



الفصل الحادي عشر

تطور أنظمة الصيد

مما تكشف عنه الآثار الخالدة أن المصريين كانوا أول من أدرك الثروة المائية واستغلها ونظمها وعرف أهميتها الاقتصادية والغذائية .

فمن بين ما كشفت عنه الحفريات ما ينبىء أن المصريين قد أدركوا القيم الغذائية للأسماك وحاصلات البحار والمساء قبل أن يولد التاريخ ، وأنهم قدروا لها أهميتها ونظموا طريقة صيدها بما يتفق وهذه الأهمية . فقد وجد في حفريات مصر القديمة لعهد ما قبل التاريخ أدوات صيد وصور لاستعمال الشباك وغيرها في صيد الأسماك .

ومن أقدم العصور التاريخية نجد دلائل كبيرة وكثيرة على أن السمك كان طعاما لطبقات الشعب المختلفة وذا أهمية غذائية كبيرة في نظر القائمين بالأمر وله شأنه القومي الممتاز . فنجد رسوما لمناظر الأسماك على جدران المقابر ، ونقرأ نصوصا كثيرة تتحدث عن السمك ، ونرى أن الأسماك كانت تصرف ضمن التعيينات لجيوش سيتي الأول . بل أكثر من هذا يتكشف لنا أن صناعة صيد الأسماك بلغت من الشأن العظيم أن الأسماك المحفوظة كانت تصدر من مصر الى سوريا .

وكان لصيد الأسماك عند قدماء المصريين طرق عدة : وهي الصيد بالشص والصيد بالشبكة ، والصيد بالسلال ، وبالخطاف وبالنشالة . وقد رسمت الأسماك التي كانت تصاد بالشبكة والشص بكل دقة ومهارة ، كل نوع بخواصه وتفصيله .

السفن :

كانت السفن التي تستخدم في الصيد في العهد القديم تصنع من أعواد البردي المربوطة بالحبال . وبالرغم مما ثبت من كثرة استعمال ألواح الخشب في بناء السفن منذ فجر التاريخ فقد ظل كثير من الصيادين يستعملون قوارب البردي . وكانت شائعة في مصر السفلى على الأخص . وينسب بلوتارك كثرة استعمال زوارق البردي وتفضيلها على

القوارب الخشبية الى خرافة كانت شائعة في ذلك الحين ، تتلخص في انه على اثر قتل « أوزيريس » أخذت « ايزيس » تبحث عن الاله الذييح بسفينة مصنوعة من « البردى » ومن ذلك ساد الاعتقاد بان الذين يستعملون مثل هذه القوارب لا تهاجمهم التماسيح خشية من الآلهة أو احتراماً لها .

الا أننا نرى أن الظروف هي التي كانت تقضى على الصياد بتفضيل قوارب البردى . فان بناء القارب الخشبي كان أصعب وأعسر من عمل قارب البردى ، والقارب الخشبي كان آخر الأمر أقل صلاحية للملاحة في المياه الضحلة والنحنيات الغاصة بالنباتات من قارب البردى الذي كان يستطيع الصياد أن يحمله على كتفه ويتخطى العوائق بسهولة . على أنه منذ عصر ما قبل التاريخ كان المصري يضع زوارقه بطريقة ساذجة وذلك بربط حزام من سيقان البردى بعضها ببعض . وكان يصنع نماذج طينية لهذه الزوارق ويضعها في المقابر حتى يتمكن المتوفى من أن يسبح بها في عالم الآخرة ، كما كان يعمل مدة حياته في مياه البحيرات والمستنقعات .

وبالرغم من بساطة تركيب قوارب البردى فانها كانت تصنع على طرازات مختلفة ، ولا زالت هذه الطرازات ترى في السودان حيث تستعمل قوارب البردى ، بل انها كانت موجودة في صعيد مصر منذ أكثر من قرن ، وقد شاهدها وتحدث عنها الرحالة الفرنسي دينون .

وهذه الزوارق الخفيفة كانت شائعة الاستعمال في عهد الدولة القديمة وكانت صغيرة الحجم لا تسع أكثر من شخصين ، وبعضها كان أدق صنعا وكان يحمل الواحد منها ثورا .

وهذه الزوارق كانت تسير بالمدرّة والمجداف ، وكانت صالحة للسير في المياه الهادئة فكان يستعملها صيادو الأسماك وصيادو الطيور في المستنقعات كما كانت تستعمل في نقل الأبقار يوميا .

أما في مياه النيل التي كانت غالبا سريعة شديدة التيار ، فان هذه الزوارق البردية لم تكن تستعمل الا نادرا ، وكذلك لم تكن لتستعمل في نقل المسافرين أو الحيوانات أو البضائع ثقيلة الوزن .

فكان يلزم لذلك كله سفن من الخشب الصلب ، والثابت أنه منذ عصر ما قبل الأسرات كانت تصنع في مصر مثل هذه السفن . ولا أدل على ذلك من الرسوم التي وجدناها مع الأواني الفخارية التي يرجع عهدها الى

ما قبل الأسرات ، فضلا عما نصادفه أحيانا في مقابر عهد الدولة القديمة من مصانع للسفن تعمل بكل نشاط ، اذ نشاهد على الجدران عددا كبيرا من النجارين يشتغلون حول قفص السفينة الذى قد تم بناء جانبيه ، كما نرى تجميع الألواح ونشاهد الثقوب التى نقرت لتلبس فيها القطع الثانوية ، وتنسيق حواف السفينة ومؤخرتها لتركب فيها المجاديف والسكان (الدفة) .

وقد كانت السفن المصرية فى عهد هيروودوت تصنع من الحشيب المصرى فيقول : . كانت سفن نقلهم تصنع من خشب الصنط المصرى الذى كان يشبه الجلجان السرىنى (برقة قديما) الذى يستخرج منه الصمغ ، فكان يقطع الصنط ألواحا يبلغ طول الواحد منها ذراعين ، وتصف كما يصف اللين .

ويصف هيروودوت طريقة صنع السفن قائلا : « .. وها هى ذى الكيفية التى كانت تركيب بها السفن : توضع عوارض طويلة متقاربة ، وتركب فيها ألواح طول الواحد ذراعان وبعد أن يتم صنع قفص السفينة بهذه الكيفية ، كانت تربط حافتا السفينة بلوح يركب فوق العوارض وكانوا لا يستندون جانبى السفينة بقطعة خشب ذات فرعين ، بل كانوا يلفطونه باللحماة التى فى داخل السفينة بالبردى ، وكانوا يصنعون دفة واحدة تثبت فى سهم قاعدة السفينة ، أما السارية فكانت تصنع من خشب الصنط والشراع من البردى » .

ويقول أيضا : « وهذه السفن كان عددها عظيما ، وبعضها كان يحمل ما وزنه آلاف التلات (نصف القنطار) . » .

ويشاهد فى مقبرة (تى) القارب الذى تم صنعه يسير على النيل ، فترى الشراع منتشرا ومعلقا فى عارضة السارية كأنه قب الميزان ، كما نشاهد جماعة من المجدفين فى وضع منتظم وكان لابد من ثلاثة رجال على الأقل فى مؤخرة السفينة لإدارة السكان .

تنظيم استغلال المصيد :

نقرأ من أخبار الأسرة الثامنة عشرة عن ضرائب كان يؤديها الصيادون الى الدولة ، ونرى أن الصيادين الملحقين بالمعابد كانوا فى بعض الحالات معفون من هذه الضرائب ، شأنهم شأن التابعين لخدمة البلاط .

وقد ذكر هيرودوت أن مصايد بحيرة موريس (بالفيوم) بلغ من إنتاجها أنها كانت تجلب الى خزائن الملك وزنة من الفضة يوميا عند نهاية الفيضان ، وثلت وزنة يوميا في باقى أيام السنة . ومؤدى هذا أن الدخل الملكى سنويا من مصايد موريس كان لا يقل عن ٤٦ ألف جنيه . وهذا يدل فيما يدل على غنى المصايد بالسماك من ناحية ، وعلى اهتمام الدولة بدخلها منه من ناحية أخرى .

وتدل الدلائل على أن ضرائب الصيد قد اندمجت في آخر أمرها في متحصل الاقطاعات والالتزامات ، وخرجت عن كونها مصايد بالذات بقدر ما هي قطعة من الأرض تشمل مصايد أو غير ذلك ويؤخذ الحراج عنها جملة بحسب دخلها أو بقيمة إنتاجها من أى نوع أو أنواع مختلفة .

ولعل النظام الأخير هو ما وجدته العرب وساروا عليه بعد فتحهم مصر . ونستطيع أن نستشف منه ما كان حاصله قبل عهدهم .

قال المقرئى : « وكان من خير أراضى مصر بعد نزول العرب بأريافها واستيطانهم وأهاليهم فيها واتخاذهم الزرع معاشا وكسبا . وانقياد القبيل الى اظهار الاسلام واختلاط أنسابهم بأنساب المسلمين أن متولى خراج مصر كان يجلس فى جامع عمرو بن العاص من القسطنطينية فى الوقت الذى تنهيا قبالة الأراضى ، وقد اجتمع الناس من القرى والمدن فيقوم رجل ينادى على البلاد صفقات صفقات ، وكتاب الحراج بين يدي متولى الحراج يكتبون ما ينتهى اليه مبالغ الكور والصفقات على من يتقبلها من الناس ، وكانت البلاد يتقبلها متقبلوها بالأربع سنين لأجل الظم والاستبحار وغير ذلك فاذا انقضى هذا الأمر خرج كل من تقبل أرضا وضعها الى ناحيتها فيتولى زراعتها واصلاح جسورها وسائر وجوه أعمالها لنفسه وأهله ومن ينتدبه لذلك ، ويحمل ما عليه من الحراج فى ابانه على أقساط ويحسبون من مبلغ قبائله وضمانه لتلك الأراضى ما ينفقه فى عمارة جسورها وسد ترعها وحفر خلجانها بضرائب مقدرة فى ديوان الحراج » .

ولكن لم يلبث العرب أن تنبهوا الى الأهمية الاقتصادية والمالية لمنتجات المصايد وما يمكن ان تدر على خزينة الدولة من خير .

فيقول المقرئى : « اعلم أن مال مصر ينقسم قسمين : أحدهما يقال له خراجى ، والآخر يقال له هلالى . فالمال الخراجى لا يؤخذ مسانحة (مرة كل سنة) من الأراضى التى تزرع حبوبا وعبسا ونخلا وفاكهة ،

وما يؤخذ من الفلاحين هدية مثل الغنم والدجاج والكشك وغيره من طرف الريف ، وللمال الهلالى عدة أبواب أحدثت شيئا فشيئا ، وأول ما أحدث مالا سوى مال الخراج بمصر أحمد بن محمد بن مدير ، والى خراج مصر بعد سنة خمسين ومائتين ، فانه كان من دهاة الناس وشياطين الكتاب ، ابتدع فى مصر بدعا صارت مستمرة من بعده لا تنقص ، فأحاط بالنظرون وحجر عليه بعد ما كان مباحا لجميع الناس وقرر على الكلا الذى ترعاه البهائم مالا سماه المراعى ، وقرر على ما يطعم الله من البحر مالا سماه المصايد الى غير ذلك ، فانقسم حينئذ مال مصر الى خراجى وهلالى .

« وقد صير للمصايد ديوانا ، واحتشم من ذكر المصايد وشناعة القول فيها ، فأمر بأن يكتب فى الديوان خراج مضارب الأوتار ومغارس الشباك فاستمر ذلك . وكان يندب لمباشرتها مشد وشهود وكاتب الى عدة جهات مثل خليج الاسكندرية وبحيرة الاسكندرية وبحيرة نيسنرو (بالبرلس) وثغر دمياط وجنادل ثغر أسوان وغير ذلك من البرك والبحيرات ، فيخرجون عند هبوط النيل ورجوع الماء من المزارع الى بحر النيل بعد أن تكون أفواه الترغ قد سكرت وأبواب القناطر قد سدت عند انتهاء زيادة النيل كما يتراجع الماء ، ثم تنصب الشباك وتصرف المياه فيأتى السمك وقد اندفع من الماء الجارى فتصده الشباك عن الانحدار مع الماء ويجتمع فيها فيخرج الى البر ويوضع فى الأمتار ، فإذا استوى بيع وقيل له الملوحة والصبر . ولا يكون ذلك الا فيما كان من السمك فى قدر الاصبع فما دونه ، ويسمون هذا الصنف ان كان فطريا بالبسارية ويصاد من بحيرة البرلس وبحيرة تنيس بدمياط فقط . وهاتان البحيرتان تجريان فى ديوان خاص وهما مضمندان وما يخرج منهما من البورى وغيره من أنواع السمك فللسلطان لا يقدر أحد أن يتعرض لصيد شى منه الا أن يكون من صياديهما القائمين بالضمان . وما عدا هاتين البحيرتين من البرك والاملاق والخلجان فليست للسلطان ، » .

وكانت المصايد المصرية فى ساحل البحر الأبيض المتوسط فى النصف الأخير من القرن التاسع عشر يشتغل بها نحو ٣٧٠٠ رجل و ٨٠٠ مركب فى حين كانت المصايد الداخلية تضم ٦٠٠٠ رجل منهم ٤٠٠٠ رجل و ٤٠٠ مركب كانوا يعملون فى بحيرة المنزلة وحدها ، والباقون فى بحيرات الدلتا الأخرى والقنوات الكبيرة والنيل نفسه .

وكانت الحكومة تعتمد فى ميزانيتها اعتمادا كبيرا على موارد الصيد كباب هام من أبوابها فكانت تؤلف من المصايد الداخلية مناطق محدودة تقطعها الشركات والأفراد نظير جعل معين .

ومما يلاحظ أن أغلب الملتزمين لهذه المناطق كانوا من الأقباط .
وهم كانوا رجال الاقتصاد والمال . وكان منهم صفوة المشتغلين بالمسائل
المالية والاستفلائية ، وهذا وحده دليل على ما كانت عليه المصايد من
أهمية كمورد من موارد الرزق .

وكان هؤلاء الملتزمون يملكون أن يشتركوا في حلقات يباع فيها
محصول الأسماك بالمزايدة لتجار التجزئة أو المستهلكين . وعندما يرتبط
الصيد بأحدى الحلقات يحصل على ترخيص بالصيد في مياه معينة ، على
أن تباع أسماكه في تلك الحلقة بالذات ، وكانت الأرباح تقسم بنسبة
الثالث للملتزم والباقي للصيد .

ولقد وصل التزام بحيرة المنزلة وحده تحت هذا النظام الى ٦٠٠٠
جنيه سنويا كما أن مجموع الأسماك المصيدة في مصر زاد عن حاجة
الاستهلاك المحلى حتى صدرت الأسماك المحفوظة الى سوريا وتركيا
واليونان .

وعلاوة على مناطق الالتزام فان الآلاف من الفلاحين في مصر العليا
والسفلى كانوا يصيدون من الأسماك ما يكفي احتياجاتهم العائلية مرة
أو مرتين كل شهر على طول السنة مما يدل على أن السمك كان في متناول
كل طبقات الشعب وليس مقتصرًا على طبقات المترفين .

ولقد كانت الدلتا أهم مناطق الصيد في مصر ، وإذا كانت مصايد
بحيرة موريس هي التي استلقت أنظار المؤرخين القدامى ، فانه مما
لا شك فيه ان الدلتا كانت أكثر جهات وادى النيل في محصول الأسماك
وفي انتظام حرفة الصيد . وفي الدلتا تكتلت صناعة الصيد فوجد
جماعات كبيرة تتخصص له ، مثلما هو حاصل في منطقة بحيرة المنزلة
وبحيرة ادكو وبحيرة البرلس حيث يكاد يكون جميع السكان معتمدين
في كسب قوتهم على مصايد الأسماك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة .
نخلص من هذا كله ان مصايد الأسماك قد تراوحت بين الاعفاء والتقييد ،
فراها في عهد الأسرة الثامنة عشرة فرضت عليها ضرائب يؤديها
الصيادون ثم نراها بعد ذلك تعد لها أهمية فأعفيت من ضمن الأراضي
المقطعة التي تعطى بالتزام الحراج ، ثم نراها في آخر الأمر عادت الى
الدولة تستغل انتاجها وبعدئذ نراها أعفيت من جديد الا فيما يختص
ببحيرة البرلس وبحيرة المنزلة فقد استولت عليهما الخزانة العامة
تتصرف في أمرهما بما يعود عليهما بالدخل الجزى وظلت هذه الحالة الى
العصر الحديث ، فكانت بحيرتا المنزلة والبرلس مصدر ايراد كبير

للدولة ، بل ان بحيرة المنزلة كانت لها مصلحة خاصة (مصلحة المطرية) تديرها وتتولى شئونها الى أن عدلت أنظمة رسوم الصيد كما هو جار الآن وأصبح الصيد فى أية جهة مائية من جهات القطر بمقتضى رخصة تصرف سنويا وتدفع عنها رسوم تختلف تبعا لطريقة الصيد وطبيعة المنطقة المائية .

وأخيرا نشير اشارة عابرة الى ما يحسه الكثيرون من الاسف الى أن الاتجاهات العمرانية قد أخذت تضحي مصايد البحيرات وثروتها العمرانية فى سبيل الزراعة والانتاج النباتى . فنجد أن بحيرة قارون يعمل رجال الرى على تخفيض منسوب مائها والاقلال من مدها بالمياه العذبة مما ترتب عليه زيادة ملوحة مياهها والاندثار بانقراض أسماكها . وبحيرة مريوط قد أخذ فى تجفيفها فعلا مما باتت معه عنصرا مفقودا من عناصر الثروة المائية المصرية .

واننا لنكتفى بايراد ما جاء فى صدد عرض مشكلة بحيرة قارون فى تقرير شئون الصيد عن سنة ١٩٢٣ :

« هذه البحيرات التى أنتجت ٤١٠٠ طن سنة ١٩٢٠ انحطت الى ٤٨٣ طنا فى سنة ١٩٢٩ فيكون صيادو قارون قد فقدوا فى سنة ١٩٢٩ - بنسبة متوسط محصول البحيرة من سنة ١٩٢٠ الى ١٩٢٨ (٢٦٤٠) - ٢١٥٩ طنا ، يعادل ثمنها باعتبار ٢٠٠٧ مليم للكيلو جرام ٤٤٦٩١ جنيها . اما مجموع نقص المحصول عن سنة ١٩٢٩ حتى آخر سنة ١٩٣٣ عن المتوسط المذكور فهو ٦٥٩٧ طنا يبلغ ثمنها حوالى ١٣٦٥٥٨ جنيها والحقيقة أن الحسارة أكثر من هذا ، فمتوسط ثمن الأسماك فى قارون أعلى من متوسط الثمن فى جميع البحيرات ، انما أردنا أن نبين ما يخسره الصيادون من جراء نقص فى منسوب المياه لا يتعدى ٥٤ سم (- ٤٥٢٣ متر فى سنة ١٩٢٩ - و ٤٥٧٧ متر فى سنة ١٩٣٣) أى أن السنتمتر من المنسوب يساوى ٢٥٢٩ جنيها فى خمس سنوات .

وقد جاء فى نفس تقرير سنة ١٩٣٣ عن بحيرة مريوط :

« فتكون البحيرة قد فقدت فى سنة ١٩٣٣ - مقارنة بمحصول سنة ١٩٢٤ - ٤٦١٩ طنا من السمك ، ثمنها - باعتبار ٢٠٠٧ من المليم متوسط ثمن كيلوجرام السمك فى البحيرات يعادل ٩٥٦١٣ جنيها ولعل هذا يبدو بعيد التصديق ولكنه الحقيقة .

« أما منسوبها الحالي فالفرق بينه وبين سنة ١٩٢٤ هو ٤٦ سم وهذا يمثل نقصا في كمية مياه البحيرة قدره ١٤٤ مليون متر مكعب من الماء .

« . . فكان ٤٦ سم نقصا في المنسوب قد كلفت مصايد بحيرة مريوط خسارة في سنة ١٩٢٣ مقارنة بسنة ١٩٢٤ قدرها ٩٥٦١٣ جنيها .

« فلا يكفي اذن أن يبينوا لنا أسباب تجفيف البحيرة ، كما أننا من جهتنا لن نعارض في أى مشروع يفوق في فوائده العمرانية مصايد مريوط . بل نود أن يقيم القائلون بسياسة التجفيف توازنا بين ما تكسبه البلاد من هذا التجفيف وما تخسره من القضاء على مصايد البحيرة . ونريد أن تفكر الحكومة في مستقبل ألف عائلة تعيش اليوم من حرفة الصيد وما يتبعها في هذه البحيرة » .