



جمهورية مصر العربية
جامعة الزقازيق
المعهد العالى لحضارات الشرق الأدنى القديم

مجلة حضارات الشرق الأدنى القديم

دورية علمية محكمة

<http://www.east.zu.edu.eg>

الزقازيق

العدد الثانى - السنة الثانية - أكتوبر ٢٠١٦ م - الجزء الثالث

رقم الإيداع: ١٨٤٣٥ - الترقيم الدولى (٥٣٣٥ - ٢٠٩٠)

مطابع جامعة الزقازيق

عدد خاص بأبحاث المؤتمر العلمى الدولى

حضارات الشرق الأدنى القديم ومؤثراتها عبر العصور

الذى أقيم خلال الفترة من ١٣-١٥ مارس ٢٠١٦

بالمعهد العالى لحضارات الشرق الأدنى القديم-جامعة الزقازيق

بالتعاون مع كلية التربية الأساسية جامعة بابل

الإسهامات المصرية القديمة فى التجارة البحرية

أ.م. د. محمد فوزى الشايب

استاذ مساعد بقسم الحضارات المصرية القديمة
المعهد العالى لحضارات الشرق الأدنى القديم
جامعة الزقازيق

الإسهامات المصرية القديمة فى التجارة البحرية

أ.م.د. محمد فوزى الشايب

المعهد العالى لحضارات الشرق الأدنى القديم - جامعة الزقازيق

اعتقد كثير من الناس على وجه خاطئ بأن المصريين القدماء كانوا مرتبطين بنهر النيل والملاحة النهرية ، ويفتقرون للمهارات اللازمة للملاحة البحرية، إلا أن موقع مصر الجغرافى فى قلب العالم القديم والمحاطة بالبحرين الأحمر من الشرق والمتوسط من الشمال قد حتم عليها أن يكون لها اسهاماتها فى التجارة البحرية القديمة بعيدة المدى عبر البحار، وفى ارتياد تلك البحار، وإقامة علاقات خارجية مع الدول والمجتمعات المحيطة وخاصة مع بلاد الشام وشبه الجزيرة العربية ومنطقة القرن الافريقي، إذ تعد الجغرافيا دائما عنصراً أساسياً فى التطور الداخلى للمجتمعات وفى علاقاتها الخارجية.

اعتمد المجتمع المصرى منذ فجر تاريخه على المراكب والرحلات البحرية حيث يتوفر لدينا آلاف من نماذج المراكب والسفن ومشاهدها بالإضافة إلى المركبات المائية الأربع والعشرين القديمة التى يعود تاريخها إلى الفترة من عام ٣٠٥٠ ق.م إلى عام ٥٠٠ ق.م ، أمكن منها التعرف على الأساليب الفريدة من نوعها والمتبعة فى مصر القديمة لبناء غاطس السفن، إذ تقوم الألواح الخشبية السمكية المربوطة على طول حوافها والمضفورة بطريقة العاشق والمعشوق بتكوين غلاف خشبى متين تدعمه عوارض على مستوى ظهر السفينة، والألواح الخشبية الخمسون التى عثر عليها فى مرسى وادى جواسيس بالإضافة إلى بعض أجزاء السفينة توفر أول دليل على القيام برحلات بحرية بعيدة المدى، كما يوحى حجم أنصال المجاديف والعوارض بأن اجمالى طول الغاطس كان يبلغ ٢٠ متراً^(١).

التجارة البحرية المصرية فى فترة ما قبل الأسرات:

وفى منطقة البحر الأحمر أدلة على النشاط التجارى البحرى وذلك من دراسة مصدر مشغولات الزجاج البركانى الأسود (الأوبسيديان) Obsidian، والذي ظهر فى مواقع تهامة

(١) Ward, C. and Zazzaro, C., Seafaring expedition to punt, In: Catalogue of the exhibition, Supreme Council of Antiquities press, Cairo, 2009, 3; Ward, C., Min Of The Desert Reconstruction of an Ancient Egyptian Ship, In: catlogue of the Exhibition, ,33; Faulkner, R., Egyptian seagoing ships, JEA, 72, 185.

Tihama أولاً فى بداية الألف السادس ق.م ، وتشير الدراسات إلى أن معظم أوبسيديان تهامة قد أتى من المرتفعات الأريتيرية الأثيوبية.^(١)

وقد بدأ تكثيف التبادل التجارى فى سلع الرفاهية وكان ذلك أكثر وضوحاً مع المصريين القدماء الذين بدأوا الانخراط فى تجارة الأوبسيديان فى فترة ما قبل الاسرات ٥٠٠٠-٣١٠٠ ق.م، عندما كانت تجارة الفضة واللازورد والفيروز والملاكييت (خام النحاس) والجاليينا والحديد والراتنجات resins يتم تداولها عبر البحر الأحمر.^(٢)

ويمكن تأريخ بداية التجارة البحرية المصرية القديمة بفترة نقادة الأولى حوالى ٤٠٠٠-٣٥٠٠ ق.م، وأصبحت تلك التجارة أكثر رسوخاً فى فترة نقادة الثانية ٣٥٠٠ إلى ٣٢٠٠ ق.م، وبالتأكيد لم يكن تركيز تلك التجارة على الأوبسيديان فقط الذى كان عبارة عن شفرات رقيقة أو خرز.^(٣)

وقد سافر المصريون إلى البحر الأحمر عبر وادى الحمامات فى ممر صحراوى ، حيث تم التعرف على سفن وقوارب من البردى أو البوص أو خشب مضافور حسب رأى وارد Ward^(٤)، حيث كان يتم اعدادها وجرها برا إلى الساحل وبالتالى فقد استفاد المصريون القدماء من شبكة تجارة الأوبسيديان التى كانت موجودة بالفعل فى جنوب البحر الأحمر، وإن كان البعض يرى أن تلك التجارة عبر مسافات طويلة كانت لا تزال غير مباشرة أى عبر وسطاء^(٥).

وفقاً للسجلات المصرية فى بداية عصر البرونز أدلة مباشرة عن الأنشطة التجارية البحرية فى منطقة البحر الأحمر فى شكل سجلات تصويرية ونصية وبقايا قارب حقيقى محفوظ.

Zarins, j., Obsidian and Red sea trade .In:Taddei, M., south Asian Archaeology, Rome,1990,509-541.;^(١) obsidian in predynastic/ Archaic Egyptian Red Sea trade. In: Reade, J., The Indian Ocean in antiquity, London,1996.

Zarins, J., Ancient Egypt and the Red Sea trade: The case for obsidian in the predynastic and Archaic periods. In : Leonard, A., and William, B., Essays in ancient civilization, Chicago, 1989 , 339-368.^(٢)

Boiven, N., et al.,Archaeological, Linguistic and Historical Sources on Ancient Seafaring In: The Evolution of Human Population in Arabia, Verterbate Paleobiology and Paleoanthropology, Springer Science, U.K, 2009,260; Pringle,H., Yemen's stone henge suggests Bronze age Red Sea culture, science, 279,1998, 1452-1453; Wright,M., Contacts between Egypt and Syro-Palestine during Protodynastic period , Byblical archeologist, 48,1985,240-253.^(٣)

Ward, C., Boat Building and its social context in early Egypt: interpretations from the First dynasty boat-grave cemetery at Abydos, Antiquity, 80,2006 , 118- 129^(٤)

Kitchen, A., Egypt, Middle Nile, Red Sea and Arabia, In: Cleuziou, S.,et al., Essays on the Late Prehistory of the Arabian Peninsula, Rome,2002,383-401.^(٥)

وفى منتصف الألف الرابع ق.م على الأرجح تحول المصريون من استخدام قوارب البوص والبردى إلى القوارب الخشبية للملاحة والنقل فى البحر الأحمر ، فضلا عن استحداث نوع من الشراع فى فترة ما قبل الأسرات المتأخرة حوالى ٣١٠٠ ق.م^(١).

وكان المصريون يعودون بمحازاة سواحل شبه الجزيرة العربية مستفيدين من التيارات وهبوب الرياح الجنوبية، أى الابحار جنوبا مستفيدين من الرياح الشمالية واتباع التيار باتجاه الشمال^(٢).

ولذا يمكن القول بأن المصريون القدماء قد عرفوا صناعة المراكب منذ فجر تاريخهم ، ويرى كل من "الكسندر جوفه"، و"وليم وارد" و"كاى براج"^(٣) أن الاتصال بين مصر و شمالى بلاد الشام كان عبر التجارة البحرية منذ فترة ما قبل الأسرات أى فى الألف الرابع ق.م، وتجلّى ذلك فى عصر نقادة الثانية والثالثة، مستندين إلى أدلة من منطقة المعادى، حيث دخلت إلى مصر الاختام الاسطوانية واللازورد Lapis Lazuli وأنصال السكاكين، حيث كانت المعادى جزء من شبكة تجارة واسعة والتي بالتاكيد امتدت الى ما بعد سوريا (بلاد الشام)، وشمل الاتصال المصرى مستوطنات أوروك Uruk فى سوريا حيث يؤكد فكرى حسن وروبنسون ان المعادى كانت مترامنة مع عصر أوروك المتأخر^(٤).

التجارة البحرية المصرية فى العصر التاريخي:

^(١) Stieglitz ,R., Long- distance ,Seafaring in the ancient Near East ,Biblical Archaeologist, 47, 1984, 134- 142,Ward,C., Boat Bulding, 118-129, Fabre D.,Seafaring in Ancient Egypt, London,2005,89-92.

^(٢) Ward,c. , Min Of The Desert: Reconstruction of an Ancient Egyptian ship, In: catalogue of the Exhibition, Supreme Council of Antiquities press. Cairo, 2009, 33.

^(٣) Joffe, A., Egypt and Syro-Mesopotamia in the 4thMillennium: Implication of the New Chronology, Current Anthropology, 41.1, Chicago University Press, 2000,113-123; Ward, W., Egypt and the East Mediterranean from Predynastic times to the end of the Old Kingdom, Journal of the Social and Economic History of the Orient, 6,1963, 1- 57.; Prag, K., Byblos and Egypt in the fourth millennium B.C, Levant,18, 1986, 59-74.

^(٤) Pittman, H., Constructing Context: The Gebel el-Ark Knife, greater Mesopotamian and Egyptian interaction in the late Fourth millennium B.C In: The Study of The ancient East in 21 st Century: edited by cooper and Schwartz, Winona Lake, Eisenbrauns, 1996, 9-32.

Bavay, L., Matière Première et Commerce à Longue distance: Le Lapis-lazuli et L'Egypte Predynastique, Archeo-Nil, 7,1997,79-100.; Caneva,I., et al., Predynastic Egypt: New data from Maadi, The African archaeological Review, 5, 105-114. Smith, H.S., The making of Egypt: A review of the influence of Susa and Sumer on Upper Egypt and Lower Nubia in the Fourth millennium B.C, in The Followers of Horus, Oxford, 1992,235-246; Hassan, F., and Robinson, S., High – Precision radiocarbon chronometry of ancient Egypt and comparison with Nubia, Palestine and Mesopotamia, Antiquity, 61(231), 1987, 119-135; Hassan, F., The Predynastic of Egypt, Journal of World Prehistory, 2, 1988, 161.

واستمر حكام مصر فى تعزيز التجارة بعيدة المدى لأغراض الرفاهية والهيبة السياسية،^(١) وكانت صناعة القوارب الكبيرة لها على ما يبدو دور كبير لتلعبه فى التنافس الاجتماعى، وبخاصة أنه قد وجدت قوارب خشبية فى سياقات النصوص الجنائزية المصرية من الأسرة الأولى حوالى ٣٠٠٠ ق.م وتعد قيمتها مستمدة من الموارد والمهارات الفنية والحرفيين المتخصصين اللازمين لبنائها ودورها الهام فى جلب السلع الغريبة، والسيطرة على شبكات التبادل التجارى الإقليمية.^(٢)

وكان تحسين مصادر الحصول على الأخشاب، وتقنيات بناء السفن، واستخدام الشراع كلها عوامل أسهمت فى بناء قوارب كبيرة على نحو متزايد مناسبة تماما للإبحار فى البحار المفتوحة فى الألفية الثالثة قبل الميلاد.^(٣)

وهناك دلائل على وجود علاقات بين مصر وجيرانها فى الشمال الشرقى منذ فجر التاريخ المصرى القديم، حيث تذكر أسطورة أوزير وإيسة أن تابوت أوزير الذى ألقاه ست فى النيل قد عبر الفرع الثانيسى ودفعته مياه البحر إلى ببلوس (جبيل)، واتجهت إيسة إلى هناك حيث تعاطفت معها ملكة جبيل، واعطتها الشجرة المقدسة التى كانت تضم جثة زوجها، ومن هنا بدأت العلاقات الطيبة بين مصر وجبيل.^(٤)

وقد حرصت مصر على تجارتها البحرية مع الساحل الفينيقي خاصة ببلوس (جبيل) التى عرفت باسم كبن Kbn-Kpn، حيث كان المصريون يبحرون إلى هناك فى مراكب حاملين هدايا الملك المصرى من أوانٍ مرمرية وحلى وتمائم، ويعودون محملين بالبخور وألواح من خشب الأرز الذى عرف فى اللغة المصرية باسم عش cš، والذى كانت تصنع منه المراكب المقدسة وصواري

(١) Zarins, J., Obsidian and Red Sea Trade, 509-541.

(٢) Arnold, J., Transportation innovation and social complexity among maritime hunter-gatherer communities, American Anthropologist, 97, 1995, 733- 747; Ward, C., Boat building, 2006, 118-129.

(٣) Faulkner, R., Egyptian sea-going ships, The Journal of Egyptian Archaeology, 26, 1941, 3-9; and correction in JEA, 27, 158.

;Fabre, D., Seafaring in Ancient Egypt, London: Periplus, 2005, 89-92.

(٤) Wright, M., and Pardee, D., Literary sources for the history of Palestine and Syria : contacts between Egypt and Syro-Palestine during old kingdom, The Biblical archaeologist, 51, 1988-143

بيير مونتيه: الحياة اليومية فى مصر فى عصر الرعامسة، ترجمة عزيز مرقس ومراجعة عبد الحميد الدواخلى، الدار المصرية للتأليف والترجمة، القاهرة، ١٩٦٥، ٢٤١، رمضان عبده: حضارة مصر القديمة، ج١، مطابع المجلس الأعلى للآثار المصرية، ٢٠٠٤، ٤٠٦-٤٠٧

أعلام المعابد، والتوابيت وأنواع من الأثاث، وزيته وصمغه كان يدخل في مواد التحنيط،^(١) ولعل هذه الهدايا التي كانت ترسل هي وسيلة من وسائل المقايضة التجارية المعروفة في العصور القديمة.

وقد استخدم خشب الأرز في أسقف مقابر ملوك الأسرة الأولى، وبعض مقابر أبيدوس، وكذا في صناعة المراكب الكبيرة منذ عهد الملك عحا ثاني ملوك الأسرة الأولى حوالي ٣١٥٠ ق.م، كما عثر على تابوت خشبي في هرم الملك جسر ثاني ملوك الأسرة الثالثة يدخل في صناعته خشب الأرز.^(٢)

وقد عثر في ببلوس على آثار تحمل أسماء ملكية مثل الملك خع سخموى ثامن ملوك الأسرة الثانية و الملك خوفو ثاني ملوك الأسرة الرابعة والملك (خع اف رع) خامس ملوك الأسرة الرابعة والملك (من كاو رع) سادس ملوك الأسرة الرابعة.^(٣)

ويخبرنا حجر بالرمو بأن الملك سنfro مؤسس الأسرة الرابعة قد أرسل أسطولاً بحرياً مكوناً من أربعين مركباً لاحتضار كتل أخشاب الأرز من ببلوس (جبيل) لاستخدامها في صناعة المراكب، وتدعيم بعض الأحجار في هرمه بدهشور، كما تذكر تلك النقوش أيضاً أنه أعد مشروعاً لبناء أسطول تجارى بحرى مكون من ستين مركباً.^(٤) ويتبين من أعداد سفن تلك البعثة التجارية إتساع نطاق وكثافة التبادل التجارى بين مصر وفينيقيا في ذلك الوقت، وربما كانت كلمة "فنخو" fnhw التي اطلقت على سكان المنطقة التي تجلب منها الاخشاب تعنى قاطعى الخشب حسب راي هلك وارمان وليكلان.^(٥)

(١) Lewis, N., On Timber and Nile Shipping, Transaction and proceedings of American Philological Association, 19,1960, 137-141; Horn,S., Byblos in Ancient Records, Anderews university seminar studia, I,1963, 52-61.

بيير مونتيه: المرجع السابق، ٢٤٣.

(٢) عبد القادر خليل: علاقات مصر بشرق البحر المتوسط حتى نهاية الدولة الحديثة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨١، ٣٤-٣٥.

(٣) Montet, P., Byblos et L' Egypte, Quatre Campagnes de fouilles a Gebeil ,1921,1922, 1923, 1924, 2Bde, Paris, 1928-1929, 74.

(٤) رمضان عبده : تاريخ مصر القديم، ج ١ ، ٢٠٠١ ، ٤٨٦ ، عبد القادر خليل: المرجع السابق، ٣٦.

Gardiner, A.,Egypt of the Pharaohs, Oxford, 1961, 89.

(٥) Wright, M., and Bardee, D., op.cit, 146.

ويبدو أن الملك خوفو قد قام أيضاً بإرسال بعثة بحرية إلى ببلوس مثل والده، حيث عثر على اسم القارب الملكي الخاص به عند منبع نهر أدونيس (نهر إبراهيم).^(١)

وقد عثر على أخشاب مركب الملك خوفو عام ١٩٥٤م وهي من المراكب الخاصة بالملك.^(٢)

وكان المصريون يفضلون الإبحار إلى ببلوس لأن الطريق البرى إليها كان أكثر خطورة نظراً لتعرض القوافل لهجمات بدو الصحراء، كما ان ارتفاع سطح البحر المتوسط فى الالف الثالث ق.م قد اوجد موانئ طبيعية سهلت التجارة البحرية بين ببلوس ومصر^(٣)

وفى المعبد الجنائزى للملك ساحورع ثانى ملوك الأسرة الخامسة بأبى صير منظرا لمركب عائدة من فينيقيا كجزء من رحلة بعثة تجارية، وأول إشارة لمعركة بحرية كانت من الأسرة السادسة حين ذهب "ونى" إلى آسيا للقضاء على تمرد ، وذكر أنه عبر البحر بجيشه الضخم ونزل إلى الشاطئ شمالي أرض سكان الرمال.^(٤)

التجارة البحرية مع بونت:

وربما هو ليس من قبيل الصدفة أنه فى هذه الفترة وبالتحديد فى عصر الملك "ساحورع" (ثانى ملوك الأسرة الخامسة) حوالى ٢٤٥٨ ق.م تم تسجيل أول رحلة بحرية إلى "بونت"،^(٥) حيث ورد فى نقوش حجر بالرمو أن الملك ساحورع قد تلقى المر والإلكتروم وعصى الأبنوس وكمية من الذهب والأحجار الكريمة من بلاد بونت.^(٦)

(١) عبد القادر خليل: المرجع السابق، ٣٧.

(٢) رمضان عبده: المرجع السابق : ٥٣٢ - ٥٣٣.

(٣) رمضان عبده: حضارة مصر القديمة، ج ١، ٤٠٧.

Fleming, N., at al., Tectonic and Eustatic changes on the Mediterranean coast: The Proceedings of the Ninth conference on under water archaeology, Texas, 1978, 131.

(٤) رمضان عبده : حضارة مصر القديمة، ج ١ ، ٣٧٨ - ٣٧٩ ، عبد العزيز صالح: الشرق الأدنى القديم، ج ١، القاهرة، ١٩٨٢، ١٢٧.

(٥) Faulkner, R., op,cit., 3-9 , kitchen, A ., The Land of Punt , In: shaw, T. et al , The archaeology of Africa : Food metal and towns, London, Routledge, 1993,587-608.

; Harvey,S., Interpreting Punt : geographic, cultural and artistic landscapes., In: O Connor, D., , 81-92. and Quirke, S. , Mesterious Lands , encounters with ancient Egypt, London, 2003.

(٦) أحمد فخرى: دراسات فى تاريخ الشرق القديم، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٥٨، ١٤٢، عبد الحميد زايد: مصر الخالدة، دار النهضة العربية، ١٩٦٦، ٢٣، رمضان عبده: تاريخ مصر القديم، ١٩٨٢، ٥٥٤.

ومن عصر الملك "جد كا رع اسيسي" ثامن ملوك الأسرة الخامسة حوالي ٢٣٦٩ ق.م أرسلت حملة بقيادة "باور جدت" إلى أرض بونت وأحضرت هذه البعثة ثلاثة آلاف عصا من الأبنوس وبعض الأخشاب الثمينة والصمغ والجلود بالإضافة إلى أحد الاقزام^(١).

وأرسل الملك ببي الأول ثالث ملوك الأسرة السادسة بعثات تجارية إلى بونت.^(٢) وفي عصر الملك ببي الثاني خامس ملوك الأسرة السادسة أرسلت حملة بقيادة "ببي نخت" حاكم أسوان - والذي قام بعدة رحلات إلى أرض بونت - لمعاقبة الآسيويين الذين قتلوا مصريين كانوا يبنون مراكب للذهاب إلى بونت.^(٣)

ومن عصر الأسرة السادسة أيضاً زار الملاح "خنمو حتب" كلا من ببلوس (جبيل) وبونت أحد عشرة مرة برفقة خوى وثثي، وذكر ذلك في نقش بمقبرة "خوى" في قبة الهواء بأسوان، مما يشير إلى احتمالية وجود خط ملاحى يربط بين بونت وجبيل.^(٤)

وهكذا فإن المصادر التي تذكر أرض بونت في النصوص المصرية يعود تاريخها إلى فترة تبدأ من أواخر الدولة القديمة، إلا أن أشهر النصوص والمشاهد الخاصة بأرض "بونت" جاءت من معبد الملكة "حتشبسوت" في الدير البحري.^(٥)

Urk.I, 134; BAR, I, 161; LA, IV, 1199; Phillips, J., Punt and Aksum: Egypt and the Horn of Africa, The Journal of African History, 38, 1997, 426.

Weigall, A., Histoire de L' Egypte Ancienne, Paris, 1968, 44. (١)

ينظر أيضاً: عبد القادر خليل: المرجع السابق، ٣٩-٤١.

(٢) أحمد فخري: المرجع السابق، ١٤٢-١٤٣.

(٣) رمضان عبده: حضارة مصر القديمة، ج٣، المجلس الأعلى للآثار، القاهرة، ٢٠٠٥، ٣٧٧، عبد الحميد زايد: المرجع السابق، ٢٥٤،

أحمد فخري: المرجع السابق، ١٤٢-١٤٣.

Urk.I,134; LA, IV, 1199. ; BAR, I, 360; Phillips, J., op.cit, 426.

(٤) عبد القادر خليل: المرجع السابق، ٤١-٤٣، عبد العزيز صالح: المرجع السابق، ١٣٩.

Sayed, A., Seaport and stelae, RdE, 29, -178

;Ward, W., Egypt and the East Mediterranean from Predynastic Times to the end of the Old Kingdom, 1977, 140, Journal of Economic and Social History of the Orient, 6, 1963, 1-51.

(٥) Bard, K., and Fattovich, R., Archaeological Investigation at Mersawadigawasis In: catalogue of the Exhibition, Cairo 2009, 1.

فى غرب شبه الجزيرة العربية هناك أدلة على تغير أنماط الاتصال البحرى والتجارى بالتزامن مع تغيرات القوى فى مصر، حدث ذلك فى عصر الانتقال الأول، عندما دخلت مصر فى فترة من عدم الاستقرار والتفوق الإقليمى.^(١) وكان عصر الانتقال الأول فترة من عدم الاستقرار السياسى والاضطراب فى معظم مناطق الشرق الأدنى القديم ومنها مصر^(٢).

وكان الاتجاه فى الاقليم نحو عدم الاستقرار يتوافق مع فترة من التحولات المناخية نحو ظروف أكثر جفافا وأكثر تقلبا بداية من ٢٢٠٠ ق.م^(٣)

وقد توقفت العلاقات التجارية البحرية بين مصر وفينيقيا فى عصر الانتقال الأول حتى تم استئنافها فى عصر الدولة الوسطى، وعاد استيراد خشب الأرز، وتطورت العلاقات بينهما، وهى علاقات كانت قائمة على الصداقة وتبادل الهدايا بين ملوك مصر وأمراء فينيقيا الموالين لهم، وذلك مقابل تيسير سبل التجارة،^(٤) إلى حد أن تساعل بض العلماء عما إذا كانت فينيقيا قد أديرت فى عصرالدولة الوسطى بواسطة حاكم مصرى.^(٥)

وكانت هناك مراكب تستخدم فى الأسطول التجارى لأغراض النقل والبعثات الخاصة بالمعابد، ومراكب خاصة بالملوك، ومراكب الأسطول البحرى للأغراض العسكرية، فقد اعتمد المصريون القدماء وبصفة خاصة فى عصر الدولة الحديثة على الأسطول الحربى اعتمادا كبيرا، واشتهرت مدينة منف بأحواضها الكبيرة التى شيدت فيها مراكب الأسطول المصرى القديم.^(٦)

(١) ينظر: Boivin, N. et al, Archaeological, Linguistic and Historical sources on Ancient Seafaring In: The Evolution of Human Population in Arabia, Vertebrate Paleobiology and Paleoanthropology, Springer Science, U.k , 2009, 264.

(٢) Baines, J, and Malek J., Atlas of ancient Egypt, New York, 1980, 18; Connah, G., Holocene Africa, In: Scarre C., The human past: world prehistory and the development of human societies, London, 2005.

(٣) Weiss H. et al ., The genesis and collapse of third millennium north Mesopotamian civilization , Science 261, 1993, 995 -1004; Staubwasser, M., et al , south Asian monsoon climate change and radiocarbon in the Arabian sea during the early and middle Holocene. Paleoclimatology, 17, 2002, 1 – 12; Straubwasser, M., and Weiss, H., Holocene climate and cultural evolution in late prehistory –early historic West Asia, Quaternary Research 66, 2006, 372-387; Bell, B., The Dark Ages in Ancient History, I, The First Dark Ages in Egypt, AJA, 75, 1971, 13; Gardiner, A., The Admonition of an Egyptian Sage, Leipzig, 1909, 52ff; LA, IV, 1199.

(٤) عبد العزيز صالح: المرجع السابق، ١٨٦؛ عبد القادر خليل: المرجع السابق، ١٠٩-١٣٠.

(٥) ينظر أيضاً: أحمد فخرى: المرجع السابق، ٢٢٧-٢٢٨.

(٦) بيومى مهران : دراسات فى تاريخ الشرق الأدنى القديم ، ج ٥ ، الحضارة المصرية ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٨٤ ، ٢٠١.

وفى نهاية الدولة القديمة يصف "ايبو ور" (Ipu - wr) حالة البلاد على برديه فى متحف ليدن بأن السفن لم تعد تبخر شمالاً إلى ببلوس (جبيل)، فما الذى سوف نفعله لإحضار خشب الأرز، وهذه إشارة لأحوال مصر المضطربة فى ذلك الوقت والتي أدت إلى توقف حركة السفن والتجاره مع فينيقيا.^(١)

وهكذا فإن مصر عندما كانت تتعرض لكبوة سياسية أو اقتصادية فإن ذلك كان يؤثر فى التجارة البحرية فى البحر الأحمر وشبه الجزيرة العربية وأيضاً فى البحر المتوسط.

التجارة البحرية فى الدولة الوسطى:

وقد أستأنفت مصر التجارة البحرية فى البحر الأحمر خلال عصر الدولة الوسطى وأرسلت بعثات جديدة لبلاد بونت عبر وادى الحمامات وميناء "مرسى جواسيس" لتجاوز مملكة كوش القوية على نهر النيل فى ذلك الوقت.^(٢)

وقد تم اكتشاف موقع مرسى وادى جواسيس على ساحل البحر الأحمر فى مصر على بعد ٢٢ كم جنوب سفاجا، ٥٥ كم شمال القصير فى منتصف السبعينيات من القرن الماضى ، كميناء يرجع إلى الدولة الوسطى، وكان يطلق عليه اسم " ساوو " "Saww" فى العصور القديمة، وأحياناً يسبق كلمة ساوو كلمة "دمى" dmi بمعنى ميناء، وذلك بمعرفة الدكتور عبد المنعم عبدالحليم سيد، حيث قامت بعثة مشتركة من جامعة الاسكندرية وهيئة الآثار المصرية فى عام ١٩٧٦ بالكشف عن موقع ميناء من الأسرة الثانية عشر عند مدخل وادى جواسيس كانت تبخر منه السفن المصرية إلى جنوب البحر الأحمر وخاصة أرض بونت، وعثرت هذه البعثة على لوحات منقوش عليها مرسوم أصدره الملك سنوسرت الأول لبناء السفن لارسالها إلى أرض "بونت"^(٣).

(١) عبد المنعم عبد الحليم: الكشف عن موقع ميناء الأسرة الثانية عشرة الفرعونية فى منطقة وادى جواسيس على ساحل البحر الأحمر، فى: البحر الأحمر وظهيره فى العصور القديمة، دار المعرفة الجامعية، ١٩٩٣، ١٢١-١٢٣، عبد القادر خليل: المرجع السابق، ٨٣، أحمد أمين سليم، سوزان عباس عبد اللطيف: دراسات فى تاريخ مصر الفرعونية منذ أقدم العصور وحتى مجئ الإسكندر المقدونى، الإسكندرية، ١٩٩٩، ١٤٨.

(٢) Kitchen, A., Middle Nile ,Red Sea and Arabia ,In:Cleuziou,S., et al., Essays on the late prehistory of the Arabian Peninsula, Rome ,2002, 383-401.

(٣) عبد المنعم عبدالحليم : المرجع السابق ، ٧٣ - ٧٦ ، ٩٨ ، ١١٩ - ١٢١ .

Sayed, A., Seaport and stelae, RdE 29, 1977, 140-178.

وأنظر أيضاً:

ثم اجريت بحوث أثرية ضمن مشروع بحثى بواسطة بعثة جامعة نابولي للدراسات الشرقية والمعهد الايطالى لأفريقيا والشرق بالتعاون مع جامعة بوسطن الأمريكية منذ عام ٢٠٠١م، والتي أسفرت عن اكتشافات من أهمها أجزاء كبيرة من بعض المراكب، مما يبرهن على اتساع دائرة الاتصالات والعلاقات التجارية المصرية القديمة والتي كانت تمتد من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر، وقدمت أدلة للعلماء عن الرحلات إلى أرض "بونت" وعمقت فهم كيفية استعداد المصريين القدماء لهذه الرحلات البحرية الطويلة التي كانت تنطلق من ذلك الموقع وهى رحلات كانت تقطع مسافة تصل إلى ٣٠٠٠ كم، وكيفية إدارة تلك الرحلات، وكان هذا الميناء بمثابة ميناء للتبادل التجارى (الترانزيت) حيث يتقابل الناس من أجناس مختلفة للتبادل الاقتصادى وما يترتب عليه من تبادل ثقافى أيضاً، وثبتت الوثائق المكتوبة التى تم العثور عليها فى الموقع أن المصريين كانوا يبحرون بانتظام على البحر الأحمر، ويقومون برحلات تجارية إلى "بونت"، كما سمحت بفهم التكنولوجيا المستخدمة فى بناء المراكب التى كانت تواجه عواصف البحر الأحمر ورياحه وتياراته والمختلفة تماماً عن الملاحة النهرية فى النيل حيث المياه الهادئة والرياح المنتظمة، وتم إعادة تشكيل إحدى السفن بناء على ما كان متوافراً من مواد وبيانات وما اتاحه الاطلاع على الآثار الناتجة من الحفائر السابقة، وباستخدام تقنيات بناء السفن القديمة اعتماداً على نقوش معبد الملكة حتشبسوت فى الدير البحرى، وما هو متاح من نماذج، وسميت تلك السفينة "مين الصحراء"، وأجرت رحلات على النيل ثم فى البحر الأحمر من سفاجا باتجاه السودان، لاختبار ما إذا كان المنهج الذى اخترعه المصريون اختراعاً مستقلاً لبناء السفن يصلح للملاحة على البحار وليس فقط على النيل.^(١)

وكان اختيار موقع "ساوو" للميناء بسبب أنه يقع بالقرب من أقصر الطرق البرية التى كانت تربط بين وادى النيل والبحر الأحمر، حيث كانت نقطة انطلاق القوافل هى "قفط" التى يذكر اسمها فى نقوش اكتشفت فى مرسى جواسيس، ثم تمر عبر طريقين هما طريق وادى الحمامات، وطريق من "وادى حمامه" إلى أبى جريدة، ويشير نص من الأسرة الحادية عشرة كتبه الضابط "حننو" أحد موظفى الملك سعنخ كا رع "منتوحتب الثالث" سادس ملوك الأسرة الحادية عشرة، إلى استخدام طريقين صحراويين مختلفين للوصول للمحاجر أو التنقيب عن المعادن فى الصحراء pwnt الشرقية^(٢). وكان ميناء ساوو نقطة انطلاق الرحلات البحرية المصرية القديمة إلى "بونت"

(١) Ward, C., Min Of The Desert, 33.

(٢) Manzo, A., Desert Routes to Mersa Wadi Gawasis, In: Catalogue of the Exhibition, Cairo, 2009, 5; Sayed, A., Seaport and Stelae, RbE, 29, 1977, 140-178.

- والتي يري عبد المنعم عبد الحليم انها منطقة مناجم تمتد من بورسودان bi3 pwnt و"بيابونت" وسواكن شمالا حتى عقيق جنوبا - للحصول على مواد خام غير متوفرة محليا ، ومن المرجح أن يكون صعود مملكة "كرمة" في أواخر الألفية الثالثة ق.م وسيطرتها على أعالي النيل دافعا قويا لتنظيم الرحلات البحرية إلى بونت في الدولة الوسطى حوالي ٢٠٥٥ - ١٦٥٠ ق.م، وهى الفترة التى تؤرخ بها غالبية المواد المستخرجة من الحفائر الأثرية فى مرسى وادى جواسيس^(١)

وقد أسفرت أعمال البحث والتنقيب الأثرية فى مرسى جواسيس عن اكتشاف بقايا سفن تلك الحملات البحرية ، وبعض أنواع من الفخار غير محلية الصنع ترجع إلى منطقة تهامة، وبقايا من خشب الأبنوس الأفريقى ويعود تاريخ المواد التى عثر عليها إلى الأسرة الثانية عشر.^(٢)

ويستنتج من الأختام الطينية التى كانت تستخدم فى ختم أوعية البضائع والمواد بعد وضع بصمات عليها ، والتى تم العثور عليها فى مرسى وادى جواسيس أن البصمات التى على الأختام هى بصمات مؤسسية تخص ادارات من الدولة الفرعونية مثل الخزانة ومخازن القمح الملكية اللتين كانتا تشتركان فى تنظيم الرحلات إلى "بونت" وإدارة المنتجات القادمة منها^(٣).

وتوضح الكتابات والنقوش المكتشفه فى "مرسى وادى جواسيس" أن سلسله من الرحلات تمت من ميناء "ساوو" إلى أرض "بونت" من قبل معظم حكام الأسرة الثانية عشرة، وهم سنوسرت الأول، وأمنمحات الثانى، وسنوسرت الثانى، وسنوسرت الثالث، وأمنمحات الثالث، وأمنمحات الرابع، وتم العثور على هذه الكتابات والنقوش على لوحات من حجر الجير حيث تم اكتشاف ٣٠ لوحة منذ عام ٢٠٠١^(٤).

(١) Bard, k., and Fattovich, R., Archaeological Investigation, 1; Spatial organization of the ancient harbor , 7; Ward, C., op.cit., 33; Wb.I, 12-13; LÄ,IV, 119.

ينظر ايضا: عبد المنعم عبد الحليم: المرجع السابق ، ١٢٨-١٣٨.

يذكر عبد العزيز صالح ان "كيس" يري ان رحلات الدولة القديمة الى ارض بونت كانت تركب البحر من منطقة السويس فقط

الشرق الادنى القديم، ج١، ١٩٨٢، ١٢٧.

(٢) Bard, k., et al., Sea port to Punt: new evidence from Marsa Gawasis(Egypt) in: Starkey, J . et al., Natural resources and cultural connections of the Red Sea, Oxford, 2007. 143- 148.

(٣) Manzo,A., and Pirelli, R., Administration of seafaring Expeditions at Mersa wadi Gawasis, In: Catalogue of the exhibition , 15.

(٤) Mahfouz,E.,and Pirelli, R.,Seafaring Expedition: The written evidence,In: Catalogue of the exhibition, 13; Sayed, A., op.cit., 140-178; LA, IV, 1198-1200.

وبعد الكوبة الثانية لمصر في عصر الانتقال الثاني، حدث الاستقلال الكامل لكوش وانفصالها عن مصر، وقد أعادت مصر توحيدها بعد أن استعادت قوتها، وأعادتها لحكمها في أثناء الدولة الحديثة ، وزادت أدلة التجارة البحرية مرة أخرى.^(١)

وتزايدت أدلة التجارة من خلال سجلات الملكة حتشبسوت خامس ملوك الأسرة الثامنة عشر بمعبدتها بالدير البحري لحملتها البحرية والتي تظهر السفن الخمس الخاصة بالرحلة إلى أرض بونت^(٢)، ويرى "كتشن" أن تلك الحملة أو البعثة قد اضطلعت صراحة بقطع دور الوسطاء في تجارة جنوب النوبة^(٣).

وبعد ذلك أصبحت التجارة البحرية في البحر الأحمر معتادة حتى أن الملوك توقفوا عن التفاخر بها ، وظهر الفلفل pepper لأول مرة ، في السجلات المصرية حوالى ١٢٠٠ ق.م حيث تم التعرف عليه في فتحتى أنف Nostrils مومياء الملك رمسيس الثانى ^(٤). وهذا هو أول مؤشر على اتصال ممكن بين مصر والهند^(٥).

وقد أشار المصريون إلى بلاد بونت كمنطقة تعدين للذهب والفضة والالكتروم التى تستورد منها بالإضافة الى مجموعة من المنتجات مثل البخور (اللبان أو المر) أو ما يسمى بالراتنجات العطرية Aromatic resins والعصى من خشب الأبنوس ، والأقزام وربما العبيد والحيوانات الغريبة وجلد النمر ^(٦).

(١) Kitchen, A. op.cit , 383-401.

(٢) Phillips,J., Punt and Aksum: Egypt and the Horn of Africa, Journal of African History, 1997, 83 .

(٣) Kitchen, A., Ancient peoples of the Red Sea.in pre-classical :Proceedings of the Red Sea Project II, Oxford, 2005, 7- 14.

(٤) Plu, A. et al., In:Balout, L.,Roubet,C., La Momie de RamsesII,Paris,1985,166-174.

(٥) Boivin, N.,et al, op. cit., 264.

لمزيد من التفاصيل حول الاتصال المباشر او غير المباشر بالهند ينظر :

Meyer, C., et al., From Zanzibar to Zagros, JNES, L, 1991, 289-298.

(٦) Lucas, A., cosmetics, perfume and incense in ancient Egypt, Journal of Egyptian Archaeology 16, 1930, 41-53. , Notes on myrrh and stacte, Journal of Egyptian Archaeology 23, 1937,27-33; Dixon, D., The transplantation of Punt incense trees in Egypt ,Journal of Egyptian Archaeology, 55,1969,55-65; Kitchen A ., The Land of punt, 1993, 587-608; Phillips J., Punt and Aksum :Egypt and the Horn of Africa , Journal of African History, 1997,38; Meeks D., Locating Punt , In :O'Connor D., and Quirke, s., Mysterious Lands, encounters with Ancient Egypt, London.2003. 53-80; Urk, IV, 337
ينظر ايضا : رمضان عبده: حضارة مصر القديمة ، ج٢، ٤٠٦-٤٠٧.

وكان يطلق على أرض بونت اسم " تانثرو " أى أرض المقدسات^(١).

وكان نوعى الخشب الأكثر استخداما فى صناعة السفن هما الأرز اللبنانى والسنت المصرى، فخشب الأرز يتميز بالاستقامه وخفة الوزن ويصمد نسبيا أمام هجمات النمل الأبيض ويسهل تصنيعه ، و خشب السنت يتميز بالمتانة والقوة. وكانت أخشاب السفن تنقل من جبال لبنان إلى دلتا النيل باستخدام السفن ثم تنقل إلى الموقع المخصص لبناء السفن فى قفط^(٢).

موقع بونت:

كان موقع بلاد بونت مصدرا للجدل بين العلماء على مدار سنوات طويلة وذلك اعتمادا على أنماط التجارة والتبادل التجارى فى منطقة البحر الأحمر. وتشير الأدلة التى تم العثور عليها فى موقع مرسى وادى جواسيس إلى أن بونت كانت تقع فى المنطقة الجنوبية للبحر الأحمر ، حيث تم اكتشاف بعض المنتجات القادمة فعلا من " بونت " بما فيها قطع الزجاج البركانى أو الأوبسيديان وهو حجر لا يوجد مثيله فى مصر، بالإضافة إلى قطع من الأبنوس ثم التعرف عليها عن طريق الفحم النباتى، ويقع الموطن الأصلى للأوبسيديان ذو الأصول البركانية على كلا جانبي المنطقة الجنوبية للبحر الأحمر، فى حين تنمو أشجار الأبنوس فى تلال البحر الأحمر شرقى السودان، وفى الأراضي المنخفضة غربى إريتريا^(٣).

وتم اقتراح عدة أماكن على السواحل الأفريقية الشرقية: أى شرق السودان أو إريتريا أو الصومال، أو على السواحل اليمنية فى الجزيرة العربية، فى حين يبدو أن الأدلة النصية المصرية التى تناولت موضوع بونت تشير إلى أنها كانت تقع على الجانب الأفريقى جنوبى البحر الأحمر، ففى مرسى جواسيس تم العثور على قطع من الأوانى الفخارية التى ترجع إلى شرقى السودان وربما إريتريا بالإضافة إلى السواحل اليمنية (تهامة)، الأمر الذى يشير إلى أن كلتا المنطقتين على الجانبين الأفريقى والعربى للبحر الأحمر كانتا ضمن الشبكة التجارية الخاصة بالبحر الأحمر خلال النصف الأول من الألفية الثانية ق.م ، كما وجدت أوانى قادمة من النوبة السفلى فى مرسى

(١) Weigall, A., Histoire de L'Egypte Ancienne, Paris, 1968, 15 ; Wb. V, 225.

للمزيد من التفاصيل ينظر: رمضان عبده: حضارة مصر القديمة، ج٣، ٣٦٥ - ٤٩٠.

(٢) Gerisch,R., From the Levant to Eritrea :Evidence of Wood at the Ancient Harbor, In: Catalogue of the Exhibition, 21.

(٣) Bard, K.,and Fattovich ,R ., op. cit. , 2009,1.

جواسيس، وكذا وجدت كأس من مدينة " كمارس " فى جزيرة كريت المينوية، وأوانى كنعانية بما يشير إلى اتساع نطاق التجارة^(١).

واتفق معظم العلماء على أن موقع بونت هو إلى الجنوب من مصر ويتم الوصول إليه عبر البحر الأحمر، وأنه المصدر الرئيسى للبخور أو الراتنجات العطرية والخشب الثمين، وهناك آراء حديثة لعلماء المصريات الآن بأن موقع بونت فى شرق السودان وشمال أريتريا^(٢).

وهناك نصوص عديدة تشير الى ان موقع بونت جهة الشرق من مصر :

١- نص لوحة الملك امنحتب الثالث المحفوظة بالمتحف المصري برقم CG34025 حيث يتحدث النص عن بلاد كوش فى الجنوب ولم يضع بونت معها، بل وضعها فى الشرق^(٣).

٢- نص لوحة الملك سبتى الاول التى كانت امام الواجهة الجنوبية للصرح السابع بمعبد الكرنك وهى الان بالمتحف المصرى رقم CG34011 ويذكر النص سكان جبال بونت فى الشرق^(٤).

٣- نص معبد الملك رمسيس الثالث بالكرنك الذي يذكر سكان جبال بونت فى الشرق، وكذا نص معبد مدينة هابو^(٥).

وتتحدث نصوص الملكة حتشبسوت عن شاطئ البحر الاحمر بالمتى، مما يشير الى الشاطئ الاسيوى والافريقي معا (Hr gswy w3d wr) اى على شاطئى الاخضر العظيم^(٦).

(١) Manzo, A., From Crete to Yemen :Foreign Pottery at the harbor , In : Catalogue of the Exhibition, 19

(٢) Kitchen, A .,: The Land of Punt , 1993, 587-608; Egypt, Middle Nile ,Red Sea and Arabia, 2002, 383-401; Mitchell P., African connections: archaeological perspectives on Africa and the wider world; Walnut Creek :Altamira , 2005, 78.

(٣) رمضان عبده: حضارة مصر القديمة، ج٣، ٤٢٢-٤٢٣، عبد العزيز صالح: مصر والشرق الادنى القديم، ج١، ٢٠٧.

(٤) Grimal, N., op.cit, 461.

رمضان عبده: المرجع السابق، ٤٢٤.

(٥) Grimal,N., op.cit,458-463.

رمضان عبده: المرجع السابق، ٤٢٧.

(٦) احمد فخرى: دراسات فى تاريخ الشرق القديم، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٥٨، ١٢٧، عبد العزيز صالح: الشرق الادنى القديم، ج١، ١٢٧، رمضان عبده: حضارة مصر القديمة، ج٣، ٣٩٨.

وهناك لوحة جدارية فى سراييط الخادم بسيناء للمدعو "نحسي" ومعه كاتبه "امن مس" من عصر الملك سيتي الاول، ويدل النص على أن أرض بونت كانت تشمل الشاطئين الشرقي والغربي للبحر الاحمر، بما يشير إلى أن أرض بونت على الساحل الغربي لأفريقيا (الصومال واريتريا) ربما ضمت اليها ما يقابلها من الجنوب الغربي لبلاد اليمن، ومن المعروف ان بلاد اليمن كان بها ايضا مدرجات المر التى تنتج خير أنواعه^(١).

ويرى عاطف عبدالسلام أن موقع بلاد بونت هو بلاد ظفار فى جنوب عمان حيث تنمو هناك أربعة أنواع من الكندر، ويطلق عليها أهل اليمن أسم "بنت"، وهو الأسم الذى أطلقه المصريون القدماء عليها^(٢).

وفى الألفية الثانية قبل الميلاد سجل المعبد الجنائزى للملكة حتشبسوت حوالى ١٤٧٥ ق.م بتفاخر حملتها التى أرسلتها إلى "بونت" ، بقيادة الوزير "نحسى" حاملة منتجات مصرية مثل الملابس وأدوات الزينة والمرايا والأسلحة، ويوجد ضمن النقوش الجدارية تصوير الأكواخ العالية المقامة على ركائز او دعائم والتى يصعد اليها عن طريق سلم خشبي ، وكذلك الحيوانات مثل الزراف ووحيد القرن والتى تدعم الرأى القائل بأن أفريقيا هى موقع "بونت" ، وهناك نظرية بديلة تتبنى الرأى بأن "بونت" على الجانب الشرقى للبحر الأحمر فى شبه الجزيرة العربية واليمن^(٣).

إلا أن هناك من يجادل بخصوص هذا الدور المصرى مثل برشتين Burstein وكتشن Kitchen اللذان يتبنيان الرأى بأن مصر قامت بنشاط بحرى محدود نسبيا فى البحر الأحمر، وأن شبكة التجارة المحلية كانت مسئولة عن الكثير من حركة البضائع التى تضمنها السجل الأثرى^(٤).

(١) Urk,IV,1891-1893.

ينظر ايضا: رمضان عبده: حضارة مصر القديمة ، ج٣، ٤٢٥.

(٢) رمضان عبده: حضارة مصر القديمة، ج٣، ٣٧٢.

(٣) Meeks, D., Locating Punt, 2003, 53-80; Vandier,J.,Manuel d Archaeologie Egyptienne, Paris,1959, IV,574-578.

; Phillips, J., A note on Puntite housing, JEA 82, 1996, 206-207.

أنظر أيضاً: بيير مونتيه: الحياة اليومية فى عصر الرعامسة، ترجمة عزيز مرقس ومراجعة عبد الحميد الدواخلى، القاهرة ١٩٦٥، ٢٥١-٢٥٣.

(٤) Aegyptiaca, XVII Burstein, S ., Kush . Axum and the ancient Indain Ocean trade, studia 2002,127-137; ;Kitchen, A ., Egypt, Middle Nile, Red Sea and Arabia ,2002, 383- 401.

ولعل تصوير أثنين من موظفى الأسرة الثامنة عشرة من طيبة لمصريين يقابلون قوارب من جلد الحيوان بأشعة مثلثة من أرض بونت فى مكان ما بالصحراء ترجح مشاركة الشعوب التى تعيش عبر ساحل البحر الأحمر جنوبى مصر فى نقل البضائع بانتظام^(١).

فى حين أن صناعة المراكب البحرية بأحجام مختلفة كانت موجودة بوضوح فى مصر منذ بداية عصر الأسرات ، وإن كان البعض يرى أن قيمتها كانت رمزية جزئيا^(٢).

إلا أن السيطرة من قبل النخب على الرحلات التجارية والتكلفة النسبية لها بالإضافة إلى ندرة الحملات المماثلة لما قامت به الملكة حتشبسوت يعزز سناريو التجارة الغير مباشرة، وهذا السيناريو قد أيدته الأدلة الأثرية حيث حدث مزيد من التبادل المكثف عبر البحر الأحمر بين المجتمعات على نطاق صغير فى بداية الألفية الثالثة قبل الميلاد^(٣)، وهذا التبادل الاقليمى البحرى من قبل مجتمعات محلية قد زاد فى الحجم ليس فقط لتلبية مطالب النخب القوية على نحو متزايد فى مصر ولكن أيضا احتياجات المجتمعات الناشئة فى مناطق الدواخل الجبلية من اليمن^(٤). وكان هذا النشاط البحرى التجارى للمجتمعات البحرية الصغيرة يزداد عندما تتعرض مصر لكبوة ما وتترك مجال التجارة لغيرها.

وبذلك يتبين لنا ان القدماء المصريين قد عرفوا صناعة المراكب والسفن منذ فجر تاريخهم وانه كانت لهم اسهاماتهم فى النشاط البحرى التجارى فى كلا البحرين الأحمر والمتوسط منذ فترة ما قبل الاسرات . وان مصر عندما كانت تتعرض لكبوة سياسية او اقتصادية فان ذلك يؤثر فى التجارة البحرية خاصة فى البحر الاحمر وشبه الجزيرة العربية، وهناك ادلة فى غرب شبه الجزيرة العربية على تغير انماط الاتصال البحرى والتجارى بالتزامن مع تغيرات القوى فى مصر، مثل ما حدث فى

(١) Bradbury, L., Kpn-boats, Punt trade and a lost Emporium , Journal of the American Research center in Egypt, 33, 1996, 37- 60 ; Meeks D., : Locating Punt ,2003, 61-63; Mitchell, P., African connections, 2005, 79.

(٢) Fabre D., Seafaring in Ancient Egypt, 2005,89-92.

; Ward C., Boat Building and its social context in early Egypt, 2006, 118 -129.

(٣) Khalidi, L., The formation of a southern Red Sea Landscape in the late prehistoric period: tracing cross-Red Sea culture-contact, Interaction and maritime communities along the Tihama coastal plain, Yemen , in the third to first millennium B.C, In: starkey, J., et al, Natural resources and cultural connections of the Red Sea, Oxford:BAR International series 1661:2007; Holocene, obsidian exchange in the Red Sea region, In: Petraglia, M., Rose, J., The evolution of human populations in Arabia , The Netherlands :springer,2009 , 279- 291.

(٤) Edens,C., and Wilkinson, T., South West Arabia during Holocene: recent archaeological developments, Journal of world prehistory, 12, 1998, 55-119

العصر الانتقالي الاول عندما دخلت مصر في فترة من عدم الاستقرار والتفوق الاقليمي، وكذلك
اثناء الكبوة الثانية لمصر في عصر الانتقال الثاني

ففي العصر البرونزي الحديدي شهدت شبه الجزيرة العربية وخاصة الأجزاء الغربية منها
تغيرات هامة في أنماط التجارة حيث اضمحلت السلطة المصرية والملاحة البحرية في البحر
الأحمر في وقت واحد ونشأ عدد من الممالك التجارية والتي شملت ممالك البخور في سبأ وقنبان
وحضرموت ومعين في شبه الجزيرة العربية ودولة أكسوم في الحبشة (أثيوبيا حاليا)، ومملكة الأنباط
في شمال شرق البحر الأحمر وعاصمتها البتراء^(١)

ويبدو أن طريق البخور كان يربط بين مصر وبلاد الشام وغرب شبه الجزيرة العربية خاصة
اليمن قبل العصر الكلاسيكي^(٢).

(١) Fattovich, R., The archaeology of the Horn of Africa, In: Raunig, w., and wenig S., African Horn, Wiesbaden, 2005, 3-29; Scarre, C., Past world: atlas of archaeology, London, 1998. 5ff.

(٢) Groom N., Trade, incense and perfume, In: Simpson, J., Queen of sheba: treasures from ancient Yemen, London, 2002. 88-94