



تاريخ البحرية المصرية

وضع فصوله
نخبة من الأساتذة المتخصصين بجامعة الإسكندرية
بالتعاون مع
القوات البحرية بجمهورية مصر العربية

جمهورية مصر العربية

تاريخ
الهجرة المصرية

الاساتذة المشتركون

في هذا الكتاب

- | | |
|-------------------------------|---|
| الدكتور محمد فاتح عقيل | أستاذ الجغرافيا الاقتصادية - كلية الآداب |
| الدكتور نجيب مبخائيل | أستاذ التاريخ القديم - كلية الآداب (سابقا) |
| الدكتور عبد المنعم أبو بكر | أستاذ الآثار المصرية القديمة - كلية الآداب (سابقا) |
| الدكتور محمد عواد حسين | أستاذ الدراسات البردية اليونانية واللاتينية - كلية الآداب (سابقا) |
| الدكتور أنور عبد العليم | أستاذ علوم البحار - كلية العلوم |
| الدكتور على محمد فهمي | المدير العام بوزارة التربية والتعليم |
| الدكتور السيد عبد العزيز سالم | أستاذ التاريخ الاسلامي - كلية الآداب |
| الدكتور أحمد مختار العبادي | أستاذ التاريخ الاسلامي - كلية الآداب |
| الدكتور محمد محمود السروجي | أستاذ التاريخ الحديث - كلية الآداب |
| الدكتور أحمد عبد المنصف محمود | مدير معهد ادارة واقتصاديات النقل البحري - الأكاديمية العربية للنقل البحري - جامعة الدول العربية |

تقديم

بقلم — الدكتور سعد زغلول عبد الحميد
عميد كلية الآداب وأستاذ الحضارة الإسلامية
بجامعة الاسكندرية

انه لما يحمى لجامعة الاسكندرية ان تهتم بتاريخ البحرية المصرية ، وذلك ان تاريخ الاسكندرية يشكل جزءا عظيما من هذا التاريخ ، وهذا يعنى ان جامعة الاسكندرية عند ما تعتنى بهذا الموضوع فهى تعتنى — الى حد كبير — بدراسة بيئة الاسكندرية على مر العصور ، وهى تعمل — عن هذا الطريق — على التعرف على كنه المجتمع السكندري عن طريق مواكبة تطوره منذ نشأته الاولى حتى الآن . وجامعة الاسكندرية تضرب بذلك المثل على انها تقوم بواحد من أهم واجباتها فى خدمة البيئة ، ومن ثم تحقق شعارا من أهم شعارات التربية الحديثة فى أيامنا هذه ، الا وهو : « العلم من أجل المجتمع » .

هكذا استجابت جامعة الاسكندرية لرغبة كريمة أتت من قيادة القوات البحرية بالاسكندرية وكلفت عددا من السادة الأساتذة لكتابة تاريخ جامع للبحرية المصرية ، كما رحبت بمساهمة بعض السادة العاملين بالقوات البحرية فى هذا العمل الذى كانت ثمرته ذلك الكتاب الذى تتشرف الجامعة بتقديمه للقراء من المهتمين بدراسة التاريخ البحرى ، ومن الراغبين فى التزود بالمعارف التاريخية وبعلم البحار .

والكتاب الذى يخرج الآن فى حوالى ثمانمائة صفحة من القطع الكبير يعالج تاريخ البحرية فى مصر منذ أقدم العصور ، منذ عرف المصرى الاول التنقل على صفحة الماء بطريقة بدائية ساذجة الى أن صنع السفينة من حزم البردى ومن الخشب ، قبل أن يبتكر السكان أو « الدفة » التى كانت ثورة حقيقية فى فن الملاحة البحرية ، ففضلها ذلت البحار لركوب الانسان ، مثلها فى ذلك مثل اختراع العجلة بالنسبة للنقل البرى . وتستمر المسيرة منذ فجر التاريخ على صفحة النيل ، وفى مياه بحرنا الأبيض وبين شعاب المرجان فى بحرنا الأحمر ، عبر عصور الفراعنة واليونان والرومان ، وفى عصورنا العربية وحتى العصر الحديث والى أيامنا هذه

ولقد تطلب العمل تقسيم الكتاب الى عشر مقالات أو عشرة أبواب : اثنان منها فى العصور المصرية القديمة ، وهما الباب الثانى وعنوانه « البحرية المصرية فى العصر الفرعونى » للدكتور نجيب ميخائيل ابراهيم ويشتمل على عرض تاريخى ، والثالث عن « البحرية المصرية القديمة » بقلم الدكتور عبد المنعم أبو بكر ويتناول فن صناعة السفن أيام قدماء المصريين .

والباب الرابع عن « البحرية المصرية فى عهد البطالمة » ، استعرض فيه الدكتور محمد عواد حسين النشاط البحرى بنوعيه الحربى والتجارى فى العصر البطلمى وكذلك نظام الأسطول .

وكان نصيب البحرية فى العصر الإسلامى الوسيط أربعة أبواب من الرابع الى الثامن . فالباب الرابع ، الذى كتبه الدكتور أنور عبد العليم ويحمل عنوان « المعارف البحرية وتطور الملاحة المصرية فى الفترة ما بين القرنين الـ ٩ الى الـ ١٥ م » ، قصد به

أن يكون تهييدا للأبواب الثلاثة التى تليه ، وهى : (الخامس) فى « البحرية الإسلامية فى شرق البحر المتوسط من القرن الـ ٧ الى الـ ١٠ م (١ - ٤ هـ) » بقلم الدكتور على محمد فهمى ، وهو يعتمد على الدراسة التى أعدها فى إنجلترا للحصول على درجة الدكتوراه ، و (السادس) فى « البحرية المصرية فى العصر الفاطمى » للدكتور السيد عبد العزيز سالم ، و (السابع) فى « البحرية المصرية فى زمن الأيوبيين والمماليك » للدكتور أحمد مختار العبادى .

وأخيرا يأتى تاريخ البحرية الحديث والمعاصر فى البابين الأخيرين . فموضوع الباب التاسع هو « البحرية المصرية فى العصر الحديث » على أيام محمد على بصفته خاصة للدكتور محمد محمود السروجى ، وموضوع الباب العاشر هو « البحرية المصرية فى مائة عام (١٨٦٣ - ١٩٦٣) » من عصر اسماعيل الى جمال عبد الناصر للدكتور أحمد عبد المنصف محمود .

ومع أن الكتاب يصدر الآن فى سنة ١٩٧٣ ، ورئيس الجمهورية أنور السادات ، وإدارة جامعة الإسكندرية للدكتور محمد لطفى دويدار ، وبحريتنا عرفت أحداثا تاريخية سيكون لها مكانها فى تاريخ الفترة التى نعيشها وخاصة أحداث سنة ١٩٦٧ فلقد توقف الكتاب عند سنة ١٩٦٣ وهو الوقت الذى بدأ فيه التخطيط لإخراجه .

ولكى نعرف بهذا الكتاب نعود الى عرض محتوياته ، ونبدأ بأول أبوابه - الذى أشرنا الاشارة اليه - وهو للدكتور محمد فاتح عقيل ، فى « أهمية الموقع الجغرافى لسواحل مصر العربية » ، على أساس أنه تهييد طبيعى لكتاب فى تاريخ البحرية . وتتخلص أهمية هذا الباب فى أنه يعرف - تفصيلىا - بسواحل مصر التى تمتد على طول كل من البحرين (الأبيض) المتوسط والأحمر لمسافة ٣ آلاف كيلو متر تقريبا ، من : الإمتداد ، والأعماق ، والمزايا . فساحل المتوسط (حوالى ألف كيلو متر) ينقسم الى ثلاثة أقسام تتوسطها الدلتا ذات الساحل المنخفض الذى تحف به الكثبان الرملية والرواسب الطينية ، بينما الساحل الشرقى منها رملى ، والغربى تحف به سلسلة من الكثبان الجيرية البيضاء ، والجزء الشرقى حيث مرسى العريش أكثر ضحالة من الغربى الذى ينتهى بمرسى مطروح والسلوم وذلك نتيجة لعوامل النحت والترسيب التى تسير مع التيار البحرى الذى يحف بالساحل متجها من الغرب الى الشرق ، والتى عملت على تطهير ميناء الإسكندرية . ويتميز الساحل الغربى بوجود عدد من الرؤوس (مثل رأس الضبعة ورأس الحكمة) حيث تقترب المياه العميقة من الشاطئ بسبب اقتراب الهضبة الجيرية منه .

أما سواحل البحر الأحمر الشرقية التى تمتد من العقبة الى حدود السودان (خط عرض ٢٢ شمالا) فتتميز بأنها صخرية على وجه العموم تحف بها الجزر الجبلية والشعاب المرجانية . ومع أن هذه الجزر ساعدت على تكوين بعض الموانئ (مثل الفردقة وسفاجة) إلا أن الشعاب المرجانية تعوق الملاحة فى هذا البحر ، رغم عمق المياه بالقرب من الرصيف القارى . ولهذا السبب فإن مسار السفن يقع فى المجرى الأوسط من البحر حيث يزيد العمق على ألفى متر . ورغم أخطار الملاحة فى البحر الأحمر (من الشعاب المرجانية الى التيارات المائية الى شدة المد بالنسبة للمتوسط) فإن المراسى (التى تعرف بالشرم أو الرأس) تمتد على طولها من الشمال ابتداء من شرم الشيخ حتى أقصى الجنوب حيث رأس بناس (قرب خط عرض ٢٤ شمالا) .

وفىما يتعلق بالفكرة الرئيسية لهذا الباب وهى أهمية الموقع الجغرافى يركز المؤلف على مزايا السواحل من الناحية الاقتصادية ، ومن حيث أنها تكون حدودا سياسية

ممتازة ، فى الوقت الذى يبين مساوئها من حيث تعرضها المفاجئ لأخطار العدو ، وما تسببه من مشاكل خاصة بتحديد حيز المياه الإقليمية ، وخاصة عند ما توجد خلجان وممرات مائية ضيقة مثل خليج العقبة الذى لا يزيد مدخله عن ٩ أميال . وعلى العموم فبرغم طول سواحلنا فإنه بسبب الخلفية الصحراوية الضعيفة لهذه الواجهة كان اتجاه مصر البرى - بشكل عام - أقوى من اتجاهها البحرى .

وينتهى هذا الباب بعرض تاريخى لنشاط مصر البحرى منذ أقدم العصور حتى الوقت الراهن بهدف تحليل مسار الأحداث التاريخى على أساس أوضاع البيئة : أى فى محاولة لتبرير العلاقة بين نشاط الانسان وصلاحيات المكان .

وفىما يتعلق بالعصور المصرية القديمة يتناول الدكتور نجيب فى المقالة (الباب) الثانية النشاط البحرى فى النيل حتى النوبة ، وفى المتوسط الى السواحل السورية ، وفى البحر الأحمر حتى بلاد بونت التى ما زالت الآراء مختلفة فى تحديدها ما بين سواحل باب المندب الأفريقية أو الصومال أو بلاد اليمن (ص ٦٤) . والنيل هو « المدرسة » التى تعلم فيها المصريون الملاحة . فصفحته كانت وسيلة المواصلات الوحيدة بين أرجاء الوادى فى حالتى السلم والحرب . فمنذ عهد الدولة القديمة (ورغم قلة المصادر) كانت الأحجار تنقل الى منطقة الأهرام فى النيل ، وظهر لقب « رئيس السفينة » (ص ٦٣) ، وكانت الرحلات الى بلاد النوبة تتم فى عهد الأسرتين الـ ٥ والـ ٦ عن طريق النيل . وفى أثناء الحرب الأهلية قبيل قيام الدولة الوسطى (بعد الأسرة السادسة) تسجل النصوص معارك بحرية على النيل جنوب أسيوط . وفى عهد الدولة الوسطى سارت الحملات فى النيل الى منطقة الجنادل . وعند ما قامت حرب طرد الهكسوس كانت الجيوش تنقل فى النيل من طيبة . وفى أيام تحتمس الثالث عند ما وصلت حدود مصر الى الجنادل الرابع كانت النوبة تصنع السفن وترسلها الى مصر كجزء من الجزية (ص ٦٧) .

ومن النيل كانت السفن تخرج الى البحر المتوسط والبحر الأحمر ، وربما كانت السفن النيلية أوثق صلة بالبحر الأحمر منها بالمتوسط . وذلك أن السفن التى يشار الى أنها سارت فى البحر الأحمر فى نقوش حتشبسوت عن الرحلة الى بلاد بونت تظهر مرة أخرى على النيل مما يدعو الى التساؤل عما اذا كانت هناك قناة تربط النيل بالبحر الأحمر خلال وادى طلمات (ص ٦٨) . فال معروف أنه منذ الدولة القديمة كانت السفن تبنى على ساحل البحر الأحمر لإرسالها الى « بونت » ، وعلى عهد الدولة الوسطى كانت الحملات تسير الى بونت وتعود الى ميناء « ساوو » على البحر الأحمر (ص ٦٥) .

وترجع الملاحة فى عرض البحر المتوسط الى عهد الدولة القديمة ، فأول حملة مصرية سارت الى الساحل السورى كانت فى عصر الأسرة السادسة . وفى عهد الدولة الوسطى تشير النصوص الى حرب بحرية ضد أهل جزر البحر المتوسط . وعقب طرد الهكسوس اهتمت مصر بشرق المتوسط واعتنت بالتجارة التى أخذت تقوم بدور هام فى العلاقات بين مصر وسوريا . وعلى عهد الدولة الحديثة زاد الاهتمام بسواحل فلسطين وسوريا للأسباب الاقتصادية والاستراتيجية جميعا (أيام تحتمس ٣) . وإذا كان المصريون قد استخدموا فى ذلك الوقت بحارة من السوريين فمن الثابت أن المصريين كانوا سبق من السوريين فى صناعة السفن . ولكن مع ضعف مصر سارت السيادة البحرية للسوريين ابتداء من الأسرة الـ ٢١ . ومنذ الأسرة الـ ٢٦ بدأ تشجيع اليونانيين على الاستيطان فى مصر نكاية فى الفينيقيين ، وأعيد فتح القناة الموصلة بين النيل والبحر الأحمر أيام الملك نكاو والذى جهز حملة طافت حول أفريقية فى ثلاث سنوات .