



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله
كلية العلوم الإنسانية
قسم التاريخ



الملاحة في مصر القديمة

الدولة الحديثة أنموذجاً: "1570 ق م / 1085 ق.م"

رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ل م د في تاريخ الحضارات القديمة

إشراف الدكتورة :

ليلي بومريش

تقديم الطالب :

بلعباس محفوظي

لجنة المناقشة :

- | | | |
|---------------------------------------|--------------|--------------------------------------|
| 1- الأستاذة الدكتورة : ويزة آيت عمارة | رئيسا | جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله |
| 2- الدكتورة : ليلي بومريش | مشرفا ومقررا | جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله |
| 3- الدكتور : بومدين موفق | عضوا مناقشا | جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله |
| 4- الدكتورة : أم هاني رمضاني | عضوا مناقشا | جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله |
| 5- الدكتورة : ساحير نصيرة | عضوا مناقشا | المدرسة العليا للأساتذة – بوزريعة |
| 6- الدكتورة : حورية عبد الله | عضوا مناقشا | المدرسة العليا للأساتذة – بوزريعة |

السنة الجامعية : 2020-2019



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله
كلية العلوم الإنسانية
قسم التاريخ



الملاحة في مصر القديمة

الدولة الحديثة أنموذجا: "1570 ق م / 1085 ق.م"

رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ل م د في تاريخ الحضارات القديمة

إشراف الدكتورة :

ليلي بومريش

تقديم الطالب :

بلعباس محفوظي

لجنة المناقشة :

- | | | |
|---------------------------------------|--------------|--------------------------------------|
| 1- الأستاذة الدكتورة : ويزة آيت عمارة | رئيسا | جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله |
| 2- الدكتورة : ليلي بومريش | مشرفا ومقررا | جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله |
| 3- الدكتور : بومدين موفق | عضوا مناقشا | جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله |
| 4- الدكتورة : أم هاني رمضاني | عضوا مناقشا | جامعة الجزائر 2- أبو القاسم سعد الله |
| 5- الدكتورة : ساحير نصيرة | عضوا مناقشا | المدرسة العليا للأساتذة – بوزريعة |
| 6- الدكتورة : حورية عبد الله | عضوا مناقشا | المدرسة العليا للأساتذة – بوزريعة |

السنة الجامعية : 2020-2019

شكر وتقدير

أتقدم بأسمى معاني الشكر والتقدير إلى الأستاذة المشرفة الدكتورة بومريش ليلي، التي أعانتني في إنجازي لهذا العمل، وأرشدتني خلال مختلف مراحل البحث، وقدمت لي التوجيهات المنهجية الرشيدة، والتي لم تتأخر عني بالرأي والنصيحة حتى إستوى هذا العمل على ما هو عليه.

كما أوجه شكري إلى أعضاء لجنة المناقشة لتفضلها بقبول مناقشة هذا العمل، كما أوجه شكري إلى كل من قدم لي يد العون لإنجاز هذا العمل من داخل وخارج البلاد، وبخاصة أساتذة قسم التاريخ وعمال مكتبة بوزريعة.

هذا وأرجو أن تقبلوا مني فائق وأسمى عبارات الشكر والتقدير.

إلى هداية

إلى روح والدي الطاهرة، عرفانا بفضلهم ووفاء لعهدهم.
إلى والدتي العزيزة أطال الله عمرها، وأدام عليها وافر
الصحة والهناء.
إلى كل أفراد العائلة الإخوة والأخوات.

أهدي هذا العمل.



مقدمة

ان تاريخ الحضارات القديمة حافل بالأحداث والانجازات المهمة الجديرة بالدراسة وتعد حضارة وادي النيل من بين المواضيع التي لايزال البحث فيها قائما ومستمرا إلى يومنا الحالي، وما الاكتشافات الحديثة إلا دليلا واضحا يثبت ويظهر في نفس الوقت مدى عمق ورقي هذه الحضارة في مختلف المجالات، حيث مايميزها موقعها الجغرافي الذي شكل عاملا مهما لتطور حياة الإنسان المصري القديم، فعلى ضفاف نهر النيل وعلى شواطئ البحر المتوسط والأحمر خُذَّ سكان مصر علاقتهم به بواسطة الرسومات الصخرية ورسومات المقابر، إضافة إلى الأساطير التي تشير إلى جهود الإنسان اليومية في إرتياد البحر ومحاولاته القديمة، كونه ممرا لمواصلاته وتواصله مع الآخرين وليس كحد يعيقه.

ولعل وراء لجوء الانسان المصري الى المغامرة في البحر أسباب نفعية، أوجبتها الأوضاع السياسية، والتبادلات التجارية، والأطماع التوسعية، وكذا متطلبات المعتقد الديني، لذا كان لزاما عليهم ان يجدوا الوسيلة المناسبة ليعبروا بها النهر والبحر أو ليرتحلوا على صفحته من اقصى الشمال الى اقصى الجنوب او العكس، وقد وجدوا ضالتهم في القوارب المصنوعة من نبات البردي بدءا، ليتمكن بعد ذلك من بناء القوارب والسفن بكافة أنواعها حيث بلغت أفضل مراحلها في عصر الدولة الحديثة، تحديدا عصر الأسرة الثامنة عشرة الذي يعد العصر الذهبي للبحرية المصرية.

وبعد الاطلاع الأولي على عدة جوانب من الحضارة المصرية لاحظت مدى تعلق الإنسان المصري القديم أولا بنهر النيل وكذا البحر، فصنع القارب والسفينة بأنواعها وأعطاهما الطابع المصري المتميز عن باقي السفن التي ارتادت الأنهار أو البحار في تلك الفترة، هذا الطابع المتقن الصنع الذي أعجبت به وإخترت الغوص أكثر في موضوع الإبحار والعودة مع الإنسان المصري القديم إلى تلك الأزمنة الحافلة بالإنجازات فكان اختياري بعنوان:

"الملاحة في مصر القديمة الدولة الحديثة أنموذجا: 1570ق م /1085ق.م"

وسبب اختيار موضوع الملاحة في الدولة الحديثة "1570ق. م /1085ق.م" (الأسرة الثامنة عشر والتاسعة عشر والأسرة العشرين)، راجع لصعوبة تغطية جميع المراحل التاريخية للدولة المصرية القديمة هذا من جهة، ومن جهة أخرى كون هذه المرحلة حافلة بالكثير من التغيرات والإنجازات الحضارية، فقد وصلت مصر خلالها إلى أقصى توسعاتها وانعكس بشكل كبير على تطور صناعة السفن والملاحة، كماعاد بشكل إيجابي على النشاط التجاري النهري والبحري و زالت كل العوائق الخارجية، أما

الإطار المكاني فاخترت مصر وبطبيعة الحال تعاملات وعلاقات مصر مع الدول الخارجية التي تأثرت وأثرت في الملاحة.

وهدف الدراسة تتمحور حول:

● التطرق الى المجال الجغرافي والتاريخي للملاحة في مصر القديمة إبان مرحلة الدولة الحديثة.

● رؤية في جغرافية المسطحات المائية والمخاطر المحيطة به.

● نظرة حول وسيط وموانئ الملاحة خلال فترة الدولة الحديثة .

● الاطلاع على أهم انجازات الملوك في البحرين الأبيض المتوسط والأحمر والنيل وتوسيع نشاطاتهم الى مناطق جديدة في الجنوب خاصة في بلاد البونت.

● الحديث عن المواد التي كانت تصدرها مصر إلى الخارج والمواد التي كانت تفتقر إليها وتجلبها، من فينيقيا وبلاد البونت وغيرها عن طريق السفن.

● رؤية الانسان المصري القديم للملاحة من خلال معتقده الديني، وكيف استغلها في طقوسه الدينية خاصة الجنائزية.

● الاطلاع على المعارك النهرية والبحرية التي جرت خلال فترة (1570-1085ق.م) وأههية الأسطول الحربي في نقل العتاد والمجابهة المباشرة

بالاضافة الى القادة العسكريين الذين برزوا خلال هذه الفترة.

وبناء على أهمية موضوع الملاحة في مصر القديمة استوقفنا الإشكالية أساسية تتمحور حول مدى مساهمة الملاحة في بناء إمبراطورية الدولة الحديثة بفعل توسعاتها العسكرية، وكيف انعكس ذلك على تطور اقتصادها وعلاقاتها الخارجية؟

وقد تفرعت عن هذه الإشكالية عدة تساؤلات تتمثل فيما يلي:

● ماهي الطرق البحرية والقنوات التي اخترتها السفن المصرية خلال الدولة الحديثة نحو المناطق الداخلية والخارجية؟

● ما مدى إسهام الملاحة النهرية والبحرية خلال مرحلة الدولة الحديثة في ازدهار النشاط التجاري؟

● إلى أي مدى كانت الملاحة النهرية والبحرية أداة ربط بين أجزاء مصر القديمة ووسيلة اتصال بالعالم الخارجي؟

- ماهو الدور الذي لعبه الأسطول الحربي في الدفاع على حدود مصر؟ وأهم المعارك التي جرت على صفحة النيل والبحر المتوسط خلال فترة 1085/1570ق.م؟
- كيف كان تصور قدماء المصريين للملاحة من خلال معتقداتهم وطقوسهم الدينية؟

ان طبيعة الدراسة التاريخية عامة وخصوصية موضوع البحث الذي قمنا بدراسته فرض علينا استعمال منهجين رأينا انهما ضروريين لمعالجة الموضوع وهما المنهج التاريخي الوصفي وقد استعملناه في سياق عرض بعض الوقائع التاريخية وسرد عناصرها وكذا رصد وتسجيل اهم النصوص والآراء والمواقف الصادرة بشأنها، أما المنهج الثاني فهو المنهج التحليلي اعتمدنا عليه في قراءة مضامين النصوص والشواهد الأثرية وتحليل مادتها الخبرية، الى جانب استنباط المخفي وراء السطور.

ولإثراء الموضوع اعتمدت في هذه الدراسة على مجموعة من المصادر والمراجع المتنوعة تطرقت إلى هذا الموضوع أهمها :

القرآن الكريم هو كلام الله ووحيه المنزل على خاتم الأنبياء محمد ﷺ المكتوب في المصحف المنقول إلينا بالتواتر، فالبرغم من ان القرآن الكريم ليس كتاب تاريخ إلا أننا استفدنا منه حول التسميات المختلفة لنهر النيل.

كما اعتمدت على ماجاء ذكره **هيرودوت(425/484ق.م)** أشهر مؤرخي الإغريق والمعروف أيضا باسم أبو التاريخ، قام برحلات عديدة إلى مختلف مناطق العالم منها مصر زارها انطلاقا من الدلتا الى غاية الصعيد وحتى الجندل الأول، أفرد لتاريخ مصر مؤلفا من بين تسعة أجزاء ألى وهو الجزء الثاني والذي يعد من افضل كتابات اليونانية عن تاريخ مصر وحضارتها رغم ماجاء في بعض فقراته التي تستدعي الحذر، فقط تحدث عن جغرافيتها وجغرافية النيل واهم مدنها وكيفية صناعة السفينة، كما اعتمدت على كتاب **سترابون(57/ 24ق.م)** وهو في الأصل جغرافي تتميز كتباته بكونها من الجغرافية التاريخية حيث تمكن زيارة مصر بين عامي 25و24ق.م عاش اكثر من خمس سنوات في الاسكندرية تعلم من مكتبتها الشيء الكثير، واثناء وجوده بمصر تتبع مجرى النيل حتى اثيوبيا، كتب سترابون كتابا ضخما في التاريخ سماه الجغرافية في سبعة عشرجزءا خصص منه الجزء 16 قسما وافاض الحديث عن النيل ومنابعه وحيواناته وتتبع وصف البيئة المصرية، لكنه وصفها وصف ساح أكثر من وصف مؤرخ، ومصادر

أخرى منها المكتبة التاريخية للمؤرخ ديودور الصقلي (80 / 30 ق.م) الذي عاش في القرن الأول قبل الميلاد والتي لم يبق منها سوى الاجزاء 01 الى 05 ومن الجزء 11 الى 20، استعرض ديودور في الكتاب الأول تاريخ مصر ومظاهر الحضارة من النواحي الاجتماعية والسياسية والفكر الديني ويلاحظ من كتاباته انه كان اكثر انصافا لمصر والمصريين من هيرودوت واكثر فطنة في تفسير عقائدهم واساطيرهم ومسببات الفيضان.

بالإضافة إلى هذه المصادر اعتمدت أيضا على بعض المراجع المهمة التي تناولت الملاحية في مصر منها كتابات مصرية وأخرى أجنبية، أما المصرية فأخذت كتابات المؤرخ مختار السويفي أبرزها: أم الحضارات الجزء الأول والثاني، محمد بيومي مهران تاريخ الحضارة المصرية، دون أن ننسى سايف تورجني سوديربيرج (Save Torgny Soderbergh) كتابه **The Navy Of The Eighteenth Egyptian Dynasty** البحرية في الأسرة الثامنة عشر، **lionel Casson, Illustrated History Of Ships Boats,** ليونيل كاسون التاريخ المصور لقوارب السفن، والمؤرخ المصري صدقي ربيع بكتابه المراكب في مصر القديمة، وعبد الحليم عبد المنعم السيد البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة، والمؤرخة كلير لالويت لكتبها الثلاثة: الفراعنة امبراطورية الرعامسة، طيبة أو نشأة امبراطورية، الفراعنة في مملكة مصر، محمد رأفت عباس، الجيش في مصر القديمة: عصر الدولة الحديثة 1550-1069 ق م، كريستيان ديروش نوبلكور، رمسيس الثاني: فرعون المعجزات.

بالإضافة الى هذه الكتب هناك مقالات للمؤرخ مختار السويفي نشرت بمجلة المدير الناجح بعنوان بناء السفن في مصر القديمة ، تكلم المؤرخ عن صنع السفينة عبر العصور وكذا الموانئ وأهمية الأساطيل بالنسبة للملوك في الجانب الاقتصادي والعسكري والديني، كما تطرق إلى الرحلات البحرية التي حدثت خلال الدولة الحديثة، منصور خديجة الرحلات عبر البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة، عبد الحليم سيد عبد المنعم حول العلاقات بين مصر وجنوب الجزيرة العربية في العصر الفرعوني، سميرة الجعراي الساحلي رحلة حتشبسوت إلى بلاد بونت 1496 ق.م، زكية زكي بعض مظاهر تأثيرات النشاط الملاحي على الصياغة الحضارية في مصر القديمة، جابر المرعي إيمان شمخي التجارة في مصر القديمة أيام الدولة القديمة والوسطى والحديثة 2850-1085 ق م، الشايب محمد فوزي الإسهامات المصرية القديمة في التجارة البحرية.

وللإحاطة بكل أهداف وجوانب الموضوع اعتمدت على خطة، قسمت فيها الدراسة إلى ستة فصول:

الفصل الأول: بعنوان "الإيطار الجغرافي والتاريخي للملاحة خلال الدولة الحديثة" والتي ذكرت فيها أولاً مفهوم الملاحة لغة واصطلاحاً ثم التطرق إلى ظهور الملاحة قبل الدولة الحديثة أي في فترة ما قبل الأسرات وكذا خلال الدولة القديمة والوسطى، وفي المبحث الأخير وصفت الأحوال السياسية الداخلية لمصر خلال هاته المرحلة (مرحلة الدولة الحديثة) و تكلمت عن المجال الجغرافي والتاريخي باعتبار هذه التغيرات دفعت المصريين نحو التوسع والدفاع والبحث عن أسواق جديدة.

أما الفصل الثاني: عنوانه "طرق الملاحة النهرية والبحرية" تحدثت هنا عن المسطحات المائية الملاحية والتي لها دور كبير في انتعاش الحضارة المصرية خلال هذه المرحلة وفقاً للعناصر التالية : أصل التسمية بالتدرج من القديم إلى غاية الحديث ثم إلى الجغرافية، لأتكلّم بعدها عن القنوات التي تربط مصر بجيرانها والعالم الخارجي، ثم في المبحث الأخير جاء بعنوان مخاطر الملاحة والتي نقصد بها المخاطر الطبيعية والبشرية .

أما الفصل الثالث: فعنوانه "وسيط وموانئ الملاحة " وقد تناولت الدراسة: صناعة السفينة في الدولة الحديثة حيث سجلت صناعة السفن خلال هذه الفترة درجة مرموقة من التطور والتقدم بسبب اتساع أرجاء الإمبراطورية، وحرص ملوك هذا العصر خاصة بعض ملوك الأسرة الثامنة عشر على دعم نفوذ مصر العسكري في كافة أرجاءها، ثم أتطرق إلى تقنيات انشاء السفن وأنواع السفن حيث وصفت العديد من الكتب التقنيات المختلفة المعتمدة عليها في مصر في بناء القوارب والسفن، تقنيات استخلصت من صور وفيرة لأنواع المستخدمة، ثم بعدها تطرقت في آخر الفصل إلى الموانئ الموجودة بالنيل والبحرين الأبيض المتوسط والأحمر باعتبارها همزة وصل للمبادلات التجارية وكذا نقطة انطلاق الأساطيل الحربية وأيضاً مركزاً لإيواء السفن وحمايتها.

و الفصل الرابع: بعنوان "الملاحة التجارية" حيث ان مصر تعاملت مع بلاد البونت عن طريق البحر الأحمر ولعلّ أشهر رحلة بحرية هي رحلة حتشبسوت، لذلك العنصر الأول كان حول الرحلات البحرية نحو هذه المناطق، اما العنصر الثاني فكان حول البعثات التجارية البحرية بين مصر والساحل الفينيقي وقبرص وكريت، كما دون أن ننسى أهمية نهر النيل بربط أجزاء مصر واعتماد شعوبها على القوارب الصغيرة للتنقل والسفر والمعاملة مع بلاد النوبة، ويعتبر هذا النهر أيضاً بالنسبة لهم ممر للسفن التجارية التي تدخل عن طريق النيل مرورا إلى مصر العليا وللنوبة، ضف إلى ذلك أهميته الداخلية

بالنسبة لحياة المصريين من ترفيهه و اكتفاء لذلك عنوان الجزئية الأخيرة لهذا الفصل كان بعنوان الملاحة النيلية.

أما الفصل الخامس فجاء بعنوان "الملاحة العسكرية"، تكلمت فيه أولاً عن الأسطول الحربي باعتباره الركيزة الأساسية التي اعتمد عليها المصري القديم للدفاع عن حدود مصر القديمة وحماية البعثات التجارية، ثم ثانياً وصف طاقم الأسطول و الحملات العسكرية التي تمت عن طريق نهر النيل إما موجهة إلى بلاد النوبة أو حدثت عند أحد فروع النيل لطرد الهكسوس، أما المبحث الأخير فكان بعنوان المعارك البحرية فقسّمته إلى شطرين الشطر الأول فيه الحملات التوسعية عن طريق البحر الأبيض المتوسط وأهمية الموانئ ودور الأسطول في تدعيم هاته الحملات، والشطر الثاني الحملات الدفاعية حيث أتت من جهة البحر الأبيض المتوسط شعوب سميت بشعوب البحر وكيف أن ملوك الدولة الحديثة تصدوا لها مستعينين بسفنهم الحربية.

الفصل السادس: وكان عنوانه "الملاحة في العقيدة المصرية"، درست فيه معبودات النيل والبحرين الأبيض المتوسط والأحمر والتي كان لها دور في حياة الإنسان المصري القديم، وتطرقت ثانياً إلى المذاهب الدينية والملاحة أولاً: إبحار المعبود "رع" واعتماد هذا الإله لمركبين للسفر في رحلتيه (رحلة النهار والليل)، ثم ثانياً اعتماد الأحياء لنقل أمواتهم ونقل النائحات وأغراض المتوفي من الضفة الشرقية للنيل الى الضفة الغربية بواسطة مراكب، ثالثاً اعتماد المصري القديم للسفن الضخمة لنقل المسلات وأخيراً رحلة الكاهن "ون آمون" للساحل الفينيقي لإحضار الخشب لمركب آمون والتي حدثت في أواخر الدولة الحديثة.

أما في نهاية البحث توصلت الى مجموعة من النتائج أوردتها ضمن الخاتمة وكانت بمثابة استنتاجات حول ما جاء في موضوع البحث، وقد ألحقت الدراسة بمجموعة من الملاحق تضمنت أشكال خرائط وجداول التي تحدثت عنها في البحث والتي ستساهم ربما في اثراءه.

وفي الختام أشكر الله على توفيقه لإخراج هذا البحث في صورته العلمية التي هو عليها الآن مع العلم أنني بذلت قصارى جهدي لتقديمه في الشكل الذي هو عليه بين أيدي أعضاء لجنة المناقشة .

الفصل الأول:

الإيطار الجغرافي والتاريخي للملاحة
خلال الدولة الحديثة.

I- ماهية الملاحة .

II - ملامح الملاحة في مصر القديمة

IV-المجال الجغرافي والتاريخ للدولة

الحديثة.

إن الحديث عن الحضارات القديمة وما حققه الإنسان في تلك الفترة من التاريخ القديم هو اعتراف باجتهاده وعمله الدؤوب من أجل الوصول إلى مستوى معيشي يتمتع من خلاله بالرخاء، وتعد الملاحة من بين السبل التي اعتمدها الإنسان خاصة بعد صناعته القوارب التي تطورت إلى سفن، إلى استغلال الثروات النهرية والبحرية المتمثلة في صيد الأسماك، وبعدها في اكتشاف ما يحيط به من دول وحضارات، وبناء علاقات فيما بينهم، وتعد مصر القديمة من بين تلك الحضارات التي اهتمت بمجال الملاحة، وقبل التطرق إلى ما حقته مصر في هذا الجانب وكيف ساهمت الملاحة في خلق اقتصاد مصري متطور وحضارة اتسعت رقعتها الجغرافية بفضل حملاتها النهرية والبحرية، علينا التوقف عند معاني الملاحة وجذورها الضاربة في القدم.

I- ماهية الملاحة:

1- لغة:

تشعبت تعاريف الملاحة والملاح في المعاجم والقواميس العربية والأجنبية، حيث يقول في هذا الشأن جبران مسعود أن الملاحة هي عمل الملاح وفن السفر بحرا ونهرا¹، ويشاطره القول محمد باشا بأن الملاحة هي حرفة الملاح وفن السفر في البحار والأنهار والجو، فيقال ملاح بحرية وملاح نهريه وملاح جوية²، ويقول كل من إبراهيم أغيس وعبد الحلیم منتصر أن الملاح هو بائع الملح أو صاحبه، والسفان هو الذي يوجه السفينة أو يعمل فيها³.

وجاء في لسان العرب لصاحبه ابن منظور في تعريفه للملاح: "هو صاحب السفينة، لملازمته الماء، وهو أيضا الذي يتعهد فوهة النهر ليصلحه وأصله من ذلك، وحرفته الملاحة والملاحية، وذكر الأنهري للأعشى: تكافأ ملاحها وسطها من الخوف كوثلها يلتزم، ويقول ابن الأعرابي: الملاح الريح التي تجري بها السفينة وبه سمي الملاح ملاحا وقال غيره: سمي السفان ملاحا لمعالجته الماء بإجراء السفن فيه"⁴.

2- اصطلاحا:

الملاحة وهي السفر والتنقل بحرا⁵ أو عبر الأنهار والبحيرات لنقل البضاعة و المسافرين⁶، اعتمد البحارة القدماء في الملاحة على علم الفلك وتحركات الشمس والقمر والنجوم⁷ وكذا الرياح وأنواع الطقس المصاحبة لإتجاهات الرياح المختلفة، فعندما تسافر شمالا أو تقاسي هبوب الرياح شرقية، يتجه التفكير إلى تقسيم السماء والأفق إلى أربعة

(¹)-جبران مسعود، الرائد، دار العلم للملايين للترجمة والنشر، ط7، بيروت، 1992م، ص764.

(²)-محمد الباشا، الكافي، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 1992م، ص966.

(³)-إبراهيم أغيس وآخرون، المعجم الوسيط، ج2، دار المعارف، ط2، مصر، 1973م، ص883.

(⁴)-ابن منظور، لسان العرب، مج3، دار لسان العرب، (د.ب)، 1970، ص520.

(⁵)-جمال بن الشيخ وآخرون، قاموس البدر، دار البدر للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2012م، ص297.

(⁶)-علي لبيب، قاموس الجغرافي، الدار العربية للعلوم، بيروت، 2004، ص300.

(⁷)-حقائق مدهشة عن المحيطات "مجلات -قوائم- حقائق- موازانات"، دار الرشيد، بيروت، 2004م، ص55.

أرباع كاملة، وليس إلى خطوط أو نقاط، وهذا النقص في الدقة كان من صفات الملاحة في العصور التي سبقت اكتشاف البوصلة¹.

وكانت هذه المهنة أي الملاحة مرتبطة بحرفة الملاح² أو السفان فهو الذي يوجه السفينة أو يعمل فيها³، إذ أنه يعيش ويعمل عليها، ومهنته تشمل جميع المهن التي تتصل بالملاحة، حيث تحتاج سفن النقل وفقاً لحجمها ووظيفتها سواء أكانت سفن للرحلات أو سفن شحن أو ناقلات إلى طاقم كثير العدد ومتنوع الاختصاصات والوظائف لتسييرها من مرفأ⁴ إلى آخر⁵.

وجاء في تعريف الملاحة لدى أحمد بن مصطفى: "أنها علم يتعرف به على آلات السفينة وكيفية إجراءها في البحر وأن مقدار هذا الثقل بهذا المقدار من الريح كم فرسخا يتحرك في مقدار هذه الساعة، ويتوقف على معرفة سموت البحار والبلدان والأقاليم، ومعرفة ساعات الأيام والليالي ومعرفة مهاب الرياح وعواصفها وريخاتها وممطرها وغير ممطرها، ومن مبادئه على الميقات وعلم الهندسة، ويتوقف على معرفة عجائب البحر وخواصها وصور الأقاليم وغير ذلك مما يعرفه أهله وهذا العلم يعرف بالتمرن عنه ولذلك قلما يصنفون فيه العلم، وهذا العلم النافع (علم الملاحة)، لأن الله امتن على عباده بالسفن⁶، أما علم الملاحة الحديث فباعتباره علماً مستقلاً يعتمد على علوم الرياضيات والفلك بالدرجة الأولى إلا أنه وثيق الصلة بعلوم البحار هو الآخر، وهو من العلوم المركبة التي تضم عدداً من العلوم الفرعية التي تعتمد بدورها على معرفة وثيقة تجمع بين العلوم الأساسية مثل الرياضيات والطبيعة والكيمياء والبيولوجيا والجيولوجيا، وبمعنى آخر هو علم يهتم بدراسة كل ما يتصل بالبحار والمحيطات من نواحي طبيعية ونواحي كيميائية وبيولوجية⁷.

(¹) - محمد فؤاد إبراهيم وآخرون، موسوعة المعرفة، مج 1، مطبعة داغر، لبنان، 1981، ص 174.

(²) - شوقي الضيف، المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، ط 4، مصر، 2004م، ص 883.

أبي الحسن احمد بن فارس بن زكريا الرازي، معجم مقاييس اللغة، ج 2، دار الكتب العلمية، ط 2، بيروت، 2008، ص 522.

(³) - إبراهيم مصطفى وآخرون، المعجم الوسيط، ج 1، المكتبة الإسلامية للطباعة والتوزيع، تركيا، (د.س.)، ص 883.

(⁴) - مرفأ: مساحة مائة لرسو السفن، محمية من الأمواج بشكل طبيعي كما في الخلجان والألسنة الأرضية، أو صناعياً لإقامة حواجز أو كليهما معاً، وتقام على الشاطئ منشآت التحميل والتفريغ والصيانة والمستودعات والخدمات الأخرى ليقوم المرفأ بدوره المطلوب. للمزيد أنظر: إبراهيم موسى الزقراطي وهاني عبد الرحيم العزيري، معجم المصطلحات والمفاهيم الجغرافية، مجدلاوي للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 168.

(⁵) - الموسوعة المنهجية الحديثة "المعلوماتية- الاتصالات - والمواصلات"، شركة فاميلي للطباعة والنشر، (د.ب.)، 2002م، ص 116.

(⁶) - أحمد بن مصطفى الشهير بطاش كبرى زاده، موسوعة مصطلحات مفتاح السعادة ومصباح السيادة في موضوعات العلوم، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، 1998م، ص 936.

(⁷) - أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، المجلس الوطني للفنون والثقافة والأداب، الكويت، 1979م، ص 10-11.

والملاحة أنواع منها ملاحة للنزهة، وهي انتقال سفن سياحية للنزهة يمتلكها الخاصة، وملاحة بحرية لغايات النقل والتجارة والسياحة باستخدام سفن قادرة على عبور البحار وتحمل حالة البحر من مدر وجزر¹ وأمواج وعواصف، وتتم باستخدام مساعدات الملاحة من أجهزة ومعدات².

وملاحة ساحلية Cabotage، وهي ملاحة بحرية على مسافات قصيرة بالقرب من الساحل وبوحدات متواضعة الحجم³، تربط هذه الملاحة القصيرة الموانئ⁴ ببعضها البعض داخل الدولة وتقع هذه الموانئ في نفس البحر، أما الملاحة الكبرى فتربط موانئ دولة ما تقع موانئها على بحرين مختلفين، أما الملاحة الدولية فتربط موانئ أجنبية واقعة على بحر واحد⁵، ويوجد أيضا ملاحة فضائية (أو فلكية): وهي ملاحة عن طريق الأجهزة العلمية كالأقمار الصناعية ومكوك الفضاء⁶، لغزو الفضاء واكتشافه واستغلاله في مراقبة الكرة الأرضية والكواكب الأخرى من خلال المحطات والأقمار الصناعية المركزة حول الأرض والتي مكنت من تسهيل الاتصالات عبر الفضاء⁷.

II- ملامح الملاحة في مصر القديمة:

وجد سكان وادي النيل في نهرهم الذي كانوا يعيشون على شاطئيه مدرسا جيدا يتعلمون فيه أولى دروس الملاحة⁸، ففيضاناه في كل وقت يجبرهم على خوض مياهه في كل وقت نظرا لسهولة الملاحة فيه هذا من جهة، ومن جهة أخرى يصبح محفوفًا بالمخاطر مدة الفيضان وهبوب الرياح، وباعتبار نهر النيل أهم طريق مواصلات فقد

(1) - المد والجزر: تتحرك مياه البحار والمحيطات صعودا وهبوطا كل اثني عشر ساعة تقريبا، وتبدوا أكثر وضوحا في المناطق الضحلة قرب السواحل وتمثل ظاهرتا المد والجزر حركة ارتفاع وانخفاض وقتي في منسوب مياه السطح البحر والمحيطات وتحدث هذه العملية مرة كل 12 ساعة و26 دقيقة تقريبا، ويرجع السبب الرئيسي في نشوء تلك الظاهرة إلى قوة جذب كتلتي القمر والشمس للمياه على سطح الأرض. للمزيد أنظر: الهادي مصطفى أبو لقمة ومحمد علي الأعور، الجغرافيا البحرية، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، ط2، (د.ب)، 1999م، ص105.

(2) - إبراهيم موسى الزقراطي وهاني عبد الرحيم العزيمي، المرجع السابق، ص179.

(3) - علي لبيب، المرجع السابق، ص300.

(4) - الموانئ: (جمع ميناء) جزء من مدينة أو بلدة يقع على نهر أو ساحل بحيرة أو بحر أو محيط يمكن أن ترسو عنده السفن، وتفرغ حمولتها أو تشحنها وتشمل منطقة الميناء الجهات المجاورة له وتزوده بالخدمات والتسهيلات من أرصفة واتصالات وغيرها، والموانئ ذات أنشطة متعددة فمنها ما هو للصيد ومنها ما هو للنقل أو يكون قاعدة بحرية للأسطول ولظهير الميناء (حوز الميناء) دور أساسي في نشاطه، ويمكن القول أن مصطلح الميناء أكثر شمولية من المرفأ لأنه يشمل مناطق خدمية وتخزينية وقد يكون الميناء بعيدا عن أي مدينة ويخصص لتصدير سلع بعينها. للمزيد أنظر: إبراهيم موسى الزقراطي وهاني عبد الرحيم، المرجع السابق، ص194.

(5) - بيار جورج، معجم المصطلحات الجغرافية، تر: حمد الطفيلي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994م، ص788.

(6) - محمد زكي الأيوبي، القاموس الجغرافي الحديث، دار العلم للملايين، لبنان، 1988م، ص469-470.

(7) - علي لبيب، المرجع السابق، ص300.

(8) - سمير أديب، موسوعة الحضارة المصرية، العربي للنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 2000، ص765.

كان لديه العدة لإقحام أهوال هذا النهر بما صنعه المصري من سفن متينة قام بتطويرها على مر الزمن، حتى جعلها صالحة لتمخر عباب البحر نفسه¹.

1-جنود الملاحة:

يمثل نهر النيل المكان الذي نشطت فيه الحركة العامة للمواصلات التي كانت في متناول الانسان المصري في كل وقت، لينتقل عبره ويحمل عليه بضائعه²، فكان لزاما عليه منذ عصور ما قبل التاريخ أن يبتكر وسيلة لعبور النيل من شاطئ إلى آخر أو ليرتحل على صفحته من الجنوب إلى الشمال أو العكس، فكان نبات البردي هو المادة الأولية في هذه المرحلة لصنع هذه الوسيلة³، وبطبيعة الحال فقد كانت هذه القوارب والمراكب متاحة بكثرة لمختلف فئات المصريين، نظرا لرخص تكاليف بنائها وسهولة صنعها أو صنع بدائلها، ولأنها كانت تبنى سريعا وبالرغم من ذلك، فإن المصريين القدماء استخدموها ببراعة في نقل الناس والبضائع، وجعلوا منها ضرورة لازمة في معظم الطقوس والمراسم العقائدية⁴.

وبالرغم ما يعرف عن المصريين حول قلة اهتمامهم بالبحر، إلا أن الكثير من المؤرخين وعلماء الآثار، ذكروا أن المصريين من الشعوب الأوائل الذين ركبوا البحر (البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر) في عصور ما قبل التاريخ، بحيث تم العثور على الكثير من القطع الأثرية التي يرجع تاريخها إلى تلك الفترة، والتي استخدمت في صناعتها مواد أو أحجار شبه كريمة لم يثبت وجودها في مصر مثل اللازورد⁵ وحجر الأوبسيديان (الزجاج البركاني الأسود) والعاج، كما دلت مخلفاتهم الأثرية على أن المصريين الأوائل الذين اهتموا باستيراد الزجاج الطبيعي والأحجار الكريمة وشبه الكريمة من خارج الديار المصرية منذ عصر ما قبل الأسرات، كما كانت لهم أيضا علاقات تجارية واسعة مع جزيرة "كريت" وغيرها من جزر البحر الأبيض المتوسط والأقطار المجاورة لمصر، وهي علاقات كان لها تأثير بالغ في الأحوال الاقتصادية والاجتماعية بمصر⁶.

وكما وجدوا في منطقة البحر الأحمر أدلة على ممارسة نشاط تجاري بحري في فترة ما قبل الأسرات من خلال دراسة مصدر مشغولات الأوبسيديان- الذي ظهر في

(1) -سليم حسن، موسوعة مصر القديمة، ج2، مكتبة الأسرة، مصر، 1992م، ص230.

(2) - نفسه، ص221.

(3) -مختار السويفي، أم الحضارات " ملامح عامة لأول حضارة صنعها الانسان"، ج1، الدار المصرية اللبنانية، ط1، القاهرة، 1999، ص65-66.

(4) -مختار السويفي، من تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن في مصر القديمة، ع88، مجلة المدير الناجح، مصر، 2000م، ص60.

(5) -اللازورد: عرف هذا المعدن النفيس الأزرق منذ قديم الزمان، وتعزى تسمية بهذا الاسم في اللغة الفارسية إلى اللازورد والتي تعني اللون الأزرق. للمزيد أنظر: محسن عقيل، موسوعة الأحجار الكريمة المصورة"التختم- النقوش- الخواص"، دار المحجة البيضاء للترجمة والتوزيع، ط1، لبنان، 2007م، ص533.

(6) -مختار السويفي، أم الحضارات...، ج1، المرجع السابق، ص69.

"الفصل الأول: الإيطار الجغرافي والتاريخي للملاحة خلال الدولة الحديثة"

مواقع تهامة في بداية الألف السادس قبل الميلاد- حيث بدأ تكثيف تجارة الأوبسيديان أكثر وضوحاً مع المصريين القدماء في فترة ما قبل الأسرات، عندما كانت تجارة الفضة واللازورد والفيروز والملاكيث¹ (خام النحاس) والجالينا والحديد والراتنجات يتم تداولها عبر البحر الأحمر، ويمكن تأريخ بداية التجارة البحرية المصرية بفترة نقادة الأولى حوالي (4000-3500 ق.م)، وأصبحت تلك التجارة أكثر رسوخاً في فترة نقادة الثانية (3500 ق.م-3200 ق.م)².

أما عن الطريق الذي أتخذه المصريون للسفر نحو البحر الأحمر فهو طريق وادي الحمامات، ولا لعل مايبين ذلك وجود سفن وقوارب من البردي و البوص والخشب³، حيث كان يتم إعدادها وجرها برا إلى الساحل، فوفقاً للسجلات المصرية في عصر البرونز وجدت أدلة مباشرة على قيام المصري بنشاط تجاري بحري في منطقة البحر الأحمر في شكل سجلات تصويرية ونصية، وفي منتصف الألف الرابع ق.م على الأرجح تحول المصريون من استخدام قوارب البوص والبردي إلى القوارب الخشبية للملاحة والنقل في البحر الأحمر، فضلاً عن استخدام نوع من الشراع في فترة ما قبل الأسرات المتأخرة حوالي 3100 ق.م، وعند العودة يرجعون بمحاذاة سواحل شبة الجزيرة العربية مستفيدة من التيارات وهبوب الرياح الجنوبية أو الإبحار جنوباً مستفيدين من الرياح الشمالية واتباع التيار باتجاه الشمال⁴.

أما إبحار المصري عبر البحر المتوسط فيرى "ألكسندر جوف Alescander Joffe : "أن التواصل بين مصر بشمال فينيقية كان عن طريق التجارة البحرية منذ فترة ما قبل الأسرات أي في الألف الرابع ق.م (عصر نقادة الثانية والثالثة)، وهذا ما تبينه أدلة منطقة المعادي أين وجد بها الأختام الأسطوانية واللازورد⁵، حيث كانت المنطقة السالفة

(1)-الملاكيث: يوجد في الأغلب على صورة كتل خضراء معتمة يعزى لونه الأخضر إلى محتواه من النحاس وتقتصر عملية القطع على كتل كبيرة الحجم فقط، ويتم قطع هذه الكتل على اشكال متعددة يظهر الحزم الخضراء الداكنة بصورة تبادلية، وكان يعتقد في الماضي أن ارتداء الملاكيث يدرء الأخطاء والأمراض، ويوجد الملاكيث في العالم أجمع بكميات صغيرة ولكنه يوجد بكميات أكبر في مناطق تعدين النحاس وهو بطبيعة الحال أنواع: 1-الملاكيث الأفرندي، 2-الهندي، 3-الكرماني، 4-الكركي، وفي ما يخص مصادره فهو يعتبر من فلزات النحاس المكتشفة منذ عصور سحيقة وخصوصاً قدامى المصريين واستخرجوه من مناجم التي تقع بين منطقتي السويس وسيناء منذ حوالي 4000 سنة قبل الميلاد. للمزيد أنظر: محسن عقيل، المرجع السابق، ص576.

(2) -محمد فوزي الشايب، الإسهامات المصرية القديمة في التجارة البحرية، ع2، مجلة حضارت الشرق الأدنى القديم، مطابع جامعة الزقازيق، 2016م، ص3-4.

(3) -Ward .C.: **Interpetations From The first Dynasty Boat-Grave: Boat Building And Its Social Context In Early Egypt Cemetery At Abydos Antiquity**, 2006 , p126.

(4) -محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص4-5.

(5) -Alescander Joffe ,**Egypt And Emplication Of The New .Chronolgy,Current Syro-Mysotamia In The 4th Millenium Anthropology**,Chicago University Press, U.S.A, 2000, pp113-123.

الذكر جزء من شبكة تجارة واسعة ، والتي بالتأكيد إمتدت إلى ما بعد سوريا (بلاد الشام)¹.

وهناك أيضا العديد من الأدلة ما تثبت إستمرار علاقات بين مصر وجيرانها الفينيقيين ، وهذا مانستنتجه من أسطورة "أوزير وإيزة" أن تابوت أوزير الذي ألقاه أخوه "ست" في النيل قد عبر الفرع الثانيسي ودفعته مياه البحر إلى بيبيلوس (جبيل)²، لتنتقل إيزة نحو جبيل، وعند وصولها تعاملت ملكة المنطقة معها واعطتها الشجرة المقدسة التي كانت تضم جثة أوزير وهذا مايبين مدى العلاقات الودية بين مصر وجبيل³.

كما عثر في مقابر ما قبل الأسرات في مصر على أواني لها نفس الشكل الفينيقي أو عليها رسوم تمثل الأواني الفينيقية، وكانت غالبا مملوءة بالزيت والراجح أنه جيء بها من فينقيا عن طريق البحر عبر ميناء جبيل أو غيرها من الموانئ⁴، كما يشير الدكتور محمد بيومي مهران : " أن المصريون قد استوردوا من فينقيا أخشاب الأرز والصنوبر التي في مقابر الملوك في أبيدوس وفي صناعة السفن الكبيرة ربما من عهد الأسرة الأولى، فضلا عن استيراد الزيوت والخمور في أوان فخارية من جنوب سورية⁵، وقد ذهب البعض الى أن هذه الواردات إنما كانت بمثابة جزية قدمتها المناطق الخاضعة لمصر في فينيقية⁶.

كما يذهب بعض الباحثين إلى أن مصر إنما كانت لها حصون وعمليات دفاعية في غرب آسيا منذ أيام الملك "نعرمر" مؤسس الأسرة الأولى، وخلفائه من أمثال الملك "جر" و"دن" و"قاعا"، وعثر في أوائل الألف الثالثة قبل الميلاد على نسبة كبيرة من التماثم الحيوانية المصرية وبعض الأواني الحجرية في جبيل تعود إلى الأسرة الثانية، فضلا عن إناء صغير من الحجر المصقول يحمل اسم ملك "خع سخموي" آخر ملوك هذه الأسرة⁷. وكانت السياسة الخارجية لمصر في عهد الأسرات: الرابعة والخامسة والسادسة تنحصر في سلسلة من الحملات والغزوات الاقتصادية التي كانت تنطلق من العاصمة أو من قواعد على الحدود، لتعود مرة ثانية إلى نقطة الانطلاق محملة بالثروات⁸، ويذكر

(1) -محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص5.

(2) - Wright And Pedree Dennis, **literary Sources for the :Contacts Between Egypt And History Of Palestine And Syria Syro –Palestine During Old Kingdom**, The Biblical Archaeologist, 1988, p143.

(3) -ببير مونتيه، الحياة اليومية في مصر، تر:عزيز مرقس منصور، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2002، ص241.

(4) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية "تاريخ لبنان القديم"، دار النهضة العربية، لبنان، 1994م، ص201.

(5) -نفسه، ص200.

(6) -محمد بيومي مهران، بلاد الشام، الفنية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1990م، ص108.

(7) -محمد بيومي مهران، الثورة الإجتماعية الأولى في مصر الفرعونية، دار المعرفة الجامعية، مصر، 1999م، ص209.

(8) -محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص201.

حجر بالرمو بأن الملك سنفرو¹ مؤسس الأسرة الرابعة قد أرسل أسطولا بحريا مكونا من أربعين مركبا² لإحضار كتل أخشاب الأرز من جبيل لاستخدامها في صناعة المراكب³ وتدعيم بعض الأحجار في هرمه بدهشور، كما تذكر تلك النقوش أيضا أنه أعد مشروعا لبناء أسطول تجاري بحري مكون من ستين مركبا⁴.

ويتبين من أعداد سفن البعثة التجارية مدى اتساع نطاق وكثافة التبادل التجاري بين مصر وفينيقيا في ذلك الوقت، وربما كانت كلمة "فنخو" (Fnhw) التي أطلقت على سكان المنطقة التي تجلب منها الاخشاب تعني قاطعي الخشب⁵، وهذه السفن التي كانت تجري في البحر الأبيض المتوسط نراها ممثلة على جدران معبد الملك "ساحورع" (انظر الشكل 1) والملك "أوناس" من عهد الأسرة الخامسة، كانت تشحن بالبحارة ومعهم فصيلة من الجنود لحماية البعثة من أهالي سورية⁶، أو لتكون مظهرا من مظاهر سلطة الفرعون وهذه السفن كانت تبنى على نموذج السفن النيلية غير أنها كانت أكبر حجما وأثقل وزنا، حتى يمكنها أن تقاوم هياج البحر من جهة وكذلك لتتحمل شحنة كبيرة من السلع من جهة أخرى⁷.

كان المصريون يفضلون الابحار إلى جبيل ، لأن الطريق البري إليها كان أكثر خطورة نظرا لتعرض القوافل لهجمات بدو الصحراء، كما أن ارتفاع سطح البحر المتوسط في الألف الثالث قبل الميلاد قد أوجد موانئ طبيعية سهلة التجارة البحرية بين جبيل ومصر⁸، ورأى بعض الباحثين أن ميناء جبيل قد قام بدور الوسيط بين تجارة مصر وكريت، ورغم أن الأمر بهذه الصورة غير مؤكد إلا أن الاتصال بكريت إنما كان قائما منذ زمن بعيد⁹.

وازدادت أهمية ميناء جبيل في عهد الملك "خوفو" (الأسرة الرابعة)، حيث أقامت به جالية مصرية منذ عهد الأسرة الثانية على الأقل، والذي أصبح أكبر ميناء للتبادل التجاري بين مصر وغرب آسيا، وأصبحت السفن التي تتعامل مع "جبيل" أو المصنوعة

(1) - عيسى على إبراهيم، الفكر الجغرافي والكشوف الجغرافية، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2000م، ص16.

(2) - عبد الحليم نورالدين، النقل البري والمائي في مصر القديمة، محاضرات مكتبة الاسكندرية، مصر، (د.س) ، ص7.

(3) - محمد محمود مجدين، الجغرافيا والجغرافيون بين الزمان والمكان، دار الخريجي للنشر والتوزيع، ط2، الرياض، 1996م، ص58.

(4) - محمد بيومي مهران، بلاد الشام...، المرجع السابق، ص110.

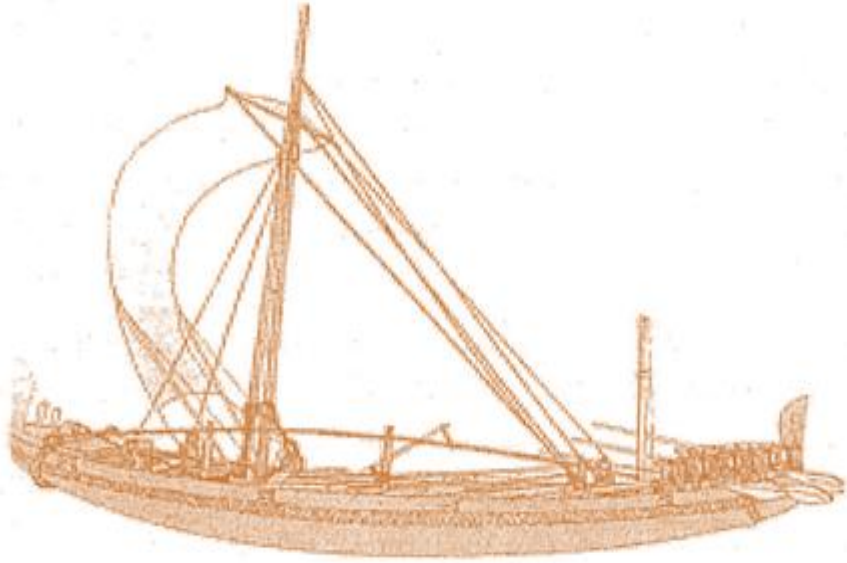
(5) - Wright.M, And Padree.D, Op-Cit, p146.

(6) - سمير أديب، موسوعة الحضارة ...، المرجع السابق، ص765.

(7) - سليم حسن، مصر القديمة، ج2، المرجع السابق، ص226.

(8) - محمد فوزى الشايب، المرجع السابق، ص8.

(9) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص202.



الشكل رقم 1: مركب يسير في البحار يعود إلى عهد الأسرة الخامسة "الملك ساحورع".

عن: تيريسا بيدمان وفرانثيسكوخ. مارتين فالتين، المرجع السابق، ص 269.

من أخشابها تلقب بـ"السفن الجبيلية" أحيانا¹، ويبدو أن الملك خوفو قد قام بإرسال بعثة بحرية إلى جبيل مثل والده، حيث عثر على اسم القارب الملكي الخاص به عند منبع نهر أدونيس "نهر ابراهيم" عام 1954م، وهي المراكب الخاصة بالملك²، كما بنى بها سفنا كثيرة بلغ طول بعضها حوالي ستة وخمسون مترا، استعمل بعضها في النيل والبعض الآخر لتنشيط حركة التجارة مع الأقطار الشمالية³.

ولم يكن ملوك الأسرة الخامسة أقل نشاطا من أسلافهم ملوك الأسرة الرابعة، فهناك في المعبد الجنائزي للملك "ساحورع" منظر لسفن عائدة من فينيقيا بالتجارة والأسويون على ظهورها (أنظر الشكل رقم 2)، وقد اختلفت الآراء حول الهدف من هذه الحملة، فذهب رأي البعض إلى أن مناظر الأسطول وعودته لا تدل على أنها حملة حربية، ورأي آخر يرى أن هذه الحملة ربما تكون ودية، ورأي ثالث يرى إنما كانت جبيل مستعمرة مصرية، وبغض النظر حول هدف الحملة، فإن ما يهنا حقيقة وجود أسطول ذهب ورجع وبالتالي حقيقة وجود خط بحري بين مصر وجبيل⁴، كما سجل حجر بالرمو إرسال

(1) - محمد بيومي مهران، الثورة الإجتماعية ...، المرجع السابق، ص 210.

(2) - محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص 8.

(3) - صدقي ربيع، المراكب في مصر القديمة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1992م، ص 10 - 11.

(4) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص 205.

"الفصل الأول: الإيطار الجغرافي والتاريخي للملاحة خلال الدولة الحديثة"

إرسال هذا الملك "ساحورع" حملة بحرية إلى بلاد بونت، وعادت بالعبور والذهب والأبنوس¹.

وتروي النصوص المصرية أن "نى وسر رع" قد قام بعدة حروب في فينيقيا كما يبدو من المناظر التي كانت في معبده، كما نجح "أوناس" في الحفاظ على "جبيل" بواسطة أسطوله وربما كانت المدينة فيما يرى بعض الباحثين من مستعمرات التاج المصري²، وفي عهد الملك "بببي الأول" ثالث ملوك الأسرة السادسة قامت حملة بحرية بقيادة أمير يدعى "أوني" قاصدة شواطئ فلسطين وفينيقية ونزلت جنودها شمالي



الشكل رقم 2: نقش بارز من المعبد الجنائزي لساحورع يبين الأسطول المصري عائداً من سوريا عن:

https://www.marefa.org/images/4/4a/Berlin_122009_020a.jpg

حيفا الكرمل وهددت الكنعانيين وأدبت قبائلهم التي كانت قد تعدت على حدود مصر الشرقية فأمنت البلاد شرهم، وقد قص "أوني" بنفسه ذلك فقال: "أبحرت في سفن البحر ومعى فصائل من الجنود ونزلت خلف مرتفعات الجبال الواقعة شمالي بلاد سكان الرمال... على كل العصاه"، وتعد هذه الحملة الأولى من نوعها فهي تعتبر أول حملة يشترك فيها الجيش والأسطول³، كما قام هذا الملك "بببي الأول" بإرسال بعثات تجارية إلى بلاد بونت⁴، كما اهتم "بببي الثاني" مثل أسلافه بالتجارة الخارجية، بين مصر وبلاد بونت وسواحل فينيقيا، من ذلك ما سجله الملاح المصري "خنوم حتب" من أنه قد زار

(1)-نجيب على صالح الويس، العملات اليمنية (دراسة تحليلية للعلاقات الخارجية قديما)، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2009م/2010م، ص35.

(2) -محمد بيومي مهران، بلاد الشام...، المرجع السابق، ص113.

(3)-صدقي ربيع، المرجع السابق، ص11.

(4) -محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص9.

جبيل وبونت إحدى عشرة مرة، كان تحت رئاسة "ثني" في زيارته الأولى، وتحت رياسته "خوي" عند زيارته الثانية¹.

وفي عهد الملك "مرنرع الأول" (الأسرة السادسة) أرسلت حملة بحرية إلى محاجر بلاد النوبة بقيادة "أوني" حيث يقص هذا الأخير تفاصيل تلك الرحلة: "أرسلني الملك الي أبهات لإحضار تابوت (صندوق الأحياء) ... ثم أرسلني جلالته إلى الفنتين لأحضر لوحة من الجرافيت... ورفعتها للحجرة العليا لهرم "مرن رع" وقد أبحرت في البحر هناك حتى هرم "مرن رع" بست سفن نقالة وثلاثة قوارب تشد بالأمراس بواسطة ستة عشر رجلا وقد تم ذلك في بعثة واحدة"، وقد أتم "أوني رع" الذي أصبح حاكم الجنوب حفر قنوات الخمس عند الشلال الأول مما سهل سير السفن التي كانت تعترض الصخور وحسن الطرق الملاحة التجارية وعمل على إنهاؤها بين مصر وبلاد النوبة وكان الهدف الأول لشق الطرق المائية هو نقل الجرانيت للهرم الملكي في منف².

وكانت هذه سوى بعض من الحملات والبعثات التجارية البحرية التي كانت رائجة داخل مصر وخارجها، سواء أكانت عن طريق البحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر خلال مرحلة الدولة القديمة، وأيا ما كان الأمر فإن الوضع الجديد واضطراب الأمن في مصر بسبب قيام الثورة الاجتماعية³ كان له أثر واضح في اضطراب سياسية مصر الخارجية وبالتالي سوء أوضاعها الاقتصادية⁴.

3- الملاحة خلال الدولة الوسطى:

منذ ظهور الأسرة الحادية عشرة وبداية عصر الدولة الوسطى كثرت النصوص التي سجلت الجهود البحرية والنهضة الملاحية التي تميز بها ذلك العصر، والتي شملت الملاحة النهرية والملاحة البحرية على حد سواء، وهناك على سبيل المثال نصوص سجلت جهود الأساطيل التي أرسلت جنوبا إلى ما وراء الشلال الأول للقضاء على عصيان بلاد كوش "النوبة"، كما أسهمت البعثات المحمولة على تلك الأساطيل في عمليات استخراج الذهب⁵.

ولقد عثرت تنقيبات صيف 1892م على آثار للأسرة الثانية عشرة في المجال البحري، بمنطقة "مير" والمعروفة الآن بالمتحف المصري بالقاهرة بسفن الأموات معدة بطوائفها من الملاحين ومجاديف صغيرة وسفينة بشراع صنعت من الخشب وسفن تمثل تشييع جنازة ونقل الميت من مدينته إلى قبره ومن قبره إلى مثواه الآخر⁶.

(1) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص206.

(2) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص 11- 12.

(3) - أحمد فخري، دراسات في تاريخ الشرق القديم"مصر والعراق سوريا -اليمن-إيران مختارات من الوثائق التاريخية"، مكتبة الأنجلو المصرية، ط2، مصر، 1963م، ص124- 125.

(4) - محمد بيومي مهران، بلاد الشام...، المرجع السابق، ص116.

(5) - مختار السويدي، من تاريخ البحرية...، المرجع السابق، ص27.

(6) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص14.

بينما عثر الباحث الأثري المسيودي مرجان Messiouidi Morgan عام 1894م على مقربة من هرم سنوسرت الثاني¹ من ملوك الأسرة الثانية عشرة بجبهة دهشور على خمس سفن كبيرة، يبلغ طول الواحدة من هذه السفن ثلاثين قدما وعرضها ثمانية أقدام وعمقها أربع أقدام، وهي مصنوعة من خشب الأرز الفينيقي وموجودة في المتحف المصري بالقاهرة ومنها وما هو معروض بدار متحف شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية، ومنها ما أختص به متحف برلين بألمانيا، وهذه السفن مركبة من ألواح مثبته بدمر عيدان صغيرة من الخشب جعلتها معوجة من الداخل كأضلاع لها ولكل منها سطح، وفي مؤخرتها قائمتان مستقيمتان كانت توضع عليها المجاديف المستعملة عندهم في مكان الدفة².

كما كان هناك من عهد "منتوحتب الثالث" (سعنخ كارع)³ ما يشير إلى صراع "الحاونبو" وهم الكريتيون والتي دارت رحاها في البحر أو في الجزر نفسها عن طريق حملة بحرية أرسلت إلى هناك، ويبدو أن "حنو" كان هو القائد الذي نيّطت به هذه المهمة، كما كلف بغيرها من المهام في فترة حكم نفس الملك⁴، حيث قام "حنو" برحلة انطلق فيها هو وعدد من رجاله من ميناء قفط، متجهين إلى بلاد البونت لإحضار البذور⁵، وكان الهدف من هذه الحملة استئناف البعثات التجارية البحرية مع بلاد بونت⁶، عبر البحر

(1) -سنوسرت الثاني: ابن امنحات الثاني، ولقد اشترك مع ابيه في الحكم عامين ثم بعد ذلك حكم 19 سنة منفردا واتبع سياسة أبيه سواء الداخلية او الخارجية ويبدو انه فضل كأبيه حياة السلام فلم تصل الى أيدي المؤرخين نصوص تدل على انه قام بحروب سواء في افريقيا او آسيا وقد اكتفى باستغلال المناجم والمحاجر سواء في سيناء او وادي الحمامات واهتم بمنطقة الفيوم وأقام فيها مشروعات ري وقد شيد هرمه عند اللاهون عند مدخل الفيوم ، وبموت سنوسرت الثاني عام 1878ق م انتهت فترة مشرقة من التاريخ الفرعوني قام بها الملوك الأربعة لهذه الأسرة بتوحيد مصر اقتصاديا وسياسيا واجتماعيا وحاولو ما استطاعوا تجنب مع جيرانهم وكان للفرعون في ذلك الوقت هيئته في كل مكان . للمزيد أنظر: سمير أديب، تاريخ وحضارة مصر القديمة، 1997م، ص 131-132.

(2) -صدقي ربيع، المرجع السابق، ص12-13.

(3) -منتوحتب الثالث: حكم هذا الملك لمدة قصيرة، و تشير بردية تورين الى فترة حكمه على أنه تولى الحكم مدة سبع سنوات فيما بين نهاية حكم منتوحتب الثاني وقيام الأسرة الثانية عشرة دون ان تحدد لها ملكا معينا وربما يرجع ذلك الى نقص الوثائق المتصلة بهذا الملك لدى كتبة هذه القائمة وكذلك قوائم الرعامسة، ومن الأدلة الأثرية المتبقية من عهده او حفظت لنا اسمه اناء حجري عثر عليه في اللشت على مقربة من هرم الملك امنحات الأول وقد كتب اسمه على الاناء من الخارج ، كما حفظت لنا الاثار ارساله البعثات في اعوام حكمه الاول والثاني لاحضار الاحجار من جنوبي الاسوان وكذلك وادي الحمامات وقد كانت هذه البعثة تحت قيادة الوزير امنحات، ويرجح ان هذا الوزير هو الذي ارتقى عرش مصر بعد عودته من وادي الحمامات بقليل واسس اسرة ملكية هي الاسرة الثانية عشرة.

Kim S.B.Ryholt, *The Political Situation In Egypt During The Second Intermediate Period 1800-1550 B.c* Meseum, Tusculanumpress, 1997, p211.

(4) -محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية القديمة، ج2، المرجع السابق، ص221.

(5) -سمير أديب، تاريخ وحضارة مصر...، المرجع السابق، ص123.

(6) -أحمد أمين سليم، في تاريخ الشرق الأدنى القديم...، المرجع السابق، ص106.

الأحمر انطلاقاً من ميناء وادي الحمامات وميناء "مرسى الجواسيس" لتتجاوز مملكة كوش على نهر النيل في ذلك الوقت¹.

وتوضح الكتابات والنقوش المكتشفة في مرسى "وادي الجواسيس" أن سلسلة من الحملات تمت في ميناء "ساوو، إلى أرض بونت من قبل معظم حكام الأسرة الثانية عشر وهم سنوسرت الأول²، وأمنحات الثاني وسنوسرت الثاني، وسنوسرت الثالث³ وأمنحات الثالث وأمنحات الرابع⁴، وتم العثور على هذه الكتابات والنقوش على لوحات لوحات حجر الجير التي بلغت 30 لوحة تم اكتشافها منذ عام 2001م⁵، كما كثر استخدام السفن في عمليات حربية تمت في عصر هذه الأسرة الثانية عشر، ففي إحدى مقابر بني حسن بمحافظة ألبانيا نجد "خنوم حنب" ينقش على جدران مقبرته نصاً يقول فيه إنه

(1) - محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص11.

(2) - سنوسرت الأول: هو الملك الثاني في الأسرة الثانية عشر في مصر القديمة، تولى حكم مصر ما بين 1965-1920 ق م هو ابن أمنحات الأول و الملكة نفرتيتانين، وزوجته هي نفرو الثالثة وكذلك هي والدة الملك أمنحات الثاني ابنه وولي عهده، واصل سنوسرت الأول سياسة أبيه إذ ثبت أقدامه في مصر وخارجها و توسع شمالاً وجنوباً بدأ غزواته جنوباً عندما كان شريكاً مع والده في الحكم وفي العام الثامن عشر من حكمه إمتد نفوذه إلى كوش جنوب الشلال الثاني . للمزيد أنظر:

Ian Show, Paul Nicholson, **Dictionairy Of Ancient Egypt**, first Edition, The American University, Egypt, 2002, p258.

(3) - سنوسرت الثالث: كان خامس فرعون الأسرة الثانية عشر، حكم من 1878 ق م حتى 1839 ق م واصل هذا الملك توسعاته في النوبة حيث أقام قلاع نهرية ضخمة منها بوهن وتوشكى عند أوروبارتي ووصل حتى الشلال الثالث، هناك مسلة تذكر انجازاته الحربية في النوبة وفلسطين كما بنى قلعة في مدينة بيبيلوس الفينيقية "مورجان" في 1894 ق م وأنشأ معبداً ومدينة في أبيدوس ومعبد آخر في "مدامود" حيث رأس سنوسرت الثالث ضرورة حفر قناة عند الشلال الأول ليعبر فيها إلى أعالي الشلال وقام بغزو بلاد الأعداء ثم قام بحفر ترعة الشلال من جديد وسار بجيشه ليهزم كوش، اهتم بحصن فنتين "أسوان" وأقام عدة حصون وقلاع منها قلعة "سمنة" عند آخر حدود جنوبية في عهده إلى غير ذلك من انجازاته هذا الملك. للمزيد أنظر:

Josef Wegnez, **The Nature And Chronology Of The Senwosret III, Amenhat III, Regnal Succession**, Some Considerations Bosed On New Evidence from The Mortuary Temple Of Senwosret III At Abydos, Vol4, 1996, pp249-279.

(4) - أمنحات الرابع: هو ابن أمنحات الثالث حكم لمدة تسعة سنوات والفترة التي قضاها في الحكم مع والده عامين، ثم ثم لتوتى بعده أخته الملكة "سبك نفرو" وحكمت ثلاث سنوات وقد إسمها على العديد من الآثار التي ترجع إلى هذه الفترة وقد قام هذا الملك بإكمال أعمال سابقه في مدينة ماضي بجنوب غرب الفيوم كما قام ببناء معبد في قصر الصاغة بشمال شرق الفيوم وهكذا أصبحت "سبك نفرو" المرأة الفرعون الثانية التي تجعل من نفسها ملك مصر العليا والسفلى. للمزيد أنظر:

Margaret.R. Bunson, **Encyclopedia Of Ancient Egypt**, faltson file, New York, 2002, p27.

(5) - محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص13.

صاحب الملك "أممحات الأول" في حملته¹، قوامها عشرون سفينة مصنوعة من خشب الأرز لملاقاة العدو².

يلاحظ أن الدولة الوسطى (1785-2050 ق م) نشطت في إرسال البعثات حيث أرسل الملوك بحملات بحرية إلى بونت ينعكس هذا النشاط في القصة المشهورة عن ذلك الملاح الذي نجا وحده من سفينة مصرية تحطمت بالبحر الأحمر وأقت به الأمواج على جزيرة تبعد عن طيبة مسافة تقطع في شهرين، وكان في الجزيرة ثعبان يزعم أنه أمير بونت، وكان يهيمن على طائفة متنوعة من التوابل والحيوانات الإفريقية³.

III - المجال الجغرافي والتاريخي للدولة الحديثة:

1- جغرافية وأقاليم مصر:

تتألف مصر على عنصرين طبيعيين أساسيين هما النهر والصحراء، ولكن البحر بالتأكيد عنصر ثالثا مكملا لصورة مصر الجغرافية، ولهذا فلا بد لأي تحليل متكامل لخريطة مصر الجغرافية أن يأخذ في اعتباره هذه الثلاثية من الخطوط الطبيعية: النهر، الصحراء، البحر⁴، إذ تقع مصر عند مجمع قارتي إفريقيا آسيا تفصلهما قناة السويس⁵، تبدو على هيئة شريط من الأرض يمتد من الشمال إلى الجنوب عند الطرف الشمالي الشرقي من القارة الإفريقية⁶، يحدها شمالا البحر الأبيض المتوسط، وجنوبا بلاد النوبة (المسماة بلاد كوش قديما)، وغربا الصحراء، وشرقا البحر الأحمر وخط مفروض من قناة السويس⁷، تعتبر مفرق بحرين داخلين الواحد: البحر الأحمر و يمتد من المحيط

(1) - محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية...، المرجع السابق، ص 221.

(2) - مختار السويدي، من تاريخ البحرية...، المرجع السابق، ص 27.

(3) - بلقاسم رحمانى وخرفوش مدني، الدور المصري في جنوب شبه الجزيرة العربية والشرق الإفريقي، مكتبة زهراء الشرق، القاهرة، (د.س)، ص 27-28.

(4) - حمدان جمال، شخصية مصر "دراسة في عبقرية المكان"، ج 1، دار الهلال، مصر، 1981م، ص 234.

(5) - قناة السويس : إن فكرة شق قناة تربط البحر المتوسط بالأحمر، فكرة قديمة ضاربة في القدم ويعتقد بعض الناس أن أول قناة شقت حوالي عام 2000 ق.م في جهود الفراعنة وقد تركت هذه القناة نهبا للإهمال وبطل استخدامها، ثم أعيد حفرها بعد ذلك بقرون عديدة، على يد الملك دارا الفارسي في القرن السادس قبل الميلاد ولكن القناة لم يكن يتسنى استخدامها إلا للسفن الصغيرة، وعندما قام الرومان بغزو مصر كانت القناة قد امتلأت في مواقع كثيرة بالرمال والطيني النيل، قام تراجان الإمبراطور الروماني بتطهيرها وجعلها صالحة للملاحة مرة أخرى، وقد حدث بعد ذلك أن القناة تعاقبت عليها فترات عديدة تعرضت فيها للإهمال ثم الإصلاح، ويبلغ طول قناة السويس 171.2 كلم ويتراوح عرضها بين 78 و140 عن سطح الماء، أما عرضها عند القاعدة فيتراوح بين 50 و116 متر ويبلغ عمق القناة من 12 إلى 14 متر. للمزيد أنظر: محمد فؤاد إبراهيم وأخرون، المرجع السابق، ص 3058-3059.

(6) - فرانسوا دوما، حضارة مصر الفرعونية، تر: ماهر جويجاني، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، (د.ب)، (د.س)، ص 27.

(7) - هارقي بورتر، موسوعة مختصر التاريخ القديم، مكتبة مدبولي، ط1، القاهرة، 1991م، ص 7؛ شكري صادق، مرشد الطالبين الى تاريخ الفنون الجميلة عند قدماء المصريين، مطبعة المعارف، 1909م، ص 28.

«الفصل الأول: الإيطار الجغرافي والتاريخي للملاحة خلال الدولة الحديثة

الهندي¹ ومناطقه الحارة، والآخر البحر المتوسط ويمتد إلى المحيط الأطلسي² ومناطقه الباردة، ومن ثم فقد كانت مصر ولا تزال أرض الزاوية التي تجتمع عندها مسالك الشرق والغرب³.

وقد قال القضاعي: أرض مصر تنقسم قسمين، فمن ذلك صعيدها وهو يلي مهب الجنوب منها وأسفل أرضها وهو يلي مهب الشمال منها⁴، أي أنّ الوجه البحري أو أسفل الأرض هو ما كان في شمال مدينة مصر، والوجه القبلي أو أعلى الأرض أو الصعيد، وهو مكان من جهة الجنوب من مدينة مصر، وكلّ منها ينقسم إلى أقسام صغيرة الغرض منها سهولة حكم الإقليم، وجنيّ الضرائب والإشراف على شؤونه⁵.

هذان القسمان: **مصر السفلى** (الوجه البحري) تقع عند شاطئ البحر المتوسط، وتشمل الدلتا، فهي منطقة عريضة قليلة العمق تتوافر فيها السهول الفسيحة الخصبة ويتوزع فيها النيل إلى عدة فروع، مما يسمح بتضاعف مساحة أرضها المزروعة، وكانت مصر السفلى بفضل موقعها الجغرافي على الساحل المتوسط على صلة بالبلاد الآسيوية والجزر اليونانية، وقد ضاعفت من خلالها مصر مواردها ونتاجها، لكنها في نفس الوقت كانت معرضة أكثر من المناطق الجنوبية لتحركات الشعوب الشرقية وأعمالهم العسكرية، أما مدنها فهي منف عند رأس الدلتا، وتانيس وسائيس في شمال الدلتا، أما **مصر العليا** فهي عبارة عن واد طويل ضيق يتراوح عرضه بين 7 و35م، ينحصر بين صحرائين (السلسلة العربية في الشرق والسلسلة الليبية في الغرب)، لكنه يتصل بواسطة وديان وممرات جانبية بالوحدات في الجهة الغربية، وبشواطئ البحر الأحمر من الجهة

(1) - **المحيط الهندي**: أصغر مساحة من حيث مساحة بالنسبة للمحيط بين الهادي والأطلسي يأتي في المرتبة الثالثة في محتواه المائي، فهو يشغل الثلث من إجمالي مياه المحيطات، ويختلف عنهما من حيث الشكل والامتداد والتكوين، حيث أنّه مغلق من جهة الشمال باليابس الآسيوي، كما أنّه يمتد شمالا حتى مدار السرطان وشكله مثلث تقريبا رأسه في الشمال وقاعدته في الجنوب. **للمزيد أنظر**: طلعت أحمد محمد عبده و حورية محمد حسين حاد الله، **جغرافية البحار والمحيطات**، دار المعرفة الجامعية، (د.ب)، (د.س)، ص351.

(2) - **المحيط الأطلسي**: يشغل سدس مساحة العالم تقريبا أو نصف مساحة الهادي وشكله يشبه حرف S نتيجة انبعاج ساحل إفريقيا الشمالي الغربي وساحل أمريكا الوسطى شرقا ومنطقة الكاريبي وكذلك يتقوس الساحل الشرقي لأمريكا الجنوبية نحو الشرق وتطبيق حول خط استوائه. **للمزيد أنظر**: طلعت أحمد محمد عبده و حورية محمد حسين حاد الله، المرجع السابق، ص313.

(3) - محمد بيومي مهران، **الثورة الاجتماعية...**، المرجع السابق، ص 23.

(4) - **ياقوت الحموي**، **معجم البلدان**، مج 5، دار صادر، بيروت، 1997م، ص139. إبراهيم رزقانة وآخرون، المرجع السابق، ص34-35.

(5) - محمد رمزي، **القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد القدماء المصريين إلى سنة 1945م**، القسم الأول: البلاد المدرسية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1994م، ص28-29. محمد أبو المحاسن عصفور، **معالم حضارات الشرق الأدنى القديم**، دار النهضة العربية، بيروت، 1987م، ص12.

الشرقية(أنظر الخريطة رقم 1)، لذلك أثرت مصر العليا بالبلاد الإفريقية المجاورة¹، ويمكن تقسيم مصر إلى عدة أقاليم محلية، يمثل كل منها إقليمًا جغرافيًا صغيرًا نذكر منها:

• إقليم النوبة: ويمكن تقسيمه إلى قسمين:

النوبة العليا: وهي على حدود السودان الشمالية² (جنوب الشلال الثاني³) ولاسيما إقليم دنقلا⁴، حيث يتسع وادي النهر وترسب إلى جوانبه تربة طينية صالحة للزراعة والاستقرار، تسربت إلى هذه المنطقة معالم الحضارة المصرية القديمة ثم الثقافة العربية عن طريق مصر⁵، أما النوبة السفلى: فهي تقع بين وادي حلف وأسوان، وهنا يضيق النهر وتقع الأراضي الزراعية على الجانبين، قام هذا الإقليم بأدوار تاريخية مختلفة يمثل حلقة الاتصال بين مصر والسودان على الرغم من صعوبة المواصلات في مناطق الشلالات⁶.

• إقليم أدفو (واسنا):

يقع على ضفاف نهر النيل على بعد 113 كم إلى الجنوب من الأقصر⁷، إذ أن في هذا الإقليم يتسع نهر النيل بعض الشيء، وتتكون صحاريه على الجانبين من حجر الرمل (الخرسان النوبي)، والتربة فقيرة في المواد الجيرية لأن حجر الجير لم يبدأ ظهوره في صحاري مصر إلا في شمال هذا الإقليم، ولكن على الرغم من ذلك فإن منطقة أدفو كانت أول أقاليم مصر العليا اتساعا، واستقرت فيها جماعات بشرية منذ أقدم العصور، ويظهر أنه كان لها شأن عظيم قبيل فجر التاريخ⁸.

(1) -محمود أمهر، في تاريخ الشرق الأدنى القديم، دار النهضة العربية، (د.ب)، 2010، ص151-150.

(2) -محمد بيومي مهران، الثورة الاجتماعية...، المرجع السابق، ص40-41.

(3) -الشلال: هو عبارة عن جريان النهر فوق تكوينات صخرية تتألف من طبقات افقية صلبة متعاقبة فوق طبقات افقية لينه يؤدي غالبا الى تكوين الشلالات والمساقط المائية، ومن ثم تتكون جيولوجية مناطق الشلالات في العالم من الصخور افقية شديدة الصلابة تتعاقب فوق صخور لينة وهذه الصخور اللينة تتآكل بفعل عوامل التعرية المائية، وتحت اقدام الشلالات تتكون برك او تجويفات مائية عميقة بواسطة التساقط الشديد للمياه وغالبا مايتساوى عمقها مع ارتفاع الشلالات او المسقط المائي نفسه، وتبعا لتآكل الصخور السفلى اللينة بدرجة أسرع منها في الصخور العليا الصلبة، تعمل المياه على حفر تجويفات عميقة في ظهر الشلالات. للمزيد أنظر: أمانة أبو حجر، المعجم الجغرافي، دار أسامة للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2009م، ص452.

(4) -تقع هذه المدينة أي دنقلا في شمال السودان على الضفة الغربية من نهر النيل.

(5) -سليمان حزين، حضارة مصر أرض الكنانة، دار الشروق، ط1، (د.ب)، 1991م، ص107.

(6) -محمد شفيق غربال واخرون، تاريخ الحضارة المصرية، مج 1، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، (د.س)، ص20.

(7) -فرانسوا دوما، المرجع السابق، ص686.

(8) -حزين سليمان، حضارة مصر: أرض الكنانة، ط1، دار الشروق، 1991م، ص109.



كانت أدفو مدينة ذات شأن في جميع عصور التاريخ المصري ابتداء من الدولة القديمة حتى العصر المسيحي، وعثر في جباناتها وأطلالها على كثير من الآثار المهمة من جميع العصور، ويرجع بعض الفضل في أهميتها في العصور القديمة إلى موقعها على رأس كثير من دروب القوافل الموصلة إلى عدد من مناجم الذهب وغيره من المعادن التي تكثرت في صحراءها، وإلى الأعياد الكبيرة التي كانت تقام فيها للإله حورس¹.

• إقليم ثنية قنا:

يسمى هذا الإقليم "تاور" بمعنى الأرض العظيمة أو البلد الكبير أو الوطن العظيم، كان مركزا من المراكز الكبيرة للحضارة الثقافية القديمة، وعاصمته "ثنى" التي أثار جدل كبير بين العلماء حول مكانها، واختلفت الآراء حول

(¹)- سمير أديب، موسوعة الحضارة المصرية ...، المرجع السابق، ص 93.

موقعها، هناك من يقول أنها شمال أبيدوس، وهناك من يقول أنها في مكان قرية "البربا"، ورأي يذهب إلى القول بأنها تقع في مكان قرية "الطينة" قريبا من برديس بمركز البلينا بينما يتجه رأي آخر إلى أن "ثنى" هي أبيدوس، وهناك رأي يقول أن "ثنى" تقع عند "نجع الدير" على الشاطئ الشرقي للنيل جنوب جرحا وغيرها من الآراء¹.

يمثل هذا الإقليم قلب الصعيد، حيث يزيد اتساع الوادي وينعرج النهر فيكثر من الإرساب، كما تصل بعض الأودية من الصحراء الشرقية ولا سيما وادي الحمامات ووادي قنا، فتجلبب من المواد ما تضيفه إلى رواسب النيل، فتنوع عناصر التربة ويزيد خصوبتها²، وقد امتازت هذه المنطقة بموقعها الجغرافي القريب من البحر الأحمر، حيث النيل هنا ينعرج نحو الشرق ويصبح أقرب ما يكون إلى ذلك البحر، كما سهلت الوديان هناك سبل المواصلات، فاستغل الإنسان موارد الصحراء الشرقية المعدنية من جهة، كما وصل البحر الأحمر ومد طريق التجارة البحري إلى بلاد البونت في جنوب ذلك البحر من جهة أخرى³، وكذلك اتصل الإقليم بالغرب من الواحات الخارجية وما وراءها من دروب الصحراء وأدى ذلك إلى زيادة النشاط التجاري والثروة التجارية في هذه المنطقة⁴.

• إقليم الدلتا :

يقع الدلتا عند شاطئ البحر الأبيض المتوسط، فهي منطقة عريضة قليلة العمق تتوافر فيها السهول الفسيحة الخصبة⁵، يعتبر هذا الإقليم سهلا فسيحا طوله حوالي 180 كلم وعرضه حوالي 270 كلم، في كل من جانبيه بحيرات هي بحيرة مريوط والبرلس والمنزلة⁶، كان النهر يتفرع فيها إلى فروع كثيرة، هناك البيلوزي الذي كان يقع في أقصى الشرق، والفرع الكانوبي الذي كان يقع في أقصى الغرب، تظهر الخرائط والمخطوطات القديمة سبعة فروع للنيل طمس منها خمسة ولم يبق في العصر الحاضر إلا اثنان هما فرعي رشيد ودمياط⁷،

(1) - محمد بيومي مهران، المدن الكبرى في مصر والشرق الأدنى القديم، دار المعرفة الجامعية، مصر، (د.س)، ص 80-81.

(2) - سليمان حزين، المرجع السابق، ص 110.

(3) - محمد شفيق غريال وآخرون، المرجع السابق، ص 21.

(4) - أحمد أمين سليم، العصور الحجرية "ما قبل الأسرات في مصر والشرق الأدنى القديم"، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2000م، ص 51.

(5) - محمود أمهز، المرجع السابق، ص 150.

(6) - سمير أديب، موسوعة الحضارة المصرية...، المرجع السابق، ص 746-747.

(7) - رشدي سعيد، نهر النيل نشأته واستخدام مياهه في الماضي والمستقبل، دار الهلال، مصر، (د.س)، ص 87.

"الفصل الأول: الإيطار الجغرافي والتاريخي للملاحة خلال الدولة الحديثة"

ولأن الدلتا تطل على البحر الأبيض المتوسط¹ سميت بالوجه البحري وسميت أيضا بمصر السفلى، وتشمل عدة مدن هي: المطري بعين شمس، مدينة سايس²، وتل بسطة³، وتل الربع، وتانيس⁴، واحة الفيوم⁵.

• إقليم الفيوم :

أطلق المصريون على هذه المنطقة في الأزمنة المتأخرة "بايم" أي البحيرة⁶، وهي عبارة عن منخفض عميق فسيح⁷، تكون في العصر الجليدي في غرب النيل⁸، يقع هذا الإقليم على مسافة 100 كلم غرب القاهرة بالصحراء الليبية ويشغل منطقة من مناطق الحواف⁹، على أميال قليلة فقط من حافة الصحراء الغربية¹⁰، استطاع هذا الإقليم أن يحتفظ بطابعه الخاص في المدنية والحياة البشرية خلال العصور التاريخية، فيه يختلط رعاة الصحراء بالزراع،

(¹) - Barbara Mertz, **Temples Tombs Hieroglyphs: A Popular History Of Ancient Egypt**, Second Edition, Harper Collins E- Books, p13.

(²) - سايس: هي إحدى قرى محافظة الغربية، وتتبع مركز بسيون وتبعد عنها 7 كلم وكانت عاصمة الإقليم الخامس من إقليم الدلتا، عرفت في النصوص المصرية باسم "ساو". للمزيد أنظر: هبة عبد المنصف ناصف، **الثالث في مصر القديمة حتى نهاية الدولة الحديثة**، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة طنطا، مصر، 2000م، ص 126.

(³) - تل بسطة: هي مدينة مشهورة بمصر السفلى بمحافظة الشرقية بجوار الزقازيق، وكانت عاصمة الأسرة 22، كما كانت عاصمة الإقليم 18 من أقاليم مصر السفلى، عرفت في النصوص المصرية باسم "باتس" أو "برباست" أو "بر- باست" وذكرت في الكتاب المقدس باسم "فبيشة". للمزيد أنظر: سامح مقار، **أصل الألفاظ العامية: من اللغة المصرية القديمة**، ج 2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط 2، (د.ب)، 2005م، ص 182.

(⁴) - تانيس: كان المصريون يطلقون عليها "جعن" - هو صان الحجر حاليا-، وتقع شرق الدلتا، أصبحت عاصمة البلاد اعتبارا من الأسرة 21 وقد دفن العديد من ملوكها في حرم ومعبد الكبير، ن أطلاله ضخمة رغم ما لحق بها من دمار ملحوظ. للمزيد أنظر: فرانسوا دوما، المرجع السابق، ص 721.

(⁵) - شافية شارن، **حضارة مصر الفرعونية**، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009م، ص 10؛ محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص 23.؛ سير ألن جاردنز، **مصر الفرعونية**، تر: نجيب ميخائيل، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1973م، ص 43.

(⁶) - فرانسوا دوما، المرجع السابق، ص 791.

(⁷) - عبد اللطيف أحمد على، **محاضرات في تاريخ الشرق الأدنى القديم**، مطبعة بكتب كريدية إخوان، بيروت، 1971م، ص 85.

(⁸) - بريان م فاجان، **أثار نهر وادي النيل ودور لصوص المقابر**، تر: أحمد زهير أمين، مكتبة الأسرة، مصر، 2003م، ص 242.

(⁹) - إبراهيم يوسف الشتل، **جذور الحضارة المصرية**، (د.د.ن)، (د.ب)، (د.س)، ص 24.

(¹⁰) - حسين فهد حماد، **موسوعة الآثار التاريخية "حضارات - شعوب - مدن - عصور - حرف - لغات"**، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، 2003م، ص 496.

وفيه يختلف مظهر الريف عن بقية بلاد مصر فتتدرج الحقول على هيئة مدرجات تتحدر إلى البحيرة¹، التي تنخفض عن مستوى البحر، وقد اختلفت مشكلات الري والزراعة هنا عنها في الوادي والدلتا وإن كان سكان الوادي وبعض العناصر الوافدة قد اتخذوا من إقليم الفيوم في بعض فترات التاريخ مجالا للتوسع والاستقرار، كما حدث في عهد البطالمة².

• إقليم مصر الوسطى:

يمكن اعتبار المنطقة من شمال إقليم ثنية قنا إلى رأس الدلتا إقليما واحداً، وإن كانت منطقة أسيوط حداً طبيعياً بين مصر العليا والوسطى³، ويلاحظ أن هذا الإقليم يتسع فيه نهر النيل ولا سيما في أجزاءه الشمالية، حيث تمتد الأراضي الزراعية على جانبي النهر خصوصاً في الغرب، فهذا الإقليم غني بأراضيه الزراعية الواسعة نسبياً⁴.

مثل هذا الإقليم توسع واستعمار العناصر الآتية من الجنوب أحياناً، ومن الشمال أحياناً أخرى (كما حدث في العصر السابق بظهور الاسرات الفرعونية) وفضلاً عن ذلك فقد كان لهذا الإقليم أو لأجزائه الشمالية على الأقل وظيفة أخرى، إذ يمثل حلقة اتصال بين الجنوب والشمال، وعند طرفه الشمالي قامت عاصمة البلاد المتحدة في منف⁵ التي أنشأها نعرمر (مينا) حصناً يرتكز في فتح الدلتا وتوحيدها بالصعيد⁶.

• الأقاليم الصحراوية:

وهي ثلاثة، صحراء سيناء: وهي ليست إلا شبه جزيرة يحدها البحر الأبيض المتوسط في الشمال، وفلسطين من جهة الشرق، وقناة السويس من جهة الغرب، ويقع طرفها الجنوبي المثلث بين خليج السويس وخليج العقبة، والصحراء الثانية وهي الشرقية تمتد من وادي النيل حتى قناة السويس والبحر الأحمر، حيث استغل المصريون القدماء الكثير من مناجم الذهب وغيره من المعادن في أماكن كثيرة في هذه الصحراء، وقد تركت البعثات الكثيرة التي ذهبت إلى هناك نقوشاً على الصخر وعلى لوحات أقاموها هناك، مثلما هي

(1) - أحمد أمين سليم، المرجع السابق، ص 52.

(2) - محمد شفيق غريال وآخرون، المرجع السابق، ص 22-23.

(3) - أحمد أمين سليم، المرجع السابق، ص 51.

(4) - سليمان حزين، المرجع السابق، ص 111.

(5) - منف: العاصمة القديمة، تقع جنوبي القاهرة العاصمة الحديثة بحوالي 25 كلم، عرفت باسم الجدار الأبيض، ثم أطلق عليها المصريون بعد ذلك (من - نفر) أو النصب الجميل، أو الجمال الدائم، وبعدها أطلق الإغريق عليها اسم (ممفيس) ويرجع تاريخ هذه المدينة إلى عصر الأسرة الأولى وربما قبلها، وكانت من أكبر العواصم المشهورة في العالم القديم، وأول عاصمة لمصر المتحدة، وقد اختارها الملك مينا "نعرمر" لتكون عاصمة له لتمكنه من السيطرة على البلاد حيث كانت وذلك الزمان تطل على رأس الدلتا. للمزيد أنظر: نسيم صمويل، دليل الآثار المصرية في القاهرة والجيزة، مكتبة مديولي، ط1، القاهرة، 1998م، ص 119.

(6) - محمد شفيق غريال وآخرون، المرجع السابق، ص 21-22.

موجودة الآن في وادي الحمامات ووادي الهودي، كما نجد أيضا آثارا كثيرة في الموانئ القديمة على البحر الأحمر¹، والصحراء الثالثة هي الغربية: وهي أشد مناطق العالم جفافا، تمتد من البحر الأبيض المتوسط شمالا إلى الحدود المصرية السودانية جنوبا، يحدها من الشرق وادي النيل والدلتا، وتمتد غربا حتى الحدود المصرية الليبية، وهي مساحة صحراوية شاسعة إذ تبلغ أكثر من ثلثي مساحة مصر².

وقد كان لهذه الصحاري أثر هام في تاريخ مصر العام، إذ تمثل موردا اقتصاديا كبيرا والدرع الذي حافظ على وادي النيل من شر الغزوات، وكانت الطرق التجارية تخترق الصحاري شرقا إلى البحر الأحمر وما وراءه، وغربا وجنوبا إلى شمال إفريقيا والمناطق السودانية، وجنب مصر من خلالها فوائد جمة طوال تاريخها الطويل³، فالصحاري اذن كانت ولا تزال جزءا خطيرا من البيئة، له أثره البعيد في حياة السكان ولولا وجودها على جانبي النيل لتغير وجه التاريخ في كثير من نواحيه⁴.

2-التاريخ السياسي للدولة الحديثة⁵: مر تاريخ مصر الكلاسيكي بمراحل عديدة، بداية من عصور ما قبل التاريخ، والعصر العتيق ثم الدولة القديمة والوسطى إلى الدولة الحديثة، وقد تخلل هذه المحطات مراحل انتقالية، كل هذه المراحل المتعاقبة ساهمت في تطوير الحضارة المصرية التي بلغت أوجها في عصر الدولة الحديثة محور دراستنا.

(1) - أحمد فخري، واحات مصر، مج 1، تر: نجاب الله علي جاب الله، هيئة الآثار المصرية للطباعة، القاهرة، (د.س)، ص ص 24- 26.

(2) - محبات الشراي، إقليم مصر السياحية "دراسة جغرافية السياحة"، ط1، دار الفكر العربي، القاهرة، 1991م، ص 17.

(3) - أحمد أمين سليم، المرجع السابق، ص 53.

(4) - محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص 24.

(5) - هناك اختلاف بين المؤرخين المصريين حول بداية ونهاية مرحلة الدولة الحديثة، فسمير أديب في كتابه تاريخ وحضارة مصر يعطيها كالتالي 1567 / 1085 ق م، أما جان فيركوتير في كتابه مصر القديمة 1580 إلى 1085 ق م، و أسامة حسن في كتابه مصر الفرعونية 1575 ق م / 1090 ق م، أما محمد بيومي مهران في كتابه المدن الفينيقية فيحدها ب 1575 ق م. إلى 1087 ق م، أحمد فخري في كتابه مصر الفرعونية 1570 ق م / 1080 ق م، نعيم فرح 1584 إلى 1071 ق م (تاريخ الشرق الأدنى القديم)، عبد العزيز صالح الشرق الأدنى القديم: مصر والعراق 1575 ق م إلى 1087 ق م، يعني الإيطار الزمني يختلف من مؤرخ إلى آخر .

"الفصل الأول: الإيطار الجغرافي والتاريخي للملاحة خلال الدولة الحديثة"

ترجع هذه الدولة أو كما يسميها العديد من الباحثين "الإمبراطورية المصرية" إلى القرن السادس عشر قبل الميلاد¹، حوالي 1570 ق.م، بداية من الأسرة الثامنة عشرة، وامتدت مراحلها إلى حوالي عام 1085 ق.م، أي إلى نهاية عصر الأسرة العشرين²، أي أنها عمرت تقريبا حوالي خمسة قرون، حافظت فيها مصر على استقلالها، واستطاعت أن تصبح كبرى دول الشرق القديم³. وظاهر التفكير في نشأتها أو التمهيد لها كان نتيجة مباشرة لتلك الثورة الدامية التي أشعل نارها وحمل لواءها أمراء الصعيد في قلب طيبة، والتي مكنتهم من إخراج الهكسوس والقضاء على نفوذهم⁴، فبتولي أحمس الأول الحكم (1546/1570 ق.م)⁵، بدأت بدأت مصر سياستها التوسعية بجعل إمبراطورية مترامية الأطراف تضم العديد من المناطق منها بلاد النوبة⁶ وفينيقيا⁷، وقد أصبحت مصر أكثر انفتاحا على التأثيرات الخارجية⁸، ومثل بذلك عصر الدولة الحديثة في رأي البعض الدورة التاريخية الثالثة في تاريخ مصر الفرعونية، نظرا لأنه شهد مولد الإمبراطورية وإعلاء صرحها⁹، فبينما اتسم طابعها العام في سياستها الخارجية خلال عصر الدولتين القديمة والوسطى هو

(¹) - عبد العزيز صالح وآخرون، موسوعة تاريخ مصر عبر العصور "تاريخ مصر القديمة"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1997م، ص15.

(²) - Ian Shaw, Robert Jameson, A Dictionary Of Archaeology, Black well, USA, 1999, p215.

(³) - عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم "مصر والعراق"، ج1، مكتبة الأنجلو المصرية، مصر، 2012م، ص292.

(⁴) - Kathryn A. Bard, Encyclopedia O The Archaeology Of Ancient Egypt, London, 1999, p60.

(⁵) - أحمس الأول: يعتبر أول ملوك هذه الأسرة حكم حوالي 22 سنة أي من حوالي سنة 1580 ق. م الى 1558 ق.م. وهو ابن الملك سقن رع الثالث والملكة اباح حتب، ويغلب على الظن انه اخ للملك كاموزا ولو ان هذه المسألة لا تزال موضع خلاف، وقد تزوج الملك احمس الاول بالملكة اومس نفر تاري. للمزيد أنظر: باهور لبيب، لمحات من الدراسات المصرية القديمة، طبع مطبعة المقتطف، مصر، 1947م، ص34.

(⁶) - Stuart Tyson Smith, Wretched Kush: Ethnic Identities And Boundaries In Egypt's Nubia Empire, By Routledge, London, 2003, p57.

(⁷) - برهان الدين دلو، حضارة مصر والعراق "التاريخ الاقتصادي الاجتماعي والثقافي والسياسي"، الفارابي، ط1، لبنان، 1989م، ص65.

(⁸) - شباحي مسعود، حركة أختاتون الدينية، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإنسانية، جامعة الجزائر، سنة 2009/2008م، ص71.

Simson Najovits, Egypt Trunks Of The Three A Modern Survey Of An Ancient land vol.ii: The Consequences, Algora Publishing, New York, 2004, p219

(⁹) - أحمد رشاد موسى، دراسات في مصر الاقتصادي، الهيئة العامة للشؤون المطابع الأميرية، القاهرة، 1997م، ص185.

"الفصل الأول: الإيطار الجغرافي والتاريخي للملاحة خلال الدولة الحديثة"

الدفاع، بدأت في عصر الدولة الحديثة سياسة الهجوم ويمكن القول عليها أيضا سياسة دفاع وتأمين الحدود في الوقت نفسه¹.

سياسة توسعية من أجل الخروج من دائرتهم الضيقة، وأخذ الفراعنة يتجهون وراء أمالهم يضربون بجيوشهم في شرق الأرض وجنوبها، وكانت باكورة جهودهم في سبيل ذلك أيام الملكين أحمس الأول وتحتمس الأول² في إقامة ممكنة شرقية بحوض البحر الأبيض المتوسط³، التي أخذ خلفاؤهم من بعد ذلك في تحقيقه، منهم على سبيل المثال الملك "تحتمس الثالث" وفتوحاته لغزو مجدوا⁴، وأكبر البقاع المحصنة في فلسطين وقد مهدت في سبيل الاستيلاء على جنوب سوريا الذي يضم معظم الساحل الفينيقي⁵، بحيث أخذ يتوغل من بعد ذلك على بقية أصقاع سوريا والأقاليم حول وادي

(1) - رمضان السيد، تاريخ مصر القديمة "منذ بداية الاسرة الخامسة عشرة حتى دخول الإسكندر الأكبر مصر عام 332 ق.م"، ج2، مطابع هيئة الآثار المصرية، مصر، 1993م، ص56.

(2) - تحتمس الأول: ويأتي حكم هذا الملك "تحتمس الأول" بعد امنحتب الأول كان جنديا في منتصف العمر ، وحكم مصر في سنة 1496 ق.م. ويرجع بسبب شهرته لكونه اول الفراعنة المحاربين العظماء في الدولة الحديثة (في الجانب العسكري والحضاري) وساعده في ذلك "انيني" الذي كان حاكما على طيبة، كان للملك تحتمس زوجتان إحداهما تدعى "أحمس" والثانية تدعى "موت-نوفريت" وليس من الواضح أنه تزوجها في الوقت نفسه أم أحمس هي الزوجة الثانية بعد موت الأولى، كان لتحتمس ثلاث أبناء من زوجته موت -نوفريت: هم واج موسى، وآمون موسى، وتحتمس وكان له على الأقل بنتان من زوجته "أحمس" اسمهما "حتشبسوت"، ونفرويتي". للمزيد أنظر: سوزان مبارك، قادة مصر الفرعونية: حتشبسوت، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2008م، صص14-19.

(3) - Mark Healy.Mcbride , *New kindom Egypt*, Elms Courtd,united kingdom,1992, p5.

(4) - مجدوا: تل المتسلم الحالية، وتقع الى الغرب قليلا من بحيرة طبرية وعلى مبعده 32 كيلا، جنوبي شرق حيفا حيفا في المنطقة الجنوبية من سلسلة الجبال التي تنتهي بجبل الكرمل في الشمال، وقد حدثت في هذه المدينة معارك تحتمس الثالث وفي مجدوا احد التكنات العسكرية الخاصة لفصائل العجلات الحربية التي اقامها سليمان عليه السلام (960-922 ق م) وطبقا لما جاء في سفر الملوك (16/10-19/9) فقد كشف في مجدوا اسطبلات للخيول وحظائر للعربات مع بعضها وكانت تلك التي في مجدوا تسع ل15عربة و450حصانا. للمزيد أنظر: محمد بيومي مهران، المدن الكبرى في مصر ...، المرجع السابق، ص300.

(5) - يمتد الساحل الفينيقي على وجه التحديد بين خليج الإسكندرية في الشمال وصحراء سيناء في الجنوب ويحده من الناحية الشرقية سلسلة جبال لبنان الغربية التي تشكل حاجزا طولانيا يمتد من الشمال إلى الجنوب محاذيا الساحل، وإلى الغرب من الساحل الفينيقي يوجد البحر الأبيض المتوسط الذي استرعى أنظار الفينيقين مكان حلقة اتصال بينهم وبين شعوب المستقرة على شواطئه، ويلاحظ في الشاطئ الفينيقي الذي يبلغ طوله حوالي 440كلم إنعدام الخلجان الطبيعية بإستثناء خليج الاسكندرونه في الشمال، أما السهل الساحلي فيتنصف بأنه ضيق عموما حتى ان الجبال تكاد تلامس مياه البحر مباشرة في عدة أماكن ولا ينفرج هذا الساحل الا في الشمال والجنوب ثم في بعض الجيوب الصغيرة المتناثرة في الوسط مثل سهل عكار شمال طرابلس، وسهل صيدا وصور اللذين عرفا في القديم بإسم سهل فينيقيا وقد أدى موقع فينيقيا الهام على شواطئ البحر المتوسط الشرقية وما تمتلكه من ثروات إلى تحول هذه المنطقة إلى مركز حساس في العالم القديم جذب أنظار شعوبه، ونتيجة لذلك إستولى عليها على التوالي كل من المصريين، الأشوريين والكلدانيين والفرس واليونان والرومان ثم عادت من جديد إلى أصحابها في العهد العربي. للمزيد أنظر: محمد الصغير

الفرات¹.

ويبدو أن إقليم طيبة حظي بتاريخ طويل، اعتلت فيه ذرى المجد وبلغت منه مالم تبلغه مدينة أخرى²، وأصبح ذلك الإقليم المركز الإداري لمصر بعد أن كانت العاصمة في منف، وهذا التغيير لم ينبع من أي ضرورة جغرافية أو سياسية أو اقتصادية، بل نجد أن ملوك طيبة دانوا بالولاء لمدينتهم ومعبودها المحلي "أمون"، وأرادوا أن يجعلوها مركزا للصدارة، وهكذا أصبحت طيبة عاصمة الدولة المصرية وموطن ومقر الأسرة الحاكمة الجديدة والإله "أمون" الذي انبعثت منه شرارة التحرير، هذا الدور الذي استمر بفضل تلك القوة التي سوف يتمتع بها كهنة معبودها المحلي "أمون" في داخل الامبراطورية³، فلم تكن طيبة عاصمة لمصر فقط، بل للعالم المعروف آنذاك، إشارة إلى نفوذها السياسي والحربي والثقافي والتجاري العالمي⁴ إذ كانت تتلقى الشطر الأعظم من غنائم الحملات⁵.

3-الإمتداد الجغرافي لمصر خلال الدولة الحديثة:

لقد أفضت سياسة فراعنة الأسرة الثامنة عشر إلى توسيع الدولة⁶، حيث اكتسب المصريون في حروبهم مع الهكسوس خبرة في الأمور العسكرية وأدركوا ضرورة تطوير الجيش والأسلحة الحربية وضرورة الاتحاد وإقامة حكم مركزي قوي، يستطيع تنظيم القوى لحماية البلاد من خطر خارجي في المستقبل، وكذلك ضرورة التوسع الخارجي لضمان أمن مصر وتأمين موارد اقتصادية جديدة لها⁷.

هذه الضرورة التي أدت إلى مطاردة أحمس الأول للهكسوس إلى خارج مصر، ولاحقهم حتى فلسطين وكان ذلك بداية التوسع الخارجي⁸، ودرهم نحو

غانم، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، رسالة دبلوم الدراسات العليا في التاريخ القديم، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1979م، ص12-13.

(1) - شباحي مسعود، المرجع السابق، ص74-75.

(2) - إبراهيم رزقانه وآخرون، حضارة مصر والشرق القديم، دار مصر للطباعة، القاهرة، (د.س)، ص185.

(3) - رمضان السيد، المرجع السابق، ص41.

(4) - محمد مدحت جابر، بعض جوانب جغرافية العمران في مصر القديمة، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1985م، ص134.

(5) - دونالد ريد فورد، أختاتون "ذلك الفرعون المارق"، تر بيومي قنديل، دار الوفاء للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1990م، ص27.

(6) - ف.دياكوف.س.كوفاليف، الحضارات القديمة، ج1، تر نسيم واكيم اليازجي، دارعلاء الدين، دمشق، ط1، 2000م، ص140.

(7) - نعيم فرح، موجز تاريخ الشرق الأدنى القديم "السياسي والاجتماعي والاقتصادي والثقافي"، دار الفكر، (د.ب)، (د.س)، ص78.

(8) - نفسه، ص ص80-82.

الشمال واحتل عاصمتهم "أفارييس"¹، ثم لاحقهم بقواته إلى فلسطين وحاصرهم في قلعة شاروهين²، وكان ذلك بداية ظهور فكر جديد ساد الأسرة الثامنة عشرة ووجه أنظار ملوكها نحو البلاد الآسيوية، ففتحوا فلسطين وسوريا حتى وصلوا إلى نهر الفرات، وجنوبا وصلوا حتى الشلال الرابع³ في "بلاد النوبة" (أنظر الخريطة رقم 2)، حيث كان يحكمها نائب للفرعون المصري، وكان يعرف باسم "ابن ملك كوش"، وفي سوريا وفلسطين كان الموقف أكثر تعقيدا إذ كانت هذه المناطق مكونة من دويلات صغيرة مستقلة محاطة بقوى أكبر تتساوى في قوتها مع مصر، ومن بينها الإمبراطوريات الميتانية والآشورية والحيثية، هذه القوى دخلت في حروب متتابعة للسيطرة على هذه الدول الصغرى، وكان الجيش المصري يتكون من جزء مركزي يشمل الجنود المتفرغين للجنديّة الموزعين بين الحاميات العسكرية في مصر والنوبة وفلسطين⁴.

ويبدو أن حدود مصر امتدت كما سبق و ذكرنا-في عهد كل من الملك "أمنحوتب الأول 1526/1546 ق م"⁵ الذي وصل بتوسعاته إلى نهر الفرات في آسيا وإلى الجنوب الشلال الثالث في بلاد النوبة العليا"، إلى ما وراء وادي حلفا"، أما "تحتمس الأول" فقد أقام نصبا على شاطئ الفرات، ومد أملاك مصر في بلاد النوبة حتى "نباتا" عن سفح جبل "البركل" بالقرب من الشلال الرابع، وكان المصريون يكتفون من ولاية آسيا بدفع الجزية إلا أنهم كانوا يضطرون من وقت إلى آخر إلى القيام بالحملة التآديبية ليشعروهم بقوتهم ويلزموهم إحترام

(1) - Bill Price, Tutankhamun: Egypt's Most famous Pharaoh , Pocket Essentials, Great Britain, 2007, p22.

(2) - برهان الدين دلو، المرجع السابق، ص 64-65.

(3) - ناصر الأنصاري، المرجع السابق، ص 11؛ محمد صابر، مصر تحت ظلال الفراغنة، ديوان الأمناء، القاهرة، 1973م، ص 17.

(4) - سوزان مبارك، حثبسوت...، المرجع السابق، ص 9-10.

(5) - أمنحوتب الأول: كان لكل من أحمس وزوجته أمس نفرتاري عدة أبناء الأكبر وهو ولي العهد ومات صغيرا أما الثاني وهو أمنحوتب الأول الذي أصبح وريثا للعرش وربما خدم في حياة والده كشریک في الحكم وإن كان مازال طفلا عندما توفي والده، على غرار الحملات التي قادها التي قام بها خلال حكمه العشرين سنة قام الملك بإفتتاح عدد من المحاجر من أجل تدعيم مواد الخاصة ببناء منشآته ففي منطقة طيبة قام بإنشاء مقصورة بالكرنك وقاعدة مركب (وكانت تستقر عليها المراكب المقدسة خلال رحلاته الاحتفالية) بالدير البحري وذراع أبو النجا، وفي أبيدوس قام بإكمال زخارف المعبد الجنائزي الخاص بالملك أحمس وغيرها من الأعمال، ولاينسب لأمنحوتب الأول أي أبناء أو على الأقل لم يتوصل أي عالم أنساب لأي ولد له، حيث أن ميريت آمون لم تتجب اي أبناء كما أن زوجة أخرى تدعى ست كامس ويحتمل أن تكون أخت الملك والزوجة الملكية لآمون "ست آمون" هي إبنته أيضا. للمزيد أنظر: زاهي حواس، الملك الذهبي "عالم توت عنخ آمون"، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 2009، ص 17-19.

«الفصل الأول: الإيطار الجغرافي والتاريخي للملاحة خلال الدولة الحديثة»

تعهداتهم¹، إذ شهد حكم تحتمس الثاني² حركتي تمرد الأولى في بلاد كوش والأخرى في سوريا وقمع الملك كلتاهما³.



خريطة رقم 2: أقصى حدود الامبراطورية المصرية.

Cynthia klingel And Robert B.neyed, *Acient Egypt*, united states of america, 2003, p4.

(¹) -إبراهيم رزقانه وآخرون، المرجع السابق، ص 189-190.

(²) -تحتمس الثاني: ابن تحتمس الأول، وقد تزوج من أخته لأبيه (حتشبسوت)، وكانت سيدة طموحا الى الملك فانفردت به واستسلم لها زوجها وبقي على العرش نحو عشرين عاما، حمل هذا الملك عدة القاب منها "عا خبر ان رع" و"تحوت تدولد" وربما هذا الاسم الذي اشتهرت به، وإحتفظ "تحتمس" باسم "تحوت" باعتباره إله الكتابة والمعرفة وكان مرتبطا بقوة القمر، وفي سنة 1479 ق م توفي الملك "تحتمس الثاني" وليس معلوم الى الحد الآن في أي مقبرة خصصت له في وادي الملوك. للمزيد أنظر: سوزان مبارك، المرجع السابق، ص 31-35.

(³) -جيمس بيكي، المرجع السابق، ص 110.

وفي عهد "تحتمس الثالث" اتجه على رأس جيشه لإعادة سوريا تحت النفوذ المصري¹، وواصل فتوحاته حتى بلوغه نهر الفرات وهذا ماتيينه اللوحة التذكارية التي خلدتها على شاطئ الفرات، ولم تقتصر فتوحاته على آسيا بل وصلت إلى جنوب مصر حيث أخضع المصريون معظم بلاد الكوشيين في النوبة²، ووصل بجيشه إلى إقليم الشلال الثالث، وتشير لوحة جبل البركل أنه أتم قبل العام السابع والأربعين من حكمه احتلال منطقة ماروي وأقام هناك مدينة نبتة الدفاعية، والواقع أن الملوك الفراعنة لم يصلوا في حملاتهم على النوبة إلى أبعد من هذه المنطقة³، ليتمكن هذا الملك من تأسيس امبراطورية مترامية الأطراف⁴. (أنظر الخريطة رقم:3).

وبذل ابنه "أمنحوتب الثاني"⁵ عدة محاولات لتوسيع حدود هذه الإمبراطورية التي ورثها عن أبيه ووصل إلى سهول "هاتاي" كما تعرف في تركيا الحديثة، ولكن المآثر التي صدرت شجاعته الشخصية لم تستطع الحيلولة دون القوة الطبيعية للدولة الميثانية والعودة إلى تأكيد ذاتها، كما أبرم أمنحوتب الثاني معاهدة معهم وبذلك وقع شمال سوريا كله في أيدي الميثانيين، بما في ذلك الأراضي الواقعة بأسفل وادي نهر العاصي والساحل السوري، فيما بسطت مصر سيادتها على المدن الواقعة على الساحل الفينيقي حتى مدينة طرابلس الحالية ثم التف جنوباً، الأمر الذي منح فرعون مصر الأراضي الخصبة في أسافل وأعالي نهر العاصي ودمشق و"الجليل"⁶، أما حروبه في النوبة قد امتدت حتى منطقة "ماروي" وأن تلك المنطقة أصبحت الحد الجنوبي للإقليم⁷.

(¹) -نعيم فرح، المرجع السابق، ص ص80-82.

(²) -William Kelly Simpson, *The literature Of Ancient Egypt*, Third Edition, Printed In The United States Of America By Vail-Ballou Press, London, 2003, p351.

(³) -نبيله محمد عبد الحليم، *معالم التاريخ الحضاري والسياسي في مصر الفرعونية*، الناشر المعارف، الاسكندرية، مصر، (د.س.)، ص128.

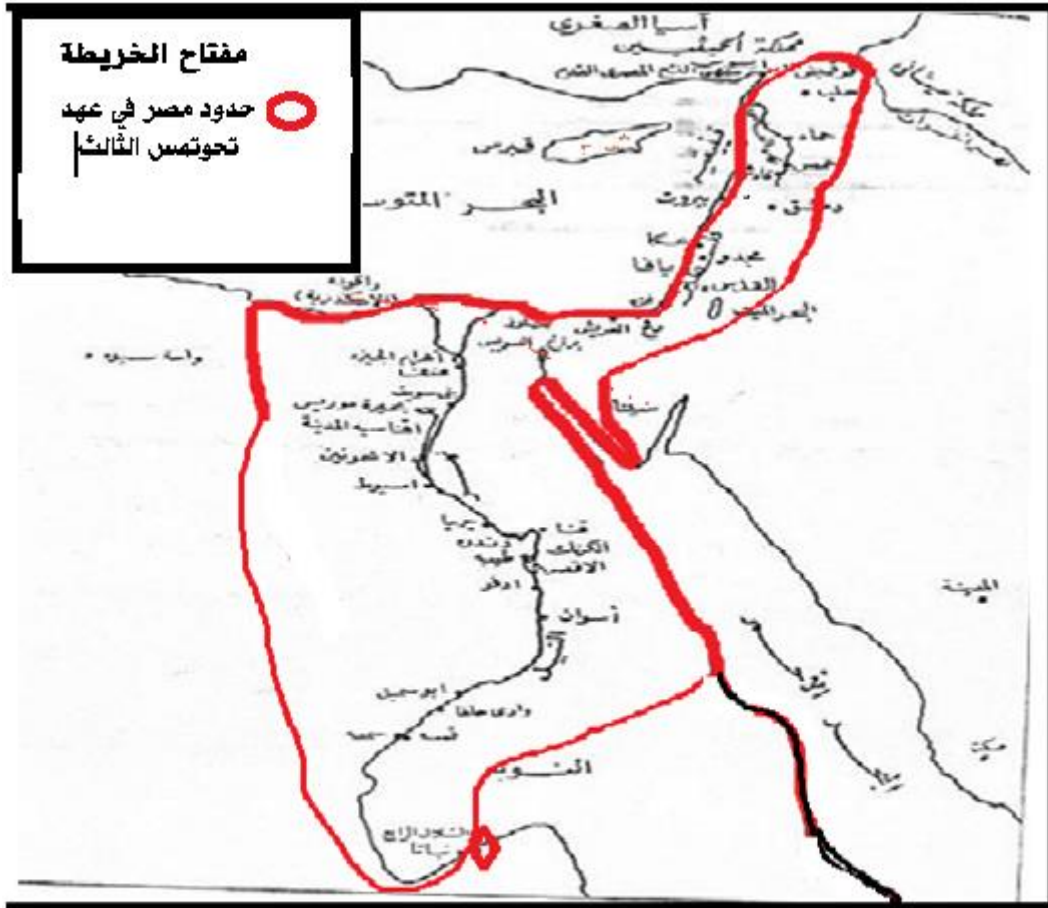
(⁴) -ناصر الأنصاري، المرجع السابق، ص11.

(⁵) -**أمنحوتب الثاني**: (1401-1427 ق م) ابن الملك تحوتمس الثالث من زوجته الملكة ميريت رع ، كان أمنحوتب الثاني شغوفا بالرياضة فكان رياضي قوى ويجيد ركوب والتعامل مع الخيل وكان يرى الحرب رياضة، قضى حياته كلها في التحضير لحكمه وخضع لتعليم المعتاد للأمرء والورثة وبرع في الرماية والفروسية، ولعل من أهم أعماله أن أنشأ قاعدة بحرية مصرية واسعة في بيرو نفر قرب ممفيس، قام هذا الملك بحملات نحو آسيا ونحو بلاد النوبة للقضاء على التمرد وذلك حفاظاً على ممتلكات والدة تحوتمس الثالث، توفي الملك بعد أن حكم 26 سنة وترك عدة أولاد وبنات ليدفن في مقبرة بوادي الملوك ، تولى من بعده ابنه الذي حكم مصر بإسم "تحوتمس الرابع".

Margaret.r. Bunson, *Encyclopedia Of Acienc Egypt* , faltson file, Inc, New York, 2002, p30-31) .

(⁶) -دونالدريد فورد، أختانتون...، المرجع السابق، ص26.

(⁷) -نبيله محمد عبد الحليم، المرجع السابق، ص130.



خريطة رقم 3: الدولة المصرية في عهد تحوتمس الثالث في القرن الخامس عشر قبل الميلاد كانت حدودها تمتد من أعالي الفرات شمالا الى الشلال الرابع على النيل جنوبا (تعديلا، الطالب) عبد الرحمان الراجحي، المرجع السابق، ص 85.

أما سيتي الأول (1318/1304 ق م) فقد وصل بحدود مصر إلى لبنان ثم إلى قادش على نهر العاصي، أما في جهة الغربية فقام بحروب ضد الليبيين، وفي العام الرابع والثامن من حكمه قام بحملة إلى بلاد النوبة للقضاء على الثوار، أما ابنه رمسيس الثاني (1304/1237 ق م)¹ فقد اتبع سياسة والده في الاحتفاظ بحدود الإمبراطورية في آسيا ففي العام الرابع من حكمه قام بحملة عسكرية وصلت إلى نهر الكلب "شمال بيروت" وبهذا استطاع أن يحتل شاطئ مملكة أمورو².

(¹) - رمسيس الثاني: خلف رمسيس الثاني (1292-1225 ق م) والده سيتي الأول وهو صغير السن، ويعرف أيضا برمسيس الأكبر لما اكتسبه من الشهرة الفائقة التي جعلت كثيرا من الناس يزعمون أنه اعظم ملوك مصر، والذي كون له الشهرة الكبيرة تلك المباني العديدة التي شيدها في جميع انحاء البلاد ونقش عليها أخبار حروبه وإنصاراته التي ظهر بعد أنه بلا شك مغال فيها، ولم يكتب "رمسيس" بنقش اسمه على المباني الكثيرة التي شيدها بنفسه، بل كان يمحو من كثير المباني التي شيدها الملوك السابقون اسما مشييدها وينقش عليها اسمه رغبة في الشهرة وطمعا في تخليد ذكراه في التاريخ ومات بعد أن حكم 67 سنة. للمزيد أنظر: عمر الاسكندري و أ ج. سفدج، تاريخ مصر إلى الفتح العثماني، مكتبة مدبولي، ط2، القاهرة، 1996م، ص 54-55.

(²) - سمير أديب، تاريخ وحضارة مصر ...، المرجع السابق، ص 200-204.

أما مرنبتاح (1223/1236ق م)فقد جنح إلى سياسة الدفاع عن أرض مصر وحدودها أولا ثم الدفاع عن أطراف الإمبراطورية حيث الخطر هذه المرة جاء من الغرب من ليبيا "هجرات القبائل شمال افريقيا ومن الصحراء الغربية"¹.

ويمكن القول أن عهد الامبراطورية أو عهد الدولة الحديثة في مصر القديمة، امتاز بكثرة رخائه وتقدم مدنيته، ففيه زالت العوائق بين مصر وآسيا التي أوجدها الهكسوس ومحى "تحتمس الثالث" أثرها من الوجود فتيسر التعامل بين افريقيا وآسيا وزالت الفوارق القديمة²، وأصبحت حدود مصر عندما يحكمها ملك قوي يصل بفتوحاته شمالا إلى سوريا وشرقا الى بلاد ما بين النهرين، وجنوبا إلى أواسط السودان الحالي، وأحيانا يضم غربا ليبيا في البحر المتوسط³.

(¹)-عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص343-344.

(²)- جيمس هنزي برستد، تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسي، تر: حسن كمال، ط1، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1996م، ص213.

(³) - ناصر الأنصاري، المرجع السابق، ص11.

الفصل الثاني:

طرق الملاحة النهرية و البحرية.

I- النيل شريان الملاحة المصرية.

II- بحار الملاحة المصرية.

III- معيقات الملاحة.

تعد مصر من أبرز حضارات العالم القديم التي إمتازت بموقع جغرافي ممتاز، أين أحاطت بها وتخللتها العديد من المسطحات المائية، فنجد نهر النيل يخترق أراضيها ويمتد من شمالها إلى جنوبها، والبحر الأبيض المتوسط يحدها من الشمال، والبحر الأحمر يحدها شرقا ويفصلها عن قارة آسيا، هذه المسطحات التي كان لها دور كبير في انتعاش الحضارة المصرية خلال الدولة الحديثة، وسنحاول دراسة كل ما له علاقة بهذه المسطحات المائية وطرقاتها التي مخترتها السفن من أجل ازدهار حركة الملاحة، طرقا كان فيها النيل والبحر الأحمر طريقان أساسيان لحملاتها العسكرية والتجارية باتجاه الجنوب، بينما شكل البحر الأبيض منفضها إلى الشمال، لتبحر عبره إلى العديد من الجزر والدول لتروج لتجارتها.

I- النيل شريان الملاحة المصرية:

يعد نهر النيل من المقومات الطبيعية الذي بنيت على ضفافه حضارة مصر الفرعونية، حضارة ذات اقتصاد مزدهر اعتمدت على مياه النيل في تخصيب الأراضي وسقيها، وكان مصدر إرواء للإنسان المصري القديم، وممرًا لقوارب وسفن تنقل الأفراد والجماعات علاوة على البضائع من منطقة إلى أخرى، فمثل بذلك أساس الملاحة النهرية. ويعتبر نهر النيل العامل الأساسي في وجود مصر¹، حيث لولاه لكانت صحراء جرداء كبقية الأراضي التي تحيط بها من الشرق والغرب، ولما وجدت فيها حياة أو قامت بها حضارة²، حيث اعتبر هذا النهر عند الشعراء سليل الفرائيس، بينما وصفه المؤرخون بشريان حضارة الإنسان الأولى³ منذ بدء التاريخ، وكان ظاهرا لجميع سكان مصر ولغيرهم ممن احتكوا بهم واتصلوا بهم أن حضارة مصر مصدرها الأكبر هو النيل، وكان طبيعيا أن تنشأ حتى في ذلك العهد البعيد تلك المسألة الجغرافية المشهورة بـ "مسألة النيل" أو "سر النيل"⁴.

1- أسماء النيل:

أدرك الإنسان المصري منذ القدم أهمية هذا النهر وعظمته فألهوه وعبده⁵ في شكل إنسان، وأطلقوا عليه اسم "حابي"⁶، وسموه أيضا النهر المعكوس لأنه ينبع من الجنوب إلى الشمال، على عكس نهر الفرات الذي ينبع من الشمال إلى الجنوب هذا يدل على ما كان للنيل من أثر في تفكيرهم⁷.

(¹) Peter Chrips, **Atlas Of Ancient Egypt**, First Published, DK, United States, 2009, p24.

(²) - إبراهيم سيف الدين وآخرون، **مصر في العصور القديمة**، مكتبة مدبولي، ط2، القاهرة، 1998م، ص1؛ جيمس بيكي، المرجع السابق، ص6.


(³) - الصادق المهدي، **مياه النيل "الوعد والوعيد"**، مركز الأهرام للترجمة والنشر، ط1، القاهرة، 2000م، ص17.

(⁴) - محمد عوض محمد، **نهر النيل**، شركة الأمل للطباعة والنشر، ط7، القاهرة، 2005م، ص9.

(⁵) - Wendy Christensen, **Empire Of Ancient Egypt**, Chelsea House, 2009, p10.

(⁶) - إبراهيم زرقانة وآخرون، **حضارة مصر والشرق القديم**، دار مصر للطباعة، مصر، (د.س)، ص59.

(⁷) - باهور لبيب، المرجع السابق، ص15.

وأطلق عليه قدماء المصريين اسم (يار عو) بالهيراوغليافية:  أي البحر أو النهر العظيم، وذلك لأن (يار) باللغة المصرية القديمة تعني نهر، و(عو) تعني العظيم¹، بالإضافة الى ماسبق وردت في النقوش المصرية القديمة كلمتان تدلان على النيل وهما "ننو" و"نينو" وهما اللفظان المتداولان بكثرة في النصوص المصرية وبما أن النون الأخيرة قلبت في اللغة العربية إلى حرف "لام" فإنه أصبح "نيل"².

أما الكهنة فقد أطلقوا عليه اسم: حورس وزيدوروس اللذين يعنيان الشمس والخصوبة وكانوا يدعون أن النيل يحدد مواسم العام الواحد، فيبدأ الصيف بفيضانه ويأتي الخريف عندما تتحسر مياهه ويشعر بالربيع عندما نرى الزهور التي تنمو على ضفافه ومن خلال بيض التماسيح³ ب "نايل" (Nuhul)⁴.

وحول تسمية النيل عند المؤرخين الكلاسيكيين الإغريق، فيذكر ديدور الصقلي: " أقدم اسم عرف به هذا النهر هو أوكيانيس Okéanês الذي يعني باليونانية المحيط، ومنذ الفيضان أصبح يطلق Aetos عليه أي النسر ، وبعد ذلك اسم " إيجيبتوس Aegyptus " اسم ملك البلاد... وأخيرا أخذ النيل اسمه من اسم الملك نيلوس Nilus الذي لا يزال يحتفظ به اليوم ... "⁵، وأن نيلوس هذا قام بحفر الترعة والقنوات التي أفادت أفادت البلاد كثيرا فأطلقوا اسمه على النهر"⁶.

ويذكر ديدور الصقلي أيضا أن أقدم اسم أطلقه المصريون على نهر النيل هو البحر وأضاف أن هذا الاسم له عند اليونانيين نفس المدلول، حيث أن في الفترة الزمنية الحديثة والقريبة يطلق سكان مصر وبقية أهل الشرق على النيل عادة تسمية البحر أكثر مما يطلقون عليه تسمية النهر وبدون شك فإن الاتساع الكبير لهذا النهر لاسيما الامتداد الشاسع لشواطئه كان هو الدافع الأساسي الذي جعل سكان مصر قديما وحديثا يطلقون

(1) - محمد جمال الدين الفندي، النيل ، الهيئة المصرية العامة للكتابة، مصر ، 1993م، ص13.

(2) - ن.ي، تاريخ توت عنخ آمون محرر مصر العظيم، مكتبة مدبولي، ط2، القاهرة، 1999م، ص 248-249.

(3) - علماء الحملة الفرنسية ، وصف مصر "مقياس النيل"، تر: منى زهير الشايب، ج12، شركة النهضة مصر للطباعة والنشر، مصر، 2002م، ص239.

(4) - أروسيوس، تاريخ العالم، تر: عبد الرحمان بدوي ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط1، بيروت، 1982م ، ص62.

(5) Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique de Diodore de Sicile* , Livre 1, Tra Ferd. Hoefner, Paris, 1846, paragraph19.

ديدور الصقلي في مصر القرن الأول قبل الميلاد، ترجمة وهيب كامل، دار المعارف، القاهرة، الفقرة 19.

(6) - عبد الحليم نور الدين، نهر النيل وأثره في حضارة مصر القديمة، محاضرات مكتبة الإسكندرية، مصر، (د.س)، ص5.

عليه هذا الإسم¹، وقد ذكر في أيضا في الأوديسية بإسم "ايجيبيتوس Egyptus" أو "ايجيبيت" Egypt².

وهناك من رأى أنها كلمة ديموطقية (ن-ال-و)، وهناك رأي آخر يعتبر أن النيل كلمة عربية مشتقة من "نال" باعتبار النيل نوال من أسماء³، ولشبهه بحرف (Δ) عند اليونان سماه العرب أيضا بالبحيرة⁴، وفي الوقت الحاضر يطلق على النهر عدة أسماء مثل (النيل) و (نهر النيل)، و(البحر) و(بحر النيل)⁵.

أما تسمية النيل في المصادر الدينية فقد جاء في التوراة بعدة تسميات: فمثلا تسمية "النهر"⁶، فقد استخدمه العبرانيون بكثرة للتعبير عن هذا النهر ويتصل عادة باسم مصر بهذه الطريقة "نهر مصرايم"، والاسم الآخر على سبيل المثال: "شبحور"⁷.

أما في القرآن الكريم فقد ذكر النيل باسم "اليم" وفي بعض الأحيان "الأنهار" لقوله تعالى: "أَنْ أَقْذِفِيهِ فِي الْيَمِّ فَأَخُذَهُ عَدُوُّ لِي وَعَدُوُّ لَهُ ۖ وَأَلْقَيْتُ عَلَيْكَ

مَحَبَّةً مِّنِّي وَلِتُصْنَعَ عَلَىٰ عَيْنِي" (٣٩)٨. يقول في تفسيرها (فَأَقْذِفِيهِ فِي الْيَمِّ) أي أطرحيه في البحر أي نهر النيل، (يَأْخُذُهُ عَدُوُّ لِي وَعَدُوُّ لَهُ) يعني فرعون، فاتخذت تابوتا وجعلت فيه نطعا ووضعت موسى وقيرت رأسه وخصاصه -يعني شقوقه- ثم ألقته في النيل (أي اليم)⁹.

وفي قوله تعالى: "وَأَوْحَيْنَا إِلَىٰ أُمِّ مُوسَىٰ أَنْ أَرْضِعِيهِ فإِذَا خِفْتِ عَلَيْهِ فَأَلْقِيهِ فِي الْيَمِّ وَلَا تَخَافِي وَلَا تَحْزَنِي إِنَّا رَادُّوهُ إِلَيْكِ وَجَاعِلُوهُ مِنَ الْمُرْسَلِينَ" (٧)١٠.

ويقول تعالى: " وَنَادَىٰ فِرْعَوْنُ فِي قَوْمِهِ قَالَ يَا قَوْمِ أَلَيْسَ لِي مُلْكُ مِصْرَ وَهَذِهِ

(1) - علماء الحملة الفرنسية، المرجع السابق، ص 35-37.

(2) Homer, *The Odyssey*, Tra:d:lan Johnston, Second Edition, Canada, 2007, Paragraph 14.

(3) - شافية شارن، المرجع السابق، ص 7.

(4) - هارقي بورتر، موسوعة مختصر التاريخ القديم، ط1، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991م، ص 8.

(5) - محمد جمال الدين الفندي، المرجع السابق، ص 14.

(6) - سفر تكوين، (1-41).

(7) - سفر يشوع، (3-13).

(8) - سورة طه " الآية 39".

(9) - لأبي عبد الله محمد بن أحمد الأنصاري القرطبي، الجامع لأحكام القرآن، ج11، دار الكتب المصرية، القاهرة،

1947 م، ص 195.

(10) - سورة القصص " الآية 7".

الأنهار تجري من تحتي أفلا تُبصرون (٥١)»¹. (يقول القرطبي في تفسيرها: «وهذه الأنهار تجري من تحتي» يعني أنهار النيل وهي أربعة: نهر الملك ونهر طولون ونهر دمياط ونهر تنيس، وقيل كان إذا أمسك عنانه أمسك النيل عن الجري². وجاء أيضا ذكره في الأحاديث النبوية: فعن أنس بن مالك رضي الله عنه قال: قال رسول الله ﷺ: "رفعت إلى السدرة، فإذا بأربعة أنهار: نهران ظاهران، ونهران باطنان... أما الظاهران فهما: النيل والفرات، وأما الباطنان: فنهران في الجنة"³.

2- آراء تخص منابع نهر النيل:

"مصر هبة النيل"⁴ كلمة مأثورة طالما نسبها الناس إلى هيردوت، المؤرخ اليوناني المشهور، والصحيح كما يصرح به هيرودوت نفسه أن هذا القول نقله عن أسلافه من الاغريق، وكان اليونان يطلقون هذا القول على دلتا النيل وحدها، بينما هيرودوت عمم هذا القول وأطلقه على مصر كلها⁵.

كان المصريون القدماء يعتقدون بأن نهر النيل ينبع من الجنوب حيث في العصر الميثولوجي قبل الأسرة الأولى لا يعرفون عن مجرى النيل فيما وراء الشلال الأول شيئا كثيرا كانت دنياهم التي ألفوها وعرفوها منحصرة في ذلك الوادي الخصيب وكانوا يتوهمون أن هنالك بحرا في أسفل الأرض متصلا بالنيل عند جنادله الجنوبية من جهة وعند البحر من جهة أخرى وهذا البحر "المحيط" هو الذي تغيب فيه الشمس والكواكب مساء ثم تسبح فيه ليلا وتعود فتظهر منه في الصباح على ان جهل المصريين بأعالي النيل لم يدم طويلا بل سرعان ما أتسع فهمهم واتصلو بشعوب وبلاد أخرى تقطن وادي النيل والتي هي في جنوب الشلال "حدود مصر الأولى"⁶، كما ذكر في كتاب الموتى حول منبع نهر النيل: "أن النيل مولود من رع"، أي الشمس التي كانت تمثل أكبر الآلهة عندهم، ويقرب من هذا المعنى أنه وجد مكتوبا في ورقة بردي (من ضمن أوراق كتب التحنيط، نص بالمعنى الآتي في بطاقة عند مقبرة أحد الموتى)⁷: "لقد أحيت أجيال البشر البشر بفيضان حابي" أي النيل، وسبب السعادة في كل الأراضي وفي كل المدن وفي كل المعابد"⁸.

(1) - سورة الزخرف "الآية 51".

(2) - لأبي عبد الله محمد بن أحمد الأنصاري القرطبي، المرجع السابق، ص 98.

(3) - ابن حجر العسقلاني، فتح الباري في شرح صحيح البخاري، ج 7، تح: عبد القادر شيبه الحمد، مطبعة مكتبة الملك الفهد الوطنية، ط 1، الرياض، 2001م، ص 242.

(4) - هيرودوت يتحدث عن مصر، تر: محمد صقر خفاجة، دار القلم، (د.ب)، 1966م، ص 74.

(5) - اندريه ايمار وجانين اوبوايه، تاريخ الحضارات العام "الشرق واليونان القديمة"، مج 1، منشورات عويدات، ط 2، بيروت، 1986م، ص 40.

(6) - محمد عوض محمد، المرجع السابق، ص 9-11.

(7) - انطوان زكري، النيل في عهد الفراعنة والعرب، مكتبة مدبولي، ط 1، القاهرة، 1995م، ص 7.

(8) - برت إم هرو، كتاب الموتى الفرعوني "عن بردية آني بالمتحف البريطاني"، تر: من الهيروغليفية: السير والس بدج، تر: العربية، فيليب عطية، مكتبة مدبولي، ط 1، القاهرة، 1988م، ص 38.

ويقول هيرودوت في هذا الشأن، والذي زار مصر حوالي 460 ق.م¹، ووصل إلى غاية الشلال الأول، وحاول الحصول على معلومات أكيدة ثابتة عن منابع النيل بسؤال التجار والرحالة وكل من اهتدى إليه: " وفيما يتعلق بنهر النيل لم يفخر أحد من المصريين أو الليبيين أو اليونانيين الذين تحدثوا إلي بأنه يعرف عنها شيئاً...ذهبت إلى مدينة اليفانتينا واعتمدت على مشاهدتي الشخصية...مجرى النيل معروف إذن إلى مدى رحلة أربعة أشهر برا وبحرا...والنيل يجري من الغرب ومن مكان غروب الشمس، فأما ما وراء هذه المنطقة، فلا يستطيع أحد أن يتكلم عنه في يقين"². بمعنى أن منابع نهر النيل الأصلية مجهولة، وأن جزءاً من مياه النيل يأتي من بلاد اثيوبيا، وأما منبعه غير متأكد منه، وربما يكون في الغرب، مكان غروب الشمس.

ولم يستطيع العديد من الباحثين أمثال سترابون وديودور الصقلي وعلماء الرومان كالمؤرخ بليني وپليني وسنيك snick وغيرهم من الفلاسفة عن النيل الوصول إلى أبعد مما ذكره لهم الكهنة عن عظمة النيل، وأن عجائبه ترجع إلى قدسية مصدره الإلهي، فاضطروا للادعان خاضعين لعقائد وتقاليد قدماء المصريين في شأنه، ولم يتجاوزوا في مباحثهم إلى ما وراء الشلالات³.

وعن مصبات النيل وفروعه ذكر المؤرخون القدماء أنها سبعة، ويظهر أن مصباته الأصلية اثنان، وهما الفرعان اللذان ينقسمان تحت مدينة القاهرة، ومنها تفرعت باقي المصبات في عهد الفراعنة⁴، إذ ذكر هيرودوت في هذا الشأن: "إن مصبات النيل من جهة الشرقية إلى الجهة الغربية بجهة البحر خمس وهي: المندسي نسبة إلى مندسي، السنيتي نسبة إلى سمنود، الكانوبي وهو معروف الآن بفرع الرشيد، والبلوزي، والصعيدي"⁵، أما سترابون في كتابه السابع عشر الفصل الأول بقوله حول هذا إن مصبات النيل من الشرق إلى الغرب سبعة وهي: "بلوسياك والكانوبيك، وبينهما خمسة منافذ أخرى (التانييتي، والمنديزي، والفاتيبي، والسبيني، والبليبيتي)...بدءاً من أجزاء الدلتا"⁶. (أنظر الخريطة 4).

(1) - باهور لببيب، المرجع السابق، ص72.

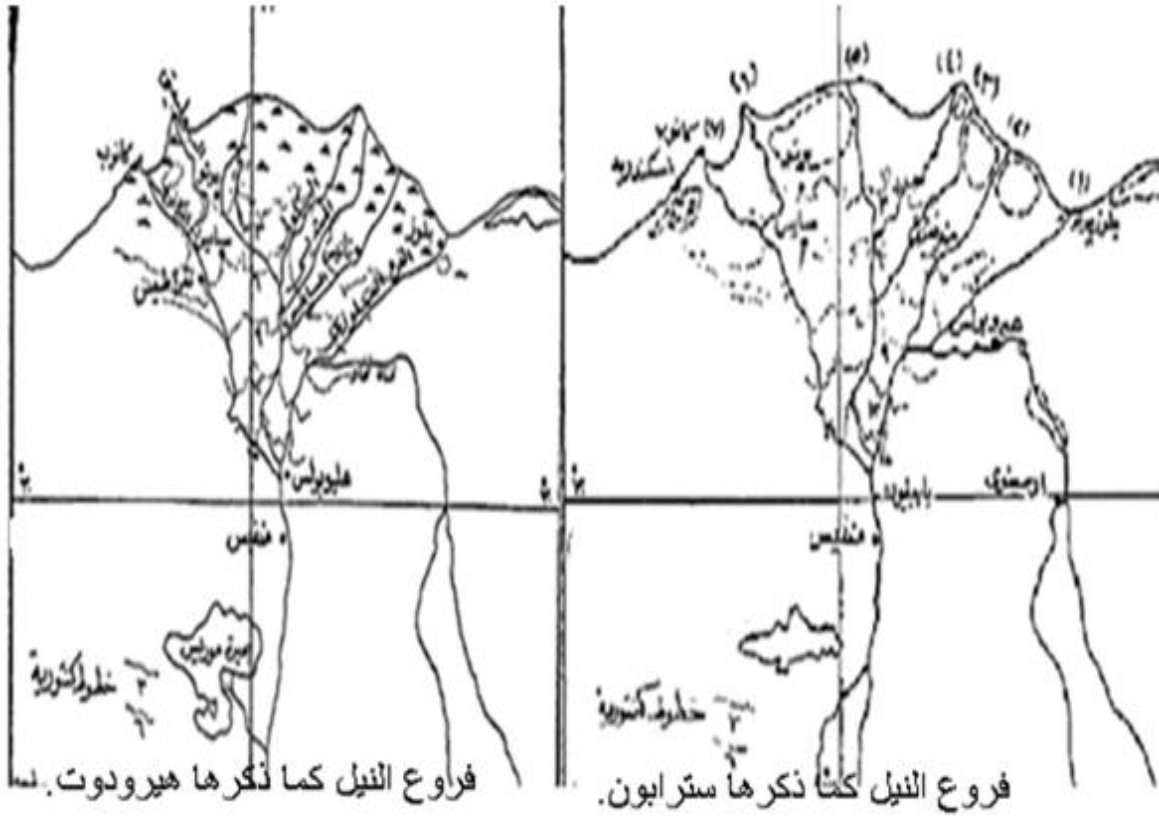
(2) - هيرودوت يتحدث عن مصر، المصدر السابق، الفقرات 28-31.

(3) - انطوان زكري، المرجع السابق، ص10؛ عبد القادر حمزة، التاريخ المصري القديم، مطابع الشعب، مصر، 1957، ص9.

(4) - أنطوان زكري، المرجع السابق، ص79.

(5) - هيرودوت يتحدث عن مصر، المصدر السابق، الفقرة 17.

(6) - Strabon, XVII ,Chap1, 4.



الخريطة رقم 4: فروع نهر النيل كما ذكرتها المصادر عن:

عبد الفتاح محمد وهيب، المرجع السابق، ص 255-257.

وبعد دخول الإسكندر لمصر وتأسيس دولة البطالمة كثرت وفود اليونان إلى مصر من تجار وعلماء وكثر ارتيادهم لأعالي النيل، لكنهم لم يتوغلون إلى ما وراء نقطة إلتقاء النيل الأزرق¹ والأبيض إلا نادرا، وأكبر جغرافي درس النيل بشيء من الدقة هو ايراتوستين² Eratosthen (كان أمينا لمكتبة الاسكندرية ومن أكبر الجغرافيين في زمانه)، حيث وصف نهر النيل وصفا جيدا إلى ملتقى النيل الأبيض والأزرق وأشار إلى بحيرات ينبع منها النهر²، كما أرسل الإمبراطور نيرون بعثة تحت إمرة ضابطين أمرهما أن يسيروا على النيل إلى منبعه، ولكن الضابطين لم يصلوا إلى نهاية المرحلة حتى منابع النهر، بل ذهبوا إلى أبعد مما ذهب إليه أي فرد آخر، وعادا يقولان بأنهما وصلا إلى مستنقعات واسعة مليئة بالنباتات المتشابكة شقا طريقهما فيها ووصلا فيما وراء

(¹) - النيل الأزرق : يبلغ طول هذا النهر من منشأ الجلال عند الرصيص إلى مدينة الخرطوم أربعمئة وستة وعشرين ميلا أو ستمائة خمسة وثمانين ، كيلومترا ويكون انحدار ميله فيما بين هذين البلدين شديدا . وأما متوسط سعته وعامة مسافته فخمسمائة متر على إن تلك السعة تتقاسم والقطع الشمالية منه لكنها لا تكاد تبل سبعمائة متر واتى نقطة من مواقع تلك القطع ، ومتوسط ارتفاع حروفه عن منسوبه مياه الصيف يكون متخالفا فيما بين تسعة أمتار واحد مترا وذلك من مدينة الخرطوم إلى مدى مائتين وخمسين كيلو مترا عنها جنوبا. للمزيد أنظر: جناب وليم حارستن، الدليل في موارد أعالي النيل، تر : إبراهيم مصوربك ، مطبعة المعارف ، مصر، (د.س)، ص 330.

(²) - محمد عوض محمد، المرجع السابق، ص 14.

المستنقعات إلى كتلتين صخريتين كبيرتين يسقط بينهما النهر، وفي الوقت نفسه الذي شق فيه الضابطان طريقهما عبر المستنقعات قص تاجر إغريقي اسمه ديوجنيس أنباء رحلة تجارية قام بها قائلا : "أنه سافر في افريقية فعبر ارض من الساحل الشرقي، وأنه سار لخمسة وعشرين يوما حتى وصل إلى بحيرتين كبيرتين وإلى سلسلة من الجبال تعلوها الثلوج وهو يظن أن ثلوج هذه الجبال هي التي تغذى النيل بالمياه"، وسادت قصة التاجر مع مر القرون¹.

وفي هذا الصدد أيضا روى العالم الإسلامي الكبير أبو عبدا لله الإدريسي، لأول مرة أن النيل ينبع من بحيرة كبرى في الجنوب²، وقد رسم الإدريسي أول خريطة جغرافية للأرض كانت لها مكانتها في أعمال المستكشفين الأوربيين بعد ذلك في الحروب الصليبية³، أما القلقشندي فيقول حول منبع النيل ومجراه: "أما ابتداءه وانتهائه فاعلم إن ابتداءه من أول الخراب الذي هو جنوبي خط الاستواء، ولذلك عسر الوقوف على خبره"⁴.

وفي عهد محمد علي باشا عام 1805م، اهتم بالاتجاه جنوبا في اكتشاف أسرار النهر ومن أين يأتي لكنه فشل، ثم قام حفيده من بعده بتكوين فريقا متعدد الجنسيات والديانات لكشف ذلك النهر وأسراره الغامضة⁵، وهكذا ظلت منابع النيل مجهولة حتى القرن التاسع عشر، إذ ظهر في هذه الفترة مستكشفون يرجع الفضل إليهم في اكتشاف منابع النيل : منهم الاسكتلندي جيمس بروس James Bruce حضر مصر عام 1768م، وبرتن سبيك Et Bertin Speck هذا الأخير يعود الفضل إليه في اكتشاف بحيرة فيكتوريا⁶ عام 1858م، ثم تأتي رحلة سبيك وجرانت Spike et Grant اللذان سافرا غربا إلى فكتوريا وطافا حول سواحلها وكشف نيل فكتوريا (مبدأ خروج النيل من بحيرة فكتوريا) وعند

(1) - آت تيري هوات، الأنهار العظيمة والعالم، تر: اللواء محمد عبد الفتاح إبراهيم، دار المعارف، القاهرة ، (د.س)، ص35-36.

(2) - الإدريسي، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مج1، مكتبة الثقافة الدينية ، القاهرة ، 2002م ، ص32.

(3) - محمد جمال الدين الفندي ، المرجع السابق ، ص27.

(4) - القلقشندي أبي العباس أحمد ، صبح الأعشى ، ج3، المطبعة الأميرية ، القاهرة ، 1914م، ص289؛ محمود رزق سليم ، النيل في عصر المماليك ، دار العلم ، القاهرة ، 1965م ، ص ص18-20.

(5) - أحمد كمالي وعمرو إبراهيم، وللنيل وجه آخر، المكتب العربي للشباب والبيئة ، مصر، 2007م ، ص77.

(6) - بحيرة فكتوريا : هذه البحيرة أوسع البطائح والمنافع العذبة والعالم القديم تقع بين عشرين دقيقة من العرض الشمال وثلاث درجات من العرض لجنوبي وهاجري 40 و31 و35 شرقي و ينتج ، ارتفاعها عن متوسط منسوب البحر الروم وعند منباسا بقدر 1129 مترا يخترقها خط الاستواء ، أما شكلها فتشبه مربع يتحلل شواطئها الشمالية الجنوبية أخوار وخلجان بعيدة الغور تكون بها مضرسي مفرضة وأما جانبها الغربي فأقوم واعدل ضمانه بكائف المحصوة (فجوى ما بين الجيلنو) . الكبرى الواقعة عند مصر نهر كاجيرا ذاهبة في مهب الغرب من جهة الشرق والبحيرة نادرة بكثرة مجاميع جزرها غالبها لا يبعد كثيرا عن البدء . للمزيد أنظر: جناب وليم جارستن، المرجع السابق ، ص14.

المغادرة قابلوا السير صموئيل بيكر Sir Samuel Baker مع زوجته وكانا آتيين في النيل من القاهرة لنفس المهمة فزودوهما ببعض المعلومات، ثم تتبعا النيل الأبيض من الخرطوم ومنها إلى القاهرة، وأخيرا المستكشف أستانلي Stanley في عام 1887م¹.

3-جغرافية النيل:(موقعه، امتداده، روافده):

يعتبر هذا النهر أطول أنهار العالم، يبلغ طوله أكثر من ستة آلاف كيلومتر²، أي حوالي 6695 كم³، ويتراوح عرضه بين 15 و 25 م⁴، على حسب ارتفاع الأرض وانخفاضها⁵، أما عن مساحة حوضه فتبلغ حوالي 900.000 كم⁶، منطلقه من الجنوب إلى الشمال أي إلى البحر الأبيض المتوسط،⁷ فيما بين خطي طول 29° و 39° شرقا، وتقع أقصى منابعه الجنوبية عند خط عرض 3,5° جنوبا خط الاستواء، وينتهي مصبه عند خط عرض 31° شمالا، أي أنه يخضع لأكثر من أربع وثلاثين درجة عرضية⁸، ويربط نهر النيل عدة دول من شرق إفريقيا إلى شمالها الشرقي (تanzania، بوروندي، رواندا، الكونغو، كينيا، أوغندا، إثيوبيا، السودان، مصر)⁹. إن نهر النيل يمتد من صخور الشلال الأول إلى البحر المتوسط، وهو يتفرع في الدلتا إلى إن يصب في البحر وعلى ذلك شملت مصر قسمين مختلفين: الأول يمتد في وادي طويل ضيق مساحته المنزعة ضئيلة للغاية وتحف بها الصحاري من الجانبين، ويلي الصحراء شرقا وغربا سلاسل من التلال القليلة الارتفاع تمتد بطول الوادي تقريبا، أما الدلتا فالوادي متسع والأراضي الزراعية شاسعة¹⁰.

(1) - محمد محي الدين رزق، إفريقيا وحوض النيل، مطبعة عطايا بباب الخلق، ط2، مصر، 1934م، ص 80-82؛ عبد التواب عبد الحي، النيل والمستقبل، مركز الأهرام للترجمة والنشر، ط1، القاهرة، 1988م، ص 9؛ إميل لودفيغ، النيل، تر: عادل زعيتير، مؤسسة هنداوي، القاهرة، 2015م، ص 75.

(2) - Jhon f, Geo Data The World Geographical Encyclopedia, Third Edition, New York, 2003, p169.

(3) - شوقي أبو خليل، أطلس الحديث النبوي من الكتب الصحاح الستة "أماكن - أقوام"، ط4، دار الفكر، سورية، 2005م، ص 364.

(4) - ف. ديا كوف، س كوفاليف، المرجع السابق، ص 117؛ إبراهيم رزقانة وآخرون، المرجع السابق، ص 58. ص 58.

(5) - أبي عبد الله محمد بن أبي بكر الزهري، المرجع السابق، ص 45.

(6) - شوقي أبو خليل، المرجع السابق، ص 364.

(7) - Sherman Hollar, Ancient Egypt, First Edition, Britannica Education, 2012, p15.

(8) - محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص 7؛ أبي عبد الله محمد بن أبي بكر الزهري، كتاب الجغرافية، مكتبة الثقافة الدينية، (د.ب)، (د.س)، ص 44.

(9) - محمد بيومي مهران، الثورة الاجتماعية في مصر..، المرجع السابق، ص 33.

(10) - نعيم فرح، المرجع السابق، ص 10.

هذا النهر الذي ينبع من هضبة البحيرات عند خط الاستواء¹، من بحيرات فكتوريا وإدوارد وألبرت²، يتجه شمالاً أهم روافده نهر السوبات وبحر الغزال، والنيل الأزرق الذي ينبع من بحيرة تانا وعطبرة³، يلتقي النهران الأبيض والأزرق قرب الخرطوم⁴، فيلتحمان في نهر واحد⁵، ويلتقي هنا النيل آخر روافده وهو عطبرة المذكور سابقاً الذي يصب في النيل من الشرق يرسم النيل حرف "S" كبير مائل إلى الشمال الغربي ثم يعبر ثلاثة شلالات ليدخل بعد ذلك بحيرة ناصر (وتسمى بحيرة النوبة في القسم الواقع في السودان)، وذلك قريب من الحدود السودانية المصرية⁶، وعند القاهرة يتفرغ إلى دمياط شرقاً ورشيد غرباً⁷.

وبعد ما كان للنيل على الأقل خمسة أفرع أصبح حالياً يحتوي على فرعين⁸، حيث أن بعد القاهرة تبدأ منطقة دلتا النيل بانقسامه إلى ذراعين أساسيين يجتازان أيضاً مسافة 240 كلم قبل المصب في البحر الأبيض المتوسط، وفي ما بين الذراعين على الدلتا، وخصوصاً في جوار البحر، يتناثر عدد من البحيرات، هناك ينهي النيل جريانه بعد أن يجتاز الجبال والوديان والغابات والصحاري⁹.

كما يحيط بنهر النيل العديد من المكاسب الجغرافية، منها الجبال المحيطة به الغنية بحجارة البناء (غرانيت، بازلت، كلكير)، والجبال الشرقية وبخاصة جبال النوبة ذات المدخرات من الذهب، كما تنمو في الوادي جواهر ثمينة كالنخيل والأثل والجميز، تين الفرعون، تستخدم جذوعها في بناء المراكب النهرية وكل أنواع الهياكل¹⁰.

(1) - رشدي سعيد، نهر النيل "نشأته وإستخدام مياهه في الماضي والمستقبل"، دار الهلال، ط1، (د.ب)، 1993م، ص31.

(2) - تقع هذه البحيرة بين خط ثماني دقائق وأربعين دقيقة من العرض الجنوبي وتدل احدث الخرائط أنها واقعة بين هاجرتي 29 و32 و30 و6 شرقاً أما شكلها فمستطيل غير منظم وطرفها الشمال والشرقي بوغاز يصلها ببحيرة صغرى مسماة بعض الخرائط ببحيرة روينزيا لكنها يغلب عليها اسم دويرو وتبلغ مساحة هذه البحيرة اليوم ألفين ومائة كيلو متر ومعظم طولها سبعون كيلومترا ومعظم سعتها خمسون. للمزيد أنظر: جناب وليم جارستن، المرجع السابق، ص81.

(3) - شوقي أبو خليل، المرجع السابق، ص364.

(4) - أطلس العالم الكبير، مغامرات مشوقة في الجغرافيا، مكتبة الصغار، لبنان، 1999م، ص188.

(5) - جورج هارت، المرجع السابق، ص8.

(6) - أطلس العالم الكبير، المرجع السابق، ص188.

(7) - شوقي أبو خليل، المرجع السابق، ص364؛ ابن خلدون، المرجع السابق، ص94؛ عبد الحلیم نور الدين، الدين، نهر النيل وأثره في حضارة مصر القديمة، محاضرة بمكتبة الإسكندرية، مصر، (د.س)، ص5.

(8) - Wendy Christensen, *Empire Of Anciet Egypt*, America, 2005, p6.

(9) - مسعود الخوند، المرجع السابق، ص168؛ غاستون ماسبيرو، المرجع السابق، ص11.

(10) - ف.دياكوف، س، كوفاليف، المرجع السابق، ص117.

4- طرق الملاحة النهرية:

قام ملوك الدولة الحديثة باستكمال وتحديث العديد من القنوات التي سهلت عليهم الإبحار بسفنهم عبر نهر النيل من أجل القيام بحملاتهم التوسعية ومبادلاتهم التجارية.

أ- قناة النيل-البحر الأحمر:

حفرت هذه القناة في شمال البلاد، والتي أطلق عليها الاغريق اسم: " ترعة سيزوستريس" أو "ترعة الفراعنة"¹، وقد ربطت هذه القناة النيل بالبحر الأحمر عبر وادي الطميلات الذي كان يربط خليج السويس بالفرع الشرقي للنيل² (أنظر الخريطة رقم5)، والرأي الراجح أن هذه القناة الأولى كانت تأخذ من أحد فروع النيل القديمة ثم اتجهت نحو الشرق في وادي الطميلات حتى مدينة هيربوليس حتى مدينة خليج السويس³.

وقد حفرت هذه القناة عدة مرات ولكنها سرعانما ماكانت تترك لتردمها الرمال فقد حفرها أول مرة سنوسرت الثاني سنة 1900 قبل الميلاد⁴، ولكن هناك من ينسب القناة الى الملك سنوسرت الثالث كأول فرعون حفر هذه القناة فهو أرسطو من الكتاب اليونان لكنه قال أن الملك سنوسرت الثالث لم يتممها⁵.

أما المؤرخين الكلاسيكيين ونذكر على رأسهم سترابون يذكر حول إنشاء هذه القناة الى الملك سنوسرت الثالث من ملوك الدولة الوسطى وهو فرعون أسطوري وردت الإشارة إليه ذات مرة على انه رمسيس الثاني من الاسرة التاسعة عشرة⁶، وقد قال في هذا المجال: " قناة أخيرة تصب في البحر الإثري بمعنى في الخليج العربي (خليج السويس) بالقرب من مدينة "ارسينوي" ..هذه القناة تجتاز بحيرات عامر...إن أول ملك شرع في حفر هذه القناة سيزوستريس(سنوسرت الثالث) منذ ما قبل حرب طروادة وحسب آخرين فإنه ابن ابسماتيكوس (نخاو الثاني) لكن هذا الملك لم يستطع إلا بدء الأعمال وقد توقفت بموته وفيما بعد فإن داريوس الأول تابعها..."⁷.

وحفرها مرة أخرى الملك سيتي الأول حيث يقول صدقي ربيع في ذلك: "ومما ينسب إلى "سيتي الأول" ثالث فراعنة الأسرة التاسعة عشر قبل الميلاد، من الأعمال العظيمة التي ارتفعت بها البحرية والملاحة انه بدأ يحفر خليج يوصل البحرين الابيض

(1) - عبد الرحمان الرافي، المرجع السابق، ص63.

(2) - أنجلو ساماركو، قناة السويس" تاريخها ومشكلاتها"، تر:ولاء عفيفى عبد الصمد وآخرون، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، ط1، القاهرة، 2015م، ص35.

(3) - عبد الفتاح مجد وهيب، مصر و العالم القديم"جغرافية تاريخية، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.س)، ص230.

(4) - نفسه، ص230.

(5) - عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة "مجموعة بحوث نشرت في الدوريات

العربية والأوروبية"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1993م، ص199.

(6) - أنجلو ساماركو، المرجع السابق، ص36.

(7) - Strabon, XVII, Chap I, 25.

والأحمر مستمدا من فرع النيل الشرقي"¹، وكانت تردم وتجدد وكانت ممتدة بطول مائة وخمسين كيلو مترا وبلغ عرضها ثلاثين مترا وتراوح غورها بين مترين وثلاثة أمتار². غير أن هيرودوت يرجع أول من حفرها لهذه القناة إلى الملك "نيخوس" الذي تولى حكم مصر، ليتم حفرها الملك دارا الذي احتل مصر في قوله: " وولد لبسماتيك ابن هو نيخوس .. هو أول من حاول شق القناة التي تؤدي إلى بحر الأحمر، والتي أتم حفرها من بعده دارا (الفارسي)، وطول القناة يساوي مدى إبحار أربعة أيام، وقد شقت عريضة حتى أن سفينتين من ذوات الصفوف الثلاثة من المجاديف تمخرانها جنبا إلى جنب ويوتى بالماء إليها بالماء من النيل، فوق مدينة بوباسطيس بقليل بالقرب من مدينة العربية باتوميس وتمتد هنا القناة الى البحر الاحمر منصرفا من مكان فوق مدينة "بوباسطيس" بقليل...وتنتهي إلى بحر أروتري...هلك في عهد نيخوس أثناء عملية الحفر مائة وعشرون ألف عامل وتوقف نيخوس في وسط عملية الحفر .."³.



الخريطة رقم 5: القناة القديمة بين النيل والبحر الأحمر
ابراهيم سيف الدين، المرجع السابق، ص 68. (تعديل الطالب)

هذه القناة التي سبقت قناة السويس الحالية وهي التي تسمع عنها بعد ذلك بقرون قليلة على وجه التأكيد يحتمل أنها كانت موجودة فعلا في عهد الملكة حتشبسوت⁴، اتخذتها معبرا نحو الجنوب إلى بلاد البنوت، اتخذت خط هذا السير أي من النيل ثم سارت في قناة

(1) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص 19 .

(2) - مصطفى الحفناوي، قناة السويس "ومشكلاتها المعاصرة"، ج1، مطبعة مصر، مصر، 1952م، ص 18.

(3) - هيرودوت يتحدث عن مصر، المصدر السابق، فقرة 158.

(4) - سليم حسن، مصر القديمة، ج4، المرجع السابق، ص 327.

تخترق وادي الطميلات إلى البحيرات، ومن ثم إلى البحر الأحمر¹، والظاهر أن هذه القناة قد طمرت الرمال مما اضطر رمسيس الثالث إلى نقل لوازم رحلته على ظهور الحمير مرة جديدة بين قفط والقصير ولكن المصريون أعادوا حفرها في أوقات لاحقة².

وعليه مع الوقت تلاشت فكرة أن هذا الطريق المائي كان يوماً ما أحد فروع النيل والتلميحات والشارات إلى أعمال الإشراف والتعميق المحفوظة في العادات الموروثة، وفي المصادر المصرية كانت تفسر على أنها أعمال لإنشاء القناة نفسها، ونظراً لأن العديد من الفراعنة كانوا مهتمين بفكرة الحفاظ بشكل جيد على الطريق الذي كان يستخدم في الملاحة والري وتوصيل المياه للمناطق المأهولة بالسكان خلال مساره تشكلت روايات غير مؤكدة ومتضاربة في ما يتعلق بصاحب فكرة إنشاء القناة³.

ولعل سبب إهمال الملوك الفراعنة لهذه القناة وتركها للرمال عبر تاريخهم لصعوبة الملاحة وخطورتها في خليج السويس، والجزء الشمالي من البحر الأحمر فهنا تشتد الرياح الشمالية الغربية التي تمنع من استخدام الشراع وتحتم استخدام المجداف للوصول إلى الشاطئ، كما أنها تدفع أمامها تيارات بحرية قوية، وليس هذا فحسب بل إن سواحل خليج السويس تحفها شطوط مرجانية غاطسة لأعماق قليلة وممتدة في الماء لمسافة كبيرة تعرض السفن إلى التحطيم والهلاك إذا ارتبطت بها، كما إن مستوى المياه في الخليج ينخفض بحوالي ثلاثة أقدام وقت هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية على البحر العربي مما يؤثر على مستوى المياه في شمال البحر الأحمر وبالتالي يزيد من شدة التيارات في الخليج⁴.

لكن الباحث عبد المنعم عبد الحليم سيد ينفي وجود هذه القناة خلال الفترة الفرعونية وذلك أولاً: إن الحفائر التي قامت بها بعثة قسم التاريخ على ساحل البحر الأحمر على عدم وجود قناة خلال الدولة الوسطى بدليل استخدام مرسى الجواسيس فلو إن القناة موجودة كان أيسر على السفن العائدة من بلاد البونت مواصلة الإبحار حتى خليج السويس ثم المرور في هذه القناة ثانياً: لا وجود للقناة خلال الدولة الحديثة وذلك لوجود آثار تبين نقل السلع خلال هذه المرحلة عن طريق البر الواردة من بونت من ميناء على ساحل البحر الأحمر إلى وادي النيل، وغيرها من الأدلة المرفقة على عدم وجود هذه القناة خلال الفترة الفرعونية⁵.

ب- قنوات الشلال الأول:

واصل الملك "مرنرع" سياسة والده في فرض تبعية بلاد النوبة لمصر⁶، وقام بالعديد بالعديد

(1) - سليم حسن، مصر القديمة، ج4، المرجع السابق، ص327.

(2) - جلال يحيى، المرجع السابق، ص17.

(3) - أنجلو ساماركو، المرجع السابق، ص39.

(4) - عبد الفتاح محمد وهيب، المرجع السابق، ص230-231.

(5) - عبد المنعم عبد الحليم سيد، المرجع السابق، ص200-205.

(6) - جان فيركوتير، المرجع السابق، ص84-85.

من الإجراءات والأعمال حيث ذكرت "لوحة وني"¹ أن الملك "مرنرع" كلفه بحفر خمس قنوات في صخور الشلال الأول عند أسوان لتسهيل إتصال مصر بالبلاد الواقعة إلى الجنوب منها، وبعث حملات إستكشافية إلى تلك المناطق وإحضار خيراتها²، قام "وئي" بحفر هذه القنوات في عام واحد وتفقد الملك "مرنرع" بنفسه انتهاء الأشغال وليقدم له زعماء أسوان وقبائل النوبة ولأئهم ويقدم قرابينه للإله "خنوم" سيد منطقة الشلال وينتهي "وئي" من قص تاريخ حياته عند اشارته إلى شق القنوات ويذكر أن كل ماناله من تكريم كان بسبب مزاياه وقيمه الشخصية وتقانيه في تنفيذ أوامر الملك³.

ليقوم بعدها خلال الدولة الوسطى الملك "سنوسرت الثالث" بتوسيعها حيث يقول صدقي ربيع في ذلك: "وقد شق سنوسرت الثالث أثناء حكمه (1842-1978 ق م) قناة في صخور الشلال الأول، فكانت هذه القناة إلى جانب قيمتها التجارية طريقا لسفنه الحربية، وعرفت هذه القناة باسم "خع كاودع" (سنوسرت الثالث)، واستعملته أساطيل الفراعنة لمئات من السنين أثناء حروبهم المنقطعة مع كوش، ويمكن اعتبار ذلك من أكبر الأعمال التي قام بها هذا الملك وتذكر لوحة على صخور جزيرة سهيل عند الشلال الأول مقاييس الطريق المائي هذا، وهي مائة وخمسون ذراعا عرضا أي 34 قدما (حوالي 10.37م)، أما العمق فكان خمسة عشر ذراعا أي 25 قدما (7.62م)، وترجع اللوحة إلى السنة الثامنة من حكم الملك سنوسرت الثالث"⁴.

ليجدد بعدها ملوك الدولة الحديثة حفرها، حيث قام الملك "تحتمس الأول" بتكليف نائبه الجديد المدعو "تورع" (thoure) بتهيئة قناة الشلال الأول ونزع الرمال عنها وفتحها من جديد في وجه الملاحة⁵، وهناك من يعتقد بأن "تحتمس الأول" هو من قام بحفرها، يعني يرجع الفضل إليه، حيث وجد منقوشا على شاهد أقيم له أي لتحتمس الأول نصه: "أنه في السنة الثالثة من حكمه وفي اليوم 22 من الشهر الأول من فصل

(1) -لوحة وني: سجلت هذه اللوحة ضعف سلطة الملوك في الأسرة الخامسة، إذ يعود سبب الضعف لبعض كبار الموظفين الذين تباهاوا في مقابريهم بما فعلوه وبما رفع من قدرهم في خدمة الملوك وكلما مر الزمن كلما ازداد هذا التقليد فأكثروا منه، وربما كان أهم نقش بل وأهم وثيقة تاريخية خلفتها الأسرة السادسة وهي لوحة "وئي" الذي كان في يوم من الأيام قائما في قبره في أبيدوس وهو الآن في المتحف المصري ويقص فيها تاريخ حياته وأعماله المختلفة في خدمة ملوك تلك الأسرة. للمزيد أنظر: أحمد فخري، المرجع السابق، ص117.

(2) -أحمد فخري، مصر الفرعونية موجز تاريخ مصر منذ أقدم العصور حتى عام 332 قبل الميلاد، مكتبة الأسرة، (د.ب)، 2012م، ص116.

(3) -نفسه، ص118.

(4) -صدقي ربيع، المرجع السابق، ص13.

(5) -الزهرة الزعبي، تجارة مصر الفرعونية من أواخر الألف الرابعة إلى الألف الأولى ق.م، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر (2)، 2006/2007م، ص278.

الحصاد، أمر الملك المعظم بحفر هذه القناة شكرا لمعونة الإله الأعلى واسدائه بالنعمة على شعبه بمناسبة فوزه بالنصر، والفوز على بلاد كوش¹.

ليقوم الملك "تحتمس الثالث" بعدها عند توجهه الى كوش عندما تعطل تقدمه عند إفتنتين في اليوم الثاني والعشرين من الشهر الأول من الفصل الجاف حتى خمسين، بتنظيف هذه القناة بعد أن وجدها ممتلئة بالأحجار حتى أن سفينة واحدة لاتستطيع الإبحار عبرها ، وأصبح يطلق على هذه القناة "تلك التي تفتح طريقا مواليا من أجل" من خبر رع" أي تحتمس الثالث"²، وقد ترك الملك تحوتمس وثيقة تحدثنا عن عمله هذا فتذكر:

"في السنة الخمسين الشهر الأول من الفصل الثالث اليوم الثاني والعشرون من حكم جلالة ملك الوجه القبلي والوجه البحري 'منخبر رع' (تحتمس الثالث) معطي الحياة أمر جلالتة بحفر هذه القناة بعد أن وجدها مسدودة بالأحجار لدرجة أنه لايمكن لسفينة ان تسبح فيها، وقد انحدر في النيل عليها وقلبه منشرح لأنه ذبح أعداءه واسم هذه القناة هو "فتح هذا الطريق في جمال منخبر رع العائش مخلدا"³.

كما أصدر الملك تحتمس الثالث مرسوما يلزم من يزاولون مهنة الصيد في جزيرة أسوان بتطهيرها سنويا لأنهم هم اللذين بترددهم عليها لأعمال الصيد بالزوارق وغيرها يتسببون في انهيار ميول الجسور تساقط الحجارة حولها حسب مستلزمات مهنتهم فمن العدل انهم كما يغمون الأرباح بالصيد منها يتكبدون بعض الإجراءات الواجبة لتطهيرها وصيانتها حتى لا تنطمس مجاريها ولا يتعطل الانتفاع بها⁴.

ولأهمية هاته القناة أو غيرها وضعت خلال فترة حكم ملوك الدولة الحديثة القوانين الشديدة الرادعة والجزاءات الزاجرة لمنع الناس من إحداث أي ضرر بمجاري المياه وطرق المواصلات، لأنها أعدت لمنفعة المجتمع، وقد وجد في نصوص الكتاب المقدس في كتاب الموتى ما يؤيد هذا الاهتمام الحكومي الذي تناقلته الأجيال : "إني لم أقطع قناة في ممرها ولم أخالف نظام الري ولم أتلف الأراضي الزراعية"⁵.

ج-طريق قفط/القصير (وادي الحمامات):

سنقوم بدراسة هذا الممر أو الطريق في نقطتين أساسيتين، النقطة الأولى كونه ممر يربط نهر النيل من مدينة قفط ليصل إلى مدينة القصير وميناءها، ويعتبر بذلك ممر ربط النيل بالبحر الأحمر والنقطة الثانية كون ميناء القصير هو محطة إنزال المراكب الآتية عبر نهر النيل ووادي الحمامات لتأخذ من ميناء القصير الموجود بالبحر الأحمر نقطة انطلاق إلى الجنوب.

لقد كان طريق قفط - القصير من أهم الطرق التجارية في مصر منذ العصور القديمة، طريق شيده الفراعنة باتجاه البحر الأحمر، وحمل مسميات عديدة : "طريق

(1) - أنطون زكريا، المرجع السابق، ص 49.

(2) - كلير لالويت، طيبة أو نشأة إمبراطورية، تر: ماهر جويجاتي، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، ط1، القاهرة، 2005م، ص 348.

(3) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج4، المرجع السابق، ص 469.

(4) - أنطون زكريا، المرجع السابق، ص 49.

(5) - نفسه، ص 49 - 50.

الحمامات"،¹ ووادي روهاو كما سماه قدماء المصريين² ، وهو جزء من درب وادي الحمامات الذي يخترق الصحراء الشرقية من النيل إلى القصير³، ويبدأ من مدينة قفط (على بعد 22 كيلا جنوبي قنا) وحتى مدينة القصير على ساحل البحر الأحمر⁴ ، أي إلى موانئ هذا البحر وخصوصا ميناء قصير⁵، وبما أنه طريقا للتجارة فقد كان المعبود "مين" ⁶ إله القفط حامي هذه القوافل والدروب الصحراوية ، كما كان الطريق الموصل إلى بعض المناجم القديمة ، وخاصة مناجم الذهب وإلى المحاجر الشهيرة التي كان المصريون القدامى يحصلون منها على حجر (بخن) البركاني وعلى بعض أنواع الجرانيت ، وقد ظل وادي الحمامات إلى آخر عهد الفراعنة يتمتع بشيء من التقديس فقد سمي " طريق الآلهة " ⁷، وقد كانت هذه المنطقة تزخر بالكثير من المدونات لرؤساء

(1) - عبد الحليم نور الدين، البحر الأبيض والأحمر في التاريخ المصري القديم، محاضرة مكتبة الإسكندرية، مصر، (د.س)، ص13.

(2) - أحمد زكي بك، قاموس الجغرافية القديمة، المطبعة الكبرى الأميرية، ط1، مصر، 1899م ، ص84 .

(3) - القصير: تقع هذه المدينة على شواطئ البحر الأحمر عند خط عرض 56/51 شمالا أو خط الطول 31/44/12 وهي بالقرب الشاطئ، فوق ساحل رملي يبلغ مائتين وخمسين مترا، أما عرضها فلا يزيد على مائة وخمسين من الأمتار. للمزيد انظر: علماء الحملة الفرنسية، موسوعة وصف مصر "العرب في ريف مصر وصحراوتها"، تر: زهير الشايب، ج2، مكتبة الأسرة، (د.ب)، 2002م ، ص247.

(4) - محمد بيومي مهران، المدن الكبرى في مصر...، المرجع السابق، ص196.

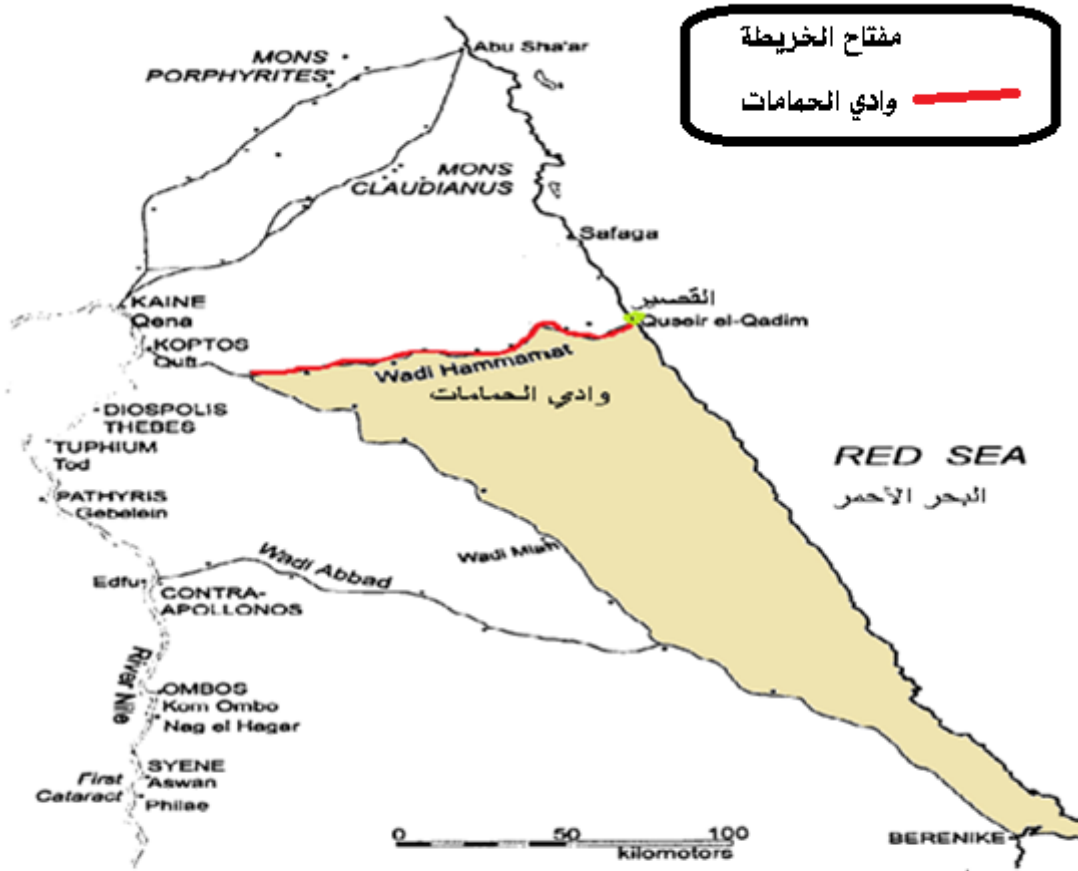
(5) - عبد الحليم نور الدين، البحر الأبيض والأحمر...، المرجع السابق، ص13.

(6) - مين (منو) : هو رب الخصوبة في مصر القديمة والذي وردت الإشارة إليه منذ عصور ما قبل الأسرات ، وبداية الأسرات وذلك من خلال الرمز الديني الخاص به والذي يعبر عن الخصوبة وهو عبارة عن (برعم مغلق من ساق نبات) وقد صور المعبود (مين) في الهيئة الأدمية لرجل يرتدي رداءا ضيقا ويرفع أحد ذراعيه إلى أعلى ممسكا بالشارت الملكية ، بينما تختفي الذراع الأخرى تحت الرداء الذي يبدوا منه عضوه الذكري منتصبا وذلك بوصفه ربا للخصوبة والقوة الجنسية ويظهر (مين) عادة بتاج مميز ذي ريشتين طويلتين، لقد ارتبط المعبود (مين) بالخصوبة على مر العصور التاريخية ولعب دورا مميزا في تجسيد الخصوبة الإلهية وتجديد الحياة وخصوبة الأرض واتخذ المعبود (آمون) صورته، كما عرف كرب حام للقوافل ورب للطرق الصحراوية ويعتقد انه ليس ذا اصل مصري ، ولكنه تمصر منذ وقت مبكر وارتبط في النصوص بالجنوب فعرف ب (رب بونت) وقد وصف الثور (الحيوان المقدس للمعبود مين) بأنه الثور الذي جاء من البلاد الاجنبية وقد عرفت عبادته منذ عصور ما قبل الاسرات وتعتبر تماثيله من أقدم تماثيل المعبودات في الهيئة البشرية ، وتعد أماكن عبادته في قفط وأخميم ، وكان له معبد قفط من عصر الدولة القديمة عثر على بعض الكتل الحجرية منه وترجع الى عهد الملك (بيبي الثاني) عليها صورت الملك وهو يقوم بتقديم للمعبود (مين)، وقد إندمج " مين " والمعبود آمون رع معا واستعار آمون صورة وشخصية المعبود " مين " كرب حامي للطرق الصحراوية واتخذ هيئة الإخصابية المنتصبة والتاج الريشي وإندمج معه تحت اسم (آمون -مين). للمزيد انظر: عبد الحليم نور الدين، الديانة المصرية القديمة "المعبودات"، ج1 ، ط2، (د.د.ن)، القاهرة ، 2010م، ص 332-333.

(7) - محمد بيومي مهران، المدن الكبرى في مصر، ج1، المرجع السابق، ص196.

الحمالات والبعثات إذ وفرت لنا معلومات مهمة عن تاريخ مصر¹ منذ عهد الأسرة الخامسة إلى الأسرى الثلاثين، منذ أيام الأسرة الخامسة حتى الأسرة الثلاثين². (أنظر الخريطة 6).

أستعمل المصريون هذا الوادي (وادي الحمامات) في عهد الدولة الوسطى وتحديدًا أثناء حكم الأسرة الحادية عشر للذهاب إلى بلاد الجنوب أي بلاد البونت عبر البحر الأحمر، حيث تبدأ الرحلة من مدينة "طيبة" الواقعة في القسم الجنوبي من مصر السفلى ويتجه شرقًا عبر البر مرورًا بوادي الحمامات وصولًا إلى ميناء القصير على ساحل البحر الأحمر³.



خريطة رقم 6 : طريق وادي الحمامات

Robert g.morkot, *Ancien Egypt, warfare, united states america*, 2003,p59.

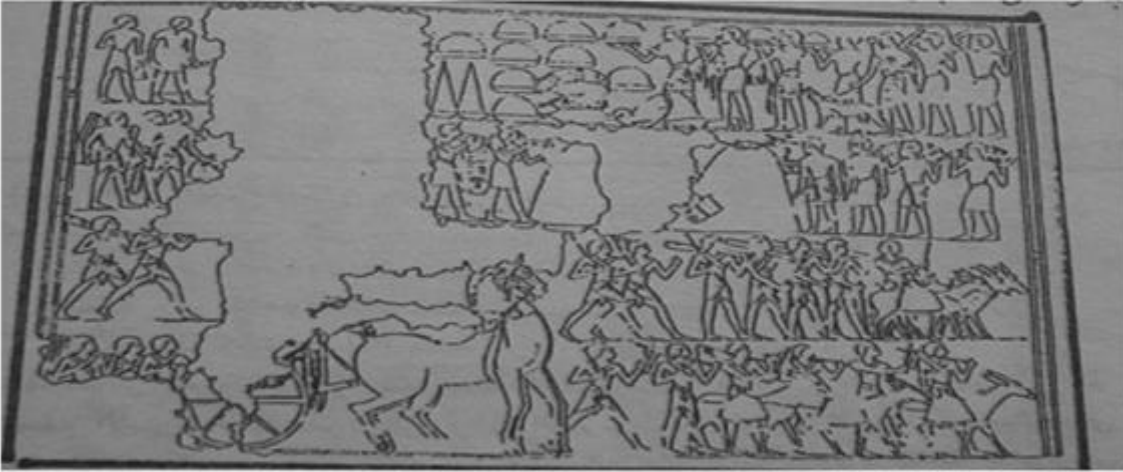
واختاره المصريون القدماء كأقرب طريق بين وادي النيل وسواحل البحر الأحمر، فسار المصريون بقوافلهم في هذا الطريق (وادي الحمامات) ثم سارت سفنهم في البحر الأحمر نحو بلاد البونت من أجل التجارة ورغم صعوبة هذا الوادي فإن قدماء المصريين

(1) - فرانسوا دوما، المرجع السابق، ص 833.

(2) - سمير أديب، موسوعة الحضارة ... ، المرجع السابق، ص 850.

(3) - عبد الفتاح محمد وهيب، المرجع السابق، ص 311-312.

حملوا معهم مؤونة الطريق ثم مؤونة الإقامة على الشاطئ ومؤونة الرحلة ذهابا وايابا علاوة على ذلك حملوا الأخشاب اللازمة لبناء السفن نفسها، وتمكنوا المصريون هنا على سواحل البحر الأحمر من بناء السفن تسمح لهم بالوصول إلى بلاد البونت¹.
ومن الأدلة على ولوج هذا الطريق من قبل ملوك الدولة الحديثة، هناك منظر ممثل في مقبرة رقم 142 في طيبة من عهد أمنحوتب الثاني يظهر فيه استقبال سلع بونت في الميناء على ساحل البحر الأحمر (القصير) ونقلها على ظهور الدواب الى وادي النيل (وذلك عن طريق وادي الحمامات)، وهناك منظر آخر في مقبرة "أمون-مس" في طيبة التي ترجع الى عصر الملك تحتمس الرابع (أنظر الشكل 3) وهو يصور أيضا عملية نقل السلع البونتية من الميناء المصري على ساحل البحري الى وادي النيل حيث قافلة من الحمالين يسرون عبر الصحراء في طريقهم من شاطئ البحر الأحمر الى وادي النيل²، لستمر هذه العلاقات في ظل الدولة الحديثة وواصلها كل من تحوتمس الثالث وأمنحوتب الثالث وحمور محب وسيتي الأول ورمسيس الثاني ورمسيس الثالث على وجه الخصوص³.



الشكل 3:

المنظر المرسوم على جدران مقبرة "أمون-مس" في طيبة عصر تحوتمس الرابع وتظهر فيه الدواب وقد حملت بالسلع البونتية الثقيلة بينما حمل الرجال السلع الخفيفة وهم في طريقهم من الميناء المصري على ساحل البحر الأحمر الى وادي النيل.

عبد المنعم عبد الحلیم السيد، البحر الأحمر وظهيره... المرجع السابق، ص 219.

(1) - جلال يحي، مصر الإفريقية، دار المعارف، (د.ب)، 1984 م، ص 16-17.

(2) - عبد المنعم عبد الحلیم سيد، البحر الأحمر وظهيره... المرجع السابق، ص 203-204.

(3) - نيقولا جريمال، تاريخ مصر القديمة، تر: ماهر جويجاتي، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط2، القاهرة،

1993م، ص 95.

د- الطريق بين مصر وبلاد النوبة:

النوبة كمصطلح جغرافي تم استعماله للمرة الأولى في العصر اليوناني والروماني وهو يشير عامة الى الإقليم الذي يمتد ما بين أسوان بجنوب مصر والشلال الرابع في السودان مثلما شكل نهر النيل محورا هاما في رسم حدود مصر كان له نفس الدور في رسم ملامح النوبة باستثناء المعوقات الطبيعية لمجرى النهر في بلاد النوبة فمنطقة الشلالات التي تنتثر بها تلك التواءات الجرانيتية الممتدة من النهر الى الأراضي المجاورة جعلت استخدام القوارب للسفر او استغلال ضفتي النهر في الزراعة أكثر صعوبة مثل تلك المناطق تعرف في العربية تحت اسم "بطن الحجر" النهر نفسه ينعرج وينعطف في بعض المناطق منسوبا من الجنوب نحو الشمال او من الغرب الى الشرق¹.

أما الطريق بين مصر وبلاد النوبة فكان طريقا برياً ونهرياً خلال الدولة القديمة والعامل الأساسي في صلاحية كل هذه الطرق للسير عليه هو وجود الماء ، فلم يكن نهر النيل نفسه كله صالحاً للملاحة لما يعترضه من شلالات حيث كانت فيه مسافات صالحة لسير السفن منها مسافة طولها ثلاثمائة كيلو متر وتقع بين الشلال الأول والشلال الثاني وكانت متصلة بالنيل قنوات عند الشلال الأول ، وتوجد مسافة أخرى صالحة للملاحة يبلغ طولها حوالي مائة كيلو متر وتقع بين "كوشه" و"دلقو" ثم المسافة الطويلة التي يبلغ طولها حوالي أربع مائة وخمسين كيلو متراً في المنحنى العظيم الذي تقع فيه مدينة دنقلة الحالية ولكن من جهة أخرى تكون الشلالات صالحة للملاحة في أثناء فصل الفيضان (أي مدة شهرين في السنة) ويمكن للسفن المحلية أن تقوم بالرحلة من "دنقلة" و"حفا" ثم تعود في تلك المدة².

أما خلال الدولة الحديثة كانت الطرق النهرية تستعمل سنوياً لنقل الجزية التي كانت تجبى من هذه الجهات كل عام، وتدل النقوش التي تركها ملاحو السفن على استعمال الطريق المائي حتى الشلال الثاني على الأقل وكانت الرحلة ذهاباً وإياباً تستغرق على الأقل مدة سنة فكان الرحالة يصعد في النيل في أثناء الفيضان ثم ينحدر راجعاً خلال الفيضان التالي وتوجد على كل شاطئ النهر طريقاً محاذية للنيل تنفرع عند المنحنيات التي في النهر لتخترق المسافة بطريق قصيرة تدعى "عقبة" في الصحراء غير أن الرحالة يعود ثانية الى النيل دائماً لأجل أن تسير في محاذة النيل³.

عندما قام تحتمس الثالث بحملته الى بلاد النوبة في شتاء السنة الخمسين من حكمه كان في سن الشيخوخة والظاهر انه لم يعد من حملته حتى فصل اعتدال الجو في مصر أي في أبريل والمفهوم انه عند مابداً الرحلة كان في فصل فيضان النيل وهو الفصل الذي كانت تذهب فيه الحملات عادة الى بلاد النوبة ويرجع

(1) -نيل سبنسر وآخرون، مدينة عمارة غرب"المعيشة في النوبة الفرعونية"، (د.د.ن)، (د.ب.)، (د.س.)، ص4.

(2) -سليم حسن، مصر القديمة"تاريخ السودان"....، ج10، المرجع السابق، ص52-53.

(3) - نفسه، ص53-54.

السبب في ذلك الى انه كان من اليسير على السفن ان تسير عبر الشلال في هذه الفترة ولكن عند العودة كانت المياه منخفضة ولذلك كان من المستحيل على السفن المرور في هذه الجنادل الصخرية الوعرة¹.

وعندما تكون الحاصلات المطلوبة في بلاد النوبة السفلى ويصعب نقلها بسرعة مثل الأحجار اللازمة للتماثيل وغيرها ومثل قطع الخشاب الكبيرة اللازمة لبناء السفن وغيرها، فإن الطريق النقل بالنيل كانت هي المستعملة في هذه الحالة ولكن عندما يكون المطلوب نقل البضائع خفيفة الوزن تنقل على ظهور الحمير على الطريق المحاذية للنيل، وفي هذه الحالة كان يتفادى الإنسان انحناءات النيل بإتباع الطريق القصيرة أي اختراق الصحراء مباشرة ثم العودة الى الطريق المحاذية للنيل وكانت الطريقة المفضلة التي تربط البلاد التي خلف الشلال الثاني بالأراضي التي بعده هي طريق الصحراء المارة بواحات "كركر" و"دنقلة" و"سليمة" إذا لم يكن لدى المسافر أشياء يريد قضاءها في بلاد النوبة السفلى².

II-بحار الملاحة المصرية:

اعتمدت مصر القديمة في سير حركة الملاحة على البحر الأحمر وكذا البحر المتوسط، حيث كان لهذين البحرين دور في ازدهار التجارة الخارجية المصرية وتوسعات مصر خاصة في فترة الدولة الحديثة، وسنحاول في هذا المقام معرفة الخصائص الجغرافية التي تميز هذين البحرين وانعكاس هذه الخصائص على تاريخ مصر القديمة.

1- البحر الأبيض المتوسط:

كان حوض البحر الأبيض المتوسط منذ القديم مهدا لحضارات إنسانية عديدة ظهرت في العالم القديم، منها الحضارة المصرية القديمة، وقد تميز هذا البحر بجملة من العوامل شجعت على الملاحة فيه³.

أ-التسمية:

سمي البحر الأبيض المتوسط قديما بـ: "و ا ج و ر" بمعنى الأخضر العظيم وهذه التسمية جمع المصريون القدماء بها كلا البحرين الأبيض المتوسط والأحمر تحت اسم واحد⁴، وذلك في حالة ارتباطه بالجزيرة iww و haw nbwt، حيث توجد بعض الإشارات في قصة سنوهي لجزيرة iww في "و ا ج و ر"، والمعروف أن هذه الجزيرة من بين جزر بلاد اليونان في البحر الأبيض المتوسط، وفي عصر الأسرة الثامنة عشر في عهد تحوتمس الثالث يوجد أكثر من إشارة للبحر المتوسط بهذا الإسم وللجزر الموجودة فيه

(1) -سليم حسن، مصر القديمة...، ج4، المرجع السابق، ص469.

(2) - سليم حسن، مصر القديمة..، ج10، المرجع السابق، ص57.

(3) - نور الدين راهم، التجارة عند الفنيقيين (1200.814ق.م)، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية،

جامعة منتوري، قسنطينة، 2009م/2010م، ص47.

(4) -جي راشبه، المرجع السابق، ص30.

وكذلك في مقبرة وزيره، حيث يذكر أنه استقبل رئيس الكفتيو في جزر البحر المتوسط مستخدماً هذا المسمى "واجور" ¹. بينما لم يجد اليونان والرومان أفضل اسم لهذا البحر إلا اسم "بحرنا" ²، حيث سماه الرومان "مير-نوسترم mare nostrum" أي "بحرنا" ³، وسمي أيضاً بـ البحر الداخلي أو البحر الإفريقي "mare africanum" ⁴، كما استعمل الإغريق لفظ "Thalassa" للدلالة على ما نعرفه بالبحر المتوسط، كما استعملوا الكلمة مضافاً إليها مقطع "thalassa graphos" تعني "وصف البحر" ⁵.

وقد ذكر هذا البحر في الكتاب المقدس: باسم "البحر العظيم": "أنظروا قد قسمت لكم بالقرعة هؤلاء الشعوب الباقين ملكاً حسب أسباطكم من الأردن وجميع الشعوب التي قرضتها والبحر العظيم نحو غروب الشمس" ⁶، وكذا باسم "البحر الغربي" في سفر التثنية: "كل مكان تدوسه بطون أقدامكم يكون لكم من البرية ولبنان من النهر نهر الفرات إلى البحر الغربي يكون تخمكم" ⁷، وجاء في سفر العدد باسم البحر: "العمالقة ساكنون في أرض الجنوب والحثيون واليبوسيون والأموريون ساكنون في الجبل والكنعانيون ساكنون عند البحر وعلى جانب الأردن" ⁸.

ومن تسميات البحر الأبيض المتوسط لدى العلماء المسلمين نذكر: إسحاق الهمداني الذي سماه "البحر المغربي الدبوري الرومي" ⁹، كما سمي ببحر الرومي أو بحر مصر، إذ يقول في ذلك ابن ظهيرة: "وهو ساحل كله على البحر الرومي وهو بحر أرض مصر" ¹⁰، وسمي أيضاً "بحر الشام" حيث قال فيه أبي القاسم ابن حوقل: "صورت الشام واجناده وجباله ومياهه من انهاره وبحره وما على ساحله من المدن" ¹¹، كما سمي أيضاً ببحر الملح وذلك عند تعريف محمد بن عبد المنعم الحميري لمدينة الإسكندرية إذ يقول: "وهي على ساحل بحر الملح أي البحر الأبيض المتوسط" ¹².

(1) - عبد الحليم نور الدين، البحر الأبيض والأحمر ...، المرجع السابق، ص5.

(2) - عبد اللطيف أحمد علي، التاريخ اليوناني، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1976م، ص12.

(3) - منصور علي مفتاح إبراهيم، طرق الملاحة البحرية وأخطارها قديماً وحديثاً، "البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي"، مج1، ع5، المجلة العربية للعلوم الإجتماعية، مصر، 2014م، ص62.

(4) - salluste, Op-Cit, XVIII.

(5) - الهادي مصطفى أبو لقمة، المرجع السابق، ص24-25.

(6) - سفر يشوع، (4-23).

(7) - سفر التثنية، (11-24).

(8) - سفر العدد، (13-29).

(9) - أبي عبد الله أحمد بن محمد بن إسحاق الهمداني، كتاب البلدان، عالم الكتب، ط1، (د.ب)، 1996م، ص63.

(10) - ابن ظهيرة، الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، مطبعة دار الكتب، مصر، 1969م، ص9.

(11) - أبي القاسم ابن حوقل، كتاب المسالك والممالك، بمطبعة بريل، ليدن، 1873م، ص8.

(12) - محمد بن عبد المنعم الحميري، الروض المعطار في خبر الأقطار، ط2، مطابع هيدلبرغ، بيروت، 1984، ص54.

ب-جغرافية البحر الأبيض المتوسط:

مارست شعوب البحر الأبيض المتوسط الملاحة منذ الألف الثالثة قبل الميلاد، بفضل أهمية جزره باعتبارها محطات طبيعية يعتمد عليها للرّسو في الليل أو الإستراحة من عناء السفر الطويل، كما كانت أيضا ملجأهم أثناء غضب الطبيعة¹، كما يعد البحر المتوسط أكبر وأهم الأحواض الداخلية في العالم²، يقع بين القارات الثلاثة: آسيا وإفريقيا وأوروبا³، حيث يقع غرب قارة آسيا وشمال قارة إفريقيا وجنوب قارة أوروبا⁴، ويمكن تقسيم جزر البحر الأبيض المتوسط إلى ثلاثة مجموعات:

-مجموعة الغرب: تشمل جزر البليار، كورسيكا، سردينيا، صقلية.

-مجموعة الشرق المتوسط: تشمل جزيرتي كريت وقبرص.

-المجموعة الثالثة: تمثل أرخبيل بحر ايجة وجزر مالطا التي تعتبر همزة وصل بين

العالمين الشرقي والغربي⁵. (أنظر الخريطة رقم7).

وقد ذكر العالم الجغرافي شمس الدين الأنصاري الدمشقي جزر البحر الأبيض المتوسط قائلا: "فمن جزائر البحر الرومي جزيرة صقلية وبالقرب منها جزيرة أظمة البركان (ترمي من نارها حذفا إلى السماء بأجسام كأجسام الناس بلا رأس فتعلوا بالهواء ثم تسقط في البحر على وجه الماء)، وجزيرة ميريقة ومانورقة وجزيرة رودوس وجزيرة سردانية وجزيرة مالطة وجزيرة قبرص وأرواد.. إلى غير ذلك من الجزر⁶.

ويمكن تقسيم البحر الأبيض المتوسط إلى حوضين كبيرين متصلان ببعضهما عن طريق صقلية ومضيق مسينا وبحر الأدرياتيك، ويبلغ أقصى امتداد له بين الشرق والغرب حوالي 4000 كلم⁷، أما متوسط العمق فيصل إلى 1500م، وأعمق منطقة فيه نجدها في الحوض الشرقي حيث تصل إلى 5093م، فهو بالتالي يشمل مساحة واسعة وتغلب عليه ظاهرة الهدوء وظاهرة المد والجزر خاصة في المسطحات الواسعة الامتداد، مثلما هو في حوض بحر الأدرياتيك، كما يحتوي هذا السطح على خلجان ومضائق خاصة في الحوض الشرقي والذي يتكون من خلجان واسعة كخليج قابس وخليج سرت الكبير وتحدد

(1) - نادية ماجي، حركة الاستيطان السامية - الفينيقية - الليبية " دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، كلية العلوم

الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2013 / 2014، ص74-75.

(2) - نفسه، ص74-75.

(3) - علاء داوود المختار وحسين مجاهد مسعود، أساسيات الجغرافيا الطبيعية، دار زهران للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2011م، ص96.

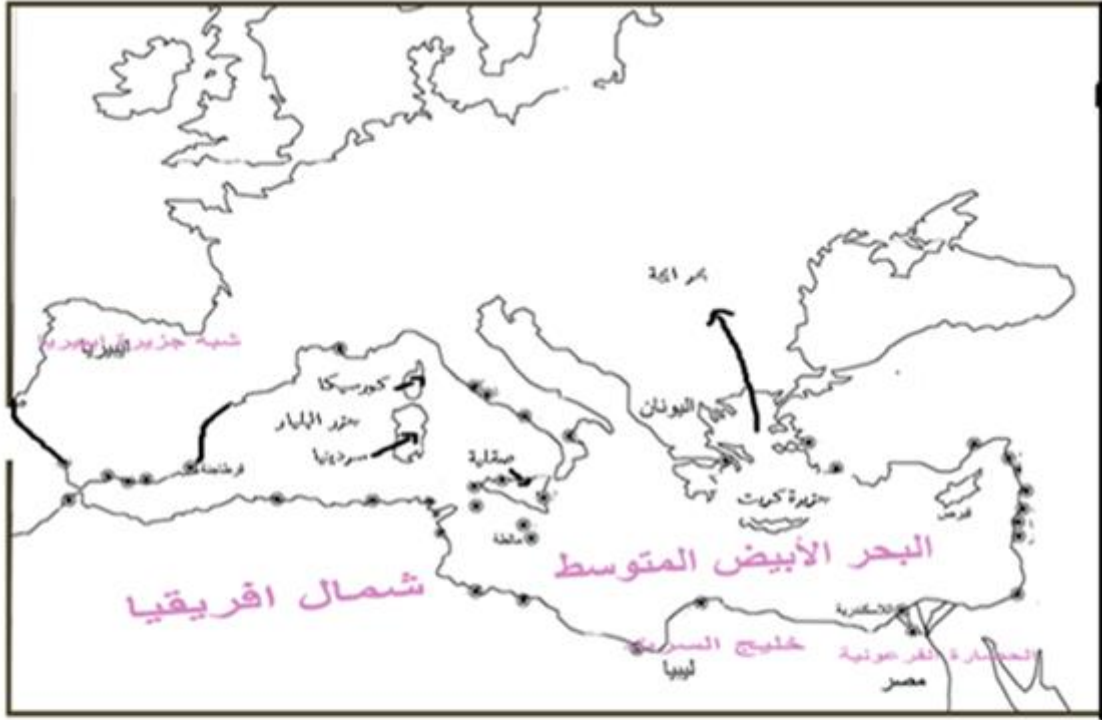
(4) - راتب قبيلة، المحيطات والبحار، دار الراتب الجامعية، الجزائر، (د.س)، ص73.

(5) - نادية ماجي، المرجع السابق، ص75.

(6) - شمس الدين أبي عبد الله محمد بن أبي طالب الأنصار والدمشقي، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، مكتبة المثني، بغداد، 1923م، ص165. ناصر خسرو علوي، المرجع السابق، ص100.

(7) - ويزة أيت أعمارة، دور السفينة في التجارة والتوسع الإسطيطاني في البحر المتوسط القديم، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر(2)، 1995م، ص23.

من الشمال قناة أوترانت (otranse) وبحر الأدرياتيكى ومن الجنوب سواحل برقة ومصر وسوريا ومن الشمال الشرقي آسيا الصغرى وجزر كجزيرة كندى (candie) وجزر سكارباننتو (scarpanto) بالإضافة إلى رؤوس عديدة ويتصل هذا الحوض أيضا بمضيق الدردانيل وبحر مرمرة والبحر الأسود، وبالتالي بحر أزوف في الشمال نضيف إلى ذلك أشباه الجزر كشبه جزيرة تراقيا (thrace) وطروادة (troade) وايريتريا (erythree) وميليا (milet) وهليكارناسوس (halicarnasse)¹.



الخريطة رقم 7 : جزر البحر الأبيض المتوسط (تعديل الطالب).

عبد المالك سلاطينة، المستوطنات الفينيقية-البونية في الحوض الغربي للبحر المتوسط، أطروحة دكتوراه العلوم في التاريخ القديم، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، ص 71.

تبلغ مساحة البحر المتوسط حوالي 969100 ميل مربع، وهو يظهر لنا كبركة وسط القارات الثلاثة -السابقة الذكر- أما طوله فهو يقدر من الشرق إلى الغرب بحوالي 334 ميلا بحريا مشكلا خطا مستقيما، أما العرض فيبلغ حوالي 814 ميلا، ويعترف علماء الجغرافيا الطبيعية والبشرية أن حوض البحر يمثل وحدة حقيقة، وأن الساحل الجنوبي يتكامل مع الساحل الشمالي وبحكم هذه الطبيعة الجغرافية فإنه يكاد يكون بحرا مغلقا لولا

(¹) - ويزة أيت أعمارة، المرجع السابق، ص ص 23- 26.

وجود منفذين رئيسيين : قناة السويس شرقا التي تشكل منفذ للبحر الأحمر ، ومضيق جبل طارق غربا¹، الذي يمتد إلى المحيط الأطلسي².

وقد ذكر العديد من الجغرافيين امتداد هذا البحر منهم ابن رسته الذي قال: " بحر الروم وإفريقية ومصر، طوله من عند الخليج الذي يخرج من بحر المغرب إلى ناحية المشرق ينتهي إلى صور وصيدان يكون ذلك مقدار خمسة آلاف ميل، وعرضه في مكان ستمائة ميل وفي مكان ثمان مائة ميل ويخرج منه خليج إلى ناحية الشمال قريب من الرومية يكون طوله خمس مائة ميل يسمى أدريس، ويخرج من خليج إلى نربونة يكون طوله مائتي ميل، وفي البحر مائة واثنان وستون جزيرة عامرة"³.

وأما القلقشندي فقد ذكر: " مخرج بحر الروم من المحيط من بحر اوقيانوس ، ويمتد على سواحل الغرب إلى حدود المصرية فيمر على مدينة طنجة ثم يعطف جنوبا وشرقا إلى مدينة (سلا) ، ثم يمتد شرقا وشمالا إلى مدينة سبتة ويمتد كذلك حتى يسامت مدينة فاس ، ثم إلى حدود تلمسان ، ثم يمتد أن يتجاوز تونس نحو تسعين ميلا شرقا (وحدة قياس رومانية ، يبلغ طوله 1478.50م) ، ثم على سواحل مصر ويمر شرقا وجنوبا إلى مدينة الإسكندرية" ، ويمتد البحر الإسكندرية حتى القيروان التي يفصلها عن مصر مسافة مائة وخمسين فرسخا، ثم يأخذ شرقا إلى عند مصب فرقة النيل الشرقية ويأخذ مشرقا إلى رشيد ثم ينعطف ويأخذ شمالا على سواحل الشام فيمتد إلى بلاد غزة ثم إلى عسقلان ثم إلى يافا ثم إلى عكا إلى صور ، بيروت ، إلى جبيل بعد ذلك إلى طرابلس ، اللاذقية ثم يأخذ إلى البحر غربا إلى أرياس ويمتد بعد ذلك إلى سواحل بلاد الروم"⁴.

ويمكن تحديد البحر المتوسط من مضيق جبل طارق إلى برزخ السويس والساحل السوري، حيث تمتد الجهة الشرقية من البحر الأسود الى برزخ السويس مسافة تقدر بـ 1200 ميل، خلف هذه الجهة توجد عدة عوائق للحركات البشرية من صحاري وجبال التوائية حديثة مثل القوقاز وطوروس وبحر داخلي مثل بحر قزوين وهضاب متقطعة مثل جبال الأنصارية وجبال لبنان بشقيها وهضبة يهوذا بعضها سرير الانحدار مثل الأولى والثانية وبعضها متقطع قليل الارتفاع مثل الأخير⁵، وتحيط به أيضا سلسلة من جبال حديثة التكوين كجبال الألب والأبنين والبلقان والدروز والأطلسي والسلاسل الإسبانية وتتغلغل هذه الجبال في البحر أحيانا لتشكل رؤوس وخلجان متقطعة خاصة عند مضيق جبل طارق ومضيق مسينا وهي المضائق التي تتصل بالمسطحات المائية الأخرى كالبحر

(1) - زكري مريم، المرجع السابق، ص ص12-15.

(2) - محمد إبراهيم حسن، دراسات في جغرافية مصر العربية وحوض البحر الأحمر، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998م، ص5.

(3) - أبي على أحمد عمر ابن رسته ، المرجع السابق، ص ص84-85.

(4) - القلقشندي، المرجع السابق، ص ص242-236.؛ المسعودي، المرجع السابق، ص ص93-94.

(5) - محمد سيد غلاب، الساحل الفينيقي وظهيره، ط1، دار العلم للملايين، بيروت، 1979م، ص28.

الأحمر والبحر الإيجي والبحر الأدرياتيكى والمحيط الأطلسي بواسطة مضيق جبل طارق¹.

ج- طرق البحر الأبيض المتوسط:

يعتبر هذا البحر بفضل الخصائص التي يمتاز بها أول مدرسة للملاحة البحرية في القديم²، ونقطة وصل بين كل الشعوب التي استقرت بالقرب من سواحلها، منهم المصريون الذين أبحروا بمحاذاة سواحلها وشقت سفنهم عبر مياهه طرقا نحو جزر ودول لتقايض وتبيع منتجاتها نحاول رصدها كالاتي:

ج1/ الطريق بين مصر والساحل الفينيقي:

على الرغم من كل الأخطار المعهودة وغير المعهودة في البحر إلا أن كلا من السفر والإنتقال عن طريق البحر كان دائما أسهل وأرخص منه طريق البر، قديما ظهر البحر بإعتباره طريقا سريعا مشتركا وشاسعا تمخر عبابه السفن في كل إتجاه حيث إتجه أغلب المسافرين والتجار الى استخدام هذه المسارات وأصبحت تعرف بالممرات البحرية³، ولعل أهم طريق كان معروف في القديم هو المعروف لدى المصريون و الممتد بينها وبين فينيقيا.

بداية هذا الطريق من الدلتا على طول ساحل البحر المتوسط ويتجه شرقا ثم شمالا بمحاذاة السواحل الفينيقية⁴، وهذا الطريق عند لبنان حاليا ينقسم الى معبران أحدهما يستمر بمحاذاة الشاطئ مارا بصور وصيدا وجبيل والثاني يسير في محاذاة وادي الليطاني والى البقاع فدمشق، ويلتقي الطريقان في سهل البقاع عند قادش ثم الى وادي النهر الكبير شمالا الى مضائق كليكية الى آسيا الصغرى او شرقا الى وادي الفرات ثم الى الخليج العربي⁵، ومن أهم موانئ التي شهدت الإتصال بين مصر وبلاد الشام ميناء "جبله" او "كبنه" (باللغة الهيروغليفية) جبيل وميناء مينة البيضاء في أوغاريت (الساحل السوري) ويعتبر هذان الميناءان من الموانئ التجارية التي كانت ترد إليها السلع الفاخرة من مختلف أنحاء الشرق الأدنى القديم بالإضافة شهرتها في تصدير الأخشاب السورية الفاخرة خاصة الى مصر هذا الى جانب العديد من الموانئ الفينيقية التي لعبت دورا بارزا في الاتصال الحضاري الذي كان قائما آنذاك⁶، وكان البحار المصري عند توجهه الى الساحل الفينيقي الفينيقي أن يختار الوقت المناسب حسب التغيرات المناخية إما في شهري مايو ويونيه كي

(1) - أيت أعمار ويزة، المرجع السابق، ص 21.

(2) - Strabon ,Geographie,ChapIII,5,11.

(3) - دوروثي دينين فولو وجيمس إم.فولو، عصر الملاحة، تر:خلود الخطيب، ط1، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة الإمارات العربية المتحدة، 2012م، ص 65.

(4) - إبتسام ديوب، العلاقات التجارية بين مصر وسورية القديمة منذ عصور ما قبل التاريخ حتى عصر الدولة الوسطى "من خلال اللقى الأثرية"، ع 125-126، مجلة دراسات تاريخية، جامعة دمشق، 2014م، ص 31-32.

(5) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية..، المرجع السابق، ص 199.

(6) - إبتسام ديوب، المرجع السابق، ص 31-32.

تساعده الرياح الجنوبية أو الجنوبية الغربية، فيصل جبيل في مدى أربعة أيام بعد أن يقطع مسافة تقدر بحوالي 550 كلم¹.

لكن رحلة العودة كانت صعبة لأن الرياح كانت معاكسة للبحر ودليل ذلك قصة رحلة ونامون "وحمل لي السفينة وأرسني الى ميناء البحر ودفعتني الرياح نحو بلاد أالاسيا" alusia..ولما دار الحوار بينه وبين ملكة أميرة المدينة عند وصوله قال لها "إذا مايهيج البحر وتدفعني الرياح الى الأرض التي أنت فيها"، ولعل هاته الرياح التي دفعت بالكاهن ونامون كانت معاكسة للمسار نحو مصر وهنا يعتمد البحار على المجاذيف في رحلة العودة². (أنظر خريطة 8).



Kristina Josephson, Hesse Late Bronze Age Maritime Trade In The Eastern, Classical Archeology And Ancient, 2008, P55.

هذا الطريق البحري استعمل خلال مرحلة الدولة الحديثة سواءً في الجانب العسكري أو الاقتصادي وحتى الديني، لأن هيمنة "تحتمس الثالث" على موانئ فينيقيا لم تكتسب بعدا تجاريا فقط بل عسكريا، بالإضافة إلى ذلك الأمر الذي أتاح للملك أن ينقل قواته العسكرية والفرق الإدارية الى المناطق الفينيقية بطريقة أسهل مقارنة بالطريق البري

(¹) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص 199.

(²) - عبد الحميد زايد، المرجع السابق، ص 267.

هكذا نشأ طريق بحري امبراطوري سيعود الرعامسة إلى استخدامه في الفترات اللاحقة¹، ودليل استعمال هذا الطريق البحري الحملة التي قام بها تحتمس الثالث ضد تحالف الملكين ملك ميتاني وأمير قادش تونيب، انطلقت قوات الملك المصري تحتمس الثالث إلى سيميرا عن طريق البحر وسار على الطريق الساحلي واستولى على "ميناء إيرقاتا" المجاور والموالي للمتحالفين ثم زحف صوب تونيب التي استولى عليها وسار مصعدا في نهر العاصي حتى وصل إلى قادش².

وقبل اتجاه الملك تحتمس الثالث إلى أرواد يقول الدكتور سليم حسن: "أنه في حملته الخامسة ذهب الملك ليطفئ نار ثورة محلية .. على ساحل فينيقية .. أقلع بأسطوله وسار شمالا محاذيا للشاطئ حتى وصل إلى مدينة "ارواد" التي تم ذكرها... وضمن الملك لنفسه منفذا بل منافذ على سواحل البحر في الشمال ليربط بينه وبين مصر من جهة وبينه وبين جيوشه الموعلة في الداخل من جهة أخرى ..³، كما سار على هذه الطريق عن طريق المساحلة ملوك الدولة الحديثة في حملاتهم إلى فينيقية⁴.

ج2/: الطريق بين مصر وجنوب أوروبا:

تشير العديد من الوثائق والكتابات سواء التي وجدت في مصر أو في كريت على قدم العلاقات التي قامت بين الطرفين، والتي تعود إلى العصور الحجرية القديمة، ففي كتابة مصرية ذكر لشعوب "هانيبو" أي الشعوب المحاطة بالمياه، كما أشارت العديد من المصنوعات المصرية وجدت في "طيبة"-تعود إلى عهد الأسرة الثانية عشر- إلى شعوب البحر التي ذكرت كشعوب حليفة لمصر، كما كان لذكر اسم مصر في الأساطير اليونانية القديمة دليل على وجود علاقة مبكرة بين المصريين وسكان شبه الجزيرة المورة Morea (هو اسم شبه جزيرة البيلوبونيز في جنوب اليونان) وجزر البحر الإيجي، منها أسطورة اختطاف باريس للأميرة الإسبرطية "هيليني"، حيث ذكرت أن السفينة التي أفلعت بالعاشقين من إسبرطة إلى طروادة على ساحل آسيا الصغرى عرجت على بعض الموانئ الشرقية في قبرص وفينيقية ومصر⁵.

إذ شكلت كريت معبرا ومحطة تجارية مهمة في شرق البحر المتوسط، فكانت حلقة اتصال بين بلاد الإغريق وسواحل بلاد الشام وإفريقيا ومنها مصر⁶، واحتمال وجود طريق بحري يربط مصر بكريت وهو طريق مباشر، وذلك لأن المصريين لهم القدرة في

(1) -كلير لالويت، طيبة...، المرجع السابق، ص337.

(2) - نفسه، ص344.

(3) -سليم حسن، مصر القديمة"عهد الهكسوس وتأسيس الإمبراطورية"، ج4، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2000م، ص427.

(4) -كلير لالويت، الفراغة امبراطورية الرعامسة، تر: ماهر جويجاتي، مطبعة الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، ط1، القاهرة، 2010م، ص120.

(5) -علي عكاشة و آخرون، اليونان والرومان، ط1، دار الأمل للنشر والتوزيع، (د.س)، 1991م، ص20- 21.

(6) -محمد كامل عياد، تاريخ اليونان، ج1، ط3، دار الفكر، (د.ب)، 1980م، ص24.

الإبحار في عرض البحر الى كريت إذ ذكر في ورقة بردي محفوظة الآن في برلين ويرجع تاريخها إلى الأسرة الثانية عشر أن هذه الجزر (أي كريت وغيرها) كانت معروفة لدى المصريين منذ الدولة القديمة وقد جاء ذكر سكان هذه الجزر "الحوانبو" في متون الأهرام حتى، كم خاطر المصريون بالإبحار إلى جزيرة قبرص التي كانت تصدر معدن النحاس¹. (أنظر الخريطة رقم 9).



← الطريق البحري

الخريطة 9: طرق التجارة البحرية المتوسطية خلال فترة المملكة الحديثة.

Gregory P. Gilbert, op-cit, p95.

وأن الأسباب التي أدت بالمصريين إلى التوغل في البحر حتى جزيرة قبرص هي نفسها التي جعلتهم يشقون البحر حتى سواحل سوريا، حيث أن السياحة إلى قبرص كانت أكثر خطراً ولذلك كانت قليلة ولكن وجود معدن النحاس في هذه الجزيرة كان من الأشياء التي تستحق المجازفة بمثل هذه الرحلة والواقع أن قبرص كانت تورد معدن النحاس لفراعنة مصر².

ويقول سليم حسن في ذلك نقلاً عن بريستد: "أن الثلاثمئة والأربعين ميلاً البحرية التي تفصل مصبات النيل عن سهل (مسارا) يمكن قطعها في مدة ثلاثة أيام أو أربعة وفي هذه الأحوال لا نظن ان البحارة المصريين كانوا يحجمون عن القيام بمثل هذه الرحلات

(¹) - سليم حسن، مصر القديمة، ج2، المرجع السابق، ص257-258.

(²) - سليم حسن، مصر القديمة، ج2، المرجع السابق، ص254.

وبخاصة إذا كانت تعود عليهم بالفائدة ولا سيما أنهم شقوا غمار البحار من قبل الى جبيل وسواحل فينيقية عامة¹.

وهناك من يرى أن الاتصال لم يكن مباشرا ودليل ذلك ظروف الملاحة التي لم تكن تسهل أبدا العلاقات المباشرة بين كريت ومصر، ثانيا عدم انتظام الرياح الجنوبية الشمالية، ثالثا عدم تحمل المراكب لضغط الرياح²، حيث يبدأ هذا الطريق من مصر ثم صور ثم الى شمال قبرص وبعدها الى ساحل الجنوبي لجزيرة رودوس ثم الى جزيرة كارباتوس karpathos وكريت، لينتجه شمالا الى جزيرة بحر ايجيه الجنوبية، واستمر هذا الطريق تسلكه السفن الشراعية ولا تبعد كثيرا عن سواحل البحر حتى عصر قريب اما العودة فكانت تستفيد من الرياح جنوبا³.

وفي هذا يقول السيد محمد غلاب: " .. هذا الإقليم تهب عليه رياح شمالية دائمة تهب من الظهيرة حتى غروب الشمس من الشمال الى الجنوب دائما، هذا عدا التيارات بحرية سطحية تجري في اتجاه مضاد لحركة عقربي الساعة وتساعد على دفع السفن القادمة من الدلتا (مصر) ، نحو الساحل الفينيقي ومن هذا الأخير نحو كريت"⁴.

وهناك إمكانية وجود طرف ثالث يتمتع بموقع جغرافي مهم في حوض البحر المتوسط وكانت مرفأ تجاريا للبضائع المصرية ألا وهي سواحل بلاد فينيقيا بالإضافة الى كونها مرفأ للبضائع الكريتية أيضا والجدير بالذكر أن السفن القديمة لا تستطيع قطع مسافة مباشرة بين كريت ومصر نظرا لقوة الأمواج فبالتالي لجأ البحارة إلى الموانئ الفينيقية لاتخاذها مراكز للتبادل بين كريت ومصر، ومن المناطق التي تم الالتقاء فيها لتبادل البضائع ميناء مدينة جبيل⁵، كما يلاحظ أن المصريين القدماء اهتموا بالرحلات التجارية إلى بلاد الشام باستخدام الطرق البحرية⁶، كما أن الموانئ الفينيقية كانت من مراكز انطلاق البضائع المصرية الى جزر بحر ايجيه وغيرها من جزر البحر المتوسط⁷.

2- البحر الأحمر جسر الملاحة المصرية:

احتل هذا البحر مكانة هامة لدى الحضارات القديمة والأمم المجاورة له⁸، حيث كان كان جسرا حقيقيا بين الشرق والغرب وعبره كانت تمر بضائع الشرق نحو الغرب وكذا الأشخاص والأفكار ولذلك كان محل اهتمام الدول الكبرى عبر التاريخ، وكانت الدولة

(1) - نفسه، ص 258.

(2) - الزهرة الزعبي، الطرق التجارية...، المرجع السابق، ص 18.

(3) - محمد سيد غلاب، المرجع السابق، ص 450-451.

(4) - نفسه، ص 39.

(5) - عطية إبريك مؤمن الحاسي، كريت ودورها في تاريخ البحر المتوسط القدي "من بداية الألف الثالثة إلى نهاية القرن الثاني عشر قبل الميلاد"، مذكرة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بنغازي، 2011/2012، ص 117 - 118.

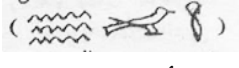
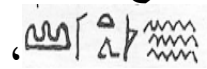
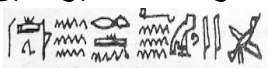
(6) - نيقولا جريمال، المرجع السابق، ص 85.

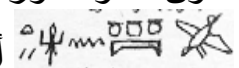
(7) - عطية إبريك مؤمن الحاسي، المرجع السابق، ص 118.

(8) - حاتم الطحاوي، البحر الأحمر في المصادر البيزنطية" القرن السادس ميلادي"، ع 55، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، 2010، ص 74.

التي تسيطر على مصر هي التي تسيطر على البحر الأحمر، ولذلك انتقلت السيطرة عليه تباعا من الفراعنة إلى البطالمة فالرومان ثم البيزنطيين، إلى ظهور الإسلام وقيام الدولة الإسلامية في القرن السابع الميلادي¹.

أ- تسميته:

عرف البحر في نصوص اللغة المصرية بأسماء عديدة منها الاسم الأشهر "و.ا.ج.و.ر" أي الأخضر العظيم ()، والذي نعت به البحر الأحمر والمتوسط والبحر عامة، ومن الأسماء الأخرى للبحار في اللغة المصرية: snwr.snaA ، وقد ورد هذا الاسم " و ا ج و ر " في نقوش رحلة الملكة حتشبسوت بالدير البحري حول رحلة البونت، وفي هذه الحالة يأتي هذا الاسم مرتبطا ارتباطا واضحا بالبحر الأحمر²، ومع ذلك نجد أن البحر الأحمر قد أشير إليه أيضا بصفة: اسم "موقدت" أو "موقدى" ، ومعناه المياه المعكوسة فقد أثار جدلا كبيرا بين الباحثين وقد ورد في بردية هاريس كما يلي "بايم-عا-ان-موقدى"  أي بحر المياه المعكوسة العظيم، أما "كتشن" ketchen فيقول أن البحر الأحمر هو المقصود بعبارة بحر المياه المعكوسة العظيم الواردة في بردية هاريس، لأن تياراته البحرية في الصيف تتجه من الشمال إلى الجنوب أي ضد اتجاه تيار النيل وكانت هذه التيارات تساعد المصريين على الإبحار إلى بونت³.

ومما أطلق عليه أيضا: "شن ور" أي الدائرة المائية العظمى أو "المحيط العظيم" على مسطح مائي كبير يتضمن فيما يبدو البحر الأحمر حيث أن هذا الاسم كان يطلق على المناطق المائية الواقعة شرق وجنوب شرق مصر، أي على الفروع الشرقية للنيل وعلى البحر الأحمر، وكان المصريون يعتقدون أن مياه هذه المناطق تتصل بمياه منبع النيل في الجنوب، وبذلك كانت تكتمل الدائرة العظمى أو المحيط العظيم، ويرى "إدوارد ماير Mayer Edward أن مدلول هذا الاسم يقتصر على المحيط الهندي فقط، وعلى أية حال فإن كلمة " sen wer " كانت تطلق على مناطق مائية تحتوي في مدلولها على البحر الأحمر، ويرى "جوتيه" أنه من المحتمل أن كلمة snwy wrwy التي وردت في مقابر "المدامود" (موجودة في الأقصر) تعني البحر الأحمر، وشبيهه بالاسم السابق الاسم "نون"، وقد ورد منذ عصر الأسرة الثانية عشرة، وكذلك الاسم "بانون-ن-ايابتي"  أي المحيط الشرقي وقد ورد هذا الاسم في نص متأخر من أدفو⁴.

(¹) - محمد العربي العقون، الملاحة التجارية بين الشرق والغرب في القديم (أهمية البحر الأحمر)، الحوار المتمدن،

<http://www.ahewa.org/debat/print.art.asp//.2009/5/6>.

(²) - عبد الحليم نور الدين، البحران الأبيض والأحمر في التاريخ المصر القديم...، المرجع السابق، ص4.

(³) - عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر وظهيره...، المرجع السابق، ص11.

(⁴) - نفسه، ص10-11.

بينما أسماه اليونانيون والرومان: "البحر الأريتيري" Erytraean بفضل لونه مياهه الحمراء بعد انعكاس أشعة الشمس عليها، أو بسبب جباله التي أصبحت حمراء بفضل الشمس الحارقة ، و تسمية البحر الأريتيري لم يكن يقصد بها البحر الأحمر الحالي فقط، بل أيضا المنطقة البحرية شمالي المحيط الهندي وجنوبي شبه الجزيرة العربية بالإضافة الى الخليج الفارسي ولهذا بليني يشير الى انقسام البحر الأريتيري الى خليجين الأول في الشرق وهو الخليج الفارسي والآخر في الغرب ويسميه الخليج العربي بينما يسمى المحيط الهندي للذان يتدفق الخليجان منح بحر عزانياzanian sea كما تراوحت المصادر التاريخية البيزنطية في تسمية البحر الأحمر بالخليج العربي sinus arabicus أو بالبحر الهندي أيضا، على حين ورد في كتاب العهد القديم تحت اسم "يم سوف"¹ yam sof كما عنت كلمة "سوف" بالعبرية أيضا "نبات البردي" وهو ما جعل البعض يرى أن البحر الأحمر انما هو تحريف لكلمة reed sea "بحيرة البردي" التي ورد ذكرها في الوثائق المصرية القديمة التي ترجع الى القرن الثالث قبل الميلاد².

أما المؤرخون والجغرافيون المسلمون القدامى فقد أشاروا إليه بعدة أسماء مثل: البحر الحبشي، البحر الأحمر الكبير، بحر الفرما³، بحر القلزم نسبة إلى مدينة القلزم الواقعة عند نهاية خليجه العربي⁴، وسمي أيضا ساحل بحر الحجاز⁵، وبحر النعام وبحر العيذاب⁶، وبحر اليمن⁷.

ب-جغرافية البحر الأحمر:

يشغل البحر الأحمر أخدودا يفصل بين قارتي آسيا وإفريقيا⁸، فهو عبارة عن مضيق طويل وضيق⁹، يغطي مساحة تبلغ 178 ألف ميل مربع، ويمتد بين خطي

(1) - يقول سليم حسن في هذا الشأن: أن ترجمة العبرانيين لكلمة بحر سوف أو "يم سوف" ببحر القلزم أو البحر الأحمر ترجمة خاطئة نتجت عن تصرف مترجمي التوراة ذلك أن كلمة "سوف" تعني في العبرية "البوص" وهو نبات يكثر في المياه الضحلة في بحيرة المنزلة وعند مصبات الترع والمصارف وكان المصريون يطلقون على هذا النبات "ثوف"، وقد وردت هذه الكلمة على الآثار المصرية منذ بداية عصر الدولة الحديثة. للمزيد انظر: سليم حسن، مصر القديمة..، ج7، المرجع السابق، ص ص127-129).

(2) - حاتم الطحاوي، المرجع السابق، ص74.

(3) - السلطان عبد الله عبد المحسن، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي "التنافس بين استراتيجيين"، مركز الدراسات الوحدة العربية، ط3، لبنان، 1988م، صص25-26.

(4) - الشيخ أبي العباس أحمد القلقشندي، صبح الأعشى، ج3، المطبعة الأميرية، القاهرة، 1914م، ص243.

(5) - ابن ظهيرة، المرجع السابق، ص9؛ جمال الدين محمد بن سالم بن واصل، مفرج الكرب في أخبار بني أيوب، ج2، مطبعة الأميرية، القاهرة، 1957م، صص129-130.

(6) - ناصر خسرو علوي، سفر نامه، تر: يحيى الخشاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1993م، ص134.

(7) - أبو عبد الله محمد عبد الله اللواتي الطنجي، المرجع السابق، ص286.

(8) - السيد عبد العزيز سالم، المرجع السابق، ص4.

(9) - عبد الله عبد المحسن السلطان، المرجع السابق، ص26.

عرض 12° و 36°، ويقع باب المنذب جنوبا وخليج السويس والشمال الغربي ويبلغ طوله من باب المنذب إلى مدخل الخليج السويس 1380 ميلا، وأقصى عمق للبحر في وسطه، وهو أشد ضحالة عند طرفيه حيث تقع أعماقه بين خطي 17° و 25° وتمتد مسافة 1180 ميلا، ومن ناحية أخرى يختلف عرض البحر الأحمر، لكن متوسطه يبلغ 170 ميلا، وهو يضيق في اتجاه الشمال والجنوب إلى أن يكاد يختنق عند مضيق باب المنذب¹.

يبلغ طول البحر الأحمر حوالي 2000 كيلو متر، ويتراوح عرضه بين 400 كيلو متر (في النصف الجنوبي) وبين 200 كيلو متر (في النصف الشمالي) عند خط عرض 45°، 27° شمالا، وعند الشمال يفتح على ممرين ممر شرقي نحو خليج العقبة والغربي إلى خليج السويس ويتوسط الفرعين شبه جزيرة سيناء، وما يميز هذا البحر عدم اتصاله بالأنهار وندرة تساقط الأمطار به في الجهة الشمالية منه، والمناطق المتاخمة للبحر الأحمر جبلية بوجه عام ولكن سواحله رملية منخفضة، وفي الجانب الشرقي من البحر ترتفع هضبة بلاد العرب وفي جانبه الغربي تمتد سلسلة من الجبال يتراوح ارتفاعها بين 1200-1800 متر².

يقول هيروودوت في جغرافية البحر الأحمر: "وفي بلاد العرب غير بعيد عن مصر خليج ضيق طويل هو (البحر الأحمر) يمتد في البر من البحر المعروف باسم الأرتيري (بحر العرب) ، وإن المرء ليستطيع عبور القسم الأضيق منه في نصف يوم، ويستغرق أربعين يوما إذا ركب السفينة من أقصاه ليلبغ نهايته ، ويتأوب هذا البحر المد والجزر، كل يوم، واحسب أن مصر كانت في قديم العهد خليجا، على هذا الشكل ، خليجا يمتد من البحر من شمال مصر إلى إثيوبيا ، وآخر يدخلها من بحر الجنوب (المحيط الهندي) ويمتد نحو سورية ، ويمضي هذا الخليجان جنبا إلى جنب حيث يكاد أن يلتقيا ولا يفصل بينهما إلا قطعة ضيقة من اليابسة"³.

وتذكر المصادر الرومانية انقسام البحر الأحمر شمالا إلى خليجين هما خليج هيرووبويس "السويس" وخليج إيلا "العقبة"، وإذا كان البحر الأحمر يكاد يخلو شمالا من الجزر الاعتراضية باستثناء خليجي العقبة والسويس، فإن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر يحتوي على بعض الجزر مثل "ديودوروس" (بريم)، خراسان ، دهلك، الطير، قمران، الزبير، هكذا لم يلتفت الجغرافيون والمؤرخين البيزنطيون إلى ماورد في جغرافية بطليموس عن جزر البحر الأحمر كجزيرة "الطير" والجزيرة "المحروقة" وغيرهما، كما لم تشر الكتابات البيزنطية أيضا إلى الجزر التي ورد ذكها عند أجاتارخيدس وهي

(¹) - نفسه، ص 27 .

(²) - British Admiralty, Red Sea And Gulf Of Aden Pilot, fifth Edition , Published By Order Of The lords Commissioneds Of The Admiralty, 1900, p10.

(³) - هيروودوت، تاريخ هيروودوت، تر: عبد الإله الملاح، المجمع الثقافي، الإمارات العربية المتحدة، (دس)، ص 137.

على الاغلب ثلاث جزر تقع جنوبي تيران :صنافير، شوشه، وبرقان، فضلا عن جزيرة الزبر جنوبي رأس بناس¹.

أما جغرافية البحر الأحمر لدى العلماء المسلمين نذكر منهم ياقوت الحموي والمسعودي واليعقوبي ورسته وابن خرداذبة فيقولون عنه: أنه يتفرع (البحر الأحمر) من المحيط الهندي الذي كان يعرف عند العرب ببحر الهند الأعظم²، والبحر الحبشي³، ذراعان أو شعبتان أو خليجان في مصطلح الجغرافيين العرب، الشرقي منهما هو بحر فارس⁴، عند رأسه بلاد الرافدين، وينتهي هذا الخليج إلى الأبله والعبادان وهو بوجه عام على شكل مثلث تنتهي إحدى زواياه إلى بلاد الأبله وكانت تطل على ساحله الشرقي من المدن البحرية سيراف وهرمز و على ساحله الغربي جرهة بالأحساء وصحار ومسقط ودبا وجلفار وتوأم من بلاد عمان ودوحة قطر، ومن جزره خارك وأورال وقيس والبحرين وكاوان، ويتصل هذا الخليج عند مخرجه غربا بالخليج البربري وبحر الزنج الذي ينتهي بجزيرة قنبلو، وشرقا ببحر لا روى اكبر بحار بحر الهند الأعظم وبحر هر كند، ثم بحر، كلاهبار، وبحر سلاهط الواقع بين الهند وسومطرة وهو خليج بنغال الشرقي، فبحر كردنج، وأخيرا بحر الصنف الذي ينتهي ببحر الصين أو بحر صنجي⁵. أما الخليج الغربي ويعرف باسم خليج أيلة⁶، والبحر الشرقي⁷ (أي الواقع شرق مصر)، فيتجه شمالا في موزاة خليج فارس وينتهي في ارض مصر بمدينة القلزم غربا، وتقع على ساحله الشرقي بلاد اليمن والحجاز وأيلة وعلى سيفه الغربي بلاد الحبشة والسودان والعلاقي من أراضي البجه وبلاد العيذاب والقصير من أرض مصر في حين يتصل من جهة الجنوب ببلاد سفالة من ارض الزنج⁸، وقيل إن بهذا البحر أكثر من ثلاثمائة جزيرة⁹، أكبرها جزيرة شدوان ومن أهمها الأشرفى وزنيمه، وجيفاتين ووادي جمال، وجزر قولان، مجموعة الحلايب والزبرجد وهذه الجزر تحمي الموانئ المقابلة لها من غائلة البحر وأمواجه، ويفسر ذلك السبب في صلاحية موانئ سفاجة والغردقة وحلايب كموانئ بحرية¹⁰.

(1) -حاتم الطحاوي، المرجع السابق، ص ص74- 83.

(2) - ياقوت الحموي، المرجع السابق، ص344.

(3) - أبي الحسن بن علي المسعودي، مروج الذهب والمعادن الجواهر، ج1، المكتبة العصرية، ط1، بيروت، 2005م، ص84.

(4) - أبي علي أحمد بن عمر رسته، كتابة الأعلاق النفيسة، مج:7، مطبعة بريل، ليدن، 1981م، ص84.

(4) - أحمد بن أبي يعقوب بن جعفر بن وهب المعروف باليعقوبي، تاريخ اليعقوبي، مج1، شركة الأعلمي للطبوعات، ط1، بيروت، 2010م، ص ص 115- 117.

(6) - أبي علي احمد بن عمر ابن رسته، المرجع السابق، ص84.

(7) - أبي قاسم عبيد الله بن عبد الله ابن خرداذبه، المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 1889م، ص153.

(8) - أبي الحسن بن علي المسعودي، المرجع السابق، ص84- 85.

(9) -ناصر خسرو علوى، المرجع السابق، ص134.

(10) - السيد عبد العزيز سالم، المرجع السابق، ص3.

وتتسم سواحل البحر الأحمر وخليج الشمالين بكثرة الشعاب والشطوط المرجانية التي تحفها ، وكذلك الصخور التي تعترض مسيرة السفن وتتسبب في غرقها، بالإضافة إلى الأخطار المترتبة على إلتقاء الرياح ولاسيما في منطقة تاران الواقعة ما بين القلزم وأيلة وهي أخطر ما في البحر من الأماكن، حيث الدوامات العنيفة والعواصف العاتية التي كثيرا ما تحطم الدسر وتتسبب في غرق السفن، وتمتاز سواحل البحر الأحمر أيضا بشدة التجربة البحرية لتعرضها للرياح التجارية الشمالية الشرقية التي تهب عمودية الى الساحل في فصل الصيف لاسيما والقطاع الجنوبي ، وتساعد على دفع السفن الى باب المنذب، كما تمتاز بخلوها من البحيرات او المستنقعات التي تتكون عادة بجوار السواحل¹.

وعلى طول الساحل وخاصة الساحل الإفريقي تنتشر الشروم والخلجان التي أسهمت في خدمة النشاط الذي مارسه الانسان في ركوب هذا البحر وفي التجارة مثل المصريين القدماء والساميين وغيرهم ، أما الأحوال المناخية للبحر شديدة الصعوبة وتعتبر من العوائق امام النشاط البشري ، إذ تقترن شدة الحرارة بارتفاع نسبة الرطوبة وخاصة في فصل الصيف أما المطر فهو قليل في منطقة البحر عامة².

ج- طرق البحر الأحمر:

بدأت أهمية البحر الأحمر عند قدماء المصريين حين استغلوه لبلوغ بلاد بونت لجلب العطور والبخور والأخشاب منذ الدولة القديمة، إذ اخترقه الفراعنة جنوبا حتى بلغوا بلاد الهند بقصد التجارة في العطور والتوابل وغيرها من منتوجات الشرق في الألف سنة الأولى قبل الميلاد، وأصبحت الاستفادة من البحر الأحمر في نقل شتى أنواع التجارة من اليمن والهند وشرق إفريقيا والتي تشق طريقها حتى حوض البحر الأبيض المتوسط، وكان موقع مصر الجغرافي الممتاز على سواحل البحرين الأحمر والأبيض المتوسط وما نشأ على أرضها من حكومات قوية سببا في اهتمامها بالبحر الأحمر وارتباط تاريخها التجاري والحربي بتاريخه وطرقته لفترات طويلة³.

ج1/: الطريق بين مصر وبلاد البونت:

خلال الدولة القديمة أوجد المصريون خطا ملاحيا حيث تبحر المراكب نحو بلاد الجنوب أي بلاد البونت تسير في الفرع التنيسي لنهر النيل وتصل بواسطة قناة إلى وادي الطميلات الذي يمكن أن يعتبر أقصى الفروع الشرقية لنهر النيل، ولم يكن وادي صالحا للملاحة طول العام ولكن في زمن الفيضان عندما ترتفع فيه المياه يمكن أن تسير فيه المراكب المصرية ذات الغاطس ، وتصل هذه المراكب إلى خليج السويس بعد أن تعبر البحيرات المرة، وتستمر في رحلتها البطيئة حتى بلاد بونت⁴، والطريق خلال الدولة القديمة هو طريق بحري ينطلق منها متجها الى السويس الحالية دون المرور بأية مدينة

(1) - السيد عبد العزيز سالم، المرجع السابق، ص4-5.

(2) - عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر..، المرجع السابق، ص5.

(3) - يوسف فضل حسن، الصراع حول البحر الأحمر" منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر"، (د.د.ن)، (د.ب.)،

(د.ب.)، (د.س.)، صص104-106.

(4) - بيبير مونتيه، المرجع السابق، ص249-250.

أخرى و هناك ساحل البحر الأحمر تصنع السفن وتركب وتواصل سيرها رأسا الى الجنوب وكان الطريق العودة يتخذ نفس طريق الذهاب¹.

وهناك يوجد دليل مادي على وجود هذا الطريق الممتد من خليج السويس إلى جنوب البحر الأحمر والمتمثل في سيرة الذاتية "بيبي نخت"² التي يروي لنا فيها أن الملك "بيبي الثاني" كان قد أرسله إلى بلاد "عامو" لأخذ جثة "عنخت نيني" من هناك، وقد كان هذا الأخير ضابطا بحريا لسفينة ومعه جنود بحارة وكلف ببناء سفينة للإبحار بها إلى بلاد بونت، لكن الحملة داهمها سكان الرمال "حر يوشع" وقتلوا رجالها³، ومن ذلك يتضح أن الطريق البحري إلى مناطق جنوب البحر الأحمر خلال الدولة القديمة يبدأ من رأس خليج السويس حيث كانت تصنع السفن هناك ثم تجوب البحر كله من الشمال إلى الجنوب وعند العودة تسلك نفس الطريق، وكان الأمر يبدو صعبا أكثر من الذهاب لأن السفن كانت تسير في وجه الريح⁴.

وكان السفر من المقاطعات الجنوبية في الوجه القبلي حتى خليج السويس يضيع على البعثة وقتا طويلا في النيل حتى منف ومن أجل ذلك كانوا يتخيرون طريق وادي الحمامات الذي يؤدي من قفط على النيل إلى إقليم "ساو" القصير على البحر الأحمر وهذه كانت الطريق التي سلكها ملوك الأسرة الحادية عشر ومن جاء من بعدهم وقد ترك رجال البعثات في مراحلها المختلفة تفاصيل عن هذا الطريق، ولا نزاع في ان هناك طرقا أخرى جنوبي قفط تصل بين النيل وشاطئ البحر الأحمر ولكن يجهل ما إذا كان المصري قد استعملها ولكن المؤكد هو طريق الصحراء الذي يمر بوادي الحمامات كان مستعملا منذ عهد الفراعنة حتى يومنا هذا⁵. (انظر الخريطة10).

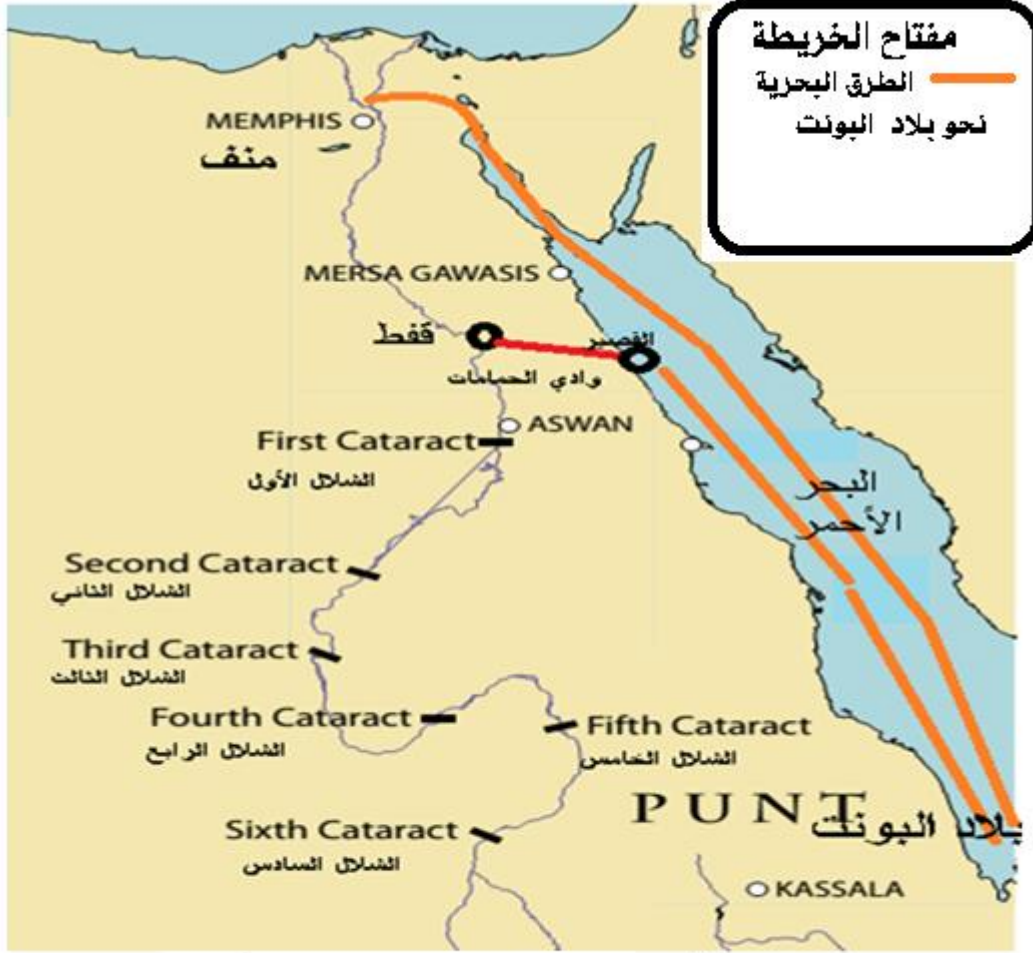
(1) - محمد عبد الفتاح وهيب، عبد الفتاح محمد وهيب، مصر والعالم القديم، جغرافية تاريخية، مشاة المعارف، الإسكندرية، (د.س)، ص311.

(2) - بيبي نخت: عاصر الملك بيبي الثاني وأصبح حاكما لأسوان بعد حرخوف ولقد كان شديد البأس يستعين في تنفيذ أغراضه باللين مرة وبالقوة مرة أخرى ولقد قا لسبب من الأسباب بأمر الملك بحملة تأديبية لسكان شمال النوبة كما اظطر للقيام بحملة تأديبية ، لبدو الصحراء الشرقية الذين قاموا بقتل أحد ضباط الملك الذي كان مكلفا ببناء سفينة على ساحل البحر الأحمر، فقام بيبي نخت بهذه الحملة لإحضار جثمانه وللتأثر منهم . للمزيد انظر: سمير أديب ، تاريخ وحضارة... المرجع السابق، ص100.

(3) -سليم حسن، مصر القديمة...، ج2، المرجع السابق، ص262.

(4) -جورج فضلو جوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، تر:يعقوب بكر ومراجعة وتقديم يحيى الخشاب، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ، 1958م ، ص30.

(5) -سليم حسن، مصر القديمة، ج2، المرجع السابق، ص262-263.



الخريطة 10: الطرق التجارية في البحر الأحمر.
Gregory P. Gilbert, op-cit, p78.

أما عن المسلك البحري خلال الدولة الحديثة فقد دار نقاش بين المتخصصين حول الطريق التي اتخذته البعثات المصرية وخاصة أن المشاهد الموجودة في المعبد لا تعكس أي مسار عبر الطريق البري حيث يقال عن الرحلة العائدة من بونت "عائدين بسلام" ، لهذا السبب جرى التفكير دوماً أن السفن كانت قد أبحرت بشكل مباشر من مواني طيبة ، أو الطريق الذي تسلكه القوافل عبر الوديان والمجريات الجافة التي تبدأ من النيل وحتى البحر الأحمر يبدأ من قفط إلى النيل، ورغم أن هذا الطريق الذي ورد ذكره على زمن الدولة الوسطى لا يتوافق مع مشاهد الرحلة التي على جدران معبد الدير البحري فإنه يعرف أنه كان المعتاد في الرحلات السابقة على أيام حتشبسوت أثناء الدولة الحديثة¹، ليسلك هذا الطريق من جاء بعدها من الملوك خاصة منهم رمسيس الثالث الذي أرسل أسطولاً من سفن كبيرة من ميناء قفط إلى بونت².

(1) -تيريسا بيدمان، فرانثيسكوخ مارتين فالنتين، حتشبسوت من ملكة إلى فرعون مصر، تر:علي إبراهيم منوفي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط1، القاهرة، 2015م، ص 272-273.

(2) -جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة...، المرجع السابق، ص31.

III- معيقات الملاحة:

بعد أن أصبح المصريون متمرسين في صناعة السفن بأنواعها صار بمقدورهم قطع مسافات طويلة عن طريق البحر وتحقيق أهدافهم المطلوبة من هذا الإبحار بطرق سليمة ومضمونة، حيث أنهم سعو إلى حماية هذه البعثات البحرية بشتى الوسائل وهنا نطرح التساؤل التالي ماهي العواقب والأخطار التي واجهها المصريون خلال هذه الرحلات؟ وماهي التدابير التي اتخذوها لحماية بعثاتهم خلال الدولة الحديثة؟.

لقد واجه المصريون الكثير من المخاطر أثناء إبحارهم عبر نهر النيل أو البحران : (البحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر)، هذا الأخير الذي شكل عدة صعوبات على المراكب عند اجتيازه، حيث يذكر فيه جورج فضلو حوراني حول صعوبة الملاحة فيه: "وكان البحر الأحمر الذي يمتد 1.200 ميل يفصل في العصور القديمة بين مصر والجنوب الغربي من الجزيرة العربية أكثر مما يقرب بينهما و، كان النصف الشمالي من هذا البحر خاصة ينطوي على عقبات كأداء، فعلى جانبيه صحراء لا ماء فيها تمتد في بعض المواضع بعيدا في البحر فكان تلافي الاصطدام بها يتطلب معرفة وحكمة عظيمنتين وكانت الجزر المرجانية تعين على القرصنة... وكان البحر خاليا من الموانئ الصالحة أو يكاد فلم يتوافر الملجأ الأمين من أخطار العواصف أو القرصنة وكانت الملاحة شمالا صعبة بوجه خاص على الملاحين الأوائل لأن الرياح الشمالية كانت تهب جنوبا على هذا الجانب من البحر طوال العام"¹.

إن الملاحة في البحر الأحمر هي صعبة وشاقة نظرا لكثرة الشعاب المرجانية وتقلب رياحه وتياراته وتباين أعماقه بين الضحالة وشدة العمق كل هذه العوامل جعلت الملاحة فيه مغامرة خطيرة يخاف من الركوب فيه لذلك كان الإبحار فيه نهارا فقط ولا يبحر فيه ليلا، كذلك يمتاز بكثرة الجزر الواقعة فيه والتي يقع معظمها بالقرب من ساحليه الشرقي والغربي وأغلب هذه الجزر تفتقد الى وجود موانئ طبيعية لها مما كان له أثر كبير على الملاحة بهذا البحر منذ القدم².

ولعل ماثبت ذلك أي مخاطر الملاحة في البحر الأحمر في القدم قصة الملاح الغريق³، التي تبين أهواله مما أدى الى تحطم المركب الذي ينقل

(1)- نفسه، ص25.

(2) - محمد حسين الصافي، العلاقات التجارية بين الشرق والغرب عبر البحر الأحمر، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة صنعاء، اليمن، 2008م، ص22.

(3) - الملاح الغريق: تحكي لنا القصة حكاية سفينة مصرية يبلغ طولها مائة وخمسين ذراعا ولها مائة وخمسون مجدافا ويعمل عليها رجال ذو خبرة، كانت هذه السفينة مبحرة في المحيط بعد أن خرجت من جنوب البحر الأحمر، وهناك في إحدى الليالي المظلمة هبت عليها رياح عاصفة أخذت تدفع السفينة بقوة نحو أرض مجهولة وارتطمت السفينة بصخور الشاطئ ذات الحواف المدببة فتحطمت وتناثرت أجزاؤها واختفى كل الرجال، لكن ملحا واحدا استطاع ان

الملاحين المصريين الذين غرقوا فيه وبسبب هول العاصفة دون المنقذ حيث جاء في البردية "بقيت لمدة ثلاثة أيام وحيدا ولم يكن لي رفيق غير قلبي وأنا متعلق بلوح خشبي مما بقي سليما من بقايا السفينة " وتبين القصة المخاطر الطبيعية سواء قسوة الطبيعة فيه أو شراسة بعض الحيوانات المتوحشة ،وتبين أيضا القصة أن الجزر الواقعة على سواحله تفتقد الى موانئ مما جعلها ذو أثر على الملاح حيث جاء في البردية : "أخذت الأمواج تتقاذفني الى ان ألقيت بي الى شاطئ مهجور لم يكن إلا أن أنام في ظلمات الوحشة فوق الرمال الشاطئ"¹. وراجت بعض الأساطير عن وجود صخور من المغناطيس تتسبب في تحطيم السفن المثبتة بمسامير من الحديد وقد عرفت هذه الأسطورة في العالم القديم، ولعل أول من أشار إليها هو الكاتب الهندي "مهوجا"mahoga².

كما تتعرض مسيرة السفن المبحرة فيه إلى الصخور النائثة وتتسبب في غرقها، بالإضافة إلى الأخطار المترتبة عن التقاء الرياح ولاسيما في منطقة تاران الواقعة ما بين القلزم وآيلة وهي "أخبث ما في البحر من الأماكن"³، حيث الدوامات العنيفة والعواصف العاتية التي كثيرا ما تحطم الدسر وتتسبب في غرق السفن، أما سواحل هذا البحر وخليج الشمالين فتتسم بكثرة الشعاب الشطوط المرجانية⁴ التي تحفها، وكذلك الصخور النائثة التي تعترض مسيرة السفن

ينجو من الغرق وسبح فوق الأمواج حتى وصل الى رمال الشاطئ فارتمى عليها حتى الصباح فوجد نفسه وحيدا على أرض جزيرة صغيرة وفجأة سمع صوتا هادرا وامتلأ قلبه بالرعب حين وجدا ثعبانا ضخما حمله بين فكليه الى ان وصل الكهف الذي يعيش فيه، واندش الملاح حين قال له الثعبان " لاتخف أيها المخلوق الصغير...ستظل هانئا بخيرات هذه الجزيرة ..وستصل إلى هنا سفينة مصرية ستعود بك سالما ... وسوف أمنحك هدايا كثيرة" ، وبعد أن انقظت الشهور الأربعة وصلت سفينة مصرية الى شاطئ الجزيرة فنقل إليها الملاح كل الهدايا ووصلت السفينة بسلام إلى أرض مصر . للمزيد أنظر : مختار السويقي، أم الحضارت...، ج1، المرجع السابق، ص272-273.

(1) -طلع ب رضوان، الملاح والثعبان رئيس الجزيرة، الحوار المتمدن، ع13، 2014. <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=397695&r=0>

(2) -يوسف فضل حسن، المرجع السابق، ص105.

(3) -ابن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، لبنان، 1992م، ص51.

(4) - الشعاب المرجانية:هي عبارة عن هياكل صلبة مثقبة من الحجر الجيري وهي واحدة من أكبر النظم البيئية على كوكب الأرض ، وبدأت المرحلة الأولى لتطور الشعاب المرجانية منذ 400 مليون سنة أما الشعاب الحديثة فقد وجدت منذ مايزيد على 50 مليون سنة، وبعض الشعاب المرجانية الموجودة حاليا تتراوح أعمارها من خمسة آلاف الى عشرة آلاف سنة ، والشعاب المرجانية هي أنواع:الشعاب الساحلية وهي تنمو بجوار الساحل والشعاب الحواجز وهي تنمو موازية للساحل والشعاب الجزر الحلقية وهي عبارة عن حلقات من المرجان وعادة ماتوجد في منتصف البحر والشعاب القطع وهي شعاب صغيرة الحجم منعزلة عادة ما توجد بين الشعاب والسواحل . للمزيد أنظر: مواهب أبو العزم، التوصيف البيئي لمحافظة البحر الأحمر، (د.د.ن)، (د.ب)، (د.س)، 2008، ص53-54) .

وتسبب في غرقها بالإضافة الى أخطار المترتبة على إلتقاء الرياح حيث الدوامات العاتية التي كثيرا ماتحطم الدسر وتسبب في غرق السفن¹.

إذن المنطقة الصالحة في البحر الأحمر ضيقة نظرا لوجود الشعاب المرجانية والصخور وقد حال ذلك دون ايجاد مراكز للملاحة تخدم حركة النقل بالبحر ولن تكن الشعاب المرجانية وحدها هي التي تشكل صعوبة الملاحة في البحر الأحمر بل ان ارتفاع درجة الحرارة وزيادة نسبة الرطوبة فيه وتأثير ذلك على سواحله من الأسباب التي زادت من صعوبة الملاحة فيه².

ومن مخاطر البحر الأحمر إلتقاء الرياح ويقول عبد المنعم عبد الحليم سيد: هي ثلاث أنواع: الأولى شمالية وشمالية غربية وهي تهب في المنطقة الشمالية إلى غاية خط عرض 19°، والثانية في القسم الأوسط من هذا البحر أي المنطقة الممتدة بين خطي عرض 14° و16° شمالا، فهي ليست مستقرة في نوع واحد، أما الثالثة في القسم الجنوبي منه فنجد الرياح الشرقية والجنوبية الشرقية، لكن بين شهري جوان وأوت تسود كل البحر الرياح الشمالية الغربية، ثم تنحصر إلى خط عرض 16° شمالا ابتداء من شهر سبتمبر تاركة المجال لهبوب رياح متغيرة على باقي البحر خلال مدة محددة، ويمتاز خليج السويس بهبوب رياح شمالية أو شمالية غربية، وهذه الأخيرة هباتها تحدث في فترات من فصل الشتاء، وهي تمتاز بقوتها وتزفرق بضباب ورمال تغطي السماء، أما خليج العقبة فهو يستقبل هبات الرياح الشمالية الشرقية، وهي أيضا قوية تقريبا طوال السنة لكن شدتها تقل في شهر أبريل لتعوض بهبات نسيم جنوبي³. (أنظر الخريطة 11).

أما البحر الأبيض المتوسط فكانت مخاطره على الملاح كالتالي :

- 1- المد والجزر وقد عرف العرب ذلك منذ القدم وقد شاهدوا ذلك في البحار المحيطة بشبه الجزيرة العربية .
- 2- الدوامات المائية او الدائرية وهي تنشأ في المضائق حيث تعرقل الملاحة البحرية.

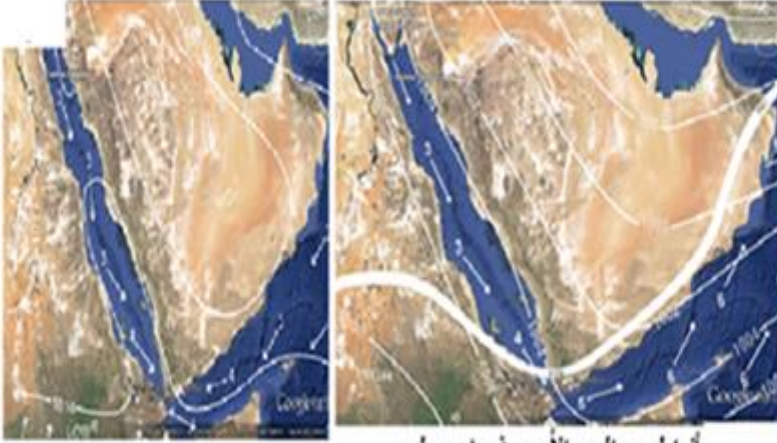
- 3- الرياح حيث تؤدي غالبا الى تدمير الأشعة وتدمير المراكب والسفن.
- 4- تلوين البحر حيث يتغير لون البحر الأمر الذي يؤدي الى انعدام الرؤية.
- 5- ظاهر التآلق الضوئي لماء البحر بسبب وجود كائنات حية كالحيات وغيرها وكذلك الشعاب والمياه الضحلة والأوساخ.

(1) - عبد العزيز سالم، المرجع السابق، ص4.

(2) - طارق عبد العاطي غنيم بيومي، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1999م، ص19-20.

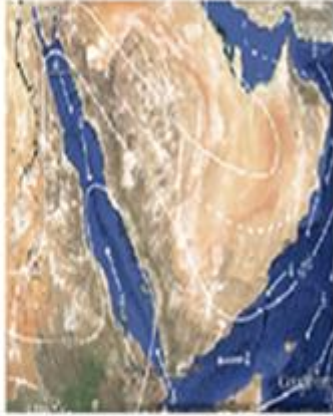
(3) - عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر..، المرجع السابق، ص5-6.

6- عدم سلامة تلك السفن لسبب قدمها او لعدم الخبرة لربانها وبحارتها بالبحر وأهوله الأمر الذي يؤدي في غالب الأحيان الى فقدان العديد من الركاب أرواحهم¹.



الأمطار ربح البحر الأحمر لشهر أبريل

الأمطار ربح البحر الأحمر في شهر يوليو



الأمطار ربح البحر الأحمر في شهر مايو

الخريطة رقم 11 :

Bethany Ann Beckett, Pharaohs Harbo Pharaonic Ports On The Red Sea Coast, faculty Of The Graduate School, New York, 2014, P64.

بالإضافة إلى ذلك أن سواحل البحر الأبيض المتوسط كانت تتميز بالضيق والتقطع ولا تغيب هذه المميزات عن الحوض الغربي للبحر المتوسط الذي نجد فيه بعض الجزر، لكنه يختلف عن الحوض الشرقي باعتباره يتصف نوعاً ما بخلوه من الخلجان الكبيرة والرؤوس خاصة بالنسبة لشواطئه الجنوبية، لكونه صخريا لا يوجد فيه سوى بعض أشباه الرؤوس التي أنشأ عليها البحارة بعض المرافئ والمحطات بالرغم من تميز هذه الشواطئ بالذات بعدم قدرتها على حماية الملاحين، وقد

رأى البعض أيضاً أن الظروف المناخية للبحر المتوسط غير ملائمة للنشاط البحري نظراً لوجود تيارات بحرية وزوايا مائية آتية من المحيط الأطلسي مما يصعب عملية الملاحة ويعرقل نشاط السفن في البحر، فبينما يقول البعض الآخر بأن البحر المتوسط يتميز بالهدوء وندرة التيارات العاصفة².

وبالرغم من هذا ظلت الملاحة خلال فترة زمنية طويلة خاضعة للظروف الطبيعية التي تتحكم في السرعة والاتجاه ومثال ذلك تستغرق الرحلة العادية من قورينة الى غرب كريت حوالي يومين وأربعة أيام من شرق كريت الى ساحل مصر وتسعة أيام ونصف يوم من البوسفور إلى رودس بينما تستغرق السفن

(1) - منصور علي مفتاح ابراهيم، المرجع السابق، ص71-72.

(2) - لويظة آيت أعمارة، المرجع السابق، ص26.

المحملة بالبضائع عشرة أيام وتستغرق الرحلة الآتية من بوزلسر الى الاسكندرية ثمانية أيام ونصف بمساعدة الرياح وسبعة أيام من قرطاجة الى قادس ويومين من أتيكا الى روما¹.

لم تكن مخاطر الطبيعية وحدها في وجه الملاح المصري فهناك خطر آخر بشري بما يعرف لصوص البحر أو القرصنة يستهدف السفن المصرية القديمة، حيث على غرار ماتكتسيه سواحل البحر المتوسط من تقطع مما جعلها ملاجئ طبيعية كثيرة للسفن فهي من جهة أخرى تشكل خطراً على الملاحة يتخذها القراصنة كملاجئ لهم ولأعمال النهب².

وتعد القرصنة من الجرائم أو الأعمال العدائية والسلب أو العنف المرتكبان في البحر ضد سفينة ما أو طاقمها أو حمولتها وصاحبها يعرف بالقرصان³، حيث يعتمد هذا المغامر الذي يجوب البحار على نهب السفن التجارية، وقد ظهرت القرصنة في البحر الأبيض المتوسط في الألف الثالثة قبل الميلاد، أثناء نمو التجارة البحرية المكثفة بين مصر وجزيرة كريت وفينيقيا⁴.

ويعد سكان جزيرة كريت هم أول من فكر للتصدي لهؤلاء ثم جاء بعد ذلك دور مصر في عهد الفراعنة حيث جهزت لأول مرة في التاريخ أسطولا حربيا صغيرا لمحاربة القراصنة الذين يتعرضون للسفن التجارية في عرض البحر الأبيض المتوسط والإغارة على مدنه الواقعة على سواحلها بالإضافة الى مهاجمة المناطق الداخلية البعيدة على الساحل⁵.

تعرضت خلال زمن الدولة الحديثة إلى خطر القراصنة "شعوب البحر" حيث في السنة الثانية من حكم "رمسيس الثاني" بدأت طلائع المهاجرين من شعوب البحر النزول الى شواطئ شمال افريقيا والاختلاط بالسكان الأصليين ثم الاستعداد للهجوم على المصريين قصد التوغل الى الدلتا لكن رمسيس الثاني هزمهم وطردهم حيث يقرأ من لوحة تانيس: "هاهو من أمكنه تشتيت المقاتلين البحريين وأصبحت الدلتا آمنة وجاوزت شهرته البحر..والشردن الخبيثون الذين

(1)-نفسه، ص33.

(2)-لويبة آيت أعمارة، المرجع السابق، ص28.

(3)- ويبدو أن كلمة قرصان قد استخدمت في عام 140 ق.م من جانب المؤرخ الروماني (بوليبوس)، أما المؤرخ اليوناني (بلوتارك) فقد ذكرها في حوالي عام مئة بعد الميلاد ليعبر عن أقدم تعريف واضح للقرصنة؛ فقد وصف القراصنة بأنهم أولئك الأشخاص الذين يهاجمون بدون سلطة قانونية، ليس فقط السفن ولكن المدن الساحلية أيضاً. ولقد وُصفت القرصنة لأول مرة في عدد من الأعمال الأدبية القديمة، ومن بينها (الإلياذة، والأوديسا). للمزيد أنظر : علي المليجي علي، البحر الأحمر بين القرصنة والتدويل، مجلة كلية الملك خالد العسكرية، 2019.

<https://www.almethaq.info/news/article2129.htm>

(4)- كيوان مأمون، ظاهرة القرصنة البحرية "النشأة والمسار والأخطار"، ع 138، مجلة الشؤون العربية، مصر، 2009م، ص102-103.

(5)- منصور علي مفتاح إبراهيم، المرجع السابق، ص69-70.

..أتوا من جهة البحر على متن سفنهم الحربية من قلب البحر ..ساقهم الى مصر
رمسيس الثاني"¹.

هذا وشكل البحر الأبيض المتوسط خطرا حقيقيا على الملاحين المصريين منذ زمن رمسيس الثالث، خلال الأسرة العشرين الذي خاض سنة 1190 ق. م أول معركة بحرية سجلها التاريخ على سواحل سورية الحالية، وفي أثناء القتال استخدم بحارة الفرعون رمسيس الثالث من رماة السهام سلاحا جديدا وهو السهام أو النبال، وبفضل هذا السلاح تمكن المصريون من هزيمة القراصنة، غير أن هذا النصر المصري لم يضع نهاية للغارات التي بدأت تأخذ شيئا فشيئا شكل غزوات، وكان القراصنة يهاجمون الأراضي في العمق².

وللحماية من هذه المخاطر أوجد المصري مجموعة من السبل أولها الإعتماد على ما يسمى المساطلة Cabotage (هي ملاحية بحرية على مسافات قصيرة بالقرب من الساحل وبوحدات متواضعة الحجم³، تربط هذه الملاحية القصيرة الموانئ ببعضها البعض داخل الدولة وتقع هذه الموانئ في نفس البحر وذلك للحد من الأخطار الطبيعية أو البشرية⁴.

ولعل هذه الميزة عمل بها المصريون ، لأنه لا يبدو أنهم كانوا يجروون على الابتعاد عن رؤية الشاطئ، بسبب أهوال الرياح التي تعطل سفنهم ، ونضرب مثال على ذلك من خلال الدولة الحديثة وهي الحملة الرابعة لسيتي الأول على آسيا التي تفتقر التفاصيل وان تظهر النقوش ونصوص الكرنك الملك يحارب الحيثيين وكان هذا أول التحام بين جيوش "خيتا" والمصريين⁵ ودار بينهما معركة شديدة على نهر العاصي⁶ حيث سار الملك على رأس جيشه صاعدا بمحاذاة (أي المساطلة) الشاطئ وصولا إلى بلاد الأمورو التي احتلها⁷.

ثانيا اعتمدوا على ما يسمى: حماية السفن التجارية المتجهة الى الأقطار البحرية المتعامل معها وذلك ببناء سفن خاصة من أجل تحقيق هذا الغرض، هذه السفن المرافقة لم تكن تحمل أدوات البحارة فقط، وإنما رجال السلاح، كما تعزز الأسطول التجاري في الدولة الحديثة ببحرية حربية كان بمثابة تغييرا مهما حدث، هدف إلى إبراز قوة ومهابة الدولة فأصبح للقوة الحربية دور هام في المبادلات التجارية⁸.

(1)-بن السعدي سليمان، المرجع السابق، ص198.

(2)- كيوان مأمون، المرجع السابق، ص102-103.

(3) -علي لبيب، المرجع السابق، ص300.

(4) -بيار جورج، المرجع السابق، ص788.

(5)-زكية يوسف طبوزادة، تاريخ مصر القديم، مر: محمد إبراهيم علي، (د.د.ن)، القاهرة، 2008م، ص119.

(6)-أسامة حسن، المرجع السابق، ص37.

(7)-كلير لالويت، الفراعنة امبراطورية الرعامسة...، المرجع السابق، ص120.

(8)-الزهرة الزعبي، تجارة مصر...، المرجع السابق، ص342-343.

و خلال الدولة الحديثة قام الملك رمسيس الثاني لدرء خطر القراصنة بتوكيل مهمة حماية المراكب التجارية لفرق من النبالين خصصت لهم مراكب خاصة وفرض بذلك احترام المبعوثين وحمايتهم من القراصنة، ويبدو أن الأسطول الحربي المصري كان قد خاض حروبا من أجل إبعاد خطر القراصنة عن البعثات التجارية وتأمين طرقها البحرية¹.

كما قام الملك رمسيس الثاني بسلسلة من التحصينات على طول شاطئ البحر المتوسط لحماية الحدود الشمالية الغربية لمصر²، حيث جاء في كتاب سترابون كالآتي:

"كان ملوك المصريون القدامى راضون بما يمتلكونه (يعني مليئة بالخيرات) ... لا يحتاجون الى الواردات التجارية ، تحولت خيراتهم الى أطماع الشعوب المبحرة خاصة اليونانيين الذين تحولوا الى القرصنة والطمع في خيرات الآخرين لعدم وجود الأراضي الكافية لإطعامهم، وبطلب منهم "ملوك مصر" وضعت حارسا في هذه النقطة من الساحل مع مهمة لصد بالقوة أي محاولة للهبوط" أي هبوط شعوب البحر"³.

رغبة منه في ضمان وجود سلسلة من الحصون يعسكر فيها جيش الحدود المصري، تمتد على طول الساحل المصري المطل على البحر الأبيض المتوسط حتى بلدة "العلمين الحالية" على الأقل⁴، و البعثات السائرة في البحر الأحمر أصبحت أيضا ترافقها الأساطيل الحربية، ولعلنا نضرب مثال من الدولة الحديثة: البعثة التجارية المتوجهة نحو بلاد البونت زمن الملكة حتشبسوت حيث من الأشياء الأساسية الجوهرية التي مثلت لهاته الرحلة تكشف الرحلة ما بعد الإقلاع الجنود الثمانية وضابطهم الذين صاحبوا هذه الحملة باعتبارهم القوة العسكرية المسلحة "مشا" لحماية ذلك الأسطول الضخم وهذا يعتبر نوع من أنواع حماية البعثة التجارية البحرية في زمن الدولة الحديثة⁵.

كانت من ضمن المهام الإضافية التي كلف بها الأسطول الحربي في عصر الدولة الحديثة، هي تأمين وحماية حدود المصرية عن طريق عمل مايشبه الدوريات المستمرة على الحاميات العسكرية والحصون المنتشرة على الحدود والتي كانت تزود دائما بعدد من الجنود وأفراد الحراسة والتي تكون مهمتهم مساعدة سفن الأسطول التجاري أو الحربي عند وصوله قرب موانئ الحدود المصرية وذلك لعدم إستطاعة سفن الأسطول

(1)-نفسه، ص343.

(2)-أحمد قدرى، المرجع السابق، ص256.

(3)-Strabon, XVII,Chap I, 6.

(3)-

(3)

(4)-فرانسوا شامو، الإغريق في برقة "الأسطورة والتاريخ"، تر:محمد عبد الكريم الوافي، منشورات جامعة قاربيونس، بنغازي، ص41.

(5)-كريستيان ديروش نوبلكور، حتشبسوت"عظمة، سحر، وغموض"، تر: فاطمة عبد الله محمود، مطبعة الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، ط1، القاهرة، 2005م، ص188.

الرسو بسبب الطبيعة الصخرية للساحل أو الطبيعة الطينية لساحل نهر النيل فيقوم الفريق بسحب السفن تحت إشراف ضباط الحصن، ويكون الممر المخصص لسحب السفن إمتداده حوالي 4 كم وعرضه متران ويتم تدعيمه بكتل خشبية توضع بعرض الطريق كله بطبقة ناعمة من الملاط المكون من طمي النيل ويسكب على الطمي الماء عند سحب السفن عليه، وفي حالة حدوث خطر ما يهدد الحصن كان قائد الحامية يبادر بإرسال إشارة استغاثة بواسطة سفن سريعة ترابط بالقرب منهم¹.

إذن الموقع الجغرافي لمصر المطل على البحرين الأحمر والأبيض المتوسط وتوسط النيل بها جعلها تقام على بناء حضاري أساسه المسطحات، منها يتواصل مع الشمال عن طريق البحري للأبيض المتوسط ومع الجنوب عن طريق النيل والبحر الأحمر بواسطة سفنه والطرق التي مخترتها ، وبما أن مصر كانت منفتحة خلال الدولة الحديثة على الأقطار المجاورة عمل ملوكها على حماية الطرق البحرية الرابطة بينهم .

(¹) - أسامة بسيوني الدمنهوري، الأسطول الحربي في مصر القديمة "منذ عصر الانتقال الأول حتى نهاية العصر البطلمي، منكرة ماجيستير، كلية الآداب، جامعة طنطا، مصر، 2016م، ص 63.

الفصل الثالث:

وسيط وموانئ الملاحة.

I - بناء وانشاء السفن

II - موانئ الدولة الحديثة.

شكل النيل الشريان الحي الذي يربط بين وجهي مصر القبلي والبحري¹، ولذلك فقد كان لزاما على المصريين الأوائل منذ عصور ما قبل التاريخ أن يبتكروا وسيلة لعبور النيل، من شاطئ إلى شاطئ، أو ليرتحلوا على صفحته من الجنوب إلى الشمال أو العكس²، هذه الوسيلة التي لعبت دورا مهما في حياة الإنسان المصري القديم، استخدمها في معظم مجالات أنشطته اليومية، وقد طورها خلال فترات تاريخيه، خاصة خلال الدولة الحديثة، حيث سناحول الوقوف على تقنيات بناء وإنشاء هذه السفن سواء كانت سفن نهريية أو بحرية.

I-بناء وإنشاء السفن:

1-السفينة في الدولة الحديثة:

يعتبر عصر الأسرة الثامنة عشرة قمة العصر الذهبي للبحرية ولصناعة السفن في مصر القديمة، ويتميز هذا العصر بصفة عامة بكثرة بناء واستخدام الأساطيل الضخمة لمختلف أنواع السفن من حربية وتجارية وناقلات الأحجار والمثقلات الكبيرة، بل وبنيت في ذلك العصر سفن تجاوزت حمولتها أكثر من ألفي طن³. (أنظر الشكل6).

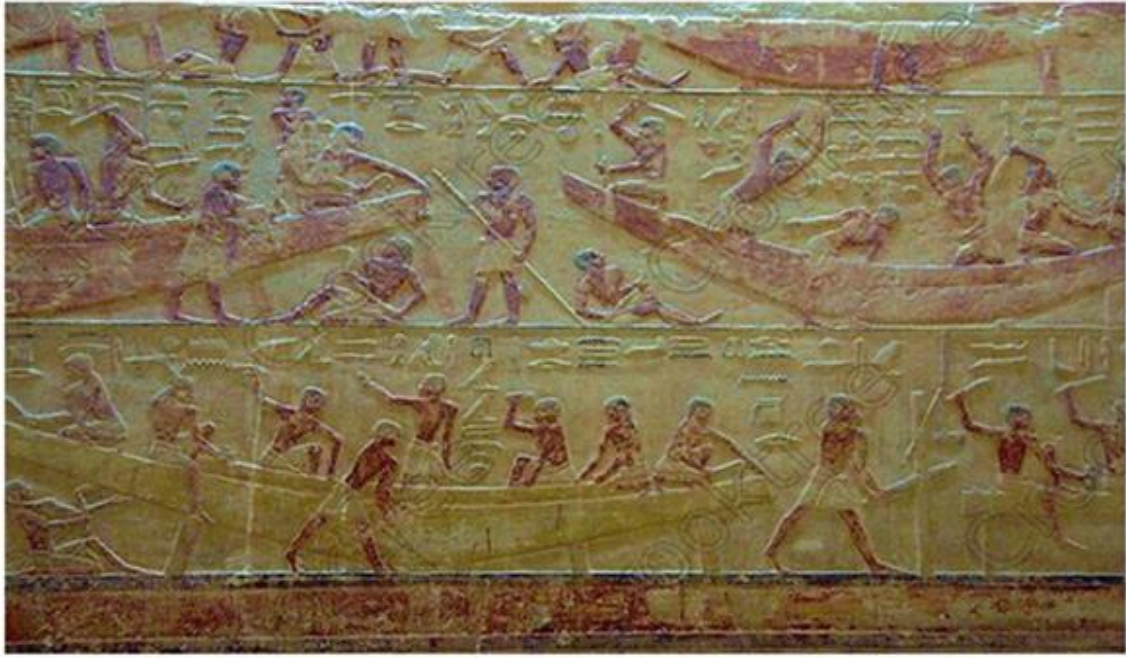
حيث سجلت صناعة السفن خلال هذه الفترة درجة مرموقة من التطور والتقدم بسبب اتساع أرجاء الإمبراطورية، وحرص ملوك هذا العصر خاصة بعض ملوك الأسرة الثامنة عشر على دعم نفوذ مصر العسكري في كافة أرجاءها وتأكيد سيطرتها على البحرين الأحمر والمتوسط، خاصة الساحل الفينيقي وبعض الجزر منها جزيرة كريت وقبرص، وكذلك لتأمين تجارتها الخارجية مع إقليم غرب آسيا وبلاد البونت، ولعل خير دليل على ذلك ما حققته هذه الصناعة من تقدم، ما أقدم عليه تحتس الثالث خلال مرحلة الإعداد لحملة العسكرية التي كانت تهدف إلى توسيع نطاق الإمبراطورية المصرية من منطقة الفرات، إذ قام بتصنيع أجزاء السفن الضرورية لهذه الحملة في "ميناء جبيل" بفينيقية، ثم حملها برا على عربات إلى "قرقميش"، حيث تم تركيبها لتحمل جيشه الكبير عبر الفرات، وهذه كانت أول مرة تحمل فيها سفن برا لمسافة نحو 250 ميل، كما كانت أول مرة تستخدم فيها السفن لعبور نهر واسع كنهر الفرات وهي محملة بقوة عسكرية كبيرة⁴.

(¹)-Dorian vanhulle, **Boat Symbolism In Predynastic And Early Dynastic Egypt:An Ethno-Archaeological Approach**, Journal Of Ancient Egyptian Interconnections, 2018, p173.

(²)- مختار السويفي، مصر القديمة أول سيدة بحار في تاريخ العالم، ع 108، مجلة المدير الناجح، مصر، 2005، ص64.

(³) - نفسه، ص28.

(⁴)- أحمد رشاد موسى، دراسات في مصر الإقتصادي، الهيئة العامة للشؤون المطابع الأميرية، مصر، 1997م، ص248.



الشكل رقم 6 : توضح مشهد لعمال منمكين في بناء السفن(ورشة إنشاء السفن)
Lionel Casson ; Illustrated history of ships & boats, Ed. Copyright, New York, 1964, p22.

كما اهتم الملك "تحتمس الثالث" بمدينة منف التي اتخذها مركزا للأسطول المصري، وتشير النصوص إلى أنها كانت مقر ولي العهد "أمنحوتب الثاني" الذي كان مسؤولاً عن مراقبة توزيع الأخشاب الخاصة بصناعة السفن الموجودة في "برونفر"، والجدير بالذكر أيضاً قد تم إنشاء مراكز أخرى للبحرية المصرية في هليوبوليس، وفي "قنتير و طيبة"، عندما اتسعت الإمبراطورية المصرية أكثر¹.

أما بالنسبة للبحار المصري قد وصفت "بردية لانسينج" Lansing "ما يعانیه في عمله كالتالي: "يقوم طاقم السفينة بأخذ حمولاتهم التجارية، ويغادرون مصر إلى سوريا، وإله كل رجل معه، لكن لا أحد منهم يقول: سأرى مصر مرة أخرى!"²

كما تصف بردية "شستي" Chester "خوف هؤلاء البحارة من المصاعب التي تواجههم، والتي تصل إلى حد الموت من جراء أكلهم من قبل التمساح: "بالنسبة للبحارة، إن التماسيح تترقبهم وتستفيد من وضع السفينة عندما تكون في مأزق، والبحار قد استنفذ قوته، والمجانيف في يديه، والسوط على ظهره، وبطنه خاوي من الطعام"، وإذا نجى من أكل التمساح، فإنه يُفقد في البحر، أو يموت في بلد آخر غير موطنه مصر، كما عبر عن البحار المصري القديم بمصطلح "سكدو"، seqedu ، على وجه التحديد إلى هؤلاء الرجال ذوي الخبرة في استخدام الأشرعة، في حين أن

(1) - محمد رأفت عباس، الجيش في مصر القديمة: عصر الدولة الحديثة 1550-1069 ق م، ج1، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2016م، ص93.

(2) - Gregory P. Gilbert, Op-Cit, p18.

مصطلحات مثل: Nefeu ، Ist إست و"عبر" Aper هي مصطلحات عامة لطاقم السفينة¹.

1-1- تقنيات إنشاء السفن:

وصفت العديد من الكتب التقنيات المختلفة المعتمدة عليها في مصر في بناء القوارب والسفن، تقنيات استخلصت من صور وفيرة لأنواع السفن المستخدمة في العصور الفرعونية، مشاهد في مقابر ومعابد أصبحت مصدرًا دقيقًا للعديد من التفاصيل الفنية لسفن الشحن والبضائع المستخدمة في نهر النيل، وكذلك للسفن البحرية المستخدمة في البحر المتوسط والبحر الأحمر، بالإضافة إلى عدد من نماذج القوارب التي تركت في المقابر لاستخدامها في الحياة الآخرة، كما تم اكتشاف عدد من القوارب الفعلية في مصر القديمة والتي أضافت دراستها الكثير من المعلومات في فهم تقنيات صناعة السفن المصرية القديمة.

وحتى يمكن الوفاء بهذه الاحتياجات البحرية الضخمة وهذه الأعداد المتزايدة من السفن الكبيرة توسعت الدولة في إنشاء وتدعيم ترسبات بناء السفن التي كانت منتشرة ببعض مناطق مجرى النيل وسواحل البحر الأحمر²، لذا اهتم "تحتمس الثالث" بمدينة منف التي اتخذها مركزا للأسطول المصري والتي أصبحت قاعدة بحرية عامة للقوات البحرية المصرية خلال عصر الدولة الحديثة، أطلق عليها "برو-نفر" (الميناء الجميل)³ ، وبهذا أصبح هذا الميناء هاما في هذه الفترة بأهميته التجارية والعسكرية⁴.

وهذه القاعدة كانت لا تتعد كثيرا عن موانئ ساحل الدلتا، وقد سجلت بردية رقم 10056 الموجودة بالمتحف البريطاني نشاط بناء السفن في "برو-نفر" خلال عصر الملك تحوتمس الثالث فذكرت فيها عملية نجارة السفن وكذا أنواع الخشب المعتمد وأحواض بناء السفن التي يعمل فيها نجارين متخصصين يمكنهم إنشاء أو صناعة قارب في سبعة عشر يوماً⁵.

لقد تطورت صناعة السفن وعملت على أن تلائم عصرها والثروات التي تدفقت على مصر في تلك الفترة، ففتنن بناؤو السفن في عمل أنواع مختلفة، منها ذات قمرات مزركشة وأعلام، كما نوعوا أيضا في أشكال القوارب والسفن، وجعلوا مؤخرتها على شكل زهور البردي، وجروا على الطلاء هذه السفن بألوان براقية⁶، وأصبح في هذه

(¹) - Gregory P. Gilbert, Op-Cit , p19.

(²) - مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، ع90، مجلة المدير الناجح، مصر، 2000م، ص29.

(³) - Daniel Šichan, Přístavy Ve Starém Egyptě, **Harbours In Ancient Egypt**, PH.D, Český Egyptologický ústav, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova v Praze, 2011, p96.

(⁴) - T.Save Soderbergh, Op-Cit, p37.

(⁵) - Adrian K. Wood, **War Ships Of The Ancient World 3000–500 BC** OspreyGreat, Britain, 2012, p7.

(⁶) - محمد شفيق غربال وآخرون ، المرجع السابق، ص469.

المرحلة الشراع مستطيل الشكل وكذلك كثرت وتعددت الزخارف وتحولت المقصورة إلى ما يشبه البيت الصغير تزين ببعض الأعمدة الرشيقة البديعة الصنع¹.

كانت صناعة السفن خلال الدولة الحديثة تتم وفقا لمعايير محددة وقواعد أساسية لم تختلف كثيرا عن تلك القواعد في عصر الدولة الوسطى ولكنها حظيت ببعض التطور نتيجة تراكم خبرات المصري القديم في صناعة السفن، وكان يتم الإشراف على تنفيذ تلك القواعد والمعايير بواسطة المشرف العام على ورش صناعة السفن في الترسانة الملكية، حيث كان يتم إرسال الأبعاد المطلوبة وقطع الأخشاب اللازمة إلى ورش التصنيع ومن ثم يتم تصنيع الأجزاء المطلوبة وفقا للترتيب المرسل².

اتخذت السفن المصرية أشكالاً عديدة خلال مرحلة الدولة الحديثة، حيث شكلوا مقدمة ومؤخرة كل سفينة بشكل أو طراز معين، هذا وقد تميزت سفن بأكثر من طراز منها مأخذ أشكال حيوانية مثل الكباش أو الأسود ومنها مأخذ هيئة رؤوس الطيور مثل الصقور وهناك طراز آخر أخذ أشكال نباتية مثل اللوتس والبردي، ويبدو أن بعض هذه الرؤوس كانت تشكل من قطع خشبية منفصلة يتم تشييقها بهيكل السفينة بوصلات مختلفة، وقد اتجه بعضها بوجهه ناحية ظهر السفينة بينما اتجه الآخر للأمام وأظهر الصناع تفاصيل هذه الأوجه بكل اتقان وحرفية³.

أما عن الأدوات المستخدمة في عصر الدولة الحديثة فهي لم تختلف كثيرا عن أدوات صناعة السفن في عصر الدولة الوسطى، فقد استخدم الصناع المطارق والبلط والأزاميل والمناشير وكانت جميعها مزودة بمقابض خشبية كما استخدمت أيضا المطارق الخشبية والمثاقب، وقد تم استخدام الخشب المحلي مثل خشب الجميز والصمغ والخشب المستورد مثل خشب الأرز والسدر⁴.

ومن كثرة أعداد السفن التي استخدمتها الدولة في الأغراض العامة المختلفة ظهرت وظيفة كبيرة جديدة هي "القائم بأعمال إحصاء السفن"، كما كان من المعتاد أن يطلق على كل سفينة اسم يميزها عن بقية السفن الأخرى مثل: "الصقر" و"المتقدمة" و"المضيئة في منف" ... الخ⁵.

2- أنواع السفن:

2-1- السفن التجارية:

عرفت مصر خلال الدولة الحديثة ازدهارا ملحوظا في نشاطها التجاري وهذا بطبيعة الحال انعكس بالإيجاب على تطور سفينتها التجارية التي امتازت بمتانتها وضخامتها وازدياد طولها لتحتوي الكثير من البضائع والسلع، حيث ذكرت النصوص

(1) - جي راشيه، الموسوعة الشاملة للحضارة الفرعونية، تر:فاطمة عبد الله محمود، المجلس الأعلى للثقافة، ط1، (د.ب)، 2006 م، ص434.

(2) - أسامة بسيوني السيد الدمنهوري، المرجع السابق، ص72.

(3) - نفسه، ص83.

(4) - نفسه، ص89.

(5) - مختار سويفي، من تاريخ البحرية...، ع90، المرجع السابق، ص29.

القديمة أن أطول هذه السفن بلغت حوالي 57 مترا في عصر الدولة القديمة، لتزداد في عصر الدولة الحديثة -عهد الملك تحوتمس الأول إلى 69 مترا¹.

أما أشهر المناظر التي صورت هذه السفن، هي المشاهد الموجودة بمعبد الدير البحري الذي أقامته الملكة حتشبسوت عندما قامت ببعثة تجارية نحو بلاد البنوت²، تتكون من خمسة سفن ربما لا يقل طولها عن سبعين قدما وعرضها ثمانية عشرة، أما عمقها فيتراوح ما بين أربعة أو خمسة أقدام أما عن صاريها فلا يستبعد أن يكون ارتفاعه يزيد عن سبعة وعشرون قدما³ (أنظر الشكل7).

وصورت هذه السفن في أعالي البحر مازالت اثنتان منها راسيتين أما أشرعة الثلاث الأخرى فمفتوحة للريح، يمكن مشاهدة مقصورة القيادة بمسطحها، أحدهما في المقدمة والآخر في المؤخرة، القيдам والكوثل مرتفعان، السفينة بلا سطح ولها سارية واحدة وعدة أشرعة والدفة تتكون من مجدافين عريضين تحركهما من الخلف قطعة خشب معقوفة إلى الداخل⁴.

أما عن طاقم هذه السفن، فكل سفينة منها مكونة من خمس عشر مجدفا كلا الجانبين أي ثلاثين مجدفا في السفينة الواحدة وبالتالي عدد مجدفي خمسة سفن سيكون مائة وخمسون مجدفا⁵ يرافقهم ثمانية جنود وضباط⁶.

وقد تم وضع حامي الشراع في منتصف السفينة، حيث يتم تثبيته مباشرة في البدن النصف الدائري وزود بغطاء أمامي وغطاء خلفي يمثلان الشراع وكان ذلك يساعد في رفع وإنزال الشراع بسهولة حيث يتم إنزاله بالرافعات، وساعد نظام الشراع هذا وطريقة عمله بالحبال والرافعات سفن الملكة حتشبسوت أن تبحر في رحلتها بنصف جهد الرياح المطلوبة، ومن خلال أعداد المجاديف الموجودة والمسافة بين البحارة من طاقم السفينة حوالي (0.9 أو 1 متر) تقريبا، فإنه من المحتمل أن يصل طول السفينة التي سافرت إلى بلاد البنوت من 14 إلى 16 مترا⁷.

(1) - محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص 470.

(2) - Lionel Casson, *Illustrated History Of Ships Boats*, The United States Of America, 1964, p25.

(3) - كريستيان ديروش نوبلكور، حتشبسوت "عظمة وسحر وغموض"، تر: فاطمة عبد الله محمود، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، القاهرة، 2005م، ص 187.

(4) - كلير لاوليت، طيبة أو نشأة إمبراطورية...، المرجع السابق، ص 294-295.

(5) - كريستيان ديروش نوبلكور، المرجع السابق، ص 187.

(6) - كلير لاوليت، طيبة ..، المرجع السابق، ص 295.

(7) - أسامة بسيوني السيد الدمنهوري، المرجع السابق، ص 84.



الشكل 7: أنموذج من سفن رحلة حتشبسوت الى بلاد اليونت من معبده الدير البحري. محمد البيلي، معبد حتشبسوت بالدير البحري، لومينا للنشر، جمهورية مصر العربية، 2011م، 9

وهناك سفن لحمل الأثقال وهي تنقسم بدورها إلى السفن الكبيرة والسفن الصغيرة فأكبر سفينة من النوع الأول هي السفينة التي كانت تستخدم إما في النقل النهري مثل نقل الحجارة الضخمة من الجنوب إلى الشمال¹، ففي مناظر معبد الملكة حتشبسوت صور مشهد لسفينة كبيرة تحمل مسلتين من حجر الجرانيت وعلى الرغم من كبر حجم هذه السفينة، فإنها التزمت الشكل المعتاد للسفن المصرية أي بالمؤخرة العالية التي تنتهي على شكل باقة من زهور البردي، ومن المحتمل أن مثل هذه السفن كانت عبارة عن طوف متين، يمكن أن يتحمل الأحجام الكبيرة الثقيلة وقد راعى البنائون أن يعطوه شكل السفينة في مقدمتها أو مؤخرتها ويبدو واضحاً من صورة هذه السفينة أنها كانت مجهزة بثلاثة صفوف من العوارض الخشبية، لتمنع انبعاج جانبيها تحت ضغط النقل الهائل الذي تحمله، وكان هناك في المؤخرة على كل جانب مجدافان كبيران يؤديان وظيفة الدفة، ولم تكن هذه السفينة مزودة بمجاديف لتسييرها بل كانت تسحب بواسطة تسعين قارباً كبيراً، زود كل قارب بمجاديف عديدة وكان هذا العدد الكبير من القوارب مقسماً إلى ثلاثة صفوف كل صف يحوي ثلاثين قارباً².

كما كانت هناك سفن لنقل كتل الأحجار كالجرانيت والديوريت والبازلت وغيره من المحاجر الواقعة على البر الشرقي مثلاً أو البعيدة عن العاصمة عبر نهر النيل

(¹) - أمال صفوت الألفي، متحف مركب خوفو، ط5، المجلس الأعلى للآثار، مصر، 1997م، ص5.

(²) - محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص470.

وكانت هذه السفن تتحمل حمولة تتراوح ثقل أحجارها ما بين 100 طن وألف طن، سواء كان من قطعة واحدة أو عدة قطع وعليه يمكننا معرفة المقدر الواسعة التي تميز بها صناعات هذه السفن التي كان عليها نقل الأحجار من أسوان إلى الأقصر أو إلى الوجه البحري مثلا¹.

أما السفن الصغيرة المخصصة للنقل فقد وردت لها رسوم عديدة، منها ما وجد على جدران مقبرة "خامحت"، وقد مثلت أسطولا كاملا من هذه السفن يشمل 22 سفينة مرتين، مرة في الذهاب ومرة أخرى في الإياب، كما مثلت سفن أخرى مشابهة على جدران مقبرة "رخميرع" (تولى الوزارة في عهد الملك تحوتمس الثالث وأمنحتب الثاني) وهي تحمل أحجار بناء المعبد وقد رسمت سائرة إلى الكرنك، وغالبا ما ترى مثل هذه السفن وهي محملة بالمواشي والغلال، ففي مقبرة "حوى" مثلت ثمانية سفن، كل اثنتين منها تسير جنبا إلى جنب مع السفن الأمامية محملة بالمواشي، أما السفن الخلفية فهي محملة بالغلال، كما ترى بعض السفن من هذا النوع محملة بحزم سيقان البردي، وبشباك مملوءة بالفواكه وما إلى ذلك، وإلى جانب هذه السفن المخصصة للنقل فقط بعض سفن الأسفار التي كانت تستعمل أيضا لحمل المواد التي تستدعي سرعة نقلها كالأزهار والفواكه والخضر والأسماك وغيرها، وكان رؤساء الأملاك الخاصة يتجولون غالبا في هذه السفن متنقلين من مكان إلى مكان لجلب حاصلات الأراضي والأملاك وتحصيل الجزية وتقديمها للملاك أو الملك².

كما نجد سفن للسحب كما هو الحال في مصر الآن في حالة تكون فيها الرياح ضعيفة لا تساعد على سير المراكب، فيقومون بربط السفن المحملة بحبال ويأخذ عدد من الرجال في جرها وهم يسيرون على الشاطئ³.

2-2- السفن الحربية (النهرية والبحرية):

اعتمد المصريون على عدد أكبر من الأخشاب لاستخدامها في بناء السفن البحرية الحربية، وقد عثر الأثريون على سفن مصنوعة من ألواح الأرز المجلوب من بلاد الفينيقيين، كانت متصلة بواسطة نقر مفتوح ومفاصل لسان، وهي طريقة للبناء تتطلب أن يكون الهيكل أكثر سماكة، إذ يتم تثبيت الأضلاع في الداخل وتُحيط بها طبقات من ورق البردي أو غيرها من المواد النباتية التي سمحت لهذه الطريقة بتفكيك السفينة، وهو إجراء يستخدم لنقل السفن عبر الصحراء إلى البحر الأحمر، أي إلى وادي الجواسيس حيث الكهوف كانت تستخدم هناك لتخزين أجزاء من السفن⁴.

استعملت هذه السفن الحربية في العديد من النشاطات العسكرية، منها ما ذكر في سيرة القائد أحمس بن أبانا، الذي قضى جل حياته المهنية في خدمة الأسطول

(1) - نفسه، ص 470.

(2) - محرم كمال، المرجع السابق، ص 213-214.

(3) - نفسه، ص 214.

Adrian K. Wood, Op-Cit, p7-8.

(4) -

المصري، وصف فيها المعارك الحربية البحرية في النوبة وأفاريس، كما استخدمت ضد شعوب البحر وذلك ما جاء في المعبد الجنائزي لرمسيس الثالث¹. وعلى الرغم من التاريخ الطويل للسفن الحربية المصرية، فإن أول تصوير واضح لهذه السفن يعود إلى عصر الدولة الحديثة وبالضبط إلى عهد رمسيس الثالث في مدينة "هابو"، حيث جاء وصف السفن بأنها تنتهي بهيكل السفن النهرية التقليدية "أي على شكل ملعقة"، على الرغم من أن شكلها الإجمالي ما زال منحنيًا في الواقع، وتمثل التغييرات التي تطرأ على بدن السفينة وأسرعتها مرحلة وسيطة بين التقاليد المصرية المتمثلة في بناء السفن وتقليد حرفة البحر المتوسط "الأكثر شيوعًا" إذ تأثروا بسفن بلاد فينيقيا أو بحر إيجه أو كريت، وتم تعزيز معظم السفن المصرية المبكرة بحلقات حبل ملفوفة حول الهيكل، بالإضافة إلى حبال كبيرة تمتد على طول السفينة من الذراع إلى مؤخرة السفينة لمنع "التعقيد"، كما بنيت سفن رمسيس الثالث ببنية داخلية أقوى قد تمثل المستطيلات الصغيرة التي تعمل أسفل العارضة النارية نهايات الحزم المتقاطعة التي تربط وتعزز جوانب السفينة².

هذه المراكب الشراعية الكبيرة كان يقودها صف من المجدفين أو صفان في بعض الأحيان، فيشدون بقوة على المجاديف عند ميسرة السفينة وميمنتها بينما تتعالى أغانيهم، وقد يصل طولها إلى 60 مترا، وتنساب على صفحة نهر النيل أو تجري عبر الشديدة الاخضرار، أو تبحر بمحاذاة الشاطئ مدفوعة بالرياح التي تنفخ في الشراع العريض الذي يتخذ شكل المعين المنحرف والمثبت على عارضتين والمرفوع على سارية مزدوجة أو بسيطة، ويتحكم في السفينة من الخلف حبال الرفع، ويعتمد توجيه السفينة إما على مجداف واحد في المؤخرة أو على مجدافين طويلين وعريضين، واحد على كل جانب من جانبي كوثل السفينة، وقد وضعا فوق شوكة تتحرك كالرافعة، وكان الربان يرفع أحدهما بواسطة حبل، ولا يعرف شيء عن التجهيزات الداخلية للمراكب، فكل ما يعرف عنها عن طريق التصاوير أو النماذج المصرية المصنوعة من الخشب، أو الفينيقية المصنوعة من الصلصال، ولكنها ليست سوى نماذج مصغرة لأنها تبرز سوى الخطوط العامة لما تصوره³.

ومن هذه النماذج ما هو معروض في المتحف المصري بالقاهرة، نموذج مصنوع من الخشب لسفينة حربية من الأسطول المصري في عهد الدولة الحديثة منقول من السفن المرسومة على جدران معبد الدير البحري، ومنه يمكن معرفة تفاصيل السفن الحربية المصرية القديمة والوقوف على دقائقها، فالبوارز الظاهرة في طول النموذج هي الأضلاع الجامعة للجانبين الضابطة لسطح السفينة كما أن هذا السطح مركب من عشرين لوحا ومثبت بدسر فيها مقاعد للجذافين، كل عشرة منهم في جنب وليس لها دقل "صار" ولا أدوات ولا ملاحون، ولم يبق في مؤخرتها إلا قائمة من دان قرن يوضع المجداف بها، وكان يستعمل بدل الدفة، ثم بقايا لمواقف الرؤساء

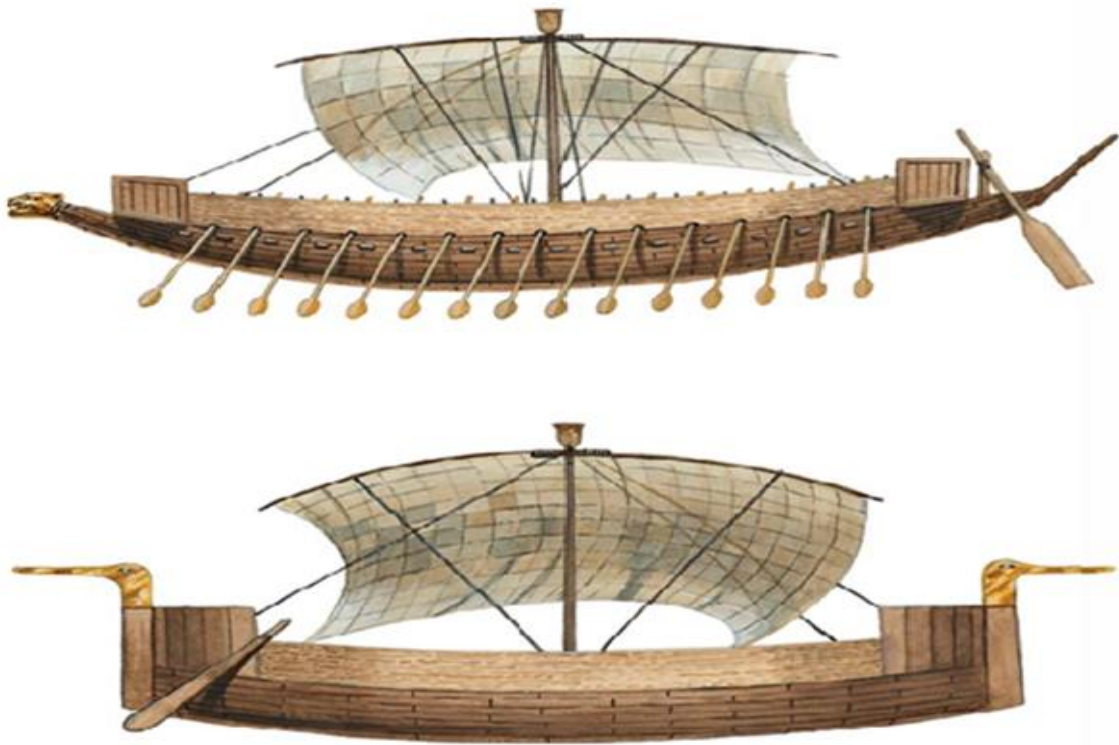
(¹) - Vinson, Steve, **Boats (Use of)**, UCLA Encyclopedia of Egyptology , 2013, p5.

(²) - Adrian K. Wood, Op-Cit, p7-8.

(³) - كلير لالويت، الفرعنة إمبراطورية الرعامسة...، المرجع السابق، ص109.

والمجدوفين، وتوجد بالمتحف سفينة أخرى من هذا النوع أكبر حجما وفي كل جانب منها ثمانية عشر مجدافا، ولا يزال باقيا في مؤخرها قسم من جوانب المقعد من القائمين ذواتي القرون اللتين كانت توضح فيها الدفة¹. (انظر الشكل 8).

والظاهر أن الأسطول الحربي كان يتكون من سفن كبيرة تسمى "دبت عات" كانت منها سفن يبلغ طولها نحو 50 مترا²، هذه السفن المصرية التي استخدمت لتحقيق هذه الأغراض الحربية لم تكن سفنا حربية بالمعنى المفهوم لتلك التسمية النوعية، أي أنها لم تصمم لكي تكون مؤهلة للقيام بعمليات ومعارك حربية بحرية، وإنما كانت في



الشكل رقم 8: بعض السفن التي استعملها رمسيس الثالث

Adrian k wood, Warships Of The Ancient World:3000-500Bc, P9.

الأصل سفنا لنقل المجهود الحربي من رجال وجنود وأسلحة وعتاد ومواد غذائية وخيول ومركبات حربية وغيرها³. (انظر الشكل 9).

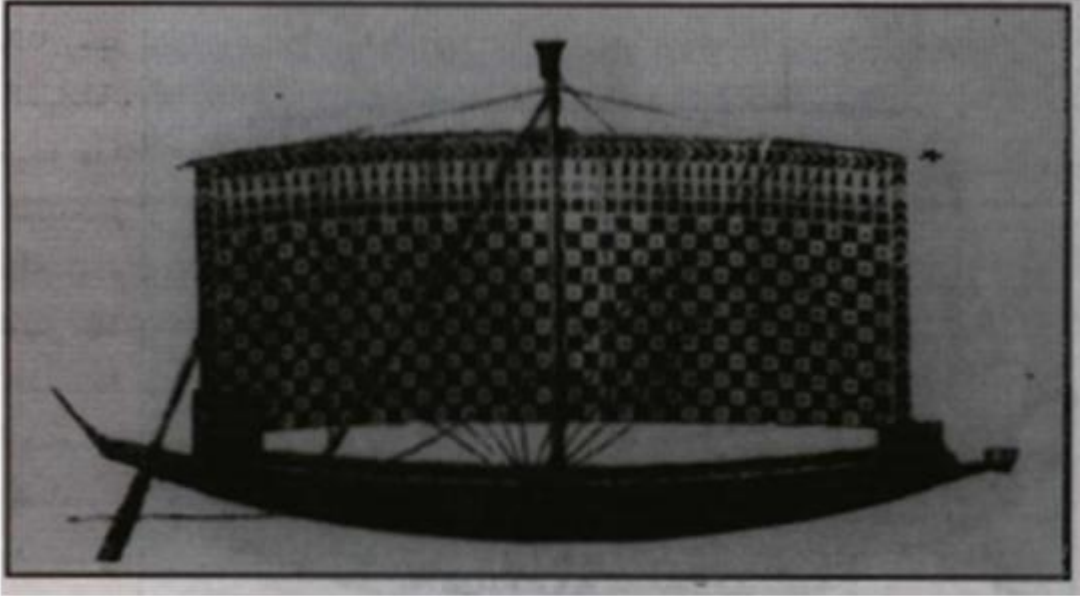
والأجزاء التي صنعت منها السفن الحربية خلال الدولة الحديثة كانت من خشب الصنوبر حيث صنع به الصاري والذي كان يعلوه عش عسكريا و"عش الغراب"، إذ كانت مهمته الإغاثة عند الحرب، كما صنع به عصاة لتوجيه المجاذيف، كما وضعت

(¹) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص 17-18.

(²)M.R.Well,la fin De Moyen Empire Egyptien, Journal Asiatique , X VII , Paris, 1917, p274.


(³) - مختار سويفي، من تاريخ البحرية...، المرجع السابق، ص 28-29.


في السفن الحربية "القلع" الصغيرة أو الطوابق المحاطة بالحصى في ما بين القوس والقوس وقد وفرت هذه الارتفاعات الحماية المتزايدة لمشاة البحرية في المؤخرة ، كما صنع به أيضاً مقعد للقائد إذ بها يتم حماية المجذفين من ضربات العدو¹.





الشكل رقم 9: طراز السفن البحرية السريعة التي كانت تستخدم غالباً في نقل الجنود والاشترك في المعارك البحرية في عصر الدولة الحديثة.
مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، عدد 92، المرجع السابق، ص 36.

وكانت للسفن للحربية المستخدمة في الحملات والمعارك الحربية أسماء خاصة بها

منها  *skty* وتشير تسميتها إلى إحدى المناطق الجغرافية في فينيقيا،
وتشير في تسميتها أيضاً إلى كلمة القوات، وهناك سفينة (*br (b3yr)*

ظهرت ابتداءً من الدولة الحديثة تم استخدامها في معارك 
رمسيس الثالث الحربية، ضد شعوب البحر، وكانت سفينة بحرية من الدرجة
الأولى وحجماً انسيابياً ما يناسب لحمولة الجنود والضباط ولسهولة المناورات، وهناك

سفينة  *mk* ظهرت أيضاً خلال الدولة الحديثة ويعني إسمها القوية أو
الصارمة ويعني أيضاً الحامية أو المحمية من ضربات الأعداء وهي من سفن
الملاحة البحرية، التي استخدمت لطرد الهكسوس، وهناك سفينة *mns*

، هي إحدى السفن التي ظهرت ابتداءً من الدولة الحديثة خاصة 
في عصر الأسرة الثامنة عشرة، وفي بداية ظهورها كان يتم استخدامها في
أغراض الملاحة البحرية، واستخدمت أيضاً في الحملات العسكرية التي قام بها ملوك

Adrian K. Wood, Op-Cit, p7-8.

-(¹)

الدولة الحديثة خاصة في فينيقيا، وحجمها وصل إلى 100 ذراع أي 50 متر، وإرتبط اسمها بعدة ألقاب خاصة ببحارتها منها: *hry pdt· hry mnš· iswt mnš mnš*¹.
2-3-السفن الخاصة:

سفن خاصة بالأسفار، وهي مخصصة للأشراف يستخدمونها في رحلاتهم ، عبارة عن سفن شراعية طويلة من خشب الأرز على سطحها قمرة جدرانها من الحصير أو الكتان، يأوي إليها الشريف في رحلته وتتبعها عادة قوارب صغيرة من الخشب ينقل فيها الزاد ونحوه².

وقد وردت رسوم لها "بتل العمارنة" تمثل سفن الملك راسية أمام حديقة القصر، غير أن أحسن رسم لها تظهر فيه تفاصيل أجزاء السفينة هو الذي وجد في مقبرة "حوى" حاكم بلاد النوبة، وكانت تبنى عادة في وسط السفينة حجرة أو قمرة كما قلنا سابقا من الخشب تلون من الخارج برسوم هندسية بديعة كالمربعات مثلا، وكان لهذه الحجرة بابان في المعتاد وكانت تعد بشكل فاخر بحيث تحتوي على كل ما يلزم السيد في رحلته من أدوات على أنه بدلا من هذه الحجرة كان يكتفي أحيانا بأعمدة يطرح عليها قماش سميك أو نوع من السجاد ليحميها من الشمس والرياح ، وكان يوضع في مقدمة السفينة ومؤخرتها مظلات يجلس فيها السيد وأتباعه أحيانا ليستمتعوا بنسيم النيل وهم في مأمن من الشمس كما كانت تعد أماكن أخرى للخيل وغيرها³ (أنظر الشكل10).

كما كانت سفن خاصة بالمعابد فمرسوم "نورى" من عهد سيتي الأول ومرسوم إيفانتين من عهد رمسيس الثالث، إنما تشير إلى أنه ليس من حق الموظفين الملكيين التدخل بأية وسيلة في شؤون السفن الخاصة بالمعابد، والتي تستطيع أن تمر حرة دونما أي قيد، وأنه لا يجوز الاستيلاء على هذه السفن أو بحارتها وتكليفها بأداء أي عمل⁴، أما النوع الآخر من السفن الخاصة فهي عبارة عن مراكب دينية صممت في شكل نماذج مصغرة لمراكب كانت تلحق بالمقبرة تستخدم لنقل أرواح الموتى⁵ إلى العالم الآخر، وكانت تشبه المراكب التي يستخدمها إله الشمس في رحلته إلى العالم السفلي⁶.

(¹) - أسامة بسيوني الدمنهوري، المرجع السابق، ص ص68-70.

(²) - إبراهيم رزقانة وآخرون، المرجع السابق، ص133.

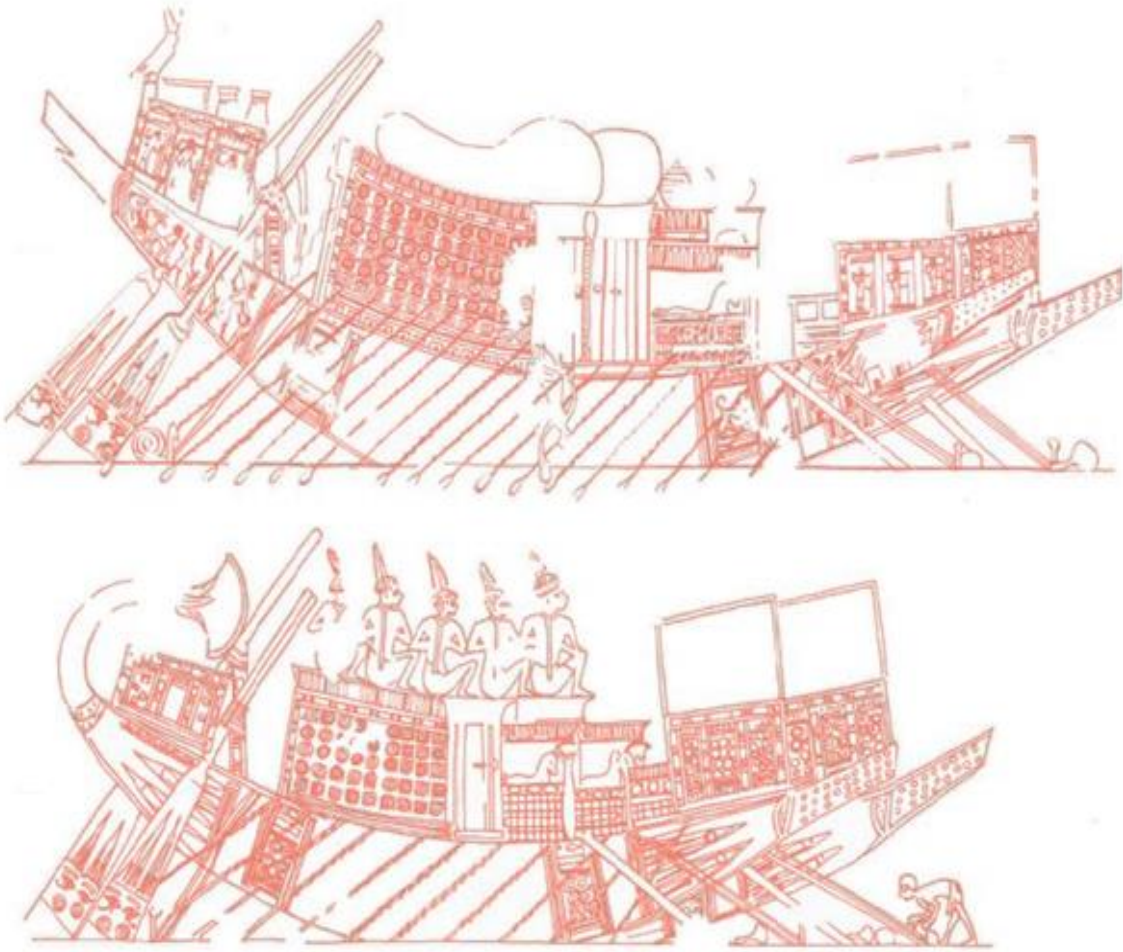
(³) - محرم كمال، المرجع السابق، ص ص211-212.

(⁴) - F.Griffith ,The Abydos Decree Of seti I At Nouri ,1927,p200.

(⁵) - Dorian Vanhulle,Op-Cit,p177.

(⁶) - جورج هارت، الحضارة المصرية القديمة، نهضة مصر للطباعة للنشر والتوزيع، ط1، مصر، 2007م، ص19؛ محمد إبراهيم بكر، صفحات مشرقة من تاريخ مصر القديم، مطبعة هيئة الآثار المصرية، مصر، 1992م، ص ص85-86.

(أنظر الفصل السادس، الملاحة في العقيدة الدينية "رحلة رع").



الشكل رقم 10: منظر من مقبرة "حوى" يمثل مركب مزخرف
أميرة عبد الفتاح حسن، وسائل النقل والمواصلات في مصر القديمة، 2018، ص 142.

3-طاقم السفينة:

ظهر كثير من رجال الدولة الذين سجلوا أسمائهم وألقابهم التي تتعلق بحرفة وأعمال السفن النهرية والبحرية مثل: رئيس أو قبطان السفينة، سيد السفينة قائد السفينة، مفتش السفن، حامل لواء، تدريب المجدفين، أمين صناعة السفن، المشرف على بناء السفن¹، مجدفون عاديون، مجدف أول، ملاحون، عمال الشراع²، إلى غير ذلك من الألقاب المماثلة الأخرى.

غير أن الحياة على متن السفينة تخضع إلى سلم هرمي منظم، يتبعون فيها البحارة قواعد منظمة وصارمة تحت سلطة القبطان، هذا الأخير الذي يجب أن يحمل كل صفات الزعيم الحكيم الذي عليه تجنب أي شكل من أشكال التمرد فهو يمثل قائد المجموعة والبحارة³.

(1) - مختار السويدي، أم الحضارات...، المرجع السابق، ص 77.

(2) - نفسه.

(3) - Dorian vanhulle, Op-Cit, p179.

أما السفن التجارية فتتكون من مجذفين يقودهم ضباط وجنود لحماية السفينة والبعثة¹، فقد بلغ عدد هؤلاء المجذفين في بعثة حتشبسوت حوالي مائة وخمسون جذافا كما سبق وذكرنا².

II- موانئ الدولة الحديثة:

يمكن تقسيم الموانئ في مصر القديمة إلى نوعين، ارتبط النوع الأول بنهر النيل وخصائصه الجغرافية، والنوع الثاني موانئ بحرية لها علاقة بالبحرين، البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط.

1- موانئ بالنيل:

يمثل النيل بالنسبة لمصر القديمة كما ذكره هيرودوت "مصر هبة النيل"³، يتدفق من الجنوب إلى الشمال لمسافة 6700 كم إلى البحر المتوسط، بين الصحراء الليبية والصحراء العربية، وهو مصدر حياة الحضارة المصرية حيث تقع المدن والقرى على ضفافه الخصبة مع مراكز السلطة المدنية والدينية والقصور والمعابد مع فروع متعددة من الدلتا، فهي القناة الرئيسية للاتصال والتبادل التي يتم تنظيم حولها الحياة اليومية العامة والاجتماعية والاقتصادية من خلال ممارسة الملاحة، حيث لعبت الموانئ دورا هاما في عملية النقل النهري والبحري، فمنها كانت تخرج السفن مبحرة إلى وجهتها المقصودة، وفيها كانت ترسو عند عودتها من رحلاتها البحرية، وفيها أيضا كان يتم شحن وتفريغ السفن، وإليها تلجأ السفن المبحرة لمسافات طويلة وهي في طريقها إلى وجهتها، وذلك لتأخذ قسطا من الراحة بعد رحلة سفر طويلة عبر البحار وأيضا لتبتاع ما ينقصها لاستكمال رحلتها الطويلة والشاقة، ومن بين هذه الموانئ التي عرفت هاته الأهمية خلال الدولة الحديثة ميناء ممفيس أي ميناء برونفر⁴.

1-1- ميناء برونفر: أي الميناء الجميل⁵، أو "الخروج السعيد" أو "رحلة

سعيدة"، وهو عبارة عن ترسانة ملكية⁶، وميناء رئيسي لمصر خلال عصر الأسرة الثامنة عشر، كان يقع بالقرب من منف على الفرع البيلوزي لنهر النيل، أي أنه كان يقع في مركز متوسط لا يبتعد كثيرا عن موانئ ساحل الدلتا، كما كان حلقة الوصل بين مصر ودول البحر المتوسط، وقد تطور أثناء حكم الملك "تحتمس الثالث" من ميناء صغير إلى ميناء واسع فيه السفن ودور للعبادة، واستراحات لاستقبال البعثات الأجنبية

(1) - Lionel Casson, Op-Cit, p24-25.

(2) - كريستيان ديروش نوبلكور، المرجع السابق، ص 187.

(3) - هيرودوت يتحدث عن مصر، المصدر السابق، الفقرة 5.

(4) - عبد اللطيف فايز، النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني-الروماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2012م، ص 298-299.

(5) - T.Save Soderbergh, Op-Cit, p37.

(6) - كلير لالويت، طيبة أو نشأت إمبراطورية...، المرجع السابق، ص 187-188.

ومخازن للأخشاب وكل أنواع الخشب والسفن والقوارب التي كانوا يقومون ببنائها خلال تلك الحقبة¹.

وقد كشفت عملية المسح الجيومغناطيسية للأرضية عن حوضين كبيرين للميناء، تم تأكيدها عن طريق تحليل الرواسب من قبل المصممين البيولوجيين: جين فيليب Jean Philippe وهيرفي ترونشيري Hervey Tronchier (جامعة ليون) المتخصصين في دراسة الموانئ القديمة، فتبين أن الحوض الأول للميناء الأول كان يحتوي على المئات من السفن ونشط، به قناة منفصلة تؤدي من الميناء إلى النيل، وأن الحافة الشمالية المستقيمة للميناء موازية لجدار تم تحصينه في زمن "حور محب" الذي غطى قناة الوصول، و هذا يدل على أن الحوض كان لا يزال ظاهراً خلال حكمه وبقي نشاطه (الميناء) حتى فترة حكمه إذا ما تم استعمال القناة كقناة وصول، أما الحوض الثاني كان يقع بجوار قصر الهكسوس المكتشف حديثاً، والذي يشير تاريخه إلى أنه تم إنشاؤه داخل قناة النيل البعيدة، والتي ربما تركت وراءها بحيرة موسمية، كان يمكن بسهولة توسيع هذه المياه وتجريفها لتكون بمثابة مرفأ، تفاخر الملك كامس Kamose من الأسرة السابعة عشرة بتدمير مئات السفن في أفاريس، وهذا يدل على أن الحوضين كانا على قيد الاستخدام خلال حكم الأسرة السابعة عشر، على الأغلب لا تزال مرفأ خلال فترة حكم الأسرة الثامنة عشر، إن لم تكن مرفأ لمدينة برعمسيس Piramesses، بعد اكتشاف منشآت الأسرة الثامنة عشرة وأحواض الميناء، لم يتم التعرف على العديد من الموانئ المصرية القديمة من خلال التحقيقات الأثرية، وما يعرف أنه تم استيعاب الأحواض النموذجية داخل الأحواض مع قابلية الوصول إلى النهر مثل حوض أمنحتب الثاني².

تعددت مهام هذا الميناء وأصبح قاعدة عسكرية وتجارية مهمة، وذلك بتصنيع أنواع السفن النهرية والبحرية المتجهة إلى آسيا، ولعل نصوص الملك "أمنحوتب الثاني" تثبت مدى نشاط هذا الميناء، بحيث كان مسؤولاً عن مراقبة توزيع الأخشاب الخاصة بصناعة السفن الموجودة في "برونفر"³، كما لعب الميناء دوراً مهماً خلال فترة الرعامسة بنقل الفرق العسكرية وجلب الإمداد والتموين على متن السفن وكذلك لنقل أموال الإمبراطورية من فينيقية والنوبة⁴.

وكانت هذه المدينة "ممفيس" مقراً للأسطول الرئيسي بعدما انتشرت مراكز له في مدن مثل: هليوبوليس، وطيبة والتي كانت آنذاك عاصمة للإمبراطورية المصرية⁵، وقد وجد فيها مرفأ على الجزء الشرقي من النهر يضم أماكن لرسو

M.R.Bunson,Op-Cit,p301-302.

(¹)

Manfred Bietak, **Perunefer:The Principal New Kingdom Naval Base**, Egyptian-archaeology, p17 .

(²)

T.Save Soderbergh,Op-Cit,p37 .

(³)

(⁴) - كليبر لالوليت، طيبة أو نشأت إمبراطورية...، المرجع السابق ، ص187-188.

(⁵) - محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية...، المرجع السابق، ص230.

السفن¹، لكن نشاط هذا الميناء كان يتقلص بسبب الطبيعة المادية لنهر النيل والاعتبارات الاستراتيجية هي ما جعل القاعدة البحرية لبرونفر لا يحتمل موسم الجفاف من مارس إلى جوان، حيث يتقلص النيل إلى خمس حجمه الطبيعي تبعا لما جاء في السجلات القديمة، فخلال الأيام الأخيرة من انحسار النهر يصبح النيل غير صالح للملاحة، هذا من شأنه أن يحد من وظيفة ممفيس كميناء للسفن البحرية إلى نصف العام فقط، وهو ما لم يكن مقبولا كونها القاعدة الأكثر أهمية لملوك الدولة الحديثة، إذ سوف يقوم بتأخير أي رد فعل بحري ضروري للدفاع².

ولم تقتصر الموانئ النهرية على مدينة ممفيس، بل أن المسألة تتعلق تقريبا بكل المدن المتواجدة على طول نهر النيل وعلى فروعها في الدلتا، منها: ميتليس، سايس، وغيرها، وكلها كانت تملك أساطيل وموانئ هامة تنطلق منها لتغامر بدون أخطار كبيرة خلال طقس جيد، وقد تواصلت أهمية مدن الدلتا كموانئ تجارية في العصور المتأخرة.

1-2- ميناء بر-عمسيس: إن تحديد موقع بر-عمسيس على وجه الدقة قد أثار مناقشات كثيرة أهو تانيس أم أواريس أم بلوزيوم أم القنطرة، ولا شك أنه كان لا يبعد كثيرا عن تانيس نظرا للأعداد الكبيرة من تماثيل رمسيس الثاني العملاقة التي عثر عليها في المدينة³.

هذه المدينة* (أنظر الخريطة رقم 12) التي ارتبط اسمها بالملاحين الفينيقيين ذكر اسمها في وثيقة "أونامو" الشهيرة حيث كانت مدينة تانيس تستقبل كل سنة حوالي 10.000 مركب من ميناء صيدا لوحده خلال القرنين الحادي عشر والعاشر قبل الميلاد وهذا ما يثبت قدم العلاقات التجارية المصرية مع موانئ مدن فينيقية⁴، فلقد كانت تانيس إحدى أهم مدن مصر في الدولة الحديثة، وهي عاصمة الإقليم الرابع عشر بالوجه البحري، وقد ارتبط اسم هذه المدينة بمدينتين هما: "أواريس وبر-عمسو" المقر الملكي في الدلتا للملك رمسيس الثاني⁵.

تقول الدكتورة صفاء حافظ عبد الفتاح حول موقع مدينة تانيس بأنها تميزت بموقع يسهل منه الاتصال بداخل البلاد وخارجها فاتصلت ببحر الأبيض المتوسط عن

(¹)-ن.ي، المرجع السابق، ص152.

(²)- Manfred Bietak, **Perunefer...**, Op-Cit ,p17

(³) - كلير لالويت، **الفراعنة إمبراطورية الرعامسة...**، المرجع السابق، ص142.

*-وقد أعطيت لهذه المدينة اسم آخر هو "صان الحجر" وصان مأخوذ من إسمها في المصرية القديمة "زعت" ومكانها الآن في شرق الدلتا بمركز فاقوس محافظة الشرقية .

(⁴)-عامر خير، **العلاقات التجارية بين مصر وفينيقيا قديما**، ع10، مجلة العلوم الاجتماعية والانسانية، مسيلة، 2016، ص120.

(⁵)-سمير أديب، **موسوعة الحضارة...**، المرجع السابق، ص250.

طريق "أشتوم" البحيرة الواقعة بالقرب منها، كما اتصلت بداخل البلاد عن طريق فرع النيل التنيسي الذي يخرج من فرع دمياط ويصب في البحيرة¹.



الخريطة رقم 12: مدينة بر عسو موقع عليها الميناء.

Manfred Bietak and Irene Forstner-Müller, *The Topography of New Kingdom Egypt*, p33

(1) - صفاء حافظ عبد الفتاح، الموانئ والثغور المصرية من الفتح الإسلامي حتى نهاية العصر الفاطمي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1986م، ص23-24.

الموانئ في نهر الدلتا عادة ليست موجودة في الساحل بحد ذاته، ولكن ليست بعيدة مسافة منه، لأن السفن في فترة الجفاف تحتاج إلى مد بحري للوصول إلى الميناء ومغادرته بأمان، وكانت "بر-رعسيس" بدون شك مدينة الميناء للسفن البحرية الذي كان لديه أغراض إما محطة للقوات البحرية المصرية لانتشارهم واستعدادهم في الشرق ومكان تنظيم وحشد جنودهم وعرباتهم القتالية وأيضا مكان إرساء قوات سفنهم، وتشير لوحة الملك كامس الثانية المنقوشة في الحجر إلى المئات من السفن المملوءة بالسلع القادمة من الشرق إذ يبدو هنا أن الميناء كان استمرار لنشاطات فترة الهكسوس إلى غاية عصر الرعامسة¹.

أما عن إنشاءها فإن رمسيس الثاني هو من أنشأها وقد أصبحت على أيام الأسرتين التاسعة عشرة والعشرين ربما بالتناوب مع منف المقر الملكي الرئيسي في الشمال، ويقدم المؤرخون عدة اسباب لإنشاء هذه المدينة منها أنها موطن الأسرة الفرعون ومنها انا الظروف السياسية وقت ذاك حتمت على الفرعون أن يكون دائما على حدود الوادي وعلى بعد قريب من بقية أملاك الامبراطورية في غرب آسيا².

إن بر-رعسيس مدينة مزدهرة في موقع حالفه التوفيق عند اختياره فتحيط به من الغرب ومن الشمال وهي أحد فروع الشرقية لدلتا نهر النيل ومن الجنوب والشرق قناة اسمها "مياه اورايس"، هكذا كانت المدينة محاطة بدفاعات طبيعية وفي الجنوب كان دخول الميناء من جهة البحر المتوسط سهلا بفضل فروع النيل وقنواته، فتستطيع السفن أن ترسو في يسر، أما ثكنات القوات العسكرية فكانت موزعة على الجهات الأصلية الأربع تحسبا لخوض المعارك الدفاعية محتملة أيا كان المكان الذي يصدر منه التهديد³.

وفي عهده الملك رمسيس الثاني كانت مصر وقتئذ تملك أسطولا تجاريا وحربيا عظيما يمخر عباب البحر الأبيض المتوسط وكان يرسو في ميناء عاصمة "رمسيس" الجديدة التي سماها كما قلنا باسمه "بر-رعسيس" الذي أنشأها واتم تشييدها وقد جاء ضمن أوصافها ومزاياها ما يدل على ذلك: "وسفنها تروح وتغدوا في الميناء.. وفيها ترسو سفن جنودك عندما تأتي محملة بالجزية"⁴.

ولأهمية هاته المدينة وموانئها التجارية الواقعة على فرع النيل الكانوبي، فإن المصادر الكلاسيكية تطرقت إلى ذكرها منها الأوديسة والمكتبة التاريخية لديودور الصقلي، وهذا الأخير ذكرها في العبارات التالية: "أطلق الحاكم "ثونيس" اسمه على تلك المدينة، التي كانت إحدى الموانئ التجارية على الفرع الكانوبي للنيل"⁵.

(¹) Manfred Bietak and Irene Forstner-, *The Topography of New Kingdom Avaris* - Müller and per-ramesses, p46-47.

(²) -محمد بيومي مهران، المدن الكبرى..، المرجع السابق، ص38.

(³) -كلير لالويت، الفراعنة إمبراطورية الرعامسة...، المرجع السابق، ص141.

(⁴) -سليم حسن، مصر القديمة...، ج6، المرجع السابق، ص591.

(⁵) Diodore,I,19.

3-1: ميناء الفيوم: نسبة الى مدينة الفيوم تقع جنوب غربي القاهرة قريبا من الحافة الغربية لوادي النيل وهي تضم منخفضا في الصحراء الغربية يرويه بحر يوسف ويعده الجغرافيون اقليما متميزا له شخصيته الخاصة فيه تلتقي الحياة النيلية المستقرة بالحياة¹.

اكتشفت قاعدة ميناء (Mi-Our) في مدينة غراب (Gourob) في مدخل الفيوم يعود إلى فترة الدولة الحديثة، وقد سمي بعدة تسميات منها "القناة الكبرى، أو القناة الكبيرة" ، وقد مثلت هذه القاعدة نقطة اتصال مع بحر يوسف وبالتالي النيل²، كما اكتشف في نفس الموقع على سفينة خشبية صغيرة وعربة وعجلات وبعد الدراسة والتجميع اتضح أن غرض العربة هو نقل السفينة عن طريق البر في المراكب الجنائزية ، كما استعملت لنقل تماثيل الآلهة وغير ذلك³.

عرف نشاطا في فترة تحتمس الثالث وخلفائه كل من رمسيس الخامس وحمور محب، إذ اصبحت قاعدة لجلب الضرائب وكذا لنقل السلع والناس ومنطقة مفضلة لدى حكام لصيد الأسماك ، وبقي هذا الميناء له أهمية اقتصادية واجتماعية حتى الفترات المتأخرة من زمن البطالمة⁴.

2- الموانئ البحرية:

1-2- موانئ البحر الأبيض المتوسط:

إن الشريط الساحلي لشرق المتوسط هو أقرب الطرق وأيسرها، وأكثرها أمانا لأن الطرق البحرية بين أوروبا وغرب آسيا بالأساليب والوسائل البحرية القديمة يسيرة لوفرة الموانئ الطبيعية عليه والهدوء الموجود فيه، هذا جعل الإبحار بمحاذاة شواطئه ممكنا دون مخاطر، وكذلك فإن تعدد جزره والحمولة البحرية هي الأقل كلفة والأسرع، وهما عاملان هامين في العمل التجاري، لأن السفن بإمكانها أن تحمل كميات كبيرة من البضائع قياسا مع وسائل النقل البري، وهذا ما جعل التجارة البحرية على مدى التاريخ هي الأكثر ازدهارا⁵.

1-1- ميناء فاروس: يرى المؤرخون أن الإسكندر بنى المدن لهدف عسكري

بحري تجاري من ذلك الإسكندرية "فاروس" التي اعتبرها مخزنا لتجارة الشرق خاصة وأنه لمس أهمية المواد التي تمر عبر البحر الأحمر بين الشرق والغرب وكذا

(¹) -سمير أديب، موسوعة الحضارة... المرجع السابق، ص651.

(²) - Marine Yoyotte, La Base Portuaire De Mi-Our(Gourob) Au Nouvel Empire, Un port à l'entrée du Fayoum ,Groupe Fleuves Et Territoires,2015,pp2-12

(³) - Emanuel, J. P.; Shelley Wachsmann, The Gurob Ship-Cart - Mediterranean Texas A&M University Press, 2013, pp150-153.

(⁴) - Marine Yoyotte, Op-Cit, p2-15.

(⁵) - عبد المجيد عبد الملك، ساحل بلاد الشام والصراعات الدولية " دراسته الجغرافية السياسية والجغرافية العسكري الأمنية" ، الكتاب الأول، بيسان للنشر والتوزيع والإعلام، ط2، لبنان، 2002م، ص22.

المواد الأولية التي تستخرج من افريقيا وهو لم يكتف بذلك بل سيطر على الطرق الرئيسية للتجارة¹.

لكن الحقيقة أن ما فعله الإسكندر حول هذه المدينة هو إعادة استعمال الموقع الذي كان مستعملا في السابق من قبل الرعامسة خلال الدولة الحديثة قبل ألف سنة من مجيئه، حيث من الممكن أن هذا الميناء الذي أشارت إليه الأوديسة، تم بناؤه عن طريق سلطة كريت البحرية ولو كان مصريا في الأصل فقد يكون من أعمال رمسيس الثاني، فقد اكتشفت تماثيل من عهده في راقودة ، حيث ما هو معلوم أن شعوب الغرب قد هاجمته وأنه قد بنى حصونا لمجابهتهم لا يمكن أن تكون هذه الحصون من عصر الإسكندر الأكبر مادام لا يوجد ما يدل على ذلك من وثائق، يعتبر أقدم عمل في المنطقة ويرجع ذلك لقدمه².

وقد عبر "بيرين" عن أهمية هذا الميناء بقوله أنه جعل من الدلتا المركز المنظم للتجارة البحرية ولعب نفس الدور الذي لعبته الموانئ الفينيقية في زمن أسبق، وكان قاعدة لقوة بحرية تجارية ربطت بين تجارة البحر الأحمر والمحيط الهندي من جهة، وتجارة البحر المتوسط وأواسط افريقيا من جهة أخرى، وأدى نفس الدور الذي كان في فترات لاحقة، وقال "بيرين" أيضا: "إن التجارة الكبرى في العصر القديم هي أساسا بحرية، وكما هو الحال في كل مراحل التجارة الدولية الكبرى فإن كل مراكزها كانت تقع على البحر أو على الطرق المائية الكبرى"³.

أما عن موقعه يمتد الميناء من صخرة أبي بكر طويلا وضيقا في إتجاه الغرب من سد شرقي حتى يصل إلى الشاطئ خلف برج البعثة المصرية، وهذان الموقعان متصلان بسلسلة من الأمواج في الشمال والمدخل موجود في جهة غير متوقعة، فبعد الدوران حول صخرة أبي بكر تتجه السفن شمالا تحت نتوه رأس التنين حيث توجد مياه عميقة، وعلى اليسار توجد ارصفة صلبة ممتدة حتى صخرة أبي بكر ومستخدمة حديثا في تأسيس حائل الأمواج الجديد، وعلى اليمين يوجد رصيف آخر، وعند الدخول إليه نكون في وسط الميناء وترى ميناء ثانويا في الشمال⁴. (أنظر الخريطة13).

(1) - بلقاسم رحمانى وخرفوش مدني، المرجع السابق، ص47.

(2) - أ.م. فورستر، الإسكندرية تاريخ ودليل، تر: حسن بيومي، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، مصر، 1999م، ص181-182.

(3) - نقلا عن: الزهرة الزغبى، تجارة مصر الفرعونية...، المرجع السابق، ص287.

(4) - أ.م. فورستر، المرجع السابق، ص181.

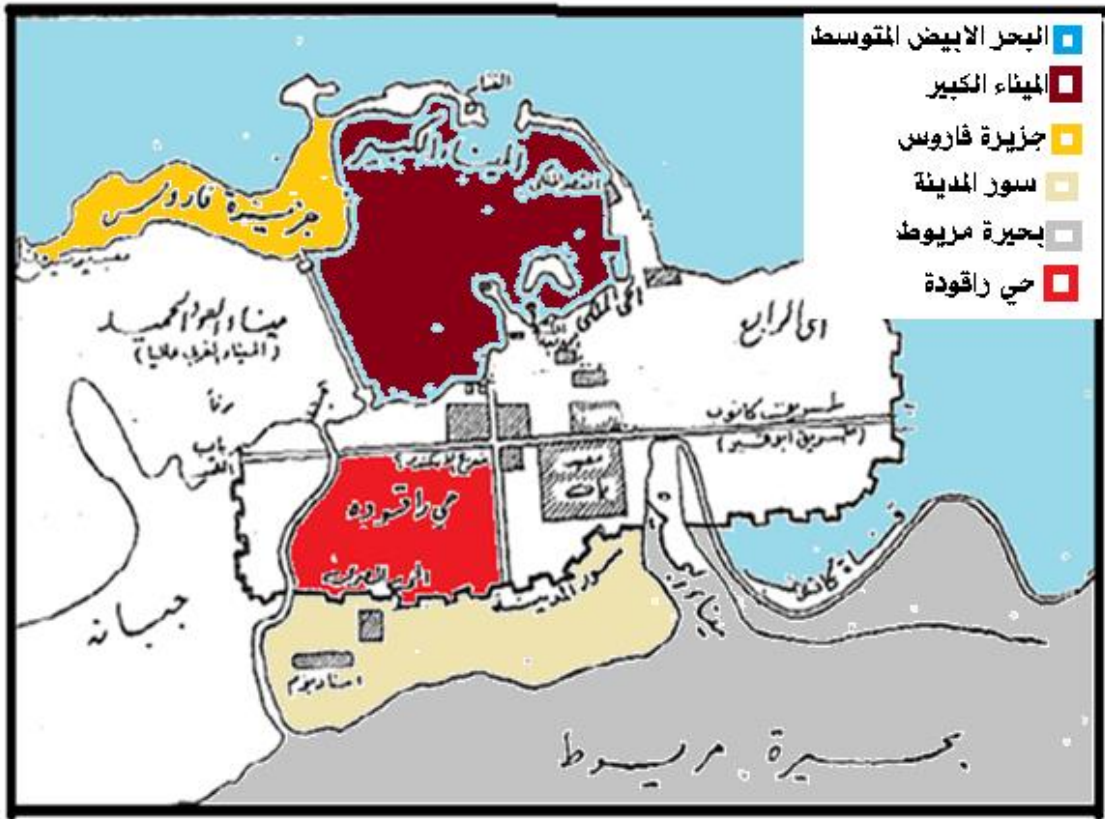


الخريطة رقم 13: ميناء الاسكندرية القديم الغريق تحت المياه.
أحمد عبد الفتاح، دليل آثار الاسكندرية القديمة وضواحيها، اصدار الهيئة الإقليمية لتنشيط
السياحة بمحافظة الاسكندرية، ص 19.

استطاع بعض العلماء الآثار ان يتعرفوا على بقايا ميناء قديم في هذا المكان (أنظر الخريطة 14) ولكن بعضا آخر ينكر عليهم هذا، والرأي القديم في شأن راقوده يقول انها قرية قليلة الأهمية ومن دعاة ذلك العالم هوجارث (Hogarth)، وتبعه الكثيرون ولكن إن أحدث ماتوصل الباحثين عن ذلك الزعم أن راقودة بلدة فرعونية مهمة وعاصمة لإقليم شامل ولقد أيدت الحفريات الحديثة صدق ذلك وأنها كانت حصنا أماميا وبلدة هامة في الاقليم الغربي الواقع على الحدود تجاه ليبيا منذ الأسرة الثامنة عشر وبالتحقيق في فترة الرعامسة، وتدل الأبنية القديمة في راقودة ومرفأها على أنها كانت المنفذ الرئيسي بين مصر وممالك البحر المتوسط، ومركزا تجاريا هاما مع بلاد الإغريق¹.

وقد لوحظ في بناء هذه المنشآت دراسة واعية بالطبيعة البحرية للموقع من تيارات بحرية ورياح وصخور وقد أدت ضخامة هذه المنشآت الى اعتقاد "جاستون جونديه Gaston Jondet بأن هذه المنشآت تمثل بقايا ميناء مصري كامل غارق في الماء أقدم تاريخيا من عهد تأسيس الإسكندر للمدينة بالمكان، وأنه في عصره كان هذا

(1) - زكى علي، الاسكندرية في عهد البطالمة والرومان، مطبعة دار المستقبل، (د.ب)، (د.س)، ص 2.



الخريطة رقم 14: ميناء فاروس.
أحمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 7.

الميناء مغمورا بالماء وان اختيار الإسكندر لمدينته الجديدة قد تم إلى الشرق منه على جزيرة فاروس¹، وقد جعلت ضخامة هذا الميناء وأسلوب بنائه إلى الاعتقاد بأنه يرجع لعصر الفراعنة²، إذ يمكن القول أن هذا الميناء هو ميناء الإسكندرية القديم قبل مجيء الإسكندر وأنه كان الميناء الرئيسي للمدينة خلال عصر الدولة الحديثة، وأن ضرورة الاتصال بين مصر القديمة وعالمي الشرق القديم وحوض البحر المتوسط قد اقتضت وجوده³، وأنه قد اختفى وغمرته المياه إثر دورة من دورات الزلازل الهائلة التي عرفها العالم القديم⁴.

ويوضح هوميروس لهذا الميناء حيويته في العالم القديم بأنه أولا كان آمنا أي كان بمثابة مرفقا بحريا على مستوى بالغ من الإعداد البحري لاستقبال السفن ومغادرتها كما أنه كان ذا أهمية عالمية في ذلك الزمن القديم حيث أنه كان مرفأ التزود بالماء⁵.

(1) - أحمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 18.

(2) - Carole Escoffey, **Ancient Alexandria**, Bibliotheca Alexandrina, Egypt, 2012, p17.

(3) - أحمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 18.

(4) - Morris I. Bierbrier, **Ancient Egypt**, Second Edition, United States Of America , 2008, p11.

(5) - أحمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص 18.

إذن كان لمصر موانئ عدة على سواحلها الشمالية، حيث كان ساحلها الشمالي غنيا بمواقع صالحة لرسو السفن تحميه المستنقعات والبحيرات المالحة من جهة البر وكتبان الرمال المستورة من جهة البحر، ولعل الطريق البحري الرئيسي إلى فينيقيا كان يمر عبر التانيتيك "وهو فرع من فروع النيل تقلص مع الزمن حتى أصبح اليوم جدولا صغيرا تفيض مياهه في مستنقعات بحيرة المنزلة"¹.

2-1-2- ميناء العريش:

تعتبر مدينة العريش عاصمة محافظة سيناء الشمالية وأهم مدنها، كان بها منذ أقدم العصور ميناء مهما على البحر المتوسط، فهو المركز الاستراتيجي على الطريق الحربي "طريق حورس" وأحد المراكز الرئيسية للجيش أيام الدولة الحديثة²، تسير عليه في طريقها إلى فلسطين³.

كما كانت تضم العديد من القلاع والحصون والمستوطنات التي ضاع معظمها مع مرور الزمن من أهمها قلعة العريش التي لا يزال يتبقى منها سور مربع يبلغ ارتفاعه نحو ثمانية أمتار وطول ضلعيه الشمالي والجنوبي خمسة وثمانين متر والشرقي والغربي خمسة وسبعين مترا وفي أعلى السور تجد ستة مزاغل⁴.

2-2- موانئ البحر الأحمر:

إهتم المصريون بهذا البحر على اعتبار أنه وسيلة الاتصال بين مصر وإفريقيا وبلاد العرب والهند، وفي ظل هذا الاهتمام كان لابد من أن تنشأ الموانئ وأن تنشأ الطرق التي تربط وادي النيل بموانئ البحر الأحمر⁵.

أما الموانئ فتشير المصادر إلى أن اتصال العرب التجاري بموانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر يرجع لزمن بعيد قبل ظهور الإسلام⁶، كان المصريون في القديم قد أقاموا العديد من الموانئ البحرية على طول سواحلهم التي اتصلوا من خلالها بموانئ الجزيرة العربية، لاسيما في عهد الملكة حتشبسوت والملك رمسيس الثاني الذين كانا يهدفان إلى فرض هيمنتهم على تجارة البحر الأحمر والمحيط الهندي وقد عمل كل من البطالمة والرومان فيما بعد على إعادة وإحياء موانئ مصر القديمة وإنشاء موانئ جديدة تستوعب حجم النشاط الملاحي والتجارة المتزايدة في عهدهم⁷.

(1) -إليزابيث رايفشتال، المرجع السابق، ص30-31.

(2) - محمد بيومي مهران، المدن الكبرى في مصر...، المرجع السابق، ص182.

(3) - سمير أديب، موسوعة الحضارة ..، المرجع السابق، ص613-612.

(4) -حسين دقيل، آثار سيناء عراقية التاريخ وأفاق الاستثمار، المعهد المصري للدراسات، مصر، 2008م، ص8.

(5) -عبد الحليم نورالدين، البحرين الابيض والاحمر...، المرجع السابق، ص13.

(6) - جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج3، ط2، (د.د.ن)، بغداد، 1993م، ص449.

(7) - محمد حمزة جار الله الشمري، موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري والبحر قبل الإسلام، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، 2004م، ص147.

2-2-1- ميناء القصير: بغض النظر ما يكتسبه وادي الحمامات من أهمية فهو لا يقل عن أهميته من ميناء القصير (أنظر الخريطة 15) أحد موانئ البحر الأحمر، كان له دور مهم منذ أقدم العصور، منذ اتصال الإنسان المصري بالبحر الأحمر، وقد عرفت القصير في النصوص المصرية باسم "ثاعو" و"اينوم"، وعرفت في اليونانية باسم "نيلوتراس" وقد استمر الميناء يلعب دوره طوال العصر الروماني والعصور التالية¹، يقع هذا الميناء داخل خليج مفتوح من جهة الجنوب الشرقي وتقفله من الشمال صخرة تتجه نحو شرق الجنوب الشرقي وتتوغل في البحر لمسافة مائتين وستين مترا بدءا من الشاطئ وهذه الصخرة التي تبدو ذات سطح شبه مستوي تنكشف في حالة المد المنخفض وتنتهي بشكل رأسي في داخل الميناء بالعرض حيث تمتد من الجنوب إلى الشمال موازية للساحل، أما الشاطئ من جهة الجنوب فمحاط بالمثل بسلسلة من صخور الشاطئ تشكل منحني ذا شكل بيضاوي يبلغ قطره حوالي ثلاث أرباع الفرسخ وهذا الموقع يجعل ميناء القصير في حمى من رياح الشمال والجنوب التي تهب بشكل شبه دائم على البحر الأحمر، كما تحمي المرتفعات هذا الميناء من رياح الغرب التي تهب عليه².

وخير مثال على نشاط هذا الميناء خلال الدولة الحديثة حملة حتشبسوت حيث يقول زكية يوسف طبوزادة: حول انطلاقة الرحلة من ميناء قصير للملكة حتشبسوت " في العام التاسع من حكمها أرسلت بعثة سلمية الى بلاد بونت فقد حملت عدة سفن تجارية البعثة المصرية التي ابحرت من ميناء القصير عبر البحر الأحمر حتى وصلت الى بلاد بونت³.

وأىضا في فترة الملك رمسيس الثالث شهدت نشاطا تجاريا كبيرا ومبادلات تجارية واسعة نتيجة لكثرة الاتصالات والرحلات التي أمر بها خاصة باتجاه الجنوب فأنشأ سفنا نيلية وأخرى بحرية لتمخر عباب البحر الأحمر وكانت انطلاقتها من ميناء القصير الذي كان يعرف حركة نشطة في عصره⁴.

(1) - عبد الحليم نور الدين، البحران الأبيض والأحمر ...، المرجع السابق، ص13.

(2) - علماء الحملة الفرنسية، موسوعة وصف مصر " الزراعة - الصناعات - الحرف - التجارة"، تر: زهير الشايب، ج 4، مكتبة الأسرة، مصر، 2002م، ص269.

(3) - زكية يوسف طبوزادة، المرجع السابق، ص59.

(4) - بلقاسم رحمانى وخرفوش مدني، المرجع السابق، ص38.



الخريطة رقم: 15: ميناء القصير.

pierre tallet, les égyptiens et le littoral de la mer rouge à l'époque pharaonique, 2009, p688.

2-2-2 ميناء الرخم:

من الموانئ أيضاً التي كانت موجودة على شاطئ الدلتا ميناء أم الرخم، تقع بالقرب من مدينة "مرسى مطروح" (بريتونيوم القديمة) وعثر على بعد 10 كيلاً من بلدة القصر، وكانت تدعى في العصر اليوناني والروماني "أبيس" وهي ميناء على البحر¹، وعثر فيها على أطلال معبد مصري من عهد الملك رمسيس الثاني مما يؤكد أنه كانت هناك مستوطنات وحاميات لتأمين حدود مصر الغربية ولعل الحفائر الأثرية الجارية هناك تلقي مزيداً من الضوء على هذه المنطقة².

(¹) - محمد بيومي مهران، المدن الكبرى...، المرجع السابق، ص 215.

(²) - عبد الحليم نور الدين، البحرين الأبيض والأحمر...، المرجع السابق، ص 16.

2-2-3: ميناء الجواسيس Gawasis:

ومن الموانئ أيضا ميناء وادي الجواسيس¹، يقع هذا الوادي على بعد 22 كيلا جنوبي سفاجة على ساحل البحر الأحمر، وتوجد هناك بقايا تعدين تغطي سفح تل من الحجر الجيري وكذا نقوش هيروغليفية، هذا ويمتد الوادي في الداخل حيث يقع ميناء " ساور " عند مدخل الوادي، وعلى بعد 7 كيلا من ساحل البحر الأحمر كما تشير ذلك لوحة " خنت خاتى ور " التي عثر عليها في وادي الجواسيس²، وقد أدى الكشف إلى التحديد الفعلي والقطعي لموقع هذا الميناء، نتيجة العثور على أثار مكتشفة في مكانها الأصلي، وجود قواعد للوحات مثبتة على عمق الأرض وخاصة قاعدة مقصورة (عنخو) التي تتكون من أربعة مراسي ثقيلة من الحجر وقد أحيطت هذه القواعد بكتل من الحجر غير المنتظم، وحشيت الفراغات بين المقصورة وبين هذه الكتل بقطع من الزلط والحجر الصلد، استعصى على العمال إزالتها بسهولة كذلك الأمر بالنسبة للوحة (انتيفوكر) التي وجدت في قناة فوق قاعدتها وهي بدورها مرساة ثقيلة من الحجر، ومأثبه أعمال البعثة التي قامت بالتنقيب في الموقع أن اللوحتين (انتيفوكر، وخنت خاتى ور) نقلتا من مكانهما الأصلي الميناء الفرعوني إلى مبنى المحطة الرومانية داخل وادي الجواسيس، وهذا ما جعل علماء المصريات يرون بأن مرسى الجواسيس هو ميناء الأسرة الثانية عشرة³.

وأثبتت الآثار المكتشفة أن هذا الميناء بدأ استخدامه في عصر الفرعون سنوسرت الأول وتبين من لوحة (خنتخاتى) هذا الاستخدام استمر في عصر خليفته أمنحات الثاني، وتفيد الكتابات الهيروغليفية المدونة على قطع فخار مكتشفة أن الميناء استخدم في عصر سنوسرت الثاني خليفة أمنحات الثاني⁴. ودام إستعمال هذا الميناء حتى عصر الدولة الحديثة حيث قامت كاثرين بارد Kathryn Bard، عالمة الآثار بجامعة بوسطن مؤخرًا، باكتشاف كهف في مرسى الجواسيس في عام 2004 يحتوي على شظايا من الحبل، مجذاف التوجيه، وألواح البدن التي قد تعود إلى عهد حتشبسوت أو العصر القريب منه⁵، حيث تشهد أثار ميناء الجواسيس على تاريخه الطويل، كنقطة

(1) - نفسه، ص14.

(2) - محمد بيومي مهران، المدن الكبرى...، المرجع السابق، ص199-200.

(3) - عبد المنعم عبد الحلیم سيد، البحر الأحمر وظهيره ..، المرجع السابق، ص118.

(4) - عبد المنعم عبد الحلیم سيد، البحر الأحمر...، المرجع السابق، ص123.

(5) - Steve Vinson, *Seafaring, Ucla Encyclopedia Of Egyptology*, University of Oxford, - 2009, p4.

انطلاق للإبحار لمسافات طويلة عبر البحر الأحمر، مع وجود ورشات لتفكيك السفن وغيرها من الاكتشافات¹.

2-2-4: ميناء عين السخنة:

يقع ميناء عين السخنة الفرعوني على الساحل الغربي لخليج السويس عند مصب أقصر طريق يربط ممفيس بالبحر الأحمر، يعود وجوده إلى الأسرة الأولى، وهي نقطة تواصل لطريق بعثات التعدين في هذه الفترة إلى جنوب شبه الجزيرة سيناء بحثًا عن النحاس والفيروز².

حيث اكتشف بالمنطقة مجموعة مهمة من النقوش تعود إلى عهد الدولة القديمة والبيزنطية، ومن بين هذه السجلات للبعثات الاستكشافية من تُوْرخ في عهد أمنمحات الرابع، وأمنمحات الأول (الأسرة الحادي عشر والثاني عشر)، كما تشير النقوش الفرعونية المؤرخة في عهد أمنمحات الأول وأمنمحات الثالث إلى أن الموقع كان لا يزال في بعض الأوقات على الأقل يتردد عليه خلال الأسرة الثامنة عشر³.

إذن نستنتج أن مرحلة الدولة الحديثة عرفت تطوراً في مجال البحرية وصناعة السفن، بحيث تعدد بناء وإستخدام أنواع كثيرة من الأساطيل ماهو حربي وماهو تجاري، وناقلات الأحجار وسفن خاصة ودينية، وحتى يمكن الوفاء بهذه الاحتياجات البحرية الضخمة وهذه الأعداد المتزايدة من السفن الكبيرة توسعت الدولة في إعداد ترسانات بناء السفن التي كانت منتشرة ببعض مناطق مجرى النيل وسواحل البحر الأحمر.

تقدم صناعة السفن خلال الدولة الحديثة يرجع إلى إتساع أرجاء الإمبراطورية، بحيث حرص ملوك هذا الفترة على دعم نفوذ مصر العسكري في كافة أرجاءها وتأكيد سيطرتها على البحرين الأحمر والمتوسط، وهذا ماجعل ملوك مصر يعملون على تطويرها لتلائم عصرها والثروات التي تتدفق عليها، فتفنن بناؤوا السفن في عمل أنواع مختلفة.

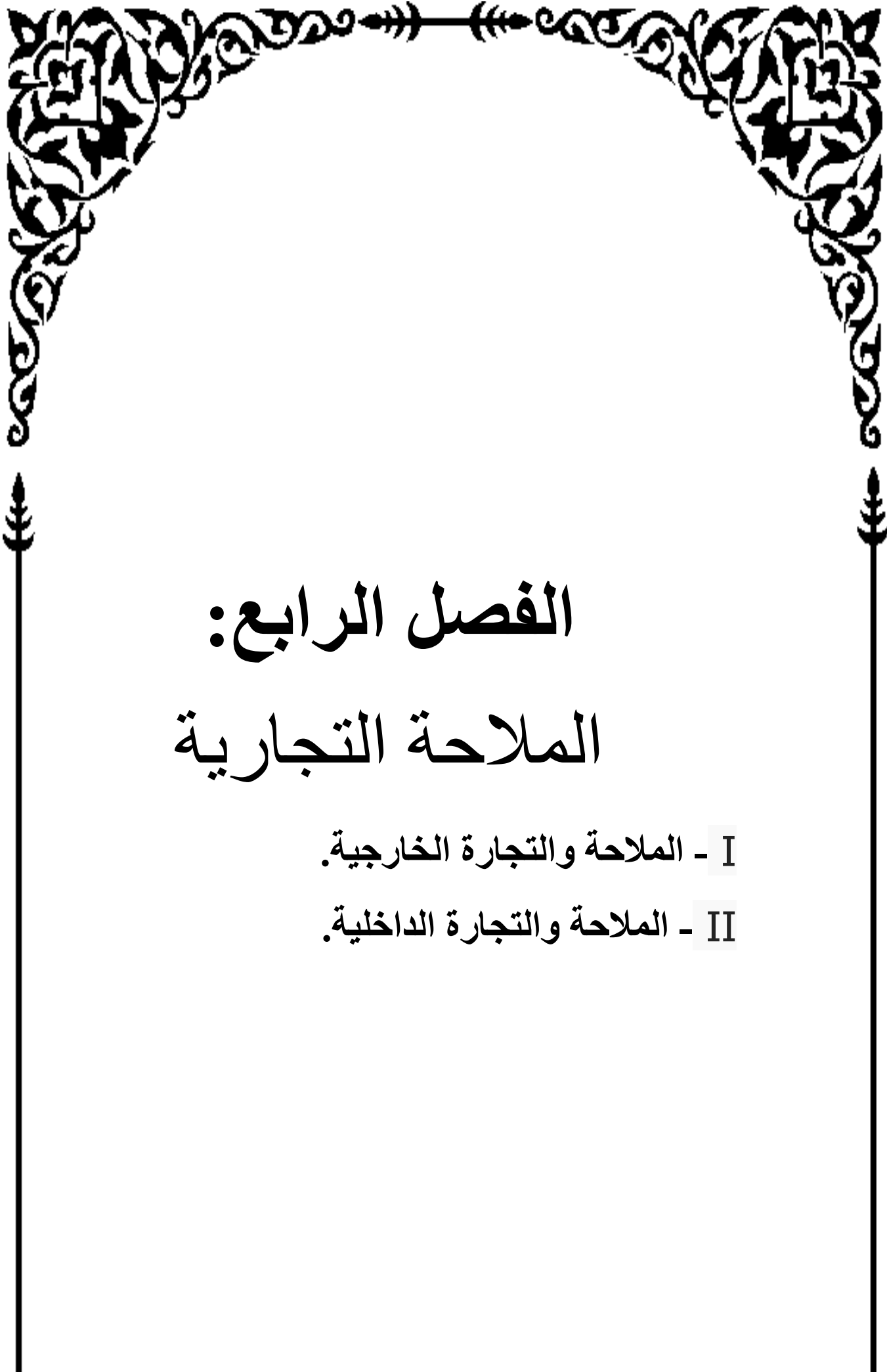
عرفت مصر خلال الدولة مجموعة من الموانئ على طول سواحلها الشرقية والشمالية وعلى أفرع النيل، لعبت دوراً هاماً في عملية النقل النهري والبحري فمنها كانت تخرج السفن نحو الخارج وترسو عند عودتها من رحلاتها البحرية وذلك لتأخذ

(¹) - Cheryl Ward Chiara Zazzaro, **Evidence for Pharaonic Seagoing Ships at Marsa/ WadiGawasis**, Egypt, 2009 The Authors. Journal Compilation , 2009 The Nautical Archaeology Society, Oxford, p1.

(²) - Tallet Pierre, « **Les « Ports Intermittents » De la Mer Rouge à l'époque Pharaonique: Caractéristiques Et Chronologie** »Nehet. Revue Numérique D'égyptologie, Vol. 3, Paris Sorbonne, 2015, p 37.

(³) - Ibid, p39.

قسطا من الراحة بعد رحلة سفر طويلة ، وفيها كان يتم شحن وتفريغ السفن ولتبتاع ما ينقصها لاستكمال رحلتها الطويلة والشاقة.



الفصل الرابع:

الملاحة التجارية

I - الملاحة والتجارة الخارجية.

II - الملاحة والتجارة الداخلية.

سخرت التجارة في مصر القديمة لخدمة الملك بالدرجة الأولى، ثم توسعت لتخدم القصر والمعبد وكذا الطبقة الغنية، وقد كانت هذه التجارة تتم بشكل فصلي حسب مواسم الإنتاج، في الصيف تتجه شمالاً إلى سواحل سوريا الشرقية وإلى سواحل آسيا الصغرى الجنوبية وقبرص كريت، و في الشتاء تتجه جنوباً نحو اليمن حيث تعود سفنهم محملة بالتوابل وغير ذلك من السلع.

ولقد عرف النشاط التجاري ازدهارا ملحوظا خلال عصر الدولة الحديثة، نظرا للدور الكبير الذي لعبته الطرق النهرية والبحرية في تطوير حركة التجارة الداخلية والخارجية بين الشعوب، فكان على مصر استيراد المواد الأولية اللازمة للبناء والصناعة والزراعة فضلا عن تصديرها لسلعها للخارج¹.

I- الملاحة والتجارة الخارجية:

ازدهرت هذه التجارة خاصة في عصر الدولة الحديثة، بتطور علاقات مصر مع العالم الخارجي نتيجة لسياسة التوسع المصري-كما سبق وذكرنا- خاصة في سوريا وفلسطين، فأخذ الأسطول المصري يجوب شرق البحر الأبيض المتوسط بدءاً من الساحل الشرقي حتى جزر البحر "الإيجي" غرباً، ويعتقد بعض المؤرخين أن المصريين قد استعانوا في بناء وتسيير هذا الأسطول بالفينيقيين ثم اتخذوا اليونانيين بحارة وجنوداً على هذا الأسطول².

1- التجارة عبر البحر الأحمر:

لقد ارتاد المصريون القدماء سواحل البحر الأحمر للحصول على نوعين من السلع أولهما "البخور" ذوي الأهمية البالغة في طقوسهم الدينية، وثانيهما سلع الترف ذات القيمة الكبيرة في تصوير أبهة الملك ومظهرية سلطانه، وهذه السلع تتوفر على كلا الجانبين الإفريقي والآسيوي للبحر الأحمر، ولكن الجانب الإفريقي كان الأفضل بالنسبة لهم لسببين أولهما أن أشجار البخور المعروف بالكندر³ -وهو النوع المفضل لدى المصريين القدماء- كانت تنمو بالقرب من الساحل على الجانب الإفريقي للبحر الأحمر يمكنهم الحصول عليها مباشرة لنقل زراعتها إلى مصر، طبقاً لما ورد في نقوش ورسوم بعثة الملكة حتشبسوت إلى بلاد البونت، أما عن سلع الترف من ذهب وعاج وأبنوس وريش نعام وغيرها فقد كان


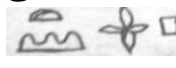

(¹)- المرعي إيمان شمخي جابر، التجارة في مصر القديمة أيام الدولة القديمة والوسطى والحديثة 2850 - 1085 ق.م، ع20، مجلة دراسات تاريخية، العراق، 2016، ص ص59-74.

(²)- علي عكاشة وآخرون، المرجع السابق، ص ص16-17.

(³)- الكندر: هو اللبان أي صمغ شجرة تنمو بجبال اليمن وهو نوعان الذكر منه المستدير الصلب الضارب إلى الحمرة والأنثى الأبيض الهش، تختلف من حيث حجمها وشكلها ونوعية اللبان المستخرج منها بحكم اختلاف الظروف المناخية والبيئية لكل منطقة ويكون إرتفاع الشجرة حوالي ثلاثة أمتار، وتشير المصادر التاريخية الى أن ازدياد الطلب على الكندر يرجع الى القرن 16 ق م إزاء ماكان يمثله من أهمية في الطقوس الدينية. للمزيد أنظر: عبد الله الخليفة مبشر عبد الله، الخواص الكيميائية والفيزيائية لزيت اللبان الذكر، بحث تكميلي لنيل درجة بكالوريوس، كلية التربية، جامعة السودان ، 2017، ص ص32-33.

الأفضل للمصريين الحصول عليها أيضا من الجانب الإفريقي للبحر الأحمر حيث موطن إنتاج هذه السلع¹.

1-1-1 مع بلاد البونت:

أطلق المصريون كلمة "أونت" () بمعنى قلعة أو حصن على المستعمرات البونتية، ثم تحولت هذه الكلمة إلى "بونت"  وهي أقدم الأشكال في كتابة هذه الكلمة، ثم إلى الشكل الشائع في كتابة بونت وهو  ، حيث اقترنت هذه الكلمة في أذهان المصريين بالبخور²، وقد اختلف بعض المؤرخين في تحديد موقع بلاد البونت، والرأي الراجح المتفق عليه هو أن هذه البلاد تشمل الصومال وتمتد إلى بعض سواحل شرق إفريقيا، كما تمتد أيضا إلى بلاد اليمن الجنوبية الواقعة في جنوب غرب شبه الجزيرة العربية³، وبهذا امتد مدلول بونت بمعناها العام من سواحل البحر الأحمر في مصر إلى رأس "جرفوى" جنوبا خلال عصر الدولة الحديثة، حيث كان البونتيون وسطاء لتجارة الكندر بين مصر ومناطق إنتاجه في الصومال⁴.

ترجع أولى العلاقات الوطيدة التي أقامها المصريون مع بلاد البونت إلى عصور ما قبل التاريخ والعصر العتيق، وكذا خلال عصر الدولة القديمة والوسطى، ويجب الإشارة إلى أن هذه العلاقات انقطعت في عصر الاضمحلال الثاني، أين انشغلت مصر بحروبها الأهلية ومحاولات التحرر من أيدي الهكسوس⁵، فبعد هذا الانقطاع ها هي تعود العلاقات التجارية من جديد خلال عصر الدولة الحديثة، خاصة مع بعثة الملكة حتشبسوت، إذ يذكر عبد المنعم عبد الحليم سيد: "أن المصريين في هذا الفترة اكتشفوا مناطق أشجار الكندر في بونت، وبدأوا يحصلون على الكندر من مناطق إنتاجه رأسا"⁶، لذلك علينا الوقوف على ما حققته هذه البعثة من إنجازات:

1-1-1-1 وصف بعثة حتشبسوت إلى بلاد البونت:

لعل من أهم المراحل التاريخية التي شهدت ازدهارا واسعا في مجال التجارة الخارجية البحرية كانت في عهد الأسرة الثامنة عشر وتحديدا في عهد الملكة حتشبسوت، فمن المنطقي بعد فترة النضال المستمر في المرحلة الأولى من عصر الأسرة الثامنة عشر عهد الملك أحمس الأول أن تعقبها فترة الهدوء والاستقرار النسبي سيما في عهد ولدي تحتمس الأول وهما تحتمس الثاني وحتشبسوت، إذ تميزت العلاقات في عهد تحتمس الثاني بالهدوء، حيث قام الجيش بتوطيد الأمن في الأراضي التابعة للدولة في المنطقة

(¹)- عبد المنعم عبد الحليم سيد، حول العلاقات بين مصر وجنوب الجزيرة العربية في العصر الفرعوني، مج1، ع2، مجلة المؤرخ العربي، القاهرة، 1994م، ص36-37.

(²) - عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر وظهيره...، المرجع السابق، ص19-20.

(³)- مختار السويفي، من تاريخ البحرية وصناعة السفن في مصر...، ع91، المرجع السابق، ص2.

(⁴) - عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر وظهيره...، المرجع السابق، ص20.

(⁵)- مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، ع91، المرجع السابق، ص2.

(⁶)- عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر وظهيره...، المرجع السابق، ص21.

الجنوبية والشمالية، كما أخذت العلاقات الخارجية في مصر منحى جديد في عهد الملكة حتشبسوت، تميز بالهدوء والاستقرار ودعم التوسع الخارجي عن طريق الاهتمام بالتجارة البحرية والرحلات الاستكشافية، بمعنى آخر سعت الملكة حتشبسوت لتدعيم مملكتها ليس بالقوة العسكرية فحسب بل اتباع سياسة مغايرة تماما تقوم على دعم البعثات البحرية الاستكشافية والتجارة البحرية وما رحلتها إلى بونت إلا دليلا واضحا على تلك السياسة¹.
لم تكن هذه الملكة حتشبسوت «الملك الخامس لهذه الأسرة»² محبة للحروب ولم تخرج على رأس جيش بل سلكت منهاج سلميا³، إذ جل ما قامت به هو توسيع التجارة المصرية مع جيرانها فوجهت أسطولها إلى بلاد البونت وذلك لتغطية حاجيات معبدها ومقبرتها، وقد حرصت على أن تسجل تفاصيل هذه البعثة على جدران ذلك المعبد، حيث اكتشفت هذه الرسوم من قبل بعثة المتحف الأمريكي "الميترو بوليتان" بنيويورك⁴.
وضعت على رأس هذه الحملة رئيس الخزانة ويدعى "نحسى"⁵، وكانت الحملة تتألف من خمس سفن يبلغ طول كل واحدة منها حوالي أربعة وعشرين مترا، أما العرض فستة أمتار، ويصل غاطس السفينة إلى مترين، وقد شيدت كلها من خشب الأرز الوارد من لبنان، وجرى إعداد قلع "شراع" ضخم مرتبط بجدار يبلغ ارتفاعه أكثر من تسعة أمتار، وذلك لمساعدة السفن عندما تكون الرياح مواتية هناك أيضا وعارضتان، وكانت الدفة تتكون من مجدافين كبيرين للسيطرة على اتجاه الإبحار، وكانت السفن تتسع لحوالي مائتين وعشرة (210) شخصا يمثلون طاقم السفينة، إضافة إلى ثمانية جنود ضباط⁶، وتمثالا من الجرانيت الوردي يمثل "الإله آمون"، كان الغرض منه هو إقامته على ساحل بلاد بونت⁷.

أخذ المجدفون يقومون بكل قوة بدفع وانطلاق السفن الخمس، وكانوا يبذلون جهدا مضاعفا للتغلب على صعوبة الصعود ضد تيار المياه الجارفة، وتوازهم في ذلك تلك الشراع المدعمة بعارضتين والتي كانت رياح الشمال تعمل على نفخها ودفعها قدما نحو الأمام⁸، وقد اتخذت هذه الحملة خط السير من النيل ثم سارت في قناة¹ تخترق وادي

(¹) - سميرة الجبراني الساحلي، رحلة حتشبسوت إلى بلاد بونت 1496 ق.م، ع9، مجلة القلعة، (د.ب)، (د.س)، ص313.

(²) - Pierre Norma, *Dictionnaire Historique De Légypte*, Imprime En France, 2003, p91-92.

(³) - Neil D. Bramwell, *Discover Ancient Egypt*, Enslow, 2014, p13.

(⁴) - جيمس هنري بريستيد، إنتصار الحضارة، تر: أحمد فخري، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2001م، ص127.

(⁵) - محمد فوزى الشايب، المرجع السابق، ص17.

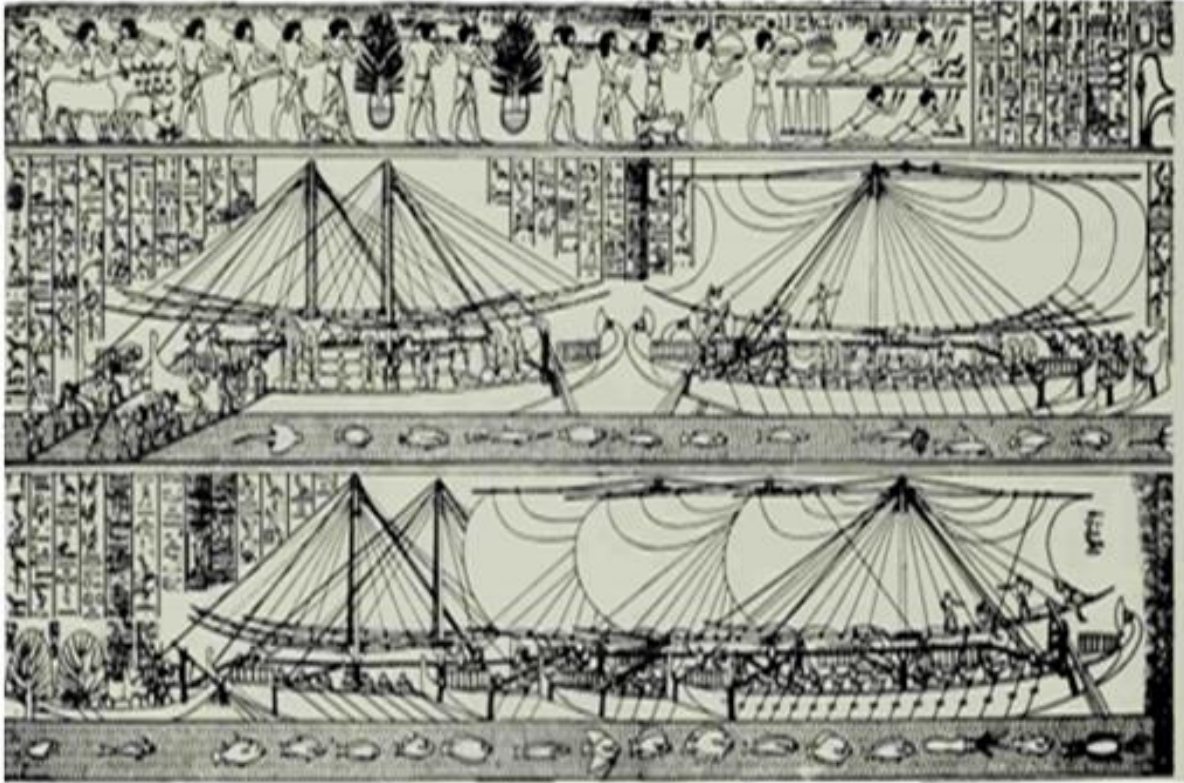
(⁶) - تيريس بيدمان وآخرون، حتشبسوت من ملكة الى فرعون مصر، تر: على إبراهيم منوفي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط1، مصر، 2015م، ص271.

(⁷) - مريم الخولى، حتشبسوت صانعة الأساطير، دار الهلال، (د.ب)، 2007م، ص36.

(⁸) - كريستيان دروش نوبلكور، المرجع السابق، ص187.

الطميلات إلى البحيرات ومن ثم إلى البحر الأحمر²، أما في الفترة السابقة فقد كان المعتاد أن تبدأ الرحلة من قفط على النيل ثم تخرق الصحراء عن طريق وادي الحمامات المشهور بمحاجره إلى القصير الواقعة على ساحل البحر الأحمر، وهناك كانت تبنى السفن ليتركبها رجال الحملة إلى بلاد بونت، وكانت هذه القناة التي سبقت قناة السويس الحالية وهي التي نسمع عنها بعد ذلك بقرون قليلة على وجه التأكيد، يحتمل أنها كانت موجودة فعلا في عهد حتشبسوت³.

وتوجد أخبار هذه البعثة بأجمعها منقوشة ومدونة على جدران المعبد الكبير الذي أنشأته حتشبسوت في الدير البحري بمصر⁴ (أنظر الشكل 11) بالتفصيل، مدعمة بصور



أنشكر رقم 11: صورة عامة وصفية لأسطول حتشبسوت التجاري
lionel casson, op-cit, p24.

(¹) -وقد حدث هذا أيام الدولة الوسطى بأن قام المصريون حفروا قناة تربط النيل عند نهاية الدلتا بالبحر الأحمر، وقامت حتشبسوت بتنظيف هذه القناة وأعدت استخدامها لكي يستطيع أسطولها أن يسير فيها ويخرج إلى خليج السويس وبعدها إلى مياه البحر الأحمر . للمزيد أنظر: ونفرد هولمز، كانت ملكة على مصر، تر: سعد أحمد حسين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2001م، ص59.

(²) -سليم حسن، مصر القديمة..، ج4، المرجع السابق، ص327.

(³) -نفسه.

(⁴) - Mario liverani, *International Relations In The Ancient Near East 1690-1100b c*, first Published, 2001, p166.؛

نجيب على صالح الويس، المرجع السابق، ص35.

وصفية لسفن أسطولها التجاري المصري إلى بلاد بونت، لأن البعثة كانت مجهزة أيضا بمجموعة من الفنانين الرسامين الذين قاموا بدور صحفيين كتبوا أدق رپورتاج علمي مصور في بلاد البونت من الناحية الطبيعية والبيئية، وجغرافيتها البشرية وتقاليدها وعادات أهلها، بالإضافة إلى دراسة علمية ممتعة عن مختلف أنواع الأسماك والأحياء المائية في البحر الأحمر، وتضمن التقرير أيضا إحصاء تفصيلي عن أنواع الواردات التي عادت بها السفن المصرية¹، ذلك بالإضافة إلى نقوش تصور براعة المصريين القدماء في أعمال النقل البحري والنقل النهري للبضائع الثقيلة وأعمال الشحن والتفريغ². وهذا وصف لوصول البعثة إلى شواطئ البونت سالمين: "رسا قائد الأسطول وأمر أن تنصب خيمته واستقبله بالترحاب زعيم بلاد بونت واسمه " بارجو" وقبل بسرور الهدايا التي أرسلتها الملكة، ويرى زوجه زعيم بلاد البونت مع زوجته مرسومة سمينة إلى حد كبير (انظر الشكل 12) كما يرى أولادها أيضا مرسومين يتزاحمون حولهم يملؤهم حب الاستطلاع، وكانوا مسرورين بصفة خاصة بتمثال حتشبسوت مع الإله آمون وقد أقيم هذا التمثال هناك فيما بعد على الشاطئ تذكارا لهذه المناسبة³.



الشكل 12: استقبال ملك بونت بارجو وزوجته الملكة آتي لبحسى.
محمد البيبي، معبد حتشبسوت بالدير البحري، لومينا للنشر، جمهورية مصر العربية. 2011م، ص 9.

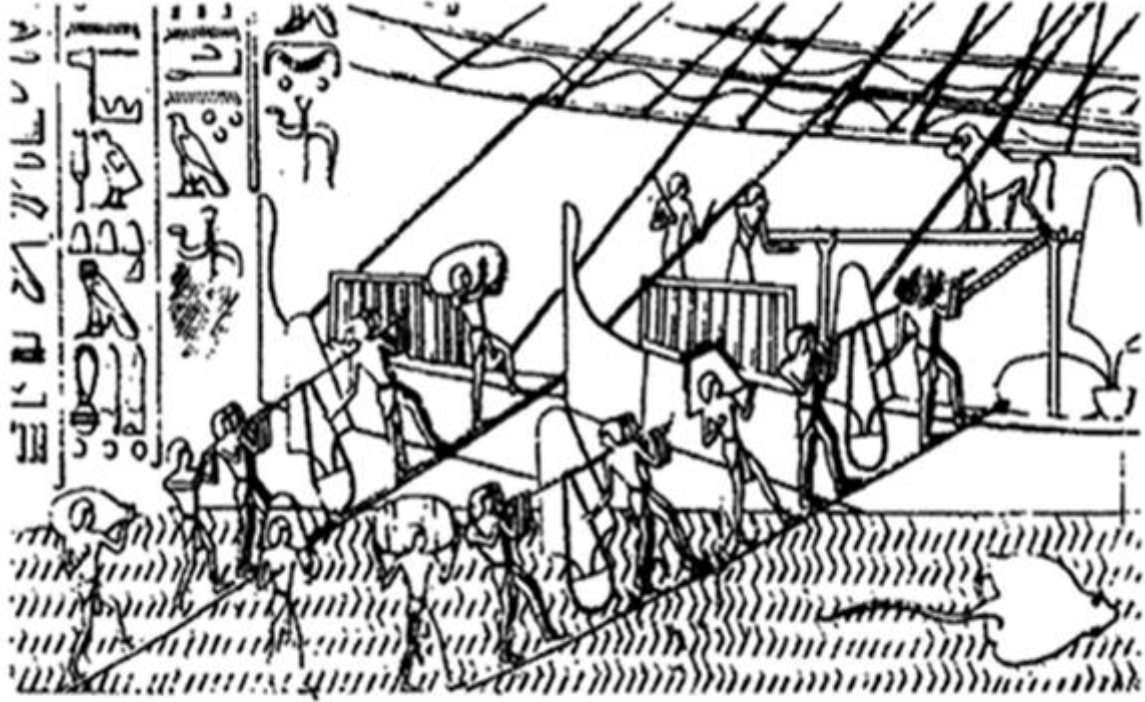
وبعد التعارف والمراسيم الخاصة بالتمثال بدأ الحديث في التجارة، ويرى في النقوش طاولة وفوقها عقود الخرز، والطرائف المصرية الأخرى التي أحضرها القائد لبيادل عليها شعب بونت إذ لم تكن النقود معروفة لهم وتذكر حتشبسوت "أن سفنها عادت محملة

(1) - مختارالسويفي، أم الحضارات...، المرجع السابق، ص 36-37.

(2) - نفسه.

(3) - ونفرد هولمز، المرجع السابق، ص 59.

حمولة كبيرة بعجائب بلاد البونت ...¹، وهذه الحمولة تم ربطها بكل قوة بسطح السفن والعمل فيها يتم بإيقاع منتظم بقيادة أحد رؤساء العمال مصفقا بيديه بين وقت وآخر، أما "نحسى" فكان يقوم بمراقبة وتتبع أعمال الشحن وفي الحين ذاته يتفقد البضائع بكل سفينة من السفن المصرية (أنظر الشكل 13)².



الشكل رقم 13: عملية الشحن نظام و دقة تحت هيمنة "نحسى".
كريستيان ديروش نوبلكور، المرجع السابق، ص 487.

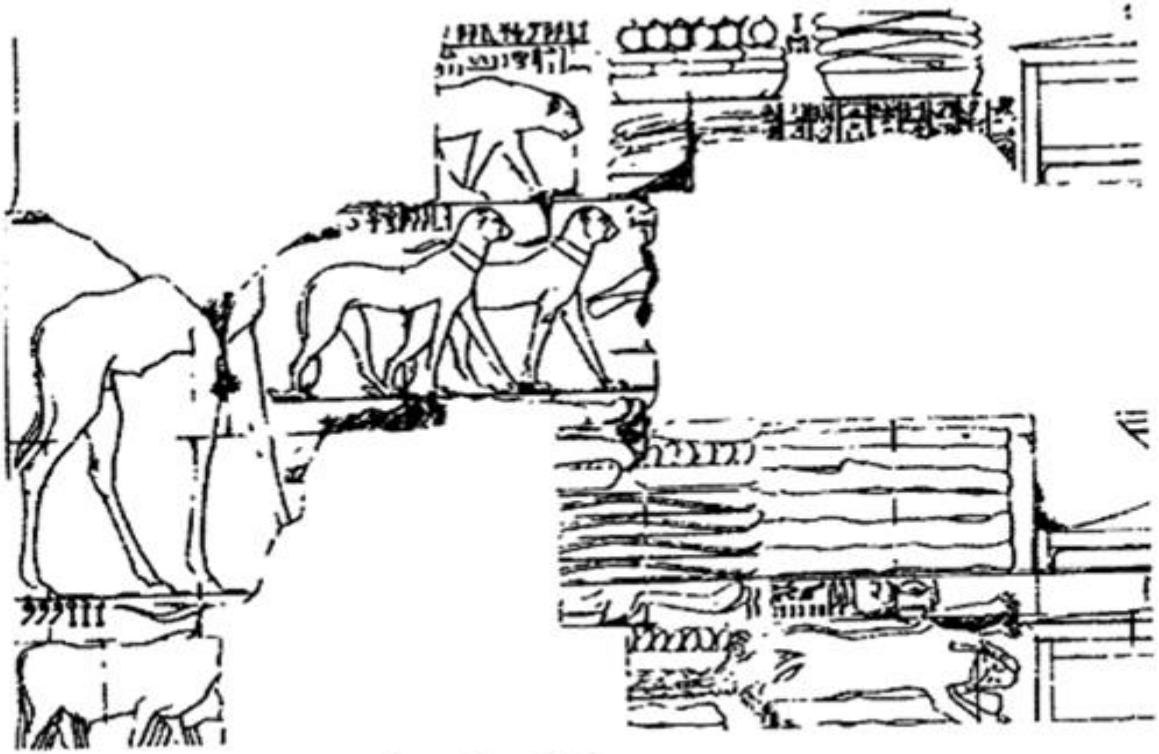
وفي اليوم المحدد للعودة استقبل "نحسى" على ضفاف نهر "عطبرة" جميع رجال الحملة الذين كانوا قد انتشروا في كافة أنحاء تلك المنطقة المفعمة بالخيرات النادرة ولاريب أن أهل بونت قدموا أقصى ما يمكنهم من تعاون وخدمات، ومن أجل الصعود إلى سطح السفن تم الاستعانة ببعض المعابر، وهكذا كان الملاحون يروحون ويجيئون الواحد تلو الآخر حاملين الجرار والزكائب والقذور المليئة بمختلف النباتات، ثم رصها بنظام من تسجيل كل البضائع من قبل الكتبة وتأمر بتحديد كل ما سيخصص لمعبد آمون بالكرنك³. وهكذا رفعت هذه السفن مرساها، وسرعان ما غادرت ضفاف نهر "عطبرة" ووصلت إلى مجرى النيل وشقت طريقها شمالا متجهة نحو الشلالات الخمسة، فلا شك أن العبور سوف يكون عندئذ قاسيا عنيفا عند مواقع المرور الصعبة هذه، والغريب في الأمر أنه لم يشار إليها في نصوص أو كتابات وعموما أخذت من بعض المشاهد الممثلة بنقوش بارزة: ها هي ثلاث سفن فقط من مجموعة الخمسة المكونة للأسطول قد تمكنت إلى حد ما

(1) - نفسه، ص 60.

(2) - كريستيان ديروش نوبلكور، المرجع السابق، ص 200.

(3) - نفسه، ص 199-200.

من التقدم لمجابهة الأخطار المتوقعة وقد إنتفخت شراعتها تماما، وعلى بعد حوالي عشر كيلو مترات قبيل الوصول إلى مدينة "واوات" أخذت سفن الأسطول الخاص بالملكة تتقدم الواحدة تلو الأخرى بممر ضيق، تصطف على جانبيه سلسلة من القلاع الحصينة كان قد أقامها "سنوسرت الثاني" وسارعت هذه الحملة بالانطلاق للوصول إلى سواحل الكرنك¹. كان هناك مجاميع من الشعب جاءت من أطراف البلاد، وبدأت تعبر على فرحتها بالغناء والطبول وأول من نزل من السفينة هم البحارة ثم تابعهم الحرس حاملين رماحهم، وبدأ العمال في إنزال صناديق مغلقة تفتح على جذورها، وقد بلغ عددها ثلاثين شجرة، بالإضافة إلى سبائك الذهب الخاص وأشياء أخرى كثيرة، وكانت الملكة حتشبسوت تتأكد ليتبادل بها مع سلع شعب البونت لأن النقود لم تكن معروفة عندهم²، وشحنت السفن بمنتجات البلاد المختلفة مثل العاج والأبنوس وجلود الفهود (أنظر الشكل14) وسبائك الذهب والفضة وأحمال من البخور والعمور والتوابل والقرفة والأعشاب الطبية وكذلك التوتياء المستعملة في صناعة كحل العيون، فضلا عن مجموعة كبيرة من الحيوانات الحية تشمل الزراف والكلاب والنسائيس³، وبخاصة أشجار البخور التي نقلت بجذورها محفوظة في سلات وقدور من الفخار والنقوش التي على المنظر كالتالي:



الشكل 14: عرض النفائس التي جلبت من بونت
كريستيان ديروش نوبلكور، المرجع السابق، ص 494

(¹)-كريستيان دروش نوبلكور، المرجع السابق، ص 202.

(²)-ونفرد هولمز، المرجع السابق ص 60.

(³)Joyce E.Salisbury, *Encyclopedia Of Women In The Ancient World*, California, (3) 2001, p149.

"شحنت السفن بحمولة ثقيلة جدا بالأشياء العجيبة من أرض بونت، وهي كل الأخشاب الجميلة الغالية والعاج النقي وبالذهب الأخضر وبخشب القرفة والتوتية والقردة والكلاب وجلود الفهود الجنوبية..."¹.

وقدمت حتشبسوت في الحال نسبة كبيرة منها إلى آمون اعترافا بفضلها في عودة السفن سالمة، ودعت رجال بلاطها وكرمت "سنموت" والوزير بإجلالهما عند قدميها وأعلنت نجاح الحملة لمن كان حاضرا من الضباط والأشراف وقالت في مباهاة: "أن بونت نقلت إلى طيبة"².

1-1-2-بعثات تجارية إلى بلاد بونت بعد حتشبسوت:

وهكذا أصبحت الرحلات البحرية إلى بلاد بونت بعد بعثة حتشبسوت متواصلة³، وانتظمت الصلات خلالها بين مصر ومناطق أشجار الكندر في بونت على ساحل الصومال الشمالي، وصار جلب أشجار الكندر وزراعتها في حدائق المعابد المصرية تقليدا متبعا يحرص عليه كل فرعون، وقد بلغ من انتظام هذه الصلات أن البونتيين كانوا يأتون إلى مصر بسفنهم وكان الموظفون المصريون يستقبلونهم على ساحل البحر الأحمر⁴.

ومن بين هؤلاء الملوك نجد الملك تحتمس الثالث الذي أرسل عدة بعثات تجارية نحو بلاد البونت وهذا ما تبينه حولياته، وهاته البعثات جاءت بعد كل حملة عسكرية قام بها إلى بلاد آسيا، على غرار الحوليات هناك نصب على جبل البركل نقشت عليه عبارات يعد فيها الإله آمون بأنه سيحضر له أثمن ما تنتجها بلاد بونت ومن بين ما جاء فيه: "كل الحجارة الثمينة الباهرة وكل النباتات ذات الرائحة الزكية التي تنمو في بونت، كل شيء جميل بأرض الجنوب، كل الذي يأتي من التجارة بيد فخامتي أقدمه لك"، كما أشارت مقابر بعض الأفراد التي تعود إلى زمن الدولة الحديثة إلى قيام بعثات تجارية، منها أربعة مقابر وجدت "بطيبة" تصور مشاهد من بلاد بونت وأقدمها مقبرة "بيوميري" (Puyemres) التي تؤرخ بعصر تحتمس الثالث، وهي تصور فقط استقبال السلع وأمامها الملك، وتوحي الكتابة المرافقة لهذه المشاهد بأن البعثة سيرت إلى تلك البلاد خلال حكم هذا الملك، وتنتهي بالإشارة إلى أسرى أحضرهم من بعيد نتيجة لعملياته العسكرية هناك، لكن هذا لا يدل على أن هؤلاء البونتيين أسرى، إذ لم يثبت تاريخيا قيام هذا الملك بحملات عسكرية في بلاد البونت هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن المصريين كانوا يشيرون إلى السلع التي كانت تجلب سواء عن طريق بعثات قاموا بها أو عن طريق وسطاء⁵.

(1) -سليم حسن، مصر القديمة...، ج4، المرجع السابق، ص331.

(2) -ونفرد هولمز، المرجع السابق، ص60.

(3) -ببير مونتيه، المرجع السابق، ص249.

(4) -عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر...، المرجع السابق، ص21.

(5) -لم يكن النوبيون يعدون وهدم الوسطاء الجنوبيين في تجارة مصر بل يوجد هناك البونتيين (أهل بونت) إذ يرى كتش kitchen بأن العلاقات بين مصر وبلاد بونت لم تكن في إتجاه واحد لأن سكان بونت كانوا يصعدون نحو الشمال للتجارة بواسطة سفنهم البسيطة ذات الشراع وكانوا يزورون البلاط الملكي ليقدموا هداياهم وسلعهم أي أنهم كانوا

أحضروها إلى مصر بأنها جزية تدفع وليس كسلع تجارية، ومن جهة أخرى أن الأشخاص الأجانب الذين كانوا يأتون إلى مصر يصورون دائما على أنهم أسرى وهذا من أجل تبيان عظمة الملك¹

وليس هناك أية إشارة إلى المكان الذي تقابل فيه المصريون لتبادل سلعهم مع أهل بونت، غير أنه هناك إشارة منظر لقبر نفررونبت Neferrenpet (TT140)، صانع الذهب والتمائيل من الأسرة الثامنة عشر في "ذراع أبو النجا" يفهم من وجود سفن ملاحه أهل بونت في البحر الأحمر، أنه كان يوجد ميناء على ساحل هذا البحر لهذا الغرض ويحتمل أن تكون "القصور الحالية"، وهي الواقعة في نهاية طريق "قفط" الصحراوية، ويشاهد في هذا المنظر بقايا صورة "أمنسو" بعربته وخيلها، وأمامه أهل بونت يحضرون سلعهم التي كانت تحتوي على صموغ عطرية وجلود قرودة وحيوانين حيين، ولم يظهر من الصور نوع السلع التي كان يتسلمها أهل بونت مقابل بضائعهم وانتهت العملية برجوع المصريين إلى بلادهم².

وهناك منظر في المقبرة رقم 143 في طيبة من عصر الفرعون أمنحوتب الثاني، ويظهر فيه استقبال سلع بونت في الميناء على ساحل البحر الأحمر ونقلها على ظهور الدواب إلى وادي النيل، وظهرت شجرة كندر (لادن-البخور) يحملها رجلان، ومن أهم الرسوم في هذا المنظر الرسم الذي يمثل سفينتين شراعتين على شكل طوف له شراع مثلث، ويرى بعض الباحثين أنها خاصة بنقل السلع من بونت إلى مصر، ولكن يبدو هذا بعيد الاحتمال لأن بونت بلاد بعيدة تقع على الساحل الشمالي الشرقي للصومال، ولذلك يرجح أن مهمة هذه السفن الخفيفة نقل السلع بين الشاطئ وبين سفن الشحن البوننتية الكبيرة الراسية في عرض البحر في المياه العميقة بعيدا عن المياه الضحلة القريبة من الشاطئ، أو أنها كانت لنقل السلع من المستوطنات البوننتية التجارية القريبة من مصر التي كانت مركزا للوسطاء الذين تشير إليهم نصوص حتشبسوت³.

أما خلال الأسرة التاسعة عشر فقد أصبحت المعلومات عن الرحلات إلى بلاد بونت قليلة، فهناك إشارة في معبد أبيدوس يفتخر فيها رمسيس الثاني بإحكام قوته على شعب

بمثابة سفراء لعقد صفقات تجارية كما أنه ومن خلال بعض البعثات التجارية المصرية الى تلك البلاد كانت حشود من البوننتيين ترافق تلك البعثات عند العودة مثلما حدث مع بعثة الملكة حتشبسوت ومن المؤكد أن بينهم تجار كانوا يعقدون صفقات تجارية مع مصر، كما أن الوسطاء البوننتيين كانوا حقيقة واقعة في زمن تحوتمس الثالث حتى وإن لم يقرأ شيء بخصوص تفاصيل بعثة بحجم بعثة حتشبسوت مثلا، فمن المؤكد أن البوننتيين كانوا يجلبون السلع الى مصر بل لقد اعتبر البعض أنه أول الملوك الذين إستقبلوا الوسطاء البوننتيين. للمزيد أنظر: الزهرة زعبي، دور الوسطاء في تجارة مصر الفرعونية، أشغال الملتقى الوطني دراسات تاريخية تخليدا لروحي الأستاذ موسى لقبال وسامية سليمان، ملحقه بوزريعة، الجزائر، 2009م، ص155.

(¹)-الزهرة زعبي،الرحلات التجارية الفرعونية في البحر الأحمر،ع4، دراسات تراثية، جامعة الجزائر2، 2010م، ص57-58.

(²)-سليم حسن، مصر القديمة...، ج4، المرجع السابق، ص525-526.

(³)- عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر...، المرجع السابق، ص203.

بونت، حيث أرسل بعثته وقام بشراء كميات كبيرة من المنتجات¹، كما بعث رمسيس الثالث أيضا بعثة إلى بلاد البونت²، حيث أرسل أسطولا كبيرا إلى البحر العظيم، ليجلب بعضا من ثروات بونت، وكان من أهم ما حملته السفن في عودتها أشجار البخور الخضراء³، إذ توجد بعض الإشارات تصف هذه البعثة جاء فيها: "...وقد قدت إليك بلاد بونت محملة بأشجار المر لكي تحيط بيتك كل صباح "بالعبير"، وغرست لك جمبيزا معطرا في ردهتك "معبدك"، وإنهم لم يروها "أي أشياء بونت" من قبل منذ زمن الإله "أي زمن رع" عندما خلق الدنيا"⁴، وهناك إشارة أخرى: "وبنيت لك سفن شحن في وسط البحر يديرها نواتي في قوائم لنقل محاصيل أرض الإله..."⁵.

كما تصف بردية هاريس (الشكل رقم 15) هذه البعثة:



الشكل رقم 15: نص بردية هاريس الذي يصف رسو سفن رمسيس الثالث على ساحل الصحراء الشرقية (التي يسميها النص صحراء فقط)

عن: عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الاحمر...، المرجع السابق، ص 220.

"لقد وصلوا (رجال البعثة) في سلام إلى مرتفعات (أو صحراء) فقط (خاست جبتيو) وقد رسوا في سلام حاملين الأشياء التي أحضروها"، والتي تم نقلها على ظهور

(1) Gregory P.Gilbert, Op-Cit, p82 .

(2) Edouard Naville, D.Litt., D.Phil, *The Temple Of Deir El Bahari: Its Plan Its Founders- And Its First Explorers*, Oiwee Of The Committee, London, 1894 ,p25.

(3) -عبد الفتاح محمد وهيب، المرجع السابق، ص 312-313.

(4) -سليم حسن، مصر القديمة...، ج7، المرجع السابق، ص 368.

(5) -نفسه، ص 430.

الحمير والرجال إلى ميناء "قفط"¹ حيث شحنت في سفن النيل التي أبحرت شمالا إلى العاصمة². (أنظر خريطة رقم 16).



الخريطة رقم 16: طريق رمسيس الثالث من سيناء إلى بلاد البونت.

Piere tallet, Deux Notes Sur les Expeition Au Pays De Pont A La Lumiere De Nouvelles Donnees Archrologiques, Ruvue Degyptologie, Paris, 2013, P199.

كما ذكر رمسيس الثالث في نقوشه: "لقد بنيت سفنا كبيرة (تدفع) أمامها صنادل، وكانت مجهزة بطاقم من البحارة بأعداد كبيرة وجمع غفير من المرافقين، كان من بينهم قباطنة ومفتشون وضباط من رتب صغيرة لقيادتهم كانوا محملين بمنتجات مصر... وصلوا سالمين... وحملت السفن والصنادل بمنتجات "بلد الإله"... هكذا جاء أبناء

(¹) -

أما عن طريق العودة هناك من يرى أنها عادت مارة بالقناة التي تربط النيل بالبحر الأحمر وبالمقابل كان زعماء أرض "بونت" يأتون أيضا إلى مصر وينزلون إما في منطقة "بيرنيس" (Bèrenice) وإما في منطقة القصير مع منتوجاتهم وبعدها يتشكلون في قافلة يضعون سلعهم على الحمير وعلى ظهور الرجال، ويصلون برا إلى غاية مدينة "قفط" ومن هناك يركبون المراكب النهرية لتوصلهم إلى العاصمة "طيبة". للمزيد أنظر: الزهرة الزعبي، دور الوسطاء..، المرجع السابق، ص 155.

(²) - عبد المنعم عبد الحلیم سيد، البحر الاحمر...، المرجع السابق، ص 204.

زعماء بلاد بونت واتخذوا اماكنهم امام جزيتهم وقد ولو وجوهم شطر مصر ووصلوا سالمين معافين إلى شاطئ "كوبتوس الصحراوي" ورسوا في سلام... وانزلت إلى البر ثم حملت على متن السفن (المنتظرة) عند النهر، عند مرسى كوبتوس ورحل الجميع في اتجاه الشمال...¹.

وعليه يمكن القول أن جل البعثات التي أرسلها ملوك مصر، والتي كانت أبرزها بعثة حتشبسوت إلى بلاد البونت من أجل جلب أشجار الكندر التي حرص المصريون على زراعتها في مصر، لاستخدام بخورها في طقوس عبادتهم.

1-1-3- التجارة مع الجزيرة العربية:

إن ارتياد المصريين لسواحل جنوب الجزيرة العربية، كان يعرض سفنهم لأخطار الزوابع الرعدية والتيارات العنيفة للبحر الأحمر هذا من جهة، ومن جهة أخرى اعتمد المصريين في هذا البحر نوعا من السفن يمكن أن نسميه السفن الخيضية أو المخيضية، وهي سفن تستخدم الحبال والخيوط في تثبيت ألواحها بدلا من المسامير المعدنية، وهذا ما يجعل السفينة قادرة على امتصاص الصدمات ضد الشعاب المرجانية -التي يشتهر بها البحر الأحمر- ولكن في مقابل ذلك كانت هذه السفن أضعف من السفن ذات المسامير المعدنية أمام العواصف والزوابع التي تعصف بها في عرض البحر الأحمر، عند عبورها من شاطئه الإفريقي إلى شاطئه الآسيوي².

غير أن رغبة المصريين القدماء في الحصول على منتوجات الكندر والمر والبخور كانت الدافع الرئيسي وراء قيام العشائر القتبانية بدور الوساطة التجارية بين مصر وقتبان، وقد جاء ذكر هذه العشائر التي نشطت تجاريا تحت اسم الجبانتيين أو "الجبنتيو" لدى المؤرخين الكلاسيكيين، الذين أشاروا بدورهم إلى الجبانتيين بأنهم عشائر قتبانية عملت في مجال التجارة وكانوا ينتشرون من جنوب الجزيرة العربية نحو بوغاز باب المنذب³.

كما ورد بنص يرجع تاريخه إلى عصر الملك "تحتمس الثالث" بعد حملته السابعة على شرق آسيا لفظة "جبنتيو"، والتي تصف جماعة وفدوا إلى مصر في عصره يحملون إليه الهدايا من الصمغ العربي والبخور، ويرجح أنها تشير إلى القتبانيين، وهم أحد الأقوام التي كانت تقطن جنوب شبه جزيرة العربية خلال تلك الفترة⁴، مما يدل على عمق العلاقات التجارية بين مصر والأراضي القتبانية⁵، ولم تكن البعثات من جهة واحدة فقط بل أن بعض ملوك الفراعنة أمروا بالتوجه نحو الجنوب، منهم الملك تحتمس الثالث الذي تميزت فترته بحركة تجارية واسعة نتيجة لكثرة الاتصالات والرحلات التي أمر بها

(1) -كلير لالويت، الفراعنة إمبراطورية الرعامسة..، المرجع السابق، ص397.

(2) -عبد المنعم عبد الحليم السيد، حول العلاقات...، المرجع السابق، ص37.

(3) -عبد المعطى محمد عيد أحمد، نشاط قتبان التجاري وعلاقتها بمصر القديمة، مذكرة ماجستير، جامعة الزقازيق، (د.ب)، 2000م، ص118.

(4) -أسامة محمود عبد المولى، تجارة البخور" في جنوب شبه الجزيرة العربية في الفترة من القرن العاشر حتى نهاية القرن الأول قبل الميلاد"، مذكرة ماجستير، جامعة الزقازيق، (د.ب)، 2013م، ص77.

(5) -عبد المعطى محمد عيد أحمد، المرجع السابق، ص118.

خاصة باتجاه الجنوب، فأنشأ سفنا نيلية وأخرى بحرية لتمخر عباب البحر الأحمر إلى "ميناء القصير" الذي عرف حركة نشطة في عصره¹.

2- عبر البحر الأبيض المتوسط:

يعتبر البحر الأبيض المتوسط من أهم الأحواض المائية الذي ازدهرت على ضفافه التجارة بين العديد من الحضارات القديمة منها حضارة مصر القديمة التي كان لموقعها المطل على هذا البحر دور مهم في ضمان تواصلها مع مدن وموانئ الحوض الشرقي للبحر المتوسط فأدى ذلك إلى ازدهار تجارتها مع العديد من الدول منها:

2-1- التجارة المصرية مع الساحل الفينيقي:

عرفت حركة التجارة الخارجية في مصر القديمة نشاطا ملحوظا مع المناطق الشمالية للساحل الفينيقي الذي يمتد من قمة جبل الكرمل وحتى مدينة أوغاريت -رأس شمرا حاليا- وهو عبارة عن سهل ساحلي ضيق تسكنه شعوب سامية وأرضه خصبة تشكل عددا من المدن الدول الثرية، وأكثرها ازدهار الموانئ المنتشرة على امتداد ساحل البحر (صور وجبيل وأرواد وأوغاريت)، التي اعتمدت على التجارة²، وكانت مصر من أهم دول العالم القديم التي تعاملت معه، لشهرة هذا الإقليم بثرائه، فمنذ عصور ما قبل التاريخ والخشب يمثل سلعة أساسية ضمن الواردات المصرية، كما صاحب هذه السلعة الحيوية أنواع مختلفة من الزيوت أهمها زيت خشب الأرز، والمادة الصمغية المستخرجة من شجر الصنوبر والمستخدم في التحنيط، في المقابل اشتملت صادرات مصر لفينيقيا على الأواني الحجرية والنحاس والذهب والأحجار النفيسة، فضلا عن منتجات النوبة³. وبالرغم من وجود آثار تدل على قيام التجارة بين مصر وفينيقيا منذ أيام الدولة القديمة، إلا أنها لم تنتشط وتزداد أهميتها إلا في عهد الدولة الحديثة، وخاصة بعد الحملات الحربية التي قام بها ملوك الأسرة الثامنة عشر⁴، بعد طردهم للهكسوس، حيث واصلت مصر سياستها مع البلاد المطلة على البحر المتوسط ومع جزره، فعقدت الصداقات والتحالفات وعملت على تطويرها، وفي الوقت نفسه سعت إلى فرض حمايتها على المناطق الداخلية من هذه البلاد، وكان طريقان رئيسيان يتحكمان في الوصول إليها الطريق البري والذي كانت عرضة للهجمات، والطريق البحري الذي سهروا على تأمينه إذ فرضوا حمايتهم على موانئ فينيقية⁵، فبعد ما استعادت مصر السيطرة على هذه الموانئ عادت للاتصال بـ"جبيل"، وقام "تحتمس الثالث" بالوقوف عندها أثناء حملاته

(1) -بلقاسم رحمانى وخرقوش مدني، المرجع السابق، ص38.

(2) -كلير لالويت، الفراعنة إمبرطورية الرعامسة...، المرجع السابق، ص45-46.

(3) -حسن محمد محي الدين السعدي، دراسة مرجعية للعلاقات المصرية السورية في الألف الثاني قبل الميلاد، حوليات الآداب والعلوم الإجتماعية، (د.ب)، 2002م، ص ص71-75.

(4) James Henry Bresated, **AHistory Of Egyptians**, Charles Scribners Sons, New York, (4)

1908, p234.

(5) -كلير لالويت، الفراعنة في مملكة مصر...، المرجع السابق، ص240.

المظفرة، فحصل من حليفته على كمية من الأخشاب والمراكب، واحتلت مصر مكانة الصدارة في حركة تجارة البحر المتوسط إلى جانب التحكم في النشاط الاقتصادي¹. وبغض النظر عما كانت تكتسيه "جبيل" من أهمية فهي لم تختلف عن "أوغاريت"²، فبعد تعزيز النفوذ المصري في منطقة الساحل الفينيقي إبان وصول الأسرة الثامنة عشر إلى الحكم، شد ملوكها الرحال إلى الشمال للتصدي للميتانيين ومنعهم من السيطرة عليها، حرصوا أن تكون "أوغاريت" ذات الموقع الاستراتيجي إلى جانبهم³، وقد ذكرت حوليات الملك تحتمس الثالث أوغاريت من ضمن المناطق التي شملتها حملاتها العسكرية، إذ ظلت هذه المدينة طيلة قرن من الزمان خاضعة للنفوذ المصري إلى أن ضعفت قوة مصر السياسية في عهد أخناتون، ولعل من أهميتها أن المصريين كانوا يتعاملون معها تجارياً، فكان التجار يأتون إليها بحرا عن طريقها حاملين بضائعهم المختلفة، ويعودون ومعهم اللازورد والأخشاب والعقيق وغير ذلك⁴.

ونفس الدور الذي كانت تقوم به السفن المصرية، كانت هناك السفن الفينيقية التي تربط بين الموانئ الشمالية للساحل المصري وموانئ الساحل الفينيقي وكانت تصل محملة بالبضائع للأسواق المصرية⁵، إذ تسمح الرسوم الجدارية لقبر "ونامون" الطيبي من عصر الأسرة الثامنة عشرة بإلقاء نظرة عن صلات مصر التجارية بمدن الساحل الفينيقي، ويبدو في الرسوم سفن فينيقية وهي تفرغ حمولتها في المرفأ وعلى الرصيف مباشرة حوانيت صغيرة وواجهات عرض سلع وعربات تستخدم كدكاكين ضمن (منطقة مرفأ الحرة)، يتسلم موظفي "ونامون" الحمولة الرئيسية للسفينة على مسافة قليلة من مكان الرسو، بينما تتفق وقفة التجار المفعمة بالخشوع مع المفهوم المصري القديم للتجارة الخارجية كعمل من أعمال تأدية الضريبة، و تفسير آخر لخشوع التجار هو أن قسما من حمولة السفينة ربما كان إتاوات وقسما آخر سلعا تجارية⁶، كما صورت هذه المشاهد ركاب لهم لحية كثيفة، وهذا ما يدل بدون شك على أنهم ساميين من الساحل الفينيقي⁷.

(¹) -بيير مونتيه، المرجع السابق، ص243.

(²) -أوغاريت: تقع ممكلة أوغاريت على الساحل السوري أي في القرن الغربي من الهلال الخصيب الواقع بين أنطاكية في الشمال وغزة في الجنوب والذي يحده من جهة الغرب البحر المتوسط ومن الشرق الإنهدام الجيولوجي الكبير المتجه شمال، جنوب حيث يجري نهر العاصي باتجاه الشمال والليطاني ونهر الأردن باتجاه الجنوب وكانت مساحة المملكة تقدر ب2000كم² وهي مساحة توافق تقريبا مساحة محافظة اللاذقية الحالية. للمزيد أنظر: موسى ديب الخوري، أوغاريت الأبجدية الأولى، (د.د.ن)، (د.ب)، (د.س)، ص19.

(³) -عبد الحكيم الذنوب، تايخ الشام القديم، دار الشام القديمة للترجمة والطباعة والنشر والتوزيع، ط1، دمشق، 1999م، ص993.

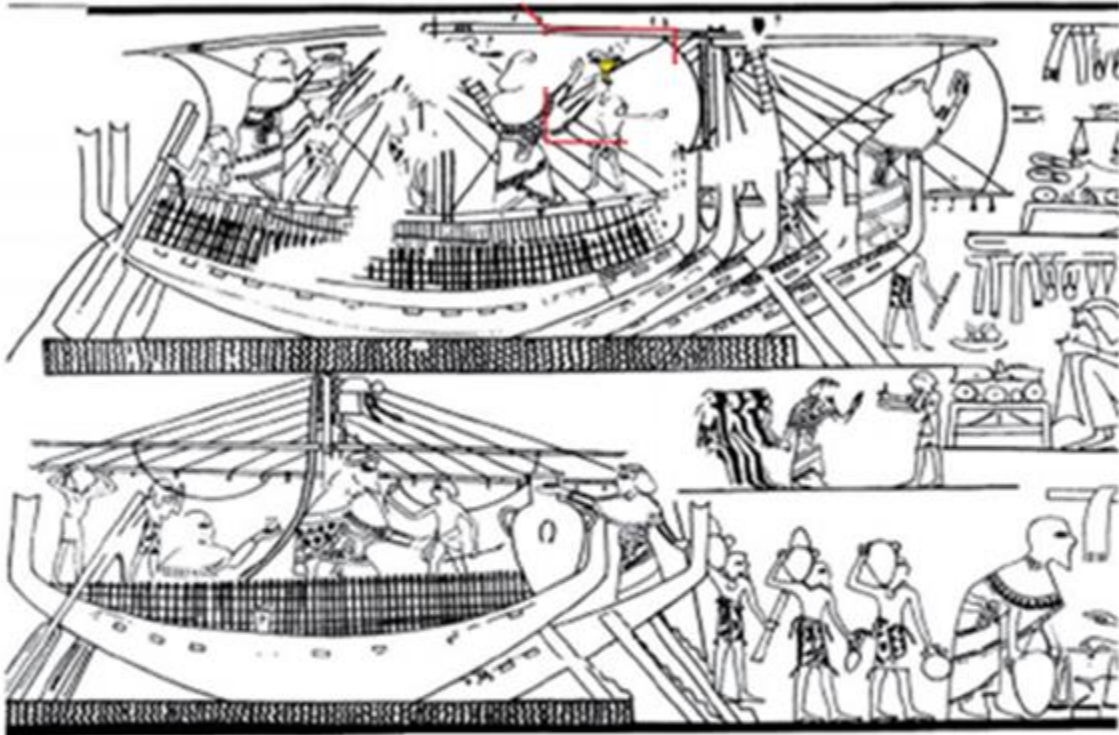
(⁴) -هديب حياوي غزالة، أوغاريت "مركز التجارة في العالم القديم"، مج 18، ع4، مجلة جامعة بابل، العراق، ص141.

(⁵) - رمضان عبده علي، حضارة مصر القديمة...، ج2، المرجع السابق، ص636.

(⁶) -كارلهانز برنهدت، لبنان القديم، تر: ميشيل كيلو، قدمس للنشر والتوزيع، ط1، دمشق، 1999 م، ص92.

(⁷) -عامر خير، المرجع السابق، ص119.

(أنظر الشكل رقم 16)، تقدم مشاهد الموانئ هذه لمحات مهمة عن تشكيلة السلع المشحونة على تلك السفن، وما يثير الانتباه في الصور وجود الثيران ذوات الحذبة التي لاشك في أن مصر كانت تستوردها من أجل التكاثر، وقد سبق لرمسيس الثالث أن دون واقعة قيامه بإرسال تسعة عشر عجلا من سلالات سورية مختلفة إلى معبد آمون في طيبة، أما الأواني الفخارية الكبيرة على سطح السفينة فربما كانت أوعية نبيذ ومثلها الأوعية الموضوعة على الأرض الشبيهة بها، في حين يرجح أن تكون الجرار ذوات الأذان التي يسحبها عبيد بمعية أحد التجار عن سطح السفينة مليئة بزيت الزيتون، أما الأنية الأصغر فيمكن أن تحتوي عسلا أو دهونا مستخرجة من الأرز أو مواد تجميلية¹.



الشكل رقم 16: وصول السفن الكنعانية إلى مصر ، اللوحة الجدارية ، قبر ونامون (Ken-Amun) طيبة عن:

https://www.researchgate.net/profile/Philipp_Stockhammer/publication/272718669/figure/fig7/AS:294917059432459@1447325114336/Arrival-of-Canaanite-ships-in-Egypt-wall-painting-tomb-of-Kenamun-Thebes-after.png

ومن خلال لوحة عثر عليها في مدفن بطيبة يعود إلى حوالي 1400 ق.م، يُظهر سفنا من الطراز المصري مزدحمة بطاقم من العمال الفينيقيين يفرغون الحمولة في مدينة مصرية لعلها طيبة، وتوضح تفاصيل الصورة موظف وهو يسجل الأسماء وبعض الأمور

(¹)-كارلهاينز برنهدت، المرجع السابق، ص93.

الأخرى لمجموعة من الملاحين-أي وجود نوع من التفتيش في طاقم السفينة، وكانت البضائع الرئيسية تتألف من جرار للخمر والزيت وآنية مصنوعة من المعادن الثمينة¹. وهذا ما يوضح الدور الذي لعبه الملك "تحتمس الثالث" في جعل القوات البحرية وسيلة لربط جسور التواصل مع تلك المناطق، لهذا وجه عناية خاصة بالموانئ الفينيقية التي أمدها بحاجياتها² من الخبز وزيت الزيتون والبخور والنبيد والعسل والفاكهة، كما سيطر على كثير من السفن لكي يسهل عملية المواصلات في مصر وإليها³، كما يتبين من دراسة الآثار الأدبية التي خلفتها الأسرة التاسعة عشرة والعشرون أن مصر كانت تستورد من الشام الأخشاب والرقيق ومختلف الأسلحة والسفن والمركبات وأجزاءها، والعصي والآلات الموسيقية والأواني والجرار المختلفة، وأنواع من الخبز والسك والبخور والخيل والماشية إلى غير ذلك من منتجات فينيقية والبلاد المتاخمة لها، وكانت مصر بالمقابل ترسل المنسوجات الكتانية والأواني والحلي والتمائيل إلى جانب منتجات السودان⁴.

هذا التبادل التجاري بدأ بمفهومه الواسع في عهد الملكين حتشبسوت وتحتمس الثالث في هذه الأسرة اللذان عملا على تحقيق هذه الأهداف:

- تنظيم موانئ الساحل الفينيقي وتأمين حصولهم على حاجتهم من المواد الغذائية مثل الخبز وزيت الزيتون وغيرها، فترددت سفن مصر بشكل مستمر على الساحل الفينيقي.

- ترسيخ نفوذ مصر في أرجاء الامبراطورية عن طريق القوة العسكرية والعلاقات الاجتماعية والمصاهرة مع أمراء دويلات الشرق الأدنى القديم⁵. وكانت المدن الفينيقية بمثابة الوسيط التجاري حيث لعبت هذا الدور مع مصر، وأصبحت تجلب ما تزخر به حضارات آسيا الصغرى والعراق من مصنوعات متنوعة وغيرها من المنتجات إلى غاية الساحل، ومن هناك كانوا يصدرونها إلى مصر عبر الطريق البري بواسطة القوافل، وعبر الطريق البحري بشحنها في السفن، وكانوا يجلبون من مصر مقابل تلك سلعا تشتهر بها هذه الأخيرة⁶، ويذهب البعض أحيانا إلى أن علاقات مصر البحرية إبان حكم سيتي الأول قد توسعت لتصل إلى البحر الأسود، إذ عثر في هذه المنطقة على تمثال صغير للإله آمون يعود تاريخه إلى عهد هذا الملك ولكن هناك من يرى أن ربما وصل عن طريق قوافل التجار⁷.

(1) - هديب حياوي غزالة، المرجع السابق، ص 992.

(2) - Save.Soderbergh, Op-Cit, p34.

(3) George rawlinson, M.A, **The Story of ancient Egypt**, G P Putnams Sons, london, 1897, (3) p192.

(4) - عبد الفتاح محمد وهيب، المرجع السابق، ص 313.

(5) - أحمد رشاد موسى، المرجع السابق، ص 255.

(6) - عامر خير، المرجع السابق، ص 119.

(7) - كليز لالويت، الفراغة إمبرطورية الرعامسة...، المرجع السابق، ص ص 193-196.

والحديث عن وجود الفينيقيين بمصر يقودنا إلى موضوع الجاليات الفينيقية، التي عرفت لها تواجدا بالدلتا، حيث كانت المدن المصرية الصناعية تجلب ملاحين فينيقيين، مثلما كانت فينيقيا في السابق تستقبل المغامرين المصريين وتخريهم بغاباتها، وقد تعزز وجود هؤلاء الفينيقيين بمدن مصر بغرض الإتجار وفتح مستودعات¹.

لكن سرعان ما بدأت هذه العلاقات التجارية بين الطرفين بالضعف في أواخر فترة الدولة الحديثة، وهذا ما تخبرنا به قصة "ونامون"² -في شكل تقرير سلمه إلى الملك - حوالي 1100 ق.م، عندما أرسل إلى فينيقيا ليأتي بالأخشاب لبناء زورق آمن، إلا أنه نال معاملة مزرية على يد أمير جبيل، إذ قول "ونامون" في معرض روايته: "لقد صرفت تسعة عشر يوما في مرفأه، وكان يرسل لي كل يوم وبدون انقطاع من يقول: اذهب من مرفأي"، وهذا إن دل على شيء إنما يدل على ضعف العلاقات التجارية بين الطرفين³، وفقدان مصر لمكانتها الخارجية في هذه الفترة.

بعد هذا التوتر في هذه المرحلة عادت تجارة البلدين مع بعضهما فيما بعد، وهذا ما يبينه مرحلة "سمندس" حاكم مصر الوسطى والدلتا بعد موت آخر ملوك الدولة الحديثة الذي كان يأتي بالأخشاب لمصر من فينيقيا عبر الطريق البحري، حيث أن "شيشنق الأول" وخلفائه أعادوا العلاقات الطيبة مع أمراء جبيل لجلب خشب الأرز⁴.

2-2- التجارة مع جزر البحر المتوسط:

عمل ملوك مصر في عهد الدولة الحديثة على تطوير التجارة الخارجية وتنميتها مع البلدان الأخرى خاصة بعد انفتاحهم على العالم الخارجي، من بين هذه الدول التي أقامت معها مصر علاقات تجارية جهة الشمال الدولة المياتنية، والحيثية وكريت وجزر بحر إيجه واليونان وقبرص ورودس وغيرها⁵. (أنظر الخريطة رقم 17).

2-2-1: التجارة مع قبرص:

وكما هيأ موقع مصر الجغرافي لها أن تلعب دورا فعالا على مدى تاريخها الطويل في التأثير على حضارات غيرها من شعوب المنطقة، فإن هذا الكلام ينعكس بدوره على قبرص كجزيرة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط، لها دورها وأهميتها الجغرافية بسبب موقعها الممتاز الذي يتوسط القارات الثلاث آسيا وإفريقية وأروبا، مما جعلها همزة وصل بين حضارات بلدان الشرق الأدنى القديم والغرب⁶.

(1) - عامر خير، المرجع السابق، ص 119.

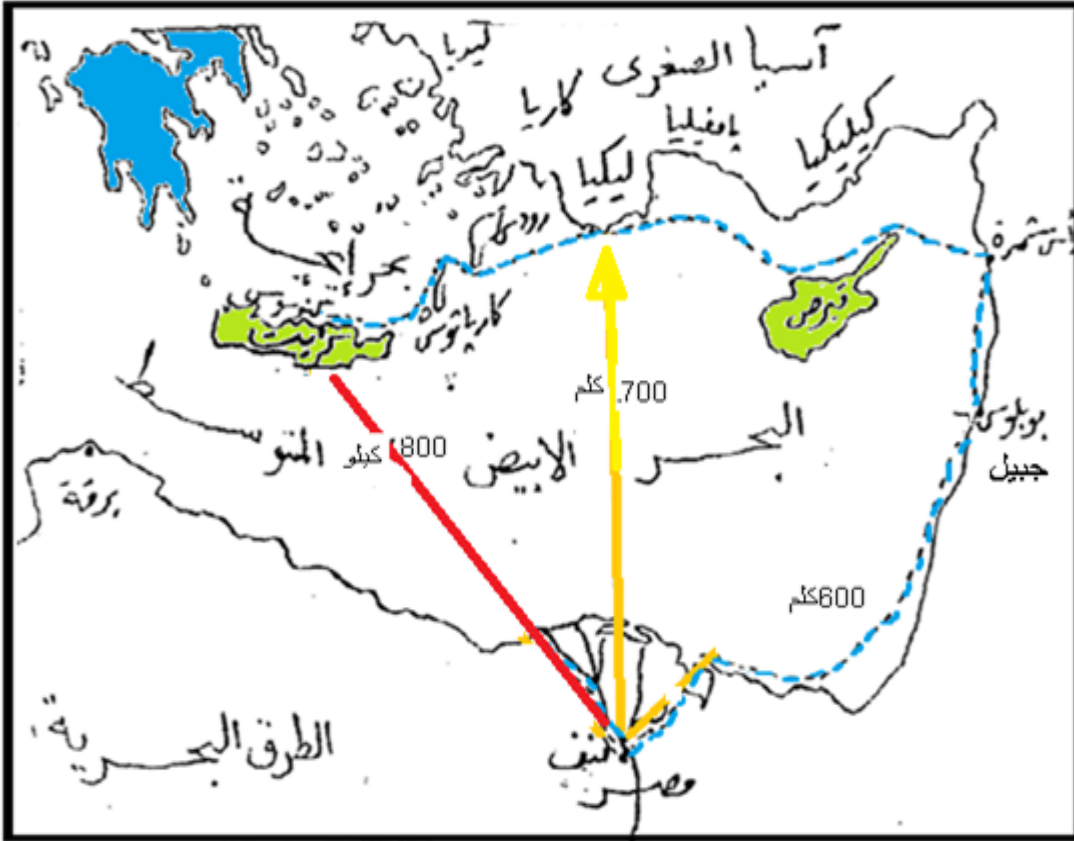
(2) - أنظر تفاصيل القصة في الفصل السادس، رحلة الكاهن "ونامون".

(3) فيليب حتى، تاريخ سورية ولبنان وفلسطين، تر: جورج حداد وعبد الكريم، ج 1، دار الثقافة، بيروت، (د.س)، ص 145.

(4) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص 228-229.

(5) - المرعي إيمان شمخي جابر، المرجع السابق، ص 74.

(6) - أحمد عثمان، تاريخ قبرص، (د.د.ن)، القاهرة، 1997م، ص 23.



- الطريق الأول يبدأ من مصر إلى رأس شمرة مروا بقبرص ثم إلى كريت
- الطريق الثاني بين مصر آسيا الصغرى
- الطريق الثالث بين مصر وكريت

خريطة رقم 17: الطرق البحرية بين مصر وآنعاتم الإيجي.
محمد السيد عبد الحميد، قبرص في المصادر المصرية القديمة، العدد الثامن، المجلد الأول، مجلة المؤرخ العربي، 2000م، القاهرة، ص 217.

وقد يسرت طبيعة الملاحة في البحر المتوسط سبل الاتصال المبكر لقبرص بحضارات الشرق الأدنى القديم والعكس، وأصدق صورة لذلك رحلة "الكاهن ونامون" عبر طريق الشرق الذي يعد أكثر أمنا وخاصة بالنسبة للسفن الصغيرة، ومن أنسب الطرق البحرية في العصور القديمة¹، غير أن التوغل في البحر حتى جزيرة قبرص كان أكثر خطرا، ولكن وجود معدن النحاس في هذه الجزيرة كان من الأشياء التي تستحق المجازفة كون قبرص كانت المصدر الرئيسي للنحاس لملوك مصر في عهد الدولة الحديثة²، فمنذ الألف الثاني ق.م، ونظرا لأن مصر الأقوى والأرفع حضارة بالمقارنة مع قبرص، ولكونها أكثر اكتفاءً ذاتيا من قبرص منذ أقدم عصورها، لذا يرجح أن القبارصة

(¹)-محمد السيد عبد الحميد، قبرص في المصادر المصرية القديمة، مج 1، ع 8، مجلة المؤرخ العربي، القاهرة، 2000م، ص 187.

(²)-سليم حسن مصر القديمة...، ج 2، المرجع السابق، ص 254.

هم البادئين في الاتصال بمصر، ومن ثم إن العلاقات المصرية القبرصية كانت على غرار العلاقات المصرية الكريتية ذات صبغة تجارية¹.

حيث ورد في كل مراسلات تل العمارنة ثمانية رسائل أرسلها ملك الأاشيا (جزيرة قبرص) إلى أمنحوتب الرابع يهنئه باستلام عرش الحكم متمنيا استمرار العلاقة الحسنة بين البلدين².

محتواها: "إلى ملك بلاد مصر أخي أنا بخير ليت الوضع يكون حسنا لديك، لقد سمعت أنك جلست على عرش أبيك وقد أرسلت هدية سلام لك... وأرسلت شحنة مؤلفة من منتي(?) من النحاس..."³.

وفي رسالة أخرى من ملك الأاشيا إلى أمنحوتب الرابع يعتذر فيها عن عدم إرسال رسله إلى مصر للمشاركة في احتفال تقديم القرابين وإرسال الهدايا ويعرض عليه عقد اتفاق لتوطيد العلاقات جاء فيه: "إلى ملك بلاد مصر أخي...، إنني لم أسمع أنك سوف تقيم احتفال تقديم القرابين فلا تحمل أي شيء في قلبك عني..، أرسلت لك بيدي رسولي مئة حمل من النحاس، أمرا آخر ليحضر لنا رُسُلك الآن بعض الأشياء وهي: سرير من الخشب الأبنوس موشى بالذهب وعربة موشاة بالذهب، وحصانان، واثنان وأربعون قطعة قماش من الكتان وخمسون شالا من الكتان وثوبان من الكتان، وأربعة عشر عارضة من خشب الأبنوس وسبع عشرة جرة من نوع Habannatu مليئة بالزيت اللذيذ "زيت طيبة"... وليعقد اتفاق بين كلينا، فيسير رسولي إليك، ويسير رسولك إلي..."⁴.

وهذا دليل على حسن العلاقة التي كانت بين مصر وجزيرة قبرص، ومن خلال محتوى هاتين الرسالتين الموجهة من ملك قبرص إلى ملك مصر أمنحوتب الرابع تتضح نوعية المبادلات التي كانت بين المنطقتين فجزيرة قبرص تقوم بمبادلة النحاس بمنتجات الأخشاب والنسيج والزيوت.

2-2-2- علاقة مصر بجزيرة كريت: لعب تجار كريت دورا حضاريا لا يقل أهمية

عن دور التجار الفينيقيين، ومن أهم منتجاتهم التجارية التي اشتهروا بها هي: زيت الزيتون ونبذ الكروم، كذلك الصناعات الذهبية الدقيقة وبعض الصناعات المعدنية المتطورة والمجوهرات وأدوات الزينة والأسلحة⁵، ويبدو أن أغلب ما كانت مصر تصدره إليها أشياء

(1) -جمال حمدان، شخصية مصر "دراسة في عبقرية المكان"، ج1، دار الهلال، (د.ب)، 1981م، ص430.

(2) - المرعي إيمان شمخي جابر، المرجع السابق، ص76-77.

(3) -مراسلات العمارنة الدولية لوثائق مسمارية من القرن 14 ق م، تر: فاروق إسماعيل، صفحات للدراسات والنشر، دمشق، 2017م، ص212.

(4) -نفسه، ص213.

(5) -عاصم أحمد حسين، المرجع السابق، ص74.



الشكل رقم 17 : إناء وجد بجزيرة كريت عليه نقوش محفورة يشاهد عليه رسم لاحتفال وفي وسط الاحتفال كاهن مصري يعزف بالة موسيقية . عن:

https://photos.smugmug.com/Travel/Greece/Heraklion-Knossos/i-R.vWtzvj/0/d0cc8405/XL/IMG_7620-XL.jpg

مصنوعة كالأقمشة والمراكب المذهبة والتحف وغير ذلك مما اشتهرت به مصر¹. (أنظر الشكل رقم 17).

ففي العصر المتأخر من حضارة كريت التي حددها العلماء ما بين (1550-1400 ق.م)، وهي تقارب فترة حكم الأسرة الثامنة عشر وبناء الإمبراطورية المصرية، ازداد الاتصال المباشر بين الفراعنة في مصر والمينوسيين "جمع مينوس" في كريت، ووصلت سفن التجار الكريتيين أو الكفتيو (كما سماهم المصريون) إلى الشواطئ المصرية، وكانت لهم جالية مقيمة بمصر، وبازدياد قوة الأسطول المصري وفرضه السيطرة المصرية على شرق البحر المتوسط ازدادت التجارة

والتبادل الحضاري بين البلدين، ووجد التجار الكريتيين في السلام المصري فرصة للعمل في ظلاله فباركوا السلام واعترفوا بسيطرة مصر وقدموا الهدايا للفرعون المصري حفاظا على تجارتهم سواء في مصر أو في مناطق نفوذ مصر²، وليس بعيدا أن البحارة المصريين بما لهم من الجرأة في اقتحام البحار كانوا يخاطرون أحيانا في عرض البحر عندما تسمح الأحوال الجوية لهم بخوض غمارها، والواقع أنه توجد ريح شمالية في البحر الأبيض عندما تهب بشدة تقود السفن من جزر "سيكلاد" إلى "كريت" ومن ثم إلى مصر³. كما أظهرت النصوص المصرية وجود علاقة طيبة بين كريت ومصر حيث جاء في إحدى الوثائق المصرية القديمة أن شعوب "الجاونبو" هم أتباع الملك "أحمس الأول" وفي وثائق أخرى تظهر أن الكريتيين أطلقوا على والدة الملك المصري أحمس الأول "أح أنب" لقب أميرة "الجاونبو" سيدة "جزر بحر إيجه"، وسرعة الوصول إلى الموانئ الفينيقية القديمة سهل لـ "أحمس" الاتصال مع جزر البحر المتوسط التي كانت محطة

(¹)- عبد الفتاح محمد وهيبة، المرجع السابق، ص 314.

(²)- سير أحمد علي الناصري، الإغريق تاريخهم وحضارتهم "من حضارة كريت حتى قيام إمبراطورية الإسكندر الأكبر"، دار النهضة العربية، ط2، القاهرة، 1976م، ص 40-41.

(³)- سليم حسن، مصر القديمة...، ج2، المرجع السابق، ص 258.

مهمة ما شجع سكان هذه الجزر بخاصة أهل كريت على التودد والتقرب من الملك المصري المنتصر¹، الذي ساهم في ازدهار تجارة نشطة مع "قبرص" أيضا². وهناك إشارات ودلائل عديدة تتعلق بالنشاط التجاري البحري لمصر في عهد الملكة حتشبسوت أبرزها ما عثر عليه في مقبرة "الوزير سنموت" من مقتنيات وأواني مصنوعة من الذهب والفضة والفخار، والتي أكدت على وجود تبادل بين مصر وكريت وباقي الجزر المتوسط، إلا أن جوانب عديدة من تاريخ تلك المبادلات لا يزال يكتنفها الغموض ولا سيما معرفة نوعية كافة البضائع والسلع المتاجر بها ونظم وقواعد التعامل التجاري ومناطق التخزين ومكانة ودور فئة التجار في دعم التجارة البحرية³. وأصبحت العلاقات وثيقة بين مصر وكريت حيث أن بعض المؤرخين يرون أنها كانت تابعة لمصر، ويستند هؤلاء إلى صورة من زمن "تحتمس الثالث" (أنظر الشكل رقم 18) تمثل وفود الأمم الأجنبية التي جاءت تقدم إلى الفرعون الهدايا الثمينة من مصنوعات بلادها، ومن بينها وفد كريت الذي يمكن معرفته من سيماء وجوه الأعضاء وألسنتهم ونوع الهدايا التي كانوا يحملونها، والكتابة إلى جانب الصورة تذكر بين الوفود وفدا من أمراء جزر "كفتي" في وسط البحر، وتذكر هذه الكتابات أن أسطول "كفتي" قد اشترك مع أسطول بيبيلوس في نقل الأخشاب إلى مصر لحساب الملك⁴.



الشكل رقم 18: مشهد يصور الأجانب الذين يجلبون الهدايا في قبر رخمير (TT 100) Rekhmire في طيبة. يُظهر هذا الجزء من المشهد سكان جزر إيجه يجلبون سبائك معدنية وأوعية معدنية. عن:

<https://collectionapi.metmuseum.org/api/collection/v1/iiif/544609/1170013/main-image>

(¹)- عطية إبريك مؤمن الحاسي، المرجع السابق، ص 124-125.

(²)- دونالد ريدفورد، مصر وكنعان واسرائيل في العصور القديمة، تر: بيومي قنديل، مطبعة الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، ط2، القاهرة، 2015م، ص 211.

(³)- سميرة الجعراي الساحلي، المرجع السابق، ص 319.

(⁴)- محمد كامل عياد، تاريخ اليونان، ج1، دار الفكر، ط3، (د.ب)، 1980م، ص 46.

وفي عهد الملك أمنحوتب الثالث اتسع نطاق التبادل التجاري مع بلاد اليونان بدليل العثور على العديد من الأواني الفخارية المصقولة وجعارين خاصة به وبزوجته الملكة "تي" في ميكيناى، وفي عهد أمنحوتب الرابع استمر التبادل التجاري بين مصر وجزر ايجة بدليل العثور عل ما يقرب من 800 أنية من صنع إقليم بحر ايجة¹، كما تم العثور على كميات من المنتجات الخزفية في عدة مدن من مصر القديمة منها مدينة الغراب والعمارنة وسقارة، وبالمقابل عثر على منتجات كثيرة مصرية في بلاد اليونان².

أما في عهد رمسيس الثاني كانت مصر وقتئذ تملك أسطولا تجاريا وحربيا كبيرا يمخر عاب البحر الأبيض المتوسط وكان يرسو في ميناء عاصمة رمسيس الجديدة التي سماها باسمه "بر- عمسيس" وهو الذي أنشأها وأتم تشييدها وقد جاء ضمن أوصافها ومزاياها ما يدل على ذلك: "وسفنها تروح وتغدو في الميناء.. وفيها ترسو سفن جنودك عندما تأتي محملة بالجزية"، وقد كان لمصر غير ذلك نشاط آخر في التجارة البحرية مع موانئ السواحل الآسيوية وعالم بحر إيجة، فقد استمر تصدير الأواني الفخارية الميسينية بإطراد متزايد في مصر، حيث كان يرغب فيها كثيرا لدرجة أنها كانت تقلد محليا، كما عثر على صور أوان ميسينية مقلدة مرسومة في قبر "رمسيس الثالث"³، وقد اضمحلت تلك التجارة نتيجة لغزو الدوريون لبلاد اليونان ونهاية حكم الرعامسة في مصر، لكنها عادت من جديد للنشاط في القرن السابع قبل الميلاد وخاصة مع سكان مدن الدلتا⁴.

2-3- البعثات التجارية عبر نهر النيل:

استقرار حياة الإنسان المصري على ضفاف نهر النيل فتح له مجالا لممارسة حرفة الصيد والتعدين فضلا عن أنها فتحت آفاقا رحبة للتواصل الحضاري مع المناطق المجاورة له، حيث امتدت تلك الاتصالات على طول مجرى النيل عبر الأودية الواصلة بين مصر والبلاد الواقعة إلى الجنوب⁵.

ونقصد ببلاد الجنوب "النوبة" حيث وجهت مصر أنظارها إليها، منذ بداية الأسرات، محاولة في كل مرة السيطرة على هذه المنطقة، التي وصلت إلى أقصى اتساعها خلال عهد الدولة الحديثة، إذ عرفت النهضة الملاحية ازدهارا ملحوظا بعد عملية تحرير شمال البلاد من الهكسوس الغزاة، واستخدمت مصر سفنها أيضا لنقل البعثات الحربية والتعميرية إلى مناطق الجنوب فيما وراء الشلال الأول وحتى الشلال الرابع، وقد كان من الضروري من الناحية الملاحية أن تشق قنوات وممرات مائية لتتجاوز صخور

(1) - المرعي إيمان شمخي جابر، المرجع السابق، ص 76-77.

(2) - نفسه، ص 76.

(3) - سليم حسن، مصر القديمة..، ج 6، المرجع السابق، 591.

(4) - المرعي إيمان شمخي جابر، المرجع السابق، ص 77.

(5) - عمار حسني عبد الحلیم، تنمية الموارد الاقتصادية احد عوامل نشأة الدولة في مصر أواخر الألف الرابع قبل

الميلاد، ع 36، مجلة الآداب، السودان، 2016، ص 262.

الشلالات التي تعترض مجرى النهر وتعوق الملاحة، وكان من الضروري أيضا أن تكون القنوات والممرات ذات اتساع مناسب و عمق كاف ليتناسب مع أحجام وحمولات السفن التي تبحر خلالها¹.

والبعثات التي كانت تسير إلى بلاد النوبة فإنها كانت تصل أحيانا إلى نقطة إلتقاء النيلين وتتخذ إما السير في النيل الأزرق إلى غاية هضبة بلاد الحبشة، حيث كان هذا السير سهلا لأن الوقت مناسب لذلك، فمنسوب المياه يكون منخفضا، في حين سيكون العكس زمن حدوث الفيضان، حيث يكون السير فيه مستحيلا ويعد مجازفة، وإما في النيل الأبيض وصولا إلى المناطق الحارة، وهناك كانوا يعانون من البعوض والحيوانات المفترسة، كما أن المراكب باتجاه جنوب مصر كانت تصل إلى الشلال الأول تجد في انتظارها أهالي النوبة الذين كانوا يتوزعون على شواطئ النيل مُحِين أفراد البعثة ويقدمون لهم المؤونة متمثلة في تمر جاف، وكان كهنة معابد المنطقة يقدمون لهم الهدايا، أما عن كيفية رسو المراكب فكانت "تدق أوتاد من خشب السنط في البر وتربط المراكب إلى الأوتاد بأمراس من ليف أو الكتان"²، أما المراكب المعدة للسفر في النيل حتى بلاد النوبة فكانت عبارة عن منازل حقيقية عائمة، وهي عبارة عن قارب طويل على شكل هلال لا يمس مقدمها ولا مؤخرها المياه³.

ولما تولى "توت عنخ آمون" الحكم سنة 1362 ق.م كان حاكم النوبة يدعى "حوى" الذي بنى قبره في طيبة تعتبر نقوش جدرانها مهمة جدا لأنها تصور علاوة على مراسيم تقليده حاكما لبلاد النوبة جزية الجنوب بالتفصيل وكيف كان يتم احضارها بواسطة السفن، ففي المنظر الأول لتقديم الجزية يرى الملك جالسا على العرش والجزية أمامه مكونة من سبائك ذهبية وفضية وأوان من الذهب والفضة وعربة ودروع وأثاث، أما المنظر الثاني فيصور الحاكم وهو يستقبل ثلاثة صفوف من النوبيين وصفا من المصريين، ومن بين ما أحضره النوبيون ابعاد متعددة الألوان ووراء كل هذه المناظر ست سفن كتب فوقها: "الوصول من كوش حاملين هذه الجزية الطيبة من أحسن وأنقى ما في البلاد"، والمنظر الأخير لمجموعة من مناظر الجزية يصور "حوى" ينتظر متكئا على عصاه تصاحبه عائلته ليستقل مركبا منبسطة الشراع مهياة للرحيل إلى النوبة وهناك سفينة أخرى ليست معدة للرحيل وضعت عربته وجياده فوقها حيث أن أعماله الرسمية في العاصمة قد انتهت وكان يتأهب للرحيل جنوبا إلى بلاد النوبة⁴. (أنظر الشكلين 19-20).

(1)-مختار السويدي، من تاريخ البحرية...، ع90، المرجع السابق، ص28.

(2)-الزهرة الزغبى، تجارة مصر الفرعونية...، المرجع السابق، ص212.

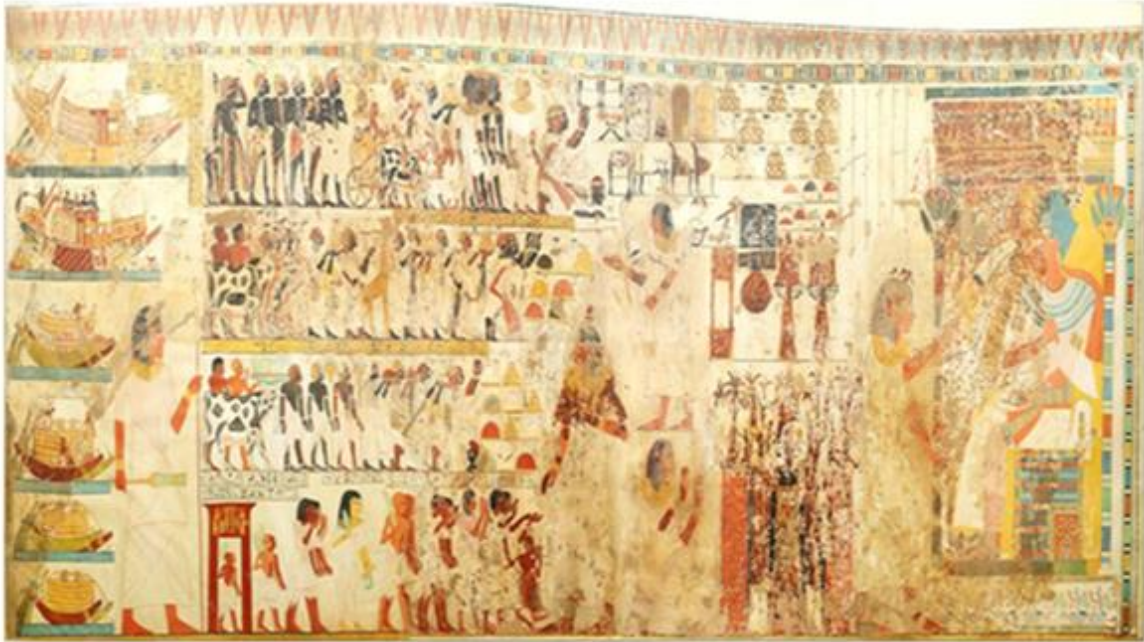
(3)-بيير مونتييه، المرجع السابق، ص235.

(4)-صدقي ربيع، المرجع السابق، ص18-19.



الشكل رقم 19 : قارب حمل الأسرى من النوبة،قبر حوي

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/0f/Boat_Carrying_Captives_from_Nubia%2C_Tomb_of_Huy_MET_LC-30_4_20_EGDP025026.jpg/800px-Boat_Carrying_Captives_from_Nubia%2C_Tomb_of_Huy_MET_LC-30_4_20_EGDP025026.jpg



الشكل رقم 20 : مشاهد مقبرة حوي

<https://collectionapi.metmuseum.org/api/collection/v1/iiif/548571/1638174/main-image>.

وقد تجددت هذه البعثات التجارية مع الأسرة التاسعة عشر زمن الملك رمسيس الأول، ومنذ السنة الثانية من حكمه أشرك معه ابنه سيتي الأول، وقام بتنظيم بعثة إلى النوبة، حيث جلب على الأقل البخور وكذلك الذهب في شكل حلقات وكميات هائلة من أنياب الفيل، ثم واصل ابنه سيتي الأول هذه البعثات، ووصل إلى "وادي ميا" على بعد 100 كلم إلى الجنوب من مسلك "وادي الحمامات"¹.

وتم إعادة تشكيل بناء إحدى السفن في مكان بموقع "مرسى وادي الجواسيس" من على مكان متوفرا من مواد وبيانات، وهذا ما أتاحه الاطلاع على آثار ناتجة من الحفائر السابقة، وباستخدام تقنيات بناء السفن القديمة واعتمادا على نقوش معبد الملكة حتشبسوت في الدير البحري وما هو متاح من نماذج لتلك السفينة التي سميت "مين الصحراء"، أجرت رحلات على النيل ثم في البحر الأحمر من سفاجا باتجاه بلاد النوبة (السودان)².

*في هذا الشأن الخاص بالتجارة المصرية نجد وجود رسوم وضرائب كانت تدفع لمصر، ففي الدولة الحديثة كثير من رسوم المعاملات "أي السلعة أصبح يدفع ثمنها المستحق" التي كانت تحدث كثيرا بالقرب من السفن الكبيرة التي كانت تجلب السلع من الخارج إلى مصر، ففي مقبرة "خع إم حت"³ رسمت بعض المشاهد رسو السفن الكبيرة جلبت مؤونة الحبوب للدولة وقد رست في ميناء طيبة، وبينما يعمل معظم الملاحين على تفريغ شحنتها يتسلل البعض إلى البائعين الذين يجلسون القرفصاء على الشاطئ أمام قدورهم وسلالهم يبيعون الأطعمة المختلفة، أما ما يدفعه الملاحون فيها فهو القمح الذي أخذوه أجرا لهم مما تحمله السفن⁴.

هذه الضرائب تفرض على التجارة الخارجية، فقد تم تعيين الرسوم على السلع المستوردة بنسبة عشرة في المائة، كان يؤخذ رسم من سفن لصالح تموين الموانئ الداخلية ورددت إشارة إلى أنه كانت تؤخذ رسوم جمركية على السفن المارة الخاضعة لسيطرتهم⁵، فيفرض على السفن عند مرورها في مناطق معينة أداء مقدار معين على نسبة ما تحمله كل سفينة عند اجتيازها الممر المقرر له الرسم، ويوجد في متحف اللوفر قطع حجرية منقوش بها بيان بنقطة محدودة في مدينة "سيين" تؤدى المراكب عندها رسوما مقررة قبل

(¹)-الزهرة الزعبي، تجارة مصر..، المرجع السابق، ص181-182.

(²)-محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص12.

(³)-مقبرة خع إم حت: كان صاحبها كاتباً ملكياً ومشرفاً على مخازن الغلال في الصعيد والدلتا في عهد الملك أمنحوتب الثالث، تتكون المقبرة من دهليز مفتوح يوصل إلى فناء المقبرة المستطيل ثم إلى فناء آخر وفي آخرها حجرة صغيرة بها ستة تماثيل لصاحب القبر وزوجته ووالديه وفي الجهة الشمالية الغربية منه غرفة صغيرة، وعلى الجدران المختلفة يرى مناظر تمثل (خع إم حات) وهو يتعبد أو يقدم القرابين أو لمناظر الحياة الزراعية أو المناظر الدينية المختلفة التي تمثلها، أما أوزيريس ونصوصا مقتبسة من الفصلين 112، 113 من كتاب الموتى. للمزيد أنظر: سمير أديب، موسوعة الحضارة..، المرجع السابق، ص405.

(⁴)-برهان الدين دلو، المرجع السابق، ص99.

(⁵)-عبد الرزاق حسين حاجم، النظام الضريبي في مصر القديمة: 3000-522 ق م (دراسة تاريخية)، ع22، مجلة كلية التربية، جامعة القادسية، (د.س)، ص174.

اجتيازها القنطرة، فكانت القناطر تقفل في ممر الأنهر والترع ولا يصرح لها بعبورها إلا بعد أداء الضرائب ومنحها تصريحات المرور، وكانت مدينة "ببلاق" (مدينة مصرية تقع في أقصى الشمال مصر) مرسا لأساطيل النيل، وتوجد أيضا قطع حجرية أخرى محفوظة في متحف اللوفر تحت رقم 26 فيها نقوش صريحة بأن المراكب تدفع قبل مرورها مقدارا من الفضة أو المواشي أو الأشياء المصنوعة أو حبوبا أو ما يفى بمؤونة العمال في تلك القنطرة مدة 29 يوما¹.

II-الملاحة و التجارة الداخلية :

لقد كان نهر النيل الرابط الأساسي بين مصر العليا والسفلى، وبين المدن المصرية حيث يتم تبادل السلع على ضفافه عن طريق المقايضة .

1-عبر نهر النيل:

كان نهر النيل أفضل وأسرع وسيلة للمواصلات²، استغل في التجارة الداخلية حيث كان مليء بالسفن التي كانت تنقل البضائع والسلع إلى الأسواق³ وبطبيعة الحال تكون الحركة العامة للمواصلات في هذا النهر تقتضي نقل الناس والبضائع، فتسير فيه القوارب وتحمل من خلاله البضائع والمحاصيل ومواد البناء، هذا في الوجه القبلي، أما في الوجه البحري فكان النهر مقسما إلى أفرع وترع مزدهمة تحفها المستنقعات يضاف إلى ذلك أن الإقليم الساحلي كان يحتوي على بحيرات وبرك، وفي هذه الحالة كانت الملاحة تسهل التجارة وتجبر الأهالي على استخدامها، ولكن كان الأهالي يواجهون صعوبات ومشاكل في التنقل أثناء الفيضان⁴، وهذا ما ذكره هيرودوت: «عندما يفيض النيل على البلاد لا تظهر إلا المدن فقط من وسط الماء ويكون مثلها كمثل الجزر الصغيرة وبحر إيجه وباقي مصر يصير بحرا وعندما يحدث ذلك فإن القوارب لا تمشي في مجرى نهر طبيعي بل تسير في طول السهل وعرضه فالمسافر من نوقراطيس متجها إلى ممفيس يمر بالضبط بالقرب من الأهرام»⁵.

كان التنقل عبر نهر النيل في متناول كل إنسان وفي كل وقت، ويمكن الوصول إليه من كل مكان في الوادي، ومن هنا كان النيل الطريق الطبيعي والعامل الرئيسي للتجارة الداخلية والخارجية في مصر القديمة، ولقد ساعد التيار في اتجاه مجرى النهر حركة المرور، كما ساعدت الرياح الشمالية السائدة على حمل المراكب إلى أعلاه إلى الجنوب⁶، الجنوب⁶، بالإضافة إلى ذلك فإن القنوات المائية ذات الحجم الكبير ساعدت على نقل

(¹) -أنطون زكريا، المرجع السابق، ص94-95.

(²) - Barry kemp And David O'Connor, **An Ancient Nile Harbour**, The International Journal Of Nautical Archaeology And Underwater, 1974, p101.

(³) - سميرة الجعراي الساطي، المرجع السابق، ص313.

(⁴) -عبد الحليم نورالدين، النقل البري والمائي...، المرجع السابق، ص4.

(⁵) -هيرودوت يتحدث عن مصر، الفقرة97.

(⁶) - Barry kemp And David O'Connor, Op-Cit, p102.

المراكب الأصغر حجماً¹، وقد دلت الشواهد على أن النقل النهري كانت تشرف عليه الدولة، التي كانت تؤجر طاقم البحارة لكل مركب، لكن التجار المحليين كان لهم قدر من الحرية والاستقلالية لتحكمهم في عملية تداول السلع².

إن مساهمة نهر النيل في انتعاش اقتصاد مصر القديمة، عبر عنه "ابن زهيرة" في قوله: "... ليس في الدنيا نهر تجري فيه السفن أكثر من نيل مصر..."³، كما ساهم في حركة العمران، حيث تكاثرت المدن والقرى حول مجراه، والتي مثلت مراكز زراعية وصناعية كبيرة، فيذكر الأصبخري: "حافة النيل من حد أسوان إلى أن يصب في البحر عليه قرى ومدن منظومة ومتكاثفة، وكانت لهذه المدن والقرى موانئ ترسو عندها السفن النيلية"⁴.

وهناك أدلة من عصر الدولة الحديثة يطلق عليها سجل "حركة المركب" تحتويان على قوائم بالبضائع التي تنقل في رحلات نيلية خطوطها محددة كما تحتوي على تنظيم صرف جريات البحارة، وتفصيل طلبات البضائع التي استلمها الأفراد، والسرعة اليومية للمراكب في كل رحلة، ويدل ذلك كله على انتظام خطوط الملاحة الداخلية وانتظام سير الرقابة والحركة ويستدل من خلال الدولة الحديثة على أن الذين كانوا يصبون البضائع فوق ظهر المركب من العمال والبحارة كانوا في وضع يمكنهم من استغلال الفرص للمتاجرة لحسابهم⁵.

2- سوق ضفة النهر:

كانت التجارة والتبادل جزءاً مهماً من الحياة اليومية للمصريين القدماء مثل أي مجتمع آخر، وقد اعتمد اقتصادهم المحلي في الأغلب على أنشطة المزارعين أو الحرفيين الذين لم يرتبطوا بشكل مباشر بالمعابد، فكانت العديد من السلع متوفرة فقط من خلال المقايضة، ومع ذلك فإن الأدلة المتوفرة ضئيلة جداً عن التجارة والتبادل في مصر القديمة، إذ كانت تبادلات المواد الغذائية تتم بشكل يومي في الأسواق على مدار السنة⁶. (الشكل رقم 21).

(¹)- عبد اللطيف فايز، النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني-الروماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2012م، ص193.

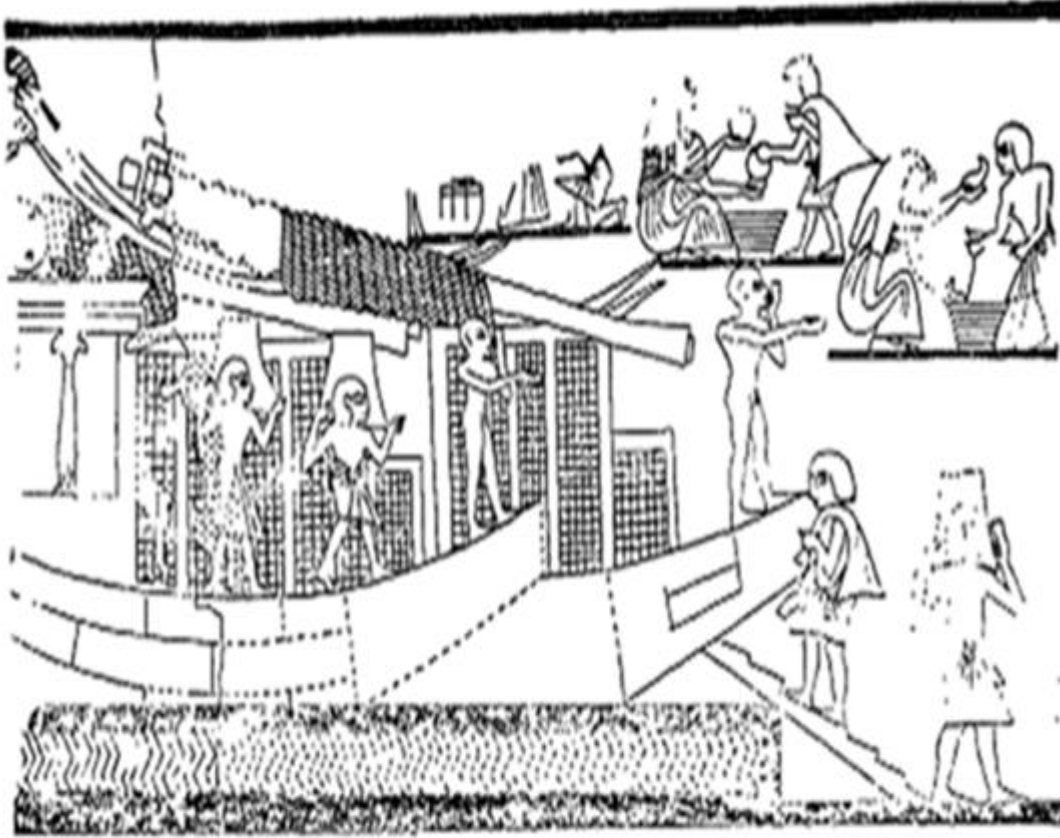
(²)- ت.ج. جيميز، المرجع السابق، ص195.

(³)- ابن زهيرة، المرجع السابق، صص 136- 203

(⁴)- الإصبخري، المرجع السابق، ص 40 .

(⁵)- ت.ج. جيميز، المرجع السابق، ص196.

(⁶)- Jun Yi Wong , *Selling And Shopping In Ancient Egypt*, Ancient Egypt February, 2017, p38 .



الشكل رقم 21: البحارة يغادرون المركب للتسويق.
ت.ج. جيميز، المرجع السابق، ص 196.

هذه المبادلات التي تتم عن طريق المقايضة، كان التمييز فيها بين المشتريين والبائعين غامضا للغاية، (انظر الشكل 22) لكن الأمر المؤكد هو أنه بمجرد اختتام جميع التبادلات، ستحمل إلى المنزل سلّة مختلطة من المواد الغذائية وغيرها من الأشياء، ومع ذلك، لا يوجد أدنى شك في أن عملية التسوق كانت أكثر وضوحا في مشاهد طبقة النخبة، بالكاد يستطيع المصري العادي تحمل تكاليف السلع المعروضة في مثل هذه المشاهد، هذا لا يعني أن جميع الأسواق في مصر القديمة كانت مماثلة لتلك المعروضة في مقابر النخبة؛ إذ اقترح العديد من العلماء وجود "أسواق محلية" تعمل على تلبية احتياجات الفلاحين المحليين من غير المرجح أن تكون هذه الأسواق مرئية من الناحية الأثرية، لكن من الطبيعي أن تكون موجودة، ومن المحتمل أن يتم العثور عليهم داخل مناطق سكانات أعالي سهول النيل¹.

Jun Yi Wong, Op-Cit, p39.

(¹)



الشكل رقم 22: تُظهر الخدم يحملون طعامًا وسلعًا أخرى، حيث اضطر المصريون القدماء إلى مقايضة جميع السلع التي يحتاجونها. عن:

Jun Yi Wong, *Selling and Shopping in Ancient Egypt*, 2017, p38.

وما يهمنا من هذه المبادلات التجارية، هي المبادلات التي تجرى على ضفاف النيل ما

يصلح عليه "سوق ضفة النيل" (الجدول 1)، فهناك في الغالب العديد من "مشاهد السوق" هذه التي زينت عددًا من مقابر النخبة، حيث صورت ما يحدث على ضفة نهر النيل، التي أصبحت مواقع رباط السفن، ومواقع طبيعية للتبادل، فقد أوردت الأدلة النصية تفاصيل مجموعة متنوعة من البضائع التي تحملها هذه السفن بما في ذلك الزيت والنبيد والزيتون والأسماك والخيار والملح والملابس الجاهزة والبردي،



الشكل رقم 23 مشهد من قبر منة Menna خلال الدولة الحديثة، يظهر فتاة خادمة شابة تحمل البطء والزهور وهي عائدة من السوق. عن: Jun Yi Wong, op-cit, p43.

بحيث كانت هذه الأسواق تعمل كمصدر رئيسي للبضائع التي لم يكن من الممكن الحصول عليها محلياً، فعلى سبيل المثال ، كان إنتاج النبيذ مقصوراً على الدلتا والفيوم بشكل عام، أما بالنسبة لـ "المشترين" فقد كانوا رجالاً (عادةً بحارون)، بينما كان "البائعون" في الغالب نساء من القرية المحلية (ومثال ذلك ما هو موجود في الشكل رقم 23 مشهد من قبر منة¹)، ففي حالة عدم وجود عملات نقدية ، كان على المشترين عادة حمل سلالا مليئة بالسلع الخاصة بهم، للذهاب للتسوق مع سلال فارغة، هذا المفهوم الغريب عن المصريين القدماء يتضمن من خلال مشاهد في ضريح إيبوي (TT217 ، الجزء العلوي المقابل) (أنظر الشكل 24)، مشهداً يصور فيها النساء مع سلال مملوءة بالمنتجات (الخبز أو الخيار أو السمك) ، والبحارة "يدفعون" عن طريق إفراغ أكياسهم من الحبوب في نفس السلة. ربما يمثل هذا المشهد نموذجاً مصغراً للتجارة في السوق.²



الشكل رقم 24: جزء من مشهد السوق في قبر إيبوي Ipy TT 217 عن:

Nicky van de Beek, Saqqara scenes: Women in the marketplace, p37.

(¹)-قبر مينه Menna: كان منة يحمل لقب "كاتب حقول ربتي مصر العليا والسفلى"، وكذلك المشرف الميداني على آمون ومع ذلك ، ربما لم تكن هذه وظيفتين منفصلتين ربما كان يشرف على المعبد الأراضي الزراعية التي كانت تابعة لمخازن الحبوب الدولة. يُعتقد أنه كان يعمل في معبد آمون في الكرنك ، ويشرف على قياس الحقول ، وتفقد العمل على الأرض ، ومحاكمة المتعثرين وتسجيل غلة المحصول. عاش خلال الأسرة الثامنة عشرة وربما عمل تحت كل من تحتمس الرابع وأمنحتب الثالث. للمزيد أنظر:

Peter Vandenneele Et Autre, **Multi-Disciplinary Investigation Of The Tomb Of Menna (TT69),Theban Necropolis, Egypt**, Spectrochimica Acta Part A 73 (2009.)
Jun Yi Wong , Op-Cit, p38.

(²)-

ويعرض هذا الجدول الآتي ملخص بسيط للممارسة التجارية على نهر النيل:

التبادلات اليومية		البضائع المخصصة		أماكن الأسواق		
المتجولون	الجيران	ورشة العمل	ترتيبها	الأسواق المحلية	أسواق ضفة النهر	
جميع السلع	المواد الغذائية القابلة للتلف	السلع المخصصة أساسا	البضائع المخصصة	المواد الغذائية القابلة للتلف أساسا	جميع السلع	البضائع المتبادلة
غالبا	نادر نسبيا	غالبا	غالبا	غالبا	غالبا	مشاركة الطبقة العليا
غالبا	غالبا	نادر	نادر	غالبا	فقط كبائعين	مشاركة الفلاحون
معتدل	متوسط	معتدل	متوسط	معتدل	لا يمكن تطبيقه	الالتزام الاجتماعي

جدول رقم 1: ملخص لأنواع مختلفة من التبادلات "التسوق" التي تجري في مصر القديمة.

عن:

Jun Yi Wong, op-cit, p42.

يوضح هذا الجدول وجود نوعين من الأسواق الداخلية في مصر القديمة، ولكل منها مهام: وهما سوق ضفة النهر، ونجد فيه جميع أنواع السلع معروضة، يشارك فيه غالبا أفراد الطبقة العليا، الذين يقتصر نشاطهم غالبا على السلع المخصصة أساسا، أما بالنسبة لمشاركة الفلاحين فكانوا غالبا عبارة عن باعة للمواد الغذائية بالدرجة الأولى في هذا السوق، أما الأسواق المحلية فتعرف غالبا بمشاركة كل من الطبقة العليا والفلاحين، وقد اعتمدت هذه المبادلات التي تجري في الأسواق على مبدأ المقايضة، كان فيها نهر النيل المرفأ الأساسي تحط فيه مختلف السفن من أجل مقايضة سلعها، كل أنواع السلع، وليس سلع محددة، هذا التقيض ليس له قانون موضح، لأنه يعتمد على رضا الطرفين البائع والشاري، والعكس زمن حدوث الفيضان، حيث يكون السير فيه مستحيلا ويعد مجازفة، أما في النيل الأبيض وصولا إلى المناطق الحارة، فقد كانوا يعانون من البعوض والحيوانات المفترسة.

3-الصيد في نهر النيل:

اخترنا إدراج مظاهر الصيد في حياة الإنسان المصري القديم، نظرا أولا لارتباطه بنهر النيل، وكذا لأنه مُثل في العديد من مناظر لوحاته الموجودة على جدران مقابره، فلم يقتصر دور النيل على المبادلات الداخلية وأهميته في البعثات نحو الخارج، بل استغله المصري القديم في صيد الأسماك والطيور المختلفة التي كانت تملأ النيل والقنوات المتفرعة منه، يخرج الأثرياء في قوارب إلى مناطق المستنقعات التي تغص بأنواع الطيور المهاجرة مستعملين عصا الرماية، أما أفراد الشعب فقد استعملوا الفخاخ أو الشباك

الواسعة المسدسة الشكل والتي تطبق على الطير بشد الحبل بوساطة عدد من الرجال مستعملين في ذلك القوارب، وأما صيد الأسماك فقد استعمل الأثرياء فيه الحراب الطويلة، في حين أن عامة الناس استعملوا الشص (أي السنارة) والشباك والأواني المعروفة باسم "البجمة"¹.

ومن أشهر وأبسط طرق الصيد عندهم فرد الشبكة بشكل معين (توجد أشكال مختلفة حسب نوع السمك وحسب عمق المياه)، ثم الضرب على المياه «بالمدره» (وهي عصاة الصياد الطويلة) حتى يتحرك السمك في اتجاه الشبكة، وللصيد مواسم معينة ولكل منها نوع معين من السمك يختلف باختلاف الموسم².

وتدل مناظر صيد الأسماك العدة على أن النيل كان يحتوي على أنواع من الأسماك المختلفة استعملها المصري القديم طعاما له، لكل نوع تفاصيله وخواصه، إذ لم يقتصر معرفته على نوع واحد فهناك عشرة أنواع من سمك النيل، وقد رسمت الأسماك التي كانت تصطاد في النيل بالشبكة أو بالشص بكل دقة ومهارة³. (أنظر الشكل 25).



الشكل رقم 25: نوع من الأسماك من المعبد الجنائزي لحتشبسوت عن

https://therockyriver.com/wp-content/uploads/2012/04/10_scorpionfishCREDS.jpg

كما استمرت مشاهد الحياة اليومية لأفراد يقومون بجر الشباك خلال الدولة الحديثة لصيد السمك في الفترة الأولى من الدولة الحديثة، ولكن فيما بعد استبدلت تلك

(¹) - سمير أديب، موسوعة مصر القديمة..، المرجع السابق، ص 565.

(²) - أشرف صالح محمد سيد، الصيادون في الموروث الثقافي الشعبي المصري، ع 103، عود الند، مصر، 2014.
<https://www.oudnad.net/spip.php?article1298>

(³) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج 2، المرجع السابق، ص 131.

الصور (أنظر الشكل 26) بمشاهد ذات صفة دينية، يظهر فيها صاحب المقبرة يصطاد بالحربة أو السنارة سمك البلطي، رمز إعادة المولد، (يعتبر البلطي بزهور اللوتس أيضا رمزا لإعادة المولد) ، كما كانت خلال الدولة الحديثة صور استهلاك السمك أكثر تكرارا مقارنة بأي عصر سابق لها، فبعد يوم عمل شاق في تفقد الحقول يظهر مالك المقبرة من عصر الدولة الحديثة بعكس سابقه في عصر الدولة القديمة يتناول سمكا طازجا، باعتباره جزءا مركزا من وجبه منتصف اليوم، كان السمك يقدم للضيوف عند الاستفاقة ولكن نادرا ما ظهر في القرايين الجنائزية¹.



الشكل رقم 26: تمثل عملية صيد الأسماك بالشبكة. عن

<https://www.q-files.com/images/pages/galleries/521/p18as2a9rr17dm8p1ia1n733aaj.jpg?730>

وكانت المستنقعات بمثابة فردوس صيادي الطيور والأسماك إذ أصبح كل المصريين ينتهزون الفرصة لصيد الأسماك والطيور في هذه المستنقعات، لتقوم الفتيات والسيدات يصفقن للضربات الصائبة، وبواسطة الحبال وسيقان البردي كانوا يصنعون المراكب الجميلة السهلة الاستعمال والتي بغيرها لا يمكن صيد الأسماك، ولكن قبل الانطلاق وراء الفريسة كان ينبغي لهم اختبار الأدوات الجديدة، ويركب كل الناس مراكبهم ورؤوسهم متوجهة بالزهور وتتدلى من أعناقهم الزهور المائية الزرقاء، ولتسيير المراكب كانوا يستعينون بمدار طويلة مدببة على هيئة الأشواك، أما صيدوا الأسماك الذين يرغبون الانتقال إلى مسافات بعيدة فإنهم كانوا يتخذون قاربا من الخشب له صار

(¹)-دوجلاس بريور و رينيه فريدمان، السمك والصيد في مصر القديمة، تر: محمد عبد الحميد شهاب، المركز القومي للترجمة، (د.ب)، 2006م، ص.6.

وتمتد الحبال بين أسلاك الصاري لأجل تجفيف الأسماك المشقوقة وأحيانا يرتكز أحد الطيور الجارحة فوق الصاري¹. (انظر الشكل 27).

وبما أننا ذكرنا التجفيف فالمصريون كانوا يتناولون بعض ما اصطادوه مجففا تحت أشعة الشمس، ليتركوا الباقي في الملح يقول هيرودوت في ذلك: " ويأكلون بعض السمك نيئا مجففا في الشمس ويأكلون البعض الآخر بعد حفظه في الملح، ويأكلون من..السمان والبط..،ويأكلونها نيئة بعد تمليحها " ².

كما أولى المصريون القدماء اهتماما كبيرا بالأسماك ومنحوها الكثير من القداسة إلى حد أنها اعتبرت أحد الرموز المقدسة في العبادة المصرية القديمة، هذا ما جلعه يقدس بعض أنواع السمك كالأنوم والبياض والبنى ووردوها ضمن قصصهم الدينية المتوارثة وكانوا يتجنبون صيدها في أيام انخفاض الماء في النيل محافظة عليها³.



الشكل رقم 27 : تمثل مشاهد لعملة وأسرتة يصطادون ، من قبر منة يعود إلى 1400 - 1352 قبل الميلاد (الدولة الحديثة) عن :

<https://collectionapi.metmuseum.org/api/collection/v1/iiif/548437/1158333/main-image>

وكان صيد الأسماك محببا عند القوم لدرجة كبيرة لدرجة استعمالها كرياضة وتسلية، يستمتعون بالمنافسة المائية التي يتنافس فيها فرق من رجلين في الزوارق، "مقاتلة" و"مجذفة"، في محاولة لإخراج بعضهم البعض من القارب وهناك رياضة نهريّة شهيرة أخرى وهي سباق القوارب وعروض المهارات مثل التي وصفها الكاتب المسرحي الروماني سينيكا الأصغر (القرن الأول الميلادي) الذي كان يمتلك أرضاً في مصر (انظر الشكل 28)، يشرع الناس على نهر النيل على متن قوارب صغيرة، اثنان على متن قارب،

(¹)-بيير مونتييه، المرجع السابق، ص ص171-173.

(²)-هيرودوت يتحدث عن مصر، الفقرة 77.

(³)-سليم حسن، مصر القديمة...، ج2، المرجع السابق، ص136.

وواحد في الصفوف بينما يقذف الآخر المياه، ثم يتم قذفها بعنف في المنحدرات الهائلة، يصلون طوًلاً إلى القنوات الأضيق وهم يجتاحون كامل قوة النهر¹.



الشكل رقم 28: رحلة بالقوارب لصيد التماسيح والأسماك ومسابقات بالقوارب ومحاصرة الطيور المائية.

Norman Bancroft Hunt, *Living In Ancient Egypt*, Chelsea House, New York, 2009, P52.

إذن مرحلة الدولة الحديثة عرفت تقدماً من الناحية التجارية سواء أكان ذلك على المستوى الداخلي عن طريق نهر النيل أم على المستوى الخارجي عن طريق البحرين، استعمل فيها سفن متنوعة والكبيرة لسد الحاجيات التي تفتقر إليها مصر ومعابدها وإلى جلب الضرائب من المناطق التي كانت خاضع لها، ضف على ذلك لعب نهر النيل دوراً مهماً في ربط مدن المصرية فيما بينها وبين بلاد النوبة ليكون طريقاً بحرياً دولياً يتوسط الساحل الفينيقي وكريت ببلاد البونت.

(¹) - Mark, Joshua J. "Nile." *Ancient History Encyclopedia*. Last modified September 02, 2009. (<https://www.ancient.eu/nile/>).

الفصل الخامس:

الملاحة العسكرية.

I - الأسطول الحربي

II - طاقم الأسطول.

III - الحملات العسكرية

إنتهجت مصر خلال الدوله الحديثه سياسه توسعيه كان لها أثر كبير على تطور جيشها وتحديث أسلحتها، بالاعتماد على أسطول بحري ساهم بشكل كبير في إقامة إمبراطوريه في العالم القديم أنداك، تمتد من شمال الأناضول إلى جنوب القرن الإفريقي، ومن ليبيا غربا إلى الفرات شرقا، وسنحاول عرض منجزات ملوك مصر التوسعيه من خلال حملاتهم العسكريه التي كان للأسطول وطاقمه دور فيها.

I-الأسطول الحربي:

عرف الأسطول الحربي اهتماما كبيرا لدى ملوك الدوله الحديثه خاصة بعد طردهم للهكسوس، وانتهاجهم لسياسه التوسع ، فكان الملك "تحتمس الثالث" هو أول من أدرك أهمية القوات البحريه في تدليل صعوبات التنقل وتحقيق انتصارات ساحقه على العدو، كما كان لموقع مصر المطل على البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، وكذا وجود النيل دور مهم في تطور السفن وتكوين الأساطيل البحريه¹، خاصة في عصر الدوله الحديثه الذي اعتبر العصر الذهبي للبحريه المصريه وتميز هذا العصر بصفه عامه بكثرة بناء واستخدام الأساطيل الضخمه لمختلف أنواع السفن².

ويبدو أن تطور السفن المصريه قد نتج عن العلاقات الوثيقه بين مصر وغربي آسيا حيث كانت هناك الأخشاب اللازمه لصناعه السفن الكبيره، التي استخدمها المصريون في نقل القوات الحربيه إلى غربي آسيا عبر البحر ليتقادوا السير الطويل عبر طريق حورس الحربي³، (أنظر الخريطه 18) وذلك منذ فترة مبكرة من تاريخهم، وحتى في مرحله الأسرات لنقل الجنود لبلاد النوبه عن طريق نهر النيل⁴، وبذلك لعبت البحريه في هذه المرحله أي الدوله الحديثه دور مهم في الحملات العسكريه خارج مصر⁵.

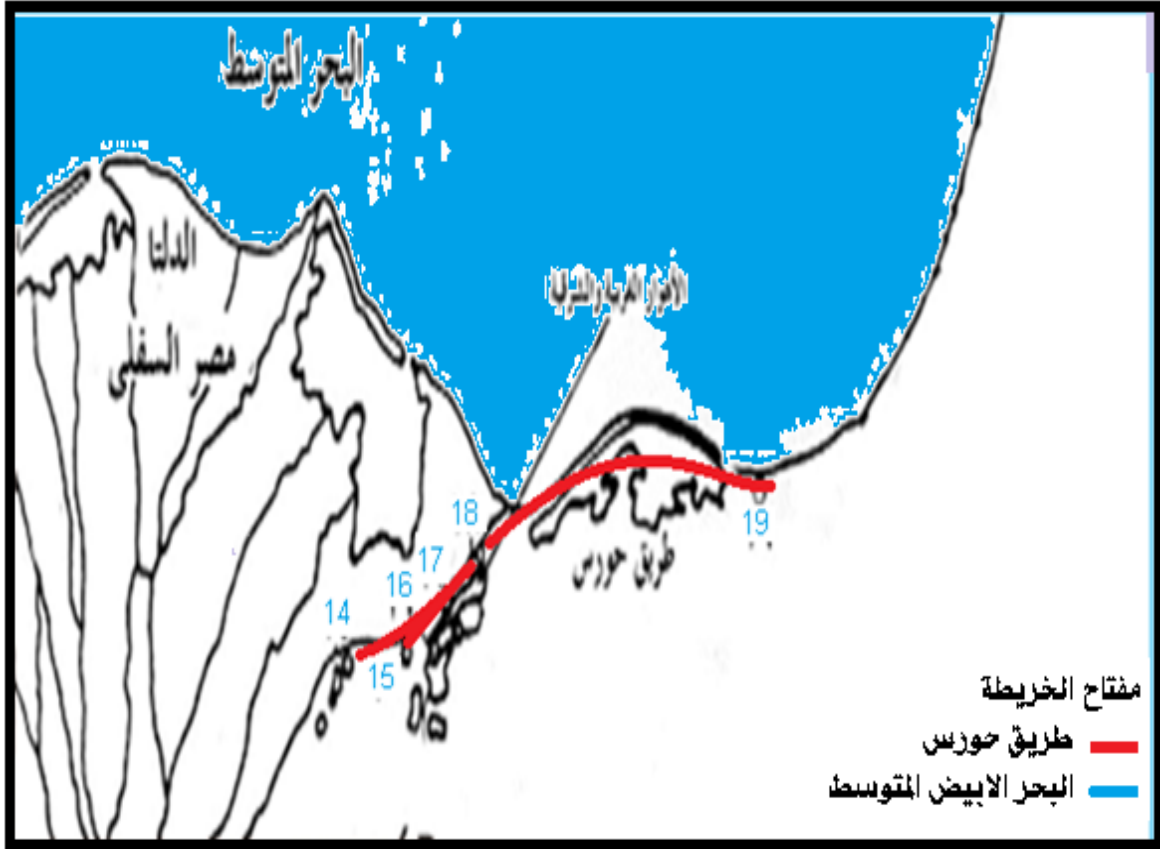
(1) -برهان الدين دلو، المرجع السابق، ص 83-84.

(2) -مختار السويفي، أم الحضارت...، ج 1، المرجع السابق، ص 91.

(3) -طريق حورس الحربي: كان هذا الطريق من أهم الطرق العسكريه في تاريخ مصر القديم، وقد ورد ذكره في العديد من النصوص والوثائق الأثرية أهمها ما جاء على الجدار الشمالي لصالة الأعمده بمعبد الكرنك بالأقصر حيث يذكر أخبار حملة سيتي الأول إلى فلسطين في العام الأول من حكمه ، كما تذكر هذه الوثائق أيضا عددا من المناطق التي مرت بها الحمله في هذا الطريق بالصورة والإسم، كما ورد أيضا ذكر هذا الطريق في بردية أنستاسي رقم I والتي يسخر فيها أحد الكتبه من زميل له لايعرف المعلومات الدقيقة عن هذه البلاد الواقعة على حدود مصر الشرقيه ويقدم له المعلومات الصحيحه التي تساعده في ذلك ويبدأ هذا الطريق من ثاروا (القنطرة شرق) ويمر بالقرب من تل الحير ثم بئر رمان ومنه إلى قاطية ثم العريش جنوب سبخه البردويل مارا بمنطقة بئر مزار ، ثم إلى العريش والشيخ زويد وينتهي عند رفح. للمزيد انظر: حسين دقيل، المرجع السابق، ص 10- 11.

(4) -محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص 91.

(5) -Amsstutz L.j. ,Ancient Egypt, united States of America, 2015, p89.



خريطة رقم 18 : طريق حورس عن:

هشام محمد حسين حامد، لوحات الدولة الحديثة في منطقة سرايط الخادم: دراسة تحليلية، رسالة ماجستير، قسم الآثار، كلية الآداب، جامعة حلوان، القاهرة، 2007م، 333.

هذا الدور الأساسي المتمثل في نقل القوات العسكرية¹ من سلاح المشاة وسلاح المركبات الحربية، والجدير بالذكر أن إحدى السفن المصرية التي بنيت في القاعدة البحرية المصرية "برو-نفر" قد حملت اسم "الاسطبل" وهو اسم يشير إلى نقل الخيول الخاصة بسلاح المركبات الحربية²، وكذا نقل المؤن والإمدادات لمسافات طويلة، ويقوم بالاشتباك مع العدو إن احتاجت الضرورة³، ويتكون الأسطول من أربع فئات تتمثل في: فئة لخوض المعارك وفئة لنقل الجنود والمعدات الحربية، وفئة لنقل الملك وحرسه وحاشيته، وفئة لنقل البضائع التجارية والصناعية، كما وجدت أحواض كبيرة في ميناء برو-نفر بمنف كما سبق- الذكر شيدت بها مراكب الأسطول المصري وقد سجلت إحدى البرديات أنواع الخشب التي صرفت لرئيس بنائي المراكب لمدة ثمانية أشهر، كما أشير

(¹) Norman Bancroft Hunt, *Living In Ancient Egypt*, Chelsea House , New York, 2009, p73.

(²) - محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص 93.

(³) G.Joliver,R.Brock,T.J.cornell,S.Hodkinson, *The Sea Antiquity*, Biddles Ltd,England, 2000, p81.

إلى معركة بحرية بين ، "تف.يب" أمير أسيوط الموالي للأهناسيين ضد الطيبين في عرض نهر النيل¹.

II-طاقم الأسطول:

يعتبر طاقم الأسطول الحربي البحري من مكونات البحرية المصرية إذ يتكون من مسيرين يشرفون على الخدمة عليه، فنذكر منهم ربان الأسطول والضباط المساعدين وحاملي العلم، صف لهم الجنود المجذفين وتشكيلة من الجيش المحاربة ، هذه التشكيلة المتكونة من طاقم الأسطول لم تكن منفصلة على القوات البرية، بل كانت على علاقة وثيقة حيث كان هناك نوع من التداخل بين أفراد هذين الفرعين الرئيسيين في الجيش المصري خلال عصر الدولة الحديثة، إذ كان في إمكان ضباط وجنود القوات البحرية (الأسطول) أن ينتقلوا إلى سلاح المشاة وكان العكس كذلك²، ويتكون طاقم السفينة المقاتلة من بحارة عددهم في السفينة الكبيرة حوالي مائتي (200) جندي وعلى رأسهم حامل علم وضابط من رتبة قائد بحارة، وكان ترقية البحارة تتم بالانتقال من سفينة إلى أخرى أكثر شهرة من التي كان فيها³، فهناك في عهد أمنحوتب الثالث اسم أحد حملة الأعلام عمل في السفن الأربعة التالية على التوالي "نجمة منف" و"واضح في العدل" و"والحاكم القوي" و"آتون" والسفينة الأخيرة هي بارجة الملك وتحمل علم الأميرالية كما تسمى في عصرنا هذا⁴، وسنحاول عرض بعض من مجموعة طاقم الأسطول وفقا لمهامهم.



1-رئيس الأسطول:

كانت السفينة الحربية تخضع عادة لأحد كبار الضباط أي قائد طاقم السفينة، وهذه الرتبة البحرية الكبرى "رئيس أشرعة أسطول الفرعون" هي تضارع في عصرنا الحالي مرتبة الأدميرال، ولكن الملك هو المشرف الأعلى على الأسطول برمته، ولذا فإن جميع كبار قادة البحرية كانوا ملزمين بالمثل أمامه لتقديم تقاريرهم⁵. وقد كانت كل سفينة "دبت" على ما يظهر تحت إمرة ضابط، أما لقب الضابط المدير العظيم، فيظهر أنه كان يمنح لضابط عالي الرتبة تحت إمرته كثير من الضباط، وهذا الضابط الكبير لا بد أنه كان "رئيس الأسطول" على أننا نجد كذلك لقب "مدير الأسطول" و"رئيس الأسطول"، وهذه الألقاب كان يحملها ضباط ذو رتب عالية جدا، والواقع أن كبار رجال الأسطول الحربي كانوا يحملون لقب "مديري بحارة السفن

(1) -رمضان عبده علي، المرجع السابق، ص378-379.

(2) -T-Save-Soderbergh, Op-Cit, p82.

(3) -Ibid, p83.

(4) -محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية القديمة"الحياة الاجتماعية والسياسية والعسكرية والقضائية والدينية" ، ج2، دار المعرفة الجامعية، ط4، الإسكندرية، 1989م، ص229.

(5) -جي راشيه، المرجع السابق، ص100.

العظيمة " وقد كان الأسطول مقسما الى طائفتين من السفن ومن أجل ذلك يطلق على الأسطول كله اسم الأسطولين البحريين ¹.

2- البحارة:

لقد شهد النيل والبحرين من نشاط العسكريين المصريين ما شهده البر، فقد تمرس المصريون على ركوبهم منذ فجر تاريخهم القديم ونقلوا عليه الجنود والعتاد²، كما كانت السباحة والتجذيف من أهم تدريباتهم البحرية، فقد صور البحارة والجنود على البحر في تنظيمات وتشكيلات تشبه تشكيلات الجيش البري³، والبحارة الموجودين في الأسطول الحربي يطلق عليهم اسم "عبر" ولم يلقبوا باسم "عبر نفرو" (كتيبة مجندة) ذلك أن البحارة ليسوا كجنود الجيش البري مجندين بل إنهم كانوا جنودا محترفين⁴، وكانت هناك سرية أو فصيلة لإعداد البحارة المصريين في عصر الدولة الحديثة يشرف على تدريبها ضابط بحري كبير⁵، كما يستخلص من لقب "حامل العلم" "من سو" الذي كان يطلق عليه عليه لقب "مدرّب فرق البحارة"⁶، وقد سميت هذه الفرقة باسم "سرية تربية البحارة"⁷، وهناك مهام أخرى للبحارة منها: مجدفون أولون، ملاحون، عمال شراع وغيرها، ولعل من الجدير بالإشارة إلى أن طاقم السفينة المقاتلة إنما كان يتكون من بحارة (خنيت)⁸، يبلغ عددهم في السفينة الكبيرة حوالي مائتي جنديا⁹ ومدربا على رأسهم حامل علم وضابط وضابط من رتبة قائد بحارة "حرى خنيت"¹⁰.

وقد تم تمييز البحارة الذين تدربوا تحت إشراف حملة الأعلام عن البحارة العاديين، بارتدائهم نقبة قصيرة شبكية الشكل كما وضعت قطعة جلدية مربعة الشكل فوق مقاعد التجذيف لمنع الاحتكاك وتثبيت موضع المجدف أثناء التجذيف وعثر على منظر في مقبرة "حوى" يظهر في مجموعة من البحارة يرتدون تلك النقبة وتسير المجموعة خلف حامل العلم¹¹.

(¹) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج2، المرجع السابق، ص465-466.

(²) - محمد شفيق غريال وآخرون، المرجع السابق، ص203.

(³) Nigel Stillman And Nigel Tallis, *Armies Of The Ancient Near east (3000bc - 539Bc)*, England , 1984, p9.

(⁴) - M.R.Well, *la fin De Moyen Empire Egyptien*, Journal Asiatique , X VII Paris, 1917, p274.

(⁵) - رمضان عبده علي، المرجع السابق، ص 378-379.

(⁶) - عبد الرحمان زكي، المرجع السابق، ص44.

(⁷) - رمضان عبده علي، المرجع السابق، ص378-379.

(⁸) - محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية القديمة...، ج2، المرجع السابق، ص229.

(⁹) - Anne Mllard, *Armies Of The Past: Going To War In Ancient Egypt*, New York, 2000, p26.

(¹⁰) - محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية القديمة...، ج2، المرجع السابق، ص229.

(¹¹) - أسامة بسوني السيد الدمهوري، لمرجع السابق، ص65.

وعند الحديث عن التدريبات العسكرية البحرية نلاحظ أن تدريب أولاد جنود الجيش يكون في سن محددة، لكن لم تصلنا نصوص صريحة توضح ذلك، فنجد مثلا الملك أحمس عندما حل محل والده، يذكر في بردية أناسيا أنه تدرب وهو في سن العشرين¹، وليس من الضرورة بطبيعة الحال إلا أن نفترض أن بحارة النيل العسكريين كلهم كانوا يتلقون تدريباً خاصاً فربما تناقل أغلبهم حرفة الملاحة عن آبائهم وأهلهم، وكان من هؤلاء من تشجعهم صفحة النيل الهادئة على تنظيم معارك مفتعلة يتصادمون فيها بمراكبهم الصغيرة ويضاربون خلالها بأعمدة طويلة رغبة في التمرين واللهو والتسلية². (أنظر الشكل 29).



الشكل رقم 29: ممارسة مهارات القتال على قوارب البردي .

Gregory P. Gilbe, **Ancient Egyian Sea Power And The Origin Of Maritime Forces**, Ed Commonwealth, Astralia, 2008, P42.

كما صور " أمنحوتب الثاني " ملك مصر وخليفته " تحتمس الثالث " تدريبات الضباط خلال روايته لقصة حياته، وكان أبوه قد تعمد أن يربيه تربية حازمة تؤهله للمحافظة على الزعامة العسكرية التي حققتها مصر في عهده، بعد هذه التدريبات استكمل "أمنحوتب" تدريباته مع البحارة العسكريين واعتاد أن يسابقهم ويتحداهم في التجديف وبلغ من أمره فيما روى عن نفسه أنه خرج ذات مرة في قاربه "الصقر" مع مائتي بحار يجذفون ضد التيار، فرجعوا بعد نصف فرسخ "حوالي ثلث ميل" في غاية الإجهاد بينما استمر يجدف وحده بمجداف طوله أكثر من عشرة أمتار نحو ثلاثة فراسخ كاملة "أي

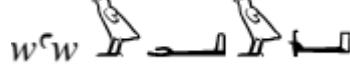
(¹) - عبد الرحمان زكي، المرجع السابق، ص 44.

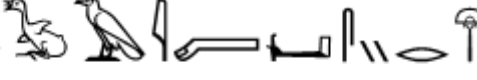
(²) - محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص 203.

أربعة أميال"¹، وكانت المراكب تبحر من ميناء في منف أحد الموانئ على الساحل الشمالي².

3- بعض الألقاب طاقم الأسطول:

هذه الألقاب المختلفة التي يحملها ضباط البحرية يظهر أنها كانت تمنح من بين درجاتها رتبة ضابط ممتاز للأسطول، ومن ذلك يتضح أنه كان لكل من الجيش والأسطول قيادته الخاصة³، ومن هذه المراتب نذكر بعضها:

- مرتبة "وعو":  كان لقب "وعو" في اللغة المصرية القديمة يطلق على أولى مراتب العمل في الجندية أو في البحرية وهو ما يعادل لقب "نفر" في اللغة العربية⁴، يمثل حاليا أدنى المراتب في سلم الجندية، كما ينسب النفر أو "وعو" إلى السفينة التي يعمل بها، فيقال "وعو السفينة كذا" أو "عوخنيت" مضافا إليها اسم السفينة أو بغير ذكر لاسمها⁵.

- مرتبة "حامل اللواء"  يعد هذا اللقب أحد الألقاب العسكرية التي ظهرت في عصر الدولة الحديثة، كان يحمله ضباط المشاة والمركبات الحربية والقوات البحرية، وقد كان حامل العلم يقود فرقة عسكرية قوامها مائتي رجل، حيث كانت كل فرقة في الجيش المصري لها علم خاص⁶، يلي مرتبة "وعو" وهو المشرف على تدريب البحارة، ويحمل عادة لقب "حامل لواء تدريب فرقة المجدفين"، وكان يشرف على الفرقة أحيانا رجلان الواحد "حري خنيت" والآخر "تاسريت" ولم يكن هناك من يحمل اللقبين معا في نفس الوقت ذلك لأن الترقية من "وعو" تكون لأحد المنصبين فقط⁷.

هذا ولم يكن لقب حامل اللواء مقصورا على البحرية وإنما نراه في الجيش كذلك ومن ثم فهو يضاف إلى "سا" كما يضاف إلى "خنيت" ليميز الوحدة إن كانت برية أو بحرية، وفي الحالة الأخيرة يذكر غالبا اسم السفينة فيكون اللقب حامل لواء فرقة السفينة الملكية، وليس من شك في أن حامل اللواء لسفينة هامة كان له مركزه الاجتماعي الممتاز

(1) - محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص 204-205.

(2) - رمضان عبد علي، المرجع السابق، ص 378-379.

(3) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج 2، المرجع السابق، ص 463.

(4) - مختار السويدي، أم الحضارة...، ج 1، المرجع السابق، ص 78.

(5) - محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية...، ج 2، المرجع السابق، ص 229.

(6) - محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص 97.

(7) - محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية...، ج 2، المرجع السابق، ص 229.

وبخاصة في عصر الرعامسة، حيث أصبح حامل اللواء لفرقة المجدفين يسبق في ترتيبه قائمة الموظفين طيبة نفسه¹.

● **قائد السفينة:** هناك اصطلاحان يعبر بهما عن قائد السفينة الحربية ، أولهما هو " نفو" وثانيهما هو "مر" أو "حرى" الذي يضاف إلى كلمة "سفينة" وأحيانا لم يكن لقائد السفينة أحد اللقبين بل كان يكتفي بذكر اسم السفينة الذي يردف إليه اسم الشخص².

● **ضباط البحرية:** كان من ضباط البحرية "المشرفين على السفن" يمثلون قسما من قادة الأسطول البحري، وكان من أهم ألقاب ضباط البحرية "لقب المشرف على كل سفن الملك"، ولعله كان يعني قائد الأسطول، ولم يكن هناك انفصال بين الضباط والجنود العاملين في القوات البحرية وبين أولئك العاملين في القوات البرية، بل كانوا يعملون في القوات البحرية والبرية في آن واحد ومثال ذلك "سو امنوت" والذي كان يحمل رتبة حامل العلم في سرية المشاة ورئيس الاسطبل لفرقة من سلاح المركبات الحربية ثم عينه الملك "أمنحوتب الثاني" قائدا للأسطول³. (أنظر الشكل 30).



الشكل رقم 30: مشاة البحرية للملكة حتشبسوت في عرض في الدبر البحري عن:

Gregory P. Gilbe, Op-Cit, P42.

(1) - محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية...، ج2، المرجع السابق، ص229.

(2) - نفسه.

(3) - محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص97. ؛ T-Save-Soderbergh, Op-Cit, p88-90.

• أعلام ورايات الأسطول الحربي:

لكل سفينة من سفن الأسطول المصري علم خاص بها وكان الطراز المعتاد لأعلام السفن عبارة عن مركب دي كابينة يعلوها علم صغير على هيئة مروحة، وهو منقول من الصورة القديمة للعلم الأصلي "سريت"، ويعد علم السفينة الملكية المسماة "محبوبة أمون" مثال جيدا لهذا النوع من الأعلام، وهي سفينة المدعو "نب أمون" صاحب القبر رقم 90 في وادي الملوك بطيبة حامل علم عليها والجدير بالذكر أنه لم يوجد علمان متماثلان تماما وإنما كان لكل علم شكله الخاص، وكانت منطقة تل العمارنة من المراكز الهامة لعمل مثل هذه الأعلام في عصر الدولة الحديثة، وفي معركة قادش إشارة لوجود أعلام السفن في فيلق "بتاح" والذي ربما كان وحدة من القوات البحرية المشاركة في المعركة¹.

III-الحملة العسكرية :

لم تذكر النصوص التاريخية الكثير من التفاصيل فيما يتصل بالمعارك التي دارت رحاها على صفحة الماء في النيل أو البحرين الأبيض المتوسط والأحمر²، ومع ذلك فنجد العديد من الرسوم والنقوش الموجودة على جدران المعابد والمقابر تخلد بعض هذه المعارك، ونذكر منها معركة التحرير التي قادها ملوك المصريين في النيل ضد الهكسوس في أوائل القرن السادس عشر قبل الميلاد، كما كانت أكبر معاركهم في البحر المتوسط هي معركتهم في عصر رمسيس الثالث ضد شعوب البحر، وسوف نتكلم عليها بالتفصيل في الحملات العسكرية بالنيل والبحرين، وقد صور البحارة الجنود في معارك النيل والبحر على البر في تنظيمات وتشكيلات الجيش البري³.

1-معارك جرت في النيل:

رغم استمرار سيادة الهكسوس في مصر لما يقرب من مائة سنة، إلا أن من المحتمل أن بعض الأمراء المصريين كانوا يحكمون أقاليمهم في بعض الجهات، ولكنهم دون شك خاضعين لملوك الهكسوس⁴، بمعنى أن مصر القديمة في عهدهم كانت مقسمة إلى ثلاث أقسام، ففي الدلتا ومصر الوسطى كان الهكسوس يحكمون حكما مباشرا، أما مصر العليا فكانت خاضعة لتبعية الهكسوس وإن ظلت مستقرة من الناحية العملية⁵.

فبعد سنوات من حكم الهكسوس نرى هبة وطنية لتحرير مصر من حكم هؤلاء الأجانب، وعلى رأسها أمير طيبة "سقن رع" ثم يأتي بعده "كأمس"⁶ من

(1) - أسامة بسيوني السيد الدمهوري، المرجع السابق، ص 63.

(2) - محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية القديمة...، ج 2، المرجع السابق، 217.

(3) - محمد شفيق غربال و آخرون، المرجع السابق، ص 203- 204.

(4) - جيمس هنري برستيد، انتصار الحضارة...، المرجع السابق، ص 125.

(5) - جان فيركويتير، المرجع السابق، ص 102.

(6) - كامس: آخر ملوك الأسرة السابعة عشر، إعتلى عرش طيبة عقب موت أبيه في أحد معارك التحرير ضد الهكسوس وواصل الكفاح وسجل معاركه على نصبين تذكاريين أقامهما بالكرنك إستولى على نفروسي شمال الأشمونيين

ملوك الأسرة السابعة عشر، وقد اعتمد في هذه المرحلة هاذين الملكين السفن النهريه الضخمة كناقلات للجيش والمعدات الحربية التي كان يتم تجهيزها ونقلها عبر النيل متوجهة من الوجه القبلي إلى الدلتا للقيام بالعمليات الحربية المستمرة التي أسفرت في النهاية إلى ضرب وطرد الهكسوس الغزاة خارج ديار مصر، وقد وجدت أدلة تاريخية تثبت أن الملك "كامس" كان يبصر بسفنه من ناقلات الجنود وناقلات العتاد الحربي بطول النيل من طيبة حتى الفرع الشرقي للدلتا، وأنه كان يستخدم سفينته كقاعدة للعمليات الحربية¹، فعلى نصب تذكاري أقامه "كامس" بمعبد الكرنك نص يقول فيه: "...أبحرت شمالاً لضرب الآسيويين...وقضيت الليل في سفينتي وقلبي فرح... وضربت العدو ودمرت أسواره ... وكان جنودي كالأسود"².

وقد تبعهم في ذلك الملوك الأوائل من عصر الأسرة الثامنة عشر الذين استخدموا نهر النيل في حملاتهم الحربية على بلاد النوبة لنقل القوات العسكرية³.

ويلى بعد هذين الملكين، الملك أحمس "أخ كامس" وهو ابن الملك (سقن رع) من ملوك الأسرة السابعة عشر، إلا أن مانيتون وضعه (أي أحمس) على رأس الأسرة الثامنة عشر لأنه حرر مصر من الهكسوس⁴، وهو محور حديثنا لهذا العنصر حول الحروب الداخلية عن طريق نهر النيل خلال الدولة الحديثة، ومعركته ضد الهكسوس تعتبر من أكبر المعارك البحرية على نهر النيل في أوائل القرن السادس عشر قبل الميلاد⁵.

يعتبر عصر هذا الملك "أحمس" قمة العصر الذهبي للبحرية ولصناعة بناء السفن في مصر القديمة، إذ يتميز بصفة عامة بكثرة بناء واستخدام الأساطيل الضخمة لمختلف أنواع السفن من حربية وغيرها⁶، أما عن تفاصيل الحملة فقد

التي كان حاكمها المصري ممالئاً للعدو وأسر رجاله رسولاً أوفده أو فيس ملك الهكسوس إلى الكوشيين ليجرضهم على غزو جنوب مصر واحتلت قواته الواحات البحرية ليتحكم في الطريق الصحراوي إلى الجنوب، واشتبك مع الهكسوس في معركة نيلية غنم فيها 300 سفينة واصل تقدمه في الدلتا حتى وصل فيما يحتمل إلى مشارف أوريس ولكن موته المفاجئ منعه من الاستيلاء عليها، وبقي هذا العمل ليتمة أخوه أحمس، كما وجدت موميأؤه داخل تابوت متواضع وكلاهما بالمتحف المصري. للمزيد انظر:

Aidan Dodson.Dyan Hilton, **The Complete Royal Families Of Ancient Egypt**, thames hudson, united kingdom,london, 2004, p124.

(1) --مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، المرجع السابق، ص28.

(2) --مختار السويفي، أم الحضارات...، ج1، المرجع السابق، ص87.

(3) --محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص91.

(4) - عبد الرحمان الرفاعي، المرجع السابق، ص72.

(5) -رمضان عبده علي، المرجع السابق، ص379.

(6) --مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، المرجع السابق، ص28.

خرج الجيش من طيبة قاصدا شرق الدلتا حيث توجد مدينة أفاريس التي اتخذها الهكسوس عاصمة لهم، كان أغلب الجيش محمولا على ظهر أسطول ضخم من السفن النهرية المتخصصة في نقل الجنود ونقل الخيول والعتاد الحربي وغيرها، واتخذ الملك مقر قيادته على ظهر السفينة الحربية التي تتقدم السفن الأخرى، كما أن قادة الجيش من كبار الضباط كانوا يباشرون أعمالهم القيادية وهم على ظهر السفن المتجهة نحو الشمال وكان أهم هؤلاء القادة هما "أحمس بن أبانا (حوالي 1560 ق.م/1500 ق.م) وأحمس بن نخبت¹ (حوالي 1550 ق.م/1470 ق.م)².

فقد تسلم "أحمس الأول" راية الجهاد من كأمس باسم الإله "أمون رع"³، وأعلن حربا ضد الهكسوس فتم له النصر وأجلى العدو عن مصر، وهذا ما أكدته المعلومات الموجودة في مقبرة أحد قادته المدعو "أحمس بن أبانا" الذي ذكرناه سابقا⁴، حيث ركب أحمس النهر ونزل إلى ممفيس ثم تقدم إلى عاصمة الرعاة وفتح أواريس مدينتهم الحصينة وطردهم من البلاد وسحق قوتهم حتى لم يستطيعوا القيام بعد، وجعل من بقي الرعاة في مصر عبيدا⁵، وقد اعتبرت هذه المعركة النهرية ضد الهكسوس من أكبر المعارك النيل في القرن السادس عشر قبل الميلاد⁶، وذلك بفضل مساعدة الجيش والأسطول النهري⁷. (أنظر خريطة رقم 19).

(¹)-أحمس بن نخبت: بدأ القائد العسكري أحمس بن نخبت خدماته العسكرية في عهد مؤسس الأسرة الثامنة عشر الملك أحمس الأول واستمرت مشاركته في الحملات الحربية للجيش المصري حتى عهد الملك تحوتمس الثالث كما كان احد نبلاء نخب "الكتاب الحالية" مثله مثل القائد العسكري الشهير والمعاصر له احمس بن ابانا ولقد سجلت كذلك على جدران مقبرته بالكتاب النصوص المتعلقة بأحداث حرب التحرير ضد الهكسوس وقد ذكر من خلال هذه النصوص دوره ومشاركته في حملات الملك لمطاردة الغزاة الآسيويين وذكر قيام الملك أحمس الاول "بحملة على جاهي بلبنان، حيث لم يتم ذكر هذه الحملة الحربية في اي مصدر تاريخي آخر، ويبدو ان الفرعون قد قام بهذه الحملة بعد الاستيلاء على شاروهين، استمر تواجد القائد احمس بن نخبت في صفوف الجيش المصري خلال عهد الملك أمنحتب الأول حيث خاض القتال معه في كوش وكذلك الملك تحوتمس الأول حيث خاض القتال معه في كوش ونهرين ولقد ذهب مع الفرعون تحوتمس الثاني في حملة حربية ضد بدو الشاسو، ولقد تبين من خلال النصوص السيرة الذاتية للقائد "أحمس بن نخبت" أنه قد نال الكثير من التكريم والتقدير أثناء عمله العسكري من قبل ملوك مصر المحاربين. للمزيد أنظر: محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص170.

(²) -مختار السويفي، أم الحضارات...، ج1، المرجع السابق، ص88.

(³) - إبراهيم رزقانة، المرجع السابق، ص189.

(⁴) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص15.

(⁵) - هارقي بورتر، المرجع السابق، ص20.

(⁶) - رمضان عبده علي، المرجع السابق، ص379.

(⁷) -نعيم فرح، المرجع السابق، ص79.

بعد تلك الحملة استكمل أحمس نشاطه التوحيدي¹، في بلاد النوبة مستعينا بسفنه الحربية²، التي استخدمها في نقل البعثات العسكرية، وحتى البعثات التعميرية إلى مناطق الجنوب فيما وراء الشلال الأول وحتى الشلال الرابع، وكان لزاما على هذه السفن أن تشق قنوات وممرات مائية لتتجاوز صخور الشلالات التي تعترض مجرى النهر وتغوق الملاحة تماما، وكان من الضروري أيضا أن تكون تلك القنوات والممرات ذات اتساع مناسب، وذات عمق كاف



خريطة رقم 19: خط سير أحمس
 الأول لتحرير مصر.

<https://www.google.com/search?q=خط+سير+حملة+احمس+الاول>

(¹) - جان فير كوتير، المرجع السابق، ص 108. ؛ أحمد فخري، المرجع السابق، 206.

(²) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص 15.

ليتناسب مع أحجام حمولة السفن التي تبحر خلالها¹، وهدفت هذه الغزوات إعادة السلطة المصرية لهذه المناطق².

وبانطلاق هذه الحملات الجنوبية كان "أحمس الأول" قد أصبح متمرسا على القتال، ويبدو أنه كان يقود أسطوله في حربه من قناة سنوسرت الثالث إلى أن يعبر طريقه إلى بلاد النوبة، ويروي قائده العسكري "أحمس بن أبانا" كيف أن الملك قام بمجزرة في صفوف النوبيين، حيث أبحر شمالا مسرورا القلب في نشوة الانتصار لأنه قبض على الجنوبيين والشماليين³ في قوله: "بعد أن أباد جلالته بدو آسيا سعد النهر في اتجاه خنت-إن-نفر للقضاء على النوبيين... أما أنا فقد حملت معي من هنا مغنماً: رجلين على قيد الحياة وثلاث أياد ومنحت الذهب مكافأة... عندئذ هبط صاحب الجلالة النهر متجها ناحية الشمال وكان قلبه سعيداً..."⁴.

لقد كانت فتنة الجنوب قصيرة الأمد ولكنها كانت كارثة على الثوار إذ يذكر: "أتى عدو من الجنوب وكأنا ما كان يتعجل مصيره وهلاكه، إذ قبضت عليه آلهة الجنوب ووجده جلالته في (تينت-تو-عامو) الشلال الأول، ثم جاء ذلك التعس "تتي" الرشيق وكان قد جمع حوله الثوار وذبح جلالته كما ذبح بحارته وقضى عليه"⁵.

بعد هذه الإنجازات الحافلة بالانتصارات خلف أحمس على العرش ابنه "أمنحوتب الأول" وابن الملكة نفرتاري⁶، ولم يزل قاصر فحكم البلاد تحت وصاية أمه الملكة "أحمس نفرتاري"، ومع أنه تربع على العرش مدة عشرين سنة فإن عهده ظل غامضاً، وهناك ما يشير إلى أنه وطد مركز مصر في فلسطين ونجح في إخماد ثورة بلاد النوبة⁷، السفلى وجعلها شخصية واضحة في صلب الأقاليم المصرية، فشكلها في وحدة إدارية واحدة تمتد من الشلال الثاني وتدخل في صلب الحدود المصرية متضمنة إقليم أسوان، ليثبت عملياً أنها جزء من مصر يجري عليها ما يجري على الأقاليم المصرية نفسها، وأصبح حاكمها يلقب بحاكم المناطق الجنوبية⁸.

(1) -مختار السويقي، من تاريخ البحرية...، المرجع السابق، ص28.

(2) - ف.دياكوف، س، كوفاليف، المرجع السابق، ص138.

(3) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص15.

(4) - كلير لاوليت، طيبة...، المرجع السابق، ص157.

(5) - مرجريت مرى، مصر ومجدها الغابر، تر: محرم كمال، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1998م، ص54.

(6) - كلير لاوليت، طيبة...، المرجع السابق، ص189-190.

(7) - إليزابيث رايفشال، طيبة في عهد أمنحوتب الثالث، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر، بيروت، 1967م، ص47.

(8) - أحمد أمين سليم، دراسات في تاريخ الشرق...، المرجع السابق، ص144-145.

تتوالى الحملات على الجنوب وهذه المرة كانت في عهد الملك "تحتمس الأول"، اقتداء بخلفائه كل من "أحمس الأول" و"أمنحوتب الأول" بفتوحات الإمبراطورية في النوبة¹، حيث جاءت أخبار هذا الملك بالنوبة على ما قاله القائد العسكري "أحمس بن أبانا" في نصوصه عن شجاعته في قيادة سفينة الملك تحتمس الأول أثناء نقل الفرعون وجنود جيشه إلى مدينة كرمة بالنوبة للهجوم عليها، وقد أثنى على براعته في قيادة السفينة عبر شلالات النوبة في حضرة الفرعون². (أنظر الخريطة رقم 20).



الخريطة رقم 20 : رحلة تحتمس الأول في الطريق النهرى (تعديل الطالب).

Beal Spencer, Anna Stevens, Mechaela Binder, Nubia In The New Kingdom Peeters leuven, paris 2017, P96.

(¹) - أطلس الحضارات العالم القديم، تر: عماد الدين أفندي، دار الشرق العرب للنشر والطباعة والتوزيع، ط2 لبنان، 2016م، ص45؛ جان قير كوتير، المرجع السابق، ص109؛ نعيم فرح، المرجع السابق، ص80.
(²) - محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص92.

فقد كان هذا الملك من أكبر الملوك القادة الحربيين في مصر، حيث كشفت سجلات حكمه عن سلسلة متصلة الحلقات من الانتصارات التي حققها، وها هو القائد "أحمس بن أبانا" وقد أصبح شيخا لايزال في الميدان شارك معه في معركة نهريه مهمة استطاعت مصر خلالها النجاح في مد سلطاتها حتى الشلال الثالث¹، إذ يروى هذا القائد أي أحمس بن أبانا ذلك قائلا: "ثار جلالته كفهذ جنوبي، وألقى جلالته برمحاه فاستقر في جسد رئيس الأعداء... وأبحر جلالته إلى الشمال وكل البلاد في قبضته، وهذا الرئيس التعس للنوبيين معلق ورأسه إلى أسفل على مقدمة سفينة جلالته"².

كما يشهد نقش "تومبوس" جنوبي الشلال الثالث أن هذا الملك توغل في وديان لم يعرفها أجداده الملوك، ولم يرها الذين يلبسون التيجان المزدوجة³، حيث يذكر هذا النقش إنجازات الملك تحتمس الأول كما يلي: "لقد اخضع رئيس النوبيين وقبض بيده على الزوج الخاسئين... وربط حدوده على ضفتي نهر النيل... وأصاب جثثهم العفن وانتشرت رائحة كريهة في كل وديانهم وعلى سهولهم وهم يشبهون الفيضان..."⁴.

والحقيقة أن هناك أدلة قوية على وصول الجيوش المصرية إلى منطقة دنقلة لأن "تحتمس الأول" أقام لوحة حدود في "كورجوس" في المنطقة الجنوبية لطريق "أبو احمد"، وهو الطريق الموصل لكوبان في النوبة السفلى، ويجوز أن تكون هذه اللوحة قد أقامها المعتمدون القادمون من كوبان عبر الصحراء، وهي لا تثبت أن كل النهر جنوبا كان في أيدي المصريين ولاشك أن قوة كوش دمرت على يد "أحمس الكابي" "أحمس بن أبانا" ذلك القائد العجوز الذي كان على رأس الأسطول الملكي⁵.

وبعد تأمين وتوسيع حدود مصر الجنوبية عمل على أن تتشبع النوبة بالروح المصرية التي لازمتها عصورا طويلة فاهتم بتسهيل المواصلات البحرية⁶، إذ أنه قبل الإبحار أعاد حفر قناة سنوسرت الثالث وذلك في العام الثالث من حكمه التي كانت قد امتلأت بالحصى⁷.

ثم انتقلت مقاليد الأمور في مصر إلى "تحتمس الرابع" (من خبرورع)⁸، لم يكده هذا الملك يستقر به المقام في عاصمة ملكه حتى اضطر للقيام بثورة في

(1) - مرجريت مري، المرجع السابق، ص 56.

(2) - أسامة حسن، المرجع السابق، ص 56.

(3) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص 16.

(4) - رمضان عبده علي، تاريخ مصر القديمة...، ج 2، المرجع السابق، ص 86.

(5) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص 16.

(6) - زكية يوسف طبوزادة، المرجع السابق، ص 51.

(7) - عبد العزيز صالح وآخرون، المرجع السابق، ص 190.

(8) - عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص 319.

في بلاد "واوات" الذي وصل إليه خبر العصيان الذي اندلع بها، فقامت الحملة نحو الجنوب في سفن أعدت لها وكان الفرعون يضرب مرساه في طريقه عند كل معبد عظيم، حيث كان الآلهة يخرجون لاستقباله ويشدون أزره لملاقاة العدو في ساحة إله تلك البقاع الخاص، وقد التقى الفرعون بالعدو في مكان في بلاد واوات¹، ويغلب الظن أنه استطاع أن يمد نفوذه إلى أبعد من الحدود التي وصل إليها أسلافه إذ عثر على آثار له في جبهات كثيرة².

ويعرف سبب الثورة والحملة من لوحة "كنوسو" قرب جزيرة فيلاي كان النص فيها يتكون من أربعين سطرا ولكن المقروء منها في الوقت الراهن 23 سطرا فقط³، وقد جاء فيها: " السنة الثامنة ... كان جلالته والبلدة الجنوبية في في بلد الكرنك ... وقد أدى الاحتفالات التي تسر والده آمون فحضر الإنسان ليقول له أن الأسود قد انقض من أعالي واوات وقد دبر العصيان على مصر وقد جمع لنفسه كل المتوحشين وعصاة الأقاليم الأخرى⁴، وبعد ذلك سار جلالته جلالته ليهزم السود في بلاد النوبة وهو قوي البأس في سفينته مثل " رع " عندما يشرق في سفينته السماوية وجيشه الذي ينتصر به كأن معه على كل الشاطئين في حين كان المجندون الجدد على شاطئ واحد ، وكانت السفينة (أي السفينة الملكية) مجهزة بالجرس عندما كان الفرعون يسير نحو الجنوب مثل " نجم الجوزاء " وقد أضاء الجنوب بجماله وكان الرجال يهتفون لما رأوا من شفقتة والنساء يرقصن للرسول"⁵.

• القائد أحمس بن أبانا: (1560-1500 ق.م):

نظرا للإنجازات التي حققها الملوك وقادتهم، اخترنا عرض لمحة وجيزة حول ما حققه أحد أبرز قادة الأسطول الحربي بمصر في الدولة الحديثة وهو "أحمس بن أبانا"، هو أحد أهم المصادر الرئيسية التي ذكرت معلومات مهمة عن الحملات العسكرية، عاش هذا القائد في مدينة الكاب (أنظر الشكل 31)، وهي تبعد حوالي 64 كلم جنوب طيبة إن جدران مقبرة "أحمس" مزخرفة بما يسمى سيرة المقبرة، وهي عبارة عن قصة حياته مدونة بالصور والكتابات الهيروغليفية على جدران مقبرته حتى تتمكن الآلهة من رؤية مدى نجاحه في حياته وعمله، والذي قام بزخرفة المقبرة هو حفيد أحمس ويدعى "باحرى" وكان يشغل منصب الكاتب، وعلى الجدار الشرقي للمقبرة توجد صورة صغيرة

(1) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج5، المرجع السابق، ص20؛ أحمد أمين سليم، في تاريخ الشرق الأدنى

القديم" مصر - سورية القديمة"، (د.د.ن)، (د.ب)، (د.س)، ص154.

(2) - رحمانى بلقاسم وخرفوش مدني، المرجع السابق، ص36.

(3) - كلير لالوليت، طيبة...، المرجع السابق، ص482.

(4) - مجدي صادق، التاريخ الحقيقي لمصر القديمة، مكتبة نبراس الصفا التاريخية، ط1، (د.ب)، 2002م، ص50.

ص50.

(5) - (سليم حسن، مصر القديمة...، ج5، المرجع السابق، ص21.

لـ"باحرى" واقفا بجوار جده¹، لقد عاش أحمس بن أبانا فترة طويلة عاصر فيها عهد أربعة حكام².



الشكل رقم 31: (أحمس بن أبانا) نقش في قبره في الكاب
عن: Gregory Gilbert, op- cit, p52.

هو من أبرز القادة العسكريين، الذين قادوا العديد من الحملات، حيث يحدثنا هذا القائد عن تاريخ حياته وتنقله في الخدمة العسكرية كقائد لإحدى السفن، ويذكر كيف تبع سيده الملك أحمس في حربه مع الهكسوس، وكيف سقطت أورائيس بعد حصارها، وكيف فر الهكسوس إلى مدينة شاروهين في جنوبي غزة، وأن المصريين حاصروها ثلاث سنوات حتى سقطت فتم لهم النصر على أعدائهم³.

إذ يقول هذا القائد: "لقد ترعرت في مدينة الكاب، كان والدي قائدا في الجيش "سقتن رع" صادق القول، ملك مصر العليا ومصر السفلى، كان اسمه "بابا بن رعنت"، وأخذت مكانه

قائدا على متن السفينة المسماة "الثور المحارب" في زمن رب القطرين نب-بحتى-رع(أحمس).. كنت لا أزال حدثا ولم اتخذ لنفسى زوجة...وبعد أن أسست منزلا وألحق بالأسطول الشمالي نظرا لشجاعتي، كنت أرافق العاهل الملكي على اليابسة وألزمه في نزهاته..."⁴

(¹) - سوزان مبارك، قادة مصر الفرعونية "حتشبسوت"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2008م، ص15-16.

(²) - Morris I. Bierbries, *Historical Dictionary of Ancient Egypt*, Second Edition, The scarecrow press, inc, uk, 2008, p6.

(³) - Michael Rice, *Whos Who In Ancient Egypt*, london, 1999, p4. ؛ أحمد أمين سليم، المرجع السابق، 136-137.

(⁴) - Mark Jan Nederhof, *Ahmos Son Of Abana*, Autobiography, 2014, pp1-3.

وقد شارك في حملة القضاء على الهكسوس، حيث يذكر عن حصار أورائس عاصمة الهكسوس¹ قائلا: "عندما حاصر الملك أورائس أظهرت في العراك بسالة عظيمة، ويظهر بعد ذلك أن هذه المدينة هوجمت من شاطئ واقع على النيل بواسطة أسطول أي أن "أحمس بن أبانا" عين مرة ثانية ضابطا لسفينة اسمها "ضوء منف"².

"ضرب الحصار على مدينة أورائس وأتيحت لي الفرصة لأبرهن على بسالتي على الأرض في حضرة صاحب الجلالة، ثم رقيت على السفينة تلك التي تتألق في منف، وعندئذ دارت المعركة على صفحة الماء في القناة با-جد-كو عند أورائس وحصلت على غنائم .."³.

كما افتخر "أحمس بن أبانا" بإشرافه على نقل الملك "أمنحوتب الأول" عن طريق نهر النيل، حين كان متجها جنوبا إلى بلاد كوش "النوبة" لتوسيع حدود مصر⁴، وكتب على أحد النصب التذكارية نصا يقول: "لقد أظهرت تفوقا على المياه الرديئة باكره السفن على المرور عبر الشلالات"⁵. وقال أيضا: "قمت بقيادة سفينة "جسر كارع" (أمنحوتب الأول) ملك مصر العليا والسفلى بينما كان يصعد النهر متجها إلى بلاد كوش لتوسيع حدود مصر وضرب صاحب الجلالة هذا النوبي الخسيس وسط جيشه ذاته واقتيد مكبلا بالأصفاذ ومن الجيش لم يتبقى شيئا والذين ولو الأدبار حصدوا حصرا وطرخوا على جانبهم وكأنهم لم يوجدوا قط.. ثم ذهبنا لإحضار الشعب وقطعان العدو المهزوم وجئت بأسير وأهديته إلى صاحب الجلالة وبعد ذلك وفي خلال يومين اصطحبت الملك من بئر العليا (الشلال الثاني) إلى مصر⁶، وكوفنت بالذهب⁷، فضلا عما قدمته قدمته إلى صاحب الجلالة ومنحت لقب "محارب الأمير"⁸.

وقد جاء في مذكرات هذا القائد أيضا حول حملة "تحتمس الأول" إلى الجنوب: "قدمت سفينة الملك "عاخبران رع" (تحتمس الأول) المبجل عند إبحاره جنوبا إلى "خنت - هن - نوفر" ليمد الثورة في المرتفعات وليوقف

(¹) - James Henry Breasted, Ancient Records Of Egypt, volume 2, university Chicago, 1906, p5.

² - عبد المنعم أبو بكر، محاضرات في التاريخ المصري القديم، كلية أصول الدين، مصر، 1949م، ص117.

³ - كلير لالوليت، طيبة...، المرجع السابق، ص156.

(⁴) Laszlo Torok, **Between Two World: The Frontier Region Between Ancient Nubia And Egypt 3700 bc-500 ad**, brill, boston , 2009, p159.

(⁵) - مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، ع90، المرجع السابق، ص28.

(⁶) - Miriam lichtheim, **Ancient Egyptian literature**, Vol:2 The New Kingdom, p13-14.

14.

(⁷) - Mark Jan Nederhof, op-cit, p9.

(⁸) - كلير لالوليت، طيبة...، المرجع السابق، ص190.

الإغارات في منطقة التلال، وأظهرت شجاعة أمامه في المياه الصعبة وفي قيادة السفينة عند المنحنى (دنقلة)، فكافأني (الملك) وعينني قائدا للأسطول... وأبحر جلالته جنوبا وكل البلاد في قبضته... وعلق هذا النبوي من رجليه على مقدم سفينة جلالته ورسونا عند الكرنك" وهكذا خدم أحمس بن أبانا هؤلاء الملوك إلى غاية وفاته¹.

2- حملات عسكرية عبر البحر:

على غرار الدور الذي لعبه البحر في الجانب الاقتصادي والتواصل الثقافي في نقل المؤثرات كان له أيضا دور عسكري (في بعض الأحيان ايجابا وبعض الأحيان سلبا)²، فقد ساعد وجود أسطول وجيوش بحرية لمصر دعم قدرته وسيطرته على امبراطورية واسعة مترامية الأطراف خاصة في عصر الدولة الحديثة³.

وقد وضعت الأسرة الثامنة عشر دعائم امتداد النفوذ المصري إلى البلاد الشمالية في كل من الأقاليم التي تضم المناطق التي تشغلها الآن فلسطين والأردن ولبنان وسوريا والعراق حتى جنوب تركيا، ومن الثوابت التاريخية أن السفن المصرية قد عرفت طريقها إلى سواحل تلك المناطق منذ عصر ما قبل التاريخ، ولكن في عصر الأسرة الثامنة عشر ازداد التركيز على الاهتمام بتلك المناطق وتحقيق امتداد النفوذ المصري وتوسيع حدود الإمبراطورية المصرية⁴، وقد لعبت السفن المصرية دورا حربيًا حاسما في تدعيم أركانها، فقد كانت خير عون للفراعنة المحاربين خلال عصر الدولة الحديثة⁵، وخصوصا في عهد "تحتمس الثالث" بالذات استخدمت السفن البحرية الضخمة بأعداد كبيرة لنقل الجيوش والعتاد والمؤن وكل متطلبات المجهود الحربي الذي كان يؤازر الجيوش الساعية لتحقيق النصر، وقد تم تحويل معظم الموانئ الواقعة على السواحل الفلسطينية والسورية إلى قواعد حربية بحرية تابعة لنفوذ الامبراطورية المصرية⁶.

أ- حملات تحوتمس الثالث العسكرية:

لقد ساهم الملك تحتمس الثالث في بناء إمبراطورية مصر⁷، بقيامه بعدة حملات حربية على الجهة الآسيوية إذ لا يمكن السيطرة على شرق البحر

(1) - صدقي ربيع، المرجع السابق، ص 16-17.

(2) - عبد الحليم نور الدين، البحرين الأبيض والأحمر...، المرجع السابق، ص 16-17.

(3) - Anne Millard, *Armies Of The Past: Going To War In Ancient Egypt*, Grolier, New York, 2000, p26.

(4) - مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، ع 90، المرجع السابق، ص 29.

(5) - مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، ع 91، المرجع السابق، ص 41.

(6) - مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، ع 90، المرجع السابق، ص 29.

(7) - سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص 130-131.

المتوسط دون وجود قوة بحرية تسيطر على تلك المنطقة¹، وجه عنايته الخاصة إلى الموانئ الفينيقية² عندما اتجه نحو الشمال وجعل منها قواعد بحرية للعمليات التي يقوم بها الجيش المصري في سوريا وفلسطين فأمدتها بحاجيات من الخبز والزيت الزيتون والبخور والنبيد والعسل والفواكه، كما استولى على كثير من السفن لكي يسهل المواصلات من مصر وإليها، ولقد لعبت مدينة "بيبلوس" دورا مهما في إمداد الفرعون بالمرائب التي قد احتاجها عبر الطريق البري، ليعبر من خلالها بقواته نهر الفرات في إحدى حملاته الحربية المهمة ضد ميتاني، كما قام الفرعون باستخدام السفن خلال حملته الحربية السادسة على سوريا وفلسطين لنقل بعض قواته عبر الطريق الساحلي³، وهو طريق امبراطوري حقيقي لنقل القوات المسلحة من منف إلى موانئ ساحل فينقيا⁴.

وعليه سنورد بعض تفاصيل هذه الحملات التي قادها الملك "تحتمس الثالث"، فبعدما تدهور الوضع العسكري المصري في فينيقية، خلال فترة حكم الملكة "حتشبسوت"- نظرا لاهتمامها بالأمر الداخلية-استغل الأمراء الفينيقيين هذا الوضع وأعلنوا تمردهم ضد السيطرة المصرية⁵، هذا التمرد الذي واجهه الملك "تحتمس الثالث" في بداية عهده خاصة بعد تحريض دولة ميتاني لتلك الدول المدن⁶، فسار على رأس جيشه في السنة الأولى من حكمه واتخذ الطريق البري⁷ واصطدم بالقوات الثائرة عند "هار مجدوا"⁸ وانتصر عليها، ووافق على الصلح، بعد أن قدموا له الهدايا والخيول، كما قبلوا بإرسال أبنائهم ليتعلموا في مصر ويشبوا على حب الحضارة والتقاليد المصرية، ودعم النفوذ المصري في تلك الأنحاء⁹.

(1) - محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص 92.

(2) Anthony j.Spalingar, **War in Ancient Egypt**, The New Kingdom Blackwell, 2005, p131.

(3) - T.Save Soderbergh, Op-Cit, p34.

(4) - كلير لالويت، **الفراعنة امبراطورية الرعامسة...**، المرجع السابق، ص 109.

(5) - نعيم فرح، المرجع السابق، ص 81.

(6) - محمد على سعد الله، **في تاريخ مصر القديمة**، مركز الإسكندرية، الأزاريطة، 2001 م، ص 254.

(7) - وول ديورانت، **قصة الحضارة "الشرق الأدنى"**، تر: محمد بدران، ج 2، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1950م، ص 79.

(8) - **هار مجدوا**: أي جبل مجدوا وهي بلدة صغيرة ذات موقع حربي منيع بين سلسلتي جبال لبنان على الطريق الممتد بين مصر ونهر الفرات، وهي بعينها مجدن التي وقعت فيها عدة وقائع حربية. **للمزيد أنظر**: وول ديورانت، المرجع السابق، ص 79.

(9) - محمد على سعد الله، المرجع السابق، ص 61.

بعد هذا النصر الذي حققه "تحتمس الثالث" وجه عنايته لتنظيم البلاد التي فتحها، فقد أصبحت فلسطين ولبنان خاضعتين لسلطانه¹ وكذلك الجزء الأعظم من بلاد فينيقيا، وفي أعقاب ذلك لم يتحول نظر تحتمس عن غايته الأولى، وهي بسط السيادة المصرية إلى نهر الفرات لكي يقضي على دولة الميتانيين، (أنظر الخريطة رقم 21) ولتحقيق هذه الغاية كان عليه أن يهزم بادئ ذي بدئ من كان يساعد هذه الدولة وهما أمير قادش الذي تمكن من الفرار في معركة مجدوا وأمير تونيب حليفه الجديد وكان هذا الأخير يحكم بلادا واقعة في شمال سورية تجاوز نهر العاصي والنهرين ولكي يصل تحتمس الثالث إلى شمال سورية التي



رقم 21: مناطق نفوذ الامبراطورية المصرية والميتانية (تعديل الطالب).
كارلهاينز برنهدت، المرجع السابق، ص72.

(1) Kathryn A Bard, An Introduction To The Archaeology Of: Ancient Egypt, Blackwell- Egypt, 2007, p211.

كان طامعا فيها عن طريق فلسطين وقد فتحها من قبل، كان مضطرا لاجتياز مضيق فينيقية وإنشاء مراكب التموين في مختلف موانئها تسهيلا لنقل الجنود على وجه السرعة ويقول المؤرخ دريتون " أن الملك أدرك أنه لا يستطيع مواصلة فتوحاته إلا إذا ضمن لنفسه قاعدة بحرية في فينيقية، لأن السفر بحرا من مصر إلى سورية كان أقل مشقة وأقل نفقة وأقصر شقة، ثم إن الأسلاب والغنائم التي كان الملك يجلبها سنويا كان نقلها بطريق البحر أيسر منه كثيرا بطريق البر¹.

لذلك بنى تحتس الثالث أسطولا عظيما وجهزه بكل ما يلزم من عتاد ليتمكن بمساعدته من النزول في شمال ساحل فينيقية، وبخطته هذه يمكنه أن يتخذ الساحل قاعدة حربية لمهاجمة قادش وما حولها من البلاد المعادية حتى إذا ما استولى عليها استطاع أن يسير بجيشه من الساحل موغلا في الداخل نحو بلاد المثنى وإقليم بلاد النهرين².

ومن ثم في حملته الخامسة تم الاستيلاء على الثغور الفينيقية لتكون قاعدة لحملته على "قادش" ولتيسير المواصلات بين آسيا ومصر لأن الاتصال البحري أسرع وأصلح من الاتصال البري³، وقد استطاع هذا الملك أن يضع يده على الأسطول الكائن عند الشاطئ وكذا على أسلاب وفيرة مما يسر له الاتجاه جنوبا إلى أرواد التي حاصرها واستولى عليها وتجنب بذلك السير المرهق في الصحراء⁴.

إذ يقول الدكتور سليم حسن في هذا الشأن: "أنه في حملته الخامسة ذهب الملك ليطفئ نار ثورة محلية... وربما كان "وارثت" على ساحل فينيقيا،... استولى على المدينة وأقلع بأسطوله وسار شمالا محاذيا للشاطئ حتى وصل إلى مدينة "أرواد" التي تم ذكرها،... وضمن الملك لنفسه منفذا بل منافذ على سواحل البحر في الشمال، ليربط بينه وبين مصر من جهة وبينه وبين جيوشه الموغلة في الداخل من جهة أخرى، ومن ذلك الوقت أصبحت مدن هذا الساحل قاعدة لأعماله الحربية في داخل هذه البلاد تنفيذا لخطته التي كان قد وضعها لمهاجمة ملك قادش"⁵.

ومن الراجح أيضا أن "تحتس الثالث" قد أنشأ قاعدة بحرية ثانية في مدينة جبيل التي كان لمصر فيها نفوذ عظيم منذ أجيال، وعليه كان ينزل جنوده تارة

(1) - عبد الرحمان زكى، الجيش في مصر القديمة، (د.د.ن)، القاهرة، 1967م، ص 187- 188.

(2) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج4، المرجع السابق، ص426.

(3) - إبراهيم رزقانه وآخرون، المرجع السابق، ص191.

(4) - عبد الحليم نور الدين، سقنن رع-تحتس الثالث-سيتي الأول، محاضرات مكتبة الاسكندرية، مصر، (د.س)، ص13.

(5) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج4، المرجع السابق، ص427.

في سيمير وتارة أخرى في أورائيت وأحيانا في بيلوس ليوصل السير إلى هدفه الأكبر وهو إخضاع الميتانيين¹.

إذن في العام الثلاثين من حكمه قام بحملته السادسة التي استطاع أن يدمر فيها مدينة قادش ويستولي عليها²، وكان استيلاؤه على موانئ فينيقيا ذا أثر فعال في هذه الحملة استطاع من خلالها أن يستقر بأسطوله عند إحدى الموانئ القريبة من قادش التي كانت شديدة المراس، إذ تحتل موقعا منيعا، فقام هذا الملك بمحاصرتها وطال حصاره لها، مما أطمع أرواد فثارت عليه، ولكنه عند انتصاره على قادش قام بتأديب الأروادين في وجوب مراعاة العهود والتمسك بالمواثيق، وعاد أخيرا إلى مصر منتصرا³.

وبعدها قام بحملته السابعة وأخضع خلالها بلدة عاصية تدعى "أنراثو" (الأوزا) وتقع على الساحل بالقرب من "سميرا" وقد كانت في حلف مع بلدة "تونب"، وكان في مقدور الفرعون وقتئذ أن يحشد قوة كبيرة في أسطوله ويسير بها مباشرة لإخضاع هذه البلدة وقد تم له ما أراد إذ زحف بجيشه وأخضعها⁴، بغض النظر عن هذا أنشأ بضع قواعد بحرية على شاطئ فينيقية خلال هذه الحملة (الحملة السابعة) لتكون مستودعا للجزية المفروضة على املاك مصر في آسيا⁵.

وفي العام الرابع والثلاثين من حكمه قام بحملته الثامنة (أنظر الخريطة رقم 22) وهي من الحملات العسكرية المشهورة استهدف فيها العدو بلاد ميتاني⁶ ميتاني⁶ الواقعة في الشمال ما بين دجلة والفرات كانت دولة قوية تسعى إلى بسط بسط نفوذها على فينيقيا، الأمر الذي أدى إلى مواجهة حتمية مع المصريين، أخذ تحتس الثالث في هذه الفترة يعد العدة للمواجهة فأمر ببناء السفن من خشب الأرز في جبيل الأرض الإله على مقربة من ربة جبيل ونقلها إلى ضفاف الفرات على عربات تجرها الثيران⁷، ثم عبر بها نهر الفرات و يسجل نصرا عسكريا على عدوه الملك الميتاني⁸.

والسفن المصرية التي استخدمت لتحقيق هذه الأغراض الحربية لم تكن سفنا حربية بالمعنى المفهوم لتلك التسمية، أي أنها لم تصمم لكي تكون مؤهلة

(1) - عبد الرحمان زكي، المرجع السابق، ص 188.

(2) - سيمير أديب، موسوعة ..، المرجع السابق، ص 259.

(3) - عبد الحليم نورالدين، سقنن رع..، المرجع السابق، ص 13.

(4) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج4، المرجع السابق، ص 430.

(5) - إبراهيم رزقانه وآخرون، المرجع السابق، ص 191.

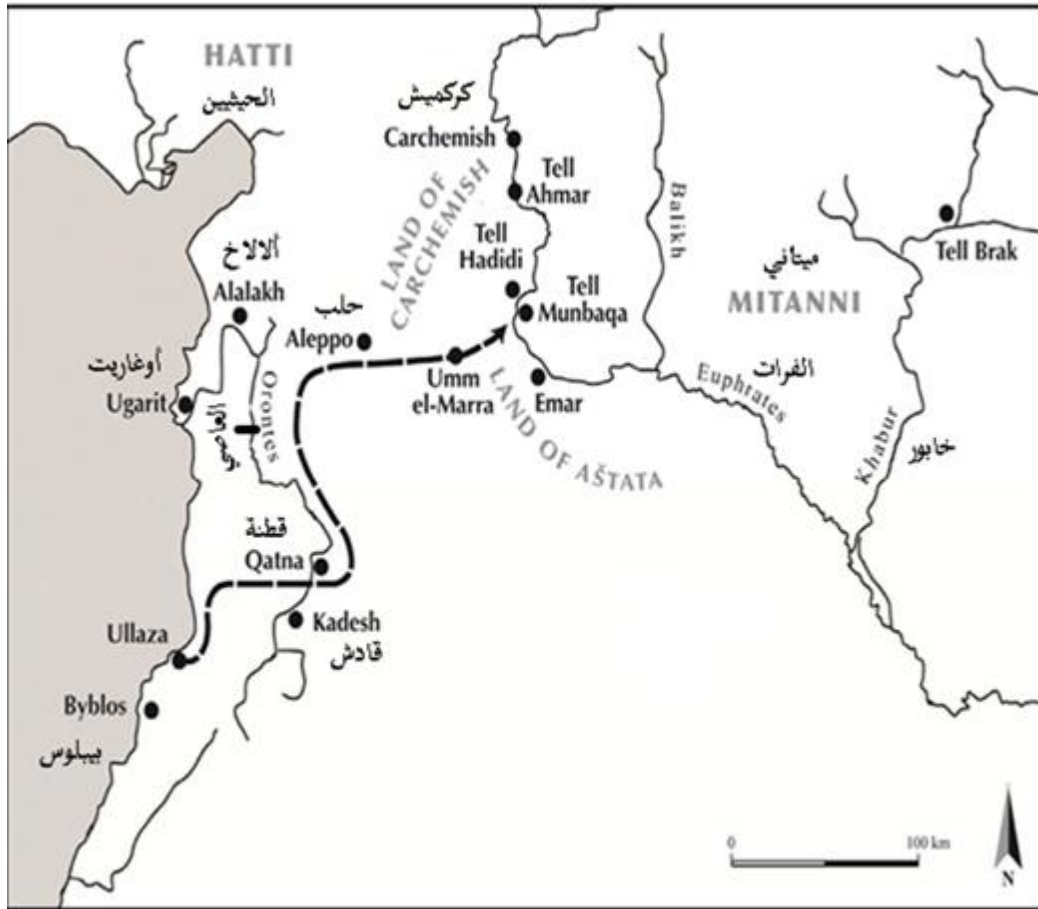
(6) - Rosalie And Anthony E David, **Biographical Ancient Egypt**, Seaby, London, 1992, p160.

(7) - محمود أمهز، المرجع السابق، ص 230.

(8) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية..، المرجع السابق، ص 220.

للقيام بعمليات ومعارك حربية بحرية وإنما كانت في الأصل سفنا لنقل المجهود الحربي من رجال وجنود وأسلحة وعتاد ومواد غذائية وخيول ومركبات حربية وغيرها¹.

وفي السنة الرابعة والثلاثين من حكمه، قام "تحتمس الثالث" بحملته التاسعة إلى بلاد زاهى والظاهر فبعد عودته من إقليم الفرات لم يكن الأمن قد استتب فيه تماما، واستولى على ثلاث مدن وقد غنم مغانم كثيرة، لتؤتي بعدها حملته العاشرة والظاهر هنا أن أمراء بلاد النهرين الذي غاب عنهم الملك مدة عامين أخذوا يتألبون عليه وكونوا حلفا قويا ضده، لذلك سار الملك بجيشه إلى سهول بلاد النهرين في السنة الخامسة والثلاثين على رأس حملته فقابل العدو في مكان يدعى (إرينا) ويحتمل أنه في أسفل بلاد نهر العاصي وانتصر عليهم².



خريطة رقم 22: دورة افراضية للحملة الثامنة.

Yousef Mizrachy, The Eighth Campaign Of thutmose 3, Journal Of Ancienet Egyptian, 2012, P25.

(1) - مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، ع90، المرجع السابق، ص29.

(2) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج4، المرجع السابق، ص441-443.

وفي حملاته التي تلت العاشرة كان يخرج بين الحين والآخر لتأديب كل من فكر في الخروج على الحكم المصري¹ وواصل سياسته التوسعية في متابعة النجاحات² إلى غاية حملته السادسة عشر والأخيرة، حيث أن ملك قادش كان لا يزال مصرا على عناده وتمسكه بقوميته واستقلاله، وكان يحين الفرص ليثير الأمراء المجاورين له، وقد أفلح في اجتذاب ملك (المتنى) وإقليم (تونب) إلى جانبه فأعلنوا العصيان على مصر، ولما علم تحتمس الثالث سار بأسطوله إلى شواطئ فينيقيا ونزل في ميناء (سميرا) وهاجم ميناء (عروقات) ثم زحف مباشرة على تونب على مقربة من قادش ونهر العاصي وبعد سقوط هذه الأخيرة بدأ الملك بحصار قادش إلى ان اخترق جدرانها³، ونلاحظ هنا أن الملك لم يتغلب على الآسيويين تماما إلا في أواخر أيام حكمه بعد أن أخضع غرب آسيا تماما وفي ذلك العهد اتسعت الامبراطورية المصرية اتساعا لم تصل إليه من قبل⁴.

ب- حملات الرعامسة العسكرية:

لقد كان للملوك الرعامسة دور في تأمين وتوسيع مصر القديمة، وقبل الحديث عن منجزاتهم علينا معرفة الأوضاع العامة السائدة قبل فترة حكمهم، ففي عهد "تحتمس الثالث" وابنه "أمنحوتب الثالث" ظلت البحرية المصرية تسيطر على الشاطئ الفينيقي سيطرة تامة، بل أن رسائل تل العمارنة ذكرت بأن مصر كانت ما تزال في عهد خليفاتها تمر دون عائق إلى حلفائها، وبهذا أضحت مصر سيدة المنطقة بغير منافس في البحر المتوسط لفترة طويلة⁵.

إلا أن الظروف التي آلت إليها مصر بعد تولي "أمنحوتب الرابع" المعروف بـ "أخناتون" والمتمثلة في الثورة الدينية وصراعه مع كهنة آمون، أدى إلى إهمال أخناتون لأحوال مصر الخارجية⁶، وبدأت الإمبراطورية التي شيدها "تحتمس الثالث" تؤول إلى التفكك والانفصال، إذ حدثت ثورات وقلاقل في الأقاليم الفينيقية واستقلت بعض هذه الأقاليم عن الحكم المصري، وبدأ ملوك الدولة الحيثية استغلال الوضع في المنطقة، والتطلع إلى الاستيلاء على أقاليم سوريا وفلسطين، وكافة الأقاليم الآسيوية الأخرى التي كانت تابعة إلى مناطق النفوذ السياسي المصري وتحت حماية الجيوش المصرية⁷.

(1) - عبد الحلیم نورالدين، سقنن رع...، المرجع السابق، ص 14.

(2) - دونالد ريد فورد، المرجع السابق، ص 241.

(3) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج 4، المرجع السابق، ص 451-450.

(4) - عبد الرحمان زكي، المرجع السابق، ص 189.

(5) - سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص 131.

(6) - حسن محمد محي الدين السعدي، المرجع السابق، ص 45.

(7) - مختار السويفي، أم الحضارات...، ج 1، المرجع السابق، ص 118.

وخطابات العمارنة بينت أفضل الصور عن الجيش المصري عامة وحال البحرية المصرية خاصة في هذه المرحلة الضعيفة من تاريخ الإمبراطورية، وفي ظل المنافسة الشرسة بين البحرية المصرية والبحرية الفينيقية ولمن ستؤول زعامة المنطقة وخاصة موانئ البحر المتوسط، وتكشف عن قيام الفينيقين كشعب يجوب البحار وفي المقابل تكشف عن انهيار السيادة المصرية في البحر نتيجة انهيار السيطرة المصرية على أملاكها في فينيقيا بسبب سلبية واهمال كلا من أمنحوتب الثاني وأمنحوتب الرابع "أخناتون"، ولحسن الحظ فقد صور على جانبي أحد الصناديق الخاصة بالملك توت عنخ آمون بعض مناظر الحربية التي تشير إلى أحد الحملات الملك إلى فينيقيا واستخدام السفن في نقل الجنود، والتي ربما تكون مجرد دعاية ملكية فقط، فعلى الجانب الأيمن للصندوق منظرًا يمثل الملك وهو يهجم على عدد من الأعداء الفينيقيين¹.

هذه الأوضاع واجهها الملك سيتي الأول²، منذ توليه السلطة، حيث اتجه إلى آسيا منذ السنة الأولى من حكمه، فانطلق واستولى على رفح وغزة في أرض كنعان وسار صوب "ينوعم"³، كما تقدم شمالا واستول على عكا⁴ وصور، ووطد المواصلات مع سوريا، ثم احتل مجددا شمالا فلسطين ومنطقة لبنان وتوغل فيها⁵، وفي طريق عودته استول على "بلا"⁶، وكان هدف سيتي الأول من حروبه في آسيا هو السيطرة على موانئ الساحل الفينيقي وتوثيق الصلة البحرية بين موانئ هذه البلاد ومصر، وجعل هذه الموانئ قواعد حربية بحرية لتموين وإعداد الجيش، الجنود والعتاد لينطلق منها إلى الأراضي والأقاليم السورية ليعيد إلى مصر إمبراطوريتها الواسعة التي كانت ممتدة على نهر الفرات⁷، فجدده قد اخترق شمال فلسطين وأخضع لبنان وأخيرا أخضع شاطئ فينيقيا تمهيدا لمهاجمة قادش⁸.

حيث عمل ابنه رمسيس الثاني على متابعة سياسة والده -بعد توليه الحكم- نحو استكمال استرجاع النفوذ المصرية في سوريا، فقام في عام حكمه الرابع

(1) - أسامة بسيوني السيد الدمهوري، المرجع السابق، ص 54.

(2) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص 225.

(3) - نيقولا جريمال، المرجع السابق، ص 321.

(4) - زكية يوسف طبوزادة، المرجع السابق، ص 118.

(5) - ف. دياكوف/س. كوفاليف، المرجع السابق، ص 144.

(6) - نيقولا جريمال، المرجع السابق، ص 321.

(7) - مختار السويفي، أم الحضارات...، ج 1، المرجع السابق، ص 121.

(8) - سليم حسن، مصر القديمة...، ج 6، المرجع السابق، ص 31.

بحملة إلى سوريا¹ وصل فيها حتى نهر الكلب "شمال بيروت"²، حيث أقام لوحة لوحة تذكارية هناك³، وبهذا استطاع أن يحتل شاطئ مملكة أمورو، وبالتالي التحكم في نهر الكلب الذي اعتبر في ذلك الوقت من أهم وسائل نقل المعدات المختلفة الآتية من البحر المتوسط إلى داخل البلاد⁴، إذ اتبع رمسيس الثاني طريقة تحتمس الثالث في اخضاع الشاطئ البحري، ليتخذة قاعدة حربية لتحركاته المقبلة، لأن المواصلات البحرية كانت أسهل وأسرع من البرية⁵.

كان من نتيجة هذه الحملة العسكرية أن انظم أمير مملكة أمورو وهي المملكة التي يتنازع على السيادة عليها كل من مصر والحيثيين، والمدعو "بنتشينا" إلى مصر ولم يخضع لتهديدات ملك الحيثيين "مواتالي"، الذي قام بجمع جيش كبير⁶، واستمال إلى جانبه بعض حكام الولايات المناوئة لمصر والطامعة في الخروج على سلطان الملك المصري، ولهذا أعد جيشا قويا جمعه من هذه الولايات ومن الحدود، منهم مرتزقة من جزر بحر إيجه⁷، ومن هنا كان على الجانب المصري اثبات قدرته على حماية أتباعه، وأنه مستعد وبإمكانه تحدي عدوه وتحطيمه نهائيا، وهكذا ما إن وصلت طلبات النجدة من حليفه "بنتشينا" حتى جهز جيشه سنة 1295 ق م⁸ وسار على الطريق الحربي التقليدي (اتجه شمالا نحو الشاطئ السوري)⁹. (أنظر خريطة رقم 23).

وبعد الحرب التي دارت بين الطرفين المصري والحيثي، اتفق الطرفان المتحاربان على أن يحترم كل منهما حدود الآخر وألا يتدخل في شؤون رعاياه، وعاد رمسيس الثاني وجيوشه إلى مصر دون أن يضم مدينة قادش إلى أملاكه،

(1) -سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص455؛ أبو المحاسن عصفور، المدن الفينيقية، دار النهضة العربية، لبنان، 1981م، ص38.

(2) -عصام محمد شباروا، تاريخ بيروت "منذ أقدم العصور حتى القرن العشرين"، دار مصباح الفكر، بيروت، 1987م، ص19.

(3) -محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص226؛ عبد المجيد عبد الملك، المرجع السابق، ص38.

(4) -سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص455.

(5) -جيمس هنري بريستد، تاريخ مصر من أقدم العصور...، المرجع السابق، ص283.

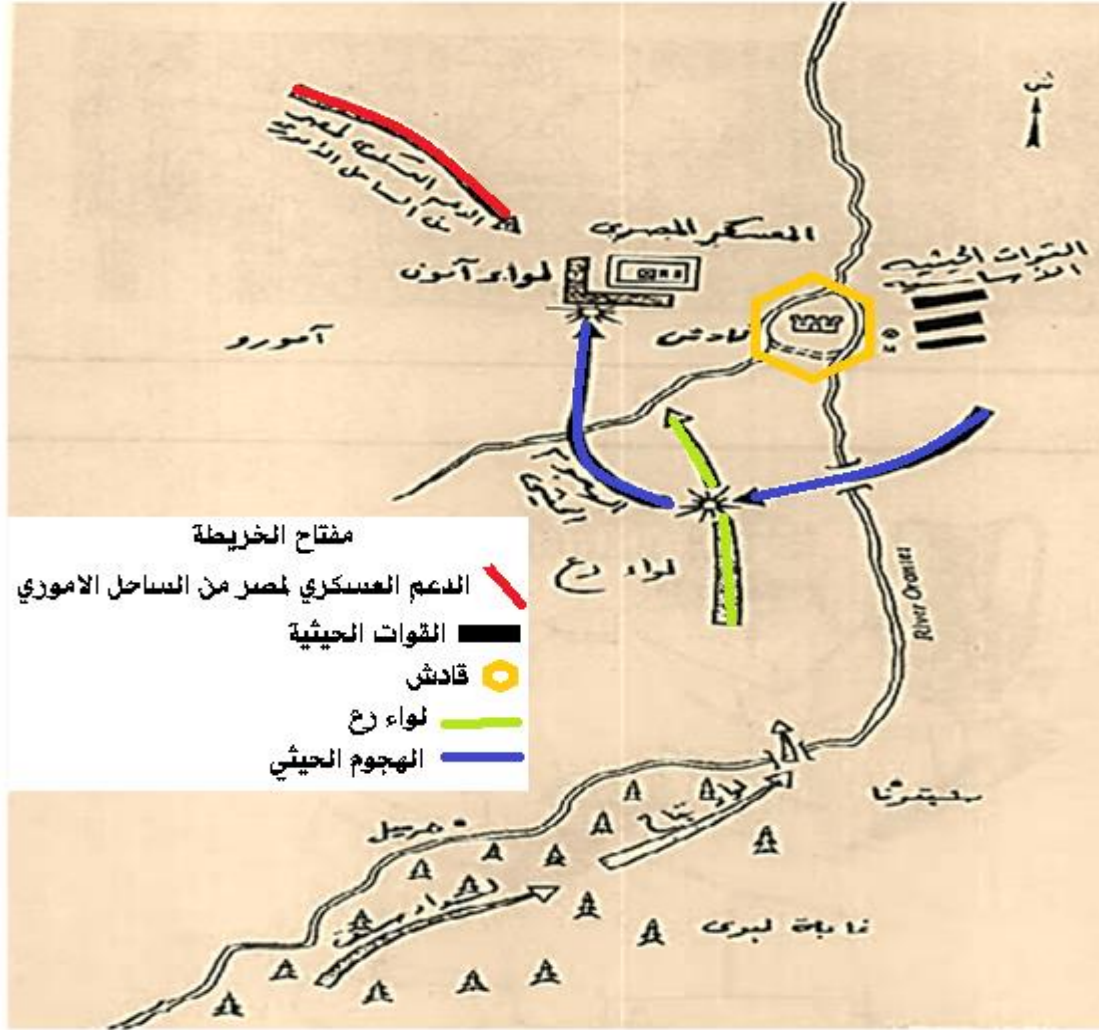
(6) -سمير أديب، تاريخ وحضارة...، المرجع السابق، ص205.

(7) -جيمس هنري بريستد، تاريخ مصر من أقدم العصور...، المرجع السابق، ص283.

(8) -طارق مريقي، الساحل الفينيقي وصراع القوى الجوار الجغرافي الألف الثانية قبل الميلاد الى بداية القرن 12 ق. م، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر (2)، 2008م/2009م، ص149.

(9) -عبد الحليم نورالدين، الجيش المصري القديم، محاضرات مكتبة الاسكندرية، مصر، (د.س)، ص12.

واقترنت إمبراطورية مصر في آسيا على فلسطين ولبنان وجزء صغير من سورية وعلى الأخص الموانئ التي كانت على الشاطئ¹. وفي السنة الثامنة من حكمه سار بجيش جرار² نجح فيها بإعادة السيطرة المصرية³ على بعض الإمارات العامورية خاصة "تونيبي" و"دبور" المسجلتين المسجلتين بالنصوص والمناظر على جدران معبد الرامسيوم، ونجح رمسيس الثاني في استعادة مصر لسيادتها على تلك البلاد وعلى الشاطئ الفينيقي وربما على بعض جزر البحر المتوسط مما أعاد لمصر أمجادها القديمة وأصبح بذلك جدير بلقب "الملك المحارب"⁴.



خريطة رقم 23: مخطط لموقعة قادش
حسن محمد حي الدين السعدي، المرجع السابق، ص 109.

(1) - أحمد فخري، المرجع السابق، ص 276.

(2) - عمر الإسكندري و أ.ج. سفدج، المرجع السابق، ص 53.

(3) - محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص 226.

(4) - زكية يوسف طبويزة، المرجع السابق، ص 128.

بلغ الجيش المصري في فترة الملك المصري رمسيس الثاني قمة مجده العسكري، حيث في فترته بلغ عدد أفراد الجيش المصري حوالي 100.000 محارب بالإضافة إلى كمية الأسلحة والعتاد الكبيرة والعربات الحربية وكذلك العدد الكبير من السفن الحربية التي كانت أقل حجماً، وكذلك كبيرة الحجم المعدة خصيصاً لنقل الجنود، فكانت قوة هائلة استخدمها لتعزيز النفوذ المصري في غرب آسيا وساحل البحر المتوسط والنوبة وصد أي خطر يهدد حدود مصر¹.

جمصر و تهديدات شعوب البحر:

لقد هاجمت شعوب البحر شواطئ مصر الشمالية والشمالية الغربية في دفعات عديدة متكررة²، ونجح ملوك الدولة الحديثة في التصدي لهم في كثير من الأحيان³، وقد أطلق المصريون القدامى على هؤلاء تسميات عدة منها "أجانب الشمال الذين في جزرهم" أو "الأجانب الذين قدموا من بلدانهم ومن جزر متوسط الأخضر العظيم" أو ببساطة الذين من بلدان "البحر" أو "من البحر"، ومن الواضح أن المؤرخين والعلماء المصريين قد استوحوا من هذه التعبيرات المصرية التسمية الحديثة⁴ التي أطلقوها على هذه الشعوب فيما بعد، وهي "شعوب البحر" أو "أقوام البحر"⁵.

إذ بدأت هجرة هذه الأقوام بصورة جديّة ومستمرة من الشمال الغربي في عهد الدولة الحديثة نحو وادي النيل، واضطر ملوك الأسرتين التاسعة عشرة والعشرين إلى صدهم، وقد كان هجوم اللوبيون في هذا الوقت يسير جنباً إلى جنب مع هجرة شعوب البحر، التي كانت قائمة في ذلك الوقت في أصقاع شرق البحر الأبيض المتوسط⁶.

ويبدو أن الموجة الأولى من هؤلاء المهاجرين قد سلكوا طريقاً شمال البحر الأسود حتى وصلوا إلى شمال البلقان، ثم انتشروا جنوباً على عربات ثقيلة تجرها الخيول والثيران، وانتهى بهم المقام في هذه المناطق من البلاد الداخلية لليونان وجزر بحر إيجه، حيث استقر الأيونيون في شمال البلقان، وفي وسط اليونان، وانتشر الدوريون في أنحاء شواطئ الجنوبية لآسيا الصغرى الغربية المطلة على بحر الأرخبيل بجزر هذا البحر، أما

(1) - أسامة بسيوني السيد الدمهوري، المرجع السابق، ص 57.

(2) - عبد الحليم نورالدين، البحران الأبيض والأحمر ..، المرجع السابق، ص 17.

(3) - نفسه.

(4) - محمد حرب فرزات وعيد مرعي، دول وحضارات في الشرق العربي القديم، دار طلاس، ط2، دمشق، 1994م، ص 177.

(5) - بن السعدي سليمان، المرجع السابق، ص 194.

(6) - سليم حسن، مصر القديمة "عصر مرنبتاح ورعسيس الثالث ولمحة في تاريخ لوبية"، ج7، مكتبة الأسرة، مصر، 2000م، ص 75.

الموجة الثانية فقد توجهت نحو آسيا الصغرى وكامل المناطق الساحلية في شرق البحر المتوسط، بما فيها الجزر اليونانية، والغريب في الأمر أنه كل هذه الأفواج المتحركة سواءً من المغيرين أو من المهاجرين أمامهم، وسواء الذين وصلوا إلى سوريا أو الذين اتجهوا بسفنهم غرباً، ونزلت سواحل شمال افريقيا، كانت كلها تتجه نحو نهر النيل الخصيب حيث حاولت الدخول إلى مصر من الناحية الشرقية، كما كان الحال من الناحية الغربية (أنظر الخريطة رقم 24)، ورغم أنّ منطقة شرق البحر المتوسط والمناطق المحيطة به كانت خلال القرن الثالث عشر قبل الميلاد تتمتع بنوع من التوازن السياسي والحضاري، وهذا نتيجة تواجد ثلاث قوى سياسية وحضارية كانت تسيطر على المنطقة



وهي: الإمبراطورية المصريه من الجنوب والشرق، والحيثية من الشمال الشرقي والميسينية من الشمال الغربي، إلا أنه بمجرد اختلال هذا التوازن وقعت المنطقة في حالة من الفوضى والاضطرابات، ولم تستطيع الإمبراطورية الحيثية ولا الميسينية الوقوف في وجه أولئك المهاجرين¹.

عند تولي رمسيس ثاني أمور الحكم ازداد الخطر من الجهة الغربية لحدود مصر، فقد بدأت طلائع المهاجرين من شعوب البحر النزول إلى شواطئ أفريقيا والاختلاط بالسكان الأصليين، ثم الاستعداد للهجوم على مصر قصد التوغل في الدلتا²، فقد اضطر هذا الملك قتال هؤلاء الذين عرفوا بـ "طوائف البحر"، وقد أطلق عليهم اسم الشراذانا³، الذين فيما بعد أعطوا اسمهم لسردينيا وأصبحت موطناً لهم، ويعرف من لوحة عثر عليها في تانيس وترجع للعام الثاني من حكمه أنهم قدموا في مراكب حربية من وسط البحر ولم يستطع أحد ردهم⁴، وجاء في اللوحة ما يلي: "ها هو من أمكنه تشتيت المقاتلين البحريين، وأصبحت الدلتا آمنة وجاوزت شهرته البحر.. والشردن الخبيثون الذين لم يعرف أحد من قبل كيف يتصدى، أتوا من جهة البحر بكل جرأة على متن سفنهم الحربية من قلب البحر، لم يكن يقف في وجههم شيء لكنه قهرهم..."⁵.

خروج رمسيس الثاني إليهم للحد من أعمال القرصنة الموجودة على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط من خلال مهاجمة السفن المحملة بالبضائع والمنتجات المسافرة بالطرق البحرية إلى مصر، قام رمسيس الثاني بأحد التكتيكات الحربية المخادعة حيث نشر عدد من القوات والسفن في مناطق استراتيجية على طول ساحل البحر المتوسط وجعل بعض الأهداف منها في مرمى الشردن للإيقاع بهم وما إن اقتربوا منها حتى هجم عليهم حين غرة في معركة بحرية وقضى عليهم مرة واحدة⁶.

قاتلهم رمسيس ثاني في أغلب الظن عند أحد مصبات فروع النيل، وهزمهم وقتل العديد منهم، فاستسلم الباقي وأخذهم أسرى حرب ثم بعد ذلك أصبحوا جنوداً في جيشه⁷، أما من أفلتوا من المعركة فقد عادوا إلى آسيا الصغرى⁸، ليقوم بعدها بسلسلة من التحصينات على طول الشاطئ البحر

(1) - بن السعدي سليمان، المرجع السابق، ص 193-194.

(2) - سير آلن جاردنز، المرجع السابق، ص 298؛ غوستاف لوبون، المرجع السابق، ص 29.

(3) - أنور محمود زناتي، موسوعة تاريخ العالم "تاريخ مصر"، ج1، (د.د.ن)، (د.ب)، (د.س)، ص 35-36.

(4) - سمير أديب، تاريخ وحضارة...، المرجع السابق، ص 203-204.

(5) - بن السعدي سليمان، المرجع السابق، ص 198.

(6) - أسامة بسيوني السيد الدمهوري، المرجع السابق، ص 55.

(7) - سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص 445.

(8) - بن السعدي سليمان، المرجع السابق، ص 199.

الأبيض المتوسط، لحماية الحدود الشمالية الغربية لمصر¹، تمتد مسافة 341 كيلوا مترا بين راقودة وزاوية الرخم، وكان أهمها حصن راقودة وحصن ماريبا (جنوب بحيرة مريوط)

والغربانيات والعلمين²، وذلك لتسهيل مراقبة القبائل الليبية والموجات الجديدة من شعوب البحر³.

لكن في أواخر أعوام حكم "رمسيس ثاني" تدهورت الامبراطورية المصرية من جديد بسبب هجرات شعوب الهندو أوروبية أو شعوب البحر، التي كانت تعيش فسادا في جميع البلاد المحيطة بالبحر الأبيض المتوسط⁴، والذين قاموا حتى بالتحالف مع الليبيين⁵، مما استدعى الملك مرنبتاح إلى صد هجومهم في العام الخامس من حكمه⁶، فقد هاجمت هاته الشعوب الثغور المصرية مستعينة بسفنها الحربية دفعة واحدة، وكادوا يستولون على الدلتا ويصلون إلى منف لولا أن استعان مرنبتاح بالقادة الذين كانوا في جيش رمسيس الثاني⁷.

هذا الاكتساح الليبي للحصون الحدودية الغربية التي كانت فيما يبدو مهمة تقريبا انضمت إليه الجماعات المعروفة باسم "شعوب البحر"⁸ كما سبق وذكرنا، وذكرنا، حيث ظلت القيادة ليبية، وتحركت هذه الجموع وعبرت البراري

(1) - أحمد قدرى، المؤسسة العسكرية المصرية في عصر الإمبراطورية: 1087/1570 ق.م، تر: مختار السويفي ومحمد العزب موسى، مطبعة هيئة الآثار المصرية، مصر، 1985م، ص 256.

(2) - عبد اللطيف محمود البرغوثي، المرجع السابق، ص 57.

(3) - بن السعدي سليمان، المرجع السابق، ص 202-203.

(4) - زكريا رجب عبد المجيد، في التاريخ المصري القديم، ج 2، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2009م، ص 134.

(5) - ويبدو أن الإجراءات التي اتخذها رمسيس الثاني قد أثبتت كفاءتها لعدة سنوات إلا أنّ فترة الراحة الطويلة التي منحها رمسيس لنفسه في نهاية حكمه لم تكن تتفق والتحركات التي تجري فيما وراء الحدود الغربية لمصر ومن هنا تعرضت البلاد للخطر من جديد، ذلك أن الليبيين ظلوا يتدققون نحو غرب الدلتا، ولم يكونوا يكونون خطرا يهدد الكيان المصري في أول الأمر حتى إنضمت إليهم شعوب بحرية قادمة من البحر الأبيض المتوسط أخذت تتدقق على الدلتا من سيردينيا في الغرب الى آسيا الصغرى، في الشرق ويشير ذكر هذه الشعوب في النصوص المصرية إلى أول ظهور للأوروبيين على مسرح الصراع وهكذا يبدو أن أخريات أيام رمسيس الثاني الهادئة قد أعطت قبائل الليبو فرصة اخضاع المشوش والحصول على تأييد بعض قراصنة البحر الأبيض المتوسط وتدمير القلاع والحصون والاندفاع بقواتهم صوب الواحات الشمالية. للمزيد أنظر: محمد بيومي مهرا، المغرب القديم، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1990م، ص 116-117.

(6) - آلن شورتر، الحياة اليومية في مصر القديمة، تر: نجيب ميخائيل إبراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1997م، ص 20.

(7) - ناصر الأنصاري، المرجع السابق، ص 41.

(8) - جونتر قتيان، مصر والأجانب في الألفية الأولى قبل الميلاد، تر: عبد الجواد مجاهد، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، ط1، القاهرة، 2009م، ص 27.

الصحراوية باتجاه الدلتا، إذ يفسر المؤرخ "ولسن" سبب هذه التحركات التي مفاده أن شعوب البحر حين أخضعت جزيرة كريت أصبحوا الخلفاء طبيعيين للتجارة البحرية الكريتية، وأنهم حين فكروا في الاتجاه جنوبا كان الشاطئ الإفريقي عند برقة أقرب إليهم من أية نقطة أخرى، حيث لا تزيد المسافة عن 180 ميلا¹.

أما أقرب ميناء مصري إلى سواحل كريت فيقدر بضعف هذه المسافة ولذلك نشأت علاقات ودية بين شعوب البحر و"ريبو" برقة، فضلا عن ذلك فإن من المحتمل أن التجارة البحرية المصرية كانت أقل نشاطا في تلك الفترة، ولعل الصراع القائم هنا بين شعوب البحر ومصر كان في الواقع صراعا من أجل السيطرة على البحر الأبيض المتوسط، ولعل ذلك هو ذات السبب الذي جعل شعوب البحر تنضم إلى الليبيين لتجد فيهم القوة التي تجتاح بها مصر².

وترى النصوص المصرية أن الهجوم كان في منطقة الفيوم جنوبها أكثر منه على الحدود الغربية للدلتا، ذلك ان الليبيين حين هاجموا الحدود الغربية كانت خطواتهم الأولى احتلال البحرية والفرافرة لكي يجعلوا من هاتين الواحيتين مركزا لاعتدائهم³، ولكن هناك عقبات تقف أمام هذا الرأي، ومنها دليل الأسماء الجغرافية، ومنها أيضا أن القوات العسكرية الكبيرة تصل إلى مصر عادة على طول السواحل البحرية، ولكنها تصل بصعوبة من خلال الصحراء، وكذلك وجود شعوب البحر ضمن الغزاة واهتمامهم الواضح بموانئ مصر البحرية يوجههم نحو الدلتا، وبخاصة المنطقة التي حول الاسكندرية، وعلى أية حال وبعد احتلال الواحات البحرية والفرافرة تقدمت الجيوش الليبية إلى غاية النهر الكبير الكانوبي للنيل، وانتشرت أخبار وصولهم وشعر المصريون بالخطر⁴.

وقد دارت المعركة بين الطرفين ودامت ست ساعات⁵، وانتهت بطرد الليبيين، بعدما تكبدوا خسائر فادحة، حيث قتل المصريون منهم حوالي تسعة آلاف قتيل، ثلثهم تقريبا من سكان البحر الأبيض المتوسط، أما الأسرى فيقرب عددهم من هذا المقدار أيضا، لقد انقلبت الأمور فأضحت الامبراطورية المصرية مدافعة بعد أن كانت مهاجمة، مدافعة عن حدودها من خطر شعوب البحر اللذين اتحدوا مع الليبيين، وأهالي آسيا الذين ضغطوا على حدود إمبراطوريتها، فكان رمسيس الثالث بمثابة المخلص الذي سيعيد للبحرية الحربية المصرية أمجادها⁶.

(1) - بن السعدي سليمان، المرجع السابق، ص 206.

(2) - بن السعدي سليمان، المرجع السابق، ص 206.

(3) - محمد بيومي مهران، المغرب القديم...، المرجع السابق، ص 118.

(4) - حسين عبد العالي، العلاقات الليبية الفرعونية "منذ ما قبل الأسرات وحتى بداية حكم الليبيين لمصر"، مذكرة

ماجستير، كلية الآداب والتربية، جامعة قاريونس، (د.س)، ص 97.

(5) - سمير أديب، تاريخ وحضارة...، المرجع السابق، ص 212.

(6) - جيمس هنري بريستد، تاريخ مصر منذ أقدم العصور...، المرجع السابق، ص 316.

لقد قام رمسيس الثالث بخوض المعارك عند مصبات نهر النيل ذاته، وكان البحارة يجندون في الغالب من بين أهالي الدلتا الذين اعتادوا منذ وقت مبكر جدا أن تجمعهم بالبحر ألفة، فكانت سفن الملك مراكب شراعية كبيرة يقودها صف من المجدفين أو صفان في بعض الأحيان، فيشدون بقوة على المجاديف عند ميسرة السفينة ويمننتها بينما تتعالى أغانيهم، كانت هذه السفن مصنوعة في أغلب الاحوال من خشب صنوبريات لبنان وقد يصل طولها الى 60 مترا، وتنساب على صفحة نهر النيل أو تجري عبر الشديدة الاخضرار أو تبحر بمحاذاة الشاطئ مدفوعة بالرياح التي تنفخ في الشراع العريض، الذي يتخذ شكل المعين المنحرف والمثبت على عارضتين والمرفوع على سارية مزدوجة أو بسيطة، ويتحكم في السفينة من الخلف حبلا الرفع، ويعتمد توجيه السفينة إما على مجداف واحد في المؤخرة أو على مجدافين طويلين وعريضين واحد على كل جانب من جانبي كوثل السفينة، وقد وضعا فوق شوكة تتحرك كالرافعة، وكان الربان يرفع أحدهما بواسطة حبل، ولا يعرف شيء عن التجهيزات الداخلية للمراكب، فكل ما يعرف عنها جاءنا عن طريق التصاوير أو النماذج المصرية المصنوعة من الخشب، أو الفينيقية المصنوعة من الصلصال، ولكنها ليست "نماذج مصغرة" لأنها لا تبرز سوى الخطوط العامة لما تصوره¹.

د-رمسيس الثالث قاهر شعوب البحر:

إن كانت النقوش المصرية قد ذكرت المعركة البرية بإيجاز، فقد أفاضت سواء بالكلمة أو الصورة في تفاصيل المعركة المائية المصورة على أحد جدران معبد مدينة هابو²، (أنظر الشكل رقم 32) ولعل مناظر هذه المعركة تعتبر الأولى من نوعها التي تمثل المعارك المائية في تاريخ الحضارة المصرية³. إذ تعد هذه المعركة من أولى معارك البحرية في التاريخ، والتي دارت رحاها في البحر الأبيض المتوسط⁴، والتي كانت خلال عهد الفرعون "رمسيس الثالث" ضد شعوب البحر⁵، وانتصار أسطوله دليل على قوة الأسطول الحربي المعد للقتال⁶.

وتصور لنا نقوش معبد مدينة هابو بغربي طيبة منظرا خمسة سفن لشعوب البحر، (الشكل رقم: 33) تطاردها بشدة أربعة سفن مصرية ويرى "نلسون Nelson" أن المناظر تبين سفن العدو وتبدو كأنها لم تستعد للقيام بمناورة، وذلك

(1) -كلير لالويت، الفراعنة إمبراطورية الرعامسة...، المرجع السابق، ص 109.

(2) - Nigel Stillman And Nigel Tallis, Op-Cit, p9.

(3) -سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص 457.

(4) - رمضان عبد علي، المرجع السابق، ص 379.

(5) - Rosalie David, Handbook To Life In Ancient Egypt, United States Of America, - (5) 2003, p67.

(6) - رمضان عبد علي، المرجع السابق، ص 379.

من خلال أشرعتها، بينما تبدو السفن المصرية تهاجم بطريقة منظمة بمقدمتها المتجهة نحو العدو، بينما لا يوجد لدى السفن الأخرى مثل هذا التشكيل، وربما كان هدف الفنان من ذلك أن يظهر مدى اضطراب أسطول العدو حين يقارن ذلك بالتقدم المنتظم للأسطول المصري، والذي يبدو واضحاً أنه قبض على عدوه بمهارة، ومن ثم فإن الفنان حين رسم هذا المنظر إنما قد صور في ذهنه ما كان يفكر فيه الكاتب المصري حين كتب يقول: "شبكة كانت معدة لهم لاصطيادهم،



الشكل رقم 32: إحدى معارك رمسيس الثالث البحرية، المعبد الجنائزي لمدينة هابو.

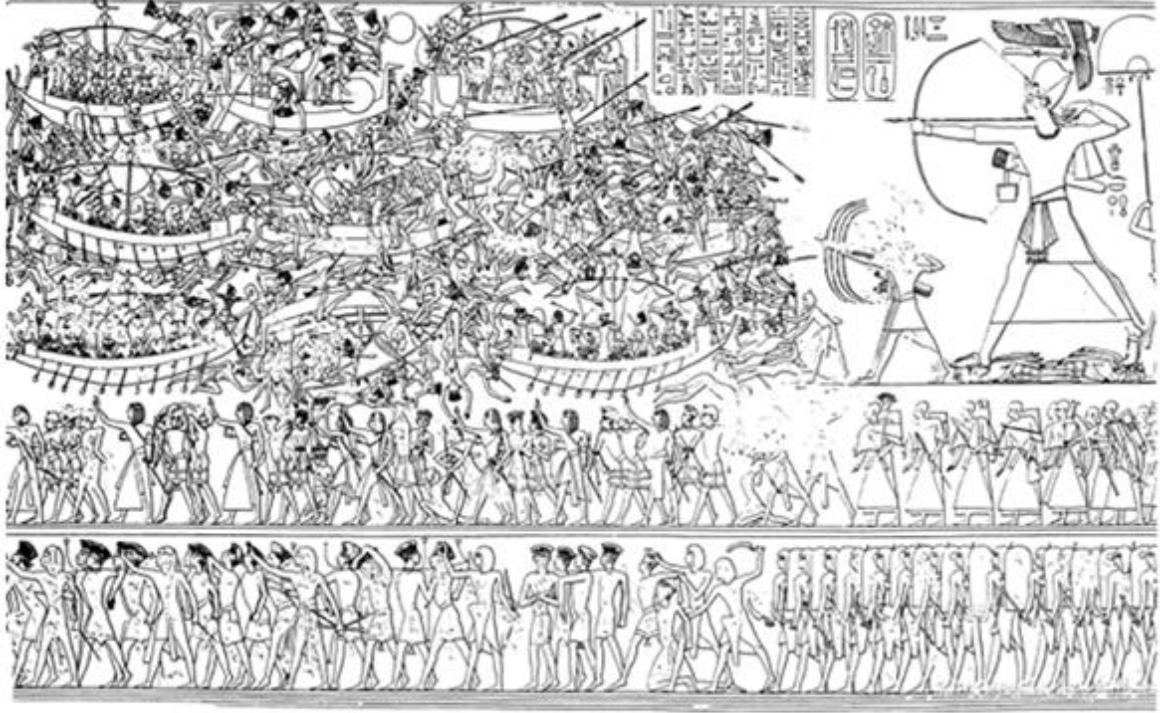
إبراهيم عبد الله، المرجع السابق، ص 12.

وأما الذين دخلوا في مصبات النيل فقد كانوا كالطيور التي وقعت في أحبولة"¹، وحين كتب يقول: "وأما الذين أتوا بجموعهم معا عن طريق البحر، فإن اللهب الشامل كان أمامهم عند مصبات النيل في حين أن سياجا من الحراب قد أحاط بهم من الشاطئ"².

(¹) - محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص 94-95.

(²) - آلن جاردنز، المرجع السابق، ص 314.

ومن الواضح أن الفنان الذي أشرف على تصميم مناظر تلك المعركة البحرية قد التزم بالنص التقريري الذي ورد بـ"بردية هاريس"¹، حيث ذكرت قول الملك:

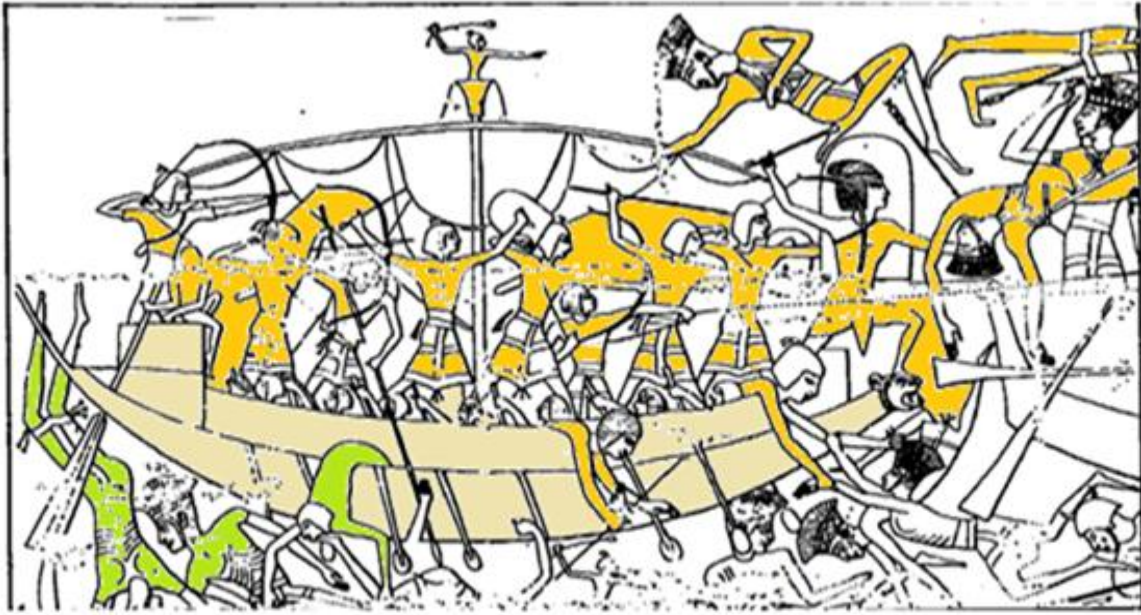


الشكل 33: نقوش معبد مدينة هابو بغربي طيبة منظرًا خمسة سفن لشعوب البحر تطاردها بشدة أربعة سفن
مصرية عن : Gregory.P.Gilbert,op-cit,p37.

(¹) - **بردية هاريس**: لقد انصرف رمسيس الثالث بعد انتصاراته إلى أعمال التشييد وبناء المعابد على طول الوادي فجاءت جميعها دالة على الأبهة والعز والعظمة على أن أهم ما خلفه من بعده بالنسبة للمؤرخين هو تدوينه حياته جميعها على لفائف من ورق البردي بلغ طولها 132 قدما وتحتوي على 117 عمودا من الكتابة وقد عثر عليها بمدينة هابو بالضفة الغربية للأقصر عام 1855 واشتراها رجل انجليزي يدعي هاريس ولذلك سماها المؤرخون "بردية هاريس" وهي الآن من مقتنيات المتحف البريطاني، لقد كتب الفرعون البردية أثناء مرضه الأخير ثم تركت مقدمتها لتكتب عند وفاته ولذلك وجدت المقدمة وتاريخ وفاته مكتوبتان بخط مغاير لخط البردية هذا وتعتبر هذه البردية من المدونات العظيمة في ميادين السياسة والدين والاقتصاد والإجتماع ، لقد إهتمت البردية بالهبات والأوقاف التي خصها رمسيس الثالث للمعابد وأهمها وأكثرها عطاءا وتفصيلا هي معابد طيبة ومنف وعين الشمس أما باقي المعابد فقد أجملها ، ولكنه خص بعضها ببعض التفاصيل، هذا ويتضح من البيانات والإحصائيات الواردة في البردية مدى ضخامة الأموال المنصرفة على المعابد والتي يسيطر عليها الكهنة فعلى سبيل المثال فإن عدد العبيد الذين يقومون بخدمة المعابد مائة وسبعة آلاف عبد وأن الأراضي الموقوفة على المعابد بلغت ثلاثة أرباع المليون فدان أي سبع الأراضي المنزرعة وهكذا تستمر البردية في تسجيل بيانات إحصائية عن الماشية والسفن والمصانع المخصصة للمعابد. للمزيد أنظر: الحسيني مصطفى صالح، نهاية مدينة فرعونية، مكتبة مدبولي، (د.ب)، 1991م، ص29.

"...هؤلاء الذين وصلوا إلى حدودي أفنيت بذرتهم...أما الذين جاؤوا من البحر فإن "اللهب المشتعل" (وهو الاسم الذي يصف به الملك أسطوله الحربي) كان ينتظرهم عند مصبات النيل..قد أحاط بهم على الشاطئ، وانتهى بهم الأمر بأن أصبحوا محاصرين ومطروحين أرضاً وهم قتلى وأمتعتهم أسقطت في الماء"¹. (أنظر الشكل رقم 34).

وبهذا يمكننا القول "الجيش أمامهم، واللهب المشتعل وراءهم"، بمعنى آخر فإن الأسطول المصري قد قطع انسحابهم عن طريق البحر، كما منع الجيش فرارهم عن طريق البر، وهكذا كانت الخطة كاملة لدرجة أن العدو قد وقع في المصيدة التي أعدت له، ومن هنا فقد دمروا تماماً عندما التقى المصريون بهم في أماكنهم كما يقول النص، ويرى "نلسون" أن موقع المعركة البحرية على الأقل بقدر ما أراد الفنان أن يصوره، ربما يتفق مع تقرير النقش، بأن حدوث المعركة كان عند مصب النهر، ربما كان واحداً من فروع النيل بالدلتا، وأما "ادجرتون" و"ولسن" فيميلان إلى أن المعركة قد حدثت عند مصبات النيل، ويرى بعض الباحثين أن السفن المصرية التي استخدمت في عهد رمسيس الثالث لقتال شعوب البحر قد شهدت بعض التطور في تصميمها من قبل المصريين، لتكون قادرة على القتال والاشتباك والمناورة².



الشكل رقم 34: المعركة البحرية التي تخاضها الأسطول المصري بقيادة رمسيس الثالث ضد شعوب البحر.
Bruno Argemi.Pierre Tallet,Entre Nil Mers la Navigation En Egypt Ancienne,Arles Antique,2014,P11.

(¹) -مختار سويفي، أم الحضارات...، ج1، المرجع السابق، ص149.

(²) - محمد رأفت عباس، المرجع السابق، ص94-95.

وبهذا تمكن الملك في العام الثامن من حكمه¹ من الانتصار في معركتين كبيرتين، إحداهما كانت برية والأخرى بحرية أما الأولى فكانت مع هؤلاء المهاجرين الذين وصلوا عن طريق البر، وأما الثانية فكانت مع من اندفعوا بمراكبهم إلى شواطئ جنوب سوريا ووصلوا حتى مصبات نهر النيل عن طريق البحر²، تمكن الأسطول المصري فيها من هزيمتهم وتدمير سفنهم وبهذا تمكن رمسيس الثالث من انقاذ مصر من خطر مؤكد لم يقل عن خطر الهكسوس³.

ليأمر الملك رمسيس الثالث بعدها بتحسين الحدود عند "زاهي"⁴ كما أمر بتحسين مصبات النيل⁵ بأنواع من السفن المختلفة⁶، وزعها على الموانئ الشمالية⁷ في قوله: "أمرت بأن يجهز مصب النهر كسور قوي بالسفن الحربية والزوارق التي كانت معدة اعدادا تاما"⁸.

وهناك قول آخر: "أعددت حدودي في زاهي وحصنتها ضدهم..وقد حصنت مصاب النيل حتى صارت حوائط صلبة يحميها أسطول من السفن الحربية وسفن الشحن والقوارب..كما زودتها من مقدمة المركب⁹ إلى مؤخرتها، بمحاربين شجعان مدججين بالسلاح وكذلك بالمشاة"¹⁰.

وعلى هذا النحو أمتع كاتب الملك في وصف أطماع شعوب البحر، وأبدع الفنانون في تصوير هزيمتهم على جدران معابد طيبة، فصوروهم يفرون على البر بعربات وصوروا الأمهات من فرط جزعهن يهرعن إلى العربات قبل أطفالهن، وصوروا ساحة الحرب بعد الموقعة خرابا¹¹، وعندما صور الفنانون قتال البحر صور سفن الفريقين¹² ورمى المصريون أعدائهم بالنبال ثم صادموهم

(¹) Eric H.Cline And David Oconnor, **Ramesses III**,The University Of Michigan Press, United States America, 2012, p151.

(²) Alan B.Lloyd,Acompanion To Ancient Egypt,Vol:1,Wiley Black Well,2010, p118- 119.

(³) I.E.S.Edwards,**The Combridge Ancient History, History Of the Middle East And the Aegeon Region1380-1000B.c**,Third Editon,Vol:11, At The University Press, United Kingdom, 2006, p243.

(⁴)-عبد العزيز صالح وآخرون، المرجع السابق، ص350.

(⁵) - Eric H.Cline And David Oconnor,Op-Cit,p152.

(⁶) - أحمد أمين سليم، المرجع السابق، ص174.

(⁷)-محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص227-228.

(⁸)-نزار مصطفى كحلة، غزوات شعوب البحر، الهيئة العامة السورية للكتاب، دمشق، 2017م، ص124.

(⁹) - دونالد ريدفورد، مصر وكنعان...، المرجع السابق، ص381.

(¹⁰) - كلير لالويت، الفراغنة إمبراطورية الرعامسة...، المرجع السابق، ص377.

(¹¹) -عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص351.

(¹²) -زكريا رجب عبد المجيد، المرجع السابق، ص159.

بالمراكب وقاتلوهم وجها لوجه بالسيوف والخناجر حتى انتهت المعركة بانتصار المصريين¹.

أما مكان المعركة البحرية فإن النصوص مضطربة في ذلك لأنها تحدثنا عن تجمع العدو في بلاد الأموريون وأن رمسيس الثالث قد سار على رأس جيشه إلى زاهي، حيث أوقع بشعوب البحر ومن ناحية أخرى فإن صور المعركة البحرية إنما تشير إلى أنها وقعت عند مصبات نهر النيل، وربما يفسر ذلك التضارب بأن الفرعون قد حصن حدوده عند زاهي في حين أنه قد حصن مصبات النيل كذلك وإن العدو الذي كان معظم أسطوله البحري يرافق جيشه البري قد فصل بعض قطعه البحرية حتى تقوم بهجوم مفاجئ على مصبات النيل وبذلك تستطيع أن تحدث الذعر في صفوف الجيش البري الذي كان يتقدم في آسيا متجها نحو زاهي، وفي الوقت نفسه حتى إذا استطاع المصريون الانتصار عليهم في زاهي فإنهم على الأقل سيفرون من هزيمتهم بالاستيلاء على جزء من أرض الكنانة عن طريق مصبات النيل ويبدوا أن رمسيس الثالث قد فطن لهذه الخطة ومن ثم فقد أعد خطته الحربية على أساسها ويرى نلسون أن موقع المعركة البحرية على الأقل بقدر ما أراد الفنان أن يصوره ربما يتفق كذلك على تقرير نقش قد حدث عند مصب النهر ربما كان واحدا من فروع النيل بالدلتا²، لكن محمد بيومي مهران يرى أنها حدثت في مكان ما إلى الشرق من بورسعيد قريبا من مخرج الفرع البيلوزي للنيل، وأن السفن المصرية التي اشتركت في المعركة خرجت من منف إلى الفرع البيلوزي ومنه إلى البحر الأبيض المتوسط حين اشتركت في المعركة مباشرة³.

إن إن الجيوش في حياة الأمم هي سندها ومصدر أمنها والسياس الذي يحميها في سلمها قبل حربها وعلى الأملاك والمقدرات بشتى الوسائل، لذلك قام ملوك الدولة الحديثة إلى بناء وتطوير أسطول حربي يستطيع بواسطته صد المخاطر التي تواجهه ويمكنه من حماية حدوده، وبإلى بناء إمبراطورية مصرية مترامية الأطراف كما حدث في عهد الملك تحتمس الثالث.

(1) - عبد العزيز صالح وآخرون، المرجع السابق، ص 294.

(2) - سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص 130.

(3) - محمد بيومي مهران، تاريخ الحضارة المصرية ..، المرجع السابق، ص 226.

الفصل السادس:

الملاحة في العقيدة المصرية.

I- معبودات لها علاقة بالملاحة.

II- النظريات الدينية والملاحة.

III- رحلة الكاهن ون آمون.

لقد اهتم الإنسان المصري القديم بالملاحه وركوب البحر منذ القدم، فكانت جزء من عقائده ومذاهبه الدينية، فنجده كثيرا ما يتغنى بالسفر والإبحار في أناشيده الدينية، وفي تصوراته عن خلق الكون والحياة ما بعد الموت، كما قدس آلهتها المرتبطة بها.

I- معبودات لها علاقة بالملاحه:

عبد المصريون العديد من الآلهة، كان لها دور في حياتهم اليومية، منها ما ارتبط بالسفر والإبحار، ومنها من ارتبط بحد ذاتها بنهر النيل، ومنها ما كان له علاقة بالبحر، وكما سبق وذكرنا للنيل دور كبير في حياة الإنسان المصري القديم، ذلك الدور لم يقتصر على الحياة الاقتصادية بل تعداه إلى مختلف الجوانب منها الجانب الديني، فقد بلغ نهر النيل عند قدماء المصريين حد العبادة والتأليه وتقديم القرابين، وأضفى الخيال عليه ما شاءت له العاطفة فنشدوا به قصصا وأساطير وأغاني وتسابيح¹، وقدموا للنيل في مواسم الفيضان ونحوه عبادات خاصة باعتباره المصدر الأقوى لحياتهم²، إذ أن هناك من النصوص المتأخرة ما يشير إلى أنه يوجد عيدا سنويا كان يقام في كل أرجاء البلاد بصورة مهيبه وعظيمة، احتفالا بفيضان النيل³، الذي يبدأ في 19 تموز (جويلية) وينتهي في 15 تشرين الثاني (نوفمبر)، وهو ما يقابل فصل الخريف تقريبا وسمي بعيد آخت "Akhet"⁴، كانت تحمل فيه تماثيل إله النيل عالية في كل المدن والقرى، وتؤدي الصلوات للإله في مهابة وإجلال⁵، وسنحاول في هذا المقام توضيح مكانة إله النيل الدينية وما ارتبط به من آلهة، وتأثيراتها على الملاحه.

1- الإله حابي "hapi" إله النيل ☸ ☐ ☐ :

هو إله النيل، معبود مصري من آلهة الجهات الأربعة، ويتولى إدارة الأعضاء الداخلية في جسم الإنسان، كان ينظر له كشفيح⁶، فهو ذلك الإله والروح التي تكمن وراء هذا النهر العظيم، واعتبرت عبادته حيوية ورفعته عبده أحيانا حتى فوق مكانة الإله "رع"، وقيل أنه منح الحياة للمراعي التي يرعى فيها قطع "رع" أو الجنس البشري وذلك بتزويده لواحات الصحراء بالمياه، كما أمدهم بالندى من السماء، وأطلق عليه "حعبي" والد الآلهة، فأصبح سيد الآلهة على الأرض وسيد الخصب والخلق، وهو الذي يمدهم بالقرابين التي تقدم لهم في معابدهم ومن ثم فقد غذى الإنسان⁷.

(¹)- محمد رزق سليم، النيل في عصر المماليك، دار القلم، القاهرة، 1965م، ص4.

(²)- أنطوان زكري، المرجع السابق، ص119-118.

(³)- محمد بيومي مهران، الثورة الإجتماعية...، المرجع السابق، ص32.

(⁴)- خزعل الماجدي، الدين المصري، دار الشروق للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 1999م، ص246.

(⁵)- محمد بيومي مهران، الثورة الاجتماعية...، المرجع السابق، ص32.

(⁶)- إيناس بهي الدين عبد النعيم، المعبودات المصرية القديمة التي اتخذت هيئة الكبش منذ بداية العصور التاريخية وحتى نهاية الدولة الحديثة"، مذكرة ماجستير، كلية الآثار، جامعة القاهرة، مصر، 2002م، ص111-112؛ فرانسوا

ديماس، آلهة مصر، تر: زكي موسى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1998م، ص24.

(⁷)- سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص373.

ويصور إله النيل "حابي" بهيئة إنسان يحمل فوق رأسه¹ نباتين البردي واللوتس رمزا الوجهين القبلي والبحري²، وهو يلون عادة باللونين الأحمر والأخضر، وهنا يعتقد أنه يمثل لوني الماء قبل الفيضان وبعده³، وشكل حابي كان على صفة رجل عار طويل الشعر ذو ثديين متدلّتين ويحمل سلال قربان مليئة⁴، ومنذ الأسرة التاسعة عشر ظهر في نقش يمثل شكلين للمعبود حابي أحدهما يميز ببردي مصر السفلى، والآخر مميّز بنبات اللوتس الرامز لمصر العليا ونجد الشكلين الممثلين يعقدان أو يربطان قطري مصر معا من خلال عقد رمزي مصر السفلى ومصر العليا معا حول العلامة الهيروغليفية التي تنطق "سما" والتي كانت ترمز لمعنى "الوحدة" بين شطري البلاد وكثيرا ما توجد مصورة على جدران المعابد أو على قواعد التماثيل الملكية الكبرى وكراسي العرش⁵، وقد عرف حابي بـ"سيد الأسماك والطيور" نتيجة لارتباطها بالنيل الذي يغذى بمياه الفيضان، وعادة ما يمثل في هيئة رجل ببطن ممتلئة ويرتدي حزاما أو جلد الفهد، وله شعر طويل متدل وثدي أنثوي وغالبا يصور وعلى رأسه أجمة من نبات البردي، كما يصور عادة باللون الأزرق للجلد، وإن وجدت ألوان أخرى أحيانا (أنظر الشكل رقم 36).

وهذا التمثيل إذن علامة على الخصوبة والرخاء، ودور النيل في توحيد الوجه البحري والقبلي، لأنه كان الوسيلة الأساسية للمواصلات وإنتقال الإنسان المصري وبضائعها بين الوجهين⁶، وهذا ما عبرت عنه أناشيد الإله حابي:

"سلام عليك يا حابي. يا من تخرج إلى هذه الأرض وتأتي لتحي مصر.

يامن تخفى في الظلمات مجيئك.

إنك اللجة تنتشر على الحقول يخلقها رع.

إنك تعطي الحياة جميع الظمّائين.

ولكنك ترفض أن تروى الصحراء من فيض ماء السماء...

هو النيل جالب الخيرات ومفيض الكثير من المأكولات

هو موجد جميع الأشياء الطيبة..."⁷.

جاء أيضا في أناشيد أخناتون في مدح نهر النيل:

"أنت خالق النيل في السماء ليسقط عليهم ماؤه

فيسيل على الجبال كالحرير

(¹)-شكري صادق، المرجع السابق، ص61.

(²)-أنطون زكري، المرجع السابق، ص120.

(³)-شكري صادق، المرجع السابق، ص61.

(⁴) - Ian Shaw, Paul Nicholson, **Dictionary Of Ancient Egypt**, The American University in Cairo Press, Egypt, p118.

(⁵)-عبد الحليم نورالدين، الديانة المصرية القديمة "المعبودات"، ج1، (د.د.ن)، ط2، القاهرة، 2010م، ص191.

(⁶)-عبد الحليم نورالدين، الديانة المصرية...، المرجع السابق، المرص214-216.

(⁷)-عبد القادرة حمزة، التاريخ المصري القديم، مطابع الشعب، مصر، 1957م، ص18.



الشكل 36: الصورة رقم: أشكال تمثيل الإله حابي في الدولة الحديثة عن: <https://i.pinimg.com/.jpg>

ويسقى حقولهم بما تحتاج إليه.
ما أعظم تدابيرك يا سيد الأبدية.
فقد وهبت شعوب الجبال نيل السماء "المطر"
أما النيل الذي يخرج من العالم السفلي فقد وهبت مصر إياه،
إن أشعك تتغذى الأرض وعندما تشرق تحيا وتنمو لأجلك
وجعلت فصول السنة لتتغذى كل ما خلقت".
"تبحر السفن مع التيار وعلى عكسه وكل طريق عام يصبح مطروقا
لأنك ظهرت في الأفق أما السمك فيقفز في النهر أمامك
لأن أشعك تنفذ إلى أعماق البحار"¹.
"أنت الذي خلق المياه تحت الأرض
وبمشيئتك تفيض (كما في النيل)
لتحتفظ على أهل مصر الحياة... والاستقرار...
وجعلت في جنتك نيلا يفيض فوق الجبال

(¹)-عبد المنعم أبو بكر ، أخناتون، دار القلم، القاهرة ، 1961م، ص45-44.

كالسيل يروي الحقول في القرى الوادي... كم هي رائعة هي خطتك هذه...
تهدي الأجانب والمواشي نيلا في السماء "المطر"
وتهدي مصر نيلا حقيقيا يفيض تحت الأرض...¹

كان الإله "حابي" يختلف عن غيره من المعبودات لأنه لم تكن له معابد خاصة، أو كهنة يقومون على خدمته وخدمة طقوسه كباقي المعبودات، ولهذا فإن هذه الأناشيد كانت تردد في احتفالات فيضان النيل²، ووردت الإشارة إليه في العديد من التراجم الدينية في الاحتفالات المختلفة على مدار العام، كما كان محل تقديس في العديد من الأماكن، خاصة التي يكون فيها نهر النيل عنيفاً، مثل منطقة "جبل السلسلة"، وقرب منبع النهر، إذ كان يفترض أن هذا المعبود يسكن في كهف بالقرب من "أسوان"، وبخلاف ذلك فُدس "حابي" في العديد من المعابد الكبرى خارج أماكن عبادته الرئيسية³.

ارتبط كثير من الآلهة بحابي لأنه هو النيل والنهر، فهناك ترنيمة لـ"رع" تذكر أن إله الشمس خلق النهر في الوقت نفسه الذي شكل فيه الكهوف المائية، وفي نصوص التوابيت يشار إلى حابي نفسه بـ"إله الأرض الأزلي"، مما يجعل حابي معاصراً للإله "نون"، الذي يمثل الكهوف المائية التي وجدت في البداية، وفي الأسطورة المصرية المبكرة يتشابه حابي مع صفات نون، بالإضافة إلى قصة أوزير التي تربط النهر بإله الزراعة العظيم، ففوق مياه حابي طفى أوزير حتى وجدت الإلهة إيزة أجزاءه وأخذتهم لتوحدهم⁴.

كان الإله حابي تارة يرضى فيأتي فيضانه بارتفاع مناسب، وأخرى يغضب فيبيعث فيضاناً مرتفعاً يهدد الأرض بالغرق، أو منخفضاً فيهدد الناس بالمجاعة، لذا لزم إرضاءه تقديم الهدايا والذبايح والتقدمات⁵، وبما أن الغرق من أسباب الوفاة والمرتبطة بالرتنين، أخذ الإله حابي كذلك لقب "الإوز"، لأن هذا الطائر يطفو على الماء ولا يغرق، إذ يعتقد أنه يكون على صلة مع دفعة توجيه القوارب، على الرغم من أن طبيعتها بالتحديد غير معروفة بشكل جازم، لهذا السبب ربما كان على علاقة في بعض الأحيان مع الملاحه، على الرغم من أن الإشارات المبكرة له تدعوه «العداء العظيم»⁶، على النحو التالي من الفصل رقم 521 من نصوص التوابيت:

(1) -سريل ألدريد، أختاتون، تر: أحمد زهير أمين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1992م، ص152.

(2) -عبد الحليم نورالدين، نهر النيل وأثره...، المرجع السابق، ص15.

(3) -علاء المنياوي، حكاية "حابي إله النيل"، صحيفة صدى البلاد، الصادرة 13 أغسطس 2017.

<https://www.elbalad.news/2890112>

(4) -روبرت آرمور، آلهة مصر القديمة وأساطيرها، تر: مروة الفقى، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2005، ص133.

(5) -عباس علي عباس الحسيني، مجتمع الآلهة في الديانة المصرية القديمة، دار نيبور للنشر والتوزيع، ط1، العراق، 2012م، ص66.

L.C.F., Gods And Goddesses Of Ancient Egypt, p129.

- (6)

"أنت العداء العظيم ؛ تعال، فعندها ربما تتمكن من اللحاق بوالدي ولا تكون بعيداً في هذا اسمك حابي ، لأنك أنت أعظم أولادي - هكذا يقول حورس"¹.

2-آلهة مرتبطة بنهر النيل:

عبد قدماء المصريون عددا من الآلهة والإلهات التي ارتبطت بنهر النيل منها:

2-1-الإله أوزير :

كان "أوزير" في مصر القديمة هو سيد الأبدية ورب الموتى والعالم الآخر، وكان أحد قطبي العقيدة الدينية التي تقاسمها كل من المعبود "أوزير" العقيدة الأوزيرية، والمعبود "رع" العقيدة الشمسية²، وقد صور الإله أوزير بهيأة إنسان خنثي الجنس أيضا، تغطي عورته الأمامية وزرة صغيرة تتكون من مجموعة من الأشرطة تنسدل من حزام، ويحمل في يده اليسرى علامة "عنخ"، وفي اليمنى صولجان تعلوه زهرة لوتس ويرتدي غطاء رأس فوقه تاج يتألف من مجموعة من أزهار اللوتس³، كما جسد أيضا "أوزير" في الهيئة الأدمية في وضع المومياء، وكان لون جلده أبيض بلون لفائف التحنيط، أو أسود يرمز لظمي النيل وللخصوبة، وذلك باعتباره رب الموتى والعالم الآخر، وفي بعض الأحيان نجده باللون الأخضر للنباتات الخضراء والخصوبة⁴ (أنظر الشكل رقم 37).

كان من أهم آلهة مصر في العقيدة الدينية مركز عبادته في مدينة أبيدوس⁵ حيث يعتقد أنه مدفون فيها، حمل ألقاب عديدة منها إلهة للزراعة والفيضان والأرض والشمس والقمر والموتى⁶، وكان المصريون يمثلون أوزير بالنيل ويعتقدون أنه أول من نظم لهم حياة الزراعة وقد كانت أهم دعائم الحضارة المصرية القديمة بفضل انتظام فيضان النيل كل عام ولا تزال هي قوام الحياة وعنصرها الأول في مصر كما كانوا يعتقدون أن

(¹) R.O.Faulkner, *The Ancient Egyptian Coffin Texts: Vol:2*, Aris Phillips, Ltd, England, - (1977, p150.

(²)- عبد الحليم نورالدين، *الديانة المصرية..*، المرجع السابق، ص114.

(³)- عباس علي عباس الحسيني، المرجع السابق، ص66.

(⁴)- عبد الحليم نورالدين، *الديانة المصرية..*، المرجع السابق، ص121-122.

(⁵)-أبيدوس:هي العاصمة الدينية للإقليم الثامن من أقاليم مصر العليا وتتبع مركز البلينا بمحافظة سوهاج، نالت قدسية خاصة طوال التاريخ المصري وذلك لإعتقاد المصري أن رأس الإله أوزير إستقرت بها، بالإضافة إلى أن قبر أوزير هناك أيضا، ولذلك دأب المصريون على قيام الموميات بزيارة الى المدينة المقدس أبيدوس وإقامة المقابر هناك أو على الأقل نصب تذكري. للمزيد أنظر: هبة عبد المنصف، المرجع السابق، ص99.

(⁶)-أحمد صالح، *الحنيط " فلسفة الخلود في مصر القديمة"*، جماعة حور الثقافية، ط1، القاهرة، 2000، ص36. ص36. ؛ مرجيت مرى، *مصر ومجدها الغابر*، تر: محرم كمال، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1998م، ص140.

أوزيريس هو الفيضان نفسه وهو الذي ينبت الأشجار والأزهار وقد جعلوا منه ربا للنيل وتصوروا عرشه فوق الماء وقبره عند منبع النيل¹.



الصورة رقم 37: تمثل تقديم رمسيس الثالث قربانا للإله أوزير عن:

<https://c8.alamy.com/compfr/mwn51r/anglais-ramses-iii-offrant-maat-a-osiris-scene-de-la-tombe-de-ramses-iii-kv11-nouveau-royaume-dynasty-20-.jpg>

لذلك سهل إشراكه في قوة مصر المحيية الكبرى ومماثلته لها، وليست هذه القوى سوى "الماء الصافي" و"ماء التجدد" أي الفيضان الذي يخضع لدورة دائمة أيضا، فيندفع صعودا حتى القمة ثم يهبط نزولا ثم يتوارى على أمل الظهور ثانيا بقوة مستعادة، وقد قيل عن أوزير: "النيل منبعه نضح يديك"، لأن إلقاءه في مياه النهر قد سكب فيها صفاته الخيرة، وقيل له أيضا: "أنت النيل الآلهة والبشر يحيون من جريانك"². ومما يجدر ذكره في معتقدات المصريين القدماء أن فيضان النيل السنوي الذي يبعث الحياة والخضرة في أرض مصر ويشابه زواج أوزيريس من إيزيس الذي أثمر عن وجود الإله حورس وجاء في نص كتابي: "كل من يرى النيل في فيضانه تدب الرعشة في

(¹)-وليم نظير، الثروة النباتية عند قدماء المصريين، الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر، مصر، 1970م، ص20؛ محمد على سعد الله، تطور المثل العليا في مصر القديمة، مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1989م، ص103.

(²)-أندريه إيمار وجانين أوبوايه، المرجع السابق، ص92.

أوصاله، أما الحقول فهي تضحك، وأما الشواطئ فتكسوها الخضرة وتتساقط هدايا هذا الإله، وتعلوا الفرحة وجوه البشر، وأما قلوب الآلهة فتخفق من السعادة"¹.
أما كهان جزيرة فيلة بأسوان فيقولون عن أوزير أنه: "النيل الكبير الذي يخلق الحب بفضل ما فيه من ماء، وهو كإله النيل يولد في حينه وتجدد أعضاؤه في كل عام"، لذلك وحدوه بالنيل وأصبحت حياته هي الفيضان الذي يكسب البلاد خصبا وحياته وموته هو القحط²، هذا وقد ظل كل من "أوزير" و"رع" كإلهين يكمل أحدهما الآخر، حيث جسد رع الروح التي تنتقل إلى العالم الآخر لتتحد مع "أوزير"، وارتبط رع بعالم السماء ورحلة رب الشمس في مركبه أي قاربه بينما ارتبط "أوزير" بالعالم الآخر السفلي ومملكة الموتى³.

2-2- الإله سوبك :

سوبك يعني في اللغة المصرية القديمة "تمساح"⁴، لأن له رأس هذا الحيوان⁵، كان ربا من أرباب الماء ينبع النيل من عرقه، وهو الذي "جعل العشب أخضر"، فكان له بهذا جانب من صفات أوزير، عرفه اليونان باسم "سوخوس"⁶، ومن الشهرة الواسعة التي تمتع بها هذا الإله جعلته يتخذ أكثر من مركز واحد لعبادته، أشهرها مدينة "كروكوديلوبوليس" (crocodilopolis) والتي تعني "مدينة التمساح" في الفيوم، وكذلك مدينة "كوم أمبو" إذ عد الإله سوبك زوجا للإلهة حتحور، ومدينة "سايس" "صا الحجر"، حيث اعتبر زوجا للإلهة "نيث"، وأخرى ابناً لها، فصورت وهي ترضعه من كلا ندييها⁷.

كما انتشرت عبادته في كل من مدينة هليوبوليس⁸، واحة الفيوم¹، ثم في مدينة "أمبوس الجنوبية"، حيث اعتاد الناس الاحتفال هناك بظهور الفيضان كل عام، وقد عثر

(1) -عباس علي عباس الحسيني، المرجع السابق، ص 66.

(2) -وليم نظير، المرجع السابق، ص 326-327؛ أبارك السقاف، الدين في مصر القديمة، العصور الجديدة، القاهرة، 2000م، ص 56.

(3) - عبد الحليم نورالدين، الديانة المصرية..، المرجع السابق، ص 121- 122.

(4) - Wendy Christensen, **Empire Of ancient Egypt**, chelsea house, 2009, p111.

(5) - شكري صادق، المرجع السابق، ص 60.

(6) -علي فهمي خشيم، آلهة مصر العربية، مج 1، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ط1، (د.ب)، 1990، ص 425.

(7) - عباس علي عباس الحسيني، المرجع السابق، ص 83.

(8) -هليوبوليس: تقع في الجزء الشمالي الشرقي للقاهرة الحالية، وتتبع الإقليم الثالث عشر من أقاليم مصر السفلى عرفت قديما باسم "أيون" وأضيفت لها كلمة الشمال للتفريق بينهما وبين أرمنتا التي عرفت "بأيون الجنوب" ثم عرفت في اليونانية باسم "هليوبولس" وفي العربية عين الشمس، وقد نالت شهرة واسعة على امتداد التاريخ المصري حيث كانت مركزا رئيسيا لعبادة الشمس وخرجت منها إحدى النظريات الخلق وهي نظرية "تاسوع" كما شهدت إحدى محاولات الوجه



الشكل رقم 38: الإله سوبك عن:

<https://www.shorouknews.com/uploadedimages/Sections/Culture/Thinkers%20-%20Events/original/Sobek.jpg>

له على صورة قديمة لا ترتبط بأي مكان في مصر تمثله في محراب صغير فوق شاطئ رملي كمعبود يقدس في كل مكان من وادي النيل، كان الإله "سوبك" يرتدي فوق رأسه تاج الريشتين مضافا إليه قرص الشمس في بداية التاج ويقف على كلا قرنية التي هي رمز الحماية² (أنظر الشكل رقم 38).

وليس من شك أن طبيعة نهر النيل ومجراه، ثم تجارب رواد النهر وركابه هي التي أوحى إلى المصريين بتقدیس هذا الحيوان مثل الجزر المنتشرة في مجراه، وسرعة التيار في بعض مناطقه، والشواطئ الصخرية التي تعوق الملاحة بحيث تبدو خطيرة على الملاحين، لهذا أدرك هؤلاء الذين يعملون في النهر من ملاحين وصيادين هول التمساح وبأسه³، الذي كان بلا شك أكثرها إثارة للرعب لهذا جعلوا منه إلهًا، لكن في بعض الأحيان يعتبر قوة خير ارتبطت بالشمس والمياه التي تحمل معها الخصب حيث تتاجيه بعض الترانيم الشعائرية "صاحب الوجه البشوش والحب الرقيق..." وفي أحيان أخرى وصف بالكائن المرعب المرافق للإله "ست" عدو الآلهة ومع قوى الفوضى والخواء⁴.

3- بعض من المعبودات المرتبطة بالبحر:

ارتبط بالبحرين الأحمر والمتوسط عدد من المعبودات المصرية من بينهم : أمون، حتحور، إيزة، حورس، مين ، موننتو، ماعت، ست، بجانب تجسيد " الواجور" كمعبود⁵.

3-1- الإلهة: حتحور

اتسعت عبادتها لتشمل مصر بأكملها، وتعددت صورها وأماكن عبادتها بشكل جعل من الصعب تحديد مركز عبادتها الرئيسي، وإن كان أهم هذه المراكز "ندرة" عاصمة

البحري لتوحيد قطري مصر قبل المحاولة التي نجحت في عهد الملك "نعرمر". للمزيد أنظر هبة عبد المنصف، المرجع السابق، ص 137.

(1) -حسن نعمة ، المرجع السابق، ص 225.

(2) -نهى محمد نايل، الدلالات الرمزية والقيم الفنية لتيجان الآلهة في النقوش المصرية القديمة، مذكرة ماجستير، كلية التربية الفنية، جامعة حلوان، مصر، 2003م، ص 98.

(3) -محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية القديمة ...، ج 2، المرجع السابق، ص 393.

(4) -روجيه ليشنتبرج وفرانسواز دونان، الموميوات المصرية من الموت الى الخلود، تر: ماهر جويجاتي، ج 1، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط 1، القاهرة، 1992م، ص 114.

(5) -عبد الحليم نورالدين، البحرين الأبيض والأحمر ...، المرجع السابق، ص 19.

الإقليم السادس لمصر العليا، والتي من خلالها انتقلت وطغت عبادتها على الإقليم السابع المجاور لمقر عبادة المعبودة "بات" مثلما فعلت مع المعبود "مين" في "قفط"، وقد اتسعت وانتشرت عبادتها حتى العصرين اليوناني والروماني، وهناك احتمال أنها عبت في الإقليم الثالث لمصر السفلى حيث كان رمز إقليم الصقر "حورس"، وقد عبت أيضا في طيبة في شكل بقرة كمعبود للموتى وفي سيناء أيضا وغيرها من الأماكن¹.
في نصوص التوابيت وصفت الإلهة حتحور بالأزلية سيدة الجميع التي تعيش على الحقيقة، ويقال أنها خلقت قبل الأرض والسماء، هذه الأسطورة تذكر أنها أتت للوجود في الوقت الذي ظهر فيه رع إله الشمس حيث أخذت مكانها الى جواره في مركبة (قارب) الشمس².

الإلهة "حتحور" (أنظر الشكل رقم 39) هي ربة الحنان والموسيقى وسيدة الغناء وراعية الموتى، كانت أيضا ربة الأحراش والمناجم في سيناء وبلاد بونت، ونظر إليها كربة للبحارة، هذا ما جعل البحارة في رحلة بونت يتبركون بها³، وقد جسدت حتحور في ثلاث هيات، إذ اتخذت هيئة امرأة بأذني بقرة أو كبقرة كاملة، أو كامرأة ترتدي تاجا عبارة عن أذني بقرة وقرنين كبيرين يتجهان لأعلى مفتوحين نحو الخارج عند نهايتهما، وبينهما قرص الشمس وأسفل ذلك يوجد الباروكة او الشعر المستعار، وعادة ما تثبت حية الكوبرا بين القرنين وقد وضعت ريشتان لتاج أو غطاء رأس حتحور في وقت لاحق⁴، وكانت بحسب أسطورة قديمة هي التي رفعت الشمس إلى السماء بقرنيها ثم سويت هي نفسها بالشمس، وصارت عين الشمس ذاتها عرفت عند اليونان باسم "هاتور"⁵.



الشكل رقم 39 المعبودة حتحور/ الأسرة 19 من مقبرة

نقرتاي. أنظر: عبدالحليم نور الدين، الديانة المصرية، ج1، المرجع

السابق، ص191.

2-3- الإله حورس :

كان الصقر من أهم الطيور التي قدست، وكان لوجوده في السماء أن ارتبط برب السماء والملكية، و جرى تقديسه منذ عصور ما قبل التاريخ، وقد ظهر كصورة وهيئة لعدد من الأرباب أشهرهم كان الإله "حور" حورس بكل صورته ومسمياته التي عبد

(1) - عبد الحليم نورالدين، الديانة المصرية...، المرجع السابق، ص187.

(2) - روبرت آرمور، المرجع السابق، ص81.

(3) - دولت يوسف أحمد إبراهيم، الدور السياسي والديني لمملكات مصر ومملكات مملكة كوش: 1575ق.م/20م،

المكتبة الوطنية، السودان، 2014م، ص32.

(4) - عبد الحليم نورالدين، الديانة المصرية...، المرجع السابق، ص187.

(5) - علي فهمي خشيم، آلهة مصر العربية...، المرجع السابق، ص371.

بها في شتى العصور¹، حيث كان هذا الإله من بين الآلهة التي ارتبطت بالبحر، ويحمل هذا عددا من الصفات والألقاب، نذكر منها: "حور- أختي" أي حورس الأفقي، و" حور- ور" أي حورس الكبير، و"حور-إم أخت" أي حورس في الأفق، و"حورس ابن إيزه"، وغيرها من الأسماء والصفات².

وترجع أسطورة الإله "حورس" إلى والده الإله "أوزير" إله الخصوبة وإله النيل الذي أراد أن يكون مملكة إلهية، منه ومن أخته الإلهة "إيزة" ووزيره إله التدبير والعلم وهو "توت"³، لكن "ست" إله الشر أخوه⁴ قد حقد عليه وأراد به الشر، فقام بالاحتيال عليه وألقى به بالنيل، وبحثت "إيزة" على زوجها حتى عثرت عليه في تابوت، لكن لم تتمكن من فتحه، فهاجمها "ست" واستولى على التابوت بالقوة ومزق أخاه إلى اثنتين وأربعين قطعة⁵.

قامت "إيزه" و"نفتيس" بالبحث عن جسده القتيل، وهناك عدة أساطير حول قصة العثور عليه، الأولى تفترض أنهما عثرتا عليه عند شواطئ ندية الثانية قرب منف أو عين شمس، وقد دفنتاه هناك، والثالثة تقول أن الجسد قد حمله تيار النهر إلى منطقة بيبيلوس في مستنقعات الدلتا، أما الرابعة فحرفت اسم بيبيلوس إلى بيبولس، وادعت أن الجسد ذهب إلى البحر المتوسط وذهب إلى بيبيلوس في فينيقيا وبحثت "إيزة" عنه وبلغت جبيل، فاهتدت إلى الشجرة وحملت جثته وعادت إلى أرض مصر، وتستررت عليه وأعدت الحياة إليه بسحرها⁶، "وهناك من يقول أنها طافت في كل مقاطعات مصر واستطاعت أن تجمع جميع أشلاء زوجها" أوزير"، لكن حياته هذه المرة لم تطل بحيث استطاع فيها أن ينسل ابنه الوحيد "حورس"، ثم غادر هذه الحياة إلى الحياة الأخرى حيث يرأس هناك المحكمة التي تتولى حساب الناس على أعمالهم بعد الموت، وهنا تحدثم المعركة بين "حورس" وعمه "سيت"⁷.

قام "حورس" يقاتل "ست" (أنظر الشكل40) وانتصر عليه وشوه صورته بعد ذلك، حيث قادته أمه "إيزه" إلى قاعة المحاكمة، فحياه الآلهة المجتمعون هناك، لكن "ست" وضع دعوى عليه يطعن في صحة ميلاده، فعقد الآلهة الكبار جلسة فحصوا فيها هذه الشكوى، ووجدوا أن الحق بجانب "حورس"، فأعطوه مكان لأبيه فخرج متوجا وأصبح

(1)- عبد الحليم نورالدين، الديانة المصرية...، المرجع السابق، ص30-31.

(2)- فرانسوا دوما، المرجع السابق، ص741-742.

(3)- إبراهيم محمد إبراهيم، الأديان الوضعية في مصادرها المقدسة وموقف الإسلام منها، مطبعة الأمانة، ط1، مصر، 1985م، ص60.

(4)- لظفي وحيد، أشهر الديانات في التاريخ، مكتبة معروف، الإسكندرية، القاهرة، (د.س.)، ص31.

(5)- إبراهيم محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص61.

(6)- خزعل الماجدي، المرجع السابق، ص125.

(7)- إبراهيم محمد إبراهيم، المرجع السابق، ص61.



الشكل 40. حورس يطعن ست المتمثل في هيئة فرس النهر، في حين تتفرج إيزيس عن

https://ar.wikipedia.org/wiki/الاسطورة_إيزيس-أوزيريس/ملف:Edfu47.JPG

حاكما للقطرين¹، وبعد انتصاره على عمه أصبح "حورس" يجسد مبدأ الخير² ورمزوا بإحدى عينيه إلى القمر، الذي يدل على الشمال المصري، وبالثنائية إلى الشمس، التي تدل على منطقة الصعيد، ودائما كان يمثل بصقر أو برأس صقر³.

3-3- الإله نون

مثل "نون" المحيط الأزلي الذي كان يغلف العالم وأول العناصر الثمانية التي جاء منها كل الخلق في عقيدة الأشمونين، وتقول إحدى الأساطير أنه كان المحيط الذي خرجت منه زهرة اللوتس، كان يجلس فيها الإله "أتوم"، وقد صوروه في هيئة رجل ملتح أو برأس ضفدع في بعض الأحيان ووجدوا بينه وبين كثير من الآلهة في العصور المتأخرة⁴.

وقد استخدم الاسم (nwn nnw)

للإشارة إلى المعبود الأزلي "نون"، وكذلك استخدم للإشارة إلى المحيط

الأزلي نون، وقد ظهر هذا الاسم منذ عصر الدولة القديمة في نصوص الأهرام، واستخدم أيضا للتعبير عن المياه والمياه الأزلية، والمحيط المائي الذي وجد قبل خلق الكون، ومياه الهيولي التي تطوق الأرض⁵.

ثم كان المحيط الأزلي البطيء الحركة والمدى المائي المضطرب الحقيقة الأساسية في كل نظريات تكوين العالم المصرية، الذي انبثق منه الكون، سواء كان هذا بظهور التل الأزلي أو تفتح زهرة اللوتس، أو بواسطة فقس طائر مائي من إحدى البيضات، وتجسدت المياه الأزلية بالإله نون الذي تم التعبير عن سبقه الزمني في لقب "والد الآلهة"، وعلى أي حال كان المظهر الأبوي للبحر محددًا في الأسطورة بالدور الإيجابي، لأحد أنواع المنشأ التي أوجدت فيها قوى الخلق الحقيقية نفسها وطبقا لكتاب البقرة السماوية يخاطب رع إله الشمس نون بقوله: "أي أنت أقدم الآلهة الذي انبثقت أنا منه"، وكانت جميع

(1)- أحمد علي عجيبة، دراسات في الأديان الوثنية القديمة، دار الأفاق العربية، ط1، القاهرة، 2004م، ص99.

(2)- فرانسو دوما، المرجع السابق، ص741.

(3)- حسن نعمة، المرجع السابق، ص201.

(4)- سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص826.

(5)- عبد الحليم نورالدين، الديانة المصرية..، المرجع السابق، ص367-368.

البحار ماهي إلا أجزاء فرعية من نون الذي خرجت منه أيضا مياه الأمطار وفيضانات النيل¹. (أنظر الشكل 41).

وإذا كانت البحار والأنهار جزءا من المحيط الأزلي، فإن "نون" الذي سبق الخلق الوجود مما لاشك فيه أن هذا الإله "أبو الأرباب"، فقد ارتبط بالبحرين الأحمر والمتوسط، ونظر إليه كرب وسيد للبحار منذ أقدم العصور، وفي نصوص الأهرام تحديدا نجد وصف للمعبود "نون" بأنه "و ا ج و ر"، ونجد المعبود "أمون" الرسمي لمصر كلها عرف كمعبود أزلي وكوني، ومن ثم فإن ارتباطه بالبحار كان منطقياً².

II-المعتقدات الدينية والملاحه:

بنيت العقيدة المصرية على العديد من المعتقدات والنظريات الدينية، كان الماء محور نشأتها، نذكر منها:

1-إبحار المعبود "رع":

رع هو رب الشمس، فقد ارتبطت الملكية بالعقيدة الشمسية منذ أواخر عصر الأسرة الرابعة وبداية الأسرة الخامسة، ومنذ ذلك الحين اعتبر "رع" ربا رسميا للدولة بصورته المفردة، أو من خلال دمج مع عدد من الأرباب الآخرين عبر مختلف العصور، كان أشهر هذه الاندماجات، دمج مع الإله "أمون" (إله طيبة) في عصر الدولة الحديثة تحت اسم "أمون-رع"³.

وقد جسد هذا الإله في أشكال وهيئات متعددة، مثل هيئة قرص الشمس قرني الجناحين للتعبير عن قدرته على التحليق في السماء، أو على هيئة جسم آدمي برأس صقر متوج بقرص الشمس، وقد طوقته حية للتعبير عن قوته على نثر النيران على أعدائه⁴. لقد كان الاعتقاد برحلة المعبود "رع" في مركب الشمس ورحلتي الليل والنهار⁵، حيث يقول سليم حسن: " للملاحه أثر فعال في معتقدات القوم الدينية وفي شعائرهم فكان في نظرهم الإله "رع" يسير في الفجر في سفينة الصباح وعند الغروب يسبح في سفينة الليل، أما النجوم فكانت تسبح في قواربها الخاصة "⁶. (أنظر الشكل 42)

وكان الآلهة هم بحارته الذين يقومون على خدمته، وكان هو طفلا صغيرا حديث الولادة عند الفجر، وكلما تقدمت الساعات يتسارع في النمو ليصبح في وسط النهار رجلا مكتمل القوة، ثم يبدأ بالتقدم في السن بعد الظهر حتى تأتي ساعة الغروب ثم يتحول إلى

(¹)-مانفرد لوركر، معجم المعبودات والرموز في مصر القديمة، تر: صلاح الدين رمضان، مكتبة مدبولي، القاهرة ، 2000 م، ص76.

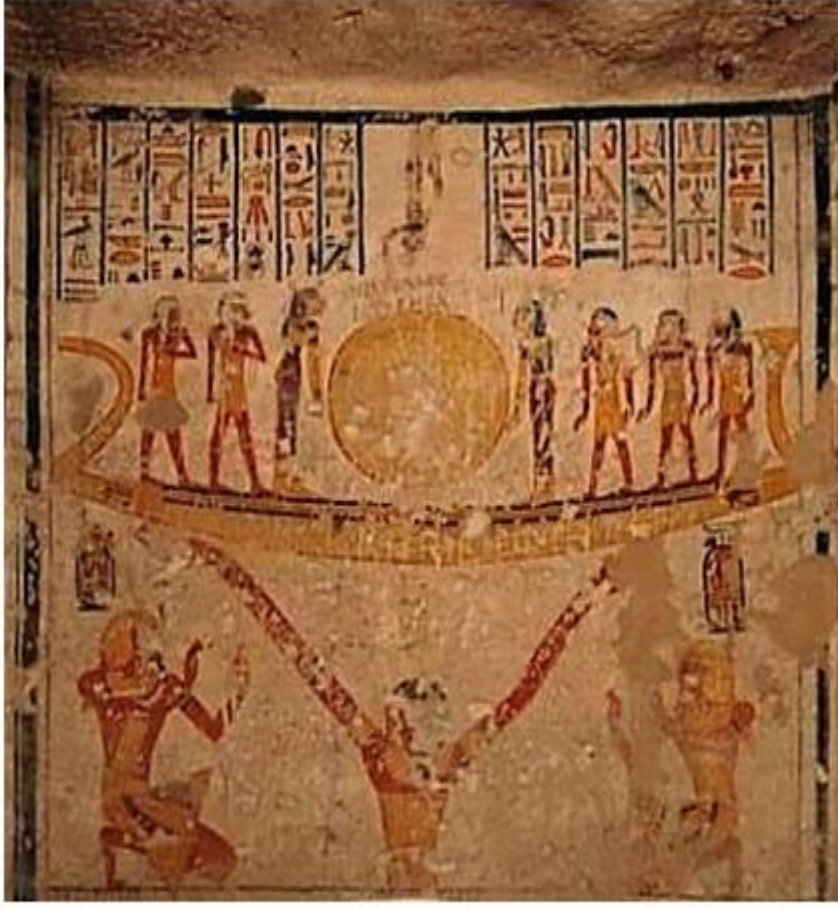
(²)-عبد الحليم نورالدين ، البحران ... المرجع السابق، ص20.

(³)-عبد الحليم نورالدين، الديانة المصرية... المرجع السابق، ص8.

(⁴)-نهى محمود نايل، المرجع السابق، ص81.

(⁵) - Steve Vinson, **Boats(Use of)**, Journak Ucla Encyclopedia Of Egyptology, 2013, p7.

(⁶)-سليم حسن، مصر القديمة... ج2، المرجع السابق، ص222.



الشكل رقم 41 : نون إله المياه الأزلية يرفع إلى أعلى قارب الشمس الخاص بالإله الشمسي، تصحبه سبعة آلهة من مقبرة رمسيس السادس. عن -egypte
<https://eternelle.org/im/vro/KV920.jpg>

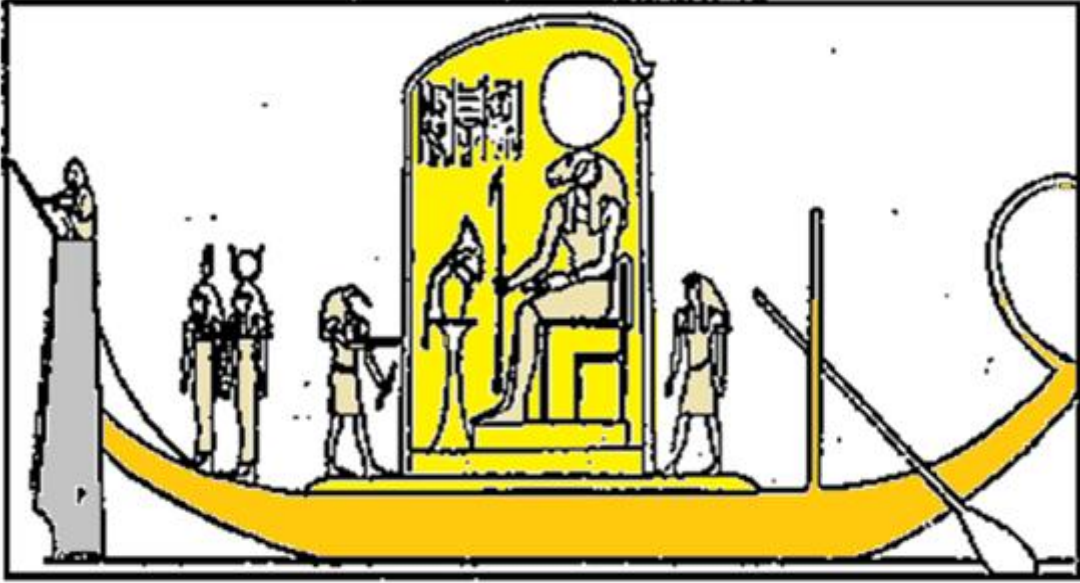
شيخ أحنى الضعف ظهره¹.

كما اعتبر المصريون القدماء أن السماء² هي فضاء واسع يقع على الماء وكيف أن الشمس والقمر والنجوم تسافر إليها خفاءً، وأنهم كانوا متأكدين بأن عقولهم أجسادا سماوية تسافر إلى السماء في قوارب، وأن الشمس ممسوسة بقاربين³، حيث كان المصري القديم يعتقد بأن هذه السماء صحن حديدي يشمل الفضاء الموجود فوق الدنيا، وأن هذا الصحن مرفوع على حبال في أربعة أركان هي الشمال والجنوب، الشرق والغرب، وكانوا يتصورون أن حول العالم يجري نهر عظيم وهو الذي تسبح فيه الشمس يوماً بعدد يوم في سفينتها مرسلّة الأنوار للدنيا، ويتبع الشمس في سيرها القمر وهو يبحر في سفينة

(¹)- آلن شورتر، المرجع السابق، ص ص 57-59.

(²)- فرانسوا دوما، المرجع السابق، ص 756.

(³)- رضوان سيد عبد السلام، شرح لوحات كتاب الموتى، (د.د.ن)، (د.ب)، 2013، ص 28.



الشكل رقم 42: تصور المصريون القدماء ان إله الشمس "رع" ينتقل من الشرق الى الغرب وبالعكس بواسطة المراكب التي أطلق عليها اسم "مركب الشمس". عن: مختار السويفي، من تاريخ وصناعة ..، العدد 89، المرجع السابق، ص 60.

خاصة وتحرسه عينان لا تغفلان عنه ابدا¹، "حتحور" هي العين اليمنى وربان النهر بينما يمثل "إيزة" العين اليسرى وربان الليل التي تلتقي "بأوزير" في العالم السفلي². "يتجلى رع متألقا في أفقه، إن تأسوعه في معيته وعندما يخرج من المكان السري تعتري الأفق الشرقي من السماء رعشة علة صوت نوت... انهض إذن رع أنت الذي في مقصورتك لتستمتع بالنسيم وتستنشق ريح الشمال... بينما يبهر قاربك المقدس ناحية السماء السفلي العظماء يرتعدون عند سماعهم صوتك... وهكذا تعود كل يوم وانت جديد ياسيد المتعة... إن الأفق في فرح وأولئك الذين بين حبال قاربك مغتصبون"³.

والنقوش الملونة على جدران المقابر الملكية في "طيبة" والتي تصور كتب العالم الآخر ورحلة "رع" في مركبه الليلية تظهر نوعا من الاندماج والإحلال بين هذا المعبود وبين "أوزير" حيث يتحد "رع" مع المعبود "أوزير" في العالم الآخر خلال رحلته، وليصبح "أوزير" بذلك بمثابة الجسد للمعبود، ويصبح "رع" بمثابة الروح، ويستمر هذا الاندماج بين الإلهين في رحلة الصباح حيث يصعد رع بوصفه "با" روحا في النهار ويعاود الاتحاد بالجسد في الليل⁴.

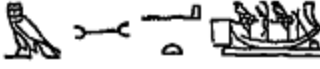
(¹)- جيمس بيكي، مصر القديمة، تر: نجيب محفوظ، المجلة الجديدة، القاهرة، (د.س)، ص 46.

(²)- سيلي كوكيل، قرابين الآلهة في مصر القديمة، تر: سهير لطف الله، المطبعة بي اتشرو، (د.ب)، 2010، ص 159.

(³)- خزعل الماجدي، المرجع السابق، ص 109.

(⁴)- عبد الحليم نورالدين، الديانة المصرية...، المرجع السابق، ص 253- 254.

وبهذ اعتقد الإنسان المصري القديم أن إله الشمس "رع" بحاجة إلى مركب يساعده على الانتقال من الشرق إلى الغرب¹، هذا الاعتقاد النابع من حياته الدنيوية إذ شبه ما يقوم به الفرد وعبوره نهر النيل بواسطة المركب بما يقوم به إله الشمس بعبوره نهارا بمركبه

الخفي²، الذي أطلق عليه إسم "معتيت"  MATET³ بمعنى

مركب الفجر ومركب آخر لرحلة المساء يسمى "سكتت"  sektet⁴،

وعند الغروب يجوب بها العالم السفلي أو سماء عالم الموتى⁵، وهما ما يطلق عليها مركبا الشمس، وكان لهذين المركبين طراز معين يتوسط كل منهما رموز خاصة لم تختلف ولم تتطور على مر العصور الفرعونية، هو عبارة عن قارب طويل مقدمته عالية تنتهي بمنصة لها شكل يشبه المربع، تتدلى منها ستارة عريضة تكاد تلمس سطح الماء، أما مؤخرة القارب فهي عبارة عن بروز ينحني أولا إلى الداخل ثم لا يلبث أن يمتد في استقامته إلى الخارج، ويقام في وسط القارب قوائم ترمز إلى نواحي دينية معقدة توارثها المصريون عن عصورهم القديمة، وتخيل المصري القديم أحيانا أن هذا القارب من الذهب الخالص، يعبر به إله الشمس السماء وتشرف النجوم على تسييره⁶.

كما صورت الشمس في تابوت سيتي الأول (من ملوك الدولة الحديثة) (أنظر الشكل 43) في شكل وردة خارجة من ماء السماء اعتقدوا بأن الشمس عبارة عن وردة خارجة من ماء السماء كل صباح في هذا القارب، ويرفع خارج الماء عن طريق الربة "نوت" وهو يستند بأيدي مرفوعة، وكما يذكر النص: "أظهر من المياه، واحمل هذا القارب"، وبداخل القارب نرى خنفساء ضخمة وقرص الشمس يعلوها، وداخل الربة "نوت" ربة السماء والتي تستقبل "رع" وعلى يمين الخنفساء الربة "نفتيس"، وثلاثة آلهة وعلى اليسار الربة "إييزة" و"جب" إله الأرض، وتحوت الإله الذي ينطق بكلمات القوة و"حو" و"صا" الأسطورة تقرأ هذا الإله يستقر في قارب" منتيشت" مع الآلهة الذين معهم⁷.

(¹)- Stuart A. Kallen, **Pharaohs Of Egypt**, library Of Congress, United States, 2013, p10.-

(²)- شافية شارن، المرجع السابق، ص78.

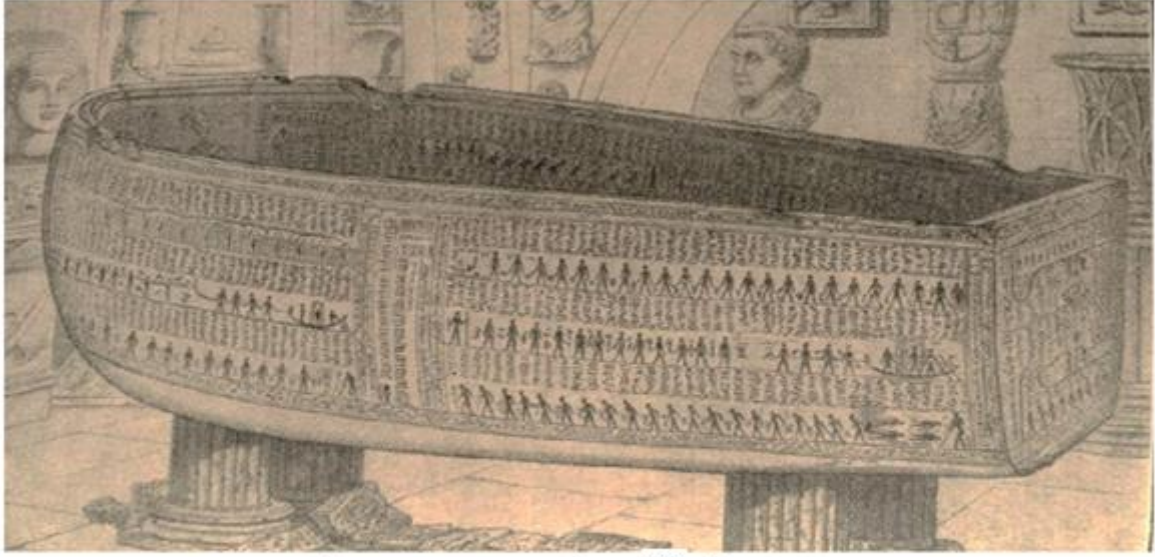
(³)- والاس بدج، آلهة المصريين، تر: محمد حسين يونس، (د.د.ن)، (د.ب)، (د.س)، ص368-369.

(⁴)- حسن نعمة، المرجع السابق، ص 215 .

(⁵)- شافية شارن، المرجع السابق، ص78.

(⁶)- صدقي ربيع، المرجع السابق، ص61-62.

(⁷)- رضوان سيد عبد السلام، المرجع السابق، ص28.



الشكل رقم 43: تمثل تابوت سيتي الأول عن:
An Account of the Sarcophagus of Seti I, King of Egypt,
B.C. 1370, Sir John Soane's Museum M2898-01.jpg

و"رع" بكل قدراته وقدرات الآلهة المصاحبة له لم يستطيعوا تفادي هجمات الشياطين والكائنات المرعبة التي كانت تخاطر باعتراض مسار قاربه، هذه الشياطين كان أهمها "أبيب" Apep و"سيباو" Sebau و"ناك" Nak، والأول كان أكبرها وأكثرها شراً، حيث كان يجسد في عصر الأسرات ظلام أكثر ساعات الليل، وكان على "رع" ليس فقط قتاله، ولكن أن ينتصر عليه أيضاً ليستطيع أن يشرق كل صباح، وهو أيضاً كان ذلك الظلام الدامس الذي كان يغلف "نو" في البداية والذي وضع العقبات العديدة الخطيرة أمام الشمس عندما بدأت طريقها من خارج ماء التجمع الداخلي الذي بزغت منه لأول مرة¹. ورغم أن الإله "حورس" الذي نصب نفسه إلهاً للشمس لم يكن هو الإله الوحيد حيث نجد الإله "رع" الذي جاء ليكشف "حورس"، وكان الإله "رع" يطل على المصريين من جبل المشرق في كل صباح بأشعته الذهبية التي يرسلها للناس، فخوراً بانتصاراته على قوى الظلام بادئاً رحلته النهارية في زورقه السابح في البحر السماوي طويلاً ملايين السنين، واهباً للنور والدفء وكل مقومات الحياة للمخلوقات على سطح الأرض من نبات وحيوان وإنسان².

وهناك تعويذة لحماية زورق "رع" في كتاب الموتى: "يا من شق الماء وخرج من الماء الأزلي والجالس في مؤخرة زورقه اجلس في مؤخرة زورقه واذهب إلى مكائك في البارحة، الأوزير فلان قد انضم إليك كميراً عظيماً في ركابك لأنك عندما تزهر يزدهر هو أيضاً... يارع باسمك الذي هو رع إذا مررت بالقرب من الموتى الذين يتقدمون ورووسهم إلى الأسفل...³

(¹)-والاس بدج، المرجع السابق، ص 368-369.

(²)-لطي وحيد، أشهر الديانات القديمة، مكتبة معروف، الإسكندرية، القاهرة، 2004م، ص 29.

(³)- بول بارجيه، كتاب الموتى، تر: زكية طبوزادة، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 2004م، ص 119.

وكما كان اسما القاريين مناسبين لشروق وغروب الشمس نجد أن اختيار الربة "ماعت" لتحديد مسار "رع" خلال رحلته اليومية عبر السماء منذ بداية الخلق، كان يدل على أن ما أدهش الإنسان البدائي وجعله يعبد الشمس جنبا إلى جنب مع ضوئها وحرارتها هو انتظام شروقها وعدم كللها، فالربة "ماعت" تجسد الاستقامة والعدل والقانون والانتظام، وما يشبهها من معان، و"رع" كان مضطرا لأن يترك قاربه في أماكن معينة خلال رحلته في التوات أو العالم الآخر ليلا، ويستخدم لنتقلاته وسائل أخرى حتى أنه كان يستخدم في بعض الأحيان جسد الثعبان، وأن كان هناك رأى آخر يعتقد أصحابه أن "رع" كان يغير قاربه كل ساعة من ساعات النهار والليل، إلا أن الديانة الأكثر قدما جعلته يمتلك قاريين فقط¹.

والإله "رع" يسحبه خلال رحلته عددا من الآلهة التي كان من واجبها المساعدة على جعل قاربه يبحر بأمان أثناء سفره من الجزء الشرقي للسماء إلى المكان الذي يدخل فيه إلى التوات، ذلك المسار الذي صممه وحدد مكانه كل من "توت" وزوجته الربة "ماعت" اللذين كانا يقفان على جانبي "حورس" الربان الذي يمسك بالدفة، أما الربتان السمكتان "ابتو" abtu و"انت" ant المرشدتان للقارب فقد كانتا تسبحان على جانبي القارب وأمامه².

وكان يسعد المصري أن يشهد الشمس ساعة شروقها وقد عبر عن فرحته هذه في الفصل الخامس عشر من كتاب الموتى: "مرحى أيها القرص.. أنت رب الضياء الذي يشرق في الأفق يوما بعد يوم.. لتسطع بأشعة الضوء فوق وجه أوزيريس-آني الظافر (المبرأ) لأنه يغنى ترانيم المديح لك عند الفجر ويودعك في غروبك عند المساء بآيات التبجيل عسى ان تصل روح اوزيريس -آني الظافر مع نحو السماء عسى ان يتقدم في زورق "معدت" (يرتحل في قارب المعنجت و قارب المسمكتت) وعسى ان يشق طريقه وسط النجوم التي لا تغمض في السموات أبدا"³، وعلى ذلك فإن الشخص كان يأمل سواء أكان رجلا أم امرأة أن يحمل في قارب الشمس وأن يبحر عبر السماء في حضرة "رع" ذي البهاء"⁴. (انظر الشكل 44).

كما كانت قصارى أماله أن يحيا بعد الموت في عالم الخلود الى جانب "رع" إله الشمس بعد رحلته جاب أثرها السماء الدنيا بالنهار، وأخرى جاب أثرها سماء العالم السفلي بالليل⁵، إذ يقول: "ياأيها الكبير في زورقه اجعلني أستقر في زورقك ادفعني الى سلمك لأقود ابحارك مع رفاقك الذين هم النجوم التي لا ترهق أبدا... وإن زورق الليل

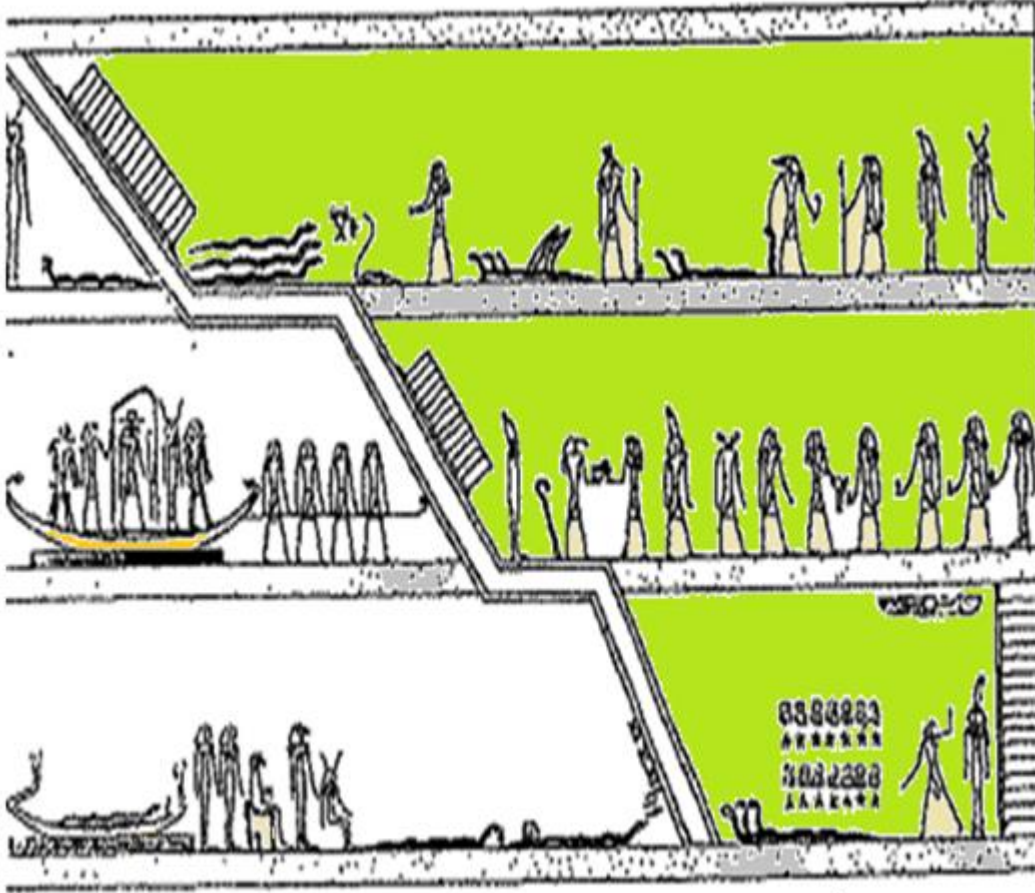
(1) - والاس بدج، المرجع السابق، ص 368-369.

(2) - E.A.Wallis Budge, The Book Of The Dead Papyrus Of Ani, Vol:2, W.Griggs Sons Ltd Peckham, London, 1913, pp343-345.

(3) - برت إم هرو، المرجع السابق، ص 35-36.

(4) - آلن شورتر، المرجع السابق، ص 57.

(5) - شارن شافية، المرجع السابق، ص 90.



الشكل رقم 44 : رحلة المتوفي في عالم الموتى "مقبرة تحوتمس الثالث".
روجيه ليشتنرج فرانسواز دونان، المرجع السابق، ص 60.

وزورق النهار سيأتيان بهما إلي، أما هبات المدن فستقدمها مذابح أرواح هيلبوليس¹. وقد عثر علماء الآثار على حوالي خمسة مراكب، بعضها مصنوع من الخشب وبعضها من الحجارة².

وهناك نموذج لسفينة تعود للملك توت عنخ أمون عثر عليها في غرفة الكنوز، حيث كان الهدف منها أن يستخدمها الملك في رحلاته إلى العالم الآخر ولهذا فإن جميع السفن كانت تواجه الغرب في إشارة واضحة إلى اتجاه الرحلة، والسفينة مجهزة بأشعة وأكفان وبها قمرة مركزية ومقران عند نهايته مزينان بصور للثور وأبي الهول، وهذا النوع من السفن كان يستخدم للقيام بالحج إلى مدينة أبيدوس المقدسة، كما تم العثور على عدة مراكب الشمس في خزانة المقبرة، تميزت بمقدمة مرفوعة على شكل زهرة لوتس ومؤخرة مقوسة بالداخل، وقد وضع الكرسي العرش في الوسط المركب تماما كما زودت بمجذافين للتوجيه، وقد تم صنعها من الخشب مغطاة بطبقة مطلية بالجص، مع بعض

(¹) - بول بارجييه، المرجع السابق، ص 120.

(²) - شارن شافية، المرجع السابق، ص 90.

الأجزاء المذهبة مثل مقدمة المركب ومؤخرته التي كانت منقوشة بأسماء توت عنخ أمون¹.

2- المراكب والشعائر الجنائزية:

كان الإنسان عندما يموت يحمله أهله أو أقربائه إلى المحنطين²، وكانت هذه العملية تتم عن طريق طبقة من المحنطين "رئيس المحنطين ورجال من الكهنوت والجراحين والعملة وبعض أرباب الصنائع التي يستلزمها التحنيط"، وكان هؤلاء يمارسون مهنتهم في أطراف المدن وجوانب النيل حيث الماء لأن تطهير الجسد يتطلب الكثير من الماء، وقد أظهرت بقايا المواد النباتية على المومياءات أن التحنيط كان يتم في الهواء الطلق³.

كما زود الميت بالنصوص الدينية الجنائزية وهي من أهم النصوص الخاصة بعالم ما بعد الموت في مصر القديمة، كتبت في البدء على التوابيت⁴، ثم على لفافات البردي خلال الدولة الحديثة وأضيفت لها مواد أخرى وسميت بـ "كتاب الموتى"⁵، وظهر في النصف الثاني من عهد الأسرة الثامنة عشر نصوص جنائزية أخرى مدونة في كتابان آخران (ايم دوات-أي ما في العالم السفلي) المكون من 12 قسما ومنظمة مثل نظام المقاطعات المصرية⁶، يتحدث عن رحلة الشمس ليلا في العالم السفلي وأمل الميت بلحاق موكبه، حيث يستعين بالنصوص الموجودة في ذلك الكتاب حتى يتمكن من تخطي الأخطار التي تكتنف طريقه ليلا⁷، أما الكتاب الثاني فهو "كتاب الأبواب" الذي ينقسم 12 قسما بقدر ساعة الليل الاثني عشر، ويتحدث عن رحلة الشمس خلال أقسام العالم السفلي الاثني عشر⁸، وكان الملك "أمنحوتب الثاني" من ملوك الأسرة الثامنة عشر أول من أمر بنقش حجرة دفنه بالكتب الجنائزية ومنها كتاب "ما يوجد في العالم الآخر" و"كتاب الأبواب" و"كتاب الكهوف" و"كتاب الليل والنهار"⁹.

وقد لجأ المصريون القدماء في عهد الدولة الحديثة وخاصة الأغنياء إلى تزوير الموتى لـ "أوزير" في أبيدوس قبل دفنهم في المقبرة حيث تلف المومياء بقماش من الكتان المطرز وتوضع في القارب المتجه إلى أبيدوس، ويصحبها كهنة يرتلون ويطلقون

(¹) - أسامة بسيوني الدمنهوري، المرجع السابق، ص 86-87.

(²) - خزعل الماجدي، المرجع السابق، ص 238-241.

(³) - ليلي بومريش، التحنيط في مصر القديمة، ع15-16، مجلة الدراسات التاريخية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، 2012/2013 م، ص13.

(⁴) - إيمان شمخي جابر المرعي، عقائد عالم ما بعد الموت خلال عهد الدولة الحديثة (1580-1085 ق م)، ع13، دراسات تاريخية جامعة البصرة، كلية الآداب، العراق، 2012 م، ص207.

(⁵) - محمد أبو المحاسن عصفور، معالم حضارات الشرق...، المرجع السابق، ص87.

(⁶) - إيمان شمخي جابر المرعي، المرجع السابق، ص207-208.

(⁷) - خزعل الماجدي، المرجع السابق، ص35.

(⁸) - محمد أبو المحاسن عصفور، المرجع السابق، ص88.

(⁹) - إيمان شمخي جابر المرعي، عقائد عالم ما بعد الموت...، المرجع السابق، ص208.

البخور، ويحصل المتوفي على بركة وقرابين الإله أوزير ثم يقفل راجعا من أبيدوس في سلام¹.

لذلك كانت المراكب أحد أولى وأقدم العناصر الفنية التي حرص المصري القديم على رسمها ونقشها منذ عصور ما قبل التاريخ ضمن مواضيعه الفنية، التي لا يخلو رسمها من غرض عقائدي في أغلب الأحيان، وكان للنيل أثر كبير في الفكر والعقيدة المصرية، فكما كانت القوارب ضرورية في حياة المصريين اليومية، هي أيضا ضرورية للموتى للوصول إلى عالم الآخرة، إذ استخدمها المصريون في نقل رفات موتاهم من ضفة لأخرى، كما ظهرت مراكب مقدسة خاصة بالاحتفالات والطقوس الدينية على الأقل منذ عصور ما قبل الأسرات إلى غاية الدولة الحديثة².

***قوارب الموكب الجنائزي:** فيما يخص هذه القوارب، كانت مصاحبة وضرورية لطقوس الدفن، فبعد أن تتم عملية التحنيط يصحب المتوفي في بطن في موكبه الجنائزي حتى يصل إلى شاطئ النيل، حيث كان في انتظاره مجموعة من القوارب، القارب الرئيسي، كانت مقدمته ومؤخرته مقوستين في رشاقة إلى الداخل وتنتهيان في شكل مجموعات من نبات البردي، وبه غرفة كبيرة مبطنة من الداخل بأقمشة مطرزة وسيور من الجلد، وفي هذه الغرفة كان يوضع النعش ومعه تمثلي الإلهتين الأختين إيزة ونفتيس³.

ففي عهد رمسيس الثاني خصصت لدفنه سفينة ضخمة في شرق الدلتا على ضفاف مياه "رع" لا يقل طولها عن سنتين ذراعا، وكانت قد شيدت خصيصا من أجل جنازة الفرعون راسية على رصيف الميناء، وكان قد لزم الأمر تزويدها بمظلة ضخمة لأجل حماية تابوت الملك وجثمانه، فبدت كأنها نعش هائل مزين، فقد زخرفت بفروع باسقة من نبات البردي إيماء إلى المستنقعات الأولية في بدء الخليقة، حيث روح رمسيس تطرقها وتجوب أنحاءها⁴.

ومواكب الدفن تعرف فقط من الرسوم التي على جدران المقابر، ورغم تكرارها كثيرا فإن العديد من تفاصيلها يبدو غامضا، ومن هذه التفاصيل رحلتان يقوم بها جسد الميت إحداهما إلى "بوزيريس" في دلتا مصر، والثانية إلى أبيدوس في الصعيد حيث نرى مركبا يعلوها الميت تجرها سفينة أو سفينتان شراعتان، ويبدو أن هذه الرحلات كانت فقط مجرد ذكرى مصورة للدفنة الملكية⁵.

(1)-إيمان شمخي جابر المرعي، عقائد عالم ما بعد الموت...، المرجع السابق، ص209.

(2)-خميس زينب عبد التواب رياض، استجلاب الروح في الطقوس والممارسات الشعائرية في مصر صور ما قبل التاريخ، ع116، مجلة فكر وإبداع، (د.ب)، 2017، ص232.

(3) - بيير مونتيه، المرجع السابق، ص435.

(4)- كريستيان ديروش نوبلكور، رمسيس الثاني "فرعون المعجزات"، تر:فاطمة عبد الله محمود، المجلس الأعلى للثقافة، ط1، القاهرة، 2005م، ص31.

(5)-ياروسلاف تشرني، الديانة المصرية القديمة، تر: أحمد قدرى، دار الشروق، ط1، (د.ب)، 1996م، ص145.

كان الكاهن يقوم بحرق البخور وهو يغطي كتفيه بجلد الفهد، بينما تواصل النائحات اللطم على رؤوسهن ويفتصر عدد نوتية هذا القارب على بحار واحد يتحسس عمق الماء بمدى طويل إذ أن القارب الذي يحمل التابوت كان يجره مركب آخر ذات عدد كبير من النوتية، بقيادة قبطان يقف في مقدمة المركب يعاونه نوتي (الملاح الذي يدير السفينة) يتحكم في الدفة في مؤخرة المركب، وهذا المركب القاطرة تحتوي على حجرة واسعة تجتمع النائحات فوق سطحها متجهات نحو النعش وقد كشفن عن صدورهن ويواصلن الصراخ ويأتين بحركات تتم عن الحزن الشديد وعلى سبيل ما يقولون: " لنذهب سريعا نحو الغرب... إن نساء القارب يبكين كثيرا وكثيرا جدا...¹ .

وهناك شبه كبير بين المراكب الخاصة بالنعش المعدة لتعبر نهر النيل، ومراكب المعدة للسفر لأعالي البحار لأهل جبيل، بالرغم من تشابههم إلا أنهم يختلفون، والسبب أن "إيزة" عندما قامت باسترداد الشجرة المقدسة التي كانت تحوي جسد زوجها أوزير حملتها فوق مركب كانت متأهبة للإقلاع متجهة نحو مصر، وهناك احتضنتها وأخذت ترويها بدموعها، وهكذا تفعل سيدات الأسرة تعبيراً عن حزنهن فوق القارب أثناء عبور النيل.²

وكانت تستعمل أربع سفن أخرى لنقل أولئك الذين كانوا يرغبون في مصاحبة المتوفي حتى مثواه الأخير وتوضع فيها أيضا كافة الأثاث الجنائزي، أما من لم يكن يرغب في الذهاب بعيدا فكانوا يكون على الشاطئ ويوجهون إلى صديقهم تمنياتهم الأخيرة: "لعلك تبلغ بسلام غرب طيبة" أو كانوا يقولون أحيانا: " إلى الغرب.. إلى الغرب أرض الأبرار... " وقد أتت اللحظة التي ترفع فيها المرأة صوتها الناحب: " ياخي، يازوجي.. ابق استقر مكانك ولا تبتعد... واحسرتاه إنك تذهب لتعبر النيل...³ .

وهناك من عهد رمسيس الثاني عندما تحرك موكبه الجنائزي سارع سكان السواحل والفلاحون وأعداد غفيرة من المدنيين وقد علموا بخبر مروره للتجمهر والتجمع على ضفاف نهر النيل، وهناك على مقربة من مياه النهر كانت تتعالى صيحات ونحيب النساء الحزينات المتأسيات، بل إن بعض منهن كن يهلن التراب فوق رؤوسهن تعبيراً عن شجنهن وهن يرددن في نهاية كل أغنية جنازية يصدر بها الملاحون بعض المقاطع الغنائية الحزينة التقليدية⁴ .

وفي الجانب الآخر من غرب الشاطئ فإن الاستعدادات كلها معدة لمقابلة الموكب، فالناس قد تجمعوا وأقيمت حوانيت صغيرة تحوي مجموعة وافرة من الأدوات الخاصة بالمراسيم الجنائزية لأولئك الذين لم يكونوا أتوا معهم بما يكفي منها، وقد أمسك أحد الرجال بمقدمة المركب الأولى وسرعان ما ينزلون الركاب والنعش والأثاث جميعه إلى

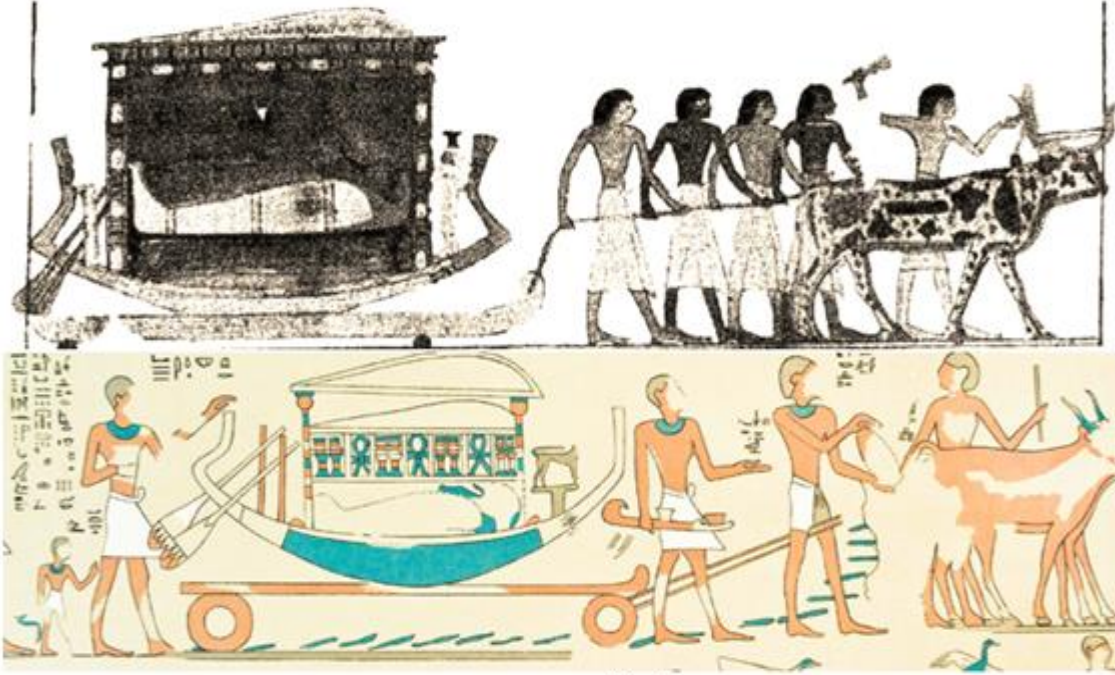
(¹) - بيير مونتييه، المرجع السابق، ص 435-436.

(²) - نفسه، ص 436.

(³) - نفسه، ص 437.

(⁴) - كريستيان ديروش نوبلكور، رمسيس الثاني...، المرجع السابق، ص 32.

الشاطئ، ثم يقوم زوج من البقر الزحافة التي تحمل مركبا من طراز قديم وأخذت كل من ايزة ونفتيس مكانهما، وبعد مشقة يصل الموكب إلى مكان دفنه¹. (أنظر الشكل 45).



الشكل رقم 45: الموكب الجنائزي.

Pearce Paul Creasman, Noreen Doyle, **Ouverland Boat**
Transoprtation During The Pharanic Period: Archaeology And
Iconogrphy, Journal Of Ancient Egyptian Interconnections,
 Vol:2.3,2010, p21.

3-مراكب الاحتفالات الدينية:

سرعان ما عاد الفرح والسرور ثانيا بين أفراد الشعب بعد انقضاء الأيام الخمسة عشرة التي يتم خلالها الاحتفال بالعام الجديد، أو بالتحديد بعد وصول الفيضان، ففي هذا الوقت خاصة تقل أوجه نشاط المصريين بسبب اندفاع مد الفيضان المفعم بالخير والخصب على حقولهم، لذلك فقد تقرر إحياء أعياد "الأوبت" الكبرى

التي ربما تستمر طوال ثلاثة وعشرون يوما بشهر سبتمبر في هذا العام²، ويعد هذا العيد أكثر الأعياد شهرة في عصر الدولة الحديثة³، حيث

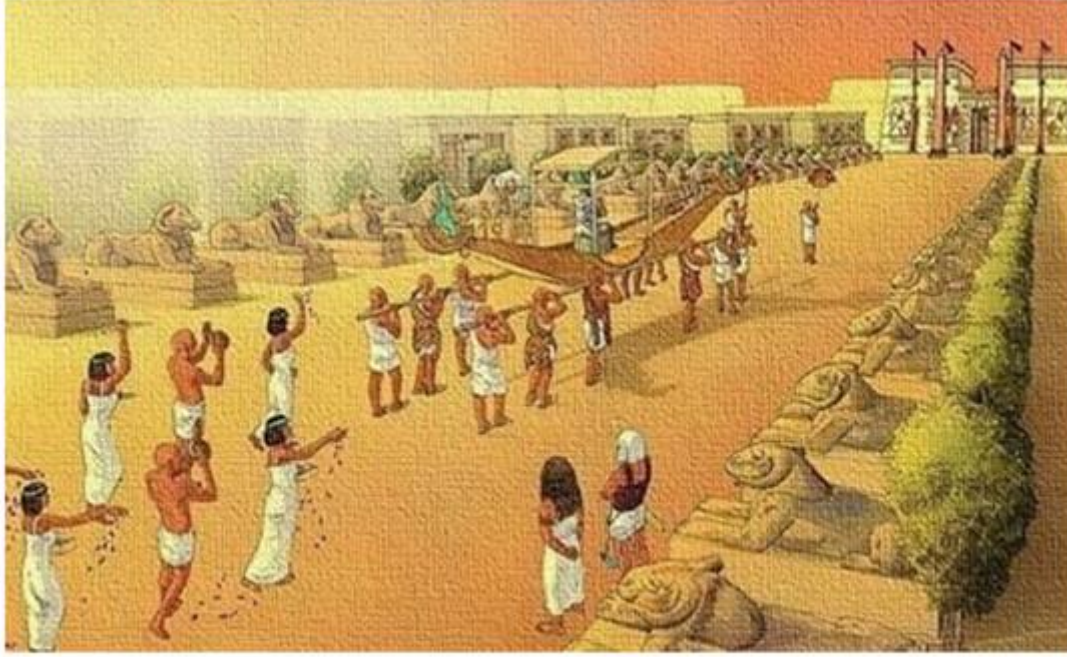
(¹)-بيير مونتيه، المرجع السابق، ص 435-438.

(²) -كريستيان ديروش نوبلكور، رمسيس الثاني...، المرجع السابق، ص 111.

(³)-عيد أوبت: يعد عيد أوبت من الأعياد المهمة في مصر خاصة في عصر المملكة الحديثة، والتي حرص ملوكها على حضور الإحتفالات بهذا العيد ولم يتخلف عنه إلا القليل منهم، مثلا اخناتون على الرغم من أن الملوك كانوا في بعض الأعياد وكذلك في الشعائر اليومية التي تؤدي للإله، ينيبون عنهم كبير الكهنة للقيام بدورهم، إلا أنهم حرصوا على الظهور أمام الناس في هذا الإحتفال الذي ربما كان يمثل إحياء الذكرى الزواج الإلهي الذي كان الملك له ثمرة فقد

ذكرت متون الأهرام أنواع من المراكب استخدمها الملك في هذه المناسبة¹. (أنظر الشكل46).

وتبدأ مناظر هذه الرحلة بأن يقدم الملك القرايين للقوارب الإلهية، وهي قوارب الآلهة آمون وموت وخونسو، إذ تحمل هذه القوارب فوق أكتاف الكهنة من معبد الكرنك حتى النيل، ثم يجري الإبحار بها في النيل حتى الرسو عند الأقصر، ويصحب هذا الإبحار موكب على البر من الكهنة والجيش وعامة الشعب، وحتى الذين كانوا يقومون بسحب القوارب ضد التيار يؤدون هذا العمل الصعب في سرور².



الشكل رقم 46: رسم تخيلي لعيد الأوبت في مصر عن:

<https://www.civgrds.com/wp-.jpg>

"أنت المشرق دوما يا آمون رع، وأنت في السفينة الكل يمجدك، فكل الأرض في عيد لأن ابنك الأكبر ووريثك يسير بك إلى الأقصر، ندعوك أن تهبه الخلود كملك للقطرين، وأن تكون سنواته كلها سلام، واحمه وزوجته وهبه الحياة والاستقرار والسلطان وأنعم عليه بالمجد واجعله ملكا سعيدا"³.

كانت الملكة نفسها تشترك في الإحتفالات بوصفها زوجة الإله. للمزيد أنظر: عباس علي عباس الحسيني، المرجع السابق، ص154.

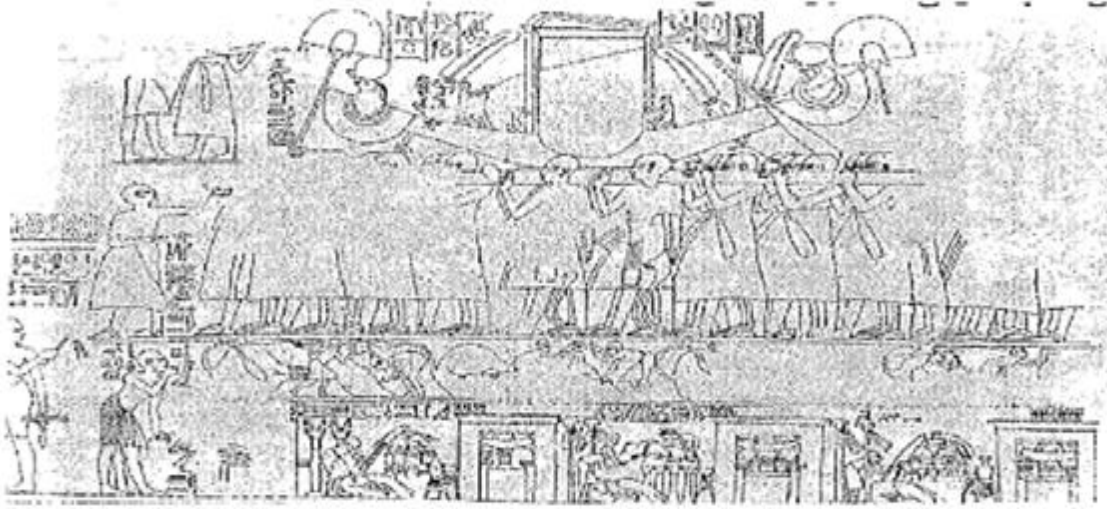
(¹)-جمال الدين زكية زكى، بعض مظاهر تأثيرات النشاط الملاحي على الصياغة الحضارية في مصر القديمة، ع3، مجلة الاتحاد العام للأثريين العرب واتحاد الجامعات العربية، مصر، 2002، ص61.

(²)-بهاء الدين إبراهيم محمود، المعبد في الدولة الحديثة في مصر الفرعونية: تنظيمه الإداري ودوره السياسي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2001م، ص68-69.

(³)-عباس علي عباس الحسيني، المرجع السابق، ص156.

ونظرا للأبهة والفخامة التي شهدها هذا العيد، فقد كان كافة أهالي ضفاف النيل في عهد الملك رمسيس الثاني يتجمعون على الشواطئ للتمتع بمشاهدة عرض ذلك الموكب المهيب والفخم للمركب الإلهي الذي يحمل على متنه تمثالا للإله آمون يتبعه في هذا العرض مركبتين لكل من الربة "موت" والإله "خنسو" الابن، وعادة كان الموكب الهائل يتحرك بداية من معبد الكرنك إلى نظيره بالأقصر القائم جنوبا، وهناك بأعمق المعبد كان إله طيبة يحتفل على مدى إحدى عشر يوما بزواجه من الإلهة "موت" رفيقته " ويجدد "الكا" الخاصة به!¹

وعلى ضفتي النيل راحت الجموع الحاشدة تصدح بأغانيتها وتؤدي رقصاتها في مرح وبهجة غامرة ، وامتلات محال بيع المشروبات عن آخرها بالفاكهة والزهور والشراب المتنوع الأصناف عند الساحة، وهناك عند الساحة ترى المراكب المقدسة محمولة فوق محفات خاصة على أكتاف الكهنة ثم توضع الواحدة بعد الأخرى في مقصوراتها الخاصة بمواجهة الصرح الخاص بأمنحوتب الثالث حيث نهاية الأساطين الكبرى التي شيدها "توت عنخ آمون" وأكملة "حور محب"، في ذلك الحين أي في عهد رمسيس الثاني كان كبير الكهنة آمون قد توفى لتوه، ولذا قرر رمسيس الثاني أن يقوم شخصيا بقيادة ورئاسة احتفالات التبجيل والإجلال الكبرى هذه، وهكذا سارع هذا الفرعون بارتداء الزي الكهنوتي الرسمي المصنوع من جلد الفهد². (أنظر الشكل 47).



الشكل 47:

وصول احتفال "الأوبت الكبير" في منطقة ما بين الكرنك والأقصر "سفينة خونسو" يخرج من موقعها وقد حملها عدد من الكهنة وفي السجل السفلي بعض المحال الصغيرة الخاصة بالاحتفال بمعبد الكرنك).

كريستيان ديروش نوبلكور، رمسيس الثاني، المرجع السابق، ص 429.

(¹) - كريستيان ديروش نوبلكور، رمسيس الثاني...، المرجع السابق، ص 111.

(²) - نفسه، ص 111-112.

وبعد الرسو تحمل القوارب في موكب ضخم بصحبة الموسيقيين والراقصين والراقصات حتى تدخل القوارب معبد الأقصر وتوضع في محاريبها. أما رحلة العودة فهي تماثل تماما رحلة الذهاب ومناظرها منقوشة على الحائط الشرقي في مواجهة مناظر رحلة الذهاب المنقوشة على الحائط الغربي، وهذا الاحتفال الرسمي كان يستغرق مدة طويلة، وهناك من عهد "تحوتمس الثالث" ما يثبت انه استمر إحدى عشر يوما، وأربع وعشرون يوما في عهد "رمسيس الثالث"، وفي هذا العيد يبحر آمون في مراكب دينية وشعبية إلى جبانة طيبة على الضفة الغربية ليلتقي بآلهة الغرب¹. (أنظر الشكل 48).

وقد صمم هذا المركب على شكل معبد وهو مصنوع من الخشب المجلوب من بلاد الشام ومطلي بالذهب ومرصع بالجواهر البراقة وكانت مقدمته ومؤخرته مزينتان برأس كبش وهو أحد رموز الإله آمون يعلوهما التاج الملكي ويتصدر المركب تمثال للملك وهو يحمل مجذافا ذهبيا، وهذا يرمز إلى أن الملك هو الذي يقود المركب ويتبع المركب الإله مركب زوجته وابنه، ومن ثم تسير مجموعة من المراكب الصغيرة التي زينت مقدمتها برؤوس الإوز ومؤخرتها بأذنايه وهو من رموز الإله آمون أيضا².



الشكل 48: الملك رمسيس الثاني وخلفه زوجته نفرتاري أمام مركب "أمون رع".

<http://mathstat.slu.edu/~bart/egyptianhtml/kings%20and%20Queens/abu-simbel-barquev2%20copy.jpg>


4-نقل المسلات:

كان حجر "بن بن" من بين الرموز المقدسة التي ظهرت في مدينة عين الشمس هذا الحجر الهرمي الشكل ذو القمة المدببة هو الحجر الذي تطورت منه فكرة المسلة³، أما سبب إقامة هذا الحجر وكيف اكتسب قدسيته فغير معروف على وجه التحديد، حيث من المحتمل أن قدماء المصريين أنفسهم لم تكن لديهم فكرة محددة عن هذا الموضوع، ففي

(1)- بهاء الدين إبراهيم محمود، المرجع السابق، ص 68- 69.

(2)- عباس علي عباس الحسيني، المرجع السابق، ص 156.

(3)- سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص 734.

عصر الأسرات الأولى اعتقد المصريون أن هذا الحجر مقر روح الشمس التي خرجت من طرفه على شكل طائر وكتب اسمه "بنو" وكان الاعتقاد السائد أن روح الإله "رع" تتجسد في هذا الطائر وتقول النصوص أن هذا الطائر يظهر كل صباح في الفجر على شجرة البرساء المقدسة الموجودة في مدينة "أون" (هليوبوليس)، حيث شيد له في العصور المبكرة معبد سمي "حت بنو"  أي معبد الطائر "بنو"، وقد وحد الإغريق بين طائر "البنو" وبين طائر الفونكس¹ الذي ذكره المؤرخ هيرودوت في مصر فقال:

"وهناك طائر مقدس آخر يسمى "الفونكس"، وإني لم أراه إلا مصورا فإن زيارته للبلاد نادرة- كل خمسمائة عام فيما يقول أهل هليوبوليس وهو يزورهم -فيما يقولون عندما يموت والده ... يغطي والده بطبقة من المر وينطلق من بلاد العرب حاملا والده إلى معبد الشمس ويدفنه هناك.. وانه يحمله على النحو الآتي: يصنع بيضة من المر كبيرة .. ثم يجرب أن يحملها وبعد يجرب ذلك تماما يجوف البيضة ويضع والده فيها ... وبعد أن يغطي والده يحمله إلى معبد الشمس في مصر"².

وفي الأسرة الخامسة بدأت المسلة تقوم بدور مهم في معابد الشمس المصرية، بل وأصبحت الرمز الحقيقي لإله الشمس "رع"، إذ كانت مقابر "الأهرامات" تبنى على شكل هذا الرمز الحجري، وفي عهد الدولة الوسطى كانت القمة الهرمية للهرم تنقش بالأدعية والصلوات لإله الشمس، أما في عصر الدولة الحديثة فقد أصبحت اللوحات الجنائزية تصنع على هيئة أهرامات صغيرة أو على شكل حجر "البن بن" وترسم عليها "عين الشمس" و"عين القمر" وصورة المتوفي يتعبد لها³. كانت تنقل المسلات عن طريق النيل بعد نحتها في سفن عدة مربوطة ببعضها البعض⁴ وذلك وفق طرق:

الطريقة الأولى: كانت متداولة في الأقصر، حيث يتم وضع إحدى المسلات في السفينة ثم تحفر قناة في النيل إلى مكان المسلة لتجلب سفينتين محملتين بكتل من الحجر يبلغ حجم الكتلة الواحدة قدم مكعب، إذ كانت حمولة كل سفينة تعادل ضعف وزن المسلة لتوضع المسلة فوق القناة، بحيث يرتكز طرفها على جوانب القناة "وتشبه الكوبرى" ثم تسير السفن أسفل المسلة كلما ارتفعت فوق سطح الماء حتى حملت المسلة أخيرا⁵.

طريقة أخرى: أما الطريقة الثانية فكانت موجودة بمدينة أسوان، حيث وجد على آثار لقتوات في هذه المحاجر، وأدلة على وجود جيش لتحميل هذه المسلات فوق سفينة كبيرة، وهذه السفينة تسحبها ثلاثة قوارب شراعية إلى أن تلامس الشاطئ لتبدأ رحلتها في النهر

(¹)- عبد المنعم عبد الحليم سيد، المسلات في مصر الفرعونية "بحث في نشأة فكرة المسلة وفي طرق قطع ونقل وإقامة المسلات"، مج1، ع 6، مجلة المؤرخ العربي، القاهرة، 1998، ص12.

(²)- هيرودوت في مصر، الفقرة73.

(³)- عبد المنعم عبد الحليم سيد، المسلات في مصر ...، المرجع السابق، ص14-15.

(⁴)- سير و.م فلنדרز بترى، المرجع السابق، 287.

(⁵)- عبد المنعم عبد الحليم سيد، المسلات في مصر ...، المرجع السابق، ص31.

إلى المكان المطلوب، ولتفادي إحتكاك السفينة في قاع النهر بالأماكن المنخفضة كان على المصري أن ينقلها في فترة الفيضان تفاديا ذلك¹.

لكن هناك اتجاه آخر يقول حول نقل المسلة من المحجر إلى شاطئ النيل، والتي تتم وقت التحاريق (هو الوقت الذي ينخفض فيه منسوب النيل بشدة في الشتاء)، كانت تسحب على منحدر نحو شاطئ النيل حتى تصير على مقربة منه، ثم تحفر قناة من النيل إلى مكان المسلة وتوضع السفينة في قاعها، ثم تهال عليها الرمال حتى تغطيها وتملأ القناة وعندما يصير مستوى الرمل في القناة في مستوى سطح الأرض تجر المسلة حتى تثبت فوق السفينة، ثم يبدأ العمل في رفع الرمال وكلما أزيل جزء من الرمل كلما هبطت المسلة تدريجيا حتى تستقر أخيرا في السفينة، وآخر عمل يقوم به حاملي المسلة هو إزاحة الرمال من القناة لكي توصل بالنيل وعندما يحل وقت الفيضان تدخل المياه في القناة فتطفو السفينة فوق سطحها، عندئذ يسحب العمال المسلة إلى النهر لتبدأ رحلتها النيلية². (أنظر الشكل49).

وفي نص للوزير والمهندس "أنيني" "Ineni" الذي عاش في منتصف الأسرة الثامنة عشر: "يذكر أنه أشرف على إقامة مسلتين للملك "تحتمس الأول" ثم يصف السفينة التي أشرف على صنعها لنقل المسلتين فيقول: "لقد أشرفت على إقامة مسلتين عظيمتين عند البوابة المزدوجة للمعبد من حجر الجرانيت، كما أشرفت على بناء قارب بديع يبلغ 120 ذراعا في طوله و40 ذراعا في العرض لنقل هذه المسلات، وقد وصل القارب في سلام وفي حالة جيدة إلى الأرض المجاورة لمعبد الكرنك"³.

وقد ذكر محرم كمال: "كان طول السفينة "أي سفن نقل المسلات في عهدي "حتشبسوت وتحتمس الأول" يبلغ 81 مترا تقريبا، وعرضها نحو 27 مترا أي ثلث الطول، وكانت السفينة تسير بدون مجاديف ماعدا أربع دفات توضع كل اثنتين منها على جانب ويجرها سبع وعشرون سفينة، يقدمها عظاماء الدولة مرتبة في ثلاث صفوف، كل صف يتكون من تسع سفن، بكل سفينة 32 مجدفا...وتسير إلى جوانب السفينة الأصلية ثلاثة قوارب مقدسة يطلق فيها البخور ويقدم القران ثم قارب آخر صغير يسير أيضا على مقربة منها ويرجح أنه مخصص لإعطاء الأوامر"⁴.

أما فيما يخص السفن المخصصة لنقل المسلات: فإن أقدم نص يشير إلى صناعة السفن الكبيرة يرجع إلى عهد الدولة القديمة فقد جاء على حجر بالرمو أنه في عهد الملك

(1)- R. Engelbach, The Problem Of The Obelisks, london,1923, p64-65.

(2)-عبد المنعم عبد الحليم سيد، المسلات في مصر...، المرجع السابق، ص32- 33.

(3)- نفسه، ص34.

(4)-محرم كمال، المرجع السابق، ص212- 213.

النص بالكتابة الهيروغليفية :

لقد أشرفت على إقامة مسلتين عظيمتين // عند البوابة المزدوجة للمعبد من حجر الجرانيت

كما أشرفت على بناء قارب بديع (يبلغ مصرًا ١٢٠٩ ذراعًا في طوله و ٤٠ ذراعًا في العرض لنقل هذه المسلات وقد وصل (القارب) في سلام وفي حالة جيدة إلى الأرض المجاورة لمعبد الكرنك

عبد المنعم عبد الحليم سيد، المسلات...، المرجع السابق، ص 34

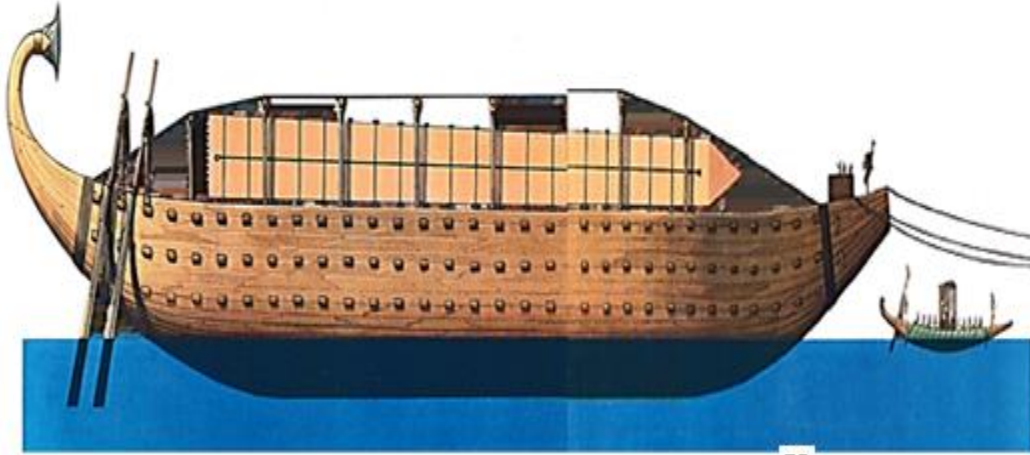
سنفرو تمكن المصريون من صناعة سفن ذات حمولة كبيرة كما ورد في نصوص "أوني" الذي عاش في عهد الأسرة السادسة أنه اشرف على صنع سفينة يبلغ طولها 30 مترا استغرق صنعها 17 يوما¹، أما السفن حاملة المسلات فلم ترسم غير مرة واحدة في معبد الملكة "حتشبسوت"، حيث رسمت سفينة بداخلها مسلتان "يحتمل أنهما مسلتا هذه الملكة في الكرنك" متلاصقتان من مؤخريتهما ولا بد أن يكون طول هذه السفينة 60 مترا على الأقل وعرضها حوالي 20 مترا². (أنظر الشكل 50).

إذ قامت الملكة حتشبسوت بإرسال بعثات تجارية بحرية متعددة كبعثة الشلال الأول التي كانت بقيادة الوزير "سنموت" للوصول إلى محاجر الجرانيت عند الشلال الأول حيث قام بقطع حجرين كبيرين ليصنع بهما المسلتين العظيمتين التي أقامتهما في معبد الكرنك³.

(¹) - James Henry Breasted, **Ancient Records Egypt**, Vol:1, The University Of Chicago Press, 1906, p322.

(²) - عبد المنعم عبد الحليم سيد، المسلات في مصر الفرعونية...، المرجع السابق، ص 34.

(³) - سميرة الجعراني الساحلي، المرجع السابق، ص 320-321.



الشكل رقم 50: السفينة الكبيرة التي حملت مسلات حتشبسوت بنهر النيل، الكابلات المؤدية للأمام هي الأبراج .

Bijorn Landstrom, Ships of the Pharos, 1970, p132-133.

كانت تلك السفن هي أكبر وأضخم سفن بناها المصريون القدماء على الإطلاق نظرا لحجم الحمولة التي كانت مخصصة لحملها والمتمثلة في المسلات الضخمة، ويحكي الموظف "إنري" الذي عاش في عصر تحوتمس الأول حوالي عام 1550 ق.م أنه بنى لسيده سفينة عظيمة لنقل المسلتين للملك وبلغ طولها حوالي 195 قدما وعرضها 70 قدما، وهذا ما يبين أن السفن قد تم بناءها بنفس الأسلوب التقليدي للسفن الأصغر حيث يبدو أن هناك 12 كتلة خشبية سميكة ربطت مع بعضها البعض بقوة وإتقان، والجدير بالذكر أن ضغط الماء قد ساعد كثيرا على حمل تلك المسلات، وتم ربط أسطح وجوانب السفينة جيدا بالحبال وكذلك تدعيم الكبائن من الأمام إلى الخلف¹.

III - رحلة الكاهن "ونامون":

أثرنا إدراج رحلة "ونامون" هنا، نظرا لصفته الدينية كونه "كاهن"، وهو مندوب الملك رمسيس الحادي عشر²، الذي أوفده إلى جبيل "بيبلوس" لجلب الأخشاب لصناعة

(1) - أسامة بسيوني السيد الدمهوري، المرجع السابق، ص 85.

(2) - شغل "ونامون" منصب كبير مدخل معبد أو دائرة الإله آمون في طيبة، أي انه لم يكن من كبار كهنة المدينة أو عظمائها وإن لم يحرمه هذا من الثقافة الأدبية والثقافة الدينية، ويبدو أنه كان لمدخل المعابد أهمية خاصة بحيث كانت تعتقد فيها أحيانا مجالس القضاء، وأرخ إبتعائه من طيب إلى الساحل الفينيقي ليستوردو أخشابا لسفينة "آمون" ، باليوم السادس عشر للشهر الرابع من صيف العام الخامس للنهضة التي أعلنها حريحور كبير كهنة آمون، ولم يؤرخه بأعوام حكم ملك رمسيس الحادي عشر الذي لازال حينذاك يعتلي العرش وإن بقي مسلوب السلطة وبهذا كان "ونامون" مبعوثا لكبير كهنة حريحور، وليس مندوبا للملك الشرعي الذي أغفل ذكره ويحتمل أن يكون قد ألمح إليه عرضا في سياق حديثه باسم "خعمواسة" ووصفه بأنه مجرد إنسان ، مما يعني أنه لم يكن من أنصاره ولم يدخر له نصيبه التقليدي من الإجلال والتقدير وكانت هذه الملابس من عوامل إضعاف ونامون في مواجهة من قابلهم من أمراء موانئ الساحل الفينيقي ومواجهة أمير جبيل. للمزيد أنظر: عبد العزيز صالح، المرجع السابق، ص 364-365.

المركب المقدسة للإله آمون¹.

والبردية المتضمنة للقصة أو التقرير عن الرحلة التي قام بها كاهن مدينة طيبة "ونامون" للحصول على خشب الأرز اللازم من لبنان لعمل سفينة للإله آمون² موجودة حالياً بمتحف موسكو (أنظر الشكل 51)، هناك نسخ طبق الأصل لبعض من النص الهيراطيقي فيما كتبه "مولر Muller" و"جولينشف Gollinchev"³، وكذا نسخة بالهيريوغليفية "ألن جاردينز Allen Gardens"⁴.

كانت جميع غابات الأرز بل وأرض لبنان كلها ملك "أمون" عندما كانت تلك البلاد جزءاً من الإمبراطورية المصرية، وكان الإله "أمون رع" سيد طيبة هو المعبود الأول في الإمبراطورية، ولكن الأيام قد تغيرت وتقلص نفوذ مصر السياسي في تلك البلاد وإن



الشكل 51. صورة لجزء من الصفحة الأولى من بردية موسكو 120.

ar.wikipedia.org/wiki/أمون-قصصون-منف/wenamun-papyrus.png

(¹) Shelley Wachsmann, *seagoing Ships Seamanship In The Bronze Age Levant*, Texas ADM University Press , London, p11.

(²)-سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص66.

(³)-جيمس برينشارد، نصوص الشرق الأدنى القديمة المتعلقة بالعهد القديم، ج1، تر: عبد الحميد زايد، هيئة الآثار المصرية، القاهرة، 1987 م، ص101.

(⁴)- Alan Gardiner, *late Egyptian Stories*, Bibliotheca Aegyptiaca, 1932, pp61-76.

بقي لها شيء غير قليل من نفوذها الثقافي والديني، ويرى في هذه القصة مدى تدهور نفوذ مصر وما لقاها رسول أمون من مشقة، بل ومن إذلال في بعض الأحيان، فقد كانت مصر في أيام حوادث القصة غير مصر في الأسرة الثامنة في عهد رمسيس الثالث في الأسرة العشرين، أي قبل سبعين عاما فقط، عندما كانت جنود تسير منتصرة في ربوع آسيا، ويتبارى أمراء تلك البلاد في التقرب من فرعون مصر بطاعته¹.

ما جاء في القصة أنّ الملك المصري كان في حاجة لخشب فينقيا لصناعة القارب الرسمي الخاص "بأمون طيبة"، وفي تلك الفترة لم يكن لدى مصر المال لجلب ما يلزم لإعادة بناء القارب من الخشب ومع ذلك فقد جمع المال بطريقة التبرع واتفق على إرسال الكاهن "ونامون" إلى "جبيل"².

فلما وصل إلى ميناء "دير" (أنظر الخريطة رقم 25) أكرمه أميرها ولكن واحدا ممن كانوا في السفينة سرق منه خمسة دين "الدين=91 جراما" من الذهب، وواحدا وثلاثين دينا من الفضة، وكانت أواني وقطعا معدنية ليدفعها ثمنا للخشب الذي كان يريد الحصول عليه ثم فر هاربا، ذهب الكاهن إلى أمير المدينة وشكا له بأنه سرق في مينائه وطالبه بإعادتها، لكن أمير "دير" رفض تحمل أي مسؤولية وقال له: "لو أن لصا من بلده ذهب إلى السفينة لكنت على استعداد لدفع قيمة المسروقات من خزائنه"، ولكن اللص الذي سرقك هو رجل من رجالك وتابع لسفينتك³، لذلك إبق معي بضعة أيام حتى أبحث عنه، إذ يقول الكاهن في ذلك: "وعلى ذلك بقيت تسعة أيام راسيا في مينائه"، ثم ذهبت إليه وقلت له: "إنك لم تجد نقودي وسأرحل مع القائد والراجلين..."، وإشتد الجدل بين الاثنين وغادر "ونامون" الميناء إلى ميناء "صور" وواصل رحلته إلى "زكر بعل" أمير جبيل، ولكن حدث أن قابل أثناء السفر بعض أفراد قبيلة "زكار" فهاجمهم انتقاما منهم لأن اللص كان ينتمي إليهم واستولى على ما معهم وكان يبلغ 30 دين من الفضة قلما شكا هؤلاء ما أصابهم إلى الأمير أجاب "ونامون" "إنها نقودكم لم تجد نقودي وسأرحل مع حقيقة ولكن سابقها ودبعة عندي حتى تردوا لي نقودي"، لم يكن بعد ذلك مناص من نشوب العداوة بينه وبين رجال شعب "زكار"، وفضل الأمير "زكر بعل" ألا يجلب على نفسه عداوة قوم، ولذلك أثار أن يتنكر للكاهن "ونامون" مرضاة لهم فأمره بمغادرة البلاد، ولكن "ونامون" كان يريد الخشب وفي الوقت ذاته يخشى على نفسه إذا غادر الميناء أن يفتك به أعداؤه⁴.

وظل الحال على هذا تسعة وعشرون يوما⁵ في ميناء الأمير "زكر بعل"، وهذا الأخير كان يرسل إلى "ونامون" يطلب منه مغادرة الميناء، لكن حدث أمر ألا وهو: أثناء

(1) - محمد شفيق غريال وآخرون، المرجع السابق، ص 403.

(2) - Nicolas Grimal Et Bernadette Menu, *Le Commerce En Egypte Ancienne*, Colloque Aidea Ifaq Le Caire, 1996, p115.

(3) - محمد شفيق غريال وآخرون، المرجع السابق، ص 403-404.

(4) - أحمد فخري، دراسات في تاريخ الشرق...، المرجع السابق، ص 92-93.

(5) - سمير أديب، تاريخ وحضارة...، المرجع السابق، ص 227.



خريطة 25 رحلة الكاهن المصري وينامون إلى الساحل السوري في منتصف القرن
الحادي عشر قبل الميلاد.
نزار مصطفى كحلة ، غزوات شعوب البحر، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب،
دمشق، 2017، ص 276.

تقديم أمير "كار" للقرايين لبعض آلهته أخذت أحد أشراف بلاده 'نوبة عصبية'
ونطق أثناء غيبوبته قائلاً: "أحضروا الإله هنا، أحضروا الرسول الذي أتى معه، إن
"أمون" هو الذي أرسله وقدر عليه المجيء"، وقضى الشاب ليلته يقول ذلك¹.
ولاشك أن ما ألم بالكاهن السوء الحظ كان حديث الناس ولا شك أيضاً أن كثيرين
منهم وبخاصة ممن كانوا يؤمنون بديانة "أمون رع" تأثروا مما كان يلقاه رسول "أمون"

(¹) - أحمد فخري، دراسات في تاريخ الشرق...، المرجع السابق، ص 92-93.

من سوء معاملة، ويستمر "ون أمون" في سرد قصته: "وظل الشاب المتشنج في حالته حتى أتى الليل وذلك في الوقت الذي وجدت فيه سفينة متجهة إلى مصر وضعت عليها أمتعتي وكنت منتظرا حلول الظلام، حتى إذا ما جاء أحضر الإله حتى لا تقع عليه عين شخص آخر، وجاء حاكم الميناء قائلا: إبق حتى الصباح تحت تصرف الأمير فقلت له: "أست أنت الذي كان يأتي إلي كل يوم قائلا غادر مينائي؟"، فذهب حاكم الميناء وقص على الأمير ما حدث بينهما وأمر ربان السفينة أن يبقى حتى الصباح تحت تصرف الأمير وترك "ونامون" الإله في مخبئه وذهب إلى الأمير في الصباح، ذهب إلى قصره الذي كان قريبا من شاطئ البحر، ويصور دخوله عليه هذا التصوير البليغ "وجدته جالسا في غرفته العليا وقد اتكأ ظهره على شبك بينما كانت أمواج البحر الفينيقي الكبير تتلاطم وراء ظهره"¹.

ودارت مناقشة طويلة بين الاثنين، قص فيها الكاهن قصته وكان الأمير يحاوره ويحاول أن يقلل من قيمة مهمته ويتشكك في جديتها، وذلك لأن الملك المصري أرسله على سفينة فينيقية فاعتدى عليه الناس، بينما توجد له سفن كثيرة تسير في مختلف الموانئ الفينيقية، وينتقل النقاش بعد ذلك إلى المهمة التي جاء من أجلها سفينة "أمون"، وأن أباه ومن قبله جده كانا يقدمانه وأنه سيفعل ما كانا يفعلانه وأجابه الأمير: "لقد فعلت ذلك حقيقة، وإذا اعطيتني شيئا مقابل ذلك فسأفعله، لقد كان قومي يفعلون هذا الشيء حقا ولكن الملك المصري كان يرسل ست سفن إلى هنا محملة ببضائع مصر، وكانوا يفرغونها في خزائنهم، فأحضروا شيئا مماثلا لي أيضا، وأرسل الأمر فأحضروا السجلات"²، ولكن "ونامون" يرد عليه أن قيمة ما كانت تحمله السفن كان ألف "دين" من الفضة³.

قال له الأمير لو كان حاكم مصر هو لما أرسل ذهبا وفضة⁴، ثم أردق قائلا: "وأنا أيضا فلست خادما لك ولست خادما لمن أرسلك"، وأخذ "ونامون" يتمسح في قوة "أمون" وأنه هو المتحكم في كل شيء، وأنه هو الذي بعث في تلك المهمة، وأخيرا "ونامون" بعث بخطاب إلى الملك مع رسول خاص، وجاءه بخمس أوان من الذهب، وأخرى من الفضة وعشر لفات من الكتاب الملكي وعشر لفات من الكتان الصعيدي الجيد وخمسائة ملف من البردي وخمسائة جلد ثور وخمسائة لفة جبال وعشرون زكبية عدس وثلاثون سلة من السمك المجفف، وهنا طابت نفس الأمير بذلك، وأرسل رجاله ومعهم الثيران لقطع الأشجار وجرها إلى الشاطئ فلم تم ذلك وحملوها على السفن جاء الأمير إلى "الكاهن" وطلب منه أن يسافر ليتخلص من مشاكله، وذهب "ونامون" إلى الشاطئ فوجد إحدى عشرة سفينة من سفن شعب "زكر" واقفة في مكان قريب في عرض البحر كانوا يريدون أخذ "الكاهن" أسيرا هو مامعه فلما رأى الكاهن المأزق الذي أصبح فيه جلس في مكانه وأخذ يبكي، وجاءه كاتب الأمير يسأله عما به فذكر له مركزه الحرج وتخوفه من العودة، فذهب الكاتب إلى الأمير فحزن هذا الأخير ورق قلبه، ويقول "ونامون" في هذا

(1) - محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص 404.

(2) - سمير أديب، موسوعة...، المرجع السابق، ص 68.

(3) - جيمس برينشادر، المرجع السابق، ص 104 - 105.

(4) - أحمد فخري، دراسات في تاريخ الشرق...، المرجع السابق، ص 95.

أن الأمير ذهب في الصباح الى سفن "زكر" وسألهم عن سبب قدومهم فقالوا بأنهم يريدون الإستيلاء على السفن الذاهبة إلى مصر فقال لهم الأمير: "لايمكنني أن آخذ رسول "أمون" أسيرا في بلادي دعوني أرسله بعيدا وعندئذ يمكنكم أن تتبعوه لتأخذوا أسيرا¹.

استطاع أمير "زكر" أن يهرب الكاهن بسفنه من أعدائه وظللهم، ووصل إلى جزيرة "أرسا" (قبرص)، حيث يقول ونامون: "ومكنني الأمير من السفر من الميناء الى البحر وساقني الريح الى بلاد أرسا، فخرج أهل المدينة لذبحي فجريت منهم حتى وصلت إلى مسكن "حطب" ملكة البلدة والتقيت بها عندما كانت خارجة من أحد بيوتها ذاهبة إلى الآخر فحييتها وقلت للذين حولها: أليس فيكم من يفهم اللغة المصرية؟ فأجاب أحدهم أنا أفهمها فقلت له: قل لسيدتك بأنني سمعت الناس يقولون في كل مكان حتى وصل قولهم إلى طيبة مقر أمون بأن الظلم يرتكب في كل بلد إلا في مدينة أرسا، حيث يسود العدل ولكنني أرى الظلم يصيب الناس كل يوم"، فأجابت "ماذا يعني قولك هذا؟ فقلت لها "إذا ثار البحر واططرنى الريح أن ارسى على البلد الذي تقيمين فيه فأرجو ألا تقبضي علي لتقتليني علما بأنني رسول الإله أمون، تدبري جيدا فإني شخص سوف يبحث قومه عنه وأما بحارة أمير جبيل الذي سيدبحونهم أيضا فإن سيدهم سوف يثار لهم، وإذا وجد عشرة من بحارتك فسيقتلهم"².

ومن المؤسف أن البردية قد انتهت ولا يعرف كيف خرج من مأزقه وهل حقق الغرض من رحلته أم رجع كما ذهب، وآخر ماورد في قصته أم الملكة أمرت باستدعاء الناس فحضروا إليها ثم قالت: "إضطجع ونم..." وعلى أي حال فقد وصل "ونامون" سالما إلى طيبة وكتب قصته³.

ويعد تقرير هذه البعثة من أدب الدولة الحديثة تقدم لنا صورة حية عن السياحة والتجارة في شرق البحر الأبيض المتوسط، وتمتاز هذه القصة بالوصف الحي الذي والحوار الحاد الممتع الذي تعرضه، وكذلك البيئة التي أظهرتها، والجو الذي نقل القارئ إليه، كما صورت لنا حالة البلاد السياسية والاجتماعية والتجارية، فهي مرآة لذلك العصر وما فيه من أحداث في الداخل والخارج فهي تصور مدى ضعف فرعون مصر "رمسيس الحادي عشر" وانقسام سلطاته بين "حريحورط في طيبة" و"سمندس في تانيس" كما أنها توضح إلى أي مدى أصيب النفوذ المصري في الخارج وضياع الامبراطورية المصرية التي أقامها التحامسة وجهد الرعامسة في الحفاظ عليها، فتقدم لنا قصة "ون أمون" دليلا على اضمحلال النفوذ المصري في غربي آسيا، بل على سرعة التدهور الداخلي بعد موت رمسيس الثالث مما يدل على ضياع النفوذ المصري في سوريا وفينيقيا، أما نفوذ مصر في فلسطين فلقد كان سوريا تناقلته السنة حاشية فرعون في البلاط الملكي المصري⁴.

(1)-محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص405.

(2)-أحمد فخري، دراسات في تاريخ الشرق...، المرجع السابق، ص95.

(3)-محمد شفيق غربال وآخرون، المرجع السابق، ص406.

(4)- عبد الحليم نور الدين، الأدب المصري القديم، محاضرات مكتبة الإسكندرية، مصر، (د.س)، ص26.

إذن في الأخير نرى أن المراكب هي جزء لا يتجزأ من الحياة المصرية القديمة، إذ لم يكن استخدامها مقصوراً على أغراض النقل و الترفيه والتنزه والأمر الدينوية بصفة عامة، وإنما أيضاً ذات بعد ديني حيث :

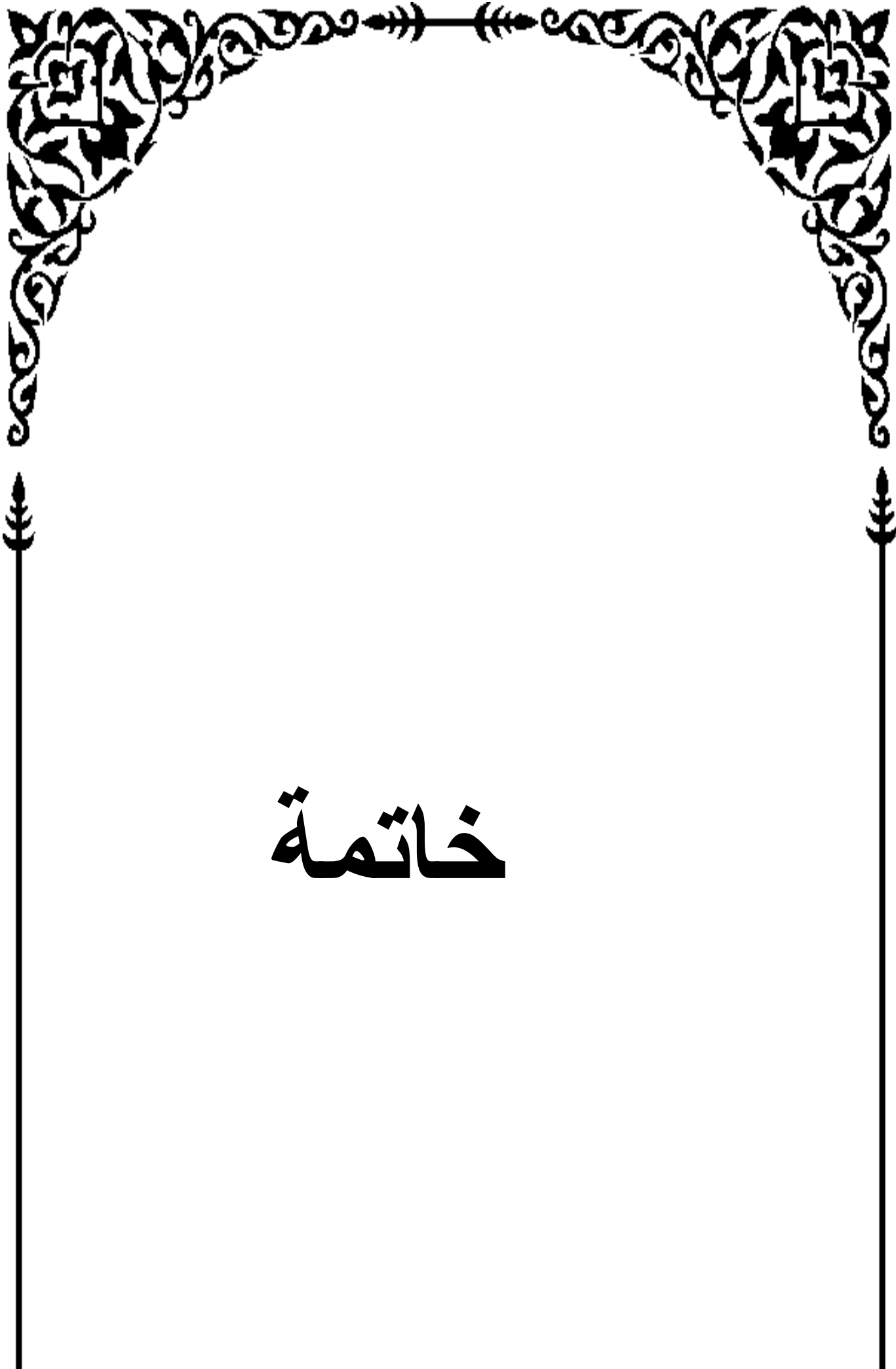
عبد المصريون القدماء العديد من الآلهة المرتبطة بالسفر والإبحار، والمتعلقة بالنيل والبحرين بحد ذاته .

اعتقاد الإنسان المصري القديم بحاجة إله الشمس "رع" إلى مركبين يساعده على الانتقال من الشرق إلى الغرب، هذا الاعتقاد النابع من حياته الدينوية إذ شبه ما يقوم به الفرد وعبوره نهر النيل بواسطة المركب بما يقوم به إله الشمس بعبوره نهارة بمركبه الخفي وهما ما يطلق عليها مركبا الشمس، وتجذب له النجوم وتستعمل هنا المجاديف ذوات السنون المدببة لقتل الحيوانات والأرواح الشريرة الموجودة في العالم السفلي ليفني الشر وبالتالي يعترف بفضل الشعب ويعبده، ولذلك كانوا يدفنون نموذجاً مصغراً من القارب مع المتوفى أما الأثرياء والفراعنة فكانوا يدفنون معهم قارباً كاملاً.

استعملت المراكب أيضاً في المراكب الجنائزية ، كانت مصاحبة وضرورية لطقوس الدفن، فبعد أن تتم عملية التحنيط يصحب المتوفى في بطيء في موكبه الجنائزي حتى يصل إلى شاطئ النيل، وهناك كان في انتظاره مجموعة من القوارب، لنقل الميت وأقاربه وأصدقائه وخدمهم، والكهنة والنائحات وكل مايلزمه للحياة الآخرة.

استعمال القوارب في الأعياد الدينية كعيد "الأوبت"، إذ يقوم ملوك الدولة الحديثة بتقديم القرابين إلى الزوارق المقدسة للثالوث المقدس (أمون رع-موت-خونسو)، ثم يتم إخراجها من معبد الكرنك إلى معبد الأقصر في رحلة نيلية و تحمل هذه الزوارق على أكتاف الكهنة ويتجه إلى بها إلى مرسى النهري الخاص بمعبد الكرنك لتبدأ رحلة نيلية التي يقودها الملك ويساعده الكهنة.

اعتبرت المسلة قديماً رمزا من رموز الشمس المقدسة الهابطة من السماء، والممثلة في قمتها الهرمية، لذلك كان للمسلة بعد ديني ارتبط بعقيدة الشمس، كما ربطوها المصريون القدماء بنظرية الخلق لديهم، وبما أنها ذات بعد ديني عمل ملوك الدولة الحديثة على جلبها أمام معابدهم من محاجر أسوان عن طريق سفنهم الضخمة .
رحلة "ونامون" إلى جيبيل "بيبلوس" كمغامرة بحرية تعكس أمرين: الأمر الأول أنها ذات رمزية دينية لكونه "كاهن" في مهمة لجمع الخشب لمركب أمون" المقدس، والأمر الثاني تعكس الأوضاع السياسية الداخلية وكذا فقدان هوية مصر بالخارج.



خاتمة

لاشك أن مرحلة الدولة الحديثة، بكل ما حملت من معطيات لازالت بحاجة إلى دراسات وأعمال تنقيب واسعة بالمواقع الأثرية المختلفة، وعليه فمن خلال هذا العمل المقدم يمكن الوقوف على العديد من النقاط والنتائج التي تشكل لنا مستقبلا قاعدة عمل وبحث:

الملاحظ أن لمصر طبيعة جغرافية تحيط بها المياه من جوانب كثيرة، فنجد أن مصر يحيط بها البحر المتوسط شمالا والبحر الأحمر شرقا الى جانب نهر النيل الذي يمر بها من الجنوب والى الشمال بالاضافة الى مجموعة من البحيرات المالحة كل ذلك لعب دور هام لدى المصري القديم في التفكير في الملاحة النيلية وركوب البحر .

والمصريون القدماء وجدوا في نهرهم الذي كانوا يعيشون على شاطئيه مدرسا جيدا يتعلمون فيه أولى دروس الملاحة، ففيضانه يجبرهم على خوض مياهه في كل وقت نظرا لسهولة الملاحة فيه هذا من جهة ومن جهة أخرى يصبح محفوقا بالمخاطر مدة الفيضان وهبوب الرياح، وباعتبار النيل أهم طريق مواصلات فقد كان لديه العدة لاقتحام أهواله بما صنعه المصري من سفن متينة قام بتطويرها على مر الزمن، حتى جعلها صالحة لتمخر عباب البحر نفسه والتنقل بها للأقطار المجاورة.

تعد مصر من أبرز حضارات العالم القديم التي امتازت بموقع جغرافي ذات مجموعة من المسطحات، هذه المسطحات كان لها دور كبير في انتعاش الحضارة المصرية من خلال اتصالها بجهة الشمال مع كريت وقبرص والساحل الفينيقي عن طريق البحري واتصالها مع الجنوب عن طريق البحري للبحر الأحمر الأحمر، بالإضافة إلى الطرق التي مخرتها السفن المصرية من أجل ازدهار حركة الملاحة، طرقا كان فيها النيل والبحر الأحمر طريقان أساسيان لحملاتها العسكرية والتجارية باتجاه الجنوب.

إن المصري بعدما أصبح متمرسا على ركوب البحر وقطع مسافات طويلة أمكنه من التغلب ومواكبة الأخطار التي ستواجهه، منها ماهي أخطار طبيعية أو بشرية، إعتد للجوء على المساحلة خوفا من الظروف الطبيعية التي كانت تعيقه وتعيق إبحاره

نحو المناطق الأخرى أو أنه يقوم بإرفاق السفن التجارية بسفن عسكرية لحماية البعثة من أخطار القرصنة، والتي كانت سائدة أكثر بالبحر الأبيض المتوسط خلال الدولة الحديثة، أو أنه يستفيد من الظواهر الطبيعية من رياح وغيرها للتنقل من جهة إلى جهة و التوغل إلى عرض البحر.

هناك العديد من الشواهد الأثرية التي تدل على معرفة قدماء المصريين لصناعة المراكب الكبيرة والمتوسطة معتمدين على بعض الأخشاب المحلية الصالحة لذلك الغرض ونظرا لأن مصر من البلاد الفقيرة في الثروة الخشبية فكانوا يحتاجون إلى أنواع أخرى من الأخشاب أكثر جودة وصلابة وملائمة لصناعة المراكب الأكبر حجما، سواء أكانت هذه المراكب نهريّة أم بحرية، لذلك قاموا باستيراد تلك الأخشاب من آسيا خاصة السواحل اللبنانية والسورية ومدن آسيا الصغرى، وتمكنوا من بناء القوارب والسفن بكافة أنواعها منذ عصور ما قبل الأسرات المختلفة حيث بلغت أفضل مراحلها في عصر الدولة الحديثة تحديدا عصر الأسرة الثامنة عشرة الذي يعد العصر الذهبي للبحرية المصرية.

عرفت مصر على سواحلها مجموعة من الموانئ خلال فترة الدولة الحديثة، وهذا يعتبر إرث حضاري خلفه الإنسان المصري القديم، من خلالها استنتج الباحثون طبيعة الجانب الحضاري لتلك الفترة، حيث استعمل ملوكها الموانئ في طرد الهكسوس ونقل الفرق العسكرية وجلب الإمداد والتموين وصنع السفن في أحواضها، وإعادة السلطة المصرية على الأملاك الفرعونية القديمة، لذلك اهتم ملوك الدولة الحديثة بالموانئ البحرية على اعتبار انها كانت وسيلة انطلاق السفن والاتصال بين مصر وافريقيا وآسيا وايضا انشاء الطرق التي تربط وادي النيل بموانئ البحر الأحمر والبحر المتوسط، وايضا لإيواء السفن وحمايتها من الرياح الشديدة والأمواج العاتية او التيارات البحرية.

أمام تزايد النشاط الاقتصادي والتجاري، لم تعد المحطات الطبيعية تستجيب لمتطلبات ذلك وبالتالي تم تحويلها إلى محطات اصطناعية وزودت بالمخابئ والأحواض والأرصفة، وبنيت هذه الموانئ على شكل يسمح لها أن تستقبل سفنا تجارية وسفنا حربية

التي ترافق السفن التجارية وتحميها من الأخطار التي تواجهها أثناء رحلتها وعندما تصل إلى الميناء تتجه السفن الحربية إلى الميناء الحربي والسفن التجارية إلى الميناء التجاري . لعب البحران الأحمر والمتوسط دورا ملموسا في النشاط التجاري المصري وفي التواصل والترابط مع العالم الخارجي، حيث أدرك المصريون قيمة البحر ودوره في حياتهم اليومية، فمارسوا كافة الأنشطة المتعلقة به متى وجدوا ذلك ضروريا لهم، فكان البحر الأحمر هو السبيل إلى بونت كما كان أحيانا السبيل إلى سيناء، كما ركب المصريون البحر للدفاع عن سبل تجارتهم. كما ادرك المصريون أيضا دور البحر المتوسط في الربط بين بلادهم وبين سوريا وموانئها والبلاد الأخرى المطلة على سواحله مثل آسيا الصغرى واليونان فضلا عن جزره كقبرص وكريت، فعبروا البحر في مناسبات كثيرة إلى تلك البلاد سواءا ابحروا بمحاذاة الساحل او مباشرة وخاصة إلى كريت خلال عصر الدولة الحديثة.

عرف النشاط التجاري إزدهارا ملحوظا خلال عصر الدولة الحديثة، نظرا للدور الكبير الذي لعبته الطرق النهرية والبحرية وكذا السفن بأنواعها، لتطوير حركة التجارة الداخلية والخارجية بين الشعوب، فكان على مصر إستيراد المواد الأولية اللازمة للبناء والصناعة والزراعة فضلا عن تصديرها لسلعها للخارج، فقد كانت هذه التجارة تتم بشكل فصلي حسب مواسم الإنتاج في الصيف تتجه شمالا إلى سواحل سوريا الشرقية وإلى سواحل آسيا الصغرى الجنوبية وقبرص وكريت، وفي الشتاء تتجه جنوبا نحو اليمن حيث تعود سفنهم محملة بالتوابل وغير ذلك من السلع.

ومن الملاحظ أيضا أن نهر النيل يعتبر الرابط الأساسي بين مدن مصر والمناطق المجاورة له، إمتدت تلك الاتصالات على طول مجراه، أفضل ممر للمواصلات إستغلها المصريون خلال الدولة الحديثة في التجارة الداخلية والخارجية، حيث كان مليء بالسفن التي تنقل البضائع والسلع إلى الأسواق وبطبيعة الحال تكون الحركة العامة للمواصلات في هذا النهر تقتضي نقل الناس والبضائع، فتسير فيه القوارب وتحمل من خلاله البضائع والمحاصيل ومواد البناء.

عرف الأسطول في تنظيمه بالدقة التي عرفها الجيش البري من حيث وجود رتب مختلفة للقيادة والتدريبات المستمرة، وان كان استخدامه لم يكن بذات النطاق الواسع الذي استخدم فيه الجيش منذ بدايات الأسرات حتى نهاية الدولة الحديثة ويعتبر الجنود البحارة العسكريون جزءا من قوة الجيش المصري يتميزون بأنهم كانوا على متن السفن الحربية، وتعددت المسميات اللغوية التي تطلق الشخص الجندي والتدرج الوظيفي له في المناصب العسكرية حيث ان الترقى من رتبة الى اخرى كان امرا معروفا منذ ان عرف الجيش المنظم في مصر القديمة وكانت الشجاعة في القتال سببا رئيسيا في ترقية الجنود الى الرتبة الأعلى ومثال ذلك ما ذكرناه في الموضوع حول أحمس بن أبانا.

ظهرت الأعلام العسكرية في مقدمة كل وحدة عسكرية واصبحت رتبة "حامل العلم" على درجة كبيرة في التسلسل الهرمي للعسكرية، وكان لكل سفينة من سفن الأسطول المصرية علمها الخاص بها، وكان أول ظهور للأعلام العسكرية في عصر الدولة الحديثة .

في عصر الدولة الحديثة وضعت مصر دعائم امتداد نفوذها إلى البلاد الشمالية في كل الأقاليم التي تضم المناطق التي تشغلها الآن فلسطين والأردن ولبنان وسوريا والعراق وحتى جنوب تركيا، ومن الثوابت التاريخية أن السفن المصرية عرفت طريقها الى سواحل تلك المناطق منذ الدولة القديمة، ولكن خلال فترة الدولة الحديثة ازداد التركيز على الإهتمام بتلك المناطق وتحقيق امتداد نفوذ مصري وتوسيع حدود الإمبراطورية المصرية بعد طرد الهكسوس، والسفن المصرية خلال الدولة الحديثة التي استخدمت لتحقيق هذه الأغراض الحربية، لم تكن سفنا حربية بالمعنى الظاهري لتلك التسمية النوعية أي أنها لم تصمم لكي تكون مؤهلة للقيام بعمليات ومعارك حربية بحرية، وإنما كانت في الأصل سفنا لنقل المجهود الحربي من رجال وجنود وأسلحة وعتاد ومواد غذائية وخيول ومركبات حربية...إلخ.

وصلت البحرية المصرية في عصر الدولة الحديثة الى أوج عظمتها، إذ تمرس المصريون على ركوب البحر وأحكموا اتقان فنون ثقافته، وتبوأ مصر مركز الصدارة في سيادة البحر بين شعوب العالم القديم وظلت البحرية المصرية القديمة تسيطر على الشاطئ السوري سيطرة تامة خلال عهد الملك تحوتمس الثالث وابنه امنحوتب الثاني وبلغت الأساطيل المصرية خلال مرحلة الدولة الحديثة درجة أرهبت اعداءها وهذا ماوضحت رسائل العمارنة مرور السفن المصرية القديمة دون عائق يذكر خلال تلك الفترة، وفي عهد الملك رعمسيس الثالث دارت اكبر معركة بحرية مع شعوب البحر المتوسط التي حاولت الدخول الى مصر وتعد المعركة البحرية ضد هذه الشعوب من اعظم المعارك البحرية في تاريخ مصر القديمة.

غرام المصري القديم بالملاحة وركوب البحر جعله يجعلها جزء من عقائده ومذاهبه الدينية القديمة، فنجده كثيرا ما يتغنى بها بالسفر والإبحار في أناشيده الدينية بل وادخلها في صلب العقيدة المصرية القديمة :

- عبد المصريون العديد من الآلهة كان لها دور في حياتهم اليومية، منها ما ارتبط بالسفر والإبحار، ومنها ما ارتبط بحد ذاتها بنهر النيل والبحر.

-الاعتقاد برحلة المعبود "رع" في مركب الشمس ورحلتي الليل والنهار وهذا مايبين مدى لوعة المصري القديم بالمياه.

-أنّ للموتى قوارب لخدمتهم بحيث توضع نماذج في مقابرهم من هنا ظهرت السفن التي وجدت في مقابر المصري القديم بالقرب من مقابرهم والتي عرفت بمراكب الشمس.

-استعمال المصري للقوارب من أجل الإحتفال بالجنائز ولنقل الميت وأقاربه وأصدقائه وخدمهم، والكهنة والنائحات وكل مايلزمه للحياة الآخرة.

-استعمال القوارب في الأعياد الدينية كعيد "الأوبت"، والذي يبدوا لدى المؤرخين أنه بدأ الإحتفال به خلال الدولة الحديثة ولم يكن معروفا سابقا، يقوم ملوك الدولة الحديثة بتقديم القرابين إلى الزوارق المقدسة للثالوث المقدس(أمون رع-موت-خونسو)، ثم يتم إخراجها من معبد الكرنك الى معبد الأقصر في رحلة نيلية و تحمل هذه الزوارق على

أكتاف الكهنة ويتجهو بها إلى مرسى النهري الخاص بمعبد الكرنك لتبدأ رحلة نيلية التي يقودها الملك ويساعده الكهنة.

إنّ الملاحاة لعبت في مصر خلال فترة الدولة الحديثة دورا هاما جدا، حتى أن عددا من المسائل السياسية والإجتماعية والدينية التي كانت تظهر كل لحظة كان لابد بتوقف الإنسان المصري على القارب أو السفينة واتخاذ النيل والبحر مجرا لها.



الببليو غرافيا

1-المصادر:

أ- المصادر العربية:

1. القرآن الكريم، برواية حفص عن عاصم.
2. الكتاب المقدس (العهد القديم العبري)، تر:الأبوان بولس الفغالي وأنطوان عوكر، الجامعة الأنطونية، ط1، لبنان، 2007م.
3. الكتاب المقدس (العهد القديم)، تر:مجموعة من علماء كتابيين ولاهوتيين، دار الكتاب المقدس، ط4، لبنان، 1995م.
4. ابن جبير، رحلة ابن جبير، دار صادر، بيروت، (د.س).
5. ابن حجر العسقلاني، فتح الباري في شرح صحيح البخاري، ج7، تح: عبد القادر شبية الحمد، مطبعة مكتبة الملك الفهد الوطنية، ط1، الرياض، 2001 م.
6. ابن حوقل أبي القاسم ، كتاب المسالك والممالك، مطبعة بريل، ليدن، 1873م.
7. ابن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، 1992م.
8. ابن خلدون، كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطات الأكبر، مج1، دار الكتاب اللبناني للطباعة والنشر والتوزيع ، بيروت، 1999م.
9. ابن ظهيرة، الفضائل الباهرة في محاسن مصر القاهرة، مطبعة دار الكتب، القاهرة ، 1969م.
10. ابن منظور، لسان العرب، مج3، دار لسان العرب، (د.ب)، 1970م.
11. أبي قاسم عبيد الله بن عبد الله ابن خرداذبه، المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، 1889 م .
12. أحمد بن أبي يعقوب بن جعفر بن وهب المعروف باليعقوبي، تاريخ اليعقوبي ، مج 1، شركة الأعلمي للمطبوعات، ط1، بيروت، 2010م.
13. الإدريسي: أبي عبد الله محمد يبن محمد بن أبي عبد الله ابن إدريسي الحمودي الحسين، نزهة المشتاق في إختراق الآفاق، مج1، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، 2002م.
14. بن واصل جمال الدين محمد بن سالم، مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، ج2، مطبعة الأميرية، القاهرة، 1957 م .
15. رسته أبي على أحمد بن عمر، كتابة الأعلاق النفيسة، مج7، مطبعة بريل، ليدن، 1981 م .

16. رضوان سيد عبد السلام، شرح لوحات كتاب الموتى، (د.د.ن)، (د.ب)، 2013م.
17. الزهري أبي عبد الله محمد بن أبي بكر، كتاب الجغرافية، مكتبة الثقافة الدينية، (د.ب)، (د.س).
18. شمس الدين أبي عبد الله محمد بن أبي طالب الأنصار والدمشقي، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، مكتبة المثنى، بغداد، 1923م.
19. الطنجي أبو عبد الله محمد بن عبد الله اللواتي، رحلة ابن بطوطة " تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار"، ج1، دار إحياء العلوم، ط1، بيروت، 1987م.
20. القلقشندي أبي العباس أحمد، صبح الأعشى، ج3، المطبعة الأميرية، القاهرة ، 1914م.
21. المسعودي أبي الحسن بن علي، مروج الذهب والمعادن الجواهر، ج1، المكتبة العصرية، ط1، بيروت، م 2005.
22. الهمذاني أبي عبد الله أحمد بن محمد بن اسحاق، كتاب البلدان، عالم الكتب، ط1، (د.ب)، 1996م.
23. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مج5، دار صادر، بيروت، 1997م.

ب- المصادر المترجمة:

1. أروسيوس، تاريخ العالم، تر: عبد الرحمان بدوي، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط1، بيروت، 1982م.
2. برت. إم هرو، كتاب الموتى الفرعوني عن بردية آني بالمتحف البريطاني، تر: من الهيروغليفية: السير والس بدج، تر: العربية، فيليب عطية، مكتبة مدبولي، ط1، القاهرة، 1988م.
3. بول بارجيه، كتاب الموتى، تر: زكية طبوزادة، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 2004م.
4. ديودور الصقلي في مصر، نقله من اليونانية : وهيب كامل، دار المعارف، (د.ب)، (د.س).
5. سالوستيوس(سالوست)، الحرب اليوغرطية، تر: محمد المبروك الدويب، منشورات جامعة بنغازي، ليبيا، 2007.
6. هيرودوت يتحدث عن مصر، تر: محمد صقر خفاجة، دار القلم، (د.ب)، 1966م.

7. هيرودوت، تاريخ هيرودوت، تر: عبد الإله الملاح، المجمع الثقافي، الإمارات العربية المتحدة، (د.س).

ج-المصادر الأجنبية :

1-Diodore De Sicile, **Bibliothèque Historique**, Livre I, Trad: Ferd Hofer, Paris, 1846.

2-Homer, **The Odyssey**, Tra: Ian Johnston, second Edition , Canada, 2007.

3-Pliny, **Natural History**, livre xxxvi, Chap xiv, trad : me litre Paris, 1850.

4-Salluste, **La Guerre De Jugurtha**, trad : Nicolas Ghiglion, Paris, 2017.

5-Strabon, **Geographie**, Livre xvii, iii, Trad: Medee Tardieu, Paris, 1867.

6-**The Book Of The Dead Papyrus Of Ani**, volume 2, trad: E.A. wallis Budge, W. Griggs Sons ltd Peckham, London, 1913.

2- المراجع العربية:

أ-المراجع:

1. إبراهيم سيف الدين وآخرون، **مصر في العصور القديمة**، مكتبة مدبولي، ط2، القاهرة، 1998م.

2. إبراهيم محمد إبراهيم، **الأديان الوضعية في مصادرها المقدسة وموقف الإسلام منها**، مطبعة الأمانة، ط1، مصر، 1985 م.

3. أ بكر السقاف، **الدين في مصر القديمة**، العصور الجديدة، القاهرة، 2000م.

4. أبو السير فرج، **الشرق الأدنى في العصرين الهلينيستي والروماني**، عيد للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية للنشر، ط1، (د.ب)، 2002م.

5. أبو العطا الحسين إبراهيم، **مظاهر الحضارة البطلمية الرومانية**، مكتبة نانسي، دمياط، 2002م.

6. أبو لقمة الهادي مصطفى و الأعور محمد علي، **الجغرافيا البحرية**، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، ط2، (د.ب)، 1999م.

7. أبي جعفر محمد بن جرير الطبري، تفسير الطبري جامع البيان عن تأويل القرآن، تح: عبد الله بن عبد المحسن التركي، ج20، هجر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان، ط1، (د.ب)، 2001م.
8. أحمد أمين سليم، العصور الحجرية "ما قبل الأسرات في مصر والشرق الأدنى القديم"، دار المعرفة الجامعية، (د.ب)، 2000م.
9. أحمد أمين سليم، في تاريخ الشرق الأدنى القديم "مصر - سورية القديمة"، (د.ب)، (د.س).
10. أحمد رشاد موسى، دراسات في مصر الإقتصادي، الهيئة العامة للشؤون المطابع الأميرية، مصر، 1997م.
11. أحمد عبد الفتاح، دليل آثار الإسكندرية القديمة وضواحيها، إصدار الهيئة الإقليمية لتنشيط السياحة بمحافظة الإسكندرية، (د.ب)، (د.س).
12. أحمد عثمان، تاريخ قبرص، (د.د.ن)، القاهرة، 1997م.
13. أسامة حسن، مصر الفرعونية، تر: إبراهيم رزق، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر، بيروت، 1967م.
14. إسحاق عبيد، الحضارة المصرية بين الهلينية والرومانية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2006م.
15. الإسكندري عمر و أ ج .سفدج، تاريخ مصر إلى الفتح العثماني "منذ نبذ في أخبار الأمم التي إرتبطت بمصر إلى ذلك"، مكتبة مدبولي، ط2، القاهرة، 1996م.
16. الألفي أمال صفوت، متحف مركب خوفو، المجلس الأعلى للآثار، ط5، مصر، 1997م.
17. أمهز محمود، في تاريخ الشرق الأدنى القديم، دار النهضة العربية، (د.ب)، 2010م.
18. الأنصاري ناصر، المجلد في تاريخ مصر "النظم السياسية والإدارية"، دار الشروق، ط2، القاهرة، 1997م.
19. أنطوان زكري، النيل في عهد الفراعنة والعرب، مكتبة مدبولي، ط1، القاهرة، 1995م.
20. أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1978م.
21. بهاء الدين إبراهيم محمود، المعبد في الدولة الحديثة في مصر الفرعونية "تنظيمه الإداري ودوره السياسي"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2001م.

22. بيومي طارق عبد العاطي غنيم ، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1999.
23. جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج3، ط2، (د.د.ن)، بغداد، 1993م.
24. حزين سليمان، حضارة مصر "أرض الكنانة"، دار الشروق، ط1، (د.ب)، 1991م.
25. حسين دقيل، آثار سيناء عراقية التاريخ وأفاق الإستثمار، المعهد المصري للدراسات، مصر، 2008م.
26. الحسينى مصطفى صالح، نهاية مدينة فرعونية، مكتبة مدبولي، مصر، 1991م.
27. حلمي محروس إسماعيل ، الشرق العربي القديم وحضارته "بلاد ما بين النهرين والشام والجزيرة العربية القديمة"، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1997م.
28. الحميري محمد بن عبد المنعم، الروض المعطار في خبر الأقطار، مطابع هيدلبرغ ، ط2، بيروت، 1984م.
29. خزعل الماجدي، الدين المصري، ط1، دار الشروق للنشر والتوزيع، عمان، 1999م.
30. الخطيب محمد، مصر أيام الفراعنة، منشورات دار علاء الدين، ط1، دمشق، 2001م.
31. الخولى مريم، حتشبسوت صانعة الأساطير، دار الهلال، (د.ب) ، 2007م.
32. دروزة محمد عزة، تاريخ الجنس العربي في مختلف الأدوار والأطوار، ج3، المطبعة العصرية للطباعة والنشر، لبنان، 1959م.
33. دلو برهان الدين، حضارة مصر والعراق "التاريخ الإقتصادي الإجتماعي الثقافي والسياسي"، الفارابي، ط1، بيروت، 1989م.
34. دولت يوسف أحمد إبراهيم، الدور السياسي والديني لملكات مصر وملكات مملكة كوش " 1575ق.م/ 20ق.م (دراسة مقارنة" ، شركة مطابع السودان للعملة المحدودة، (د.ب)، 2014م.
35. الذنوب عبد الحكيم ، تاخ الشام القديم، دار الشام القديمة للترجمة والطباعة والنشر والتوزيع، ط1، دمشق، 1999م.

36. رأفت محمد عباس، الجيش في مصر القديمة "عصر الدولة الحديثة 1550-1069 ق م"، ج1، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2016م.
37. رايفشال إليزابيث، طيبة في عهد أمنحوتب الثالث، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر، بيروت، 1967م.
38. رزقانة إبراهيم وآخرون، حضارة مصر والشرق القديم، دار مصر للطباعة، مصر، (د.ب.س).
39. رشدي سعيد، نهر النيل "نشأته وإستخدام مياهه في الماضي والمستقبل"، دار الهلال، ط1، (د.ب.س)، 1993م.
40. رمضان السيد، تاريخ مصر القديمة "منذ بداية الأسرة الخامسة عشرة حتى دخول الإسكندر الأكبر مصر عام 332 ق.م"، ج2، مطابع هيئة الآثار المصرية، مصر، 1993م.
41. رمضان عبده علي، حضارة مصر القديمة "منذ أقدم العصور حتى نهاية عصور الأسرات الوطنية"، ج1، مطابع المجلس الأعلى للآثار، مصر، 2004م.
42. زاهي حواس، الملك الذهبي "عالم توت عنخ آمون"، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 2009.
43. زكريا رجب عبد المجيد، في التاريخ المصري القديم، ج2، دار المعرفة الجامعية، (د.ب.س)، 2009م.
44. زكي علي، الإسكندرية في عهد البطالمة والرومان، مطبعة دار المستقبل، (د.ب.س)، (د.ب.س).
45. زكية يوسف طبوزادة، تاريخ مصر القديم، مر:محمد إبراهيم علي، (د.د.ن)، القاهرة، 2008م.
46. الزين أحمد عارف، تاريخ صيدا، مطبعة عرفان صيدا، (د.ب.س)، 1913م.
47. السلطان عبد الله عبد المحسن، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي "التنافس بين إستراتيجيين"، مركز الدراسات الوحدة العربية، ط3، بيروت، 1988م.
48. سليم حسن، مصر القديمة "عصر مرنبتاح ورعمسيس الثالث ولمحة في تاريخ لوبية"، ج7، مكتبة الأسرة، مصر، 2000م.
49. سمير أديب، تاريخ وحضارة مصر القديمة، (د.د.ن)، (د.ب.س)، (د.ب.س)، 1997م.

50. السويفي مختار، أم الحضارات "ملاح عامة لأول حضارة صنعها الإنسان"،
الدار المصرية اللبنانية، ط1، القاهرة، 1999.
51. السويفي مختار، أم الحضارات "ملاح لأول حضارة صنعها الإنسان"، ج3،
الدار المصرية اللبنانية، ط1، القاهرة، 2000م.
52. السيد عبد العزيز سالم، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب
الجامعة، الإسكندرية، 1993م.
53. شارن شافية، حضارة مصر الفرعونية، ديوان المطبوعات الجامعية،
الجزائر، 2009م.
54. شباروا عصام محمد، تاريخ بيروت "منذ أقدم العصور حتى القرن العشرين"،
دار مصباح الفكر، بيروت، 1987م.
55. الشتله إبراهيم يوسف، جذور الحضارة المصرية، (د.د.ن)، (د.ب)، (د.س).
56. الشرابي محبات، إقليم مصر السياحية "دراسة جغرافية السياحة"، دار الفكر
العربي، ط1، القاهرة، 1991م.
57. شرف عبد العزيز طريح، جغرافيا البحار، مؤسسة شباب الجامعة،
الإسكندرية، 1995م.
58. شكري صادق، مرشد الطالبين إلى تاريخ الفنون الجميلة عند قدماء
المصريين، مطبعة المعارف، (د.ب)، 1909م.
59. الصادق المهدي، مياه النيل "الوعد والوعيد"، مركز الأهرام للترجمة
والنشر، ط1، القاهرة، 2000م.
- 1) صفاء حافظ عبد الفتاح، الموانئ والثغور المصرية من الفتح الإسلامي حتى نهاية
العصر الفاطمي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1986م.
60. صمويل نسيم، دليل الآثار المصرية في القاهرة والجيزة، مكتبة مدبولي،
ط1، القاهرة، 1998م.
61. طلعت أحمد محمد عبده و حورية محمد حسين حاد الله، جغرافية البحار
والمحيطات، دار المعرفة الجامعية، (د.ب)، (د.س).
62. عاصم أحمد حسين، المدخل إلى تاريخ وحضارة الإغريق، مكتبة نهضة
الشرق، (د.ب)، 1991م.
63. العبادني مصطفى، الإمبراطورية الرومانية "النظام الإمبراطوري ومصر
الرومانية"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1999م.

64. عباس علي عباس الحسيني، مجتمع الآلهة في الديانة المصرية القديمة، دار نيبور للنشر والتوزيع، ط1، العراق، 2012.
65. عبد التواب عبد الحي، النيل والمستقبل، مركز الأهرام للترجمة والنشر، ط1، القاهرة، 1988م.
66. عبد الحلیم نور الدين، الديانة المصرية القديمة "المعبودات"، ج1، ط2، القاهرة، 2010م.
67. عبد الحلیم سيد عبد المنعم، البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة "مجموعة بحوث نشرت في الدوريات العربية والأوروبية"، دار المعرفة لجامعة الإسكندرية، 1993م.
68. عبد الحلیم نور الدين، البحران الأبيض والأحمر في التاريخ المصر القديم، محاضرات مكتبة الإسكندرية، مصر، (د.س).
69. عبد الحلیم نور الدين، النقل البري والمائي في مصر القديمة، محاضرات مكتبة الإسكندرية، (د.س).
70. عبد الحلیم نور الدين، نهر النيل وأثره في حضارة مصر القديمة، محاضرات مكتبة الإسكندرية، مصر، (د.س).
71. عبد الحلیم نور الدين، الأدب المصري القديم، محاضرات مكتبة الإسكندرية، مصر، (د.س).
72. عبد الحلیم نور الدين، الجيش المصري القديم، محاضرات مكتبة الإسكندرية، مصر، (د.س).
73. عبد العزيز صالح وآخرون، موسوعة تاريخ مصر عبر العصور "تاريخ مصر القديمة"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1997م.
74. عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم "مصر والعراق"، ج1، مكتبة الأنجلو مصرية مصر، 2012م.
75. عبد القادرة حمزة، التاريخ المصري القديم، مطابع الشعب، مصر، 1957 م.
76. عبد اللطيف أحمد علي، التاريخ اليوناني، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1976م.
77. عبد اللطيف أحمد علي، محاضرات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، مطبعة كريدية اخوان، بيروت، 1971م.
78. عبد اللطيف فايز، النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني-الروماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2012م.

79. عبد المجيد عبد الملك، ساحل بلاد الشام والصراعات الدولية "2001/2500 ق م دراسته الجغرافية السياسية والجغرافية العسكري الأمنية"، الكتاب الأول، بيسان للنشر والتوزيع والإعلام، ط2، بيروت، 2002م.
80. عبد المنعم أبو بكر، محاضرات في التاريخ المصري القديم، كلية أصول الدين، مصر، 1939-1940م.
- 1 (عبد المنعم المحجوب، رحلة حنون والطواف حول الأرجاء الليبية وراء أعمدة هرقل"، دار تانيت للنشر والدراسات، ط2، (د.ب)، 2016م.
81. عبید اسحاق، الحضارة المصرية بين الهلينية والرومانية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2006م.
82. عجيبة أحمد علي، دراسات في الأديان الوثنية القديمة، دار الأفاق العربية، ط1، القاهرة، 2004.
83. عصفور محمد أبو المحاسن، معالم حضارات الشرق الأدنى القديم، دار النهضة العربية، بيروت، 1987م.
84. عصفور محمد أبو المحاسن، المدن الفينيقية، دار النهضة العربية، بيروت، 1981م.
85. عكاشة علي و آخرون، اليونان والرومان، دار الأمل للنشر والتوزيع، ط1، (د.ب)، 1991م.
86. علاء داوود المختار وحسين مجاهد مسعود، أساسيات الجغرافيا الطبيعية، دار زهران للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2011م.
87. علوي ناصر خسروا، سفر نامة، تز: يحي الخشاب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1993م.
88. عياد محمد كامل، تاريخ اليونان، ج1، دار الفكر، ط3، (د.ب)، 1980م.
89. عيسى على إبراهيم، الفكر الجغرافي والكشوف الجغرافية، دار المعرفة الجامعية، (د.ب)، 2000م.
90. غانم محمد الصغير، التوسع الفينيقي في غربي البحر الأبيض المتوسط، المؤسسة الإلمعية للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، بيروت، 1979م.
91. غربال محمد شفيق وآخرون، تاريخ الحضارة المصرية، مج 1، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، (د.ب.س).

92. غلاب محمد سيد، الساحل الفينيقي وظهيره، دار العلم للملايين، ط1، بيروت، 1979م.
93. فخري أحمد، دراسات في تاريخ الشرق القديم "مصر والعراق - سوريا - اليمن - إيران"، مكتبة الأنجلو المصرية، ط2، مصر، 1963م.
94. فرزات محمد حرب و مرعي عيد، دول وحضارات في الشرق العربي القديم، دار طلاس، ط2، دمشق، 1994م.
95. الفندي محمد جمال الدين، النيل، الهيئة المصرية العامة للكتابة، مصر، 1993م.
96. قبيعة راتب، المحيطات والبحار، دار الراتب الجامعية، الجزائر، (د.س).
97. كحلة نزار مصطفى، غزوات شعوب البحر، الهيئة العامة السورية للكتاب، دمشق، 2017م.
98. كمالي أحمد وعمرو إبراهيم، وللنيل وجه آخر، المكتب العربي للشباب والبيئة، مصر، 2007م.
99. لطفي عبد الوهاب يحي، مقدمة في نظم الحكم عند اليونان والرومان "دراسة في حضارة البحر الأبيض المتوسط"، مطبعة دار النشر الثقافة، الإسكندرية، 1958م.
100. لطفي وحيد، أشهر الديانات القديمة، مكتبة معروف، الإسكندرية، 2004م.
101. مبارك سوزان، قادة مصر الفرعونية "حتشبسوت"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2008م.
102. مجدي صادق، التاريخ الحقيقي لمصر القديمة، مكتبة نبراس الصفا التاريخية، ط1، (د.ب)، 2002م.
103. محرم كمال، تاريخ الفن المصري القديم، مكتبة مدبولي، ط1، القاهرة، 1991م.
104. محمد إبراهيم بكر، صفحات مشرقة من تاريخ مصر القديم، مطبعة هيئة الآثار المصرية، مصر، 1992م.
105. محمد إبراهيم حسن، دراسات في جغرافية مصر العربية وحوض البحر الأحمر، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998م.
106. محمد رزق سليم، النيل في عصر المماليك، دار القلم، القاهرة، 1965م.
107. محمد صابر، مصر تحت ظلال الفراعنة، ديوان الأمانة، القاهرة، 1973م.

108. محمد على سعد الله، تطور المثل العليا في مصر القديمة، مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1989م.
109. محمد علي، موسوعة أقاليم مصر الفرعونية "أسوان"، مكتبة جزيرة الورد، القاهرة، (د.س).
110. محمد عوض محمد، نهر النيل، شركة الأصل للطباعة والنشر، ط7، القاهرة، 2005م.
111. محمد فتحي عوض الله، أبو سمبل بين الصخر والأنسان، دار المعارف، مصر، 1971م.
112. محمد فريد فتحي، في جغرافية مصر، دار المعرفة الجامعية، ط2، الإسكندرية، 2000م.
113. محمد محمود محدين، الجغرافيا والجغرافيون بين الزمان والمكان، دار الخريجي للنشر والتوزيع، ط2، الرياض، 1996م.
114. محمد محي الدين رزق، إفريقيا وحوض النيل، مطبعة عطايا، ط2، مصر، 1934م.
115. محمد مدحت جابر، بعض جوانب جغرافية العمران في مصر القديمة، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1985م.
116. محمود رزق سليم، النيل في عصر المماليك، دار العلم، القاهرة، 1965م.
117. مقار سامح، أصل الألفاظ العامية "من اللغة المصرية القديمة"، ج2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط2، مصر، 2005م.
118. مهران بيومي محمد، الثورة الإجتماعية الأولى في مصر الفراعنة، دار المعرفة الجامعية، مصر، 1999م.
119. مهران بيومي محمد، الحضارة المصرية القديمة "الحياة الاجتماعية والسياسية والعسكرية والقضائية والدينية"، ج2، دار المعرفة الجامعية، ط4، الإسكندرية، 1989م.
120. مهران بيومي محمد، الحضارة المصرية القديمة "للأداب والعلوم"، ج1، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1989م.
121. مهران بيومي محمد، المدن الفينيقية "تاريخ لبنان القديم"، دار النهضة العربية، بيروت، 1994م.

122. مهران بيومي محمد، المدن الكبرى في مصر والشرق الأدنى القديم "مصر"، ج1، دار المعرفة الجامعية، مصر، (د.س).
123. مهران بيومي محمد، المغرب القديم، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1990م.
124. مهران بيومي محمد، بلاد الشام، الفنية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1990م.
125. مواهب أبو العزم، التوصيف البيئي لمحافظة البحر الأحمر، (د.د.ن)، (د.ب)، 2008م.
126. ميخائيل نجيب إبراهيم، مصر والشرق الأدنى القديم "مصر من فجر التاريخ الى قيام إلى الدولة الحديثة"، دار المعارف، ط4، مصر، 1963م.
127. الناصري سيد أحمد علي، تاريخ وحضارة مصر والشرق الأدنى "في العصر الهلينيستي"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م.
128. الناصري سيد أحمد علي، الإغريق تاريخهم وحضارتهم "من حضارة كريت حتى قيام إمبراطورية الإسكندر الأكبر"، دار النهضة العربية، ط2، القاهرة، 1976م.
129. نزار مصطفى كحلة، غزوات شعوب البحر، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، دمشق، 2017.
130. نظير وليم، الثروة النباتية عند قدماء المصريين، الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر، مصر، 1970م.
131. نعيم فرح، موجز تاريخ الشرق الأدنى القديم "السياسي والاجتماعي والاقتصادي والثقافي"، دار الفكر، (د.ب)، (د.س).
132. وهيبة عبد الفتاح محمد، مصر و العالم القديم "جغرافية تاريخية"، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.س).
133. يوسف فضل حسن، الصراع حول البحر الأحمر " منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر"، (د.د.ن)، (د.ب)، (د.س).
- ب-المراجع المترجمة:**
1. اندريه ايمار وجانين أوبوايه، تاريخ الحضارات العام " الشرق واليونان القديمة"، مج1، منشورات عويدات، ط2، بيروت، 1986م.
2. أم. فورستر، الإسكندرية تاريخ ودليل، تر:حسن بيومي، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، القاهرة، 1999م.

3. بدج والاس، **آلهة المصريين**، تر: محمد حسين يونس، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1998.
4. بريتشارد جيمس، **نصوص الشرق الأدنى القديمة المتعلقة بالعهد القديم**، تر: عبد الحميد زايد، ج1، هيئة الآثار المصرية، القاهرة، 1987 م.
5. برستيد جيمس هنري، **إنتصار الحضارة**، تر: أحمد فخري، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2001م.
6. برستيد جيمس هنري، **تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسي**، تر: حسن كمال، مكتبة مدبولي، ط2، القاهرة، 1996م.
7. برنهدت كارلهائيز، **لبنان القديم**، تر: ميشيل كيلو، قدمس للنشر والتوزيع، ط1، دمشق، سورية، 1999م.
8. بريان م فاجان، **أثار نهر وادي النيل ودور لصوص المقابر**، تر: أحمد زهير أمين، مكتبة الأسرة، (دب)، 2003م.
9. بورتر هارفي، **موسوعة مختصر التاريخ القديم**، مكتبة مدبولي، ط1، القاهرة، 1991م.
10. بيدمان تيريس وآخرون، **حتشبسوت من ملكة إلى فرعون مصر**، تر: على إبراهيم منوفي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط1، مصر، 2015م.
11. بيكي جيمس، **مصر القديمة**، تر: نجيب محفوظ، مطبعة المجلة الجديدة، القاهرة، (د.س).
12. تسيركين يولي بركو قيتش، **الحضارة الفينيقية في إسبانية**، تر: يوسف أبي فاضل، المطبعة العربية، ط1، طرابلس، 1988م.
13. تشرني ياروسلاف، **الديانة المصرية القديمة**، تر: أحمد قدرى، دار الشروق، ط1، (دب)، 1996م.
14. جاردنز سير ألن، **مصر الفراعنة**، تر: نجيب ميخائيل، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1973م.
15. جان كلود بارو غيوم بيغو، **التاريخ الكامل للعالم منذ ما قبل التاريخ إلى يومنا هذا**، تر: لحسن عيساني، دار الفارابي، ط1، لبنان، 2008م.
16. جيرار باتريك، **ملحمة قرطاجة "هميلقار-هنيبل - حدروبال"**، تر: ميشيل خوري وهالة صلاح الدين لولو، ورد للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، سورية، 2007م.

17. حوراني جورج فضلوا، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، تر: يعقوب بكر، مر و تق: يحيى الخشاب، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1958م.
18. دوكرية فرانسوا، قرطاجة الحضارة والتاريخ، تر: يوسف شلب، دار طلاس، ط1، دمشق، 1994م.
19. دياكوف ف. و كوفاليف س، الحضارات القديمة، ج1، تر: نسيم واكيم اليازجي، دار علاء الدين، ط1، دمشق، 2000م.
20. ديماس فرانسوا، آلهة مصر، تر: زكى موسى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1998م.
21. دوغلاس بريور و رينيه فريدمان، السمك والصيد في مصر القديمة، تر: محمد عبد الحميد شهاب، المركز القومي للترجمة، (د.ب)، 2006م.
22. دوروثي دينين فولو وجيمس إم فولو، عصر الملاحة البحرية، تر: خلود الخطيب، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، ط1، الإمارات، 2012م.
23. دونالد ريد فورد، مصر وكنعان وإسرائيل في العصور القديمة، تر: بيومي قنديل، مطبعة الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، ط2، القاهرة، 2015م.
24. ريد فورد دونالد، أخناتون "ذلك الفرعون المارق"، تر: بيومي قنديل، دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر، الإسكندرية، 1990م.
25. روسى أتورى، ليبيا من الفتح العربي حتى 1911م، تر: خليفة محمد التليسي، الدار العربية للكتاب، ط2، (د.ب)، 1991م.
26. ساماركو أنجلو، قناة السويس "تاريخها ومشكلاتها"، تر: ولاء عفيفى عبد الصمد وآخرون، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، ط1، القاهرة، 2015م.
27. شامو فرانسوا، الإغريق في برقة "الأسطورة والتاريخ"، تر: محمد عبد الكريم الوافي، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، (د.س).
28. شورتر آلن، الحياة اليومية في مصر القديمة، تر: نجيب ميخائيل إبراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1997م.
29. علماء الحملة الفرنسية (ب.س.جيرار)، موسوعة وصف مصر "الزراعة والصناعات والحرف- التجارة"، تر: زهير الشايب، ج4، مكتبة الأسرة، (د.ب)، 2002م.
30. علماء الحملة الفرنسية، موسوعة وصف مصر "العرب في ريف مصر وصحراوتها"، تر: زهير الشايب، ج2، مكتبة الأسرة، (د.ب)، 2002م.

31. علماء الحملة الفرنسية، وصف مصر "مقياس النيل"، تر: منى زهير الشايب، ج12، شركة النهضة مصر للطباعة والنشر، مصر، 2002م.
32. فخري أحمد، واحات مصر، مج 1، تر: جاب الله علي جاب الله، هيئة الآثار المصرية للطباعة، مصر، (د.س).
33. فير كوتير جان، مصر القديمة، تر: ماهر الجويجاتي، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 1992م.
34. فيفر فرانسيس، الفرعون الأخير رمسيس الثالث أو زوال حضارة عريقة، تر: فاطمة البهلول، دار الحصاد، دمشق، (د.س).
35. قتيمان جونتر، مصر والأجانب في الألفية الأولى قبل الميلاد، تر: عبد الجواد مجاهد، مطبعة الهيئة العامة للشؤون المطابع الأميرية، ط1، القاهرة، 2009م.
36. كوقيل سيلقى، قرابين الآلهة في مصر القديمة، تر: سهير لطف الله، المطبعة بي اتشرو، (د.ب)، 2010م.
37. كوننتوج، الحضارة الفينيقية، تر: محمد عبد الهادي شعيرة، دار الكتاب العربي، مصر، 2001م.
38. لودفيغ إميل، النيل، تر: عادل زعيتر، مؤسسة هنداوي، القاهرة، 2015م.
39. ليشنتنبرج روجيه و دونان فرانسواز، المومياوات المصرية من الموت إلى الخلود، تر: ماهر جويجاتي، ج1، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 1992م.
40. مادلين هورس، تاريخ قرطاج، تر: إبراهيم بالش، منشورات عويدات، ط1، بيروت، 1981م.
41. مارلو جون، العصر الذهبي للإسكندرية، تر: نسيم مجلى، المجلس الأعلى للثقافة، ط1، القاهرة، 2002م.
42. مازيل جان، تاريخ الحضارة الفينيقية الكنعانية، تر: ربا الخش، دار الحوار للنشر والتوزيع، ط1، سورية، 1998م.
43. مانفرد لوركر، معجم المعبودات والرموز في مصر القديمة، تر: صلاح الدين رمضان، مكتبة مدبولي، ط1، القاهرة، 2000م.
44. مري مرجريت، مصر ومجدها الغابر، تر: محرم كمال، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1998م.
45. مونتيه بيير، الحياة اليومية في مصر، تر: عزيز مرقس منصور، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 2002م.

46. نوبلكور كريستيان ديروش، توت عنخ آمون "حياة الفرعون ومماته"، تر: أحمد رضا ومحمود خليل النحاس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1974م.
47. نوبلكور كريستيان ديروش، حثشبوت "عظمة-سحر- وغموض"، تر: فاطمة عبد الله محمود، طبع بالهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، ط1، القاهرة، 2005م.
48. نيقولا جريمال، تاريخ مصر القديمة، تر: ماهر جويجاتي، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، ط2، القاهرة، 1993م.
49. ن.ي، تاريخ توت عنخ آمون "محرر مصر العظيم"، مكتبة مدبولي، ط2، القاهرة، 1999م.
50. هارت جورج، الحضارة المصرية القديمة، نهضة مصر للطباعة للنشر والتوزيع، ط1، مصر، 2007م.
51. هوات آت تيري، الأنهار العظيمة والعالم، تر: اللواء محمد عبد الفتاح إبراهيم، دار المعارف، القاهرة، (د.س).
52. هولمز ونفرد، كانت ملكة على مصر، تر: سعد أحمد حسين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2001م.
53. واتي مايكل و باتل موكول، وسائل المواصلات، تر: مركز التعريب والبرمجة، دار الشروق، ط1، مصر، 2002م.
54. والاس بدج، آلهة المصريين، تر: محمد حسين يونس، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1998م.
55. وليم حارستن جناب، الدليل في موارد أعالي النيل، تر: إبراهيم مصوربك، مطبعة المعارف، مصر، (د.س).
56. والتر ب إمري، مصر في العصر العتيق " الأسرتان الأولى والثانية"، تر: راشد محمد نووير ومحمد على كمال الدين، نهضة مصر للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2000م.

ج/ الموسوعات :

- 1- إبراهيم مصطفى وآخرون، المعجم الوسيط، ج1، المكتبة الإسلامية للطباعة والتوزيع، استانبول، تركيا، (د.س).
- 2- إبراهيم موسى الزقراطي وهاني عبد الرحيم العيزي، معجم المصطلحات والمفاهيم الجغرافية، مجدلاوي للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2007م.

- 4- أبو خليل شوقي، **أطلس الحديث النبوي من الكتب الصحاح الستة "أماكن - أقوام"** ، دار الفكر، ط4، دمشق، 2005م .
- 5-أبي الحسن أحمد بن فارس بن زكريا الرازي، **معجم مقاييس اللغة**، ج2، دار الكتب العلمية، ط2، بيروت، 2008م.
- 6- **أطلس الحضارات العالم القديم**، تر: عماد الدين أفندي، مر: سائر بصمه حبي، دار الشرق العرب للنشر والطباعة والتوزيع، ط2 ، بيروت، (د.س).
- 7- أطلس العالم الكبير، **"مغامرات مشوقة في الجغرافيا"**، مكتبة الصغار، بيروت، 1999م.
- 8- أغيس إبراهيم و منتصر عبد الحليم، **المعجم الوسيط**، ج2، دار المعارف، ط2، مصر، 1973م.
- 9- الأيوبي محمد زكي، **القاموس الجغرافي الحديث**، دار العلم للملايين ،ط1، بيروت، 1988م.
- 10- الباشا محمد، **الكافي**، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، ط1، بيروت، 1992م.
- 11- الخوند مسعود، **الموسوعة التاريخية الجغرافية**، ج2، (د.د.ن)، (د.ب)، 1994م.
- 12- الرّازي أبي الحسن أحمد بن فارس بن زكريا، **معجم مقاييس اللغة**، ج2، دار الكتب العلمية، ط2، بيروت، 2008م.
- 13- الزقراطي إبراهيم موسى و العزيزي هاني عبد الرحيم، **معجم المصطلحات والمفاهيم الجغرافية**، مجدلاوي للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 2007م.
- 14- الضيف شوقي، **المعجم الوسيط**، مكتبة الشروق الدولية، ط4، مصر، 2004م.
- 15- الكافي محمد البشير، **قاموس المصطلحات البحرية**، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط1، بيروت، 1981م.
- 16- **الموسوعة المنهجية الحديثة "المعلوماتية الإتصالات والمواصلات"**، شركة فاميلي للطباعة والنشر والتأليف والترجمة والتوزيع، ط1، (د.ب)، 2002م.
- 17- بك زكى أحمد، **قاموس الجغرافية القديمة**، المطبعة الكبرى الأميرية، ط1، مصر، 1899م.
- 18- بن الشيخ جمال وآخرون، **قاموس البدر**، دار البدر للطباعة والنشر والتوزيع، ط1، الجزائر، 2012م.
- 19- جبران مسعود، **الرائد**، دار العلم للملايين للترجمة والنشر، ط7، بيروت، 1992م.

- 20- جورج بيار، **معجم المصطلحات الجغرافية**، تر: حمد الطفيلي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ط1، لبنان، 1994م.
- 21- حسين فهد حماد، **موسوعة الآثار التاريخية "حضارت شعوب- مدن -عصور- حرف لغات"**، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، 2003 م.
- 22- حقائق مذهشة عن المحيطات : "مجلات - قوائم-حقائق- موازانات "، إعداد قسم الترجمة والتأليف، دار الرشيد ومؤسسة الإيمان، بيروت، 2004م.
- 23- رمزي محمد ، **القاموس الجغرافي للبلاد المصرية "من عهد القدماء المصريين إلى سنة 1945م"**، القسم الأول، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1994م.
- 24- زاده أحمد بن مصطفى الشهير بطاش كبرى، **موسوعة مصطلحات مفتاح السعادة ومصباح السيادة في موضوعات العلوم**، مكتبة لبنان ناشرون، ط1، بيروت، 1998م.
- 25- سمير أديب، **موسوعة الحضارة المصرية، العربي للنشر والتوزيع**، ط1، القاهرة، 2000.
- 26- عقيل محسن، **موسوعة الأحجار الكريمة المصورة "التختم- النقوش-الخواص"**، دار المحجة البيضاء للترجمة والتوزيع، ط1، بيروت، 2007م.
- 27- لبيب علي، **قاموس الجغرافي**، الدار العربية للعلوم، ط1، بيروت، 2004م.
- 28- محمد فؤاد إبراهيم وآخرون ، **موسوعة المعرفة**، مج 18، مطبعة داغر، لبنان، 1981م.
- 29- نعمة حسن، **موسوعة ميثولوجيا وأساطير الشعوب القديمة ومعجم أهم المعبودات القديمة**، دار الفكر اللبناني، بيروت، 1994م.

د/ الدوريات :

- 1- الزعبي الزهرة، **الطرق التجارية المصرية القديمة في البحرين الأبيض المتوسط والأحمر**، ع2، دراسات تراثية ، جامعة الجزائر، 2008م.
- 2- الزعبي الزهرة، **دور الوسطاء في تجارة مصر الفرعونية**، أشغال الملتقى الوطني، قسم التاريخ بالتنسيق مع إتحاد المؤرخين الجزائريين، دار هومة، الجزائر، 2010م.
- 3- السويفي مختار، **مصر القديمة أول سيدة بحار في تاريخ العالم**، ع108، مجلة المدير الناجح، مصر، 2005 م.

- 4- السويفي مختار، من تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن في مصر القديمة، ع 88-90، مجلة المدير الناجح، مصر، 2000م.
- 5- الشايب محمد فوزي، الإسهامات المصرية القديمة في التجارة البحرية، ع 2، مجلة حضارات الشرق الأدنى القديم، مطابع جامعة الزقازيق، (د.ب)، 2016م.
- 6- الطحاوي حاتم، البحر الأحمر في المصادر البيزنطية "القرن السادس ميلادي"، ع 55، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، (د.ب)، 2010م.
- 7 - العقون العربي، الملاحة التجارية بين الشرق و الغرب في القديم(أهمية البحر الأحمر)، الحوار المتمدن، 2009 .
- <http://www.ahewa.org/debat/print.art.asp//>
- 8- إيمان شمخي جابر المرعي، عقائد عالم مابعد الموت خلال عهد الدولة الحديثة(1580-1085ق م)، ع 13، دراسات تاريخية، جامعة البصرة، العراق، 2012م.
- 9- بومريش ليلي، التحنيط في مصر القديمة، ع 15/16، مجلة الدراسات التاريخية، جامعة الجزائر، 2012/2013م .
- 10- جابر المرعي إيمان شمخي، التجارة في مصر القديمة أيام الدولة القديمة والوسطى والحديثة 2850-1085ق م، ع 20، مجلة دراسات تاريخية، العراق، 2016.
- 11- جمال الدين زكية زكي، بعض مظاهر تأثيرات النشاط الملاحي على الصياغة الحضارية في مصر القديمة، ع 3، مجلة الإتحاد العام للأثاريين العرب وإتحاد الجامعات العربية، مصر، 2002م.
- 12- حاجم عبد الرزاق حسين، النظام الضريبي في مصر القديمة "3000-522 ق م(دراسة تاريخية)، ع 22، مجلة كلية التربية، جامعة القادسية، (د.ب)، (د.س).
- 13- سميرة الجعراني الساحلي، رحلة حتشبسوت إلى بلاد بونت 1496ق.م، ع 9، مجلة القلعة، (د.ب)، (د.س).
- 14- عبد الحليم سيد عبد المنعم، حول العلاقات بين مصر وجنوب الجزيرة العربية في العصر الفرعوني، مج 1، ع 2، مجلة المؤرخ العربي، القاهرة، 1994م.
- 15- علاء المنياوي، حكاية "حابي إله النيل"، صحيفة صدى البلاد، صادرة بتاريخ 13 أغسطس 2017.
- 16- علي المليجي علي، البحر الأحمر بين القرصنة والتدويل، مجلة كلية الملك خالد العسكرية، 2009م.

(<https://www.almethaq.info/news/article2129.htm>)

17- كيوان مأمون، ظاهرة القرصنة البحرية "النشأة والمسار والأخطار"، ع 138، شؤون عربية، مصر، 2009م.

18- محمد السيد عبد الحميد، قبرص في المصادر المصرية القديمة، مج 1، ع 8، مجلة المؤرخ العربي، القاهرة، 2000م.

19- محمد زكريا توفيق، تحوتمس الثالث، الحوار المتمدن، العدد 4266، 2013. www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=385222.

20- منصور علي مفتاح إبراهيم، طرق الملاحة البحرية وأخطارها قديما وحديثا البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي، مج 1، ع 5، المجلة العربية للعلوم الإجتماعية، مصر، 2014م.

21- منصور خديجة، الرحلات عبر البحر الأبيض المتوسط في العصور القديمة، ع 2، مجلة دراسات إنسانية، (د.ب)، 2002م.

22- هديب حياوي غزالة، أوغاريت، مركز التجارة العالم القديم، مج 18، ع 4، مجلة جامعة بابل، العراق، (د.س).

و/الرسائل الجامعية:

1. آيت أعمار لوزية، دور السفينة في التجارة والتوسع الإستيطاني في البحر المتوسط القديم، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر (2)، 1995م.

2. بهي الدين عبد النعيم إيناس، المعبودات المصرية القديمة التي إتخذت هيئة الكباش «منذ بداية العصور التاريخية وحتى نهاية الدولة الحديثة»، مذكرة ماجستير، كلية الآثار، جامعة القاهرة، مصر، 2002م.

3. راهم نور الدين، التجارة عند الفنيقيين (1200.814 ق.م)، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الإجتماعية والإنسانية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009م / 2010م.

4. الزعي الزهرة، تجارة مصر الفرعونية من أواخر الألف الرابعة إلى الألف الأولى ق.م، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر (2)، 2006 / 2007م.

5. زكري مريم، البعد الإقتصادي للعلاقات الأوروبية - المغربية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2010 / 2011م.

6. شباحي مسعود، حركة أخناتون الدينية، أطروحة دكتوراه، قسم التاريخ، كلية العلوم الإجتماعية والعلوم الإنسانية، جامعة الجزائر، 2008 / 2009م.

7. الشمري محمد حمزة جار الله، موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري والبحر قبل الإسلام، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، 2004م.
8. الصافي محمد حسين، العلاقات التجارية بين الشرق والغرب عبر البحر الأحمر، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة صنعاء، اليمن، 2008م.
9. عبد العالي حسين، العلاقات الليبية الفرعونية" منذ ما قبل الأسرات وحتى بداية حكم الليبيين لمصر"، مذكرة رسالة ماجستير، كلية الآداب والتربية، جامعة قارونس، (د.س).
10. عبد الله الخليفة مبشر عبد الله، الخواص الكيميائية والفيزيائية لزيت اللبان الذكر، بحث تكميلي لنيل درجة بكالوريوس، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، السودان، 2017.
11. عبد المعطى محمد عيد أحمد، نشاط قناتان التجاري وعلاقتها بمصر القديمة، مذكرة ماجستير، جامعة الزقازيق، (د.ب)، 2000م.
12. عبد المنصف ناصف هبة، الثالوث في مصر القديمة حتى نهاية الدولة الحديثة، مذكرة ماجستير، كلية الآداب، جامعة طنطا، مصر، 2000م.
13. عبد المولى أسامة محمود، تجارة البخور" في جنوب شبه الجزيرة العربية في الفترة من القرن العاشر حتى نهاية القرن الأول قبل الميلاد"، مذكرة ماجستير، جامعة الزقازيق، 2013م.
14. غانم محمد الصغير، التوسع الفينيقي في غربي البحر المتوسط، رسالة دبلوم الدراسات العليا في التاريخ القديم، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1979م.
15. ماجي نادية، حركة الاستيطان السامية دراسة مقارنة (الفينيقية - اليمنية)، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، جامعة وهران، 2013/2014م.
16. محمد نايل نهي، الدلالات الرمزية والقيم الفنية لتيجان الآلهة في النقوش المصرية القديمة، مذكرة ماجستير، كلية التربية الفنية، جامعة حلوان، مصر، 2003م.
17. مريقي طارق، الساحل الفينيقي وصراع القوى الجوار الجغرافي الألف الثانية قبل الميلاد إلى بداية القرن 12 ق.م، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر(2)، 2008م/2009م.

18. هشام محمد حسين حامد، لوحات الدولة الحديثة في منطقة سراييط الخادم "دراسة تحليلية"، مذكرة ماجستير، كلية الآداب، جامعة حلوان، القاهرة، 2007م.

19. الويس نجيب على صالح، العملات اليمنية (دراسة تحليلية للعلاقات الخارجية قديما)، مذكرة ماجستير، معهد علم الآثار، جامعة الجزائر، 2009م/2010م.

3- المراجع الفرنسية:

1.3 / المراجع :

1-Bruno Argemi,Pierre Tallet,**Entre Nil Mers la Navigation En Eypte Ancienne**, Musée Départemental Arles Antique, 2014.

2- Jacque Pirenne,**Histoire De la Civilisation De l'egypt Ancienne De la Fin De l'ancien Empire à la Fin De Nouvel Empire(200-1085av.j.c)**,Suisse,Paris,1962.

3-Marine Youyotte,**Un Porte L entree De Fayoum,la Base Portuaire De Mi-our(Gourob) Au Nouvel Empire Groupe fleuves Et Territoires**, 2015.

4-Nicolas Grimal Et Bernadette Menu,**Le Commerce En Eypte Ancienne**, Colloque Aidea Ifaq le Caire ,1996.

5- Pierre Tallet,**Les Egyptiens Et le Littoral De la Mer Rouge lepoque Pharaonique**, 2009.

2.3 /القواميس:

1-Pierre Norma,**Dictionnare Historique De legypte**,Imprime En France , 2003 .

3.3 /المجلات :

6-Piere Tallet,**Deux Notes Sur les Expeitions Au Pays De Pount a la lumiere De Nouvelles Donnees Archeologiques**,Ruvue D'egyptologie, Paris,2013.

4 / المراجع الإنجليزية:

1.4 / المراجع:

- 1-Adrian k Wood,**Warships Of The Ancient Worls:3000-500Bc.**
- 2-Aidan Dodson.Dyan Hilton,**The Complete Royal Families Of Ancient Egypt**,First Published,Thames Hudson, london,2004.
- 3-Alan B.lioyd,**Acompanion To Ancient Egypt**,Vol:1,Wiley Black Well,2010.
- 4- Alan Gardiner,**late Egyptian Stories**,Bibliotheca Aegyptiaca Brussels,1932.
- 5-Alan H.Gardiner,**Egyptian Hieratic Texts**, The Papyrus Anstasi1 And The Papyru koller,1911 .
- 6- Alescander Joffe :**Emplication Of the New,Chronolgy,Current ,Egypt And Syro-Mysotamia In The 4th Millenium Anthropology**, University Press, Chicago,2000.
- 7-Anne Millard,**Armies Of The Past:Going To War In Ancient Egypt**, Grolier,New York, 2000.
- 8-Anthony J.Spalinge,**War In Ancient Egypt :The New kingdom**, Blackwell,2005.
- 9-Barbara Mertz,**Temples Tomps Hieroglyphs:A Popular History Of Ancient Egypt**,Second Edition,Harper Collins E- Books.
- 10-Bethany Ann Beckett,**Pharaohs Harbors:Early Pharaonic Ports On The Red Sea Coast**, Departement Of Hbrw And Judaic Studies ,New York, 2014.
- 11-Bill Price,**Tutankhamun:Egypt's Most famous Pharaoh**,Pocket Essentials,Great Britain, 2007.
- 12-British Admiralty,**Red Sea And Gulf Of Aden Pilot**,fifth Edition, Published By Order Of The Lords Commissioneds Of The Admiralty , 1900.
- 13-Bruno Argeemi Et Pierre Tallet,**Entre Nil Et Mers la Navigation Egypte Ancienne**, Égyptologie Musée Départemental Arles Antique,2014.

- 14-Carole Escoffey, **Ancient Alexandria**, Bibliotheca Alexandrina, Egypt, 2012.
- 15-Cynthia Klingel And Robert B. Neyed, **Ancient Egypt**, The United States , America, 2003.
- 16-Daniel Šichan, **Přístavy Ve starém Egyptě**, Harbours In Ancient Egypt, PH.D, Český egyptologický ústav, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova v Praze, 2011.
- 17-Edouard Naville, D.Litt., D.Phil, **The Temple Of Deir El Bahari** :Its Plan Its founders And Its first Explorers, Oiwee Of The Committee, London, 1894.
- 18-Engelbach, **The Problem Of The Obelisks**, first Published, London, 1923.
- 19-Emad Khalil, **The Plain Bellenikon Of Roman Egypt** :What Was Greek About It ,British Museum Studies In Ancient Egypt And Sudan.
- 20-Emanuel, J. P.; Shelley Wachsmann, **The Gurob Ship-Cart Model and Its Mediterranean Context**, Texas A&M University Press, 2013.
- 21-Eric H. Cline And David O'Connor, **Ramesses III**, The University Of Michigan Press, America, 2012.
- 22-F. Griffith , **The Abydos Decree Of Seti I At Nouri** , 1927.
- 23-George Rawlinson, M.A, **The Story Of Ancient Egypt**, Putnam's Sons, London, 1897.
- 24-Germer , **la Momification**, l'egypt Sur les Traces De la Civilisation Pharaonique, Konemann, Paris.
- 25-G. Joliver, R. Brock, T.J. Cornell, S. Hodkinson, **The Sea Antiquity**, Biddles Ltd, England, 2000.
- 26-Gregory P. Glibert, **Ancient Egyptian Sea Power And The Origin Of Maritime Forces**, Sea Power Center, Australia, 2008.
- 27-I.E.S. Edwards, **The Cambridge Ancient History, History Of The Middle East And The Aegean Region 1380-1000 B.C.**, Third Edition, Vol 11, The University Press, United Kingdom, 2006.
- 28-James Henry Breasted, **A History Of Egyptians**, Charles Scribner's Sons, New York 1908.
- 29-James Henry Breasted, **Ancient Records Of Egypt**, Vol:1/2, University Chicago, 1906.
- 30-John F., **Geo Data The World Geographical Encyclopedia**, Third

Edition, New York, 2003.

31-Jun Yi Wong , **Selling And Shopping In Ancient Egypt**, Egypt, 2017.

32-Kathryn A Bard,**An Introduction To The Archaeology Of: Ancient Egypt**, BlackWell, 2007.

33-Kathryn A. Bard,**Encyclopedia Of The Archaeology Of Ancient Egypt**, Routledge, London, 1999.

34-Kim S.B. Ryholt,**The Political Situation In Egypt During The second intermediate period 1800-1550 b.c** mesum, Tusculanumpress ,1997.

35-Laszlo Torok,**Between Two World: The Frontier Region Between Ancient Nubia And Egypt 3700 bc-500 Ad**, Brill, Boston, 2009.

36- L.C.F,**Gods And Goddesses Of Ancient Egypt**.

37-lionel Casson,**Illustrated History Of Ships Boats**, The United States Of America ,1964.

38-L.J. Amsstutz,**Ancient Egypt**, An Imprint Of Abdo Publishing, United States Of America, 2015.

39- Manfred Bietak And Irene Forstner-MÜller, **The Topography Of New Kingdom Avaris and Per-Ramesses**.

40-Manfred Bietak,**Perunefer: The Principal New Kingdom Naval Base, Egyptian Archaeology**.

41-Margaret.R .Bunson,**Encyclopedia Of Ancient Egypt** ,faltson file, New York, 2002 .

42-Mario liverani,**International Relations In The Ancient Near East 1690-1100b c**, first Published ,2001.

43-Mark Healy. Mcbride,**New Kindom Egypt**, Elms Courtd United kingdom, 1992.

44-Mark Jan Nederhof,**Ahmos Son Of Abana**, Autobiography ,2014.

45-Michael Rice,**Whos Who In Ancient Egypt**, first Published, london , 1999.

46-Miriam lichtheim,**Ancient Egyptian literature**, Vol:2, The New kingdom.

46-Morris I. Bierbrier,**Ancient Egypt**, Second Edition, United States Of America, 2008.

- 47-Neal Spencer, **Anna Stevens And Michaela Lived Experience** , Pharaonic Control And Indigenous Traditions Binder, Nubia In The New kingdom, Speeterleuvenli, Paris ,2017.
- 48-Neil F.Bramwell,**Discover Ancient Egypt**,Enslow Publishers, 2014.
- 49-Nigel Stillman And Nigel Tallis,**Armies Of The Ancient Near East(3000Bc-539Bc)**, England , 1984.
- 50-Norman Bancroft Hunt,**living In Ancient Egypt**,Chelsea House, New York,2009.
- 51-Peter Chrips,**Atlas Of Ancient Egypt**, DK Published,United States,2009.
- 52-Peter Vandenabeele Et Autre, **Multi-Disciplinary Investigation Of The Tomb Of Menna (TT69)**,Theban Necropolis, Egypt, Spectrochimica Acta Part A 73 (2009).
- 53-Robert g morkot ,**ancient egyptian** , published united states america,2003.
- 54-R.O.Faulkner D.lit.f.s.a,**The Ancient Egyptian Coffin Texts : Volume2,Spells355/787, Spell 521**, Aris & Phillips Ltd, England, 1977.
- 55-Rosalie And Anthony E David,**Biographical Ancient Egypt**, Seaby,london,1992.
- 56-Rosalie David,**Handbook To life In Ancient Egypt**, Printed In The United States Of America, 2003.
- 57-Santa Barbara/ Joyce E.Salisbury,**Encyclopedia Of Women In The Ancient World**, California, 2001.
- 58-Shelley Wachsmann,**Seagoing Ships Seamanship in The Bronze Age Levant**,Texas ADM University Press,College Station,London.
- 59-Sherman Hollar,**Ancient Egypt**, britannica Education Publishing , 2012.
- 60-Simson Najovits,**Egypt Trunks Of The Three A Modern Survey of An Ancient land Vol.ii:The Consequences**, Algora ,New York,2004.
- 61-Togny.Save Sodebergh,**The Navy Of The Eighteenth Dynasty**,

Uppsala, 1946.

62-Stuart a.kallen,**Pharaohs Of Egypt**, library Of Congress, United States,2013.

63-Stuart Tyson Smith,**Wretched kush:Ethnic Identities And Boundaries In Egypts Nubia Empire**, By Routledge,london, 2003.

64- Ward .C.,:**Interpetations From The first Dynasty Boat-Grave** ,Boat Building And Its Social Context In Early Egypt Cemetery At Abydos Antiquity ,2006.

65- Wendy Christensen,**Empire Of Anciet Egypt** , Chelsea House United States Of America,2005.

66-William kelly Simpson,**The literature Of Ancient Egypt**,Third Edition, By Vail-Ballou Press,london,2003.

67-Wright And Pedree Dennis,**literary :Contacts Between egypt and Sources For The History Of Palestine And Syria- Syro –Palestine During Old kingdom** ,The Biblical Archaeologist ,1988.

2.4/الموسوعات والقواميس:

1-Ian Show,Paul Nicholson,**Dictionary Of Ancient Egypt**,the American University In cairo Press, Egypt,2002.

2-Ian Shaw ,Robert Jameson,**A Dictionary Of Archaeology** ,Black Well Publishers,USA,1999.

3-Morris l.Bierbries,**Historical Dictionary Of Ancient Egypt**,Second Edition, The Scarecrow Press, Uk ,2008.

4-Steve Vinson,**Boats(Use Of)**,Journak Ucla Encyclopedia Of Egyptology,2013.

Steve Vinson, **SEAFARING**, UCLA Encyclopedia of Egyptology, University of Oxford, 2009.

5-The Encyclopaedia Britannica,**Dictionry Arts Sciences Literature And General Information**,Eleventh Edition, Cambridge, England, 1911.

3.4/المجلات:

1.Barry kemp And David O’connor,**An Ancient Nile Harbour**,The International Journal Of Nautical Archaeolgy And Undewater,1974.

2.Dorian Vanhulle,**Boat Symbolism In Predynastic And Early Fynastic Egypt:An Ethno-Archaeological Approach**,Journal Of Ancient Egyptian Interconnections,2018.

3.Juan Carlos Moreno García,**Recent Developments In The Social Economic History Of ancient Egypt**,Journal Of Ancient Near Eastern,2014.

4.Pearce Paul Creasman.Noreen Doyle,**Ouverland Boat Transoprtation During The Pharanic Period:Archaeology And Iconogrphy**, Journal Of Ancient Egyptian Interconnections, Vol:2.3,2010.

5.Yousef Mizrachy,**The Eighth Campaign Of Thutmose3**, Journal Of Ancient Egyptian Interconnection,2012.

الفهارس

1- فهرس الأعلام.

2- فهرس الأماكن والمدن.

3- فهرس الشعوب والقبائل.

1- فهرس الأعلام:

-أ-

الإسكندر، 113، 112، 111، 110، 47.

الأنهري للأعشى، 9.

إبراهيم أغيس، 9.

ابن الأعرابي، 9.

ابن خرداذبة، 74.

ابن ظهيرة، 188.

أبو عبد الله الإدريسي، 49.

أبي القاسم ابن حوقل، 62.

أحمد بن مصطفى، 10.

أحمس بن ابانا، 139، 138، 137، 136، 135، 134، 131.

أحمس الأول، 182، 134، 133، 132، 131، 130، 36، 35.

إدوارد ماير، 71.

إدوارد وألبرت، 51.

أرستارخوس، 15.

اسحاق الهمذاني، 62.

أستانلي، 50.

أفلاطون، 15.

ألكسندر جوف، 18.

آلن جاردينز، 228.

أمنحوتب الاول، 37، 134، 138.

أمنحوتب الثاني، 39، 59، 94، 126، 170، 216.

أمنحات الأول، 26، 118.

أمنحات الثالث، 25، 118.

أمنحات الثاني، 117، 25.

أمنحات الرابع، 25، 118.

امنحوتب الثالث، 124، 145، 182، 221، 59.

أمنحوتب الرابع، 145، 146، 180.

آمون-مس، 59.

أمون رع، 131.

إنرى 227.

أنس بن مالك، 46.

أنيني، 224.

أوناس، 20، 22.

أوني، 22، 23.

ايراتوسطين القوريني، 15، 47.

-ب-

بابا بن رعنت، 137.

باحرى، 136، 137.

بارجو، 166.

بليني، 47.

بيبي الأول، 22.

بيبي الثاني، 76، 23.

بيثياس، 16.

بيرين، 111.

بيوميري، 169.

بيي نخت، 76.

-ت-

تحتمس الأول، 35، 37، 55، 100، 134، 135، 138، 163، 224.

تحتمس الثالث، 122، 126، 110، 93، 94، 95، 102، 59، 60، 61، 67، 68، 56، 41، 35، 38،

141، 140، 139، 142، 147، 145، 144، 169، 159، 177، 174، 173، 183، 222.

تحتمس الثاني، 163، 38.

تحتمس الرابع، 135، 59.

تي، 182.

توت عنخ آمون، 215، 221، 184.

-ج-

جاستون جوندیه، 112.

الجاونبو، 182.

الجبانتیین، 173.

جبران مسعود، 9.

جر، 19.

جورج فضلو حوراني، 78.

جولینشف، 228.

جیمس بروس، 49.

-ح-

حتشبسوت، 53، 71، 77، 84، 100، 101، 105، 114، 115، 117، 163، 164، 165، 166،

169، 170، 177، 186، 224، 225، 226

حر یوشع، 76.

حنو، 23.

حنون، 13.

حورس، 44.

حور محب، 221، 106، 59.

حوی، 184، 185، 103.

-خ-

خامحت، 102.

خع إم حت، 186.

خع سخموين، 19.

خنوم حتب، 26.

خوفو، 21، 91.

خوي، 23.

-د-

دارا، 53.

داريوس الأول، 52.

دريتون، 141.

دن، 19.

ديدور الصقلي، 44، 109.

-ر-

رخميرع، 102.

رسته، 74.

رمسيس الأول، 185.

رمسيس الثالث، 159، 158، 155، 154، 129، 115، 103، 100، 97، 83، 77، 59، 54، 171،

172، 176، 183، 222، 228، 233.

رمسيس الثاني، 40، 59، 84، 83، 82، 114، 109، 108، 107، 116، 149، 147، 146،

152، 151، 150، 170، 183، 221، 218، 217.

رمسيس الحادي عشر، 228.

-ز-

زكر بعل، 229، 230.

-س-

ساحورع، 20، 21، 22.

سببك وجرانت، 49.

سترابون، 47.

سقنن رع، 137.

سليم حسن، 69، 142.

سمندس، 178.

سنفرو، 91.

سنموت، 169، 182، 226.

سنوسرت الأول، 25، 117.

سنوسرت الثالث، 52، 55، 133، 135.

سنوسرت الثاني، 168، 117، 92، 52، 25، 23.

سيتي الأول، 40، 52، 59، 103، 146، 185، 186.

سنيك، 47.

السيد محمد غلاب، 70.

-ص-

صفاء حافظ عبد الفتاح، 108.

صموئيل بيكر، 50.

-ع-

عبد الحليم منتصر، 9.

عبد المنعم عبد الحليم سيد، 54، 80، 163.

عنخت نيني، 76.

-ف-

فيلوستيفانوس، 15.

-ق-

قاعا، 19.

القتبانين، 173.

القرطبي، 45.

القضاعي، 27.

القلقشندي، 49، 65.

-ك-

كامس، 106، 109، 130.

كتشن، 71.

الكريتينين، 181.

كولاييس، 15.

-م-

مانيتون، 130.

محمد باشا، 9، 49.

محمد بن عبد المنعم الحميري، 62.

مرنبتاح، 41، 152.

مرنرع الأول، 23، 55، 54.

المسعودي، 74.

المسيودي مرجان، 24، 92.

الملاح الغريق، 78.

منة، 190.

منتوحتب الثالث، 23.

مولر، 228.

-ن-

نحسى، 164، 167.

نفرتاري، 133.

نفررونبت، 170.

نلسون، 155، 157.

نيارخوس، 16.

نيخوس، 53.

نيرون، 48.

نى وسر رع، 22.

-ه-

هانيبو، 68.

هوجارث، 112.

هوميروس، 114.

هير في ترونشبير، 106.

هيردوت، 47، 46، 53، 90، 73، 105، 195، 187، 223.

هيليني، 68.

-و-

وبرتن سبيك، 49.

ولسن، 157، 153.

ونامون، 67، 179، 178، 175، 232، 231، 230، 229، 228.

-ي-

ياقوت الحموي، 74.

اليقوبي، 74.

يودوكسوس، 16.

2- فهرس الأماكن والمدن:

أ-

أبيدوس، 217، 215.

اثيوبيا، 50.

أدفو، 28، 29.

آرسا، 231.

ارسينوي، 52.

أرواد، 63، 174، 68.

إرينا، 144.

إسبانيا، 16، 15.

الإسكندرية، 153، 111، 81، 65، 62.

أسوان، 234، 223، 204، 202، 201.

آسيا، 178، 169، 63، 41، 38، 152، 148، 146، 143، 141، 72.

آسيا الصغرى، 150.

الإغريق، 112.

أفارس، 37، 131، 102، 97.

إفريقيا، 178، 72، 68، 63.

إفنتين، 56.

الأقصر، 102.

الإمارات العامورية، 148.

الأناضول، 123.

أواريس، 108، 131، 137، 138.

أوروبا، 63، 178.

أوغاريت، 66، 174، 175.

أوغندا، 50.

أون، 223.

ايريتريا، 64.

-ب-

باب المنذب، 73، 173.

بحيرة فيكتوريا، 49، 51.

بحيرة مريوط، 30.

البحر الأحمر الكبير، 72.

بحر الأدرياتيكي، 64.

بحر الأرخبيل، 150.

البحر الإريثيري، 72، 52.

بحر ايجة، 63، 97.

بحيرة تانا، 51.

البحر الحبشي، 72، 74.

بحر الحجاز، 72.

بحر الشام،62.

بحر العيذاب،74،72.

بحر الغزال،51.

بحر الفرما،72،

بحر القلزم،72.

بحر النعام،72.

بحيرة المنزلة،114.

بحر اليمن،72.

برلين،69.

بلاد بونت،169،166،165،164،163،162،93،76،75،71،58،53،30،25،23،22،
170،173،196

بلاد ما بين النهرين،144،74،41.

بواسطيس،53.

بور سعيد،159.

البوسفور،81.

بوروندى،50.

بييلوس،234،228،206،182،143،140،19.

بيروت،65.

بيلاق،186.

-ت-

تانزانيا،50.

تانييس،28،31،108،233.

تونب،145.

-ث-

ثنية قنا،30،32.

-ج-

جبل البركل،169.

جبل الكرمل،174.

جبيل،22،65،66،70،174،175،228،231،234.

جزر البحر المتوسط،178.

جزر البليار،63.

الجزر اليونانية،150.

جزر سكارباننتو،64.

جزر سيكلاد،181.

جزر مالطا،63.

جزيرة أسوان،56.

جزيرة بحر ايجه،70،149،178،182.

جزيرة تراقيا،64.

جنوب تركيا،139.

جزيرة رودوس،70.

جزيرة سيناء،118.

الجزيرة العربية،173.

جزيرة فاروس،113.

جزيرة فيلاي،136.

جزيرة فيلة،204.

جزيرة قبرص،69،180.

جزيرة كارباتوس،70.

جزيرة كريت،15،17،82،180.

جزيرة كندى،64.

-ح-

حفا،60.

-خ-

خليج السويس،75،118.

الخليج العربي،72،66.

الخليج الفارسي،72.

-د-

دجلة،143.

الدلتا،27،28،31،33،51،50،66،70،108،112،131،130،157،153،159،178،183،

217،190.

دلقو، 60.

دمياط، 31، 51.

دندرة، 205.

دنقلة، 61، 60، 138، 135.

-ذ-

ذراع أبو النجا، 170.

-ر-

راقودة، 112.

رفح، 146.

رواندا، 50.

رودس، 178.

رودسر، 81.

روما، 82.

ريو دي أورو، 13.

-ز-

زاهي، 144، 159.

-س-

سايس، 204، 28.

سردينيا، 63.

سرنيه، 13.

سفاجة، 117.

السودان، 51، 50.

سوريا، 12، 19، 37، 35، 39، 38، 64، 73، 139، 141، 140، 146، 145، 150، 148، 147،
162، 233.

سولويس، 13.

سيمير، 143.

سيين، 186.

-ش-

شاروهين، 137.

الشام، 65، 66، 68، 70.

الشلال الأول، 55، 132.

الشلال الثالث، 39، 135.

الشلال الثاني، 61.

الشلال الرابع، 37، 132.

شواطئ جنوب سوريا، 158.

شيكاجو، 24.

-ص-

صقلية، 63.

صور، 65، 66، 146، 174.

الصومال، 163، 169.

صيدان، 65، 66.

ط-

طرابلس، 65.

طرس، 15.

طروس، 65.

طيبة، 58، 94، 131، 130، 169، 211، 218.

ع-

العراق، 139.

عسقلان، 65.

عقبة، 60.

عكا، 65، 146.

غ-

غزة، 65، 146، 151.

ف-

الفرات، 143.

فلسطين، 233، 174، 148، 146، 145، 141، 140، 139، 114، 37، 36، 32، 22.

فينيقيا، 23، 22، 20، 18، 66، 70، 68، 67، 82، 97، 107، 99، 143، 142، 146، 145، 178، 207.

233،

الفيوم، 31، 204.

ق-

قادش، 82، 141، 143، 145، 146.

القاهرة، 98، 51، 50.

قبرص، 63، 70، 93، 178، 179، 180.

قرطاجة، 82.

قرقميش، 93.

القصير، 56، 59، 162، 170.

قفط، 165، 170، 171، 206.

القلزم، 72.

قناة أوترانت، 64.

قناة السويس، 53.

قناة النيل، 52.

قناة سنوسرت الثالث، 135.

القيروان، 65.

ك-

الكاب، 136، 137.

كاروى، 39.

كركر، 61.

كرمة، 134.

الكرنك، 167، 168، 226.

كروكوديلوبوليس، 204.

كريت، 196، 182، 181، 178، 162، 153، 97، 93، 70، 69، 68، 63، 20.

كنعان، 146.

الكنغو، 50.

كورجوس، 135.

كورسيكا، 63.

كوش، 138.

كوم أمبو، 204.

كينيا، 50.

- ل -

لبنان، 12، 40، 62، 66، 139، 140، 146، 154، 148، 228.

لكسوس، 13.

ليبيا، 41، 122.

- م -

متحف برلين، 24.

المدن الفينيقية، 12.

مرسى الجواسيس، 186، 118، 117، 54، 25.

مرسى مطروح، 116.

مرسى كوبتوس، 173.

مسارا، 69.

- مصر، 9، 16، 23، 22، 19، 18، 17، 26، 37، 36، 34، 48، 46، 43، 41، 40، 39، 50، 60، 64، 65، 70، 68، 66، 73، 86، 85، 82، 96، 95، 93، 90، 102، 100، 115، 114، 113، 118، 123، 122، 119، 131، 130، 129، 126، 139، 138، 136، 135، 143، 142، 141، 140، 145، 153، 150، 149، 148، 146، 165، 164، 162، 174، 173، 170، 180، 179، 178، 177، 182، 181، 195، 192، 188، 187، 184، 183، 205، 202، 228، 223، 218، 234، 233، 231، 230.
- مضيق جبل طارق، 65.
- مضيق مسينا، 65.
- مملكة إسرائيل، 13.
- منف، 207، 187، 138، 123، 109، 107، 106، 94، 36، 27، 23.
- الموانئ الفينيقية، 139.
- موانئ مصر، 153.
- مير، 89.
- ميلاي، 64.
- ميناء الإسكندرية، 113.
- ميناء برو-نفر، 105، 123، 107.
- ميناء جبيل، 21.
- ميناء الرخم، 116.
- ميناء ساور، 117.
- ميناء سميرا، 145.
- ميناء عروقات، 145.

ميناء العريش، 114.

ميناء عين السخنة، 118.

ميناء فاروس، 111.

ميناء الفيوم، 110.

ميناء القصير، 115.

ميناء قفط، 172، 174.

ميناء دير، 229.

-ن-

نهر أدونيس، 21، 28.

نهر العاصي، 141، 144.

نهر عطبرة، 167.

نهر الفرات، 93، 146.

نهر الكلب، 147.

النوبة، 23، 27، 37، 39، 40، 60، 61، 97، 103، 107، 130، 132، 133، 134، 135، 136،

138، 149، 174، 184، 185، 186، 186

نيويورك، 164.

-ه-

هاتاي، 39.

هار مجدوا، 140.

هضبة بلاد الحبشة، 184.

هضبة يهوذا، 65.

هليكارناسوس، 64.

هليوبوليس، 204.

هيربوليس، 52.

-و-

واحة الفيوم، 204.

وادي الحمامات، 18، 30، 33، 58، 58، 57، 56، 76، 115، 165، 186.

وادي الطميلات، 165، 75، 54، 52.

وادي الفرات، 66.

وادي ميا، 186.

واوات، 136، 167.

-ي-

اليمن، 163، 162.

يهوذا، 13.

اليونان، 13، 61، 149، 178، 183، 182.

3- فهرس الشعوب والقبائل:

-أ-

الأراميون، 12، 62.

الأسرة التاسعة عشرة، 109، 149، 170، 177، 185، 199.

الأسرة الثامنة عشرة، 34، 93، 118، 130، 139، 163، 170، 174، 175، 216، 224.

الأسرة الثاني عشر، 118.

الأسرة الحادية عشر، 76، 118.

الأسرة السابعة عشر، 130.

الأسرة العشرون، 34، 109، 149، 177.

الإغريق، 52.

أهالي سورية، 20.

الأيونيون، 149.

-ب-

البطالمة، 71، 115.

البونثيين، 169.

البيزنطيين، 71.

-ت-

التحامسة، 233.

-ج-

الجبانتيين، 173.

-ح-

الحاو نبو، 24، 69، 182.

الحيثيون، 62.

-د-

الدوريون، 149.

-ر-

الرعامسة، 233، 108، 68.

الرومان، 72، 71، 62، 115.

-س-

الساميين، 75.

-ش-

شعوب البحر، 84، 149، 159، 155، 154، 153، 150.

-ع-

العشائر القتبانية، 173.

-ف-

الفراعة، 71.

الفينيقيين، 12، 19، 14، 13، 108، 146، 162، 176، 180، 178.

-ك-

الكريتيون، 24، 70، 182، 181.

الكنعانيون، 62.

الكوشيين، 39.

-ل-

الليبيين، 47، 40، 154، 153.

-م-

المصريون، 20، 19، 18، 17، 14، 46، 44، 36، 33، 31، 79، 75، 71، 69، 68، 63، 59، 58، 56،
169، 170، 173، 158، 159، 162، 163، 166، 143، 149، 115، 125، 83، 84، 87، 89، 91
.223، 184، 195، 198، 202، 210، 217

الميتانيين، 39.

المنيوسيين، 181.

-ن-

النوبيين، 133، 135.

-ه-

هانيبو، 68.

الهكسوس، 41، 36، 34، 106، 100، 137، 131، 129، 174.

-ي-

اليبوسيون، 62.

اليونانيين، 15، 47، 44، 72، 62، 84.



فهرس المحتويات.

أ	مقدمة.....
8	الفصل الأول: الإطار الجغرافي والتاريخي للملاحة خلال الدولة الحديثة.....
9	I- ماهية الملاحة.....
11	II -ملاح الملاحة في مصر القديمة.....
21	III - المجال الجغرافي والتاريخ للدولة الحديثة.....
37	الفصل الثاني: طرق الملاحة النهرية والبحرية.....
38	I- النيل شريان الملاحة المصرية.....
56	II -بحار الملاحة المصرية.....
73	III -معيقات الملاحة.....
81	الفصل الثالث: وسيط وموانئ الملاحة.....
82	I -بناء وانشاء السفن.....
94	II-موانئ الدولة الحديثة.....
109	الفصل الرابع: الملاحة التجارية.....
110	I - الملاحة والتجارة الخارجية.....
135	II - الملاحة والتجارة الداخلية.....
145	الفصل الخامس: الملاحة العسكرية.....
146	I - الأسطول الحربي.....
148	II - طاقم الأسطول.....
153	III - الحملات العسكرية.....

184.....	الفصل السادس : الملاحة في العقيدة المصرية
185	I- معبودات لها علاقة بالملاحة
196	II- المعتقدات الدينية والملاحة
214	III- رحلة الكاهن ون آمون
221	خاتمة
228.....	البيبلوغرافيا
257	الفهارس
258.....	1- فهرس الأعلام
267	2- فهرس الأماكن والمدن
280	3- فهرس الشعوب والقبائل
283	فهرس المحتويات