

الموانئ في مصر القديمة " الدولة الحديثة أنموذجا" 1085-1580 ق.م

Ports in Ancient Egypt "The Modern State 1580-1085 BC.

بلعباس محفوظي*

جامعة الجزائر 2 الجزائر، abassalgeria@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2021/05/21 تاريخ القبول: 2021/06/25 تاريخ النشر: 2021/06/30

الملخص:

قامت على المسطحات المائية الموجودة في مصر القديمة مجموعة من الموانئ، لعبت دورا مهما عبر مراحل تاريخها القديم خصوصا خلال فترة الدولة الحديثة 1580-1085 ق.م، ومن خلال هذا المقال نهدف بالإعتماد على الدراسات الأثرية والتاريخية الى التعريف بالموانئ الموجودة على سواحل نهر النيل وسواحل البحرين (البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر) بمصر القديمة بحكم أنها تتصل بمهاذه الجهات الثلاث، معتمدا في ذلك على المنهج التاريخي والوصفي والتحليلي، أي متى تم بناؤه والتطرق الى شكل هذا الميناء لنبين بعد ذلك أهميته العسكرية والإقتصادية وحتى الدينية خلال مرحلة الدولة الحديثة.

ومن خلال هذا المقال توصلت الى نتائج أهمها: أن الموانئ النيلية والبحرية خلال مرحلة الدولة الحديثة لعبت دورا في وصل مصر بالعالم الخارجي، مكانا لإستقبال البعثات الأجنبية ومخازن للأخشاب والسفن التي كانوا يقومون ببناءها خلال تلك الحقبة، منطلق للأساطيل الحربية للدفاع على حدود مصر من المخاطر الخارجية، وأيضا تعتبر مركزا لإنطلاق البعثات التجارية البحرية نحو بلاد البونت والساحل الفينيقي وكذا جزيرة قبرص وكريت.

الكلمات المفتاحية: مصر القديمة، موانئ الدولة الحديثة، نهر النيل، البحر الأبيض المتوسط، البحر الأبيض المتوسط.

Abstract:

A group of ports were built on the water bodies found in ancient Egypt, which played an important role throughout the stages of its ancient history, especially during the era of the modern state 1580-1085 BC, and through this article we aim to rely on archaeological and historical studies to introduce the ports on the Nile and coasts of the sea (The Mediterranean and Red Sea) in ancient Egypt by virtue of the fact that it is related to these three sides, relying on that on the historical, descriptive and analytical method, i.e. when it was built and touching on the shape of this port to show then its military, economic and even religious importance during the modern state stage.

and through this The article reached the most important results: that the Nile and sea ports during the modern state period or the so-called empire played a role in connecting Egypt and the outside world, a place to receive foreign missions and stores for wood and all types of wood, ships and boats that they were building during that era, as a starting point for the fleets of defense to defend Egypt's borders are foreign hazards, and it is also a center for launching maritime trade missions towards Pont and the Phoenician coast, as well as the island of Cyprus and Crete.

Keyword: Ancient Egypt, New Kingdom Ports, Nile River, Mediterranean Sea, Erythraean Sea.

مقدمة:

عرفت مصر على سواحلها مجموعة من الموانئ خلال فترة الدولة الحديثة سواء على ساحل البحر الأبيض المتوسط أو الأحمر أو على سواحل نهر النيل، وهذا يعتبر ارث حضاري خلفه الانسان المصري القديم من خلالها استنتج الباحثون حجم المبادلات التجارية التي كانت تتم عن طريقها من تصدير فائض انتاج او جلب اموال الامبراطورية من المناطق التي كانت تحت نفوذهم او السلع التي كانت غير متوفرة في مصر، كما استعملها ملوك الدولة الحديثة (أي الموانئ) في نقل الفرق العسكرية وجلب الامداد والتموين وذلك بغية: أولاً صنع السفن في احواضها وطردها المكسوس (1567-1674 ق.م) ثانيا التوسع نحو آسيا ثالثا إعادة السلطة المصرية على الأملاك الفرعونية القديمة، ومنه نطرح التساؤل التالي: ماهي الموانئ التي كانت موجودة على سواحل مصر خلال فترة الدولة الحديثة؟.

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:

1. موانئ بالنيل:

يمثل النيل بالنسبة لمصر القديمة كما ذكره هيرودوت (484-425 ق.م) "مصر هبة النيل"¹، 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 الموانئ² 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 برونفر³.

1.1. ميناء برو-نفر: أي الميناء الجميل⁴ أو "الخروج السعيد" أو "رحلة سعيدة"، وهو عبارة عن ترسانة ملكية⁵، وميناء رئيسي لمصر خلال عصر الأسرة الثامنة عشر، كان يقع بالقرب من منف⁶ على الفرع البيلوزي لنهر النيل، أي أنه كان يقع في مركز متوسط لا يتعد كثيرا عن موانئ ساحل الدلتا، كما كان حلقة الوصل بين مصر ودول البحر المتوسط، وقد تطور أثناء حكم الملك "تحتمس الثالث" (1504-1450 ق.م./سادس فرعون الأسرة الثامنة عشر) من ميناء صغير إلى ميناء واسع فيه السفن ودور للعبادة، واستراحات لاستقبال البعثات الأجنبية ومخازن للأخشاب وكل أنواع الخشب والسفن والقوارب التي كانوا يقومون ببنائها خلال تلك الحقبة⁷.

وقد كشفت عملية المسح الجيومغناطيسية (يستخدم المسح المغناطيسي لقياس التباينات المكانية في الحقل المغناطيسي، وتُعكس النتائج التباينات في الخصائص المغناطيسية للصخور التحتية، وتزودنا بمعلومات قيمة حول البنية التركيبية للقشرة الأرضية) عن حوضين كبيرين للميناء، تم تأكيدها عن طريق تحليل الرواسب من قبل المصممين البيولوجيين: جين فيليب Jean Philippe «مهندس معماري فرنسي وعالم مصريات» (1902-2001م) 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" (1348-1320 ق.م) الذي غطى قناة الوصول، وهذا يدل على أن الحوض كان لا يزال ظاهرا خلال حكمه وبقي نشاطه (الميناء) حتى فترة حكمه إذا ما تم استعمال القناة كقناة وصول، أما الحوض الثاني كان يقع بجوار قصر الهكسوس المكتشف حديثا، 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 (1567-1650 ق.م)، على الأغلب لا تزال مرفأ خلال فترة حكم الأسرة الثامنة عشر (1320-1580 ق.م)، 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 الثاني (1425-1450 ق.م).⁸

تعددت مهام هذا الميناء وأصبح قاعدة عسكرية وتجارية مهمة، وذلك بتصنيع أنواع السفن النهرية والبحرية المتجهة إلى آسيا، ولعل نصوص الملك "أمنحتب الثاني"⁹ تثبت مدى نشاط هذا الميناء، بحيث كان مسؤولاً عن مراقبة توزيع الأخشاب الخاصة بصناعة السفن الموجودة في "برو-نفر"¹⁰، كما لعب الميناء دوراً مهماً خلال فترة الرعامسة بنقل الفرق العسكرية وجلب الإمداد والتموين على متن السفن وكذلك لنقل أموال الإمبراطورية من فينيقية والنوبة (بلاد النوبة هي المنطقة التاريخية الممتدة على طول نهر النيل من الشلال الأول جنوب أسوان شمالاً إلى جنوبي التقاء النيلين الأزرق والأبيض جنوباً)¹¹.

وكانت هذه المدينة "ممفيس" مقراً للأسطول الرئيسي بعدما انتشرت مراكز له في مدن مثل: هليوبوليس، وطيبة والتي كانت آنذاك عاصمة للإمبراطورية المصرية¹²، وقد وجد فيها مرفأ¹³ على الجزء الشرقي من النهر يضم أماكن لرسو السفن¹⁴، لكن نشاط هذا الميناء كان يتقلص بسبب الطبيعة المادية لنهر النيل والاعتبارات الاستراتيجية هي ما تجعل القاعدة البحرية لبرونفر لا يحتل موسم الجفاف من مارس إلى جوان، حيث يتقلص النيل إلى خمس حجمه الطبيعي تبعاً 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 مقبولاً كونها القاعدة الأكثر أهمية للملك الدولة الحديثة، إذ سوف يقوم بتأخير أي رد فعل بحري ضروري للدفاع¹⁵.

ولم تقتصر الموانئ النهرية على مدينة: ممفيس بل أن المسألة تتعلق تقريبا بكل المدن المتواجدة على طول نهر النيل وعلى فروعه 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.

2.1. ميناء بر-عمسيس: إن تحديد موقع بر-عمسيس على وجه الدقة قد أثار مناقشات كثيرة أهو تانيس¹⁶ أم أواريس أم بلوزيوم أم القنطرة، ولا شك أنه كان لا يبعد كثيرا عن تانيس نظرا للأعداد الكبيرة من تماثيل رمسيس الثاني (1279-1213 ق.م)¹⁷ العملاقة التي عثر عليها في المدينة¹⁸.

هذه المدينة (أنظر الخريطة رقم 1) 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 فينيقية، 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 الثاني¹⁹.

تقول الدكتورة صفاء حافظ عبد الفتاح حول موقع مدينة تانيس بأنها تميزت بموقع يسهل منه الاتصال بداخل البلاد وخارجها فاتصلت ببحر الأبيض المتوسط عن طريق "أشتوم" البحيرة الواقعة بالقرب منها، كما اتصلت بداخل البلاد عن طريق فرع النيل التنيسي الذي يخرج من فرع دمياط ويصب في البحيرة²⁰.



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-رعمسيس" 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 الرعامسة²¹.

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 أسباب 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 آسيا²².

إن بر-رعمسيس 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 التهديد²³.

وفي عهده الملك رمسيس الثاني كانت مصر وقتئذ تملك أسطولا تجاريا وحربيا عظيما يمحّر عباب البحر الأبيض المتوسط وكان يرسو في ميناء عاصمة "رمسيس" الجديدة التي سماها كما قلنا باسمه "بر-رعمسيس" 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"²⁴.

ولأهمية هاته المدينة وموانئها التجارية الواقعة على فرع النيل الكانوي، فإن المصادر الكلاسيكية تطرقت إلى ذكرها منها الأوديسة والمكتبة التاريخية لديودور الصقلي (80-30 ق.م)، وهذا الأخير ذكرها في العبارات التالية: "أطلق الحاكم "ثونيس" اسمه على تلك المدينة، التي كانت إحدى الموانئ التجارية على الفرع الكانوي للنيل"²⁵.

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 ويحده الجغرافيون اقليما متميزا له شخصيته الخاصة ففيه تلتقي الحياة النيلية المستقرة بالحياة²⁶.

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 النيل²⁷، كما اكتشف في نفس الموقع على سفينة خشبية صغيرة وعربة وعجلات وبعد الدراسة اتضح أن غرض العربة هو نقل السفينة عن طريق البر في المراكب الجنائزية، كما استعملت لنقل تماثيل الآلهة وغير ذلك²⁸.
عرف نشاطا في فترة تحتمس الثالث وخلفائه كل من رمسيس الخامس (1149-1145 ق.م) وحمور محب، إذ أصبحت 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 البطالمة (305-30 ق.م)²⁹.

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 هاما 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 ازدهارا³⁰.

1.1.2. ميناء فاروس: يرى المؤرخون أن الإسكندر بنى المدن لهدف عسكري بحري تجاري من ذلك الإسكندرية "فاروس" التي اعتبرها مخزا لتجارة الشرق خاصة وأنه لمس أهمية المواد التي تمر عبر البحر الأحمر بين الشرق والغرب وكذا المواد الأولية التي تستخرج من افريقيا وهو لم يكتف بذلك بل سيطر على الطرق الرئيسية للتجارة³¹.

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 (كانت راقودة التي تدعى بـ Rhacotis تقع غرب الفرع الكانوي لنهر النيل ، أما بالنسبة للموانئ التي داخل دلتا النيل كان الوصول إليها حتمياً من قبل السفن الكبيرة وبالإضافة إلى أنه يمكن توفير المياه الكافية للمدينة عن طريق القناة وكما أنها توصف بموطن الحراس الذين حموا المملكة المصرية من الغرباء) ، 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 لقدمه³².

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"³³.

إستطاع بعض العلماء الآثار ان يتعرفوا على بقايا ميناء قديم في هذا المكان (أنظر الخريطة

هذا، والرأي القديم في شأن راقوده
يقول انها قرية قليلة الأهمية ومن دعا
ذلك العالم

هوجارث(-1862/Hogarth)

1927م)، 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
الإقليم 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

خريطة رقم 2
ميناء فاروس



أحمد عبد الفلاح، المرجع السابق، ص 7.

وممالك البحر المتوسط، ومركزا تجاريا هاما مع بلاد الإغريق³⁵.

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 الميناء مغمورا بالماء وان اختيار الإسكندر لمدينته الجديدة قد تم إلى الشرق منه على جزيرة فاروس³⁶، وقد جعلت ضخامة هذا الميناء وأسلوب بنائه إلى الاعتقاد بأنه يرجع لعصر الفراعنة³⁷، 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 وجوده³⁸، وأنه قد اختفى وغمرته المياه إثر دورة من دورات الزلازل الهائلة التي عرفها العالم القديم³⁹.

ويوضح هوميروس (شاعرٌ ملحمي إغريقي أسطوري يُعتقد أنه مؤلف الملحميتين الإغريقيتين الإلياذة والأوديسة) 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 بالماء⁴⁰.

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"⁴¹.

Tallet Pierre, « **Les « Ports Intermittents » De la Mer Rouge à l'époque Pharaonique: Caractéristiques Et Chronologie** » Revue Numérique D'égyptologie Paris Sorbonne, 2015,p688.

(1490-1468 ق.م/ هي الخامسة ضمن تسلسل ملوك الأسرة الثامنة عشرة) 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 عهدهم⁴⁸.

1.2.2. ميناء القصير: بغض النظر ما يكتسبه وادي الحمامات من أهمية فهو لا يقل عن أهميته من ميناء القصير (أنظر الخريطة 3) 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 التالية⁴⁹، 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 عليه⁵⁰.

وخير مثال على نشاط هذا الميناء خلال الدولة الحديثة حملة حتشبسوت حيث يقول زكية يوسف طبوزادة: حول انطلاقة الرحلة من ميناء قصير للمملكة حتشبسوت " في العام التاسع من حكمها أرسلت بعثة سلمية الى بلاد بونت فقد حملت عدة سفن تجارية البعثة المصرية التي ابجرت من ميناء القصير عبر البحر الأحمر حتى وصلت الى بلاد بونت⁵¹.

وأیضا في فترة الملك رمسيس الثالث (1198-1166 ق.م) 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 عصره⁵².

2.2.2. ميناء الرخم:

من الموانئ أيضا التي كانت موجودة على شاطئ الدلتا ميناء أم الرخم، تقع بالقرب من مدينة " مرسى مطروح " (بريتونيوم القديمة) وعثر على بعد 10 كيلا من بلدة القصر ، وكانت تدعى في العصر اليوناني والروماني "أبيس" وهي ميناء على البحر⁵³، 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 مزيدا من الضوء على هذه المنطقة⁵⁴.

2.2.3. ميناء الجواسيس Gawasis:

ومن الموانئ أيضا ميناء وادي الجواسيس⁵⁵ ، 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 الجواسيس⁵⁶ ، وقد أدى الكشف إلى التحديد الفعلي والقطعي لموقع هذا الميناء ، نتيجة العثور على آثار 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 عشرة(1991-1786ق.م)⁵⁷.

وأثبتت الآثار المكتشفة أن هذا الميناء بدأ استخدامه في عصر الفرعون سنوسرت الأول (1936-1980 ق.م) وتبين من لوحة (ختنخاتي) هذا الاستخدام استمر في عصر خليفته أمنحات الثاني، وتفيد الكتابات الهيروغليفية المدونة على قطع فخار مكتشفة أن الميناء استخدم في عصر سنوسرت الثاني (1878-1897 ق.م) خليفة أمنحات الثاني (1903-1938 ق.م)⁵⁸.
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 منه⁵⁹، حيث تشهد آثار ميناء الجواسيس على تاريخه الطويل، كنقطة انطلاق للإبحار لمسافات طويلة عبر البحر الأحمر، مع وجود ورشات لتفكيك السفن وغيرها من الاكتشافات⁶⁰.

4.2.2. 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 بحثا عن النحاس والفيروز⁶¹.
حيث اكتشف بالمنطقة مجموعة مهمة من النقوش تعود إلى عهد الدولة القديمة والبيزنطية ، ومن بين هذه السجلات للبعثات الاستكشافية من تؤرخ في عهد أمنمحات الرابع (1808-1799 ق.م)، وأمنمحات الأول (الأسرة الحادي عشر والثاني عشر)، كما تشير النقوش الفرعونية المؤرخة في عهد أمنمحات الأول و أمنمحات الثالث إلى أن الموقع كان لا يزال في بعض الأوقات على الأقل يتردد عليه خلال الأسرة الثامنة عشر⁶².

الخاتمة :

لعبت الموانئ المصرية القديمة خلال مرحلة الدولة الحديثة دورا هاما في المجال السياسي والإقتصادي وحتى الديني، وذلك بغية خدمة متطلبات الإمبراطورية التي امتدت رقعتها الى نهر الفرات شمالا وبلاد النوبة والبونت جنوب، حيث بغض النظر ماتحتويه هذه الموانئ من ورشات لبناء السفن كانت نقطة انطلاق للأساطيل الحربية والسفن التجارية للتبادل التجاري وطرده الغزات والدفاع عن حدود مصر خلال مرحلة الدولة الحديثة من الأ

المراجع:

- 1 - هيرودوت، هيرودوت يتحدث عن مصر ، الفقرة 5، دار القلم، 1966م.
- 2 - 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، معجم المصطلحات والمفاهيم الجغرافية، مجدلاوي للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص194.
- 3 - ع.فايز، النقل والمواصلات في مصر العصر اليوناني الروماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2012م، ص298-299.
- 4 - Tony, T. S, *The Navy Of The Eighteenth Dynasty*. 1946, Uppsala, p73
- 5 - كلير لالوليت، طيبة أو نشأة امبراطورية، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، القاهرة، 2005م، ص187-188.
- 6 - 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 الى عصر الأسرة الأولى وربما قبلها، وكانت من أكبر العواصم المشهورة في العالم القديم، وأول عاصمة لمصر المتحدة، وقد اختارها الملك مينا "نعمر" 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.

M.R.Bunson , *Encyclopedia Of Ancient.*, New York: flaston File,2002, p301-302. - 7

Bietek, M. **Prunefer:The Principal New kingdom Nava Base** - 8
Egyptian Archaeology, Egypt ,p17.

9 - 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 حفاظا على ممتلكات والده 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 Aciient Egypt* , faltson
York,2002, p30-31) file,Inc,New,

Tony, T. S ,op-cit, p37. - 10

11 - كلير لالوليت، طيبة...، المرجع السابق، ص 187-188.

12 - محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية القديمة "الحياة الاجتماعية والسياسية والعسكرية والقضائية والدينية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1989 م، ص 230.

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

14 - ن.ي، تاريخ توت عنخ آمون "محرر مصر العظيم"، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1999م، ص 152.

15 - Bietek, M,op- cit,p17

16 - 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 لها الكبير ، ن أطلاله ضخمة رغم ما لحق بها من دمار ملحوظ . للمزيد أنظر: فرانسوا دوما، حضارة مصر الفرعونية، تر: ماهر جويجاني، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، (د.ب)، (د.س)، ص 721.

17 - رمسيس الثاني: خلف رمسيس الثاني (1279-1213 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 أنحاء البلاد ونقش عليها أخبار حروبه وإنجازاته التي ظهر بعد أنه بلا شك مغال فيها، ولم يكتف "رمسيس" بنقش اسمه على المباني الكثيرة التي شيدها بنفسه، بل كان يحو من كثير المباني التي شيدها الملوك السابقون أسماء مشيديها 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 الى الفتح العثماني، مكتبة مدبولي، ط2، القاهرة، 1996م، ص54-55.

18 - كلير لالويت، الفراعنة إمبراطورية الرعامسة، لهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، مصر، 2009م، ص143.

19 - سمير أديب، موسوعة الحضارة المصرية، العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، 2000، ص250.

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

21 Forstner-Müller, M. B. *The Topography of New Kingdom Avaris and per-ramesses*, p46-47.

22 - مهران بيومي محمد، المدن الكبرى في مصر والشرق الأدنى القديم، دار المعرفة الجامعية، مصر، ص38.

23 - كلير لالويت، الفراعنة إمبراطورية الرعامسة..، المرجع السابق، ص141..

24 - سليم حسن، مصر القديمة " عصر رعمسيس الثاني وقيام الإمبراطورية الثانية"، مكتبة الأسرة، مصر، 1992م. ص591.

25 Sicile, D. D, *Bibliothèque Historique*, Livre I, 19, 1846, Paris.

26 - سمير أديب، المرجع السابق، ص651.

27 Yoyotte, M. *La Base Portuaire De Mi-Our(Gourob) Au Nouvel Empire*, Un port à l'entrée du Fayoum. Groupe Fleuves Et Territoires, 2015, p2-12.

28 Nuel, J. P, *The Gurob Ship-Cart Mediterranean*, Texas: A&M Press University, 2013, p150-153.

29 Yoyotte, M., op-cit, p2-15

30 - عبد المجيد عبد الملك. ساحل بلاد الشام والصراعات الدولية " دراسته الجغرافية السياسية والجغرافية العسكري الأمنية"، بيسان للنشر والتوزيع والاعلام، لبنان، 2002م، ص22.

31 - بلقاسم رحمان وخرفوش مدني. الدور المصري في جنوب شبه الجزيرة العربية والشرق الافريقي، مكتبة زهراء الشرق، القاهرة، 1997م، ص47.

32 - أ.م. فورستر. الإسكندرية تاريخ ودليل، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، مصر، 1999م، ص181-182.

- 33 - الزعبي الزهرة، تجارة مصر الفرعونية من أواخر الألف الرابعة إلى الألف الأولى ق.م، مذكرة ماجستير، قسم التاريخ، جامعة الجزائر، 2006/ 2007م، ص 287.
- 34 - أ.م. فورستر، المرجع السابق، ص 181.
- 35 - علي زكي، الإسكندرية في عهد البطالمة والرومان، مطبعة دار المستقبل، ص 2.
- 36 - عبد الفتاح أحمد، دليل آثار الإسكندرية القديمة وضواحيها، إصدار الهيئة الإقليمية لتنشيط السياحة، محافظة الإسكندرية، ص 18.
- 37 - Escoffey, C., **Ancient Alexandria Bibliotheca Alexandrina**, Egypt, 2012, p17.
- 38 - عبد الفتاح أحمد، المرجع السابق، ص 18.
- 39 - l.Bierbrier, M, **Ancient Egypt**, United States Of America, 2008, pp11
- 40 - عبد الفتاح أحمد، المرجع السابق، ص 18.
- 41 - اليزابيث رايفشتال، **طيبة في عهد امنحوتب الثالث**، مكتبة لبنان، بيروت، 1967م، ص 30-31.
- 42 - **طريق حورس الحربي**: كان هذا الطريق من أهم الطرق العسكرية في تاريخ مصر القديم، وقد ورد ذكره في العديد من النصوص والوثائق الأثرية أهمها ما جاء على الجدار الشمالي لصالة الأعمدة 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 الحملة في هذا الطريق بالصورة والإسم، كما ورد أيضا ذكر هذا الطريق في بردية أنستاسي رقم 1 والتي يسخر فيها أحد الكتبة من زميل له لا يعرف المعلومات الدقيقة عن هذه البلاد الواقعة على حدود مصر الشرقية ويقدم له المعلومات الصحيحة التي تساعد في ذلك ويبدأ هذا الطريق من ثاروا (القنطرة شرق) ويمر بالقرب من تل الحير ثم بئر رمان ومنه إلى قاطية ثم العريش جنوب سبخة البردويل مارا بمنطقة بئر مزار، ثم إلى العريش والشيخ زويد وينتهي عند رفح. **للمزيد انظر**: حسين دقيل، **آثار سيناء عراقا التاريخ وأفاق الاستثمار**، المعهد المصري للدراسات، مصر، 2008م، ص 10-11.
- 43 - محمد بيومي مهران، **المدن الكبرى...**، المرجع السابق، ص 182.
- 44 - سمير اديب، المرجع السابق، ص 612-613.
- 45 - حسين دقيل، المرجع السابق، ص 8.
- 46 - عبد الحليم سيد عبد المنعم، **البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة**، مجموعة بحوث نشرت في الدوريات العربية والأوروبية، دار المعرفة لجامعية، الإسكندرية، 1993م، ص 13.
- 47 - جواد علي، **المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام**، بغداد، 1993م، ص 449.

- 48 - محمد حمزة جبار الله الشمري، موانئ شبه جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري والبحر قبل الإسلام، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، بغداد، 2004م، ص 147.
- 49 - نورالدين عبد الحليم، البوران الأبيض والأحمر في التاريخ المصر القديم، محاضرات مكتبة الإسكندرية، مصر، ص 13.
- 50 - علماء الحملة الفرنسية، موسوعة وصف مصر " الزراعة -الصناعات - الحرف-التجارة"، مكتبة الأسرة، مصر، 2002م، ص 269.
- 51 - زكية يوسف طبوزادة، تاريخ مصر القديم، القاهرة، 2008م، ص 59.
- 52 - بلقاسم رحمان وخرفوش مدني، المرجع السابق، ص 38.
- 53 - محمد بيومي مهران، المدن الكبرى...، المرجع السابق، ص 199-200.
- 54 - عبد المنعم عبد الحليم سيد ، البحر الأحمر وظهيره...، المرجع السابق، ص 16.
- 55 - عبد الحليم نورالدين، البوران الأبيض والأحمر...، المرجع السابق، ص 14.
- 56 - محمد بيومي مهران، المدن الكبرى...، المرجع السابق، ص 199-200.
- 57 - عبد المنعم عبد الحليم سيد ، البحر الأحمر وظهيره...، المرجع السابق، ص 188.
- 58 - نفسه، ص 123.
- 59 - Vinson, S Seafaring, *Ucla Encyclopedia Of Egyptology*, University of oxford, Britain ,2009,p4.
- 60 - Zazzaro, C. W ,*Evidence for Pharaonic Seagoing Ships Marsa, Gwasis* Journal compilation , 2009, p1.
- 61 - Pierre, T, « Les Ports Intermittents » *De la Mer Rouge à l'époque Pharaonique Caractéristiques Et Chronologie*. *Revue Numérique D'égyptologie*,2015,p37.
- 62 - ibid, p39.