



النقل البري والمائي في مصر القديمة

♀ في وصف الطبيعة الجغرافية لمصر

لابد أن من قدّر مصر أن منحها الله مقومات طبيعية أسهمت في قيام حضارة مزدهرة رائدة في تاريخ حضارات العالم القديم. ولعل تكوين أرض مصر هو من أهم هذه المقومات الطبيعية، فهي تجمع بين الأرض المنبسطة، والصحراوات الشاسعة، والتلال والهضاب التي لا تعوق حركة الاتصال بين تجمعات السكان في كل مكان على أرض مصر؛ ثم الأرض الخصبة الواقعة على ضفتي نهر النيل، والتي تضمها بئراء دلتا مصر وواديها.

ثم هناك الموقع الجغرافي المتميز عند ملتقى قارات ثلاث، هي آسيا وإفريقيا وأوروبا، مما سهّل لها الاتصال والتأثير والتأثر بالحضارات التي قامت في هذه القارات.

أما نهر النيل فهو عامل رئيس في نشأة الحضارة في مصر، إذ يخترق البلاد من أقصى الجنوب إلى أقصى الشمال، ويمر عبر أراضيها حاملاً لأرض مصر وللإنسان المصري كل الخير والرخاء. والمعروف أن المصدر الثابت للمياه يسهم في دفع عجلة الرخاء والحضارة على نحو أفضل كثيراً من المصادر المؤقتة للمياه كالأمطار.



كذلك فقد توفرت لمصر حدود طبيعية آمنة، صحراوات في الشرق والغرب، وجنادل (كتل صخرية ضخمة) في الجنوب في قلب نهر النيل، والبحر المتوسط في الشمال؛ وكلها عوائق طبيعية تقف حجر عثرة في وجه كل من يفكر في غزو مصر من أية جهة، وتحقق لها قدراً لا بأس به من الأمن والاستقرار.¹

لقد صدق جمال حمدان عندما قال إن مصر كزهرة لوتس ذيلها نوبي وورقها يتفرع من الدلتا وبرعومها الفيوم، إنها حقاً واحة فيضية، استطاع المصري القديم أن يطوعها لأمره فأخذ يتجول في ربوعها براً ونهراً ولم يكتف بذلك بل امتد إلى ما هو أبعد وجاب بحارها وتعدى مياهها الإقليمية ليتعرف على عالمه المحيط به، فكيف جاب هذه البحار وكيف سار في الأنهار، وكيف طوع أرضه لينتقل منها من مكان إلى آخر. هذا هو موضوع محاضرتنا اليوم تحت عنوان "النقل البري والمائي في مصر القديمة".

الكلمات الدالة على كلمة نقل وتنقل في مصر القديمة

- المفردات الدالة على النقل عبر الطرق البرية:

وردت في النصوص المختلفة عدة مفردات للتعبير عن النقل عبر الطرق البرية، منها:

¹ عبد الحليم نور الدين، تاريخ وحضارة مصر القديمة الجزء الأول، القاهرة 2008، 23.
عن المقومات الطبيعية في مصر وموقعها الجغرافي المتميز؛ راجع: جمال حمدان، شخصية مصر (دراسة في عبقرية المكان)، 4 أجزاء (دار الهلال، 1994 م).



 ¹ib.t

 ²wA.t

,  ³wA.t r "طريق إلى

مدينة

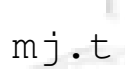
, ,  ⁴wDA.t

 ⁵mTn

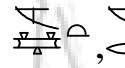
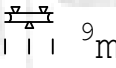
 ⁶HAm.t

- المفردات الدالة على النقل المائي:

 ⁷mj.t

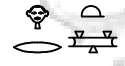
 ⁸mj.t

ذكرت في النصوص المصرية على أنها سفينة المدينة،

,  ⁹mr.t (mj.t)

كما أن هذه الكلمة ربما تدل على النقل المائي لارتباطها بـ

 ¹⁰mrw.t (mrj.t) والتي تعني الإبحار.

, ,  ¹¹Hr.t

¹ Wb. I, 61: 2.

² Wb. I, 246: 17.

³ Wb. I, 247: 2-3.

⁴ Wb. I, 404: 1-2.

⁵ Wb. II, 176: 1.

⁶ Wb. III, 32: 9.

⁷ Wb. II, 41: 13.

⁸ Wb. II, 41: 12.

⁹ Wb. II, 108: 11.

¹⁰ Wb. II, 108: 14-18.

¹¹ Wb. III, 144: 5-6.

♀ وسائل النقل والمواصلات في مصر القديمة

إن طبيعة وادي النيل تحتم أن تكون الحركة العامة للمواصلات بواسطة نهر النيل لحمل الإنسان والبضائع، والواقع أن نهر النيل¹ كان في الأزمان القديمة أحسن وسيلة للمواصلات لأنه كان في متناول الجميع فتسير فيه القوارب وتنقل من خلاله البضائع والشاحنات والمحاصيل، ومواد البناء، هذا في الوجه القبلي أما في الوجه البحري، فكان النهر مقسماً إلى أفرع وترع مزدحمة تحفها المستنقعات، يضاف إلى ذلك أن الإقليم الساحلي كان يحتوي على بحيرات وبرك، وفي هذه الحالة كانت الملاحة تسهل التجارة وتجبر الأهالي على استخدامها، ولكن كان الأهالي يواجهون صعوبات ومشاكل في التنقل أثناء الفيضان، وهذا ما قاله "هيردوت":

"عندما يفيض النيل على البلاد، لا تظهر إلا المدن فقط من وسط الماء ويكون مثلها كمثل الجزر الصغيرة في بحر إيجة، وباقي مصر يصير بحراً وعندما يحدث ذلك فإن القوارب لا تمشي في مجرى النهر الطبيعي بل تسير في طول السهل وعرضه فالمسافر من نقراش متجهاً إلى منف يمر بالضبط بالقرب من الأهرام".

¹ Janssen, Jac. J., "The Cost of Nile-Transport", *BSEG* 18 (1994), 41-47, Alfi, Mustafa, Means of Transport in Neolithic Egypt, in: *The Nile Delta in Transition*, 339-344.



أما في الانتقالات اليومية والذهاب إلى الأسواق فكان الراجلة وراكبو الحمير يستعملون الجسور التي تربط بين القرى والبلاد، وكان الحمار يلعب دوراً هاماً في المواصلات وذلك لأن الحصان والجمل لم يستعملا إلا فيما بعد، وكان الحمار هو طابعة الحمل العادية لصبره وتحمله، وقد استعمل منذ أقدم العصور في القوافل والبعوث التي كان يرسلها الملوك إلى الجهات النائية، وكذلك كانت تستعمل الثيران لجر الأحمال الثقيلة وبخاصة الأحجار الضخمة. ولكن على العموم كانت الطرق النيلية هي أهم وسيلة في التجارة المصرية حتى أن القوم أصبحوا يعبرون عن سياحتهم في النهر شمالاً وجنوباً بالنزول النيل والصعود فيه، وقد كثر هذا التعبير حتى أصبح يستعمل للطرق البرية.

أما عن المواصلات البرية

فإن الصحراء لا تقل في أهميتها عن النيل في إقامة أسس الحضارة المصرية فهي وإن كانت مثل غيرها من صحراوات العالم القديم في مظاهر الجذب وفي نشاط سكانها البدو في الإغارة على الحواف الزراعية وطرق التجارة البرية إلا أنها ظلت أملاً حانية للحضارة المصرية القديمة فحمت البلاد من الغزوات الخارجية؛ مما ساعد على استقرار البلاد وتحقيق الوحدة بين شعبها وضمان الأمن الداخلي إلى حد كبير، وعلى جانب آخر فقد أمدت



الصحراء البلاد ببعض مقومات المدنية المادية، وذلك لتوافر المعادن كالذهب والنحاس وكثرة الأحجار مع تعدد ألوانها وأنواعها مما سهل إقامة أروع عمائر حجرية في العالم القديم فضلاً عن أثرها في تحقيق الخلود لجثث الموتى في رمالها.

وإذا أضفنا إلى ذلك اعتدال المناخ في البيئة المصرية مع عدم الاتساع الكبير لرقعة البلاد، فقد أدى ذلك لانطلاق المصري القديم في أنحاء البلاد، فارتاد المصريون الصحراء منذ أقدم تاريخهم كما تشهد بذلك النقوش العديدة في أودية الصحراء بحثاً عن الأحجار والمعادن.

وقد قسم النيل الصحراء المصرية إلى قسمين، الصحراء الشرقية والصحراء الغربية، واختلفت كليهما عن الأخرى في الطبيعة والمميزات والأهمية، فبينما تمتاز الصحراء الشرقية بوجود الهضاب والجبال التي تخترقها الأودية العديدة التي كان يجري فيها الماء في العصور القديمة وأصبحت هي الطرق التي يسلكها الأفراد والبعثات في الصحراء وتعتبر الصحراء الشرقية ذات مكانة اقتصادية هامة لغناها بمحاجر الأحجار المختلفة مثل الحجر الجيري والحجر الرملي والكوارتزيت والمرمر والمعادن مثل الذهب والفضة والإلكتروليت والرصاص والدهنج والأحجار الكريمة. وغيرها ولهذه الأهمية الاقتصادية فقد أرسلت البعثات الملكية إليها منذ أقدم العصور، وحرصت الدولة على تزويد الطرق فيها بالآبار



اللازمة وحراستها من البدو وقطاع الطرق، ويعد وادي الحمامات أهم أودية الصحراء الشرقية لدوره الهام في الإتصال بالبحر الأحمر حيث تتجه البعثات من هناك بعد ذلك إلى بلاد بونت، وتختلف الصحراء الغربية حيث تمتاز بانبساطها وندرة الهضاب والجبال وخلوها من المحاجر والمناجم، إلا في أقصى الجنوب حيث محاجر توشكى وزادت أهميتها بوجود الواحات ذات الكثافة السكانية ووجود الطرق التي تربط بينها وبين ليبيا والسودان.

واختلفت الطرق البرية في الصحراء عنها في داخل البلاد والتي أطلق عليها المصريون القدماء الأرض السوداء، في مقابل الأرض الحمراء كتسمية للصحراء، فنشأ معظمها في الصحراء وعلى الأودية القديمة أو في الأماكن المتسعة بين الجبال وكانت ذات أهمية اقتصادية لكونها الطريق التي تسلكه البعثات إلى المناجم والمحاجر أو البعثات التجارية، وكذلك ذات أهمية عسكرية مثل طريق حورس الحربي.

بينما في داخل البلاد نشأت الطرق إما نتيجة لمرور الدواب عليها كدروب ضيقة أو على جانبي الترع والقنوات فتستعمل ضفتاها كطريق بري، ويظهر المخصص في كلمة طريق حيث يصور طريقاً محاطاً بأعواد البردي، وعلى أحد هذه الطرق سار القروي الفصيح، لذا تمثل هذه الطرق أهمية كبيرة في الحياة اليومية حيث استخدمها الأشراف في تنقلاتهم الداخلية والفلاحون في ذهابهم



لحقولهم وأفراد الشعب في أسفارهم بين المدن القريبة والتجار في تجوالهم.

وقد تعدت وسائل النقل والمواصلات التي استخدمها المصري القديم سواء أكانت برية أو نهريّة، ومن أهم هذه الوسائل¹:



¹ للمزيد عن هذه الوسائل انظر: **محمود سيف الدين أحمد خليفة**، وسائل النقل والمواصلات البرية في مصر القديمة، رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين، كلية الآثار، (جامعة القاهرة، 2003)، 5 وما بعدها.

♀ النقل بالقوارب¹

منذ عصر ما قبل التاريخ، كان المصري يصنع زوارقه بطريقة ساذجة وذلك بربط حزم من سيقان البردي ببعضها، وهذه الزوارق الخفيفة كانت شائعة الاستخدام في الدولة القديمة، وكانت صغيرة الحجم لا تسع أكثر من شخصين، وقد عثر على أشكال زوارق أخرى أدق صنعاً يحمل الواحد منها ثوران، وهذه الزوارق كانت تسير بالمدرّة، والمجداف، وكانت صالحة للنقل في المياه الهادئة، إذ كان يستعملها صيادو الطيور في المستنقعات، وصيادو الأسماك ونقل الأبقار يومياً.

أما في مياه النيل التي غالباً ما تكون سريعة وشديدة الأمواج فإن هذه الزوارق البردية كانت لا تستعمل إلا نادراً، وكذلك لم تستعمل لنقل البضائع ثقيلة الوزن، إذ كان يلزم لذلك سفن من الخشب الصلب، وكانت تصنع تلك السفن الضخمة من عصور ما قبل التاريخ ولا أدل على ذلك من رسوم فخار نقادة وغيرها. ولكننا نشاهد في الدولة القديمة مناظر عملية صناعة السفن ونرى مصانع السفن تعمل وبكل نشاط، فنشاهد مثلاً على الجدران

¹ للمزيد انظر: سليم حسن، موسوعة مصر القديمة، الجزء الثاني، 223. أيضاً:

Partridge, **Robert**, *Transport in Ancient Egypt*, London, The Rubicon Press, 1996,
Vinson, **Steve**, *Egyptian Boats and Ships*, Princes Risborough, Shire Publications,
1994 = Shire Egyptology, 20,



عدداً من النجارين يجتمعون حول قفص السفينة التي تم بناء جانبيها، ونرى تجميع ألواح السفينة، ونشاهد الثقوب التي نقرت لتلبس فيها القطع الثانوية، وكذلك تنسيق حواف السفينة ومؤخرتها لتلبس ليركب فيها المجاديف، وكانت جدران السفينة تركب كعائق ومعشوق بشكل تداخلي لتثبيتها بشكل أقوى.

أما عن الأسطول المصري والملاحة البحرية فتدلنا النقوش على أن أول أسطول بحري عرف في التاريخ يرجع لعهد الملك سنفر، أول ملوك الأسرة الرابعة، إذ يخبرنا حجر بالرمو أن هذا الملك قد جهز أربعين سفينة لبلاد سوريا لجلب خشب الأرز من لبنان، ويستكمل النص أن السفن يبلغ طول كل منها نحو 100 ذراع من خشب الأرز ومن خشب "مر" الذي كان يجلب من لبنان، هذا بالإضافة إلى ستين سفينة أقل حجماً.

وهذه السفن التي كانت تجري في البحر المتوسط، نراها ممثلة على جدران معبد الملك ساحورع والملك أوناس من عهد الأسرة الخامسة، وكانت هذه السفن تشحن بالبحارة ومعهم فصيلة من الجنود لحماية البعثة من هجمات أهالي سوريا، وهذه السفن كانت تبني على نموذج السفن النيلية ولكن أكثر حجماً وأثقل وزناً، حتى يمكنها أن تقاوم هياج البحر، وثقل وزن البضائع.

وقد قام المصريون كذلك بركوب البحرين الأبيض والأحمر حيث قاموا بالعديد من الرحلات عبرهما إلى الساحل السوري أو



إلى بلاد بونت وذلك طوال العصور المصرية، وسجل ذلك العديد من المناظر والنصوص سواء التاريخية مثل نصوص الأفراد المختلفة أو الأدبية مثل قصة نجاة الملاح، وقصة ون آمون، أو الدينية مثل أسطورة أوزير ورسو تابوته على شاط جبيل، وكان لهذين البحرين أهمية كبيرة في اتصال مصر بجيرانها سواء كاتصالات سياسية أو عسكرية أو تجارية¹.

وتطورت هذه السفن في أشكالها ومواد صناعتها وأحجامها على مر العصور المصرية القديمة واستخدمت في شتى أغراض النقل والمواصلات سواء على نهر النيل أو البحرين الأبيض والأحمر وتعددت أسماؤها وكان بعضها يُستخدم في أكثر من غرض في نفس الوقت، ففي أغراض النقل النهري كان هناك 15 نوعاً مختلفاً من السفن بعضها اقتصر على الأحمال الخفيفة كالحبوب والنباتات، وبعضها كان مخصصاً للأثقال الضخمة مثل الأحجار والماشية، والمسلات، وفي أغراض النقل البحري والرحلات النهرية كان هناك 8 أنواع لكل غرض منها².

¹ محمود سيف الدين أحمد خليفة، وسائل النقل والمواصلات البرية في مصر القديمة، رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين، كلية الآثار، (جامعة القاهرة، 2003)، 2.
² للمزيد انظر: مصطفى عطا الله محمد، أسماء المراكب واستخداماتها من خلال النصوص والمناظر المصرية القديمة حتى نهاية الدولة الحديثة، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 418.



♀ البقر

اختلف الدور الذي لعبه البقر في مجال النقل حسب مجال استخدامه، ففي النقل الجنائزي كانت هي الحيوانات الوحيدة التي تقوم بجر تابوت المتوفى، أو تماثيله، وهذا لأهميتهم الدينية في حماية المتوفى، فعلى سبيل المثال نجد المتوفى في المناظر الدينية يصور فوق العجل أبيس وهو ينقله على ظهره في العالم الآخر، وكذلك المتوفى يركب البقرة تحور في العالم الآخر، بينما في المحاجر وبناء الأهرامات استخدمت لقوتها البدنية إما لنقل الكتل الضخمة أو لنقل المؤن اللازمة للبعثة، وكذلك استخدمت في مجال النقل الزراعي، أما في المجال العسكري فقد استخدم الثور بنطاق واسع لنقل الإمدادات أو المؤن أو العتاد العسكري.

♀ الحمار

اعتبر الحمار دابة الحمل الأولى في مصر القديمة، وعبر عن هذه الوظيفة مراراً في المناظر والنصوص المصرية القديمة، وقد أصبح الحمار حتى عند المصري القديم رمزاً للمهانة والاحتقار، فقد ورد في أحد خطابات الدولة الحديثة من رئيس لخادمه أن حاله معي مثل الحمار، عندما يكون هناك عمل أحضر الحمار، وعندما يكون هناك طعام أحضر الثور، وقد استخدم الحمار في شتى مجالات النقل البري وكان أكثر المجالات ظهوراً هو النقل الزراعي



والتجاري، وقد كان المصري القديم يضع أعلى ظهر الحمار بردعة عبارة عن قطعة من القماش أو الحصير وبها شرائط أو سيور جلدية تربط بها البضاعة أو الشيء المنقول¹.

♀ الخيل

لعبت الخيل دوراً هاماً في المجتمعات القديمة وخاصة في الاستقرار النسبي للإمبراطوريات الكبرى في الشرق الأدنى القديم، سواء في النواحي السلمية أو الحربية، وقد دخلت الخيل مصر على الأقل منذ عصر الانتقال الثاني، وكثر ظهورها في المناظر في عهد الدولة الحديثة، وقد ارتبط الخيل أساساً في النقل والمواصلات بالعربة الحربية الخفيفة، واقتصر استخدامها للملوك وكبار الأفراد على الصيد أو التنقلات وكذلك في التدريبات العسكرية، أما عن ركوب الخيل فتندر المناظر في مصر القديمة عن ركوب الخيل ربما يرجع ذلك إلى أنها مظهر غير كريم من قبل الملوك، وعلى ما يبدو فقد ظهرت منذ عهد أمنحتب الثالث على الأقل فرقة خاصة لركوب الخيل².

¹ محمود سيف الدين أحمد خليفة، وسائل النقل والمواصلات البرية في مصر القديمة، رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين، كلية الآثار، (جامعة القاهرة، 2003)، 82.

² محمود سيف الدين أحمد خليفة، وسائل النقل والمواصلات البرية في مصر القديمة، رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين، كلية الآثار، (جامعة القاهرة، 2003)، 106.



♀ الجمال

أما عن استخدام الجمال داخل مصر في عملية النقل، فنواجه فيها صعوبات في عملية التأريخ، فنجد النصوص العراقية تصور أقدم ذكر للجمال في نصوص تيجلات بلاسر الأول وعهد شلمانصر الثالث، أما في مصر فأقدم ذكر للجمال كان ضمن حملة أسرحدون لمصر عام 671 ق.م، حيث يذكر في حوليائه أن بدو الصحراء قد ساعدوه عند غزوه لمصر عن طريق قوافل جمالهم، التي حملت الماء فوق ظهورها لإمداد جيشه بها في الصحراء القاحلة حتى وصلوا منف¹.

♀ القوى البشرية

لعبت القوى البشرية دوراً هاماً في مجال النقل والمواصلات في مصر وذلك بالتعاون مع الحيوانات المختلفة سابق ذكرها، فقد احتل البشر مكانة أكبر في هذا الإطار، فقد كانت المخصصات البشرية هي القاسم المشترك في الكلمات الدالة على الجر والنقل والحمل والأنتقال، وفي مجال النقل والمواصلات كانت هنالك فئة

¹ محمود سيف الدين احمد خليفة، وسائل النقل والمواصلات البرية في مصر القديمة، رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين، كلية الآثار، (جامعة القاهرة، 2003)، 143.

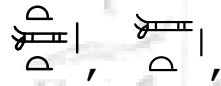
Artzy, Michal, Incense, Camels and Collared Rim Jars: Desert Trade Routes and Maritime Outlets in the Second Millennium, *Oxford Journal of Archaeology*, Oxford - Cambridge 13 (1994), 121-147.



الحمالين والحمالات في مختلف المجالات، وكذلك يتم الاستعانة بالخدم، وقد كان هناك أيضاً حاملو الفئات، سواء للملوك والأشراف، وكذلك حاملو النعال والمراوح، هذا بالإضافة إلى دخول القوى البشرية في أكثر من مجال كالحروب والزراعة وطوائف من الكهنة.

♀ الزحافة

تعتبر الزحافة وسيلة النقل البرية الرئيسية في مصر وخاصة لنقل الأثقال الضخمة، وقد اختلفت الأسماء التي أطلقت على الزحافة بناءً على شكلها واستخدامها، وكان الاسم الشائع لها

 1tm.t

وقد استخدمت في شتى أنواع النقل البري كجر التوابيت والتماثيل² والقرايين والأواني الضخمة، والسفن الملكية والقوارب المقدسة، وجر صناديق مرت الأربعة، كما أنها لعبت دوراً هاماً في المناجم والمحاجر لجر الأحجار الكبيرة والمسلات والأعمدة، وكان يستلزم لجر الزحافة تمهيد الأرض أمامها وإقامة جسور واستخدام بعض المواد كاللين أو الماء لتخفيف حدة احتكاكها بالأرض وقد استخدمت العتلات والدرافيل الخشبية بجانب الزحافة³.

¹ Wb. V, 301: 3.

² Badawy, **Alexander**, "The transport of the colossus of Djehutihetep", *MIO* 8 (1963), 325-332,

³ محمود سيف الدين أحمد خليفة، وسائل النقل والمواصلات البرية في مصر القديمة، رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين، كلية الآثار، (جامعة القاهرة، 2003)، 240.



♀ العصا

لعبت العصا دوراً هاماً في النقل البري لكن بارتباطها مع الإنسان، فيحمل على كتفه عصا يعلق بها متاعه وأدواته كحامل القرايين وأدوات الكاتب وغيرها مثل نقل المحاصيل الزراعية والطوب وساعدت أحياناً في حمل التوابيت والأثاث الجنزي.

♀ المحفة

لعبت المحفة الدور الرئيسي في انتقالات الملوك وكبار رجال الدولة واستخدمها الملوك في الأعياد والمناسبات الخاصة، وقد أطلق على المحفة أسماء مختلفة أهمها wTs ، $xedt$ ، ظهرت المحفة منذ عصور ما قبل الأسرات خاصة للملوك وأسراهم وكان طرازها بسيطاً ثم تطورت في أعياد السد واستمرت حتى العصر اليوناني الروماني، وقد كان هناك أكثر من نوع للمحفة منها محفة القرفصاء ومحفة الجلوس، وأصبحت تعبيراً عن ثراء أصحابها، وقد ظهرت ضمن قوائم القرايين والأثاث مناظر النجارة، وتعتبر محفة حنتب حرس في المتحف المصري أشهر محفة ملكية.

♀ العربية

عرفت العربية في مصر منذ نهاية الأسرة السادسة على أقل تقدير لكنها كانت محدودة الاستخدام لدرجة كبيرة ربما كان لطبيعة



الأرض المصرية دور في ذلك، ومع نهاية عصر الانتقال الثاني انتشر ظهور العربة وارتبطت بها الخيل ارتباطاً وثيقاً، وتطورت بعضها وأطلق عليها أسماء مختلفة من أهمها "مركبوتي"، وقد لعبت العجلة ذات العجلتين دوراً مؤثراً في الجيش المصري وكان يجرها جوادان معاً، واستخدمت بديلاً عن المحفة في بعض الأحيان، وقد استخدمت العربة ذات الأربع عجلات في النقل البري في بعض الأحيان ولكن على نطاق ضيق¹.

♀ نظرة سريعة على أهم طرق النقل والمواصلات البرية والمائية في مصر القديمة:

تنقسم الطرق التي سارت فيها قوافل الرحلات والبعثات المصرية القديمة إلى طرق برية وطرق مائية، أما البرية فنعني بها الطرق التي تمر في الوادي أو تخترق الصحراء، وأما الطرق المائية فتشمل الأنهار والبحار.

أول الطرق المائية هو طريق نهر النيل، بأفرعه المختلفة الممتدة من الدلتا، ثم طريقا البحر الأحمر والبحر المتوسط، ولقد لعب نهر النيل كطريق للمواصلات دوراً عظيماً في حياة مصر سواء كان ذلك في السفر إلى البلاد الخارجية²، أو لنقل الأحجار

¹ محمود سيف الدين أحمد خليفة، وسائل النقل والمواصلات البرية في مصر القديمة، رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين، كلية الآثار، (جامعة القاهرة، 2003)، 300.

² Kemp, Barry and David O'connor, An Ancient Nile Harbour. University Museum Excavations at the 'Birket Habu', *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, London 3 (1974), 101-136



والتماثيل والمسلات من المحاجر التي توجد عادة في مناطق نائية عن المدن والجبانات والمعابد، وقد يسر نهر النيل منذ عصور ما قبل الأسرات على الأفراد والجماعات الانتقال من شاطئ إلى آخر ومن إقليم إلى إقليم فربط بذلك بين أنحاء مصر، كما سهل السفر أيضاً إلى بلاد النوبة والسودان.

وهناك طريق البحر الأحمر فقد كان الطريق الملاحي الرئيسي عند قدماء المصريين للوصول إلى بلاد بونت، كما كان الطريق الموصل إلى مناجم الذهب والفيروز في سرابيط الخادم ووادي مغارة بشبه جزيرة سيناء.

أما الطرق البرية فمنها ما كان يمر بوادي النيل شمالاً أو جنوباً، ومنها ما كان يخترق الصحراء الشرقية والغربية، وقد اتخذت البعثات المصرية الطرق البرية أيضاً للوصول إلى البلاد الأجنبية أو إلى مناطق المناجم والمحاجر، كطرق الصحراء الشرقية، حيث تبدأ من وادي النيل حتى تصل إلى البحر الأحمر، وأهم هذه الطرق طريق قفط القصير، والذي يمر بوادي الفواخير ووادي الحمامات ولا يزيد طوله عن 175 كيلو متراً، أما الطريق الثاني فيبدأ من إدفو والكاب يتجه شرقاً حتى مناجم الذهب في البراميه والسكري، ويمر هذا الطريق بوادي عباد ويستمر في الصحراء حتى بير منيح، ويربط بين طريقي القصير والكاب - رأس بنياس طريق آخر يتفرع من طريق قفط القصير عند اللقيطة



ويتصل بالطريق الثاني عند الدويق ويعرف بطريق قفط - برنيس.
أما الطريق الرابع فيسير من قنا حتى سفاجه متجهاً شرقاً إلى ميناء
مرسى جاسوس، ويجري هذا الطريق من سمنا إلى وصيف ووادي
جاسوس فالبحر الأحمر، كما يوجد أيضاً طريق يؤدي إلى مناجم
الذهب في أبرق على بعد مائتين وأربعين كيلو متراً جنوب شرق
أسوان وحوالي مائة كيلو متر جنوب غرب برنيس.

وفي النوبة يوجد الطريق المعروف بطريق وادي العلاقي
موصلاً إلى مناجم الذهب والنحاس في هذا الوادي.

أما عن طرق الصحراء الغربية: فقد استخدم المصري القديم
الطرق الصحراوية للوصول إلى المناجم والمحاجر وإلى بلاد
النوبة، وأهم طرق الصحراء الغربية جميعها هو الطريق المسمى
بدرب الأربعين الذي اتبعه حرخوف في رحلته الثالثة إلى بلاد أيام،
ويبدأ هذا الطريق من مدينة أسيوط ثم يخترق الصحراء ماراً
بالواحات حتى يصل الفاشر ويبلغ طوله 1700 كيلو متر، ويعتبر
لهذا أطول الطرق الصحراوية جميعها، ويتجه درب الأربعين بعد
أسيوط جنوباً حتى يصل الواحات الخارجة فيمر بها حتى قرية
المكس الواقعة عند طرفها الجنوبي، ويسلك بعدها الطريق طرقات
متعددة حتى يصل إلى نهاية الحدود المصرية ويتجه بعدها إلى
السودان. ويلي طريق درب الأربعين في الأهمية طريق إفتين
الذي يمر بواحة كركر جنوب شرق الواحات الخارجة إلى أن يلتقي



بدرب الأربعين عند واحة سليمة ثم يتجه طريق من واحة سليمة إلى نهر النيل فيلتقي به في أرجو عند الشلال الثالث، كما أن هناك طرقاً أخرى كطريق واحة دنقل - توماس، والطريق البري بين أسوان ووادي حلفا.¹



¹ شحاته آدم، الرحلات والبعثات براً وبحراً في مصر الفرعونية منذ أقدم العصور حتى نهاية عهد الدولة الوسطى، رسالة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة القاهرة، 7-20.

قائمة بالمراجع
المتخصصة عن النقل

- PARTRIDGE, Robert, Transport in Ancient Egypt, London, The Rubicon Press, 1996.
- VINSON, Steve, Egyptian Boats and Ships, Princes Risborough, Shire Publications, 1994 = Shire Egyptology, 20.
- ARTZY, Michal, Incense, Camels and Collared Rim Jars: Desert Trade Routes and Maritime Outlets in the Second Millennium, *Oxford Journal of Archaeology*, Oxford - Cambridge 13 (1994), 121-147.
- Gardiner, Alan Henderson: Ramesside texts relating to the taxation and transport of corn. - In: JEA 27 (1941) 19-73.
- Horwitz, Hugo Theodor: Über den Transport von Steinkolossen im alten Ägypten und in Mesopotamien. - In: Der Deutsche Steinbildhauer, Steinmetz und Steinbruchbesitzer 47 (1931) 39-41.
- Baraize, Émile: Rapport sur l'enlèvement et le transport du sarcophage de la reine Hatchopsitou. - In: ASAE 21 (1921) 175-182, 1 Taf.
- Legrain, Georges: Le logement et transport des barques sacrées et des statues des dieux dans quelques temples égyptiens. - In: BIFAO 13 (1917) 1-76, 7 Taf.
- Maspero, Gaston: Transport des gros monuments de Sâh au Musée du Caire. - In: ASAE 5 (1904) 203-214.
- Beck, Th.: Domenico Fontana (1543-1607) und der Transport des vaticanischen Obeliskens. - In: Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen : Heft-Ausgabe 44 (1898) 359-376.
- Naville, Édouard: Transport of obelisks as illustrated by a bas-relief in the temple of Deir el Bahari. - In: ARp 1895-1896 [1896] 6-13, 1 Taf..
- Chabas, François: Note sur le transport d'un colosse. - In: Mélanges égyptologiques / par F. Chabas. Sér. 3, t. 2. - Chalon-sur-Saone : Dejussieu, 1873. - S. 103-119, 1 Taf..
- Saulcy, Félicien de: Découverte et exploration du Serapeum, temple du dieu Apis, et transport à Paris d'un grand nombre d'ornements de ce temple, et même des ossements de ce dieu. - In: AphC : sér. 4, t. 11=50 (1855) 224-244.
- Verninac de Saint Maur, Raymond Jean Baptiste de: Voyage du Luxor en Égypte, entrepris par ordre du roi, pour transporter, de Thèbes à Paris, l'un des obélisques de Sésostri / par M. de Verninac Saint-Maur. - Paris : Bertrand, 1835. - 467.



Laborde, Alexandre Louis Joseph de: Description des obélisques de Louqsor, figurés sur les places de la Concorde et des Invalides, et précis des opérations relatives au transport d'un de ces monumens dans la capitale / lu à la séance publique de l'Institut, du 3 août 1832 par M. Alexandre Delaborde, et augmenté de nouveaux renseignements. - Paris : Bohaire, 1833. - 16.



قائمة المراجع

- المراجع العربية والمُعربة:-

إسكندر أسعد، الإمبراطورية المصرية في عهد تحتمس الثالث، رسالة دكتوراه في الآثار المصرية، كلية الآثار (جامعة القاهرة، 1943).

إريكا شوت (تأليف ورسومات)، رحلة ون آمون البحرية العجيبة: قصة من الأدب المصري القديم، ترجمة: وفاء صديق، تقديم: زاهي حواس (مطابع المجلس الأعلى للآثار، 2006 م).

إبراهيم محمد كامل، إقليم شرق الدلتا في عصوره التاريخية القديمة، جزأين، راجعه: دكتور/ محمد عبد القادر محمد، هيئة الآثار المصرية-قطاع المتاحف، الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية (القاهرة، 1985 م).

بيير جراندييه، رمسيس الثالث، 'قاهر شعوب البحر'، ترجمة: فاطمة عبد الله محمود، مراجعة: د. / محمود ماهر طه، تقديم: كريستيان دي روش نوبلكور، الألف كتاب الثاني (الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2003 م).

جمال حمدان، شخصية مصر، دراسة في عبقرية المكان، 4 أجزاء، دار الهلال (القاهرة، 1994-1995).

عادل السيد عبد العزيز محمد، 'دور قلعتي "سمنه" و "قمه" في حماية الحدود المصرية الجنوبية عصر الدولة الوسطى'، في: أعمال مؤتمر الفيوم الخامس: النيل ومصادر المياه في مصر عبر العصور، كلية الآثار (جامعة الفيوم، 2-4 أبريل 2005 م)، ج1: 181-240.

عبد الحليم نور الدين، اللغة المصرية القديمة، الخليج العربي للطباعة والنشر، الطبعة الثانية، القاهرة، 2008.

_____، مواقع ومتاحف الآثار المصرية، الخليج العربي للطباعة والنشر، القاهرة، 1998.

_____، تاريخ وحضارة مصر القديمة، القاهرة، 2008.

_____، آثار وحضارة مصر القديمة، ج1، الخليج العربي للطباعة والنشر، الطبعة الثانية، 2008.

عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة: مجموعة بحوث نُشرت في الدوريات العربي والأوربية، جزآن، الجزء الأول: البحوث التي نُشرت بين



عامي 1974-1993 م، دار المعرفة الجامعية (الإسكندرية، يناير 1993 م)؛ الجزء الثاني: البحوث التي نُشرت بين عامي 1993-2007 م، دار المعرفة الجامعية (الإسكندرية، 2007 م).

علاء الدين عبد المحسن شاهين ، 'المعارك النهرية في مصر الفرعونية إلى نهاية عصر الانتقال الثاني'، في: أعمال مؤتمر القيوم الخامس: النيل ومصادر المياه في مصر عبر العصور، كلية الآثار (جامعة الفيوم، 2-4 أبريل 2005 م)، ج1: 257-278.

علاء الدين محمد محمد قابيل، المصريون في النوبة- منذ بداية الدولة الوسطى وحتى نهاية الدولة الحديثة، رسالة دكتوراه، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين، د/ أمين عبد الفتاح عامر، كلية الآداب، (جامعة طنطا، 1993م)، 80-81.

صلاح الدين الخالدي، "من وسائل وطرق المواصلات البرية فى شرقنا العربي"، الحوليات الأثرية العربية السورية، 1978.

ناصر بن علي البلال، قبائل الجنبنة ومبناؤهم التاريخي صور: مدخل تاريخي حضاري لجنوب بلاد العرب، الطبعة الأولى، مراجعة وتقديم أ.د. عبد الحليم نور الدين، دار الحرم للتراث (القاهرة، أغسطس 2005 م).

نعوم شقير، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، دار بحيل (بيروت، 1991).

يسرية عبد العزيز رجب، المدخل الشرقي لمصر من الدولة الحديثة وحتى العصر القبطي، دراسة حضارية أثرية سياحية من خلال أهم المكتشفات الحديثة لشمال سيناء وشرق الدلتا، ماجستير غير منشورة، قسم الإرشاد السياحي، كلية السياحة والفنادق (جامعة الإسكندرية)

الرسائل العلمية:-

إسماعيل عبد الفتاح محمد، طريق قفط -القصير عبر العصور التاريخية القديمة من عصور ما قبل التاريخ حتى العصر اليوناني الروماني-دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم، (جامعة الزقازيق، 1993).

حسام حسن محمد رجائي، تجارة مصر الخارجية منذ أقدم العصور وحتى نهاية الأسرة الثانية عشرة، رسالة ماجستير، إشراف: أ.د/ عبد الحليم نور الدين، كلية الآثار، جامعة القاهرة، 1997م.

خالد محمد الطلي، دراسة تاريخية للحملات العسكرية المصرية على آسيا في الفترة من 1575 حتى 1367 ق.م ، رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف: أ.د/ محمد إبراهيم بكر و أ.د/ أحمد القادر الصاوي، قسم الحضارة المصرية - المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم (جامعة الزقازيق).



محمود سيف الدين أحمد خليفة، وسائل النقل والمواصلات البرية في مصر القديمة، رسالة ماجستير غير منشورة، إشراف أ.د/ عبد الحليم نور الدين، كلية الآثار، (جامعة القاهرة، 2003).



المراجع الأجنبية



- Abdel-Rahman **Al-Ayedi**, *The ways of Horus in Ancient Egyption Records and in Archaeology during the new kingdom*, vol 1-2, toranto, 2002.
- Abdel Monem A. H. **Sayed**, 'Discovery of the Site of the 12th. Dynasty Port at Wadi Gawasis on the Red Sea Shore', *RdE* **29** (1977), 162 ff.
- Alan Henderson **Gardiner** (Sir), *Ancient Egyptian Onomastica*, 3 vols. (London, 1947).
- _____, *Ramesside Administrative Documents* (London, 1948).
- _____, *The Wilbour Papyrus* (Pap. Brooklyn Museum 34.5596), 4 Volumes, Published for the Brooklyn Museum at the Oxford University Press (Oxford, 1948).
- _____, T. E. **Peet** and J. **Černy**, *The Inscriptions of Sinai*, EES, Oxford University Press, 2 parts (London, 1952 and 1955).
- _____, *Egypt of the Pharaohs: An Introduction* (New York: Oxford University Press, 1961); Paperback (1964); (Oxford, 1976).
- _____, The ancient military road between Egypt and Palestine. - In: *IEA* **6** (1920) 99-116.
- Aly **Shafei**, 'Historical Notes on the Pelusiac Branch, The Red Sea Canal and the Route of the Exodus', *Bulletin de la Société Royale de géographie d'Égypte*, Le Caire, 21 (1946), 231-287, (fig., cartes., pl.).
- A. Berg **David**, 'Early 18th Dynasty Expansion into Nubia', *JSSEA* **17** (1987), 1-14.
- Bruce G. **Trigger**, 'The Reasons for the Construction of the Second Cataract Forts', *JSSEA* **12**, (1982), 1-6.
- B.M. **Said**, *The Sudan, Crossroads of Africa*, London, The Bodley Head, 1965.
- B.B. **Piotrovski**, *Wadi Allaki - der Weg der Alten zu den Goldminen Nubiens, Plaquette presented to the Internationaler Orientalististenkongress/Vorträge der Delegation der U.S.S.R., Moscow, 1963* (Christophe 1977, no. 477).
- Carol A. **Redmount**, 'The Wadi Tumilat and the "Canal of the Pharaohs"', *JNES* **54** (1995), 127-135.
- David **O'connor**, 'The Locations of Yam and Kush and Their Historical Implications', *JARCE* **23** (1986), 27-50.
- David **O'connor**, 'Early States along the Nubian Nile', in: *Egypt and Africa*, 145-165.
- D. M. **Dixon**, 'The extent of wAwAt in the Old Kingdom', *JEA* **44**, (1958), 119.



- Giuseppe **Botti**, 'A Fragment of the Story of a Military Expedition of Tuthmosis III to Syria', *JEA* **41** (1955), 64-71.
- Gaston **Maspero**, 'The list of Sheshonq at Karnak / by G. Maspero. Translated by Henry George Tomkins', *JTUI* **27** (1894) 93-133.
- Gerald, E. **Kadish**, 'Old Kingdom Egyptian Activity in Nubia: Some Reconsiderations', *JEA* **52**, (1966), 23-33.
- G.W. **Murray**, "The Road to Chephren's Quarries", *GeoJourn* **94**, (1939), 97-114.
- G. **Goyon**, 'Le papyrus de Turin dit "des Mines d'Or" et le Wadi Hammamat', *ASAE* **49**, (1949), 337-392.
- Henry George **Fischer**, 'Sur les routes de l'Ancien Empire', *CRIPPEL* **13** (1991), 59-64.
- Hans **Goedicke**, 'Harkhuf's Travels', *JNES* **40**, (1981), 1-20.
- Itzhaq, **Beit-Arieh**, 'The Route Through Sinai. Why the Israelites Fleeing Egypt Went South', in: *Biblical Archaeology Review*, Washington DC 14, No. 3 (May/June 1988), 28-37.
- James Henry **Breasted**, *Ancient Records of Egypt*, 5 vols. (Chicago, 1st edition: 1906-1907; 3rd ed.: 1927).
- Jean-Claude **Goyon**, 'Transports par voie d'eau et organisation étatique dans la Vallée du Nil à l'époque pharaonique', in: *L'homme et l'eau en Méditerranée et au Proche-Orient III*, 51-64. (fig.).
- Jac J. **Janssen**, 'the Cost of Nile-Transport', *BSEG* **18** (1994), 41-47.
- James k **Hoffmeier**, "the walls of the Ruler" in Egyptian literature and the Archaeological Record :Investigating Egypt's Eastern Frontier in the Bronze Age1,in:**BASO**,Aug2006,iss343.
- J. Dernell, Theban desert road survey in the Egyptian western desert, vol 1, "Gebel Tjauti Rock inscription 1-45 & Wadi EL – Hol Rock inscription 1-45, Oriental Institute publication, vol. 119, unv. of Chicago 2002.
- Luisa **Bongrani**, The Punt Expedition of Ramses IIIrd: Considerations on the Report from the Papyrus Harris I, in: L'impero ramesseide, Convegno Donadoni, 45-59.
- Louise **Bradbury**, 'Reflections on Traveling to "God's Land" and Punt in the Middle Kingdom', *JARCE* **25**, (1988), 127-156.
- Lanny **Bell**, Janet H. **Johnson** & Donald **Whitcomb**, 'The Eastern Desert of Egypt: Routes and Inscriptions', *JNES* **43**, (1984), 27-46 .
- M.D.S. **Mallinson**, 'Road Archaeology in the Middle Nile; the SARS Survey from Bagrawiya-Meroe to Atbara', 1993 (SARS Publication 1), London, SARS, 1996.



- Russell D. **Rothe**, George **Rapp** Jr., and William K. **Miller**, 'New Hieroglyphic Evidence for Pharaonic Activity in the Eastern Desert of Egypt', *JARCE* 33 (1996), 77-104.
- Ronald E. **Zitterkopf** & Steven E. **Sidebotham**, 'Stations and Towers on the Quseir-Nile Road', *JEA* 75 (1989), 155-189.
- Rushdi **Said**, *The River Nile. Geology, Hydrology and Utilization*, Oxford - New York etc., Pergamon Press, 1993.
- R. **Engelbach**, "The Quarries of the Western Desert and the Ancient Road to Toshka", *ASAE* 38, (1938), 369-90 (BA 7412).
- Walter A. **Fairservis**, *The Ancient Kingdoms of the Nile and the Doomed Monuments of Nubia*, New York, Thomas Y. Crowell Company, [1962].

Bibliotheca Alexandrina

مكتبة الإسكندرية

صفحة مصريات

