



المراكب في عصر ما قبل الأسرات

د. حسني عبدالحليم عمار

أستاذ مساعد - قسم الآثار - كلية السياحة والآثار - جامعة الملك سعود



المراكب في عصر ما قبل الأسرات

د. حسني عبد الحليم عمار

أستاذ مساعد - قسم الآثار - كلية السياحة والآثار - جامعة الملك سعود

مدرس في قسم الآثار - كلية الآثار - جامعة القاهرة

مقدمة

وفر نهر النيل للمصريين وسيلة نقل جيدة وسريعة، فمن خلاله يمكن الوصول إلى معظم المدن والبلدات والأقاليم من حوالي وادي النيل. حيث ساعد اندفاع المياه من الجنوب وهبوب الرياح من الشمال على تيسير حركة القوارب والمراكب في النقل النهري. وفتحت حدود مصر البحرية في الشرق والشمال آفاقاً واسعة أمام المصريين للتواصل مع حضارات حوض البحر الأحمر ومنطقة الحوض الشرقي للبحر المتوسط، مما شجعهم على تطوير مراكبهم لكي تتناسب الأنشطة البحرية. ولذا فقد شيد المصريون في عصر ما قبل الأسرات أنواعاً مختلفة من المراكب مما دل على تعدد أغراضها، حيث استخدمت المراكب لأغراض السفر والانتقال بين مناطق مصر وأقاليمها سواء كان ذلك في الجنوب أو الشمال. وكانت المراكب وسيلة أساسية لنقل المنتجات والسلع. كما استخدمها المصريون في نقل رفات موتاهم من ضفة لأخرى ومن موقع لآخر. كما ظهرت مراكب مقدسة خاصة بالاحتفالات والطقوس الدينية على الأقل منذ أواخر عصر ما قبل الأسرات^(١). واستخدمت القوارب في أعمال الصيد النهري سواء صيد

(١) 48-Adams, B. and Cialowicz, K.M., Protodynastic Egypt, Buckinghamshire, 1997, pp. 36
النيل أثر كبير في الفكر والعقيدة المصرية، فكما كانت القوارب ضرورية في حياة المصريين، كانت أيضاً ضرورية للموتى للوصول إلى عالم الآخرة. وأقدم الإشارات لذلك ما جاء في نصوص الأهرام من أمنية الملك مصاحبته إله الشمس في رحلته اليومية بالمركب المقدس؛

Lichtheim, M., Ancient Egyptian Literature I: The Old and Middle Kingdoms, University of California Press, Berkeley, 1973, p. 43, Utterance 407

السّمك أو فرس النهر. ولا يستبعد استخدام المراكب في الملاحة البحرية منذ عصر نقادة الثانية^(١). كما وُجدت شواهد أثرية على استخدام المراكب في المعارك البحرية منذ أواخر عصر ما قبل الأسرات على أقل تقدير.

المراكب في العصور الحجرية

دفعت التغيرات المناخية في أواخر العصر الحجري القديم الأعلى الإنسان في مصر إلى الاقتراب أكثر من وادي النيل. وقد يؤكد ذلك العثور على الكثير من المواقع الأثرية المؤرخة بذلك العصر على طول جانبي الوادي، منها على سبيل المثال المواقع الحضارية في قرية السبيل بالقرب من كوم أمبو وفي الكوبانية وغيرها^(٢).

ونتيجة لهذا الاقتراب من نهر النيل، ربما صنع الصيادون وجامعوا الطعام القوارب من البردي، ليتنقلوا بها بين معسكراتهم الموسمية في وادي النيل منذ أواخر العصر الحجري القديم الأعلى، وإن لم يتبق منها شيء. وقد يؤكد هذا الاحتمال أنه عُثر في معسكرات هؤلاء الصيادين على عظام أسماك كبيرة من تلك النوعيات التي تعيش في أعماق كبيرة لا يمكن الوصول إليها إلا عن طريق استخدام قوارب الصيد التي تمكنهم من الإبحار في تلك الأماكن العميقة^(٣). وقد يؤكد ذلك أيضاً ما ذكرته الأساطير المصرية من استخدام المعبودات لقوارب البردي في ما عرف عندهم بزمّن الآلهة قبل تأسيس الدولة المصرية^(٤). ربما إشارة منهم إلى أقدم الأزمنة على الأرض المصرية.

ومع اعتماد المصريين خلال العصر الحجري الحديث في حياتهم على الزراعة

(١) Petrie, F., Prehistoric Egypt, London, 1920, p. 20; Gilbert, G.P., Prehistoric Expeditions on the Nile: Boat Depictions on Prehistoric Egyptian Pottery, MA Thesis, Macquarie University, Sydney, 1998, p. 69f.

(٢) Cf. Wendorf, F., and Schild, R., The Prehistory of Wadi Kubaniya, vol.3, Late Paleolithic Archaeology, Southern Methodist University press, 1989.

(٣) Wetterstrom, W., 'Foraging and Farming in Egypt', in T. Shaw, et al (eds), The Archaeology of Africa: Food, Metals and Towns, London, 1993, pp. 184-185.

(٤) Gilbert, G.P., Ancient Egyptian Sea Power and the Origin of Maritime Forces, Australia, 2008, p.7.

واستثناس ورعي الحيوان بجانب العديد من الحرف والصناعات الأخرى، واصلوا اهتمامهم وتطويرهم للقوارب، للاستفادة من موارد نهر النيل، حيث أصبح هذا النهر عماد حياتهم منذ هذا العصر وحتى الآن. ومن المحتمل أنهم بدءوا في صناعة المراكب الخشبية إلى جانب تلك التي كانت تشكل من البردي، لتناسب الحياة الزراعية وما تتطلبه من نقل للمنتجات والتبادل التجاري، بالإضافة إلى تطور حرفة الصيد. ومع ذلك فلا زالت الأدلة الأثرية المكتشفة من العصر الحجري الحديث على استخدام المراكب قليلة في حدود ما تم الكشف عنه حتى الآن. فمن أمثلتها أنه عُثر في مرمدة بني سلامة على نموذج صغير لقارب مشكل من الفخار. ومن المحتمل أن النموذج الأصلي لهذا القارب كان يشيد من البردي. ويعد هذا النموذج الفخاري من أقدم الشواهد الأثرية على اعتياد أهل العصر الحجري الحديث على استخدام نهر النيل كوسيلة للنقل النهري^(١). ولا يُستبعد أن تكون بعض مراكب هذا العصر كانت ملكيتها جماعية، ولاسيما في القرى التي تكونت فيها سلطة لتسيير أمورها وعلاقاتها مع جيرانها. ومن المحتمل أنها هي نفس السلطة التي عملت على تنظيم مساكن مرمدة بني سلامة وغيرها من قرى العصر الحجري الحديث حول شوارع منتظمة^(٢).

عصر ما قبل الأسرات (٤٠٠٠-٣١٠٠ ق.م)

حدث تطور كبير في حياة المصريين في عصر ما قبل الأسرات في العديد من المجالات. فتطور المجتمع الزراعي بتنظيم أعمال الري وشق الترع والقنوات. وأقيمت المدن المحصنة، وتكونت الوحدات العسكرية. وازدهرت التجارة الداخلية والخارجية في العديد من المواد والسلع مثل المعادن والزيوت والأخشاب. ونتيجة لكل هذا التطور أصبح النشاط النهري والبحري أمراً ضرورياً. فانتشرت المراكب في كل مكان تقريباً في وادي النيل جنوباً وشمالاً. ولم يقتصر ظهور المراكب في الوادي فقط، ولكنها شكلت أيضاً

(١) صالح، عبد العزيز، حضارة مصر القديمة وآثارها، الجزء الأول (القاهرة ١٩٩٢)، ص ٩٦.

(٢) دينيس، بياتريكس ميدان، عصور ما قبل التاريخ في مصر، من المصريين الأوائل إلى الفراعنة الأوائل، ترجمة: ماهر جويجاتي (القاهرة، ٢٠٠١)، ص ١٦٤، ١٦٨.

عنصراً رئيسياً ضمن الموضوعات الفنية المصورة على الأسطح الصخرية في الصحراء الشرقية والنوبة وحتى في الصحراء الغربية^(١). وتنوعت مصادر المعلومات عن قوارب عصر ما قبل الأسرات، فتجد إلى جانب صورها ضمن الرسوم الصخرية، أنها أصبحت موضوعاً رئيسياً في رسوم الفخار، بالإضافة إلى نماذج القوارب الصغيرة، والتي وُجدت في مقابر تلك الفترة. وهي عبارة عن نماذج صغيرة مشكّلة من الطمي والخشب. وتأتي أهمية هذه النماذج في أنها تعطينا شكلاً متكاملًا ثلاثي الأبعاد للقوارب خلال تلك الفترة.

صور المراكب على فخار نقادة الأولى

كانت هياكل المراكب من الموضوعات التي صورت على الفخار ذي الرسوم البيضاء في حضارة نقادة الأولى. وعلى الرغم من شيوع أسلوب الرسوم ذات الخطوط المتقاطعة في هذا العصر، فقد تميز أهل نقادة بدقة الملاحظة والبراعة في تصوير القوارب. وقد صورت أغلب قوارب هذا العصر مقوسة ومن الجانب فقط. ومن صور قوارب هذه المرحلة المميزة صورة قارب رسمه صاحبه في وضع جانبي كامل، وصورة قارب آخر رسمه صاحبه في مسقط أفقي كامل^(٢)، وكأن الفنان قد رسمه وهو واقف على الشاطئ، ورسم الأجزاء الظاهرة فوق الماء فقط ولم يرسم أجزائه الخفية. وتشغل صورة المركب في تناغم وانسجام قاع طبق (لوحة ١). ويجلس في مقدمة المركب هيئة آدمية. ورُسمت المجاديف على جانبي المركب، ثمانية على جانب وتسعة على الجانب الآخر^(٣). ويدل تصوير مثل هذا المسقط على مهارة عالية بالنسبة لهذه العصور المبكرة.

(١) Winkler, H.A., Rock Drawings of Southern Upper Egypt, Vol. 1, EES, London, 1938, pp. 26f, 35
9; Engelmayer, R., «Die Felsgravierungen im Distrikt Sayala-Nubien» Oesterreichisch Akademie der Wissenschaften philosophisch- historische klasse Denkschriften 90, Vienne 1965; Hofmann, M., Egypt Before the Pharaohs, New York, 1979, pp. 243-8.

(٢) Petrie, F., Prehistoric Egypt, pl. XXIII: 2, XV: 49
المصرية، المجلد الأول (القاهرة ١٩٦٢)، ص ٢٧٤، شكل ١٦.

(٣) رينيس، عصور ما قبل التاريخ في مصر، ص ٢٣٤، شكل ٥٥.

اتسمت معظم قوارب نقادة الأولى بسطحها المقوس، وتساوي ارتفاع مقدمتها مع المؤخرة، وبتصوير مجاديف على الجانبين. وفي أواخر عصر نقادة الأولى ظهرت قوارب تحتوي على مقصورة أو مقصورتين فوق سطحها، ووجود فرع نبات أو فرع شجرة ربما تمثل جريدة نخل في مقدمتها التي ارتفعت شيئاً ما عن مؤخرتها^(١).

صور المراكب على فخار نقادة الثانية

شاع تصوير المراكب على فخار نقادة الثانية ذي الرسوم الحمراء. ولم تكن صورة المركب على الفخار أحد الموضوعات المصورة فقط، بل إنها كانت الصورة المركزية والرئيسية على الآنية الفخارية، وعليها ومن حولها تتوزع بقية الصور الآدمية والحيوانية والنباتية والهندسية وغيرها من العناصر الزخرفية الأخرى (لوحات ٢-٩). وربما يدل كثرة تصوير المراكب على أنها بدأت تلعب دوراً كبيراً في حياة المصريين، كما تدل على زيادة حاجة المصريين لها منذ تلك الفترة، بالإضافة إلى كثرة استخدامهم لها^(٢).

احتفظت مراكب نقادة الثانية بخصائصها القديمة التي ظهرت في نقادة الأولى، ومنها تصوير مقصورتين لكل مركب ربما كانت من سيقان الغاب والنباتات المجذولة^(٣). وكانت هذه المقاصير إما ذات سقف مسطح أو نصف دائري، وبرز منه أحياناً أطراف أعواد البوص والجريد المستخدمة في بنائها. وغالباً ما يفصل بين المقصورتين ممر (لوحة ٣)، وأحياناً يوجد اتصال بينهما من أعلى (لوحة ٥). وربما خصصت هذه الكبائن لأصحاب المراكب أو لكبار الشخصيات في المراكب العامة، وللبضائع الثمينة في مراكب النقل.

واحتفظت مراكب نقادة الثانية أيضاً بوجود فرع نبات أو شجرة في مقدمة المركب (لوحات ٣-٧)، والتي ظهرت في صور المراكب منذ نهايات نقادة الأولى. ورأى

(١) صالح، حضارة مصر القديمة وآثارها، ص ١٣٦: ٤٩: ١٥. Petrie, F., Prehistoric Egypt, pl. XV:49.

(٢) رينيس، عصور ما قبل التاريخ في مصر، ص ٢٥٢.

(٣) Badawy, A., Le dessin architectural chez les anciens égyptiens, Le Caire, p. 4f.

البعض أنها تمثل جريدة نخل طويلة ربما كانت تظلل ملاح المركب الذي كان يجلس تحتها، بالإضافة إلى أنها تضيء نصيباً من الزينة على مراكبهم^(١). وإن كان هناك من يرى في هذه الأفرع النباتية دليل على استخدام الشراع في المراكب في مصر منذ عصر ما قبل الأسرات^(٢). والتي تؤكد ظهورها في بعض صور المراكب في أواخر هذا العصر وبصورة واضحة على هيئة حصير مثبت على عمود رأسي^(٣) (لوحة ٩). وظهرت هذه الخاصية (جريدة النخل) في معظم المراكب، ولكنها أصبحت أكثر تجريداً وأقل اتساقاً وانتشاراً قبيل بداية الأسرة الأولى^(٤). ويتدلّى من مقدمة بعض المراكب ما يشبه الحبل^(٥)، أو أداة تعمل على تنظيف وإزاحة ما يمكن أن يعترض المراكب وقت إبحارها (لوحات ٣-٥، ٧).

تميزت مراكب نقادة الثانية بخاصيتين جديدتين، الأولى هي وجود سار (علم) طويل على المقصورة الخلفية ينتهي من أعلى برمز (لوحات ٢-٧). وقد اعتبر البعض هذه الرموز تشير إلى بلدان، وأنها كانت سلفاً مبكراً لرموز الأقاليم المصرية^(٦). وافترض أصحاب هذا الرأي أن معظم رموز هذه الأقاليم من مصر السفلى. غير أن بعض صور المراكب حملت رمزين، كما وجدت أحياناً في نفس الدفنة أواني فخارية عليها صور لقوارب تحمل رموز مختلفة، بالإضافة إلى التباين بين أماكن الدفن التي وجدت فيها أواني عليها رسوم مراكب ومواقع الرسوم الصخرية من جهة، وبين المناطق المقترحة

(١) صالح، حضارة مصر القديمة وآثارها، ص ١٦٠-١٦١.

(٢) Basch, L., Le musée imaginaire de la marine antique, Athensm, 1987, p.49

(٣) Landström, B., Ships of the Pharaons, London, 1970, p. 133, fig. 14; Wachsmann, S., Seagoins (٣) Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant, Texas A & M University press, 2009, p. 248, fig. 11.2.

(٤) Raban, A., The Enigma of the long planks Predynastic Boats on the Upper Nile, Tropis IV, p. 377.

(٥) Bowen, R., «Egypt's earliest sailing ships», Antiquity 34, 1960, p. 120, fig. 2.

(٦) Newberry, P.E., Notes on some Egyptian Ensigns and their Historical Significance, Ancient Egypt, 1914, pp. 5ff.

لهذه الأقاليم (مصر السفلى) من جهة أخرى^(١). كل هذا ربما دفع بعض الباحثين إلى القول بأن هذه العلامات ربما تشير إلى معبودات مختلفة^(٢). وبالإضافة إلى الاحتمالين السابقين (معبود أو بلد)، لا يُستبعد أن تشير بعض هذه الرموز إلى أصحاب المراكب. وقد تنوعت أشكال هذه الرموز فشملت هيئات حيوانية وطيور ونباتات وهيئات آدمية وغيرها^(٣).

والخاصية الثانية التي تميزت بها مراكب نقادة الثانية هي تصوير خطوط مائلة كثيرة على جانب كل مركب، ربما عبروا بها عن المجاديف التي ترمز إلى ضخامة حجمها وسرعة انتقالها^(٤). وعادةً ما صُورت المجاديف في مجموعتين، إحداها في مقدمة المركب والأخرى عند المؤخرة، وتكون المنطقة الوسطى المحصورة بين المقصورتين خالية من المجاديف. ولا يدل تقسيم المجاديف في مجموعتين على مجرد تقليد فني التزم به الفنان للتعبير عن المجاديف على جانبي المركب، ولكن يبدو أن تصويرها في مجموعتين كان تعبيراً عن الواقع. فمن المتوقع أن المجدفين كانوا يجلسون في المنطقة الخالية أمام المقصورة الأمامية عند المقدمة، وخلف المقصورة الخلفية عند المؤخرة، وهما المنطقتان اللتان لا توجد فيهما أية عناصر على سطح المركب، وبما يسمح بحرية حركة المجدفين وسهولة تحريك المجاديف. وقد ظهرت طريقة التجديف بصورة واضحة على رسوم قطعة نسيج الجبلين والمحفوفة في متحف تورين^(٥) (لوحات ١٧-١٩).

المراكب في الرسوم الصخرية

لعل أقدم الصور التي توضح ارتياد المصريين وركوبهم للبحر قد جاءت من

(١) Basch, L., Le musée imaginaire de la marine antique, p. 43, n. 4.

(٢) Baumgartel, E., The cultures of prehistoric Egypt, vol. 1, London, 1947, pp. 13, 72.

(٣) Petrie, F., Prehistoric Egypt, pp. 18-19.

(٤) Kantor, H.J., «The Final Phase of Predynastic Culture», JNES 3, 1944, p. 118.

(٥) Bass, G.F., A history of Seafaring based on underwater archaeology, London, 1972, p. 27, fig.7.

الرسوم الصخرية في صحراء مصر الشرقية. حيث كشف «ونكلر» وغيره من الباحثين في الصحراء الشرقية عن مجموعة من الرسوم الصخرية التي تصور مراكب مسطحة القاع، وذات مقدمة ومؤخرة مرتفعة باتجاه رأسي^(١) (لوحات ١٠-١١). وحاول البعض التقريب بين هذه المراكب وبين طرز المراكب في بلاد الرافدين. وإن كانت أغلب المراكب المصورة في صحراء مصر الشرقية تحمل ملامح وعناصر فنية شاعت في معظم المواقع المصرية خلال عصر ما قبل الأسرات. مثال ذلك كثرة عدد المجاديف والهيئة الآدمية التي ترفع يديها لأعلى^(٢)، والتي قد ترمز إلى معبودة للحماية أو راقصة (لوحة ١٠-١١). وهكذا فإذا كان هناك احتمال بوجود تأثيرات خارجية من حضارة وادي الرافدين، فالاحتمال الأقرب للصواب أيضاً هو قيام سكان وادي النيل في مصر بإرسال بعثات تجارية عبر البحر الأحمر، وإن كان هناك صعوبة في تحديد نهاية ومكان وصول هذه الرحلات. وقد أشارت الأدلة الأثرية على وجود صلة مع حضارة الرافدين، وذلك عن طريق الدوران حول الجزيرة العربية. وإذا صح هذا الفرض فهو دليل على القوة البحرية في كلا الحضارتين خلال هذه العصور المبكرة من ناحية، كما أنه يفسر روح التنافس المتزامن في التوصل إلى معرفة الكتابة وتشكيل الكيانات السياسية على هيئة دولة ذات نظام سياسي مستقر من ناحية أخرى.

ويوجد على الطريق الذي يربط مصر العليا بالبحر الأحمر صور لمراكب. وقد أرخت أغلبها بعصر ما قبل الأسرات والأسرة الأولى. وذلك بمقارنتها مع صور المراكب المصورة على فخار حضارة نقادة وغيرها من المواد الأثرية من نفس العصر^(٣). ولا يُستبعد أن تعود بعض هذه الصور إلى فترات سابقة على عصر ما قبل الأسرات، ولكنها لا زالت في حاجة لمزيد من الأبحاث المتعلقة بتاريخ هذه الرسوم الصخرية وما

(١) Winkler, H.A., Rock Drawings of Southern Upper Egypt, vol.1, pp. 26ff.

(٢) Wenke, R., The Ancient Egyptian State, The Origins of Egyptian Culture (c.8000-2000 BC), Cambridge University Press, 2009, p. 248, fig.5.26.

(٣) Ibid., p. 248.

يمكن أن يرتبط بها من لقي أثرية من ناحية، وإلى مزيد من أعمال المسح الأثري في صحراء مصر الشرقية ولاسيما طرقها التي تربط بين وادي النيل والبحر الأحمر من ناحية أخرى. حيث تنتشر معظم الرسوم الصخرية التي تصور مراكب على هذه الطرق التجارية بين وادي النيل والبحر الأحمر. وظهرت إحدى هذه المراكب بمسقط أفقي يصور المجاديف على جانبيها في وادي عباد^(١). ولم يقتصر ظهور المراكب في الرسوم الصخرية على الصحراء الشرقية فقط، ولكنها وجدت أيضاً ضمن الرسوم الصخرية بالصحراء الغربية^(٢)، حيث عثر فيها على صور مراكب تشبه تلك المصورة على فخار حضارة نقادة الثانية.

نماذج القوارب

يُعد ما عُثر عليه من نماذج القوارب من عصر ما قبل الأسرات قليل بالمقارنة بصور المراكب في رسوم الفخار والأسطح الصخرية من نفس الفترة. فلم يُعثر سوى على حوالي إثني عشر نموذجاً في مقابر هذا العصر في حدود ما هو معلوم حتى الآن^(٣). ووُجد أحد هذه النماذج في العمرة، وهو مشكل من الفخار ومحفوظ في متحف برلين^(٤). كما يوجد نموذج لقارب من الطين المحروق في متحف ميونخ ومؤرخ بحضارة نقادة الثانية. ويتميز هذا النموذج بوجود مقصورتين على سطحه^(٥). كما يوجد ثلاثة نماذج لقوارب من الطمي، ومعرضة في المتحف الأشمولي، عُثر عليها في مقابر بنقادة مؤرخة بعصر ما قبل الأسرات^(٦). وفي المتحف المصري بالقاهرة نموذج لقارب من الخشب من

Winkler, H.A., Rock Drawings of Southern Upper Egypt, fig.1. (١)

Hofmann, M., Egypt Before the Pharaohs, pp. 243ff. (٢)

Raban, A., The Enigma of the long planks Predynastic boats, p. 379. (٣)

Göttlicher, A. and Werner, W., Schiffsmodelle im alten Ägypten, Wiesbaden, 1971, taf.VII. (٤)

Grimm, A. und Schoske, S., Am Beginn Der Zeit, Ägypten in der Vor-und Frühzeit, München, (٥)
2000, s.27, No. 24.

Basch, L., Le musée imaginaire de la marine antique, fig. 95. (٦)

عصر ما قبل الأسرات^(١). وعثرت البعثة المصرية الألمانية المشتركة في موقع المعادي على بعض نماذج لقوارب^(٢). ويوجد في متحف كلية الجامعة بلندن نموذجين لقاربين من الفخار من عصر ما قبل الأسرات (لوحات ١٢-١٣)^(٣). كما عُثر على بعض نماذج القوارب من مواقع عصر ما قبل الأسرات في الدلتا. مثل موقع تل إبراهيم عوض وموقع منشأة أبو عمر (لوحة ١٤)^(٤). وتأتي أهمية هذه النماذج على الرغم من صغر حجمها، في أنها توضح الأبعاد الثلاثية للمراكب، وهي الخاصية التي لا يمكن معرفتها من خلال رسوم الفخار والصور الصخرية، كما أنها أكدت على أن قاع المركب كان مسطحاً^(٥).

صور المراكب المجمعة

وفق الفنان منذ أواخر حضارة نقادة الثانية وبداية نقادة الثالثة في تصوير مشاهد مركبة ظهر في المنظر الواحد أكثر من مركب، وكأنها تصور حدث معين فيما يمكن أن نطلق عليه الفن القصصي (narrative art)^(٦). وقد بقي من هذه المشاهد ثلاثة، الأولى على جدران المقبرة رقم ١٠٠ في نخن، والثانية على مقبض سكين جبل العركي، والثالثة على قطعة نسيج بمتحف تورين.

مراكب نخن

احتفظت المقبرة رقم ١٠٠ في نخن (الكوم الأحمر) ضمن رسومها الملونة بصور لستة مراكب^(٧). يتساوى ارتفاع مقدمة ومؤخرة خمسة منها، في حين تميزت

(١) Landström, B., Ships of the Pharaohs, fig. 20.

(٢) Rizkana, I. and Seeher, J., Maadi I, Cairo, 1987, pls. 65,66.

(٣) <http://www.digitalegypt.ucl.ac.uk/hu/archive/uc10805.jpg>

(٤) رضوان، على، الخطوط العامة لعصور ما قبل الأسرات في مصر (القاهرة، ٢٠٠٤)، لوحة ٤٧؛

Cf. Al-Alfi, M., Means of Transport in Neolithic Egypt, pp. 339ff. in: Van Den Brink (ed.) The Nile Delta in Transition in the fourth Millennium, Tel Aviv 1992.

(٥) Raban, A., the Enigma of the long planks Predynastic boats, p. 380.

(٦) Cf. Gaballa, G.A., Narrative in Egyptian Art, Mainz, 1976, pp1ff.

(٧) Quibell, J.E. and Green, F.W., Hierakonpolis II, London, 1902, p. 20f., pl. LXVII; Kemp, B., Photographs of the Decorated Tomb at Hierakonpolis, JEA 59, 1973, pp. 36-43; Payne, J.C., Tomb 100: The Decorated Tomb at Hierakopolis Confirmed, JEA 59, 1973, pp. 31-35.

المركب السادسة بارتفاع مقدمتها عن مؤخرتها. وتميزت المراكب الخمسة الأولى بوجود مقصورتين رئيسيتين ومقصورة أو مقصورتين صغيرتين. وقد اختلفت هذه المراكب عن مثيلاتها المصورة على الفخار في عدم تصوير المجاديف، على الرغم من ضخامة صورها. (لوحة ١٥)

ورأى البعض في المركب السادسة شبهاً بالمراكب السومرية، وربطوا بينها وبين مهاجرين من جنوب بلاد الرافدين.^(١) وعلى الرغم من اختلاف شكل المركب عن مثيلاتها المصورة سواء في هذه المقبرة أو على الفخار، إلا أن مقصورتها المقبية تشبه مقاصير بعض نماذج المراكب المشكلة من الصلصال خلال تلك الفترة^(٢). وتُشكل صور المراكب الستة الموضوع الرئيسي، وتتظم فيها ومن حولها بقية الصور والموضوعات. وهي تشبه بذلك الأسلوب المتبع في تصوير المراكب على فخار نقادة الثانية. والتي دلت على تبوأ الملاحا مكان الصدارة، ومن حولها موضوعات الصيد والحرب. وعلى عكس صور المراكب في رسوم الفخار والسطوح الصخرية التي ظهرت عليها الهيئات الآدمية ورموز المعبودات بصورة تجريدية، ربما بسبب ضيق وصغر المساحة المتاحة للرسم على الفخار، ظهرت مع مراكب مقبرة نخن هيئات آدمية أكثر واقعية وأقرب إلى الطبيعة نوعاً ما في دقة تفاصيلها. وقد قدرت طول المركب ذات اللون الأبيض في مقبرة نخن بحوالي ٣٠م، ويزيد ارتفاعها عن المتر ونصف المتر^(٣). وتدل عمارة هذه المقبرة رقم ١٠٠ ورسومها على وجود طبقة من الحكام، اقترن صعودها بصور دلت على شدة البأس وقوة البدن والعنف من ناحية، وبموضوعات مقترنة بالمراكب وبنهر النيل من ناحية أخرى^(٤).

مراكب مقبض سكين جبل العركي

عثر على هذا المقبض في منطقة جبل العركي إلى الجنوب من أبيدوس، ولذا

(١) Conteneau, C., Histoire de l'Orient, Paris, 1936, pp. 169-172.

(٢) صالح، حضارة مصر القديمة وآثارها، ص ١٨٥-١٨٦.

(٣) Raban, A., The Enigma of the long planks Predynastic Boats, p. 378.

(٤) رينيس، عصور ما قبل التاريخ، ص ٢٧٤.

فقد عُرف بمقبض سكين جبل العركي. وهو عبارة عن مقبض من عاج فرس النهر، والمقبض لنصل سكين من حجر الصوان. ونُقش على أحد وجهي مقبض السكين معركة بحرية بين فريقين من أصحاب المراكب^(١) (لوحة ١٦). حيث يظهر صفان من المراكب، الصف الأول من أسفل به ثلاث مراكب شبيهة بالمراكب المصورة على فخار نقادة الثانية، باستثناء عدم تصوير المجاديف، كما أنها تشبه المراكب الخمسة المصورة على جدران مقبرة نخن. ويشمل الصف الثاني مركبين ترتفع مقدمتهما ومؤخرتها ارتفاعاً كبيراً على خلاف المركب السادسة في مقبرة نخن والتي ترتفع مقدمتها فقط. وظهرت نتيجة المعركة البحرية بتصوير رجال في أوضاع مختلفة وغرقى بين صفي المراكب. وتشير العناصر الزخرفية على هذا المقبض إلى وجود صلات مع حضارة وادي الرافدين والمتمثلة في المراكب ذات المقدمة والمؤخرة المرتفعة، بالإضافة إلى صورة الزعيم الذي يروض أو يفصل بين أسدين على الوجه الآخر من المقبض. وحاول البعض الربط بين صور المراكب والمعركة البحرية وصورة البطل ذي الملامح الأسبوعية، وخرجوا بوجود صراع بين أصحاب الحضارة المصرية وسكان وادي الرافدين في أواخر الألف الرابع وبداية الألف الثالث قبل الميلاد^(٢). في حين رأى آخرون في هذه النقوش دليل على وجود تأثير رافدي سواء جاء عن طريق بلاد الشام^(٣)، أو عن طريق وادي الحمامات والبحر الأحمر والمحيط الهندي مروراً بالخليج العربي^(٤). وعلى الرغم من اختلاف الآراء حول هذا الموضوع، إلا أنها تدل جميعاً على وجود رحلات بحرية خلال عصر ما قبل الأسرات من ناحية، وعلى قوة البحرية المصرية ومثيلاتها في وادي الرافدين في هذه العصور المبكرة من ناحية أخرى.

(١) شكري، محمد أنور، النقوش على العاج في فجر تاريخ مصر القديم (القاهرة، ١٩٥٢)، ص ٦-٧.

(٢) Emery, W.B., *Archaic Egypt*, Harmondsworth, 1961, p.38f. (٣)

Helck, W., *Die Beziehungen Ägyptens zu Vorderasien im 3. und 2. Jahrtausend v. Chr.*, (٣) Wiesbaden, 1962, 6-9.

Kantor, H.J., «The Relative Chronology of Egypt and its Foreign Correlations before the Late (٤) Bronze Age», in R.W. Ehrich (ed.) *Chronologies in Old World Archaeology*, Chicago 1965, pp.6-17.

مراكب قطعة نسيج الجبلين

وفي إحدى مقابر الجبلين، التي تقع إلى الجنوب من الأقصر بحوالي ٢٦ كم، وبها موقع من عصور ما قبل التاريخ، ومعبد لحتحور من الأسرة الأولى، عُثر على قطعة نسيج نادرة عليها رسوم ملونة، ومؤرخة بأواخر حضارة نقادة الثانية أو نقادة الثالثة (لوحات ١٧-٢١). وعلى الرغم من سوء حالة قطعة النسيج إلا أن الرسوم المتبقية تشير إلى مناظر لمراكب مستخدمة في مراسيم احتفالية وأعمال صيد^(١). فعلى أحد المراكب يجلس شخص يرتدي معطفاً وممسكاً بالمذبة في هيئة أقرب ما تكون إلى هيئة الملك الذي يجلس في عيد السد في العصور التاريخية، ومن خلفه مقصورة وشخص يجذف (لوحات ١٧-١٨). وعلى القارب السفلي صورة رجل مكبل الذراعين ومن فوق رأسه مقمعة فيما يشبه المنظر التقليدي لضرب العدو بمقمعة القتال. وبقي على نفس المركب مجموعة من المجدفين (لوحات ١٧، ١٩)^(٢). وعلى جزء آخر من قطعة النسيج، تصوير لشبكة صيد الأسماك (لوحة ٢٠). وعلى قطعة ثالثة منفصلة منظر لصيد فرس النهر^(٣) (لوحة ٢١). وتأتي أهمية قطعة نسيج الجبلين من كونها توضح استخدامات متنوعة للمراكب في عصر ما قبل الأسرات.

يتضح مما سبق تميز عصر ما قبل الأسرات بكثرة تصوير المراكب بصفة عامة، سواء على الفخار أو الأسطح الصخرية أو على غيرها من المواد والقطع الأثرية^(٤). وتدل صور المراكب على أنها كانت طويلة بدليل أن عدد مجاديف بعضها وصل إلى حوالي ٥٠ مجداً^(٥). ويمكن تصنيف قوارب تلك الفترة إلى أربعة أنواع من حيث الاستخدام الوظيفي، وهي قوارب الصيد وقوارب أو مراكب النقل سواء للأفراد أو السلع والمنتجات

(١) Aldred, C., Egypt to the End of the Old Kingdom, London, 1965, p. 39, fig.28.

(٢) Bass, G.F., A history of Seafaring based on underwater archaeology, p. 27, fig.7.

(٣) Behrmann, A., Das Nilferd in der Vorstellungswelt der alten Ägypter, Frankfort, 1989, Dok. 34.

(٤) Gilbert, P., Prehistoric Expeditions on the Nile: Boat Depictions on Prehistoric Egyptia Pottery, MA Thesis, Macquarie University, Sydney, 1998.

(٥) Raban, A., the Enigma of the long planks Predynastic boats, p. 375.

وقوارب احتفالية وقوارب أو زوارق حربية.

صناعة المراكب

دلت الشواهد الأثرية من عصر ما قبل الأسرات، وبالمقارنة مع الأدلة الأثرية من العصور التاريخية التالية سواء من عصر بداية الأسرات أو مع المناظر المصورة على جدران مقابر أفراد الدولة القديمة، على أن القوارب الصغيرة والبسيطة كانت تشيد من نبات البردي المجفف، حيث يتم ربطها في حزم. ثم توصل حزم البردي بعضها ببعض ليشكل القارب حسب الحجم والشكل المطلوب، وغالباً ما كانت ترتفع مقدمته ومؤخرته الضيقتان لأعلى. وكانت تُستخدم هذه النوعية من القوارب غالباً في أعمال الصيد في الأحراش وعبور المسافات القصيرة (مثل عبور نهر النيل)^(١). أما المراكب المتوسطة الحجم فكانت تصنع من الأخشاب المحلية. وقد استخدم نظام التعشيق في صناعة المراكب الخشبية والربط بالحبال في المراكب المكتشفة في أبيدوس من عصر الأسرة الأولى^(٢).

تطلبت صناعة المراكب الخشبية الكبيرة ألواح طويلة ومرنة من ناحية، وإلى مهارة عالية لتجميعها وتركيبها بطريقة التعشيق وصولاً إلى الشكل المطلوب من ناحية أخرى. ويبدو أن صناعة القوارب من الخشب تطورت منذ العصر الحجري الحديث وما تلاه من عصور. دل على ذلك التطور الكبير للمناشير الصوانية ذات الأسنان الحادة، والتي انتشرت في المواقع المختلفة في ربوع الأرض المصرية، والتي كانت تثبت في مقابض من الخشب أو العظم^(٣).

ونظراً لهذا العدد الكبير من صور المراكب في رسوم الفخار وعلى السطوح

(١) Gilbert, G.P., Ancient Egyptian Sea Power, p.8. تطورت صناعة قوارب البردي في العصور التاريخية، حيث كان يتم وصل حزم البردي طولياً، ليصل طول بعضها إلى حوالي ١٥م، وعرضها حوالي ٣م. Cf. Landström, B., Ships of the Pharaohs, pp.17-19.

(٢) O'Connor, D., The earliest Egyptian boat graves, Egyptian Archaeology 6, 1995, pp.3-7.

(٣) Cf. Emery, W.B., Archaic Egypt, pl.40.

الصخرية، بالإضافة إلى نماذجها الصغيرة وما تبقى من هذه المراكب، يمكن القول بأن صور المراكب كانت من الموضوعات الرئيسية، إن لم تكن السمة الأساسية المميزة لعصر ما قبل الأسرات. حيث مثلت صورة القوارب والمراكب الموضوع الرئيسي خلال هذا العصر، ولا شك أن هذه الصناعة قد تطورت خلال تلك الفترة. ولكن السؤال الذي دائماً ما يتبادر إلى الأذهان هو هل كانت البيئة المصرية غنية بأنواع من الأشجار الطويلة والجيدة، والتي تساعد على تلبية حاجة هذه الصناعة من الأخشاب؟ أم أن المصريين استوردوا تلك الأخشاب من الخارج كما هو الحال في العصور التاريخية التالية؟ وبسبب عدم العثور على بقايا أخشاب صنوبرية أو غيرها من الأشجار الطويلة في وادي النيل، فالمرجح جلب تلك الأخشاب من خارج مصر، وعلى وجه الخصوص تلك المستخدمة في صناعة المراكب الكبيرة. وعلى الرغم من وجود آراء مختلفة حول المصدر المحتمل لهذه الأخشاب، إلا أن الرأي الأكثر قبولاً هو بلاد الشام ولاسيما ميناء جبيل، على اعتبار أنها أصبحت المصدر الرئيسي لجلب الأخشاب الجيدة خلال العصور التاريخية^(١). كما ظهرت في نصوص العصر المبكر مفردات صريحة تشير إلى الأخشاب والزيوت والراتنجات الآسيوية، ويأتي على رأسها والتي تعني خشب الأرز^(٢).

استخدامات المراكب

تعددت استخدامات القوارب والمراكب في مصر خلال عصر ما قبل الأسرات^(٣). ومن المحتمل أنها استخدمت في البداية في عبور نهر النيل من ضفة لأخرى وفي السفر لمسافات قصيرة من موقع لآخر ومن بلدة لأخرى على طول وادي النيل. واقترن

(١) عمار، حسني، مصر وبلاد الشام حتى نهاية العصر العتيق، دراسة مقارنة للتأثيرات الحضارية المتبادلة، رسالة ماجستير غير منشورة (جامعة القاهرة، ١٩٩٩)، ص ١٤٢.

(٢) Wb. I, 228.

(٣) عن المراكب واستخداماتها في العصور التاريخية انظر: عطا الله، مصطفى، أسماء المراكب واستخداماتها من خلال النصوص والمناظر المصرية القديمة حتى نهاية الدولة الحديثة، رسالة ماجستير غير منشورة (كلية الآثار جامعة القاهرة ١٩٨٧).

هذا الغرض بوظيفة أخرى وهي استخدام المصريين للقوارب في حرفة صيد الأسماك على الأقل منذ العصر الحجري الوسيط^(١)، إن لم يكن قبلها في أواخر العصر الحجري القديم الأعلى. وإلى جانب صيد الأسماك، دلت الشواهد الأثرية سواء في رسوم الفخار أو على اللوحة الإردوازية بمتحف استكهولم (لوحة ٢)، على استخدام المراكب في صيد فرس النهر في عصر ما قبل الأسرات على أقل تقدير.

وظهرت خلال أواخر عصر ما قبل الأسرات مراكب احتفالية، تطورت من قوارب البردي ذات النهايات المقلوقة، والتي استخدمها حكام تلك الفترة في احتفالاتهم في المناسبات الدينية، ومناسبات النصر. كما استخدمت في بعض الطقوس الأخرى المتعلقة بمراسم دفن الموتى (لوحة ٨). وعلى الرغم من عدم العثور على قوارب خشبية أو حضرات لها بجوار مقابر عصر ما قبل الأسرات، إلا أن العثور على نماذج صغيرة لها في مقابر هذا العصر يدل على استخدامها في مراسم الدفن، والرغبة في وجودها مع الموتى في حياتهم الأخروية^(٢). وقد تأكد هذا الاستخدام في عصر بداية الأسرات، حيث أصبح وجود حضرات على هيئة المراكب بجوار مقابر النخبة في عدد من جبانات هذا

(١) Van Neerland, W., Fishing along the Prehistoric Nile, in: L. Krzyżaniak & M. Kobusiewicz (ed.) Late Prehistory of the Nile Basin and the Sahara (Studies in African Archaeology, Vol. 2): pp. 49-56. Poznan: Poznan Archaeological Museum, 1991.

(٢) Ward, C., Boat-building and its social context in early Egypt: interpretations from the First Dynasty boat-grave cemetery at Abydos, Antiquity 80, 2006, pp. 118-129.

ولعل ما يؤكد أيضاً على ذلك هو الكشف في عام ١٩٩١م على بعد حوالي ميل من المقابر الملكية في أبيدوس، وبالقرب من معبد «خنتي إمنتيو» عن بقايا ١٤ مركب، مؤرخة بالأسرة الأولى بداية من عهد الملك حور عحا. وتأتي أهميتها في كونها تمثل حلقة هامة في تاريخ تطور تصميم المراكب المصرية. وقد وجدت بقايا هذه المراكب مدفونة في حضرات مشيدة من الطوب اللبن على هيئة المركب. وربما دفنت هذه المراكب بالقرب من المقابر الملكية بعد الانتهاء من مراسم دفن أصحابها لاستخدامها في عالم الآخرة، وإذا صح ذلك فهي تعتبر سلفاً مبكراً للمراكب الملكية التي تؤرخ بالأسرة الرابعة، ويأتي على رأسها بطبيعة الحال مراكب الملك خوفو. وقد وجدت واحدة فقط من هذه المراكب في حالة جيدة، وهي المركب رقم ١٠. حيث احتفظت بألواحها الخشبية وحبالها وحزم الغاب المستخدمة في تشكيل كبائناتها. وتعد هذه المركب أقدم نموذج لمركب خشبي في الحضارة المصرية في حدود ما كشف عنه حتى الآن. حيث وجدت في حالة تسمح بتخيل الشكل الأصلي لها. وقد استخدم نظام التعشيق في وصل أجزاء المركب. وقد أصبح هذا الأسلوب شائعاً في صناعة السفن في مصر القديمة. وخشب مراكب أبيدوس محلي وليس مستورد من لبنان كما هو شائع فيما بعد خلال العصور التاريخية التالية. ووجد ما يدل على وجود شعارات ورموز لهذه المراكب وكما كان مصوراً على آثار عصر ما قبل الأسرات ولاسيما فخار حضارة نقادة. O'Connor, D., The earliest Egyptian boat graves, pp.3-7.

العصر أمراً شائعاً. فقد عثر زكي سعد أثناء حفائره في حلوان على ١٩ دفنه لقوارب بجوار ١٩ مقبرة من مقابر عليّة القوم (النخبة)، وإن لم ينشر سوى أربعة منها فقط^(١). كما نشر إمري ٤ حضرات لمراكب من ٦ حضرات عثر عليها بجوار بعض مقابر العصر المبكر في سقارة^(٢). وتم اكتشاف نموذجين لقاربين من الطين في جبانة العصر العتيق في أبو رواش^(٣).

دلت الشواهد الأثرية على استخدام المراكب في الأغراض الحربية منذ أواخر عصر ما قبل الأسرات، ومن هذه الشواهد ما هو مصور على مقبض سكين جبل العركي (لوحة ١٦). بالإضافة إلى تلك النقوش المسجلة على جبل الشيخ سليمان بالنوبة. فعلى الرغم من أن النقش الرئيس المصور مؤرخ بعهد الملك جر ثاني ملوك الأسرة الأولى. والذي ظهر ضمنه صورة مركب مربوط به أسير، وأسفل المركب مجموعة من الرجال الغرقى في أوضاع مختلفة^(٤). ويشير هذا النقش الصخري إلى معركة أو حملة تأديبية قام بها الملك جر لتأمين حدود دولته في الجنوب. وتدل صورة القارب على احتمال أن جزء من المعركة كان على سطح النهر، أو على أن المراكب استخدمت لنقل الجنود إلى هذه المنطقة على أقل تقدير. وعلى الرغم مما سبق يبدو أن الملك جر قد سار على نهج أسلافه في عصر توحيد البلاد. حيث عُثر إلى جوار هذا النقش على صور لمجموعة من العقارب (إشارة إلى الملك العقرب) ممسكة بأسرى، مما يدل على احتمال قيام هذا الملك بنشاط عسكري مماثل في هذه المنطقة^(٥). كما أن لوحة الملك نعرمر بالمتحف المصري، والتي تدل على اكتمال تأسيس الدولة المصرية، حيث صورت انتصار الملك

(١) Saad, Z., Royal Excavations at Helwan (1945- 1947), le Caire, 1951, p. 41.

(٢) Emery, W.B., Archaic Egypt, p. 131.

(٣) Steve, V., Boats of Egypt Before the Old Kingdom, M.A. thesis, Texas University, 1987, pp.193- 210.

(٤) رينيس، عصور ما قبل التاريخ، ص ٢٩١، شكل ١٤.

(٥) Needler, W., A Rock- Drawing on Gebel Sheikh Suliman (near Wadi Halfa) Showing a scorpion and Human Figures, JARCE, VI 1967, pp. 87-91.

وضربه لأعدائه، وارتدائه لتاج الشمال والجنوب، قد تشير صورة القارب التي تعلق أعداء الملك المهزومين والمقطعة رؤوسهم، إلى احتمال وجود انتصار بحري ضمن معارك توحيد البلاد^(١).

والمرجح أن هذه النوعية من المراكب الحربية حظيت بمكانة كبيرة في فترة تكوين الدولة المصرية. بل ويمكن القول أنها كانت عاملاً قوياً وحاسماً في أيدي من قاموا بتوحيد مصر. حيث منحتهم مرونة في سرعة الانتقال بقواتهم من إقليم لآخر. ومن المحتمل أن قادة ذلك العصر طوروا المراكب الخشبية من حيث الحجم لتستوعب أكبر عدد ممكن من الطاقم البحري والقوات. ويمكن اعتبار تلك النوعية من المراكب بمثابة زوارق حربية، كانت تتسع لصفين من المجدفين، ومجاديف قيادة المركب، ويعلو سطحها كبائن أو مقاصير مشيدة من البردي. ويمكن تصنيف هذه المراكب الحربية من حيث الطول إلى ثلاثة أنواع، المراكب الصغيرة، والتي قدر طولها بحوالي ١٥م، وتتسع لحوالي ٢٠ من المجدفين. المراكب المتوسطة والتي قدر طولها بحوالي ٢٧م، وتتسع لحوالي ٥٢ شخص. والمراكب الكبيرة، والتي يصل طولها إلى حوالي ٣٨م، لتحمل حوالي ٨٠ بحار^(٢).

وقد أدى تفوق المصريين في تشييد المراكب والسفن منذ عصورهم المبكرة، إلى أن نشاطهم لم يقتصر على نهر النيل فقط، ولكنها فتحت أمامهم مجالاً واسعاً من النشاطات البحرية سواء في البحر المتوسط ولاسيما مع حضارات الحوض الشرقي لهذا البحر من ناحية، أو في البحر الأحمر مع حضارات الجزيرة العربية ومنطقة القرن الأفريقي من ناحية أخرى^(٣).

(١) Ibid., p.13.

(٢) Gilbert, G.P., Prehistoric Expeditions on the Nile, pp. 60-61.

(٣) من المؤكد أن السفر في البحر المتوسط أو الأحمر كان يتطلب مراكب ذات قدرات وإمكانات أكبر من تلك التي كانت تسير في نهر النيل. ولعل وجود منتجات مصرية في ميناء جبيل خلال عصر بداية الأسرات، ووجود بقايا خشب أرز في مواقع مصرية مؤرخة بعصر ما قبل الأسرات والعصر العتيق، كل ذلك يدل على وجود تجارة بحرية بين مصر وبلاد الشام قبيل تأسيس الدولة.

Wengrow, D., The Archaeology of Early Egypt, Cambridge University Press, Cambridge, 2006, pp. 135-150

وأخيراً فليس أدل على أهمية القوارب والمراكب خلال عصر ما قبل الأسرات وبدايات العصور التاريخية من أن صورها بأنواعها المختلفة وأشرعتها ومجاديفها، شكلت علامات تصويرية في الكتابة المصرية القديمة (لوحة ٢٢). وهذا يدل على أهميتها وتنوع استخداماتها في حياة المصريين قبيل نشأة الدولة المصرية، وهي الفترة التي شهدت بداية ظهور العلامات الكتابية^(١).

الخاتمة

ارتبطت حياة المصريين بنهر النيل بصورة قوية منذ العصر الحجري الحديث. وكان لهذا الارتباط دور كبير في تطور صناعة المراكب واستخدامها في أغراض متنوعة. وقد تطورت صناعة المراكب واستخداماتها بالتوازي مع تطور المجتمع المصري في عصور ما قبل التاريخ. فهناك احتمال أنهم استخدموا قوارب البردي الصغيرة خلال حياة الترحال وعدم الاستقرار في العصور الحجرية القديمة والوسيطة. واستمر استخدام هذه النوعية من القوارب في العصور التالية، غير أنهم طوروا صناعتها واستخدموا بجانبها مادة الخشب في صناعتها لتتناسب مع أنشطتهم الحياتية التي تطورت مع حياة الاستقرار في قرى خلال العصر الحجري الحديث. ثم تطورت تقنيات النقل النهري والبحري من حيث الحجم والمقدرة الاستيعابية، وربما تغيرت ملكية بعضها من الأفراد إلى المجتمعات، ثم إلى النخبة القوية في المجتمع، وذلك عندما عرف المصريون حياة المدينة مع التطور الاجتماعي والاقتصادي خلال عصر ما قبل الأسرات. وأصبحت القوة البحرية أحد الوسائل الرئيسية للتعبير عن القوى الاجتماعية. وارتبطت القوة البحرية بالملكية في مصر طوال عصورها التاريخية القديمة.

ويمكن القول بأن عصر ما قبل الأسرات ولاسيما النصف الأخير منه (حضارة نقادة الثانية وحتى بداية الأسرة الأولى) كان عصر استخدام القوارب والمراكب. وليس أدل على ذلك من كثرة تصويرها على الأواني الفخارية في معظم المواقع المؤرخة بتلك الفترة. بالإضافة إلى صور المراكب على السطوح الصخرية وغيرها من القطع العاجية.

(١) Gardiner, A., Egyptian Grammar, Oxford, 1979, p. 498f., sign list p. 1-11.

وقد تعددت أشكال المراكب مما يدل على اختلاف أغراضها الوظيفية، وتنوع مواد صناعتها. ويتضح من خلال آثار ذلك العصر أن استخدام المراكب لم يقتصر فقط على أغراض السفر ونقل المنتجات وأعمال التجارة بين الأقاليم المصرية بعضها البعض من ناحية، وبينها وبين جيرانها من ناحية أخرى. ولكن يبدو أن حكام وزعماء هذا العصر استخدموا المراكب أيضاً في أعمال الحرب لتوطيد نفوذهم وبسط سيطرتهم على ربوع الأرض المصرية من ناحية، وتأمين حدود دولتهم الناشئة من ناحية أخرى. ولعل هذا يفسر كثرة تصوير المراكب خلال تلك الفترة التي شهدت تكوين الدولة في مصر القديمة. وقد يدل هذا على امتلاك الزعماء الذين حملوا راية توحيد مصر في مملكة واحدة، قوة بحرية مكنتهم من التغلب على منافسيهم من جهة، والسيطرة على طرق التجارة البحرية سواء كانت داخلية أو خارجية من جهة أخرى. وإذا صح هذا التخريج يمكن القول بأن القوة البحرية (السلمية والحربية) كانت عاملاً محفزاً وقوياً ومن العوامل التي ساعدت على تشكيل الدولة في مصر القديمة في أواخر الألف الرابع قبل الميلاد.



اللوحات





١- مسقط أفقي لمركب مصور في قاع طبق من نقادة الأولى
Petrie, F., Prehistoric Egypt, pl.XXIII:2,XV:49.

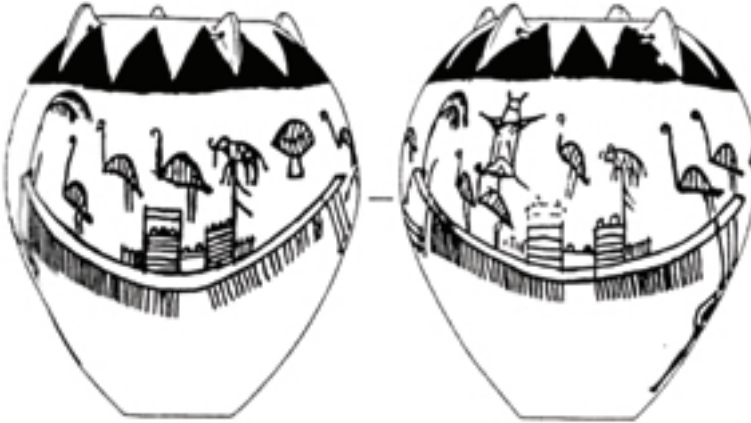


٢- استخدام المركب في صيد فرس النهر على صلاية من نقادة الأولى - متحف استكهولم
<http://www.nemo.nu/ibisportal/0egyptintro/2aegypt/index.htm>



٣- مركب على إناء من نقادة الثانية بالمتحف الأشمولي AM 1895.578

Payne, J.C., Catalogue of the Predynastic Egyptian collection in the Ashmolean Museum, Oxford 1993, fig.42:866.



٤- مركب على إناء من نقادة الثانية بالمتحف الأشمولي AM 1895.584

Payne, J.C., Catalogue of the Predynastic Egyptian, fig.42:865.



٥- مركب على إناء من النقادة الثانية

5- http://web.me.com/kbolman/Egypt_3,000_BCE/Pottery_from_Pre-Dynastic_Egypt.html



٦- مركب على إناء من نقادة الثانية بمتحف كلية الجامعة بلندن

6- <http://www.digitalegypt.ucl.ac.uk/naqadan/painting.html>



٧- صورة مركب عليها سيدتين ورجلين ربما يؤدون طقس ديني أو اجتماعي مؤرخة بنقادة الثانية بمتحف المتروبوليتان

<http://www.metmuseum.org/toah/works-of-art/20.2.10>



٨- نقل المتوفى على مركب من نقادة الثانية - Museum in Harrogate, England
<http://www.archaeology.org/0411/newsbriefs/harrogate.html>



٩- مركب عليها شراع على إناء يحمل صورة العقرب بالمتحف البريطاني BM 35324
Frankfort, H., Studies in the Early Pottery of the Near East I:
Mesopotamia, Syria, and Egypt and their Earliest Interrelations,
London 1924, pl.13



١٠- صورة مركب من الموقع Winkler site ED-1 بوادي برامية - الصحراء الشرقية
http://www.artsales.com/ARTistory/Ancient_Ships/02_edpetros.html



١١- صورة مركب من الموقع WD-3 بوادي الحمامات بالصحراء الشرقية

Wenke, R., The Ancient Egyptian State, The Origins of Egyptian Culture, p.248, fig.5.26.



١٢- نموذج لقارب من «هو» ومؤرخ بحضارة نقادة الثانية بمتحف كلية الجامعة بلندن

<http://www.digitalegypt.ucl.ac.uk/hu/archive/uc10805.jpg>



١٣- نموذج لقارب من عصر ما قبل الأسرات بمتحف كلية الجامعة

<http://www.digitalegypt.ucl.ac.uk/travel/archive/uc16283.jpg>



١٤- نموذج لقارب من الحجر الجيري من منشأة أبو عمر- نقادة الثالثة

علي رضوان، الخطوط العامة لعصور ما قبل التاريخ في مصر، القاهرة ٢٠٠٤، لوحة ٤٧.



١٥- صور المراكب من مقبرة نخن رقم ١٠٠ بالمتحف المصري

Quibell, J.E. and Green. F.W., Hierakonpolis II, pl. LXXV-LLXXVIII.



١٦- نقوش مقبض سكين جبل العركي بمتحف اللوفر E11517

Petrie, F., The Making of Egypt, London 1939, p.65f.



١٧- قطعة نسيج من الجبلين عليها رسوم ملونة بمتحف تورين
<http://www.ancient-egypt.co.uk/turin/index.htm>



١٨- هيئة ملكية في مركب على قطعة نسيج من الجبلين بمتحف تورين
<http://www.ancient-egypt.co.uk/turin/index.htm>



١٩- ضرب الأعداء على مركب على قطعة نسيج من الجبلين بمتحف تورين
<http://www.ancient-egypt.co.uk/turin/index.htm>



٢٠- صيد بالشبكة على قطعة نسيج من الجبلين بمتحف تورين
<http://www.ancient-egypt.co.uk/turin/index.htm>



٢١- صيد فرس النهر على قطعة نسيج من الجبلين بمتحف تورين
<http://www.ancient-egypt.co.uk/turin/index.htm>



٢٢- العلامات الهيروغليفية التي تصور السفن، الأشرعة، والمجاديف
Gardiner, A., Egyptian Grammar, p. 546, sect P.