</sup>.

ومن ذلك عقد إيجار من منطقة أفروديت Aphrodite<sup>٤٠</sup> مؤرخ بـ ٢٧ أبريل عام ٥٥٣م، وهو عقد مفصل متعلق بإيجار عربة لجمع المحصول من ثلاث مناطق، واحتوى العقد على وصف كامل للعربة، حيث ذكر أنها تحتوي على محور به عجلتان، ومغطى بهيكل من الحديد، عليه صندوق خشبي مغلف بالحديد، مع وجود مقعد للسائق، وعمود الجر المزود

## د. محمد مرسي عبدالله ===== وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

بالسلاسل، مع أحزمة وطوق لحيوان الجر، ويعد هذا وصفاً لما كانت عليه أحد نماذج عربات النقل التجاري في مصر خلال القرن السادس الميلادي<sup>٤١</sup>.

هذا وقد تم تصميم العربات بأحجام مختلفة، وكل حجم كان له سعة وعدد عجلات، وكذلك تم تصميمها لتناسب كل نوع من دواب النقل مثل البغال والثيران، ومن ثم ففي الغالب كان يؤخذ في الحسبان عند تصميم عربات النقل الحمولة التي ستقلها<sup>٤٢</sup>،

وعلى هذا فقد كان هناك عربات تحتوي على عجلتين وأخرى على أربعة عجلات، علاوة على التي تحتوي على اثني عشر عجلة، وخاصة التي تم استخدامها في نقل الشحنات من المحاجر إلى الموانئ أو أماكن البناء، وكذلك موانئ النقل داخل نهر النيل، ولذلك كان يتم قطع شحنات الأحجار بحيث تناسب مساحة التخزين داخل العربات، فتم قطع أحجار صغيرة لتناسب العربات الصغيرة، وأحجار وأعمدة كبيرة أو طويلة للعربات الكبيرة<sup>٤٣</sup>.

### أهم الطرق والمحطات التجارية البرية :-

هذا وكان يوجد في مصر خلال العصر البيزنطي شبكة من الطرق البرية المتنوعة، ما بين الطرق البرية الرئيسية منها والفرعية، وكان منها الذي يربط بين نهر النيل والمناطق المختلفة في وادي النيل وكذلك مناطق الأطراف وخاصة الواحات، ومن الطرق البرية أيضاً ما كان يربط بين البحر الأحمر ونهر النيل، وغير ذلك من الطرق البرية المتنوعة، هذا علاوة على المحطات التي أنشأت على تلك الطرق، وخاصة محطات الحراسة، وكذلك المحطات التي تم تخصيصها لتحصيل الرسوم المقررة على وسائل النقل والشحنات التجارية.

وعلى الرغم من أن عملية نقل الشحنات التجارية كانت تتم على نطاق واسع داخل الطرق النهرية والبحرية، وذلك لسرعة النقل وتنوعه، وأن هذا النوع كان ينصب على التجارة الخاصة بالأغنياء، على عكس الحال فيما يتعلق بنقل منتجات وبضائع طبقات العامة والفلاحين، التي تتركز داخل الطرق البرية؛ إلا أن تأثر الطرق النهرية والبحرية بالظروف المناخية، وعدم قدرة السفن على الإبحار عند زيادة الرياح، جعل الطرق البرية تشارك في النقل التجاري، إلى جوار الطرق النهرية والبحرية، وذلك على الرغم من تأثر هذا النوع من الطرق أيضاً بالظروف المناخية وقطاع الطرق<sup>٤٤</sup>.

ويشير إلى ذلك وثيقة تعود للقرن الرابع أو الخامس الميلادي، وهي عبارة عن خطاب تم تبادلته بين شخصين يتضح من المراسلات أنهما كانا يديران أملاك لأحد كبار الملاك، وفيها يأمر كاتب الخطاب المستلم بضرورة الإسراع في إرسال شحنة الأخشاب - ويقصد الخاصة

## د. محمد مرسي عبدالله // وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

بالإشعال والإنارة - ويستغل أن الطريق خالي ولا يوجد به أي عوائق<sup>٥</sup>، ومن ثم فإن حالة الطرق وما يتعلق بأمان السفر عليها كان أمراً يهتم به المسافرين عبرها، ويثير قلقهم أحياناً. وبالتالي فإن انخفاض تكاليف النقل عبر الطرق البرية، وكذلك استحوادها على الحلقة الأولى ضمن حلقات نقل البضائع إلى موانئ نهر النيل، وكذلك من وإلى موانئ البحر الأحمر والمتوسط وخاصة ميناء الإسكندرية؛ ساهم في دخولها المنافسة مع غيرها من الطرق النهرية والبحرية في نقل الشحنات التجارية، وخاصة في حالات الاستقرار الأمني<sup>٦</sup>.

هذا واهتمت الحكومة البيزنطية في مصر بالطرق البرية الداخلية، وأقامت على الطرق الرئيسية منها حاميات عسكرية، وكذلك مناطق مكوس على النقل التجاري ومرور الأفراد، هذا وكان هناك شبكة من الطرق البرية، منها ما كان على ضفاف الترع والقنوات، وكذلك الموجودة على نهر النيل وفروعه، وذلك لضمان سير حركة النقل بصفة عامة، ونقل البضائع بصفة خاصة، والأهم من ذلك تمهيد الطرق لضمان وصول الضرائب وشحنات القمح إلى العاصمة الإسكندرية؛ لنقلها إلى القسطنطينية<sup>٧</sup>.

وبالتالي فإن من أهم الطرق البرية في مصر في ذلك الوقت تلك التي كانت تربط نهر النيل بالبحر الأحمر، قاطعة الصحراء الشرقية بشكل عرضي ذهاباً وإياباً، حيث لعبت دوراً مهماً في التاريخ الاقتصادي لمصر، ويعود ذلك لمرور الشحنات التجارية، مثل الذهب والنحاس والأحجار الكريمة وغيرها من المعادن الأخرى، فضلاً عن كونها مسلكاً لعبور تجارة بلاد العرب والصومال والهند<sup>٨</sup>.

ومن ثم فمن أشهر الطرق البرية والمحطات الواقعة عليها الطريق الذي كان يستحوذ على جزء كبير من تجارة البحر الأحمر، وكان يمتد من منطقة ميوس هرموس "Myos Hormos" رأس أبو شعر قبلي"، ومنها إلى منطقة برنيقية "Berenice"، ثم يخترق الصحراء الشرقية نحو منطقة قفط "Coptos"، ومنها إلى محطة هيرموبولس (الأشمونين)، ثم أضيف إليه محطة ومدينة أنطونيوبولس (الشيخ عبادة)، وعلاوة على ذلك كان هناك الطريق البري الرابط بين مدخل مصر الشرقي حيث سيناء إلى موانئ نهر النيل<sup>٩</sup>.

هذا علاوة على الطرق البرية التي تمتد بطول مصر بالكامل، من البحر المتوسط وحتى "سبيني" "Syene" (أسوان)، التي اندثر العديد منها مع مرور الوقت بفضل السيول وفيضان النيل السنوي، ومن ذلك الطريق البري الرابط بين منف (ممفيس Memphis) وسبيني، على الجانب الغربي لنهر النيل، وكان يمر بعدد من المحطات من أشهرها محطة تاكونا "Tacona" بالقرب من أوكسيريخوس، بالإضافة إلى محطة أوكسيريخوس نفسها، كما يشير لذلك وثيقتان

## د. محمد مرسي عبدالله // وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

يعود تاريخهما للقرن الرابع الميلادي، ومتعلقتان بحسابات خاصة بهاتين المحطتين، وكذلك بالمدة الزمنية التي تقضيها القوافل التجارية داخل المحطتين، والرسوم المقررة على أفراد القوافل ودواب النقل، علاوة على البضائع المشحونة<sup>٥٠</sup>، وهو ذاته الذي تحويه وثيقة من إقليم أوكسيرينخوس وتعود للقرن الثالث أو الرابع، وبها أمر بتوريد أنواع من البضائع عبر الطريق البري، الذي يمر بالمدينة<sup>٥١</sup>.

وبالإضافة إلى ذلك تنوعت الطرق الرابطة بين مناطق الواحات ومناطق وادي النيل، ومن ذلك الطريق الرابط بين الواحات وإقليم أرسينوي (الفيوم)، وكذلك الطريق الرابط بين الواحات ومنطقة طيبة في الجنوب، علاوة على الطرق الرابطة بين الواحات الكبرى والصغرى وبين المراكز الواقعة بين منطقتي سييني (أسوان) وليكوبولس "Lykopolis" (أسيوط) في وادي النيل، ومنها الطرق الواصلة بين الواحات وكل من أبوللونوبولس ماجنا "Apollonopolis Magna" (إدفو) وهيرمونثيس "Hermonthis" (أرمنت) وليتوبولس "Latopolis" (إسنا)، وأخيراً الطرق الرابطة بين الواحات وكل من إقليم أوكسيرينخوس (البهنسا) وهيرموبولس (الأشمونين)<sup>٥٢</sup>، وتشير بعض الوثائق لتلك الطرق الرابطة بين الواحات وهذه الجهات، وذلك من خلال عقود شراء البضائع بين التجار، وكذلك بين الحكومة وقواتها العسكرية وبين التجار والأهالي<sup>٥٣</sup>.

هذا وتعددت المحطات على تلك الطرق التجارية البرية، وتنوعت أغراض إنشائها، مثل الحماية العسكرية، وجمع الرسوم، وأخيراً للراحة والتزود والمبيت، ومن ذلك نجد محطة هيرموبولس (الأشمونين)، التي تعد من أهم محطات المكوس الداخلية والحماية العسكرية، وذلك لموقعها الجغرافي بين طيبة ومصر الوسطى، علاوة على محطة الحماية العسكرية في منطقة ميوس هيرموس (رأس أبو شعر قبلي) لحماية القوافل التجارية، وكذلك محطة أنطونيوبولس (الشيخ عبادة) لجباية المكوس وكذلك الحراسة والتزود بالماء، بالإضافة لمحطة المكوس عند مدينة قفط، وأيضاً مركز مراقبة التجارة داخل إقليم طيبة في منطقة هيرمونثيس (أرمنت)<sup>٥٤</sup>.

وبالإضافة إلى ما سبق كان هناك محطة مرور للتجارة وتحصيل المكوس في مدينة بانوبولس (أخميم) على الطريق الشرقي لنهر النيل، كما يشير إلى ذلك أحد الحسابات الخاصة بتوريد السجاد لاثنتين من دور السادة داخل إقليم بانوبولس<sup>٥٥</sup>، هذا علاوة على محطة أوكسيرينخوس وبالقرب منها محطة تاكونا، ويمر بهما عدد من الطرق منها الرابط بين مصر الوسطى والواحات، وكذلك الرابط بين هذه المناطق وإقليم أرسينوي (الفيوم)، وأخيراً الطريق الرابط بين مصر الوسطى وإقليم طيبة<sup>٥٦</sup>.

## د. محمد مرسي عبدالله // وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

ومن محطات المكوس المهمة كانت محطة المكوس في سخيديا (كوم النشو شرق كفر الدوار)، بالقرب من مدينة الإسكندرية، وهي خاصة بالتجارة الداخلية القادمة من وإلى مدينة الإسكندرية، كذلك تم إنشاء محطة للمكوس في إقليم أرسينوي (الفيوم)، خاصة بالتجارة بين هذا الإقليم وبين إقليم الواحات، وكذلك إقليم مصر الوسطى، ويضاف إلى ذلك محطة المكوس داخل سيناء، والخاصة بالتجارة القادمة من بلاد الجزيرة العربية، والمتجهة ناحية نهر النيل<sup>٥٧</sup>.

### التنظيمات والرسوم المتعلقة بوسائل نقل الشحنات التجارية على الطرق البرية:-

وهكذا تنوعت وسائل نقل الشحنات التجارية على الطرق البرية، وكذلك تنوعت ملكيتها بين : ملكية الدولة، والأسر الإقطاعية، وكذلك الأفراد، وفي كثير من الأحيان كانت تستغل الدولة حق الالتزام وتقوم بفرض الخدمات الإلزامية على وسائل النقل ومالكيها والسائقين، وذلك لسد العجز الحاصل داخل صفوف أسطول النقل الخاص بها، وكذلك لضمان استمرار تدفق الضرائب وشحنات القمح والبضائع إلى معسكرات الجيش وإلى العاصمة.

وفيما يتعلق بتنظيم بيع وشراء دواب النقل والعربات فإن الدلائل تشير إلى احتمالية وجود أسواق منظمة خاصة ببيع الدواب ومنها دواب النقل، ولكنها لم تكن منتظمة مثلما هو الوضع في العصر الحالي، حيث اختلفت أماكن وأوقات إقامتها على المستويات المحلية والإقليمية، مثل التي كانت تقام في مدن أقاليم أرسينوي وأوكسيرينخوس وأنطونيوبولس (الشيخ عبادة) وكينوبولس Cynopolite (الشيخ فضل) وطيبة والواحات وغيرها، ومن المحتمل أنها كانت تقام بشكل سنوي، كما يشير إلى ذلك وثيقة من مدينة أنطونيوبولس (الشيخ عبادة)، التي يعود تاريخها للقرن السادس الميلادي<sup>٥٨</sup>، علاوة على ما تشير إليه إحدى الوثائق من وجود لسوق منظم بالقرب من منطقة السرابيوم Serapeum القديمة في إقليم أوكسيرينخوس<sup>٥٩</sup>، ولعل ما قام به دقلديانوس من تحديد الأسعار ومنها أسعار الدواب يشير إلى وجود عمل منظم لشراء وبيع تلك الدواب.

ومن الأمثلة على تجارة دواب النقل نجد عدد من الوثائق التي ترجع لأوائل القرن الرابع الميلادي والمتعلقة بتجارة عدد من دواب النقل في إقليم أوكسيرينخوس، وتشير إلى وجود تجارة منظمة لتلك الدواب ومنها دواب الحمير والخيول، كان أحد أطرافها هو أوريليوس أبولونيوس Aurelius Apollonius، الذي يرجح أنه كان أحد تجار الماشية والدواب؛ نظراً لتعدد ذكر اسمه في الوثائق المتعلقة بمثل هذا النوع من التجارة، ومن ذلك :-

#### د. محمد مرسي عبدالله ===== وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

وثيقة لعقد بيع حمار مؤرخة بـ ٢٧ مايو أو ١٤ يونيو عام ٣٠٥م، حيث باع أوريليوس حمار بورنزي اللون لصالح أحد القادة العسكريين ويدعى أوريليوس أربيستليس Aurelius Arpestles، وذلك نظير سعر بلغ ١٥ تالنت فضي<sup>٦٠</sup>.

وأيضاً وثيقة لعقد بيع أنثى الحمار مؤرخ بعام ٣١١م تم ذكر سوق بيع المواشي والدواب في مدينة كينوبولس (الشيخ فضل)، حيث قام أوريليوس كورنيليوس Aurelius Cornelius أحد مواطني قرية بيني Penne التابعة لإقليم هيراقليوبولس Herakleopolis - كانت منطقة تابعة لإقليم أرسينوي في ذلك الوقت، أما حالياً فهي مدينة إهناسيا التابعة لمحافظة بني سويف - ببيع أنثى الحمار لأوريليوس أبولونيوس من أوكسيرينخوس، وذلك داخل سوق مدينة كينوبولس (الشيخ فضل)، وذلك نظير مبلغ قدر بـ ١٠ تالنت فضي<sup>٦١</sup>، ومن ثم تشير الوثيقة لوجود سوق منظم داخل مدينة كينوبولس لبيع وشراء دواب النقل، ينتقل إليه التجار من البلدان المجاورة، ومنهم أوريليوس أبولونيوس، وهو من إقليم أوكسيرينخوس.

وكذلك وثيقة لعقد شراء حصان مؤرخة بـ ٢٣ يوليو عام ٣١٣م، اشترى من خلالها أوريليوس أبولونيوس حصاناً من النوع الكبادوكي - أي أن أصله من منطقة كبادوكيا في آسيا الصغرى - من شخص يدعى أوريليوس دومنوس Aurelius Domnus من سكان هيرموبولس (الأشمونين)، وذلك نظير مبلغ ٣٠ تالنت فضي<sup>٦٢</sup>.

هذا علاوة على وثيقة لعقد بيع حمار مؤرخة ببداية القرن الرابع الميلادي، وتنص أيضاً وبشكل واضح على مصطلح "السوق"، المكان الذي تم فيه البيع والشراء، حيث قام شخص يدعى أوريليوس أونوفريس بن أخيل Aurelius Onnophris son of Achilles، من قرية سينيليس Senilais، التابعة لإقليم هيرموبولس ببيع حماراً لأوريليوس أبولونيوس سابق الذكر من مدينة أوكسيرينخوس، حيث ذكر في عقد البيع على لسان أوريليوس أونوفريس "أقر بأنني بعث لك داخل سوق مدينة أوكسيرينخوس حمار ذكر كامل النمو فيراني اللون، بالسعر المتفق عليه بيننا وهو ١٢ تالنت فضي<sup>٦٣</sup>".

وكما سبق ذكره فيما يتعلق بشراء الجمال فقد اشترى أحد الجنود من منطقة تينثيرا (دندرة) جملاً من أحد سكان منطقة كيسييس عام ٣٠٢م مقابل ٩ تالنت فضي<sup>٦٤</sup>، كذلك تم شراء عدد من البغال في أواخر القرن الثالث الميلادي لصالح إستراتيجوس (حاكم) أوكسيرينخوس، مقابل ١٠ دراهمات لكل واحد<sup>٦٥</sup>.

ومن ذلك أيضاً الوثيقة المتعلقة بالمشاركة في تربية وبيع الجمال، التي تعود للقرن الرابع الميلادي، وهي عبارة عن عقد مشاركة في إسطنبول لتربية الجمال داخل إقليم أوكسيرينخوس بين

## د. محمد مرسي عبدالله ————— وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

كل من : أوريليوس بامي Aurelius Pamea، الذي تشارك مع أوريليوس أمونيانوس Aurelius Ammonianus في اسطبلًا لتربية وبيع الجمال - كان الأخير مستأجرًا له - حيث تعهد أوريليوس بامي بدفع مبلغ سنوي قدره ١٠٠٠٠ ميراد "Myriads"<sup>٦٦</sup> فضي<sup>٦٧</sup>.

وبالتالي فإن ما سبق عرضه يدعم وجهة النظر المتعلقة بوجود أسواق منظمة لتجارة الماشية والحيوانات، علاوة على ما يتعلق بفكرة انتقال التجار من أماكن إقامتهم للبيع والشراء داخل هذه الأسواق الموجودة في مدن أخرى مجاورة، ومن ثم كان من الراجح وجود سوق منتظمة داخل أقاليم مصر البيزنطية المختلفة، تتعقد في أوقات بعينها تختلف عن الأخرى، ويربط بينها شبكة من الطرق، وخاصة الطرق البرية، مهدت لنقل تلك الدواب والبضائع إلى هذه الأسواق.

وعلى هذا تنوعت وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية بين دواب وعربات النقل، وكذلك تنوعت ملكيتها - كما سبق ذكره - بين الإدارة البيزنطية في مصر، التي امتلكت مجموعات من دواب وعربات النقل، وكذلك استخدمت حق الإلزام في احتكار أو استئجار تلك الوسائل في أوقات كثيرة من العام، وخاصة في وقت نقل الضرائب والشحنات العسكرية الخاصة بها.

وفي المقابل امتلكت الأسر الأرستقراطية أصحاب الضياع أساطيل من تلك الدواب والعربات، كما يظهر من إحدى الوثائق التي تعود للقرن السادس الميلادي من إقليم هيرموبولس (الأشمونين) والمتعلقة بحائز ومستأجر أراضي زراعية، وربما كان يعمل متعهدًا لتأجير العمالة وكذلك الحيوانات، ومن ذلك تفيد الوثيقة أنه قام بتأجير عدد من الحيوانات التي يملكها مقابل ١٢ صولد، وكذلك قام بتأجير جملان مع سائقهما لمدة ١٢ يوم دون مقابل<sup>٦٨</sup>.

وعلاوة على ذلك فقد امتلك العامة بطبيعة الحال أنواع من دواب وعربات النقل، ولكن في درجة أقل بالمقارنة مع الحكومة والطبقات الأرستقراطية، وتشير بعض الأدلة على أن الحكومة كانت تقوم في بعض السنوات بفرض الخدمة على دواب العامة، وذلك لسد العجز الذي يحدث بين صفوف دواب النقل التابعة للحكومة والأسر الإقطاعية، وخاصة في أوقات نقل أونة القمح الأهلية والحربية والضرائب بصفة عامة، ففي كثير من الأحيان كان يتم تأجير دواب الحمير الخاصة بالعامة صالح الحكومة، وذلك لمهام النقل التجاري، وذلك كبديل عن واجبات النقل المقررة عليهم، ومن ذلك الوثيقة التي تعود لنهاية القرن الثالث الميلادي، والمتعلقة بعقد إيجار لحمير يملكها أحد العامة، كبديل عن واجبات النقل المقررة عليه، واشترط من خلال العقد إعادة الحمير بحالة جيدة، كما كانت عند تسليمها<sup>٦٩</sup>.

## د. محمد مرسي عبدالله // وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

ومن جهة أخرى كانت الحكومة البيزنطية في أحياناً كثيرة كانت تلقى بعبء شراء دواب النقل العام للشحنات التجارية على أهل القرى، وذلك ضمن الضرائب الإلزامية المقررة عليهم، حيث كان من المعتاد قيام الحكومة بفرض ضرائب على مالكي الحيوانات ومنها دواب النقل، مثل الإبل والحمير والخيول، وكانت تجمع أحياناً نقدًا وأحياناً أخرى عيناً<sup>٧٠</sup>.

ومن ذلك ما حدث خلال القرن الرابع الميلادي في قرية ثيادلфия Theadelphia، التابعة لإقليم أرسينوي (الفيوم)، عندما تقدم أوريليوس سكاؤون Aurelius Sakaon إلى فلافيوس أبيانوس Falavius Abinnaeus قائد القوات العسكرية في الإقليم؛ يشكو إليه المسئول عن جمع الضرائب، بعدما قام الأخير بفرض جمع ضريبة شحنة القمح على الملاك داخل قرية ثيادلфия عيناً من الحيوانات التي يملكونها<sup>٧١</sup>.

وكما هو الحال فيما يتعلق بفرض الضرائب الإلزامية على مالكي الدواب ومنها دواب النقل؛ قامت الحكومة في كثير من الأحيان في فرض الخدمة الإلزامية على عربات النقل، وكان يتم جمع تلك العربات للعمل في خدمات النقل الحكومي، كما يتضح من نص إحدى البرديات ضمن مجموعة عام ٣٠٠م من مدينة بانوبولس (أخميم)<sup>٧٢</sup>.

أما فيما يتعلق بالنقابات والتنظيمات المتعلقة بدواب وعربات النقل وسائقها؛ فمن الراجح أنه كان هناك نقابات ومنظمات خاصة ببائعي دواب النقل، وذلك مثل نقابات بائعي دواب الحمير والإبل، ومن ذلك ما تشير إليه إحدى الوثائق عن وجود نقابة خاصة ببائعي الحمير، ومن ذلك الوثيقة المؤرخة بعام ٣٠٦م، والمتعلقة بطلب مقدم من قبل أوريليوس أمونيوس Aurelius Ammonius رئيس نقابة بائعي الحمير لأوريليوس سيثيس Aurelius Seuthes لوجيستيس "Logistes"<sup>٧٣</sup> في إقليم أوكسيرينخوس<sup>٧٤</sup>، خاصة وأن دواب الحمير كانت هي الأكثر استخداماً في النقل، وكذلك كان سوق بيعها وشرائها هو الرائج داخل مصر في ذلك الوقت، وخاصة في مناطق مثل هيراقلوبوليس وكينوبولس (الشيخ فضل).

وكذلك انتظم سائقي دواب وعربات الحمل في نقابة أو رابطة خاصة بهم - كما كان الوضع عليه في مصر خلال العصر الروماني - وكان غالبية أفراد هذه النقابة من الطبقات الشعبية بطبيعة الحال، وكانوا يحتكمون لقوانين تم وضعها منذ عصر الرومان، حيث تم إخضاعهم لإشراف موظفي البلدية، ولذلك ارتبط العمل في هذه المهن بالوراثة وكذلك عن طريق خدمات الإلزام<sup>٧٥</sup>، ومن ثم فسائقي الدواب كانوا يعملون لصالح الحكومة وكذلك لصالح كبار الملاك والتجار، وذلك على دواب وعربات النقل المملوكة للحكومة أو التي تقوم باستئجارها أو تلك التي تستحوذ عليها بنظام الإلزام، وكذلك عملوا كسائقين على دواب وعربات

## د. محمد مرسي عبدالله **وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية**

النقل الخاصة بكبار الملاك، أو كسائقين لدواب هو يملكونها، وعلاوة على ذلك كان المزارعون يتولون قيادة دواب والنقل الخاصة بهم عند نقل البضائع، وخاصة عند قيامهم بتأدية الخدمة الإلزامية لصالح الحكومة.

وكما سبق ذكره عند الحديث عن أنواع وسائل النقل البري فقد تنوعت استخدامات دواب النقل ما بين نقل الشحنات التجارية الداخلية، سواء الخاصة بالعامّة من صغار الفلاحين وصغار الصناع والتجار، أو تلك الخاصة بكبار الملاك أصحاب الضياع، وكذلك الخاصة بالحكومة البيزنطية في مصر، وفي المقابل استخدمت دواب النقل في نقل الشحنات التجارية الخارجية من وإلى الموانئ الواقعة على البحر الأحمر والبحر المتوسط، وذلك للتجار والحكومة على حد سواء، وكما تنوعت الاستخدامات تنوعت كذلك الشحنات والبضائع والسلع المنقولة، ما بين الضرائب والشحنات الخاصة بالحكومة والقوات العسكرية البيزنطية في مصر، وكذلك المحاصيل والبضائع الخاصة بكبار الملاك، سواء تلك المنتجة داخل الضياع، أو التي يتم شراؤها لصالحهم، علاوة على الشحنات الخاصة بالتجار، وأخيراً في نقل محاصيل ومنتجات العامّة من صغار الزراع والصناع، وذلك للأسواق الداخلية والموانئ الواقعة على نهر النيل والبحر الأحمر والمتوسط.

هذا ويأتي من ضمن التنظيمات الخاصة بدواب وعربات النقل وسائقيها ما يتعلق بأجرة نقل الشحنات التجارية، وكذلك الضرائب المقررة على تلك الوسائل وملاكها وسائقيها، علاوة على المكوس المقررة على عبور الشحنات التجارية التي تحملها.

ففيما يتعلق بأجور وسائل النقل فمن المعروف أن تلك الأجور اختلفت بين الأجور الخاصة والأجور المرتبطة بأداء الخدمة لصالح الحكومة أو من قبلها، فعند نقل الشحنات الخاصة بالحكومة ستكون أجرة النقل أقل بالمقارنة مع أجرة نقل الشحنات الخاصة بكبار الملاك والتجار على سبيل المثال، وذلك فيما يتعلق بأجرة وسائل النقل وسائقيها على حد سواء، ومثال ذلك الوثيقة سالفة الذكر والمؤرخة بعام ٣٠٠م، وهي عبارة عن خطاباً تضمن إعلاناً تم تقديمه من قبل أورليوس إسيديوروس إلى أبوليناريوس استراتيجوس بانوبولس، وضح من خلاله أن قام باستئجار أربعة بغال مع عربية وسائق، وقد تم دفع رواتب عسكرية نظير هذا الإيجار؛ قدر بـ ٣٣ تالنت و ٥٠٠ دينار<sup>٧٦</sup>.

وفي بعض الأحيان كانت الحكومة تقوم بتحديد أجور النقل كما حدث في عصر الإمبراطور دقلديانوس؛ وذلك عندما أصدر الأخير قانون أو مرسوم تحديد الأسعار في عام ٣٠١م<sup>٧٧</sup>.

## د. محمد مرسي عبدالله // وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

حيث تضمن مرسوم دقلديانوس لتحديد الأسعار الصادر عام ٣٠١م أسعار نقل الشحنات التجارية من خلال دواب وعربات النقل والمكارية على النحو التالي<sup>٧٨</sup>:-

| م | نوع وسيلة النقل أو الشحنة        | مسافة النقل | سعر النقل |
|---|----------------------------------|-------------|-----------|
| ١ | عربة محملة بالشحنة               | لكل ميل     | ١٢ دينار  |
| ٢ | عربة حمولتها ١٢٠٠ رطل            | لكل ميل     | ٢٠ دينار  |
| ٣ | عربة حمولتها ٦٠٠ رطل             | لكل ميل     | ٨ دينار   |
| ٤ | حمل حمار                         | لكل ميل     | ٤ دينار   |
| ٥ | نقل حمولة من علف البيقة Vetch    | لكل ٢ رطل   | ٢ دينار   |
| ٦ | نقل حمولة من أعلاف التبن أو القش | لكل ٤ رطل   | ٢ دينار   |
| ٧ | نقل حمولة من الأعلاف الخضراء     | لكل ٦ رطل   | ١ دينار   |

ومن خلال الجدول السابق يتضح أن قيمة الرسوم ارتبطت بنوع الشحنة المنقولة في المقام الأول ثم بالمسافة المقطوعة وكذلك بنوع وسيلة النقل، وبالرغم من ذلك لم يستمر العمل بهذا القانون لفترات طويلة؛ حيث جرى تأجير وسائل النقل وفقاً لرغبة صاحب الدابة والسائق واختلفت من فترة لأخرى، حيث تم استئجار حمارين في نقل شحنة من الدريس من قرية إلى قرية أخرى، وكان الأجر دراخمة يومياً للحمار الواحد، في الوقت الذي حصل في السائق على دراخمة وخمسة أوبلات (Obel)<sup>٧٩</sup>، وفي الوقت الذي تقاضى فيه سائقي دواب النقل أجورهم بشكل نقدي؛ كما هو الحال عندما قامت فلافيا كيريا Flavia Kyria إحدى ملاك الأراضي داخل إقليم أوكسيرنيخوس بالدفع نقدي لعدد من سائق الحمير عام ٤٧٠م<sup>٨٠</sup>، كذلك كانوا في بعض الأحيان يتقاضون أجورهم بشكل عيني، وخاصة عندما يعملون لفترات دائمة تتراوح بين ٦ أشهر وعام، ففي القرن الرابع الميلادي تقاضى أحد السائقين من هيرموبولس (الأشمونين) ٢٢ أردب من القمح نظير مدة عمل قدرها ٦ أشهر، وكذلك تقاضى ثلاثة من سائقي الجمال بعد عملهم في النقل لمدة عام داخل ضيعة أبيون أجرة قدرها ٤.٥ صولد و ١١.٢٥ قيراط و ٤٨ أردب من القمح، في الوقت الذي تقاضى فيه أحد سائقي الحمير نصف صولد خلال القرن السابع الميلادي<sup>٨١</sup>.

هذا وقد تحمل المزارعون تكلفة نقل الحبوب إلى المخازن، وكذلك إلى الموانئ، في الوقت الذي تحملت فيه الحكومة في أغلب الأحيان تكلفة نقل الأنونة الأهلية والحربية والضرائب الأخرى إلى الإسكندرية، حيث كانت عملية نقل الأنونة إلى الإسكندرية عملية منظمة شاركت فيها نقابات النقل ومنها رابطة أصحاب دواب الحمل، ومن ثم فقد ارتبطت

## د. محمد مرسي عبدالله // وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

وسائل النقل عبر الطرق البرية بنقل تلك الأنونة، وذلك خلال المرحلة الأولى منها، والمتمثلة في نقل الحبوب من الأهراء الخاصة الداخلية في الأقاليم إلى سفن الشحن داخل نهر النيل، وعندما يتعذر نقلها عن طريق النيل يتم استخدام دواب وعربات النقل لنقلها من الأهراء الخاصة إلى الأهراء العامة في عواصم الأقاليم<sup>٨٢</sup>.

وتشير وثيقة يرجع تاريخها للقرن الرابع الميلادي إلى الضرائب التي تم فرضها على الأرض، والمختصة بدواب النقل مثل الحمير والبغال، التي تشارك في نقل الأنونة إلى العاصمة، والوثيقة عبارة عن التماس مقدم إلى فالريوس دويسقوريديس Valerius Dioscurides لوجيستيس أوكسيرينخوس من أوريليوس ديوسقوروس Aurelius Dioscorus مدير الممتلكات الحكومية داخل الإقليم، الذي تم تعيينه كمقاوم ومشرف على جمع ونقل الأنونة، يطلب منه إجبار بعض سائقي الحمير، الذين تهربوا من أداء خدمة النقل، على القيام بذلك؛ وإلا فإنه لن يستطيع الوفاء بالعقد السنوي المتعلق بنقل الأنونة<sup>٨٣</sup>.

ومن ثم فقد فرضت الحكومة البيزنطية الخدمات الإلزامية على دواب وسائقي النقل البري، هذا علاوة على الضرائب والرسوم (المكوس) المقررة على وسائل النقل والسلع والشحنات المنقولة، فقد تم تحصيل تلك الرسوم من قبل الموظفين الذين تم تعيينهم من قبل الإدارة البيزنطية، ومنهم الموظف الملقب بـ "الأبارك" "Abarch"<sup>٨٤</sup>، وتتنوع تلك الرسوم والضرائب ما بين المكوس التي كانت تتراوح ما بين ٢ : ٣% من قيمة الشحنات التجارية وكذلك الضرائب التي يتم جمعها لصالح حراسة الطرق التجارية، وكذلك لصالح كل من المراقبين والحراس داخل محطات المكوس وموظفي البنوك وفاحصي ومقديري الضرائب والوسطاء وكاتب الإيصالات، علاوة على رسم الإيصالات نفسها، وكذلك رسوم تخزين الشحنات للمبيت داخل محطات المكوس<sup>٨٥</sup>.

ومن ذلك ما يشير إليه حساب محطتي المكوس في أوكسيرينخوس والمدينة التابعة لها تاكونا، من الرسوم المقررة على أفراد القوافل ودواب النقل، علاوة على البضائع المشحونة خلال القرن الرابع الميلادي<sup>٨٦</sup>.

### الخاتمة :-

من خلال التعرض بالبحث لموضوع وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية يتضح عدة نتائج، منها :

## د. محمد مرسي عبدالله **وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية**

- أهمية وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية، والمتمثلة في دواب وعربات النقل في مصر خلال العصر البيزنطي، حيث شاركت تلك الوسائل وسائقها في خدمة النقل البري جنباً إلى جنب مع وسائل النقل نهري والبحري.
- تنوعت وسائل النقل البري التجاري بين الدواب ومنها: الحمير والبغال والجمال والثيران، وكذلك عربات النقل التي تجرها تلك الدواب، وكان منها العربات الصغيرة ذات العجلتين، أو العربات الكبيرة متعددة العجلات، التي قد تصل في بعض الأحيان إلى ١٢ عجلة.
- اختلفت قدرات الحمل لوسائل النقل البري التجاري، فجاءت عربات النقل في المقدمة من حيث سعة الحمل، حيث كان يتم تجهيز الحمولة على حسب قدرة كل عربة، ومثال ذلك تقطيع الأحجار على حسب ساعات العربات الصغير والكبير، وتأتي الجمال في المرتبة الثانية من حيث القدرة على الحمل ويليهما الثيران والبغال ثم الحمير والخيول.
- وعلى الرغم من اختلاف قدرة الحمل لوسائل النقل البري، وأن العربات والجمال يأتون في المقدمة من ذلك؛ إلا أن دواب الحمير جاءت في المقدمة من حيث الانتشار والاستخدام، ويرجع ذلك لعدة أمور، منها توفر دواب الحمير في الأسواق المصرية، وكذلك قلة تكاليفها بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، وذلك من حيث أسعار شرائها وكذلك تكلفة معيشتها، ومن ثم فقد تم تفضيلها على بقية وسائل النقل البري، وخاصة على الطرق البرية الزراعية، ليأتي من بعدها من حيث الاستخدام دواب الجمال، التي تميزت بالحمل الثقيل، وكذلك بفعاليتها على طرق النقل الصحراوية، ولتحملها طبيعة تلك الطرق المتمثلة في نقص الطعام والشراب، ثم يليها البغال ثم الثيران ثم عربات النقل وأخيراً الخيول، التي كان استخدامها في النقل التجاري يتم على نطاق ضيق؛ وذلك لكون أن من اقتناها وقام بتربيتها في الغالب هم أصحاب الضياع، ومن ثم فإن أكثر استخدامها كان بغرض التسلية.
- تباينت أسعار وسائل النقل البري، ففي الوقت الذي كان فيه الحمار هو الأدنى سعراً بينها، ويليه البغال ثم الثيران؛ كانت الخيول هي الأعلى سعراً من حيث الشراء، يليه عربات النقل ثم الجمال.
- كان من الراجح أنه تم تنظيم أسواق لبيع وشراء دواب النقل، وإن لم تكن بصفة دورية، لها أيام محددة، كالأسواق الأسبوعية أو الشهرية، وفي الغالب كانت تتم بشكل سنوي، ومن أشهر هذه الأسواق تلك التي كانت موجودة في منطقة هيراقليوبولس في إقليم أرسينوي وكذلك في منطقة كينوبولس (الشيخ فضل).

## د. محمد مرسي عبدالله **وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية**

- تنوعت ملكية وسائل النقل البري ما بين ملكية الحكومة البيزنطية في مصر، وكذلك ملكية كبار الملاك أصحاب الضياع، علاوة على أن بعضها كان يملكه الأهالي من العوام، وأخيراً ما كان تابعاً لرابطة سائقي دواب النقل (المكارية).
- قامت الحكومة البيزنطية في كثير من الأحيان بتأجير وسائل النقل البري التابعة لها لصالح الأهالي مقابل رسوم معينة، وفي الوقت نفسه كان تفرض الخدمات الإلزامية على وسائل النقل البري وأصحابها وسائقيها، فكانت تستولي على دواب وعربات النقل وتسخرها في الخدمة الإلزامية بأجر أو بدون مقابل، وهو الحال نفسه الذي انطبق على سائق دواب الحمل، بل كان هناك من الضرائب الإلزامية المتمثلة في تسخير الأهالي إن اقتضت الحاجة للعمل كسائقي دواب، وهو ما اعتبره الأهالي من المهن الوضيعة، وسعوا للتخلص منه بشتى الطرق.
- تمثلت النسبة الأكبر من وسائل النقل البري في ملكية أصحاب الضياع، الذين قاموا باقتنائها وتربيتها، وذلك لاستخدامها في النقل داخل الضياع، وكذلك لنقل المحاصيل والبضائع من وإلى الضياع، وكذلك إلى الموانئ والأسواق.
- تعددت الطرق البرية التي سلكتها وسائل نقل الشحنات التجارية، ويأتي على رأسها تلك الطرق التي تربط بين موانئ البحر الأحمر وموانئ نهر النيل، وأيضاً تلك التي تربط بين الواحات وأقاليم مصر من أرسينوي شمالاً حتى طيبة وسيني (أسوان) جنوباً، علاوة على الطرق الطولية من الإسكندرية شمالاً إلى سيني (أسوان) على ضفتي نهر النيل الشرقية والغربية، وكذلك الطرق البرية الداخلية على ضفاف الترعرع والقنوات، وفي الوقت نفسه تعددت المحطات الواقعة على تلك الطرق، وتعددت مهامها ما بين : الحراسة وجمع الضرائب والمكوس، وكذلك للمبيت والراحة.
- على الرغم من استحواد النقل النهري على غالبية عمليات النقل ومنها النقل التجاري؛ إلا أن النقل التجاري البري عن طريق الدواب والعربات كان له الدور الأكبر خلال المرحلة الأولى من نقل السلع والبضائع، وذلك من أماكن إنتاجها إلى المخازن الخاصة، وكذلك إلى الموانئ على نهر النيل، بل وفي بعض الأحيان عندما كان يتعذر فيها نقل البضائع من المخازن الخاصة إلى المخازن العامة عبر نهر النيل؛ كانت وسائل النقل البري تعوض ذلك وتقوم بهذا الدور من النقل التجاري.
- وكذلك كانت وسائل النقل التجاري البري تشارك في نقل البضائع الواردة من الخارج عن طريق موانئ البحر الأحمر والبحر المتوسط، وذلك لنقلها موانئ نهر النيل أو إلى الأسواق المحلية مباشرة.

## د. محمد مرسي عبدالله ===== وسائل نقل الشحنات التجارية عبر الطرق البرية

- ارتبط بوسائل النقل البري وجود عدة تنظيمات متمثلة في نقابة أو رابطة سائقي دواب الحمل، وكذلك نقابة بائعي تلك الدواب.
- جاء ضمن التنظيمات المتعلقة بوسائل النقل البري والشحنات التجارية الأجر الخاصة بعملية النقل، التي اختلفت من حيث نوع وسيلة النقل، وكذلك نوع الشحنة التجارية وحجمها ووزنها، علاوة على مسافة النقل، وكذلك اختلفت تلك الأجر من وقت لآخر، ففي الوقت الذي حدد فيه الإمبراطور دقلديانوس هذه الأجر مع بداية القرن الرابع؛ لم يستمر العمل بذلك وأصبح تحديد الأجر يعود لصاحب وسيلة النقل وكذلك للسائقين (المكارية)، الذين بدورهم اختلفت أجورهم خلال تلك الفترة، وتنوعت بين الأجر النقدية والعينية، وبالإضافة لأجر النقل كان هناك الضرائب والرسوم (المكوس) التي فرضت على وسائل النقل البري وكذلك على الشحنات التجارية، وكان مقدارها يتراوح من ٢ : ٣ % من قيمة الشحنة، وتم جمعها داخل محطات المكوس، التي انتشرت على الطرق التجارية البرية، وذلك من خلال الموظفين الذين عينتهم الإدارة لهذا الغرض.



شكل رقم (١) أشهر المدن والطرق البرية في مصر خلال العصر الروماني حتى عام ٦٤٢م<sup>٨٧</sup>.

## هوامش البحث :

<sup>1</sup> هويدا سيد علي، نهر النيل ودوره في الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية ٢٨٤-٦٤١م، مجلة المؤرخ العربي، اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة، عدد ٢٦، ٢٠١٨، ص ٢٢.

<sup>2</sup> زبيدة محمد عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، دار الأمين للنشر والتوزيع، القاهرة، الطبعة الأولى ١٩٩٤، ص ١٤٤.

<sup>3</sup> A. Johnson, Roman Egypt to the reign of Diocletian, in *An economic survey of ancient Rome, vol.2*, ed. T. Frank, (Pageant Books, INC., New Jersey, 1959), p.403.

<sup>4</sup> R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, Princeton University press, (Princeton 1966), pp.38-39.

<sup>٥</sup> الدراخمة : هي عملة قديمة صنعت من الفضة منذ عصر البطالمة، وكانت هي وحدة العملة الرئيسية في مصر منذ ذلك العصر، وقد انخفضت قيمتها في أواخر عصر البطالمة، ومع ذلك ظلت مستخدمة في مصر خلال العصر الروماني، حيث وجد منها وحدة جديدة سميت بالنترا دراخمة أي ذات الأربع دراخمات، وقد ظهرت أيضًا الدراخمة البرونزية، التي يبدو أنها مرادفًا لعملة أصغر، وقد استخدمت الدراخمة أيضًا كوحدة ميزان، تساوي ٣.٥ جرام، هذا وقد انخفضت قيمة الدراخمة وقوتها الشرائية مع نهاية القرن الثالث الميلادي وبداية القرن الرابع الميلادي:

C.F: L. West & A. Johnson, Currency in Roman and Byzantine Egypt, (Amsterdam 1967), pp.32-42;

زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٩١-١٩٢؛ رأفت عبدالحمد وطارق منصور، مصر في العصر البيزنطي ٢٨٤ - ٦٤١، دار مصر العربية، القاهرة ٢٠٠١، ص ٣٣٥.

<sup>٦</sup> التالنت : هو أحد العملات المستخدمة في مصر خلال العصر البيزنطي، وكانت تساوي ٦٠٠٠ دراخمة :

C.F: L. West & A. Johnson, Currency in Roman and Byzantine Egypt, p.65;

رأفت عبدالحمد وطارق منصور، مصر في العصر البيزنطي ٢٨٤ - ٦٤١، ص ٣٣٥.  
<sup>٧</sup> منيرة محمد الهمشري، النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس (٢٨٤ - ٣٠٥م)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٩، ص ١٦٥-١٦٧.

<sup>8</sup> R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, pp. 39-40, 50, 89, 146, 173.

<sup>9</sup> P. Oxy. Vol. LV, No.3788 (Official Letter, 17 April 309 AD.).

<sup>10</sup> P. Oxy. Vol. XVI, No.1953 (Order for payment for transport, 419 AD.).

<sup>11</sup> A. Johnson, Roman Egypt to the reign of Diocletian, in *An economic survey of ancient Rome*, ed. T. Frank, (Pageant Books, INC., New Jersey, 1959), pp. 263, 274, 631-632.

<sup>12</sup> P. Grenf. Vol.II, No. LXXIV (Sale of a camel, 302 AD.).

<sup>13</sup> CPR (*Corpus Papyrorum Raineri*) vol.VIII, No.50 (transport from a village to the city); P. Oxy. Vol. XVI, No.1953 (order for payment for transport, 419 AD.) & P. Oxy. Vol. XIV, No.1652 (Accounts of transport, Third century).

<sup>14</sup> P. Sakaon, no.22 (Receipts for various taxes, 5-12 Sep. 324 AD.); PSI (*Papiri greci e latini*) Vol.IX, No.1037.

<sup>١٥</sup> الأثونة العسكرية، هي ضرائب إضافية عبارة عن حصص تم تخصيصها للجنود ومسؤولي الإمبراطور، وكان يتم تحصيلها عينًا أحيانًا، وذلك من القمح والنبيد والزيت واللحم وغيرها، واستمر ذلك حتى القرن الخامس الميلادي؛ حيث أصبحت تحصل بشكل نقدي غالبًا، وقد اختلفت قيمتها النقدية، ولكنه من الراجح أنها كانت تقدر بـ ٤ صولدي في عصر الإمبراطور جستنيان (٥٢٧-٥٦٥م) :

C.F: L. Nicholson, The Oxford dictionary of late Antiquity, vol.1, (Oxford 2018), pp.79-80;

هويدا سيد، النظام الضرائبي في مصر البيزنطي، مجلة التاريخ والمستقبل، عدد يناير ٢٠١٧، ص ١٢٤-١٢٦.  
<sup>١٦</sup> الإستراتيجوس، هو مصطلح قديم لنوع من القادة العسكريين، وفي مصر خلال العصر البيزنطي كان هو المسئول الأول عن الإقليم (المقاطعة)، وجمع بين الصلاحيات العسكرية والمدنية والمالية، وخلال القرن السابع الميلادي كان أصحاب هذه الوظيفة شخصيات سياسية مهمة:

- C.F: L. Nicholson, The Oxford dictionary of late Antiquity, vol.1, p.1420.  
١٧ الأردب، وحدة قياس متغيرة الحجم، تم استخدامها في مصر لقياس البضائع والمحاصيل الجافة مثل القمح والبنور وغيرها، وكانت تساوي تقريباً ٣٨ لتر (١.٣٤ قدم مكعب):
- C.F: L. Nicholson, The Oxford dictionary of late Antiquity, vol.1, p.149;  
رأفت عبدالحميد وطارق منصور، مصر في العصر البيزنطي ٢٨٤ – ٦٤١، ص ٣٣٥.
- <sup>18</sup>P. Oxy. Vol. XXXVI, No.2766 (Declaration by Epimeletes. 305 AD.).
- <sup>19</sup>P. Lond. Vol.5, No. 1654 (4<sup>th</sup> Century).
- <sup>20</sup> أسرة أبيون الإقطاعية Apion family and estates، أحد أهم ملاك الأرض في مصر في العصور الوسطى – أي منذ العصر الروماني وطوال العصر البيزنطي وخلال بداية العصر الإسلامي – في أوكسيرينخوس وما حولها من أراضي، حيث كانوا هم ملاك الأراضي الرئيسيين في تلك المناطق، وأصبحوا مع منتصف القرن الخامس الميلادي أعضاء في مجلس مدينة أوكسيرينخوس، المشرف على الأملاك الإمبراطورية، ثم ازدادت أملاكهم ونفوذهم السياسي، حتى اكتسب أفراد الأسرة بحلول عهد الإمبراطور جستنيان عضوية مجلس السناتو، وتقلدوا مناصب رفيعة داخل القسطنطينية، الأمر الذي زاد من أملاكها داخل الريف والمدينة على حد سواء، كما كان في الإسكندرية، وخلال النصف الثاني من القرن السادس الميلادي بدأ نفوذهم يتركز داخل مصر، وخلال القرن السابع أخذ ذكر العائلة يتلاشى من السجلات التاريخية:
- C.F: L. Nicholson, The Oxford dictionary of late Antiquity, vol.1, pp.94-95.
- <sup>21</sup>SB (Sammelbuch Griechischer Urkunden aus Ägypten), Vol. VII. Nos. 9209, 9410, 9411 (Third Century); P.Mich. Vol. XI, NO. 620 (Third Century); P. Lips. No. 97 (338 AD.); S.P.P (Studien zur Palaeographie und Papyruskunde.), Vol. XX, No. 85 (Fourth Century).
- <sup>22</sup>P. Panop. II, No. XI, 292-300 (300 AD.).
- <sup>23</sup>P. Oxy. Vol. XVI, No. 1919 (Account of Payments, 7<sup>th</sup> Cent.).
- <sup>24</sup>P. Oxy. Vol. XIX, No. 2228 (Copies of the Correspondence of A Straregus, Late 3<sup>rd</sup> Cent.).
- <sup>25</sup> الدينار، هو فئة من العملات المعدنية الرومانية، كان يزن من الناحية النظرية ١/٢٧ رطل روماني أو حوالي ٤.٥ جرام، (٠.١٥ أوقية)، وأخذت قيمته في التدهور خلال القرن الثاني الميلادي، وعلى الرغم من توقف إصداره خلال عهد دقلديانوس عام ٢٩٤م؛ إلا أنه ظل يستخدم كوحدة حسابية للتسعير وليس للتحويل، إلى حد كبير، حيث كان يتم الدفع بعملات أخرى؛ كما هو الحال بعد إعلان دقلديانوس للحد الأقصى لأسعار السلع والخدمات عام ٣٠١م:
- C.F: L. Nicholson, The Oxford dictionary of late Antiquity, vol.1, p.473;  
رأفت عبدالحميد وطارق منصور، مصر في العصر البيزنطي ٢٨٤ – ٦٤١، ص ٣٣٦.
- <sup>26</sup>P. Panop. II, No. XI, 301-304 (300 AD.).
- <sup>27</sup>P. Oxy. Vol. XLIX, No. 3511 (Private Account, Earlier 4<sup>th</sup> Cent.).
- <sup>28</sup>R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, p.40.
- <sup>29</sup>P. Oxy. Vol. VI, No.922 (Accounts of Horses, Late Sixth or early Seventh century).
- <sup>30</sup>P. Oxy. Vol. XVI, No.1858 (Letter from Menas to Theodore, Six or Seventh Century).
- <sup>31</sup> الصولد، وحدة نقدية من معدن الذهب، وكانت هي وحدة النقد القياسية منذ عام ٣٢٤ في عهد الإمبراطور قسطنطين الأول، وكان وزنها حوالي ٤.٥٥ جرام (١/٢٧ رطل روماني)، وأصبح يساوي ٢٤ قيراط في عهد الإمبراطور جستنيان:
- C.F: L. Nicholson, The Oxford dictionary of late Antiquity, vol.1, pp.1402-1403;  
رأفت عبدالحميد وطارق منصور، مصر في العصر البيزنطي ٢٨٤ – ٦٤١، ص ٣٣٦.
- <sup>32</sup>P. Oxy. Vol. I, No.CXL (Contract with a Horse-Trainer, 550 AD.).
- <sup>33</sup>P. Oxy. Vol. I, No.CXXXVIII (Contract for the Charge of a Stable, 610-11 AD.).
- <sup>34</sup>D. W. Rathbone, Economic Rationalism and Rural Society in Third Century A.D. Egypt (Cambridge, 1991), PP.270-272.
- <sup>35</sup>J. Humphrey, Roman Circuses: Arenas for Chariot Racing (London, 1986), pp. 505–520.

- <sup>36</sup>P. Oxy. Vol. XVII, No.2110 (Letter from Menas to Theodore, 370 AD.).
- <sup>37</sup>R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, p38; A. Ch. Johnson & L. C. West, Byzantine Egypt : Economic Studies, p.157.
- <sup>38</sup>R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, p38;  
هويدا سيد علي، نهر النيل ودوره في الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ٢٢: صبري أبو الخير سليم، تاريخ مصر في العصر البيزنطي، (عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة ٢٠٠١)، ص ١١٧.
- <sup>39</sup>P. Apoll. Vol. 98, No.12 & Vol. 99, No.4; P. Lond. Vol.1698, No. 6 (Mid-Sixth Century); P. Cair. Masp. Vol.III, No.67279 (570 AD.) & No.67303 (553 AD.).  
<sup>٤٠</sup> أفروديت (Aphrodite) هي مدينة في وسط مصر، تقع على الشاطئ الغربي لنهر النيل، كانت مصدرًا للعديد من مجموعات البردي اليونانية والقبطية.
- C.F: L. Nicholson, The Oxford dictionary of late Antiquity, vol.1, p.93.
- <sup>41</sup>P. Cair. Masp. Vol.III, No.67303 (27 April. 553 AD.).
- <sup>42</sup>B.G.U, Vol. III, No.814; P. Cair. Masp. Vol.III, No.67303 (27 April. 553 AD.).
- <sup>43</sup>P. Oxy. Vol. XXXI, No.2581 (List of Buildings and Materials, Third Century AD.).
- <sup>44</sup>R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, pp.145-146;  
زبيدة محمد عطا، إقليم المنيا في العصر البيزنطي غي ضوء أوراق البردي، (الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٨٢)، ص ٦٤.
- <sup>45</sup>P. Haun. Vol. II, No. 19 (Private Letter, IV or V Cent.).
- <sup>46</sup>R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, p.146.  
<sup>٤٧</sup> زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٤٨.
- <sup>48</sup>R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, pp.34-35, 38.  
<sup>٤٩</sup> زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٤٨-١٤٩.
- <sup>50</sup>P. Oxy. Vol. LX, No.4087 (Mansio Accounts: Tacona and Oxyrhynchus, 310-334 AD.) & No.4088 (Mansio Accounts: Tacona and Oxyrhynchus, 347-350 AD.).
- <sup>51</sup>P. Oxy. Vol. XXXI, No.2577 (Order from Strategus, Third or Fourth Cent.).
- <sup>52</sup>R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, p.146.
- <sup>53</sup>P. Grenf. Vol.II, No. LXXIV (Sale of a camel, 302 AD.) & No. LXXV (Receipt for wages of a nurse, 305 AD.) & No. LXXVII (Letter, Third or Fourth Cent.); P. Oxy. Vol. XLI, No.2983 & 2984 (Letters of Harpalus to Heras, Late Third Cent.).  
<sup>٥٤</sup> زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٤٤-١٤٥.
- <sup>55</sup>P. Panop. II, No. X, 262-263 (298 AD.).
- <sup>56</sup>P. Oxy. Vol. XL, No.4087 (Mansio Accounts: Tacona and Oxyrhynchus, 310-334 AD.) & No.4088 (Mansio Accounts: Tacona and Oxyrhynchus, 347-350 AD.).  
<sup>٥٧</sup> زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٤٥.
- <sup>58</sup>P. Cair. Masp. Vol.I, No.67002 (Requête du village d' Aphroditè an due de Thébaüde El. Marianos. 567 AD.)
- <sup>59</sup>SB (Sammelbuch Griechischer Urkunden aus Ägypten), Vol. XVI. No.12695.
- <sup>60</sup>P. Oxy. Vol. XLIII, No.4143 (A Sale of A Donkey, 27 May or 14 June 305 AD.).
- <sup>61</sup>P.Corn. Vol. I, No. 13 (Sale of A Female Ass, 311 AD.);  
وهي تتشابه مع الوثيقة الموجودة في مجموعة برديات أوكسيرينخوس في الجزء الرابع عشر تحت رقم ١٧٠٨، وذلك لأنها بين نفس الطرفين، ومؤرخة بعام ٣١١م؛ مع اختلاف في أنها تتحدث عن بيع حمار ذكر وبسعر مختلف يقدر بـ ١٠ تالنت و ٤٠٠٠ دراخمة، ويرجح أن موضوع الوثيقتان واحد لأن عقد البيع تم في نفس السوق وبين نفس الأطراف.
- C.F: P. Oxy. Vol. XIV, No.1708 (Sale of an Ass, 311 AD.).
- <sup>62</sup>P. Oxy. Vol. XLIII, No.4144 (Sale of A Horse, 143 July 313 AD.).
- <sup>63</sup>P. Oxy. Vol. XLIII, No.4145 (A Sale of A Donkey, Early Fourth Century AD.).

- <sup>64</sup>P. Grenf. Vol.II, No. LXXIV (Sale of a camel, 302 AD.).
- <sup>65</sup>P. Oxy. Vol. XIX, No. 2228 (Copies of the Correspondence of A Straregus, Late 3<sup>rd</sup> Cent.).  
<sup>٦٦</sup>الميراد، وحدة نقدية من الفضة أو البرونز، وقد شاع استخدامها منذ القرن الرابع الميلادي، وخاصة عقب تدهور قيمة الدينار، وهو يساوي ١٠٠٠ دينار، أنظر: زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٩٣.
- <sup>67</sup>P. Oxy. Vol. X, No. 1280 (Partnership in a Lease, Fourth Century.).
- <sup>68</sup>P. Lond. Vol. 5, No. 1796 (6<sup>th</sup> Century A.D.).
- <sup>69</sup>P. Oslo. Vol. 3, No. 135 (Contract concerning Lease of Donkeys and Performance of Transportation Duties by a Substitute, Between 286 and 293 A.D.).
- <sup>70</sup>A. Ch. Johnson & L. C. West, Byzantine Egypt : Economic Studies, Princeton University Press, Princeton 1949, p.157; J. G. Milne, History of Egypt under Roman Rule, (London, 1928), p.121.
- <sup>71</sup>P. Abinn. (The Abinnaeus archive), No.44 (4<sup>th</sup> Cent.).
- <sup>72</sup>P. Panop. II, No.VI, 153-155 (300 AD.).  
<sup>٧٣</sup>اللوجيستيس : هي وظيفة كان لها صلاحيات ومسؤوليات مالية داخل الإقليم، منها مراقبة الأسواق، ومن ثم يعد اللوجيستيس ممثلًا للسلطة المركزية، وكان أول ذكر لها عام ٣٠٤م خلال عصر الإمبراطور دقلديانوس (٢٨٤ - ٣٠٥م)، وبعد ذلك أصبح اللوجيستيس حاكمًا مدنيًا يتمت بنفوذ في الأقاليم والمدن على حد سواء، وبنهاية القرن الرابع الميلادي حل محل هذه الوظيفة ووظيفة الديفينسور Defensor، راجع، منيرة محمد الهمشري، النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس (٢٨٤ - ٣٠٥م)، ص ١٠٣؛ مراد كامل، حضارة مصر في العصر القبطي، دار العلم العربي، القاهرة (د.ت)، ص ١٨.
- <sup>74</sup>P. Oxy. Vol. LIV, No.3728 (Application to the Logistes, Feb. / Mar. 306 AD.).  
<sup>٧٥</sup>زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٤٤.
- <sup>76</sup>P. Panop. II, No. XI, 301-304 (300 AD.).  
<sup>٧٧</sup>زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٤٩.
- <sup>78</sup>Edictum Diocletiani de pretiisrerum venalium, No. XVII, 1, ed. by Th. Mommsen, Walter de Gruyter, Berlin, 1893), p.34.
- <sup>٧٩</sup>الأوبول، وحدة نقدية معدنية من الفضة كانت متداولة في مصر خلال القرون الثلاثة الأولى، وظل استخدامها في مصر خلال العصر البيزنطي، وكانت قيمتها سدس دراخمة :  
زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٩٢؛ رأفت عبد الحميد وطارق منصور، مصر في العصر البيزنطي ٢٨٤ - ٦٤١م، ص ٣٣٥.
- <sup>80</sup>G. Ruffini, Social Networks in Byzantine Egypt, (Cambridge University press 2008), p.44.  
<sup>٨١</sup>زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٤٩.
- <sup>82</sup>A. Ch. Johnson, Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, (Oxford University press, 1937), pp.42-46;  
زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٥٢-١٥٣.
- <sup>83</sup>P. Oxy. Vol. VI, No.900 (A Petition to A Logistes, 322 AD.)  
<sup>٨٤</sup>حيث تولى إدارة المكوس موظف يلقب بـ "الأبارك" "Abarch"، وكان لكل إقليم الأبارك الخاص به، مثل إقليم طيبة وأنطونوبولس (الشيخ عبادة)؛ وكان الأبارك مسؤولًا عن المكوس الداخلية والخارجية ويشرف على التجارة الداخلية بين الأقاليم، وخاصة بين الإسكندرية وسائر الأقاليم الأخرى، راجع: زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٤٦.
- <sup>٨٥</sup>زبيدة عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ص ١٤٦؛ السيد الباز العريني، مصر البيزنطية (دار النهضة العربية، القاهرة د.ت)، ص ١٨١.
- <sup>86</sup>P. Oxy. Vol. LX, No.4087 (Mansio Accounts: Tacona and Oxyrhynchus, 310-334 AD.) & No.4088 (Mansio Accounts: Tacona and Oxyrhynchus, 347-350 AD.).
- <sup>87</sup>V. Ghica, The Art and Archaeology of Coptic Monasticism, (Macquarie University, Sydney 2012), p.19.

### قائمة المصادر والمراجع

#### أولاً: الوثائق البريدية والنقوش

- Aegyptische Urkunden aus den Staatlichen Museen zu Berlin, Griechische Urkunden, (B.G.U), ed W. Schubart & others, 15 vols., (Berlin 1895-1995).
- The Abinnaeus archive, papers of a Roman officer in the reign of Constantius II, ed. And trans H. I. Bell, (Oxford 1962).
- Aurēlios Sakaōn, Papuri Sakaon, The archive of Aurelius Sakaon : papers of an Egyptian farmer in the last century of Theadelphia, ed. G. M. Paráaaoglou, (Boon in Germany 1978).
- Corpus Papyrorum Raineri (CPR), ed. C. Wessely 4 vols, (Vienna, 1895-1958).
- Papyri Cornell, Greek Papyri in the Library of Cronell University, ed. And trans. W. L. Westermann & C. J. Kraemer (Columbia University press, New York 1926).
- Papyri Grenfell, New Classical Fragment and other Greek Papyri and Latin Papyri, ed. B. P. Grenfell & A. S. Hunt, (Milano 1972).
- Papiri Greci e latini (PSI), 14 vols, ed. G. Vitelli M. Norsa & others, (Firenze 1912 – 1957).
- Papyri Graecae Haunienses: Literarische texte und Ptolmaïsche Urkunden, ed. T Larsen (Hauniae 1942).
- Papyrus Grecs D'Apollânos Anâ, ed. R. Rémondon, (Caire 1953).
- Papyrus Grecs D'époque Byzantine, Catalogue general des antiquites Egyptiennes du musee du Caire, ed. M. Jean Maspero, 3 vols., (Cairo 1911-1916).
- Papyri Leipzig, Griechische Urkunden der Papyrussammlung zu leipzig, 1 volume, ed. L. Mitteis, (Leipzig 1906).
- Papyri London, Greek papyri in the British Museum, by H.I. Bell, vol.5, (London 1917).
- Papyri Oxyrhynchus, ed. by B. P, Grenfell & A.S, Hunt and others, 83 vols, (London 1898-2018).
- Papyri Michgan, Collection John Corrett, ed. J.G Winter, (University of Michagan 1936).
- Papyri Osloneses, 3 vols, ed. S. Eitrem & L. Amundsen, (Oslo, 1936).
- Papyri Panopolis, Papyri from Panopolis, in the Chester Beatty library Dublin, ed. T. C. Skeat, (Dublin 1964).
- Sammelbuch Griechischer Urkunden aus Ägypten (SB), 21 vols, (Berlin 1915 – 1998).

#### ثانياً: المصادر الأجنبية

- Edictum Diocletiani de pretiis rerum venalium, ed. Th. Mommsen, (Berlin, 1893).

### ثالثاً : المراجع الأجنبية

- A. Johnson, Roman Egypt to the reign of Diocletian, in *An economic survey of ancient Rome, vol.2*, ed. T. Frank, (Pageant Books, INC., New Jersey, 1959).
- A. Ch. Johnson, Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, (Oxford University press, 1937).
- A. Ch. Johnson & L. C. West, Byzantine Egypt : Economic Studies, (Princeton University Press, Princeton 1949).
- D. W. Rathbone, Economic Rationalism and Rural Society in Third Century A.D. Egypt (Cambridge, 1991).
- G. Ruffini, Social Networks in Byzantine Egypt, (Cambridge University press 2008).
- J. Humphrey, Roman Circuses: Arenas for Chariot Racing (London, 1986).
- J. G. Milne, History of Egypt under Roman Rule, (London, 1928).
- L. West & A. Johnson, Currency in Roman and Byzantine Egypt, (Amsterdam 1967).
- L. Nicholson, The Oxford dictionary of late Antiquity, vol.1, (Oxford 2018).
- R. S. Bagnall, Egypt in late antiquity, Princeton University press, (Princeton 1966).
- V. Ghica, The Art and Archaeology of Coptic Monasticism, (Macquarie University, Sydney 2012).

### رابعاً : المراجع العربية والمعربة

- رأفت عبدالحميد محمد وطارق منصور ومحمد، مصر في العصر البيزنطي ٢٨٤ – ٦٤١، دار مصر العربية، القاهرة ٢٠٠١.
- زبيدة محمد عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، دار الأمين للنشر والتوزيع، القاهرة، الطبعة الأولى ١٩٩٤.
- زبيدة محمد عطا، إقليم المنيا في العصر البيزنطي في ضوء أوراق البردي، الهيئة المصرية العامة، القاهرة ١٩٨٢.
- السيد الباز العريني، مصر البيزنطية، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٦١.
- صبري أبو الخير سليم، تاريخ مصر في العصر البيزنطي، ط٢، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة ٢٠٠١.
- منيرة محمد الهمشري، النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عصر دقلديانوس (٢٨٤ – ٣٠٥م)، الهيئة العامة المصرية للكتاب، القاهرة ١٩٩٩.
- هويدا سيد علي، نهر النيل ودوره في الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية ٢٨٤-٦٤١م، مجلة المؤرخ العربي، اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة، عدد ٢٦، ٢٠١٨.
- هويدا سيد علي، النظام الضرائبي في مصر البيزنطية ٢٨٤-٦٤١م، مجلة التاريخ والمستقبل، عدد يناير ٢٠١٧.



**Minia University  
Faculty of Arts  
History Department**

# **Journal of History and the Future**

**No. (66)**

**January 2020**