

العلاقات الاقتصادية بين مصر

وشبه الجزيرة العربية في القديم

الأسناد قفاف البشير، جامعة تيارت

مقدمة: يعتبر المجال الاقتصادي من أهم الميادين التي ظهرت فيها الصلات الحضارية جليا بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم، ويقصد بالحياة الاقتصادية كل ما يتعلق بالاقتصاد من معنى وعلاقته بالحكم والشعب والتجارة والمال، أو ما يتعلق منه بالزراعة والصناعة والحرف، ونركز في هذا المقال كل ما يشمل التجارة بنوعيهما البري والبحري وما يشمل الزراعة، وتشمل التجارة مستويين، الداخلي أي تعامل أبناء بلاد العرب بعضهم مع بعض وعلى المستوى الخارجي أي التعامل مع المجتمعات والامبراطوريات الأخرى.

وقد كان العرب في الغالب تجارا، ومشهودا لهم في العالم القديم بامتهانهم هذه الحرفة والتجارة في لغة "المسند" هو "مكر" ويتبين من خلال دراسة كتب التفسير والحديث وكتب الأدب والأخبار والسير أن لأهل مكة (العربية الشمالية) تجارة مزدهرة وأصول وقوانين خاصة بهم، كما كانوا خبراء في التنمية الأموال واستثمارها واستغلالها، وفي المسند ألفاظا كثيرة ذات معاني تجارية تتعلق بالشراء والبيع والعقود، وهي دليل على أن العرب الجنوبيين كانوا يمارسون التجارة أبداعا فيها، والتجارة في لغة القتبانيين هي ش، ت، ي، ط، "تنشيط" دور التجارة في ربط الصلات الحضارية بين مصر وشبه الجزيرة العربية.

1-العرب والتجارة الدولية في القديم: الحقيقة التي يجب الإقرار بها هي أن شبه الجزيرة

العربية سواء الشمالية أو الجنوبية في الميدان الاقتصادي لم تقتصر على حدود المنطقة فقط، بل تعدت امتدت إلى خارجها اتصلت بالتجارة العالمية، وأثرت فيها زمنا طويلا، وقد كانت بلاد تصدير وتجارة وعبور للبخور والعطور، كما كانت مركزا مهما للاتصال التجاري بين المحيط الهندي

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفافة البشير

والبلاد الواقعة شرق البحر المتوسط وبينت النقوش التي عثرت عليها على أن الحياة الاقتصادية وركزت على الزراعة والتجارة⁽¹⁾. ويخلص أحد الباحثين إلى أن اتساع نطاق السلع داخل البلاد العربية وكذا التجارة مع البلدان الخارجية اكتسبت أهمية كبيرة ساعدتها على إقامة علاقات مالية أساسها التعامل النقدي وهذه العوامل لها أثر مهم في نمو الاقتصاد العربي قبل الإسلام⁽²⁾.

والأنباط هم أكثر الشعوب العربية القديمة نشاطا أشدهم تأثيرا في حضارة الجزيرة العربية وأقام الأنباط دولتهم في المنطقة الواقعة إلى الشرق من خليج العقبة أين يمر الطريق التجاري الكبير شمال جنوب، لهذا كانت دولتهم ذات طابع تجاري وعاصمتهم "البتراء" أب واد موسى حاليا، وقد بلغوا أوجهم في القرنين الأولين قبل الميلاد إلى غاية سقوطهم على يد الرومان عام (106 ق.م)، ومع ذلك لم يتوقف نشاطهم التجاري وكانت مصر من أهم المناطق التي تردد عليها الأنباط بقوافلهم التجارية. ودليل مرور القوافل هي النقوش النبطية التي خلفتها صخور الوديان الممتدة من ساحل البحر الأحمر إلى النيل عبر الصحراء الشرقية، وتدل هذه النقوش أن ما ورد منها على صخور وادي الحمامات والوديان المتفرقة منه يشبه إلى حد كبير النقوش النبطية على صخور الحجاز وخاصة في مدائن صالح التي تعتبر منطقة عبور الأنباط إلى البحر الأحمر في طريقهم إلى مصر⁽³⁾.

ويبلغ عدد المذكورة حوالي 81 نقشا أو قدم هذه النقوش توجد في الشمال وبالضبط في منطقة "القافية" أما في الجنوب الصحراء الشرقية فإن أقدم النقوش النبطية توجد في منطقة الممتدة بين "واد الحمامات" و "وادي عباد" ونوعية هذه النقوش كما صنفها العلماء أنها نقوش تذكارية سجلها الأنباط في رحلاتهم التجارية عبر الصحراء الشرقية في طريقهم من البحر الأحمر إلى النيل قادمين من شبه الجزيرة العربية محملين بالسلع للمتاجرة بها، وأهم السلع بدون شكهي "البخور والطيوب" التي تنتجها الجزيرة العربية والتي كان الطلب عليها كبيرا في مصر الفرعونية لاستخدامها للطقوس الدينية والمقابر والمعابد، وهذه النقوش أمدتنا بمعلومات عن استقرار الأنباط في مناطق مختلفة من مصر ومن الأدلة التي تثبت ذلك هو النقش الذي يسجل عقد حرره رجل زال اسمه وبقي اسم والده وهو "يرحبولة" ويبدو من السياق أن هذا الرجل استأجر مبنى ليستخدمه كاهن الحالية النبطية طوال حياتهما⁽⁴⁾. ومن خلال دراسة أشكال حروف هذا النقش وجد الباحثون أنه يرجع إلى

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قوافل البشير

القرن الأول قبل الميلاد، وهذا له دلالة على أن الأنباط استقروا في شرق الدلتا وأنهم كانوا جالية لها معبدها الخاص⁽⁵⁾.

أ- التجارة البرية:

قبيل سقوط الامبراطورية المصرية في حوالي منتصف القرن الثاني عشر قبل الميلاد، كان الأراميون والفينيقيون قد سيطروا على التجارة البحرية وحوض البحر المتوسط، وأنشأوا على شواطئه سلسلة من الإمارات والمستوطنات والمراكز التجارية⁽⁶⁾.

ومن جهة أخرى سيطر العرب على التجارة البرية واستخدام الحمل كوسيلة لنقل البضائع والسلع، واستطاع العرب الوصول إلى أقصى المناطق في شبه الجزيرة العربية من شمالها إلى جنوبها، وأول إشارة إلى القوافل واستخدامها في التجارة في البلاد العربية هي التي جاءت في "سفر الملوك" والغريب في الأمر أن أسفار التوراة لا تذكر من الشعوب العربية الجنوبية غير "سبأ" وقوافل "سبأ" وذهبها كما أشار "سفر أشيعا" في القرن الثامن قبل الميلاد إلى قوافل "إيفا" و"مدين"⁽⁷⁾.

أما الحدود الجنوبية تمتد كما يفهم من قول "حزقيال" حران وكنه وعدن تجار سبأ وإذا ذهبنا للمقارنة بين قوافل سبأ في القديم وقوافل قريش فعن هذه الأخيرة كانت أصغر حجما تسير أحيانا بالفني بغير، وبحكم المشقة في البلاد العرب فإنه كانت لديهم رحلتين الشتاء إلى اليمن والحبشة وكانت توافق قدوم المراكب من الهند وشرق إفريقيا إلى الموانئ اليمنية، ورحلة الصيف إلى الشام والعراق ومصر وكانت توافق هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، وكانت لهم طريقتين أساسيتين للقوافل تسير أحدهما من حضر موت إلى البحرين على الخليج العربي ثم إلى "صور" على البحر الأبيض المتوسط، أما الآخر فيكون مناخا للبحر الأحمر وما دام الطريق الأول مجاور للحدود الشرقية فسمي بطريق الشرق، والثاني مجاوز للحدود الغربية فسمي بطريق الغرب⁽⁸⁾.

أما من جهة مصر فقد كان قدماء المصريين يهتمون بالتجارة القوافل والملاحة البحرية إذ توغلت سفنهم في البحر الأحمر في عهد الملك "سنغر الأول" أول ملوك الأسرة الرابعة إلى بلاد "نيشا" الواقعة شرق إفريقيا وكذلك السواحل الجنوبية لشبه الجزيرة العربية⁽⁹⁾. كما بعث الفرعنة في

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفاض البشير

المملكة الوسطى برحلات استكشافية إلى بلاد "نيشا" كما اهتموا بتسهيل عملية الملاحة وربط النيل بالبحر الأحمر حيث قامت الملكة "حتشيسوس" بحفر قناة لهذه المهمة وهي تمتد عبر الفرع البلوزي أحد فروع النيل القديمة⁽¹⁰⁾.

والعرب اهتموا من جهتهم وركزوا على الملاحة في البحر وبناء السفن التجارية كما ذكر في القرآن الكريم في سورة الإسراء قوله تعالى: "هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ"، وفي سورة الإسراء قوله تعالى: "رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا". وفي سورة لقمان قوله تعالى: "أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ".

فقد كان للعرب قوارب صغيرة تجوب محاذات شاطئ البحر الأحمر حتى موانئ الشمالية ولكن طورها القدماء في شبه الجزيرة العربية إلى السفن تجارية كبيرة لاسيما أنها وجدت أدلة على ذلك في النقوش عربية تعود إلى قرون قبل الميلاد سبئية ومعينة مكرسة للآلهة العربية في جزيرة ديلوس في البحر إيجه⁽¹¹⁾. وعلى ذكر أهمية التجارة فإنه كان لها الدور الأساسي في ربط الصلات والعلاقات بين العربية الشمالية والعربية الجنوبية حيث أدخلت الكتابة الثمودية والنبطية إلى اليمن، وأصحاب هاتين الكتابتين من الشعوب المقيمة بالعربية الشمالية حيث كانوا يركبون القوافل من الجنوب إلى الشمال ومنهم من سكن فيها واختلط بسكانها، وعثر العلماء في أماكن متعددة من خرائب اليمن على كتابة العربية الشمالية⁽¹²⁾.

ب- التجارة البحرية

1- الملاحة في شبه الجزيرة العربية: من خلال ما ذكره العلماء والمؤرخون أنه لم ترد في كتابات "المسند" التي عثر عليها في الجزيرة العربية معلومات عن أسفار العرب البحرية، لا إلى سواحل إفريقيا ولا غيرها، ولكن مهما يكن فقد أظهر العلماء بعض الأدلة عن تجارة شبه الجزيرة البحرية من خلال أدلة مادية وإن كانت قليلة حيث عثر على كتابات معينة من مناطق مختلفة مثل جزيرة ديلوس من جزر اليونان، وكذلك في مصر كتبت حوالي 263 ق.م بالجزيرة وهي كتابات

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قوافل البشير

قصيرة ولكن ذات أهمية كبيرة لأنها تثبت وصول المعنيين بين مصر في ذلك العهد وعن وجود صلات تجارية ربطت بين مصر وشبه الجزيرة العربية في البر والبحر هذه الكتابات تتحدث عن رجب اسمه زيد بن زيد ايل " من آل ظنن " اعترف بوجود دين عليه إلى بيوت آلهة مصر من المر وقصب الطيب"⁽¹³⁾. وقد ذهب صاحب النص المذكور "رودوكناكس" إلى احتمال ان "زيد ايل" كان كاهنا في معابد مصر ولو كان من أصل غير مصري، وكان هذا الشخص يستورد السلع الخاصة بالمعابد من أموالها ولم يكن إلا وسيطا بين البائع والمشتري⁽¹⁴⁾.

وهناك من يزعم أن العرب الجنوبيين لم يكونوا إلا أصحاب قوافل وتجارة برية أما التجارة البحرية والملاحة بيد شعوب غيرهم أكثر تطورا في هذا الميدان، وأن السفن الشرقية كانت تنقل السلع إلى شبه الجزيرة العربية، وكما يقال أن العرب لم تكن لهم إمكانيات صناعية السفن من الأخشاب وغيرها، والغريب في الأمر أن اليمينيون قد سلموا بهذه الحقائق المزعومة في النصوص القديمة، والغرض منها الافتخار بالحضارة الشرقية⁽¹⁵⁾.

2- السلع التجارية القديمة:

السلع المقدسة:

البخور "اللبان": من المعروف أن مواطن البخور في البلاد هي المنطقة الممتدة من جبال "سنحان" إلى الشرق من "ظفار" حتى جبال "المهرة" المطلة على ساحل سيحوت"، ويبلغ امتداد هذه الهضبة من الشرق إلى الغرب حوالي 250 ميلا ويبلغ ارتفاعها في بعض المناطق نحو 300 قدم، وتنحدر منها إلى الساحل وديان تكسو معظمها الأعشاب والأشجار البرية، وأجواد أنواع اللبان وهو ما يوجد على السفوح الشمالية، أما المنحدرات الجنوبية فلبتنها رديء. وقال ابن خلدون في العبر: "وفي هذه البلاد يوجد اللبان وفي ساحله العنبر الشحري... وبلاد الشجر مدينة مرباط وظفار"

وقال الثعالبي في ثمار القلوب: "عنبر الشجر يضرب به المثل" وقال صاحب تاج العروس يصف شجرة البخور: "شجرة شوكية لا تسمو أكثر من ذراعين لها ورق مثل ورق الأس، ولا يكون اللبان إلا بالشجر من اليمن، ومنابت شجرته الجبال" وعندما زار صاحب كتاب "الطواف حول

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفاز البشير

البحر الايرتيري "الميناء" قنا" وهو ميناء مملكة حضر موت الرئيسي، شاهد قوافل الابل والقوارب تنقل اللبان من داخل حضر وسواحلها إلى ميناء "قفا" وسمي ملك حضر موت بملك بلاد اللبان" (16).

ومع أن الجوانب الافريقية حول مضيق باب المنذب وخليج عدن كان ولا يزال ينتج اللبان، إلا أن تجارتها كانت بيد العرب الجنوبيين الذين حرصوا على اتمام أسرار تجارتهم ومصادرها، فقد اعتقد المصريون وغيرهم أن بلاد العرب وحدها هي التي تنتج البخور وغيره من السلع المقدسة (17).

ويذكر "هيرودوت" عندما زار مصر وجد المصريون يشيرون إلى جبال بلاد العرب، إلى الشرق من مصرن على أنها مواطن البخور ورأينا من قبل أن الثوراة والكتب الكلاسيكية تذكر البخور كسلعة عربية تحملها قوافل سبأ ضمن السلع العربية الثمينة الأخرى إلى مصر وإلى بلاد اشام وأقدم اشارة إلى البخور هي التي جاءت في النقش الذي يتحدث عن رحلة السفن التي أرسلها الملك "ساحورع" حوالي منتصف الألف الثالثة قبل الميلاد إلى بلاد "بنت" لجلب البخور وغيرها من السلع الشرقية، ولا يعقل أن تكون هذه الرحلة هي الأولى، ولقد سبقتها رحلات عرف من خلالها المصريون السواحل الجنوبية للبحر الأحمر، وسواحل خليج عدن، والطرق الأمنية إليها، وينظر المصريون القدامى وحتى الشعوب الأخرى إلى البخور والمر والصبر ومختلف الطيوب نظرة تقديس، حيث كانوا يسمون الأرض التي تنتج هذه المواد "الأرض المقدسة" أو أرض الآلهة، ويستعمل البخور عادة قربانا للآلهة. ففي القرن الثامن عشر قبل الميلاد أقام رمسيس الثالث بناية خاصة وللبخور الذي كان يحرقه قربانا للآلهة "أمون" (18).

وعندما نرجع إلى المسند اليميني نجد يتحدث عن البخور والمر اللذين يقدمانها لآلهتهم، ونستهلك في العالم الواحد عشرات الأطنان من البخور، عدا ما كان يحرق خارج المعابد في المناسبات والعادات القديمة، ورغم شهرة بلاد العرب لدى شعوب العالم القديم لإنتاج هذه المادة المقدسة إلا أنه لا يعقل أن أشجارها هي وحدها كافية لتزود العالم القديم بعشرات الأطنان من البخور الذي يحتاج إليها كل عام (19).

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفافه البشير

وإن كان "هيروودوت" قد بلغ حينما قال أن العرب كانوا يهدون إلى "دارا الأول" كل عام ألف وزنه من البخور أي حوالي 25 طن، لكن هذا من جهة يبين ضخامة الكميات التي كانت تستهلك من هذه السلعة"⁽²⁰⁾.

البخور عصب تجارة الأحمر في القديم: يتضح من خلال ما ذكرنا ان مناطق البحر الأحمر اشتهرت منتجة للبخور خاصة ذلك النوع المدعو الكندر وهو اللبان المألوف لنا، وعندما نقارن رواج البخور في القديم وفي عصرنا الحالي فإننا نجد الفرق شاسع بالنسبة لأهمية وللكمية المستعملة وحتى دواعي الاستعمال، وهذا الفرق لم يكن سببه نقص الكميات المنتجة فحتى الوقت الحالي يمكن انتاج كميات كبيرة من البخور، ولكن الأساس في ذلك انخفاض الطلب عليه مقارنة بالعصور القديمة، وذلك لعاملين أساسيين:

أولهما: معرفة الإنسان لأنواع من العطور أطيب رائحة وأيسر منالاً من البخور.

ثانياً: وهو الأهم، تغيير نمط التفكير الديني اليوم عنه عند القدماء، بعد أن استنارت عقول البشر بالكتب السماوية ويتمثل هذا التغيير في تحرر الفكر الديني منه الارتباط بالسحر الذي كان يسيطر على العقائد الدينية، حيث كانوا يعتقدون أن لهم قوة سحرية عندما يحرق في المعابد أو في المقابر⁽²¹⁾.

ونتحدث الآن عن المصريين القدماء بوجه خاص لاعتقادهم بالبخور، حيث كانوا اضافة إلى استخدامه للطقوس الدينية في معابدهم، فقد انفردوا أيضا باستخدامه في المقابر بطريقة تماشى مع عقيدتهم الخاصة وإيمانهم بالبعث والخلود بعد الموت، وهي ضرورة تخليد الجسد والروح، ومن هذه الناحية فقد كانت عقيدة المصريين تغلب عليها الأفكار الساذجة إذ اعتقدوا أن الروح في حاجة دائمة بعد الموت إلى التمتع بالقرابين لاكتساب التجدد، وبالتالي الخلود في الحياة الأخرى، ولاكتساب الروح هذا التجدد لا بد من استدعاءها لتقديم القرابين لها، ويتم ذلك بقراءة تعاويذ خاصة وحرق البخور فتصعد الروح إلى مسكنها (أي الجنة)⁽²²⁾. على هذا الأساس ابتكر المصريون عملية التحنيط للحفاظ على الجنة وبالتالي الاعتناء بالروح.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفاز البشير

وهذه العملية كانت تلزم المصريين استعمال كميات كبيرة من البخور لتعقيم الجثة وحمايتها من التلف ولتعطيرها وتعطير أماكن التحنيط، هذه الأفكار انفرد بها المصريون عن سائر الشعوب القديمة مما جعلها أكبر مستهلك لهذه المادة، والتي كانت تجلب طبعاً من العربية الجنوبية التي اشتهرت بتجارته، وأكد هذا القول "هيروdot" أن البلاد الوحيدة التي تنتج البخور والقرفة والمر واللالدن هي البلاد العربية⁽²³⁾. وقد سمع "هيروdot" عن المصريين روايات عن الأخطار التي يتعرض لها من يجمع الطيوب فإن أشجارها تحميها أفاعي مجنحة⁽²⁴⁾. وهذا النوع من الروايات قد أظهر قدسية مادة البخور عند المصريين وبالتالي كان لابد لهم من جلبها من شبه الجزيرة العربية أو بمعنى آخر ربط صلات تجارية اقتصادية معها.

بعدما ذكرنا أهم سلعة مقدسة في القديم هي مادة البخور فإن هناك سلعة أخرى كانت ذات أهمية نظراً لمجالات استعمالها فنجد:

المر والصبر: يقول "البرت هيل" في كتابه النبات الاقتصادي: "المر الحلو نوع عربي معروف منذ القدم وقد استعمل قورنا طويلة في البخور والعطور والحنيط، وكان يضاهي الذهب في قيمته، ووصف "هيروdot" عمليات التحنيط لدى القدماء المصريين، فقال أنه بعد استخراج دماغ ميت ويشق البطن ويستخرج كل ما في داخله وينظف التجويف، بعد ذلك يملأ التجويف بالمر وكل مادة عطرية عدا البخور، وهناك أسطورة عن العنقاء سمعها "هيروdot" في مصر تقول أنها إذ توفي احد من ولدديها تقوم بوضع جثة في كتلة من المر ثم تحملها من بلاد العرب إلى معبد الشمس في مصر حيث تدفنها فيه⁽²⁵⁾.

وكان إلى جانب استعماله في المراسيم الدينية يستعمل في تركيبه الدهن المقدس الذي يؤخذ كعلاج للجروح وبعض الأمراض، وينتج بكثرة في المناطق المجاورة لمضيق باب المنذب⁽²⁶⁾. أما الصبر فنبات من فصيلة الزنبقيات يستخرج من أوراقه سائل صمغي مر الطعم يستعمل في الطب والاسهال.

وهناك سلع أخرى كثيرة عربية مقدسة لكن لم يكن لها دور في التعاملات التجارية بين الجزيرة العربية ومصر في القديم.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قنافة البشير

3- جغرافية منطقة البحر الأحمر وأهميته التجارية:

بما أن البحر الأحمر كان عاملا أساسيا وطريقا رابطا بين مصر القديمة وشبه الجزيرة العربية، فإنه يجدر بنا دراسته دراسة تاريخية وجغرافية لإدراك هذه الأهمية وإبرازها، كذلك يجدر بنا إبراز أثر العوامل الجغرافية والبشرية في تشكيل الصلات الحضارية.

أ- الطبيعة: يمتد البحر الأحمر من ميناء السويس والعقبة شمالا إلى بوغاز باب المنذب جنوبا، ثم يتسع في الجنوب لتكوين خليج عدن، ولا يعرف بالضبط سبب تسمية البحر الأحمر بهذه التسمية حيث توجد آراء كثيرة في هذا، بعضها قديم وبعضها حديث فمنها من يقول أن السبب هو اللون الاحمر الذي تبدو به الجبال الواقعة على الشواطئ هذا البر ومنهم من يقول أنها ترجع إلى لون نوع من الطحالب التي تميل إلى الاحمرار وتعكس هذا اللون⁽²⁷⁾.

ويبلغ طوله 2000 كلم وعرضه 400 كلم ويضيف كلما اتجهنا شمالا حيث يتفرع إلى قسمين شرقي يكون خليج العقبة وغربي يكون خليج السويس ويفصلهما عن بعضهما شبه جزيرة سيناء، كما انه لا توجد أنهار تصب في البحر الأحمر ولا تسقط أمطار في القسم الشمالي منه والمناطق المحاذية له جبلية بوجه عام وسواحله رملية⁽²⁸⁾.

وبالنسبة لخليج عدن فإن المناطق المطلة عليه فاحلة فساحله الجنوبي رملي منخفض خال من العوائق اما ساحله الشمالي فهو رملي تتخلله الجبال، ويمتد البحر الأحمر طولا من شرق إفريقيا على شكل أخدود في قناة وسطى وقناتين ساحليتين⁽²⁹⁾.

أما المناخ البحر فهو شديد الصعوبة ويعتبر من العوائق أمام النشاط البشري بارتفاع نسبة الرطوبة وخاصة القديمة وبالتالي سندرس التأثيرات المصرية بدون قيد زمني كي نرى التدرج في تأثر سفن شبه الجزيرة العربية على امتداد زمني واسع، ونصل إلى إدراكه بدرجة كبيرة، كما سنخرج عن الإطار الجغرافي على أساس أن السفن العربية كانت تنشط في مناطق واسعة من المحيط التي بدورها قد تركت تأثيرا هناك⁽³⁰⁾.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفازة البشير

أما عن الامتداد الزمني فقد كانت التأثيرات البحرية لا تختلف كثيرا في العصور الوسطى عنها في العصور القديمة بسبب طبيعة التقاليد البحرية التي تمتاز بشباتها وعدم تعرضها للتغيير الكبير عبر العصور أو المسافات، وعلى عكس الميدان البري فإنه تختلف فيه العادات والتقاليد ودرجة التأثير بما هو خارجي، نظرا لكثرة الحواجز من منطقة لأخرى.

أما المجال البحري فإنه يعد مشتركا تقل فيه الحواجز نظرا لأن الماء هو الطريق الوحيد والثابت، وبالتالي فإنه يقوم على أساس ثقافي مشترك يفرضه النمط الموحد للبيئة البحريةن هذا مما يساعد على انتشار تقاليد لمسافات شاسعة دون تغير كبير وبالتالي من السهل معرفة أصلها بسهولة.

4- طرق بناء السفن وتسميتها:

أ- التسميات المصرية للسفن: فمن الجانب المصري اطلق قداماؤهم على السفن التي كانوا يبحرون بها اسما عاما وهو "حعو" بمعنى "سفن" واسما خاص هو "كبت" وهذه الكلمة مشتقة من اسم "كبن" الذي اطلقه المصريون على ميناء "بيبلوس" او "جبيل"، والواقع على الساحل اللبناني شمال بيروت، هذا الميناء الذي كانوا يستوردون منه مادة خشب الأرز، واستنتج الباحثون من هذه التسمية أن قداماء المصريين كانوا يعتمدون على الفينيقيين في صناعة سفنهم، أي أن السفن المصرية كانت تصنع بالساحل الفينيقي وتحول إلى البحر الأحمر ووجدت نقوش تشير إلى أن هذه السفن كانت تصنع داخل مصر نفسه⁽³¹⁾.

وهناك أدلة أخرى تذكر أن المصريون كانوا يصنعون السفن ثم تفك إلى قطع وتنقل من النيل إلى البحر الأحمر وتركب ليعاد الإبحار بها، وبعد عودتها إلى تعاد نفس العملية بإرجاعها إلى النيل، وهذه الحقائق تدفعها إلى القول أن نوع السفن التي كانت تبخر في البحر الأحمر لها أهميتها وخصائصها المتميزة وهي الفك والتركيب، وعن اصل السفن فغن التسمية "كبت" لا تعني ان السفن كانت تصنع عند الفينيقيين ولكن الأصل في ذلك هي مادة خشب الأرز الذي يستورد نظرا لمتانة وطول ألواحها لصناعة السفن الضخمة. وبالنسبة لموضوعنا هذا فإنه المهم في هذا النوع من السفن أنها كانت من السفن المخيطة او الخيطية، أي التي تشد ألواحها بالحبال ولا تستخدم المسامير المعدنية.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفافه البشير

ب- التأثيرات المصرية في الصناعة السفن بشبه الجزيرة العربية: هناك نص هيروغليفي

يتحدث عن السفن الخيطية يرجع إلى الأسرة السادسة الفرعونية أوائل القرن الخامس والعشرين قبل الميلاد، جاء فيه أن احد رؤساء البعثات المصرية التي كانت تزعم السفن إلى إحدى مناطق البحر الأحمر، قد قتله البدو أثناء قيامه ببناء سفينة من نوع "كبت"، وقد استخدم النص كلمة "سبت" مصرية قديمة في التعبير عن عملية بناء السفينة، ثم وردت الكلمة بنص آخر من العصر نفسه فوق مثلث فيه سفينة وهي تبني بشد ألواحها بالحبال⁽³²⁾. ويلاحظ ان هذه الكلمة تستعمل حتى اليوم في الدارحة المصرية لتدل على "السلة" ومن خلال ما ذكرناه يتبين أن السفن الخيطية كانت هي التي تستعمل في رحلات المصريين في البحر الأحمر.

وعلى أساس هذا نأتي إلى بيت القصيد، حيث نجد أن هذا النوع من السفن كان هو الطراز الشائع للسفن العربية المستعملة للملاحة في البحر الأحمر والمحيط الهندي في العصور القديمة أو في العصور الوسطى، كما كانت ذلك على ذلك الروايات التاريخية، ففي العصور القديمة أشار مؤلف كتاب "الطواف حول البحر الاريترى" "إلى السفن" رهابتا" وهي المنطقة تقع على الساحل الإفريقي الشرقي كانت من نوع السفن المخيطية وإن هذه السفن كانت من صناعة عربية، إذ يقول في هذا الصدد "يوجد ميناء آخر في "إزانيا" يسمى "رهابتا" وقد اشتق اسمه من السفن المخيطية".

.... وكان أمير معافر "دولة يمنية قديمة" يحكمها بمقتضى حق قديم، يخضعها لسادة المدينة التي تلقاها أول ما تلقاها على ساحل العرب.... وأهل موزا، مخا الحالية" يحكمونها الآن باسمه، ويعثون إليها بسفن تجارية، يستخدمون في معظمها ربابنة ووكلاء عربا بألفون أهل البلاد ويتزوجون معهم ويعرفون السحل واللغة"⁽³³⁾.

ومن خلال هذه الترجمة لاحظ بعض الباحثين ان كلمة "رهابتا" بالسفن المخيطية أو الخيطية، وإشارة المؤلف لوجود تأثيرات عربية في "رهابتا" هذا أن الكلمة قريبة من الكلمة العربية "ربط" ولعلها نفس الكلمة حرفت على لسان الكتاب الكلاسيكيين لأنها تشير أيضا إلى عملية بناء السفن بربطها بالحبال، ويرى حوراني ان هذا الاسم عربي الأصل كان يطلق على السفن المشدودة الألواح بالليف أي السفن الخيطية⁽³⁴⁾.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفافة البشير

الواقع أن السفن كان النوع السائد في البحر الأحمر واستمر استخدامه طوال العصور حتى بعد معرفة سكان هذه المناطق للمسامير الحديدية في تثبيت الألواح، وهذا ما جعل الباحثون إلى التناول عن التمسك بالنوع الأول، وخلصوا إلى السفن الخيطية أكثر ليونة وأكثر تحملا للاصطدام بشعاب المرجان التي يزخر بها البحر الأحمر، وظلت هذه حتى العصور الوسطى، ودارت العديد من الآراء حول ذلك، فالمسعودي يقول أن مياه المحيط الهندي تذيب الحديد بخلال مياه البحر المتوسط، ويذكر ابن بطوطة أن مراكب اليمن والهند تحاط بالحبال من "القنبار: لان البحر الأحمر وغربي المحيط الهندي مليئة بالحجارة، فإن المركب مشدودا بالمسامير تحطمت، وإن كان مخاطا أعطي الليونة فلا ينكسر⁽³⁵⁾. وتتساءل نحن كما تتساءل الباحثون عن أصل السفن العربية ومن أين جاءت؟

ذكر البعض أنها من الهند على أساس أن الخشب "الساج" الذي كانت تصنع منه السفن العربية من الهند⁽³⁶⁾. ولكن إذا نظرنا جيدا إلى طريقة بناء السفن الخيطية العربية يلاحظ أنها تشبه إلى حد كبير طريقة بناء السفن المصرية القديمة، فكلاهما كان يعتمد في تثبيت ألواح السفينة من الدسر الخشبية والخيوط والحبال، هذا بالإضافة إلى قدم استخدام المصريون لهذا النوع من السفن مما جعلهم الرواد في هذا الميدان، ورغم أنه لا يوجد نماذج للسفن المصرية التي كانت تستخدم في البحر الأحمر كي نعرف طريقة بنائها، وكذلك لا توجد نماذج للسفن العربية والمصرية التي استعملت في داخل مصر وأهم هذه السفن المعروفة بمركز الشمس والتي وجدت في الجنوب من الهرم الأكبر بالجيزة عام 1954، والتي ترجع إلى عهد الملك "خوخو"⁽³⁷⁾.

اما السفن العربية في العصور الوسطى "إذ لا شك أن هذه الطريقة لم تتغير كثيرا عن العصور القديمة نظرا لثبات تقليد البحرية، ومن خلال الفحص الذي أجري على مركب "خوخو" المذكور يتضح ان ألواح السفينة واجزائها كانت تثقب قرب أطرافها، ثم توضع في الثقوب دسر خشبية تتصل ببعضها بحبال من كتان أو ليف نخيل، وهذه الطريقة نفسها اتبعت لصناعة السفن العربية في العصور الوسطى مع الفارق في نوع الحبال، وهناك فارق آخر وهو ان السفينة العربية كانت تصبغ مذابة⁽³⁸⁾.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفافه البشير

ورغم أن هذه المادة لم تستعمل في سفينة "خوخو" إلا أنها استخدمت في السفن القديمة المصرية، بوجه عام كما ذكرها الباحثون من خلال الرسوم والنصوص⁽³⁹⁾. ومنه فإن المرجح أن السفن الخيطية التي استخدمها العرب القدماء في البحر الأحمر والمحيط الهندي في العصور القديمة، والتي أطلق عليها الكتاب المسلمون الاسم "حلبة" وترجع في أصلها إلى السفن الخيطية المصرية المسماة "كبت" والتي استخدمت في البحر لملائمتها لطبيعة هذا البحر، حيث تمتلئ شواطئه، بشعاب المرجان والصخور، إضافة إلى أنه يسهل عملية فك السفينة ونقلها بين شاطئ النيل وساحل البحر الأحمر كما دللتنا الآثار التي وجدت في موقع الميناء الذي كانت تركب وتفك فيه هذه السفن⁽⁴⁰⁾.

ج-أصول أجزاء السفن بشبه الجزيرة العربية: تحدثنا في العنصر السابق عن تأثير أنواع شبه الجزيرة العربية بالسفن المصرية وفي هذا العنصر نتطرق إلى أصول السفن العربية وإلى أصول أجزاء السفن العربية وتأثيرها بالسفن المصرية القديمة ونحملها فيما يلي:

1-الشرع: يرى الباحثون أن الشرع العربي المثلث قد تطور عن الشرع المصري المربع⁽⁴¹⁾.

وذلك بوضع الشرع المربع عبر السفينة طولاً مع إمالة طرف مقدمته إلى الأسفل، وكانت هذه الطريقة مستخدمة في النيل لفائدتها في تسيير السفينة ضد الرياح الشمالية السائدة في مصر، ثم سار التطور نحو الشرع العربي المثلث بان قصر الجزء الأمامي من الشرع ورفع محو مؤخرة السفينة، لتأخذ حظاً من الريح فظهر هذا النمط من الشرع، والحقيقة ان فكرة الشرع المثلث كانت معروفة في مصر ولكن المصريين استخدموه في السفن التي تتطلب وظيفتها ان تكون خفيفة الحركة مثل السفن الحربية، ومثال ذلك السفن التي استخدمها رمسيس الثالث "الأسرة العشرون" حوالي عام 1180 ق.م في المعركة البحرية الشهيرة التي شنها ضد شعوب البحر⁽⁴²⁾.

ويقول: الآن فاليارس" المعروفة بكتابه عن المراكب الشراعية القديمة، إن المركب اليمني الذي سافر عليه "قد بني من مجموعة غربية من القطع الخشبية" يدل هذا على أنه لم يستطيع معرفة نوع الخشب الذي بني به المركب اليمني، مما يؤكد أن مراكب ساحل تهامة لم تكن تبني بخشب الساج الهندي كمراكب الساحل الجنوبي لليمن⁽⁴³⁾.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفافه البشير

واستعمل العرب "القار، ودهن الحوت، في سد الثقوب، والشقوق في ما بين الألواح بعد خياطتها أو تسميتها، وكانت عدن مشهورة ببيع دهن سمك القرش. قال ابن جبير: " يتصيدون ما صغر منها يقصد سمك القرش، فيطبخونه في قدور فتذوب وتصبح شحما مذابا" وكانوا يطلون به على قاع المراكب لحمايتها من دودة السفن".

2-الدفة: يرى البعض أن صيغة التثنية في الاسم العربي للدفة هي "سكان" وهي في الغالب دليل على استخدام العرب للدفة المزدوجة⁽⁴⁴⁾.

3-الصاري: ظهرت في المحيط الهندي أشكال من الصواري مثل الصاري الذي على شكل سلم والصاري ثلاثي الأعمدة⁽⁴⁵⁾.

وهذه الأنواع من خصائص الصواري القديمة هذا فضلا على أن طريق ربط الصاري إلى نصب مثلث في قاع السفينة التي ظهرت في السفينة العربية هي طريقة مصرية قديمة⁽⁴⁶⁾.

4-طريقة تدعيم بدن السفينة بالحبال المجدولة: تميزت بعض أنواع السفن العربية باستخدام الحبال المجدولة في الإحاطة ببدن السفينة لتدعيمه ضد أمواج البحر الأحمر العاتية، وهذه الطريقة ظهرت في السفن المصرية القديمة منذ أقدم العصور، ومثال ذلك سفينة من عهد الفرعون "ساحورع" من الأسرة الخامسة⁽⁴⁷⁾.

5-زخارف السفن:

كان المصريون يرسمون أو يحفرون على مقدمة سفنهم شكلا خاصا يمثل عين إلههم "حورس" لاعتقادهم أنها تبعد عنهم الأذى، وتبشرهم بسلامة العودة، وقد زهرت هذه العين في رسوم أحد كهوف منطقة "اجنتار" بالهند ورغم أنه لا يوجد لدينا سفن عربية قديمة من ذلك العصر بما ذلك الرسم، إلا أن دور الشكل، وخاصة أن هذه العين تطورت في رأي الباحثين إلى الفتحة التي تدلى منها مرسة السفينة العربية⁽⁴⁸⁾.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفازة البشير

واستنادا إلى الرسوم القليلة التي خلفها الفراعنة وغيرهم من الشعوب القديمة يرى الباحثون أن مراكب العصور القديمة كانت على العموم من ذات مقدمات تنحت أطرافها على الشكل رؤوس حيوانات مخيفة اعتقادا منهم أنها ترعب الأرواح الشريرة، التي كان القدماء يعتقدون أنها موجودة في البحر، ولكن يبدو أن هذه السفن التي تحمل مقدمتها أشكال حيوانات كانت تستخدم للقرصنة والأغراض الحربية كالسفينة الفرعونية، والغرض منها إدخال الرعب في قلوب من تهاجمهم وإرعاب الأرواح الشريرة في أعمال البحر. أما السفينة التجارية فلا بد أن تكون ذات مظهر مسالم كسفن المصرية التي تتردد إلى بلاد "بنت" أيام الملكة "حتشبسوت" والتي كانت مقدمتها على شكل زهرة اللوتس⁽⁴⁹⁾.

5- الموانئ العربية القديمة: على العموم أنه يمكن القول أن المراسي على الساحل الغربي

والجنوبي في بلاد العرب الجاهلية، والشواطئ الإفريقية المقابلة لها، قد برزت بشكلها البدائي حيث تتوفر الحماية الكافية للقوارب من العواصف، منذ أن بدا رجال البحر على السواحل العربية يترددون على الشواطئ الإفريقية القريبة منهم ونتيجة لاستمرار تدفق موجات المهاجرين العرب إلى الشواطئ الإفريقية أخذت هذه المراسي تتطور وتتسع، وبدأت تشهد نوعا من التبادل التجاري بين المهاجرين والسكان الأصليين، والموانئ القديمة في شبه الجزيرة العربية وخصوصا الجنوبية كثيرة منها ما اندثر ومنها ما تغير اسمه أو موقعه⁽⁵⁰⁾. وأشهرها:

أ- عدن: لا يستبعد أن ميناء عدن كان أحد تلك الموانئ العربية القديمة التي شهدت بداية

نشاط اليمنيين البحري وبداية ارتباط اليمن بشرق إفريقيا فهو في موقع أمين حصين تحيط به الجبال من كل جهة وتحميه من الرياح الموسمية ومن العواصف وعدن جزيرة يفصلها عن البر قناة مكسرة⁽⁵¹⁾.

فكانت السلع تنقل من البر إلى القناة ومنها إلى الميناء عدن، وشيد قدماء اليمنيين قنطرة

على القناة كان كورها ثلاثمائة ذراع لتسهيل مهمة الانتقال، وبما أنه لا سبيل للوصول من البر إلى الساحل إلى القنطرة أو الجسر اضطروا إلى شق نفقين أحدهما طويل والآخر قصير هذا الأخير يبدأ من جهة البر في الجبل المقابل للشرق ثم تخرج إلى مدينة عدن أسفل التلة التي شقت منه طريق

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قنافة البشير

العقبة، ولا يعرف حتى الآن متى شق النفقين وحتى طريق العقبة، ولا يعرف في أي عهد من ملوك اليمن تم ذلك إذ لم يعثر حتى الآن على كتابة من كتابات المسند تشير إلى ذلك، ولكن استناداً إلى ما جاء في بعض نصوص المسند عند قيام "يدع أب ذبين بن شهر" آخر مركبي قنبا وأول ملوكها بحفر الأنفاق وشق الممرات الطويلة في جبال لتمر القوافل التجارية في مملكته التي امتدت حدودها إلى البحر جنوباً وباب المنذب غرباً وحضر موت شرقاً، وسبأ شمالاً اختلف العلماء في تحديد زمن هذا الملك، فمنهم من يرجعه إلى القرن الثامن قبل الميلاد ومنهم قال القرن الرابع قبل الميلاد.

وكان ميناء عدن مهم جداً في العالم القديم حيث كان اليونانيون لا يتجاوزون بمراكبهم هذا الميناء قبل أن يعرفوا الطرق البحرية إلى الهند، وقال صاحب كتاب الطواف حول البحر الأريتري "يتصف عدن كانت تسمى السعيدة" وكانت مدينة هامة عندما كانت الرحلة من الهند إلى مصر أمراً لم يتحقق بعد، وكان اليونانيون لا يجرون على الملاحة بمصر إلى الموانئ الواقعة وراء المحيط، بل كانوا يأتون جميعاً إلى هذا الميناء، وفي تلك الأيام كانت تتلقى السلع من كلا البلدين كما تتلقى الإسكندرية ومصر السلع التي تجلب من الخارج⁽⁵²⁾.

وقد جاء على تجارة اليمن البرية والبحرية نكسات بسبب الحروب الداخلية والسيطرة الخارجية، ولكن حتى بعد انتقال التجارة البرية إلى قريش بقيت عدن سوقاً تجارية للسلع الشرقية والسلع الرائجة مثل الطيب بمختلف أنواعه والبخور والعطور والبرود وغيرها من السلع اليمنية، وكانت التجارة حرة⁽⁵³⁾.

ب- ميناء قنا:

حران وقتية وعدن تجار سبأ وكلمد تجارك⁽⁵⁴⁾.

يعتقد الباحثون أن "فنية" المذكورة في السفر "حزقيال" هي "قنا" الميناء المشهور أيام صاحب "الطواف البحر الأريتري" في جنوب البلاد الغربية إلى الشرق من عدن، وكان الميناء سوقاً لكل اللبان الذي يزرع في البلاد، يؤتى به على ظهور الجمال وفي الأرمات المحلية المصنوعة من الجلد وفي القوارب.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قنات البحر

وكانت لها تجارة من شرق افريقيا والسند وفارس وعمان، كما أنها هي الميناء الرئيسي للمملكة حضر موت التي كانت حدودها تمتد من "مرباط" شرقا إلى "ميفعة" غربا ومن صحراء الربع الخالي حتى البحر جنوبا، وكانت علاقتها بشرق افريقية قوية جدا ومنها مصر عن طريق التجارة، ومنذ العصور القديمة كانت "قنا" تتلقى السلع من البر والبحر⁽⁵⁵⁾.

ولكن هذا الموقع مجهولا، حيث طغت عليه الرمال إلى غاية سنة 1834، حيث توقفت سفينة إنجليزية في ممر ضيق قصير ومغلق من أحد جانبيه فنزل الضباط ومعهم ملاح عربي الذي قال لهم أن هذا الحصن هو حصن الغراب وراحوا يبحثون عن النقوش والخرائب والكتابات الأثرية، واستطاعوا استكشاف المكان وتحديد معالمه من أبراج ومنازل صغيرة مربعة الشكل، والمنحدرات التي تنتشر بها الآثار ويقول أحد الضباط أنه لم يجد أطلال أبنية كبيرة ولا قناطر أو الأعمدة، فقد كانت معظم الخرائب مبنية من الصخور كسيت باسمنت مصنوع من الصدف المتحجر، أما عن الجزيرة الصغيرة فكانت فيما مضى مفصولة عن الساحل تماما، ولكن اليوم متصلة به ببرزخ رملي⁽⁵⁶⁾.

ج- ميناء المخا: يعتبر "المخا" ميناء قديم يرجع تاريخه إلى القرون من ما قبل التاريخ، فقد عثر فيها على نقش بلغة المسند، أرجع تاريخه فريق من العلماء إلى قبل الميلاد بحوالي 300 سنة، ذكر هذا الاسم في كتابه سجلت فيها حروب الملك "يوسف أسار" المشهور "بذي نواس" على الأحباش ونصاري اليمن⁽⁵⁷⁾.

و"المخا" بلغة المسند هي "مخن" أو "مخان" وهو اسمها القديم، ولقد وجد صاحب الطواف "هذا الميناء ملئ بالمراكب، وأصحاب السفن والملاحين العرب والناس في شغل شاغل بشؤون التجارة وهي مدينة من الأسواق أقيمت على أساس من القناون⁽⁵⁸⁾.

د- ميناء سمرهم: يعتبر أيضا من الموانئ القديمة في شبه الجزيرة العربية المدثرة، ويعرف اليوم "خور روى" وهو "بظفار" وميناء مهم جدا لقربه من المنطقة التي تنبت فيها شجيرات اللبان، وكان تابعا لمملكة حضر موت⁽⁵⁹⁾.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قنافة البشير

الخاتمة: لقد لعب الجانب الاقتصادي الدور الأهم في توضيح الصلات الحضارية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم، حيث وجدنا بعد تطرقنا إلى مراحل اتصال سكان شبه الجزيرة بالحضارة المصرية، أنه كان معظمه لسبب اقتصادي بحت، هذا طبعاً بعد المجال الديني وتسهيل الاتصال عن طريق الكتابة واللغة، وانجر عنه بعد ذلك التأثير وانتقال المظاهر الحضارية في المجالات الأخرى، حيث كان أول اتصال في شبه جزيرة سيناء على أساس التنقيب في المناجم النحاس، ثم عن طريق البحر الأحمر والملاحة البحرية. وهذه الصلات الحضارية في المجال الاقتصادي كانت دافعا لاتصال الحضارة المصرية بشبه الجزيرة العربية، وانتقال المظاهر الحضارية إلى بلاد العرب، حتى أن بعض العلماء والباحثون يذكرون أنه قد وصل المجتمعين إلى اندماج شبه كلي، وتأثراً بمظاهر وعادات بعضهما البعض.

الإحالات والهوامش:

- ¹ - رحمانى بلقاسم، علاقة جنوب شبه الجزيرة العربية بشرق إفريقيا منذ قيام الدويلات العربية الجنوبية حتى الفتح الإسلامي، رسالة ماجستير في التاريخ القديم، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 1993 - 1994، ص55.
- ² - لوندون، ترجمة بكر السقاف، القاهرة، 1979، ص84.
- ³ - عبد المنعم عبد الحليم سيد، البحر الأحمر وظهيره في القديم، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، جانفي 1993، ص463-654.
- ⁴ - Litmann enno; Nabataen inscription from Egypt, 1 BSOAS-BULTIN of the scool- oriental, vol xv, 1953, p1-20.
- ⁵ - Milki J, and J Starcky, inscription nabatiennes in winnette, ancient records from north Arabia, 1970, p152.
- ⁶ - حسن صالح شهاب، أضواء على تاريخ اليمن البحري، ط2، دار العودة، بيروت، 1981، ص78.
- ⁷ - الزوزوني.
- ⁸ - منذر عبد الكريم البكر، دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام، تاريخ الدولة الجنوبية في اليمن، مطبعة جامعة البصرة، بغداد 1980، ص375.
- ⁹ - أحمد فخري، اليمن ماضيها وحاضرها، القاهرة 1971، ص65.
- ¹⁰ - منذر عبد الكريم البكر، نفس المرجع السابق، ص377.
- ¹¹ - جورج حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة، ترجمة يعقوب البكر، القاهرة 1958، ص29.
- ¹² - علي جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام، ج7، ط2، القاهرة، 1993، ص242.

- 13 - نفسه، ص264.
- 14 - حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص175.
- 15 - قفاف البشري، الصلات الحضارية بين مصر وشبه الجزيرة العربية منذ قيام الدولة الوسطى الفرعونية إلى غاية نهاية الدولة الحديثة، ماجستير في التاريخ، جامعة الجزائر، 2005، 2006، ص
- 16 - w.thesiger arqbian sandsm, 1960, p173.
- 17 - حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص132.
- 18 - نفسه، ص135.
- 19 - الأفغاني سعيد، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام، ص25.
- 20 - جواد علي، المرجع السابق، ج7، ص265.
- 21 - pliny, natural history, book X11, p54.
- 22 - عبد المنعم عبد الخليم سيد، المرجع السابق، ص566.
- 23 - فيليب حتي، تاريخ العرب المطولن ج1، ط4، بيروت، 1965، ص56.
- 24 - بيرين جاكلين، اكتشاف جزيرة العرب، ترجمة قدرى قلعجي، بيروت، 1963، ص28.
- 25 - حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص138.
- 26 - جواد علي، المرجع السابق، المفضل، ج2، ص506.
- 27 - Encyclopedia Britannica, vol 19, 1964, p26.
- 28 - عبد المنعم عبد الخليم سيد، المرجع السابق، ص2.
- 29 - قفاف البشير، المرجع السابق، ص107.
- 30 - عبد المنعم الخليم سيد، نفس المرجع السابق، ص433.
- 31 - تم الكشف عن الميناء المذكور عامي 1976/1977 ويقع شمال ميناء القصير بحوالي 60 كلم، ووجدت به لوحة تشير إلى بعثة أرسلت في القرن العشرين قبل الميلاد في عهد الأسرة 12، وجاء فيها أن السفن صنعت في شاطئ النيل، أنظر: كتاب: عبد المنعم عبد الخليم سيد، المرجع السابق، مقال: الكشف عن موقع ميناء الأسرة 12 الفرعونية في منطقة وادي جواسيس على سواحل البحر الأحمر، ص ص 72-145.
- 32 - w.smith stevesen, the art and architecture of ancient Egypt, 1958, p167.
- 33 - عبد المنعم عبد الخليم سيد، المرجع السابق، ص434.
- 34 - جورج حوراني، المرجع السابق، ص51.
- 35 - حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص332.
- 36 - سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، القاهرة، 1959، ص196.
- 37 - جورج حوراني، المرجع السابق، ص 253، 254.
- 38 - عبد المنعم عبد الخليم سيد، المرجع السابق، ص436.
- 39 - M.z, Nour, Z.Iskander, M.S.Osman , the cheops baots, part 1, 1960, p12.

العلاقات الاقتصادية بين مصر وشبه الجزيرة العربية في القديم ————— قفافه البشير

- 40 - عبد المنعم عبد الحليم سيد، المرجع السابق، ص 436.
- 41 - أنظر اللوحة رقم ()، أ. سفينة مصرية في عهد الدولة الحديثة، ب- سفينة مصرية في العهد الدولة القديمة/ ج- سفينة عربية تظهر فيها تأثير الشوارع المصري على الشراع العربي.
- 42 - سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، القاهرة، 1959، ص 336.
- 43 - حسن صالح شهاب، المرجع السابق، ص 336.
- 44 - جورج حوراني، المرجع السابق، ص ص 267-269.
- 45 - سعاد ماهر، المرجع السابق، ص 198.
- 46 - عبد المنعم عبد الحليم سيد، المرجع السابق، ص 437.
- 47 - أنظر اللوحة رقم (16)، ص 162 تمثل سفينة مصرية من عهد الدولة القديم عهد الملك ساحورع ويلاحظ شكل الجبال التي شدت حول بدن السفينة لتدعيمها.
- 48 - عبد المنعم عبد الحليم سيد، المرجع السابق، ص 436.
- 49 - حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص 336-338.
- 50 - خريطة رقم (13) ص 142 توضح أهم مراكز التبادل التجاري في القلم في شبه الجزيرة العربية.
- 51 - حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص 239.
- 52 - حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص 240.
- 53 - جورج حوراني، المرجع السابق، ص 64.
- 54 - سفر حز قيل.
- 55 - حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص 249.
- 56 - جاكلين بيرن، المرجع السابق، ص 351.
- 57 - جواد علي، المرجع السابق، ج 2، ص 161.
- 58 - حسن صالح شهاب، مرجع سابق، ص 253.
- 59 - أنظر: الخريطة رقم (14)، توضح اتجاه السفن جنوب الجزيرة العربية نحو شمال إفريقيا وشرقها وجنوبها الشرقي.