

الأثر الاقتصادي لجسر لندن على نهر التايمز ١٣٠٠-١٣٠٠م

أ.د. أسامة إبراهيم حسيب إبراهيم (*)

تطور بناء الجسر :-

الغرض من كتابة هذه الدراسة هو تحليل الأثر الاقتصادي لجسر لندن المقام على نهر التايمز Thames^(١) في مدينة لندن London^(٢)، ومدى إسهامه في تنمية الاقتصاد بإنجلترا. من خلال تناول عديد من القضايا الاقتصادية من منظور تاريخي للأثر الاقتصادي للجسر الذي يمتد لمسافة طويلة في لندن^(٣). ويمثل هذا النهر نقطة ساخنة بالنسبة لاقتصاد بريطانيا، ساعد الجسر في الازدهار الاقتصادي ليس فقط في لندن وإنجلترا، ولكن في وسط إيطاليا وشرق فرنسا والدول المنخفضة، حيث كانت لندن هي المركز التجاري الرئيسي لتوزيع السلع داخل القارة الأوروبية^(٤).

الجسور هي وسيلة لاستمرارية الطرق عبر المجاري المائية أو الطرق العمودية عليها، حيث يتم توفير ممر واضح للمركبات مع اختصار المدة الزمنية للإشارة الضوئية في التقاطعات المزدهمة، ولتحديد الحاجة لوجود الجسور يتم إجراء دراسة تفصيلية حسب الاعتبارات الهامة^(٥).

فكانت الجسور القديمة بصفة عامة تبنى بوضع كتلة خشبية واحدة أو أكثر عبر جدول مائي، والبعض منها ما زال موجودا ومستخدم في لندن وأطرافها، ويعتبر الجسر من القطعة الواحدة امتداد لمثل هذا النوع من الجسور القديمة، كما وضعت كومات خشبية في قاع النهر لتكون دعائم للجسر. وبناء عليه أصبح من الممكن لكتل الخشب الحاملة أن تستخدم على نطاق واسع لعبور الأودية والأنهار في المناطق التي لا تتداخل فيها مع سير الملاحة النهرية، وتلا ذلك استخدام دعائم حجرية تساعد على تقوية الأجزاء الخشبية^(٦).

وينقسم الخشب المستخدم في انشاء الجسر عامة الى نوعين وهما الخشب الطرى (Timber Soft) والخشب الصلب (Hard Timber) ويفضل استخدام النوع الثاني لأنه أشد صلادة وهناك نوع من الجسور الحجرية المبنية من الحجارة، ويوضع عليها كتل خشبية لتوصيل هذه الحجارة ببعضها البعض، وتعتبر هذه الجسور النموذج المبتكر للجسور المتعددة القطع، أقل عرضة للتشكيلات الدائمة تحت تأثير الأحمال الثابتة، ويجب معالجة الأخشاب المستخدمة ضد الرطوبة والحشرات وخاصة (النمل الأبيض) قبل الاستخدام، مع مراعاة عمل كشف دوري وصيانة لهذا النوع من الجسور والتي عادة ما تكون كباري للمشاة ذات بحور صغيرة^(٧).

(*) أستاذ تاريخ العصور الوسطى- قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة سوهاج.

وتعتبر الجسور الحجرية هي أقدم الجسور التي عرفت على الإطلاق ، وتستخدم حالياً في كباري المشاة بالمناطق النائية حيث تكون الجسور ضيقة ، وتستخدم فقط للمشاة والدواب . والحجر المستخدم في الإنشاء يجب أن يكون صلباً ولا تتأثر مقاومته بالرطوبة والجفاف وخاصة إذا استخدم هذا النوع لعبور المجاري المائية ، وفي حالة استخدام هذا النوع كمعبر للمجاري المائية فإنه يتم تثبيت بوابات متحركة للتحكم في كمية المياه المناسبة طبقاً للمقنن المائي المخصص لها^(٨) . وللجسر أهمية خاصة سياسياً وعسكرياً واقتصادياً خلال التاريخ ، فبدون الجسور تصبح الأنهار الكبرى موانع متعبة للغاية^(٩) ، وقد استخدمها الرومان لربط إمبراطوريتهم المترامية الأطراف ولم يشذوا في ذلك عندما فتحوا الجزر البريطانية ٥٥ ق.م- ٤٥٠ م ؛ فازدادت عدد الجسور المقامة فيها والتي جري بناؤها على نهر التايمز وأقاموا عليها مشاريع كبيرة ، وأصبح بناء الجسور حدثاً هاماً أستغرق وقت طويل^(١٠) ، وكان جسر لندن من أهم الجسور المقامة على هذا النهر أثناء تلك الفترة^(١١) . وبدء البناء فيه عام ١٧٦ م، وتم استكمال الجسر عام ١٢٠٩ م^(١٢) .

ولقد بنى الرومان أثناء احتلالهم الجزيرة البريطانية العديد من الجسور على نهر التايمز ساعدتهم في السيطرة عليها. وشقوا الطرق وحفروا القنوات ، وأقاموا المدن وشجعوا الزراعة والصناعة والتجارة ، واستغلوا الثروات الطبيعية كالغابات والمعادن كالأحجار الكريمة والصفائح والذهب والقصدير والنحاس والرصاص والجلود ، وازدادت صادراتها مما جعلهم يتوسعون في المعابر والجسور . وفي عالم ما بعد الإمبراطورية الرومانية، وضعت الأسس لنظام النقل عبر وادي نهر التايمز في العصر الأنجلو سكسوني^(١٣) . وبناء جسر في ميثاق الملك أيتليارد Aetheleard الأنجلو سكسوني ملك وسكس يعود تاريخه إلى عام ٧٣٩ م ، وعلى النقيض في القرن العاشر ظهر عدد كبير من المعابر والجسور. فبناء الجسور واجب له مكانة عظيمة في تاريخ الأنجلو سكسون ، وتكشف الوثائق المبكرة التزام ملوكهم ببناء وصيانة الجسور رغم عددها القليل جداً ، ويظهر ذلك ابتداء من القرنين الثامن والتاسع الميلاديين الذي ظهر فيه جسرين هما كريديتون Crediton وديفون Devon ، وفي القرن العاشر ظهر عدد كبير من الجسور والمعابر يبلغ عددها تسعة وسبعون جسراً ومئة وتسع وثمانين معبراً و تقسم إلى أربعة أقسام ، الربع الأول عبارة عن ١٣ مجموعة جسر واحد وأثنى عشر معبراً ، الربع الثاني عبارة عن ٧٥ مجموعة ١٤ جسراً ، الربع الثالث ١٤١ مجموعة ٤٥ جسراً و ٩٦ معبراً، والربع الأخير ٢٧ مجموعة ٧ جسور و ٢٠ معبراً^(١٤) . وفي أواخر عصر الأنجلو سكسون كانت الجسور ما تزال خشبية ، وعلى الرغم من وجود أدلة ضعيفة في أواخر القرن الحادي عشر على وجود بناء جسر من الحجر الطويل grand Pont فإن هذا التطور في الجسور مثل وينشستر وستامفورد يشير إلى إعادة تخطيط بناء الجسور لتنمية الاقتصاد والربط بين المدن

, مثل وينشستر والتي ترتبط بالجرس خارج البوابة الشرقية مع مدينة القديس تاشبونا أسقف نيوبريدج St. Tashpona of Newbrdge (٨٥٢-٨٦٣م) وهو الاسم الذي يطلق على الجسر الذي يربط بين الجانب الشرقي والبوابة العليا , وإعادة تنظيم الطريق خارج البوابة يشير أن الجسر فوق أتشن Itchen يلاقي جسر نيوبريدج^(١٥).

والوثائق الأنجلو سكسونية قبل القرن الحادي عشر كانت الجسور في تزايد , حيث لم يظهر في الوثائق الأنجلو سكسونية قبل القرن الحادي عشر سوى جسرين فقط ٨٧٥-٩١٢م وثلاثة جسور ٩١٢-٩٧٠م وفي النصف الأول من القرن الحادي عشر يوجد جسور في وستامفورد وبريدج , وفي عام ١٠٥١م يوجد حوالي ٢٢ جسرا , وفي عام ١٠٦٦م ٢٣ جسرا, وفي عام ١٠٨٨م ٢٤ جسرا , وتم إنشاء الجسر ال ٢٥ فوق ترنيت في توتنجهام , والذي قام ببناء هذه الجسور في نهاية حكم الأنجلو سكسون في عهد الملك ادوارد المعترف ووليم الفاتح وخلفائه^(١٦).

ومن الواضح أن بناء هذه الجسور كان قوياً خلال الفترة من ٩٠٠-١٢٠٠م ويمكن تفسير هذه الفترة من بناء الجسر على ضرورة التغيير من المعابر إلى الجسور , ويمكن الاضطلاع على السبب في أن هذه الضرورة نشأت في التغييرات في الأنهار والناجمة عن تأثير التنمية الاقتصادية على البنية المحلية والتغيرات في وقت واحد , مما يجعل حركة المرور في المعابر أكثر صعوبة منها في الجسور. أما الجسور فهي وسيلة سهلة للتواصل الاقتصادي^(١٧).

ويرى المؤرخ كلارك^(١٨) , أن أول الجسور على نهر التايمز بني عام ١٠٩٦م , ومع ذلك يمكن دحض هذا الرأي بوجود جسور في وقت سابق , والأدلة في الجسور الأنجلو سكسونية وجسر أكسفورد Oxford هي الأكثر اكتمالاً , ولكن اقتراح تسلسل زمني لبناء الجسور على نهر التايمز صعب , حيث كشفت الآثار عن تفاصيل بناء الجسر من قبل الحفاظ على الأخشاب في الحصى الغرينية جعل هذا الاكتشاف رائع , حيث كانت كل الجسور خشبية الحوامل والركائز, والأرصفة حجرية متينة .

شيدت العديد من الجسور الإنجليزية لتوسيع الحدود السياسية أو لأسباب دفاعية في أوائل العصور الوسطى تمتد من نهر التايمز الذي كان بمثابة الحدود بين سسكس Sussex^(١٩) ومرسيا Marcia^(٢٠) , وغالباً ما كانت ترتبط أسماء المستوطنات بأسماء الجسور وهو دليل على وجود مستوطنات , وهناك عدد من الجسور لم تعطي اسمها للمستوطنات , وبالتالي لن يظهر في تلك المصادر سجل أسماء الأماكن فقط , ويحتوي كتاب يوم القيامة علي تسعه وأربعين من أسماء الأماكن وعشر معابر وجسرين فقط وهما تشيستر وكوبر Cooper , وأبرز المستوطنات التي يتطابق اسمها مع الجسور في كورنول وكينت وسرموست , ويوجد الجسور التي لا تبدو في أي وقت مضى أعطت أسمائها إلي المستوطنات التي أصبحت جزءاً هاماً من التنمية الاقتصادية في البلاد^(٢١) وفي القرن العاشر

يوجد وصف لموقع الحفريات في مقاطعة أكسفورد في ميثاقها جسرين هما ستانفورد وستان بالقرب من فورد ، التي كانت مصدراً زراعياً مهماً في المنطقة والتي أظهرت أهمية اقتصادية كبرى في القرن العاشر^(٢٢).

وعلم الآثار مفيد في تقديم أدلة إيجابية على التسلسل الزمني للجسور. وقد نجد عدد من الجسور ظهرت مبكراً وخاصة جسر لندن ، ولكن المسح الأثري الأخير لم يظهر أي دليل على وجود جسور أنجلو سكسونية قوية قبل عام ٩٠٠م . وفي المقابل تم إنشاء عدد من الجسور بعد هذا التاريخ مثل جسر لندن^(٢٣) على نهر التايمز ، مما كان له أثر عظيم في التنمية الاقتصادية في إنجلترا^(٢٤).

وفي إنجلترا العصور الوسطى خلال (١١٠٠ - ١٢٠٠م) لها علاقة رئيسية بتطور شبكة النقل الداخلي وخدمة الطرق والاقتصاد والتنمية ، وهذه الشبكة من الجسور دعمت وكرست حركة المرور، وقد ساهمت الجسور المقامة خاصة على نهر التايمز ، وعددها ثمانية عشر جسراً في رفع مستوي الحياة الاقتصادية في إنجلترا بصفة عامة ومدينة لندن بصفة خاصة^(٢٥).

أما عن الجسور الثمانية عشر التي كانت على نهر التايمز خلال تلك الفترة فأهمها علي الإطلاق جسر لندن ، ومما لا شك فيه أن جسر لندن كان الأكثر نجاحاً من الناحية التجارية والاقتصادية والأكثر جذباً للاستثمار على نهر التايمز^(٢٦). وظل ملوك إنجلترا ورجال الدين يقدمون الأموال والجهود لإنشاء هذا الجسر، وقامت فوق هذا الجسر عدد من البيوت وكنيسة صغيرة ، وكان الجسر يقوم فوق عشرين عقداً من الحجر يُعبر عليها فوق نهر التايمز في لندن^(٢٧).

وجسر البرج The Tower bridge هو جسر معلق ومتحرك في لندن، ويربط بين ضفتي نهر التايمز قرب برج لندن الذي ينسب إليه الجسر^(٢٨)، ويعتبر الجسر أحد معالم المدينة المهمة ، وأحد أعلى الجسور ارتفاعاً فيها ، وهو مصدر من مصادر السياحة في لندن ، وقامت عليه العديد من الدراسات الاقتصادية التي عادت بالنفع على مدينة لندن خاصة وإنجلترا عامة^(٢٩).

من الواضح أنه كانت هناك محاولات من قبل الإدارة الملكية لتطوير جسر لندن كمركز تجاري رئيسي وربطة بالجسور علي نهر التايمز ، فقد بني على أراضي ملكية في القرن الثاني عشر الميلادي ، وجاءت الاستثمارات الكبرى حوالي ١١٧٦ م عندما تم بناء جسر خشبي عبر التايمز لربط الجسر بالسوق مباشرة ، وعندما أصبح الجسر حجرياً زادت الاستثمارات عبر التايمز وتم إزالة الغابات والمستنقعات المحيطة به لتوسيع الاستثمارات ، وكان أول جسر في لندن^(٣٠) ، وقد تجلى نجاح الجسر وقدرته على تزويد المدينة باحتياجاتها فوراً ، ولاسيما من الحبوب والأخشاب ، ويتجلى النمو والازدهار على المدى القصير في القرن الثالث عشر، وخاصة في كنيسة الرعية التي كانت مصدراً للدخل عن طريق الحج السياحي لفترة طويلة أكثر من سابقتها في القرن الثاني عشر الميلادي^(٣١).

تمويل بناء وصيانة الجسر:-

ومن الثابت أنها كانت مسئولية الإدارة الملكية المركزية فهي جزء من أرث الإمبراطورية الرومانية , وكثيراً ما آلت تلك المسئولية إلى الإدارة المحلية الملكية^(٣٢) , غير أن الجسر أقيم على حساب السادة الإقطاعيين , فعلى سبيل المثال ساهم السيد الإقطاعي روبرت أويلي R.d'oilly^(٣٣) في بناء وإصلاح وصيانة الجسر في جنوب لندن , ربما بهدف تسهيل توريد السلع إلى قلعته المبنية حديثاً . وشيد جسر لندن بشكل جيد ومنظم , ولكن كان هناك دائماً خوف عليّة من عوامل التعرية وفيضانات الأنهار والرياح والأمطار وغيرها , ومن ثم كان من المهم صيانة الجسر؛ ومن الثابت أن بناء وصيانة الجسر كان مسئولية السلطة الملكية المركزية , وهو جزء من أرث الإمبراطورية الرومانية , وكثيراً ما آلت تلك المسئولية إلى الإدارة المحلية , ثم تحولت إلى السادة أصحاب الإقطاعيات الكبيرة في إنجلترا^(٣٤) . ولما كانت تكلفة ترميم الجسر عالية فقد بلغت تكلفة ترميم جسر لندن الخشبي مدة تستمر لحوالي خمسون عاماً - أي ما يعادل مدة بناءه أكثر من مرتين- وبالتالي فإن الحفاظ على الجسر ضروري , بسبب الرسوم الباهظة التي فرضها الأمراء والسادة الإقطاعيين^(٣٥) .

أما عن الأموال المستخدمة في صيانة الجسر , فقد اعتمدت بشكل كبير على المنح وكانت عادة محدودة بفترة زمنية عادة ما بين سنتين وخمس سنوات . ولقد كانت المنح تمثل الحل الواقعي الوحيد للصيانة , فهناك أمر ملكي خاص بإصلاح وصيانة جسر لندن على نهر التايمز في عام ١٢٢٣م , وذلك باستخدام الهبات الواسعة لمصلحة الجسر لهذا الغرض^(٣٦) . وكانت السلطة مهتمة بجمع المال لبناء وإصلاح وصيانة جسر لندن باستمرار^(٣٧) .

وقد دل على اهتمام الملوك بصيانة الجسر تكليف بعض أتباعهم بمتابعة إصلاح وصيانة الجسر في لندن بشكل دوري ؛ ففي عام ١٢٦٢م عندما أنهار جسر ترينت في لندن كلف الملك هنري الثالث أربعة من رجاله بإصلاح الجسر , وبالفعل تم إصلاحه عن طريق الصدقات وحصيلة الرسوم الممنوحة من الملوك على مدى نصف قرن سابق , ولم يكن لدى الملك القدرة على إجبار أي شخص لإعادة بناء جسر , وطلب الملك من رئيس غابة شيرود Sherwood منح الأخشاب لإصلاح الجسر بشكل لائق في ترينت حتى يقوم الجسر بأهميته الإستراتيجية والاقتصادية^(٣٨) . وأن كان هناك صيانة وأعمار للجسور في عهد الملك هنري الثالث من المخاطر لتخفيف الضغط عن جسر لندن .

وبجانب إصلاح الحكام للجسور , اهتمت الكنيسة أيضاً كثيراً بموضوع رعاية الطرق , وأعلنت أن ذلك من أعمال البر والتقوى التي يثاب فاعلها حسن الثواب والغفران , ونشأت منظمات دينية في لندن كان الغرض منها المشاركة في أقامه

الجسور وصيانتها ورعاية الطرق . ويبدو أن اهتمام الكنيسة بذلك كان نابعا من رغبتها في الحد من السلب والنهب وجرائم القرصنة , وكذا عدم تعريض أرواح المسافرين والتجار للأخطار^(٣٩) . وللحفاظ على الجسور دائما ما كانت الكنيسة تضع على كل جسر الصليب المقدس^(٤٠) .

وقد نظمت الكنيسة في القرن الثاني عشر هيئات أخوية دينية لإصلاح الجسور وتشيدها , ووهبت للمشاركين في هذا العمل الغفران من الذنوب , وكان أخوان الجسور Freres pontiffs هم الذين أنشئوا العديد من الجسور في إنجلترا , وبذلت بعض طوائف الرهبان لاسيما الرهبان البندكتيين جهوداً كبيرة للمحافظة على الطرق- والجسور , فقد قدموا مع الملوك فيما بين عام ١١٧٦- ١٢٠٩ م الأموال والجهود لإنشاء جسر لندن^(٤١) .

ومن الملاحظ أنه كانت تقدم التماسات عديدة للحكومة في تلك الفترة تطالبها بإصلاح الجسر, فعندما تكون هناك شكوك في كسر أسفل الجسر مثلا , وخاصة في منطقة إمدادات للبضائع تتوقف الحركة على جسر لندن , ومن ثم كان على كل من الحكومة أو الكنيسة تدبير المنح أو المساعدات لإصلاح وصيانة الجسر حتى لا تتوقف حركة البضائع في الاتجاهين^(٤٢) .

وفي أواخر القرن الثاني عشر وأوائل القرن الثالث عشر لم يكن هناك نظام واحد للصيانة والتمويل في لندن , وأول تطبيق للالتزامات فيما يبدو قد تم عن طريق الإدارة الملكية , وكانت هناك التزامات في أواخر العصور الوسطى , ولكنها لم تكن مشتركة بين جميع الجسور, ولكن ثابتة في جسر لندن بسبب حيويته , حيث العرف والعشوائية ثغرات هامة وخطيرة في الإصلاح والصيانة^(٤٣) , والنهج الثاني للجمعيات الخيرية كان على المستوى الأكثر تنظيماً , وهذا النهج ينطوي على إنشاء جسر, فيذهب جزء من العقارات إلى صيانة الجسر على مستوى أقل تعقيداً , وهناك جهود متكررة من الملوك والأساقفة للتشجيع بالقوة لإعطاء الصدقات لبناء وصيانة الجسر , وأصبحت هذه الصدقات في أواخر العصور الوسطى (مثل المستشفيات) ونحن نرى أداء النساك وأعمالهم البطولية الذاتية في إصلاح الجسر , لأن الملك منحهم حمايته والمبادرة لهم^(٤٤) , والنهج الثالث لمشكلة إصلاح الجسر, جوهرها منح المكوس والمنح , وهذه المنح تمديد للدوافع الخيرية المرتبطة بالجسر وتقديم منح من الملك للإصلاح وبمساهمة خيرية , وأن كانت المؤسسات الخيرية غير كافية للحفاظ على الجسر بلندن لتوسيع الاستثمارات الاقتصادية عليه^(٤٥) .

ويبدو أن يد الإهمال أصابت الجسر في لندن مع بداية القرن الثاني عشر الميلادي ؛ فيؤكد المؤرخ هاريسون^(٤٦) , أن حلول الإصلاح لمعظم الجسور كانت غير مقبولة في معظم الأحوال وخاصة من الملتزمين والقائمين على عملية إصلاح الجسور.

فقد ذكر بروك^(٤٧) , قصة راهب عند عبوره جسر لندن علي نهر التايمز وقع في مصيبة تتمثل في أن الساقين الخلفيين لفرسه سقطت خلال الشقوق الخشبية

الموجودة في الجسر، فأشار عليه المارة بتوسيع الفتحة للسماح للحصان بالوقوع في النهر، وفي نهاية المطاف تم حفظها وتدخل القديس توماس بيكيت رئيس أساقفة كانتربري، وأرسل رسالة في وقت لاحق لإصلاح الجسر لحماية الفقراء والمسافرين من الأخطار، من الواضح أن الجسور المقامة على نهر التايمز بصفة عامة أصابها يد الإهمال لقدم العهد وضعف الإمكانيات وضعف الحكام وانحسار المساعدات.

وفي عام ١١٥٥م تم كسر جسر لندن بين أكتون Acton ونوتينغ هل Noting Hill، وأتهم أسقف لندن بعدم إصلاح الجسر، ووجدت هيئة المحلفين أنه كان مسؤولاً فقط عن توريد المواد. وأن المواطنين في أكتون وفولهام Fulham هم المسؤولون عن إصلاح الجسر. لذلك تم تبرئة الأسقف، وعندما حضر الشريف في وقت لاحق أمام دعوى قضائية من مواطني أكتون وفولهام، ذكر أن الجسر كان في حالة جيدة، ويفترض أنه بسبب التأخير الناجم عن التهمة الخاطئة ضد الأسقف قد أعطى لهم الوقت للقيام بهذا العمل، وتم تبرئة الأسقف ومن معه، وحفظت القضية برمتها ولم يتم توجيه الاتهام لأحد بالتقاعس عن إصلاح الجسر^(٤٨).

الآثار الاقتصادية والتنمية على جسر لندن:-

ما أكده المؤرخ بوير^(٤٩)، في دراسته عن الجسور، فقال لا نستطيع التأكيد على أن التنمية الاقتصادية على الجسور بدأت قبل ١٢٠٠م أو بعد ذلك، وقام بإجراء مقارنة مثيرة للاهتمام في بناء مصانع وحوانيت على الجسر في لندن، ولكن الاستنتاجات من هذه المقارنة كانت غامضة، ولكن الجسر والتنمية عليه كانت أفضل بعد ١٢٠٠م، مما زاد من تحسن الاقتصاد، وأحياناً ما يحدث انخفاض شديد للمياه على نهر التايمز مما يؤثر على جسر لندن ويعوق التنمية، وهذا التغيير وارد في طبيعة الأنهار ومعابرها، وأحياناً ما يكون الانخفاض مفيد في جوانب التنمية الاقتصادية، حيث يتم إزالة الغابات واستزراع الحقول ووجود دورة زراعية ثابتة وصرف جيد.

ودائماً ما كان ينشئ كنيسة بجوار الجسر مثل كنيسة ومستشفى القديسة هيلين، وجوار جسر لندن تم بناء عدد كبير من المباني للاستفادة من الموقع وزيادة استثماراتها، وينبغي أن ينظر إلى الجسر كحزمة من الاستثمارات الاقتصادية^(٥٠)، وهناك العديد من المجالات التي يدعمها الاستثمار في جسر لندن على نهر التايمز في التقارير المختلفة التي قدمت إلى اللجنة الملكية، ويمكن تلخيص الآليات عن طريق الاستثمار في الجسور كما يلي:-

- إمكانية الوصول إلى أسواق العمل على نطاق أوسع وأسرع من خلال جسر لندن.
- توفير فرص عمل للمواطنين والعمل على تقليل البطالة، حيث يعمل بالصناعة في لندن عدد كبير برأس مال ضخم وأفكار متنوعة، وجعل العديد من المقاطعات مقاطعة واحدة وسوق واحد

- تشجيع السكان في الإقامة بالمنطقة حول الجسر, وبناء العديد من المساكن لجذب السكان .
- زيادة السكان في لندن خلق المزيد من الإنفاق , وزيادة العمالة المحلية ساعد على توسيع النشاط الاقتصادي .
- توفير الخدمات في لندن العاصمة لرفع المستوى الاجتماعي والثقافي للسكان لجذب الاستثمار .
- تشجيع أرباب العمل ومنحهم تسهيلات اقتصادية كبيرة لجذب الاستثمار في البلاد وخلق فرص عمل جديدة .
- زيادة السكان مع الاستثمار القوي مع العمالة المدربة جيداً مع توافر رأس المال مع النقل بالإضافة للسوق , كل ذلك يساعد على نمو الاستثمار في كل أشكال النشاط الاقتصادي وجعل من لندن بجسرها مدينة عظيمة^(٥١).
- ويتضح من هذا العرض الموجز وصفاً كاملاً لكيفية عمل هذه الآليات يتطلب وجود كمية بيانات من السجلات الملكية , ومن المرجح أن تعمل بطرق مختلفة اعتماداً على التاريخ . وأن الاقتصاديون لديهم خبرة في السابق في مواقع مختلفة , وجسر لندن الذي يربط موقعين سريعين النمو في المجتمعات النشطة اقتصادياً قد يكون له تأثير مختلف , مما صعب من المقارنة ذات الصلة. أو من المستحيل العثور على بيانات دقيقة , والجسر في لندن على سبيل المثال عمل على توصيل المدينة إلى مواقع ازدادت فيها الكثافة السكانية , وأصبحت المنطقة بسببه جاذبة للسكان, وتوافرت فيها فرص العمل , وارتفعت مستويات المعيشة , وأصبحت من المواقع الزراعية المهمة إلى حد كبير, وساعدت على ربط جزأين من لندن , وكلاهما أصبح محور السياسات الاقتصادية في التقدم^(٥٢).

الحدود السياسية والعمران :-

وكان ذلك متوقفاً نظراً لزيادة السكان باطراد في إنجلترا بين عام ١١٠٠ – ١٢٠٠ م وزيادة في عدد الجسور علي نهر التايمز , ويبدو أيضاً أن هناك تغير في طابع بناء الجسور في حين أن الجوانب السياسية والإستراتيجية ما زالت مهمة , ولعبت العوامل الاقتصادية دوراً بارزاً , وبناء جسر لندن يركز في المقام الأول على المنح والمساعدات المعاصرة لأنه ركيزة مهمة في الاقتصاد والتنمية , وساعد في فتح منتجات للأسواق من قبل الإدارة الملكية منذ بداية القرن الثاني عشر الميلادي^(٥٣).

وتتميز جسر لندن بموقع إستراتيجي على ضاحية الضفة الجنوبية من ساوثوارك , وقد ازدهرت ساوثوارك وتوسعت بسبب الجسر, والدليل على ذلك إعادة بناء كنيسة القديسة St. Mary (الآن كاتدرائية ساوثوارك) على نطاق عظيم من قبل بيتر دي روشس peter .de Roches أسقف وينشيسر والعضو البارز في إدارة هنري الثالث . والبلدة أصبحت مشهورة في القرن الثالث عشر بعدد من

المنازل الصغيرة الجميلة على الجسر ، وبجوار الجسر كانت محكمة السيد الإقطاعي في نفس الضاحية ، وليست هذه الميزة الوحيدة ، ولكن أيضاً وقوعها في بداية الطريق بين لندن وكانتربري^(٥٤).

ويبدو أن تطور الحياة الاقتصادية في لندن قد أثر بالإيجاب على زيادة عدد السكان ؛ فيذكر المؤرخ هولت أن عدد سكان المدينة كان عام ١١٠٠م نحو ١٨.٠٠٠ نسمة ، وازداد العدد في عام ١٣٠٠م إلى نحو ١٠٠.٠٠٠ نسمة ، ومن الملاحظ هنا تزايد عدد اليهود في المدينة خلال تلك الفترة حتى صدر الأمر الملكي للملك ادوارد الأول ١٢٩٠م بطردهم من إنجلترا^(٥٥) . ومن الملاحظ أن اليهود ارتبط بهم تطور التجارة ، حيث كانوا مسيطرين على تجارة العصور الوسطى بأموالهم .

لقد كان نجاح جسر لندن كونه أول جسر غرب لندن ، وقدرته على تزويد المدينة باحتياجاتها فوراً ، ولاسيما احتياجاتها من الحبوب والأخشاب ، ويتجلى النمو والازدهار على المدى القصير في القرن الثاني عشر، وخاصة في كنيسة الرعية التي كانت مصدراً للدخل عن طريق الحج السياحي لفترة طويلة أكثر من سابقتها في القرن الثالث عشر الميلادي^(٥٦).

تحصيل المكوس والضرائب :-

برز جسر لندن أيضاً من الناحية التجارية وخاصة في تحصيل المكوس ، وربما جمعت على الجسر أموال طائلة أبقته في حالة جيدة نسبياً بلا إصلاح ، مما يدل على أنهم كانوا يغطون تكاليفها حتى في أوقات الاضطرابات السياسية والحروب^(٥٧) ، وفي الفترة المبكرة كان جسر لندن يخضع لرعاية الدولة وتذهب مكوسه للملك ، وهذا ما ذكرته سجلات والينجفورد Wallingford^(٥٨) . وتقع دار سك العملة على نقطة رئيسية على الطريق من جسر لندن إلى مقاطعة جلوسستر Gloucester . وتقع كذلك جامعة أكسفورد في التقاء نهر التايمز وتشيرويل Cherwell على الطريق المهم بين وينشستر Winchester وميدلاندز^(٥٩).

وكان تحصيل الضرائب في العصور الوسطى على جسر لندن دائماً عرضة للتهرب الضريبي ، وتجنب التقييم الضريبي على نطاق واسع ، وعلى الرغم من ذلك بقيت سجلاتها ٧٠٠ عاماً على قيد الحياة ، وكانت إنجلترا أكثر الدول الأوروبية انتظاماً في دفعها ، واستخدمتها الملكية الإنجليزية بحذر شديد ، واستخدمتها كذلك كمؤشر لنمو الاقتصاد ، وكانت أساسيات جمع الضرائب تكمن في الممتلكات الخاصة المنقولة والسلع المنزلية عموماً. واستفادت مدينة لندن من الجسر المقام عليها بشكل رائع مالياً ، وقد حدد بعض الباحثين المكوس والضرائب المحصلة على الجسر في عام ١٢٠٠ حسب السجلات الإنجليزية وبمقارنة لندن بالمدن الأخرى كانت لندن يجبي ضرائب حوالي ١١ الف جنيه سترليني ، وأكسفورد ٩١٤ جنيه سترليني ، ونيوبريدج ٢٩٣ جنيه سترليني ، إبينجدون ٢٦٩ جنيه سترليني ،

كينجستون ٢١١ جنيه سترليني ، ساوثورراك ١٧١ جنيه سترليني ، ولتشليد ١٥٦ جنيه إسترليني ، وستينس ١٢٥ جنيه إسترليني ، ووندسور ١١٤ جنيه إسترليني ، وولنجفورد ٩٦ جنيه إسترليني، وردكت ٧٢ جنيه إسترليني ، وهينلي ٦٠ جنيه إسترليني ، وتشيرتسي ٤٠ جنيه إسترليني ، ومارلو العظيمة ٢٣ جنيه إسترليني^(١٠) .

ومن الواضح أن الفترة المبكرة في تاريخ الجسور كانت الدولة هي المسيطرة عليها , وقد بنيت الجسور عموماً في المناطق التي كانت بالفعل تحقق نجاحاً اقتصادياً له كبير الأثر على نهر التايمز^(١١) , حيث شهدت الفترة من ١٢٠٠-١٣٠٠م زيادة عدد الجسور عبر التايمز , ومما لا شك فيه أن جسر لندن كان الأكثر نجاحاً من الناحية التجارية والاقتصادية , والأكثر جذباً للاستثمار على نهر التايمز^(١٢) , وفي أواخر القرن الثاني عشر تم فرض ضرائب ورسوم كبيرة على المرور من خلال الجسر , وتم استكمال جسر لندن عام ١٢٠٨م على نهر التايمز , وأنتهي العمل بالجسر وأصبح جسراً حجرياً قوياً يتميز بموقع مميز على ضاحية الضفة الجنوبية من ساوثوارك , وكان الجسر الحجري الجديد له تأثير وتحفيز جيد للاستثمار , وتم بناء العديد من المحلات التجارية والمساكن على الجسر نفسه , مما يعني جذب كبير للسكان في المنطقة بين ساوثوارك وشبسنند Cheapside^(١٣) .

الاستثمار على جسر لندن :-

الجسور دائماً ما كانت - قديماً وحديثاً- من محاور الاستثمار المهمة في مجال التنمية الاقتصادية وخلق فرص عمل , وعنصر ضرورياً في رسم السياسات الاقتصادية في إنجلترا^(١٤) .

وكان الاقتصاديون همهم الأول خلق تنمية على جسر لندن على نهر التايمز , ولقد قدم رجال الاقتصاد اقتراح لبناء جسر على التايمز بين بيكتون Beckton في نيوهام New ham وويتش Woolwich في جرينتش Greenwich , وأستند قرار بناء الجسر على الرأي القائل بأن أنشأ اتصال جديد عبر نهر التايمز من شأنه دعم مستويات متزايدة من النشاط الاقتصادي وتجديد الاستثمار في بوابة التايمز Thames Gateway في لندن^(١٥) .

وهناك تحقيق في مدى فوائد هذا الجسر من قبل المفتشين الملكيين الإنجليز , حيث قال المعارضون أنه يزيد التلوث في المنطقة , وكذلك ازدحام حركة المرور عليه , والحقيقة أن ذلك لا يمكن أن يفوق فوائد التنمية الاقتصادية , وجادل البعض بأن مثل هذه الفوائد لا وجود لها , لأن الجسر لن يخلق مثل هذه الفوائد , وخلص تقرير المفتشين الملكيين الإنجليز أنه على الرغم من وجود تأثيرات إيجابية لم يثبت أنها كبيرة , ولكنها تفوق مساوئ هذا الاستنتاج , وتثير بعض القضايا المنهجية المهمة التي تستحق مزيداً من الاستكشاف , هذه القضايا حول كيفية تحليل الآثار

الاقتصادية، والنظام الذي يشمل العديد من التقلبات وآليات التنمية التي يحتمل أن تعمل لفترات زمنية طويلة^(٦٦).

ومن الواضح أن ردود الفعل في البداية تولد صعوبات شديدة في التنبؤ بمستقبل الاقتصاد في جسر لندن والمناطق المجاورة له^(٦٧)، ولكن مع مرور الوقت يمكن لهذه التأثيرات الصغيرة أن يكون لها آثار كبيرة على المدى الطويل، من خلال دراسة مجموعة من المشروعات الاقتصادية على الجسر تاريخها محدود، ويمكننا أن نبدأ في تقييم وجود مثل هذه الآثار وردود فعل واسعة من النتائج المحتملة، أنها تظهر أن هناك تفاوت كبيرة في النتائج وأن التغيير ليستغرق وقتاً طويلاً، إذا كان من المحتمل خلق فرص لإعادة بناء المجتمعات وإعادة بناء مشروعات استثمارية، وهذا سوف يستغرق سنوات عديدة^(٦٨).

كل هذه الاعتبارات تشير إلى نظرة أوسع بكثير في تقييم للاحتياجات التي

يتعين الاضطلاع بها على وجه الخصوص، فمن الضروري أن ننظر فيما يلي :-

- الفترة التي قد تحدث فيها تغييرات في الاستثمار علي الجسر .

- مدى تفاعل الاستثمارات الواحد مع الآخر .

- تقييم البيانات التفصيلية التي تساعد على نمو الاستثمار علي الجسر .

- إبراز دور الإدارة الملكية للمساعدة في الاستثمار علي الجسر في لندن^(٦٩).

وكان جسر لندن على نهر التايمز مكلف جداً، ويقدر تكلفة جسر بوابة التايمز حوالي ٤٠٠ مليون جنيه إسترليني، وفي العصور الوسطى كانت تكلفة الجسر الحجري يعادل تكلفة كنيسة كبيرة بملحقاتها، وقد يكون هناك تكافؤ اقتصادي، حتى الكنائس التي بنيت خصيصاً لتشجيع (حاج السياحة الديني)^(٧٠)، الذي أستمّر لقرون داخلياً في إنجلترا، وفي الواقع أن تكلفة صيانة كنيسة أو جسر كانت باهظة جداً، وأنه من غير المرجح أنهم فعلوا ذلك في أي وقت مضى، وبناء وصيانة الجسر مكلف للغاية، ونادراً ما يتم التخلي عن بناء وصيانة الجسور والكنائس. ويطلق على الجسور في العصور الوسطى لأهميتها اسم (الفيلة البيضاء) White Elephants، واكتشاف العوامل التي تشجع على بناء وإصلاح الجسر على المدى الطويل، لأنها السبب الأساسي في التنمية الاقتصادية المحلية في البلاد^(٧١).

التطور الصناعي والتصدير علي الجسر :-

ساعد الجسر على التقدم الصناعي في مدينة لندن في العصور الوسطى أكبر من أي وقت، وأصبحت لندن بواسطة جسرهما على التايمز العاصمة الرئيسية في إنجلترا، وسيطرت على المناطق الريفية المحيطة لتكون اقتصاد متكامل، وتتيح أجود أنواع السلع الفاخرة، وساعد على نمو الاقتصاد في لندن قوة وتحسين المدينة^(٧٢). وهناك أعداد كبيرة من الرجال والنساء سمح لهم بكسب أرزاقهم في البلاد المجاورة نظراً لمهاراتهم الحرفية. وأن كانت لندن أقوى المدن الصناعية،

فأصبحت جاذبة للسكان من المقاطعات المجاورة , وتضخم فيها عدد السكان على حساب الريف , فارتفعت نسبة الذكور بها للعمل بالصناعات المتقدمة , وفيما يتعلق ببناء واستخدام الجسر تم تطوير الطرق للنقل في إنجلترا وخصوصاً في جنوب شرق إنجلترا^(٧٣) .

ومن هذا العرض لتحليل التكاليف والفوائد التي يتم القيام بها لإلقاء نظرة على تأثير البنية التحتية في لندن ويفترض عموماً أن الاقتصاد والسكان مستقلين عن الاستثمار, ومن السهل أن نستنتج أن الاستثمار يخلق الازدحام وعدم وجود السكان يدل على فشل الاستثمار .

استطاعت بريطانيا على طريق نهر التايمز تصدير الصوف والقماش إلى الخارج , وتم إنتاج الصوف الخام في وقت لاحق وبشكل رئيسي في غرب البلاد , ويتم تصدير الجزء الأكبر من هذه التجارة عن طريق نهر التايمز , وكانت لندن أكبر مدن الجزر البريطانية , ويبلغ عدد سكانها حوالي ثمانون ألف نسمة ١٣٠٠ م , وكانت أكبر مركز للاستهلاك^(٧٤) . وعن طريق نهر التايمز وموانيه كان يتم استيراد النبيذ بشكل مباشر عن طريق الموانئ الأكثر قوة في القارة الأوروبية , وتسليمها إلى الموانئ الإنجليزية مثل ساوثهامبتون Southampton وبرستول Bristol , والحفاظ على رأس المال أيضاً حفز التجارة على طول وادي نهر التايمز, مع وجود إمدادات ثابتة من الأخشاب بشكل حاسم للحفاظ على البناء وتدفق مستمر من الحبوب اللازمة لإطعام سكانها الذين يتزايد عددهم بشكل كبير^(٧٥) .

علاقة جسر لندن الاقتصادية بالجسور على التايمز:-

وجسر لندن أحد أهم الجسور في منظومة الثمانية عشر جسرا . وعلاقته قوية مع باقي الجسور مثل كينجستون Kingston وهو جسر خشبي بني ١٧٠م , وجسر تشرسي Chertsey الخشبي الذي بني ١٣٠٠ , وجسر ستينس Stains الذي بني في النصف الأول من القرن الثالث عشر, وجسر وندسور Windsor بني في القرن الحادي عشر الميلادي, وجسر ميدنهايد Maidenhead الذي بني عام ١٢٥٠ , وجسر مارلو Marlow الذي بني ١٢٢٧م , وجسر هينلي Henley الخشبي الذي شيد عام ١٢٣٢ . وجسر سونج Sonning الذي بناه الأنجلو سكسون في وقت مبكر من القرن العاشر الميلادي^(٧٦) .

ونظراً لأهمية الجسور السياسية والاقتصادية في جنوب شرق إنجلترا , والتي كانت موثقة بشكل جيد , وإن كان هذا لا يعني أن التاريخ الاقتصادي للجسور كامل , ولكن لدينا سجلات عن بناء الجسور وإصلاحها مثل سجلات الرهيان والمواثيق وبراءات الاختراع , وكذلك الأدلة الأثرية والمعمارية من الجسور التي على قيد الحياة , ونشرت سجلات في ويلاند Leland التي نشرت سجلات مهمة تفيد الدافع لبناء جسر إبينجدون Abingdon الذي كتب على لوح تذكاري في مستشفى مدينة القديسة هيلين St.Heln's Hospital , ولقد جمعت هذه الدراسة

إلى حد كبير معلومات ومصادر أساسية في مقاطعة فكتوريا Victoria^(٧٧). وعززت أبنيجدون علاقتها مع الغرب لندن من خلال تمهيد الطريق من جلوسستر إلى والينجفورد، وعن طريق الجسور الجديدة التي بنيت في القرن الثالث عشر، ذكرت السجلات أن الاستثمارات الكبرى قد فاقت بناء هذه الجسور، وهو يعطى مؤشر لماذا تم بناء جسر إبنيجدون بعد أربعين عاماً؟! فقد ساعد الجسر على نقل الحديد إلى أماكن تصنيعه على نهر التايمز وأنشئ على ضفة النهر مستشفى القديسة هيلين^(٧٨)، التي نقشت عليها آيات الاحتفال، ونظراً للدخل الكبير للجسر والمستشفى أصبح المستوى الاقتصادي جيد، وأزداد المواطنين فخراً واعتزازاً وأقيمت مشروعات على الجسر الطويل في جراند بونت Grand Pont في أكسفورد وعلى جسر أبنيجدون تثير الإعجاب، مما أدى إلى ارتفاع معدلات الأجور التي يحصل عليها الحرفيين (فلساً واحداً كل يوم)^(٧٩).

وقد دخلت الجسور التي تقع على نهر التايمز في تلك الفترة بقوة في دعم الاقتصاد، ومن المشاريع الاستثمارية بالقرب من جسر لندن على نهر التايمز الاطلاع على حجم وحالة كنائس الرعية المحلية، وكانت هناك المشاريع الرأسمالية الرئيسية، وعدلت الكنائس وضعها وفقاً لعدد من العوامل أهمها الموقع وقبور القديسين والشهداء وموقعها على أحد الجسور، وأثرى القائمين على رعاية الكنائس ضمن الهيكل الإداري للكنيسة بسبب وجودها مع مقربة من الجسر، كما يوجد على مقربة من جسر مارلو Marlow^(٨٠) وهينلي Henley^(٨١). ومعظم حالات النجاح والإخفاق الاقتصادي عبر القرون يمكن تتبعها من خلال دراسة تاريخ كنائس الرعية الاقتصادي الموجودة على الجسور. وتوسيع الاستثمارات على الجسر يوضح عدداً من الملامح، أولاً نفقة الجسور كانت هائلة، وليس فقط لأن الحجر أو الخشب ذات الجودة العالية مكلف، ولكن لأنها تحتاج إلى مزيد من تطوير بنية الطرق والجسور، وسوء حالة السدود يعني أن النهر نفسه كان أوسع أو محدود بشكل واضح، الأمر الذي يتطلب جسراً كبيراً كما في أكسفورد، فتكون تكلفته عالية بسبب طول الجسر.

حتى كان أفضل لبناء طريق جديد تماماً في جسر ميدنهايد Maidenhead^(٨٢)، وهو أحد الجسور الأكثر نجاحاً على نهر التايمز، وتم تسخيره لخدمة العاصمة الملكية في لندن لزيادة دخلها وزيادة الموارد للتنمية المحلية، وبواسطة هذه الجسور تم تحصيل كميات كبيرة من رؤوس الأموال، مما حدا بجلبيرت دي كلير Gilbert de Cle's بإنشاء جسراً في بلده في مارلو العظيمة في القرن الثالث عشر^(٨٣).

وفي وقت مبكر من القرن الثالث عشر عانت الكنيسة في مارلو من وجودها على نهر التايمز بسبب الفيضانات الكثيرة، حتى انهارت الكنيسة، والموقع كان جذاباً لذلك تم اتخاذه كبناء استعماري رائع على ضفة نهر التايمز، وساعد في التنمية الحضرية في مارلو. وأن كان هناك مكان آخر رائع أعلى التل

في مارلوا يعتبر مزاراً هاماً للسائحين , وهناك نقطة عبور واحدة أكثر تواضعاً على نهر التايمز ١٢٣٤ م , ودخلها تقريبا حوالي ٢٣.٣٣ جنيه إسترليني وتبين مدى الاستفادة الحقيقية من الجسور على نهر التايمز . أما سكان بلدة ستينس فاستفادوا من موقعهم المميز على جسر نهر التايمز , وكان دخل البلدة تقريبا حوالي ٩٠ جنيه إسترليني وحافظ مجلس المملكة الخاص على الجسر ودرى خطر المتمردين من الاقتراب منه وخاصة من ناحية الغرب^(٨٤) .

فكان هناك استثمار قوي ومضاربة اقتصادية بين جسر لندن وجسر جيدستوي Godstow^(٨٥) , الذي يقع بالقرب من دير الراهبات wolvercote بالقرب من أكسفورد , لتساعد القيام بواجباتها في التنمية الاقتصادية , وتم إنشاء عدد من المحلات التجارية والحوانيت الصناعية , وكذلك المطاحن للغلال والمعاصر للنبذ وتصديره للأماكن الأخرى عن طريق الجسر . وقام الملوك الإنجليز بإقامة حزمة من الجسور والمباني التي تساعد على دعم الاقتصاد , وظلت مؤسسة جيدستوي تعمل على التنمية الاقتصادية البارزة في منطقة أكسفورد , واستمرت المؤسسة في دعمها للاقتصاد حتى ١٢٧٩م^(٨٦) .

- وقد أدى بناء جسر لندن فوق نهر التايمز إلى ثورة صناعية - إلى حد ما- عام ١٢٥٠ م , كما كان لها أهمية سياسية وإستراتيجية واقتصادية في العصور الوسطى . وأهم دوافع بناء الجسر الاقتصادية هي :-
- سلامة المواطنين , حيث يوفر لهم عبور آمن للجانب الآخر .
- اختصار الوقت , لدفع جهود التنمية .
- زيادة التنمية , حيث تعمل الجسر على ربط إنجلترا ببعضها البعض لتصبح مدينة واحدة يسهل بداخلها مقايضة السلع , والاستيراد والتصدير عبر موانئها الموجودة بالقرب من الجسر.
- التقوي , يقوم الأشخاص والجماعات ببناء الجسر تقرباً للرب وحباً في عمل الخير .
- الفخر والاعتزاز , ويفتخر الإنجليز بروعة الجسر سبب تقدمهم الاقتصادي .
- التنمية الاقتصادية , وهي سبب التقدم في الداخل والخارج , في الداخل رفع مستوى معيشة الفرد , وفي الخارج تستطيع فرض إرادتها ونفوذها على أقرانها بالتقدم الاقتصادي .
- الخوف من منافسة الآخرين لهم , وخاصة في التنمية الاقتصادية وفي مجال الحرب^(٨٧) .

ولم تذكر السجلات الكثير عن التأثير الاقتصادي لجسر شيلنجفورد Shilling ford^(٨٨) , فينتمي الجسر إلى قلعة والينجفورد , حيث حصلت القلعة ١٣٠٠م على جزء من أرباح الجسر , ولا يوجد دليل أثري أن الجسر خشبي , ويبدو أن هناك محاولة لتحويل حركة المرور من الجنوب على الطريق من

والينجفورد إلى أكسفورد لزيادة مصدر الدخل بالنسبة لقلعة بورتر porter الواقعة على الجسر^(٨٩).

وكان الجسر الأكثر نجاحاً في نيوبريدج التي تقع على بعد ستة أميال غرب أكسفورد، والقرى الواقعة على الضفة الشمالية لنهر التايمز، كانت مزدهرة بالفعل وبرز كوتسولدز في أواخر القرون الوسطى في تجارة الصوف North Moor، وإعادة بناء كنيستها بالكامل في النصف الأول من القرن الرابع عشر بتكلفة ١٦١ ألف جنيه إسترليني لدعم الجسر في عام ١٢٣٤م وتنمية الاقتصاد المحلي^(٩٠).

الأهمية الزراعية :-

كان من مفاتيح الاستثمارات الكبرى على الجسر على نهر التايمز الغابات، لقد تم حرق وإزالة العديد من الغابات لزيادة رقعة الأراضي الزراعية والمراعي المتاحة للزراعة وتربية الحيوانات المفيدة، وإزالة الغابات أدى إلى اختفاء المخلوقات الأصلية الإنجليزية مثل الذئب والخنازير والقدس والماشية البرية والغزلان الحمراء والأرانب، مما أدى ذلك إلى استصلاح عدد كبير من الأراضي الزراعية، مما ترتب عليه زيادة في المحاصيل الزراعية المتنوعة، أدى إلي زيادة تصدير عدد من الحاصلات الزراعية، وانفتاح اقتصادي على الخارج وتنمية اقتصادية محلية^(٩١). وكانت الاستثمارات على جانبي نهر التايمز كبيرة بسبب أزاله تلك الغابات، وإدخال عليها الرقعة الزراعية الواسعة من المستنقعات على جانبي النهر، والتي ساعدت نقابة الجسر في الاحتفاظ بالأموال الطائلة ومعهم كبار الإقطاعيين وازدادت تجارة الصوف في المدن، وازدادت المنافسة بين جسر لندن والجسور الأخرى، مما أدى إلى زيادة العدالة المحلية، في وقت يتزامن مع المعروض من الصوف في سانت جايلز St.Gile's في أكسفورد، قد يكون أنقضى أو كانت المواد الخام في انخفاض قبل ١٣٠٠م^(٩٢).

ويشير المؤرخين إلى الأعمال الخيرية التي أقيمت للمساعدة في بناء جسر لندن، مثل مشاركة المرأة بتقديم الطعام من الخبز الأبيض والجبن والدجاج للعمال والكثير من الأعمال الأخرى، وهناك دوافع أخرى لبناء الجسر وهي التقوى الدينية والسلامة العامة في جميع الأعمال في هذا العالم، ودور الكنيسة المقدسة ورئيس أساقفتها في تعميم الأطفال والنعيم الإلهي والمتعة وآخر الأعمال المباركة هي القيام ببناء الجسر، حتى بعد الوفاة تغسل الجثة ويفرض عليها رسوم عند مرورها فوق الجسر، لذلك كان الجسر يمثل استثماراً قوياً في المستقبل ليس فقط في هذه الحياة من خلال التأثير الاقتصادي، ولكن لكونه من الناحية الدينية لإنقاذ أرواح الأطفال من خلال صلوات آبائهم المتوفين، فعن طريق الجسر تذهب الروح إلى الجنة، ودائماً ما يطلب الملوك بناءً قوياً ما دام في وسعهم تقديم الحجر والجير والرمال، ومع ذلك لا يوفر الملك المال أو المواد المستخدمة في البناء، ولكن يأتي من السادة الإقطاعيين الذين استثمروا بقوة في الجسور. وعلى الرغم من حقيقة أن التكاليف

تبدو باهظة , فإن الدولة تستخدم الجسر المكلف جداً لمرور العربدة والحصان, وأن الصيانة والكسر في الجسر ينبغي أن تتحملة البلدة وهو مكلف للغاية , وفي المقابل لا يوجد أي تهمة لعبور الجسر , وأحياناً يضطر الفقراء إلى التخلص من ملابسهم لدفع مكوس عبور الجسر^(٩٣).

وكانت المعابر والجسور ما قبل الثورة الصناعية على نهر التايمز أكثر اكتمالاً من عام ١٣٠٠م على الرغم من أن جسور إبينجدون ونيوبريدج وتشيرسي Chertsey^(٩٤) , تمثل إضافات بارزة للجسور في القرن الرابع عشر , وتبرز بعض الخصائص في المقام الأول أنه لا يوجد جسور بين كينجستون ولندن , أن التحدي الهندسي في جسر لندن هو الذي أدى إلى جذب وزيادة الاستثمارات وحقق النجاح التجاري المميز! مما حدا بالدولة أن تقدم حزمة من المساعدات والحوافز لزيادة هذه الاستثمارات. والتفسير الأكثر ترجيحاً لأهمية هذا الجسر هو الوضع الإستراتيجي والعسكري , لأن الجسر قريب جداً من لندن العاصمة ومركز الدولة , وعن طريق جسر لندن يمكن لجيش العدو التقدم غرباً وتطويق المدافعين في لندن , ومن الواضح أن الحكومة كانت تسيطر على الجسر لأهميته الاستراتيجية . وعلى نهر التايمز يوجد عدد كبير من الجسور يبلغ ثمانية عشر جسراً ساهمت جميعها في التنمية الاقتصادية على النهر^(٩٥).

والمسافة القريبة بين الجسور تبلغ ٢٥ إلى ٤٠ ميلاً تقريباً في الجسور التي تقع على نهر التايمز مما ساعد على التنمية الاقتصادية. وتحسب المسافة بين الجسور من المنبع إلى المصب , ومدى قرب الجسور من بعضها البعض كما في جسر سونج Sonning^(٩٦) ومنافسيه من الجسور مثل هينلي ومارلو ووندسور وميدنها , والتي بنيت كلها في النصف الأول من القرن الثالث عشر وبتقييمات وموثيق , وهذه الجسور كانت في منافسة اقتصادية لجسر لندن , وتنافس لعبور النهر المزدهر بالسفن , وهناك أسباب كثيرة لبناء الجسور , حيث أن الحركة عليها ثابتة , ويفرض عليها مكوس للداخل والخارج منها . ولكن مثل هذا التكتل هو محاولات لسرقة الاستثمار والتجارة من المنافسين أو الخوف من التهميش , وأوضح مثال على كون الجسور قريبة جداً لتنمية الاقتصاد مثل جسر شيلنجفورد أقل من ميلين من الجسر الحجري في والينجفورد , وهذا وحده قد يفسر في رأي الاقتصاديين فشله في الازدهار والاستثمار الاقتصادي , والجسر الحجري في إبينجدون يعطى أقل المسافة تقريباً بين الجسور تبلغ حوالي ٤.٢٥ ميل وهذا وضعها تحت مزيد من الضغط الاقتصادي لقربها من بعضها البعض , فأصبحت المنافسة الاقتصادية وجذب الاستثمارات القوية والفعالة لتنمية الاقتصاد المحلي^(٩٧) والمسافة بين الجسور من المنبع إلى المصب تختلف عن المسافة بين الجسور بعضها البعض , فنرى غالبية الجسور من بعضها البعض طولها يبلغ من أربعة إلى تسعة أميال , ومتوسط المسافة يبلغ أكثر من ستة أميال (٦.١٢ ميل) والمسافة القانونية بين الأسواق تبلغ ٣.٢٦ كم , بحيث يمكن أن تتوقع من شخص

السير مسافة معقولة لنقل البضائع على الأقدام إلى السوق في يوم الأحد , وبالتالي فإن من الصعب تجنب الاستنتاج بأن هذه الجسور تمثل اتصالاً وثيقاً مع الحياة التجارية في المنطقة , ويبدو أن واحداً من الأنظمة الأكثر تقدماً في جسور أوروبا في هذا الوقت ازدهرت , وأظهرت عدداً من الجسور الرائعة , بحيث كان هناك عدد من الجسور المتنافسة قريبة نسبياً^(٩٨).

وهناك منافسة اقتصادية مباشرة بين الجسور في كينجستون ووالينجفورد , فعن طريق هذا الجسر أصبحت الأسواق مزدهرة , ومن ثم جنى حوالي ٢٠٠ جنية إسترليني من الضرائب ١٢٣٤م , إذ لم يكن أكثر من ذلك , وقد يكون ذلك بسبب موقعها الجغرافي من الركن الجنوبي الشرقي , وأن معظم المسافرين إلى لندن من الشمال والغرب يعبرون نهر التايمز المنيع , والإبحار من الجنوب قد يكون أسهل لهم للوصول إلى جسر لندن , أما والينجفورد تختلف إلى حد ما , فيزعم البعض تعرضها لإضرار خلال الجسر الجديد في إبينجدون , وعندما بنيت القديسة هيلين جسر حجري عظيم في إبينجدون من مقاطعة جلوسستر للسفر عبر إبينجدون بدلاً من والينجفورد لحساب جسر ولينجفورد العظيم^(٩٩) , وهناك تراجع في العبور على الجسور ونقص المكوس المحصلة في ولينجفورد وويلاند بسبب الموت الأسود في القرن الرابع عشر في وجود المنافسة القوية بين الجسور في أكسفورد وفولي Folly^(١٠٠) , وإن كانت البنية رديئة , والطرق في المدينة في وضع غير مؤات في نهاية القرن الثاني عشر^(١٠١) , ولكي يساعد على التنمية الاقتصادية في أكسفورد , وأوصى الاقتصاديون ببناء جسر أوسني Oseney لزيادة فرص التنمية الاقتصادية^(١٠٢).

النتائج :-

جسر لندن على نهر التايمز مع بقيه الجسور يمثلون شبكة اتصالات بحرية ناجحة بشكل مدهش , ويبلغ طول هذه الجسور على نهر التايمز حوالي ١٤٠٠ كم , لتلبية الاحتياجات الاقتصادية للمنطقة , وعلاوة على ذلك كان وادي التايمز واحد من الاقتصاديات الأكثر ازدهاراً ونمواً في شمال أوروبا في العصور الوسطى , وحتى الآن كان المؤرخون المعاصرون على تناقض عميق بخصوص شبكة النقل والمواصلات على عدد من الجسور على نهر التايمز .

وتناولت السجلات العديد من طرق إصلاح وصيانة الجسر في لندن , وتقديم شهادة على الأولوية المفروضة عليهم من إصلاح وصيانة الجسر , ولقد تم تقديم تضحيات عديدة لبناء المجتمعات والمحافظة عليها . وعلاوة على ذلك كان الجسر واحدة من عدد قليل من القضايا الاقتصادية المحلية مع الحكومة المركزية في لندن , ومع ذلك تظهر الشكاوي المستمرة حول حالة الجسر , ناهيك عن حكايات تعرض المسافرين للخطر في الرحلات الطويلة , والحفاظ على الجسر كان عبئاً ثقيلاً على المجتمع في ذلك الوقت .

وأكثر من أي وقت مضى كان هناك علاقة وثيقة بين بناء الجسر والنتائج الاقتصادية التي يمثلها تكلفة وصيانة الجسر , ويبدو أن الشكاوي من صيانة الجسر قد اختلفت لفترة , والحالات المتبقية من التآكل من الجسر لم تكن من الشدة بحيث تسمح الإدارة الملكية لوقوع الجسر في حالة سيئة , مما يعني أن الفوائد أكبر من التكاليف , وأوضح الأمثلة على ذلك أن الجسر دعم بالفعل إنشاء مستوطنات في لندن , حيث تظهر السجلات كيفية تحقيق الازدهار في الأسواق والتجارة بين لندن والمدن المجاورة .

وازدهرت المستوطنات عن طريق الجسر وهذا الازدهار يتوقف حتماً على الظروف المحلية وكذلك قربها من لندن منحها فائدة عظيمة , وهناك جسور كانت أكثر بعداً وفي مناطق نائية مثل ليشليد وروديكت , ويبدو أنها سهلت التجارة مسافة أطول وعملت على تعظيم النمو المحلي .

ويبدو واضحاً أن الاستثمار في جسر لندن عبر التايمز كان عظيماً , واستفادت منه معظم المدن الموجودة على هذه الجسور في رفع مستوى معيشتها , فكانت الفوائد التي تجنى من هذا الجسر تفوق تكاليف الصيانة والإصلاح , وساعدت هذه الاستثمارات أن تظل المدن مزدهرة , فكان الجسر جزء أساسي من التنمية الاقتصادية في البلاد , ويتطلب ذلك دراسة الحالات المفصلة للتوقيت والظروف السياسية الأخرى في المكان على حد سواء على المستوى المحلي الوطني .

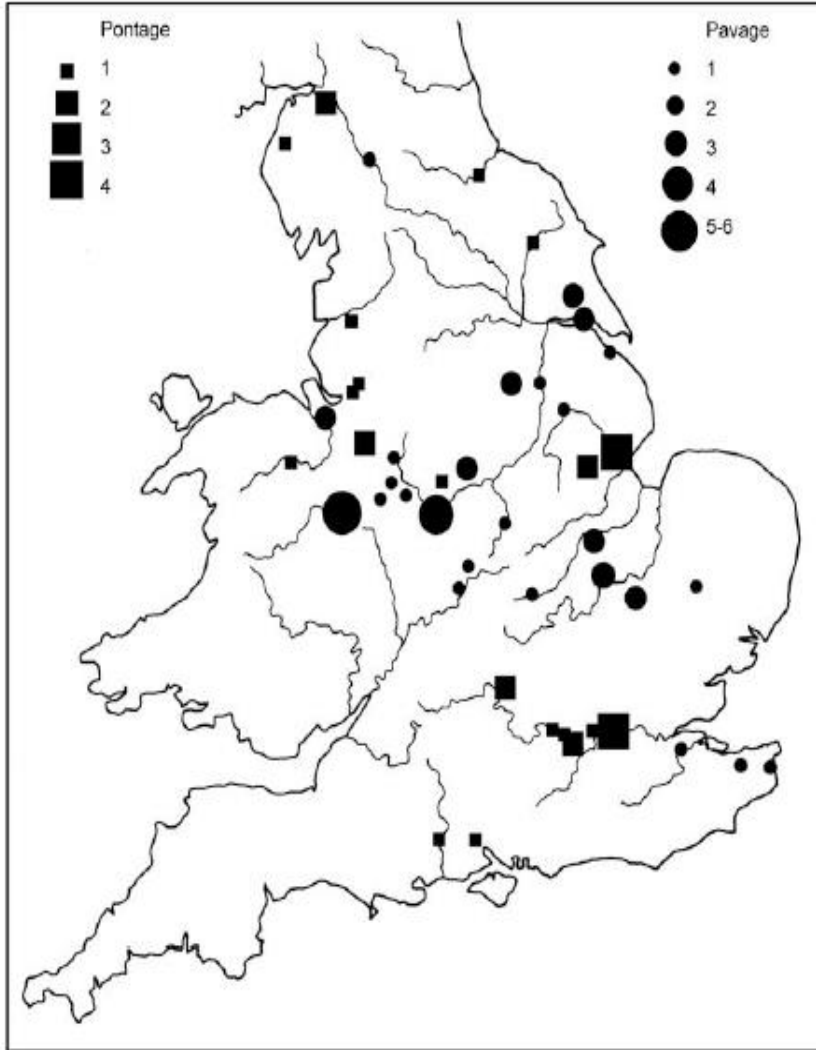
ومن وجهة نظر الباحث أن التاريخ والعلوم الاجتماعية طبيعية الإثبات وأكثر صعوبة في تحديد ماهيتها من العلوم الهندسية , نحن يمكن أن ننظر أن الجسر بني بشكل هندسي معين , والحفاظ عليه وصيانته ممكن في سياق وقت ومكان معين , وتعميم القول بأن الجسور علي التايمز ستكون لها فائدة واحدة أو تأثير أو حجم معين صعب , لكن جسر لندن أكدت الدراسة أهميته للندن والمدن المجاورة .

وفي النهاية يعتبر جسر لندن رأس المنظومة , وأن تدمير جسر على التايمز أو فشله في أداء دوره في المنظومة لا يعني ذلك فشل الشبكة التي تتكون من ثمانية عشر جسراً , والتي لا تزال موجودة حتى الآن , كما أن الاستثمارات والتنمية المحلية الاقتصادية على الجسور كانت بلا شك جديرة بالاهتمام حتي وقتنا الحاضر .

ملحق ١

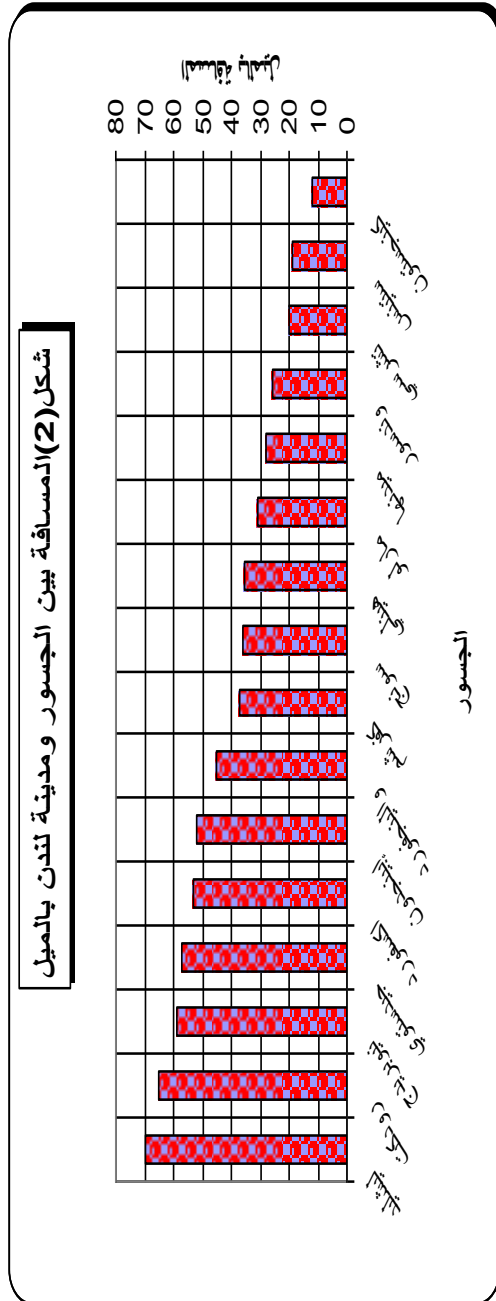
- الجسور التي على نهر التايمز (١٢٠٠-١٣٠٠م) بداية البناء ونهايته
- ١- جسر لندن LONDON ثم بناؤه ١١٧٦م انتهى ١٢٠٩م , ترميمه ١٨٣١م أصبح حديدي ١٩٧٣م.
 - ٢- جسر كينجستون KINSTON جسر خشبي بني ١١٧٠م وتم استبداله بحجري ١٨٢٨م.
 - ٣- جسر تشرسي CHERTSEY خشبي بني ١٣٠٠م , أستبدله بحجري الإمبراطور هنري الرابع ١٧٨٥م.
 - ٤- جسر ستينس STAINS بني في النصف الأول من القرن الثالث عشر , أعيد بناؤه ١٦٦٩م, ثم هدمه ١٧٩١م, أعيد بناؤه بصورة رائعة ١٨٣٢م.
 - ٥- جسر وندسور WINDSOR بني في القرن الحادي عشر الميلادي , أستبدل حديدياً ١٨٢٤م.
 - ٦- جسر مينهداد MAIDENHEAD بني ١٢٥٠م تجديده ١٢٩٧م ثم ١٥٨٢م ثم جسر حجري ١٨٣٢م.
 - ٧- جسر مارلو MARLOW بني ١٢٢٧م أصلح الجسر ١٣٠٠م ثم إصلاحه ١٣٩٤م حديدي ١٨٣٢م.
 - ٨- جسر هينلي HENLEY خشبي ١٢٣٢م أستبدله بحجري ١٧٨٦-١٧٨٧م .
 - ٩- جسر سونج SONNING بناه الأنجلو سكسون في وقت مبكر من القرن العاشر الميلادي , وحجري ١٧٧٥-١٧٨٠م .
 - ١٠- جسر كفرشم CAVERSHAM جسر خشبي ١٢١٩م أصلحه ١٢٣٣م , حجري ١٨٢٦م , حديدياً ١٨٧٠م , ثم إسمنتياً ١٩٢٦م .
 - ١١- جسر والينجفورد WALLINGFORD أقدم جسر على التايمز ٩٥٧م تجديده ١٤١٥م ثم ١٥٠٧م ثم ١٥٣٠م حجري ١٨٠٩م وتجديده على صورته الحالية ١٩٣٤م.
 - ١٢- جسر إبنجدون ABINGDON جسر خشبي من القرن الحادي عشر , وأستبدل بحجري ١٤١٦م.
 - ١٣- جسر فولي FOLLY بني أواخر القرن الحادي عشر , هدم الجسر ١٨٢٦م وأستبدل بحديدي.
 - ١٤- جسر أوسني OSENEY بني في القرن الثالث عشر , وفي ١٧٧٧م تم توسيعه , وأستبدل بحجري ١٨٨٥م.
 - ١٥- جسر جيدستوي GODSTW بني عام ١١٣٣م ثم استبداله بحجري ١٧٩٢م , وحديدي ١٨٢٩م.
 - ١٦- جسر نيوبريدج NEWBRIDGE بني في القرن الثالث عشر .
 - ١٧- جسر رودكت القديم RADCOT جسر خشبي من عصر الأنجلو سكسون , أستبدل بحجري في بداية القرن الثالث عشر ١٢٠٣م أصلحه سادة فارينجدون ١٢٧٢م .
 - ١٨- جسر القديس جون (ليشليد) LECHLEDE بني أوائل القرن الثالث عشر , وأعيد بناءه حديثاً ١٨٧٩م .

شكل رقم (١)
الجسور العائمة والمتحركة في عهد الملك إدوارد الأول من ١٢٧٢-١٣٠٧م
- Cooper, Op. Cit., p.138.

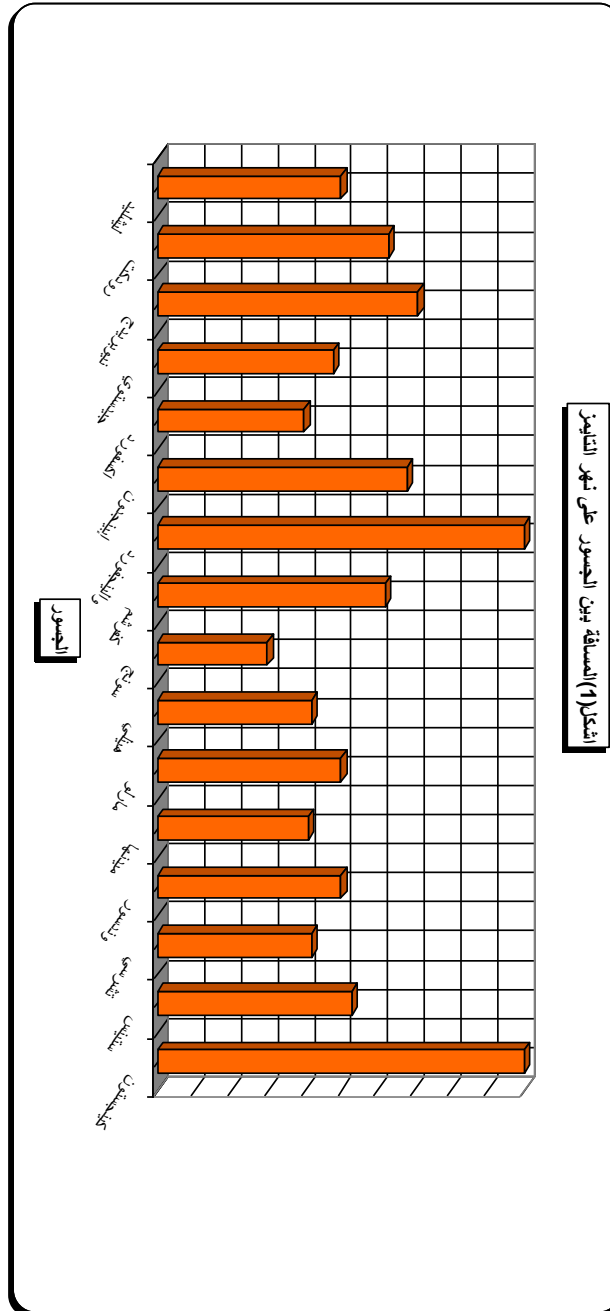


(شكل ٢)

المسافة بين جسر لندن والجسور علي نهر التايمز



شكل رقم (٣)
المسافة بين الجسور على نهر التايمز



- ١- يُعد نهر التايمز أهم الأنهار في إنجلترا العصور الوسطى وهو صالح للملاحة ودخول السفن حتي ميناء تلبري Tibrey في لندن، ويليه في الأهمية نهر همبر Humber ثم نهر سفن Severn.
- Cooper A., Bridges Law and power in Medieval England , 700-1400, London, 2006, p.2.
- ٢- لما كانت مدينة لندن ملتقى الطرق جميعها، فإنها باتت قاعدة لتموين الجيوش، ومن ثم صارت المركز الأعظم للتجارة بالجزيرة كلها في العهد الروماني عن كونها قرية صغيرة مؤلفة من أكواخ صغيرة حول برجها المشهور باسمها برج لندن ، وعلا شأنها من الناحيتين الاقتصادية والحربية لحسن موقعها علي نهر التايمز ولأهمية الطرق المتفرعة منها، وزاد عدد سكانها حتي بلغوا ستين ألفا، وسرعان ما أصبحت عاصمة بريطانيا بدل كولودونم. انظر:
- نظير حسان سعداوي : تاريخ إنجلترا وحضارتها في العصور الوسطى والقديمة , دار النهضة , ١٩٨٦, ص ١٩.
- Barrow G., & Edward .M., Documents Medieval History ,vol .7, Suffolk, 1984.p.146.
- ٣- تمتد لندن بمسافة حوالي ٤٠ كم على ضفتي نهر التايمز الذي يبلغ طوله حوالي ٣٤٦ كم , ويبلغ متوسط ارتفاع لندن ٦٢ متر عن سطح البحر , وتأسست المدينة في الأصل على الضفة الشمالية للنهر , وكان برج جسر لندن على مدى العصور الوسطى الجسر الوحيد الذي يربط الضفتين بعضها البعض . انظر :
- john cherry , Medieval Britain in Gloucester, 1974, p.174; Young J.C., Medieval Britain in Kingston,1986 , pp.110-111; John Bradly & Others, Medieval Britain and Ireland in 1999, Medieval Archaeology, 2000, pp.235-236.
- ٤- Holt , Society and population, 600-1300, CUHB., P.103.
- ٥- Harrison , Bridge of Medieval England ,Oxford, 2007 ,p.45.
- ٦-Thorpe B.,The Anglo-Saxon Chronicle According to The Several Original Authorities, vols 2 , London ,1861 , p.271.
- ٧- Clark j. , London Bridge and Archaeology of A nursery Rhyme, London, 2002,p.340.
- ٨- Thorpe B. , The Anglo-Saxon Chronicle, p..271.
- 9- Andrew P.R. , Building Bridges : Some lessons from Middle Ages on the long-term Economic Impact of Bridges over the Thames , Glasgow, 2008 , p.2.
- 10- V C H Berks,3,pp.517-518 ; Harrison , Bridge of Medieval England , pp.219-220.
- ١١- في عام ١٠١٤م أغار الدانمركيون Denmark والسكسون Saxon والفيكينج Viking على لندن أيام حكم الملك أولاف Olaf (٩٩٥-١٠٢٢م) واستطاعوا دخول التايمز, وتصدت لهم الحامية بلندن فوق الجسر وكبدهم خسائر كبيرة مما دفعهم للهرب , ولكن

تضرر الجسر , وفي عام ١١٧٦ م وتم وضع أول حجر بناء من الحديد والحجارة وأنتهي عام ١٢٠٩ م , حيث تم بناؤه من أقواس حديدية وحجارة , وأحتاج البناء ٣٣ عاماً ويبلغ طوله ٣٠٠ ياردة وعرضه ٧٠ قدم , وهو جسر متحرك ويسمح بمرور السفن وإغلاقه في وجه الغزاة .
انظر :

- Thorpe B. , The Anglo-Saxon Chronicle, vols 2, p.270 ; Clark j. , London Bridge and Archaeology of A nursery Rhyme, London, 2002, p p.339-340, Brook C. & Keir G. , London 800-1216 The Chapin of Society, London , 1975 , p.22 , Donald Hill , A History of Engineering in classical and Medieval Times , London , 1984. Pp.51-62.

12- V C H Surrey, 4,p.125-126 ; Harrison, Bridges of Medieval England , p.204.

13- Brook N., Medieval Bridges: A Window onto changing concepts of state power, Society journal, 7 , 1995 , pp.11-12 .

14- Grundy G.B., Saxon Charters of Worcestershire, Birmingham, 1931, pp.12-13; Oliver Rackham, History of the country side London, 1986, p.9; Finberg H.P., the arly Charters of west Midlands , Leicester, 1961, p.92.

١٥ -جسر نيوبريدج Newbridge بنى على الأرجح في القرن الخامس عشر , وربما عن طريق جون جولفر J.Golafre الذي شارك أيضاً في نقابة إيبينجدون الصليب المقدس بالقرب من قرى Standlake and Northmoor .
انظر :

- Toynbee, op. cit., pp.46-47; Harrison, Bridges of Medieval England , p 206; Chandler, op. cit., p.372 ; Martin Biddle, Winchester studies, Oxford, 1976, pp.244-245; Davis R.H., The Ford and The City , Oxoniensia, 34, 1969 ,pp.258-259.

16 - Thorp, Anglo-Saxon , vol.1,pp.174-175, Andrew, op. cit., p.12.

17 - Noel-Buxton, Westminster wader being an estimate of Westminster in all Ages , London , 1957, pp.39-40; Harrison, Bridges Medieval England , pp.45-40; Boyer M.N., Medieval France., Bridges History , Cambridge, 1946, pp.26-27.

18 -Clark J. & Terry B., Medieval Britain and Ireland, 1986, Medieval Archaeology, pp.110-111 ; Thorpe , Anglo-Saxon, vol .1, p.271 .

١٩ - تعتبر سسكس من المدن الهامة في جنوب شرق المملكة وتنقسم إلى المقاطعات الآتية :
شيشيستر Chichester – أوردال Arundel- بوفنسي pwvensey – لويس Lewes – هاستنجز Hastings – وينشلسي Winchelse – رجيسنج Rgesteyning .
انظر :

- Peter & Brains, Regional History of England the South East , from A.D.1000, London, 1988 , p.37.
- ٢٠- مرسيا اسم مشتق من Mierce وهو تحريف له , ومعناه سكان الحدود , وتمثل اليوم المقاطعات الآتية ستامفورد ودربي Derby ونوتنجهام Nottingham والمنطقة الواقعة شمال مقاطعتي ورويك Warwick وليسستر Lecister
- Bede , A History of The English Church and people , Trans, lathen R.E., London , 1979, p.185.
- 21 -Andrew, op.cit.,p.11.
- ٢٢- هناك ٥١١ اسماً لكلمة فورد في إنجلترا , وعلى سبيل المثال ٤٣٩ اسماً لفورد تطلق على الجسور في الفترة من ١٠٨٦-١٦٠٠م ويعتبر القرنين الحادي عشر والثاني عشر الفترة الأساسية لبناء الجسور , وهناك أدلة قيمة في نوعية الأسماء المدرجة والمستبعدة , والعديد من أسماء الجسور التي ظهرت في كتاب يوم القيامة ١٢٥٠م , وهي أسماء معابر الأنهار الهامة والجسور مثل بريدجنورث Bridgnorht وتروبريدج Trowbridge وفرابريج Ferrbridge وأكسبريدج Exebridge وميدلكس Middlesex وستامفورد Stamford ... الخ , وفي الفترة المبكرة من بناء الجسور يوجد في كتاب يوم القيامة في ١٤ مقاطعة ١٥ اسماً تحمل اسم فورد , ولم تكن الجسور قد انتشرت بقوة , وآخر الجسور في كتاب يوم القيامة جوردورست وسوفلك وسرموست وهيرتفورد ومقاطعات مثل يورك وبريكنجهام وهيرتفورد وروتلاند ونورثامبتون أكسفورد وغيرها . ويرى بعض المؤرخين أن أول ظهر لكلمة فورد في القرن العاشر في ديب فورد Deepford (فورد العميقة) , برادفورد Bradford (فورد الواسعة) Wideford , وشلفورد Shelford (فورد الضحلة) Shallowford , فولفورد Fulford (فورد الموحلة) Muddyford , ولنجنفورد Langford (فورد الطويلة) Lang Ford والتي اشتهرت باقتصاد قوي في المنطقة . انظر :
- publication of the English place-Name Society, vol.1,1924,p.72, Eilert Ekwall , The Concise Oxford Dictionary of English place-Names, Oxford, 1940, p.51 , Cooper A., op. cit., p.11.
- ٢٣- جسر كينجستون جسر خشبي بني ١١٧٠م وتم استبداله بالجسر الحجري عام ١٨٢٨م . انظر :
- Phillpotts C., The Charter quay site, Kingston, Documentary Research Report, Salisbury, 2003,p.5.
- 24 - Yongs J. & Terry B., Medieval Britain and Ireland, 1986, Medieval Archaeology, 18, 1974, p. 229; Thorp, Anglo-Saxon , vol.1, pp.270-271.
- 25 -Andrew P.R. , Building Bridges : Some lessons from Middle Ages on the Long-term Economic Impact of Bridges over the Thames , Glasgow, 2008 , p.4.
- 26 -The Victory History of The Counties of England , pp.125-126; Harrison , Bridge and Economic development, 1300-1800,p.240.

- ٢٧-محمود سعيد عمران : حضارة أوروبا في العصور الوسطى , دار المعرفة الجامعية , ١٩٩٨م, ص١٧٤.
- ٢٨-بعد تتويج وليم الفاتح (١٠٦٦-١٠٨٧م) ملكاً على انجلترا أعطى مواطني لندن امتيازات خاصة , وأمر ببناء ما يعرف اليوم ببرج لندن في الركن الجنوبي الشرقي من المدينة ١٠٩٧م . أما جسر لندن فيمتد من غرب لين Lane الي ساوثوارك Southwark وتم ترميمه في عام ١٨٣١م , وأعيد بناؤه على الصورة التي عليه الآن في عام ١٩٧٣م . انظر :
- The Victoria History of Counties of England , London , 2008 , pp-125-126 at 151-152.
- ٢٩- جسر لندن واحد من ثمانية عشر جسراً تمتد فوق نهر التايمز , الذي يربط مدينة لندن وساوثوارك في وسط لندن. انظر :
- Harrison D.F., Bridge and Economic Development , 1300-1800, Economic History Review , 45, 1992 , pp-240-241; Masschaele J., Transport cost in Medieval England , Economic History Review , 46 , 1993 , p 162.
- 30- Phillpotts C., The Charter quay site, Kingston, Documentary Report, p.5.
- 31 -Phillpotts C., The Charter, pp.5-6.
- 32- Brook N., Medieval Bridges: A Window onto changing concepts of state power , Society journal, 7 , 1995 , pp.11-12.
- ٣٣ - أمر روبرت أولي ببناء قلعة في نهاية الجسر , وحصل على أمر ملكي بصيانة الجسر وتحصيل رسوم لصالحه , واستنجا الأراضى حوله ١٢٠٠م , وفي نهاية القرن الثالث عشر بدعم من النساك والحصول على العديد من المنح أشتري الأراضى على الجانب الشرقي من الجسر . انظر :
- V C H Oxford, 4, pp.3-4 ; Cooper A., Bridges Law and power in Medieval England , wood Bridge , Press ,2006, pp.13-14 ; VCH Oxford, 4, pp.284-285, Harrison, Bridge , of Medieval England , p.175 ; Scaribrick . J, Reformation : and The English people , Oxford , 1984, pp.15-16.
- 34 - V C H Berks, 3, pp.517-518; Harrison, Bridge of Medieval England, pp.219-220.
- 35 -Harrison, Bridges of Medieval England, p.180.
- 36 -Phillpotts C., The Charter, pp.5-6.
- 37 -Harrison , Bridges of Medieval England , p-232; Harrison , Bridges and Economic Development , p-240 – 241; Idem, pp-94-95.
- 38 -Calendar of The paten Rolls preserved in public Record office ,ed. Thomas D.H. , Henry 111 , London , 1885, p.363.
- ٣٩- محمد مرسي الشيخ: النظم والحضارة الأوربية في العصور الوسطى , الإسكندرية , ١٩٩٦ , ص٩٧.

- 40 -V C H Berks, 4 , pp.430-431; Scarisbick J., op cit., pp.116-117; Harrison, Bridge of Medieval England , p.215.
- ٤١- محمود سعيد عمران : حضارة أوروبا في العصور الوسطى , دار المعرفة الجامعية , ١٩٩٨م , ص١٧٤.
- 42 -Cooper, Bridges Law and power, pp.127-128.
- 43 -Stanton F.M, The Road system of Medieval England, Economic History Review, 7, 1936, p.2-3 ; Painter S. , Medieval Society , pp.70-71.
- 44 -Harrison , Bridges of Medieval England , p.180 ; Andrew , pp.5-6 ; Cooper A., Bridges Law and power , pp.128-129.
- 45 -public works in Medieval Law , (ed).C.T. Flower , publication of The seolden society , 40, London , 1923, p. xvi.
- 46 -Harrison , Bridge and Economic development , 1300-1800, pp.241-242 ; Harrison , Bridges of Medieval England , p.158.
- 47 -Brooks N. , Medieval Bridges , pp.11-12; Donald Hill , op. cit, pp.61-62.
- 48 -Public Works , ed.flower,vol.2, p.29-30; Cooper ,op. cit., p.88.
- 49 - Medieval France Bridges History , p.27 .
- 50 -V C H Berks, 4 , pp.430-431; Scarisbick J., op ct, pp.116-117; Harrison, Bridge of Medieval England , p.215.
- 51 -Andrew, op .ct., p.3.
- 52 -Thorpe , Anglo-Saxon , pp-363 ; Andrew, op. cit., p.3 ; Holt , R.A, The mills of Medieval England , Oxford, 1988, pp.12-13.
- 53 -Andrew, Op. Cit., p.7.
- 54 -V C H Surrey, 4,p.125-126; Harrison, Bridges of Medieval England , p.204.
- 55 -Holt , Society and population, 600-1300, CUHB., P.103
- 56- Phillpotts C., The Charter, pp.5-6.
- 57- Phillpotts C., The Charter, p.6.
- ٥٨- والينجفورد بلدة سكسونية بارزة تتميز بإنتاج النعناع الملكي Royal mint وعند غزو النورمان لإنجلترا بنوى بها قلعة أصبحت المقر الملكي , وتم منحها بعد ذلك إلى ريتشارد كورنول R.Cornwalls , وفي الأيام الأخيرة من حكم الملك حنا (١١٩٩-١٢١٦م) قام ببناء جسر حجري , ويفترض وجود الجسر الخشبي وقيل في ١١٤١م . انظر :
- V C H Berks, 3, pp.517-518.
- 59 -Hill D., & Rumble A., The Defence of Wessex The burghal hidage and Anglo-Saxon, press, 1996 , p.6.
- 60- Andrew, op. cit., p.6.
- 61 -Andrew, op. cit., p.7.

- 62 -The Victory History of The Counties of England , pp.125-126; Harrison , Bridge and Economic Development, 1300-1800,p.240.
- 63 -V C H Surrey, 4,p.125-126; Harrison, Bridges of Medieval England , p.204.
- 64 -Symonds & Atis R., Thames Crossings, The Regeneration case , Social and Economic impacts , November, 2002 pp.2-3.
- ٦٥- تمتد بوابة التايمز من دوكلاندز Docklands شرقاً على جانبي نهر التايمز , وهي محور مهم من محاور تمكين الاستثمار الاقتصادي في لندن , وأصبح الجسر الجديد عنصراً هاماً من السياسات الاقتصادية . انظر :
- Andrew , op.cit,p.2; Cooper A., Bridges Law and power in Medieval England , 700-1400, London, 2006, p.4.
- 66- Symonds & Atis R., Thames Crossings, The Regeneration Case, Social and Economic Impacts, November, 2002 pp.2-3.
- ٦٧ - يقع على جسر لندن الحي التجاري والشوارع المهمة على الضفة الشمالية للنهر , وتوسعت المدينة في كل الجهات , وطبيعة لندن بشكل عام منبسطة مما ساعد على أن يكون فيها مستقبل اقتصادي مميز , ومن الواضح أن نهر التايمز في الماضي أعرض مما هو عليه الآن , حيث تم بناء السودود عليه بسبب قربها من بحر الشمال , ويمر بمدن شهيرة مثل أكسفورد وريدينج ولندن قبل أن يصب في بحر الشمال إلى جهة الشرق من لندن . انظر:
- Tony Dyson, Documents and Archaeology, the Medieval London waterfront, London, 1989, pp.12-13; Holt R., The mills of Medieval England, p.2-3 ; john Langdon, water-mills and wind mills in west Midlands, 1086-1500 , Economic History Review , 1991, pp.424-425.
- 68 -Andrew , op. cit., p.3.
- 69 -Andrew , op. cit., pp.3-4.
- ٧٠- الحاج السباحي الديني من مصادر الدخل المهمة في لندن , ففي كنيسة الكرسى الأسقي للقديس بولس والذي جعلها عاصمة دينية ومقصد للحجاج , وهناك أسقيته كانتبري بها لقب كبير الأساقفة , ومدفون بها القديس توماس بيكيت الشهيد , وكذلك مدفون بها القديس بولس الشهير مما جعل لندن تتفوق على غيرها من المدن , عاش بولس في لندن ودفن في كانتبري , وفي لندن ظهرت الديانة المسيحية ففي ضواحيها ١٢ كنيسة كبيرة , وبها ١٦٢ أبرشية , وفي مقاطعة نورفولك دير أشتهر بأنه يقتني قطعة من الصليب الأصلي الذي صلب عليه المسيح (عليه السلام) فكان مقصداً للحجاج . وفي كنيسة رأس الخنزير قنية صغيرة يفخر بها الإنجليز لأنها قنية صغيرة فيها بعضاً من دم المسيح , ويزورها الناس لتباركوا بها وللوقاية الطبية .
- William Fitz Stephen, Description of The Most Noble City of London, in kendall E.K, Source Book of English History , New York , 1900, pp.66-67, Chadwick W.,king john of England history and Vinication the Original Authorities , London, 1865, pp.122-123.

71 -Harrison, Bridge of Medieval England, p.180.

٧٢- كانت مدينة لندن محصنة بقوة , ويوجد بها قلعة فالنتين phalatine وهي قوية جداً وكبيرة وترتفع حوائطها ومساحتها واسعة وأساسها عميق جداً , وهي مثبتة بصخور عولجت بدماء الحيوانات , وفي الغرب يوجد برجان محصنان تحصيناً قوياً , أما أسوار المدينة العالية الضخمة بها سبع بوابات مزدوجة , وبها برجان بنفس الطريقة في الجهة الجنوبية , وبها نهر التايمز الغني بالأسماك , والذي من خلال المد والجزر تصطدم مياه بهذه الأسوار , وقد هدمها على مر الزمن , فإذا توغلنا غرباً أيضاً سنجد أن القصر الملكي يشرف أيضاً على نهر التايمز , وهو مبنى لا يمكن مقارنته بأي مبنى آخر وله شرفات وأماكن للجنود المدافعين , ويبعد عن المدينة مسافة ميلين ويفصل بينهما عن طريق ضاحية عامرة بالسكان .
انظر :

- William Fitz-Stephen, op. cit., pp.67-68.

73 -Harrison, Bridge of Medieval England, p.224.

74 - Holt , society and population, 600-1300, CUHB., P.103.

75 - Andrew ,op. cit., p.5.

76 -Phillpotts C.,op. cit., p.5

77 - Andrew ,op.cit.,p.5.

٧٨- القديسة هيلين ساعدت في بناء إصلاح العديد من الجسور والمستشفيات عام ١٤٣٠م , وساعدها السادة الإقطاعيين ميد هيلز Maud hales والسيد جون بويور بالإضافة إلى الكثير من البلدة , وأنشئوا نقابة للعرف على المستشفيات والجسور .
انظر :

- V C H berks , 4, pp.93-94; Harrison, Bridges of Medieval England , p.175, Scarisbrick , Reformation , and English people 117-118.

79 - V C H berks, 4, pp.30-31, Andrew ; op ct., p.11, Scarisbrick J., The Reformation and English people Oxford , 19 84 , pp.115-116 ; V C H Berks , 2 , pp.92-93, Harrison, Bridges of Medieval England , p.215.

٨٠- جسر مارلو جسر خشبي بني في بداية القرن الثالث عشر في ١٢٢٧ بجوار الكنيسة , وهي التي قامت عن طريق الهبات والتبرعات بإصلاح الجسر في عام ١٣٠٠م , وإصلاحه مرة أخرى ١٣٩٤م , وتم استبداله بجسر معلق حديدي عام ١٨٣٢م . انظر :

- V C H Berks, 3,pp.65-66; Coks A.H., The parish Chwzch of all saints, great Marlow, Records of Buckinghamshire , 1890 ,pp.626-627.

٨١-جسر هينلي جسر خشبي بني عام ١٢٣٢م وهو جسر خاص بحوزة الكنيسة في هينلي , وأستمر حتى نهاية القرن الرابع عشر , وعاد إلى ملكية الدولة , وتم استبداله بجسر حجري في عام ١٧٨٦-١٧٨٧ . انظر :

- Harrison, Bridges of Medieval England, p.204 .

٨٢- جسر ميدنهاذ بني قبل عام ١٢٥٠م , وعلى افتراض عمر الجسر ٥٠ عاماً تقريباً , تم تجديده ١٢٩٧م وأطلق عليه اسم هيث Hythe وبنيت العديد من الأرصفة عليه في أواخر القرن الثالث عشر الميلادي , وتم تجديد الجسر بدعم من النساك في القرن الرابع عشر , ومن النقابات الكنسية الخاصة في منتصف القرن الخامس عشر , قبل قمعها من ولي العهد

- في ١٥٤٧م , وقدموا التماسا وتم إعادة تجديده ١٥٨٢م وتم الاستعاضة من الجسر الخشبي بأخر حجري ١٧٧٢ .
انظر :
- V C H Berks , 3, pp.93-94 ; Harrison , Bridges of Medieval England , p.56.
- 83- Calendar of state popers domestic (1547-1580) ed., lemon R., London, 1856, p.19.
- 84- All Saints Church great Marlow, Records of Buckinghamshire, 1890, pp.326-327; Andrew , op. cit., p.9.
- ٨٥- جسر جيدستوي تأسس ١١٣٣م بالقرب من دير الراهبات Wolvercote على الجزيرة , وهو أحد أهم جسور نهر التايمز ويؤدي نهاية الجسر إلى الطريق من Wolvercote الي Wytham عبر مطحنة Wolvercote , وتم استبدله بحجري ١٧٩٢ وحديدي ١٨٩٢ .
انظر :
- Wolvercote, Economic History , V C H Oxford, vol.1, p.558-559 ; Harrison, op. cit., p.21, Clark , English , register of Godstow , 1905, vol.1 , p.29.
- 86 -Wolvercote, Economic History , V C H Oxford, p.220; Clark , English register of Godstow, 1905, vol.1, pp.29-30.
- 87 - Andrew , op. cit., pp.9-10.
- ٨٨- شيلنجفورد ينتمي الجسر إلى قلعة والينجفورد , وتم مده إلى مطحنة الملك ليرتبط بالقلعة الملكية في عام ١٢٠٠م , وحصلت القلعة على جزء كبير من أرباح الجسر ١٢٧٠م , ولم يتم ذكر ذلك في السجلات , وفي القرن الثامن عشر أصبحت هناك عبارة مكان الجسر الذي يمثل هيكل خشبي , حلت محل الجسر الحالي ١٨٢٧م .
انظر :
- V C H Berks,3, pp.531; Harrison, Bridges of Medieval England , p.60; Cooper ,op. cit., p.19.
- 89- Andrew , op. cit , p.10; V C H , Berks , 3, pp.517-518; Harrison , Bridge of Medieval England , p.219-220.
- 90- V C H Berks, 3 , pp.531—532; Toynbee , Redcoat Bridge and New Bridge , p.46-47; Leland chandler , op. cit., p.372.
- 91- Dorothy Whitlock , The Anglo-Saxon , Cambridge, 1930, p.3; Racham, History of Country side , pp 47- 48; Darby , Clearing of the woodland in Europe, p190, Hoffmann R.C. , Economic development and Aquatic Ecosystems in Medieval Europe , American History Review, 101, 1996, pp.630-631.
- 92- Andrew , op. cit., 10; Cooper A., op. cit., p.15-16.
- 93- John Leland, The Itinerary in or about the years 1535-1543, (ed.) Toulmin Smith , London, 1910, p.116-117; Andrew, op. cit., p.11.
- ٩٤- جسر تشيرسي هو جسر خشبي صغير بني عام ١٣٠٠-١٣٢٧م من قبل الرهبان البندكتيين M.Benedictine وقام الإمبراطور هنري الرابع بإصلاحه, وحمل اسمه وتم استبدال

- الجسر الخشبي بأخر حجري ١٧٨٥م
انظر:
- The Victoria History of The Counties of England, pp.1 51-152.
95- Times London History Atlas,(ed.) Hclout, London, 1991,p.81.
٩٦- جسر سونج هو جسر خشبي أنشأه الأنجلو سكسون في وقت مبكر من القرن العاشر , وتقدم للحصول على صيانتته وإصلاحه أحد الأسقفيات الأنجلو- سكسونية , ثم تولاه بعد ذلك أسقف سالسبوروي , ويعتبره البعض مزارا للحج وللشفاء وخاصة من الجنون , وتم استبداله بحجري ١٧٧٥-١٧٨٠ . انظر :
- V C H Berks , 3, pp.210-211; Harrison, Bridge of Medieval England , p.127.
97- Andrew, op. cit., pp.13-14.
98- Andrew, op. cit., p.15.
99- John Leland , Itinerary in England , 1993, p.35; Hinton, The large Towns, 600-1300, CUHB., p.243.
١٠٠- جسر فولاي أو الجسر الجنوبي South Bridge في أكسفورد بني أواخر القرن الحادي عشر الميلادي , وهو جسر قديم قام ببنائه الأنجلو سكسون وأساسه من الخشب , وهو جسر كبير يعبر نهر التايمز على الجانب الجنوبي من أكسفورد , قد أعيد بنائه من قبل النورمان في القرن الحادي عشر , وطلب النساك من القديس نيكولاس St. Nicholas بجمع الصدقات للجسر حتى القرن الخامس عشر, ثم هدم الجسر وتم استبداله بجسر حجري ١٨٢٦م
انظر :
- Cooper ,Bridges Law and power, pp.13-14; V C H Oxford, 4, pp.284-285.
101- Andrew , op. cit., p.15.
١٠٢- جسر أوسني بني أساساً من الحجر بواسطة رهبان دير أوسني , الذي تأسس من قبل روبرت دي أولي R.d'oilly وساعد في التنمية الاقتصادية في الطريق الغربي من أكسفورد في القرن الثالث عشر , وفي ١٧٧٧م تم توسيعه لتكون الفائدة أكبر , وأنهار جزء من الجسر ١٨٨٥م وتم استبداله بجسر حجري . انظر :
- V C H Oxford, 4, pp.284-285.

أولاً المصادر الأجنبية :

1. All saints church great Marlow, Records of Buckinghamshire, 1890.
2. Bede, A History of English church and people , Trans Lathen R.E. , London, 1974.
3. Calendar of State poppers Domestic (1547-1580) , ed. Lemon R., London, 1856.
4. Calendar of The paten rolls preserved in public Record office (ed.) Thomas P.H. , Henry 111 , London , 1885.

5. Coks A.H., The Paris church of all Saints , great Marlow , Records of Buckinghamshire , 1890.
6. Dorothy Whitlock, The Anglo-Saxon, Cambridge, 1930.
7. Dyson T., Documents and archaeology The Medieval , London, 1989.
8. Finberg H.P., The early charters of west Midlands , Leicester , 1961.
9. G rundy G.B., Saxon charters of Worcester shire, Birmingham, 1931.
10. Noel-Buxton, Westminster wader being a nestimate of Westminster in all Ages , London, 1957.
11. Nothmoor church , VCH , oxford , 13, Brampton, 1996.
12. The victory History of The counties of England , London , 1907-1912.
13. Thorpe B., The Anglo-Saxon chronicle according to the several original , 2 vols, London , 1861.
14. Public works in Medieval Law (ed.) flower , publication of The Selden society , 40, London , 1923.
15. William Fitz Stephen , description of The Most Noble City of London , in kendall E.K. , source book of English History , New york , 1900.
16. Wolvercote , Economic History , V C H Oxford, vol.1, 1931.
17. Phillplts C., The Charter quay site, Kingston documentary Research Report , Salisbury , 2003.

ثانيا المراجع الأجنبية:-

- 1- Andrew P.R., building bridges : some lessons from Middle Ages the long-term economic impact of bridges over Thames , Glasgow, 2008.
- 2- Beresford M., New towns of Middle Ages , Gloucester , 1988.
- 3- Boyer M.N., Medieval Bridges History , Cambridge , 1940.
- 4- Brook N., Medieval Bridges : A window onto Changing state power Society journal , 7, 1995.
- 5- Cambridge urban History of Britain , vol.1, 600-1540, ed. Palliser D.F., Cambridge, 2000.
- 6- Chadwick W., king John of England and History and vination The Original Authorities , London, 1865.
- 7- Clark J., London Bridge and Archaeology of nursery Rhyme , London ,2002.

- 8- Clark J., English Register of God stow 1905
- 9- Clark J., & Tery B., Medieval Britain and Ireland , 1986.
- 10- Clout H., Times London History , London, 1991.
- 11- Cocks A.H., The parish Church of all saint , Great Marlow , Records of Buckinghamshire , 6, 1890.
- 12- Cooper A., Bridges law power in Medieval England , press, 2006.
- 13- Davis R.H., The River and the City , oxoniensia, 1969.
- 14- Eilert Ekwall The Concise Oxford Dictionary of English place-Names, 1940.
- 15- Harrison D.F., Bridge of Medieval England, Oxford, 2007.
- 16- Harrison D.F., Bridge and Economic Development 1300-1800, Economic History Review , 45 , 1996.
- 17- Hill D, Rumble A., The Defense of Wessex, The burghal Hidage and Anglo-Saxon, Press,1996.
- 18- Hinton D.A., The large Towns , 600-1300, CUHB, 2000.
- 19- Holt R., Society and population , 600-1300, CUHB, 2000.
- 20- Hoff mann R.C., Economic Development and Aquatic Ecosystems in Medieval Europe , American History Review , 101 , 1996.
- 21- Holt R., The Mills of Medieval England , Oxford , 1988.
- 22- Idem, Bridge to our past, Country Life, London, 2005.
- 23- John Bradly & Others, Medieval Britain and Ireland in 1999 , Medieval Archaeology , 2000.
- 24- John Cherry, Medieval Britain, Gloucester , 1974.
- 25- John Langdon, water-mills and wind mills in west midland, 1086-1500, Economic History Review, 1991.
- 26- Keene D., The south-east of England in CUHB., 2000.
- 27- Keir G., London 800-1216, The shapin of Society , London, 1975.
- 28- Leland J., The itinerary in or about The years 1535-1543, ed. Toulmin-smith, London, 1910.
- 29- Leland J., Itinerary, Travels in tudor England , ed. Chandler, stroud , 1993.
- 30- Masschaele J., Transport cost in Medieval England , Economic History Review , 46, 1993.
- 31- Martin biddle , Winchester studies , Oxford, 1976.
- 32- Painter S., Medieval Society , New York , 1955.
- 33- Peter & Brains, Regional History of England and the south east , from A.D. 1000, London , 1988.
- 34- Postles D., Marktes for tural in Oxford Shire, Midland History , 1987.

- 35- Publication of the English place-name Society , vol.1, 1924.
- 36- Racham Oliver, History of The Country Side, London, 1924.
- 37- Scarisbrick J., The Reformation and the English people , Oxford , 1984.
- 38- Stenton F.M, The Road System of Medieval England Economic History , Review , 7, 1936.
- 39- Stenton D.M., English Society in Early Middle Ages , London , 1953.
- 40- Symonds & Atis , Real weatherall Thames Crossings , The Regeneration case , Social and Economic Impacts , November, 2002.
- 41- Toynbee M.R. Redact Bridge and New Bridge , Oxoniensia , 14, 1949.
- 42- Yong S.J., & Terry B., Medieval Britain and Ireland , Medieval Archaeology, 18,1994.

ثالثاً المراجع العربية :

- محمد مرسي الشيخ (الدكتور) : النظم والحضارة الأوروبية في العصور الوسطى , الإسكندرية , ١٩٩٦م
- محمود سعيد عمران (الدكتور) : حضارة أوربا في العصور الوسطى , دار المعرفة الجامعية , الإسكندرية , ١٩٩٨م.