

تجارة سيانك مصر

على البحار



في بلاد كصر ، بحضرة نهر عظيم ، ساح للملاحة طول أيام السنة ، لا ينكس بحري من أقصى الوادي الى أقصاه ، ولا ينسع عرض ضفافه الأهولة في سواض كثيرة إلا إلى مسافات قريبة ، كان سماً مقصيماً أن تكون الملاحة النهرية فيه قائمة منذ فجر التاريخ وأن تبقى عماد المواصلات عند الأهلين على مرّ السنين .

وكان حين نظر العربون الأقدمون الى ما تنتصه أرض مصر لم يجدوا شيئاً من قصب الغاب والبردي ، يصححان لأن يصنع سبواً بين ضفافها مرساً أولياً ، لتجاوز في تسعينه بالمراكب النهرية أو القدير ، فكانوا إذا شقوا هذه الواد بعضها الى بعض استوت شيئاً أشبه ما يكون بممره فضل ، يقطعون بها النهر طولاً وعرضاً على نحو ما يفعل اليوم بعض سكان أهالي النيل . وإذا كانت هذه العمار عرضة لقطع المريع لضعف مادة بنائها ، فقد ساعد ذلك على ازدياد في عمق صناعتها ، في ماخذ على اضطراد التصديد والتحصين فيها . وهكذا تطوّرت هذه الصناعة من « حدة » مزار فضل ، الى بناء سفن نهرية . وكان قدماء المصريين قد اكتسبوا خبرة قيمة في فن الملاحة النهرية قبل أن تتاح لهم فرصة لاستبدالوا أهواد قصب الغاب والبردي ، بأنواع من الخشب في بناء السفن . وهدتهم تجاربهم الى الاحتفاظ بطابع خاص لسفنهم التي كانوا يبنونها ، ووقفوا آخر الأمر الى إيجاد نموذج يردون اليه كل سفينة أية كانت ، فبنى بكل عرض وتوسع لسكن حجم وتلائم كل مطلب . وقد أجادوا بناء كل أنواع السفن ، حتى بنوت البرك التي تشوي من أسبانه الرذاذية والترن أدقها وأبلغها . صنعوها وأجادوا صنعها . جرى ذلك في مصر قبل اليوم بأربعة آلاف سنة أو يزيد .

وكانت قد فضت ظروف الحان على أهل مصر بأن ينمو ، يدهى ذي هذه ، الملاحة النهرية فولوها عنايتهم حتى ازدهرت وأينمت . إلا أن غفلة العناية بها وبممرها ، وازدهارها أطاق تقدم الملاحة البحرية . ورجع سبب مبالغتهم في العناية بأسر الملاحة النهرية الى عوامل شتى ، من بينها سياسة تجارية التي اتبعها ملوك القراصنة الأول . غير أن طبيعة البلاد ما كانت

لتعجز تنفيذ الملاحة البحرية بحال. فالبحر محتضن مصر من الشمال كما محتضنها من الشرق وقد أدرك حضورية ذلك التوقف أهل مصر، فارتسموا لأنفسهم مياصة جديدة في الملاحة، وكان ذلك عام ٣٠٠٠ قبل ميلاد المسيح، حين وجدوا أن النيل يكاد يكتنظ بكثرة السفن التي تسير فيه، وأنه صار لمصر محضرة نهريّة غاية في القوة والبأس. وليس أدل على مبلغ تمتاز السفن في مصر من قلمة وردت ضمن خطاب رفعه نوري شمر بدو الأجل، إلى القضاة اللاتين والأرايين الذين يتولون محاكمته في الآخرة، هذا بعض لفظه: «... وقد أفضيت خبراً للجانح وماء للعطشان وثياباً للعماري وزورقاً إن أيسر له مركب...» وإذا كان تمتاز السفن قد بلغ حد التصدق فيها، فلا محجب أن يعنى بها النيل، ونرى بعض المصريين ليعجبوا بحمار الأمم الجاورة. وكان كل شيء في مصر قد مهد لأهلها العيش على جوب البحار. فكانت الحياة في هذا البلد كما هي اليوم قائمة كما كانت في الأزمان التي سبقت النيل وما يشترح به. وكان كل عمل في مصر، له النيل. وكان المركب النهري يأتي في المرتبة الأولى من بين وسائل المواصلات، وقم ذلك لأن كل مصري كان عند انصر ألف النيل، ألف الملاحة. ومع هذا فإنا كان النيل بالنهر الرديع المهادى على مدار أيام السنة. فله في بعض الأحيان ثورات حادة وعضبات مخيفة، وبه أماكن عديدة الخطورة. وهكذا كانت الملاحة في النيل بمثابة مدرسة تعلم فيها المصريون كيف يتكفرون الرياح والأمواج، وكيف يشقون مواضع الخطر. فلم يلتفوا حين خرجوا إلى عرض البحر إلا بعد أن تعلموا كيف يتكفرون موج البحر. وكان أول بلاد وصلت إليها السفن الملاحين المصريين.

وإذا خفي حيف الزمن الذي بدأ فيه المصريون يساؤون حمارتهم البحرية إلى فينيقية، كما خفي علينا موعد وصول أول سفينة مصرية إلى تلك الشواطئ السورية، فمن الثابت أن مصر كانت تستورد في العصور الطوالي قذوواً فينيقية ملائى زيت الأرض اللبناني. وقد وجد بعض هذه القذور في «عبيد» Abydos ضمن ما حوته مقابر ملوك الأسرة المصرية الأولى، التي حكمت في القرن الثلاثين قبل ميلاد المسيح. وهذه القذور هي بعض ما جلبته الحملة المصرية التي بعث بها الملك «ساحور» Sahure إلى فينيقية. وما من شك في أن استيراد البضائع من بلاد الفينيقيين كان بحري قبل ذلك التاريخ. ذلك لأن زيت الأرض رغم استعالة الحسون عليه إلا أن خارج البلاد المصرية، فقد كان مُدرجاً ضمن أقدم قائمة عرفت، حوت أنواع القربان التي كان يتقرب بها المصريون إلى أديهم. وإذا فقد كانت السفن البحرية تحري من أرض النيل وبلاد الفينيقية، جامعة البضائع والركاب بين القطرين

منذ أنهم انصرفوا عن مصر من ريب في أن هذه السفن كانت من صنع مصر، يدبرها ملاحون مصريون، وتحتل الحسبة المصرية. ذلك لأن الفينيقيين لم يكن لهم ذكر في التاريخ حتى القرن العاشر قبل ميلاد المسيح. ويرى أحد التواريخ تميزاً لفينيقية بأن الفينيقيين كانوا حتى القرن الحادي والعشرين قبل ميلاد المسيح على حفظ من الثقافة والرفي أقل من القليل، ولم تكن الظروف قد تهيأت لهم بعد لأن يخطو الخطوة الأجمدية نحو مدنيتهم، التي جاءت بعد ذلك بعدة قرون. وكان مصر جابت البحار قبل أن تصعد فيليقية بنحو عشرة آلاف سنة على الأقل. وفي ذكر هذه الحقائق وحدها، ما يكفي لانهايا دعوى بعض المفرضين القائلين بأن مصر منذ أقدم عصورها، كانت تعتمد على الفينيقيين في الملاحة. وإذا فلا شك في أن مصر كانت تصدّر إلى فينيقية على سفن مصرية، يدبرها ملاحون مصريون، بضائع مما جعلته أيدي صناعها الماهرة، كما كانت تستورد منها كل ما يمكن الطمحل عليه من مواد خام وأخصها الأخشاب. فقد كانت بلادهم غنية بالغابات حتى لا يخالها فيه إلا البلاد الصحالية من القارة الأوروبية في عصرنا الحاضر.

ولعل أقدم وثيقة وصلت إلينا تحدثنا عن سير السفن المصرية إلى بلاد فينيقية ما أظهرته النقوش المصرية التي ترجع إلى القرن التاسع والعشرين قبل ميلاد المسيح، والتي جاء فيها أنه قامت لعبد الملك « سنفر » Snofru أو ما بين عام ٢٨٤٠ و ٢٨١٦ قبل ميلاد المسيح رحلة بحرية فاقت كل ما قبلها، مكوّنة من أربعين سفينة مصرية، حُملت في مياه فينيقية بأخشاب الأرز. فوصلت ماملة إلى المياه المصرية.

وما إن انقضت مائة وخمسون سنة على ذلك التاريخ حتى أخذ المصريون في رسم سفنهم نقشاً على قبور ملوكهم. وذلك لأول مرة في تاريخهم، بل ولعلها كذلك في تاريخ العالم، وفي هذا دليل قوي واضح على ما كان للنلاحة من منزلة في نفوس المصريين. والنظر إلى مقبرة « ماهر » الذي حكم بين عام ٢٦٧٣ وعام ٢٦٦٦ قبل ميلاد المسيح يهده حتماً جمال السفينة المنتوشة على تلك المقبرة. تلك السفينة التي يقول عنها رجال البحر في عصرنا هذا: « أنها سفينة بحرية لا شك في ذلك. وإن المصريين اكتسبوا البتة قبل بنائها بعدة سنوات، خبرة وافقة في فن النلاحة البحرية، وعرفوا ما تتطلبه هذه الملاحة من مستلزمات في السفينة فأتموها ».

وحكدها ما يتعد القرن العشرين قبل ميلاد المسيح بسهل، حتى كانت سفائن مصر تمخر صاب البحر المتوسط وتجرب أرجاءه وتتبادل مع بلاده البضائع على نحو ما كانت تفعل مع بلاد الفينيقيين. إلا أن سير السفائن المصرية بين مصر وجزيرة قبرص جرى قبل

ذلك التاريخ بأمد طويل، وذلك حين وجد المصريون معدن النحاس مورغوراً في هذه الجزيرة وكانت صناعة النحاس في مصر قائمة منذ أقدم العصور. وكان كل اعتماد مصر في هذه الصناعة على مناجم النحاس في شبه جزيرة سيناء التي استغلها المصريون منذ نحو ٣٠٠٠ سنة قبل ميلاد المسيح. فلما عثروا على النحاس في قبرص رحبت به الصناعة المصرية. وليس أدل على ذلك من تعدد خطابات ملك «الاميا قبرص» إلى الملك «أمينوفيس الرابع» Amenophis تلك الخطابات التي وجدت في خزائن دار المحفوظات بمدينة القاهرة التي تشير إلى مقادير النحاس التي استوردتها مصر من الجزيرة. أما البضائع المصرية فكان التجار ينقلونها إلى قبرص، فيتهاقن أهلها على اقتنائها. كذلك كان يمدعى مصر من حين لآخر تجار وسواح من الاميا. وإذا كان هذا مبلغ رواج الملاحة بين مصر وقبرص، فقد كانت الملاحة بين مصر وجزيرة كريت أنشط وأقوى. وما كانت المصنوعات المصرية لتعم هذه الجزيرة خشب، بل كانت منتشرة عن طريقها في بقية جزر بحر ايجة. وقد تم استيراد الصيريز من كريت وعن طريقها ما وجدته من مراد أولية في الجزر اليونانية، ومن بينها الأحجار الثمينة التي اشتهرت بها جزائر أولي. ويكفي دليلاً على تقدم نشاط الملاحة المصرية في منطقة الجزر اليونانية، القول بأن الأحجار الثمينة التي وجدت في مقابر الأسرة المصرية الأولى، مصدرها الأوحده جزائر أولي هذه. غير ان العلاقات التجارية، وبالتالي الملاحة البحرية بين مصر وكريت، لم تزدهر إلا في عصر الأسرة الثامنة عشرة أو حوالي سنة ١٥٠٠ قبل ميلاد المسيح. هذا وكان قد طرأ على بناء السفن في بدء عهد الأسرة السادسة المصرية بعض التعديل. ثم أخذ بهذا التعديل شيئاً فشيئاً إلى أن عم كافة السفن النهرية، كما عم السفن البحرية. ولعل أوثق مصدر يمكن الرجوع إليه في شأن نماذج السفن البحرية وكيفية استخدامها خلال القرن الثالث عشر قبل ميلاد المسيح، ما تجده من رسوم في الدرر البحري تصور لنا العمارة البحرية التي بعثت بها الملكة «حتمشبتوت» Hatschapsout إلى بلاط «بنت» Punt على الساحل الصومالي. وقد لا يهتما تفاصيل ما أجري على السفن في مصر من تعديل في بنائها. فالملاحون والاختصاصيون به أولى. ولكن قد يلتفت لظرفنا شيء واحد، وهو أن السفينة المصرية في ذلك العهد كانت تحوي عدة أذرع بأحجام مختلفة، يستخدم كل منها حسب قوة الريح واتجاه سير السفينة. وما كانت السفن الشراعية التي استخدمت في البحر الأبيض المتوسط بعد ذلك خلال القرن الثاني عشر والثالث عشر بعد ميلاد المسيح، إلا شبيهة بالسفن المصرية شياً وثيقاً. بل ولا زالت هذه النماذج من السفن هي المفضلة على غيرها عند الملاحين اليونانيين في البحر المتوسط وعند العرب في البحر الأحمر.

وكان من الطبيعي أن تجوب سفائن مصر البحر المتوسط قبل أن تراد مياه البحر الأحمر . وذلك لأصياف أهمها أن سكان مصر يعيشون في كنف النيل وعلى ضفافه ، والنيل ينتهي إلى البحر المتوسط . وأن المناطق الآهلة بالسكان بعيدة عن البحر الأحمر الذي يفصله عن وادي النيل صحراء محرقة . ورغم هذا كله فقد ارتداد اللاهون المصريون البحر الأحمر منذ أقدم الأزمنة . والثابت أنهم خرجوا من ضفاف النيل قرب مدينة قفتو Koptos إلى البحر الأحمر ليشنوا على شواطئه سفناً . وكان يحتم هذا عليهم أن ينقلوا من قفتو ، كل ما يحتاجون إليه من مواد لبناء السفن ، وكذلك الماء والغذاء لكل الذين يعملون في هذه الصناعة . ولكي تقدر عملهم هذا حق قدره ، يجب ألا ننقل ذكر أن أقرب مسافة بين النيل والبحر الأحمر ، أو ما بين قفتو والقصر هي سير أربعة أيام ، وإن السبيل إليها غير مطروق . وقد أمرته النخس وأوحشته الصحراء التي لا ماء فيها البتة . وعند ما يصل الإنسان إلى البحر بعد أن يقطع الصحراء ، وكذلك كان يعمل من قبل إلى البحر على ظهر الخمر وغيرها من الأنعام وعلى أكتاف الآدميين ، كل المواد والأدوات اللازمة لبناء السفن ، وكذلك الماء والغذاء واللباس وحاجة المسافر التي أخذت تزداد من يعملون في بناء السفن ، ثم ما يكفي من ذلك كله لرحلة البحرية ، فضلاً عن السلع التي كانت تحملها هذه السفن إلى البلاد الخارجية . وقد يبدو لنا ونحن نعيش في عصر السرعة أن ذلك لا يتم إلا في شهر ولكن « أوي » Uui يذكر لنا أن المصريين اجتمعوا سركياً بحرياً كبيراً في سفينة واحدة يوماً فقط .

وإذا كانت الملاحة في البحر الأحمر اليوم ، رغم استخدامنا كل الوسائل العلمية الحديثة ، من كتب تومبرج في فن الملاحة البحرية ومن خرائط مفصلة وأرصادات جة ، لا زالت معروفة بالطائر والسموات ، فأحرى بها أن تكون كذلك في قديم العصور . ذلك بأن جو البحر الأحمر حار شديد الحرارة إلى الحد الذي لا يطاق ، ثم هو مشبع بالرطوبة ليل نهار . وزيادة على ذلك فاندفاع الكثيفة تمتد على جانبيه مسافات طويلة وتمتد في بحر تلت مساحته ، وكذلك المرجان الطائم في قاعه يرتفع إلى نحو متر ونصف قبيل مستوى سطح الماء . ورغم ذلك فقد كانت الملاحة بين مصر وبلاد « سوسة » منتظمة البر مما يدل على أن الملاحة البحرية عند المصريين للأقدمين بلغت أوجها . وتدل الحملة الكبيرة التي قامت بها العمارة البحرية في عهد الملك « ساهور » والتي جلبت كميات وفيرة من المنتجات الاستوائية ، على صدق ذلك . وأقوى دليل على هذا تلك النقوش التي تراها على مقبرة « كنيصوتس » Knemhotep والتي تشير إلى أن سير الملاحة إلى سوسة كان قائماً ومنظماً

يبلغ العصب
ان نطم بعض الاعصاب التمشورية التي تحتكم لي بعض الاحساسات
المنصة بأعتراف توتر فيها هذه الاعصاب، علاج من ألمج الالام
التي تقف بعض الالام التصدية الحرة : Causalgia وهي من
أشد الالام التي يشمر مع العصاب ان بأعصابه اجتراداً مؤلماً
شديداً . وقد نشر ذلك في صحيفة الجمعية الطبية الامريكية ، طيبان من جراحي
الخيض . فقد ذكر انكابتن جوشوا سيجل والكابتن جاك ميلونكي ، ان هذا الالم
العصر قد يحدث عقب جراح تعيب بعض الجلود . فأجروا قسة جنودا عميقاً قطع
العصب التصدية وي المتصل بالجزء المتألم ، فزال الالم . اما السبب الذي يجرود هذا
الالم ليس معروفاً معرفة تخيق .

المصري من البحار . وفي أسطورة مصرية قديمة وصف لهذه المأساة مريع . ومن ثم انتقل
زمام البحار الى الفينيقيين . ولكن لم يتم أهل مصر على ذلك ، بل حاولوا السيطرة على البحار
مرة أخرى ، وقطنوا في ذلك خطوات موفقة قبيل ميلاد المسيح . إلا أن عوامل مختلفة
أحبطت أعمالهم . وليس هذا مقام الاسترسال في بحث ذلك ، ولا من أجله كتب هذا
انقال ، وانما أردت أن أبين ما طبع عليه أهل مصر من حبهم البحار ، وما كان لهم من شأن
في الملاحة البحرية ، وكيف تمت لهم سيادة البحار ، وإذا ذكرت هذا كله ، فذلكي يؤمن بأن
بدايتنا الجديدة في الملاحة البحرية قد تقودنا الى سيادة البحار مرة أخرى . لو اننا آتينا
بماضي تاريخنا وسرنا بنفس الحزم وفي نفس الطريق الذي جعل من المصريين قادة للبحار .

ابراهيم ابراهيم يوسف

المراجع

- I — A. Koester ; Seefahrten der alten Aegypter
- II — Ermann; Geschichte der Alterhum, Aegypter
- III — Brestead; History of old Egypt.
- IV — Eduard Meyer; Egyptische Geschich
- V — عبد القادر حوزة : ص ١١٥. التاريخ المصري