

الباب الأول

الملاحه

أولاً : الملاحه عند قدماء المصريين

اشتهر المصريون القدماء بحميم الملاحه ولعلمهم بكل ما يتصل بها من قريب أو بعيد ، فى وقت كانت فيه شعوب العالم أجمع تخشى ركوب البحر وأهواله . ويرجع الفضل فى ذلك إلى النيل الذى أحال الصحراء الجرداء إلى جنة بانعة خضراء ، وربط شمال البلاد بجنوبها ، وكان له الأثر الأكبر فى قيام حضارة مصرية تعد أعرق حضارات العالم وأقدمها ، فلا غرو إذا كان المصريون القدماء قد ألهموا النيل ونظفروا إليه نظرة ملؤها التقديس والإجلال ، وأقاموا له الأعياد احتفالاً بفيضانه ، ونظموا له الأغاني فرحاً بوفائه .

وقد استغل أجدادنا الأولون مياهه أحسن استغلال ، فأقاموا الجسور على طول مجراه لدرء خطر الفيضانات العالية ، وشيدوا السدود لتخزين المياه فى حالة انخفاض الفيضان ، وشقوا الترع لتوزيع المياه توزيعاً عادلاً ، وأقاموا المقاييس لقياس ارتفاع الماء وانخفاضه ، وبنوا السفن لتيسير الانتقال بين أجزاء البلاد المختلفة خاصة ، والأقطار المجاورة عامة .

السدود :

كان إقليم الفيوم واحة كبرى تحيط بها الجبال ويوصلها بوادى النيل طريق ضيق يعرف بوادى اللاهون ، وكانت مياه الفيضان تغطى سطح الإقليم جميعه لانخفاضه

فتحوّله إلى بحيرة عذبة تعرف باسم بحيرة موريس و بحيرة قارون الآن (١) تضيع معظم مياهها سدى ، فلا تستفيد منها أراضي الفيوم بشيء .

فأقام الملك أمنمحات الثالث ، أحد ملوك الدولة الوسطى ، سدّاً طوله ٤٣ كيلومتراً حول جزء من إقليم الفيوم لحصر الماء في داخله واستعماله كخزان لمياه الفيضان التي ترد إليه بواسطة قناة قديمة لا تزال باقية إلى الآن، وهى المعروفة ببحر يوسف ، وتخرج منه عند انخفاض النيل بواسطة قناة أخرى تعرف بقناة الشمال تمر بمدينة منف ، وتروى مساحات شاسعة من الأراضي في الوجه البحرى .

وقد ساعد بناء هذا السد على اتساع رقعة الأراضي الزراعية عاماً بعد عام بتجفيف بعض أجزاء البحيرة واستصلاحها حتى أصبحت صالحة للزراعة ، وبلغت مساحتها ٢٧٠٠٠ فدان تقريباً .

القنوات :

اعتاد المصريون القدماء إرسال البعثات التجارية لمقايضة منتجاتهم وجلب منتجات جديدة ، وكانت هذه البعثات داخلية وخارجية . فكانت الأولى تبحر النيل وفروعه والثانية تأخذ طريقها في الصحراء الشرقية للوصول إلى بلاد بونت (الصومال الآن) وجنوب الجزيرة العربية معرضة نفسها للمخاوف والمخاطر لانتشار القبائل التي كانت تهاجم القوافل في هذه المناطق .

ولتسهيل الملاحة في البحر الأحمر شق الملك سنوسرت الثالث ، من ملوك

(١) بحيرة قارون هى ما تبقى من بحيرة موريس القديمة التى كانت تشغل مساحة شاسعة ثم انحصر عنها الماء .

الدولة الوسطى سنة ١٨٨٧ قبل الميلاد ، قناة تصل البحرين المتوسط والأحمر
أسمها المؤرخون « قناة سيزوستريس » .

كانت السفن القادمة من البحر المتوسط تسير في أحد فروع النيل حتى
الزقازيق ، ومنها تتجه شرقاً إلى البحر الأحمر عبر البحيرات المرة التي كانت متصلة
به في ذلك الوقت .

وقد ردمت هذه القناة عدة مرات لحاجتها إلى الصيانة ، فتولى إعادة الملاحة
فيها الفرعون نحاو ، فالملك دارا الأول ، فبطليموس الثاني ، فالإمبراطور تراجان ،
فعمرو بن العاص إلى أن ردمها الخليفة أبو جعفر المنصور ، كما سرى بعد ، عند
كلامنا عن قناة الفراعنة .

ولا تعتبر هذه القناة أول طريق مائي يصل البحرين المتوسط والأحمر
فعجب ، وإنما تعد كذلك أقدم قناة بحرية شقت في العالم أجمع ^(٢) .

المقاييس :

أقام أجدادنا الأولون مقاييس على النيل ، في أماكن متفرقة منه ، لمراقبة
ارتفاع مائه وانخفاضه لتقدير ما تنتجه الأرض من محصول وما يجب فرضه عليها من

(٢) معظم القنوات المنشأة في القدم كانت لأغراض الري ، وبنى الآشوريون في القرن
السابع ق. م. قناة بطول ٨٠ كم وعرض ٢٠ متراً في ١٥ شهراً ، وبرع الصينيون بين القرنين
الثالث ق. م. والأول الميلادي في إنشاء القنوات ، فبنوا واحدة بطول ١٤٤ كم وأخرى بطول
٩٦٠ كم ، أما في أوروبا فساعد انتعاش التجارة في القرن الثاني عشر في إعادة إنشاء الكثير منها ،
وانشئت في ١١٨٠ أول قناة بأهوسة بدائية ، وتطورت الأهوسة ، بعدئذ ، وانتشر استعمالها في
القرنين الرابع والخامس عشر الميلادي .

ضرائب - دون أن يقع قلم على الفلاحين .

وشيد الملك أمصحات الثالث مقياساً على النيل في قلعة سمنة التي بناها والده
عند الشلال الثاني ، لحماية الحدود - كما أنشأ سواه من الملوك مقياس أخرى عند
عين شمس ومنف والقوم الخ . - ولا تزال البيانات التي سجلها هذه المقاييس
باقية حتى اليوم .

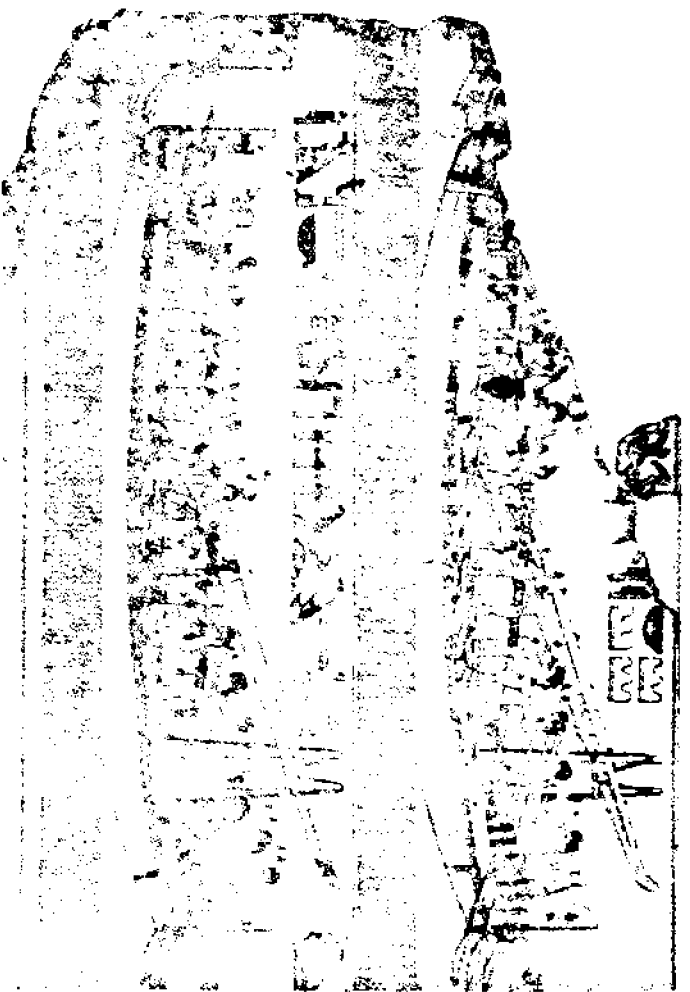
بناء السفن :

يرجع الفضل الأول - كما سلفنا ، في ولع قدماء المصريين بالملاحة إلى النيل :
فكانت قواربهم تسير فيه من الشمال إلى الجنوب بفعل الرياح الشمالية ، ومن
الجنوب إلى الشمال بفعل التيار ، فساعد ذلك على اختلاط المصريين وارتباطهم
بعضهم ببعض ارتباطاً وثيقاً .

ولما برع للصيرون القدماء في بناء السفن الشراعية الكبيرة ازدادت رحلاتهم
الاستكشافية - وكثرت بعثاتهم التجارية إلى البلاد المجاورة - كبلاد بونت وبلاد
النوبة وبنينا (لبنان حالياً) وسوريا وجزر البحر المتوسط ، لمبادلة منتجاتهم من
الخشب والفاكهة والخمير والمرجات الكتانية الدقيقة الصنع والخل والأولف
الحزبة والأثاث المبيع الخ . - مع أهلي تلك البلاد .

وقد أرسلت الملكة حتشبسوت أولى البعثات المسلحة الكبرى إلى بلاد بونت ،
وكانت مكونة من خمس سفن كبيرة تسير بالشراع والمجاديف ويقوم بالتمهية
والدفع في كل منها ثمانون رجلاً - وسار هذا الأسطول المصري الجبار من ميناء
طية (الأقصر الآن) حتى مدينة منف (القاهرة) ، ومنها انجبه شرقاً بحرقاً قناة
سيروستريس إلى البحر الأحمر ثم سار جنوباً حتى بلاد بونت حيث استقبل أحسن

سنة ثورانية من السفن التي كانت تسير في قناة سيزوستريس ، بالمرع أو الجديف



استقبال . وقد نقشت الملكة حتشبسوت أخبار وحلتها على جدران معبدها بالددير البحرى فى الأقصر .

وقد بنى نحتمس الثالث ، خليفة الملكة حتشبسوت ، أسطولا حربياً قوياً استولى بوساطته على كثير من المدن الساحلية الهامة حتى أصبحت مصر فى عهده أقوى دولة فى حوض البحر المتوسط . تمتد أملاكها من العراق شمالاً إلى شمال السودان جنوباً . وقد نقش نحتمس الثالث أخبار حروبه وانتصاراته على جدران معبد الكرنك بمدينة طيبة .

وخلاصة القول أن المصريين كانوا أول من بنى السفن على اختلاف أنواعها ، وخرجوا بها إلى عرض البحر ، وليس أدل على ذلك من الصور الموجودة على آثارهم أو المنقوشة على الأواني الخزفية التى يرجع تاريخ البعض منها إلى ٥٠٠٠ سنة ، هذا عدا نماذج السفن العديدة المستعملة فى مختلف العصور والمعروضة فى متحف الآثار المصرى فى القاهرة ، وأقسام الآثار المصرية فى متاحف العالم أجمع .

الكشوف الجغرافية :

لم تقتصر جهود قدماء المصريين على الاتصال بالدول المجاورة لهم فقط لتبادل تجارتهم بل امتد نشاطهم إلى البلاد النائية لفتح أسواق جديدة ، وزيادة حجم التجارة المتبادلة .

ولما تولى الحكم الفرعون نغاو شرع فى بناء أسطول كبير اختار له بنفسه ملاحين أكفاء حذقوا فن الملاحة وبرعوا فيه ، وأرسل أسطوله هذا للطواف حول أفريقيا للتعرف على سواحلها واكتشاف أراض جديدة تدر عليه الخبز والفضة ، وكان الاعتقاد السائد وقتئذ أن الأرض يحيط بها الماء من جميع الجهات .

أقلعت البعثة البحرية من إحدى موانئ البحر الأحمر ، واجتازت باب المنذب وانجملت جنوباً إلى الصومال ، ثم سارت بمحاذاة الشاطئ الشرق للقارة الأفريقية حتى بلغت جنوبها عند رأس الرجاء الصالح ، وانجملت بعدئذ شمالاً ، بمحاذاة الساحل الغربى ، حتى مضيق جبل طارق ومنه إلى البحر المتوسط فإلى أحد فروع النيل السبعة حتى وصلت فى النهاية إلى مدينة منف عاصمة مصر ، بعد أن أتمت دورانها حول القارة الأفريقية بأكملها .

وكانت هذه الرحلة التى استغرقت ثلاث سنوات أولى الرحلات الامتكشافية التى سجلها التاريخ ، هذا فضلاً عن اكتشاف أجدادنا الأولين خلالها رأس الرجاء الصالح الذى نسب الملاح البرتغالى بارتيلمى دياز لنفسه شرف اكتشافه سنة ١٤٨٦ ، أى بعد وصول أجدادنا إليه واكتشافهم له بنحو ألفى عام . ويتضح جلياً مما تقدم أن أجدادنا الأولين نبغوا فى الملاحة نبوغهم فى الطب والهندسة والفلك وبلغوا فيها شأنًا عظيمًا ، وكانوا أسبق دول العالم أجمع إلى ركوب البحر واستغلال مائه .

ثانياً : الملاحة عند العرب

حذق العرب فن الملاحة منذ العصور القابرة ، فدفعتهم طبيعة بلادهم الحشة إلى السعى وراء الرزق فى سواها من الأقطار المجاورة أو النائية التى تتوافر فيها الخيرات وسبل العيش .

ولما ظهر الإسلام ، ركب العرب البحر لنشر مبادئ دينهم الجديد فى سائر الدول ، ومما يذكر أن معاوية ركب البحر لغزو قبرص سنة ٢٨ هجرية . وكان

الدافع الأكبر لتنقل العرب في البحار هو دراسة كل ما يتصل بها لتيسير أسفارهم ورحلاتهم ، فدرسوا السماء وعرفوا نجومها ، وكانوا يبتدون بها في البحر ليلا بعد أن كانت أسفارهم تتم فيه في وضوح النهار ، ووضعوا الخرائط الجغرافية للعالم وحددوا فيها مواطن البحار العميقة والموانئ التي يتعاملون معها ، وأقصر الطرق وأسلمها للوصول إليها ليسترشد بها سواهم من الملاحين .

وقد تمكن العرب من الوصول إلى بلاد لم تظأها قدم من قبل فعمروها وأقاموا فيها ، وإن الآثار العديدة التي تركوها في هذه البلاد لدليل واضح على ما وصلوا إليه من تقدم يشهد به المكتشفون الأوروبيون الذين وصلوا إلى هذه البلاد بعد مئات السنين من وصول العرب إليها .

البوصلة البحرية :

يرجع الفضل في اختراع البوصلة البحرية إلى العرب ، ولقد نسب علماء الغرب اختراعها إلى الصينيين ، غير أن القرائن تدل على أن العرب أول من استعملها في رحلاتهم البعيدة وعلموا الغربيين طريقة استخدامها إبان الحملات الصليبية .

وليس أدل على صحة هذا القول مما ذكره يلق القسجاني في صحيفة ٦٨ من المخطوط العربي « كثر التجار في معرفة الأحجار » وتوجد نسخة منه في مكتبة باريس : « إن رؤساء بحر الشام إذا أظلم عليهم الجو ليلا ولم يروا من النجوم ما يبتدون به على تحديد الجهات الأربع يأخذون إناء مملوءاً بالماء ويتزلونه إلى بطن السفينة ، خوفاً من تأثير الريح ، ويأخذون إبرة ينفذونها في قشة حتى تبقى معارضة عليها كالصليب ، ثم يلقونها بالماء الذي بالإبناء المعبود لها فتقف على وجه الماء ،

ويحركون أيديهم دورة إلى اليمين فتدور الإبرة على صفحة الماء ، ثم يرفعون أيديهم على غفلة وسرعة فإن الإبرة تستقبل بجهتها جهة الجنوب والشمال . وذكر المؤلف في كتابه أنه شاهد بنفسه الإبرة المغناطيسية في أثناء سفره بحراً من طرابلس إلى الشام ، ثم الإسكندرية سنة ١٢٤٨ ميلادية ، أي قبل التاريخ الذي ينسبون فيه إلى «فلافيو دجيرويا» الإيطالي هذا الاختراع بنحو نصف قرن من الزمان .

ولقد اخترع العرب كذلك الأسطولاب وبلغ على أيديهم حد الكمال ، فاستخدموه في تحديد القبلة وتعيين مواقيت الصلاة ، وظل هذا الجهاز عماد الملاحة عند القريين حتى ظهور الاختراعات الحديثة في القرن السابع عشر ، ولولا وجوده لتأخر اكتشاف القارة الأمريكية عدة قرون :

علم الفلك :

إذا طالع المرء أسماء الكواكب في القبة الزرقاء لئين له أن العدد الأكبر منها يحمل أسماء من أصل عرق في معظم اللغات الأوربية ، هذا علاوة على الكثير من الاصطلاحات الفنية في علم الفلك .

وقد ذكره «لاند» العلامة الفرنسي في كتابه «علم الفلك» الذي نشره في أواخر القرن الثامن عشر أن الفلكي العربي البتاني (٨٧٧ - ٩٢٩ م) يعد من خيرة العشرين فلكياً في العالم بأسره الذين نبهوا في علم الفلك واستفادت البشرية من أبحاثهم ، فقد تمكن البتاني سنة ٩٢٠ م . بفضل أرصاده الخاصة ، من تحديد مقدار ميل فلك البروج وتقدير طول السنة الشمسية والفصول ومدار الشمس بدقة متناهية ، كما صحح كثيراً من نظريات بطليموس الذي كان يعده القدماء حجة في

علم الفلك حتى أطلق على البتاني لقب « بطليموس العرب » .
وكان العرب ، في هذه العصور المظلمة ، على دراية تامة بكروية الأرض ،
فقد كتب العالم العربي ابن رسته : في أوائل القرن العاشر الميلادي ، أي قبل
خمس قرون من عصر الاكتشافات البحرية : « إن الله عز وجل وضع الفلك
مستديراً كاستدارة الكرة ، أجوف دواراً والأرض مستديرة أيضاً كالكرة معتمة في
جوف الفلك قائمة في الهواء يحيط بها الفلك من جميع نواحيها بمقدار واحد من
أسفلها وأعلاها وجوانبها كلها ، فهي في وسطه كالمح (الصفار في البيضة) ، وأن
الأرض بجميع أجزائها من البر والبحر على مثال الكرة ، ودليل ذلك أن الشمس
والقمر وسائر الكواكب لا تسطح ولا تغرب على جميع نواحي الأرض في وقت
واحد ، بل يرى طلوعها على المواضع الشرقية قبل غروبها عن الغربية ، ويتبين
ذلك من الأحداث التي تعرض في العلو ، فإنه يرى وقت الحدث الواحد مختلفاً في
نواحي الأرض مثل كسوف القمر » . وصنع الشريف الإدريسي للملك روجر
الصقلي ، في القرن الثاني عشر الميلادي ، خريطة للأرض على شكل كرة ، كما
رسم شمس الدين بن الوردي خريطة دقيقة أظهر فيها الأرض على هيئة دائرة .
واكتشف العالم العربي « أبو الوفا » (٩٣٩ - ٩٩٨) التبدل القمري الثالث
قبل اكتشاف « تيكونبراهي » له بسنة سنة ، وأثبت الملك الفونس العاشر في
رسائله الفلكية سبق العلماء العرب لكبلر Kepler وكوبرنيكوس Copernicus
في اكتشاف حركات الكواكب السيارة ، ونظرية دوران الأرض .

وأقام العرب مراصد عظيمة لرصد الكواكب في السماء واستطلاع أبراجها ،
هذا بالإضافة إلى أبحاثهم العديدة القيمة ، التي تعد من المراجع الهامة في علم الفلك
والفضاء ، ومن أشهر علمائهم في هذا المجال عبد الرحمن الصوفي

(٩٠٣ - ٩٨٦) ، وابن يونس (٩٧٩ - ١٠٠٨) وأبو الريحان محمد البيروني (٩٧٣ - ١٠٤٨) وغيرهم كثيرون .

الاكتشافات البحرية :

برع العرب في بناء السفن حتى أصبح لديهم أسطول عربي ضخم تغلبوا به على أسطول الروم في البحر المتوسط ، ثم توالى انتصاراتهم فها بعد فهازموا ، بأسطول مكون من مائتي سفينة ، أسطول البيزنطيين الجبار الذي كان يفوق أسطولهم عدداً وعدة في موقعة « ذات الصواري » الشهيرة ، بالقرب من الإسكندرية في ٢٩ أغسطس سنة ٦٥٤ ميلادية ، وقد حفزهم انتصارهم الرائع على زيادة اهتمامهم بصناعة السفن ، وتنظيم الأساطيل ، واختراق عباب البحار .

واستطاع العرب بناء نوع معين من السفن يسهل عليه اجتياز المحيطات ، فتمكنوا في القرن الحادى عشر الميلادى من الوصول إلى المحيط الأطلسى وكانوا يطلقون عليه في ذلك الوقت « بحر الظلمات » وساعدهم على ذلك اعتقادهم القوى بكروية الأرض ، هذا في الوقت الذى كان فيه الأوروبيون يعتقدون أن الأرض مسطحة وفى أطرافها آبار عميقة تعج بحيوانات غريبة مفترسة تبتلع السفن إذا ما اقتربت منها أو سقطت فيها .

وقد وصل العرب فى الاكتشافات التى قاموا بها بعد ظهور الإسلام إلى السواحل الأفريقية الشمالية والشرقية ، وتوغلوا فى داخل قارة أفريقيا واستوطن بعضهم بلادها ، كما سارت أساطيلهم حتى وصلت إلى جزيرة مدغشقر ، ثم اتجهت شرقاً فبلغت شواطئ الهند وجزيرة سيلان حيث أقاموا جالية إسلامية كبيرة : وواصلت سفنهم اكتشافاتها بعدئذ حتى بلغت شواطئ الصين واليابان .

وقد تمكن العرب من الوصول إلى أمريكا الجنوبية ، في القرن الثاني عشر ،
فوطّنت أقدامهم هذه القارة المجهولة قبل اكتشاف كريستوف كولومبوس لها في سنة
١٤٩٢ .

المؤلفات الجغرافية :

وضع العرب كتباً كثيرة يصفون فيها أصفارهم ورحلاتهم الطويلة التي جابوا فيها
الأقطار من أقصاها إلى أقصاها . فكتب الخوارزمي المتوفى سنة ٨٥٠ ميلادية ،
مؤلفات عدة في الجغرافيا مزودة بالكثير من الخرائط وكتب ابن خردادبة المتوفى سنة
٩١٢ دليلاً للطرق أسماء المسالك والممالك ، وصف فيه الصين واليابان وكوريا ،
والطريق البحري من مصب نهر الدجلة في الخليج الفارسي إلى موانئ الصين ،
ووضع المسعودي المتوفى سنة ٩٥٧ عدة كتب وصف فيها رحلاته إلى مدغشقر
والهند والصين والمحيط الهندي ، وذكر في كتابه « مروج الذهب ومعادن الجوهر »
معلومات جغرافية قيمة عن استدارة الأرض وغلافها الجوي وطبيعة العواصف
وظاهرة المد والجزر ، أما الإدريسي المتوفى سنة ١١٦٦ ، والذي يعتبر أول من
وصل إلى منابع نهر النيل ، فقد وصف في مؤلفاته رحلاته في قلب آسيا وأوروبا
وأفريقيا ، ووضع خريطة كبيرة للعالم أجمع أعيد طبعها بالألوان سنة ١٩٣١ .
ووضع ابن بطوطة المتوفى سنة ١٣٧٧ عدة كتب عن رحلاته في مشارق الأرض
ومغاربها ترجمت إلى عدة لغات ، واشتهر ابن خلدون المتوفى سنة ١٤٠٦ بكتابه
« مقدمة ابن خلدون » الذي أفاض فيه في وصف البحار والأنهار والأقاليم الجغرافية
وكتب النجدي المتوفى في القرن الخامس عشر كثيراً من الكتب في الملاحة منها
كتاب « الفوائد في معرفة علم البحر والقواعد » ، وكتاب « حاوية الاختصار في

أصول علم البحار ، مرد فيها تاريخ الملاحة وعلاقتها بالنجوم ، كما وضع جده كتاباً في أصول الملاحة في البحر الأحمر لخدمة سفن الحج .

وقد قام العرب بترجمة المؤلفات اليونانية والهندية القديمة في العلوم البحرية ، وأضافوا إليها خلاصة ما اكتسبوه من خبرة واسعة في أسفارهم ورحلاتهم الطويلة ، فخرجوا بثروة طائلة من الحقائق البحرية دونوها في مذكراتهم ، فكانت خير مرجع لمن جاء بعدهم .

وإننا نذكر بمزيد من الفخر أن المؤلفات العربية في الجغرافيا والملاحة وعلم الفلك كانت خير مرجع لعلماء الغرب ينون عليها أبحاثهم ويقومون على ضوءها باكتشافاتهم . وقد ترجموا العديد منها إلى اللغات الأجنبية بل وصلوا إلى حد استعمال بعض الألفاظ العربية الصميمة في مؤلفاتهم كالكثيرة وتعرف بالفرنسية Nautonier ، ودياح الموسم ويسمىها الفرنسيون Mousson والإيطاليون Monsone ، وقلفط وتعرف عند الفرنسيين Calfater ، والفلوكة ويسمىها الإيطاليون Feluca والفرنسيون Felouque ، والشباك وتعرف عند الفرنسيين Chebec وغير ذلك كثير .

وإنه على الرغم من تعدد بعض علماء الغرب ومؤلفيه عدم الاعتراف بفضل العرب في الميدان العلمي ، بسبب تعصبهم الأعمى لكل ما هو غربي ، فقد طارت شهرة العرب في الآفاق ، وذاع صيتهم بالنبرغ في العالم أجمع ، وشهد لهم الكثيرون بالسبق ، عن جدارة ، في مختلف العلوم والفنون .

ثالثاً : الملاحة بعد ثورة ٢٣ يولية ١٩٥٢

يعتبر الأسطول التجارى بالنسبة لدولة من الدول أحد الأعمس التى يتركز عليها اقتصادها القومى ، وأنجع وسيلة للدعاية لها ، إذ تعد كل وحدة من وحداته ، بمثابة رسول لها تمخر عباب البحار والمحيطات رافعة راية الدولة التى تنتمى إليها عالية خفاقة فى كل ميناء تمر به . وكلما زاد عدد هذه الوحدات وكبر مجال عملها واتسع نشاطها كان ذلك خير دليل على سيادتها القومية فى البحار وبرهاناً ساطعاً على نموها الاقتصادى ، وما وصلت إليه من المكانة المرموقة بين الدول ، هذا فضلاً عن الأموال الطائلة التى تدخل خزائنها من عمليات الشحن ونقل الركاب ، ومن اعتمادها على أسطولها فى تصدير منتجاتها ونقل وارداتها .

لذلك كان اهتمام حكومة الثورة بأسطولنا التجارى كبيراً ، فعملت على تدعيمه وزيادة حجمه سواء أكان ذلك بشراء أم استئجار سفن من الخارج أم ببناء سفن جديدة فى الترسانات البحرية المحلية التى شجعت الدولة على إنشائها فى أرجاء البلاد ، كما سیرى القارئ فى الباب الثانى من الكتاب .

وبتكوين الأسطول التجارى المصرى ، حتى أول يولية ١٩٧٩ ، من ٢٤٣ سفينة حمولتها الكلية ٨٩١ ٦٩٢ طناً ، حسب إحصاءات شركة اللويدز العالمية ، هذا فى حين أن حمولته كانت ٢٤٢ ١٠٣ طناً فى سنة ١٩٥٣ .

تطور حملات الأسطول التجاري المصري

