

إهداء الكتيب

إلى الدكتور طه حسين بك

صديق الكلية الزمينة ، الذي تولاه برعايته وفحصها
بعناية ، وأخلص لها الجهد حتى بلغ بها مطاوعها ، أهدى هذا
الكتيب ، اعترافا بما أسلف من جهود طيبة ، وتقديرا لما قدم
من خدمات موفقة ، كان من بيننا تلك الزميلات الخمس
الطوال التي نظمنا إلى :

شرفي الأردن وفلسطين ، والحجاز ، والسودان ، وواحة
سيوه ، والبحر الأحمر وبعض مناطق الآثار بالوجه القبلي

محمد شفيق غربال

٣ سبتمبر ١٩٣٩

obeikandi.com

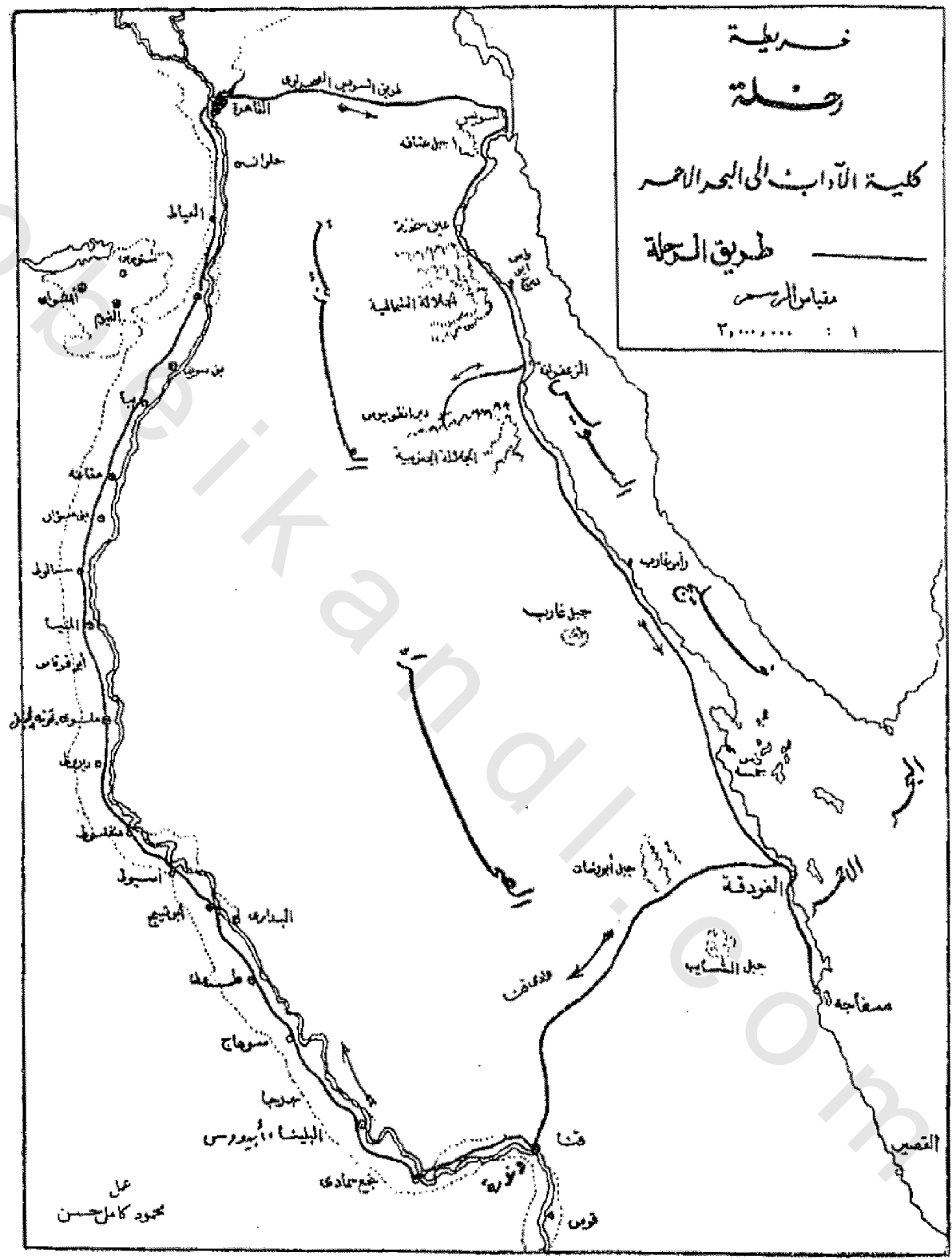
خريطة رحلة

كلية الآداب إلى البحر الأحمر

طريق الرحلة

مقياس الرسم

١ : ٢٠٠٠٠٠٠



obeikandi.com

أعضاء الرحلة

١ - مدرسو الكلية وموظفوها وأسراهم

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| ١ - الأستاذ شفيق غربال | أستاذ التاريخ الحديث |
| ٢ - حرم الأستاذ شفيق غربال | |
| ٣ - مراد شفيق غربال | |
| ٤ - الأستاذ عبد الحميد العبادي | أستاذ التاريخ الاسلامي |
| ٥ - الدكتور أبو العلا عفيفي | مدرس الفلسفة |
| ٦ - الدكتور ابراهيم نصحي | مدرس التاريخ القديم |
| ٧ - الأستاذ زكي علي | » » » |
| ٨ - المستر وليامز | مدرس اللغة الانجليزية |
| ٩ - حرم المستر وليامز | |
| ١٠ - المستر شبارد | مدرس اللغة الانجليزية |
| ١١ - الأستاذ ابراهيم أمين | مدرس مساعد بقسم اللغة العربية |
| ١٢ - الدكتور حسن عثمان | » » » التاريخ |
| ١٣ - الأستاذ أحمد عزت عبد الكريم | » » » » |
| ١٤ - توفيق الطويل | » » » الفلسفة |
| ١٥ - ابراهيم أحمد رزقانة | » » » الجغرافيا |
| ١٦ - المدموازيل جيتا | المثقفة بالكلية |
| ١٧ - جارديه | المستمعة بالكلية |

ب - خريجو الكلية طلاب درجة الدكتوراه أو الماجستير

- ١٨ - أحمد أحمد الحجة افندى (مدرس بالقبة الثانوية)
وطالب لدكتوراه التاريخ
١٩ - توفيق اسكندر (مدرس بفاروق الأول الثانوية)
وطالب لماجستير التاريخ
٢٠ - محمد محمد توفيق (موظف بدار المحفوظات المصرية) وطالب لماجستير التاريخ

ح - طلاب قسم اليسانس ومعهد الآثار

قسم اللغة العربية :

- ٢١ - محمد حسن الزيات افندى سنة رابعة
٢٢ - محمد محمد النوبهي " " "
٢٣ - الأنسة رفيعة الخطيب سنة ثانية
٢٤ - مططفى عبد الوهاب افندى " أولى

فرع اللغة الانجليزية :

- ٢٥ - الأنسة أمينة فهمي سنة رابعة
٢٦ - أمينة لطفى " " "
٢٧ - بهية لطفى " " "
٢٨ - حامد سعيد افندى " " "
٢٩ - حسين أحمد عبد الحفيظ افندى " " "
٣٠ - زكى الشريعى افندى " " "
٣١ - عبد الحميد يونس " " "

- ٣٢ — متولى نور افندى سنة رابعة
٣٣ — حسين لطفى المنفلوطى افندى » ثانية
٣٤ — الانسة خيريه حسن فهمى » »
٣٥ — سنية حسن السيد » »
٣٦ — عباس راجى افندى » »
٣٧ — الانسة عالية حسين » »
٣٨ — وهيبه عبد الرحمن » »
٣٩ — تهاضر توفيق » أولى

فرع اللغة الفرنسية :

- ٤٠ — محمود عاشور افندى سنة ثالثة
٤١ — ايلي اسراييل » » ثانية
٤٢ — الانسة عايدة نصر الله » »
٤٣ — مارى فهمى » أولى
٤٤ — مراد مليكه غالى افندى » »
٤٥ — يحيى سعد » »

فرع الدراسات القديمة :

- ٤٦ — جالك كوهين افندى سنة ثالثة
٤٧ — الانسة أمينة طه حسين » ثانية

قسم التاريخ :

- ٤٨ — فهمى ويصا افندى سنة رابعة
٤٩ — أحمد عبد الرحمن الغواصى افندى » ثالثة
٥٠ — الانسة زينب محرز » »

٥١ — الأنسة وفية أحمد عزى سنة ثالثة

٥٢ — أمثال على » أولى

قسم الجغرافية :

٥٣ — أنور اقلاديوس افندى سنة رابعة

٥٤ — محمد جمال الدين مختار غام افندى » »

٥٥ — يوسف حبيب افندى » »

قسم الفلسفة :

٥٦ — الأنسة سامية المغربى سنة ثانية

٥٧ — حسن كنج افندى » أولى

٥٨ — الأنسة علية محمود حسين » »

٥٩ — فلور مرزوق » »

معهد الآثار الاسلامية :

٦٠ — جمال محرز افندى سنة أولى

فرع الكلية بالاسكندرية :

٦١ — الأنسة جلاديس مبرى سنة أولى

٦٢ — محمد بن السعيران افندى » »

مراحل الرحلة

الجمعة ٢٧ يناير ١٩٣٩ : قمنا من ميدان الأوبرا في منتصف الساعة التاسعة ،

ووصلنا مدينة السويس في الساعة الثانية عشرة ، ثم

استأنفنا السير من السويس في منتصف الساعة الثانية ،

وحوالي الغروب أقمنا خيامنا بين الجبل وساحل

البحر ، حيث بقنا في منطقة قريبة من «العيون السخنة» .

السبت ٢٨ يناير ١٩٣٩ : استأنفنا السفر في منتصف الساعة التاسعة ، فوصلنا

فنار أبي الدرج في الساعة الحادية عشرة حيث قضينا

هناك ساعة ، ثم سرنا بغية الوصول إلى دير سانت

أنطونيوس رأسا ولسكننا لم نستطع ذلك لأن السيارات

كانت تغوص في الرمال بين لحظة وأخرى ؛ وأخيراً

بعد جهد شاق وصلنا فنار الزعفرانة بعد الغروب ،

حيث قضينا ليلتنا وتركنا العربتين المحملتين بالحيام

والأكولات غائبتين في منطقة بعد فنار أبي الدرج

بقليل . ولم يمكن احضارهما إلا في اليوم التالي .

الأحد ٢٩ يناير ١٩٣٩ : وصلتنا عربتنا النقلة في منتصف الساعة الحادية عشرة .

وبعد تناول طعام الغداء غادرنا فنار الزعفرانة في

الساعة الواحدة ، فوصلنا دير سانت أنطونيوس

في ساعتين ونصف ، ثم غادرنا الدير في الساعة

الرابعة وعدنا للزعفرانة ، حيث قضينا ليلة أخرى بها .

الاثنين ٣٠ يناير ١٩٣٩ : استأنفنا السير في الصباح بغية الوصول إلى

الغردقة فوصلنا رأس غريب في الساعة الرابعة ،

وقضينا به نصف ساعة ، ثم تابعنا السفر طول الليل .

فوصلنا إلى محطة الأحياء المائية بالگردقة في الساعة
الثالثة بعد منتصف الليل ، لأننا ضللنا الطريق أكثر
من مرة .

الثلاثاء ٣١ يناير ١٩٣٩ : قضينا هذا اليوم بمحطة الأحياء المائية ، كما زرنا
مدينة گردقة نفسها .

الأربعاء أول فبراير ١٩٣٩ : بقنا في الصباح إلى سفاجة فوصلناها في منتصف
الساعة الواحدة ، ثم غادرناها عائدين إلى گردقة
في الساعة الخامسة حيث قضينا بها ليلة ثالثة .

الخميس ٢ فبراير ١٩٣٩ : غادرنا گردقة في الساعة الثامنة صباحاً فوصلنا
قنا في الساعة الثانية بعد الظهر ؛ وبعد تناول الغذاء
عبرنا نهر النيل إلى البر الغربي حيث زرنا معبد
دندرة ، ثم عدنا بعد الغروب إلى البر الشرقي ، حيث
بقنا في المدرسة الثانوية بقنا .

الجمعة ٣ فبراير ١٩٣٩ : غادرنا قنا في الساعة التاسعة صباحاً فوصلنا البلينا
في الساعة الواحدة بعد الظهر ، وزرنا في الحال معبد
سيقي الأول في أيديوس ، ثم استأنفنا السفر في الساعة
الرابعة فوصلنا جرجا عند الغروب حيث بقنا بها في
مدرسة رزق الله مشرقى .

السبت ٤ فبراير ١٩٣٩ : غادرنا جرجا في الساعة الثامنة صباحاً فوصلنا
أسيوط في الساعة الواحدة بعد الظهر ، ثم تركنا
أسيوط في الساعة الرابعة مساء فوصلنا ملوى في الساعة
الثامنة مساء ، ثم استأنفنا السفر من ملوى في الساعة
التاسعة قاصدين تونة الجبل فوصلناها عند منتصف
الليل . وقضينا ليلتنا هناك وزرنا حفائر كلية الآداب .

الأحد ٥ فبراير ١٩٣٩ : غادرنا تونس الجبل في الساعة الحادية عشرة إلى
ملوى ومنها إلى سمالوط فوصلناها في الساعة الثالثة
مساءً ، وتناولنا الغداء في منزل زميلنا زكى الشريعى
أحد أعضاء الرحلة ، ثم تركنا سمالوط في الساعة
الخامسة مساءً فوصلنا القاهرة عند منتصف الليل
تماماً .

رحلتنا

في المرأة

أسفر صبح الجمعة في السابع والعشرين من يناير ، وقد احتل أعضاء الرحلة ميدان الأوبرا ، وعسكروا في منطقة تتوسط الميدان - كانت العربات المعدة لهم قد شغلتها قبيل مطلع النهار ، ثم أشرفوا على جنبات الميدان يملأ المرح نفوسهم ، وينساب النشاط في أعصابهم ، ويشير انتباههم مرأى رئيس الرحلة الأستاذ شفيق بك غربال ، وهو يقبل سريعا ويدبر خفيفا ، بأسيم الثغر في سرواله القصير ونشاطه الموفور .

وترقب الجميع مقدم العميد - الدكتور طه بك - إلى ساحة الأوبرا ليودع أبناءه قبل الرحيل ، فلما أقبل عليهم خفوا لاستقباله ، وسارعوا للحفاوة به ، شاكرين له هذا الفيض المألوف من عطفه وحنانه ..

وانطلقت في طريق السويس خمس عشرة سيارة صغيرة ، وعربتان كبيرتان تحملان طعام الأعضاء وشرابهم وخيامهم وسائر ما يحتاجون إبان أيام الرحلة العشرة ، ومع الطعام والشراب أربعة من الخدم والطهاة ... نعم قد صاحب الرحلة طاهيان على الرغم من اقتراح ظريف ، عرضه أستاذنا الدكتور طه في اجتماع عقده الأعضاء قبل قيام الرحلة بيوم ليزودهم بنصائحه وإرشاداته ، إذ قال حين عرض ذكر الطهاة : ولماذا الطهاة .. ؟ الرأى عندي أن يقوم الطالبات بأعداد الطعام ، وأن يؤدي الطلبة عمل « المرطونات » - النُدل - فقال لعزته أحد الطلبة : ومن يتولى أكل الطعام .. ؟ قال : يتولاه الأساتذة ... 1 وفى منتصف الساعة الثانية بعد ظهر اليوم نفسه بارحنا السويس ، واتجهت بنا السيارات في طريق صحراوي ممتع ، ثم انطلقت إلى الجنوب محاذية في مسيرها شاطئ البحر الأحمر ، وتأهبت « فرقة التفاريح » في عرباتها لأعداد

الأناشيد والأغاني التي يصفون فيها أول يوم من أيام الرحلة — فيتناولون
بالفكاهة الحلوة والنكتة اللاذعة ما يشاهد الأعضاء من مناظر ، وما يقع لهم
من أحداث ، وما يلتفت النظر فيهم من تصرفات ...

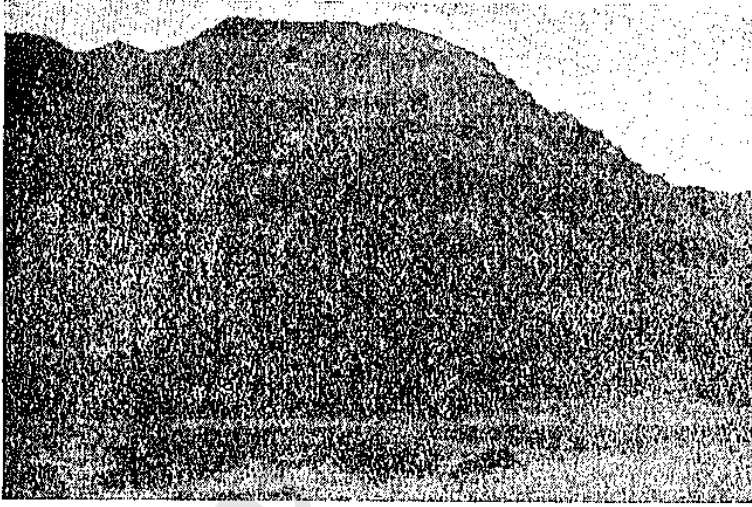


الأستاذ شفيق غربال

ومر الركب في طريقه بالعيون الساخنة ، وعلى كئيب منها والسيارات
منطلقة في طريقها تنهب أرض الصحراء حيناً وتترفق بها أحياناً ، قد سحط
الليل رحاله ، ونشر على الصحراء الرحب جناحه ، فنزل الركب في منطقة
تقع بين الجبل وساحل البحر وعسكر فيها الأعضاء ...

وقد صاق أحد أصدقائنا بهذا الليل الذي اضطرنا مقدمه إلى أن نمر
بالعيون الساخنة دون أن نقف عندها ونطيل الوقوف لكي نسرح الطرف في
جمالها الفتان ، ولكن الدكتور نصحي قد خفف عن الصديق ألمه ، وكشف
له عن حقيقة هذه العيون فإذا هي عيون عادية إلى أقصى الحدود ، لا يلتف

حولها الرمش الطويل ، ولا يعلوها الحاجب الجميل ، ولا يزينها الكحل
البديع ، وليس في طرفها حورٌ قتال ولا سحر فتان ، ولا شيء قط مما ظنه
الشعراء جميعا - قدماء ومحدثون ١٠٠



جبال الفلاة الشمالية قرب العيون الساخنة ، حيث قضى أعضاء الرحلة الليلة الأولى
أقام الاعضاء خيامهم في المنطقة التي أسلفنا الإشارة إليها منذ حين ،
وانطلقوا يتجولون على شاطئ البحر ويسرحون الطرف في رحاب هذه
هذه الطبيعة التي استطاعت أن تفتن بجمالها الشعراء في شتى العصور ، ولكنها
—والحق يقال — قد عجزت عن أن تفتن أعضاء الرحلة حتى تنسيهم الجوع
الذي كانوا يحسون به ١٠٠ أجل فقد قيل لأعضاء الرحلة هاتوا طعام ظهر اليوم
الأول معكم فلن تذوقوا طعام الرحلة إلا في المساء — والحكمة في هذا عليها
عند الله وعند الأستاذ شفيق بك — وظن أن العشاء سيكون « عندما يأتي
المساء » .. ولكن المساء قد أتى وأطال المقام بيننا حتى ضيقنا به وضاق بنا ...
ولا عشاء هناك ... وفرقة التفاريح تطلق حناجرها بين الحين والحين بهذه
الأغنية التي لا يُعرف لها وزن وإن كان فيها بعض التعبير عما يحسون :
« احنا جعنا . عاوزين ناكل . ياطباخين فين العشا . الأكل طاب واستوى
وليه ماجاش العشا ... » .

وأخيراً سرى بين خيام المعسكر نبا العشاء . واهتزت الخيام من فرط الرضا والاطمئنان ، ولكن الأعضاء تبينوا بعد قليل أن هذا النبا إشاعة ... وكان الأستاذ زكى على « معاون الاعاشة » كلها استفسر منه الأعضاء عن العشاء أخذ « يغذيهم » بالاطمئنان ويزودهم بالصبر ، ويؤكد لهم أن العشاء آت لا ريب فيه ... وقد رأى ثلاثة منا يلزمهم الصمت ويحويهم الهدوء ، فأخفى مظهرهم ما تنطوى عليه نفوسهم من سغب وضيق فسرّ شأهم بقليل من الخس الذي بقى بعد إعداد « السلطة » عساهم ينتشرون بين الأعضاء ، ويؤكدون لهم اقتراب موعد العشاء . ورغم أن هؤلاء الثلاثة قد قبلوا الرشوة شاكرين وانصرفوا عنه راضين ، إلا أنهم لم يؤكدوا لزملائهم اقتراب العشاء لأنهم كانوا فيما يظن لا يحسنون الترويج للاشاعات .

واشتد الطوى بأهل الوقار من أعضاء الرحلة ، فالتدبوا عن خيمتهم صديقنا محمد محمد توفيق ليتصل بالطهارة وينشد لهم بعض أناشيده الفياضة بالحماس (من نوع : طعامنا الثريد — إنه غداؤنا الوحيد ... الجسم سميرى ... الرأس عبقرى ...) إلى غير ذلك مما يبعث النشاط في الطهارة ويحملهم على الاسراع في الفراغ من إعداد الطعام في وقت قصير ؛ ومضى صديقنا ثم لم يلبث أن عاد إلينا وأنبأنا بسر عودته السريعة وبهجتة الواضحة ، فقال إنه ذهب إلى الطهارة وتمياً لانشاد نشيد حماسى رائع — ومن عادته إذا هم بالانشاد أن يبدأ بهز ذراعه اليمنى من الرسغ إلى الكتف هزاً عنيفاً ، ويحرك جسمه السميرى ورأسه العبقرى حركة عنيقة ولكنها منتظمة ، ثم يفتح فاه ويشعر في إنشاد النشيد .. والظاهر أن صديقنا قد قام بهذه التمهيدات كلها على كسب من الطهارة ، ثم همّ بالانشاد النشيد وإعلانهم في شيء كثير من القسوة والمرارة بأن طعامنا الثريد لأنه غداؤنا الوحيد ، ولكنه لاحظ أن الآنسات قد أحططنَ بنضد وأخذن في المساهمة بجد ونشاط في إعداد الطعام ، فأوقف تحريك الجسم السميرى ، وأرسل إليهن نظرة العبقرى ، ثم عاد إلينا .

وقصّ علينا ما شهد ، ثم سكت قليلا وسرح به الفكر طويلا ثم قال : والله يا أصحابي إن منظرهن مقبلات على إعداد الطعام لأمّتع وأجمل ألف مرة من منظرهن مكبات على قراءة الكتب ..

وبعد أن يؤس الأعضاء من مجيء العشاء ، وتحول اليأس في نفوسهم إلى اطمئنان ، واستحال القلق إلى برد واستسلام ، أشيع في منتصف العاشرة مساء بأن العشاء سيوزع على الخيام ، وذهب مندوبو الخيام ثم عادوا وفي يد كل منهم صحيفة مملوءة حساء ، ولكن الغريب حقا أن أعضاء الرحلة بعد هذا الجوع كله قد قدموا هذا الحساء إلى رمال الصحراء .. قدموه إلى الرمال شرابا هنيئا بعد أن ذاقوه وعرفوا أنه مصنوع من ماء البحر المالح الأجاج .. اطمأنوا على طعمه قبل تقديمه فما كان ينبغي أن يجودوا على الرمال بشيء مشكوك المذاق .. والظاهر أن الأعضاء قد اكتفوا بهذا مظهراً لسكرمهم مع المنطقة التي اعتزموا المبيت بها ، واتهموا بعد هذا كل ما قدم إليهم من ألوان الطعام . وشغل الطعام أعضاء الرحلة ولهاهم عن جمال الطبيعة وصرفهم عن كل شيء سوى طالب واحد ، عرفناه منذ هذا المساء نشيطا مهذبا كأحسن ما يكون الشباب النشيط المهذب ، أخذ يمر بالخيام مستفسرا عما يحتاج إليه الأعضاء من خبز أو شواء — ذلك هو محمد بن السعمران أحد طلبة كلية الآداب بالاسكندرية .

ولما انتهى العشاء انطلق الأعضاء إلى البحر حاملين الأطباق التي تناولوا فيها العشاء ليزيلوا عنها ماعلق بها من أدم الطعام ، ولكن مياه البحر لا تذيب الصابون ، ورمال الصحراء لا تجدى قليلا ، وكلما أسرفنا في العناية بغسل هذه الأطباق عرفنا أن جهودنا في ذلك تضيع هباء منثورا ؛ حقا لقد كانت عملية الغسل أشق ما مر بنا من متاعب ، لم يزعجنا الجوع ، ولم يخفنا البرد ، ولم يقلقنا ضلال الطريق ، ولم يرهبنا نوم العربات يقدر ما كان يزعجنا غسل الأطباق .. وقد اقترح صديقنا الدكتور حسن عثمان أن نلقينا خارج الخيام

فإذا أصبح الصباح جفّ ما بها وزايلتها للزوجة وثابت إليها النظافة ، وأيد الاقتراح « وكيل ابن حنبل » — صديقنا رزقانه — وكان معنا في الخيمة ، قائلاً : إن الشيء النجس إذا جف أصبح طاهراً ، وبالقياس المباح عند الفقهاء نقول إن الشيء القذر إذا جف أصبح نظيفاً والله أعلم ... وسلمنا بفتواه ، ولم تزعجنا هذه القذارة بقدر ما كنا نخشى انكشاف أمرها أمام سائر الأعضاء ...

وعدنا من غسل الأطباق فإذا فرقة التفاريح قد أشعلت النار في وسط المعسكر وسارع الجميع إلى مجلس النار ، ووزعت الحلوى في بداية المجلس ، ثم بدأت الفرقة تغنى وتنشد وقد ألتحمها الطعام فاعتراها الركود ودب إليها النعاس ؛ وقد حاول الدكتور نصحي أن يدفع الحاضرين إلى المساهمة معها فلم يوفق كثيراً ولا قليلاً ، فضاق بهم وعجب لأمرهم لأنهم آثروا الاشتراك في رحلة البحر الأحمر وكانوا خاليقين حقاً برحلة سيوه ... !!

وعلى هذا فقد عدنا إلى الخيام وقد كاد الليل أن ينتصف ، ونوينا أن ننام — والاعمال بالنيات كما يقولون . كان في خيمتنا ثمانية أطلقت عليهم « فرقة التفاريح » فيما بعد « شلة الوقار » ويشهد الله أن الوقار قد زايلهم في هذا المساء فما كفوا عن الضحك ولا انقطعوا عن المرح حتى آذن الليل بالمغيب . وكان الاستاذ توفيق اسكندر قد بكر في المنام فلما عادوا إلى الخيمة كانت اليقظة قد ثابت إليه ، فحملهم على السهر معه حتى أقضوا مضجع الخيام المقامة على كشب منهم وفيها خيمة الرئيس — فزارهم وألمّ بهم كما يلم الطيف في حلم جميل ، وسألهم في لطف بالغ عما أسلفوا من نكات ليساهم معهم في الابتهاج والضحك .

وخذتنا سنة متقطعة من النوم ، فما كان من الميسور لأحد منا أن ينام نوماً متصلاً وأصحابه إلى جواره لا يجدون وسادة يريحون إليها رؤوسهم ،

فينطلق شيخيرهم داوياً في الخيمة يرج كيائها ويزلزل الارض التي يستقرون على أديمها . واستيقظنا على فرقة التفاريح تغنى داخل خيمتها - أو هكذا خيل إلينا ، فما كنا نسمع غناء بل تهريجاً متصلاً وصياحاً مستمراً لا يحمل بعضه معنى مفهوماً . وكان أوضح ما سمعناه : « آه يا عاشور إن شالله تموت وتخر الدم . آه . . . » ولا تكاد تسمع آه هذه حتى تسمع فريقاً آخر منهم يقول : « لالا لالا . . . إذا الشمس طلعت واحنا في السرير . تصحينا ماما خشية التأخير ، ونغسل وجوهنا ونسرح شعورنا ونلبس هدومنا وناخذ الفطور لالا لالا . لالا لالا . . . »

وبارحنا خيامنا وطلعنا على الشمس يملأنا النشاط وتنساب اليقظة في أعصابنا وتتمشى الحياة في نفوسنا . وكأن اللحظة القصيرة التي أغفت فيها عيوننا قد ردت إلينا كل ما كان يعوزنا من راحة ونشاط .

وانطلق الاعضاء في هذا الصباح الباكر إلى الخوان الممدود والتفوا حوله وقوفاً ليتناولوا طعام « الفطور » وفي يد كل منهم طبقان وملعقة وسكين و « شوكة » وسرعان ما فرقوا بالمدى شمل الخوان وواروا البطون ما علاه من الجبن والزيتون والحلوى والبيض وما إليه ، وتركوه نضداً ممتداً يشهد

بظلم الانسان لما صنع أخوه
الانسان ومن الانصاف
أن نعترف بأن الامام الذي
كان لا يشق له غبار في هذا
الميسدان هو صديقنا عزت
عبد الكريم .



شاطئ البحر الأحمر
بالقرب من منطقة العيون الساخنة

وفي الثامنة من صباح
السبت (٢٨ يناير) هم الركب
بعواصرة المسير ولكن رئيس

الرحلة أو قفه وأعلن للأعضاء استيائه ، وما كدنا ندهش لهذا الاستيائه حتى أعلن الرئيس بأن هذا المكان الذى عسكرنا فيه وإن كان قفرا صحراويا قلما يمر به مار إلا أنه كان جميلا عند ما نزلنا به ، وقد عكرنا صفاه وشوهنا جماله بما خلفنا فيه من فضلات الطعام وقشر البرتقال وبقايا الخس وغيره... وما هكذا ينبغى أن يفعل الجامعيون... وأحاط الأعضاء بالمنطقة صفوفا ثم أخذوا يجمعون هذه الفضلات بانتظام وحفروا لها فى باطن الأرض وأشعلوا النار فيما يقبل الاشتعال منها ، ثم واروا بقيتها التراب...

ومضى الركب فى طريقه حتى بلغ فنار أبى الدرج فى منتصف الثانية عشرة ظهرا ، واستقر بنا المقام عنده نحو ساعة زرناء فيها وتناولنا طعام الظهر الذى وزع علينا فكان «سردينا» وجبنا وزيتونا وتونه... ثم انطلقت بنا السيارات الى فنار الزعفرانة ، ولكن الطريق كانت رملية ، فما كانت السيارات تمضى بضع خطوات حتى تغوص فى الرمال ولا تستطيع حراكا ، ولا يكاد ركبها يترجلون لانقاذها حتى يسمعون ضحكات زملائهم فى عربة أخرى قد لصقت بالأرض واستعصى عليها المسير... وهكذا حتى كانت العربات فى بعض المناطق تكاد تغوص فى الرمال جملة.. وكان سائق سيارتنا أمهر السواقين وأحبهم إلى مواضع الزلل... ذلك هو «الأسطى أمين» — كان معنا منذ عامين فى رحلة فلسطين وشرقي الأردن فكان مثار الضحك من أعضاء الرحلة وموضع العناية من «فرقة التفاريح» وقد أوصوا بجميعه فى رحلة البحر الأحمر ليسكون من مسليات الرحلة وبواعث الهجة فيها... وكان من حظنا أن نكون فى عربته... كان ينظر إلى الطريق عن بُعد فيعرف — بفطنته — الاتجاه الرخو كما يعرف الطريق المأمون ، فيمضى إلى الأول وكأنه يعتمد المسير فى الطريق الرملى الكفيل باليقاف عربته وتعطيها عن المسير...

وبلغنا فنار الزعفرانة بعد أن تقدم الليل وعزت مواصلة المسير ، وخلفنا وراءنا العربتين الكبيرتين غائضتين فى الرمال بما تحملان من خيام وطعام

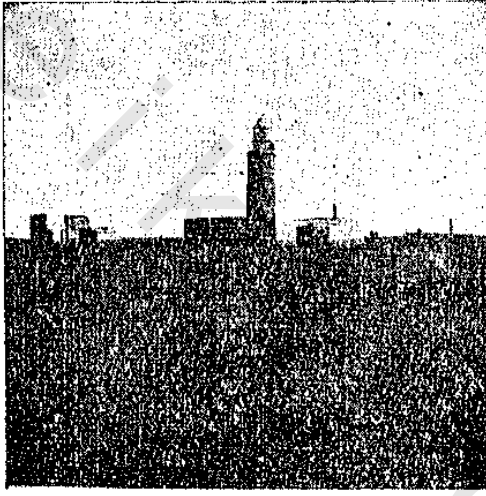
وشراب ، فاتخذنا عرباتنا سريراً للنوم فيها ونحن جالوس بملابس النهار ،
وأحكامنا اغلاقها اتقاء للبرد ، ونسينا طعام العشاء حتى لم يَجْرَ ذكره على لسان ؛
وما فائدة الحديث في شأن الطعام والبحر أماننا والصحراء من ورائنا ؟
والواقع أن الرحلة قد حفلت بالمتاعب ، ولكن روحها الخفيفة قد أضعفت
أحاساس الأعضاء بمتاعبها ، بل استبدلت بمتاعبها بهجة ولذة وممتعة ، فقد يبدو
للقارئ أن نوم الانسان — المترف إلى حد ما — في عربة جالسا بملابسه
المألوفة شيء متعب ثقيل ، ولعله يدهش إذا عرف أن أحدا من أعضاء الرحلة
لم يبدِ لهذا استياء ولا تبرا ، إن متاعب الرحلة كانت تتحول على السنة
الأعضاء نكاتا وفكاهات ، وفي تصرفاتهم مراحا وبهجة وممتعة . . .



بعض أعضاء الرحلة يستريحون بالزعرانة

واستيقظ الأعضاء في الصباح الباكر وانطلقوا يتهادون على شاطئ
البحر ويتجولون في رحاب الصحراء ، ولبثت مع فريق من الأعضاء على كثر
من القنار نشغل أنفسنا بالحديث الهادئ والجدل الرفيق ، ومضت عنا
الآنسة أمينة لطفي وسرعان ما عادت وأخذت في توزيع ألوان من الحاوي
والبسكويت ، ، وعبثا حاول الأستاذ العبادي والدكتور عفيفي أن يثمنها
بأن تقصد فقد ينفع هذا يوم لا ينفع الندم . . . وللحقيقة والتاريخ وحدهما

نقول إن الأنسة بهية لطفى لم تكن حاضرة عند توزيع هذه الحلوى . . .
وأرسل الأستاذ شفيق بك في طلب الأعضاء ليحتسوا الشاي الذي
استعاره من موظفي الفنار ، ودخلنا غرفة الشاي فاستلقت نظرنا منظر
الأنسة أمينة طه حسين وقد وقفت أمام مغسل في الحجرة وشمرت عن
ساعدى الجد وراحت تغسل فناجين الشاي وأطباقها ، ثم ترغى الصابون
وتعيد الغسل ثانية وثالثة وهى لا تكاد ترى أحداً منا لفرط العناية وشدة
الانهماك، ونحن وقوف ننتظر؛



فنار الزعفرانة

فقد كان منظرها في هذه اللحظة
يؤكد لنا بانها لن تأذن قط
لأحد — كائناً من كان ، وبالغا
ما بلغت مكانته — أن يساهم
معهما في أداء هذا العمل . . .
كنت قد دخلت غرفة
الشاي مع نفر من أعضاء
الرحلة متأخرين ، فلاحظنا أن

في وسط الغرفة نضداً فوقه كمية لا بأس بها من الكعك ، وهو بغير شك ملك
خاص لأحدى الأنسات — أظنها سامية — وإن كان وضعه على النضد على هذا
النحو يوهم الرأى بأنه مشاع بين الجميع . . فأشار أحد الزملاء بأن نعتدى على هذا
الكعك ولا نستفسر عن صاحبه حتى نفرغ من هذا الاعتداء ، فاذا عرفنا اسم
صاحبه بعد ذلك قدمنا إليه الاعتذار عن تسرعنا في الاعتداء قبل التأكد من
وضعه على هذا النحو ، ووافق البعض على هذا بشرط أن تترفق في العدوان ،
واعترض البعض على الاقتراح وتعديله ، وهم البعض بتنفيذ الاقتراح فهددهم
المعتضون باعلان الحقيقة ، وبهذا وحده سلم الكعك من عدوان المعتدين . . .
وأظن أن الأستاذ عزت عبد الكريم كان أكثرنا ضيقاً لهذه النتيجة . . .

ولبثنا بعد هذا ننتظر مقدم العربتين اللتين تخلفتا بالطعام والخيام حتى وصلتا في منتصف الحادية عشرة من صباح الأحد — ٢٩ يناير — ثم مضينا إلى زيارة دير القديس انطونيوس قبيل الظهر ولقينا الشيء الكثير من حفاوة وسخاء رهبانه ، الذين جالوا بنا في أهم أنحائه . وقد كان من أعجب ما رأيناه في هذا الدير ، تلك العين التي تنبع في أحد جوانبه فتستل من الأرض الحجرية ماء نقياً ، يمكنهم من العيش في رحاب هذه الصحراء الرهيبة . ثم عدنا إلى الزعفرانة عقب الغروب . وفي صباح الاثنين (٣٠ يناير) كان عيد الأضحى فانطلقت بنا السيارات إلى الغردقة ، ومررنا في الرابعة مساء بمدينة غريب — أو غارب كما يسميها أهلها — وأقنا بها نحو ساعة عرفنا منها أنها مدينة صغيرة حديثة العهد قد أدى إلى نشأتها كشف ينابيع جديدة للزيت ، وينبغي أن نشير مع الأسف إلى أن الشركات الأجنبية — والأجنبية وحدها — هي التي تنقب عن الزيت والسماد وما إليهما في هذه المناطق المصرية .

ولم نطل المقام فقد وطدنا العزم على مواصلة المسير مساء حتى تبلغ الغردقة ، ومضينا في سبيلنا لا يعوقنا ليل ولا تعرقل مسعانا وعورة الطريق ، ولكن العربات قد ضلت طريقهما وأخذت تتسابق في العرص في جوف الرمال وتنافس في التعمق في باطنها حتى أجهدنا إنقاذها إجهاداً عظيماً ، ولم نقو على إنقاذ العربتين الكبيرتين فخلفناهما وراءنا بما تحملان من خيام وطعام وشراب . وفي منتصف العاشرة من مساء يوم العيد كنا في قلب الصحراء ، نعاني البرد ولا نكاد نحس له لذا ، ونعرف أننا ضللتنا الطريق ولا نكاد نشعر بأن للتيه رهبة أو روعاً ، ونعلم أننا لم ندق منذ الظهر طعاماً ولا نكاد نحس بأن للجوع ألماً ؛ كان يملأنا المرح ويحنو بنا الرضا ولا يطوف بخواطرنا إلا الأمل الباسم ، ولا يتردد على ألسنتنا إلا الفكاهة الحلوة أو النكتة اللاذعة . وقد كان في عربة الدكتور نصحي مدياع — راديو — فالتفطنا حولها نصت

إلى أم كلثوم وهى ترسل إلينا أنغامها الحلوة على جناح الأثير ، وسمعنا المنصتين إليها فى القاهرة يطلقون حناجرهم بالهتاف لها ، وإعلان الإعجاب بها كلما انتهت من غناء فقرة من فقراتها ؛ فلا حظ صديقنا « الزيات » أننا ننصت إليها فى وقار لا مبرر له ، وأن من واجبنا نحن أيضاً أن نحییها بالتهليل والضحج ؛ ولسكن الآنسة أمينة فهمى لم ترقها هذه الملاحظة فقالت : وعلام نحییها .. ؟ إن الذين یحییونها الآن — فى مساء عيد الاضحى — قد أكلوا فى الظهر « كبدة » وفى المساء « لحمه » ، وقد مكثهم هذا من التمتع بجمال صوتها وحسن أنغامها ، وسيعودون إلى بيوتهم بعد الانصات إليها فینامون نوماً مريحاً هادئاً لذيداً ، فلماذا لا ترتفع ألسنتهم بتحيتها .. ؟ أما نحن فلماذا نحییها .. ؟ جوع وبرد وضلال طريق ونوم متعب ، والأغانى الجميلة لا تشبع الجائع ولا تدفىء البارد ولا تهدى الضال ولا تريح المتعب وذلك رغم ما كانت تبديه الآنسة من فرط الرضا بالرحلة والاغتياب بمفاجأتها .

وما كدنا ننقذ العربات التى غاصت فى الرمال حتى أقبل علينا من فضاء الصحراء اثنان من الأمريكان وتطوعا لمعاونتنا وبذلا من الجهد ما يستحق الثناء وواصلنا المسير طوال الليل — ونحن أيقاظ — ولم نبلغ محطة الغردقة إلا فى مستهل الرابعة صباحاً ومن الخير أن نقول إن صديقنا الأستاذ ابراهيم أمين قد قام فى هذه الليلة بمهمة نائب الرئيس — أو صبي الرئيس كما أطلقت عليه فرقة التفاريح — فأحسن القيام بها وأداها على أكمل وجه مستطاع ، وقد كان — كمعادته — يجمع بين الظرف والنشاط وحسن التصرف — وأسفر الصبح فاذا نحن أيقاظ نعجب لما نحسه من نشاط ومرح واطمئنان ، ولبئنا بغير طعام حتى وزع علينا الدكتور كامل منصور أحد أساتذة كلية العلوم شايًا وبلحًا .

ومن الخير أن نقول الآن إن هذا الروح الطيب الذى كان يشيع فى نفوس الأعضاء طوال الرحلة — ولا سيما إبان الأزمات —

مرّكّه، أولاً وآخرأ إلى رئيسها الأستاذ شفيق بك، إن لكلماته القليلة وتصرّفاته الحازمة أثرها في نفوس الأعضاء؛ إنه لا يشعر أحداً برياسته، ومع ذلك لا تجد أحداً في الرحلة إلا وهو شديد الشعور بهذه الرياسة في كل لحظة؛ إنك لا تراه طوال الرحلة إلا كما ترى الأعضاء الذين ينطوون على أنفسهم ولا يكادون يظهرون إلا لما، ومع ذلك فأنت عميق الإحساس بأنه مصدر كل حركة ومبعث كل نشاط طوال أيام الرحلة، إنه يبدو — في بعض الأحيان — وكأنه على غير اتصال بتيارات الرحلة واتجاهات أفرادها، ومع ذلك فهو أشد أعضاءها عرفاناً بها وسيطرة على أحداثها وتوجيهاً لتياراتها... إن شخصيته بما جمعت من ظرف ورقة وحزم وحكمة، لتخلع على الرحلة بهاء وبهجة، وتذيب في لمح البصر كل ما من شأنه أن يعكر الصفو أو يبعث الضيق أو يقيد من طلاقة النفس وحريتها...

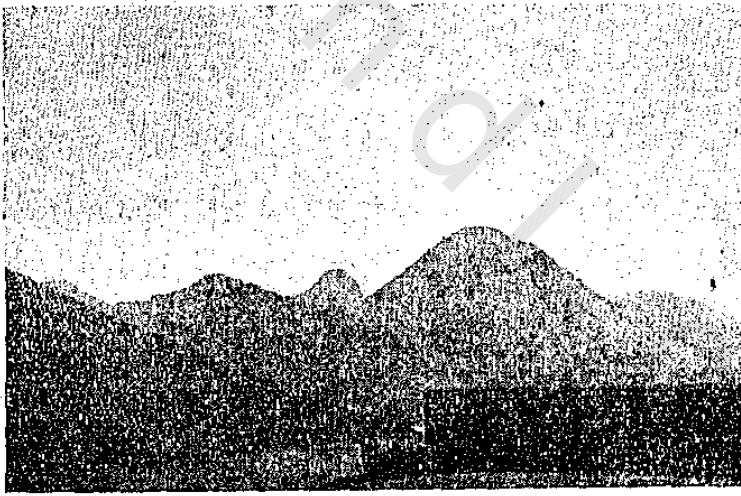
وقضينا سحابة النهار (الثلاثاء) في محطة الأحياء البحرية لـكلية العلوم بالغرقة، وهي تقع على مرفأ جميل ممتع؛ واتصلنا إبان النهار بأهل الغرقة نستطلع أنباءهم، فقبل لنا إن عيون الزيت قد كادت أن تنضب، ولهذا شدّ الكثير من أهلها رحالهم إلى مدينة غارب الحديثة، وذلك لا يكف الناس كثيراً، فانهم لا يعنون بإقامة البيوت الفخمة ولا يدفعون للأرض المقامة عليها ثمناً. ولقد فرح أهل البلد بوجودنا وتأهبوا لخدمتنا في سداجة بالغة، وسألنا أحد الباعة هناك عندما عرف أننا من القاهرة عن خاله «الحاج علي» ورد عليه أهدنا قائلاً إنه بخير ويهدي إليك السلام... وهم يستوردون ماء الشرب والخضروات وسائر ما يحتاجون من السويس أو قنا في المراكب والسيارات؛ ولهذا يكاد طعامهم وشرابهم أن يكون على قدر حاجتهم، حتى لقد طلب إلينا مدير المحطة أن تنبئه بما نحتاج إليه من زاد قبل مواعده بيوم على الأقل...

وحضر مجلس النار في هذه الليلة الدكتور مشرفه بك عميد كلية العلوم

والدكتور كامل منصور أحد أساتذتها ، وبعد أن بدأت فرقة التفاريح أناشيدها بنحو دقيقتين أقدم عبد الحميد يونس ، فقال الدكتور مشرفه بك على جاره وهمس في أذنه قائلاً : إن هذا الشاب يستطيع أن يحدثك بالانجليزية بضع دقائق حديثاً متصلاً كله Nonsense ؛ قلت بل يستطيع أن يحدثك بالعربية بضع دقائق حديثاً طويلاً متصلاً جذاباً ممتعاً كأحسن ما يكون الحديث الممتع الجذاب ، ولكنه تافه فارغ كأعذب ما يكون الحديث التافه الفارغ . وقد كان فضلاً عن نشاطه الملاحظ في إقامة الخيام وسائر ما تتطلبه المعسكرات ، روح فرقة التفاريح ومبعث الحيوية في أعضائها ، وهو صورة ناطقة للفرقة كلها ؛ فأنك حين تنصت إليهم يتحدثون في أحد الموضوعات تحس — إذا كنت حديث العهد بهم — أنهم مقدمون على حديث جدي بعناية تحملك على الانصات إلى حديثهم ، وذلك بغريك بمنافستهم وإشوقك إلى معرفة آرائهم . ولكنك لا تلبث حتى تعرف أن حديثهم ينتهي حيث بدأ ويبدأ حيث ينتهي ويدور في حلقة مفرغة لا أول لها ولا آخر . . . اذكر أني كنت ذات صباح في خيمة هذه الفرقة ، ووجهه جاك سؤالاً من أسئلته العميقة ، فأخذوا جميعاً يتعاونون على إجابته ، فقال متولى نور : آه قلت لي ليه — تعجبني أسئلتك — ثم راح وبقية زملائه يدورون حول السؤال ويجيبون عليه إجابات يخيل إليك أنها على شيء من العمق ؛ ولبثت الحال على هذا حتى هممت بالانصراف وعاشور يقول لجاك : برده نرجع ونقول ليه . . ؟ فأوصيتهم بأن ينبشوني عن الرأي الذي ينتظر أن يستقروا عليه فيما بعد ، ثم تركتهم وانصرفت معجباً بمهارتهم الفذة في هذا الصدد . . .

وإذا ذكرت البحر والعمدة طافت بخاطري صورة الأستاذ العبادي وهو يلاطم أمواج البحر بمنكبيه العريضتين ، ويشيع الدهشة في نفوس الأعضاء الذين أعجبهم منظر هذا المزيج من الوقار والحكمة والرزانة والهدوء وهو في البحر يغوص حيناً ويطفو أحياناً ، ويسبح على ظهره طوراً

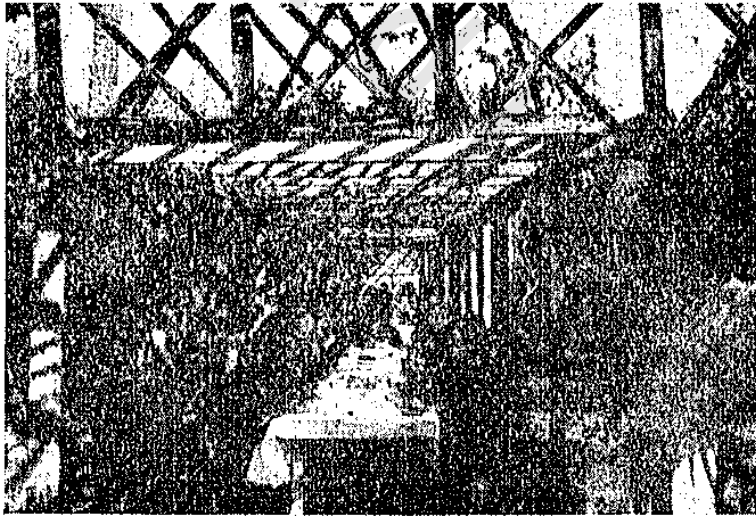
وعلى بطنه أطوارا ، وإلى جانبه الدكتور عفيفى الذى ما شك أحد حين
رآه فى ثوب البحر بحسبه الرياضى السمهرى أنه سباح ماهر ممتاز ، فلما همّ
بالقاء نفسه فى أحضان الموج رأيناه يجلس على حافة الشاطئ ، ويرسل رجليه
أولا ثم ينزل إلى البحر فى هدوء فلسفى واضح ، ثم يقف على كئيب من
الشاطئ. متأملا « منطق » هذا الكون ، ثم يرش بالماء جسمه بيده اليمنى حتى
إذا أدركها النصب استبدل بها يده اليسرى ، وهكذا حتى يترك البحر ويعود
إلى ارتداء ملابسه ... وعلى كئيب منه ترى الدكتور نصحي منصرفا إلى
معا كسة أعضاء الرحلة وهم جلوس على لسان تمتد على سطح الماء إلى مسافة
بعيدة ، يغافلهم ثم يرشهم بالماء ويختفى تحت اللسان ويتلقى منهم النكات
ويردها إليهم فى سرعة ملحوظة ، وعلى مقربة منه ترى الدكتور حسن عثمان
يوهم الحاضرين بأنه سباح ممتاز لا يدانيه أحد حتى « كنج » خير أعضاء
الرحلة قدرة على السباحة ١.



بعض المرتفعات فى المنطقة قرب جبل الدخان فى الطريق من الغردقة إلى قنا
وفى صباح الأربعاء مضت بنا السيارات إلى سفاجة ، ثم عدنا إلى الغردقة
فى الخامسة مساء بعد أن شهدنا عمليات استخراج السماد ، ولبثنا بها إلى صباح
الخميس ، ثم اخترقت السيارات بنا الصحراء الشرقية واسترحنا فى الطريق

أكثر من مرة ، وشهدنا المرتفعات حولنا ثم بلغنا قنا في الثانية مساء ، وزرنا معبد دندرة وقضينا الليلة في المدرسة الثانوية التي احتفى بنا أهلها وأحسنوا استقبالنا .

وقنا من قنا صباح الجمعة فبلغنا البلينا في الواحدة مساء ، وزرنا معبد سیتی الأول في أييدوس ؛ ثم شددنا رحالنا إلى جرجا وقضينا ليلة السبت في مدرسة رزق الله مشرقى ، وقد لقينا من حفاوة أهلها ما أطلق ألسنتنا بمدحهم والثناء علىكرمهم . وبارحنا جرجا في صباح السبت ومضينا إلى أسيوط ومنها إلى ملوى وواصلنا سيرنا . إلى تونة الجبل فبلغناها في منتصف الليل ، وزرنا حفائر كلية الآداب بها ثم بارحناها إلى سمالوط حيث أعد لنا زميلنا زكى الشريعى — أحد أعضاء الرحلة — سماطا فاخرا في منزله كاد بألوان الطعام التي جمعها يغرى أعضاء الرحلة على البقاء ضيوفا عنده إلى أجل غير مسمى . ثم يمضنا مصر بعد تناول الطعام فبلغناها في الثانية عشرة من مساء يوم الأحد (٥ فبراير) .



على مائدة زكى الشريعى في سمالوط

وكانت « فرقة التفاريح » على نشاط وافر طوال هذه الليالي ، وليس أدل على نشاطها من أن تعقد مجلس النار في تونة الجبل بعد منتصف الليل وتوالى

أغانها حتى مطلع الفجر 1٠٠ بل ليس أدل على نشاطها من انقسامها إلى ثلاث فرق تتعاون فيما بينها على ملأ الليل بالأغاني الحلوة والأناشيد الجميلة « والقفشات » الموفقة ؛ كان يتولى الأولى : يونس وراجي وعاشور ومتولى والآنسات اللاتي سيرد ذكرهن بعد قليل ؛ ويتولى الثانية حبيب ومختار ولويس وأنور ؛ أما الفرقة الثالثة فهي فرقة الآنسات التي نعترف إنصافاً لها بأنها ملأت الرحلة حياة وبهجة ، وقد كانت تقوم بالرد على الفرقتين الأوليين رداً رقيقاً وديعاً ينساب في نفس الاتجاه الذي سلكته الفرقتان الأخريان ، وكان يتولى هذه الفرقة الآنسات أمينة فهمي وبهية لطفى وسامية ورفيعة وفلور وعلية . . . وقد دربت الآنسة رفيعة وكنج فئة من أعضاء فرقة التفاريح على إنشاد كثير من الأناشيد الشامية الجميلة . . .

ومن الخير أن نشير إلى أن فرقة التفاريح قد اتخذت من زميلنا عباس راجي مادة لكثير من أناشيدها وفكاهاتها ولكنه أثبت بحزم أنه مثل طيب للشباب المهذب الظريف المرح إلى أقصى الحدود ، فقد كان يتلقى نكاتهم باسماء ثم يتخذها أداة للسخرية منهم وإضحالك الحاضرين عليهم ، وقد كان موقفاً في هذا توفيقاً بعيد المدى . . .

وبينما كانت هذه الفرق تفيض طوال الرحلة نشاطاً وحركة وحياة ، كان بين الأعضاء فئة أخرى على وقار عظيم يكاد يوهم الرائي بأن أهله أموات ؛ أولئك هم « شلة الوقار » كما أطلقت عليهم « فرقة التفاريح » . وفي الحق إن أصدقاءنا من الطلبة مخطئون في توجيه اللوم إلينا على عزائتنا وعدم مساهمتنا معهم في المرح والتهريج ، فما كان هذا كبيراً منا ولا غروراً . ولكنه عجز عن مجاراتكم في لهوكم والانتظام معكم في تباركم ، وقد جازف أحدنا — وهو خير من فينا — وانضم إليكم وغنى معكم وأمدكم بأناشيد جميلة من تأليفه فقلتم عنه في نشيد أهل الوقار « صوته تخين ومين يتحمل ٩٠ » فتصوروا أيها الأصدقاء أننا جميعاً قد انضممنا إليكم وأطلقنا حناجرنا بالغناء فيكم 11٠٠

وفي الحق أيضاً أنه لو طالت أيام الرحلة قليلا لزايلنا الوقار ولازمنا
التهريج.. ولا عجب في هذا فقد كان الكثير من أهل الوقار في اليومين الأخيرين
يغنى لنفسه بصوت مسموع ، ودون مناسبة تبرر غناء ، بعض الفقرات من
الأغاني والأناشيد التي كانت ترددها فرقة التفاريح ، وإن كان من الانصاف
أن نقول إن هذه الفقرات كانت تغنى في كل مرة وعلى كل لسان بتلحين
جديد...! وليس هذا بأعجب من أن تسمع أن الأستاذ العبادي بك ، وهو
رمز وقار التاريخ الاسلامي كله — قد استيقظ في صباح آخر يوم من أيام
الرحلة وهو يقول : تَلَبَّسْتُ تَلَبَّاسًا .. وهي الكلمة التي كانت تنطلق بها حناجر
المهرجين إذا شاموا « تَبْوِيح » المنشدين والمغنين !!

ومن الانصاف أن أعلن الآن بأن « شلة الوقار » كانت في كثير من
الاحيان يصيها « التَّجَلَّى » فتتمرد على وقارها وتشور على تقاليدها ، وتعلن
براعتها النادرة في المرح ومهارتها الملحوظة في التهريج — على ألا يراها أو
يسمعها إلا أهلها — ولها في ذلك مواقف مشهورة لا يمتنع عن ذكرها وتفصيل
أخبارها غير الوقار ..! كانت مظاهر التجلي عند أهل الوقار في خفاء عن سائر
الأعضاء ، فلم يكن أعضاء الرحلة يرون إلا أصدقاءنا عزت وعثمان والحقة...
وقوفا عند سفح جبل أو على كثر من سياراتهم مكتفين بتسريح الطرف
في جمال الطبيعة وإعلان الإعجاب بنشاط « مراد غربال » وهو يتسلق
الجبال ويتجول في رحاب الصحراء في مرح ملحوظ ، ووراء النويهي يجر
رجليه ويحاول متابعتها أنى ذهب . ١١

ولا ينبغي أن أفرغ الآن من الحديث عن مجالس النار قبل أن أسجل
ظاهرة طريفة كانت تلوح في كل مساء . تلك الظاهرة التي كانت ملحوظة عند
الأعضاء جميعا هي الأستاذ شفيق بك في مجالس النار بملابسه العربية القحة
يتوج رأسه بعقال فاخر ويحيط جسمه بعباءة من الصوف الممتاز ، ويبدو
للرائي في رحاب هذه الصحراء التي كنا نرتادها عربيا ثريا قحاً كأحسن

ما يكون العربى الثرى الصميم ، يفتش الأرض فى مجالس النار بعباءته
الفضفاضة وعقاله المحكم ويساهم مع الأعضاء فى إنشاد النشيد الوطنى وترديد
الأغاني الحماسية التى تروقه فلا ندرى أنه الأستاذ شفيق بك إلا حين نلاحظ
« البببة » وقد احتلت — على عادتها — مكانها من فمه ، واستوى على رجليه
نجله « مراد » يشيع المرح الحلو ليلاً كما كان يشيعه نهراً ...

ونحن لانستطيع أن ننسى ما لقيناه من الأستاذ الدمرداش محمد بك مراقب
الامتحانات المساعد بوزارة المعارف، الذى صحبنا فى أكثر مراحل الرحلة،
وذلل لنا كثيراً من صعابها ، بخبرته ودرايته بشئون الصحراء ؛ فضلاً عن أدبه
الجم ، وخلقه الكريم . وكان أحياناً « يتوه » عنا أو « تتوه » عنه ، ثم مانلبث
أن نلتقى .

ومن الخير أن أشير الآن إلى أن الأخ متولى نور قد أخذ للرحلة فيلاً
سينمائياً بديعاً سجل فيه الكثير من مناظرها ومواقف أعضائها والأحداث
التي مرت بهم طوال الطريق .

حسبى الآن هذا فقد طال الكلام ، ولا بأس من الإشارة إلى خير
المقترحات التى قد تمسكنا من تلافى بعض المتاعب فى مستقبلنا إذا قمنا برحلة
كمذه الرحلة :

١ — يشتري مع الطعام كمية من أطباق الورق التى تباع فيها الحلوى
لتستعمل مرة واحدة ثم ترمى بعد ذلك ، وبهذا تتلافى العناء فى غسل الأطباق
وتتقى قذارتها — أو يستغنى عن كل ما يوضع فى أطباق ويهين الغذاء على
هيئة ساندوتش .

٢ — بعد الخدم والطهارة طعام الصباح والظهر على هيئة ساندوتش —
يوزع على العربات كل صباح منعاً لضياع الوقت وضماناً لنظافة الطعام
وسهولة توزيعه .

٣ — تزود العربات بالأدوات التي تساعد على رفعها متى غاصت في الرمال .

٤ — يوضع الطعام والخيام وسائر أدوات الرحلة في « لوريات » صغيرة الحجم خفيفة الحمل لتتمكن من متابعة المسير ، وكثرة عددها لا يضيرنا كثيراً ولا قليلاً ..

٥ — أن يكون الأستاذ العميد — شفيق بك غربال — رئيس كل رحلة شاقة متعبة تعزز السكينة القيام بها ...

...

هذه رحلتنا — أرجو ألا يكون الحرص على الأيجاز في وصفها ، والعجز عن بلوغ الغاية في تصوير أحداثها ، قد أخرس الناطق في ألوانها وظلالها ، أو استلّ الحياة التي كانت تتمشى في جسمها ، وخنق الروح الذي كان ينساب في كيائها

ت . الطويل

تاريخ تكوين البحر الأحمر

ونهر النيل

تعرضت القشرة الأرضية لتغيرات كثيرة في العصور الجيولوجية المختلفة. من هذه التغيرات ما كان عنيفاً فجائياً، ومنها ما كان هادئاً بطيئاً. وقد نتج عن هذه وتلك وجود أجزاء مستوية كالسهول والصحارى، وأجزاء مرتفعة كالجبال والهضاب، وأجزاء هابطة كالوديان والأحواض. ومن هذا النوع الأخير البحر الأحمر الذى هو عبارة عن جزء من الأرض انخفض نتيجة حركة انكسارية حدثت في عصر الميوسين، ذلك العصر الذى امتاز بحركات أرضية تناولت سطح الأرض، فسميت التواء أجزاء منه كجبال الألب والهملايا. أما فى مصر فلم تؤد هذه الحركات الميوسينية إلى تكوين جبال بسبب شدة صلابة الهضبة الأفريقية وقوة مقاومتها للتواء؛ وإنما أدت إلى تشقق الأرض وانخفاض جزء منها؛ بينما ظلت جوانب هذا الجزء مرتفعة فأصبح كأنه حوض، ثم لم يلبث هذا الحوض أن امتلأ بمياه من المحيط الهندى عن طريق باب المندب فتكون ما يعرف الآن بالبحر الأحمر. وما زال شاطئاه الشرقى والغربى قائمين يشكّنان هذه الحقيقة بتشابههما فى البنية والتركيب.

والبحر الأحمر ما هو إلا حلقة فى سلسلة الفوالق الأفريقية التى تمتد من بحيرة نياسا جنوباً عند خط عرض ١٥° جنوباً إلى جبال طوروس شمالاً عند خط عرض ٣٧° شمالاً. أى أن هذه السلسلة من الانكسارات تقطع ٥٢ درجة عرضية؛ هذا فضلاً عن أنها لا تتبع خط طول واحد بل تنحرف فى اتجاهاتها شرقاً وغرباً مما يزيد فى طولها الحقيقى. والبحر الأحمر هو أعرض وأطول أجزائها.

ولم تستطع تلك الحركة التى كونت البحر الأحمر — على عنفها — أن

تشق المنطقة الواقعة جنوب شبه جزيرة سيناء فتفرع الحوض إلى فرعين وتكون ما يعرف الآن بخليج السويس وخليج العقبة ؛ ثم انتهت الحركة الانكسارية في الغرب عند السويس على الأصح ، وأما في الشرق فإن الحركة استمرت من العقبة خلال البحر الميت ووادي الأردن حتى انتهت عند جبال طوروس كما سبق ذكره . أما ما يقال من أنه في أواخر عصر البليوسين وأوائل البليستوسين امتد خليج السويس نحو الشمال واتحدت مياه البحر الأحمر بمياه البحر الأبيض ، وبقيت تلك الحال مدة وجيزة ثم انفصل البحران بارتفاع الأرض الفاصلة بينهما وتكوين برزخ السويس فيظهر أن هذا القول غير صحيح ؛ لأن الأحياء المائية في البحرين كانت مختلفة تماماً حتى فتح قناة السويس التي أدت إلى اتصالهما .

وقد دخلت الأحياء المائية البحر الأحمر من المحيط الهندي عن طريق بوغاز باب المندب وتوغلت فيه حتى خليج السويس والعقبة . ويعزو البعض تسميته بالبحر الأحمر إلى وجود كميات هائلة من الأحياء المائية الدقيقة الحمراء بهذا البحر . ويبلغ أعظم عمق للبحر الأحمر ٢٢٠٠ متر عند خط عرض ٢٣° شمالاً ثم يصبح هذا العمق ١٠٠٠ متر عند مدخل خليج السويس ثم يرتفع القاع فجأة إلى ٨٠ متراً ؛ ولا ينخفض عن هذا المستوى في خليج السويس .

ولقد سبق تكوين البحر الأحمر حركات بركانية عنيفة في عصر الأوليجوسين كانت بمثابة مقدمات لما حدث في عصر الميوسين ، كما صاحب تكوينه حركات بركانية أخرى ، نرى آثارها في تلك الجزر البركانية القائمة في وسطه وفي تلك الصخور البركانية الموجودة في أبي زعبل وأبي رواش وعلى طريق السويس ،

وبعد أن تكون البحر الأحمر حدثت اضطرابات أخرى أدت إلى تكوين منخفض في الهضبة التي تسمى الآن هضبة البحيرات ، وتجمعت المياه

فى هذا المنخفض إما من الأمطار مباشرة أو بواسطة الشقوق والمجارى المائية الآتية من الجهات المحيطة به ، فتكونت البحيرة التى تسمى بحيرة فسكتوريا . ولم تلبث هذه المياه المتجمعة فى البحيرة أن انحدرت بفعل الجاذبية نحو الجهات الأقل ارتفاعا فى الشمال ؛ وبذلك تكون مجرى مائى يسير من الجنوب للشمال هو الجزء الأعلى من نهر النيل ؛ وأخذ هذا المجرى يمتد نحو الشمال شيئا فشيئا حتى اخترق منطقة السدود المنخفضة التى تكونت نتيجة حركات تكتونية أيضاً . وواصلت مياه النهر سيرها نحو الشمال بغية الوصول إلى مستوى سطح البحر .

أما تكوين الجزء الأدنى من نهر النيل فيرى البعض أن فترة الاضطرابات الميوسينية كانت سبباً فى أحداث انكسارات أخرى نتج عنها هبوط شريط من الأرض اخترقته المياه القادمة من هضبة البحيرات ومن مجرى النهر الأوسط . وبعد ذلك فى فترة الباليوسين طغت مياه البحر على الوادى الذى يجرى فيه النيل الآن وكونت خليجاً ضيقاً ممتداً نحو الجنوب إلى قرب إسنا . ثم أخذت الرواسب تملأ هذا الخليج حتى جف ولسكن لم تلبث أن وصلته المياه القادمة من الجنوب واخرقته ووصلت أخيراً إلى البحر الأبيض . ومعنى هذا أن ارتفاع الأرض فى أعلى النهر ثم انخفاضها تدريجاً بعد ذلك كلما تقدمنا نحو الشمال كان سبباً فى أن تنحدر المياه من الجنوب للشمال ، وأن تنحدر لها مجرى وسط الصخور . ولسكن يظهر أن النهر اتخذ مجراه فى بعض أجزائه فى شقوق إنكسارية كما يظهر أنه فى بعض أجزائه الأخرى اتخذ مجراه فى ثنية مقعرة منخفضة بين ثنيتين محدبتين مرتفعتين ؛ إذ لا شك أن منطقة المقطم فى شرق النيل ومنطقة أبى رواش فى غربه كانتا متصلتين ثم تأثرتا بحركة التوائية سميت إرتفاع كل من المقطم وأبى رواش على هيئة ثنية محدبة ، وانخفاض المنطقة الفاصلة بينهما على هيئة ثنية مقعرة وهى التى يخترقها نهر النيل الآن . ومن هذا نرى أن عوامل ثلاث كونت وادى النيل هى التحات والانكسار

والالتواء . وتلى ذلك تكوين النهر لدلتاه فى الزمن الرابع (البليستوسين أو العصر الحديث) بواسطة القاء رواسبه فى البحر .

أما الوديان الجافة الحالية التى تصل بين مرتفعات البحر الأحمر ونهر النيل مثل وادى الحمامات ووادى قنا الذى سار فيه أعضاء الرحلة أثناء عودتهم من الغردقة إلى قنا ، فسبب تكوينها أن الأمطار كانت تنزل بغزارة على مرتفعات البحر الأحمر فى عصر البليستوسين وتنحدر غرباً نحو نهر النيل ، حتى أنشأت لها فى النهاية مجارى مائية طويلة وأصبحت بمثابة روافد ذات دالات غرينية تصب فى النهر . ثم جفت بعد انتهاء العصر المطير وأصبحت ودياناً جافة واتخذت شكلها الحالى .

ابراهيم أحمم رزقاني

المراجع :

- Suess : The Face of the Earth. vols I and IV.
Gregory : The Rift valley of Africa.
Krenkel : Geologie Afrikas.
Blanckenhorn : Geologie Aegyptens.
Sandford & Arkell : Paleolithic Man and the Nile in Nubia
& Upper Egypt.

بعض المشاهدات الاقتصادية

المناطق التي ارتادتها رحلة كلية الآداب على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر مهمة من الناحية الاقتصادية ، لأن حركة التعدين بها كثيرة النشاط لاسيافيا يختص بزيت البترول والفوسفات .

أما زيت البترول فيرجع تاريخ استخراجه بكميات كبيرة لأول مرة في مصر إلى سنة ١٩١٠ ، حيث حفرت الآبار في جهة جمسة إلى عمق ١٥٠٠ قدم في منطقة مكونة من أحجار جيرية واستمرت هذه الجهة المورد الوحيد لزيت البترول في مصر حتى سنة ١٩١٤ . ففي هذه السنة تعطلت حركة استخراج البترول من جمسة ونقصت كمية المستخرج منها نقصاً كبيراً ، لأن ماء البحر اختلط بكل الآبار التي حفرت فيها وأصبح زيتها خليطاً من الزيت والماء المالح و مواد أخرى مختلفة .

وفي سنة ١٩١٤ عثر على البترول في أرض طباشيرية رملية تقع جنوب جمسة بحوالى ٥٠ كيلو متراً ؛ وقد سميت هذه المنطقة بالغردقة نسبة إلى نبات الغرد وهو عشب ينبت بهذا المكان . وحفر أول بئر بالغردقة إلى عمق ١٦٧٠ قدماً فأنتج من البترول ١٥٠٠ طن في اليوم ؛ ثم حفرت بجواره آبار أخرى أنتجت كميات كبيرة لازالت محتفظة بأهميتها حتى الآن ، وقامت بسبب ذلك مدينة الغردقة التي يبلغ تعدادها حوالى الأربعة آلاف نفس . وبالغردقة هضبتان شرقية وغربية . أما الغربية فهي التي يستخرج منها البترول بسبب تناسق طبقاتها وانتظام شكلها مما يجعل النقط التي يحتمل العثور على البترول فيها معروفة بصفة تقريبية قبل البدء بالحفر .

وقد عثر على البترول في السنوات الأخيرة بمنطقة رأس غريب التي تقع شمال الغردقة بحوالى مائة وخمسين كيلو متراً ، فأنشأت بها الشركة البيوت والمصانع على ساحل البحر وما زالت حركة الانشاء قائمة إلى يومنا هذا ؛

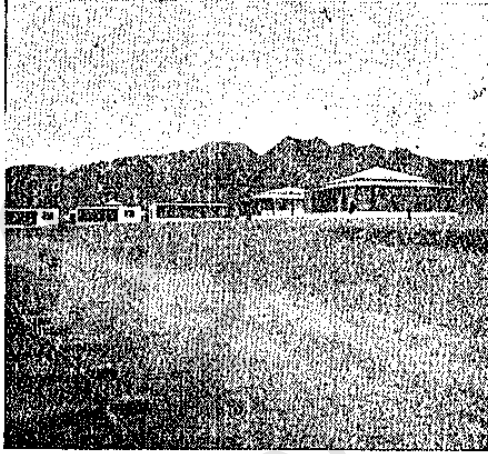
وتتعلق على هذه المنطقة آمال كبيرة لاستخراج زيت البترول ، خصوصاً بعد أن ينضب معين آبار الغردقة وهو أمر يقال أنه سيحدث بعد عشرين عاماً على الأكثر .

وتقوم السويس على رأس الخليج المسمى باسمها قاعدة للمواصلات فتتولى عملية نقل البترول وتكريره ، رغم أنها تبعد عن مناطق استخراجه بمسافات تتراوح بين المائتين والثلاثمائة والخمسين كيلو متراً ؛ فهي رغم هذا البعد تعتبر أقرب مدينة صالحة لهذا الغرض ، وتستعمل المراكب البخارية في أغلب الأحيان لقطع هذه المسافات ، وهذه المراكب تابعة لشركات التعدين نفسها ، وتفضل في النقل على مراكب المصريين الشراعية ، لأنها أكثر سرعة وأقل خطراً ولأنها مزودة بآلات رفع الأثقال . وتستعمل السكك الحديدية الضيقة والسيارات لنقل المواد المستخرجة من أما كن استخراجها إلى أما كن شحنها .

ولا يكاد يوجد ماء حلو بمناطق استخراج البترول ؛ فرغم أنه حفرت آبار عميقة جداً بقصد البحث عن البترول فإنه حتى في هذه الحالات لم يعثر على الماء الباطني الحلو إلا في أحوال نادرة ، ولذلك تأتي بواخر النقل من السويس إلى هذه المناطق محملة بالماء العذب ، وتعود منها إلى السويس محملة بالبترول . وفي الغردقة مثلاً توزع الشركة كميات الماء على الأسر بحسب عدد أعضائها . ولما كان بدو الصحراء الشرقية لا يصلحون للعمل بهذه الصناعة فقد جلبت الشركة الأيدي العاملة التي تحتاجها من بلاد الصعيد مثل قنا وقفط وغيرهما .

أما الفوسفات فهو عبارة عن رواسب جيوية مختلطة ببقايا عضوية من الحيوانات البحرية ، وتوجد هذه المادة بكثرة في القطر المصري في مديرية قنا وعلى سواحل البحر الأحمر . وقد رأينا من مناطق استخراجه منطقة سفاجة ، التي أخذت اسمها من وادي سفاجة العظيم ، الذي يجري من تلال

البحر الأحمر إلى الشرق فيقابل الساحل عند نقطة تقع على مسافة ٤٠٠ كيلو متر تقريباً جنوب السويس وعلى مسافة ٢٠٠ كيلو متر تقريباً شرق قنا. ورواسب الفوسفات التي تقوم عليها شهرة هذا المكان توجد على جانبي وادي سفاجة على بعد يتراوح بين ١٢ ، ٢٢ كيلو متراً من الساحل .



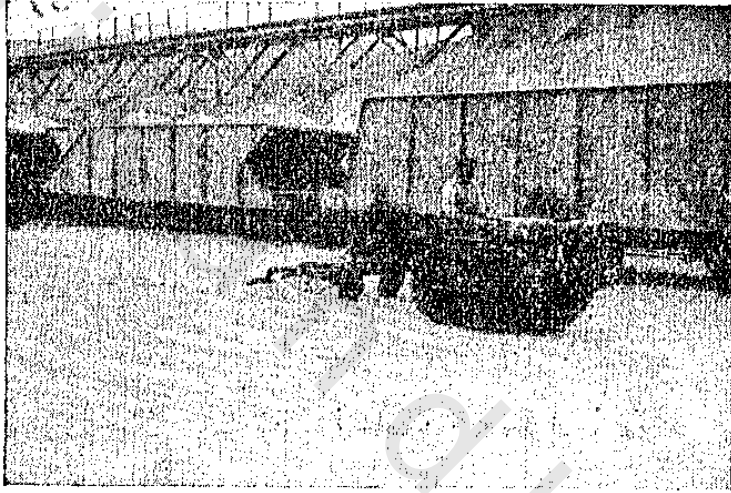
ولما كانت نقطة تلاقي الوادي بالساحل لا تصلح مرفأً لرسو السفن أنشأت شركة الفوسفات ميناء سفاجة على بعد ١٣ كيلو متراً شمال هذه النقطة ، حيث يوجد خليج صغير تحميه جزيرة سفاجة التي تحصر بينها وبين الشاطئ

سفاجة : بعض الجبال والمنازل

منطقة عميقة صالحة لرسو السفن ؛ فأصبح الفوسفات ينقل بطريقة آلية إلى البواخر المحيطية مباشرة . وتوجد سكة حديد ضيقة تصل بين الميناء وبين المناجم واصف وأم الحويطات ومحمد رباح ؛ وهذه المناجم لا تقل في بعدها عن الميناء عن ثلاثين كيلو متراً نحو الجنوب . وقد أنشأت الشركة بيوتاً لموظفيها ومصانعها عند الميناء وعند المناجم ؛ وهي لا تستورد الماء الحلو من السويس كما تفعل شركة البترول ، وإنما تحصل عليه بواسطة تبخير ماء البحر المالح ، ثم تكثيف البخار وتحويله إلى ماء حلو ، وتوجد عند ميناء سفاجة آلة تدار بالكهرباء لهذا الغرض ، ثم ينقل الماء للمنازل وللعمال في المناجم .

وقبل أن يستخرج حجر فوسفات الجير من سفاجة كان يستخرج من الجزائر وتونس ثم ينقل إلى اليابان لتحويله إلى سماد فوق الفوسفات super phosphate ؛ ولكن هذه العملية كانت تكلف الشركات كثيراً من

الأموال فى نقل الفوسفات إلى اليابان عبر قناة السويس ، وفى دفع رسوم هذه القناة . ولتجنب هذه التكاليف بحثوا عنه فى إقليم البحر الأحمر حتى عثروا عليه فى عدة مناطق من ضمنها منطقة سفاجة ، التى يوجد كثير من الشبه بين المستخرج منها وبين ما يستخرج من الجزائر وتونس ، ولهذا نشطت حركة استخراجها من سفاجة نشاطاً كبيراً حتى زاحمت الجزائر وتونس بسبب قربها من الأسواق العالمية التى تطلب هذا الصنف بكثرة وبسبب توفير رسوم قناة السويس عند نقله لليابان .



سفاجة : مصنع الفوسفات

والفوسفات الخام يحتوى على كميات من الجير تتراوح بين ٣٠ ، ٧٥ ٪ ؛ والنوع الذى يطلبه أصحاب مصانع السماد يجب أن يحتوى على أكثر من ٥٨ ٪ من الجير ؛ وقد اتضح من تحليل فوسفات سفاجة أنه يحتوى على ٦٥ ٪ من فوسفات الجير وإذا فالشرط الذى تشترطه مصانع السماد متوفر بكثرة فى فوسفات سفاجة وهذا من أكبر العوامل التى ساعدت على رواجه . واستعمال السماد أمر ضرورى جداً لأنه يرد إلى الأرض العناصر التى يمتصها النبات فيحفظ لها خصوبتها ، ولما كان السماد الطبيعى لا يبنى بحاجة

الزراعة الكشيفة في مصر وجب استعمال سماد تسكميلي وهو ما يعرف بالسماد الكيماوى .

والأسمدة الكيماوية أنواع ثلاثة :

(١) أسمدة آزوتية .

(٢) أسمدة فوسفاتية .

(٣) أسمدة بوتاسية .

وأهم هذه الانواع من الناحية المصرية : الأسمدة الأزوتية . فهي العنصر الذى تفتقر إليه التربة المصرية أشد الافتقار ، خصوصاً في زراعة القلال وقصب السكر . ومن الأسمدة الأزوتية ما يمكن صنعه في مصر مثل سلفات النشادر وسيناميد النكسيوم ، ومنها ما لا بد من استيراده من الخارج مثل نترات الصودا الذى هو أكثر الأسمدة انتشاراً في مصر ، وهو يرد إلينا من أعظم مورد له في العالم وهي بلاد شيلي .

وثانى هذه الأنواع في الأهمية الأسمدة الفوسفاتية . وهذا النوع يوجد في الطبيعة في صورة ثالث فوسفات الكالسيوم ويصعب اتحاده بالتربة في هذه الصورة ، ولذلك يحول بواسطة حامض الكبريتيك إلى واحد فوسفات الكالسيوم وهو ما يسمى فوق فوسفات الجير super phosphate ؛ وهذا السماد مفيد لكثير من النباتات التى تزرع بمصر ، كالنباتات الدرنية مثل البطاطس والقلقاس والخنضرات مثل الفول والعدس والحملة والبرسيم .

وثالث هذه الأنواع في الأهمية الأسمدة البوتاسية وهذه قليلة الاستعمال في مصر لان التربة المصرية تحتوى على حاجتها من هذه المادة .

ويستورد القطر المصرى كميات كبيرة من الأسمدة يدفع فيها مبالغ باهظة ؛ ولا شك أن ارتفاع ثمن الأسمدة يصرف الزارع عن كثرة استعماله فيقل المحصول وتضعف التربة بالتدريج ؛ ولذلك يجب العمل لتخفيض ثمن السماد بصنع بعض الانواع التى يمكن صنعها في مصر ، وبذلك تسكب البلاد

فائدتين : الاولى المحافظة على خصوبة التربة والثانية توفير جزء من المبلغ الضخم الذى يتسرب إلى الخارج كل عام ثمناً للسماد .

ففيما يختص بالاسمدة الأزوتية يمكن الانتفاع بمساقط المياه فى خزان أسوان لعمل سماد الأزوت فى شكل سيناميد الجير ، كما يمكن استعمال ملح البحر مع حامض الكبريتيك لاستخراج ملح النشادر - وفيما يختص بالاسمدة الفوسفاتية يجب العمل لصنع سماد فوق الفوسفات بمصر بدلاً من تصدير الفوسفات الخام إلى البلاد الاجنبية كاليا بان ثم استيراده ثانية فى صورة فوق الفوسفات ، وبالطبع نشتره فى هذه الحالة بأثمان باهظة . والمادة اللازمة لهذه الصناعة هى حامض الكبريتيك .

وهكذا نرى أن حامض الكبريتيك لازم لصنع بعض الأسمدة الاروتية . كما هو لازم لصنع الاسمدة الفوسفاتية ؛ ولا عجب فى ذلك فهذا الحامض يعتبر أساس صناعة معظم المواد الكيميائية حتى يقال أن درجة الرقى الصناعى لاى أقليم تقاس بمقدار ما يستهلكه من حامض الكبريتيك ؛ وهو رخيص الثمن فى محل صنعه ولكن ثمنه يزداد إلى ثلاثة أمثاله بعد نقله لانه مادة سائلة أ كالة فى شحنها ونقلها صعوبة وخطورة .

وإذا كانت صناعة السماد لم تقم بمصر بسبب صعوبة الحصول على حامض الكبريتيك ، فإن هذه الصعوبة يمكن التغلب عليها أما باستيراد الكبريت الخام من صقلية وقبرص وأسبانيا بثمان زهيد وصنع حامض الكبريتيك نفسه فى مصر ، وأما باستخراج الكبريت من المناجم الموجودة بها فى مصر مثل منجم جبل الكبريت الذى يوجد على بعد ٧٠٠ كيلو متر جنوب السويس ولا يبعد عن ساحل البحر الأحمر بأكثر من ٦٠٠ متر . واستعمال هذا الكبريت المصرى فى صنع حامض الكبريتيك الذى يمكن استخدامه لافى صنع السماد فحسب ، وإنما فى صنع أشياء كثيرة مثل السكر والصابون والزيوت والكحول والشمع .

هناك ملاحظة أخيرة لاحظها جميع أعضاء الرحلة على مناطق التعدين التي زرناها ، وهي أن المصريين قليلو الاهتمام بأعمال التعدين بسبب تعلقهم بالزراعة وقناعتهم بربحها البسيط وإهمالهم ماعداها من وجوه النشاط القومى العام ، مما أدى إلى تركيز هذه الصناعة فى أيدي الأجانب فقاموا باستثمار هذه المناطق ولعبوا الدور الأول فيها ولم يتركوا للمصريين إلا دور الأجير الصغير . فيجب على المصريين من أصحاب رموس الأموال أن يستثمروا أموالهم فى هذا الميدان ؛ ولارقى لأمة يكتنز أغنياءها أموالهم ولا يخرجونها إلى ميدان المشروعات الصناعية العامة مجازفين بها ومخاطرين ، ولا شك أن وراء هذه المجازفة أرباحا هائلة وشرفا قوميا لا يقدر بمال . كما يجب على شباننا الفنيين فى هذه الصناعات أن يهجروا المدن إلى القفار والفلوات حيث توجد مناطق التعدين ومراكز الثروة ، ولا شك أن الحكومة ستأخذ بأيديهم وتمدهم بالمعلومات وتقدم لهم كافة المساعدات ، وليذكروا أن أجدادهم منذ أقدم عصور التاريخ وفى فجر الحضارة الانسانية اهتموا باستخراج المعادن من الصحراء الشرقية ومن شبه جزيرة سيناء . فلعلنا نحذو حذوهم لاسيما وأن الأرض الزراعية قد ضاقت بنا ولم تعد تتسع لسكثرتنا إذ أن مساحتها لا تزيد عن ٣١ ألف كيلو متر مربع ، فى حين أن الأراضى الغير صالحة للزراعة فى مصر وهى الصحراوات وماشابهها ، تبلغ مساحتها ٩٦٩ ألف كيلو متر مربع . ولا سبيل إلى استغلالها إلا بالبحث عن المعادن .

ابراهيم احمد زفانة

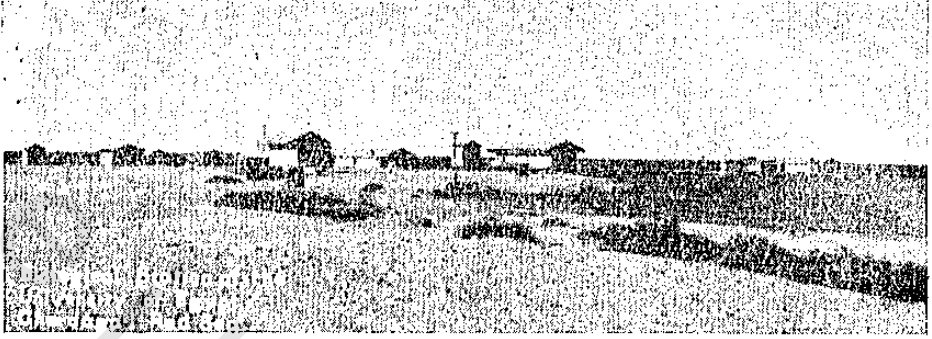
بعض المراجع :

مصلحة المناجم والمحاجر : تقرير عن صناعة التعدين بمصر طبع بالمطبعة الأميرية سنة ١٩٢٤
« التجارة والصناعة : « لجنة التجارة والصناعة » « » « » ١٩٢٥

John Ball : Topography and Geology of the Phosphate District of Safaga.

Ministry of Finance : Petroleum Research Bulletin No 5.
Preliminary Geological Report on the Quseir—Safaga District.

محطة الاحياء البحرية بالغردقة



منظر عام لمحطة كلية العلوم للاحياء البحرية بالغردقة

تاريخ المحطة :

في أوائل العقد الثالث من القرن الحالى ، أنشأ المغفور له الملك فؤاد الاول معهداً لدراسة الأحياء البحرية ، بجهة الشاطي بالاسكندرية . ولكن للأسف لم يطل الزمن على هذا المعهد حتى أوقف العمل فيه (سنة ١٩٢٥) . فلما أنشئت « الجامعة المصرية » وفكر رجالها في إقامة معهد للدراسات البحرية ، تفضل صاحب الجلالة ووضع تحت تصرفهم معهد الشاطي بما فيه من مكتبة وأجهزة ومجموعات علمية .

ولما كانت حيوانات البحر الأبيض المتوسط وطبائعها معروفة نوعاً بفضل البُحاث بمحطات نابولي وموناكو وبانيولز وغيرها ، استأذن الجامعيون في إقامة المعهد الجديد على البحر الأحمر ، لما لهذا البحر من أهمية علمية كبيرة ؛ إذ يحوى مجموعة من أحياء المحيطين الهندي والهادي تسربت إليه عن طريق بوغاز ضيق ضحل ؛ هذا فضلاً عما يكثُر به من الشعب المرجانية التي لا تتوفر بجوار المحطات الأوروبية ومعظم المحطات الأمريكية .

وفي يناير سنة ١٩٢٩ قامت بعثة من كلية العلوم على ظهر اليخت الملكي « قوله » ، فزارت أما كن عدة على شاطئ البحر الأحمر ، منها غبة البوص والطور والغردقة وسفاجة والقصير وبعض الجزر عند مدخل خليج السويس ، واستقر الرأي على اختيار شعب مرجاني مرتفع على بعد كيلو مترين جنوباً من بلدة القصير .

وفي صيف ١٩٢٩ رشح الدكتور كروسلاندر لخبرته السابقة بأحياء البحر الأحمر مديراً لهذه المحطة ، وتم تعيينه مباشرة ليشراف على عمليات الإنشاء . وفي خريف السنة نفسها زار الدكتور كروسلاندر عدة أما كن على البحر الأحمر ، واقترح إنشاء المحطة بمنطقة الغردقة على بعد خمسة كيلو مترات شمال منابع البترول . وتقع الغردقة على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر على بعد حوالي ٣٠٠ كيلو متر جنوب السويس واسمها مشتق من نبات الغردق الذي يكثُر هناك .

الساحل :

الساحل في هذه المنطقة منبسطة نوعاً ومرتفع عن سطح البحر قليلاً ، ومغطى بقطع المحار وشظايا المرجان وهياكل بعض الحيوانات الأولية (الفورامينيفرا) ، وكل هذه البقايا تمت إلى أنواع لا تزال ممثلة بحيوانات تعيش في البحر . وتدل طبيعة الشاطئ على أنه شعب مرجانية رفعتها حديثاً حركة القشرة الأرضية عن سطح البحر . وهذه الشعب المرتفعة تسير الساحل طولاً ، وتتوغل في أرضه عرضاً ، إلى قرب سفح الجبال النارية الممتدة غرب البحر الأحمر .

وفي أجزاء الشاطئ التي لا تحميها الشعب المرجانية من فعل الأمواج نجد جروفاً تتفاوت في الارتفاع بين المتر وبضعة الأمتار ، قد تماسكت فيها الهياكل المرجانية والبقايا الحيوانية الأخرى إلى حجر صلد . وبلى ذلك من جهة البحر شاطئ رملي ضيق تتألف معظم رماله من بقايا حيوانية .

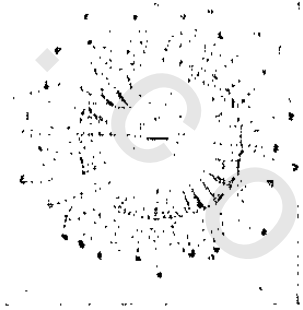
الشعب المرجانية :

تتكون الشعبة المرجانية أصلاً من هياكل بعض الحيوانات الأخطبوطية .



شعب مرجاني مرتفع

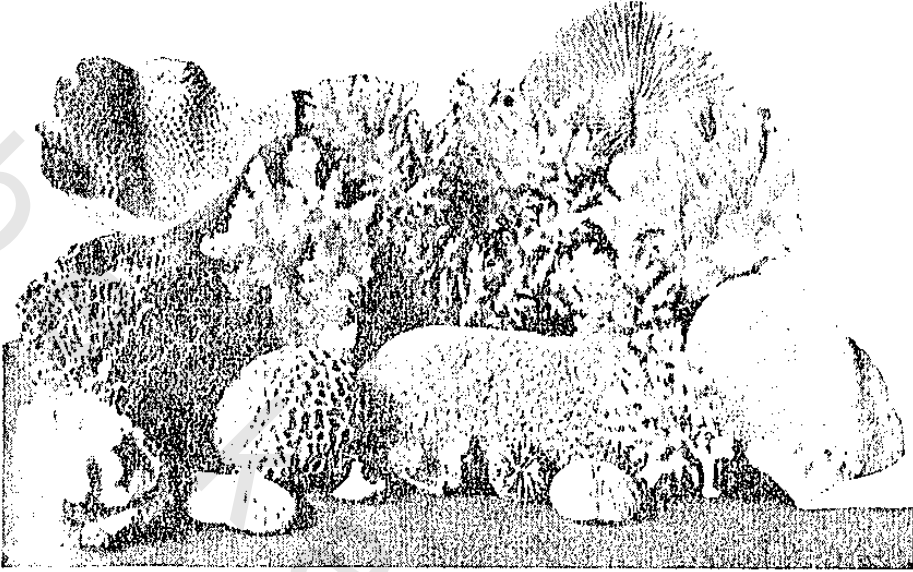
وحيوان المرجان من صنف زهرة البحر ؛ وهي حيوان اسطواني مثبت على الصخور أو ما إلى ذلك من الأجسام الصلبة بقدم مستوية ، ويتكون الهيكل الجيري أسفلها ؛ ومن الطرف المقابل للقدم تمتد عدة زوائد رقيقة دقيقة الحساسية يتوسطها الفم .



زهرة البحر

والأنواع الأحادية من حيوانات المرجان قليلة جداً إذاقورنت بالأنواع التي تعيش جماعات على شكل مستعمرات ، وتكون هياكل صخرية مختلفة الأشكال ، وعلى سطحها توجد الأفراد متصلة ببعضها بغشاء رقيق من

المادة الحية . ومن الهياكل ما هو هش وما هو قوى متين ومنها المشعب ومنها المنبسط كالصمات . وكما تتلاصق بعضها ببعض مكونة أكمة تتخللها الشقوق والفجوات وتكثر فيها أنواع الحيوانات الأخرى .



مجموعة من الهياكل المرجانية

حيوانات الشعب المرجانية :

يستوطن الشعب المرجانية مجموعة من قبائل مختلفة من المماكة الحيوانية، يغلب فيها اللون الزاهى . وبين الهياكل المرجانية تكثر الجلد شوكلات بأصنافها ، كمنجوم البحر وقنافذ البحر وخيار البحر وزنابق البحر ، كما تكثر الحيوانات القشرية . وعلى القديم منها نجد الحيوانات الملتصقة كالاسفنجيات وبعض أنواع المحار ؛ كما أن في داخلها تكثر الثاقبات، كـ بعض أنواع الديدان والمحار . والواقع أن الشعبة المرجانية ما هي إلا كتلة من كائنات حية أوبقاياها ؛ وليس ألد للمشتغل هناك . من الحصول على قطعة من شعب قديم وتصنيف ما بها من حيوانات .

أما أسماك الشعب المرجانية فغاية في البهاء وأكثرها دقيق جداً ؛ وكلها

ذات ألوان زاهية كالأزرق والأحمر والأصفر والأسود والبني والبرتقالى وغير ذلك ؛ وقد تكون منقطة أو مخططة ؛ وقد يكون نصف السمكة ذا لون واحد والنصف الآخر ذا لون مختلف ؛ ويتقابل اللونان فى خط واحد بدون تدريج .

وهناك على سطح الشعب نجد محاراً ، هو أضخم ما يوجد هناك من المحار حجماً ، ويعرف بالبصر ؛ وقد يبلغ طول مصراعيه أكثر من الأربعين سنتيمتراً ، ويظهر من بين المصراعين جزء من الحيوان ذو ألوان جميلة ؛ ويبلغ طول محار بعض أنواع هذا الحيوان فى الحاجز المرجانى الأكبر باستراليا مترين أو أكثر . وهو يسبب هناك أخطاراً جسيمة للغواصين وصائدى الأسماك فقد يمسك الواحد منهم بين المصراعين حتى يموت غرقاً .



حيوان البصر

مجال البحث العلمى :

يكاد البحر الأحمر أن يكون بجزراً مقفلاً ؛ فاتصاله بالبحر الأبيض المتوسط اتصال اصطناعى حديث العهد ، كما أن اتصاله بالمحيط الهندى ضيق . ضحل وماء هذا البحر دافئ . لقلّة التيارات المحيطية ، وملوحته مرتفعة لكثرة التبخر وقلّة الأمطار وانعدام الأنهر التى تصب فيه . وعلى العموم فالعوامل التى

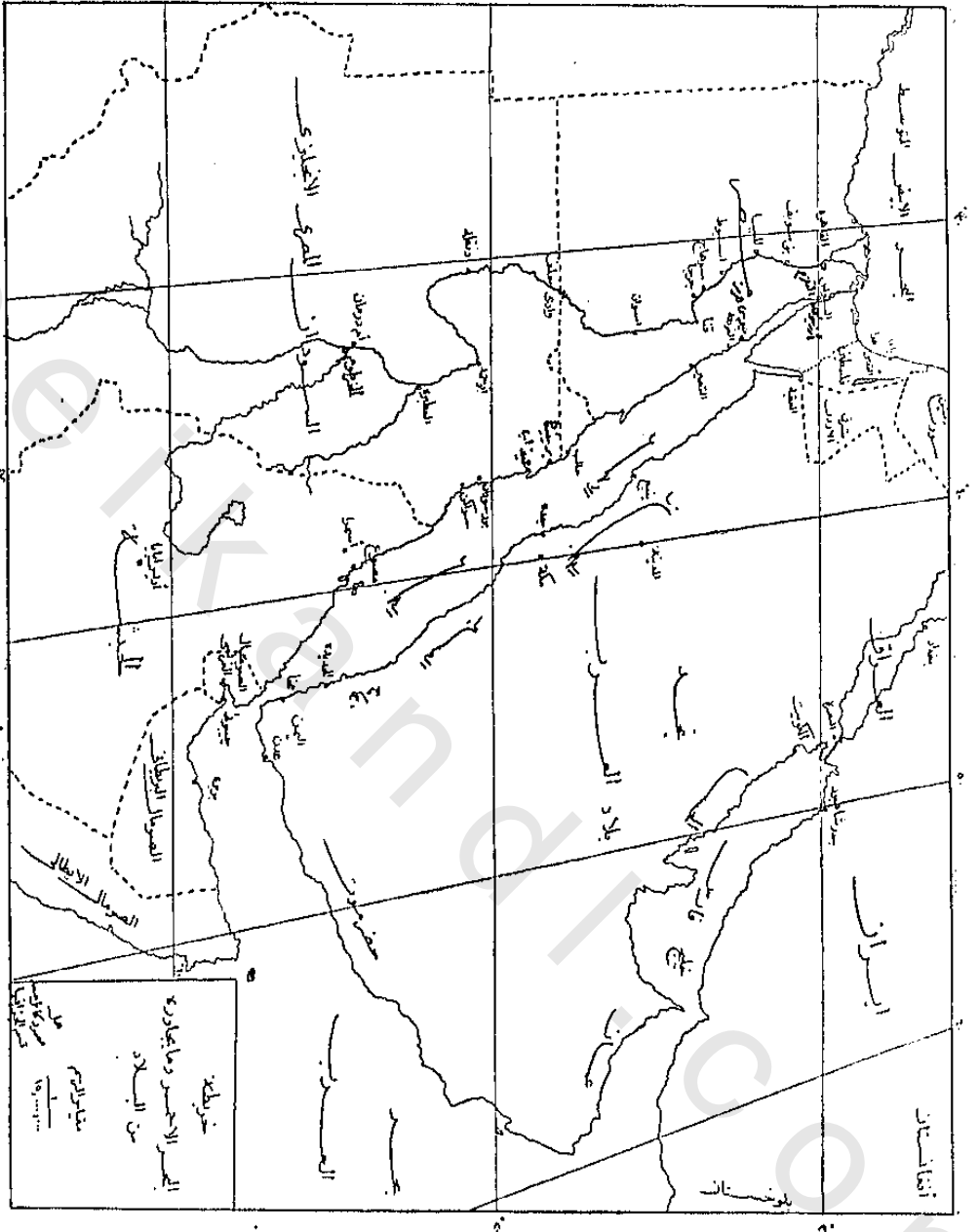
تؤثر في السكائنات الحية تختلف في البحر الأحمر عنها في البحار الأخرى ؛
وهذا هو السر في عظمة هذا البحر من الوجهة العلمية عموماً والحيوية خصوصاً ،
والمعروف عن أحياء البحر الأحمر وطبائعها قليل ، ولم يستقنا إلى بحوثها
إلا أفراد قلائل ، مضى على نتائجهم زمن خبط فيه علوم الأحياء والكيمياء
والطبيعة وغيرها خطوات واسعة تسهل على المهتمين بالدراسات البحرية
أنواعها استنباط الطرق الجديدة للبحث . فالجمال أمامنا واسع ، والأمل في
الوصول إلى نتائج قيمة كبير . وقد أصبحت الغردقة معروفة في الأوساط
العلمية بفضل ما نشر عنها من الابحاث الآن ؛ وذلك بهمة بعض المشتغلين
من المصريين ومن زارها من علماء الجامعات الأوروبية والأمريكية .

وليس الاهتمام بالدراسات البحرية هناك مقصوراً على منطقة الغردقة
فقط ؛ بل قد تعداها إلى دراسة البحر الأحمر بأكمله ودراسة أقيانوغرافية
شاملة ؛ نظمت لأجلها رحلات استكشافية على ظهر الباخرة مباحث (وتتأججها
تحت الطبع الآن) كما يكثُر المشتغلون هناك من زيارة الأماكن البعيدة ،
ببواخر مصلحة الموانئ والفنارات . ومن أهم النتائج التي وصلت إليها بعثة
الباخرة مباحث ، التأكيد من وجود حيوانات في أعماق هذا البحر (وتبلغ
بعض هذا الأعماق حوالى ١٠٠٠ قامة) خلافاً لما نشر من قبل . أما مصدر
هذه الحيوانات فلا يزال غير معروف ، لوجود شعبة مرتفعة عند بوغاز باب
المنسب تحول دون وصول حيوانات الأعماق من المحيط الهندي .

ويدير المحطة منذ سبتمبر الماضى الأستاذ حامد عبد الفتاح جوهر وهو
من أول من تخرجوا من كلية العلوم . ويسرنا أن نذكر أن أبحاثه عن بعض
الأخطبوطيات ، قد نالت كل تقدير وأعجاب في الأوساط العلمية ؛ وشهد
بكفاءته أكبر النقات في جامعات إنجلترا ؛ وهذا شرف ليس لمدير المحطة فقط
بل لمصر وللعلم .

تمام منصور

أستاذ علم الحيوان المساعد بكلية العلوم



البحر الأحمر في عهد الفراعنة

البحر الأحمر :

هو أشد بحار العالم حرارة إذ يبلغ متوسط درجة حرارة مياهه حوالى ٢١,٥ درجة وترتفع إلى ٣٥ درجة على سطح البحر في شهور الصيف ، والسبب في هذا هو عمق هذا البحر الذى يبلغ ٢٢٠٠ متر . وأما كمية الأملاح فكبيرة أيضاً إذ تبلغ ٣٦,٥ ٪ عند بيريم وتراوح بين ٤١ ٪ و ٤٣ ٪ عند السويس . ويمتد هذا البحر إلى مسافة ٢٣٠٠ كيلو متر ويبلغ عرضه في بعض الأماكن حوالى ٣٥٥ كيلو متراً . ويختلف عمق الماء في هذا البحر فبينما هو في خليج السويس ٧٣ متراً نجد في خليج العقبة حوالى ١٢٨٧ متراً .

والبحر مملوء بالصخور المتكونة من الشعاب المرجانية التى كثيراً ما تظهر على سطح الماء ثم تختفى غالباً تحت هذا السطح لمسافة متر ونصف . والملاحة في هذا البحر كانت ولا تزال محفوفة بالمخاطر والصعاب ، تلك المخاطر التى صورها لنا الأدب المصرى القديم في قصة « البحار » التى ترجع إلى عهد الأسرة الثانية عشرة . فنحن الآن إذا ما علمنا أن أصحاب السفن الشراعية فى يومنا هذا لا يجرءون على الملاحة ليلاً فى هذا البحر ، يتضح لنا صدق هذه القصة التى تصور لنا خطورة الملاحة فى تلك الأيام .

وزيادة على ذلك فإن وقوع البحر بين صحراوين جعل الجو هناك شديد الحرارة ، وبإضافة هذا إلى كثرة الرطوبة يمكننا أن نتصور تعذر الحياة فى تلك الجهات ، وخصوصاً على السفن التى تلاقى صعوبات كثيرة سواء فى الحصول على الماء العذب أو الغذاء .

وفد زادت أهمية هذا البحر كطريق للمواصلات وخصوصاً بعد حفر

قناة السويس التي أصبحت أكثر قنوات العالم ازدهاراً بالسفن التي تعبرها من المحيط الهندي إلى البحر الأبيض المتوسط وبالعكس . ومنذ أقدم العصور كان البحر الأحمر طريقاً للمواصلات بين مصر وبلاد الصومال وجنوب بلاد العرب ، لأن المصري شعر منذ فجر التاريخ بحاجة قصوى إلى منتجات هذه البلاد من بخور وعطور و صمغ مما كان يحتاج إليه في المعابد .

الملاحة في مصر وأهمية النيل كطريق للمواصلات :

من الثابت منذ أقدم العصور أن نهر النيل كان ولا يزال طريق المواصلات الوحيد في وادي ضيق مستطيل مثل وادي مصر ، ولا شك أن المصريين كانوا بحارة مهرة لهم خبرة بالملاحة وبناء السفن . ولكن ليس معنى هذا أنهم كانوا يقتصرون على الملاحة النيلية الداخلية فحسب ، بل ثبت لنا منذ أقدم العصور أنه كانت هناك علاقات خارجية بين مصر وما جاورها من بلاد البحر الأبيض والأحمر ، وهذا النص الذي ورد على حجر بالرمو ، والذي يفيد بأن سنفرو آخر ملوك الأسرة الثالثة أرسل بعثة مكونة من أربعين سفينة لاستحضار خشب الأرز من لبنان ، لدليل قاطع على وجود مثل هذه العلاقات الخارجية . بل وأبعد من هذا فإن آثار الأسرات الأولى وعصر ما قبل التاريخ في مصر كلها ، تدل على اتصال بين مصر وغيرها من البلاد المجاورة . فيتضح لنا إذن كما ذكر الأستاذ ماسيرو ، أن المصريين هم أول من بنى سفناً بحرية وأول من سافر على البحار ولاقى الأخطار في البحرين الأبيض والأحمر ، بل ويظهر أنهم علموا غيرهم من الشعوب في الملاحة وبناء السفن .

طريق المواصلات بين مصر وسواحل البحر الأحمر :

ينحني النيل شمال طيبة بقليل انحناء محسوسا ، ويمتد شرقاً على امتداد

هذا الانحناء طريق معروف « بوادى الحمامات » ، يخترق الضحراء بين قفط على النيل والقصير على البحر الأحمر .

ومن النقوش السكثيرة المنتشرة على طول هذا الطريق ، نعلم أنه كانت هناك حركة مرور مستمرة منذ عصر الأسرة الخامسة . وليس معنى هذا أن هذا الطريق لم يعرف قبل ذلك العهد ، بل أثبتت الآثار أن الطريق كان معروفاً للمصريين منذ عصر ما قبل الأسرات ؛ والدليل على ذلك وجود بعض القواقع البحرية في المقابر التي يرجع تاريخها لهذا العهد في الصعيد وبلاد النوبة ؛ كما أن الأستاذ بترى قد وجد في حفائره باييدوس سنة ١٩٠٠ والتي هي عبارة عن مقابر ملوك الأسرة الأولى ، في مقبرة الملك « قع » قطعة من العاج عليها صورة طريفة لرجل سامى ذى لحية طويلة وشارب مخلوق . فوجود مثل هذا الأثر في الصعيد ، فى هذا الوقت المبكر ، مما لا يترك مجالاً للشك فى أن مصر اتصلت بشعوب سامية عن طريق وادى الحمامات ؛ ويثبت هذا أن بترى نفسه وجد مقبرة يرجع تاريخها للأسرة الخامسة فى وشاشه ، على جدرانها مناظر تمثل المصريين وهم يضربون العرب (الساميين) . وقد تكلم الأستاذ G. Jequier فى كتابه : Histoire de la civilisation

Egyptienne (Paris — 1925) Page 168 عن تجارة مصر الخارجية فى عهد الدولة القديمة فقال « كانت التجارة مع الدول الخارجية تسلك طريق البر والبحر لاستحضار البخور والعطور ، التى كانت تستلزمها الحياة الدينية فى مصر ؛ ولما كانت هذه المواد لا توجد إلا فى بلاد الصومال وجنوب بلاد العرب ، لذلك اتصل المصريون بسكان تلك البلاد وكثيراً ما تغلبت الحملات المصرية على تلك البلاد ورجعت محملة بالغنائم التى استولت عليها إما بالقوة والعنف وإما بالصلح والاتفاق » .

من كل هذا يتضح لنا ضرورة الاتصال بين مصر وبلاد الصومال ، التى كان الطريق إليها براً وبحراً ؛ ففى البر تسير القوافل مخترقة وادى الحمامات ،

وفي البحر الأحمر تسير السفن التي كانوا يشيدونها على ساحل هذا البحر .

أهمية المصري كملاح :

من هذا كله يتضح لنا ضرورة حلق المصري لفنون الملاحة ، التي اضطر اليها منذ فجر التاريخ ، بل منذ نشأت الحضارة في مصر . مارسها أولاً في داخل البلاد أى في ملاحته النيلية ، ومارسها بعد ذلك بقليل في البحار ، وليس هذا خوفاً من هذه البحار أو لتوهمه أنها أكثر خطراً من الأولى ، بل لعل ذلك يرجع إلى عدم احتياجه للملاحة البحرية كاحتياجه للملاحة النيلية فالمصري إذن كان ملاحاً بغريزته مارس فنون الملاحة وبرع فيها ، وكل ما وصلنا من أخبار في هذا الصدد تدل على أنه قام بهذه المهنة خير قيام . هذا ولا ننسى تلك العقبات التي كانت تعترضه في النيل وفي البحار ، وتبعاً لهذا اختلفت أنواع السفن التي كان يستعملها في رحلاته النيلية والبحرية .

الطريق بين النيل والبحر الأحمر :

هو طريق وعر المسالك لأحياة فيه ولا مياه ، تخترقه القوافل في أربعة أيام بين قفط والقصير . فإذا ما وصل المسافر إلى شاطئ البحر وجده بمثابة للطريق الذي اخترقه ، بل يزيد عنه في وعورته ، فليس هناك إلا الرمال والمياه المالحة . لذلك أصبح لزماً على هذا المسافر أن يحمل معه مؤونة الطريق ثم مؤونة الإقامة على الشاطئ ، مضافاً إليها مؤونة الأيام التي ينوى البقاء فيها مسافراً على السفينة في البحر .

ومن المعلوم أن ساحل البحر الأحمر لا يسمح مطلقاً ببناء السفن إذ أن الطبيعة هناك صحراوية خالية من كل أنواع الأشجار ، لذلك اضطر المصري إلى أن ينقل معه كل ما يحتاج إليه في بناء سفينته . وكانت وسيلته في نقل هذه الأشياء هي ظهور الدواب (الحمير) من قفط إلى القصير .

ولقد حدثنا أوني أحد أشرف الأسرة السادسة ، أنه تمكن من بناء سفينة من خشب السنط طولها ٦٠ ذراعاً وعرضها ٣٠ ذراعاً في مدة ١٧ يوماً ، فإذا أضفنا إلى ذلك الوقت الذى يستغرقه نقل الصناعات والحمايين والأخشاب التى كانوا يحتاجون إليها فى بناء السفينة ، هذا بخلاف حمولة السفينة نفسها من مياه عذبة وطعام لأفراد البعثة والصناع ، يتضح لنا أن العمل يستلزم شهراً على أقل تقدير . هذا بخلاف الصعوبات التى كانت تعترض القوافل فى الطريق ، ولكن بالرغم من هذه الصعوبات فإن المصرى قد تغلب عليها ، وحدثنا النصوص منذ عصر الدولة القديمة بأنهم كانوا يجتازون البحر الأحمر مراراً لاستحضار خيرات بلاد الصومال . وقد بدأت أخبار هذه الرحلات من أوائل الأسرة الخامسة ثم أصبحت بعد ذلك من الأمور المألوفة فى أيام الأسرة السادسة ، والدليل على ذلك ما ذكره لنا أحد أشرف هذه الأسرة المدعو خوى فى مقبرته بأسوان « لقد سافرت مع سيدى الأمير رئيس بيت المال نبتى إلى جبيل (Byblos) ، ثم مع سيدى الأمير رئيس بيت المال خوى إلى بلاد البنات إحدى عشرة مرة » .

أخبار حملة ساحورع فى أيام الأسرة الخامسة :

أوفد هذا الملك أسطولا إلى بلاد الصومال وجنوبى خليج عدن لجلب البخور والعطور والأدهان الجميلة الكثيرة الاستعمال عند الشرقيين . أما الصومال فكانت تعرف عند المصريين بالأرض المقدسة ، ونسب بعض الأثريين مبدأ تجارة مصر مع الصومال إلى عهد الأسرة الأولى لكثرة استعمال ملوك هذه الأسرة لخشب المر ، وربما أتت هذه الأخشاب عن طريق التجارة برأ ثم تولاهما سكان شاطئ النيل الأزرق وعطبرة وأعالى النيل ، وقد جاء فى الآثار أن أحد أبناء الملك خوفو اقتنى عبداً صومالياً ، ولكن المعروف أن ساحورع هو أول ملك أثبتت آثاره أنه مؤسس المواصلات البحرية مع

الصومال رأساً ؛ وما ورد عنه أنه جلب من تلك الجهات ثمانين ألف مكيال من المر وستمئة مثقال من مخلوط الذهب والفضة وألفين وستمئة ساق من نباتات ثمينة اعلمها الأبنوس . ويستبدل من آثار الملوك الذين حكموا القطر بعد ساحورع أن مصر حافظت في عهدهم على مركزها السياسى والمالى والعمرانى ، وأن المصريين أخذوا يتطلعون إلى خيرات البلاد الأجنبية . فترى ايزيسى فى أواخر الأسرة الخامسة يفتتح محاجر وادى الحمامات التى تبعد عن النيل بمسير ثلاثة أيام وقد قطعت قبل ذلك الأحجار من ذلك الوادى ؛ ولكن الثابت أن ايزيسى هذا هو أول من نقش اسمه هناك . ولما كان هذا المكان هو أقرب جهات البحر الأحمر للنيل ، اجتازته القوافل من قفط مارة بالوادى حتى تصل إلى شاطئ البحر ، فى مدة خمسة أيام . وعلى هذا كان هذا الطريق هو أسهل المواصلات إلى الصومال ، وهذا ما دعى ساحورع إلى إرسال حملته عن هذا الطريق ، كما أرسل ايزيسى جيشه إلى ذلك الاقليم عن الطريق نفسه بقيادة وزيره بأوردد Paurdd

وبعد ذلك يظهر أنه كان هناك طريق آخر استعمل منذ أيام الأسرة السادسة ، وهو طريق وادى الطميلات ، لقربه من عاصمة البلاد « منف » ، مخترباً ذلك الوادى إلى السويس خصوصاً وأنه هو الطريق القديم للقوافل التى تسافر إلى آسيا ، من هيليوبوليس فوادى الطميلات فالسويس فشبه جزيرة سيناء .

ومن الغريب أن أشراف مدينة الكاب هم الذين كانوا يسيطرون على هذه الرحلات وكانوا يلقبون أنفسهم بالقواد ، وذلك لشهرتهم فى معرفة البحار وخاصة البحر الأحمر . وكان هذان الطريقان : الطريق الأول (وادى الحمامات) أو الطريق الثانى (وادى الطميلات) محاطين بالمخاطر ؛ إذ أنه على امتدادهما كانت قبائل البدو تهاجم المسافرين وتسلبهم مؤوتهم وما يحملون من سلع ثمينة بل تفتك بهم فى بعض الأحيان . وقد حدثنا أحد رجال

الأسرة السادسة بشيء نستدل منه على هذه المخاطر : « أرسلنى سيدى صاحب الجلالة پيى (الثانى) إلى بلاد الأسويين ، لاستحضار جثمان الصديق الوحيد رئيس القواد ، الذى كان قد ذهب إلى هذه البلاد ليبنى سفينة سورية للسفر بها إلى الصومال ، ولكنه قتل هو ومن معه بأيدي قبائل البدو الأسبوية » .

القناة بين النيل والبحر الأحمر (مخترقه وادى الطميلات) :

يغلب أنها حفرت فى عهد الملكة حتشبسوت التى حدثتنا على جدران معبدها بالدير البحرى ، عن أخبار حملتها إلى بلاد الصومال ورسمت مناظر هذه الرحلة ، ومنها يتضح لنا أن السفن كانت رأسية على شاطئ النيل لا شاطئ البحر . ولكن مما يؤسف له أن هذه القناة قد طمرتها الرمال حتى أن رمسيس الثالث نقل لوازم رحلته على ظهور الحمير من فقط إلى القصير . ثم بدأ الحفر فى هذه القناة مرة أخرى فى عهد الملك نخاو فى الأسرة السادسة والعشرين ؛ وانتهى العمل منها فى العصر الفارسى فى عهد دارا واكسر كسيس . ولقد كان الطريق من السويس إلى بلاد الصومال طويلاً جداً ومحاطاً بالمخاطر والعقبات ؛ لذلك نرى ملوك الدولة الوسطى قد عادوا إلى الطريق القديم ، طريق وادى الحمامات . وفى عهد الأسرة الحادية عشرة أخذت الحملات ترسل تباعاً إلى بلاد الصومال بعد أن مضت على وقوفها مدة طويلة فأرسل الملك منتحجب الثالث وزيره إلى وادى الحمامات لاستحضار الأحجار اللازمة لبناء التابوت الملكى ، وقد ترك ذلك الوزير بملك الجهة نقوشاً كثيرة ، تتلخص فى أنه قضى هناك خمسة وعشرين يوماً مع عشرة آلاف عامل ، ويعتبر هذا أكبر عدد للعمال ورد ذكره على الآثار المصرية حتى ذلك العهد ، ثم قال : « وعادت حملتى بدون خسارة فلم يمت منها أحد ولم أفقد شخصاً ولم يهلك حمار ولم يهن عامل » .

وهناك نص آخر للوزير « هنو » من عهد الأسرة الحادية عشرة أيضاً ،
يحدثنا فيه بأنه سافر إلى سواحل البحر الأحمر عن طريق وادى الحمامات ،
فى قوة تبلغ ثلاثة آلاف رجل مزودين بما يحتاجون اليه من مأكل ومشرب ،
وقد ذكر أن كل فرد كان يعطى له إناء من الماء وعشرون قطعة من الخبز كل
يوم ، مدة اختراق الصحراء والمسكت بالوادى . وعليه يتضح لنا أن مجموع
المصروف اليومى لرجال هذه الحملة بلغ ستة آلاف إناء من الماء وستين ألف
قطعة من الخبز كل يوم ؛ فاذا ما قضت هذه الحملة شهراً مثلاً فما علينا إلا أن
نضاعف هذا العدد ثلاثين مرة . ومن هذا يتضح لنا مقدار النشاط الهائل
الذى كان يسود مدينة « قفط » ، لأنها هى أقرب المدن من الوادى ، ولا بد
أنها كانت تمتد هذه الجيوش بالمؤونة . ونعلم أيضاً أن هنو هذا اتخذ فى مسيره
كل وسائل الامن وسهولة الانتقال ، فحفر فى الطريق خمس عشرة بئراً
ومستودعا للمياه ، وعين عليها الحاميات اللازمة لحراستها . ولما بلغ البحر
الأحمر بنى مركباً أرسلها إلى الصومال ثم عاد هو إلى وطنه ، عن طريق الوادى
نفسه ، جالياً معه قطعاً حجرية جميلة لتصنع منها التماثيل اللازمة للمعابد .

ويظهر أن الميناء المصرية المعدة فى ذلك الوقت للسفر منها إلى الصومال
لم تكن عند القصير الحالية ، بل كانت شمالها على مسافة ستين كيلو متراً عند
مدخل طريق وادى الغرروز ، أى على بعد سبعة كيلومترات جنوب سفاجة .
من كل هذا ومن هذه النقوش الكثيرة المنتشرة على طول طريق وادى
الحمامات ، يمكننا أن نتصور تلك الحركة المستمرة وذلك النشاط السائد فى
ذلك الوقت ، فى هذا الطريق الذى يبدأ من قفط التى تمتد الرجال بالمؤونة .
وفى الطريق نفسه وعلى الشاطئ ، حيث كانوا يبنون السفن اللازمة لهم فى
رحلاتهم ، ثم ما كان يسود البلاد من فرح وسرور بعد رجوع هذه الحملات
مظفرة محملة بنفائس بلاد الصومال .

ولقد بلغ شغف المصريين برحلاتهم إلى درجة أن سجلوها فى آدابهم
وتناقلوها من جيل إلى جيل ، فالرحلة إلى آسيا مسجلة فى هذه القصة الطريفة .

المعروفة بقصة « سنوهى » ، وأما الرحلة إلى الصومال عن طريق البحر الأحمر فمسجلة فى قصة « البحار » ، الذى ذكر لنا أنه ذهب وبعض الملاحين المصريين الجسورين ، الذين خبروا الأرض والسماء والذين لهم قلوب تفوق قلوب اللبوث فى الشجاعة وبالرغم من هذا كله قد هبت عليهم عاصفة حطمت السفينة وأغرقتها ومن فيها ، ولم ينج منها أحد سواه حيث ألقته الأمواج على جزيرة تحكمها أفعى ، وعاش هناك مدة من الزمن فى هناء ونعيم ، ثم رجع إلى مصر محملاً بالهدايا والخيرات . ثم قص على أهل بلده روايته هذه مظهراً لهم عجائب ما شاهده . وهناك آثار عثر عليها بالقرب من سفاجة ، مثل لوحة كان قد أقامها ختختاور من عصر امنمحت الثانى تذكراً لرجوعه من بلاد البنات ، كما عثر على آثار محفة للياه بنيت فى العصر الصاوى .

وفى عهد رمسيس زاد الاهتمام بتجارة مصر وعلى الخصوص بعد أن انتهى من حروبه ، وكان أول ملك شعر بأهمية القوة البحرية لمصر فأنشأ لها أسطولا تجارياً عظيماً بين مصر وسواحل فينيقيا ، وأسطولا آخر للبحر الأحمر . وكانت بعض سفنه مخصصة بنقل النحاس من مناجم سيناء والبعض الآخر لاستحضار محاصيل بلاد الصومال وجنوبى بلاد العرب إلى ميناء القصير ، حيث تفرغ ثم تنقل على ظهور الدواب إلى مدينة قفط ومنها كانت تنقل براً أو على النيل وتوزع على باقى بلاد القطر شمالاً وجنوباً .

عبد المنعم أبو بكر

بعض المصادر

Köster, Zeitschrift für aegyptische Sprache und Altertums-
kunde 58 Page 125

Maspero, Histoire ancienne II Page 247

Kees, Kulturgeschichte des alten Orient I,
«Aegypten» Page 121

البحر الأحمر في عصر البطالسة والرومان

البحر الأحمر فريد في موقعه ، فإن هذا الطريق المائى الذى شاءت الطبيعة أن يكون حلقة الاتصال بين البحار الشرقية والبحار الغربية ، يقع عند التقاء ثلاث قارات من العالم القديم ، فهو يمتد من البحار الجنوبية صوب البحار الشمالية حيث ينتهى بخليجين يتجه أحدهما نحو مصر والآخر نحو فلسطين كما لو كان الله قد أراد أن يترك الاختيار للانسان بعد أن أوحى إليه بالفكرة ليشق لنفسه السبيل . لكن الملاحة فى هذا البحر كانت شاقة عسيرة على سفن العصور القديمة ؛ فخلال شهور طويلة تسود فيه درجة حرارة مرتفعة ، وتهب عليه رياح عاصفة تعوق السير إلى الشمال . هذا إلى أنه رغم كثرة ما فى هذا البحر من الجزيرات والأعشاب المرجانية ، فإن الملاح قلما يجد فيه مأوى أميناً يلجأ إليه ؛ فشمال عدن لا توجد موانئ جديرة بالاسم . وقد ترتب على ذلك أنه لم يكن من المتيسر دائماً ، أن تستمر التجارة فى البحر حتى نهايته ، بل كثيراً ما كانت تضطر إلى الالتجاء إلى الشاطئ الشرقى أو الغربى فى مكان ما ، وتتخذ الطريق البرى ؛ لكن اليابسة لم تكن أكثر رفقاً بها من الماء ، ففي الشرق توجد الصحراء العربية وفى الغرب جبال الحبشة ثم النوبة . لكن رغم تلك الصعوبات البحرية ، كان طريق البحر الأحمر دائماً قبلة أنظار التجارة فى العالم القديم . فنجد أخذ الانسان إلى الملاحة كانت تجارة الصين والهند وبلاد العرب ملتقى أطماع المشتغلين بالتجارة . وقد كان هذا شأنها فى غابر الأزمنة ، ولا يزال هذا شأنها اليوم ، وسيبقى ذلك شأنها ما بقيت قوانين الحضارة معتمدة على قوانين الطبيعة ، وما بقيت الهيئة الاجتماعية خاضعة لظروف البيئة التى تقوم فيها .

وقد كان من أولى المشكلات التاريخية مشكلة الطرق ، وخاصة الطريق

الرئيسى بين الشرق والغرب . فالأمس كاليوم كانت توجد طرق ثلاثة مباشرة جميعها مفتوحة فى بدايتها ، وجميعها مغلقة فى نهايتها ، وجميعها تتنازع الصدارة أمام عيون أقطاب التجارة ، أما هذه الطرق فهى طريق البحر الأحمر بنهايته نحو مصر ونحو سوريا ، وطريق الخليج الفارسى الذى ينتهى برحلة شاقة من بلاد ما بين النهرين نحو دمشق أو صور .

إننا نستخلص من استعراض حوادث الماضى أن الفراعنة وغزاة مصر من الآشوريين والفرس والاغريق والرومان ، وجدوا حل هذه المشكلة فى صالحهم باستيلائهم على سوريا ومصر . وفى العصور الحديثة نجد أن سانت لويس و نابليون عند ما جذبتهما هذه الأقاليم ، اعتبروا دائماً مصر وفلسطين بمثابة عينين تتجهان نحو الهند وداخل آسيا . وأخيراً وفق فردنان دلسبس إلى تحقيق الحلم العظيم الذى ساور الأجيال الماضية ، بشق قناة السويس رغم معارضة إنجلترا التى تقترح اليوم إنشاء قناة أخرى بين خليج العقبة والبحر الأبيض ١ ولا جدال فى أن مشكلة السيطرة على طرق الشرق ، هى التى حدت بإنجلترا إلى احتلال مصر وفلسطين والعراق فى بداية الأمر ، وإلى الوصول إلى شىء من التفاهم مع مصر والعراق عند ما انبعشت الروح القومية فيهما . كما لا جدال فى أن نفس هذه المشكلة هى التى دفعت فى الماضى القريب — فى عشية الحرب العظمى — إنجلترا وألمانيا إلى نضال عنيف من أجل سكة حديد بغداد . فى الواقع أن جل المطامع الكبرى تلتقى فى البحر الأحمر فى هذا الممر الضيق الذى كانت السيطرة عليه بالأمس كما هى اليوم وكما ستكون فى الغد من الأركان الأساسية فى الحوادث العالمية .

إننا نلمس اهتمام الفراعنة بالتجارة فى البعثات البحرية المتكررة ، التى كانوا يوفدونها منذ أيام الأسرة الخامسة أى منذ حوالى ٢٥٠٠ ق . م إلى بلاد بنت ، وهو الاسم الذى كانوا يطلقونه على ساحل الصومال وعلى الجزء الجنوبى الغربى من بلاد العرب Arabia Felix . وقد كانت تجارة

أواسط أفريقيا أقل في الأهمية من تجارة بلاد العرب فإن هذا الأقليم الأخير كان مركزاً هاماً للتجارة البرية والبحرية ليس بسبب غنى منتجاته فحسب ، بل لأن أهله الساميين كانوا كالفينيقيين يشتهرون بميل غريزي إلى التجارة . فمن بلادهم كانت تبدأ الطرق التجارية البرية نحو عيلانه و Leuke-Kome (في مواجهة المدينة) فالبتراء وغزه ومدن سوريا . كما أنهم لم يلبثوا أن لعبوا دوراً هاماً في التجارة البحرية التي كانت Adane أو عدن الحديثة مقرها ؛ فقد كانت تحمل إليها منتجات بلاد العرب والهند وكذلك منتجات الصين التي كانت تفد إليها دائماً عن طريق الهند ، ثم تنقل منها إما إلى الشغور العربية في البحر الأحمر وفلسطين وسوريا ، أو إلى الشغور المصرية على شاطئ ذلك البحر . فلا بد أن تجارة مصر مع بلاد العرب لم تكن قاصرة على منتجات تلك البلاد فقط ، وإنما شملت أيضاً ما كان يصل إليها من منتجات الشرقيين الأوسط والاقصى . ولعل اهتمام المصريين بتجارة الشرق كان كذلك أحد الدوافع التي حملتهم على فتح سوريا ، لكي لا يكون الطريقان الآخران في حوزة قوة أخرى تستطيع أن تجعل من كليهما أو من أحدهما منافساً خطيراً للطريق المار بمصر .

وفي عهد الفراعنة كان المصريون يسلكون ثلاثة طرق للذهاب إلى بنت ، إذ كانوا يتبعون من فقط طريق القوافل الذي يمر شمال محاجر الحمامات ، وينتهي عند شاطئ البحر الأحمر بميناء صغير Douaou على بعد بضعة أميال شمال الشجر البطلمي Leukoslimen ؛ والميناء الحديث القصير يصل إليه الركب بعد مسير خمسة أيام ومن ثم يركب البحر . ولتشجيع حركة الانتقال بالطريق الصحراوي بين النيل والبحر الأحمر اهتم الفراعنة بنهر الآبار وإقامة الحاميات . أما الطريق الثاني فكان القناة التي تربط فرع النيل الشرقي بالبحر الأحمر مارة بوادي الطميلات ، تلك القناة التي يعزو الإغريق حفرها إلى سيزوستريس أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة ، ويقال أن حفرها أعيد في عهد رمسيس الثاني ثم نحاو الثاني وكذلك دارا الأول

وجزر كسيس . أما الطريق الثالث فهو طريق أعلى النيل ولعله كان أقدم هذه الطرق لأن ملوك الأسرة الأولى كانوا ينعمون بمنتجات بلاد بنت ولم يعرف عنهم أنهم أخذوا إلى البحر ؛ فيرجح أن تجارة تلك البلاد كانت تنفذ عن هذا الطريق ، لا سيما أنه معروف أن العلاقات التجارية بين شاطئ البحر الأحمر الشرقي والغربي بدأت منذ أقدم العصور . وقد يكون اهتمام الفراعنة بهذه التجارة هو أهم الأسباب التي دفعتهم إلى فتح بلاد النوبة وتأمين طرق أعلى النيل .

لقد ترتب على اهتمام الفراعنة بتجارة مصر الشرقية ، رواج تلك التجارة التي ازدهرت حيناً وتدهورت حيناً آخر ، حتى كادت تتلاشى في أواخر أيامهم بسبب ما انتاب البلاد من الغزوات والثورات . لكن عندما فتحتها الاسكندر الأكبر ، ووضع البطالسة نصب أعينهم أن يشيدوا فيها صرح دولة مستقلة قوية وغنية ، كان لزاماً على البطالسة ألا يعملوا على تفكيك عرى الامبراطورية المقدونية ليفوزوا باستقلالهم السياسي فحسب ، بل أن يضموا ملحقات مصر الطبيعية ويسيطروا على الطرق التجارية ليضمنوا سلامة استقلالهم السياسي والاقتصادي ، وكان طبيعياً ألا يوجهوا عنايتهم إلى طرق التجارة في بحر إيجة فقط ، بل إلى طرق التجارة الوافدة من أفريقيا وبلاد العرب والهند ، وإلى جعل مصر الطريق الرئيسي لمرور تلك التجارة . ولذلك لم تقتصر صادرات مصر إلى الممالك الشمالية على منتجات البلاد فقط ، بل شملت أيضاً منتجات الصين والهند وبلاد العرب وأواسط أفريقيا ، التي كانت تصدر مصر أغلبها بعد صناعته مثل العطور والحلى والعاج كما كانت تصدر إلى البلاد الجنوبية والشرقية منسوجاتها وزيتونها وبضاعتها المعدنية والزجاجية وكذلك منتجات البلاد الشمالية مثل المعادن والأصباغ والنيبذ . إن اهتمام البطالسة بمرور التجارة الشرقية بمصر بدلا من طريق الخليج الفارسي أو من تفرعها في Leuke Kome على شاطئ البحر الأحمر الشرقي

ثم نقلها إلى البتراء وسوريا كان من الأسباب التي حملتهم على فتح جنوب سوريا وضمها إلى مصر مما أدى إلى خوضهم غمار حروب عديدة ، وليس أدل على بعد نظرهم من أنه عندما فقدت مصر سيادة فلسطين في أواخر أيام البطالسة ، أصبح للطريقين الآخرين تحت رعاية النبطيين في البتراء أهمية كبرى وفقدت مصر جانبها كبيراً من أرباحها .

ويتمثل اهتمام البطالسة بتجارة البحر الأحمر في عنايتهم بالطرق التي تربط وادى النيل بالبحر الأحمر ، وكذلك في انشاء الموانئ على الشاطئ الغربى لهذا البحر في أكثر المواقع صلاحية لرسو المراكب وللاتصال بالنيل . وبيان ذلك أن بطليموس الثانى أعاد حفر تلك القناة القديمة التي كانت تبدأ بالقرب من بياسطس ثم تخترق وادى الطميلات مارة بـ Pithom و Heroonpolis ثم تتحنى صوب الجنوب وتلتقى بالبحر الأحمر حيث أسس ميناء تحمل اسم Arsinoe عرفت فيما بعد باسم Cleopatris-Arsinoe ثم Clysmas ثم قلم ثم السويس . واهتم أيضاً بالطريق البرى بين قفط والبحر الأحمر ، حيث يقوم ثغر Leukoslimen وفتح طريقاً آخر بين قفط وخليج Immonde ، حيث أنشأ ثغراً يدعى Berenice في مواجهة أسوان تقريباً ؛ كما أنشأ شمال Leukoslimen ثغرين آخرين هما Myos Hormos (عند رأس أبى شعر) ، حيث ينتهى الطريق المسار بمحاجر السيقا و Philotera (سفاجة) ، حيث ينتهى طريق الجرانيت الرمادى مما يدل على أن هذين الطريقين كانا يستعملان أيضاً لنقل التجارة . وعلى جوانب هذه الطرق أقيم عدد من الحاميات كما حفر عدد من الآبار إلا أنها لم تكن كافية إلى حد يُغنى القوافل تماماً عن حمل الماء معها . ولا شك أن كثرة الانتقال بواسطة هذه الطرق الصحراوية -- فقد كان أغلب التجاره في عصر البطالسة والرومان يمر بهذه الطرق وأقامها بالقناة -- ساعد على الاهتمام بتربية الجمال التي أدخلت في مصر في العصر الصاوى .

وفي الجنوب في مواجهة مدينة مرو أنشأ البطالسة ثغراً يدعى Ptolemais Theron ، يدل اسمه على أنه كان مقصد الحملات التي كان البطالسة يوفدونها لاصطياد الحيوانات النادرة وخاصة الفيلة الأفريقية التي كانوا يستخدمونها في حروبهم ، إلى أن ثبت لهم في موقعة رفع (عام ٢١٧ ق م .) أن الفيلة الأفريقية كانت أقل استعداداً للحرب من الفيلة الهندية في جيوش خصومهم . فقل اهتمامهم بهذه العدة تدريجاً إلى أن تلاشت من جيوشهم . وقد أسس البطالسة أيضاً ثغراً يدعى Adulis جنوب مصوع الاتجار مع مملكة اكسوم . ووصل المستكشفون في عصر بطليموس الرابع إلى أقصى نقطة وصل إليها الملاحون جنوباً في العصور القديمة وهي رأس Notos (gardafui) . ويقال أن بطليموس الرابع أسس ثغراً يدعى Arsinoe بجوار بوغاز باب المندب . وحتى عصر بطليموس السابع (Euergetes II) لم تجرؤ المراكب المصرية على الابحار فيما وراء هذا البوغاز ، إذ كانت صادرات الصين والهند تفرغ في Adane أو جزيرة سقطره ، لكن في ذلك الوقت وصل إلى الهند أحد أبناء Cyzicus النازلين بمصر يقوده أحد الملاحين الهنود . ولم تعرف العصور القديمة موانئ الشاطئ الغربي وحدها ، بل كانت توجد كذلك عدة موانئ على الشاطئ الشرقي أهمها Leuke-Kome التي مر بنا ذكرها ، ويرجح أن بطليموس السابع أنشأها في مكان Ampelone بعد تخريبها ، وإلى جنوبها كان يوجد ثغراً Muza و Negra Vecus .

وبفضل عناية البطالسة ومهارة الأغريق في الملاحة ، إذ كان في يدهم أغلب تجارة مصر الخارجية ، انتعشت تلك التجارة حتى وصلت صادرات مصر شرقاً حتى الصين وغرباً حتى اسبانيا وشمالاً حتى بريطانيا وجنوباً حتى أواسط أفريقيا ؛ لكن لم تلبث أن اضمحلت في أواخر أيام البطالسة نتيجة للثورات والفتن الداخلية ، التي تمخضت في نهاية الأمر عن ضياع استقلال البلاد ووقوعها في قبضة الرومان .

وما كاد يستتب الأمر للرومان في مصر ، حتى أدرك أغسطس أهمية
تجارة مصر الشرقية فأرسل حملة لاختضاع القبائل العربية في اليمن أو لانزال
أكبر الخسائر بها ، لأنها سيطرت على التجارة الشرقية وحرمت مصر من أغلبها
بتحويلها إلى الطريقين الآخرين . وإذا كانت الحملة لم توفق في أغراضها
الحربية فإنها أفلحت في إظهار قوة روما أمام أعين القبائل الساحلية ، فضلاً
عن أن التجارب البحرية التي اكتسبها الأسطول في خلالها عادت بالفائدة
على تجار الرومان . ولم يلبث الرومان أن أصابوا تجارة بلاد العرب في الصميم
بضربة قاسية ، حين بعثوا بأسطول دمر Adane في عهد أغسطس أو بعده
بقليل ، فتراها في عصر Vespasian لا تزيد عن قرية صغيرة فقيرة . وكان
تخريبها مدعاة إلى انتعاش تجارة مصر ، كما كان تخريب قرطجنة وكورنث
من قبل سبباً في انتعاش تجارة روما . ومنذ ذلك الوقت أصبحت لمصر
السيادة التجارية في خليج العرب والمحيط الهندي ؛ إلا أن عرب اليمن
احتفظوا بشيء غير قليل من التجارة الشرقية عن طريق Muza التي أصبحت
مركز تجارتهم بعد تخريب Adane . ويقول سترابون « إن في عصر البطالسة
لم يجرؤ على الخروج من خليج العرب أكثر من عشرين مركباً مصرية في العام
أما الآن (أى في عهد أغسطس) فإن مائة وعشرين مركباً تبحر إلى الهند
من Myos Hormos وحدها » . ويرجح أنه قد ساعد على نجاح الرومان في
الوصول إلى هذه النتيجة فرض مكوس جمركية ثقيلة على المراكب العربية
والهندية التي كانت تنقل التجارة الشرقية ، وازدياد إقبال الغرب على الحاصلات
الشرقية التي كان لها شأن أى شأن إذ ذاك . ولا شك أن من أهم أسباب انتعاش
تجارة مصر الشرقية في العصر الروماني كان استكشاف طرق الاستفادة من
الرياح الموسمية وما ترتب على ذلك من اختصار المسافة باجتياز الطريق رأساً
من الخليج العربي إلى الهند بدلاً من السير بمحاذاة الشاطئ ، وتأمين الطرق
الصحراوية التي تربط وادي النيل بالبحر الأحمر وحفر الآبار على جانبيها ،

وإعادة حفر القناة بين النيل وقمة هذا البحر في عهد الامبراطور تراجان ،
وفتح طريق جديدة بين Antinoopolis (بالقرب من المنيا) وهى المدينة
التي أسسها الامبراطور هادريان و Berenice على البحر الأحمر ، والقضاء
على القرصنة فى البحر الأحمر والمحيط الهندى . ويقدر Pliny قيمة تجارة
الامبراطورية الرومانية مع بلاد العرب والهند فى عصر Vespasian بمبلغ
١٠٠,٠٠٠ دينار جنيه سنويا ، كان يدفع جزء منه للنقل دون شك . ويمكننا أن
نتبين الربح الذى كان يعود على المشتغلين بنقل التجارة الشرقية من قول Pliny
بأن ثمن البضاعة الشرقية كان يزداد إلى مائة ضعف ، منذ خروجها من بلادها
حتى وصولها إلى روما . وقد بلغت تجارة مصر مع الشرق فى العصر الرومانى
أقصى مداها فى القرن الثانى ، ثم أخذت فى التدهور فى القرن الثالث .
وازدادت حالها سوءا فى عهد الدولة البيزنطية ، عندما تحولت الاسكندرية
من عاصمة سياسية وتجارية للبلاد إلى عاصمة دينية تقطع أوصالها بل أوصال
البلاد جمعاء المشاحنات بين دعاة مذهب المونوفيزيت أو اليعاقبة وأنصار
مذهب الدووفيزيت أو الملكيين Melchlies وقد أدت تلك المشاحنات
إلى اضمحلال جميع مرافق البلاد الاقتصادية .

ابراهيم نصيم

بعض المراجع

- Breasted, History of Ancient Egypt
Kammerer, A., La Mer Rouge.
Hanotaux, G., Histoire de la Nation Egyptienne, III.
Mommsen, T., Provinces of the Roman Empire, II.
Jones, A. H. M., The Cities of the Eastern Roman Provinces.
Rostovtzeff, M. Caravan Cities.
Charlesworth, M. P., Trade Routes and Commerce of the
Roman Empire.
Johnson, A. C., Roman Egypt vol. II of the series "An
Economic Survey of Ancient Rome".

البحر الأحمر

كطريق تجارى فى عهد البيزنطيين والعرب والمماليك

فى فترة الانتقال بين العصور القديمة والعصور الوسطى ، كانت تجارة الهند والشرق ، تتبع فى وصولها إلى الغرب ، عدة طرق . فكان ينقل جزء منها عن طريق البنجاب و هند وكوش وفارس . وكان الجزء الأكبر من هذه التجارة ، ينقل بحراً إلى فارس ، عن طريق الخليج الفارسى . ثم كان هناك طريق جنوبى ثالث ، ألا وهو طريق البحر الأحمر ومصر .

وكان البيزنطيون يشجعون هذا الطريق الجنوبى ، لمقاومة احتكار أعدائهم الفرس ، لتجارة الهند . وجستنيان (٥٢٧ - ٥٦٥) ، بعد أن أعاد فتح أفريقيا . أخذ يشجع هذا الطريق . وكان أباطرة بيزنطة يهتمون باستيراد حبر الهند ، لاستخدامه فى أغراض سياسية ، من حيث التأثير به فى البرابرة المغيرين . وكان البيزنطيون يفضلون أن تصلهم تجارة الهند ، عن طريق الأحباش المسيطرين على جنوبى البحر الأحمر ، والذين كانت تربطهم بهم مصالح تجارية مشتركة ، ولم يقتصر نقل متاجر الهند ووسط أفريقيا على الأحباش ، بل كان البيزنطيون يرسلون سفنهم جنوباً ؛ وكان هناك موظف بيزنطى *logothète* ، مهمته القيام برحلة سنوية لجلب متاجر الهند ، عن طريق البحر الأحمر . وكان العرب والهنود أحياناً ، يشتركون فى هذا النقل .

وكانت المتاجر الهندية تفرغ فى عدة موانئ بيزنطية . وفى الشمال كانت تفرغ فى القازم ، بعد أن تدفع الضرائب الجمركية عند جزيرة Jotabe . ثم كانت تنقل المتاجر ، بواسطة القناة التى تصل القازم بالنيل ، والتى وجدت منذ عهد الفراعنة ، وأعاد حفرها البطالسة والرومان ، والتى كانت لا تزال موجودة ، على الأقل ، إلى أوائل القرن السادس للميلاد . وفى الأوقات التى

كانت تردم فيها أجزاء من هذه القناة ، كانت تنقل المتاجر على ظهور الإبل وعند وصولها إلى النيل ، تحمل حتى البحر الأبيض المتوسط . وكذلك كان جزء آخر من متاجر الشرق ، يفرغ في ميناء Berenice القديمة ، والتي ظلت محتفظة بأهميتها التجارية ، إلى القرن الرابع الميلادي على الأقل . وكانت تنقل منها المتاجر براً . حتى تصل إلى إقليم طيبة ، ومنها تحمل في النيل حتى الاسكندرية

وفي القرن السابع الميلاد ظهرت دولة العرب ، واصطدمت بالروم . واستولى عمرو بن العاص على مصر . وما أن استتب له الأمر بها ، حتى أخذ يفكر في تنفيذ بعض المشروعات لتحسين أحوال البلاد . فاقترح على الخليفة عمر بن الخطاب حفر قناة تصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط مباشرة . ولكن عمر رفض ، خشية استخدام الروم هذه القناة في أغراض عسكرية ضد دولة العرب .

ثم حدث بعض الجذب بحزيرة العرب ، فطلب الخليفة إلى عمرو إعادة حفر القناة القديمة ، التي كانت تصل القلزم بالنيل ، مارة بالبحيرات المرة وبوادي الطمليات ، لارسال القمح إلى الحجاز ، سنة ٦٤٣ م . واستفادت التجارة من هذه القناة . فأخذت متاجر الهند تعبر إليها من البحر الأحمر ، وتصل إلى النيل فالأسكندرية . وأخذت تعرف باسم خليج أمير المؤمنين . ولم تستمر هذه القناة مفتوحة للتجارة ؛ بل أخذ الرمل يردم بعض أجزائها ، في أوائل القرن الثامن للميلاد . وفي سنة ٧٦١ م ، أمر أبو جعفر المنصور بردمها ، لمنع وصول المدد إلى بعض الثوار بالحجاز . ولكن ردم القناة لم يوقف تيار التجارة ؛ وأصبحت متاجر الهند ، التي كانت تتجمع في عدن وجدة ، تنقل في البحر الأحمر إلى القلزم ، ومنها تحمل براً وبحراً إلى الاسكندرية . وفي ذلك العصر كان ينقل جزء من المتاجر الهندية ، من القلزم شمالاً إلى الفرما ، في موضع Péluse القديمة .

وشارلمان كان يشجع تجارة الشرق . وأرسل سفارة إلى هارون الرشيد لهذا الغرض . وعندما أصبح امبراطوراً سنة ٨٠٠ م ، زادت علاقاته بالأراضي المقدسة ، وأوجد علاقات تجارية منتظمة بين فرنسا والشرق . ويقال إن هارون الرشيد ، قد فكر أيضاً في إيصال البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط ، ولكنه خشى العواقب الحربية والسياسية ، التي قد تترتب على ذلك . وفي عهد خلفاء شارلمان ، أصاب التجارة عامة ، فترة تأخر ؛ ونال تجارة الهند نصيب من ذلك . إلا أنها عادت إلى الازدهار ، كما نجد في عهد الطولونيين (٨٧١ — ٩٠٤ م)

ولقد كان استقرار الصليبيين في الشام وفلسطين ، داعياً لأن تقف مصر نحوهم موقف العداء . واستمر النضال زمناً طويلاً . وكان غرض الصليبيين الأساسي القضاء على قوة مصر الحربية . وكان الرأي السائد هو قطع التجارة بين أوروبا ومصر ، لحرمان مصر من المواد الأولية الضرورية للحرب ، مثل الأسلحة والحديد والخشب . وصدرت في فترات مختلفة قوانين من جانب البابا والحكومات الأوروبية ، لمنع توريد تلك الأصناف إلى مصر . ومن الناحية الأخرى ، كان سلطان مصر إذا رغب بالتجارة الأوروبية فإنه يخالف شعوره الديني والوطني ، فيجد إذاً أنه قد وجدت لدى الجانبين ، المصري والأوروبي ، العوامل التي تساعد على إيقاف التجارة بين الهند وأوروبا ، عن طريق البحر الأحمر ومصر . وفعلاً نقصت هذه التجارة في بعض الفترات . إلا أن هذا لم يكن القاعدة العامة . فتغلب على عوامل المنع ، الرغبة المشتركة بين مصر وأوروبا ، في عدم سد باب وفير للربح من التجارة . ولم تحل القوانين البابوية دون استمرار التجارة . فبإزاء عقدت معاهدة تجارية مع مصر سنة ١١٧٣ ، وبمقتضاها تعهدت بإرسال الأسلحة . والبندقية لم تستطع إيقاف تجارتها مع مصر ، واكتفت بتنفيذ القوانين البابوية المتعلقة بمنع إرسال

الأسلحة والذخائر الحربية . وعلى العكس نجد أن الحروب الصليبية ، باستثناء فترات معينة ، كانت من العوامل الفعالة في سبيل إنعاش تجارة مصر وأوروبا ، أو بالأحرى تجارة الهند وأوروبا . وأصبحت موانئ مصر على البحر الأبيض المتوسط تعج بالتجار ، حتى أن رسول فردريك بارباروسا إلى مصر ، قد أدهشته الحركة التجارية في الاسكندرية ، في سنة ١١٧٥

والحروب الصليبية قد أحدثت تغييراً محلياً في سير التجارة في البحر الأحمر . فسيطرة الصليبيين على الشام وعلى طريق الحج البري ، قد دفعت التجارة والحجاج إلى سلوك طريق جنوبي . فكانت تجارة الهند المتجمعة في عدن تنقل بواسطة العرب والمصريين والهنود إلى ميناء عيذاب ؛ ومنها تحمل المتاجر على ظهور الجمال إلى قوص ، التي أصبحت مركزاً تجارياً عظيماً الأهمية وكانت المسافة بين عيذاب وقوص تستغرق من ١٧ إلى ٢٠ يوماً . ومن قوص كانت تحمل المتاجر في النيل إلى دمياط ورشيد . ولاحظ أنه كان محرماً على تجار الغرب الوصول إلى البحر الأحمر . وكان السلطان يراقب سواحله للحيولة دون إفلات بعضهم ، وذلك خشية تأمر الأوروبيين مع الأحباش مثلاً ضد مصر ؛ والسبب الأساسي هو احتكار المصريين أو المسلمين عملية نقل التجارة .

وطريق عيذاب — قوص أخذ يفقد أهميته التجارية منذ ١٣٧٨ . فبعد أن هدأت الظروف في فلسطين وسوريا ، أعاد صلاح الدين بن كثرّم تجديد ميناء الطور القديمة ؛ ويروي بعض الرحالة الإيطاليين نبأ هذا التحول . وأخذت تفرغ متاجر الهند في الطور ، ثم تنقل بطريق القوافل ، وتمر أمام دير القديسة كثرين ، وتحمل إلى مصر أو إلى الشام . وكذلك أخذت عدن تفقد أهميتها . وسبب ذلك أن أمير اليمن أخذ يحاول نقل متاجر الهند بطريق القوافل المارة ببلاده ، وسعى للحيولة دون انتقالها إلى مصر . فساء هذا الهنود ، ونقلوا مركزهم من عدن إلى جدة سنة ١٤٢٤ ، التي كان قد

استولى عليها منذ قليل ، سلطان مصر ، الملك الأشرف برسباي ؛ ورحب السلطان بهذا الانتقال . وأخذت سفن الهند تتقاطر إلى جدة . وكانت البضائع الخفيفة تنقل بطريق القوافل إلى مكة ، وتصل مصر بعد مسيرة ٣٠ يوماً . والبضائع الثقيلة كانت تنقل في البحر الأحمر إلى ميناء الطور . وفي ذلك العهد نجد أيضاً ميناء السويس إلى جانب الطور ، ولكنها كانت ميناء لإنشاء السفن أكثر منها ميناء تجارياً .

ولنعرض الآن لمقارنة موجزة بين متاجر الشرق والغرب . فلقد كانت أهم متاجر الهند ووسط أفريقيا التي تعبر البحر الأحمر إلى مصر فأوروبا ، هي التوابل كالفلفل والمسك والقرقة والكافور ، ثم خشب الأبنوس والعاج والحرير واللآلئ والأحجار الكريمة ، وكان الفلفل للاسكندرية في العصور الوسطى ، بمثابة القطن والشاي معاً بالنسبة لانجلترا في الوقت الحاضر .

وكان يصل مصر من أوروبا الخشب والحديد والنحاس والزيت والشمع والزيب والفراء والأجواخ والمنسوجات والمصنوعات الحديدية والفضية والبللورية . وكان يرسل جزء كبير من هذه الواردات إلى الحبشة والهند عن طريق البحر الأحمر . وفي أي جانب كان الربح ؟ في القرنين الرابع عشر والخامس عشر كان يدفع تجار الغرب سنوياً نحواً من ٣٠٠,٠٠٠ من الدوكات ، ثمناً لمتاجر الهند ، وهذا غير ما كانوا يرسلونه إلى مصر من المنتجات والمصنوعات الأوروبية على سبيل المقايضة . وكانت تدفع متاجر الهند أولاً في جدة ضريبة حوالى ١٥ ٪ ؛ وكذلك كانت قيمة الضريبة في الطور ، وفي القاهرة ، وفي الاسكندرية . وهذا غير ضرائب أخرى خاصة بالسلطان ، فضلاً عما كان يتعرض له التجار من المغارم . وكان يبلغ ثمن متاجر الهند في أوروبا أضعاف قيمتها في الهند .

وارتفاع أسعار متاجر الهند ، بسبب احتكار مصر والبندقية ، كان

من العوامل التي حفزت البرتغال للبحث عن طريق آخر للهند ، في عصر سادت فيه حركة الكشف الجغرافي . ففي سنة ١٤٨٧ وصل بارتليميو دياز إلى رأس الرجاء الصالح ؛ وفي سنة ١٤٩٨ وصل فاسمكودي جاما إلى كاليكوت ثم وصل كبرال بأسطولهم إلى الهند في سنة ١٥٠٠ ، واصطدم بالمصريين ، وضرب أسطولهم التجاري في كاليكوت . ثم أخذ البرتغال يسعون في قطع التجارة بين مصر وساحل ملبار .

ووصول البرتغال إلى الهند قد أقلق مصر والبندقية . فبعثت البندقية عدة رسل (١٥٠٢ — ١٥٠٤) ، إلى سلطان مصر ، وقدمت إليه مقترحات ، يقال إنها عرضت عليه حفر قناة تصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط ؛ ثم اقترحت أن يرسل الغوري بعثة إلى الهند ، لحفظ وتنمية العلاقات التجارية مع مصر ، ولإقناع أمراء الهند باقفال موانئهم أمام البرتغال ، الذين إذا تركوا يتغلغلون في البلاد ، سينتهون بالاستيلاء على الهند . ثم اقترحت البندقية أيضاً أن يجلب الغوري كميات كبيرة من التوابل بثمان أقل ، واقترحت تخفيض الضرائب الجمركية ، حتى يستطيع البنادقة منافسة البرتغال . ولكن الغوري لم يعبأ بهذه المقترحات ، واكتفى بأن أوصى بصنع بعض السفن الحربية في الهند لكي يقاوم بها البرتغال . ثم بعث رسولا إلى أوروبا لكي يسعى ، عن طريق المفاوضات ، لإيقاف تقدمهم في الهند ولكن البندقية لم تستمع إليه ، وكانت ترغب في أن تبقى سراً مساعياً ضد البرتغال . ورسول الغوري هدد البابا بهدم قبر المسيح وبالتنكيل بالمسيحيين في أملاك سلطان مصر ؛ فأثار هذا التهديد حنق البابا ؛ وهدد ملك البرتغال باحتلال مكة . وبعد قليل رأت البندقية أن تعقد معاهدة مع السلطان في سنة ١٥٠٧ ، تعهدت فيها بأخذ كمية معينة سنوياً ، من متاجر الهند في الإسكندرية .

ولقد حاول المصريون والعرب الوصول إلى الهند بالاتجاه جنوباً نحو سيلان ، تجنباً للاصطدام بأسطول البرتغال . ولكن البرتغاليين احتلوا جزيرة سقطرى

سنة ١٥٠٦ ، وبذلك ضيقوا الحصار على مخرج البحر الأحمر . وكان لمصر إذ ذاك نفوذ في الحجاز ؛ وكان الغورى يتدخل في المنازعات الداخلية بين أمرائه ؛ وكانت لمصر قاعدة بحرية في جدة . أما اليمن وسواكن ودحلق ومصوع لم تكن خاضعة للنفوذ المصرى ؛ وكان يخشى أن تكون هذه الأماكن مراكر عدائية لمصر . وكان الغورى إلى ذلك الوقت قد تغاضى عن اعتداءات البرتغال ضد رعاياه في المحيط الهندى . وأخيراً رأى وجوب الالتجاء إلى القوة ، فأخذ يعد حملة بحرية ضد البرتغال ؛ وساعده البنادقة سرّاً . وخرج الأسطول المصرى من السويس ، وعدته ٥٠ سفينة ، بقيادة الأمير حسين الكردي ، ورسى في جدة سنة ١٥٠٧ ؛ ثم اجتاز بوغاز باب المندب ، ومنه اتجه إلى جزيرة ديو ، التي كانت من أملاك مظفر شاه الخوارزمى عدو البرتغال ؛ فأحسن استقبال الأسطول المصرى . وفاجأ المصريون أسطول الميدا الصغير ؛ وبعد معركة حامية تمكنوا من هزيمته في يناير سنة ١٥٠٨ . وبالرغم من الخلاف الذى نشب بين الميدا نائب الملك فى الهند والبوكيرك ، فان المصريين لم ينتهزوا الفرصة لتوجيه الضربة الثانية ضد البرتغال . فاستطاع الميدا أن يجمع قواته ، وأن يشترك بالأسطول المصرى عند ديو أيضاً ، وتمكن من تخطيطه في فبراير سنة ١٥٠٩ . ولجأت بقايا الأسطول المصرى إلى سواحل جدة ؛ ولم يجرؤ الأمير حسين على الرجوع إلى مصر .

وماذا كان موقف البندقية إزاء تلك الحوادث ؟ ولماذا لم يذهب البنادقة إلى لشبونة من أول الأمر ؟ نجد أن ظروف البندقية فى أوروبا لم تكن تمكنها من مساعدة الغورى جدياً ضد البرتغال . فقد كانت تواجه حرب حلف كبرى ؛ وكانت تحاول أن تخفى مساعداتها لمصر . وكانت فلورنسا والبرتغال تتهمانها بمساعدة مصر حريباً . ولم يكن من مصلحة البندقية أن تضم البرتغال إلى جبهة الأعداء . ومن ناحية أخرى نجد أن البنادقة لم يذهبوا أول الأمر إلى لشبونة أولاً لأن طريق رأس الرجاء الصالح كان طويلاً جداً ؛ وثانياً

لأن البرتقال كانت ترحب بقدوم البنادقة إلى لشبونة . ولكنها كانت لا تقبل اشتراكهم في السفر إلى الهند ؛ وثالثاً لأن قوة البندقية البحرية كانت قد ضعفت ، ولم يكن من مصلحتها تشتيت قوتها البحرية فيما وراء البحار ، وأمامها الخطر العثماني ، وأخيراً لأن البنادقة إذا ذهبوا إلى لشبونة أثاروا غضب السكان ، وأضاعوا ما بقي لهم من تجارة في شرقي البحر الأبيض المتوسط .

وبعد موقعة ديو أخذ الغوري يعد أسطولاً ثانياً ، وطلب امداداً في البندقية ؛ ولكنها لم تشأ أن تتورط ، وأشارت عليه بالاتجاه إلى السلطان العثماني . فوعد بايزيد بالمساعدة ولكن أعداء مصر لم يكونوا غافلين عن هذه الحركات ، فخرجت سفن فرسان القديس يوحنا من رودس بأمر قائد برتغالي ، وحطمت السفن المصرية التركية بالقرب من الاسكندرية في صيف سنة ١٥١٠ . فحنق الغوري ، وقبض على القناصل والتجار والرعايا الأجانب ، وفي مقدمتهم البنادقة . ولم تحل مشاغل البندقية في إيطاليا دون اهتمامها بتجارة الشرق ، ومنافسة الفرنسيين للحصول على المقام الأول في تجارة الشرق ، قد جعل البندقية تدرك حرج الموقف ، ووجدت أنه من الضروري إرسال أحد أعضاء مجلس السناتو Trevisani ، سفيراً إلى الغوري في مايو سنة ١٥١٢ . فأمكنه إقناع السلطان باطلاق سراح الأسرى ؛ وأخذ يزيل ما علق بنفسه من وشايات المنافسين ؛ وذكر أن البندقية كان في استطاعتها الذهاب إلى لشبونة لأخذ متاجر الهند ، ولكنها كانت تحرص على تنفيذ اتفاقية سنة ١٥٠٧ . وفي سنة ١٥١٤ قررت البندقية إعفاء تجار الفلفل من الضرائب البلدية ؛ وكانت تأمل أن يخذو الغوري حذوها

وكان نفوذ البرتغاليين قد ازداد في الشرق ؛ فاستولوا على goa في سنة ١٥١٠ ، وطرّدوا منها تجار العرب . ولكن عدن صدّتهم في سنة ١٥١٣ ، فأرسل الغوري ينيء أمير اليمن الطاهري ، ونشط في إعداد أسطوله الجديد

المسكون من ٦٠ سفينة و ٦٠٠٠ من الرجال ، وأعطى قيادته للرئيس سليمان .
ووصلت هذه القوة إلى جدة ، ثم إلى جزيرة قران ، في يوليو سنة ١٥١٥ .
ولكن الأسطول المصرى انحرف عن الغرض الاساسى من هذه الحملة ،
واتجه إلى مهاجمة اليمن . وسواء كان هذا الهجوم تليكوأ من جانب الحملة
المصرية ، وتهيأ من ملاقاتة البرتغال ، أو كان القصد منه الاستيلاء على
قواعد بحرية لازمة لتموين الأسطول المصرى ، فإن الحملة المصرية قد استمرت
في التوغل في اليمن ، واستفادت من النزاع الداخلى في البلاد . فاستولى
المصريون على الحديدة وصنعاء ؛ ولكن عدت تمكنت من المقاومة ،
وفى تلك الأثناء وصلت الأخبار بهزيمة الغورى وقتله ، وبتقدم العثمانيين في
سوريا ومصر سنة ١٥١٧ . فوقفت مشروعات المصريين في البحر الاحمر
والمحيط الهندى .

وأخيراً لم يقو البنادقة على مقاومة طريق البرتغال ، واضطروا إلى اتباع
التيار الجديد . فاتجه فريق من تجارهم إلى لشبونة لأخذ متاجر الهند ، وفى
الوقت نفسه احتفظت البندقية بما بقى لها من تجارة مع مصر ، وتمتعت فى عهد
العثمانيين بما تمتعت به فى عهد المماليك . فرأت أن من الضواب الجمع بين
الطريقين : لشبونة والاسكندرية

نستخلص من هذا ، أن كشف طريق رأس الرجاء الصالح ، قد أصاب
تجارة الشرق ، عن طريق البحر الاحمر ومصر ، بضربة قوية ، فهبطت هذه
التجارة ، وانتقل مركزها من الاسكندرية إلى لشبونة . ولم يكن ليعيد إلى
هذا الطريق القديم أهميته ، إلا فتح قناة تصل البحر الاحمر بالبحر الابيض
المتوسط . ولقد وجدت عدة محاولات ، أثناء القرن السادس عشر ، لحفر
قناة تصل البحرين . وفى عهد سليمان القانونى فكر العثمانيون فى حفر القناة ،
سنة ١٥٢٩ . وسنان باشا فاتح اليمن ، حاول حفر هذه القناة ، لكن يسهل
أعماله الحربية فى البحر الاحمر ، سنة ١٥٦٩ . والباباسكستوس الخامس

(١٥٨٥ — ١٥٩٠) كان يحبذ فكرة الاستيلاء على الاسكندرية ، وشق قناة تصل البحرين . وكذلك حاول السلطان مراد الثالث حفر القناة ، وخصص لذلك ١٠٠.٠٠٠ عامل ، سنة ١٥٨٦ . ثم جرت محاولات أخرى أثناء القرنين السابع عشر والثامن عشر لحفر القناة ، ولكنها بقيت مجرد مشروعات . وتأخر تنفيذ مشروع إيصال البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط إلى عهد إسماعيل ؟

من عثمان

المراجع

- أبو الفدا : تاريخ الملك المؤيد
القسطنطينية ، ١٢٨٦ هـ
- المقريزي : المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار . القاهرة ١٣٢٥ هـ
- Battistella, A. = La Repubblica di Venezia ne'suoi undici secoli di storia. Venezia, 1921
- Charles-Roux, J. = L'Isthme et le Canal de Suez. 2 vols. Paris, 1901.
- Heyd, W. = Histoire du Commerce du Levant au moyen âge. 2 vols. Leipzig, 1923.
- Kammerer, A. = La mer Rouge, L'abyssinie et L'Arabie depuis L'Antiquité. 2 vols. Le Caire, 1935.
- Müller, G. = Documenti degli archivi Toscani, sulle relazioni delle città Toscane coll' - Oriente Cristiano e coi Turchi fino al 1531. Firenze. 1874.
- Quatremère, Et. = Mémoires sur L'Égypte. 2 vols. Paris, 1811.

البحر الأحمر

كطريق تجارى فى العصور الحديثة

شاهد القرن الخامس عشر فى نهايته حادثا هاما فى تاريخ العالم الاقتصادى : وهو كشف البرتغاليين عن الطريق البحرى إلى الهند حول افريقية . وتلاه بعد عدة سنوات فتح الأتراك العثمانيين مصر . وتضافر الحادثان على ضرب تجارة البحر الأحمر ضربة قاضية لم تكند تخلص من آثارها تماما ف تعود إلى سابق ازدهارها حتى منتصف القرن التاسع عشر : حين شقت بين البحرين : الأحمر والمتوسط قناة السويس .

بيد أن البرتغاليين لم يستطيعوا الاحتفاظ طويلا بتجارة الشرق . وكان لتقوى إنجلترا وهولندا فى البحار ، بعد أن استكملت كل منهما حياتها القومية واقتحامهما ميدان التجارة والاستعمار ، أثره فى انتزاع تجارة الشرق من أيدى البرتغاليين . ونهض لمنافسة الانجليز فى هذا الميدان الجديد ، تجار الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلسى . ولكنها كانت منافسة ضعيفة : وصمد الانجليز لخصومهم فى البحار واقتطعوا من مستعمراتهم فى أميركا والهند بلدا بعد آخر ، وراح الفرنسيون يشغلون بتحقيق أحلامهم فى السعادة على القارة الأوروبية .

ولكن المهتمين فى فرنسا بمسائل التجارة والاستعمار ، لم يغفلوا قط عن الاهتمام بتجارة الشرق وشرعوا يدرسون مشروعات تمهد لهم التفوق فى ميدانها . ومن هذه المشروعات مشروع إعادة التجارة إلى طريق البحر الأحمر ومصر واحتكارها لأنفسهم . فيستطيعون بذلك أن ينافسوا الانجليز فى تجارة الشرق منافسة ناجحة .

وارتبط بهذه الفكرة مشروع آخر يرمى إلى تيسير نقل هذه التجارة

وتقصير أمدده وخفض أعبائه ، وهو مشروع شق قناة في برزخ السويس
تصل بين البحرين . وقد عنيت « الدبلوماسية » الفرنسية بهذه المشروعات :
ففي القرن السابع عشر نهض الوزير « كولبير » لاهياء الاقتصاد الفرنسى ،
فقدم إلى لويس الرابع عشر مشروعاً يرمى إلى بذل الجهود الدبلوماسية في
القسطنطينية لتشجيع التجارة عبر البحر الأحمر وتحقيق مشروع القناة .

وجذبت هذه الفكرة كذلك نفراً من رجال التجارة والسياسة من
الانجليز . وتوالى مشروعات الأفراد من الأمتين وجهودهم في القاهرة
والقسطنطينية . ولكن تركيا صاحبة السيادة على سواحل البحر الأحمر وما
يتاخها شرقاً وغرباً ، كانت تعارض هذه المشروعات الغربية أشد المعارضة .
كما أن حكومة مصر في أيدي المماليك لم تكن قوية ثابتة . ومن ثم راح
الفرنسيون يتطلعون إلى محاولة امتلاك هذه الأقطار . ومصر مركزها ، حتى
يستطيعوا دون منافس ، أن يعيدوا تجارة الشرق إلى البحر الأحمر ويسهلوا
نقلها في (قناة) السويس .

وأخفقت حملة بونايرت في تحقيق ما كانت ترمى إليه من مشروعات
التجارة والسيادة الفرنسية في الشرق . وكان الزمن يدخر لمصر — في القرن
التاسع عشر — عبء النهوض بتحقيق هذين المشروعين « الغربيين » :
مشروع إعادة التجارة الشرقية إلى البحر الأحمر . وقد تم على يد محمد علي ،
ثم مشروع ربط البحرين بطريق مائى ، وقد ساهمت فيه مصر بالمال
والسواعد .

محاولات احياء تجارة مصر والبحر الأحمر :

في ٣١ ديسمبر ١٦٠٠ تأسست وشركة الهند الشرقية ، وعملت على احتكار
تجارة الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح ، الذى ظل الطريق المفضل للتجارة
البريطانية حتى منتصف القرن التاسع عشر . أما البحر الأحمر فقد ظلت به

تجارة محلية ، لاستهلاك أهل البلاد الواقعة على شواطئه وما يليها من بلاد الشرق . وكان يقوم بهذه التجارة في مختلف موانئ البحر الأحمر ملاحون من العرب وأخلاق الشرق . وساهمت في نقل هذه التجارة كذلك سفن أجنبية ، ولكن الباب العالي كان يحرم على السفن الأجنبية (المسيحية) الملاحة في مياه البحر الأحمر شمالي جدة . يفعل هذا مدعيا الحرص على سلامة الأماكن المقدسة في الحجاز ، ولكنه كان في الحقيقة يحمل على المحافظة على مصلحة شريف مكة في جباية المكوس على التجارة التي تنزل بجدة ، وعلى مصلحة الملاحين العرب والمصريين الذين كان لهم وحدهم امتياز الملاحة والاتجار بين السويس وموانئ البحر الأحمر الأخرى . وكان الباب العالي كذلك — في رفضه الترخيص بأحياء تجارة البحر الأحمر — حريصا على حرمان ممالك مصر من مصدر هام للدخل ، كما كان يخشى أن إحياء هذا الطريق يحوّل عن الطريق (البري) القديم عبر الخليج الفارسي وأرض الجزيرة ، تلك التجارة التي كانت تصل إلى الموانئ الشرقية ، ومن هذا الطريق خاصة كانت القسطنطينية تستمد حاجاتها من متاجر الشرق . هذا إلى أن الباب العالي كان دائما يتهيب الأذن للأجانب بالاتجار في البلاد الشرقية التابعة له ، وكان يضع دائما نصب عينيه ما حل بالهند ، حين نزل الانجليز بها تجارا وما لبثوا أن استحووا جنودا وحكاما .

كان لا بد إذن للعاملين على إحياء طريق مصر والبحر الأحمر ، أفرادا كانوا أم هيئات رسمية أو غير رسمية ، أن يتجهوا بمجهودهم شطر القسطنطينية حيث السلطان العثماني صاحب السيادة على هذا الطريق ، إلى القاهرة حيث يتنازع الحكم الفعلي طوائف من أمراء المماليك ويقوم الباشا في القلعة مثلا دولته في إدارة البلاد : من الأولى يتزودون بالرخصة للملاحة في مياه البحر الأحمر الشمالية واجتياز تلك الشقة من الأرض المصرية بين السويس

والاسكندرية ، ومن الثانية ينشدون الأمن والحماية اللازمين لنزول التجارة ومرورها في الموانئ والأرض المصرية .

ونهمز الفرنسيون — أفراداً وحكومة — يطلبون إلى الباب العالي — حليف الملكية الفرنسية — أن يخصصهم بهذا الامتياز . أما الانجليز — ومنهم أفراد أدركوا أن من الخير لبلادهم أن تنقل متاجر الهند إلى أوربا عن طريق البحر الأحمر ومصر — فقد آثروا أن يتجهوا إلى القاهرة لمفاوضة أمراء الممالك أصحاب السلطة الفعلية في البلاد . فمذ سنة ١٧٠٠ توالى المحاولات في هذا السبيل . وقد أتيح لبعض هذه المحاولات أن تتحقق في حكم على بك الكبير (١٧٦٩ — ١٧٧٣)

استطاع التاجر البندقي « كارلوروزى » أن يقنع الأمير بالريح الذى يعود من إعادة تجارة الشرق إلى مصر والبحر الأحمر على الجمارك المصرية . وبما قوى الأمل في نجاح المشروع استيلاء على بك على جدة ومكة وتخطيطه سلطة الاشراف والدولة العثمانية في الحجاز ، وبذلك أصبح في حوزته معظم سواحل البحر الأحمر الشرقية والغربية . وقد شجع على بك سفناً انجليزية على أن تسير من الهند إلى السويس ؛ وقد وصلتها بعد أن قاست الأهوال وأنزلت بها متاجر من الهند وفي أواخر سنة ١٧٧٣ وضع مشروع لانشاء شركة في الهند تشرف على إرسال السفن من البنغال إلى السويس رأساً . ولكن قبل أن يتم هذا المشروع كانت مصر والحجاز قد خرجتا من يد على بك الكبير وعادتتا إلى حظيرة الدولة العثمانية

في تلك الأثناء حل بالقاهرة دبلوماسى انجليزى من المهتمين بمسائل التجارة ، يدعى « جيمس بروس » ، وقد أتيح له أن يقوم بسياحة في البحر الأحمر ، بعثت في نفسه التفكير في أهميته كطريق عالمى لتجارة الشرق والغرب ، استطاع بروس أن يعقد اتفاقاً مع محمد بك أبى الذهب على أن تبصر السفن الانجليزية من الهند إلى السويس رأساً ، وبدلاً من أن تدفع

لحاكم جدة رسماً قدره ١٤ ٪ من قيمة ما تحمله من متاجر عدا ما تقدمه من هدايا ، قبل أبو الذهب ٠.٨ ٪ فقط مع حماية السفر في الأراضي المصرية . وشيخوا خبر هذا الاتفاق إلى قباطنة السفن الانجليزية ، وحكام الهند من الانجليز .

ولكن الحكومة الانجليزية وشركة الهند الشرقية لم تقابلا اتفاق بروس - أبي الذهب إلا بالاعراض : لأن الأخيرة كانت ترى الفائدة والربح في احتكار تجارة الهند عن طريق الرأس ، التي لا تتعرض فيه لضرائب تؤديها أو حكام وطنيين تتألفهم بالمنح والهدايا . وكانت الحكومة الانجليزية لاتخرج في سياستها الشرقية في شئون التجارة والاستعمار على ما ترسم شركة الهند كما أن الباب العالي جدد الأمر بمنع السفن المسيحية من الابحار في البحر الأحمر شمالى جدة . ولكن حاكم البنغال « وارن هستنجز » يتمسك بالاتفاقية فيبحث تجاراً من كلكتا على إرسال سفينة محملة بالمتاجر إلى البحر الأحمر . وفي يناير سنة ١٧٧٥ أقبلت من كلكتا السفينة Minerve . وإن الاستعدادات والتعليمات الدقيقة التي وضعت للرحلة لتدل على مقدار تهيب الملاحين اجتياز البحر الأحمر الذي انصرفوا عنه منذ دهر طويل

وكان نجاح الرحلة أكبر مشجع على تأكيد الاتفاقية السالفة باتفاقية أخرى بين أبي الذهب وهستنجز بصفتيها الشخصية في ٧ مارس سنة ١٧٧٥ وجرى الاتفاق على حرية تبادل التجارة والملاحة لرعايا كل من الطرفين المتعاقدين ، وخفض الرسم الجمركي في السويس إلى ٦ ٪ . على متاجر البنغال ومدراس و إلى ٠.٨ ٪ على متاجر سورات وبومباي مع إمكان دفعها عينا على المتاجر التي تباع (بالقطاعي) ، كما نص فيه على الأذن للتجار الانجليز بشراء المنتجات المصرية والمتاجر الواردة إليها ، وتصديرها إلى الخارج بدون دفع رسم للتصدير ، وعلى أن يبسط الأمير حمايته على التجارة والمراكب ونفذ الاتفاق : فمن ١٧٧٥ إلى ١٧٧٩ ترددت سفن انجليزية من الهند

على السويس^(١) وكان بها — عدا المتاجر — رسل من حكومة الهند أو ضباط يفدون إلى الاسكندرية ومنها على أول سفينة إلى أوروبا . وفي بعض الأحيان كانت توضع الترتيبات لارسال سفينة من إنجلترا لتنتظر في الاسكندرية ، المسافرين الآتين من الهند . وعهد إلى تاجر انجليزى يدعى « جورج بلدوين »^(٢) الاشراف على مرور المسافرين والاطمئنان على سلامتهم .

أثار هذا الاتصال المباشر بين الهند والسويس حنق شريف مكة وتجار القسطنطينية الذين يجلبون التجارة عن طريق البصرة وحلب . وسرعان ما أرسل الباب العالي إلى مصر (فرماناً) بوقف التجارة التي تقصد السويس وهدد بمصادرة السفن وأسر راكميها . وفي الوقت نفسه خاطب القائم بأعمال السفارة البريطانية في القسطنطينية ، ليستصدر من حكومته إلى نوابها في الهند

(١) وكانت الملاحة في البحر الأحمر إذ ذاك من الصعوبة بمكان . وخير مثال لذلك ماجرى للسفينة Adventure (ولها من إسمها خير دلالة) قامت من مدراس إلى السويس ، ولكن بعد مخاضاتها عاصفة شديدة إلى أن تلجأ إلى ينبع حيث أسر أميرها ركاب السفينة الانجليز الأربعة ، ثم أخذ سييلهم بعد لأي فانتقلوا إلى سفينة صغيرة لملاح عربي ليقلهم إلى السويس ، ولكن سار بهم إلى القصير فوصلوها بعد شهر من قيامهم من ينبع وخمسة أشهر من إبحارهم من الهند .

ومن القصير تقدموا إلى القاهرة فرشيد فالاسكندرية وأخيراً وصلوا إلى إنجلترا بعد عشرة أشهر من خروجهم من الهند . وعلى الرغم من هذا كله فقد أعجبوا بالطريق ونصحوا باستخدام القصير بدلاً من السويس التي تغلقها الرياح الشمالية في وجه السفن الآتية من الجنوب شطراً عظيماً من السنة . وشاطره هذا الرأي الرحالة الفرنسي سافاري الذي زار مصر في ١٧٧٨ — ١٧٧٩ ويقترح في رسائله التي نشرت في ١٧٨٦ حفر قناة تصل النيل بالبحر الأحمر عند القصير .

(٢) جورج بلدوين من الشخصيات التي تستحق الدرس : أقام زمناً بغير من ثم بعكا حيث لفت نظره علاقاتها البحرية بالاسكندرية ، ومن ثم اتجه تفكيره إلى مصر وأهميتها كمركز تجارى هام وأصبح شغله الشاغل منذ ذلك الوقت أن يعمل على إحياء تجارة البحر الأحمر . وقد تردد مرات عديدة على السويس والقاهرة ثم أقام بالاخيرة في سنة ١٧٧٥ واستخدم كل ما وهب من نشاط في العمل لتحقيق غايته .

أمراً بوقف هذه التجارة . ونجحت هذه المعارضة القوية وخاصة بعد وفاة
أبي الذهب في ١٧٧٦ وقررت شركة الهند الشرقية — بموافقة الحكومة
الانجليزية — منع أى تجارة من الهند فى البحر الأحمر شمالى مخا وجدة ،
ولسكنها أصرت فى الوقت نفسه على أن تطلب الترخيص بنقل المراسلات
فقط إلى السويس ومنها إلى القاهرة فالاسكندرية (فى يوليو ١٧٧٧) .
ولسكن الباب العالى رفض رفضاً باتاً إلا أن يأذن لسفن (تركية) بأن تحمل
هذه المراسلات من جدة إلى السويس .

ولسكن الواقع أن تجارة البحر الأحمر لم تقف تماماً الا بعد أن فقدت الأمن
والحماية اللازمين لها فى مصر ، حتى نهبت قافلة الانجليزية بين السويس والقاهرة
فى سنة ١٧٧٩ وأخرى فى السنة التالية فى الطريق من القصير إلى القاهرة .

وفى الوقت نفسه كان سفير النمسا فى القسطنطينية يعمل جاهدا لحياء
هذه التجارة لمصلحة امبراطوريته ، واستطاعت الحكومة النمساوية أن تتألف
« انطون قسيس » كبير ملتزمى الجمارك فى الاسكندرية ، ليبذل جهده لتشجيع
التجارة بين تريستا والهند ، عن طريق مصر والبحر الأحمر . واشترك معه
التاجر « روزتى » الذى أصبح قنصلا للامبراطورية فى مصر . ولسكن هذه
المحاولات لم يقدر لها التوفيق .

أحست فرنسا أن الميدان خلا من خصومها . وكانت تترى على بلاط
فرساي منذ ١٧٧٠ المذكرات والمشروعات التى تطلب أن تبذل فرنسا جهودها
لتملك مصر وتعيد إلى البحر الأحمر والسويس تجارة الهند . ولسكن الحق أن
هذه المذكرات والمشروعات لم يكن لها من نتيجة عملية سوى زيادة الدرس
وجمع المعلومات . ولسكن رفض الحكومة الفرنسية الأخذ بهذه المشروعات
لم يزد أصحابها إلا إلحاحا ، تحمسهم فى ذلك محاولات الانجليز ونجاحهم القصير
فى إحياء تجارة البحر الأحمر ، والاعتقاد أن الانجليز يدبرون من وراء ذلك

خطة لاحتلال مصر ، ومحاولة التوسيع في هذا الباب واحتمال تداعى
الامبراطورية العثمانية .

وخيل للمهتمين بمسائل التجارة والاستعمار في فرنسا أن حكومتهم قد
أزمنت أن تحقق بعض أرائهم حين أوفدت إلى مصر الضابط البحري Truguet
وفي القاهرة وضع التاجر الفرنسى « مجالون » ، فى خدمته خبرة اثنين وعشرين
سنة وأثمرت هذه البعثة معاهدات ثلاثا : الأولى فى ١٠ يناير ١٧٨٥ مع
مراد بك وبها سمح للسفن الفرنسية الآتية من الهند أن تنزل متاجرها فى
السويس ، ثم تسهل الادارة المحلية نقلها والمسافرين من السويس إلى
الاسكندرية . وحددت الرسوم التى تجبى على منتجات الهند بـ ٢٪ من قيمتها
للباشا و ٤٪ لشيخ البلد و ٣٪ فقط إذا كانت وجهتها فرنسا . والمعاهدة
الثانية مع كبير ملتزمى الجمارك « قسيس » ، والثالثة مع شيخ العرب « الحاج
ناصر شديد » لتأمين نقل المتاجر فى الصحراء ، على أن ذلك كله كان رهيناً
بموافقة الباب العالى ، وفى هذا اخفقت الدبلوماسية الفرنسية . هذا إلى أن
التجار الفرنسيين لم يكن فى نفوسهم من الثقة بالأمن فى مصر ما يحملهم على
(المجازفة) بأموالهم فى هذا الطريق المخفوف بالمسكارة . لهذا لم يكن لهذه
المعاهدات من أثر سوى وصول سفينة فرنسية واحدة إلى السويس .

ولكن هذه المحاولات — على الرغم من فشلها — كان لها أثرها وخاصة
فى إنجلترا : فقد اشتد تحول الأفكار فيها إلى إدراك أهمية البحر الأحمر
كطريق للتجارة الانجليزية من الشرق ، وزاد الاهتمام بدراسة هذا الطريق
فنشرت خرائط للبحر الأحمر وخليج السويس ، وأعيدت القنصلية البريطانية
فى القاهرة فى ١٧٨٦ (بعد الغائها فى ١٧٥٦) ، فى شخص الرجل الذى
نصب نفسه داعية لطريق البحر الأحمر وهو بلدوين .

عمل بلدوين على أن ينال من السلطات المصرية للتجارة الانجليزية مثل
ما نال الفرنسيون من معاهدات مع المماليك فى يناير ١٨٧٥ . وكان بمصر

إذ ذاك القبودان حسن باشا موفدا من السلطان لكسر شوكة الأميرين ابراهيم ومراد ، فطلب منه بلدوين التصريح للتجارة الانجليزية بأن تمر في البحر الأحمر ، وتتردد على جميع موانيه ارتكنا على معاهدات الامتيازات ، التي منحتها الدولة العثمانية لرعايا الدول الأوروبية . وعلى الرغم من أن بلدوين لم ينل ترخيصاً صريحاً من الباب العالي ، فقد كانت تأتي إلى السويس من غير انتظام ، سفن الانجليزية من الهند . وأخيراً أرأت الحكومة الانجليزية أن لاخير يرجى من وراء هذا كله ، طالما أن الادارة المصرية على ما هي عليه من فوضى فنفضت يديها من الأمر وألغت قنصليتها العامة في القاهرة في ٥ فبراير ١٧٩٣ بعد تسعة أيام من إعادة القنصلية الفرنسية في شخص الناجر عجائون .

إلا أن بلدوين كان دائب السعي لتحقيق أمله ، وقد خيل اليه أنه قد حققه بالفعل ، حين عقد في مايو ١٧٩٤ معاهدة مع ابراهيم ومراد ، وكانا قد عادا إلى الحكم بعد رحيل حسن باشا ، على مثال معاهدة مراد — ترجوت — وقد وجد بلدين من الأمراء استعداداً طيباً لعقد مثل هذه المعاهدة مع الانجليز ومواصلاتهم مع الهند مستمرة في الذهاب والآياب ، وخاصة بعد أن فشلت المعاهدة الفرنسية في جذب السفن إلى السويس . ولكن نجاح بلدوين لم يكن له من أثر لما أسلفنا من خطة الحكومة الانجليزية .

أما فرنسا فلم تقطع الأمل : ففي أكتوبر ١٧٩٥ أوفدت إلى القاهرة Dubois-Thainville ، ليسعى لدى الأمراء للاذن بقيام تجارة منظمة بين الهند والسويس . وقيل إن الفرنسيين كانوا يفكرون كذلك في أن يطلبوا الترخيص بمرور جيش فرنسي في مصر إلى الهند ، لمساعدة تبو صاحب سلطان ميسور ، الثائر على الحكم البريطاني . وبعد ثلاث سنوات من هذه البعثة أتيح لفرنسا أن تشرف بنفسها على تحقيق أغراضها .

الحملة الفرنسية ومشروع القناة :

في جميع المشروعات التي قدمت إلى الحكومة الفرنسية لفتح مصر ، تظهر أهمية البحر الأحمر كطريق هام للتجارة الشرقية ، يستطيع أن ينافس طريق الرأس الذي تحتكره إنجلترا منافسة ناجحة ، وكطريق تستطيع فرنسا أن تنفذ منه إلى الهند فتدبل من الحكم البريطاني وتبسط نفوذ فرنسا في الشرق . ثم يعمل الفرنسيون — حين يصبح البحر الأحمر تحت سيادتهم — على تيسير النقل فيه ، بتنفيذ المشروع الذي طالما استهوى ألباب المشتغلين بمسائل التجارة الشرقية والاستعمار في الشرق : وهو مشروع شق قناة بني البحرين . وقد حشد له بونابرت الجهود : فكانت لجنة على رأسها المهندس Lepère وعهد إليها بدراسة المشروع وأنفذها عدة مرات إلى سواحل البحرين الأحمر والأبيض وما بينهما من برزخ . وقد وجد بونابرت — على كثرة مشاغله — من وقته متسعاً ليصحب اللجنة في بعض جولاتها . وقد استغرقت أعمال البحث عام ١٧٩٩ عدا بضعة أشهر . وقد وضع « لويير » تصميمًا بحفر ترعة من السويس إلى البحيرات المرة ، ثم يعاد حفر الخليج القديم المعروف بخليج أمير المؤمنين إلى أن يلتقي ببحر موسى بقرب تل بسطة من أعمال مديرية الشرقية ؛ ومن بحر موسى تمتد التربة حتى فرع دمياط ومنه إلى فرع رشيد ثم إلى الاسكندرية بواسطة ترعة الاسكندرية .

كما أن لويير وضع مشروعاً آخر يعد جديداً لأنه يختلف عن الترع القديمة التي كانت تربط البحرين بواسطة فرع النيل الشرقي : وهو مشروع وصل البحرين رأساً . وذلك بحفر ترعة تخترق برزخ السويس فيما بين بيلوز (مكان بور سعيد الحالية) على البحر المتوسط والسويس على البحر الأحمر . غير أن تقديراته انتهت به إلى تأييد فكرة خاطئة ؛ وهي أن البحر الأحمر يعلو على سطح البحر الأبيض بنحو تسعة أمتار (٣٢,٥ قدماً) لهذا خيف إذا

حفرت القناة أن تفرق مياه البحر الأحمر أرض الدلتا . والحق إن الوقت لم يتسع للفرنسيين في مصر لإصلاح هذا التقدير ، الذي ظل مسلماً به حتى أصلحه المهندسون في حكم محمد علي .

أما الانجليز فلم يحفلوا كثيراً بالآثر الذي قد يكون لوجود الفرنسيين بمصر على تجارة الشرق ، طالما بقي في أيديهم طريق الرأس وتحولات سفنهم القليلة التي كانت من وقت إلى آخر تتردد على السويس إلى الطريق البري الآخر : عبر سوريا وأرض الجزيرة ثم الخليج الفارسي والهند . ولكن الانجليز — مع هذا — أدركوا الخطر من محاولة الفرنسيين الاتصال بالهند ، فتراهم يعملون ليحولوا دون وصول قوة حربية فرنسية إلى الهند عن طريق البحر الأحمر ، باحتلال بريم وعدن عند مدخل البحر الأحمر . كما أنهم يرسلون من الهند إلى البحر الأحمر والقصير قوة برية وبحرية للاشتراك مع القوات البريطانية ، التي نزلت من البحر المتوسط لإخراج الفرنسيين من مصر . وعلى الرغم من أن (قوة) البحر الأحمر لم تشارك فعلاً في القتال ، إلا أن إرسالها من الهند عن هذا الطريق أمر له دلالة . إذ يظهر الارتباط الذي بدأ يوجد بين مصر والممتلكات البريطانية في الشرق عن طريق البحر الأحمر . وما زال هذا الارتباط من القواعد الجوهرية في سياسة بريطانيا في الشرق وقد زاده قوة شق قناة السويس .

إحياء الطريق البحري :

في السنوات الأولى من القرن الماضي بدأ استخدام قوة البخار في تسيير السفن ، وبذلك أمكن بناء سفن ضخمة ونشطت حركة النقل . وكان طبيعياً أن يتجه الجهد أولاً إلى استخدام السفن البخارية في الطريق (البريطاني) : طريق الرأس . ففي ١٦ أغسطس ١٨٢٥ أفلعت الباخرة Enterprize من

انجلترا فوصلت كلكتا بعد ١١٣ يوماً ، وعلى الرغم من طول الرحلة ومشقتها فقد أصرت شركة الهند الشرقية على استخدام هذا الطريق . ولكن حكومة بومباي كانت ترى المستقبل لطريق البحر الأحمر ، فعملت على إقامة مخازن في موانئه : عدن وجده والقصير والسويس ، لتزود منها السفن التجارية بحاجتها من الوقود . وكانت مخاطر الرحلة في مصر قد زالت بفضل محمد علي ، الذي ضرب على أيدي العابثين بالأمن من البدو وغيرهم ، وشجع على أن تأتي إلى الموانئ والأرض المصرية تجارة الشرق فيصيب منها الأيراد ويكسب تقدير الأجيال .

ولم يثبط من عزيمة حكومة بومباي إخفاق أول سفينة بخارية Enterprize في اكمال الرحلة إلى السويس فبذت سفينة جديدة دعيتها Hogle Lindsay ، وأقلعت من بومباي في ٢٠ مارس ١٨٣٠ ، فوصلت السويس بسلام في ٢٢ أبريل ، فكانت بذلك أول سفينة تجارية ، تتجاز البحر الأحمر . وشجع نجاح الرحلة فنياً ، على الرغم من تكاليفها الباهظة ، حكومة الهند على أن تواصل إرسال سفن بخارية إلى السويس في فترات متقطعة ، وأدخلت تحسينات عدة . وبذل « توماس وجهورن » جهده في إنجلترا والهند لإنشاء خط منظم للملاحة البخارية بين إنجلترا والهند ، عن طريق البحر الأحمر . وأثمرت هذه الجهود ثمرها ، فأرسلت البعثات لبحث سواحل البحر الأحمر والكشف عما كان مجهولاً منها ، ووضعت خرائط مفصلة لها ، وأقيمت مخازن للفحم ، ودخل الانجليز في مفاوضات مع الأمراء الوطنيين على سواحل بلاد العرب ، واحتلوا سقطره في سنة ١٨٣٥ ، ثم عدن في يناير ١٨٣٦ ، ونظمت رحلات شهرية بين الهند والسويس .

وفي مصر نظم وجهورن قوافل من الأبل للخدمة بانتظام بين السويس والقاهرة . وقد صادف في القاهرة منافسين له من بني جلده : هما Hill وRaven اللذين أقاما في القاهرة وبنيا فيها فندقاً لنزول المسافرين . وتعمداً بنقل

الركاب ومتاعهم بين القاهرة والسويس في عربات خاصة بالمسافرين وأخرى بالبضائع ، وشرعا في إنشاء فندق بالسويس وساهمت معهما لجنة للملاحة التجارية في بومباي ، في إقامة خمسة منازل للمسافرين في الصحراء أحدها كبير في وسط الطريق به فندق ومحلات للخدم واسطبل . . . الخ . وقدر أن يقطع المسافر الطريق من السويس إلى القاهرة في أربع وعشرين ساعة منها عشرون في السفر . وتوالت التحسينات : فمد خط للتغراف في الصحراء . وتم حفر قناة المحمودية وتسير فيها سفن شراعية وتجارية ، وتكونت شركة Peninsular & Oriental Steam Navigation Company . ومنحت في سنة ١٨٤١ حق استخدام سفنها في النيل والمحمودية . وتضافر تقدم الآلات البخارية وفن بناء السفن على تحسين وسائل الراحة للمسافرين وتقصير الشقة لهم . وقد أريد أن تتوج هذه التسهيلات بإنشاء خط حديدى من الاسكندرية إلى السويس ماراً بالقاهرة . وعرض المشروع على محمد على فعمد بدراسته إلى مهندس انجائيزى في خدمته يدعى جالوى بك Galloway ، وأراد محمد على أن يطمئن إلى أن هذا المشروع (الغربى) لن يتخذ يوماً ما ضد مصر ، كما أنه أراد أن يستوثق من إirاده قبل الشروع في إنشائه . وانقضت عشرون سنة قبل أن يتاح للمشروع أن يتحقق

قلق محمد على لترك هذا النشاط التجارى في داخل بلاده لهيئات أجنبية تحتكر الربح من ناحية ، وقد تستخدم وجودها لخدمة أغراض أخرى لا تمت إلى التجارة والنقل من ناحية أخرى ، فعمل على أن تشرف الحكومة المصرية على هذا النشاط ، وقد تم هذا على مراحل : بدء بتكوين شركة النقل المصرية Egyptian Transit Company وعلى رأسها انجليزيون ، وقد اشترت شركة هل وشركاه في سنة ١٨٤٣ . وبعد ثلاث سنوات صفيت أعمال هذه الشركة بدورها وأصبحت مسائل النقل في داخل البلاد من اختصاص الحكومة فأنشئ لها « مصلحة المرور »

وفي عهد محمد علي شاهد البحر الأحمر نشاطاً حربياً مصرياً بدأ في سنة ١٨١١ ، حين أبحر طوسون على ظهر السفن التي صنعت أجزاؤها في بولاق ، ونقلت مفككة على ظهور الأبل إلى السويس ، واستولى المصريون على ساحل البحر الأحمر الشرقي وما يليه من أرض الحجاز ونجد حتى الخليج الفارسي ، ثم استولوا على الشام وجزء من أرض الجزيرة ، وبذلك أصبح محمد علي متحكماً في كلا الطريقين البريين إلى الشرق . وقد أثار هذا التوسع ارتباكات سياسية دولية ، وشرع الانجليز يقاومون التوسع المصري في بلاد العرب ، باجلاء المصريين عن البحرين واحتلالها (١٨٣٩) والتوسع المصري على ساحل البحر الأحمر الشرقي ، باحتلال عدن وتحصينها .

أما محمد علي فقد عمل على تبديد مخاوف الانجليز بشأن قفل الطريق البري المصري وكسب ودهم في العراك السياسي القائم فظل يشجع النقل فيه : وبينما كان الاسطول الانجليزي يضرب عكا كان محمد علي يحادث ممثلي شركة P. & O. S. N. C. ويعدهم بكل التسهيلات في مصر . وكان من أثر هذه الرعاية الكريمة أن اضطرد نجاح الطريق : ففي السنة الأولى من افتتاحه بصفة منتظمة (في سنة ١٨٣٩) اجتازه ٢٧٥ مسافراً زادوا إلى ٢١٠٠ في سنة ١٨٤٥ ثم إلى أكثر من ٣٠٠٠ في سنة ١٨٤٨ . وأشاد المسافرون بما يلقونه في مصر من رعاية وأمن ، حتى آثر كثيرون منهم أن يتخلفوا بمصر للسياحة في نيلها ومشاهدة آثارها . وقد قدر الانجليز لمحمد علي موقفه الكريم في رعاية التجارة الانكليزية في سني الحرب ، وعبروا عن تقديرهم في مدالية باسمه ورسمه أهدوها إليه .

حفر قناة السويس :

في العصور الحديثة زاد اتصال الأمم بعضها ببعض ، وتبادلت الأمم ثمار الحضارة الأدبية والمادية ، وكثر العاملون على التقريب بين الشعوب ،

بإزالة الحواجز الطبيعية أو التخفيف من آثارها وإنشاء طرق برية وحديدية ومائية (وجوية أخيراً) تقرب الآماد وتيسر السفر . ومن الطرق المائية التي جذبت الاهتمام طريق مائى مباشر عبر برزخ السويس .

وعلى الرغم من تقديرات مهندسى الحملة الفرنسية ، فإن الأهمية التي كان يعلقها الناس على هذا الطريق المائى ووجود بعض بحيرات فى أجزاء منه مما يسهل العمل ويقلل التكاليف . كل هذا لم يصرف الكثيرين من رجال العلم والسياسة عن التفكير فى إمكان حفر القناة والتغلب على الفرق فى مستوى البحرين ، بتدبير فنية كبناء أهوسة أو ما شاكل ذلك . وما أعان على إمكان تحقيق المشروع ما ذاع عن حكومة مصر المستنيرة المنظمة فى عهد محمد على . وكان للعودة إلى بحث المشروع نتيجة هامة : هى إصلاح تقديرات مهندسى الحملة . وقد اشترك فى هذا مهندسون انجليز وفرنسيون ومصريون

وعرض على محمد على مشروع آخر : قدمه إليه فى سنة ١٨٢٥ جالوى ، ويتلخص فى حفر قناة تصل النيل بالبحر الأحمر فتخترق بذلك شرق الدلتا وتنثر فى طريقها الخصب والرخاء ، وقد وجد جالوى من محمد على ميلاً إلى قبول الفكرة ، ولكنه أخفق فى تكوين شركة لتنفيذها . ومن المشروعات التي قدمت إلى محمد على مشروع إنشاء الخط الحديدى . بقيت هذه المشروعات معالقة حتى تمت تسوية ١٨٤٠ — ١٨٤١ ، وأتيح لمحمد على أن ينصرف إلى ما كانت تصرفه عنه مشاغل الحرب والسياسة ، ونشطت الجهود لحل الباشا على الموافقة على مشروع القناة بين البحرين ولكن الحكومة الانجليزية عارضت هذا المشروع معارضة قوية ، لما قد يؤدى وقوعها فى أيدي دولة أوربية أخرى من الأضرار بتجاريتها ونفوذها فى الشرق ، فيحملها هذا على القيام بعمل لم تكن إذ ذاك مستعدة لتقوم به وهو احتلال مصر . وكانت المعارضة الانجليزية بما يجب أن يحسب له محمد على الحسب فقد خبر مدى قوة انجلترا وتفوقها البحرى . وخشى محمد على ما قد يجره تنفيذ المشروع من مشكلات

سياسية ومن أن تصبح مصر طريقاً للدول ومحلاً لاطماعها . ومع هذا فإنه لم يقطع برأى حتى يستبين الأمر من الناحية الفنية ففي سنة ١٨٤٧ عينت لجنة دولية شبه رسمية لفحص المشروع . وقد اتفق الأعضاء على إصلاح تقرير مهندسى الحملة ولكنهم اختلفوا على إمكان حفرها لأسباب أخرى فنية ، وكان حامل لواء المعارضة المهندس الانجليزى روبرت ستيفنسن صاحب مشروع السكة الحديدية

أما عباس الاول (١٨٤٨ — ١٨٥٤) وقد كان يستعين بالسياسة الانجليزية فى تأييد مشروعاته السياسية — فقد زاد إعراضاً عن مشروع القناة بيد أنه اهتم بالطريق الصحراوى ، فأمر برصفه بالحجارة ليسهل السير فيه للعربات كما أنه عهد إلى شركة انجليزية بإنشاء أول خط حديدى بمصر — بل بأفريقية — بين الاسكندرية والقاهرة ثم السويس . وبذلك تحقق مشروع ربط البحرين الأحمر والمتوسط بخط حديدى ، ولكنه تحقق بمال الحكومة المصرية وتحت إشرافها .

ولكن المهتمين بمشروع القناة — وعلى رأسهم المهندس الفرنسى فردينان دى لاسبس — لم يغفلوا قط الاهتمام بمشروعهم ؛ وقد وجدوا فى سعيد باشا (١٨٥٤ — ١٨٦٣) ساعدهم الأيمن وعلى يده تحقق المشروع . استطاع دلسبس أن يقنع الوالى بفائدة القناة لاستقلال مصر وماليتها ، ولإعلاء اسم سعيد بين الدول وتخليده فى التاريخ . فمنحه سعيد امتيازاً بحفر القناة فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ ثم فصله فى آخر يناير ١٨٥٦ وكانت شروط الامتياز بحفرة بحقوق مصر كل الاجحاف وحسبك أنها تكاد تقيم شرقى الدلتا مستعمرة فرنسية تستغل الأرض وتعرض الضرائب . وقد أثار نجاح معارضة الحكومة الانكليزية . إذ كانت تعتقد أن المشروع لا يقصد به سوى تحقيق مآرب سياسية . كما لقي المشروع معارضة دنية ، قوامها عدم إمكان تنفيذه . وللتغلب على هذه المعارضة دُعيت إلى مصر لجنة دولية درست التقديرات

وأقرت المشروع وأكدت نجاحه . ونهض دالسبس يدعو إلى المشروع مطوفاً بالقسطنطينية والعواصم الأوروبية . ولم تأت سنة ١٨٥٨ إلا وتألفت الشركة وطرحت أسهمها للاكتتاب ، وقد أقبل الشعب الفرنسي على شراء الأسهم إذ كان يعد مشروعاً قومياً ، وتلت فرنسا مصر وتركيا . وقد عاون سعيد باشا الشركة معاونة صادقة بالمال والرجال . وفي عهد سعيد تم حفر التريعة العذبة كما تم حفر الجزء من قناة السويس الممتد من البحر المتوسط إلى بحيرة التماسح .

حتى إذا تولى اسماعيل (١٨٦٣ — ١٨٧٩) عمل على تحرير البلاد من شروط الامتياز المجحفة : إذ كان يرى أن تكون « القناة لمصر لا مصر للقناة » ، فقام بينه وبين الشركة نزاع انتهى بتحكيم نابليون الثالث امبراطور فرنسا ، فأقر للحكومة المصرية معظم مطالبها ، لقاء تعويض مالي كبير تدفعه للشركة . وعلى أثر ذلك صدر الأمر الفرمانى النهائى من الباب العالى بالموافقة على الامتياز ، فى ١٩ مارس ١٨٦٦ وخفت تدريجاً المعارضة البريطانية واتجه جهد السياسة الانجليزية إلى العمل على الاستفادة منها فى الأغراض الامبراطورية ووضعها تحت رقابة « دولية » حتى تنهى لها فرصة السيادة عليها . واستأنفت الشركة نشاطها حتى فتحت القناة للملاحة رسمياً فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ فى حفل عظيم . وكانت أول سفينة اجتازت القناة ودفعت الرسم المقرر للمرور تحمل العلم البريطانى . وهكذا استعاد البحر الأحمر كامل أهميته التجارية ، واستطاع بالتدريج أن يحول عن طريق الرأس معظم تجارة الشرق .

لا شك فى أن حفر قناة السويس عاد على التجارة الأوروبية بفوائد كبرى : كانت المسافة من سوئها مبن إلى الهند عن طريق الرأس ١١,٦٥٠ ميلاً فأصبحت عن طريق السويس ٦,٥١٥ ميلاً ، وفى سنة ١٨٤٣ كانت الرحلة إلى الهند تكلف نحو ١٤٠ جنيهاً وفى سنة ١٨٦٦ ، بعد إتمام سكة حديد السويس وتنظيم مصلحة المرور المصرية قلت التكاليف قليلاً عن مائة جنيه ؛

وفي سنة ١٨٧٥ وصلت باستخدام قناة السويس الى ٦٨ جنيتها . أما رسم المرور الذي فرض على كل من يجتاز القناة وقدره عشرة فرنكات فهو في الواقع عشر ما كان يتكلفه الفرد في اجتياز الطريق البري الذي بمصر .

إلا أن إنشاء القناة — قبل أن تتخذ مصر من الضمانات ما يضمن سيادتها عليها كجزء من أرضها ، وقبل أن تستكمل البلاد حياتها القومية المستقلة — لم يكن في صالح البلاد . إذ مهد للتدخل الأجنبي في شئوننا ، وأدركت إنجلترا أن هذه القناة غدت وسيلتها الجوهريّة للاتصال بمستعمراتها في الشرق ، فتطلعت إلى امتلاك القناة وبالتالي إلى امتلاك مصر ، وخاصة بعد أن ساعدتها الظروف بشراء الأسهم المصرية من اسماعيل في نوفمبر ١٨٧٥ ولكن لما كانت قناة السويس طريقاً يهم جميع الدول أن يظل مفتوحاً للتجارتها ، فقد أبرمت معاهدة الحياد في القسطنطينية في ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ وتنص على أن تكون القناة « دائماً حرة ومفتوحة في وقت الحرب والسلم لأية سفينة تجارية أو حربية بدون تفريق في جنسيتها » ، كما أنها أعطت لمصر الحق الأول في الدفاع عن القناة وتنفيذ أحكام الاتفاقية . وقد توطن هذا الحق في معاهدة الصداقة والتحالف مع بريطانيا في ٢٦ أغسطس ١٩٣٦ ، إذ نصت المادة التاسعة على أن قناة السويس جزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية ، فضلاً عن كونها طريقاً من طرق المواصلات البريطانية والعالمية ، وأن لبريطانيا أن تتعاون مع الجيش المصري في الدفاع عن القناة حتى يستكمل قوته .

إن للبحر الأحمر موقعا جغرافيا فريدا بين بحار العالم . وهذا الفصل وما سبقه من الفصول يوضح أهميته التجارية في مختلف العصور . أما من الناحية السياسية فحسبك أنه طريق دول الغرب إلى مستعمراتها في جنوبي آسيا شرقا وشرق أفريقيا . وقد قدرت هذه الدول تلك الأهمية منذ فجر القرن الماضي

حتى وقتنا هذا : منذ بدأ نزول الانجليز بطرفه الجنوبي حتى تأسيس
الامبراطورية الايطالية فى شرق افريقية .

وإن مصر لا تتطلع الى الاستعمار فيه كما فعلت حين استولت على أجزاء
من ساحله الشرقى فى عهد على بك الكبير ثم فى عهد محمد على ، وحين بسطت
سيادتها فى عهد اسماعيل على ساحله الغربى بأكمله حتى نهايته عند رأس
عورد فوى ، ولكن مصر — وهى أقوى الدول « المستقلة » التى تقوم على
شواطئه ، بما تملك من هذه الشواطىء ، وفى أرضها تجرى القناة التى تصله
بالبحر المتوسط وأوربا ، لها ما يؤهلها لتكون عاملاً فعالاً ، فى تقرير
مصائر البحر الأحمر وحل مشاكله .

أحمد عزت عبد الكريم

المراجع :

- Charles-Roux, F. = Le projet français du commerce avec l'Inde
par Suez sous le règne de Louis XVI. 1925.
» » = L'Angleterre, l'Isthme de Suez et l'Egypte au
XVIII e siècle. 1922.
Charles-Roux, J. = L'Isthme de Suez. 2 vols. 1901.
Hoskins, H. L. = British Routes to India. 1928.
Lepère = Mémoire sur la communication de la mer des
Indes à la méditerranée, par la Mer Rouge
et l'Isthme de Soueys.
[Description d'Egypte.]
De Lesseps, F. = The Suez Canal. Letters & Documents descrip-
tive of its rise & progress in 1854-1856.
[Translated, 1876.]

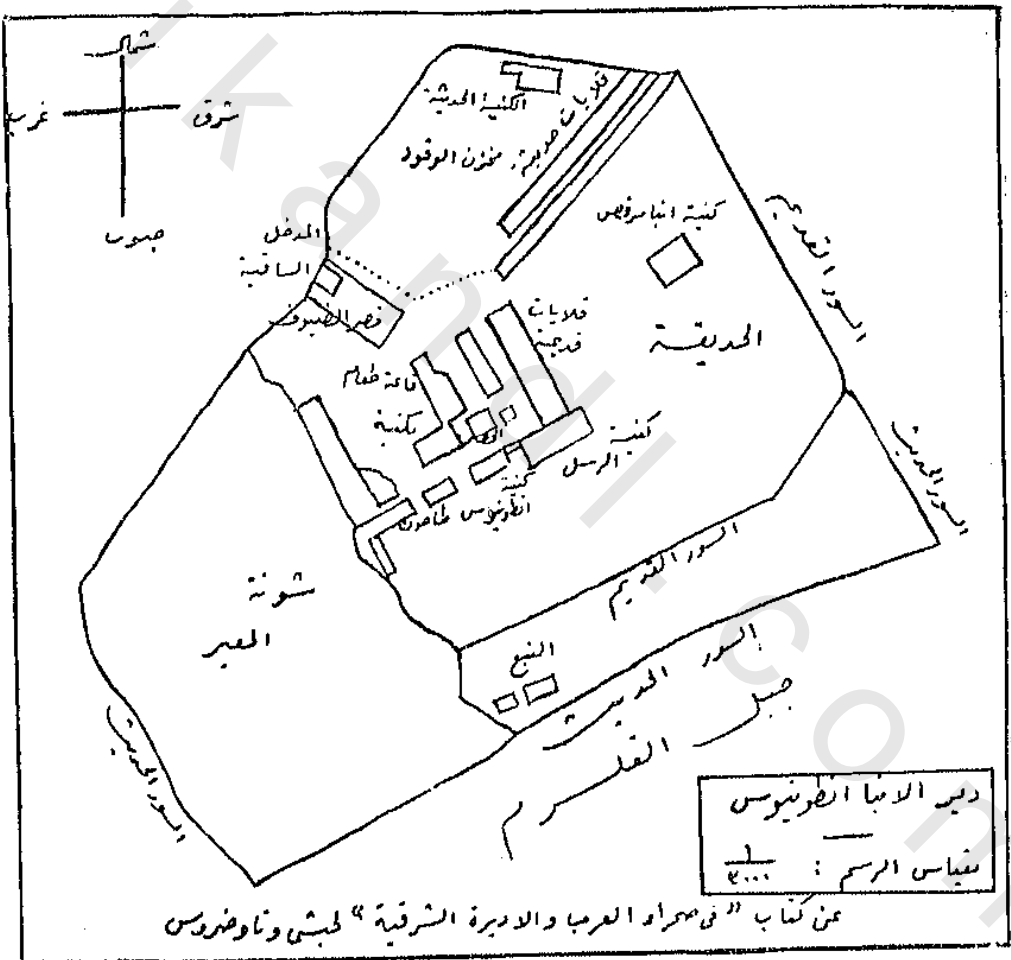
دير الانبا انطونيوس

ترجع فكرة التنسك الى الطبيعة البشرية ، التي تخالجهما أحياناً الرغبة في الصدوف عن متاع الحياة المادية ، فيميل الانسان إلى الزهد فيها ، ويعتزل العالم ، ويخلو إلى الوحدة ، للعبادة والتأمل . ووجد التنسك عند الأمم التي كانت تؤمن بالبعث وخلود النفس ، فعرفه كثير من الشعوب والأقوام كالهنود والمصريين واليونان واليهود . والمصريون منذ فجر التاريخ كانوا يؤمنون بالبعث ، وكانوا يستعدون للحياة الأخرى ؛ وهم قد اعتنقوا المسيحية التي أشعلت مبادئها في قلوبهم حب الزهد والتقشف . ثم أن ظلم الحكام من الرومان قد أذكى في نفوس البعض منهم حب العزلة ، فهجروا المدن إلى الصحراء والكهوف .

وفي مصر ظهرت الرهبة لأول مرة في المسيحية . وبدأت بنظام العزلة المطلقة ، ثم تطورت إلى نظام الجماعات في قلايات متقاربة . ثم انتهت بإنشاء الأديرة . والقديس بولا يعتبر من السابقين في إنشاء نظام الرهبة ؛ ولكن فكرة الرهبة قد تركزت وتبلورت حول شخصية القديس أنطونيوس الذي يعتبر أبا الرهبانية .

ولد القديس أنطونيوس عام ٢٥٤ م ، في بلدة كوما (فن العروس) ، بمرکز الواسطى . وكان من أسرة غنية ، وتلقى تربية دينية . ومات أبوه وهو في سن العشرين ، فقام بتدبير أملاكه بعض الزمن ؛ ولكن سرعان ما تملكه حب العزلة والتنسك ، فباع أملاكه ووضع أخته مع جماعة من المتبتلات ، وفي سنة ٢٨٥ م خرج إلى بسبير ، بين اطفيج وبنى سويف ، في المنطقة التي شيد عليها دير الممنون ، وعاش هناك عشرين سنة ؛ واجتمع حوله بعض الاتباع والمريدين . وفي سنة ٣١١ م ، في عهد اضطهاد الامبراطور مكسميوس للمسيحية ، انحدر إلى المدن في رهط من رهبانه ، لتشجيع المضطهدين . وزار

الاسكندرية ، وتحدى حاكم المدينة علنا ، ولم يتعرض له أحد بسوء ؛ إذ كان عهد اضطهاد المسيحيين قد آذن بالزوال . ثم أراد أن يعيش في عزلة مطلقة فانطلق في الصحراء الشرقية حوالى سنة ٣١٥ م ، واستقر في جبال القلالة الجنوبية ، قرب نبع ماء ، على بعد أميال قليلة من ساحل البحر الأحمر ، وعاش في مغارة بقية حياته . فتبعه إلى عزلته بعض المتقشفين ، وأقاموا على مقربة منه في قلايات الجبل . ولما بلغ أنطونيوس المائة من العمر خرج إلى المدن لكي يدحض مفتريات الاريوسيين ، وكان في هذا معاوفاً للبطريك اثناسيوس . ومات القديس أنطونيوس في سنة ٣٥٩ م ولا يعلم أين دفن .



دير الانبا أنطونيوس

ولا يمكن بعد تحديد وقت إنشاء دير أنطونيوس ؛ وفي تاريخ الرهبنة غالباً ما كانت وفاة قديس مدعاة لتأسيس كنيسة أو دير لتخليد ذكراه .

وأبو صالح الأرمني يذكر أن إنشاء دير أنطونيوس كان بعد وفاة القديس بزم من قليل . وكانت مساحته في أول الأمر لا تتعدى الثلاثة أفدنة ؛ وكان يحتوى على كنيسة واحدة وبعض الأبنية التي يحوطها سور ؛ وكان يتعرض أحياناً لغارات البدو . والأمبراطور جستنيان كان قد أسكن بعض الرهبان الممسيكين في دير أنطونيوس في النصف الأول من القرن السادس للميلاد فقاموا بتجديد بعض أبنيته وأسواره . ولا يعرف بالضبط هل ظل الرهبان الأقباط بالدير ، أم بقوا مع الممسيكين . وعلى كل حال فإن أبا صالح الأرمني وجد الدير في يد الأقباط عندما وضع كتابه ، في أوائل القرن الثالث عشر ومعلوماتنا عن الدير قليلة ، حتى العصر الحديث . ونعلم أنه في النصف الثاني من القرن الخامس عشر ، قد خالف الرهبان قواعدهم ، واتخذوا لهم من البدو خدماً . ففي إحدى ليالى سنة ١٤٨٤ ، فتك الخدم بأغلبية الرهبان ، ثم رحلوا عن الدير . وظل الدير لفترة حوالى سبعين سنة ، نهياً للبدو الذين كانوا يحلون به ويرحلون عنه وقتما شاؤوا . وظل الأمر كذلك حتى تولى البطريك غبريال الثامن ، فأصلح الدير ، وأقام فيه طائفة من رهبان وادى النطرون (١٥٥٠ — ١٥٦٠) . وإلى ذلك العهد يرجع الكثير من معالم الدير في حالته الراهنة ، إلا أنه لم يستعد نشاطه السابق ؛ فعصر التنسك ، الذي كان سائداً في القرنين الرابع والخامس للميلاد ، كان قد انقضى ، ولم يعد يصبح رهبان الصحراء قديسين .

وفي هذا الدور من الاضمحلال بدأ عهد زيارات الرحالة للدير . فمن الذين زاروه فانمسلب في سنة ١٦٧٢ ؛ وكوبان في سنة ١٦٨٦ ؛ وسيكار في سنة ١٧١١ . وبوكوك في سنة ١٧٤٣ . وهؤلاء الرحالة قد أفادونا بأن الدير لم يكن في حالة مرضية ، وكان يتعرض أحياناً لغارات البدو ؛ وأبنيته لم تكن نظيفة ، وبعضها كان يهدد بالسقوط .

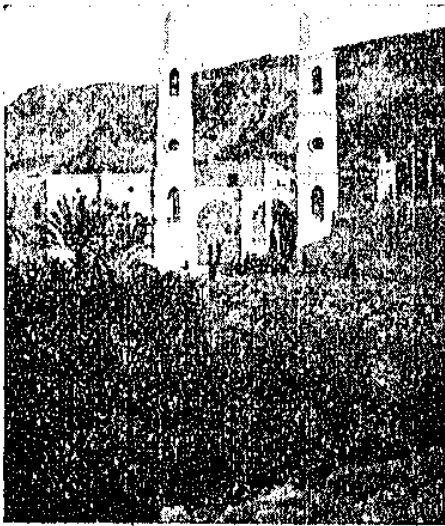
وبعد منتصف القرن الثامن عشر يدخل الدير في عهد اصلاح وتجديد

بواسطة بعض أغنياء الأقباط . فمثلا لطف الله شاكر قد أعاد بناء كنيسة
الرسل في سنة ١٧٧٢ : و ابراهيم الجوهري جدد الساقية وأصلح أسوار الدير
في سنة ١٧٨٣ ، التي أثبتت فائدتها في فترة الفوضى التي سادت مصر في نهاية
الاحتلال الفرنسي . ولكن سرعان ما استتب الأمن في الصحراء الشرقية
بعد سنوات قلائل من حكم محمد علي .

وفي سنة ١٨٥٤ بدأ عصر ازدهار لدير أنطونيوس ؛ فلما أصبح رئيس دير
أنطونيوس البطريك كيرلس الرابع ، أعاد إصلاح الدير ، فوسع مساحته حتى
بلغت ثمانية عشر من الأفدنة ، و جدد الأسوار ، وأنشأ قلايات جديدة ،
وهكذا . ويقال إن سعيد باشا كان قد استدعى البطريك كيرلس الرابع
لتسوية خلاف نشأ بين الحبشة ومصر بسبب الحدود ؛ فاعتذر كيرلس عن
ذلك لانشغاله بإصلاح الدير ؛ فأخذ الوالي على نفسه إكمال الإصلاح ،
وسافر البطريك إلى الحبشة .

دير أنطونيوس كما هو الآن

المسافر بالسيارة عن طريق رأس الزعفرانة ، بعد انطلاقه في وادي



برجان بدير الانبا انطونيوس

العرابة ، ومقتربا من حافة جبال
القاللة الجنوبية ، يلح على بعد ،
بقعة تعلو فيها أشجار النخيل ،
ويحوطها سور طويل ؛ وإذا ما اقترب
منها زادت له وضوحاً ، حتى يستبين
المكان . ويشعر الداني من الدير
بالسكون الشامل ، وهو يعلم أن
خلف الأسوار ، منازل عالية ، ومياها
جارية ، ورجالا أحياء . ويستقبل

رجال الدير الزائرين بالحفاوة والكرم . ولا يضم الدير الآن بين جدرانہ أكثر من ثلاثين راهباً . وهو يمتلك حوالى ٨٠٠ فدان فى وادى النيل ، ومنها يصل القمح والمؤن مرة فى الشهر . ويستخرج الراهبان كميات من البلح وأحجار البناء ، ويرسلونها إلى وادى النيل . ومبانى الدير الحالية ، باستثناء كنيسة القديس أنطونيوس ، وحائط قديم يقع فى جنوب الدير ، لا ترجع إلى ما قبل إعادة بنائه فى الفترة بين سنتى ١٥٥٠ و ١٥٦٠ . ولنستعرض الآن أهم مبانيه .

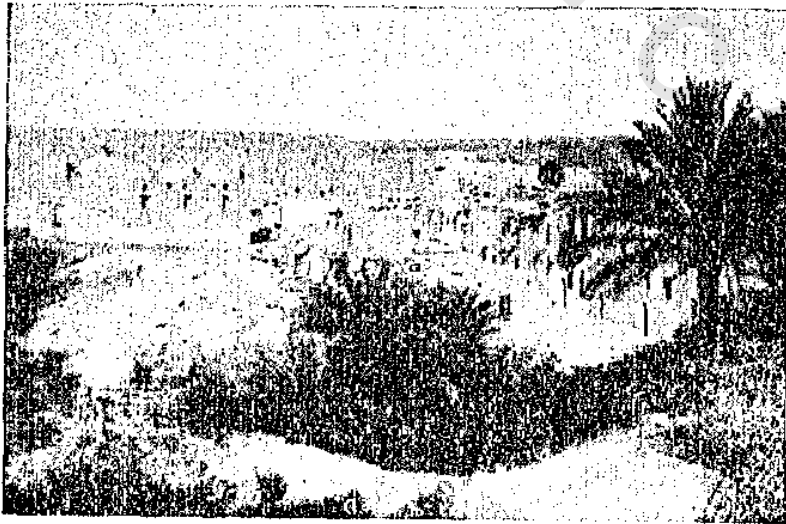
كنيسة القديس أنطونيوس : هى أقدم وأهم بناء فى الدير من الوجهة الأثرية . وليس من الثابت بعد تاريخ إنشائها ، سواء فى حياة القديس أو بعد مماته . ويبلغ طولها نحو العشرين متراً وعرضها نحو العشرة أمتار ، وتنقسم من الداخل إلى أربعة أقسام : قسمين للمصلين ، وقسم للشيوخ ، والقسم الأخير وفيه الهيكل الثلاثة . ويعلو هذه الأقسام القباب . والقسم الأول يزين جدرانہ بعض الرسوم على الحوائط ، وهى فى حالة سيئة ، وترجع إلى العصر البيزنطى المتأخر ، ما بين القرنين الثالث عشر والخامس عشر . ومن هذه الصور نجد واحدة تمثل المسيح مع بعض الراهبان والملائكة ، وأخرى تمثل العذراء مع ثعبان موسى ، وثالثة تمثل مار جرجس فى زى ثياب رومانية ، ويمتلى جواداً ، ويطعن تينياً . وبالقسم الثالث مذبح قديم ؛ وفيه مصابيح معلقة ، تعلوها بيضة نعام ، استعملت فى الأصل لى تحول دون سقوط الجرذان فى زيت المصابيح . والقسم الرابع يحتوى على ثلاثة هياكل ، وهى مربعة تقريباً ، وتنتهى بفجوة فى الحائط الغربى ، ويتوسطها مذبح حجرى ، تعلوه قبة خشبية .

كنيسة بطرس وبولس أو كنيسة الرسل : شيدت على أنقاض كنيسة أخرى ، فى النصف الثانى من القرن السادس عشر . وهى تمثل الفن القبطى القديم ؛ وهى مربعة الشكل ومسقفة بتسعة من القباب ، ومقسمة إلى أربعة

أقسام . ومن الصور التي بها واحدة تمثل القديس أنطونيوس وخنزيره .
كنيسة مرقص : شيدت على أنقاض كنيسة أخرى ، في سنة ١٧٦٦ .
وهي تقع بالقرب من السور الشرقي . وهي تشبه السابقة ، وتعلوها اثنتى عشرة
من القباب .

القصر أو الحصن : عبارة عن معقل يُلجأ إليه الرهبان وقت الخطر .
شيد في فترة إعادة تعمير الدير (١٥٥٠ — ٦٠) ، على أساس معقل قديم ؛
وتبلغ مساحته ٢٠٠ متر مربع ، وبه ثلاث طبقات ؛ وبابه في الطابق الثانى ،
حتى لا يسهل اقتحامه . ويصل إليه الماء بواسطة أنابيب من الفخار ممتدة من
نبع الماء ، تحت الأرض . وفيما سبق كان يحفظ به بعض المخطوطات وبعض
الآثار الثمينة . وفي أعلاه نجد كنيسة القديس ميخائيل ، حامى المعذبين من
أجل الدين .

وتوجد بناية يرجع إنشاؤها إلى عهد إصلاح الدير فى القرن السادس
عشر . وتشمل المكتبة فى الطابق الأول ، وتحتوى على ما يقرب من الألف
مجلد ؛ وإلى جانبها نجد قاعة الطعام ، وطولها ١٥ متراً وعرضها ٤ أمتار ،
ويتوسطها مائدة طويلة . ويتناول فيها الرهبان طعامهم فى يومى السبت والأحد .

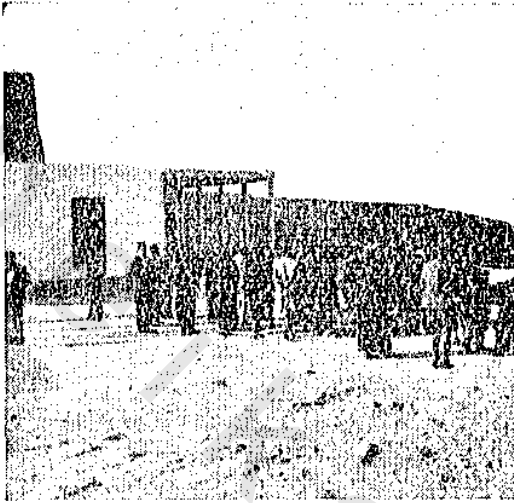


دير الأنبا أنطونيوس : بعض الأفلايات والكنيسة الجديدة

وفي الطابق الثاني لهذه البناية نجد كنيسة العذراء ؛ ومن المحتمل أنها شيدت بعد سنة ١٧٣٠ .

القلايات : يوجد بدير أنطونيوس قلايات قديمة داخل السور القديم ؛

وأخرى حديثة في خارجه .
وهي تتكون من طابقين ؛
وتحتوى على حاجات الرهبان ،
كالفراش وبعض أدوات الطهي .
وفيها يتناولون طعامهم أغلب
أيام الأسبوع .



قصر الضيوف : قد أنشأه
كيرلس الرابع في منتصف القرن
التاسع عشر ، وهو يتكون من

أعضاء الرحلة أمام قصر الضيوف
أربع غرف وبهو مستطيل ؛ ويجد فيه الزائر كل أسباب الراحة ، أثناء إقامته
بالدير .

الحديقة : للدير حديقة واسعة ينمو فيها النخيل وأشجار الخوخ والمشمش
والبرتقال والزيتون والخروب والكروم ؛ كما تنمو بعض الخضروات .
ويستخلص الرهبان من العنب نبيذ « الأباركة » لأقامة الشعائر الدينية .
وتروى الحديقة بسهولة ، لانحدار سطحها ، ولوجود عين الماء في أعلى
نقطة بها .

شونة المعيز : يقال إنه أثناء غياب كيرلس الرابع في الحبشة ، بنى أمين
الدير سوراً ضم صخرة خارج الدير ومعها مساحة واسعة من الأراضي ، كان
يعتليها البدو لتهديد الدير . وتستخدم هذه المنطقة لحفظ الماشية وأغلبها
من الماعز .

المدخل والساقية : يرجع الباب الحديدي الكبير إلى سنة ١٨٥٤ وفتح

للكافة الزائرين في أوائل القرن الحالى . وكان دخول الدير قبل ذلك عن طريق «الساقية» التى تقع غربى المدخل الحالى ، والتى أنشئت فى سنة ١٧٨٣ . وهى عبارة عن اسطوانة خشبية تتحرك حول محور رأسى ، وبها حبل يمر على بكرة حديدية معلقة فى السقف ، ويتبدل الحبل لرفع الأشخاص . وتستعمل الساقية الآن فى رفع مؤونة الدير .

عين الماء : توجد فى جنوب الدير وهى التى عينت موقعه . وتنبع العين الرئيسية من مغارة طويلة كانت قبلاً خارج الدير ؛ وأدخلها كيرلس الرابع ضمن حدوده وتحتوى المياه على نسبة قليلة من الفسفور .

أسوار الدير : يتراوح ارتفاعها بين العشرة والاثنى عشر متراً ؛ ويزيد سمكها عن المترين . وسطح الأسوار غير مستو لعدم استواء سطح الأرض . وكان للدير أسوار قديمة فى القرن السادس الميلاد . ثم أصلحت أسواره فى منتصف القرن السادس عشر بواسطة البطريك غبريال الثامن . كما أعيد إصلاحها على يد إبراهيم الجوهري والبطريك كيرلس الرابع ؛ وجعلت الدير الآن كالحصن المنيع .

مسن عثماني

بعض المصادر :

— حبشى وتاوضروس : فى صحراء العرب والأديرة الشرقية .

القاهرة ، ١٩٢٩

Abu Saleh = Churches and Monastries of Egypt. trans. Evetts. Oxford, 1895.

Butler = Ancient Coptic Churches of Egypt. Oxford, 1884.

Coppin = Le Bouclier de l'Europe. Lyon, 1686.

Fedden, M. H. = A Study of the Monastery of St. Antony. Bulletin of the Faculty of Arts. May, 1937.

Pococke = A Description of the East. London, 1734.

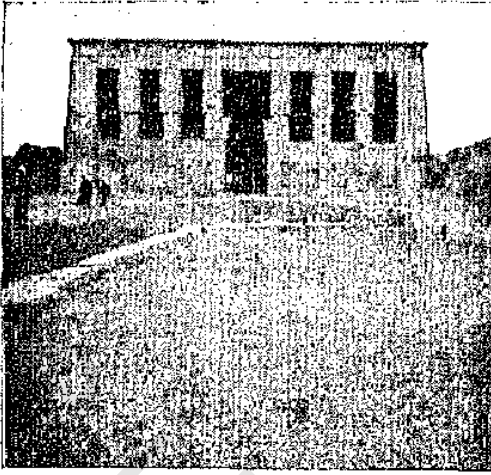
Vansleb = The Present State of Egypt. London, 1673.

معبد دندره

كان يقوم هذا المعبد في العصور القديمة في مدينة يطلق عليها في الوثائق الرسمية اسم Ant ، لكنهما كانت تعرف أيضاً لدى عامة الناس باسم Tantarar ، وهو ما اشتق منه الاسم الأغريقي Tentyra والاسم الحديث دندره . وقد كانت هذه المدينة عاصمة المديرية السادسة في مصر العليا ، تحدها من الشمال مديرية Diospolis Parva ومن الجنوب مديرية طيبة . وقد كانت لدندرة إلهة حامية تدعى هاتور ، كانت تتمتع بمكانة عظيمة في مصر القديمة . وتمثل الأساطير القديمة هذه الآلهة أحياناً في شكل بقرة سماوية ، وأحياناً في شكل الآلهة التي تشرف على ميلاد الأطفال ، وأحياناً في شكل الآلهة الفاتنة من بلاد بنت . أما في دندرة فإنها تظهر في شكل آلهة الحب الأمي والجمال والنور والبشر ، ويرمز إليها عادة بامرأة تحمل فوق رأسها قرني بقرة يضمن بينهما قرص الشمس .

ويرجع أقدم معابد هذه الآلهة في دندرة إلى عهد الملك خوفو باني الهرم الأكبر ، ومن ثم أخذ الفراعنة المختلفون يتعهدون هذا المعبد بالترميم والإصلاح كلما اقتضى الأمر ذلك ، إلى أن مال عليه الدهر وتهدم في أواخر أيام البطالسة ، وأصبح غير خلاق بعبادة هذه الآلهة المحبوبة . ولما كان البطالسة منذ انتعاش الروح القومية بين المصريين ، نتيجة للدور الذي لعبوه في معركة رفع في عام ٢١٧ ق.م ، قد درجوا على اتباع سياسة جديدة إزاء المصريين وأخذوا يستردون عطفهم بشتى الطرق التي كان من بينها تشييد معابد كبرى للآلهة الوطنية ، فإن أحد البطالسة الأواخر ، ولعله كان بطليموس الثامن (سوتر الثاني) ، أمر في أواخر القرن الثاني ق.م . بازاحة بناء المعبد القديم وإقامة معبد آخر جديد على أنقاضه ، لم يتم إلا حوالى منتصف القرن الأول بعد الميلاد ، في عهد أباطرة الرومان . ويعتبر هذا المعبد من أروع ما أخرجه

فن المعمار فى عصر البطالسة والرومان وإن كان يشارك تلك المعابد فى الخواص المميزة لها .



معبد دندرة

يقوم هذا المعبد اليوم على حافة الصحراء الغربية فى مواجهة قنا ويمتد حول البناء كله جدار خارجى ، يتوسطه فى الناحية الشمالية باب المعبد ، الذى إذا ما اجتزنناه وجدنا أنفسنا فى فناء لاسقف له يقع وراءه بهو الأعمدة الكبير وهو عبارة

عن قاعة كبرى يحمل سقفها أربعة وعشرين عموداً ضخماً ، رتبته فى أربع صفوف يكون الصف الأول منها حائط البهو الخارجى ، إذ يربط أعمدة هذا الصف بعضها ببعض حوائط قصيرة تشبه الستائر ، وتصل إلى نحو منتصف ارتفاع الأعمدة التى تحمل إفريزاً ضخماً يزينه قرص شمس ذو جناحين ، ويحمل نقشاً يثبتنا بأن بناء البهو قد تم فى العام العشرين من حكم الامبراطور تيبريس ، وبأن أهالى المديرية وعاصمتها أهدهوا باسم الامبراطور إلى الآلهة Aphrodite (أى هاتور) وأقربانها من الآلهة . ويبلغ طول الأعمدة نحواً من خمسين قدماً ، ومحيطها خمسة وثلاثين قدماً ، وتعلوها رموس أعمدة من النوع المعروف برموس أعمدة هاتور ، كل رأس منها عبارة عن مكعب ضخيم يزين كل وجه من وجوهه الأربعة وجه سيدة لها أذنان بقرة . ويزين الأعمدة والجدران مناظر دينية ونقوش ورموز مرتبة درجات الواحدة فوق الأخرى ، فى كثرة جعلتها تزاحم بعضها بعضاً ، لكن المناظر لا تخلو من الطرافة إذ أننا نقيين فيها زيارة ملكية إلى المعبد وإهداء ضيعات إلى الآلهة . أما السقف فكله مزين بمناظر فلكية .

ويؤدى البهو الكبير إلى بهو أعمدة صغير يحمل سقفه ستة أعمدة رؤوسها من النوع المعروف برؤوس الزهور أو الرؤوس المركبة (foliage or composite) تشبه كل رأس منها ناقوسا يزين جوانبه عدد من الأزهار وأوراق نباتات مختلفة ، رتب في أوضاع متباينة ، ويقوم فوق الناقوس بمثابة إفريز رأس من رؤوس هاتور التي سبق وصفها . ويزين أعمدة هذا البهو وجدرانه مناظر تتصل ببناء المعبد ، فعلى أحد جانبي البهو نرى الملك وقد خرج من قصره يشق الأرض ويصنع الطوب ويضع الحجر الأول ويهدى المعبد إلى الإلهة ، وأخيراً يفتتح الشعائر الدينية بحرق البخور . وعلى الجانب الآخر نرى مشهد إهداء ثان ، يقوم به الملك بعد وصوله من القصر في موكب ملكي حافل ، فنراه يقدم هدايا من المعادن الثمينة إلى الإلهة وينثر العطور على المعبد ويهدى البناء إلى هاتور وحورس . ويتصل بكل جانب من جانبي هذا البهو ثلاث غرف كانت تستخدم لتخزين حاجات المعبد والنذور .

ويؤدى هذا البهو إلى قاعتين صغيرتين إحداهما وراء الأخرى تسمى الأولى « قاعة المذبح » حيث كانت تقدم القرابين ، ويغطي جدرانها مناظر تمثل الملك وهو يقدم القرابين إلى هاتور وابنها . وإلى يمين هذه القاعة ويسارها توجد السلام التي تصل إلى سطح المعبد . وتسمى القاعة الثانية « قاعة التسع المقدسة » ؛ وهي لا تزيد عن ممر بسيط يغطي جدرانه مناظر تشير إلى أن هاتور ، وقد تجسم فيها كل الآلهة الأخرى ، أصبحت وحدها منبع الحياة وإلى جانبي كل من هاتين القاعتين توجد غرفتان . وتؤدى القاعة الثانية إلى قدس الأقداس ، حيث كانت تحفظ المركب المقدسة ويوضع تمثال الآلهة الذي لا يدانيه تمثال آخر في قداسته . وكانت تبقى هذه الغرفة مغلقة محتومة لا تكسر أختامها ولا يفتح بابها إلا في الأعياد الكبرى ، ولا يسمح بدخولها إلا للكهنة الأكبر والفرعون الذي كان يخول له مركزه أن يقوم بمهام الكهنة الأكبر في أى معبد . وترينا مناظر هذه الغرفة زيارة الفرعون للآلهة .

ويحيط بهذه القاعة المقدسة ممر يؤدي إلى إحدى عشرة غرفة صغيرة بجانب بعضها بعضاً ، كان لكل منها اسم خاص مثل « غرفة اللهب » و « عرش رع » و « اتحاد الوجهين » و « غرفة الميلاد » و « غرفة البعث » الخ لكنه قد أصبح من المتعذر علينا الآن استبانة الغرض من هذه الغرف فقد فقدت أسماؤها الدلالة التي توحى بها .

وتزين جدران السلام التي تؤدي إلى سطح المعبد مناظر موكب الإلهة في غدوه إلى السطح ورواحه ، عندما كانت تحمل في جمع حاشد تحفها مظاهر العظمة والجلال ، لتلقى نظرة على ممتلكاتها العظيمة ، فترى الفرعون على رأس صف طويل من السكينة ؛ كما نرى رمزاً لقدس الأقداس محمولا على أعناق ثمانية من عمالق القساوسة . وعند مسافات معينة كان الموكب يقف ويقوم الفرعون بحرق البخور أمام تمثال الإلهة . وسطح المعبد منبسط وعلى ارتفاعين ، لأن البهو الكبير أعلى من بقية أجزاء المعبد الأخرى ، التي يقوم على سطحها عدد من الغرف المقدسة الصغيرة ، أكبرها في الركن الجنوبي الغربي . ومن أهم خواص هذا المعبد كثرة عدد الغرف السرية أو الأقبية ، التي بنيت في سمك الجدران تحت مستوى الأرض ، وغطيت مداخلها بألواح صخرية متحركة . وكل هذه الأقبية منقوشة وملونة . وكان بعضها لإقامة الشعائر السرية للإلهة ، والبعض الآخر لحفظ كنوز المعبد التي لا بد أنها كانت ذات قيمة كبرى . ويزين جدران المعبد من الخارج أشكال منحوتة تمثل عدداً من الآلهة ومناظر عبادتهم ، تميز بينها كايوباترة في شكل الإلهة إيزيس وابنها قيصرين يتعبدان إلى الآلهة ، وإلى الجنوب الغربي من المعبد تقوم البحيرة المقدسة وهي مستطيلة متسعة في كل ركن من أركانها سلام تؤدي إلى صفحة الماء .

إن هذا المعبد كغيره من معابد البطالسة والرومان ، رغم تأخر عهدها وإنشائها بعد زوال دولة الفراعنة وانتشار الفن الأغريقي في مصر ، لا يختلف

فى جوهرة عن معابد الفراعنة ، ولا نلمس فيه أى أثر للفن الأفرىقى فهو
مصرى خالص فى تخطيطه وعمارته ونقوشه . فالجدران القصيرة التى تشبه
الستائر فى الهو الكبير ، لم تكن بدعة استحدثها البطالسة ، فهى معروفة فى
معابد الدولة الحديثة ، فى الكرنك ومدينة هابو وكذلك فى معابد الأسرة
الثلاثين فى مدينة هابو وفيله . كما أن رؤوس الأعمدة المركبة — فى اعتقادى
على الأقل — مصرية صميمة وثمرّة النهضة الفنية التى ظهرت فى مصر فى العصر
الصاوى ، أى فى القرنين السابع والسادس ق . م . وقد كانت تلك النهضة
ترمى إلى احياء التقاليد القديمة التى أخرجت الكثير من آيات الفن المصرى .
نحن نعرف أن عمود البردى وعمود اللوتس ، يرجعان فى أصلهما إلى القوائم
البداية التى كان يحمل عليها السقف وتزين رؤوسها بالأزهار ؛ لكن لما كان
الفنان فى العصر الصاوى يفوق بطبيعة الحال فنان الدولة القديمة فى التقدم
ورقة الشعور ، فإنه لم يرجع القهقرى إلى تلك القوائم البدائية ، إنما اتخذ نواة
عموده من عامود البردى المزدهر (Campaniform) ذى الرأس المفتوح ،
وزينه كما فعل أجداده من قبل بياقة من الزهور . ولكنها كانت تتألف من
عدة أنواع بدلا من نوع واحد مثل اللوتس أو البردى كما فعل فنانو الدولة
القديمة . إن الأنواع المتعددة المعقدة لرؤوس العامود الجديد لا يمكن أن تكون
نتيجة لحطة واحدة ، بل لابد أنها كانت ثمرة تطور طبيعى طويل ؛ لكن من
العسير بل من المحال أن نتبع الآن أدوار هذا التطور ، نظرا إلى تهدم معابد
العصر الصاوى . إن ظهور أنواع هذه الرؤوس كاملة فى الأسرة الثلاثين فى
معبد Nectanebo II أى فى أواسط القرن الرابع ، ليحملنا على الاعتقاد بأن
تاريخ هذه الرؤوس ، يجب أن يرجع إلى عصر سابق للأسرة الثلاثين ؛ وإذا
ما محصنا جميع الاعتبارات المختلفة ، وجدنا أن العصر الصاوى أنسب وقت
لذلك ، بسبب نهضته الفنية والسلام والرخاء اللذين سادا فيه . وإذا كانت
هذه الرؤوس فى دور التكوين خلال القرن السابع والسادس ق . م . أى

قبل ظهور العامود الاغريقى السكورثى بمدة طويلة . وإذا ما تذكرنا أصل الأعمدة المصرية المزدانة بالزهور ، وإذا ما عرفنا أن العناصر التى تتكون منها الرؤوس الجديدة مصرية بحته ، فإنه يتضح لنا بطلان الزعم الذى يرى فى الرؤوس الجديدة أثراً للعامود الاغريقى السكورثى . وإذا كانت ثمة علاقة بين الاثنين ، فإن العكس أقرب إلى الصواب ؛ لأن المصرى كان يزين رؤوس أعمدته بالأزهار قبل عهد الاغريق بالأعمدة ؛ كما أن الحلقات (volute) الجانبية فى الرؤوس السكورثية ، تحمل شهاً كبيراً للأطراف المتبدلية من أوراق زهرة الايريس ، التى كانت رمز مصر العليا والتى كانت تستعمل فى الزخرفة فى مصر منذ الدولة الوسطى .

ابراهيم نصصى

بعض المراجع :

- | | | |
|-----------|---|---|
| Weigall | = | Aguide to the Antiquities of Upper Egypt. |
| Noshy | = | The Arts in Ptolemaic Egypt. |
| Chassinat | = | Le Temple de Dendara. |
| Jequier | = | Les Temples Ptolemaiques et Romains. |

أبيدوس

اسمها القديم « أبدو » وتشتهر اليوم عند أهل الصعيد باسم العرابة المدفونة. كانت عاصمة الأقليم الثامن من أقاليم الصعيد ، وتقع على شاطئ النيل الأيسر ، وعلى بعد ستة أميال ونصف ميل من مدينة البلينة ، وتمتد أثارها ما بين العرابة والخربة ، وهى أقدم المدائن المصرية وأعرقها جميعاً . قامت من البلاد منذ أوائل عصورها التاريخية مقام عاصمة الدين . ففيها قبر أوزيريس ؛ وفيها أقدم هياكله ، وفيها معبده العظيم الذى بناه سبتى الأول ، ثانى ملوك الأسرة التاسعة عشرة . وفيها مدافن الملوك المصريين من الأسرات التاريخية الأولى .

على أنه من العسير جداً أن نلم بتاريخ هذه المدينة أو نعرض له ، دون أن نتحدث عن الدين ودون أن نجعل الدين سبيلاً للوصول إلى ما نريد . فنحن لا نكاد نعرض لتاريخ هذه المدينة حتى يطالعنا اسم أوزيريس ، إله المصريين المعروف . ولهذا الإله أسطورة عجيبة ممتعة لعلمها أمتع ما ورد فى أساطير الأديان جميعاً . ولست أخفى على القارىء أنى أحببت الحديث عن هذه الأسطورة لأمرين ، أولهما واجب البحث ، لأننى كما قدمت لا أكاد أتعرض له دون أن أجعل الدين سبيلاً إليه . وثانيهما أننى من أشد الناس كلفاً بهذه الأسطورة واطمئناناً إلى ما فيها ، من ذلك الغذاء الدسم الذى عاشت عليه الحضارة المصرية أجيالاً وقروناً طوالاً ، والذى ادخرت منه الأيام هذه الفضلات اليسيرة ، لأولئك الذين بحثوا فى تاريخ الحضارة المصرية من يونان ورومان . ولأولئك الذين خلفوهم من الممان وفرنسيين وإنجليز ، فأقبلوا عليه وأخذوا منه بمقادير تختلف زيادة ونقصاً . فمنهم من شبع ومنهم من زهد ، ومنهم من استساع ذلك الطعام ثم هضمه فوفق ، ومنهم من ساء هضمه فأخفق . وأنا أرجو أن تكون الأيام ما زالت أمينة على بعض

هذا التراث ، وما زالت تدخره لأبناء البلاد ، حتى يتاح لهم أن يقبلوا عليه فيلتهموه جميعاً . وأدعو الله مخلصاً أن يزكو طعامهم ويصلح غذاؤهم ويحسن هضمهم ويتضاعف نشاطهم في النهل من هذا المورد العذب ، لينالوا منه أعظم حظ وأوفر نصيب ، حتى يستطيعوا الأمام بحضارة بلادهم ، لأن الدين والحضارة توأمان ؛ فما ينبغي لدين أن يعيش بغير حضارة ، وما ينبغي لحضارة أن تقوم بغير دين ، ولأن أبناء مصر عمومأ وأهل هذا الجيل بنوع خاص ؛ هم أولى الناس جميعاً بهذا التراث الخالد .

ولكم كنت أود أن أفصل هذه الأسطورة وأحاول شرحها وتحليلها ، غير أنني أخاف الخروج عن موضوع الحديث . على أنني أرجو أن أوفق إلى ما أريد في غير هذا المكان قريباً إن شاء الله .

وما أخال أن بين طائفة القراء المثقفين ، من لم يسمع باسم أوزيريس وأسطورته العجيبة ، التي تنقلت مع الزمن والأجيال وتخطت مصر فركبت البحر إلى أوروبا ، ووجدت بين أهلها من يونان ورومان من أقبل عليها وتلقاها ، ثم ألفها وتعشقها واطمأن إلى ما فيها من حضارة ودين ، فأقامت عندهم حتى فرضت نفسها على الناس والأيام فرضاً . ومع ذلك فأنا أوتر اليوم أن أجعلها في هذا المكان اجمالاً ؛ وأكاد أطمئن إلى أنه بين القراء ، من يعرف أن قدماء المصريين قد اطمأنوا منذ أقدم عصورهم ، إلى عبادة الأرض والسماء ، مثلهم في ذلك كمثل غيرهم من أمم الدنيا جميعاً وأطمأنوا إلى أنهما زوجان ذكر وأنثى . وقالوا في حديثهم عن خلق الدنيا إن الأرض والسماء كانتا رتقاً ثم أنفتقتا فكان الهواء . أما السماء وهي الآن فقد ارتفعت إلى حيث تكون يحملها الهواء ؛ وأما الأرض وهي الذكر ، فقد استقرت في مكانها من أسفل السماء « بين السماء والماء » .

ثم ولد لهذين الزوجين أولاد أربعة هم أوزيريس ، وزيت ، وأيزيس ، ونفتيس ؛ أما أوزيريس فورت عن أبيه عرش الدنيا . وكان عادلاً محبوباً .

أعطى الملك فأحسن سياسته . وأؤتمن على الشعب فرعاه ونهض به إلى خير ما ينهض الملك الصالح البار بشعبه الكريم المحبوب . علمه الزرع والضرع . وشرع له الأحكام والقوانين . وأما زيت فقد كره أن يؤول الملك إلى أخيه ، وامتلأ قلبه حقدًا عليه وحسدًا له . ثم طوعت له نفسه قتل أخيه ، واجتمع له الملائ من أهل الكيد وأصحاب الغدر والخيانة يأترون بالملك ليقتلوه ، فصاغوا له تابوتًا من ذهب وأولموا له وليمة كبرى ، ثم جلس الناس يسمررون وقد تقدم الليل ، ثم جرى بالتابوت وتسابق الملائ إليه يظهررون أعجابهم به ، يختلفون على الاضطجاع فيه . حتى إذا كان دور الملك ، وأخذ في التابوت مضجعه ، وضع من فوقه الغطاء فأحكم ، وعمد القوم إلى الغطاء فثبتوه بشيء من قطر ورصاص . ثم حملوه فألقوه في اليم وأسلمه النيل إلى البحر ، وحمله الموج إلى فينقيا ، ثم قذف به على ساحل بيلس ؛ فما كاد يستقر على الشاطئ ، حتى أنبت الله من فوقه شجرة مديدة الغصن وارفة الظل ، قامت من فوقه فأظلمته وحتمته ثم أخفته عن عين الرقيب . ثم مر بالشاطئ حاكم بيلس فراقته الشجرة حتى أثر الاحتفاظ بها ، ثم أمر بها فاقتلعت ثم حملها معه وأقاموا من جذعها عاموداً يرفع به سقف بيته .

وأما ايزيس فقد ذهبت تبحث عن أخيها وزوجها في مشارق الأرض ومغاربها ، لا يشقيها بحث ولا يصيبها بأس ولا ينالها كل ولا أعياء ثم هداها البحث إلى بيلس فجاءتها ، ثم قدر لها الوصول إلى قصر الحاكم فدخلته وأقامت فيه ، ما شاء الله أن تقيم .

ثم يتاح لها الوصول إلى جذع الشجرة ، فإذا هي تخلص من صورة البشر ، وتغدو روحاً إلهية خالصة لا يدركها حس ولا تراها عين ؛ ثم تحمل الجذع فتركب به البحر إلى مصر حيث انتبذت به من أحراش الدلتا مكاناً قصياً ، وأقامت عليه نادبة باكية . على أنها غادرت إلى حين ، ومضت تنظر إلى وحيدها اليتيم ، في مدينة « بوتو » ؛ وكان « ست » قد خرج للصيد في إحدى

الليالى المقمرة ، فاذا هو يعثر بتابوت أخيه ، فيثور لذلك أشد الثورة ، ويقسم ليخرجن جثته من التابوت ، وليرزقها تمزيقاً وليلثن بها أشنع تمثيل ، وليطرحها أشلاء فى أقصى الأرض ؛ ولكن إيزيس ، التى لا تعرف اليأس ولا تضيق بالحوادث ، تعاود البحث عن جثة أخيها وزوجها ؛ وكانت كلما نزلت بأقاليم من أقاليم الوادى ، وعثرت به على عضو من أعضاء القليل ، دفنته وأقامت عليه باكية نادرة . وهكذا استقر صلبه فى « بوسير » من أعمال الدلتا ، واستقر الرأس فى أبيدوس ، واستقرت بقية الأعضاء فى أقاليم البلاد المختلفة . وهكذا ودع هذا الملك الطيب حياته على هذا النحو المريع ، فنزل من قلوب المصريين منزلة الحب والتقديس ؛ فهو لا ينزل عن عرش الدنيا إلا ليتربع على عرش الخلود ، وما يكاد يغادر سلطانه فى الدنيا ، إلا يستأنفه فى الآخرة على عالم الموت . ولا يكاد الناس يدعون أوزيريس يستشهد ، على نحو ما قدمنا ، حتى استولدوا له « إيزيس » فولدت « حوريس » الذى ما كاد يخرج إلى الدنيا حتى دفعه الشعب إلى الانتقام لأبيه والمطالبة بعرشه ، والتف من حوله شيعة أبيه فأيدوه ونصروه ، ثم أسموه « حورس المنتقم لأبيه » . وانقسمت البلاد من أجل ذلك حزبين وتنازعت أقاليم مصر قبر الشهيد ، وتنافسوا فى خلق الأسباب لهذا النزاع ، واستغلت هذه القصة استغلالاً سياسياً ، ما تكاد عصور التاريخ أن تفرغ منه . واستغل أوزيريس وولده ، فى التناحر السياسى بين أقاليم البلاد المختلفة استغلالاً قوياً ، وراء ستار عريض ، ظاهره الدين الخفيف ، وباطنه الأغراض والأطماع .

فمنذ أواخر الاسرة الخامسة أو ما قبل ذلك بقايل ، نرى فى صفحات القبور وما يتصل بأهلها من كتابات ونقوش ، أثراً ظاهراً وظلاً خفيفاً لدين أوزيريس . فهو إذ يطالعنا من بين آثار ذلك العصر كما له للموتى ، فاذا بأثره يظهر ويشهد ، وإذا بظال عبادته يمتد ، ثم يطغى على ما بقى لأله الموتى القديم « أنوبيس » ، فيكاد يحويه . ثم لا يلبث حتى يفرض دينه على

الناس فرضا . فبعد أن كانت أوعية الموتى في الدولة القديمة لا تكاد ترتفع إلا لأنوبيس ولا تكاد تتصل إلا باسمه ، أصبحت منذ ذلك الوقت ترتفع إلى أوزيريس ؛ فهو سلطان الحياة الأخرى كما كان ملكا في الأولى . وهو وحده القادر على أن يهيئ للناس منازلهم في عالم الخلود .

كان أول أمره ربا « لبوصير » في شرق الدلتا ؛ وأكبر الظن أن دينه قد نشأ فيها ، ثم بدأ ينتشر في نواحي الأرض ، حتى كاد يتلغ الأديان جميعاً ، ما يكاد ينزل باقليم إلا ابتلع دينه ومحا آيته من القلوب أو كاد . نزل « ممفيس » فابتلع إلهها ، « سوكريس » ، وبلغ « ابيدوس » وأهلها يومئذ على دين ابن آوى ، فاتخذ صفاته ومزاياه وما زال به حتى ابتلعه ومحا آيته . وعُرف منذ ذلك الوقت باسم « خنتي امنتيو » ، أى رب أصحاب اليمين ؛ وأصحاب اليمين هم أهل القبور من وادى العدم في غرب البلاد ؛ وهكذا أصبح « أوزيريس » ربا لا يبدوس وسلطاناً على الغرب فى آن واحد . منذ ذلك الوقت اطمأن المصريون إلى أن قبره فى أبيدوس ، فعدت كعبة لهم فى الحياة والموت ، واستقر فى عقائدهم أن مدخل الغرب وعالمه ، لا يكون إلا من « ابيدوس » . وأصبح منتهى أملهم أن يكون مستقرهم الأبدى حول قبر ذلك الشهيد ؛ مثلهم فى ذلك كمثل شيعة على بن أبى طالب ، يحجون إلى كربلاء حيث مقتل الحسين وحيث قبره ومشهده ، ييغون حوله جوار الأبد ومقر الخلود .

وعلى الذين لا يستطيعون دفن موتاهم فى أبيدوس ، أن يحملوه إليها حاجين إلى قبر « أوزيريس » ، مطوفين به ضارعين إلى رب الغرب أن يهيئ لموتاهم منازل أخرى . فإذا ما قضى الحج عاد الناس بموتاهم أو بجثث موتاهم إلى حيث أراد الله لها أن تكون . على أن هذا الحج لم يكن يخلو من أثر ظاهر . فمنهم من يقيم له قبراً وهمياً ومنهم من يقيم لحجه لوحة تذكارية كلها أدعية خالصة يبتغون بها عند ربهم الوسيلة .

كتب على هذه المدينة التاريخية أن تكون وادياً للعدم منذ فجر التاريخ وقد ر لها ذلك الحظ العظيم من التقديس والأجلال منذ مطلع الحياة المصرية فيها .

فيها دفن أول ملوك الأسرات التاريخية الأولى ، وما زالت أطلال قبورهم بادية في ظاهر الصحراء من وراء العرابة ، وفي المكان المعروف باسم « أم العقاب »* ، الذي يقوم فيه ذلك القبر المعروف بقبر « أوزيريس » ، على أن الأبحاث التاريخية التي قام بها العلماء في تلك المنطقة ، في أوائل القرن الحالي ، أثبتت أن القبر لم يكن لأوزيريس ، وإنما كان لأحد ملوك الأسرات الأولى ويدعى « زر » ؛ إلا إنه استقر في عقائد المصريين بعد تقادم العهد على أن القبر لأوزيريس .

ومن هنا كثرت آثار « القعاب » حوله ، تشير إلى كثرة ما كان يقدم إلى هذا الآله من قربان وتضحيات ، وفي الجنوب من جانب العرابة تقع جبانة الدولة الحديثة ومعبد سيتي الأول ومعبد رمسيس الثاني ثم ذلك المكان المعروف بالأزيريون . وفي الشمال من ذلك يرتفع أحد التلال بطائفة من قبور الدولة القديمة . وفي أقصى الشمال فيما بين هيكل أوزيريس المعروف بكوم السلطان والحصن المعروف بشونة الزيب ، تقع مقابر الدولة الوسطى وأغلبها من اللبن على شكل أهرام . وفي تلك المنطقة أيضاً تقوم طائفة من قبور الدولة الحديثة ، يرجع تاريخها إلى ما بين الأسرة الثامنة عشرة والعشرين وما بعدهما .

ولما نهضت مصر نهضت المعروفة عند أوائل القرن السابع عشر قبل

* سمي المكان بهذا الاسم لما وجد فيه من آثار أوعية الفخار ، التي كانت تقدم فيها الضحايا على قبر الشهيد وأقد سمعت مرة أن بعض الناس يظنون أنها أم العقاب (البقايا) في لغة أهل الصعيد . على أنني أميل إلى الاعتقاد بأنها أم القعاب ، لا أم العقاب ، والقعاب جمع قعب في لغة أهل الصعيد . والقعب آنية من الفخار يستعملها الناس للحلب وحفظ اللبن .

ميلاد المسيح وأتيح لنهضتها من طهر البلاد من العناصر الأجنبية ، وانبعثت في الشعب المصري روح الفتح والغارة وقامت الامبراطورية المصرية وامتد ظلها إلى أطراف الجزيرة من وادى النهرين ، تغيرت أساليب الحكم في البلاد واتخذ الأباطرة المصريون من طيبة مهب الثورة الوطنية ومبعث النهضة القومية ، عاصمة لامبراطورية الدنيا في ذلك العهد . وكان نجم الاله آمون قد سطع ، فأقيمت له المعابد وفتحت باسمه الفتوح ، واقرن النصر باسمه . وأصبح كهانة وسدنة بيته من أشد رجال الامبراطورية بأساً وأبعدهم أثراً في سياسة البلاد الداخلية والخارجية . وامتد نفوذهم في القرن الرابع عشر حتى وصل إلى القصر وتغلغل في البلاد وأصاب الجالس على العرش وهو يومئذ أمنوفيس الثالث فصفعهم صفعه أخرست أسنتهم إلى حين . واضطرب لها نجم طيبة وإلهها معاً ، فهجروا الملوك إلى الدلتا ، حيث استقر عرشهم في العاصمة « برامسو » الجديدة ، وإن كانوا لم ينصرفوا عن طيبة تماماً . في ذلك الوقت الذي انصرف فيه الملوك بعض الشيء عن طيبة وإلهها وأصبحت أبنيتهم غير قاصرة على آمون وسدنته ، خطر لسبتي الأول أن يقيم مجد كعبة البلاد الدينية القديمة ، وأن يبعث تاريخها من جديد . فشيّد فيها ذلك المعبد

العظيم ، الذي ما زال قائماً حتى

اليوم . وهو من أجمل معابد

المصريين جميعاً . كشف عنه

ماريت باشا أيام والى مصر

محمد سعيد باشا . ونشر أبحاثه

في كتابه المعروف : Mariette.

Abydos. وتعاقبت الأكتشاف

من بعد ذلك على يد Petrie

و De Morgan وكل أبنية المعبد



هو في معبد ابيدوس

من عصر سبتي الأول ، حاشا لبعض أفنيته الخارجية فهي من أيام ابنه رمسيس الكبير . ونقوشه من أجل ما صاغت يد الفنان المصري في عصور الفن جميعا .

أضاف رمسيس الثاني هذه الأفنية إلى مدخل المعبد ، ومنها البناء الخارجى الذى لعبت به يد السنين ، حتى ذهبت بجذته وبهائه وطاقت بأبراجه فأزالها ولم يبق من آثاره غير هذه الحوائط البالية ، وما يعلق بها من تماثيل الملوك العظمين سبتي الأول ورمسيس الثانى ، والتي تمثلهما فى شكل الإله أوزيريس . وأغلب الظن أنه بُنى على أن يكون ساحة يحشد فيها الناس من طوائف الشعب ، يوم زينة البلاد وأعيادها الكبرى . ولينظروا فيها بأس الملك وشدة ، فهناك مناظر الحروب والوقائع الكبرى ، وتمثيل الفتك بالأعداء وقطع أيديهم ، وفيها مناظر الأسرى وتقديمهم مع الأسلاب والغنائم للإله الأمبراطورية آمون . ثم يلى ذلك الفناء ، فناء آخر دوّن فيه رمسيس الثانى ذكريات الوقائع وتاريخ إتمامه لبناء المعبد . وحلّاه بمناظر تمثل شكره للإله الامبراطورية ، على ما أحرزه من نصر على أعدائه الآسيويين . وأكبر الظن أن المعبد إنما بُنى ليكون مجمعاً لآلهة البلاد الكبرى ، ولثالث المعبد المكوّن من إيزيس وأوزيريس وسبتي الأول .

ففى المعبد مقاصير سبع ، لآلهة مصر السبع والتي عقدت كلها فيه ، وهم أوزيريس وإيزيس وحورس وبتاح وآمون إله طيبة وحورا ختى وسابعهم هو الملك المؤله سبتي الأول .

وأما ما بقى من مناظر المعبد فتكاد تكون كلها دينية خالصة ، وهى سلسلة من فصول مأساة الشهيد . وتمثل قيامه من عالم الموت . وأكبر الظن أن هذه المأساة إنما كانت تمثل فى كل عام ، على مسرح المعبد ، وكان عيدها أشبه ما يكون بعيد القيامة عند أصحاب المسيح .

ولهذا المعبد أيضاً قيمته التاريخية الكبرى ، ففيه مدونة من أكمل مداون

التاريخ الكبير ، أغنى هذه القائمة التي تحصى ملوك مصر من أول العصر التاريخي حتى أيام الدولة الحديثة من عصر الرعامسة ، وهي ثلاثة مداون ثلاث . إحداها في سقارة والآخرى في معبد الكرنك .

وعصر سبتي يعد من غير شك العصر الذهبي لتاريخ أبيدوس ، ففيه شيد أكبر معابده ، ووقف عليه سبتي من الخير والمال ما وفر لسكرانه وسدنته أسباب الرخاء واليسر ، وجعل أيامهم أعياداً متصلة ، وجعل مدينته وأوقافه من أرض وحيوان وطير حراماً على غير أهله ، وشرع لها القوانين والأحكام ، وفرض على من يمسها بسوء أشد أنواع العقاب وآلمها . وعلى مقربة يسيرة إلى شمال ذلك المعبد ، شيد رمسيس الثاني معبداً وهو أيضاً لأوزيريس . وقد غلبته الأيام فأصابه الهدم ؛ على أن ما بقي من نقوشه لا يكاد يقل عن نقوش معبد سبتي في الرونق والجمال وإتقان الصنع ، وفيها تمثيل للحروب وذكر الوقائع التاريخية بين مصر وحتيتا . وأما ما بقي فيكاد يكون كله دينياً خالصاً ، يمثل ما يتصل بالدين من مراسيم وطقوس وتضحية وقربان .

وما أريد في هذا المكان أن أعرض لوصف مناظر المعبدین وشرحها بالتفصيل ، وإنما أحيل القارئ على كتب الوصف مثل (Baedeker) .

وفي الشمال الغربي من معبد رمسيس وعلى مقربة يسيرة جداً ، تقوم أطلال البناء المعروف بشونة الزبيب . وهو بناء عتيق من اللبن ، لم يحدد الناس الغرض من بنائه حتى الآن ، وإن كان بعضهم يرجح أنه من بقايا أحد الأضرحة العتيقة .

وعلى مسيرة بضع دقائق إلى الشمال الشرقي من ذلك البناء ، تبدو أطلال مدينة أبيدوس القديمة التي يرجع عهداها إلى باكورة العصر التاريخي ، حيث يقوم ذلك القبر المعروف بقبر أوزيريس . ثم نجد أسوار المدينة التي بنيت من اللبن في أيام الدولة الوسطى ؛ وإلى ناحية الغرب من هذا المكان ، يقوم

دير من العصر المسيحي يرجع Steindorf أنه بنى في أوائل القرن الرابع عشر المسيحي .

هذه نبذة قصيرة عن تاريخ أبيدوس ، أرجو أن تعطى القراء فكرة ولو بسيطة ، عن مكانة هذه المدينة من مدائن التاريخ الكبرى من ناحية ، وأن تحجب إلى أبناء هذا الجيل البحث في تاريخ الحضارة المصرية .

أحمد بدوي

آثار تونة الجبل

مقبرة بيتوزيريس — حفائر كلية الآداب

تونة هي الجزء الغربي من مدينة هرموبوليس ، وقد أخذت هذا الاسم من اسمها اليوناني القديم تانايس أو تونس وأضيفت إليها لفظة الجبل ، لأنها تقع في مكان مرتفع عن الوادي . وتشمل آثارها مقبرة بيتوزيريس التي كشفتها مصلحة الآثار ثم حفائر كلية الآداب .

أما مقبرة بيتوزيريس فهي في الحقيقة ليست خاصة به ، وإنما هي مقبرة له ولأسرته التي نستطيع أن نتتبع تاريخها مدة خمسة أجيال ، شغل فيها رجالها منزلة كبيرة في هرموبوليس ، والجد الأعلى لهذه الأسرة هو « جد جحوتي أوف عنخ » الذي كان يشغل وظيفة كبير كهنة تحوت . وقد أعقب هذا ابناً يسمى « نسي شو » ، وأعقب نسي شو ابناً يسمى بيتوزيريس ، وأعقب بيتوزيريس ابناً يسمى « جد حر » ، وأعقب جد حر ابناً يسمى « يدريكم » ، الذي يكون الجيل الخامس والأخير من هذه الأسرة ، وكان يشغل أيضاً وظيفة كبير كهنة معبد الإله تحوت .

ويرجع عهد هذه المقبرة إلى القرن الرابع قبل الميلاد ، وهي تتكون من غرفتين ، الأولى مستطيلة تزيناها واجهة جميلة ذات أعمدة ، وهذه الغرفة ألحقت بالبناء الأصلي وخصصت لعبادة بيتوزيريس . أما الغرفة الثانية فهي البناء الأصلي وهي مربعة تقريباً كانت مخصصة لعبادة جد بيتوزيريس وأبيه ، ويقسمها صفان من الأعمدة إلى ثلاثة أقسام ، في نهاية القسم الأوسط منها حفرة جنازية مبنية بالحجارة في جزئها الأعلى ، ثم محفورة بعد ذلك في الصخر ؛ وهي توصل بعد نزول ثمانية أمتار إلى مكان واسع تحت الأرض به قبر بيتوزيريس وتابوت زوجته وتابوت أحد أبنائه وأمكنة كانت معدة لوضع توابيت أخرى .

ولقد أصبحت هذه المقبرة بعد موت بيتوزيريس مكاناً يسعى إليه الزائرون ومحبو التحف والآثار ، وخاصة اليونان الذين كانوا يجوبون أنحاء القطر المصرى فى هذا الوقت ؛ ولم ينس هؤلاء الزائرون أن يتركوا تذكراً لزيارتهم بكتابة أسمائهم وآمالهم وصلواتهم على جدران المقبرة . وظلت المقبرة هكذا موضع تبحيل الناس واحترامهم طول القرنين الثالث والثانى قبل الميلاد ، ثم فقدت هذه المنزلة فى أواخر عهد البطالسة ؛ إذ منذ هذا العهد عاث الناس فيها فساداً ، فحربوا المدفن وأتلفوه واتخذوا من بعض أجزاء المقبرة أمكنة يدفن فيها عامة الشعب موتاهم . وفى العصر البيزنطى كثر عدد المدافن داخل المقبرة وخارجها ، وأخذ مستوى التراب المحيط بها فى الارتفاع تدريجياً حتى غمرها وأخفاها عن الأنظار ، فأصبحت بذلك بمنجى من استمرار تخريبها وظلت مجهولة حتى منتصف القرن التاسع عشر ، مما أدى إلى بقاءها محفوظة مصونة طول هذه المدة . وحوالى سنة ١٨٦٠ عرف فلاحو القرى المجاورة لها وجودها ، ولكنهم لم يخبروا الحكومة بذلك إلا فى أواخر شهر نوفمبر سنة ١٩١٩ ، إذ أبلغ أحد أهالى الأشمونيين مصلحة الآثار أنه يعرف « معبدًا » فى مكان معين بجبل دروة ؛ فكلفت المصلحة مفتشها بمديرية المنيا باستطلاع الأمر فعملت المجسات فى هذا المكان وظهرت الأطلاف العليا للبناء الذى يسميه الأهالى معبدًا ، وما هو فى الحقيقة إلا مقبرة بيتوزيريس وعائلته . ثم عهدت المصلحة إلى مسيو لوفشر الأمين المساعد بها فى ذلك الوقت ، بكشف هذا البناء وإزالة الأتربة التى كانت تحيط به وتغطيه ، فتم كشف المقبرة ووصفها وطبع نصوصها فى ثلاثة مجلدات كبيرة .

ولمقبرة بيتوزيريس أهمية خاصة لأنها أكمل أثر معروف يمثل لنا فترة الانتقال بين العصر السائى الفارسى وبين العصر البطليموسى ؛ فهى وثيقة قيمة لدراسة الفن المصرى فى أواخر القرن الرابع قبل الميلاد ، حينما كانت المدرسة المصرية تجود بآخر ثمراتها الوطنية الصميمة ؛ وتظهر أولى مظاهر

الفن الاجنبى اليونانى . أما تقليدها للقديم ، فيتجلى فى مناظر الطقوس الدينية المختلفة التى رسمت على الجدران الداخلية لهذه المقبرة ؛ إذ أنها تتبع الطريقة التقليدية المصرية وتشبه فى شكلها المناظر الموجودة بمقابر طيبة ، فنرى على الجدران صفوفاً طويلة من حاملى وحاملات التقدّمات والقرايين ومناظر للحرف اليدوية المختلفة ومناظر العمل فى الحقول ومناظر تربية الحيوانات ؛ وهى بذلك تستعيد المناظر القديمة الموجودة على جدران مصاطب ممفيس ومقابر الدولة الوسطى وبعض مقابر الأسرة الثامنة عشرة . ولقد عولجت تلك المناظر والموضوعات بالأتقان والمهارة والمرونة التى تمتاز بها نهضة الفن فى العصر الصائى ، ولسكنها زادت عليها قوة إحساسها بالحياة ؛ فنرى فيها محاولتها أن تكون مؤثرة فاتنة ، كما نرى فيها كثرة الحركة التى كانت دائماً طابع مدرسة هرموبوليس والتى تثبت تأثير الفن اليونانى فى الفن المصرى وتشكيله له . فإذا نظرنا مثلاً إلى حاملات التقدّمات والقرايين نرى أنهن يظهرن فى هياآت مختلفة ويبدن حركات وإشارات لطيفة ، ويمثلن أحياناً مصحوبات بأبنائهن . وإذا كنّا فى مقابر طيبة كمقبرة رخمارع ، نرى فى المناظر المماثلة حركات الأمهات والأطفال متشابهة متصلة لا حياة فيها ، ومشيتن على وتيرة واحدة متكيفة لا تأثير لها ، فإننا فى مقبرة بيتوزيرويس نرى خلاف ذلك ؛ إذ يرسم الفنان كل شخصية مختلفة عن غيرها فى شكلها وحركاتها ، فهذه أم تمسك طفلتها من ذراعها ، وتلك أخرى تحملها على ذراعها وهى نائمة ، وثالثة تحمل طفلها وهى تحضنه ، كل ذلك فى أشكال حية ذات تأثير وفنّة . وإذا نظرنا إلى حاملى القرايين نرى أنهم يمثلون فى أشكال متباينة فى الزى والهيئة ، ونرى فيهم الأبيض والزنجى والنمى فى وجوههم المرح والسرور .

وتأثر الفن المصرى بالفن اليونانى جاء نتيجة لقدوم اليونان إلى مصر وانتشارهم بها منذ الأسرة السادسة والعشرين . وبعد غزوة الاسكندر اتخذ

اليونان مصر وطناً ثانياً لهم ، وأصبحت لهم مدن خاصة بهم مثل مدينة بتولومايس التي تقع جنوب هرموبوليس بمائتي كيلومتر .

هذا فيما يختص بالمناظر — أما النصوص فهي مقتبسة من نصوص مقابر ممفيس وطيبة ونصوص الأهرامات وكتاب الموتى ، ويرجع بعض صيغها إلى عهد الدولتين القديمة والوسطى . وتدل نصوص مقبرة بيتوزوريس على أن كاتبها لم ينصو نصوص مقابر الأسرات الأولى ومقبرة «حاي جفَع» و«سَحْتَبْ إب رَع» و«متوحتب» ، كما هو ملم بالقصص المصرية مثل مخاطرات سنوحى .

وهذا الاقتباس من الأدب الدينى القديم ، وهذه الاستعادة وهذا التذكر للصيغ المصرية القديمة ليس إلا أشياء طبيعية فى مقبرة من هذا العصر ، فهى لا تدعو إلى العجب ولا تستلفت الانتباه الكثير . وإنما الذى يدعو إلى العجب حقيقة هو أننا نجد على جدران مقبرة بيتوزوريس سلسلة من النصوص الفلسفية الدينية ، مشابهة فى أفكارها وصيغها بل فى تعبيراتها لبعض أجزاء من كتب اليهود المقدسة :

وهذا التشابه فى الأفكار والعبارات بين نصوص مقبرة بيتوزوريس وبين كتب اليهود له متعة عظيمة ، لأنه يدلنا على المنزلة الكبيرة التى وصلت إليها الديانة المصرية والتى وصل إليها القسيس المصرى فى هرموبوليس فى القرن الرابع قبل الميلاد . وليس غريباً من الناحية التاريخية تأثير التفكير المصرى فى الديانة اليهودية ، لأن اليهود اتصلوا بالمصريين . ووعوا الكثير من أفكارهم وحفظوا الكثير من تعبيراتهم ، وخصوصاً أثناء سنى إقامتهم بمصر وذلك أن كثيرين منهم أقاموا بمصر واستوطنوها وكونوا لهم فيها مستعمرات خاصة ، مثل منطقة الفتين . وهذه المستعمرات ازدهرت فى أواخر القرن السادس قبل الميلاد ، فليس من المستحيل إذاً أن تكون بعض نصوص الكتب الدينية العبرية وبعض الأمثال والحكم اليهودية . مأخوذة من



بعض أعضاء الرحلة أمام مقبرة بيتوزيريس

الأدب الدينى المصرى فى العصر السائى الفارسى ، كما أنه ليس من المستحيل أن يتأثر أدب اليهود ببعض المميزات التعليمية وبعض التعبيرات والصيغ التى تكونت ونضجت فى المدارس الكهنوتية المصرية ، مثل مدارس هرموبوليس .

وبعد كشف مقبرة بيتوزيريس بحوالى عشر سنوات (فى فبراير سنة ١٩٣١) ، عمت كلية الآداب بالجامعة المصرية إلى الدكتور سامى جبره بعمل حفائر فى المنطقة المحيطة بالمقبرة ، لما تبينته من أهمية هذه المنطقة التى كانت مقراً لعبادة الإله تحوت إله العلم والحكمة عند قدماء المصريين ، ولما دلت عليه هذه المقبرة من عظم شأن عائلة بيتوزيريس التى كان يشغل رجالها وظيفة كبير كهنة الإله تحوت

وقد كشفت حفائر كلية الآداب منطقة كبيرة فى الفترة الواقعة بين سنتى ١٩٣١ و ١٩٣٩ ، ونتج عن ذلك العثور على مجموعة قيمة من الآثار . فمن هذه الآثار بعض مقابر صغيرة مبنية بالحجر الجيرى ذات أشكال مختلفة ؛ منها ما يشبه الهرم الكامل ومنها ما يشبه الهرم المدرج ومنها ما يشبه مقابر المسلمين الحديثة . ومحتويات هذه المقابر قليلة لا تتعدى بعض الأواني الفخارية وبعض الأوجه المستعارة الملونة أو المذهبة ، التى توضع عادة على وجه المومياء . ويجوار هذه المقابر توجد بعض منازل مبنية باللبن وملونة ، يرجع تاريخها إلى الفترة الواقعة بين القرن الرابع قبل الميلاد والقرن الثانى بعد الميلاد . وعثر فى نفس المنطقة على بعض الأبنية المزدوجة التى يحتوى كل منها على معبد ومقبرة فى الوقت نفسه ، وقد نهبت معظم محتوياتها فى العصر الرومانى لأنها كانت محط أنظار الجنود المرتقة الرومانية العاطلة ، التى كانت ترابط فى الأشمونين وتزور هذه المقابر لنهبها بين الحين والآخر ؛ ولم ينس هؤلاء أيضاً تخليد ذكرى زياراتهم بتسجيل أسمائهم على جدران هذه المقابر . وما بقى من محتويات هذه المقابر لا يتعدى بعض النقود الذهبية التى تحمل

أسماء بعض الأباطرة الرومان ثم ورقة من الذهب الخالص وكية من التماثيل الصغيرة والجعل والتأتم . وزودتنا هذه المقابر ببعض النصوص اليونانية التي تعطينا معلومات عن مدينة هرموبوليس في القرن الثاني بعد الميلاد ، كما زودتنا ببعض نصوص مصرية منقوشة على توابيت من الحجر الجيري ، تدل على أن أصحاب هذه التوابيت كانوا كهنة الإله تحوت في منطقة هرموبوليس الغربية .

ومنازل تونة الجنائزية مبنية بالطين المغطى بالجير ، وتزين جدران هذه المنازل صور ملونة غير متقنة من الناحية الفنية ، ولكنها ذات أهمية تاريخية لأنها تدل على تأثير القصص اليوناني القديم في الفن المصري في هذه الفترة . وهذه الصور عبارة عن مناظر لحوادث من قصتي أوديب وأغاثون .

وكشف معبد شيد في عهد البطالسة الإله تحوت ، ووجدت به أجسام مخططة للطائر أبيس (أبو منجل من فصيلة أبي قردان) رمز هذا الإله ، كما كشفت مقبرة بديكم حفيد بيتوزيريس .

ومن الأشياء الهامة التي كشفت بحفائر تونة ، تلك البئر الكبيرة التي حفرت في العصر الروماني ، للحصول على الماء اللازم لإنشاء بحيرة يسبح فيها الطائر المقدس أبيس ، ولإنشاء حديقة لا تزال آثار تربة النيل المنقولة إليها وآثار نباتاتها موجودة بها حتى الآن ، وقد أشار بيتوزيريس إلى هذه الحديقة في نصوص مقبرته . وتدل هندسة هذه البئر على مهارة المهندس الذي وضع تصميمه وأشرف على بنائه ، ففي عبارة عن بئر واسعة عمقها ١٥ متراً داخلها بئر أخرى عمقها ١٨ متراً ، ويرفع الماء من البئر الثانية إلى البئر الأولى ، ثم يجري في حوض مربع إلى مجرى مغطى ، ثم يصل إلى بناء مستطيل عمقه ١٥ متراً وجدرانها مكسوة بالمونة ، ثم يرفع الماء من هذا البناء المستطيل إلى البحيرة والحديقة بطريقة الساقية العادية . وعمق البئر كلها ٣٦ متراً وقطرها ستة أمتار . وقد أجريت تجربة أمكن بها رفع الماء في الوقت الحالي على الطريقة القديمة .

ومن الاكتشافات الهامة أيضاً تلك المدينة الكبيرة الموجودة تحت الأرض التي تبلغ مساحتها ثلاثين فدانا ، وهى عبارة عن دهاليز محفورة فى الأرض كانت مخصصة لدفن رمى الآلهة تحوت وهما الطائر أيبيس والقرد . وهذه المدينة التى لم يسلم معظمها من عبث اللصوص فى العصر الرومانى ، كانت مقسمة إلى مناطق ، ولكل منطقة مدخل خاص يوصل إليها درج من الحجر الجيرى يصل عدد درجاته أحيانا إلى ١٢٠ درجة . وتؤدى الدهاليز إلى شوارع طويلة واسعة ، على جانبيها غرف مغلقة الأبواب مليئة بموميات الإيبيس ، التى توجد أحيانا داخل قواديس ، وموميات القرد . وفى بعض هذه الشوارع نجد فتحات منحوتة فى الصخر ، توضع بها توابيت صغيرة ولوحات ملونة عليها نصوص هيروغليفية ، كما نجد فى شوارع أخرى معابد صغيرة مهداة من حكام الأقاليم للآلهة تحوت . ويظهر أن أحد الدهاليز كان محاطاً بسور من الحجر الجيرى ، وداخل هذا السور معبد متهدم تحمل بعض أنقاضه اسم ابن الأسكندر الأكبر . وخارج السور مبان من اللبن ربما كانت مساكن للكهنة المسكفين بتحنيط الطيور والحيوانات المقدسة مقابل أجر معلوم ، إذ عثر بهذه المنازل على بقايا أدوات التحنيط .

وعثر فى أسفل درج أحد الدهاليز على معبد يرجع إلى عهد بطليموس الأول به مومياء قرد محنط زُيِّن رأسه وقدماه بحلى وتماثم من الذهب والخزف الأخضر ، وبه أيضاً حجرة ملونة قام بزخرفتها بطليموس الأول تقديساً للآلهة تحوت رب هذه المنطقة .

وعثر فى شوارع بعض الدهاليز على قواديس كثيرة ، ظهر من فصوص محتوياتها أن اثنين منها يحتويان على ملفين من ورق البردى ، أولهما طوله متر ونصف متر وعرضه نصف متر وهو مكتوب بالكتابة الديموطيقية والنصوص المدونة فيه عبارة عن مسائل قانونية تحدد العلاقة بين المالك والمستأجر . وثانيهما مكتوب بالكتابة الهيراطيقية والنصوص المدونة فيه

عبارة عن مسائل ميتولوجية وفلكية . أما باقى القواديس فتحتوى على موميات طائر الأيبيس المقدس ، وعلى تماثيل صغيرة من البرنز دقيقة الصنع تمثل الكهنة أو الأيبيس أو بعض الآلهة ، مثل ازوريس وأزيس وخنوم . ولما كانت هذه التماثيل عبارة عن نذور وضعت فى هذا المكان فقد نقشت عليها أسماء أصحابها ودعواتهم وأمانيتهم . ووجدت فوق القواديس تماثيل خمسة عشر طائراً من نوع الأيبيس وهى كبيرة الحجم كاملة الأجزاء مصنوعة كلها من الخشب المذهب ماعدا المنقار والذيل والأرجل فقد صنعت من البرنز . وتقف هذه التماثيل فوق قاعدة .

هذا إحصاء مختصر لأهم ما وجد بحفائر كلية الآداب فى تونة الجبل ؛ ولا يزال الحفر قائماً فى تلك المنطقة وسيستخرج عن ذلك دون شك العثور على طائفة أخرى من الآثار الهامة .

ابراهيم احمد زرقان

المصادر :

Lefebvre: Le Tombeau de Petosiris, 1^{re} partie, Description
سامى جبره : تقارير حفائر الجامعة المصرية فى تونة الجبل من سنة ١٩٣١

إلى سنة ١٩٣٩

فهرس الموضوعات

صفحة	الموضوع
١	إهداء الكتاب
٥	أعضاء الرحلة
٩	مراحل الرحلة
١٢	رحلتنا في المرأة
٣٢	توفيق الطويل
٣٢	تاريخ تكوين البحر الأحمر ونهر النيل
٣٦	أبراهيم أحمد رزقانه
٣٦	بعض المشاهدات الاقتصادية
٤٣	كامل منصور
٤٣	محطة الأحياء البحرية بالغردقة
٥٠	البحر الأحمر في عهد الفراعنة
٥٠	عبد المنعم أبو بكر
٥٩	البحر الأحمر في عهد البطالسة والرومان
٥٩	أبراهيم نصحي
٦٧	البحر الأحمر كطريق تجارى في عهود البيزنطيين والعرب والمماليك
٦٧	حسن عثمان
٧٧	البحر الأحمر كطريق تجارى في العصور الحديثة
٧٧	أحمد عزت عبد الكريم
٩٦	دير الانبا أنطونيوس
٩٦	حسن عثمان
١٠٤	معبد دندره
١٠٤	أبراهيم نصحي
١١٠	أبيدوس
١١٠	أحمد بدوى
١٢٠	آثار تونة الجبل
١٢٠	أبراهيم أحمد رزقانه