

حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية

فصلية علمية محكمة - تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

ANNALS of ARTS and SOCIAL SCIENCES

A Refereed Academic Quarterly, Published by the Academic Publication Council - University of Kuwait

ميناء برينيقي ودوره في التجارة الشرقية للإمبراطورية الرومانية

أ. د. الحسين أحمد عبد الله

قسم التاريخ - كلية الآداب
جامعة الزقازيق
جمهورية مصر العربية

Port of Bernike and its Role in the Eastern Trade of Roman Empire

Prof. Alhousein Ahmed Mohamed Abdulla

History Department - Faculty of Arts
University of Zagazig
Egypt

جامعة
الكويت

مجلس
النشر العلمي



University
of Kuwait

Academic
Publication Council



الرسالة ٣٤٨ / ٢٠١٢م (مارس)

ISSN: 1560 - 5248

ISSN: 1560 - 5248

الرسالة ٣٤٨ - الحولية ٣٢



Monograph 348 - Volume 32

١٤٣٣هـ / ٢٠١٢م (مارس)

1433 A.H/2012 (March)

حواصت الآداب والعلم الاجتماعىة

ANNALS of ARTS and SOCIAL SCIENCES

تصدر عن مجلس النشر العلمى - جامعة الكويت

فصلىة علمىة محكّمة تتضمن مجموعة من الرسائل
وتعنى بنشر الموضوعات التى تدخل فى مجالات
اهتمام الأقسام العلمىة لكلىة الآداب والعلم
الاجتماعىة:

الآداب:

اللغة العربىة وآدابها، اللغة الإنجليزىة وآدابها،
التارىخ، الفلسفة، الإعلام.

العلوم الاجتماعىة:

الاجتماع والخدمة الاجتماعىة، الجغرافىا، علم
النفس، العلوم السىاسىة.

الحولىة الثانىة والثلاثون

الرسالة الثامنة والأربعون بعد المئة الثالثة

١٤٣٣هـ / ٢٠١٢م

هيئة التحرير

د. فاطمة إبراهيم آل خليفة

رئيسة هيئة التحرير

أ. د. بدر محمد الأنصاري

قسم علم النفس

أ. د. محمد عبدالمجيد الطويل

قسم اللغة العربية وآدابها

د. عبدالله مشعل العنزي

قسم العلوم السياسية

د. هاني أمين عازر

قسم اللغة الإنجليزية وآدابها

د. علي زيد الزعبي

قسم الاجتماع والخدمة الاجتماعية

د. جاسم سليمان الفهيد

قسم اللغة العربية وآدابها

د. أحمد الشربيني

قسم التاريخ

د. محمد جاسم بن ناصر

قسم اللغة الإنجليزية وآدابها

مها إبراهيم المسعد

مديرة التحرير

الهيئة الاستشارية

أ. د. إبراهيم السعافين

قسم اللغة العربية - الجامعة الأردنية

أ. د. حياة ناصر الحجي

قسم التاريخ - جامعة الكويت

أ. د. أحمد عتمان

قسم الدراسات اليونانية واللاتينية

جامعة القاهرة

أ. د. عبدالقادر الفاسي الفهري

قسم اللغة العربية - جامعة محمد الخامس

أ. د. إسماعيل صبري مقلد

قسم العلوم السياسية - جامعة أسيوط

أ. د. ماري تريز عبدالمسيح

قسم اللغة الإنجليزية - جامعة الكويت

أ. د. إمام عبدالفتاح إمام

قسم الفلسفة - جامعة عين شمس

أ. د. محمد غانم الرميحي

قسم الاجتماع - جامعة الكويت

أ. د. حمدي حسن أبو العينين

عميد كلية الإعلام - جامعة مصر الدولية

أ. د. محمد محمود إبراهيم الديب

قسم الجغرافيا - جامعة عين شمس

أ. د. محمود السيد أبو النيل

قسم علم النفس - جامعة عين شمس

قواعد النشر في

حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية

- ١ - حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، مجلة فصلية علمية محكمة، تصدر عن مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، تنشر البحوث من الجامعات والمؤسسات العلمية العربية والأجنبية في الموضوعات الأدبية والاجتماعية والإنسانية.
- ٢ - تنشر الحوليات البحوث والدراسات الأصلية، باللغتين العربية والإنجليزية، على ألا تتجاوز صفحات متن أي بحث ٢٠٠ صفحة، ولا تقل عن ٥٠ صفحة (في المتن دون الهوامش والمراجع).
- ٣ - قواعد تسليم البحوث:
 - أ - يقدم البحث مطبوعاً من ثلاث نسخ، على ورق (A4)، وعلى مسافة واحدة، وبنط (١٤)، مع القرص المرن الخاص به.
 - ب - يرفق الباحث ملخصاً للبحث مطبوعاً باللغتين العربية والإنجليزية؛ في حدود ١٥٠ كلمة للغة العربية، و ٢٠٠ كلمة للغة الإنجليزية.
 - ج - يرفق الباحث مع البحث سيرة علمية مختصرة، مطبوعة باللغتين العربية والإنجليزية، تشمل أهم مؤلفاته وأبحاثه.
 - د - يقدم الباحث إقراراً كتابياً بأن البحث المقدم لم يسبق نشره في أي مجلة علمية أو غيرها.
 - هـ - تقدم الخرائط، والأشكال، والرسوم بأصولها الصالحة للطباعة، أما الصور الفوتوغرافية فتطبع على ورق لامع، مع ضرورة تقديم الشريحة الأصلية للصور الملونة.
 - و - في حال رغبة الباحث نشر الصور، أو الخرائط، أو الأشكال البيانية ملونة، يلتزم دفع تكاليفها.
- ٤ - يراعي الباحث عند كتابة هوامش البحث ومصادره ومراجعته ما يلي:
 - أولاً - الهوامش:
 - أ - توضع الهوامش في نهاية كل فصل، أو في نهاية البحث في حالة عدم وجود فصول.
 - ب - ترتب أرقام التوثيق بطريقة متسلسلة حتى نهاية كل فصل، أو حتى نهاية البحث في حالة عدم وجود فصول.
 - ج - تثبت الهوامش عند ذكرها لأول مرة كاملة على النحو التالي:
اسم المؤلف، عنوان الكتاب (بالبنط الأسود)، رقم الطبعة / رقم الجزء، مكان النشر، اسم الناشر، سنة النشر / رقم الصفحة.

مثال:

- أحمد محمد عبدالخالق، معجم الألفاظ الشخصية، الطبعة الأولى - دولة الكويت، مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت، ٢٠٠٠م/ ص ١٥.
* المرجع السابق، ص ٢٦.

- وفي حالة وجود فاصل هامش مختلف يذكر على النحو التالي:
* أحمد عبدالخالق، معجم الألفاظ الشخصية - ص ٣٥.

ثانياً - المصادر والمراجع:

يرتب ثبت المصادر والمراجع ترتيباً ألفبائياً، بحسب الأسماء المشهورة للمؤلفين.

ويتبع في إثباتها ما يلي:

اسم المؤلف، عنوان الكتاب (بالبنط الأسود)، اسم المحقق أو الشارح أو المترجم، رقم الطبعة، اسم الناشر، مكان النشر، السنة.

مثال:

الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر، كتاب «الحيوان»، تحقيق: عبدالسلام محمد هارون، ط ٢، مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده - مصر، ١٩٦٥م.

٥ - شروط قبول الأبحاث في الحوليات:

- أ - لا تقبل الحوليات البحوث التي سبق نشرها في أي مجلة علمية أو غيرها.
- ب - أصول البحوث المقدمة للنشر لا ترد ولا تسترجع، سواء أنشرت أم لم تنشر.
- ج - لا يجوز نشر البحوث في جهات أخرى بعد موافقة الحوليات على نشرها، وإذا ثبت ذلك، فستتخذ إدارة الحوليات الإجراءات القانونية المتبعة بهذا الشأن.
- د - يمكن للباحث نشر بحثه في جهات أخرى، بعد الحصول على إذن كتابي مسبق من رئيس التحرير، وبعد انقضاء ثلاث سنوات - على الأقل - على نشره في الحوليات.

هـ - تمنح المجلة للباحث خمسين نسخة من بحثه المنشور إهداء.

٦ - ترسل البحوث وجميع المراسلات الخاصة بالحوليات إلى:

رئيسة تحرير حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية

ص.ب: ١٧٣٧٠ الخالدية

رمز بريدي: 72454

الكويت

ISSN 1560 Key title: Hawliyyat Kulliyyat al-Adab

<http://pubcouncil.kuniv.edu.kw/AASS>

E-mail: aass@ku.edu.kw

الرسالة ٣٤٨

**ميناء برينيقي
ودوره في التجارة الشرقية
للإمبراطورية الرومانية**

أ.د. الحسين أحمد عبد الله

قسم التاريخ - كلية الآداب

جامعة الزقازيق

جمهورية مصر العربية

المؤلف:

أ.د. الحسين أحمد محمد حسن عبد الله

- دكتوراه في التاريخ القديم (اليوناني والروماني) مع مرتبة الشرف الأولى عام ١٩٩٩ - كلية الآداب - جامعة الزقازيق.
- أستاذ التاريخ اليوناني والروماني ورئيس قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة الزقازيق.

الإنتاج العلمي:

أولاً - الكتب:

- ١ - ليونيل كاسون «السفر في العالم القديم»، ترجمة وتعليق الحسين أحمد عبد الله، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠١٢م.
- ٢ - أجاثارخيديس «عن البحر الإريثري»، ترجمة وتعليق الحسين أحمد عبد الله، دار عين للدراسات الإنسانية والبحوث، القاهرة، ٢٠١١.
- ٣ - النظم القانونية والاجتماعية في مصر عصر الرومان. دار عين للدراسات الإنسانية والبحوث، القاهرة، الطبعة الأولى ٢٠٠٩.
- ٤ - مصر والشرق الأدنى في العصر الهلنستي، القاهرة، ٢٠٠٩.
- ٥ - حضارة روما منذ تأسيسها حتى عصر الأخوين جراكوس. القاهرة، ٢٠٠٨.
- ٦ - اليونان بين السياسة والحضارة، القاهرة، ٢٠٠٨.
- ٧ - مصر في عصر الرومان (أصداء الاستغلال وأنشودة البقاء). دار عين للدراسات الإنسانية والبحوث، القاهرة، الطبعة الأولى ٢٠٠٧.

ثانياً - البحوث:

- ١ - Alhousein Abdulla, Seven Remarks upon Brenecie-Coptos Route in Roman Period. ARAM Thirtieth International Conference: Trade Routes & Seafaring in the Ancient Near East (The Oriental Institute, Oxford) 04-06 July 2011.
- ٢ - الضرائب النقدية في إلفنتين/ أسوان في القرنين الأول والثاني الميلادي «مجلة مركز الدراسات البردية، جامعة عين شمس» العدد ٢٨ سنة ٢٠١١.
- ٣ - الغرامة في مصر عصر الرومان «مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق» العدد ٥٦ لسنة ٢٠١١.
- ٤ - أحكام ميراث المرأة الرومانية دراسة تاريخية في ضوء المصادر الأدبية «مجلة مركز الدراسات البردية، جامعة عين شمس العدد (٢٧) (٢٠٠٩)».
- ٥ - ظاهرة بيع المحاصيل قبل نضوجها في مصر إبان العصرين اليوناني والروماني «مجلة مركز الدراسات البردية، جامعة عين شمس، عدد (٢٠٠٥)».
- ٦ - الميراث بدون وصية في عصر الرومان، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، عدد ٢٠٠٣.
- ٧ - إجراءات حيازة التركة والميراث بوصية. في مصر في عصر الرومان. مؤتمر مستقبل الدراسات الكلاسيكية في مصر، جامعة القاهرة في الفترة من ١٧-١٨ أبريل ٢٠٠٢.
- ٨ - الرهن الحيازي والرهن الرسمي في مصر في عصر الرومان ٣٠ ق.م. ٢٨٤م. ندوة الحياة الاقتصادية في مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العربي ٢١-٢٢ أبريل ٢٠٠٢م.

المحتوى

١١	المُلخَص
١٣	مقدمة
١٥	القسم الأول - ميناء برينيقي ونشاطه التجاري
١٥	أولاً - مصادر الدراسة
١٩	ثانياً - الموقع:
٢١	ثالثاً - الجذور التاريخية وخطوط الملاحة
٢٥	رابعاً - الرسوم الجمركية
٣١	خامساً - السلع النباتية المصدرة عبر ميناء برينيقي
٣٥	سابعاً - السلع المستوردة
٣٩	حواشي القسم الأول
	القسم الثاني - سبع ملاحظات على طريق قفط برينيقي
٤٩	(ὁδὸς βερενίκης)
٤٩	تمهيد
٥٤	الملاحظة الأولى - أهمية الطريق
٥٨	الملاحظة الثانية - إدارة المنطقة
٦٠	الملاحظة الثالثة - المدفوعات والرسوم
٦١	الملاحظة الرابعة - الحراسة
٦٣	الملاحظة الخامسة - السكان والعمال
٦٦	الملاحظة السادسة - وسائل النقل
٦٨	الملاحظة السابعة - إمدادات المياه
٧٠	ملحق الخرائط
٧٣	حواشي القسم الثاني
٨١	المصادر والمراجع

الملخص

كان اهتمام حكام مصر في عصري البطلمة والرومان بالتجارة الشرقية يتطلب الاهتمام بأمرين: أحدهما هو إنشاء الموانئ على سواحل البحر الأحمر، والثاني هو الاهتمام بالطرق التي تربط البحر الأحمر بالنيل، وفيما يتعلق بالموانئ فقد أنشئت مجموعة من الموانئ على الشاطئ المصري للبحر الأحمر، وهي من الشمال إلى الجنوب على النحو التالي:

١- أرسينوى أو القلزم = السويس ٢- ميوس هورموس = قصر القديم
 ٣- فيلوتيراس = مرسى جاسوس أو مرسى جواسيس ٤- ليوكوس ليمين
 Leukos limen الميناء الأبيض = قصر ٥- نيخيسيا = Nechesia رأس ناكارى ٦-
 برينيقي = Berenike ويركز البحث في شقه الأول على ميناء برينيقي حيث يبدأ بدراسة نقدية للمصادر وخاصة كتاب الطواف حول البحر الإريثري، والذي يشار إليه بالاختصار PME، ثم كتاب استرابون، الجغرافيا، وخاصة الكتاب السادس عشر والسابع عشر منه، وأخيراً بلينيوس في كتابه التاريخ الطبيعي. ثم يتناول البحث موقع الميناء وأهميته وخطوط الملاحة منه إلى شرق أفريقيا وبلاد العرب والهند، ثم يوضح دوره في التجارة الشرقية للإمبراطورية الرومانية.

وفي الشق الثاني من هذا البحث نعرض لأهم الطرق التي تربط بين البحر الأحمر ووادي النيل، ثم نركز على طريق قفط - برينيقي مبدئين سبع ملاحظات حول هذا الطريق أولها: حول أهمية الطريق، والثانية عن النظام الإداري في المنطقة، والثالثة على الرسوم والمدفوعات، والرابعة حول الحراسة، والخامسة عن العمال والسكان في المنطقة، والسادسة عن وسائل النقل والمواصلات، والسابعة عن إمدادات المياه، ثم يختتم البحث بملحق خاص بالخرائط وقائمة المصادر والمراجع.

مقدمة

استقطب البحر الأحمر اهتمام البطالمة على مدار ثلاثة قرون كاملة، وتجلّى هذا الاهتمام في إنشاء الموانئ على الساحل الغربي للبحر الأحمر (الشواطئ المصرية)، بالإضافة إلى تعبيد الطرق أو حتى إنشائها عبر الصحراء الشرقية لمصر حتى تكون حلقة وصل بين وادي النيل والبحر الأحمر، وأما الرومان فقد زادوا من الاهتمام بالبحر الأحمر وموانئه، وشكل ميناء برينيقي نقطة انطلاق مهمة جداً لتجارة الإمبراطورية الرومانية بالشرقية، وخاصة مع سواحل أفريقيا الشرقية والجزيرة العربية، بالإضافة إلى الساحل الغربي للهند.

في القسم الأول: ويبدأ البحث باستعراض أهم المصادر التي تعتمد عليها الدراسة سواء أكانت مصادر أدبية أم مصادر بردية أم نقوشاً أم أوستراكا، ثم ينتقل البحث لتحديد موقع ميناء برينيقي وتوضيح أهميته، مع إعطاء خلفية تاريخية عن الميناء قبل عصر الرومان، وخطوط الملاحة ميناء إلى العالم الخارجي. ويعرض البحث للإدارة المالية في الميناء، وخاصة الرسوم الجمركية، وذلك في ضوء أوستراكا برينيقي المنشورة عام ٢٠٠٦. ويعرض البحث بعد ذلك أهم السلع المصدرة أو المستوردة عبر ميناء برينيقي، وخاصة النبيذ وزيت الزيتون، والفلفل الأسود، والصبار والقسط والطيوب وغيرها، ثم القرفة والمر واللبن والزنجبيل.

أما القسم الثاني فيركز بشكل أساسي على الطريق الواصل بين ميناء برينيقي على البحر الأحمر ومدينة قفط على النيل، وذلك من خلال سبعة ملاحظات على هذا الطريق هي على النحو التالي:

- ١ - أهمية الطريق وذلك من خلال قصر طول الطريق قياساً لغيره من الطرق، ثم الأمن والأمان في هذا الطريق حيث البعد عن الشعاب المرجانية.

- ٢ - الأهمية الاقتصادية للطريق، وذلك من خلال انتشار مناجم الذهب والمعادن، بالإضافة إلى المحاجر الخاصة بمواد البناء. وكذلك الحال في وجود بعض النباتات الطبية أو العطرية.
- ٣ - إدارة المنطقة: وذلك باستعراض الإدارة الرومانية، وكيف أحكمت سيطرتها على هذه المنطقة (الصحراء الشرقية) حيث يعرض البحث للرسوم الجمركية قيمتها وكيفية تحصيلها.
- ٤ - وفي الملاحظة الرابعة يتناول البحث الحراسة الخاصة بالطريق سواء كانت حراسة رسمية، وكلف بها كتائب من الجيش الروماني، أم كانت حراسة خاصة يقوم بها بعض الأشخاص المستأجرين.
- ٥ - وينتقل البحث بعد ذلك للحديث عن سكان منطقة برينيقي وحياتهم، بالإضافة إلى العمالة الموسمية وأوقات تواجدها في برينيقي.
- ٦ - يتناول البحث وسائل النقل في طريق فقط برينيقي، وكيف تتحرك القوافل التجارية بين محطة وأخرى، ولماذا تختار الليل للحركة مع التعرض لأنواع الحيوانات المستخدمة، وخاصة الخيل والبغال والحمير والجمال.
- ٧ - ويختتم البحث بالتعرض لأهم الموارد المائية الموجودة في الصحراء سواء أكانت مياه سطحية أم جوفية من الآبار والخزانات، وكيف يتم التعامل معها.

القسم الأول ميناء برينيقي ونشاطه التجاري في القرن الميلادي الأول دراسة في ضوء الوثائق البردية والنقوش والأوستراكا

أولاً - مصادر الدراسة

تحدث ثلاثة من الكتاب الكلاسيكيين^(١)، بشكل مباشر أو غير مباشر، عن ميناء برينيقي Berenike وأول هؤلاء، حسب الأهمية لموضوعنا، هو صاحب كتاب الطواف حول البحر الإريثري (٤٠-٧٠م)^(٢). وليست لدينا معلومات مؤكدة حول مؤلف كتاب الطواف، فقد نُسب هذا الكتاب في بداية الأمر، خطأً، إلى أريانوس Arrianus، ذلك أن الأخير كان حاكماً لكابادوكيا (١٣١م) وألف كتاباً أسماه الطواف حول البحر الأسود Periplus Maris Euxeinou^(٣) بيد أن هذا الافتراض غير مقبول حيث إن أريانوس كان يكتب باليونانية الأتيكية، وهي تختلف عن لغة كتاب الطواف. وعلى الرغم من أن الكتاب مسطر باللغة اليونانية إلا أنه يعرف بعنوانه اللاتيني Periplus Maris Erythraei ويشار إليه عادة بالاختصار PME.

وفيما يتعلق بهوية مؤلف كتاب الطواف، فهناك رأيان في هذه المسألة، يفترض صاحب الرأي الأول^(٤) أنه يوناني عاش في مصر في القرن الأول الميلادي، ذلك أنه كان يذكر الشهور اليونانية وأسماءها اللاتينية وما يقابلها بالشهور المصرية. أما الرأي الثاني^(٥) فيفترض أنه مصري/ إغريقي، أو متأغرق، وأياً كانت هوية مؤلف كتاب الطواف حول البحر الإريثري^(٦) فإنه كان تاجراً أو ربان سفينة Κυβερνητης تجارية، حيث وصف سواحل البحر الإريثري وصولاً إلى الهند. وأعطى معلومات مهمة عن موانئ هذا البحر وأوقات الملاحة وطرقها، بالإضافة إلى صادرات وواردات كل ميناء. وأعطى تفصيلات دقيقة عن كيفية دخول

السفينة إلى الموانئ الصعبة وكيفية الخروج منها، بالإضافة إلى كيفية التنبؤ بالتيارات المائية وكيفية تجنبها. وأخيراً كيف ترسو السفينة وكيف يتجنب البحار المياه الضحلة، ولكن الأهم من هذا أنه أعطى تفصيلات عن الأسواق الخاصة بكل ميناء^(٧) ونقل بعض الفقرات نقلاً عن أجاثرخيديس^(٨).

أما ثاني الكتاب الكلاسيكيين الذين تحدثوا عن ميناء برينيقي، وإن كان بشكل غير مباشر، فهو استرابون (النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلاد) حيث تناول في الكتاب السادس عشر، من كتاب الجغرافيا^(٩)، حملة ثاني ولاية مصر المدعو أيللوس جالوس (٢٦-٢٤ ق.م) على بلاد العرب السعيدة Arabia Eudaemon = اليمن، وأرجع فشل هذه الحملة إلى تضليل سيلايوس (سالم أو صالح)، وزير الملك النبطي عبادة الثالث، للحملة في الصحراء^(١٠). ورغم أن الحملة قد فشلت من الناحية العسكرية، لأخطاء ارتكبها قائدها، إلا أنها نبهت القوى الإقليمية، وخاصة ممالك اليمن، إلى ظهور قوة استعمارية جديدة. وذلك بالإضافة إلى تأمين الملاحة في البحر الأحمر وما وراءه. أما في الكتاب السابع عشر^(١١)، فيذكر استرابون أن برينيقي لم يكن لها مرفأ ولكنها ذات مراسٍ صالحة، وتحدث بشكل أوسع عن الطرق التي تصل النيل بالبحر الأحمر، وخاصة طريقي قفط - برينيقي، وقفط - ميوس هورموس، بالإضافة إلى طريق إدفو - برينيقي^(١٢).

أما ثالث الكتاب الكلاسيكيين الذين تحدثوا عن برينيقي فهو جايوس بلينيوس سيكوندوس Gaius Plinius Secundus المعروف باسم بلينيوس الأكبر (٢٣/٢٤ - ٧٩م) وخاصة كتابه التاريخ الطبيعي Historia Naturalis (الذي أهداه إلى الإمبراطور تيتوس عام ٧٧م) حيث تحدث عن الطريق بين قفط وبرينيقي، وذكر عدداً من حاميات الحراسة على هذا الطريق بالإضافة إلى خزانات المياه υδρευματα = Hydreumata وجند الحامية الرومانية والقوات المساعدة القائمة على حراسة هذا الطريق^(١٣) وذكر بلينيوس أن برينيقي أصبحت أهم موانئ البحر الأحمر في القرن الأول الميلادي^(١٤).

أما ثاني أنواع المصادر التي تعتمد عليها فهي تقارير الحفائر الأثرية التي قامت بها جامعة ديلاور Delawere الأمريكية وجامعة لايدن Leiden الهولندي، وقام بإعداد هذه التقارير ونشرها كل من Sidebotham and Wendrich وصدر التقرير الأول عام ١٩٩٥^(١٥) ويشار إليه باختصار Berenike 1994، وصدر التقرير الثاني عام ١٩٩٦^(١٦) ويشار إليه باختصار Berenike 1995، وصدر التقرير الثالث عام ١٩٩٨^(١٧) ويشار إليه باختصار Berenike 1996، وصدر التقرير الرابع عام ١٩٩٩^(١٨) ويشار إليه باختصار Berenike 1997، وصدر التقرير الخامس عام ٢٠٠٠^(١٩) ويشار إليه باختصار Berenike 1998، وصدر التقرير السادس عام ٢٠٠٦^(٢٠) ويشار إليه باختصار Berenike 1999-2000.

وتقدم هذه التقارير معلومات غزيرة عن المنطقة من عدة جوانب، منها ما يتعلق بالتركيبة الجيولوجية للموقع، والحياة النباتية في المنطقة، وتقارير عن اللقى الأثرية من الفخار والمواد المعدنية وبعض البقايا الحيوانية، وتعطي هذه التقارير معلومات، بشكل غير مباشر، عن سكان قرية برينيقي المجاورة للميناء، وكيفية إمداد المنطقة بالمياه. ويهمننا بشكل مباشر مجموعة الأوستراكا (الشقاقات) التي عكف على دراستها ونشرها روجر باجنال R.Bagnall ورفاقه وصدرت في جزئين. حيث صدر الأول عام ٢٠٠٠^(٢١) وصدر الجزء الثاني عام ٢٠٠٥^(٢٢) وتحتوي هذه المجموعة على معلومات مهمة عن النظام الجمركي والأفراد القائمين عليه، ونسبة الرسوم الجمركية، وعمليات الشحن والتفريغ للبضائع المصدرة من مصر أو المستوردة من أفريقيا أو الجزيرة العربية أو الهند.

بالإضافة إلى ما تقدم فإن هناك أرشيف نيكانور^(٢٣)، وهو تاجر كان يقيم في قفط وله وكلاء تجاريون في مينائي ميوس هورموس = قصير القديم^(٢٤)، وبرينيقي = برانيس، وذلك في الفترة من ١٨ ق.م حتى عام ٦٩ م. والأرشيف منشور في مجموعة أوستراكا بودليان بداية من رقم ١٩٥-٣٠٤. وكذلك فإن هناك ما يعرف باسم تعريف الإسكندرية الجمركية، التي أصدرها الإمبراطور ماركوس أوريليوس

(١٦١-١٨٠) وطبقت في الفترة من (١٧٦-١٨٠)، وقد تخدم البحث بشكل غير مباشر، حيث يمكن الاستفادة منها في أمرين: الأول وهو معرفة قيمة التعريف الجمركية المفروضة على السلع المصدرة عبر الإسكندرية إلى روما، و الثاني معرفة أنواع السلع المصدرة ومن أين جاءت^(٢٥).

ثانيا - الموقع

يشير الكتاب الكلاسيكيون^(٢٦) إلى وجود ستة موانئ على سواحل البحر الأحمر الغربية (سواحل مصر) وميناء واحد على الساحل الشرقي (السعودي) هو ميناء ليوكي كومي Leuke Kome = القرية البيضاء (الحواء)^(٢٧) أما الموانئ الموجودة على سواحل مصر من الشمال إلى الجنوب فهي ١- أرسينوي أو القلزم = السويس ٢- ميوس هورموس^(٢٨) قصر القديم (على بعد ٨ كيلومتر جنوباً من ميناء القصير الحالي) ٣- فيلوتيراس Philoterias = مرسى جاسوس أو جواسيس. ٤- ليوكس ليمين Leukos Limen = الميناء الأبيض ٥- نيخيسيا Nechesia = رأس ناكاري؟ ٦- برينيقي Berenike = برانيس بالقرب من رأس باناس.

يرجع بلينيوس^(٢٩) إنشاء ميناء برينيقي إلى عام ٢٧٥ ق.م حيث أسسه بطليموس الثاني فيلادلفوس تخليداً لذكرى والدته الملكة برينيقي الأولى^(٣٠) وإذا كان استرابون^(٣١) (النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلاد) يقول بأن برينيقي لم يكن بها ميناء ولكن فقط مراسٍ صالحة، فإن بلينيوس (القرن الأول الميلادي)^(٣٢) يقول إن برينيقي أصبحت أهم موانئ مصر على البحر الأحمر.

ومن الناحية الجغرافية فإن برينيقي تقع عند خطي طول وعرض (٢٣.٥٤° شمالاً و ٣٥.٢٨° شرقاً) وهو أول ميناء على السواحل المصرية من ناحية الجنوب، حيث يبعد ٢٥٦ كم من حدود مصر الجنوبية، وتقع برينيقي على بعد ٢٦٠ كم من أسوان، وعلى بعد ٨٢٥ كم من السويس، وعلى بعد ٣٣٨,٥ كم من ميوس هورموس^(٣٣) ويذكر صاحب كتاب الطواف^(٣٤) أن ميناء برينيقي يقع جنوب ميوس هورموس بحوالي ١٨٠٠ ستاد، وهي تعادل ٣٣٣ كم إذا حسبنا الاستاد بـ ١٨٥ م، ولكن المسافة الحقيقية كما هو موضح بعاليه هي ٣٣٨,٥ كم. أما الميناء فيقع بين وادي مانديت Mandit ووادي أم سليم المانديت، وقد جعلت هذه الأودية من برينيقي أصلح مواقع الجنوب حيث تقل الشعب المرجانية. أضف إلى ذلك أن لسان رأس باناس (بطول ٦٠ كم) قلل إلى حد كبير من التيارات المائية مما جعل المنطقة مناسبة

لعمليات رسو السفن وإقلاعها. وقد تم العثور عام ١٩٩٨ على حائط ضخمة تحت المبنى (ف) في الشمال الشرقي تجاه قرية برينقي. تشير الدلائل إلى أن هذا الحائط ربما كان يشكل واجهة مباني الميناء القديم، حيث إن هذا الحائط يرجع إلى القرن الأول أو الثاني الميلاديين، ومن المحتمل أن يكون قد حدث تحول في مكان الميناء بمرور الزمن حيث تم العثور على مستودع لتخزين البضائع في الركن الجنوبي الشرقي من الموقع، يرجع إلى الفترة من القرن الرابع إلى القرن السادس الميلادي^(٣٥).

ثالثاً - الجذور التاريخية وخطوط الملاحة

كان بطلميوس الثاني فيلادلفوس (٢٨٢/٢٨٣-٢٤٦ ق.م) أول ملوك البطالمة الذين اهتموا بتشجيع التجارة مع سواحل أفريقيا الشرقية ومع الجزيرة العربية^(٣٦) بشكل منتظم، ذلك أنه اهتم هو وحلفاؤه بإنشاء الموانئ على سواحل البحر الأحمر لخدمة الرحلة التجارية إلى سواحل السودان وإريتريا وصولاً إلى مضيق باب المندب وسواحل المحيط الهندي في الصومال حتى رافتا (دار السلام) في تنزانيا^(٣٧)، وكان الدافع الأول وراء إنشاء هذه الموانئ دافعاً عسكرياً في الأساس ثم يأتي العامل الاقتصادي أو التجاري بعد ذلك. حيث كانت الرحلات إلى بلدان البحر الأحمر أو سواحل المحيط الهندي الشرقية تهدف في المقام الأول إلى اصطيد الأفيال الإفريقية لتعمل في الجيش البطلمي^(٣٨) بالإضافة إلى البحث عن الذهب لتغطية نفقات الجنود المرتزقة الذين كان يشكل منهم جيش البطالمة، وإن كان ذلك لا يمنع وجود تجارة في سلع مختلفة أخرى.

وهناك عاملان كانا قد أجبرا البطالمة على الاتجاه إلى الجنوب عبر البحر الأحمر والجنوب الشرقي حيث المحيط الهندي. وخاصة سواحل أفريقيا الشرقية.

أما العامل الأول فهو أن دولة السلوقيين في سوريا وبلاد الشام كانت قد حرمت البيت الحاكم في مصر أثناء الحروب السورية^(٣٩)، من استيراد الأفيال الهندية، ومن ثم كان من المهم للبطالمة في ظل صراع القوى هذا، أن يبحثوا عن مصدر آخر للفيلة، فكان الاتجاه في الأساس إلى سواحل البحر الأحمر الإفريقية سواء في أثيوبيا أو جنوباً إلى الصومال. ولم تكن خسارة البطالمة في آسيا مقصورة على حرمانهم من استيراد الفيلة فقط، بل إنهم قد حرموا أيضاً من تجارة الترانزيت التي كانوا يقومون بها بالاشتراك مع التجار القادمين من وسط آسيا عبر طريق الحرير^(٤٠)، أو مع التجارة الهندية القادمة عبر الخليج العربي إلى العراق، ومن ثم إلى موانئ لبنان أو غزة حيث كان البطالمة يعيدون تصدير هذه البضاعة إلى اليونان وغيرها من الدول الغربية.

أما العامل الثاني فهو أن دولة الأنباط في الركن الشمالي الغربي من الجزيرة العربية وممالك بلاد العرب السعيدة في الجنوب (حضر موت، قتبان، سبأ) كانت قد سيطرت بشكل تام على طريق البخور، ومن ثم على التجارة مع الهند، وكان على البطالمة أن يتقبلوا الوساطة العربية، وخاصة ممالك الجنوب الغربي من الجزيرة، في الحصول على السلع الهندية وخاصة التوابل بل وسلع الجزيرة نفسها من البخور واللبان والمستكة والعطور وغيرها^(٤١) ومن ثم فإن البطالمة كان عليهم، كما استبدلوا الفيلة الهندية بالفيلة الإفريقية، كان عليهم أن يستبدلوا التوابل الهندية بالتوابل الإفريقية.

وفيما يتعلق بقصة اكتشاف الرياح الموسمية (التجارية) يذكر استرابون^(٤٢)، نقلاً عن بوسيدونيوس (١٣٠-٥١ ق.م) أن ملاحاً هندياً كان قد صحب مغامراً يدعى يودوكسوس Eudoxus في رحلة إلى الهند في عام ١١٨ ق.م، بيد أن يودوكسوس عاد من الهند بسفنه المحملة ببضائع الهند دون مساعدة هذا الملاح الهندي، وكان ذلك في عام ١١٦ ق.م.

وإذا كان استرابون يشكك في قصة هذا الملاح الهندي فإنها تتفق في جوهرها مع الظروف السائدة في المحيط الهندي في ذلك الوقت، حين تحكّم تجار الإسكندرية في تجارة البحر الأحمر، واستأثر الأنباط والعرب الجنوبيون بتجارة القوافل عبر الجزيرة العربية. بينما احتفظ الهنود والعرب لأنفسهم بتجارة المحيط الهندي، وقد ظل هذا التوازن الدقيق بين مصالح الفرقاء الثلاثة في تجارة الشمال والجنوب محافظاً عليه طيلة القرنين الثالث والثاني قبل الميلاد^(٤٣).

فكانت السفن القادمة من الهند تدفعها الرياح الموسمية (الرياح التجارية) والتي كانت سرّاً لا يعرفه إلا العرب إلى أن اكتشف هيبالوس القرن الأول قبل الميلاد هذه الرياح الموسمية^(٤٤) كانت هذه السفن تصل إلى جزيرة سوقطرى (جزيرة البركة قرب عدن) وفي موانئ الركن الغربي من الجزيرة، حيث تتجمع البضائع القادمة من القرن الإفريقي مع البضاعة القادمة من الهند، وتضاف إليها البضائع الرئيسية التي اشتهرت بها حضرموت (حيث ميناء كاني) وظفار وهي البخور، ولم يكن أمام هذه القوافل سوى طريق واحد هو طريق البخور، فلو اتجهت شمالاً، دون

الوصول إلى غرب الجزيرة، ستجد نفسها في صحراء الربع الخالي، ولو اتجهت جنوباً ستجد نفسها أمام بحر العرب والمحيط الهندي^(٤٥).

وكانت الرحلة عبر طريق البخور تبدأ من تمنع (عاصمة قتيان) إلى غزة، وكانت هذه الرحلة تقطع في ٧٠ يوماً، وكانت القوافل التجارية تعبر مأرب ومنها إلى وادي الجوف، وتمر بحاضرة المعينين يثيل، ومنها إلى نجران ثم قرية الفاو (حاضرة كندة) ثم العلا (ددان) إلى البتراء، وبعد ذلك إلى غزة، وفي مرحلة من المراحل كان لهذا الخط التجاري فرع امتد من البتراء شرقاً باتجاه بادية الشام ومنطقة الفرات^(٤٦).

أما الرحلة من مصر إلى الهند فكانت تبدأ في النصف الثاني من شهر يوليو لتستفيد السفن من الرياح التجارية الشمالية في البحر الأحمر لتصل إلى باب المنذب في ثلاثين يوماً، أي في منتصف شهر أغسطس، ومن ثم يدخلون في منطقة الرياح الموسمية الصيفية (الجنوبية الغربية / المتجه إلى الهند) وتستغرق هذه الرحلة من عشرين إلى خمسة وعشرين يوماً، ومن ثم كانوا يصلون موانئ شمال الهند في النصف الثاني من شهر سبتمبر، حيث تكون الرياح الموسمية قد خفت حدتها، ويصبح الرسو والدخول في الموانئ الهندية آمناً^(٤٧).

أما رحلة العودة، فيذكر بلينيوس^(٤٨) أنها كانت تبدأ في شهر طوبة = ديسمبر، وعلى أقصى تقدير فإنه كان على التجار أن يقلعوا من الهند قبل يوم ١٦ أمشير = ١٣ يناير، ومن ثم يمكنهم العودة في نفس العام، معتمدين على الرياح الجنوبية الشرقية في المحيط الهندي، وعند دخولهم البحر الأحمر، فإنهم كانوا يعتمدون على الرياح الجنوبية الغربية أو الجنوبية.

وكانت الرحلة من موانئ سواحل مصر إلى أفريقيا وبلاد العرب لابد أن تبدأ قبل سبتمبر، فكان على السفن المبحرة إلى سواحل أفريقيا الشرقية أن تغادر في شهر يوليو معتمدة على الرياح. وكانت الرحلة ذهاباً وإياباً تستغرق قرابة العام ونصف العام، أما الرحلة إلى الهند فكانت تبدأ في يوليو وكان من الممكن أن ترجع في نفس العام. أما الرحلة إلى موانئ البحر الأحمر فكانت تتم في أي وقت في الفترة ما بين يناير وسبتمبر^(٤٩).

وفي العصر الروماني، بداية من عام ٣٠ ق.م، تبدلت الدوافع فلم تعد الفيلة ذات أهمية في جيوش العالم القديم، ومن ثم فإن الدافع العسكري لم يكن هو المحرك الأول لسياسة الرومان تجاه البحر الأحمر والمحيط الهندي. حيث قفزت إلى المقدمة العوامل السياسية والاقتصادية، وإن كان ذلك لا يمنع من تسيير حملات عسكرية لتأمين الملاحة والتجارة في البحر الأحمر والمحيط الهندي.

وإذا كانت الدوافع نحو البحر الأحمر والمحيط الهندي قد تبدلت من العصر البطلمي إلى العصر الروماني فإن القوى التي كانت قد أجبرت البطالمة على الاتجاه إلى الجنوب قد تبدلت هي أيضاً حيث ظهرت تدمير والأنباط^(٥٠) والفرس^(٥١) والغساسنة والمناذرة، ومن ثم كان على الرومان الاتجاه نحو البحر الأحمر والمحيط الهندي، وخاصة بعد اكتشاف هيبالوس للرياح الموسمية التي تتجه نحو الهند شرقاً في الصيف. وغرباً نحو أفريقيا في الشتاء. وهكذا تخطت السفن الرومانية مضيق باب المندب وممالك جنوب الجزيرة حاملة البضائع من الشرق وإليه مباشرة دون الحاجة إلى دفع رسوم جمركية أو ضرائب للممالك العربية في الجنوب^(٥٢).

لم تقتصر جهود الأباطرة الرومان لتأمين البحر الأحمر وتجارته على حملة أيللوس جالوس (٢٦-٢٤ ق.م)^(٥٣) فقام نيرون (٥٤-٦٨ م) بإرسال حملة استكشافية عام ٦١ م إلى النوبة لمعرفة قوة أكسوم ونفوذها في البحر الأحمر. أما الإمبراطور تراجان (٩٨-١١٧ م) فضم بلاد الأنباط إلى حوزة الرومان عام ١٠٦ م^(٥٤) وأصبحت تحمل اسم الولاية العربية الجديدة. أما هادريانوس (١١٧-١٣٨ م) فقام بإنشاء طريق هادريان Via Haderian للربط بين موانئ البحر الأحمر من برينيقي جنوباً حتى مدينة أنتينوبوليس (الشيخ عبادة محافظة سوهاج) بيد أن الأمور بدأت تتبدل بعد عصر كراكلا، ففي عام ٢٦٩ / ٢٧٠ سيطرت قبائل البليمي Blemmyes على مصر العليا حتى قفت، وسيطرت على طرق التجارة في الصحراء الشرقية. وفي عام ٢٧٠ م غزا التدمريون مصر، وسيطرت مملكة أكسوم على تجارة البحر الأحمر، بيد أن الإمبراطور أوريلليانوس (٢٧٠-٢٧٥) أعاد الأمور إلى نصابها عام ٢٧١ م حيث طرد التدمريين وقبائل البليمي، واستعاد ولو بشكل جزئي السيطرة الرومانية على البحر الأحمر^(٥٥).

رابعاً - الرسوم الجمركية

يشير صاحب كتاب الطواف في البحر الإريتري^(٥٦) إلى أن مملكة الأنباط في عصر الملك ملينماس = مالك (٩ق.م - ٤٠م) كانت تفرض رسوماً جمركية قدرها ٢٥٪ من قيمة السلع المستوردة من أفريقيا والهند عبر البحر الأحمر. أما استرابون^(٥٧) فيشير إلى أن البضائع المستوردة إلى مصر من سواحل أفريقيا والهند كانت تدفع رسوماً جمركية قدرها ٢٥٪ عند دخولها مصر، ثم تدفع رسوماً أخرى قدرها ٢٥٪ من قيمة السلعة عند إعادة تصديرها من ميناء الإسكندرية ويبدو أن الـ ٢٥٪ الأولى كانت رسوم مرور عبر الطريق إلى النيل أو إلى الإسكندرية، أما الـ ٢٥٪ الثانية فكانت رسوماً جمركية. ولم تكن نسبة الـ ٢٥٪ مقصورة على موانئ البحر الأحمر فقط، ذلك أن إحدى الوثائق تشير إلى أن الرسوم المفروضة على سلع مستوردة من جنوب النوبة وأثيوبيا كانت أيضاً ٢٥٪^(٥٨).

ويبدو أن نسبة الـ ٢٥٪ التي تفرض على السلع المستوردة كانت من موروثة العصر البطلمي، ذلك أن إحدى برديات أرشيف زينون^(٥٩) تشير إلى أن نسبة الرسوم المحصلة عند معبر بوليزيوم على السلع المستوردة كانت تتراوح بين ٢٠٪، ٢٥٪، ٣٣٪، ٥٠٪.

وقبل أن نستعرض في الحديث عن الرسوم الجمركية أو رسوم المرور يجب علينا أولاً أن نحدد المسؤول عن جمع هذه الرسوم.

وكان قائد جبل برينيقي Praefectus Montis Bereniodis مكلفاً من قبل الوالي بتحصيل التعريفة الجمركية ورسوم المرور عبر طريق قفط برينيقي. لكن هذا القائد، حاكم مقاطعة برينيقي، كان يكلف من يقوم بهذه المهمة. ولكن ليس من المعروف إن كان من يقوم بهذه المهمة موظفاً من موظفي الإدارة المالية أم متعهداً باعت له الدولة حق تحصيل هذه الرسوم وفقاً للائحة أو التعريفة التي حددها قائد جبل برينيقي. وإن كان بلينيوس^(٦٠) يشير إلى أنه في عصر الإمبراطور كلوديوس

تعاقد شخص يدعى Annius Plocanus مع الخزانة على تحصيل الضرائب من البحر الأحمر.

وكان المشرف على بوابة تحصيل الرسوم الجمركية يحمل لقب $\acute{o} \epsilon \pi \iota \tau \eta \pi \acute{\upsilon} \lambda \eta$ ويكون في العادة شخصا واحدا أو شخصين على أقصى تقدير وفي بعض الأحيان كان يحمل لقب $\acute{\epsilon} \pi \iota \tau \eta \rho \eta \tau \eta \varsigma$ وكذلك الحال فإن هؤلاء المشرفين لم يزدوا عن اثنين، وربما كانا يتناوبان العمل يوما بعد يوم^(٦١)

وإذا كانت الوثائق السابقة تشير إلى قيمة الرسوم الجمركية المفروضة على السلع المستوردة فإن أوستراكا برينيقي^(٦٢) تتحدث عن رسوم جمركية مفروضة على السلع المصدرة من مصر إلى سواحل أفريقيا والهند. ويقسم ناشرو هذه الأوستراكا على النحو التالي:

أ- المجموعة الأولى وتضم الأرقام من (٣٥-١):

وهذه المجموعة عبارة عن تعليمات من شخص يدعى Sosibios إلى شخص آخر يدعى أندوروس Andouros بأن يسمح بمرور كمية معينة من البضاعة، تختلف من إيصال إلى آخر، عبر بوابة برينيقي الجمركية.

ويلاحظ على هذه المجموعة ما يلي:

١ - لم يذكر المرسل أو المرسل إليه أية ألقاب لهما، أو تاريخا للخطاب أو أية بيانات أخرى، وكانت صيغة الخطاب... من سوسيبيوس إلى أندوروس... تحية فلتسمح لفلان بن فلان، ويسمى الشخص، بالمرور بكمية... من...، ويحدد كمية البضاعة ونوعها.

أما إيصالات تسلم قيمة الرسوم الجمركية عن أي سلعة تعبر بوابة الجمارك بعد عام ١١٤م فكانت تتضمن ما يلي:

١ - $\tau \epsilon \tau \epsilon \lambda \omega \nu \eta \tau \alpha \iota$ (أتم تحصيل الرسوم الجمركية).

٢ - $\delta \iota \alpha \pi \upsilon \lambda \eta \varsigma$ محطة الجمرκ

- ٣ - اسم البلدة التي تم دفع الرسوم الجمركية فيها.
- ٤ - اسم التعريف الجمركية المدفوعة.
- ٥ - اسم الشخص المسموح له بالمرور بالبضاعة.
- ٦ - يبين الإيصال إذا ما كانت الرسوم مدفوعة عن سلع مستوردة أم سلع مصدرة.
- ٧ - نوع الحيوان أو الحيوانات التي تحمل البضائع المسموح لها بالمرور.
- ٨ - اسم البضاعة أو السلعة المدفوع عنها الرسوم.
- ٩ - التاريخ ويذكر فيه عادة سنة حكم الإمبراطور واسم الشهر واليوم الذي صدر فيه الإيصال.

وفي بعض الأحيان كانت تذكر ثلاثة عناصر أخرى هي:

- أ - كمية الرسوم المدفوعة.
- ب - توقيع رئيس المحطة.
- ج - الختم أو الإشارة إلى أن المستلم ليس له ختم
χωρίς χαπακτηρος σφραγιδος^(٦٣)
- ٢ - كان المتلقي للأوامر شخصاً واحداً هو أندوروس فيما عدا وثيقة واحدة O.Berenike.I. no.2 حيث كان الأمر مرسلًا إلى كل من أندوروس وبيسيثيوس Peisitheos وسيكرر هذا الأمر في المجموعة الثانية مما يؤكد الافتراض السابق بأن المشرف على تحصيل الرسوم الجمركية في أي نقطة تحصيل كان شخصاً واحداً أو شخصين على أقصى تقدير.

ب- المجموعة الثانية وتضم قطع الأوستراكا من (٣٦-٤٩):

وهي مجموعة من الأوامر صادرة من شخص يدعى Rhobaos ولكنه لا يذكر اسم مستلم هذه الأوامر ويكتفي بذكر لقبه الوظيفي فقط وهو ὁ ἐπὶ τῇ πύλῃ (المشرف على البوابة).

ج - المجموعة الثالثة - وتضم الأرقام من (٥٠-٦٧):

وهي مجموعة الأوامر إلى أندوروس المشار إليه في المجموعة الأولى بيد أن المرسل لا يذكر اسمه أو لقبه وتكون الصيغة إلى أندوروس ... فلتسمح بمرور (... يذكر البضاعة ويحدد الكمية) ثم يحدد اسم المستفيد وهو فلان... فلان. والجديد في هذه المجموعة أنها ذكرت لقب أندوروس على أنه المشرف على ضريبة الخمس $\kappa\omicron\upsilon\iota\nu\tau\alpha\nu\acute{\eta}\sigma\iota\omicron\varsigma = \text{Quintanensis}$ وليس المشرف على البوابة $\cdot\acute{o}\ \acute{\epsilon}\pi\iota\ \tau\eta\ \pi\acute{\upsilon}\lambda\eta$.

د- المجموعة الرابعة - وتتضمن الأرقام من (٦٨-٧٩):

وهي مجموعة من الأوامر التي أصدرها المدعو (..) Harak وهي أوامر روتينية ليس بها جديد.

هـ - المجموعة الخامسة - وتضم الأرقام من (٨٠-٨٥):

وهي عبارة عن مذكرة من شخص يدعى جايوس يوليوس إيامزوديتس.

و- المجموعة السادسة - وتضم الأرقام من (٨٦-٨٨):

وهي مجموعة أوامر من شخص يدعى سراييون إلى شخص آخر يدعى Peisipmouis ومعه أندوروس السالف ذكره في المجموعة الأولى والثالثة وهما يشغلان وظيفة Quintanensis.

ز- المجموعة السابعة والأخيرة وتضم الأرقام من (٨٩-٩٢):

وهي مجموعة أوامر أصدرها كلوديوس فيليتوس Philetos.

وإذا كانت مجموعة أوستراكا برينيقي في جزئها الأول قد أشارت إلى أن دور الـ Quintanensis كان مقصوراً على تنفيذ الأوامر الصادرة إليه بالسماح بعبور كميات محددة من بوابة جمرك برينيقي فإن الجزء الثاني من هذه الأوستراكا^(٦٤) تشير إلى أنهم كانوا يحصلون ضريبة الخمس Quintana وتشير هذه الوثائق إلى

تسعة أشخاص شغلوا وظيفة المشرف على ضريبة الخمس Quintanensis^(٦٥) وفي هذه الفترة، وهم:

- ١ - أندوروس (O.Ber.505,55, 67,86).
- ٢ - باكوبيس Pakoibis (O.Ber. 84-88).
- ٣ - بيسيبيوس Peisipmouis.
- ٤ - بيسيبيوس Peisithos وقد ذكر بالاشتراك مع أندوروس في O.Ber.2.
- ٥ - جرمانوس Germanus (O.Ber. 137-140a).
- ٦ - كاسيليوس Caecilius وإبونيخوس Eponychos (O.Ber.140).
- ٧ - البيوس (O.Beren.141).
- ٨ - ثيودوروس (Theodoros O.Ber. 145).
- ٩ - اسم غير مكتمل (O.Ber.45, 219).

وفيما يتعلق بضريبة الخمس فربما كانت تفرض على الأشخاص الذين سمح لهم بالعمل في نقل البضائع داخل الموانئ، وتشير قطع الأستراكا^(٦٦) إلى مجموعة إيصالات أصدرها المشرفون على ضريبة الخمس Quintanensis بأنهم تسلموا ضريبة الخمس Quintana من فلان بن فلان ويحددوا قيمتها نقداً ثم يذكر تاريخ التسليم على الطريقة التقليدية حيث يذكر سنة حكم الإمبراطور ثم الشهر الذي تم الدفع عنه ثم اليوم، ويمكننا أن نصنف هذه الإيصالات على النحو التالي:

- ١ - هذه الإيصالات موزعة على عصور الأباطرة أغسطس (إيصالات)^(٦٧)، عصر الإمبراطور نيرون (أربع إيصالات)^(٦٨)، عصر الإمبراطور فسباسيان (إيصال واحد)^(٦٩) وعلى ذلك فإن جميع هذه الإيصالات ترجع إلى القرن الميلادي الأول.

- ٢ - كانت ضريبة الخمس Quintana تدفع في ثلاثة شهور محددة، وهي:

- أ - بشنس Pachan (أبريل/مايو)^(٧٠)
- ب - بؤونة Pauni (مايو/يوليو)^(٧١) أبيب (يونيو/يوليو)^(٧٢)، وهناك

استثناء لهذه القاعدة O.Ber. No. 219 حيث دفعت الضريبة في شهر طوبة (ديسمبر/يناير) و O.Ber. No. 140 حيث دفعت الضريبة في شهر أمشير (يناير/فبراير).

٣ - أن معدل ضريبة الخمس Quintana كانت ١٦ دراخمة في الشهر^(٧٣) ولما كان الدفع عن شهرين تضاعفت النسبة إلى ٣٢ دراخمة^(٧٤) أما الأستراكا رقم ٢١٩ والتي ترجع إلى عام (٥-٦م = العام الخامس والثلاثين من عصر أوغسطس) فتشير إلى أن قيمة الضريبة كانت ٨ دراخمة، وإن كان الناشر ينوّه إلى أنه غير متأكد من قراءة هذه الأوستراكا.

أما الصنف الثاني من هذه المجموعة فهي أوامر من المتعهد بضريبة الخمس Quintanensis إلى المشرف على بوابة ميناء برينيقي $\acute{o} \acute{\epsilon} \pi \iota \tau \eta \pi \acute{\upsilon} \lambda \eta$ بأن يسمح بمرور كميات محددة من بضائع معينة عبر بوابة الميناء لتشحن على متن السفن قبل أن تبدأ رحلتها من الميناء إلى سواحل أفريقيا والهند، وكانت كمية من هذه البضائع يستهلكها البحارة أثناء الرحلة، وبعضها كان يصدر إلى أفريقيا والهند^(٧٥).

خامساً - السلع النباتية المصدرة عبر ميناء برينيقي

١ - النبيذ:

يشير صاحب كتاب الطواف إلى أن النبيذ كان من السلع التي تصدر من مصر عبر موانئ البحر الأحمر إلى بلاد البربر، يقصد سواحل أفريقيا، وبصفة خاصة النبيذ الإيطالي والنبيذ اللاوديكي^(٧٦) ولكنه كان بكميات قليلة وأنه كان يباع للملوك، وكذلك الأمر كان النبيذ القادم من مصر يباع في ميناء موزا (المخا)، وإن كان بكميات قليلة أيضاً؛ ذلك لأن هذه البلاد كانت تنتج كميات كبيرة من النبيذ^(٧٧). وكان يباع أيضاً في كاني (قنا) = حصن الغراب^(٧٨). وكذلك الأمر فإن هذا النبيذ كان يباع في ميناء بارباركيون في الهند^(٧٩) وفي باقي موانئ الهند، وهناك كان يفضل النبيذ الإيطالي والنبيذ اللاوديكي والعربي أيضاً^(٨٠) أما استرابون^(٨١) فيذكر أن لاوديكي Laodiceia الواقعة على الساحل، يقصد سواحل سوريا الشمالية، هي ذات مبان رائعة وميناء جيد، وهي المصدر الأساسي للنبيذ إلى الإسكندرية. أما في أوستراكا برينيقي فقد تنوعت أصناف النبيذ المصدر، ونتبين ذلك من خلال وحدات المكيال التي أشارت إليها؛ فهناك الـ Italika أو الـ Ladikena بالإضافة إلى Rhodion أو Samion ويبدو أن كل مكيال كان يشير إلى بلد المنشأ الذي صدرت منه هذه الخمر. أما وثائق أرشيف نيكانور^(٨٢) فتشير إلى أن صادرات النبيذ اللاوديكي عبر ميناء ميوس هورموس (القصر القديم) كانت قليلة جداً قياساً إلى ما كان يصدر عبر ميناء برينيقي، فقد تراوحت أوامر السماح بمرور النبيذ اللاوديكي بين ٢ كيرامون Keramion و ٦ كيراميون^(٨٣).

وهنا يجب أن نوضح عدة أمور:

- أ - أن عبوة الـ Ladikena والـ Rhodia تعادل من حيث السعة والوزن الكيراميون بيد أنها مستوردة من إيطاليا أو من آسيا الصغرى أو من رودس.
- ب - أنه فيما يتعلق بالـ Italika فإنها تشير إلى أن الأوعية كانت مصنوعة في إيطاليا، وكذلك فإن النبيذ المعبأ به كان من إيطاليا أيضاً. أما اللاوديكي فلم

تكن كلها معبأة بالخمور المستوردة فتشير إحدى قطع الأوستراكا من برينيقي^(٨٤) إلى أمر أصدره سرابيون إلى كل من أندوروس Pisiphomios بأن يسمحوا بمرور كمية من النبيذ ماركة اللاوديكيثا المعبأة بالنبيذ المحلي Oinos Epichorios: وإذا كنا قد عرفنا أن اللاديكيثا كانت معبأة بنبيذ محلي الصنع (مصري) فإنه ليس من المعروف إن كان هذا النبيذ يستهلكه البحارة في رحلتهم أو أنه كان للتصدير^(٨٥)

ج - إذا أرجعنا النظر كرتين في وثائق برينيقي (O.Ber. I,II) فسنرى أن كميات النبيذ الإيطالي المصدرة عبر ميناء برينيقي والمعبأة في جرار تسمى Italika كانت تتراوح بين جرة واحدة من نبيذ^(٨٦) أو جرتين^(٨٧) أو ثلاث جرار^(٨٨) أو أربع جرار^(٨٩) أو خمس جرار^(٩٠) أو ست جرار^(٩١) وهي أكثر تصاريح المرور عدداً، أو ثماني جرار^(٩٢) أو عشر جرار^(٩٣) أو إحدى عشرة جرة^(٩٤) أو اثنتي عشرة جرة^(٩٥) أو أربع عشرة جرة^(٩٦) أو ست عشرة جرة^(٩٧).

وهكذا يلاحظ أن كميات النبيذ الإيطالي التي صدرت من برينيقي قد تراوحت بين جرة أو جرتين أو ست عشرة جرة. ولا ندري إن كانت هذه كميات تجارية تغطي تكاليف الرحلة إلى سواحل أفريقيا والهند. بيد أن هذه الملاحظة تنبها إلى عدة أمور:

أ - أن الميزان التجاري كان في مصلحة التجارة الشرقية القادمة من الهند وسواحل أفريقيا والجزيرة العربية، وهذا ما نبهنا له بلينيوس حيث أشار إلى أن روما كانت تدفع في تجارتها الشرقية إلى كل من الهند والصين والجزيرة العربية ١٠٠ مليون سستربوس^(٩٨). ويفترض ولاس^(٩٩) أن بلينيوس كان قد اعتمد، في تقديره على عقود بيع حق جباية الضرائب في البحر الأحمر، أو في خطوط التجارة الرئيسية الأخرى، أما تجارة الهند وحدها فكانت تكلف الإمبراطورية الرومانية ٥٠ مليون سستربوس، ولعله كان يقصد التجارة مع موانئ البحر الأحمر، وخاصة أثيوبيا والممالك العربية الجنوبية والهندية.

ب - أن التجار ركزوا على تجارة النبيذ باعتباره سلعة غالية الثمن لا يقدم على شرائها إلا الملوك والأثرياء، أضف إلى ذلك أن الكميات المشار إليها هي كميات

صغيرة الحجم وخفيفة الوزن قياساً إلى السلع التقليدية الأخرى، وذلك إذا عرفنا أن الرحلة إلى الهند كانت تستغرق عاماً كاملاً ذهاباً وإياباً حسب بلينيوس حيث كانت رحلة العودة من الهند تبدأ في طوبة = ديسمبر أو على أقصى تقدير قبل السادس من أُمشير = ١٣ يناير^(١٠٠).

أما فيما يتعلق بالنبيذ اللاوديكي Ladikena فكانت كمياته أكبر إلى حد ما حيث كانت أقل كمية هي أربع جرار^(١٠١) أو ست جرار^(١٠٢) أو ثماني جرار^(١٠٣) ثم سبع عشرة جرة^(١٠٤) ثم ثماني عشرة جرة^(١٠٥) ثم عشرون جرة^(١٠٦) ثم ثلاثون جرة^(١٠٧).

ويلاحظ من هذه الكميات أمران:

- أ - أنها ربما تكون كميات تجارية بشكل أكبر من النبيذ الإيطالي Italika.
- ب - ربما يكون سعر النبيذ اللاوديكي أقل من سعر النبيذ الإيطالي، ومن ثم كان الطلب عليه أكثر. أو ربما ترجع هذه الزيادة في كميات النبيذ اللاوديكي إلى أن البحارة كانوا يستهلكونه في رحلتهم إلى الهند ذهاباً وإياباً أو ربما أنه كان من إنتاج محلي.

ولم تقتصر صادرات ميناء برينيقي من النبيذ على الصنفين السابقين، حيث أشار أرشيف نيكاتور^(١٠٨) إلى عبور كميات من نبيذ Aminaea الذي يصنع في إقليم كمبانيا أو في وسط إيطاليا. وكذلك الحال فإن أستراكا برينيقي^(١٠٩) تشير إلى أمر من المدعو Claudius Philetos إلى المسؤولين عن بوابة جمارك برينيقي بأن يسمحوا لـ Psenosiris من Chessotes بعبور ثماني جرار من نبيذ الـ Aminaea. أما النبيذ الروديسي فقد جاءت الإشارة إليه في قطعتين من أستراكا برينيقي^(١١٠) وجاءت الإشارة إلى النبيذ المحلي مرة واحدة^(١١١) وإلى النبيذ البطلمي مرة واحدة أيضاً^(١١٢).

٢- زيت الزيتون ٣- الزيتون الخام :

وكان يصدر عبر ميناء برينيقي إلى أفريقيا، ومن المرجح أنه كان من السلع المستوردة إلى مصر ولم يكن من إنتاج محلي.

٤- القمح :

وكان يصدر إلى أفريقيا وبلاد العرب.

٥- السافرون Saffron:=:

ربما يكون الزعفران؟ وهو من التوابل أو ربما يكون نوع من الصبغة، وكانت تصدر إلى أفريقيا، وكانت بعض الموانئ المصرية تستوردها من بلاد العرب.

٦- نوع من التوابل يسمى Cyperus:

وكان يصدر من ميناء برينيقي إلى أفريقيا وكانت بعض الموانئ المصرية تستوردها من بلاد العرب.

٧- نبات يسمى Melilotus officinalis = Clover (yellow):

وهو من الأعشاب الطبية وكان يصدر إلى أفريقيا.

٨- عصارة صمغية Storax:

وكان يصدر من برينيقي إلى سواحل أفريقيا الشرقية^(١١٣). وكان نبات الدريان Dryan الذي يسمى بعد تجفيفه Benjoin معروفاً عند العرب باسم بخور أو لبان جاوه.

سابعاً - السلع المستوردة

١ - الفلفل بنوعيه الأسود Pepper nigrum والطويل Pepper longum وكان يستورد من الهند عن طريق سيلان، ومنها إلى عدن، ثم إلى أدوليس (مصوع)، ثم إلى برينيقي^(١١٤).

٢ - الصبار Aloe وأشهره الصبار السوقي^(١١٥) والصبار الكمثري Aloe perryi ويستخدم الصبار كمطهر، أما الصبار المجفف فيباع كدواء. ويذكر صاحب كتاب الطواف^(١١٦) أنه كان يستورد من ميناء كاني في حضرموت. أما عود الند أو خشب الصبار Aloe wood فهو قلب خشبة الصبار، وكان يمزج لتطبيب رائحة الفم، وكان يحرق لتبخير الأجسام والملابس والأماكن المقدسة.

٣ - القسط = الكستوم أو الكستوس Custus: وكان يستورد من أفريقيا، ويستورد أيضاً من مينائي بارجارا Barygara وبارباريكون Barbaricon في شمال غربي الهند^(١١٧) وهو من الطيوب والعطور، وكان هذا النبات يستخدم في التبخير والصيدلة والعطور. وهو نوعان القسط الحلو والقسط المر.

٤ - النرد Nard = νάρδος وكان يستورد من أفريقيا ومن الهند، وهو سنبلة الناردين (Spica Nardi)، ويستخدم في صناعة المراهم والعطور، ويصنف ضمن الأعشاب الطبية.

٥ - الكاسيا Cassia = القرفة البرية، والقرفة العادية = Cinnamon وتستخدم القرفة كمادة أساسية في صناعة المراهم والعطور والأدوية، ويشير صاحب كتاب الطواف^(١١٨) إلى أن المصدر الأساسي للقرفة بنوعها هو ميناء موسيلوم Mosyllum أو موسيلليون Μοσυλλον في شرق أفريقيا

٦ - المر Myrrh ومصدره الرئيسي شرق أفريقيا حسب كتاب الطواف^(١١٩) وهو نوعان المر الفاخر εκλεκη والمر الكثيف στακτη، وكان يصدر من ميناء موزا (المخا)، ويعرف بالمر المعيني، وكان هذا المر من إنتاج محلي، ولكن الميناء نفسه كان يصدر المر الإفريقي. وقد تحدث بلينيوس^(١٢٠) باستفاضة

- عن ستة أنواع من المر كان أولها المر البري، وكان يزرع في سواحل أفريقيا الجنوبية الشرقية أو في مناطق سكان الكهوف (تروجوديتيكا)^(١٢١).
- ٧ - الزنجبيل Ginger وهو من نباتات المناطق الاستوائية، وينمو في بلاد العرب وأفريقيا والهند.
- ٨ - اللبان الذكر Frankincense = البخور ويعرف في اليونانية باسم $\lambda\iota\mu\beta\alpha\nu\omicron\varsigma$ وتعد شرق أفريقيا وسوقطرى والهند هي الموطن الأصلية لهذا النبات^(١٢٢).
- ٩ - الكانكاموم Kankamom وهو الصمغ الجاوي، وهو من محاصيل الشرق الأقصى، ولكنه زرع في الجزيرة العربية وشرق أفريقيا. والشجرة نفسها هي الكمكام Kamkam، أما الصمغ أو منتجات هذه الشجرة فهي الضرو Darw ويستخدم لحاء الشجرة كنوع من البخور، ويصنف الضرو على أنه شجرة فسق pistacia lentiscus^(١٢٣).
- ١٠ - الزنجر = دم الأخوين = كبريتوز الزئبق الأحمر Cinnabar، وهو نوعان أحدهما معدني، وهو عبارة عن كبريتوز الزئبق الأحمر. أما الزنجر النباتي (دم الغزال) فيتم الحصول عليه من عدة نباتات منها السوسن و الأقحوان، وكلاهما كان يستخدم كدواء أو صبغة. ويذكر صاحب كتاب الطواف^(١٢٤) أنه أحد محاصيل سوقطرى. وكانت مصر تستورده من أفريقيا عبر ميناء برينيقي.
- ولكن يجب علينا أن نأخذ في الاعتبار عدة أمور:
- أ - أن التجار العرب وغيرهم كانوا حريصين على إخفاء مصدر سلعهم حتى لا ينافسهم التجار الرومان أو غير الرومان. ومن ثم ربما حرصوا على إعطاء مواطن غير صحيحة لهذه السلع، ولهذا فإن الجزم بأن سلعة ما أو نباتا ما كان ينمو في مكان دون آخر فيه نوع من المخاطرة الكبيرة.
- ب - في حديثه عن السلع الخاصة بكل ميناء لم يكن صاحب كتاب الطواف مهتما بالحديث عن مصدر السلعة أو بلد المنشأ، وهذا ما أحدث خطأ كبيرا بين

السلع المنتجة محليا والسلع المستوردة من أماكن أخرى، ويعاد تصديرها عبر هذا الميناء أذاك.

ج - إذا كان قد أمكن تعرف الأسماء العلمية للنباتات المذكورة سواء عند بلينيوس أو عند صاحب كتاب الطواف أواسترابون أو ثيوفراستوس أو غيرهم من الكتاب الكلاسيكيين فإنه مازال هناك خلاف حول كثير من هذه النباتات.

د - يمكننا القول بأن أماكن إنتاج هذه السلع ينحصر في ثلاثة أماكن هي شرق أفريقيا، وخاصة أثيوبيا والصومال، والمدن الجنوبية من الجزيرة العربية، وخاصة حضرموت وسبأ ومعين، أما ثالث أماكن الإنتاج فكانت الهند وسيلان.

هـ - إن الخلاف بين الباحثين ينحصر في أمرين: أولهما أماكن إنتاج هذه السلع، والأمر الثاني هو نصيب كل قوة (العرب - الهند - الرومان) في هذه التجارة.

و - يلاحظ أن السلع المستوردة أو المصدرة كانت من السلع النباتية، سواء النباتات الطبية والعطرية أو السلع الغذائية. وإن كان ذلك لا ينفي وجود سلع تجارية أخرى، وخاصة العبيد وشن الفيل وغيرهما.

حواشي القسم الأول

١ - هناك كاتب رابع قد يخدم الدراسة، بشكل غير مباشر، هو كلوديوس بطلميوس Claudius Ptolemaius أو بطلميوس الجغرافي (١٢١-١٥١م) وهو يوناني من مدينة بطلمية (المنشأة محافظة سوهاج) ويعرف كتابه باسم الدليل الجغرافي Geographike Hyphegsis وتعد الخريطة التي رسمها للعالم هي أدق خريطة عرفت قبل العصر الحديث، ويذكر بطلميوس أنه اعتمد على كتابات سابقه، وخاصة مارينوس الصوري Marinos of Tyre وخاصة الكارتوجرافر Kartographer الذي وضعه، وإن كان بطلميوس قد قام بتصحيحه. عن هذا الجغرافي راجع:

J.Berggren and A. Jones, **Ptolemy's Geography-An Annotated Translation of the theoretical chapters. Oxford. 2000. P.7**

٢ - يفترض البعض أنه كان في القرن الثالث الميلادي.

3 - W.B. Huntingford, **The Periplus of the Erythraean Sea. London. 1980. P.6 (3) cf., W.H Schoff, The Periplus of the Erythraean sea New Delhi. 1995. P.7.**

4 - Huntingford, Op. Cit. P.7.

5 - Schoff, Op. Cit. PP: 145-16.

٦ - البحر الإريتري Mare Erythraeum هو المصطلح الذي أطلقه الجغرافيون الإغريق والرومان على المحيط الهندي بتفريعاته الشرقية وهي الخليج الفارسي، والغربية وهي البحر الأحمر أو بحر العرب. وإذا كانت كلمة Erythra تعني الأحمر في اليونانية فإن آجاثارخيديس يقول إنها لم تستخدم مطلقاً للإشارة إلى البحر الأحمر Schoff, Op. Cit. PP: 50-51.

٧ - لمزيد من المعلومات راجع: لطفي عبد الوهاب يحيى " الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية " في كتاب عبد الرحمن الأنصاري (محرر) دراسات تاريخ الجزيرة العربية. ط ١ الرياض. ١٩٨٠. ص ٥٩. وكذلك لطفي عبد

الوهاب يحيى "العرب في العصور القديمة". دار المعرفة الجامعية. الإسكندرية ١٩٩٩ ص ص ٢١٠-٢١١. وراجع أيضاً محمد السيد عبد الغني "شبه الجزيرة العربية ومصر والتجارة الشرقية القديمة". المكتب الجامعي الحديث. الإسكندرية ١٩٩٩. ص ٥١.

٨ - هو جغرافي من القرن الثاني قبل الميلاد عاش في مصر، ويفترض أنه كان مربياً لبطلميوس سوتير الثاني (١٤١-٨١ ق.م) ويفترض لطفي عبد الوهاب أن أجاثرخيدبس هو مؤلف كتاب الطواف حول البحر الإريتري، ولكن هذا الرأي غير مؤكد حتى الآن. - راجع لطفي عبد الوهاب: **العرب في العصور القديمة** " ص ص ٢٠٤ - ٢٠٥.

9 - Strabo. XVI. 4: 22-24.

١٠ - يحاول استرابون أن يبرىء ساحة صديقه آيللوس جاللوس من المسؤولية عن فشل هذه الحملة، حيث ذكر هو نفسه، أن سيللايوس سار في نفس الطريق المعتاد إلى حضرموت. جدير بالذكر أنه من الصعب أن يكون استرابون قد رافق هذه الحملة، وأنه عندما عزل آيللوس جاللوس (٢٦-٢٤ ق.م) من ولاية مصر فإن استرابون لم يغادر مصر، وظل بها حتى عام ٢٠ ق.م.

Strabo, XVII. I.13, I. 45.

١٢ - لمزيد من المعلومات عن استرابون راجع: وهيب كامل "استرابون في مصر. القرن الأول قبل الميلاد. دار المعارف. ب.ت حيث قام بترجمة الفصل الأول والثاني من الكتاب السابع عشر. وراجع كذلك. محمد المبروك الدويب، **الكتاب السابع عشر من جغرافية استرابون، وصف مصر وليبيا، بنغازي ٢٠٠٣**. ض ص ١٣-١٨ حيث قام بترجمة الكتاب السابع عشر كاملاً.

13 - Pliny. N.H. VI. XXIV: 84, 26, 101.

14 - Pliny N.H. XII. XXX: 54, XXXII, 63-65.

15 - Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1994: Preliminary Report of the 1994 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the Survey of the Eastern Desert. Leiden**

- University Research School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 1995.
- 16 - Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1995: Preliminary Report of the 1995 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea = Coast) and the Survey = of the Eastern Desert.** Leiden University Research = School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 1996.
- 17 - Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1996: Report of the 1996 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the Survey of the Eastern Desert.** Leiden University Research School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 1998.
- 18 - Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1997: Report of the 1997 Excavations at Berenike and the survey of the Egyptian Eastern Desert, Including Excavation at Sbensbef.** Leiden University Research School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 1999.
- 19 - Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1998: Report of the 1998 Excavations at Berenike and the Survey of the Egyptian Eastern Desert, Including Excavation at Wadi Kalalat.** Leiden University Research School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 2000.
- 20 - Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1999-2000: Report in the Excavations at Berenike and the Survey of the Eastern Desert, Including the Survey of Sikait.** Cotsen Institute of Archaeology at *UCLA* Publications. Los Angeles. 2006.
- 21 - R.S. Bagnall. C.C. Helms, and A.M.F.W. Verhoogt. **Documents from Berenike Vol. I. Greek Ostraka from the 1996-1998 Seasons.** *Papyrologica Bruxellenisa* 31 (2000) PP: 1-84.
- 22 - R.S. Bagnall. C.C. Helms, and A.M.F.W. Verhoogt. **Documents from Berenike Vol. II. Greek Ostraka from the 1999-2000 Seasons.** 2005.
- 23 - O. Bod. I.No. 195-304.

٢٤ - كان الاعتقاد فيما سبق: أن ميوس هورموس هي أبو شعر القبلي ولكن حفائر المعهد الفرنسي IFAO أكدت أنه ميناء القصير القديم.

25 - R.T.J. Cappers, **Roman Foodprints at Berenike. Los Angeles. 2006. P.3.**

26 - Strabo. **XVII. 25, 45.**Cf., PME. 1.

٢٧ - راجع عن هذا الميناء:

Kirwan, Siv L.P. "where to look for the Ancient port of Leuke Kome" in **Studies in the History of Arabia Vol II** edited by Al-Ansary. Riyadh. 1984. PP: 55-61.

٢٨ - عن ميناء ميوس هورموس (قصور القديم) والطريق منها إلى قفط راجع:
M.Vander Veen, "Remains from Roman and Medieval Quseir al-Qadim" in J.C.M. starkey (ed), **People of the Red Sea. II 2005 PP: 123-130.**
Cf, H  lene Cuvigny (ed), **La Route de Myos Hormos. IFAO. 2003**

29 - Pliny, **VI 26.103.**

٣٠ - تزوج بطلميوس الأول من إحدى الأميرات الفرعونيـات بيد أنها لم تنجب له أبناءً، ثم تزوج من يورديقي ابنة القائد أنتيباتروس عام ٣٢١ ق.م وأنجبت له بطلميوس الصاعقة = كراونوس، وفي فترة متأخرة تزوج من محظيته برينيقي التي أنجبت بطلميوس فيلادلفوس، وكان لها ولد من زيجة سابقة، أخ غير شقيق لفيلادلفوس، يدعى ماجاس الذي عين حاكماً على قوريني.

31 - Strabo. **XVII. 45.**

32 - Pliny. **NH. VI. XXVI. 101.**

٣٣ - مرئية فضائية من القمر الأمريكي (2001) TM بدرجة وضوح ٣٠ م راجع شكل (١).

34 - PME. No. 1.

35 - W.Z. Wenderich, "The Relations between Berenike, Schenshef and the Nile Valley". In **Life on the Fringe Living in the Southern Egyptian Deserts during the Roman and Early- Byzantine Periods.** (ed) by Olaf. E.Kaper. Leiden (1998) P. 246.

٣٦ - راجع على سبيل المثال: مصطفى كمال عبد العليم "تجارة الجزيرة العربية مع مصر في المواد العطرية في العصرين اليوناني والروماني" في كتاب عبد الرحمن الأنصاري، دراسات تاريخ الجزيرة العربية. الرياض ١٩٨٤. ص

ص ٢٠١-٢٠٣، وراجع كذلك سيد أحمد علي الناصري. "الصراع على البحر الأحمر في عصر البطامة" عند عبد الرحمن الأنصاري. مرجع سابق ص ص ٤٠٩-٤١٣.

٣٧ - يشير صاحب كتاب الطواف PME. إلى ٢٨ ميناء كانت موزعة على النحو التالي: مصر ٢، أفريقيا ما وراء باب المنذب (بما في ذلك شرق أفريقيا) ٩، بلاد العرب (بما في ذلك شواطئ البحر الأحمر) ٦، الخليج العربي ٢، ساحل مكران ١، الهند ٧، الصين ١.

38 - S.E. Sidebotham, "Ports of the Red Sea and the Arabia - India Trade" in V. Begley and R.D. de Puma. (eds) Rome and India. Madison. 1991. P12

٣٩ - دخلت مصر مع سوريا في عدة حروب حول جوف سوريا وما حولها عرفت باسم الحروب السورية كان آخرها الحرب السورية الخامسة التي انتهت في معركة بانيون ١٩٩ ق.م وخسارة مصر جوف سوريا إلى الأبد. وهناك من يفترض أن غزو أنطيوخوس الرابع لمصر في عام ١٧٠ ق.م ١٦٨ ق.م هي الحرب السادسة.

٤٠ - يمتد طريق الحرير من مدينة تشانج آن في الصين شرقاً مروراً بدول كثيرة تركمانستان، أوزبكستان، قازاقستان، أذربيجان، إيران، العراق وسوريا، وربما كان يمر أيضاً في باكستان والهند وأفغانستان وتركيا ولبنان وفلسطين والأردن ومصر. راجع عن طريق الحرير: أيرين فرانك وديفيد براونستون. طريق الحرير. ترجمة أحمد محمود المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ١٩٩٧. ص ٢١. وراجع كذلك S.Witfield and U. Sims Williams (eds), The Silk Road. London. 2004

٤١ - عن أهم منتجات الجزيرة العربية وتجارتها راجع: باتريشيا كراون: "تجارة مكة وظهور الإسلام" ترجمة آمال الروبي المجلس الأعلى للثقافة. العدد ٧٥٧، القاهرة ٢٠٠٥

Strabo. II. III. 4-5.

٤٣ - مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية في العصرين البطلمي والروماني، ندوة سواحل مصر الشمالية عبر العصور إعداد عبد العظيم رمضان. الهيئة المصرية العامة للكتاب ٢٠٠١، ص ٥٦.

44 - J.Keay., *The Spice Route*. London. 2005 PP: 54-71. Casson, *Periplus Maris Erythraei* Princeton. 1989. PP: 11-12.

٤٥ - وندل فيليبس، مملكتا قتبان وسبأ، ترجمة الفاضل عباس، مراجعة أحمد عبد الرحمن السقاف. المجمع الثقافي، أبوظبي، ٢٠٠٢ ص ٣٢-٣٣.

٤٦ - محبوب غالب أحمد "الصلات التجارية بين جنوب شبه الجزيرة العربية ومناطق الهلال الخصيب ومصر خلال الألف الأولى قبل الميلاد" ندوة اتحاد المؤرخين العرب، ٢٠٠٦ ص ٦٩-٧٠.

٤٧ - العبادي، مرجع سابق، ص ٦٠، وراجع كذلك L.Casson; *The Periplus of the Erythraean Sea* 1989 Appendix 3. P. 283 ff..

48 - Pliny. VI.XXVI. 106.

49 - Casson. Op. Cit. PP: 283-391.

٥٠ - راجع عن الأنباط جلين وارين بورسوك "الأنباط الولاية العربية الرومانية". ترجمة آمال محمد الروبي. المجلس الأعلى للثقافة. مشروع الترجمة. العدد ١٠٦٣ القاهرة ٢٠٠٦.

٥١ - عن الصراع الفارسي الروماني حول السيادة على بلاد الرافدين والشام راجع: صلاح محمد ضبيع "العلاقات السياسية بين الرومان والفرس منذ سنة ٢٢٦م حتى ٣٠٥م" مجلة كلية الآداب - جامعة حلوان، العدد ٢٥ (٢٠٠٤) ص ١١٠٧-١١٦٤.

٥٢ - يفترض وندل فليبس أن اكتشاف الرياح الموسمية وظهور الديانات السماوية كانا السببين الرئيسيين في سقوط ممالك جنوب الجزيرة العربية. ذلك أن اكتشاف الرياح الموسمية جعل السفن تبحر بعيداً عنها، فقلت أهمية طريق البخور الذي كانوا يسيطرون عليه، ومن ثم قلت الموارد الاقتصادية، وخاصة الضرائب والجمارك. أما الديانات السماوية فلم يعد البخور يستخدم عند

الدفن بنفس الكثافة التي كان يستخدمها كهنة العالم القديم. وندل فيليبس،
مملكتا قتبان وسبأ. مرجع سابق ص ص ٣٨.

53 - Strabo. XVI. 4: 22-24.

٥٤ - يقول أميانوس ماركيلينوس Amminius Marcellinus (٣٣٣ - ٣٩٠)
بخصوص الأنباط " لقد ألزم الإمبراطور تراجان العربية بالخضوع لقانوننا
Obtemperae Legibus Nosatris Trainus Conpulit Imperator " راجع
وهيب كامل: أميانوس ماركيلينوس في مصر، مصر في القرن الرابع، الأنجلو
المصرية. بدون تاريخ.

55 - S.E. Sidebotham, **Roman Economic Poliy in the Erythrean Thalassa. 30 B.C-217AD. Leiden 1989. PP:130-155.**

56 - PME. 19.

57 - Strabo. XVI. 798.

58 - L.Casson, "P.Vindob. G.40822 and the Shipping of Goods from India " **BASP23 (1986) PP: 73-79.**

59 - P. Cairo. Zen. 59015 (257 -250BC).

لمزيد من المعلومات حول نسبة ٢٥٪ راجع:

S.L. Wallace, **Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian. New York. 1937.PP: 225-7.**

60 - Pliny. VIXXIV.84.

61 - Sijpesteijn P.J., **Customs Duties in Graeco-Roman Egypt. Zutphen. 1987. PP:92-93.**

62 - **O.Berenike. I,II.**

63 - Sijpesteijn, P.J.op.cit, p.8.

64 - **O. Berenike II. No. 136-141.**

65 - Bagnall, R.S. **Documents from Berenike II 2005. P. 51.**

66 - **O. Ber. II No, 136-141.**

67 - **O. Ber. II No, 136 (BC. 1- AD.1), 219 (AD. 6).**

68 - **O Ber. II No, 137 (AD.65), 138 (AD.66), 139 (AD. 66), 140 (AD. 68).**

69 - **O. Ber. II No, 141 (AD.72).**

- 70 - O. Ber. II No, 138 (AD.66).
- 71 - O. Ber. II No, 137 (AD.65), 139 (AD.66) and 1402 (AD. 68).
- 72 - O. Ber. II No, 137 (AD.65), 139 (AD.66) and 140 (AD. 68).
- 73 - O. Ber. II No, 136, 137, 138, 140. 1402.
- 74 - O. Ber. II No, 139, 141.
- 75 - Bagnall, R.S. Op.Cit. P.8.
- 76 - P.M.E. 6.
- 77 - PME. 24.
- 78 - PME. 28.
- 79 - PME. 39.
- 80 - Strabo XVI.II.9.
- 81 - PME. 49.
- 82 - O. Petr. 289 (AD.160-161), 241 (AD. 35) and 290 (AD. 62).
- ٨٣ - الكيراميون Keramion = المنوخورون monochoron وهو مكيال للنبيذ والزيت والسوائل، وهو نوعان: أحدهما سعته ٦ خوييس Choies، والثاني سعته ٨ خوييس = ١٢,٩ لتر.
- 84 - O.Ber. No. 88.
- 85 - R.S. Bagnall, Greek Ostraca from Berenike. I. 2000 P. 18.
- 86 - O.Ber. No.2.
- 87 - O. Ber. No. 15, 28, 60, 61, 74.
- 88 - O.Ber. No.59.
- 89 - O.Ber. No.26, 55, 57, 149.
- 90 - O.Ber. No.104.
- 91 - O.Ber. No.1, 6, 11, 19, 29, 34.
- 92 - O.Ber. No.24.
- 93 - O.Ber. No. 5, 51, 94.
- 94 - O. Ber. No. 90.
- 95 - O. Ber. No. No. 2, 16, 35.
- 96 - O. Ber. No. 53.
- 97 - O., Ber. No. 9, 30.

- 98 - Pliny. XII. XLII.84.
 99 - Wallace. Op. Cit. P255.
 100- Pliny, VI,XXVI.106.
 101 - O.Ber. 46, 70,76.
 102- O. Ber.81, 148.
 103- O. Ber. 49.
 104- O. Ber. 17.
 105- O. Ber. 145.
 106- O.Ber. 8.
 107- O.Ber. 79.
 108- O. Petr. 224, 240.
 109- O. Ber. 91.
 110- O. Ber. 20, 48.
 111- O. Ber. I. 88.
 112- O. Ber. No. 146.

١١٣ - عن هذه السلع راجع R.T.J. Cappers, foodprints, p.7

١١٤ - بتريشيا كراون، تجارة مكة، ص ص ١٣٢ - ١٣٣.

١١٥ - كانت جزيرة سوقطرى (ديوسكورديس) تابعة لحضرموت لذلك كانت كاني (حصن الغراب) هي مينائها الطبيعي.

- 116- PME. no.28.
 117- Pliny. NH.XII.41, cf.,PME.no 39,48.
 118- PME. No10,11,12,13.
 119- MPE.no.7, 10, 24.
 120- Plinny. NH. XII; 35-69.

١٢١ - عن تحديد موقع تروجوديتيكا Trogoytes أو تروجلوديتيكا

Troglodytes راجع: Meredith, D. "Bernice Troglodytia" JEA (1957) PP: 56-70 cf, Tomber, R. "Trglodites and trogodites: Exploring interaction on the Red Sea during the Roman Period" in people of the Red Sea II by J.C.M Starkey (ed) 2005.

١٢٢ - عن أماكن زراعة اللبان في الجزيرة العربية راجع: محمد عبدالغني، مرجع سابق، ص ص ١٥٣ - ١٦٠ وراجع كذلك بتريشيا كراون، مرجع سابق، ص ١١٠

١٢٣ - كراون. مرجع سابق، ص ١١٢

124- PME. No. 30.

القسم الثاني سبع ملاحظات على طريق قفط برينيكى ὁδὸς βερενίκης

تمهيد

كان اهتمام حكام مصر، في عصري البطلمة والرومان، بالتجارة الشرقية يتطلب الاهتمام بأمرين: أحدهما هو إنشاء الموانئ على سواحل البحر الأحمر، والثاني هو الاهتمام بالطرق التي تربط البحر الأحمر بالنيل، وفيما يتعلق بالموانئ فقد أنشئت مجموعة من الموانئ على الشاطئ المصري للبحر الأحمر، وهي من الشمال إلى الجنوب على النحو التالي:

- ١- أرسينوى أو القلزم = السويس ٢- ميوس هورموس = قصير القديم
- ٣- فيلوتيراس = مرسى جاسوس أو مرسى جواسيس ٤- ليوكوس ليمين
- Leukos limen الميناء الأبيض = قصير ٥- نيخيسيا Nechesia = رأس ناكاري ٦- برينيكى Berenike = مدينة الحراس^(١).

وفيما يتعلق بالطرق التي ربطت سواحل البحر الأحمر بالنيل فهي كثيرة^(٢) بيد أن أهمها ثلاثة طرق:

أ - قفط - ميوس هورموس ὁδὸς Μουσρητικῆ

ويبدأ من قفط على النيل متجها شرقا عبر الصحراء الشرقية في خط شبه مستقيم إلى ميناء ميوس هورموس = قصير القديم على البحر الأحمر بطول ١٨٠ كم^(٣) وحددت الحفريات الأثرية، التي قام بها المعهد الفرنسي للآثار الشرقية بالقاهرة (IFAO)، بشكل كبير المحطات الأساسية ونقاط الحراسة والتزود بالمياه Hydreuma على هذا الطريق، وهي على النحو التالي:

- ١- ماتبوللا ٢- قصور البنات ٣- الموايح kyokodilo ٤- بير الحمامات

٥- قرى وادي الحمامات ٦- محطة بير أم الفواخير peysou ٧- الزرقاء = Maximianon ٨ - محطة الحمراء ٩- بير سياله ١٠- الضوى ١١- بير النخيل^(٤).

ب- أبوللونوبوليس ماجنا = إدفو - برينيقي :

ويبدأ من إدفو على النيل ويلتقي مع طريق قفط - برينيقي بعد ١١٨ كم^(٥) وفي هذه المسافة أربع محطات رئيسية هي: ١- أبو جهاد في وادي عياد على بعد ١٥ ميل = ٢٢,٢ كم من إدفو ٢- محطة الكنائس على بعد ٣٢ ميل = ٤٧,٤ كم من إدفو ٣- محطة أبو قرية على بعد ٦٢ ميل = ٩١,٨ كم ٤- محطة الساموت على بعد ٨٠ ميل = ١١٨,٨ كم، ومن ثم نصل إلى محطة وادي ضويق Flacto حيث طريق قفط - برينيقي^(٦) ويبلغ طول هذا الطريق، إدفو - برينيقي، ٣١٢ كم، وتقع عليه أربع عشرة محطة، ويقطع في مدة قدرها من ٩ - ١٠ أيام^(٧).

وهناك ملاحظتان جديرتان بالذكر حول هذا الطريق:

١ - أن طريق إدفو - برينيقي أقصر من طريق قفط - برينيقي بحوالي ٤٠ ميل = ٥٧ كم، ومن ثم يقطع في مدة أقل بيومين، ومع هذا فلا توجد أدلة مؤكدة تشير إلى استخدامه كطريق للقوافل التجارية في العصر الروماني، اللهم إلا ٦ نقوش فقط عثر عليها في محطة الكنائس على الطريق بين إدفو وبرينيقي، أما نقوش العصر البطلمي التي تشير إلى استخدام القوافل لهذا الطريق فهي ٨٥ نقشا^(٨).

٢ - أن طريق إدفو - برينيقي تتفرع منه مجموعة طرق فرعية تصل إلى المناجم حيث يتفرع طريق وادي ضويق Phalacto إلى مناجم الزبرجد في سيكت Siket وجبل زابارا Zabara. أما الطريق إلى مناجم باراميا Barramiya فهو إلى الشمال الشرقي من محطة الكنائس المحطة الثانية على طريق إدفو - برينيقي.

ومن ثم يتضح أن هذا الطريق لم يكن مهماً فقط للتجارة بل كان مهماً أيضاً للحصول على الذهب والأحجار الكريمة من الصحراء الشرقية، ومن ناحية أخرى فإن هذا الطريق كان محوراً مهماً لربط المنطقة بطيبة وأسوان، ومن ثم كان يستخدم من الناحية العسكرية، لصد هجمات قبائل البليمي في جنوب الصحراء الشرقية^(٩).

ج- طريق قفط - برينيقي ὁδὸς Βερενικῆς:

في حديثه عن الطريق بين قفط وبرينيقي يقول استرابون^(١٠) "وقفط مدينة مشاع بين المصريين والعرب، وبينهما الطريق الذي يمتد إلى البحر الأحمر بالقرب من مدينة برينيقي، وهي ليست بذات مرفأ، ولكنها ذات مراس صالحة لحسن موقع الطريق. ويقال إن فيلادلفوس كان أول من فتح بجيشه هذا الطريق الذي لا ماء فيه، وأنه أول من أنشأ المحطات فيه كما لو كانت خصباً للقوافل. وقد قام بهذا العمل لأن البحر الأحمر صعب الملاحة خصوصاً للذين يبحرون من طرفه الأقصى (الجنوب)".

أما بلينيوس الأكبر^(١١) فيحدد عدد المحطات والمسافات بين كل محطة والمحطة التي تليها في الطريق من الإسكندرية إلى برينيقي على النحو التالي:

بعد الإسكندرية بميلين^(١٢) تقع بلدة جوليوبوليس، ومن هذه البلدة تبدأ الرحلة إلى قفط عبر النيل، والمسافة بينهما ٣٠٩ ميل = ٥٧,٨ كم، وتستغرق ١٢ يوماً من الإبحار على صفحة النيل عندما تكون الرياح ملائمة في منتصف الصيف^(١٣). ومن قفط إلى برينيقي تكون الرحلة على ظهور الجمال حيث تتوفر الحراسة وأماكن التزود بالمياه Hydreuma وتقع أولى هذه المحطات^(١٤) على بعد ٢٢ ميل = ٣٢,٩ كم متر، وتقع الثانية في الجبال. وبعد مسيرة يوم نصل إلى المحطة الثالثة، وبها ثاني صهريج لتخزين المياه، وتقع على بعد ٨٥ ميل = ١٢٥,٩ كم من قفط. أما المحطة الرابعة ففي وسط الجبال، وبعد ذلك نأتي إلى المحطة الخامسة، وبها صهريج لتخزين المياه Hydraeuma، وتسمى محطة أبوللون، وتقع على بعد ١٨٤ ميل = ٢٧٢,٦ كم من قفط. أما نقطة الحراسة السادسة ففي وسط الجبال. ثم تأتي المحطة السابعة وبها صهريج لتخزين المياه Hydreuma، وتقع على بعد ٢٣٠ ميل = ٣٤٠,٧ كم من قفط. أما المحطة الثامنة والأخيرة فتعرف باسم محطة التروجودويتا^(١٥)، وتقع على بعد سبعة أميال من الخزان أو المحطة الجديدة Novum Hydreuma، ثم نصل إلى برينيقي ومينائها على البحر الأحمر على بعد ٢٥٧ ميل = ٣٨٠,٧ كم من قفط. وتقطع هذه المسافة في ١٢ يوماً، ويكون السفر ليلاً لتفادي حرارة الصحراء، وفي النهار تكون الإقامة عند محطات التزود بالمياه ونقاط الحراسة.

يشارك طريق قفط - برينيقي ὁδὸς βερενικῆς مع طريق قفط القصير القديم ὁδὸς Μουσρμικῆ في الثلاثين كيلو متر الأولى، ثم ينحرف إلى الجنوب الشرقي وصولاً إلى برينيقي، وقد أمكن تعرف المحطات بين قفط وبرينيقي من خلال خريطة بيوتنجر Peutinger map (القرن الثاني الميلادي) حيث ذكرت إحدى عشرة محطة. أما الدليل الأنطونياني Itinerarium Antoninianum (القرن الثالث الميلادي) فقد ذكر عشر محطات^(١٦) فقط.

والجدول التالي يوضح المحطات الرئيسية على طريق قفط - برينيقي^(١٧):

م	الاسم الحديث	الاسم اللاتيني	البعد عن قفط		شمالاً	شرقاً	المسافة بين المحطات
			بالميل	كمتر			
١	ماتيوولا	—	٢٠ كم				
٢	اللقيفة	Phoenicon	٢٤	٣٥,٥			٣٥,٥
٣	خشم المنيع	Didyme	٤٨	٧١,١			٣٥,٦
٤	بئر وادي المنيع	Aphridito	٦٨	١٠٠,٧			٢٩,٦
٥	بئر دعيج	Compasi	٩٠	١٣٣,٣			٣٢,٦
٦	وادي أبو قرية	Jovis	١١٥	١٧٠,٨	٢٤'٥٥	٣٣'٤١	٣٧,٥
٧	وادي خريف	Aristonis	١٣٨	٢٠٤,٥			٣٣,٧
٨	وادي ضويق	Falacro	١٦٣	٢٤١,٥	٢٤'٤٤	٣٤'٢٦	٣٧
٩	وادي الجمال	Apollinis	١٨٦	٢٧٥,٦	٢٤'٣٢	٣٤'٤٤	٣٤,١
*	وادي أبوغسوم	Cabalsi	٢١٣	٣١٥,٥	٢٤'٢٣	٣٥'٠٣	٣٩,٩
١٠	وادي خشير	Novum Hydreuma	١٣١	٣٤٢,٢	٢٤'١١	٣٥'١٤	٢٦,٧
١١	وادي أبو قرية	Vetus Hydreuma	٢٤٠	٣٥٥,٦	٢٤'٠٤	٣٥'١٨	١٣,٤
١٢	برينيقي	Berenike	٢٥٧	٣٨٠,٦	٣٥'٥٥	٣٥'٢٨	٢٥

وفيما يتعلق بأسماء المحطات فإنها ترجع إلى أصول مختلفة، فمنها ما حمل

اسم إله، منها ما حمل اسم الإمبراطور الذي شيدها، ومنها ما حمل اسم يتعلق بعمر المحطة (القديمة، الجديدة)، ومنها ما حمل اسم يتعلق بطبيعة المكان الجغرافية. وكانت الأسماء الدينية هي الغالبة، فهناك محطة حملت اسم أفروديت Aphrodite، وأخرى حملت اسم أبوللون Apollo، وثالثة حملت اسم جوبيتر Jove^(١٨).

وردت محطة أبوغسوم في الدليل الأنطوني فقط، بيد أن هناك أربع محطات أخرى أشارت إليها خريطة توينجر، وهي على التوالي:

م	اسم المحطة	البعد من إدفو		شمالاً	شرقاً
		بالميل	بالكيلو		
١	أبو القرية	١٣١	١٨٧ كم	٢٤'٤٠"٣٥	٣٤'٣٣
٢	وادي حجيلج	١٦٦	٢٣٧ كم	٢٤'٢٤	٣٤'٥٩
٣	وادي أبو غلقه	١٧٨	٢٥٤ كم	٢٤'٢١	٣٥'٠٤
٤	سيكت	٢١٥	٣٠٦ كم	٢٣'٥٦	٣٥'٢٥

ويفترض باجنال^(١٩) أن هذه المحطات لم تكن كلها محطات Hydreuma فليست كل المحطات للإقامة نهراً^(٢٠) بل كان بعضها للتزود بالمياه فقط، بل إن القوافل لم تكن تحتاج للإقامة لأكثر من نصف ليلة فقط، بل إن بعض الليالي كان من الممكن أن تقضى خارج هذه المحطات.

الملاحظة الأولى - أهمية الطريق

لم يكن طريق قفط - برينيقي أقل أهمية من طريق ميوس هورموس - قفط، وذلك للأسباب التالية:

أولاً- طول الطريق:

فالمسافة بين قفط وبرينيقي هي ٣٨٠ كم، أما المسافة بين قفط وميوس هورموس فهي ١٨٠ كم يضاف إليها ٣٣٨,٥ حتى برينيقي^(٢١) فيكون المجموع ٥١٨,٥ كم. وبلغت الأرقام المجردة فإن طريق قفط - برينيقي أقصر من طريق قفط - ميوس هورموس بـ ١٣٧,٥ كم، إذا كان اتجاه الرحلة من قفط إلى برينيقي، ووفقاً لبلينيوس^(٢٢) فإن السفينة تقطع مسافة قدرها ٣٦,٥ كم في اليوم في النيل فإن المسافة بين برينيقي وميوس هورموس تقطع بحرا في ٩ أيام يضاف إليها ست ليال هي الفترة التي تستغرقها الرحلة من قفط إلى ميوس هورموس^(٢٣) فإن الرحلة عبر طريق قفط - ميوس هورموس إلى برينيقي عبر البحر الأحمر تستغرق خمسة عشر يوما في حين أن الرحلة من قفط إلى برينيقي عبر الطريق الصحراوي تقطع في اثني عشر يوما، أي أنها توفر ثلاثة أيام.

وإذا أخذنا بما يقوله استرابون^(٢٤)، وهو عمل ليس فوق الشبهات فهو عمل مكتبي، من أن الرحلة من قفط إلى ميوس هورموس تقطع في فترة من ٦-٧ أيام، وإذا أخذنا بما ذكره صاحب كتاب الطواف من أن الرحلة من برينيقي إلى ميوس هورموس كانت تقطع في فترة من ٣-٤ أيام، فيكون مجموع ما تستغرقه الرحلة هو أحد عشر يوماً، أي أقل بيوم واحد من طريق قفط - برينيقي. ولكن إذا أخذنا بهذا الرأي الأخير فإن علينا أن نغمض الطرف عن أمرين :

أ - أن السفينة، حسب بلينيوس، كانت تقطع ٣٦,٥ كم في الليلة بحرا، ونعدل هذه المسافة لتكون ٨٤,٥ كم في اليوم، وهذا أمر غاية في الصعوبة حتى بمقاييس عصرنا الحديث.

ب - إذا أخذنا بما قاله استرابون^(٢٥) من أن ١٢٠ سفينة كانت تدخل ميناء ميوس هورموس في العام، وأضفنا إليه أن فترة العمل في الميناء، سواء لتصدير السلع أو استيرادها، كانت ثمانية أشهر فيكون مجموع ما يستقبله الميناء هو ١٥ سفينة في الشهر. وهو عدد لا يمكن أن نعتمد عليه في قياس أهمية ميناء من آخر، أو حتى لقياس حركة التجارة الشرقية لمصر أو للإمبراطورية الرومانية. وهذا يعني أيضاً أن نغض الطرف عن وجود شعاب مرجانية أعاقَت الملاحة أم لا ؟ وعن وجود قراصنة هددوا الملاحة أم لا ؟.

ثانياً - الأمان والأمن:

- إذا كان اتجاه الرحلة من برينيقي إلى قفط فإن هذا يوفر على الرحالة أمرين:
- ١ - تجنب الإبحار في البحر الأحمر مسافة ٣٣٨,٥ كم حيث الشعاب المرجانية والتيارات الهوائية، وحيث لا طعام ولا ماء يمكن للرحالة أن يتزودوا به. أما طريق برينيقي - قفط فيأمنس فيه الرحالة بالحاميات العسكرية الرومانية حيث كانوا يقطعون المسافة بين كل محطة وأخرى في ليلة، ويقيمون النهار في المحطة التالية، ذلك أن المسافة بين كل محطة والتي تليها لم تتجاوز ٣٧ كم.
 - ٢ - إذا كان اتجاه الرحلة من قفط إلى برينيقي فإنه كان بإمكان الرحالة أحد أمرين:
 - أ - إما أن يبحروا عبر النيل جنوباً إلى أبوللونوبوليس ماجنا = إدفو ومنها إلى برينيقي، وهنا يأمنس المسافرين بوادي النيل وسكانه، حيث الزاد والماء، ويأمنس مرة أخرى بجنود الحامية الرومانية المعسكرة في المحطات إلى برينيقي بطول ٢٥٦ كم.
 - ب - إذا سلك المسافرين طريق قفط - برينيقي مباشرة فيختصر مسافة قدرها ١٤٧,٥ كم.

وإذا كان هذا الافتراض صحيحاً فإن قفط في هذه الحالة تكون بمثابة مستودع لتجميع البضائع القادمة من أوروبا عبر الإسكندرية، بل والبضائع المحلية أيضاً قبل اتخاذ قرار تصديرها عبر أحد الطريقين. أما الرحلة من قفط إلى إدفو فإنها تتيح

للرحالة تجميع المزيد من البضائع المحلية قبل الرحلة عبر الصحراء إلى برينيقي بطول ٣١٢ كم.

ثالثاً - الأهمية الاقتصادية لمنطقة طريق برينيقي - قفط:

فعلى جانبي الطريق من قفط إلى برينيقي أو من إدفو إلى برينيقي كانت تنتشر مناجم الذهب والمعادن، بالإضافة إلى المحاجر الخاصة بمواد البناء بأنواعها والأحجار الكريمة بالإضافة إلى القيشاني والسيراميك. وكذلك الحال في بعض النباتات الطبية والعطرية المنتشرة في الصحراء الشرقية. ويشير بلينيوس^(٢٦) أن الزمرد كان اثني عشر نوعاً، وأن الزمرد المصري، المستخرج من مناجم الصحراء الشرقية، يأتي في الترتيب الثالث من حيث الأهمية. وقد أشار استرابون^(٢٧) إلى أن بعض العرب في الصحراء الشرقية كانوا يحفرون حفراً عميقة تحت الأرض من أجل الحصول على الأحجار الكريمة.

رابعاً - زاد اهتمام الأباطرة بالطرق البرية فقد شيد الإمبراطور هادريان ١٣٧م طريقاً حمل اسمه للربط بين برينيقي وأنتينوبوليس = الشيخ عبادة بمحافظة سوهاج^(٢٨) وقد سجل نقش يؤرخ بعام ١٣٧^(٢٩) افتتاح هذا الطريق:

" قام الإمبراطور قيصر ترجان هادريان أوغسطس بافتتاح طريق هادريان الآمن والمهد من برينيقي إلى أنتينوبوليس وزود الطرق بمحطات المياه الوفيرة، ومحطات الاستراحة ومراكز الحراسة على طول الطريق " ^(٣٠).

خامساً - إذا أرجعنا النظر كرتين إلى السلع التي أشارت إليها أوستراكا برينيقي نجد أهمها الخمور بأصنافها الإيطالية واللاوديكية والقبرصية، وحتى المحلية منها وزيت الزيتون. وهذه السلع من السوائل التي تعبأ في الآنية الفخارية، وهي في معظمها كميات قليلة فكان من الأيسر والأكثر أمناً نقلها على ظهور الحمير والإبل.

هكذا فإن استرابون (٢٤-٢٠ ق.م)^(٣١) عندما كان يتحدث عن برينيقي فإنها كانت مهمة، كغيرها، في أواخر العصر البطلمي وبدايات العصر الروماني، ومن ثم

كانت الأولوية لميوس هورموس. بيد أن الأمر قد اختلف في النصف الثاني من القرن الأول الميلادي فقد ذكرها صاحب كتاب الطواف^(٣٢) في بداية حديثه عن موانئ مصر على البحر الأحمر، وركز بلينيوس^(٣٣) بشكل أساسي على طريق قفط برينيقي، ولم يلتفت كثيراً إلى ميناء ميوس هورموس أو إلى طريقه إلى قفط. وهكذا يمكن القول بأن برينيقي أصبحت أهم موانئ مصر على شواطئ البحر الأحمر بداية من النصف الثاني من القرن الأول الميلادي^(٣٤)، واستمر الأمر كذلك حتى القرن السابع الميلادي عندما فتح العرب مصر^(٣٥).

وخلاصة القول فإنه حتى زمن كتاب مؤلف الطواف (منتصف القرن الأول الميلادي) كانت ميوس هورموس وبرينيقي تلعبان دوراً متساوياً في تجارة مصر الشرقية، وإن كانت ميوس هورموس تتبوأ مكان الصدارة إلى حد ما، وبدأت أهمية برينيقي تزداد بشكل تدريجي، وبدأ هذا النمو في عصر الإمبراطور تيبيريوس الذي اهتم بإصلاح الميناء، ثم ظهرت أسماء أباطرة آخرين مثل دوميتانوس وترجانوس وهادريانوس وماركوس أوريلليوس (١٦١ - ١٨٠). وفي الوقت الذي كتب فيه بلينيوس (٧٠م) يبدو أن برينيقي كانت قد اكتسبت أهمية أكبر وتفوقت على ميوس هورموس^(٣٦).

الملاحظة الثانية - إدارة المنطقة

كانت منطقة الصحراء الشرقية والبحر الأحمر من الأماكن المهمة من الناحية الإستراتيجية والاقتصادية، حيث مناجم الذهب والزربرد والأحجار الكريمة، بالإضافة إلى محاجر مواد البناء، ويزيد المنطقة أهمية الموانئ المنتشرة على ساحل البحر الأحمر، وخاصة مينائي ميوس هورموس = قصر القديم وبرينيقي = الحراس. لذلك اهتم البطالمة الأوائل بفرض نفوذهم على المنطقة بيد أنه منذ حدوث الثورات الوطنية واستقلال طيبة (٢٠٦-١٨٦ ق.م) ظهرت وظيفة الإستراتيجوس (الحاكم العام) لطيبة وأسندت إليه مهام مدنية وعسكرية في نفس الوقت^(٣٧) وكان من ضمن الألقاب والاختصاصات التي كلف بها الإستراتيجوس "المشرف على البحر الأحمر والمحيط الهندي" كما يشير اللقب التالي :

ὁ στρατηγός καὶ ἐπιστρατήγος τῆς Εὐρυθρᾶς καὶ
Ἰνδικῆς Θαλάσσης^(٣٨)

أما في العصر الروماني فأصبح هناك حاكم خاص للمنطقة حمل عدة ألقاب منها قائد برينيقي، ومدير مناجم الزبرجد والتوباز، وكل مناجم مصر، وذلك وفقاً لما أشار إليه نقش يرجع إلى عام ١١م^(٣٩) أما اللقب الأكثر استخداماً فكان "قائد جبل برينيقي Praefectus Montis Berenicidis^(٤٠) أو قائد حماية جبل برينيقي كما أشار إلى ذلك نقش محطة كروكوديلو = أم الموايح (على طريق قفط - برينيقي) والذي يرجع إلى عام ٢١٩م^(٤١) وربما كان هذا القائد يقيم في قفط حيث كانت مقرراً لقيادة الحامية الرومانية العسكرية في الجنوب.

وكان هذا القائد يكلف من قبل الوالي praefectus بتحصيل التعريفية الجمركية على البضائع المنقولة ورسوم المرور عبر طرق الصحراء أو المواني على البشر ودواب النقل أيضاً. وكان قائد جبل برينيقي، المقيم في قفط، قد أصدر في عام ٩٠م قائمة بقيمة رسوم المرور ἀποστολίον الواجب تحصيلها عن بوابة قفط الجمركية^(٤٢) وهي على النحو التالي:

٨ دراخمة	رسوم مرور سفينة في البحر الأحمر
٦ دراخمة	رسوم مرور سفينة في النيل
٥ دراخمة	عن مرور البجار
٨ دراخمة	على الحر في
١٠٨ دراخمة	على بائعات الهوى
٢٠ دراخمة	على زوجة البجار
أوبل	إذن مرور الجمل
٢ أوبل	لختما لتصريح
٢ أوبل	إذن مرور للحمار
أوبل	عن كل امرأة ستصعد السفينة
٤ دراخمت	للعربة المغطاة
٢٠ دراخمة	عن صاري السفينة
دراخمة ٤ و أوبل	عن الجنازة المحمولة

ويلاحظ أن نسبة ما كان يدفعه الرجل أياً كانت مهنته كانت تتراوح بين ٥- ١٠ دراخمت. أما المرأة سواء أكانت زوجة لأحد الحرفيين أو البحارة فكانت تدفع ٢٠ دراخمة على الأقل، وأما إن كانت من بائعات الهوى فإنها كانت تدفع ١٠٨ دراخمة كرسوم عبور، لكننا لا نعرف على أي أساس فرضت هذه الرسوم؟ هل لأن حماية المرأة في طريق طويل غير آمن كان مكلفاً؟ بيد أننا يجب أن نشير إلى أن الدخول العالية التي تجنيها من تعمل في الدعارة^(٤٣) كانت هي السبب الأول في زيادة نسبة الرسوم عليهن. ذلك أن الجنود والحراس العاملين في الطريق بين برينقي وقفت نادرا ما كانوا يصطحبون زوجاتهم، ومن ثم كانت بائعات الهوى هن ضالتهن في إشباع رغباتهم الجنسية^(٤٤).

الملاحظة الثالثة - المدفوعات والرسوم

وفيما يتعلق بالمدفوعات التي كانت تحصل من التجار وأصحاب القوافل التي تستخدم الطريق الصحراوي إلى برنيقي فيمكننا حصرها في ثلاثة أشكال:

أ - الرسوم الجمركية: وكان قدرها ٢٥٪ من قيمة السلع التجارية المنقولة وتدفع عند دخول السلع لمصر، وخاصة في قفط إذا كانت قادمة من الشرق عبر البحر الإريثيري، أو في الإسكندرية إذا كانت قادمة من دول حوض البحر المتوسط. ثم تدفع مرة أخرى عند مغادرتها مصر بمعنى أنها كانت تدفع مرتين: مرة عند دخول السلعة مصر، ومرة أخرى عند خروجها منها إن كان سيعاد تصديرها^(٤٥).

ب - رسوم استخدام الطريق إلى ميناء برنيقي، وهذا ما حددته تعريفه قفط الجمركية المشار إليها أنفاً.

ج - ضريبة حراسة الصحراء ἐρημαθυλακία وكانت تحصل في الفيوم بمقدار دراهمة للحمار غير المحمل، ودراختين على الجمل غير المحمل، وإذا كان محملاً دفع من ٦-٨ دراهمات. وربما كانت هذه الضريبة تدفع أيضاً عند مداخل الطرق الصحراوية. وقد وردت الإشارة إلى ضريبة لحراسة الطرق الصحراوية تسمى ιχνος ἐρημοφυλακίας وكان مقدارها ١٠٪ من قيمة السلعة^(٤٦).

د - وكذلك الحال فإن التجار كانوا يدفعون أجوراً للحراسات الخاصة التي استخدموها وأجوراً نظير استخدامهم دواب النقل من حمير وجمال، وكذلك دفعوا أجوراً إلى سائقي هذه الدواب. ولم يترك الأمر للمصادفة بل كانت هناك عقود تجارية تحدد مسؤولية كل طرف من الأطراف في نقل البضائع وإجراءات التخليص الجمركي وإعادة نقلها أو تخزينها^(٤٧).

الملاحظة الرابعة - الحراسة

كانت دوريات الحراسة المكلفة بحراسة الطريق بين المحطات تتكون من ١٢ جندياً^(٤٨)، أو ١٥ جندياً^(٤٩)، أو ١٨ جندياً من جنود المشاة، وكانت الخدمات توزع عليهم بشكل دوري حيث كانت هذه الدوريات تقسم إلى فصائل تشكل عادة من ٤ أو ٥ أو ٦ جنود كانوا يؤدون الخدمة يوماً بعد يومين، ولم يقتصر أمر الحراسة على جنود المشاة فقط بل شاركهم في ذلك سلاح الفرسان.

وبالإضافة إلى جنود الجيش النظامي من مشاة وفرسان، ظهرت تنظيمات شبه عسكرية كان قوامها من خفراء الأبراج *οι σκοπελοιοι* وكانت كل وحدة مكونة من عشرة خفراء، وربما كانوا تحت قيادة عسكرية من الجيش الروماني، وعادة ما يكون قائد عشرة *ὁ δεκσαυος*، وكانوا يوزعون على الأبراج، ويتناوبون الخدمة ليلاً، ولا يخدم أحدهم منفرداً على الإطلاق^(٥٠).

ولم تقتصر الخدمة في الخفارة على المصريين فقط بل إن الإدارة الرومانية في مصر كانت قد استعانت بالتدمريين في حراسة الطرق الصحراوية، وبخاصة الرماة الذين امتطوا الجمال، وقد ترك هؤلاء الجنود التدمريون نقوشاً كثيرة كرسوها في العادة للرب "كرب إيل" أو لغيره من الآلهة، وسنتحدث عنها بعد قليل، وكذلك الأمر فقد خدم الأنباط في وحدات الخفارة هذه، ولم يقتصر دور التدمريين والأنباط على العمل في الحراسة أو الخفارة بل كانوا تجاراً نشطين شاركوا بفاعلية في تجارة البحر الأحمر، وكان لهم مراكز تجارية في قفط، بل إنهم شكلوا رابطة للتجار التدمريين في قفط، وهناك نقوش كثيرة تشير إلى تكريسات أقامها التدمريون لأحدهم^(٥١) أو لأحد آلهمتهم. وكذلك الحال فإن الأنباط كان لهم نشاطهم التجاري في طريق قفط - برينقي، وبصفة خاصة بعد عام ١٠٦م عندما احتل الرومان بلاد الأنباط وحولوها إلى ولاية رومانية^(٥٢).

ولم يقتصر دور الجيش الروماني في الصحراء الشرقية، على الحراسة وتأمين الطرق فقط بل امتد إلى إنشاء المحطات والخزانات وصيانتها، ففي نقش^(٥٣) يرجع

إلى عصر فسباسيان (٦٩-٧٩) هو عبارة عن قوائم بأسماء الجنود، سواء من الفرق الرومانية أو من القوات المساعدة، ففي العمود الأول جاءت الإشارة إلى ضباط وجنود سلاح الفرسان، وكان عددهم ٤٢٤ جندياً، أما العمود الثاني فيبدأ بالإشارة إلى الكتيبة الطبية الأولى (Thebaeorum) ثم يذكر أسماء ثلاثة من قواد المائة Centorion، ثم يذكر النقش أسماء الجنود الذين شاركوا في عملية الإنشاء والإصلاح، هم ١٠ من قواد المائة Centorions و ٦١ من سلاح الفرسان و ٧٨٢ جندي مشاة من سبع كتائب.

وكانت هذه القوات مكلفة ببناء خزانات مياه وحاميات على الطريق بين قفط وبرينيقي، وقفط وميوس هورموس. وفيما يخص طريق برينيقي - قفط فكانت المواقع التي تم بناؤها من جديد أو أعيد تجديدها هي ميناء برينيقي، ومحطة أبوللون Apollonos = وادي الجمال ومحطة بئر دعيج^(٥٤) وكان إجمالي عدد الجنود الذين شاركوا في هذه العملية ١٢٣٣ جندي، وكان منهم ٢٠٪ من المصريين^(٥٥) من القوات المساعدة.

الملاحظة الخامسة - السكان والعمال

يشير صاحب كتاب الطواف^(٥٦) إلى أن الوقت المناسب للإبحار من موانئ البحر الأحمر وسواحل أفريقيا المطلة على المحيط الهندي هي على النحو التالي:

"على أولئك الذين يقصدون سواحل المحيط الهندي، وبصفة خاصة أسواق جنوب الصحراء الأفريقية والهند وسيريلانكا، أن يغادروا الموانئ المصرية في يوليو ليستفيدوا بالرياح الموسمية. أما شهر سبتمبر فهو الموعد المناسب لبداية الرحلة من الموانئ المصرية إلى أسواق الجزيرة العربية أو سواحل أفريقيا^(٥٧).

أما رحلة العودة من سواحل أفريقيا (جنوب الصحراء) أو من الهند وسيريلانكا إلى موانئ مصر على البحر الأحمر فكانت بين نوفمبر ويناير^(٥٨)، وكان نقل البضائع من موانئ البحر الأحمر على النيل يتم في الفترة من النصف الثاني من شهر أكتوبر إلى النصف الثاني من شهر فبراير. وكانت المرحلة الثانية من عملية النقل هذه تبدأ في النصف الثاني من شهر يونيه إلى أغسطس / سبتمبر. ومن ثم فإن الحركة التجارية عبر الصحراء كانت تقل بدرجة كبيرة لمدة ثلاثة أو أربعة أشهر هي شهور مارس وأبريل ومايو والنصف الأول من شهر أكتوبر، ومن ثم فإن سكان هذه المناطق يكونون بلا عمل في هذه الفترة بيد أنهم كانوا في حاجة إلى جميع الإمدادات من وادي النيل؛ وذلك للاستهلاك المحلي^(٥٩).

وفيما يتعلق بسكان برينيقي فإن التقديرات تشير إلى وجود ٢٠٠٠ منزل وأن عدد السكان كان ١٠,٠٠٠ شخص، وهناك تقدير آخر يشير إلى وجود ما بين ١٠٠٠-١٥٠٠ منزل فقط، وأن عدد السكان كان ٥٠٠٠ شخص، وتستند هذه التقديرات إلى أن كل منزل كان به خمسة أفراد، بيد أنه ليس لدينا ما يؤكد صحة هذه الافتراضات^(٦٠) وكان عدد السكان يختلف من حقبة زمنية إلى أخرى، أما المعابد والمباني فكانت تقارب المائة مبنى^(٦١).

ولما كان العمل في ميناء برينيقي يتركز بصفة أساسية في شهور الصيف، فإن العمال كانوا يفضلون الإقامة في شنشيف التي تقع على بعد ٣٥ كم جنوب برينيقي،

وكانت قرية شنشيف هذه تتمتع بوجود مصدر دائم للحياة، وهو الآبار مما جعلها منطقة جذب للعمال في فترة تعليق العمل في ميناء برينيقي. وقد تم الكشف في شنشيف على منازل ولقى أثرية ومواد مستهلكة تشبه تلك التي عثر عليها في برينيقي، أما الحصول على الغذاء فكان أيسر من الحصول على الماء فلا يستلزم ذلك سوى رحلة إلى قفط تستغرق اثنتي عشرة ليلة^(٦٢).

بيد أننا يجب أن نشير إلى أنه كان هناك ثلاثة أصناف من المزروعات في الطريق من قفط إلى برينيقي، وفي الطرق الصحراوية بصفة عامة، وهي على النحو التالي:

أ - نباتات ربانية مرتبطة بالبيئة وهي التوابل، والأشجار البرية والكلأ والعشب.

ب - المزروعات المحلية التي قام الإنسان بزراعتها، وبصفة خاصة في القرى المحيطة ببرينيقي، حيث كانت تزرع الأذرة *Sorghum bicolor* وبعض الخضراوات المرتبطة بالأكل اليومي (البصل، الأكرات، الثوم)^(٦٣).

ج - أما ثالث المزروعات التي عثر على بعض بقاياها فهي القمح (*Tritium spp*) والشعير (*Hordeum vulgare*)^(٦٤) وكانت باقي المزروعات على النحو التالي:

البنجر أو الشمندر *Beta vulgaris* الكريز *Coriandrum Satium* الخيار
Cucumis Sativus الكمون *Cuminum cyminum* الشبث *Anethum graveolens*
 الشمر *Foeniculum vulgare* الحلبة *Trigonella foenum-graecum* الثوم *Allium*
Sativum البصل *Allium Ceppa* البطيخ *Citrullus Lanatus*^(٦٥).

وكان سكان برينيقي في العصر البطلمي من الإغريق والمقدونيين والمصريين والمصريين المتأغرقين، وكانوا من سكان وادي النيل أو من سكان الصحراء الشرقية، ولا يوجد لدينا دليل على أن أناساً من خارج مصر كانوا قد عاشوا في برينيقي^(٦٦). أما في العصر الروماني، بداية من ٣٠ ق.م، فإن أوستراكا برينيقي^(٦٧) تشير إلى سيطرة الإدارة الرومانية بشكل تام على النشاط التجاري في ميناء برينيقي وعلى الطرق التي تصلها من خلال الحاميات العسكرية في المحطات التي أنشئت على

الطريق أو من خلال الدوريات الراكبة وخاصة دوريات سلاح الفرسان، وتشير هذه الأوستراكا إلى أن سكان المنطقة أو العاملين فيها كانوا من المصريين والإغريق والرومان، وأشارت إلى أشخاص من بالميرا Palmyrene = تدمر، وكان بعضهم من سكان منطقة البحر الأحمر والمحيط الهندي، وخاصة في العصر الروماني المبكر، وحتى بدايات القرن الثالث الميلادي، أما أواخر القرن الثالث والقرن الرابع فمعلوماتنا غير مؤكدة^(٦٨).

وفي نقش من النقوش اليونانية التي عثر عليها في منطقة برينيقي، قام جندي من رماة الرماح في القوات المساعدة يدعى ماركوس أوريلبوس موكيموس Marcus Aurelius Mocimus بتكريس نصب للإمبراطور كراكلا^(٦٩) وأمه يوليا دومنا^(٧٠) وإلى باقي عائلتهم، ويرجع النقش إلى العاشر من شهور توت من العام الرابع والعشرين من حكم كراكلا = ٨ سبتمبر ٢١٥ م^(٧١). وهناك بعض الملاحظات على هذا النقش:

١ - يذكر الجندي أنه من بالميرا = تدمر في سوريا، وهذه ليست المرة الأولى التي يذكر فيها أسماء أشخاص من بالميرا في مصر، فقد كانت أسماؤهم متداولة كتجار أو كجنود.

٢ - كان الجندي يخدم في وحدة عسكرية Numerus من رماة الرماح في الصحراء الشرقية، في العصر السيفيري، وقد وردت الإشارة إلى هذه الوحدة في نقش عثر عليه في قفط^(٧٢).

٣ - لم يشر الجندي إلى الشيء الذي كرسه للإمبراطور، إلا أنه قد يكون تمثالاً للإله أو آلهة من آلهة بالميرا، خاصة أن النقش الذي عثر عليه في قفط كان مكرساً للإله هيروبل^(٧٣).

٤ - أشار النقش إلى لقب $\epsilon\pi\alpha\rho\chi\omicron\varsigma$ = Praefectus قائد عسكري، ولعله قائد برينيقي الذي تتبعه وحده هذا الجندي.

الملاحظة السادسة - وسائل النقل

يفترض باجنال^(٧٤) أن النقل النهري كان هو وسيلة الانتقال الأولى في مصر للإنسان والمحاصيل وبصفة خاصة في الريف، وأن النقل البري عن طريق الحافلات كان مكلفاً، لذلك فإن النقل البري كان يعتمد على الحمير والجمال، وإن كانت الحمير تأتي في المقدمة بسبب رخص أسعارها ورخص أجرتها، وبصفة خاصة في نقل المحاصيل من الجرن إلى الميناء على النهر. بيد أن الجمل كان هو سفينة الصحراء وبصفة خاصة في المسافات الطويلة.

وكذلك الحال كانت الحمير والجمال هما وسيلة النقل الأساسية للبضائع وللشعر في طريق قفط - برينيقي، وربما في غيره من الطرق، ولكن هناك عدة أمور لابد أن تؤخذ في الاعتبار عند استخدام الحمار أو الجمل، فالحمار يستهلك ١٠ لترات من الماء يومياً بيد أن الجمل يستهلك ٢٠ لتراً يومياً، ولكن يجب الإشارة إلى الجمل، في الجو البارد، لا يحتاج إلى الماء طوال الرحلة من النيل إلى محطة ما على الطريق؛ لذلك كان يفضل استخدامه، أضف إلى ذلك أن الجمل يمكنه أن يشرب المياه التي تزيد فيها نسبة الأملاح خمسة أضعاف عما يمكن أن يشربه الحمار. كذلك فإن استهلاك الحمار للهيدروجين أكثر من الجمل بثلاثة أضعاف، ومن ثم يزيد استهلاكه للماء. ومن ناحية أخرى فإن الجمل يمكنه حمل ما بين ٢٠٠-٣٢٥ كجم فقط في الرحلات الطويلة و٤٧٥ كجم في الرحلات القصيرة، أما الحمار فيحمل من ٧٠-٩١ كجم، وإن كان يجب أن نشير إلى أن الحمار كان يمكنه السير في الطرق الصخرية أو الحجرية أكثر من الجمل^(٧٥) وهذا ما جعل البعض يفترض أن المهمة الأساسية للجمال كانت هي نقل المياه إلى خزانات المحطات المنتشرة على طوال الطريق^(٧٦).

أما الخيول (ἵπποις, προβολη) فكانت خاصة بجنود الحامية الرومانية المتنقلة بين محطة وأخرى، وإن كانت تحمل معها بعض الأوزان الخفيفة التي تزيد عن ٢٠ كجم حسب O.Max. 90.

وربما كان هناك متعهدون بنقل البضائع بين كل محطة وأخرى، وليس للطريق كله، وذلك لسببين:

١ - أنه لا يعقل أن تظل دواب النقل، وخاصة الحمير والخيول، في رحلة مستمرة لمدة ١٢ يوماً.

٢ - أن العمل بين محطة وأخرى يتيح للقافلة أن تنقل البضائع من المحطة (١) إلى المحطة (٢)، وإذا كان اتجاه الرحلة إلى النيل كانت البضاعة المنقولة مستوردة. وكذلك فإن هذه القافلة عند عودتها من المحطة (٢) إلى المحطة (١) تحمل معها بضائع، وعادة ما تكون هذه البضائع منقولة إما للتصدير أو للاستهلاك في برينقي. وبذلك فإن الرحلة تكون بالنسبة لمتعهد النقل اقتصادية ذهاباً وعودة.

٣ - يمكننا أن نضيف سبباً آخر يتعلق بسكان المنطقة، فربما استعان المتعهدون بنقل البضائع بالسكان المحليين؛ ليكونوا حراساً أو مرشدين لهذه القوافل، ذلك أن تشغيل أفراد هذه القبائل (العبادة والبيشارية والمعازي) سواء في النقل أو الحراسة كان يؤمن مرور هذه القوافل دون سلب أو نهب، وقد أشارت تعريفه قفط^(٧٧) إلى فرض رسوم على الحرس الخاص الذين كان أصحاب القوافل يستأجرونهم لمرافقة قوافلهم في رحلة الصحراء من برينقي إلى قفط أو العكس، فكان الحارس يدفع ١٠ دراهمات عند عبوره من بوابة قفط.

الملاحظة السابعة - إمدادات المياه

هناك ثلاثة أصناف من الكائنات الحية التي تحتاج إلى المياه في الصحراء، وهي على التوالي الإنسان، دواب النقل، والنباتات.

أما الإنسان فتختلف حاجته للماء حسب ظروفه سواء أكان مسافراً أم مقيماً، فالإنسان المسافر إلى البحر الأحمر عبر الصحراء عن طريق برينيقي - قفط كان بإمكانه أن يحمل معه ما يكفيه من مياه الشرب طوال رحلته، وربما لم يكن في حاجة إلى التزود بالمياه طوال الرحلة. أما الإنسان المقيم فالأمر يختلف حيث إن الفرد يستهلك ٦ لترات ماء شرب في اليوم في الجو الحار يزداد إلى ١٥ - ٢٠ لتراً إذا ما أضفنا إليها الماء الذي يحتاجه الإنسان في شؤونه الخاصة في الطبخ أو الغسل أو الاستحمام^(٧٨). وهذا الشخص، الجنود أو البدو، يعتمد بشكل أساسي على المياه السطحية المجمعة من المطر أو على مياه الآبار التي تحفر في الصحراء، وتقام حولها محطات الحراسة.

أما الحيوانات التي تمر في الطريق مع الرحالة والتجار، أو التي يمتلكها البدو من حمير وجمال وخيول وأغنام، فيختلف وضعها أيضاً، فإذا كانت حيوانات مسافرة فإن الإبل كانت تستطيع أن تقضي رحلتها القصيرة، دون أن تشرب وخاصة في الجو البارد. أما الحمير وباقي الحيوانات فكان لابد أن تشرب من مصادر ثابتة في الصحراء وبصفة خاصة مياه الآبار أو الخزانات^(٧٩). أما النباتات فهي نباتات صحراوية تقاوم الظمأ، ويكون المصدر الأساسي للمياه المستخدمة في الزراعة هو مياه الأمطار، وهي قليلة، ثم الصقيع الذي يتكون على المزروعات في فصل الشتاء^(٨٠). وإن كان يعطل نموها بعض الشيء.

وفيما يتعلق بمصادر المياه في الصحراء الشرقية وعلى طريق قفط - برينيقي فيمكن حصرها في ثلاثة أشكال هي :

أ - المياه السطحية التي تتكون بفعل الأمطار الغزيرة التي تهطل على جبال البحر الأحمر، أو هضاب الصحراء، وعادة ما تكون سيولاً أو أمطاراً غزيرة

تكون أودية، وفي نهاية كل وادٍ نجد التجمعات الخاصة بالمياه، ويكون للإنسان دخل كبير في الحفاظ على هذه المياه من خلال بناء سدود لكسر حدة تيار السيل، أو مد قنوات صناعية لتجميع المياه في منطقة منخفضة يمكن استغلالها بعد ذلك. حيث كان يتم نقل المياه إلى الخزانات حتى لا تتسرب إلى رمال الصحراء أو تتحول إلى مياه فاسدة. وكان نقل هذه المياه يتم بطريقتين: إما على ظهور الحمير حيث كانت تستخدم الشوايف في رفع هذه المياه من البرك، أو كانت تنقل في قرب على أكتاف السقاين، وهذا ما أشارت إليه إحدى شقافات برينيقي^(٨١)، بيد أنه يجب أن نشير إلى أمرين:

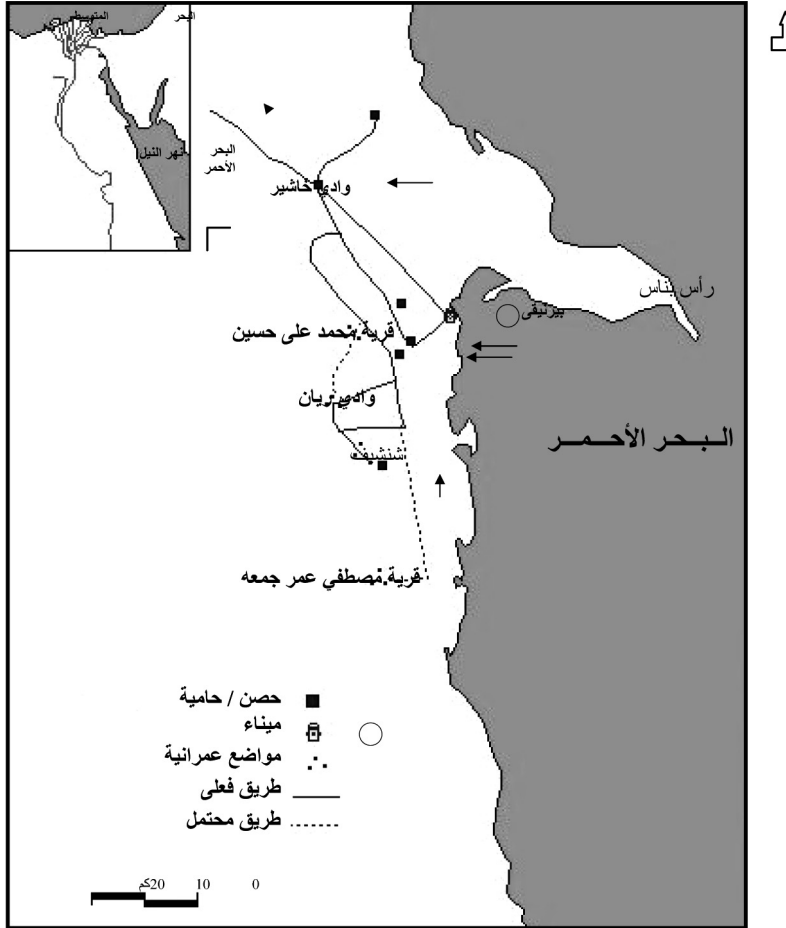
١ - أنه لا يمكن الاعتماد على هذا الماء كثيراً فهو مصدر مؤقت.

٢ - أن معظم مياه الأمطار تسقط في الجبهة الشرقية من جبال البحر الأحمر، ومن ثم لا يستفاد منها كثيراً، بل إنها تدمر الشعاب المرجانية.

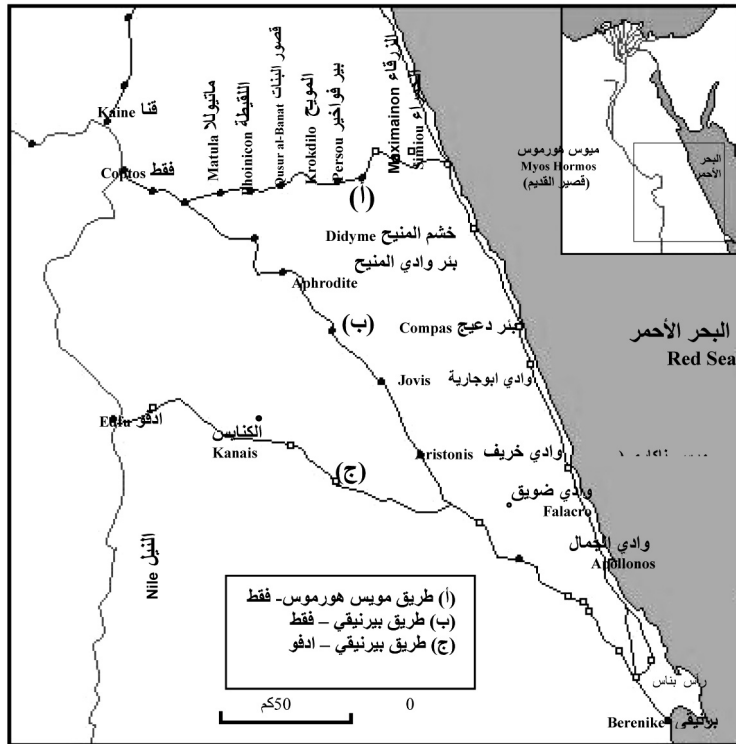
ب - الصقيع الذي يتكون على المزروعات، وهو قليل الأثر وموسمي، وإن كان مهماً لحياة بعض الزراعات الشتوية.

ج - الآبار والخزانات:

وعادة ما تتوسط هذه الآبار أو الخزانات محطات الحراسة، وعادة ما تكون هذه المحطات في مكان منخفض حتى يمكن أن تتجمع فيها الأمطار بشكل طبيعي أو عن طريق أنابيب مصنوعة من الفخار؛ لتجميع المياه من قمم الجبال عند سقوط الأمطار. أو ربما كانت المياه تنقل إلى هذه الخزانات إما من وادي النيل، أو من شنشيف (35°22'72"E, 23°44'25"N) حيث كانت هناك كميات كبيرة من المياه تتجمع في بئر ضخم يشبه البحيرة. وكانت هذه الآبار تبني من أحجار قوية صلبة حتى لا ينهار البئر^(٨٢). وأهم هذه المحطات محطتا أبوحجليج (E, 24°23'94" N) وأم قرية (34°59'48" E, 24°40'56" N).



شكل (١) ميناء برينيقي وظهيره



شكل (٢) الطرق بين وادي النيل وساحل البحر الأحمر

حواشی القسم الثاني

- 1 - S.E. Sidebotham, "Ports of the Red Sea and the Arabia - India Trade" in V.Begley and R.D. de Puma (eds) **Rome and India. Madison. 1991. P. 12.,**
- ٢ - من هذه الطرق (أ) أبوللونوبوليس = نخيسيا (ب) قنا - فيلوتيرا (ج) قنا - جبل كلاوديانوس (د) قنا - أبو شعر القبلي.
- ٣ - مرئية فضائية من القمر الأمريكي MT200 بدرجة وضوح ٣٠ متر.
- 4 - Hélène Cuvigny (ed), **La Route de Myos Hormos. IFAO Vol.I2003.PP:73-137**
- ٥ - راجع الخريطة رقم (١).
- 6 - G.W.Murray. "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt. *JEa* XI (1925) P.145.
- 7 - R.S. Bagnall, **The Florida Ostraca.**Duke University, 1976 P. 37.
- 8 - Ibid, P.35 cf; Bernand, **Le Paneion d'El-Kanais. Les Inscription Greques. Leiden. 1972, P. 34.**
- 9 - R.S. Bagnall. **Op.cit,** P.39.
- 10 - Strabo, **XVII. 44-45.**
- وراجع أيضا وهيب كامل، استرابون في مصر، القرن الأول قبل الميلاد، دار المعارف، ب.ت: ص ١١١ وراجع كذلك محمد المبروك الدويب، الكتاب السابع عشر من جغرافية استرابون، وصف مصر وليبيا، بنغازي ٢٠٠٣. فقرة ٤٤ - ٤٥.
- 11 - Pliny, **NH, VI.XXVI. 101-104.**

١٢ - الميل الروماني يساوي ١٤٨١,٥ متر.

١٣ - ٣٠٩ ميل = ٤٥٧,٨ كيلو متر تقطع في النيل في ١٢ يوم بواقع ٣٦,٥ كم في اليوم. أما ٢٥٧ أما ميل بري = ٣٨٠,٦ كيلو متر تقطع في ١٢ ليلة بواقع ٣١,٧ كم في الليلة.

١٤ - كانت المحطات على طول الطريق بمساحات مختلفة بيد أن هذه المحطات تشترك في الشكل فهي عبارة عن فناء يتوسطه بئر للمياه، وتحيط الغرف بهذا الفناء وعادة ما تكون مبنية من الحجارة المحلية، وتكون محاطة بأبراج للحراسة، ولها بوابة خاصة بها، وكانت محطة Hydreuma Vetus حسب بلينيوس تستوعب ٢٠٠٠ شخص للإقامة، وكانت بحاجة إلى ٢٥٠ جندي لحراستها، وإن كانت باقي المحطات ليست بهذا الحجم.

١٥ - عن تحديد موقع تروجوديتيكا Trogoytes أو تروجلوديتيكا Troglodytes راجع: Meredith, D. "Berenice Troglodytia" *JEA* (1957) PP: 56-70 cf, Tomber, R. "Trglodites and Trogodites: Exploring interaction on the Red Sea during the Roman Period" in people of the Red Sea II by J.C.M Starkey (ed) 2005.

16 - Ball, *Egypt in the Classical Geographers*. Cairo 1954. PP: 122-138.

17 - G.W.Murray. "The Roman Roads and Stations in the Eastern (17) Desert of Egypt. *JEA* XI (1925) P.144.

ويشير Jacobsen إلى المحطات الرئيسية دون أن يعطى تفاصيل عن المسافة بين المحطة وقفط راجع:

A.B. Jacobsen "Traffic on the Roads between Coptos and the Red Sea" in O.E. Keper (ed) *Life on the Fringe. Living in the Southern Egyptian Desert during the Roman and Early-Byzantine Periods*. Leiden, 1998. P: 71.

أما عن الحاميات العسكرية في هذه المحطات فراجع:

R.Alston. *Solider and Society in Roman Egypt*. London. 1995. P. 194.

18 - R.S.Bagnall, *Florida Ostraca* p,38.

19 - Ibid. PP. 38-39.

٢٠ - يذكر باجنال أن الإقامة في هذه المحطات كانت ليلا، وهذا يعني أن الرحلة تكون نهارا، بيد أن هذا الأمر لا يتفق مع طبيعة المنطقة المناخية. والأصح أن

الرحلة كانت تبدأ قرب نهاية النهار، عندما تنكسر حدة الحرارة، وتستمر طوال الليل أو حتى الوصول إلى المحطة التالية أيهما أقرب.

٢١ - راجع الخريطة رقم (٢).

22 - Pliny, NH, VI.XXVI.101.

23 - Strabo. XVII, 44 - 45.

24 - Strabo , XVII. 45.

25 - Strabo II,5. 12,

27 - Pliny.NH , XXXVII. XVII.

28 - Strabo. XVII. 45.

٢٩ - نسبة إلى الصحابي الجليل عبادة بن الصامت رضي الله عنه.

30 - OGIS.701 (AD.117).

٣١ - تم اكتشاف ٢٢ محطة على طريق هادريان، بيد أن باقي الطريق لم يكتشف ذلك أنه طريق منشأ، وليس طريقاً شكلته الأودية الطبيعية التي كونتها الأمطار والسيول عبر العصور. وإن كان يجب أن نشير إلى أنه كانت به أجزاء مزدوجة الاتجاه، وعادة ما كان أحد الاتجاهين يرتفع عن الآخر. عن هذا الطريق راجع: R.E.Zitterkop and S.E.Sidebotham, " Survey of the Via

Haderiana "IFAO (1997) PP:221 - 230

32 - Strabo. XVII. 45.

33 - PME.1.

34 - Pliny: NH. VI. 24:101-104.

35 - L-Casson.OP: Cit:PP:96-97.

36 - R.T.J. Cappers, Roman Foodprints at Berenike. Los Angeles.2006.P.1.

٣٧ - محمد السيد عبد الغني، شبه الجزيرة العربية ومصر والتجارة الشرقية القديمة. المكتب الجامعي الحديث. الإسكندرية ١٩٩٩. ص ٤٩.

٣٨ - عن وظيفة الإستراتيجوس راجع، الحسين أحمد عبد الله. الإدارة والقانون في مصر الرومانية. دراسة لوظيفة الإستراتيجيا. دار عين ٢٠٠٠.

- 39 - Linda. M. Ricketts, "The Epistrategos Kallimachos and Akoptite Inscription: SBv: 8036. Reconsidered, *Ancient Society* 13/14 (1982) PP: 161-165.
- 40 - SB.10173a (AD.II).,Cf.S.E.Sidebotham and Others."The Roman Qurry and installations in Wadi Umm Wikala and Wadi Semna" *JEA* 87(2001) PP:137-138.,CF.,A.Bernand, *Pan du Desert*. Leiden.1977.no.51.
- 41 - O.Krokd.No.15,41,47,65.
- 42 - O.Krokd.No.87.
- 43 - OGIS. 674 and cF., A. Bernand. *Les Ports du Desert*. Paris.1984 N.67 Cf. Wallace, S.L. *Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian*. New York. 1937.. pp: 273-274.
- ٤٤ - تشير BGU 1024 إلى أم تدعى ثيودورا Theodora قامت برفع دعوى قضائية ضد رجل سكندري يدعى ديوديموس Diodemos الذي قتل ابنتها بائعة الهوى، وتطلب في الدعوى أن يخصص لها دخل شهري ثابت لأنها فقيرة؛ إذ إن الفقر هو ما جعلها تعهد بابنتها إلى صاحب الماخور لممارسة الرذيلة.
- ٤٥ - عن بائعات الهوى في مصر الرومانية راجع: Montserrat, *Sex and Society in Graeco-Roman Egypt*. London. 1996.
- ٤٦ - يشير صاحب كتاب الطواف في البحر الإريتري (PME 19) إلى أن مملكة الأنباط في عصر الملك ملينماس= مالك (٩ق.م-٤٠م) كانت تفرض رسوماً جمركية قدرها ٢٥٪ من قيمة السلع المستوردة من أفريقيا والهند عبر البحر الأحمر. أما استرابون (XVII. 798). فيشير إلى أن البضائع المستوردة إلى مصر من سواحل أفريقيا والهند كانت تدفع رسوماً جمركية قدرها ٢٥٪ عند دخولها مصر، ثم تدفع رسوماً أخرى قدرها ٢٥٪ من قيمة السلعة عند إعادة تصديرها من ميناء الإسكندرية.
- 47 - Wallace, Op.Cit PP. 272, 565 and 573.
- 48 - Casson, L. "P.Vindob. G.40822 and the Shipping of Goods from India" *BASP*23 (1986) P.76
- 49 - O. Maxi. 1306.

- 50 - **O. Maxi. 920.**
- 51 - Bingen and Others, "**Mons Claudianus Ostraca Graecae et Latin II, O.Claud. 191a 416 IFAO** 32 (1997) PP: 165-168.
- 52 - A, Bernand, **Les Ports du Désert.** N. 103 P. 262.
- ٥٣ - راجع عن الأنباط: جلين وارين بورسوك "الأنباط الولاية العربية الرومانية". ترجمة آمال محمد الروبي. المجلس الأعلى للثقافة. مشروع الترجمة. العدد ١٠٦٣ القاهرة ٢٠٠٦.
- 54 - **CIL. III 6627.**
- 55 - D. Kennedy, "Composition of A Military Work Party in Roman Egypt" *JE* 71(1985) PP:156-7 CF., R.S. Bagnall, "**Army and Police in Upper Egypt**" *JARE.* 14 (1977) P.69
- 56 - R. Alston, **Soldier and Society in Roman Egypt.** London 1995.P.29.
- 56 - **PME. 14, 39, 49, 56.**
- 57 - **PME. 24.**
- 58 - Casson, **The Periplus of the Erythraean Sea.** Princeton 1989 PP: 283 -291.
- 59 - S.E Sidbotham, "**Ptolemaic and Roman Water Resources and their. Management in the Eastern Desert of Egypt**" in Liveravi, Mario, Merighi and Francesca (eds), **Arid = =Lands in Roman Times.** Firenze. 2003 Chapter Nine. P.2
- 60 - Jacobsen, **Op. Cit.** P. 66.
- 61 - W.Z.Wendrich "**The Relations between Berenike, Shenshef, and the Nile valley,**" in O.E. Kapper (ed). **Life on the Fringe, "Living in the Southern Egyptian deserts during the Roman and early - Byzantine periods,** Leiden 1998. PP: 243-244.
- 62 - W.Z.Wendrich, **Op.Cit,** P 244, Cf, RTJ Cappers, "**Archaeobotanical Remains**" in Sidebotham and Wendrich (eds) **Berenike** 1998. P. 305.
- 63 - R.T.J.Cappers **Archaeobotanical Remains "** in **Berenike** 1996. pp: 309- 310

٦٤ - هناك مجموعة من أشجار الفواكة منها ما زرعه الإنسان مثل العنب، المشمش، الخوخ. وبعضها الآخر كان من نباتات الصحراء وأهمها دوم

النخيل (Hyphaene theaica) ونخيل البلح (Balanites aegyptiaca) عن

هذه المزروعات راجع :

R.T.J.Cappers **Archaeobotanical Remains** " in **Berenike** 1996. pp:314 - 315

65 - R.T.J.Cappers "A botanical Contribution to the Analysis of Subsistence and Trade at Berenike (Red Sea Coast, Egypt " in J.C.M Strakey (ed) **People of Red Sea II** 2005 PP: 76 - 77.

66 - S.E. Sidebotham, "Evidence of Trade Goods, Languages and Religion from Excavations at Berenike" in J.C.M Strakey (ed) **People of Red Sea II** 2005 PP: 105-108.

67 - R.S. Bagnall, **Documents from Berenike** part I 2000 and part II 2005.

68 - Sidebotham,(2005),Op.Cit. P. 112.

٧٠ - حصل الإمبراطور كراكلا على الألقاب التالية: ماركوس أوريليوس سيفيروس أنطونينوس بيوس أوغسطس.

٧١ - يوليا دومنا Julia Domna زوجة الإمبراطور سبتيميوس سيفيروس وأم الإمبراطور كراكلا وحصلت على لقب السيدة المقدسة Mater Castorum.

71 - A.M.F.W. Verhoogt, "Greek and Latin Textual Material" in **Berenike** 1996 Edited by Sidebotham and Wendrich. Leiden. 1998 **Inscription** . PP: 193-195.

72 - Bernand, **Les Ports du Désert**. No 85.

73 - Verhoogt, **Op.Cit**. P. 198.

74 - R.S.Bagnall, Religion, **Later Roman Egypt: Economy and Administration** Ashgate.2003: XVI, PP:5 - 6 = "The Camel, the Wagon and the Donkey in later Roman Egypt ." **BASP** 22(1985).

76 - S.E Sidebotham, "Ptolemaic and Roman Water Resources and their Management in the Eastern Desert of Egypt" in Liveravi, Mario, Merighi and Francesca (eds), **Arid Lands in Roman Times**. Firenze. 2003 Chapter Nine. P.2.

77 - Jacobsen, **op.cit**.p.12.

77 - **OGIS**. 674.

- 78 - S.E Sidebotham, "**Ptolemaic and Roman Water Resources and their Management in the Eastern Desert of Egypt**, p, 2.
- 79 - **Ibid.** p. 2.
- 80 - R.T.J.Cappers "**A Botanical Contribution to the Analysis of Subsistence and Trade at berenike Red Sea Coast Egypt** " in **J.C.M Strakey** (ed) **People of Red Sea II** 2005 p. 76.
- 81 - **O.Ber II 191.**
- 82 - S.E Sidebotham, "**Ptolemaic and Roman Water Resources**", pp : 3 -5.

المصادر والمراجع

- لم نورد القائمة الخاصة بمجموعات البردي والنقوش التي أشرنا إليها في الحواشي السفلية حيث إن هناك من أعفانا من هذا الأمر: عن هذه المجموعات راجع:

John F. Oates, William H. Willis, Roger S. Bagnall, Klaus A. Worip, "Checklist of Editions of Greek and Latin Papyri, Ostraca and Tablets". American society of Papyrologists. (1998) PP: 1-86.

وموقعها على شبكة الانترنت
Clist. Html @ scriptorium. Lib. Duke.
Edu، وعدد صفحاتها تجاوز ٢٠٠ صفحة الآن وآخر تحديث لها في مايو ٢٠٠٩

(أ) المصادر الأدبية:

- Pliny, Natural History. Vol. 5tr. By H. Rackman, vol 1.6. tr. By W. H. S. Jones 1938 - 1962. (LCL).
- Strabo, Geography. Book XVII. Translated by H. L. Jones, Cambridge. 1949. (LCL).
- وهيب كامل " استرابون في مصر، القرن الأول قبل الميلاد ". دار المعارف. ب.ت
- محمد المبروك الدويب، الكتاب السابع عشر من جغرافية استرابون، وصف مصر وليبيا، بنغازي ٢٠٠٣.
- وهيب كامل، اميانوس ماركيلينوس في مصر، مصر في القرن الرابع: دار المعارف. ب.ت.
- **The Periplus of the Erythraean Sea**, translated by W.B. Huntingford. London. 1980
- **The Periplus of the Erythraean sea** translated by L.Casson. Princeton 1989
- **The Periplus of the Erythraean sea** translated by W.H Schoff, New Delhi. 1995
- **Ptolemy's Geography**, -An Annotated Translation of the theoretical chapters by Berggren and A. Jones,. Oxford. 2000,

(ب) الأوستراكا

- O. Berenike I. II
- O. Petr
- O. Flord
- O. Krok
- O. Bodl

(ج) المراجع الأجنبية:

- Alston, R.. **Soldier and Society in Roman Egypt**. London. 1995.
- Bagnall, R.S. **The Florida Ostraca**. Duke University, 1976
- "Army and Police in Upper Egypt" JARE. 14 (1977)
- **Religion, Later Roman Egypt: Economy and Administration**. Ashgate.2003
- "The Camel, the Wagon and the Donkey in Later Roman Egypt".BASP 22(1985
- Bagnall, R.S. Helms, C.C. and A.M.F.W. Verhoogt. **Documents from Berenike Vol. I. Greek Ostraka from the 1996-1998 Seasons**. Papyrologica Bruxellenisa 31 (2000) PP: 1-84.
- Bagnall, R.S. Helms, C.C. and A.M.F.W. Verhoogt. **Documents from Berenike Vol. II. Greek Ostraka from the 1999-2000 Seasons**. 2005.
- Ball, **Egypt in the Classical Geographers** Cairo 1954
- Bernand, A. **Le Paneion d'El-Kanais. Les Inscription Greques**. Leiden. 1972.
- **Pan du Desert**. Leiden.1977
- **Les Ports du Desert**. Paris.1984
- Bingen and Others, "Mons Claudianus Ostraca Graecae et Latin II, O.Claud. 191a 416 IFAO 32 (1997)
- Cappers, R.T.J. **Roman Foodprints at Berenike**. Los Angeles. 2006.
- **Archaeobotanical Remains" in Sidebotham and Wendrich (eds) Berenike 1998..**
- **Archaeobotanical Remains " in Berenike 1996**
- **A botanical Contribution to the Analysis of Subsistence and Trade at Berenike Red Sea Coast Egypt " in J.C.M Strakey (ed) People of Red Sea II 2005**
- Casson, L. "P.Vindob. G.40822 and the Shipping of Goods from India" BASP23 (1986) PP: 73-79

- Hélele Cuvigny (ed), **La Route de Myos Hormos. IFAO.** 2003
- Jacobsen A.B. "Traffic on the Roads between Coptos and the Red Sea" in O.E. Keper (ed) **Life on the Fringe. Living in the Southern Egyptian Desert during the Roman and Early-Byzantine Periods.** Leiden, 1998
- Keay, J. **The Spice Route.** London. 2005
- Kennedy, D. "Composition of A Military Work Party in Roman Egypt" *JEA* 71(1985)
- Kirwan, Sir L.P. "Where to look for the Ancient port of Leuke Kome" in *Studies in the History of Arabia Vol II* edited by Al-Ansary. Riyadh. 1984. PP: 55-61
- Linda. M. Ricketts, "The Epistrategos Kallimachos and Akoptite Inscription: SBv: 8036. Reconsidered, *Ancient Society* 13/14 (1982) PP: 161-165.
- Meredith, D. "Berenice Troglodytia" *JEA* (1957) PP: 56-70.
- .Murray, G.W. "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt. *JEA* XI (1925)
- Montserrat, **Sex and Society in Greco-Roman Egypt.** London. 1996.
- Sidebotham, S.E. Roman Economic Policy in the Erythrean Thallasa. 30 B.C-217AD. Leiden 1989.
- "Ports of the Red Sea and the Arabia - India Trade" in V. Begley and R.D. de Puma. (eds) **Rome and India.** Madison. 1991.
- " Ptolemaic and Roman Water Resources and their Management in the Eastern Desert of Egypt" in Liveravi, Mario, Merighi and Francesca (eds), **Arid Lands in Roman Times.** Firenze. 2003
- "Evidence of trade Goods, Languages and Religion from Excavations at Berenike" in J.C.M Strakey (ed) **People of Red Sea II** 2005
- and Others. "The Roman Quarry and Installations in Wadi Umm Wikala and Wadi Semna" *JEA* 87(2001)
- Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1994: Preliminary Report of the 1994 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea = =Coast) and the Survey of the Eastern Desert.** Leiden University Research School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 1995.

- Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1995: Preliminary Report of the 1995 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the Survey of the Eastern Desert.** Leiden University Research School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 1996.
- Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1996: Report of the 1996 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the Survey of the Eastern Desert.** Leiden University Research School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 1998.
- Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1997: Report of the 1997 Excavations at Berenike and the Survey of the Egyptian Eastern Desert, Including Excavation at Sbensbef.** Leiden University Research School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 1999.
- Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1998: Report of the 1998 Excavations at Berenike and the Survey of the Egyptian Eastern Desert, Including Excavation at Wadi Kalalat.** Leiden University Research School of Asian, African and Amerindian Studies *CNWS*, Leiden, Netherlands. 2000
- Sidebotham, S.E., and W.Z. Wendrich (editors) **Berenike 1999-2000: Report in the Excavations at Berenike and the Survey of the Eastern Desert,** Including the Survey of Sikait. Cotsen Institute of Archaeology at *UCLA* Publications. Los Angeles. 2006.
- Tomber, R. "Trglodites and Trogodites: Exploring Interaction on the Red Sea during the Roman Period" in *People of the Red Sea II* by J.C.M Starkey (ed) 2005.
- Van Der Veen, M. "Remains from Roman and Medieval Quseir al-Qadim" in J.C.M. starkey (ed), *People of the Red Sea. II* 2005 PP: 123-130.
- Verhoogt, A.M.F.W. "Greek and Latin Textual Material" in *Berenike 1996* Edited by Sidebotham and Wendrich. Leiden. 1998
- Wallace, S.L. **Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian.** New York. 1937.
- Wenderich, W.Z. "The Relations between Berenike, Schenshef and the Nile Valley". In *life on the Fringe Living in the Southern Egyptian Deserts during the Roman and Early- Byzantine Periods.* (ed)

- by Olaf. E.Kaper Leiden (1998).
- Zitterkop, R.E and Sidebotham, S.E. " Survey of the Via Haderiana " *IFAO* 1997 PP:221 - 230
 - Witfield, S. and U. Sims Williams (eds), *The Silk Road*. London. 2004

(د) الكتب المترجمة:

- أيرين فرانك وديفيد براونستون: طريق الحرير، ترجمة أحمد محمود، المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ١٩٩٧.
- باتريشيا كراون: تجارة مكة وظهور الإسلام، ترجمة آمال الروبي، المجلس الأعلى للثقافة، العدد ٧٥٧، القاهرة ٢٠٠٥.
- جلين وارين بورسوك، الأنباط الولاية العربية الرومانية، ترجمة آمال محمد الروبي، المجلس الأعلى للثقافة، مشروع الترجمة. العدد ١٠٦٣ القاهرة ٢٠٠٦.
- وندل فيليبس: مملكتا قتبان وسبأ، ترجمة الفاضل عباس، مراجعة أحمد عبد الرحمن السقاف، المجمع الثقافي أبوظبي، ٢٠٠٢.

(هـ) المراجع العربية:

- الحسين أحمد عبد الله: الإدارة والقانون في مصر عصر الرومان. دراسة لوظيفة الإستراتيجية. دار عين ٢٠٠٨.
- سيد أحمد علي الناصري: " الصراع على البحر الأحمر في عصر البطلمة " عند عبد الرحمن الأنصاري (محرر) دراسات تاريخ الجزيرة العربية. ط ١ الرياض. ١٩٨٠.
- صلاح محمد ضبيع: " العلاقات السياسية بين الرومان والفرس منذ سنة ٢٢٦م حتى ٣٠٥م " مجلة كلية الآداب - جامعة حلوان العدد ٢٥ (٢٠٠٤) ص ١١٠٧-١١٦٤.
- لطفي عبد الوهاب يحيى: " الجزيرة العربية في المصادر الكلاسيكية " في كتاب عبد الرحمن الأنصاري (محرر) دراسات تاريخ الجزيرة العربية. ط ١ الرياض. ١٩٨٠.

- العرب في العصور القديمة". دار المعرفة الجامعية. الإسكندرية ١٩٩٩.
- محبوب غالب أحمد: "الصلات التجارية بين جنوب شبه الجزيرة العربية مناطق الهلال الخصيب ومصر خلال الألف الأولى قبل الميلاد" ندوة اتحاد المؤرخين العرب، ٢٠٠٦.
- محمد السيد عبد الغني: "شبه الجزيرة العربية ومصر والتجارة الشرقية القديمة". المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية ١٩٩٩.
- مصطفى العبادي: ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية في العصرين البطلمي والروماني، ندوة سواحل مصر الشمالية عبر العصور، إعداد عبدالعظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب ٢٠٠١
- مصطفى كمال عبد العليم: "تجارة الجزيرة العربية مع مصر في المواد العطرية في العصرين اليوناني والروماني" في كتاب عبد الرحمن الأنصاري، دراسات تاريخ الجزيرة العربية. الرياض ١٩٨٠.

Port of Bernike and its role in the Eastern Trade of Roman Empire

Abstract

During Ptolemaic and Roman periods, Egyptian rulers' interest in Eastern trade required subsequent concern in two issues: first, setting up harbours alongside the Red Sea coasts; second, paving roads that linked the Nile with the Red sea. As for the former, many harbours were built on the Egyptian Red Sea coasts listed from the North to the South as follows:

1- Arsinoi or Quilzam (=Suez), 2-Myos Hormos (= Ancient Qusair), 3- Philoteirs (=Gasos Berth), 4-Leukos Limen (= Qusair), 5- Nechesia (= Nakari Cape), 6- Berenike (=Hurras City)

The first part of this paper focuses on the port of Berenike. The paper begins with an analytical review of the sources especially periplus maris Erythraei, Plinius, Historia Naturalis and Strabo, Geography XVI-XVII. Moreover, the study covers the relationship between Berenike's port and the eastern costs of Africa, Arabia Pennesula and India. This part ended by elaborating the rule of Berenike's port in the eastern trade of Roman Empire.

The second part deals with the roads which link the Red Sea and the Nile Valley especially Berenike Copats road. Seven remarks are pointed on this road which are, road's importance, region management, payments and fees, security, inhabitants and laborers, means of transportation, and water resources. An appendix of map and references are provided.

Author:

Prof. Alhousein Ahmed Mohamed Abdulla

- Ph.D. Greco-Roman History. with honours degree from Zagazig University in 1999.
- Prof. of Graeco-Roman History and Chairman of History Department, Faculty of Arts, Zagazig University.
- E-mail: Alhouseinabdulla@yahoo.com

Publications:

(A) Books:

- 1 - Lionel Casson, Travel in the Ancient World. Translated by Alhousein Abdulla, National Center of Translation, Cairo, 2012.
- 2 - Agatherchedes, On the Eretheian See, Translated by Alhousein Abdulla: Ein for Human and Social Studies, Cairo 2011.
- 3 - Judicial and Social Systems in Roman Egypt. Ein for Human and Social Studies, Cairo 2009.
- 4 - Egypt and the Near East in Hellenistic Era, Cairo, 2009.
- 5 - Rome's Civilization up to Greachus Brothers, Cairo, 2009.
- 6 - Greek between Civilization and Politic, Cairo 2007.
- 7 - Egypt in Roman Period, Ein for Human and Social Studies, Cairo 2007.

(B) Research:

- 1 - "Seven Remarks upon Brenecie-Coptos Route in Roman Period". ARAM Thirtieth International Conference: Trade Routes & Seafaring in the Ancient Near East (The Oriental Institute, Oxford) 04-06 July 2011.
- 2 - "Money- Tax in Elephantine/Aswan in first and second century". BACPSI, Tome 28 Cairo 2011.
- 3 - "Taxation in Roman Egypt", Faculty of Arts, Zagazig University, Tome 56(2011).
- 4 - "Regulations of Roman Women's Inheritance". BACPSI, Tome 27 Cairo, 2007.
- 5 - "Sale on delivery in Greco-Roman", Egypt, BACPSI, Tome 22 Cairo (2005).
- 6 - "Inheritance without bequest in Roman Egypt". BACPSI, Tome 20 (2003).
- 7 - "Regulation of Inheritance in Roman Egypt", BACPSI, Tome 19 (2002).
- 8 - "Lienand mortgagein Roman Egypt", BACPSI Tome 18 (2000).

Monograph 348

**Port of Bernike and its Role
in the Eastern
Trade of Roman Empire**

Prof. Alhousein Ahmed Mohamed Abdulla

History Department - Faculty of Arts

University of Zagazig

Egypt

عزيزي القارئ:

يسر أسرة تحرير حويات الآداب والعلوم الاجتماعية أن ترحب بكم وتتقدم لكم بأطيب التحيات، شاكرين لكم سلفاً تعاونكم من أجل تطوير الحويات؛ وذلك من خلال إجابتكم عن هذه الأسئلة:

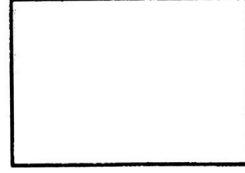
- ١ - العمر: سنة
- ٢ - الجنس: ☐ ذكر ☐ أنثى
- ٣ - بلد الإقامة: ☐ الكويت ☐ خارج الكويت (اذكر)
- ٤ - التعليم: ☐ ثانوي ☐ جامعي ☐ ماجستير ☐ دكتوراه
- ٥ - طبيعة المهنة: ☐ أكاديمي ☐ إداري ☐ مهني ☐ أخرى (واذكرها) ...
- ٦ - مواضيعك المفضلة: ☐ أدبية ولغوية ☐ سياسية ☐ اجتماعية ونفسية ☐ تاريخية ☐ ثقافية ☐ أخرى (واذكرها) ...
- ٧ - كيف تحصل على الحويات؟ ☐ شراء ☐ اشتراكاً ☐ استعارة ☐ لا
- ٨ - هل تصلك الحويات في الوقت المناسب؟ ☐ نعم ☐ لا
- ٩ - رأيك في حجم الحويات؟ ☐ كبير ☐ متوسط ☐ صغير
- ١٠ - كيف ترى موضوعات الحويات؟ ☐ متنوعة ☐ غير متنوعة
- ١١ - ما الطابع العام للحويات من وجهة نظرك؟ ☐ لغوي ☐ اجتماعي ☐ تاريخي ☐ جغرافي ☐ متنوع
- ١٢ - هل تقرأ الحويات بانتظام؟ ☐ نعم ☐ لا
- ١٣ - هل تقرأ الحويات فقط إذا كان موضوعها له علاقة بتخصصك؟ ☐ نعم ☐ لا
- ١٤ - هل تقرأ الحويات فقط إذا كنت ستستعين بمادتها كمرجع لبحث؟ ☐ نعم ☐ لا
- ١٥ - هل تحتفظ بالحويات بعد قراءتها؟ ☐ نعم ☐ لا
- ١٦ - اقتراحاتك لتطوير الحويات وتطوير خدماتها للقارئ:

.....

.....

.....





حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية
مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت
ص.ب: 17370 الخالدية
الكويت 72454
دولة الكويت

البريد الجوي
BY AIR MAIL
PAR AVION

المجلة التربوية



مجلة فصلية، تخصصية، محكمة
تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت
رئيس التحرير: أ. د. عبدالله محمد الشيخ



نشر:

- البحوث التربوية المحكمة
- مراجعات الكتب التربوية الحديثة
- محاضر الحوار التربوي
- التقارير عن المؤتمرات التربوية
- وملخصات الرسائل الجامعية

❖ تقبل البحوث باللغتين العربية والإنجليزية.
❖ تنشر لأساتذة التربية والمختصين بها من مختلف الأقطار العربية والدول الأجنبية.

الاشتراكات:

في الكويت: ثلاثة دنانير للأفراد، وخمسة عشر ديناراً للمؤسسات.
في الدول العربية: أربعة دنانير للأفراد، وخمسة عشر ديناراً للمؤسسات.
في الدول الأجنبية: خمسة عشر دولاراً للأفراد، وستون دولاراً للمؤسسات.

توجه جميع المراسلات إلى:

رئيس تحرير المجلة التربوية - مجلس النشر العلمي ص.ب. ١٣٤١١ كيفان - الرمز البريدي 71955
الكويت هاتف: ٣٤٨٤٦٨٤٣ (داخلي ٤٤٠٣ - ٤٤٠٩) - مباشر: ٣٤٨٤٧٩٦١ - فاكس: ٣٤٨٣٧٧٩٤

E-mail: TEJ@kuc01.kuniv.edu.kw.

مجلة فصلية أكاديمية

محكمة تعنى بنشر البحوث

والدراسات القانونية والشرعية

مجلة الحقوق



تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

رئيس التحرير

الأستاذ الدكتور أحمد عبد الرحمن الملحم



الاشتراكات

في الكويت	في الدول العربية	في الدول الأجنبية	
٣ دنانير	٤ دنانير	١٥ دولاراً	الأفراد
١٥ ديناراً	١٥ ديناراً	٦٠ دولاراً	المؤسسات

المراسلات

توجه جميع المراسلات إلى رئيس التحرير على العنوان الآتي:

مجلة الحقوق - جامعة الكويت ص.ب: ٦٤٩٨٥ الشويخ - ب 70460 الكويت

تلفون: ٢٤٨٣٥٧٨٩ - ٢٤٨٤٧٨١٤ فاكس: ٢٤٨٣١١٤٣

E.mail: jol@ku.edu.kw

عنوان المجلة في شبكة الإنترنت <http://www.pubcouncil.kuniv.edu.kw/jol>

ISSN 1029 - 6069

مَجَلَّةُ الشَّرِيعَةِ وَالْأَدَبِ الْإِسْلَامِيِّ

فَصْلِيَّةٌ عِلْمِيَّةٌ مَحْكَمَةٌ تَصْدُرُ عَنْ مَجْلِسِ النُّشْرِ الْعِلْمِيِّ بِجَامِعَةِ الْكُوَيْتِ
تُعْنَى بِالْبَحْثِ وَالدراسَاتِ الْإِسْلَامِيَّةِ

رئيس التحرير الأستاذ الدكتور: **محمد كرم زكي خليفه القصصاري**

صدر العدد الأول في رجب ١٤٠٤هـ - أبريل ١٩٨٤م

- * تهدف إلى معالجة المشكلات المعاصرة والقضايا المستجدة من وجهة نظر الشريعة الإسلامية.
- * تشمل موضوعاتها معظم علوم الشريعة الإسلامية: من تفسير، وحديث، وفقه، واقتصاد وتربية إسلامية، إلى غير ذلك من تقارير عن المؤتمرات، ومراجعة كتب شرعية معاصرة، وفتاوي شرعية، وتعليقات على قضايا علمية.
- * تنوع الباحثون فيها، فكانوا من أعضاء هيئة التدريس في مختلف الجامعات والكليات الإسلامية على رقعة العالمين: العربي والإسلامي.
- * تخضع البحوث المقدمة للمجلة إلى عملية فحص وتحكيم حسب الضوابط التي التزمت بها المجلة، ويقوم بها كبار العلماء والمختصين في الشريعة الإسلامية، بهدف الارتقاء بالبحث العلمي الإسلامي الذي يخدم الأمة، ويعمل على رفعة شأنها، نسأل المولى عز وجل مزيداً من التقدم والازدهار.

جميع المراسلات توجه باسم رئيس التحرير

ص ب ١٧٤٣٣ - الرمز البريدي: 72455 الخالدية - الكويت هاتف: ٢٤٨١٢٥٠٤ - ٢٤٩٨٤٧٢٣ - ٢٤٩٨٨٠٩٥

فاكس: ٢٤٨١٠٤٣٤

العنوان الإلكتروني: E-mail - jsis@ku.edu.kw

issn: 1029 - 8908

عنوان المجلة على شبكة الإنترنت: <http://pubcouncil.kuniv.edu.kw/JSIS>

اعتماد المجلة في قاعدة بيانات اليونسكو Social and Human Sciences Documentation Center

مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية



مجلة علمية فصلية محكمة تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت
صدر العدد الأول منها في يناير عام 1975م

رئيسة التحرير

أ. د. نجاة عبدالعزيز المطوع

ترحب المجلة بنشر البحوث والدراسات العلمية المتعلقة بشؤون
منطقة الخليج والجزيرة العربية في مختلف علوم البحث والدراسة .

ومن أبوابها

- البحوث العربية.
- البحوث الإنجليزية.
- ملخصات الرسائل الجامعية.
- ماجستير - دكتوراه.
- عرض الكتب ومراجعتها .
- التقارير : مؤتمرات - ندوات
- البيبلوجرافيا العربية.

الاشتراكات

ترسل قيمة الاشتراك مقدماً بشيك لأمر - جامعة الكويت
مسحوب على أحد المصارف الكويتية

داخل دولة الكويت : للأفراد : 3 دنانير - للمؤسسات : 15 ديناراً
الدول العربية : للأفراد : 4 دنانير - للمؤسسات : 15 ديناراً
الدول الغير عربية : للأفراد : 4 دنانير - للمؤسسات : 15 ديناراً

توجه جميع المراسلات باسم رئيس تحرير مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية

Tel.: (+965) 24833215 - 24984066 - 24984067
www.pubcouncil.kuniv.edu.kw/jgaps

Fax: (+965) 24833705

P.O. Box 17073 Al-Khaldiah, 72451 Kuwait
E - mail : jgaps@ku.edu.kw

www.ku.edu.kw

المجلة العربية للمعلوم الإنسانية

أكاديمية - فصلية - محكمة تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

بحوث باللغة العربية

بحوث باللغة الإنجليزية

مناقشات وندوات

عروض الكتب الجديدة

تقارير ومؤتمرات

مجلس
النشر
العلمي

رئيسة التحرير

أ.د. سعد عبد الوهاب العبد الرحمن



P.o.Box: 26585 - Safat. 13126 kuwait

Tel: (+965) 4817689 - 4815453 Fax: (+965) 4812514

E-mail: ajh@kuniv.edu.kw <http://www.pubcouncil.kuniv.edu.kw/ajh/>



مجلة الكويت للعلوم والهندسة

KUWAIT JOURNAL OF SCIENCE AND ENGINEERING

EDITOR - IN - CHIEF: *Prof. Fawzia Al-Ruwaih*

KUWAIT JOURNAL OF SCIENCE AND ENGINEERING

An International Journal of the University of Kuwait

ISSN 1024 8684

A refereed Journal publishes original research in various fields of Basic and Applied Sciences and also all fields of Engineering and Computer Sciences. The Journal is published biannually (June and December) by the Academic Publication Council (APC) Kuwait University - one volume in two parts.

The Journal is cited in Chemical Abstracts, Compumath Citation Index, Current Contents, Energy Data Base, Helminthological Abstracts, Mathematics Abstracts, Mathematical Reviews, Microbiological Abstract, Petroleum Abstracts, Science Citation Index, Zentralblatt für Mathematik, and Zoological Record. The Journal current page and titles are featured on our website. Refer to the **Instructions to Authors** for submission of manuscripts.

مجلة الكويت للعلوم والهندسة

المجلة العالمية لجامعة الكويت

ISSN 1024 8684

مجلة الكويت للعلوم والهندسة دورية علمية عالمية تصدر عن مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت تهتم بنشر البحوث الأصلية المحكمة في مختلف العلوم الطبيعية والحياتية والتطبيقية وجميع فروع علوم الهندسة وعلوم الكمبيوتر. تصدر مرتين في السنة (يونيو وديسمبر) في جزأين اثنتين أحدهما يختص بالهندسة والآخر بالعلوم. الاستفسارات بخصوص النشر بالمجلة تطلب من مدير التحرير بالعنوان المذكور على الصفحة المقابلة. يرجى مراجعة إرشادات النشر للمؤلفين في الصفحات الأخيرة من العدد. وكذلك على صفحة الإنترنت.

www.kjse.kuniv.edu.kw

Annual Subscription (two parts, including Postage)

Inside Kuwait		Arab Countries		Other Countries	
for individuals	for establishments	for individuals	for establishments	for individuals	for establishments
3 KD	15 KD	4 KD	15 KD	15 US\$	60 US\$

Index to Kuwait Journal of Science & Engineering from Volume 1 to 35 is available from the Kuwait Journal of Science & Engineering, Academic Publication Council, Kuwait University.

Enquiries about the journal should be sent to the Managing Editor.

All Correspondence and Manuscripts directed to: Editor-in-Chief: Prof. Fawzia Al-Ruwaih
P.O.Box 17225, Khaldiya 72453, KUWAIT,

Tel: (+ 965) 2481 6261, 2498 4414, 2498 4625, 2498 4456. Fax: (+ 965) 2484 6725

E-mail: kjse@ku.edu.kw - Website: www.pubcouncil.kuniv.edu.kw/kjse

المجلة العربية للعلوم الإدارية



Arab Journal of Administrative Sciences

رئيس التحرير: أ. د. آدم غازي العتيبي

- صدر العدد الأول في نوفمبر ١٩٩٣ .
- First issue, November 1993.
- علمية محكمة تعنى بنشر البحوث الأصلية في مجال العلوم الإدارية.
- Refereed journal publishing original research in Administrative Sciences.
- تصدر عن مجلس النشر العلمي في جامعة الكويت ثلاثة إصدارات سنوياً (يناير - مايو - سبتمبر).
- Published by Academic Publication Council, Kuwait University, 3 issues a year (January, May, September).
- تساهم في تطوير الفكر الإداري واختبار الممارسات الإدارية وإثرائها.
- Contributes to developing and enriching administrative thinking and practices.
- مسجلة في قواعد البيانات العالمية.
- Listed in several international databases.
- تخضع للتقييم الأكاديمي الخارجي.
- Reviewed periodically by international referees for high academic standards.

الاشتراكات

الكويت: 3 دنانير للأفراد - 15 ديناراً للمؤسسات - الدول العربية: 4 دنانير للأفراد - 15 ديناراً للمؤسسات
الدول الأجنبية: 15 دولاراً للأفراد - 60 دولاراً للمؤسسات

توجه المراسلات إلى رئيس التحرير على العنوان الآتي:

المجلة العربية للعلوم الإدارية - جامعة الكويت ص.ب. 28558 الصفاة 13146 - دولة الكويت
هاتف: (965)24827317 - أو 4734 / 4416 (965)24984415 - فاكس: (965)24817028
E-mail: ajas@ku.edu.kw - Web Site: <http://www.pubcouncil.kuniv.edu.kw/ajas>

مجلة الطفولة العربية
Journal of Arab Children (JAC)

مجلة فصلية محكمة تصدرها



الجمعية الكويتية لتقديم الطفولة العربية

إن مجلة الطفولة العربية مجلة علمية محكمة في أبحاثها الميدانية تقدم للقارئ المهتم بمجال الطفولة غزواً معرفياً لكل ما يخص الطفولة من دراسات وبحوث ومقالات وقراءات عامة يستفيد منها المختصون والمهتمون . وتقبل للنشر باللغتين العربية والإنجليزية المواد الآتية :

- الأبحاث الميدانية والتجريبية.
- الأبحاث والدراسات العلمية النظرية.
- عرض أو مراجعة الكتب الجديدة.
- التقارير العلمية عن المؤتمرات المعنية بدراسات الطفولة.
- المقالات العامة المتخصصة.

تدار المجلة من خلال مجلس أمناء ، وهيئة استشارية ، وهيئة تحرير.

رئيس هيئة التحرير الدكتور حسن علي إبراهيم

مدير التحرير الدكتور بدر عمر العمر

الإشتراكات

البيان	داخل الكويت	دول مجلس التعاون	الدول الأخرى
ثمن العدد للفرد	1 د.ك	1 د.ك	2 دولار أمريكي
الاشتراك السنوي للفرد	3 د.ك	4 د.ك	15 دولار أمريكي
الاشتراك السنوي للمؤسسات	15 د.ك	15 د.ك	60 دولار أمريكي

العنوان

أبرق خيطان- شارع فيصل بن عبد العزيز- فيلا رقم 9279
ص. ب. : 23928 الصفاة 13100 الكويت
تليفون : 4748479 - 4748387 - 4748250 - فاكس : 4749381
E-mail : haa49@qualitynet.net

مجلة العلوم الاجتماعية

فصلية - أكاديمية - محكمة

تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

تعنى بنشر الأبحاث والدراسات في تخصصات السياسة والاقتصاد والاجتماع والخدمة الاجتماعية وعلم النفس والأنثروبولوجيا الاجتماعية والجغرافيا وعلوم المكتبات والمعلومات



رئيسة التحرير: الدكتورة طيبة عبد المحسن العصفور



توجه جميع المراسلات إلى:

رئيس تحرير مجلة العلوم الاجتماعية

جامعة الكويت

ص.ب 27780 الصفاة، 13055 - الكويت

تليفون: 00965-4810436

فاكس 4836026

E-mail: JSS@kuc01.kuniv.edu.kw



تفتح أبوابها أمام

✿ أوسع مشاركة للباحثين العرب في مجال

العلوم الاجتماعية لنشر البحوث الأصلية

والإسهام في معالجة قضايا مجتمعاتهم

✿ التفاعل الحي مع القارئ المثقف والمهتم

بالقضايا المطروحة.

✿ المقالات والمناقشات الجادة

ومراجعات الكتب والتقارير.

✿ تؤكد المجلة التزامها بالوفاء والانتظام بوصولها في

مواعيدها المحددة إلى جميع قرائها ومشتريها.

الاشتراكات

الدول الأجنبية

الكويت والدول العربية

15 دولاراً

أفراد

3 دنانير سنوياً ويضاف إليها
دينار واحد في الدول العربية

أفراد

60 دولاراً في السنة

110 دولارات لسنتين

مؤسسات

15 ديناراً في السنة

25 ديناراً لمدة سنتين

مؤسسات

تدفع اشتراكات الأفراد مقدماً نقداً أو بشيك باسم المجلة مسجوباً على أحد المصارف الكويتية ويرسل على عنوان المجلة، أو بتحويل مصرفي لحساب مجلة العلوم الاجتماعية رقم 07101685 لدى بنك الخليج في الكويت (فرع العدلية).

Visit our web site: <http://pubcouncil.kuniv.edu.kw/jss>

Advisory Board

Prof. Ibrahim Al-Sa'afin

Department of Arabic Language and
Literature - University of Jordan

Prof. Hayat N. Al-Hajji

Department of History
University of Kuwait

Prof. Ahmed Etman

Department of Greek and Latin
Studies - University of Cairo

Prof. Abdul Qader Al-Fasi Al-Fehri

Department of Arabic Language and
Literature - University of Mohamed V

Prof. Ismail S. Muqlad

Department of Political Science -
University of Assiout

**Prof. Marie-Therese Abdul
Messieh**

Department of English Language and
Literature - University of Kuwait

Prof. Imam Abdul Fattah Imam

Department of Philosophy
University of Ain-Shams

**Prof. Mohammed Ghanem
Al-Rumeihi**

Department of Sociology
University of Kuwait

Prof. Hamdi Hasan Abul-Enein

Dean, Faculty of Mass Communication
Misr International University

Prof. Mohammed M. I. Al-Dib

Department of Geography
University of Ain-Shams

Prof. Mahmoud Al-Sayed Abul-Nil

Department of Psychology - University of Ain Shams

Editorial Board

Dr. Fatima Ibrahim AL - Khalifa

Editor-in-chief

Prof. Mohammed A. Al-Taweel

Department of Arabic Language
and Literature

Prof. Bader M. AL-Ansari

Department of Psychology

Dr. Hani Amin Azir

Department of English Language
and Literature

Dr. Abdulla Misha'l Al-Anzi

Department of Political Science

Dr. Gassem S. Al-Fehaid

Department of Arabic Language
and Literature

Dr. Aly Z. Alzuabi

Department of Sociology and
social work

Dr. Mohammed J. Bin Naser

Department of English Language
and Literature

Dr. Ahmed Al-Sherbini

Department of History

Maha Ibrahim Al-Mes'ad

Acting Editor

ANNALS of ARTS and SOCIAL SCIENCES

Issued by the Academic Publication Council - UNIVERSITY of KUWAIT

A REFEREED ACADEMIC QUARTERLY THAT
PUBLISHES MONOGRAPHS ON TOPICS RELE-
VANT TO THE SCHOLARLY CONCERNS OF THE
VARIOUS DEPARTMENTS IN THE FACULTIES OF
ARTS AND SOCIAL SCIENCES:

FACULTY OF ARTS & HUMANITIES:

- Department of Arabic Language and Literature.
- Department of English Language and Literature.
- Department of History.
- Department of Philosophy.
- Department of Mass Communication

FACULTY OF SOCIAL SCIENCES.

- Department of Sociology and Social Work
- Department of Geography
- Department of Psychology
- Department of Political Science

Volume 32 2012