

## سفن مصر

### على البحار



في بلاد مصر ، بحضرة نهر عظيم ، ساح للملاحة طول أيام السنة ، لا ينكح بحري من أقصى الوادي الى أقصاه ، ولا ينسع عرض ضفافه الأهولة في مواضع كثيرة إلا إلى مسافات قريبة ، كان سماً مقصيماً أن تكون الملاحة النهرية فيه كأفة منذ فجر التاريخ وإن تبقى حماد المواصلات عند الأهلين على مرّ السنين .

وكان حين نظر المصريون الأقدمون الى ما تنتصه أرض مصر لم يجدوا خيراً من قصب الغاب والبردي ، يصنعان لأن رصده سبباً في بناء السفن ، إذ لم يكن لبناء السفن يتجاوز في قسوته بالمراكب النهرية أو القديرة ، فكانوا إذا صنعوا هذه القوارب بعضها الى بعض استوت شيئاً أشبه ما يكون بمجرة فضل ، يقطعون بها النهر طرلاً وعرضاً على نحو ما يفعل اليوم بعض سكان أهالي النيل . وإذا كانت هذه القوارب عرضة لمغيب المريع لضعف مادة بنائها ، فقد ساعد ذلك على ازدياد في عمور صناعتها ، في ما حاد على اضطراب التصديد والتحصين فيها . وهكذا تطورت هذه الصناعة من « قذرة » مبادئ فضل ، الى بناء سفن نهريّة . 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 ، فنفي بكل عرض وتوسع لسكن حجيم وتلائم كل مطلب . وقد أجادوا بناء كل أنواع السفن ، حتى يمتد البرك التي تشوي من أسباب الرضاية والترق 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 يبنوا ، هديهم ذي هذه ، الملاحة النهرية فولوها عنانهم حتى ازدهرت وأبهرت . إلا أن غفلة العناية بها وبصونها ، وازدهارها أفاق تقدم الملاحة البحرية . ورجع سبب مبالغتهم في العناية بأسر الملاحة النهرية الى عوامل شتى ، من بينها سياسة تجارية التي اتبعها ملوك القرون الأولى . غير أن طبيعة البلاد ما كانت

لتجيز تنفيذ الملاحة البحرية بحال. فالبحر محتضن مصر من الشمال كما يحتضنها من الشرق وقد أدرك ضرورة ذلك الموقف أهل مصر، فارتسموا لأنفسهم مياصة جديدة في الملاحة، وكان ذلك عام ٣٠٠٠ قبل ميلاد المسيح، حين وجدوا أن النيل يكاد يكتظ بكثرة السفن التي تسير فيه، وأنه صار مصر محاصرة نهرياً غاية في القوة والبأس. وليس أدل على مبلغ تكاثر السفن في مصر من قلمة وردت ضمن خطاب رفعه نري شمر بدو الأجل، إلى القضاة الاثنين والأربعين الذين يتولون محاكمة في الآخرة، هذا بعض لغة: «... وقد أفضيت خبراً للجانح وماء للعطشان وثياباً للعماري وزورقاً من أوس له مركب...» وإذا كان تكاثر السفن قد بلغ حد التصدق بها، فلا يجب أن يعنى بها النيل، وأن يعمل المصريون ليجعلوا محار الأمم الجاورة. وكان كل شيء في مصر قد مهد لأهلها العيش على جريد البحار. فكانت الحياة في هذا البلد كما هي اليوم قائمة كلها على البحر، والى النيل وما يتبعه. وكل كل عمل في مصر، لا يخلو من البحر. وكان الترك النهري يأتي في المرتبة الأولى من بين وسائل المواصلات، وقم ذلك لأن كل مصري كان عند البحر أليف النمل، أليف الملاحة. ومع هذا فإن النيل بالنهر الرديع الهادئ 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، فليسوا يفتنون في شئ من شئ، بل كانت أول بلاد وقت هلياء في الملاحين المصريين.

ولذا خفي هيف الزمن الذي بدأ فيه المصريون يراون صهارتهم البحرية إلى فينيقية، كما خلق علينا موهبة وصول أول سفينة مصرية إلى تلك الشواطئ السورية، فمن الثابت أن مصر كانت تستورد في القصور الطوالي قذوراً فينيقية ملأى بزيت الأرض اللبناني. وقد وجد لبعض هذه القدور في «عبيد» Abydos ضمن ما حوته مقابر ملوك الأسرة المصرية الأولى، التي حكمت في القرن الثلاثين قبل ميلاد المسيح. وهذه القدور هي بعض ما جلبته الحملة المصرية التي بعث بها الملك «ساحور» Sahure إلى فينيقية. وما من شك في أن احتياض 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 أربابهم. وإذا فقد كانت السفن البحرية بحري من أرض النيل وبلاد الفينيقيين، حاملة البضائع والركاب بين القطرين

منذ أقدم العصور. ومن ريب في أن هذه السفن كانت من صنع مصر، يديرها ملاحون مصريون، وتحتل الحسبة المصرية. ذلك لأن الفينيقيين لم يكن لهم ذكر في التاريخ حتى القرن الثامن قبل ميلاد المسيح. ويرى أحد التورخين تميزاً لفينيقية بأن الفينيقيين كانوا حتى القرن الحادي والثمسين قبل ميلاد المسيح على حفظ من الثقافة والتي 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 لانهايمار 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، يديرها ملاحون مصريون، بضائع مما جعلته أيدي صناعها الماهرة، كما كانت تستورد منها كل ما يمكن الطمحل عليه من مواد خام وأخصبها الأخشاب. فقد كانت بلادهم غنية بالغابات حتى لا يخالها فيه إلا البلاد الشحالية من القارة الأوربية 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 والشرين قبل ميلاد المسيح، والتي جاء فيها أنه قامت لعبد الملك « سنفر » Snofru أو ما بين عام ٢٨٤٠ و ٢٨١٦ قبل ميلاد المسيح رحلة بحرية طافت 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 » التي حُكيت عام ٢٦٧٣ وعام ٢٦٦٦ قبل ميلاد المسيح يهدها حتماً جمال السفينة المنقوشة 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 فأقاموها ».

وهكذا ما تكاد تقرون 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 بندة الجزيرة وكانت صناعة النحاس في مصر قائمة منذ أقدم العصور. وكان كل اعتماد مصر في عهد 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 خزان دار المحفوظات بمدينة القاهرة التي تشير إلى مقادير النحاس التي استوردتها مصر من الجزيرة. أما البضائع المصرية فكانت التجار ينقلونها إلى قبرص، لينتفخت أهلها على اقتنائها. كذلك كان يمد على 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 صنفرة عن طريقها في بقية جزر بحر ايجة. وقد تم استيراد الصيريزل من كريت وعن طريقها ما وجدته من مراد أولية في الجزر اليونانية، ومن بينها الأحجار الثمينة التي اشتهرت بها جزائر أولي. وبكفي 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 عمّ كافة السفن النهرية، كما عمّ السفن البحرية. ولعل أوثق مصدر يمكن الرجوع إليه في شأن نماذج السفن البحرية وكيفية استخدامها خلال القرن الثالث عشر قبل ميلاد المسيح، ما نجده 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. فاللاحون والاختصاصيون به أولى. ولكن قد يلفت نظرنا 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 لأصناف 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 ارتاد اللاهون الصيرين البحر الأحمر منذ أقدم الأزمنة . والثابت أنهم خرجوا من ضفاف النيل قرب مدينة قفط Koptos إلى البحر الأحمر ليستروا على سواحلها سفناً . وكان يحتم هذا طيهم أن ينقلوا من قفط ، كل ما يحتاجون إليه من مواد لبناء السفن ، وكذلك الماء والغذاء لسفن 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 قفط والقصر هي سير أربعة أيام ، وإن السبل إليها غير مطروق . وقد أحرقته النخس وأوحشته الصحراء التي لا ماء فيها البتة . وعند ما يصل الإنسان إلى البحر بعد تارة من الصحراء ، وكانوا كان يصل من النيل إلى البحر على ظهر الخيل وغيرها من الأنعام وعلى أكتاف آدميين ، كل هذه الأدوات 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 تومبوزة في فن الملاحة البحرية ومن خرائط مفصلة وأرشادات جمة ، لا زالت محفوفة بالمخاطر والغموض ، فأحرى بها أن تكون كذلك في قديم العصور . ذلك بأن جوار البحر الأحمر حار شديد الحرارة إلى الحد الذي لا يطاق ، ثم هو مشبع بالرطوبة ليل نهار . وزيادة على ذلك فاندفاع الكثيفة عند على جانبيه مسافات شوية وتنتشر في بحر تلك مساحته ، وكذلك المرجان الجاثم في قاعه يرفع إلى نحو متر ونصف قبيل مستوى سطح الماء . ورغم ذلك فقد كانت الملاحة بين مصر وبلاد « سوسة » منتظمة البر بما 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 صفة ذلك . وأقوى دليل على هذا تلك النقوش التي تراها على مقبرة « كنيصرتب » Knephotep والتي تشير إلى أن سير الملاحة إلى سوسة كان قائماً ومنظماً



يطلق العصب  
ان نطم بعض الاعصاب استثنائية التي تحتكم لي بعض الاحاسان  
التي تنقب بعض الالام العصبية المحرقة : *Causalgia* وهي من  
شديدا . وقد نشر ذلك في صحيفة الجمعية الطبية الامريكية ، طيبان من جراحي  
الحيش . فقد ذكر انكافين جوشوا سيجل والكابتن جاك ميلونكي ، ان هذا الالم  
العصر قد يحدث عقيب جراح تعيب بعض الجلود . فأجروا قلة جنودا عميقا فطبع  
العصب السليم وي التصل بالجرح أثناء ، تزال الالم . اما السبب الذي يحدد هذا  
الآفة فليس معروفة معرفة تخمين .

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 ، وقضوا في ذلك خطرات موفقة قبيل ميلاد المسيح . إلا أن عوامل مختلفة  
أحبطت أعمالهم . وليس هذا مقام الاسترسال في بحث ذلك ، ولا من أجله كتب هذا  
انتقال ، وإنما 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 : عن د.اش. التاريخ المصري