

الرحلات البحرية المصرية
من عصور ما قبل التاريخ إلى نهاية مرحلة الدولة الوسطى
Egyptian Cruises
From Prehistoric Times To The End Of The Middle Kingdom
Stage

بلعباس محفوظي(*)،

جامعة ابو قاسم سعد الله "الجزائر2" abassalgeria@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2020/09/ 03 تاريخ القبول: 2020/12/ 09

ملخص:

إن لمصر القديمة في مراحل تاريخها إسهامات بمجال الرحلات البحرية، بحيث قام فراعنة مصر إبان فترتي الدولة القديمة والوسطى بمجموعة من البعثات عن طريق البحر الأبيض المتوسط والأحمر وكذا نهر النيل نحو المناطق ذات الأهمية الاقتصادية والأماكن التي تمثل مفتاح الخطر الخارجي، ومايثبت توجه فراعنة مصر الى هاته المناطق الأساطير و المخلفات الأثرية الموجود في تلك المناطق كالساحل الفينيقي وكذا بلاد البونت بشقيه الإفريقي والأسوي، وكان هذا الاتصال البحري أحيانا سلميا عن طريق التبادل التجاري أو الدبلوماسية وأحيانا أخرى يكون حربياً عسكرياً لتأديب من تسول له نفسه الاعتداء على مصر أو غزوها ، وهذه الورقة البحثية تبين الرحلات والبعثات البحرية التي جرت قبل اتحاد مصر وكذا خلال مرحلتي الدولة القديمة والوسطى وكيف أن هذا الانفتاح عاد عليها بالتطور الاقتصادي والحماية الأمنية.

الكلمات الدالة: مصر القديمة، الرحلات البحرية. الدولة القديمة والوسطى، فراعنة مصر.

Abstract:

Ancient Egypt throughout its history had contributions to the field of cruises, so that during the Old and Middle Kingdom periods, the Pharaohs of Egypt made a group of missions via the Mediterranean and

(*) بلعباس محفوظي: abassalgeria@gmail.com

Red Sea, as well as the Nile River towards areas of economic importance and places that represent the key to external danger, and what proves the direction of the Pharaohs of Egypt to these Areas Myths and archaeological remnants found in those areas, such as the Phoenician coast, as well as the Puntland, with its two African and Asian parts, and this contact was sometimes peaceful through trade or diplomatic exchange, and other times it was military war to discipline whoever begged for himself to attack Egypt or invade Egypt abroad, and this research paper It shows the trips and maritime missions that took place before the Union of Egypt, as well as during the Old and Middle Kingdom phases, and how this openness brought it back with economic development and security protection.

Keywords: Egypte ancienne, croisières. L'Ancien et le Moyen Empire, les pharaons d'Égypte.

1. مقدمة:

مع بداية الدولة القديمة حوالي 2780 ق . م وقبل ذلك بدء المصريين القدماء فى الاتصال بحريا بجيرانهم فى الشرق فى آسيا عبر سيناء خاصة شواطئ فينيقيا حيث الأخشاب ثم إلى الجنوب حيث بلاد النوبة وأواسط أفريقيا عن طريق نهر النيل، وقد توطدت هذه العلاقات خلال الدولة الوسطى، وكان هذا الاتصال أحيانا سلميا عن طريق التبادل التجارى أو الدبلوماسى وأحيانا أخرى يكون حربياً عسكرياً لتأديب من تسول له نفسه الاعتداء على مصر أو غزوا خارجياً لمصر، وقد نشأ عن النوع الأول من الاتصال أيام السلم تبادل تجارى على نطاق واسع ، فكانت السفن المصرية تجوب البحرين الأبيض إلى آسيا وأوروبا والبحر الأحمر للاتجاه جنوباً حيث سواحل أفريقيا وبلاد بونت أو عن طريق نهر النيل، فكانت مصر تستورد من سواحل الشام الأخشاب وخاصة خشب الأرز ومن الجنوب أي

من بلاد النوبة وأواسط أفريقيا والسودان الحاصلات الزراعية والأشجار والعاج والریش والحيوانات والبخور، ويظهر هذا فيما خلفه المصريين على جدران المقابر وفي الأثار التي تم العثور عليها بالمقابر. ومنه نقول ماهي أهم الرحلات البحرية التي تمت من عصور ما قبل التاريخ إلى غاية مرحلة الدولة الوسطى؟ وكيف عادت على اقتصاد وأمن مصر قديما؟.

2. الرحلات البحرية خلال عصور ما قبل التاريخ ومرحلة الدولة القديمة:

وجد سكان وادي النيل في نهرهم الذي كانوا يعيشون على شاطئيه مدرسا جيدا يتعلمون فيه أولى دروس الملاحة⁽¹⁾، ففيضانه في كل وقت يجبرهم على خوض مياهه في كل وقت نظرا لسهولة الملاحة فيه هذا من جهة، ومن جهة أخرى يصبح محفوبا بالمخاطر مدة الفيضان وهبوب الرياح، وباعتبار نهر النيل أهم طريق مواصلات فقد كان لديه العدة لاقتحام أهوال هذا النهر بما صنعه المصري من سفن متينة قام بتطويرها على مر الزمن، حتى جعلها صالحة لتمخر عباب البحر نفسه⁽²⁾.

يمثل نهر النيل المكان الذي نشطت فيه الحركة العامة للمواصلات التي كانت في متناول الإنسان المصري في كل وقت، لينتقل عبره ويحمل عليه بضائعه⁽³⁾، 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 الوسيلة⁽⁴⁾، 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 العقائدية⁽⁵⁾.

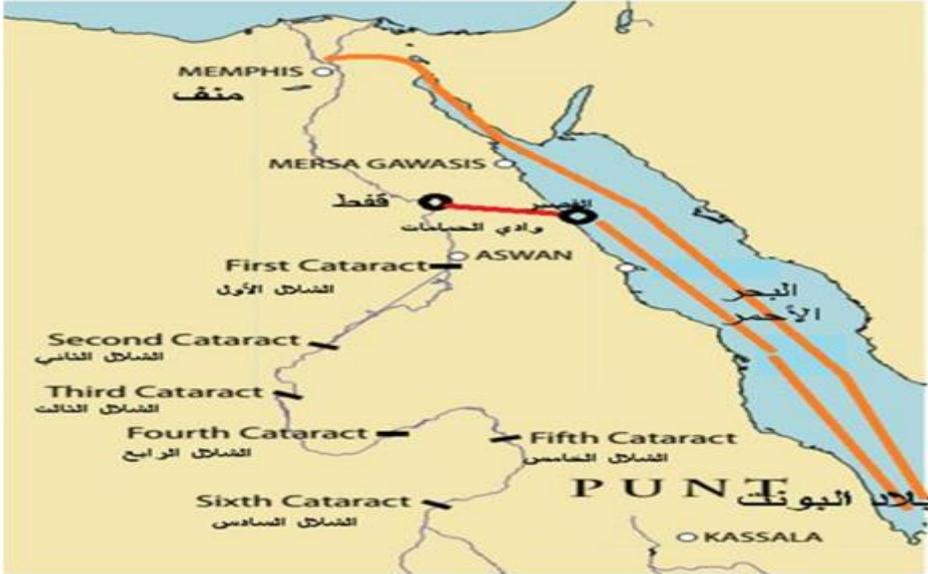
وبالرغم ما يعرف عن المصريين حول قلة اهتمامهم بالبحر، إلا أن الكثير من المؤرخين وعلماء الأثار، ذكروا أن المصريين من الشعوب الأوائل الذين ركبوا البحر (البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر) في عصور ما قبل التاريخ، وكان دليلهم في ذلك عثورهم على الكثير من القطع الأثرية في الأقطار المجاورة التي يرجع تاريخها إلى تلك الفترة، والتي استخدمت في صناعتها مواد أو أحجار شبه كريمة لم يثبت وجودها في

مصر مثل اللازورد (6) 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 بحرية واسعة مع جزيرة "كريت" وغيرها من جزر البحر الأبيض المتوسط والأقطار المجاورة لمصر، وهي علاقات كان لها تأثير بالغ في الأحوال الاقتصادية والاجتماعية بمصر⁽⁷⁾.

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 مواقع تهامة في بداية الألف السادس قبل الميلاد- حيث بدأ تكثيف تجارة الأوبسيديان أكثر وضوحا مع المصريين القدماء في فترة ما قبل الأسرات، عندما كانت تجارة الفضة واللازورد والفيروز والملاكيث⁽⁸⁾ (خام النحاس) والجالينا والحديد والراتنجات يتم تداولها عبر البحر الأحمر، ويمكن تأريخ بداية التجارة البحرية المصرية بفترة نقادة الأولى حوالي (3500-4000 ق.م)، وأصبحت تلك التجارة أكثر رسوخا في فترة نقادة الثانية (3500 ق.م-3200 ق.م)⁽⁹⁾.

أما عن الطريق الذي أتخذه المصريون للسفر نحو البحر الأحمر فهو طريق وادي الحمامات (أنظر الخريطة رقم 1)، ولا لعل مايبين ذلك وجود سفن وقوارب من البردي

خريطة رقم 1: الطريق البحري نحو بلاد البونت.



Gregory p.gilbert, Ancient Egyptian Sea Power And the Origin of Maritime forces, Sea Power Center, Australia, 2008, p78.

والبوص والخشب⁽¹⁰⁾، حيث كان يتم إعدادها وجرها برا إلى الساحل، فوفقا للسجلات العربية مستفيدة من التيارات وهبوب الرياح الجنوبية أو الإبحار جنوبا مستفيدين من الرياح الشمالية واتباع التيار باتجاه الشمال⁽¹¹⁾.

أما إبحار المصري عبر البحر المتوسط فيرى "ألكسندر جوف Alescander Joffe : "أن التواصل بين مصر بشمال فينيقية كان عن طريق التجارة البحرية (أنظر خريطة رقم 2) 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

خريطة رقم 2: الطريق البحري نحو الساحل الفينيقي.



Kristina Josephson, Hesse late Bronze Age Maritime Trade In the Eastern, Classical Archeology and Ancient, 2008, p55.

واللازورد⁽¹²⁾ ، حيث كانت المنطقة السالفة الذكر جزء من شبكة تجارة واسعة ، والتي بالتأكيد إمتدت إلى ما بعد سوريا (بلاد الشام)⁽¹³⁾.

وهناك أيضا العديد من الأدلة ما تثبت إستمرار علاقات بين مصر وجيرانها الفينيقيين ، وهذا مانستنتج من أسطورة "أوزير وإيزة" أن تابوت أوزير الذي ألقاه أخوه "ست" في النيل قد عبر الفرع الثانيسي ودفعته مياه البحر إلى بيبيلوس (جبيل)⁽¹⁴⁾ ، لتتطلق إيزة نحو جبيل، وعند وصولها تعاملت ملكة المنطقة معها وأعطتها الشجرة المقدسة التي كانت تضم جثة أوزير وهذا مايبين مدى العلاقات الودية بين مصر وجبيل⁽¹⁵⁾.

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 الموانئ⁽¹⁶⁾ ، كما يشير الدكتور محمد بيومي مهران : " أن المصريين 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 سورية⁽¹⁷⁾ ، وقد ذهب البعض الى أن هذه الواردات إنما كانت بمثابة جزية قدمتها المناطق الخاضعة لمصر في فينيقية⁽¹⁸⁾.

استمر حكام مصر في تعزيز التجارة البحرية بعيدة المدى لأغراض الرفاهية والهيبة السياسية وكانت صناعة القوارب الكبيرة لها على ما يبدو دور كبير لتلعبه في التنافس الاجتماعي وبخاصة أنه وجدت قوارب خشبية في سياقات النصوص الجنائزية المصرية من الأسرة الأولى حوالي 3000ق.م وتعد قيمتها مستمدة من الموارد والمهارات الفنية والحرفيين المتخصصين اللازمين لبنائها ودورها الهام في جلب السلع، والسيطرة على شبكات التبادل التجاري الإقليمية، وكان تحسين مصادر الحصول على الأخشاب وتقنيات بناء السفن واستخدام الشراع كلها عوامل أسهمت في بناء قوارب كبيرة على نحو متزايد مناسبة تماما للإبحار في البحار المفتوحة في الألفية الثالثة قبل الميلاد.⁽¹⁹⁾

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 التماثيل 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 الأسرة⁽²⁰⁾.

وكانت السياسة الخارجية لمصر في المجال البحري 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 بالثروات⁽²¹⁾ ، ويذكر حجر بالرمو بأن الملك سنفر⁽²²⁾ مؤسس الأسرة الرابعة قد أرسل أسطولا بحريا مكونا من أربعين مركبا⁽²³⁾ لإحضار كتل أخشاب الأرز من جبيل لاستخدامها في صناعة المراكب⁽²⁴⁾ وتدعيم بعض الأحجار في هرمه بدهشور، كما تذكر تلك النقوش أيضا أنه أعد مشروعا لبناء أسطول تجاري بحري مكون من ستين مركبا⁽²⁵⁾.

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 الأخشاب تعني قاطعي الخشب⁽²⁶⁾، وهذه السفن التي كانت تجري في البحر الأبيض المتوسط نراها ممثلة على جدران معبد الملك "ساحورع" والملك "أوناس" من عهد الأسرة الخامسة، كانت تشحن بالبحارة ومعهم فصيلة من الجنود لحماية البعثة من أهالي سورية⁽²⁷⁾، 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 أخرى⁽²⁸⁾.

كان المصريون يفضلون الإبحار 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 ومصر⁽²⁹⁾، 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 بعيد⁽³⁰⁾.

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 من أخشابها تُلَقَّب بـ"السفن الجبيلية" أحيانا⁽³¹⁾، 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 بالملك⁽³²⁾، كما بنى بها سفنا كثيرة بلغ طول بعضها حوالي ستة وخمسون مترا، استعمل بعضها في النيل والبعض الآخر لتنشيط حركة التجارة مع الأقطار الشمالية⁽³³⁾.

ولم يكن ملوك الأسرة الخامسة أقل نشاطا من أسلافهم ملوك الأسرة الرابعة، فهناك في المعبد الجنائزي للملك "ساحورع" منظر لسفن عائدة من فينيقيا بالتجارة والأسوييون 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 يهمنا حقيقة وجود أسطول ذهب ورجع وبالتالي حقيقة وجود خط بحري بين مصر وجبيل⁽³⁴⁾. إذن الدليل المادي الموجود في المعبد الجنائزي للملك "ساحورع" يعبر على قيام نشاط تجاري بحري ضخم جعل مصر تحتك بجيرانها أكثر مما كانت عليه في العصور السابقة، وهذه الرحلة هي واحدة من الرحلات البحرية التجارية التي أرسلها هذا الملك عبر البحر المتوسط وبذلك فهو يعد من أشهر ملوك الأسرة الخامسة التي ظلت تحافظ على علاقاتها التجارية مع "جبيل" إلى آخر عهدها، حيث ذكرت المصادر أن أحد الرحلات التجارية مع هذه المدينة قد تمت في عهد الملك "أونيس"⁽³⁵⁾.

كما سجل حجر بالرمو إرسال الملك "ساحورع" حملة بحرية إلى بلاد بونت، وعادت بالعمود والذهب والأبنوس⁽³⁶⁾، حيث ورد في نقوش حجر بالرمو أن الملك ساحورع قد تلقى المر والإلكتروم وعصى الأبنوس وكمية من الذهب والأحجار الكريمة من بلاد البونت ومن عصر الملك "جدكارع اسيسي" ثامن ملوك الأسرة الخامسة حوالي 2369 ق.م أرسلت حملة بقيادة "باورجدت" إلى أرض بونت وأحضرت هذه البعثة ثلاثة آلاف عصا من الأبنوس وبعض الأخشاب الثمينة والصمغ والجلود بالإضافة إلى أحد الأقزام⁽³⁷⁾.

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 المصري⁽³⁸⁾، وفي عهد الملك "بببي الأول" ثالث ملوك الأسرة السادسة قامت حملة بحرية بقيادة أمير يدعى "أوني" قاصدة شواطئ فلسطين وفينيقية ونزلت جنودها شمالي 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 والأسطول⁽³⁹⁾،

كما قام هذا الملك "بببي الأول" بإرسال بعثات تجارية بحرية إلى بلاد بونت⁽⁴⁰⁾ ، كما اهتم "بببي الثاني" مثل أسلافه بالتجارة الخارجية، بين مصر وبلاد بونت وسواحل فينيقيا، من ذلك ما سجله الملاح المصري "خنوم حنوب" من أنه قد زار جبيل وبونت إحدى عشرة مرة، كان تحت رئاسة "ثني" في زيارته الأولى، وتحت رياسته "خوي" عند زيارته الثانية⁽⁴¹⁾.

الشكل رقم 2: نقش بارز من المعبد الجنائزي لساحورع ببين الأسطول المصري عائداً من سوريا .



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

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 إلى أبهات لإحضار تابوت (صندوق الأحياء) ... ثم أرسلني جلالته إلى الفنتين لأحضر لوحة من الجرافيت... ورفعها 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

إنهاها بين مصر وبلاد النوبة وكان الهدف الأول لشق الطرق المائية هو نقل الجرانيت للهرم الملكي في منف⁽⁴²⁾.

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 الاجتماعية⁽⁴³⁾ كان له أثر واضح في اضطراب سياسية مصر الخارجية وبالتالي سوء أوضاعها الاقتصادية⁽⁴⁴⁾.

3. الرحلات خلال الدولة الوسطى:

قامت السياسة المصرية الخارجية في عصر الدولة الوسطى بصفة عامة ، والأسرة الثانية عشر بصفة خاصة على أساس تغليب علاقات الود مع الدول المجاورة واتخاذ صلات تجارية معها سبيلا على التأثير الحضاري فيها كما قامت على أساس توسيع النفوذ مع إثثار السلام المسلح القائم على اليقظة وعدم الالتجاء إلى استخدام القوة فيها إلا حين الضرورة ، وهذه السياسة انتهجتها مصر مع مدن الساحل الفينيقي منذ أوائل الألف الثانية قبل الميلاد حيث وثقت صلاتها بمدينة "جبيل" التي أصبحت من جديد ضمن شبكة التجارة البحرية المصرية مثلما كانت عليه زمن الدولة القديمة، والتجارة بين مصر وشرق البحر المتوسط خلال هذا العهد سلكت طريقين بري وآخر بحري وبذلك أعاد ملوك مصر سيادتهم على منطقة الساحل، وهذه الحماية قد منحت لمصر مكانة متفوقة في تجارة البحر المتوسط، وجعلتها تضع يدها على الطرق التجارية لآسيا، ومن المحتمل ان ملوك الأسرة الثانية عشر كانوا يراقبون الساحل المتوسطي الى غاية أوغاريت وذلك بوضع حاميات في مدن ذلك الساحل وبمساعدة حكام مدته، التي أصبحت تعمل على تدعيم الوجود المصري في تلك المراكز الكبيرة للتجارة الدولية⁽⁴⁵⁾.

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 الذهب⁽⁴⁶⁾.

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 الآخر⁽⁴⁷⁾.

بينما عثر الباحث الأثري المسيودي مرجان Messiouidi Morgan عام 1894م على مقربة من هرم سنوسرت الثاني⁽⁴⁸⁾ 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 الدفة⁽⁴⁹⁾.

كما كان هناك من عهد "منتوحتب الثالث" (سعنخ كارع)⁽⁵⁰⁾ 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 الملك⁽⁵¹⁾، حيث قام "حنو" برحلة بحرية انطلق فيها هو وعدد من رجاله من ميناء قفط، متجهين إلى بلاد البونت لإحضار البذور⁽⁵²⁾، وكان الهدف من هذه الحملة استئناف البعثات التجارية البحرية مع بلاد بونت⁽⁵³⁾، عبر البحر الأحمر انطلاقا من ميناء وادي الحمامات وميناء "مرسى الجواسيس" لتتجاوز مملكة كوش على نهر النيل في ذلك الوقت⁽⁵⁴⁾.

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 الأول⁽⁵⁵⁾، وهناك نقش في

عهد سنوسرت الأول في الكرنك يتحدث عن حملة الملك بداخل المدن الساحلية تحت إمرة قائد مصري، وكان الرؤساء في جبيل يقطعون له أخشاب أشجار الأرز ، ويتضح من ذلك أن ملوك الأسرة الثانية عشر قد حرصوا على المحافظة على العلاقات السلمية بينهم وبين حكام وأمراء مدن الساحل الفينيقي، وذلك حرصا على تأمين سبل التجارة بين البلدين وفي ذات السياق تشير الأبحاث أنه تم الكشف عن أواني وجعارين وأختام نقشت بأسماء أشخاص مصريين يعودون الى فترة الحكم الأسرة الثانية عشر في عدة مدن فينيقية منها جبيل ورأس شمراء "أوغاريت" وقطنة شمالي حمص وتل عطشانة وغيرها⁽⁵⁶⁾.

ويمكن الإشارة إلى أن المبادلات التجارية البحرية زمن الدولة الوسطى لم تكن تتركز على جبيل المدينة التي تردد ذكرها في المصادر المصرية فقط ، بل امتدت التجارة المصرية إلى ابعد من ذلك وتوسعت لتشمل عدة مدن على الساحل، وبالمناطق الداخلية من أرض فينيقيا كما أن الإشارات الداخلية تفيد بأن الرحلات البحرية التجارية المصرية باتجاه الشمال كانت مستمرة خلال حكم "أمنحات الثاني" بدليل أن البضائع التي كانت قد وصلت خزينة "تود" من السواحل السورية وقد عثر على الكنز في أساسات معبده وتمثل في أربعة صناديق بها العديد من السلع الأسيوية التي تم استيرادها من خلال بعثة هذا الملك، أو كانت عبارة عن هدية وصلت رفقة الرحلة التجارية⁽⁵⁷⁾.

استأنفت مصر التجارة البحرية في البحر الأحمر خلال عصر الدولة الوسطى وأرسلت بعثات بحرية جديدة لبلاد البونت، وقد تم اكتشاف موقع مرسى الجواسيس على ساحل البحر الأحمر في مصر ميناء يرجع إلى الدولة الوسطى وكان يطلق عليه اسم "ساوو" حيث قامت بعثة مشتركة من جامعة الاسكندرية وهيئة الآثار المصرية 1976 بالكشف عن موقع الميناء من الأسرة الثانية عشر عند مدخل وادي الجواسيس كانت تبجر منه السفن المصرية إلى جنوب البحر الأحمر وخاصة أرض البونت، وعثرت هذه البعثة على لوحات منقوش عليها مرسوم اصدره الملك سنوسرت الأول لبناء السفن لإرسالها إلى أرض بونت⁽⁵⁸⁾.

ثم أجريت بحوث أثرية بواسطة بعثة جامعة نابولي للدراسات الشرقية والمعهد الايطالي لأفريقيا والشرق بالتعاون مع جامعة بوسطن عام 2001م

والتي أسفرت عن اكتشافات من أهمها أجزاء كبيرة من بعض المراكب مما يبرهن على اتساع دائرة الاتصالات والعلاقات التجارية البحرية، وقدمت أدلة للعلماء عن رحلات لأرض بونت وعمقت فهم كيفية استعداد المصريين لهذه الرحلات البحرية الطويلة التي كانت تنطلق من ذلك الموقع وهي رحلات كانت طويلة⁽⁵⁹⁾.

وتثبت الوثائق المكتوبة التي تم العثور عليها في الموقع أن المصريين كانوا يبحرون بانتظام على البحر الأحمر ويقومون برحلات تجارية إلى بونت كما سمحت بفهم التكنولوجيا المستخدمة في بناء المراكب التي كانت تواجه عواصف البحر الأحمر ورياحه والتيارات المختلفة تماما عن الملاحة النهرية في النيل حيث المياه الهادئة والرياح المنتظمة⁽⁶⁰⁾.

ومن الرحلات البحرية المتوجهة نحو بلا البونت رحلة أمنمحات الثاني وسنوسرت الثاني، وسنوسرت الثالث⁽⁶¹⁾ وأمنمحات الثالث وأمنمحات الرابع⁽⁶²⁾، حيث تم العثور على هذه الكتابات والنقوش على لوحات حجر الجير التي بلغت 30 لوحة تم اكتشافها منذ عام 2001م⁽⁶³⁾، كما كثر استخدام السفن في عمليات حربية تمت في عصر هذه الأسرة الثانية عشر، ففي إحدى مقابر بني حسن بمحافظة أَلْمِنْيَا نجد "خنوم حنّب" ينقش على جدران مقبرته نصا يقول فيه إنه صاحب الملك "أمنمحات الأول" في حملته⁽⁶⁴⁾، قوامها عشرون سفينة مصنوعة من خشب الأرز لملاقاة العدو⁽⁶⁵⁾.

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 وألقت 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 الإفريقية⁽⁶⁶⁾.

4. خاتمة:

نستخلص مما سبق مجموعة من العناصر أهمها:
عرفت مصر بناء السفن والانتقال عبر البحر، وكان ذلك مع مطلع فجر الحضارة المصرية والدليل على ذلك (مراكب الشمس) التي عثر عليها الأثاريون، كما أثبت علماء علم المصريات أن النيل كان له فضل ازدهار

ونمو البحرية المصرية، منذ عصور ما قبل التاريخ المصري وأنه كان لمصر جولات بحرية، امتدَّت حتى عصر البطالمة، حيث تبين أن معظم البحارة على سفن البطالمة كانوا من المصريين.

كما تشير مختلف النصوص التاريخية أن المصريين القدماء، استثمروا النيل ملاحيا بصورة تدعو للإعجاب والتقدير وأن المراكب والسفن أدت دورًا مهمًا طوال التاريخ المصري القديم، والدليل النقوش على جدران المعابد والكتابات الموجودة على البرديات.

تعد الطرق البحرية سبلا هامة في شبكة التواصل في كل العصور بدءا من العصر القديم، الذي ارتبط فيه وجود الأمم الكبرى وتطورها بسيطرتها على مثل هذا الطرق، وقد تحقق لذلك لمصر خلال العصر الفرعوني، حيث كانت لها مسارات سلكتها الرحلات البحرية المصرية في البحرين الأبيض المتوسط والأحمر وكذا النيل، بالرغم من إنكار كثير من المؤرخين على عدم معرفة المصريين للملاحة البحرية والرحلات البحرية، لكن موقعها يؤهلها لإرتياد البحار والمحيطات نتيجة لقربها من بحرين اشتهرا بالنشاط الحضاري، وتكشف الوثائق عن تردد المصريين خلال العصر الفرعوني على طرق البحرين المتوسط والأحمر.

الرحلات البحرية التي قام بها المصريون في مرحلة ما قبل الاتحاد ومرحلة الدولة القديمة والوسطى تبين مدى معرفة المصريين القدماء للأقطار المجاورة أولا وهذا ماتبينه الموجودات الأثرية في بلاد الشام وفي كريت وبلاد اليونان، ثانيا معرفة صناعة السفن الضخمة التي تواكب أمواج ومخاطر البحار، ثالثا شق قنوات تربط البحرين (البحر الأبيض المتوسط بالأحمر وقنوات تربط النيل بالبحر الأحمر) لتسهيل سير السفن.

5. الهوامش:

1. سمير أديب، موسوعة الحضارة المصرية، العربي للنشر والتوزيع، ط1، القاهرة، 2000، ص765.
2. سليم حسن، موسوعة مصر القديمة، ج2، مكتبة الأسرة، (د.ط)، مصر، 1992م، ص230.
3. نفسه، ص221.

4. مختار السويفي، أم الحضارات " ملامح عامة لأول حضارة صنعها الإنسان"، ج1، الدار المصرية اللبنانية، ط1، القاهرة، 1999، ص65-66.
5. مختار السويفي، من تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن في مصر القديمة، مجلة المدير الناجح، ع88، مصر، 2000م، ص60.
6. اللأزورد: عرف هذا المعدن النفيس الأزرق منذ قديم الزمان، وتعزى تسمية بهذا الإسم 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.
7. مختار السويفي، أم الحضارات...، ج1، المرجع السابق، ص69.
8. الملاكيت: 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 الملاكيت يدرء الأخطاء والأمراض، ويوجد الملاكيت في العالم أجمع بكميات صغيرة ولكنه يوجد بكميات أكبر في مناطق تعدين النحاس وهو بطبيعة الحال أنواع: أ-الملاكيت الأفرندي، ب-الهندي، ج-الكرماني، د-الكركي، وفي ما يخص مصادره فهو يعتبر من فلزات النحاس المكتشفة منذ عصور سحيقة وخصوصا قدامى المصريين واستخرجوه من مناجم التي تقع بين منطقتي السويس وسيناء منذ حوالي 4000 سنة قبل الميلاد. للمزيد أنظر: محسن عقيل، المرجع السابق، ص576.
9. محمد فوزي الشايب، الإسهامات المصرية القديمة في التجارة البحرية، مجلة حضارات الشرق الأدنى القديم، ع2، مطابع جامعة الزقازيق، 2016م، ص3-4.
10. Boat Building And Its Social Context In Early Egypt Cemetery At Abydos **Interpetations From The first Dynasty Boat-Grave**,Antiquity, 2006 , p126.
11. محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص4-5.
12. : Alescander Joffe ,**Egypt And Syro- Emplcation Of The New .Chronolgy, Current Mysotamia In The 4th Millenium Anthropology**,Chicago University Press, U.S.A, 2000, pp113-123.
13. محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص5.
14. Wright and pedree dennis,**contacts between egypt and literary sources for the history of palastine and syria syro-palastine during old kingdom, the biblical archaeologist**,1988,p143.

15. ببير مونتيه، الحياة اليومية في مصر، تر:عزيز مرقس منصور، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، (د.ط) ، مصر، 2002، ص241.
16. مهران بيومي محمد، المدن الفينيقية: تاريخ لبنان القديم، دار النهضة العربية، (د.ط) ، بيروت، لبنان، 1994م، ص201.
17. نفسه، ص200.
18. محمد بيومي مهران، بلاد الشام، الفنية للطباعة والنشر، (د.ط)، الإسكندرية، 1990م، ص108.
19. محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص6.
20. محمد بيومي مهران، الثورة الإجتماعية الأولى في مصر الفرعنة، دار المعرفة الجامعية، (د.ط)، مصر، 1999م، ص209.
21. محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص201.
22. عيسى على إبراهيم، المرجع السابق، ص16.
23. عبد الحلیم نورالدين، النقل البري والمائي في مصر القديمة، محاضرات مكتبة الاسكندرية، مصر، (د.س) ، ص7.
24. محمد محمود محمدین، المرجع السابق، ص58.
25. محمد بيومي مهران، بلاد الشام...، المرجع السابق، ص110.
26. Wright.M,And Padree.D, Op-Cit, p146.
27. سمير أديب، موسوعة الحضارة ...، المرجع السابق، ص765.
28. سليم حسن، مصر القديمة، ج2، المرجع السابق، ص226.
29. محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص8.
30. محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص202.
31. محمد بيومي مهران، الثورة الإجتماعية ...، المرجع السابق، ص210.
32. محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص8.
33. صدقي ربيع، المراكب في مصر القديمة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، (د.ط)، مصر، 1992م، ص10-11.
34. محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص205.
35. عامر خير، العلاقات التجارية بين مصر وفينيقيا قديما، مجلة العلوم الاجتماعية والانسانية، مسيلة، ع10، 2016م، ص115.
36. نجيب على صالح الويس، العملات اليمنية (دراسة تحليلية للعلاقات الخارجية قديما)، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2009م/ 2010م، ص35.
37. محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص9.
38. محمد بيومي مهران، بلاد الشام...، المرجع السابق، ص113.
39. صدقي ربيع، المرجع السابق، ص11.

40. محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص9.
41. محمد بيومي مهران، المدن الفينيقية...، المرجع السابق، ص206.
42. صدقي ربيع، المرجع السابق، ص 11-12.
43. أحمد فخري، دراسات في تاريخ الشرق القديم"مصر والعراق سوريا -اليمن- إيران مختارات من الوثائق التاريخية"، مكتبة الأنجلو المصرية، ط2، مصر، 1963م، ص124-125.
44. محمد بيومي مهران، بلاد الشام...، المرجع السابق، ص116.
45. عامر خير، المرجع السابق، ص117.
46. مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، المرجع السابق، ص27.
47. صدقي ربيع، المرجع السابق، ص14.
48. سنوسرت الثاني: ابن امنمحات 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،(د.ط)، 1997م، ص 131-132.
49. صدقي ربيع، المرجع السابق، ص12-13.
50. 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 معيناً 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 اثناء حجري عثر عليه في اللشت على مقربة من هرم الملك امنمحات 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 امنمحات، ويرجح ان هذا الوزير هو الذي ارتقى عرش مصر بعد عودته من وادي الحمامات بقليل واسس أسرة ملكية هي الأسرة الثانية عشرة.

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

51. محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية القديمة، ج2، المرجع السابق، ص221.
52. سمير أديب، تاريخ وحضارة مصر..، المرجع السابق، ص123.
53. أحمد امين سليم، في تاريخ الشرق الأدنى القديم : مصر، سورية القديمة، (د.ط)، (د . ت) ، ص106.
54. محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص11.
55. 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 شمالا وجنوبا بدأ غزواته جنوبا عندما كان شريكا مع والده في الحكم وفي العام الثامن عشر من حكمه إمتد نفوذه إلى كوش جنوب الشلال الثاني ..**للمزيد أنظر:**

Ian Show,Paul Nicholson, **Dictionary Of Ancient**

Egypt,first Edition,The American ,University, Egypt, 2002, p258.

56. عامر خير، المرجع السابق، ص117.

57. نفسه

58. محمد فوزي الشايب، المرجع السابق، ص9.

59. نفسه

60. نفسه

61. **سنوسرت الثالث:** كان خامس فراعنة الأسرة الثانية عشر، حكم من 1878ق م حتى 1839ق م واصل هذا الملك توسعته في النوبة حيث أقام قلاع نهرية ضخمة منها بوهن وتوشكى عند أورونارتي ووصل حتى الشلال الثالث، هناك مسلة تذكر انجازاته الحربية في النوبة وفلسطين كما بنى قلعة في مدينة بيبيلوس الفينيقية "مورجان" في 1894ق م وأنشأ معبدا ومدينة في أبيدوس ومعبد آخر في "مدامود" حيث رأس سنوسرت الثالث ضرورة حفر قناة عند الشلال الأول ليعبر فيها الى 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 الى غير ذلك من انجازاته هذا الملك. **للمزيد أنظر:**

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

62. **أمنحات الرابع:** هو ابن أمنحات الثالث حكم لمدة تسعة سنوات والفترة التي قضاه في الحكم مع والده عامين، ثم لتوتى بعده أخته الملكة "سبك نفرو" وحكمت

ثلاث سنوات وقد إسمها على العديد من الأثار التي ترجع الى 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.

63. محمد فوزى الشايب، المرجع السابق، ص13.
64. محمد بيومي مهران، الحضارة المصرية..، المرجع السابق، ص221.
65. مختار السويفي، من تاريخ البحرية...، المرجع السابق، ص27.
66. بلقاسم رحمانى وخرفوش مدني، الدور المصري في جنوب شبه الجزيرة العربية والشرق الأفريقي، مكتبة زهراء الشرق، (د. ط)، القاهرة، (د.ت)، ص27-28.
6. البيليوغرافيا:

- أحمد امين سليم، في تاريخ الشرق الادنى القديم : مصر، سورية القديمة، (د.ط- د. ت).
- أحمد فخري، دراسات في تاريخ الشرق القديم"مصر والعراق سوريا -اليمن- إيران مختارات من الوثائق التاريخية"، مكتبة الأنجلو المصرية، (مصر: مكتبة الأنجلو المصرية، 1963م)،
- بلقاسم رحمانى وخرفوش مدني، الدور المصري في جنوب شبه الجزيرة العربية والشرق الأفريقي، مكتبة زهراء الشرق، (القاهرة: مكتبة زهراء الشرق، د.ت).
- بيير مونتييه، الحياة اليومية في مصر، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، (مصر: مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2002م).
- سليم حسن، موسوعة مصر القديمة، مكتبة الأسرة، (مصر: مكتبة الأسرة، 1992م).
- سمير أديب، تاريخ وحضارة مصر القديمة، (د.ط، 1997م).
- سمير أديب، موسوعة الحضارة المصرية، العربي للنشر والتوزيع، (القاهرة: العربي للنشر والتوزيع، 2000م).
- صدقي ربيع، المراكب في مصر القديمة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، (مصر: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1992م).
- عامر خير، العلاقات التجارية بين مصر وفينيقيا قديما، مجلة العلوم الاجتماعية والانسانية، ع10، مسيلة، 2016م.
- عبد الحليم نورالدين، النقل البري والمائي في مصر القديمة، محاضرات مكتبة الاسكندرية، (مصر: محاضرات مكتبة الاسكندرية، د.ت).

- محسن عقيل، موسوعة الأحجار الكريمة المصورة "التختم- النقوش- الخواص"، دار المحجة البيضاء للترجمة والتوزيع، (لبنان: دار المحجة البيضاء للترجمة والتوزيع، 2007م).
- محمد بيومي مهران، بلاد الشام، الفنية للطباعة والنشر، (الإسكندرية: الفنية للطباعة والنشر، 1990م).
- محمد بيومي مهران، الثورة الإجتماعية الأولى في مصر الفراعنة، (مصر: دار المعرفة الجامعية، 1999م).
- محمد فوزى الشايب، الإسهامات المصرية القديمة في التجارة البحرية، مجلة حضارت الشرق الأدنى القديم، ع2، 2016م.
- مختار السويفي، أم الحضارات " ملامح عامة لأول حضارة صنعها الانسان"، الدار المصرية اللبنانية، (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 1999).
- مختار السويفي، من تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن في مصر القديمة، مجلة المدير الناجح، ع88، مصر، 2000م.
- مهران بيومي محمد، المدن الفينيقية: تاريخ لبنان القديم، دار النهضة العربية، (لبنان: دار النهضة العربية، 1994م).
- نجيب على صالح الويس، العملات اليمنية (دراسة تحليلية للعلاقات الخارجية قديما)، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2009م/ 2010م.
- Alescander Joffe , (2000), **Egypt And Syro- Emplication Of The New Chronolgy, Current Mysotamia In The 4th Millenium Anthropology**, Chicago University Press, U.S.A.,
- Ian Show, Paul Nicholson, (2002), **Dictionary Of Ancient Egypt**, first Edition, The American ,University, Egypt.
- Josef Wegnez, (1996), **The Nature And Chronology Of The SenwosretIII, AmenhatIII, Regnal Succession**, Some Considerations Bosed On New Evidence from The Mortuary Temple Of SenwosretIII At Abydos ,Vol4.
- Kim S.B. Ryholt, (1997), **The Political Situation In Egypt During The Second Intermediate Period 1800-1550 B.c** Meseum, Tusculanumpress.
- Margaret.R .Bunson, (2002), **Encyclopedia Of Ancient Egypt** ,faltson file, New York.

- Wright and pedree dennis, (1988),**contacts between egypt and literary sources for the history of palastine and syria syro-palastine during old kingdom**, the biblical archaeologist. (2006)Boat Building And Its Social Context In Early, •Ward .C Egypt Cemetery At Abydos **Interpetations From The first Dynasty Boat-Grave**,Antiquity.