

البحر الأحمر في عهد الفراعنة

البحر الأحمر :

هو أشد بحار العالم حرارة إذ يبلغ متوسط درجة حرارة مياهه حوالى ٢١,٥ درجة وترتفع إلى ٣٥ درجة على سطح البحر في شهور الصيف ، والسبب في هذا هو عمق هذا البحر الذى يبلغ ٢٢٠٠ متر . وأما كمية الأملاح فكبيرة أيضاً إذ تبلغ ٣٦,٥ ٪ عند بيريم وتراوح بين ٤١ ٪ و ٤٣ ٪ عند السويس . ويمتد هذا البحر إلى مسافة ٢٣٠٠ كيلو متر ويبلغ عرضه في بعض الأماكن حوالى ٣٥٥ كيلو متراً . ويختلف عمق الماء في هذا البحر فبينما هو في خليج السويس ٧٣ متراً نجد في خليج العقبة حوالى ١٢٨٧ متراً .

والبحر مملوء بالصخور المتكونة من الشعاب المرجانية التى كثيراً ما تظهر على سطح الماء ثم تختفى غالباً تحت هذا السطح لمسافة متر ونصف . والملاحة في هذا البحر كانت ولا تزال محفوفة بالمخاطر والصعاب ، تلك المخاطر التى صورها لنا الأدب المصرى القديم في قصة « البحار » التى ترجع إلى عهد الأسرة الثانية عشرة . فنحن الآن إذا ما علمنا أن أصحاب السفن الشراعية فى يومنا هذا لا يجرءون على الملاحة ليلاً فى هذا البحر ، يتضح لنا صدق هذه القصة التى تصور لنا خطورة الملاحة فى تلك الأيام .

وزيادة على ذلك فإن وقوع البحر بين صحراوين جعل الجو هناك شديد الحرارة ، وبإضافة هذا إلى كثرة الرطوبة يمكننا أن نتصور تعذر الحياة فى تلك الجمات ، وخصوصاً على السفن التى تلاقى صعوبات كثيرة سواء فى الحصول على الماء العذب أو الغذاء .

وفد زادت أهمية هذا البحر كطريق للمواصلات وخصوصاً بعد حفر

قناة السويس التي أصبحت أكثر قنوات العالم ازدهاماً بالسفن التي تعبرها من المحيط الهندي إلى البحر الأبيض المتوسط وبالعكس . ومنذ أقدم العصور كان البحر الأحمر طريقاً للمواصلات بين مصر وبلاد الصومال وجنوب بلاد العرب ، لأن المصري شعر منذ فجر التاريخ بحاجة قصوى إلى منتجات هذه البلاد من بخور وعطور وصبوغ مما كان يحتاج إليه في المعابد .

الملاحة في مصر وأهمية النيل كطريق للمواصلات :

من الثابت منذ أقدم العصور أن نهر النيل كان ولا يزال طريق المواصلات الوحيد في وادي ضيق مستطيل مثل وادي مصر ، ولا شك أن المصريين كانوا بحارة مهرة لهم خبرة بالملاحة وبناء السفن . ولكن ليس معنى هذا أنهم كانوا يقتصرون على الملاحة النيلية الداخلية فحسب ، بل ثبت لنا منذ أقدم العصور أنه كانت هناك علاقات خارجية بين مصر وما جاورها من بلاد البحر الأبيض والأحمر ، وهذا النص الذي ورد على حجر بالرمو ، والذي يفيد بأن سنفرو آخر ملوك الأسرة الثالثة أرسل بعثة مكونة من أربعين سفينة لاستحضار خشب الأرز من لبنان ، لدليل قاطع على وجود مثل هذه العلاقات الخارجية . بل وأبعد من هذا فإن آثار الأسرات الأولى وعصر ما قبل التاريخ في مصر كلها ، تدل على اتصال بين مصر وغيرها من البلاد المجاورة . فيتضح لنا إذن كما ذكر الأستاذ ماسبرو ، أن المصريين هم أول من بنى سفناً بحرية وأول من سافر على البحار ولاقى الأخطار في البحرين الأبيض والأحمر ، بل ويظهر أنهم علموا غيرهم من الشعوب في الملاحة وبناء السفن .

طريق المواصلات بين مصر وسواحل البحر الأحمر :

ينحني النيل شمال طيبة بقليل انحناء محسوساً ، ويمتد شرقاً على امتداد

هذا الانحناء طريق معروف « بوادى الحمامات » ، يخترق الصحراء بين قفط على النيل والقصير على البحر الأحمر .

ومن النقوش الكثيرة المنتشرة على طول هذا الطريق ، نعلم أنه كانت هناك حركة مرور مستمرة منذ عصر الأسرة الخامسة . وليس معنى هذا أن هذا الطريق لم يعرف قبل ذلك العهد ، بل أثبتت الآثار أن الطريق كان معروفاً للمصريين منذ عصر ما قبل الأسرات ؛ والدليل على ذلك وجود بعض القواقع البحرية في المقابر التي يرجع تاريخها لهذا العهد في الصعيد وبلاد النوبة ؛ كما أن الأستاذ بترى قد وجد في حفائره باييدوس سنة ١٩٠٠ والتي هي عبارة عن مقابر ملوك الأسرة الأولى ، في مقبرة الملك « قع » قطعة من العاج عليها صورة طريفة لرجل سامى ذى لحية طويلة وشارب مخلوق . فوجود مثل هذا الأثر في الصعيد ، فى هذا الوقت المبكر ، مما لا يترك مجالاً للشك فى أن مصر اتصلت بشعوب سامية عن طريق وادى الحمامات ؛ ويثبت هذا أن بترى نفسه وجد مقبرة يرجع تاريخها للأسرة الخامسة فى وشاشه ، على جدرانها مناظر تمثل المصريين وهم يضربون العرب (الساميين) . وقد تكلم الأستاذ G. Jequier فى كتابه : Histoire de la civilisation

Egyptienne (Paris — 1925) Page 168 عن تجارة مصر الخارجية فى عهد الدولة القديمة فقال « كانت التجارة مع الدول الخارجية تسلك طريق البر والبحر لاستحضار البخور والعطور ، التى كانت تستلزمها الحياة الدينية فى مصر ؛ ولما كانت هذه المواد لا توجد إلا فى بلاد الصومال وجنوب بلاد العرب ، لذلك اتصل المصريون بسكان تلك البلاد وكثيراً ما تغلبت الحملات المصرية على تلك البلاد ورجعت محملة بالغنائم التى استولت عليها إما بالقوة والعنف وإما بالصلح والاتفاق » .

من كل هذا يتضح لنا ضرورة الاتصال بين مصر وبلاد الصومال ، التى كان الطريق إليها براً وبحراً ؛ ففى البر تسير القوافل مخترقة وادى الحمامات ،

وفي البحر الأحمر تسير السفن التي كانوا يشيدونها على ساحل هذا البحر .

أهمية المصري كملاح :

من هذا كله يتضح لنا ضرورة حثق المصري لفنون الملاحة ، التي اضطر اليها منذ فجر التاريخ ، بل منذ نشأت الحضارة في مصر . مارسها أولاً في داخل البلاد أى في ملاحته النيلية ، ومارسها بعد ذلك بقليل في البحار ، وليس هذا خوفاً من هذه البحار أو لتوهمه أنها أكثر خطراً من الأولى ، بل لعل ذلك يرجع إلى عدم احتياجه للملاحة البحرية كاحتياجه للملاحة النيلية فالمصري إذن كان ملاحاً بغريزته مارس فنون الملاحة وبرع فيها ، وكل ما وصلنا من أخبار في هذا الصدد تدل على أنه قام بهذه المهنة خير قيام . هذا ولا ننسى تلك العقبات التي كانت تعترضه في النيل وفي البحار ، وتبعاً لهذا اختلفت أنواع السفن التي كان يستعملها في رحلاته النيلية والبحرية .

الطريق بين النيل والبحر الأحمر :

هو طريق وعر المسالك لا حياة فيه ولا مياه ، تخترقه القوافل في أربعة أيام بين قفط والقصير . فإذا ما وصل المسافر إلى شاطئ البحر وجده بمثابة الطريق الذي اخترقه ، بل يزيد عنه في وعورته ، فليس هناك إلا الرمال والمياه المالحة . لذلك أصبح لزماً على هذا المسافر أن يحمل معه مؤونة الطريق ثم مؤونة الإقامة على الشاطئ ، مضافاً إليها مؤونة الأيام التي ينوي البقاء فيها مسافراً على السفينة في البحر .

ومن المعلوم أن ساحل البحر الأحمر لا يسمح مطلقاً ببناء السفن إذ أن الطبيعة هناك صحراوية خالية من كل أنواع الأشجار ، لذلك اضطر المصري إلى أن ينقل معه كل ما يحتاج إليه في بناء سفينته . وكانت وسيلة في نقل هذه الأشياء هي ظهور الدواب (الحمير) من قفط إلى القصير .

ولقد حدثنا أوني أحد أشرف الأسرة السادسة ، أنه تمكن من بناء سفينة من خشب السنط طولها ٦٠ ذراعاً وعرضها ٣٠ ذراعاً في مدة ١٧ يوماً ، فإذا أضفنا إلى ذلك الوقت الذى يستغرقه نقل الصناعات والحمايين والأخشاب التى كانوا يحتاجون إليها فى بناء السفينة ، هذا بخلاف حمولة السفينة نفسها من مياه عذبة وطعام لأفراد البعثة والصناع ، يتضح لنا أن العمل يستلزم شهراً على أقل تقدير . هذا بخلاف الصعوبات التى كانت تعترض القوافل فى الطريق ، ولكن بالرغم من هذه الصعوبات فإن المصرى قد تغلب عليها ، وحدثتنا النصوص منذ عصر الدولة القديمة بأنهم كانوا يجتازون البحر الأحمر مراراً لاستحضار خيرات بلاد الصومال . وقد بدأت أخبار هذه الرحلات من أوائل الأسرة الخامسة ثم أصبحت بعد ذلك من الأمور المألوفة فى أيام الأسرة السادسة ، والدليل على ذلك ما ذكره لنا أحد أشرف هذه الأسرة المدعو خوى فى مقبرته بأسوان : لقد سافرت مع سيدى الأمير رئيس بيت المال نبتى إلى جبيل (Byblos) ، ثم مع سيدى الأمير رئيس بيت المال خوى إلى بلاد البنت إحدى عشرة مرة ،

أخبار حملة ساحورع فى أيام الأسرة الخامسة :

أوفد هذا الملك أسطولا إلى بلاد الصومال وجنوبى خليج عدن لجلب البخور والعطور والأدهان الجميلة الكثيرة الاستعمال عند الشرقيين . أما الصومال فكانت تعرف عند المصريين بالأرض المقدسة ، ونسب بعض الأثريين مبدأ تجارة مصر مع الصومال إلى عهد الأسرة الأولى لكثرة استعمال ملوك هذه الأسرة لخشب المر ، وربما أتت هذه الأخشاب عن طريق التجارة برأ ثم تولاهما سكان شاطئ النيل الأزرق وعطبرة وأعالى النيل ، وقد جاء فى الآثار أن أحد أبناء الملك خوفو اقتنى عبداً صومالياً ، ولكن المعروف أن ساحورع هو أول ملك أثبتت آثاره أنه مؤسس المواصلات البحرية مع

الصومال رأساً؛ وما ورد عنه أنه جلب من تلك الجهات ثمانين ألف مكيال من المر وستمئة مثقال من مخلوط الذهب والفضة وألفين وستمئة ساق من نباتات ثمينة لعلمها الأبنوس . ويستبدل من آثار الملوك الذين حكموا القطر بعد ساحورع أن مصر حافظت في عهدهم على مركزها السياسى والمالى والعمرانى، وأن المصريين أخذوا يتطلعون إلى خيرات البلاد الأجنبية . فترى ايزيسى فى أواخر الأسرة الخامسة يفتتح محاجر وادى الحمامات التى تبعد عن النيل بمسير ثلاثة أيام وقد قطعت قبل ذلك الأحجار من ذلك الوادى ؛ ولكن الثابت أن ايزيسى هذا هو أول من نقش اسمه هناك . ولما كان هذا المكان هو أقرب جهات البحر الأحمر للنيل ، اجتازته القوافل من فقط مارة بالوادى حتى تصل إلى شاطئ البحر ، فى مدة خمسة أيام . وعلى هذا كان هذا الطريق هو أسهل المواصلات إلى الصومال، وهذا ما دعى ساحورع إلى إرسال حملته عن هذا الطريق ، كما أرسل ايزيسى جيشه إلى ذلك الاقليم عن الطريق نفسه بقيادة وزيره بأوردد Paurdd

وبعد ذلك يظهر أنه كان هناك طريق آخر استعمل منذ أيام الأسرة السادسة ، وهو طريق وادى الطميلات ، لقربه من عاصمة البلاد « منف » ، مخترقاً ذلك الوادى إلى السويس خصوصاً وأنه هو الطريق القديم للقوافل التى تسافر إلى آسيا ، من هيليوبوليس فوادى الطميلات فالسويس فشبه جزيرة سيناء .

ومن الغريب أن أشراف مدينة الكاب هم الذين كانوا يسيطرون على هذه الرحلات وكانوا يلقبون أنفسهم بالقواد ، وذلك لشهرتهم فى معرفة البحار وخاصة البحر الأحمر . وكان هذان الطريقان : الطريق الأول (وادى الحمامات) أو الطريق الثانى (وادى الطميلات) محاطين بالمخاطر ؛ إذ أنه على امتدادهما كانت قبائل البدو تهاجم المسافرين وتسلبهم مؤناتهم وما يحملون من سلع ثمينة بل تفتك بهم فى بعض الأحيان . وقد حدثنا أحد رجال

الأسرة السادسة بشيء نستدل منه على هذه المخاطر : « أرسلنى سيدى صاحب الجلالة بيبى (الثانى) إلى بلاد الآسيويين ، لاستحضار جثمان الصديق الوحيد رئيس القواد ، الذى كان قد ذهب إلى هذه البلاد لينبئ سفينة سورية للسفر بها إلى الصومال ، ولكنه قتل هو ومن معه بأيدي قبائل البدو الآسيوية » .

القناة بين النيل والبحر الأحمر (مخترقه وادى الطمليات) :

يغلب أنها حفرت فى عهد الملكة حتشبسوت التى حدثتنا على جدران معبدها بالدير البحرى ، عن أخبار حملتها إلى بلاد الصومال ورسمت مناظر هذه الرحلة ، ومنها يتضح لنا أن السفن كانت رأسية على شاطئ النيل لاشاطئ البحر . ولكن مما يؤسف له أن هذه القناة قد طمرتها الرمال حتى أن رمسيس الثالث نقل لوازم رحلته على ظهور الحمير من فقط إلى القصير . ثم بدأ الحفر فى هذه القناة مرة أخرى فى عهد الملك نخاو فى الأسرة السادسة والعشرين ؛ وانتهى العمل منها فى العصر الفارسى فى عهد دارا واكسر كسيس . ولقد كان الطريق من السويس إلى بلاد الصومال طويلاً جداً ومحاطاً بالمخاطر والعقبات ؛ لذلك نرى ملوك الدولة الوسطى قد عادوا إلى الطريق القديم ، طريق وادى الحمامات . وفى عهد الأسرة الحادية عشرة أخذت الحملات ترسل تباعاً إلى بلاد الصومال بعد أن مضت على وقوفها مدة طويلة فأرسل الملك منتحجب الثالث وزيره إلى وادى الحمامات لاستحضار الأحجار اللازمة لبناء التابوت الملكى ، وقد ترك ذلك الوزير بملك الجهة نقوشاً كثيرة ، تتلخص فى أنه قضى هناك خمسة وعشرين يوماً مع عشرة آلاف عامل ، ويعتبر هذا أكبر عدد للعمال ورد ذكره على الآثار المصرية حتى ذلك العهد ، ثم قال : « وعادت حملتى بدون خسارة فلم يمت منها أحد ولم أفقد شخصاً ولم يهلك حمار ولم يهن عامل » .

وهناك نص آخر للوزير « هنو » من عهد الأسرة الحادية عشرة أيضاً ،
يحدثنا فيه بأنه سافر إلى سواحل البحر الأحمر عن طريق وادى الحمامات ،
فى قوة تبلغ ثلاثة آلاف رجل مزودين بما يحتاجون إليه من مأكل ومشرب ،
وقد ذكر أن كل فرد كان يعطى له إناء من الماء وعشرون قطعة من الخبز كل
يوم ، مدة اختراق الصحراء والمسكت بالوادى . وعليه يتضح لنا أن مجموع
المصروف اليومى لرجال هذه الحملة بلغ ستة آلاف إناء من الماء وستين ألف
قطعة من الخبز كل يوم ؛ فاذا ما قضت هذه الحملة شهراً مثلاً فما علينا إلا أن
نضاعف هذا العدد ثلاثين مرة . ومن هذا يتضح لنا مقدار النشاط الهائل
الذى كان يسود مدينة « قفط » ، لأنها هى أقرب المدن من الوادى ، ولا بد
أنها كانت تمتد هذه الجيوش بالمؤونة . ونعلم أيضاً أن هنو هذا اتخذ فى مسيره
كل وسائل الامن وسهولة الانتقال ، فحفر فى الطريق خمس عشرة بئراً
ومستودعاً للمياه ، وعين عليها الحاميات اللازمة لحراستها . ولما بلغ البحر
الأحمر بنى مركباً أرسلها إلى الصومال ثم عاد هو إلى وطنه ، عن طريق الوادى
نفسه ، جالياً معه قطعاً حجرية جميلة لتصنع منها التماثيل اللازمة للمعابد .

ويظهر أن الميناء المصرية المعدة فى ذلك الوقت للسفر منها إلى الصومال
لم تكن عند القصير الحالية ، بل كانت شمالها على مسافة ستين كيلو متراً عند
مدخل طريق وادى الغرروز ، أى على بعد سبعة كيلومترات جنوب سفاجة .
من كل هذا ومن هذه النقوش الكثيرة المنتشرة على طول طريق وادى
الحمامات ، يمكننا أن نتصور تلك الحركة المستمرة وذلك النشاط السائد فى
ذلك الوقت ، فى هذا الطريق الذى يبدأ من قفط التى تمتد الرجال بالمؤونة ،
وفى الطريق نفسه وعلى الشاطئ ، حيث كانوا يبنون السفن اللازمة لهم فى
رحلاتهم ، ثم ما كان يسود البلاد من فرح وسرور بعد رجوع هذه الحملات
مظفرة محملة بنفائس بلاد الصومال .

ولقد بلغ شغف المصريين برحلاتهم إلى درجة أن سجلوها فى آدابهم
وتناقلوها من جيل إلى جيل ، فالرحلة إلى آسيا مسجلة فى هذه القصة الطريفة .

المعروفة بقصة « سنوهى » ، وأما الرحلة إلى الصومال عن طريق البحر الأحمر فمسجلة فى قصة « البحار » ، الذى ذكر لنا أنه ذهب وبعض الملاحين المصريين الجسورين ، الذين خبروا الأرض والسماء والذين لهم قلوب تفوق قلوب الليوث فى الشجاعة وبالرغم من هذا كله قد هبت عليهم عاصفة حطمت السفينة وأغرقتها ومن فيها ، ولم ينج منها أحد سواه حيث ألقته الأمواج على جزيرة تحكمها أفعى ، وعاش هناك مدة من الزمن فى هناء ونعيم ، ثم رجع إلى مصر محملاً بالهدايا والخيرات . ثم قص على أهل بلده روايته هذه مظهراً لهم عجائب ما شاهده . وهناك آثار عثر عليها بالقرب من سفاجة ، مثل لوحة كان قد أقامها ختختاور من عصر امنمحت الثانى تذكراً لرجوعه من بلاد البنات ، كما عثر على آثار محفة للياه بنيت فى العصر الصاوى .

وفى عهد رمسيس زاد الاهتمام بتجارة مصر وعلى الخصوص بعد أن انتهى من حروبه ، وكان أول ملك شعر بأهمية القوة البحرية لمصر فأنشأ لها أسطولا تجارياً عظيماً بين مصر وسواحل فينيقيا ، وأسطولا آخر للبحر الأحمر . وكانت بعض سفنه مختصة بنقل النحاس من مناجم سيناء والبعث الآخر لاستحضار محاصيل بلاد الصومال وجنوبى بلاد العرب إلى ميناء القصير ، حيث تفرغ ثم تنقل على ظهور الدواب إلى مدينة قفط ومنها كانت تنقل براً أو على النيل وتوزع على باقى بلاد القطر شمالاً وجنوباً .

عبد المنعم أبو بكر

بعض المصادر

Köster, Zeitschrift für aegyptische Sprache und Altertums-
kunde 58 Page 125

Maspero, Histoire ancienne II Page 247

Kees, Kulturgeschichte des alten Orient I,
«Aegypten» Page 121