

# روز و البحار

Amyl

<http://arabicivilization2.blogspot.com>

تالیف : لیونیل کامونس

ترجمہ : جلال نظر



# رِقَادُ الْبَحَارِ

نشر هذا الكتاب بالاشتراك  
مع  
مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر  
القاهرة - نيويورك  
مايو سنة ١٩٦٦

*Ambly*

<http://arabicivilization2.blogspot.com>

# رِقَادُ الْبِحَارِ

تأليف  
ليونيل كاسون

ترجمة  
جمال مطهر

الناشر  
دار تحف مصر  
للطباعة والنشر  
القاهرة

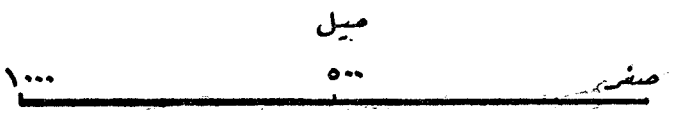
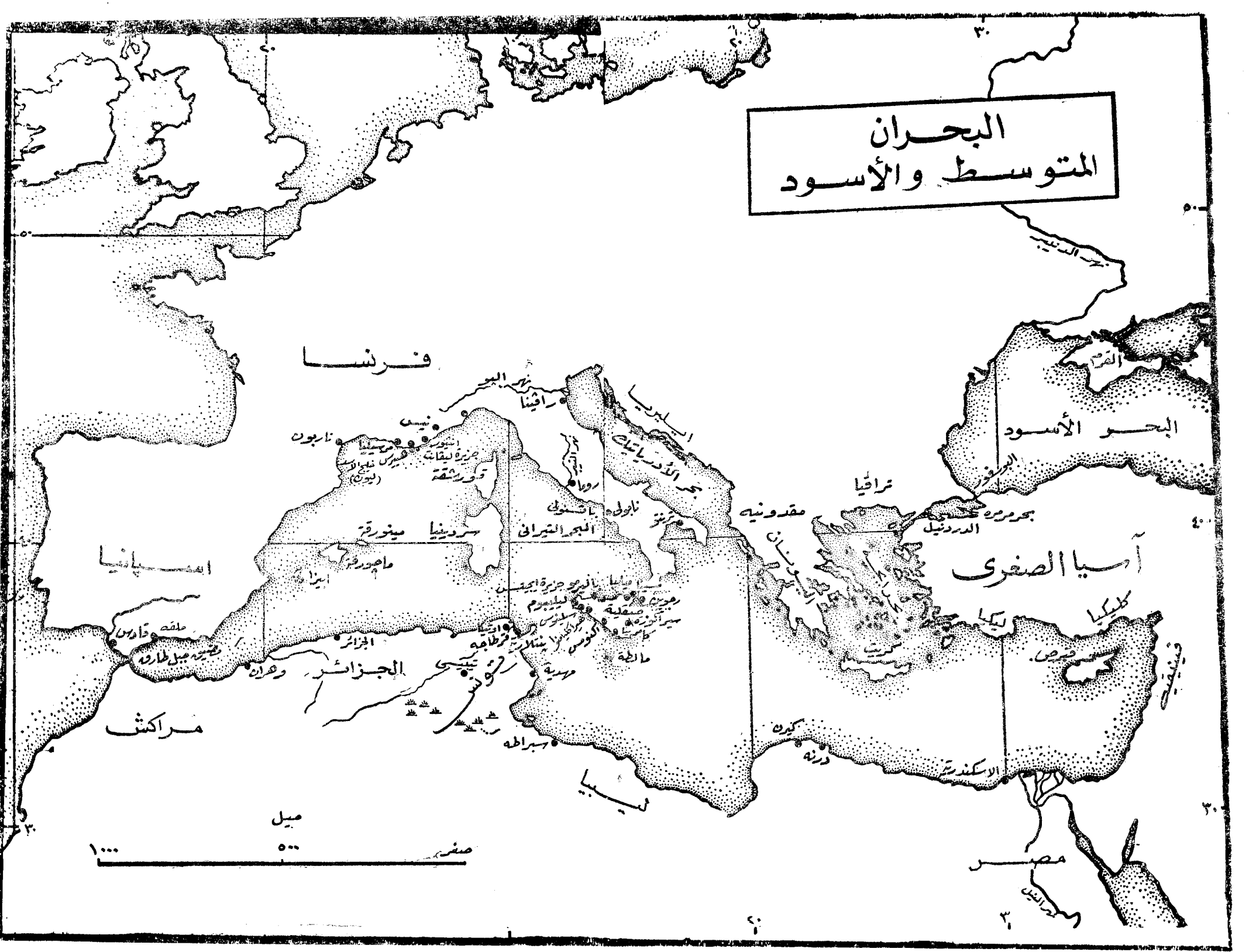
هذه الترجمة مرخص بها، وقد قامت مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر  
بشراء حق الترجمة من صاحب هذا الحق .

This is an authorized translation of **THE ANCIENT MARINERS**  
by **Lionel Casson**. © 1959 **Lionel Casson**. Published by **The**  
**Macmillan Company, New York, New York.**

## محتويات الكتاب

صفحة	
١	الفصل الأول : إلى البحر
٥	الفصل الثاني : بداية التجارة الدولية
٢٣	الفصل الثالث : الحرب البحرية
٥٥	الفصل الرابع : التجار والقرصان
٧٤	الفصل الخامس : فجر الاستكشاف البحري
٨٤	الفصل السادس : إلى الغرب
١١٤	الفصل السابع : الحوايط الخشبية
١٤٠	الفصل الثامن : تجار أثينا
١٦٨	الفصل التاسع : فيما وراء أعمدة هرقل
١٨٥	الفصل العاشر : عصر الآلهة التيتانين
٢٠٨	الفصل الحادى عشر : بربون أصبحوا سادة بحار
٢٣١	الفصل الثانى عشر : لقاء بين الشرق والغرب
٢٥٤	الفصل الثالث عشر : التنقيب البحرى
٢٦٧	الفصل الرابع عشر : قرصان قيليقيا
٢٧٨	الفصل الخامس عشر : روما تسيطر على البحار
٣٠١	الفصل السادس عشر : كل الطرق تؤدى إلى روما
٣٢٤	الفصل السابع عشر : بداية ونهاية
٣٢٣	فهرس التواريخ

# البحران المتوسط والأسود





# الحجر

لم يمتط الإنسان بادىً ذى بدءه صفحة البحر بطبيعة الحال ، وإنما نزل إلى المياه الساكنة ، ولم يستعمل السفن بداهة في ذلك الحين ، وإنما استعمل أى شىء يمكن أن يطفو فوق الماء ، مثل السكتل الخشبية أو الأطواف المصنوعة من الخشب أو رباطات من البوص . ولا يستبعد أن يكون قد استعمل أيضا الزق المنفوخ .

غير أن هذه الأشياء كانت مجرد عائمات وليست سفننا . أما أول مركب حقيقى - أى ذلك الشىء الذى يحمل الإنسان من غير أن يبتل - فالأرجح جدا أن يكون القارب المحفور من جذع شجرة ( يتخذ من جذع يجوف ) ، وإن كانت الأطواف المصنوعة من رباطات البوص أو جلد الحيوان المشدود على هيكل خشبى قد استعملت فى زمن مبكر أيضاً . ولما ألحت الرغبة أو الحاجة إلى شىء أكبر من ذلك القارب الذى يمكن صنعه عن طريق تجويف أكبر الجذوع التى يمكن الحصول عليها ، ظهر المركب الحقيقى المصنوع من الألواح الخشبية . وذلك واحد من أهم الأعمال البارزة التى أنجزها الإنسان فى عصور ما قبل التاريخ . وقد يرجع الفضل فى إتمام هذه المأثرة إلى المصريين فى الألف الرابع قبل الميلاد .

وما دام الإنسان لم يبرح المياه الضحلة ، فقد كان فى استطاعه أن يدفع قواربه ويسيرها بالركائز الخشبية . وبعد ذلك بوقت استعمل الناس أيديهم وذلك أدى إلى ابتكار المجداف السائب ، فكان كأنه يد خشبية ، ثم سرعان ما ابتكر المجداف الحقيقى المثبت فى القارب . وبعد ذلك اكتشف الإنسان اكتشافاً طور الملاحة تطويراً هاملاً ، إذ تعلم كيف يستعمل

الريح ، وبذلك سخر قوة أخرى غير عضلاته أو خدمه أو حيواناته أو زوجاته . كان اكتشافا عظيما استمرت آثاره عبر القرون ، إذ أصبح النقل البحري منذ ذلك الحين أسهل وأرخص طريقة لنقل الأحمال الضخمة إلى أية مسافة مهما بعدت . وهذه هي النقطة التي تبدأ عندها في الواقع قصة رواد البحار . وقد تكون مصر مرة أخرى هي مسرح القصة ، أو ربما ما بين النهرين .

اكتشف علماء الآثار في جنوبي مصر مئات من صور السفن التي رسمت شذرمذ قبل سنة ٢٩٠٠ قبل الميلاد بقايل على الصخر أو التي استعملت في زخرفة الآنية الفخارية ( لوحة ١ ب ) . وقد بين عدد منها أنه كان هناك صار عند منتصف السفينة أو عند المقدمة ، له شراع مربع عريض .

لم تسكنشف أية آثار أخرى تمثل الأشرعة في مكان آخر يرجع بها العهد إلى مثل ذلك التاريخ . غير أنه قد اكتشف على أية حال فيما بين النهرين — وهي بلادها حضارة قديمة قدم حضارة قدماء المصريين — شيء ربما يرجع بهذا الاختراع الذي كونه عصورا بذاته إلى ما قبل ذلك التاريخ بخمسمائة سنة ، إذ عثر المنقبون في أثناء التنقيب الذي جرى منذ وقت قريب في « أبو شهرين » على نموذج صغير من الصلصال اقارب يرجع عهده إلى سنة ٣٥٠٠ أو ٣٤٠٠ قبل الميلاد ( لوحة ١ أ ) . أما المدينة التي تم فيها الكشف فهي الآن مدينة داخلية ، وكانت قديما تطل على الخليج الفارسي . وأما الساحل الذي يجاورها فقد تغيرت معالمه . والنموذج اقارب صغير كان يستعمل ولا شك في صيد السمك أو في الانتقال حذاء الشاطئ إلى المسافات القصيرة . وتوجد عند منتصف القاع في النصف الأمامي من القارب جلبة قوية مستديرة . وعند كل من الجانبين ثقب في حرف السفينة . قد تكون هذه الجلبة مكانا لتثبيت تمثال أو علم أو ماشابه ذلك . غير أنها تبدو جليا كأنما أعدت لتستقبل صاريا . أما الثقبان ولدعامتيه .

من إذن أول من حقق إمكانية السفر الطويل بالسفن الشراعية وجروا على استعمالها في المياه العميقة ؟ لا يوجد ما يعتمد عليه بطبيعة الحال في الزمن السابق على التاريخ المسجل غير ما يثر عليه علماء الآثار أثناء عمليات التنقيب التي يقومون بها . وهذه أشياء مشوبة بالغموض ، ذلك أنه لا يمكن التأكد مما إذا كانت الأشياء التي يعثرون عليها والتي يرجع بها العهد إلى ما قبل التاريخ ، قد انتقلت إلى المكان الذي يجدهونها فيه عن طريق البر أو البحر . ومع ذلك يبدو في غالب الظن — في ضوء المعلومات المذكورة في الفصل الثاني — أن المصريين هم الذين قاموا بتحقيق أول رحلات بحرية حقيقية تجاه شواطئ فلسطين وسوريا نحو الشمال ، وتجاه موانئ البحر الأحمر نحو الجنوب ، وأن سكان ما بين النهرين حققوا رحلات بحرية إلى الخليج الفارسي ، وربما إلى المحيط الهندي أيضا .

كان لمصر وما بين النهرين إذن أولوية السبق على جميع الأمم في فن الملاحة ، كما كانت لها أيضا أولوية السبق في أشياء أخرى كثيرة . غير أنه — مع مرور الزمن — بدأت جميع شعوب البحر المتوسط تمتطى صفحة الماء . ولم تكن شواطئ ذلك البحر في عصر ما قبل التاريخ ، وبعد ذلك العصر بفترة طويلة تبدو بتلك الصورة العارية التي تظهر بها اليزم ، وإنما كانت الغابات تغطي كثيرا من أنحاءها ، وقد زودت الإنسان بكتل الخشب التي اتخذ منها زوارقه الشجرية ( أي التي اتخذها من جذوع جوفها ) وبالخشب لصناده . والسهام والروافد والألواح للسفن المعقدة البناء فيما بعد .

فإلى أية مسافات استطاع رواد البحر المتوسط الأولون هؤلاء السير بسفنهم ؟ هل ظلوا دائما قريبين من شواطئهم ، أو خاطروا بالسير في رحلات طويلة ؟ أما احتمال أن يكون ضعف سفنهم وروهنها قد عاقهم فأمر بعيد الاحتمال ، لأن البولينيزيين Polynesians جاؤا مسافات بعيدة جدا في قوارب

لم تكن في غاب الظن أصلب من قواربهم . وإن هناك لأدلة أثرية على احتمال وجود علاقات تجارية بين مدينتي شرقى البحر المتوسط القديمة وغربى أوروبا فى عصور ما قبل التاريخ . فقد عثر فى بريطانيا على مسابح من الحرز المصرى القديم، كذلك وجدت نقوش على ستونهنج<sup>(١)</sup> Stonehenge تشبه شهبأ كبيراً رمز الباطنين، وهو الرمز المفضل عند أهل جزيرة كريت القدماء . وفى بريطانيا بفرنسا عثر على عقود من معدن من الفوسفات الأخضر النادر يلوح أن موطنه الشرق الأوسط . أما الأوانى والتميشلات التى وجدت فى إسبانيا فتشبه كثيراً نماذج مماثلة وجدت فى آسيا الصغرى . فهل حملت هذه الأشياء إلى تلك الأماكن بالسفن التى شقت طرقاً تجارية فى عصر ما قبل التاريخ ؟ ربما . ولكن من الأرجح أن نستنتج أنها نقلت إلى تلك الأماكن البعيدة بواسطة الطرق البرية الطويلة ، بعد أن انتقلت من يد لآخرى ومن قرية لآخرى .

(١) اسم كتلة صخرية أثرية من قبل التاريخ فى سهل إسبانيا بجنوبى إنجلترا (المترجم)

# بداية التجارة الدولية

٢

« استيراد حمولة أربعين سفينة من كتل خشب الأرز ، ، هذه الكلمات دونها واحد من كتبة الفرعون سنفرو Snefru وهو يدون الأعمال التي أنجزها هذا الفرعون الذي كان يحكم مصر في حوالى سنة ٢٦٥٠ قبل الميلاد. وإن هذه الكلمات القصار لتضع المرء أمام عتبة العصر الذى بدأ فيه التاريخ الحقيقى للنقل البحرى . إن آثار البقايا الخزفية وغيرها من الأشياء المشابهة التى عني عليها الزمن ، وأطاح القدم بمعالما الأصلية ، لاتزال مع ذلك ذات قيمة للباحث - وإن الاستغناء عنها أمر لا يستطيعه دارس تاريخ الشحن البحرى فى أية مرحلة من مراحل التاريخ القديم . غير أنه يوجد الآن ولأول مرة ضوء قوى أضفته على هذا الموضوع كلمات مكتوبة يمكن الاسترشاد بها .

وإننا لنجد أن الآثار التاريخية ، كما هى الحال فى كثير من مراحل الحضارة، تبدأ فى مصر . ولا ينمو غير قليل جدا من الأشجار الخشبية فى وادى النيل ، والأرز خاصة لا ينمو فيه . ولذا كان على سنفرو أن يتطلع إلى ما وراء البحار ليحصل على هذا النوع من الأخشاب . فأرسل إلى فينيقيا حيث تنمو غابات شهيرة من الأرز على سفوح جبال لبنان ، ولم يكن سنفرو على أية حال أول من حقق هذا الاتصال ، إذ كانت لمصر صلات بهذه المنطقة قبل عهده . ولقد وجد علماء الآثار فى مقابر الفراعنة والنبلاء التابعين للأسر السابقة لعهد سنفرو جراراً وقوارير وأباريق صنعت فى فلسطين وسوريا - كما أنهم عثروا أيضاً - أثناء التنقيب فى فلسطين وسوريا على أشياء لامراء فى أنها استوردت من المصانع المصرية . فهل حملت هذه الأشياء حينئذ عن طريق البر أم البحر ؟ لا يوجد شيء

يمكن الاستدلال به على هذا قبل زمن سنفرو . غير أن تلك الكلمات التي دونها كاتبه إنما تزيل كل شك : فقبل ميلاد المسيح بحوالى ثلاثة آلاف سنة ، رفع أسطول من أربعين سفينة مراسيه وأقلع من ميناء فيندقي واتجه إلى مصر حاملا شحنة من خشب الأرز اللبنانى . وهذا هو أول تسجيل تاريخى واضح مفصل عن التجارة البحرية الكبيرة بعيدة المدى .

تقع بيلوس Byblus على الساحل الفيئيقى إلى الشمال من بيروت بقليل ، وهو ميناء يرجع عهده إلى ما قبل التاريخ المسجل . كان أرز لبنان وغيره من المواد في زمن سنفرو وبعده بقرون ، يجلب إلى هذا الميناء لي شحن منه ، كما كان النحاس أيضا يشحن إليه من مناجم قبرص الغنية ليعاد شحنه مرة ثانية إلى الجهات التي يصدر إليها . ولقد كانت التجارة بين هذه المدينة ومصر ثابتة ومستمرة ، حتى لقد أطلق على سفن التجارة البحرية عموما « سفن بيلوس ، سواء أكانت تذهب من بيلوس إلى مصر أم لا ، تماما كما حدث في القرن الماضى أن استعملت « قلابرات <sup>(١)</sup> الصين ، وسفن الهند الشرقية في طرق تختلف عن تلك التي أطلقت عليها هذه الأسماء من أجلها . ولقد شعرت مصر بعد قرون من الزمان — عندما فقدت قوتها ولم تعد قادرة على الاحتفاظ باتصالاتها فيما وراء البحار — بعظم الخسارة لفقدائها هذه التجارة . وإننا لنجد أحد الحكماء بعد زمن سنفرو بحوالى أربعمائة أو خمسمائة سنة ينعى تلك الحال قائلا : « لم بعد أحد يبجر نحو الشمال إلى بيلوس . ماذا نفعل من أجل خشب الأرز اللازم لموميائنا ، ذلك الشجر الذى يدفن كهائنا في خشبه ، وتحنط نبالاؤنا بزيتته ؟ » لم يكن إذن بناء السفن المصريون والنجارون هم وحدهم الذين يحتاجون إلى الخشب اللبنانى . لقد كان يعتمد عليه أيضا دافنو الموتى .

كذلك لعبت منطقة هامة أخرى دورا في تجارة ما وراء البحار في عصر مبكر ، هي بلاد ما بين النهرين ، وتقع شرق البحر المتوسط وتفصلها

(١) نوع من السفن .

عنه سلسلة من الجبال ، يرويها نهران عظيمان هما دجلة والفرات . وفيها نشأت حضارة السومريين والبابليين الراقية المتقدمة . ولما كان سكانها مفصولين عن البحر المتوسط ، فقد كان من الضروري إذن أن تتم اتصالاتهم بهذا البحر عن طريق الوسطاء . وربما كان هؤلاء الوسطاء هم تجار الشاطئ . بما فيهم ولا شك تجار بيبلوس . أما من ناحية الجنوب فإن النهرين التوأمن يتقابلان ويكبران فرعا واحدا يصب في الخليج الفارسي ، الذي يترامى من خلفه المحيط الهندي . وكان التجار البابليون في عهد مبكر - يرجع إلى الألف الثالث قبل الميلاد - إما يقطعون هذه البحار بأنفسهم ، وإما يتعاملون رأسا مع تجار آخرين يقومون بهذه المهمة .

وكان حكام جنوبي ما بين النهرين في ذلك العصر المبكر يستوردون من اجل تماثيلهم الحجر الأسود الجميل المسمى ديوريت Diorite من مكان يسمونه مكان Makkan وهو ربما عمان التي تقع على الشاطئ العربي من الخليج . وبما أن مكان هذه كانت شهيرة بصناعة بناء السفن ، فإن مكانها على الأرجح كانوا يقومون أيضاً بعمليات الشحن والنقل . كذلك كان يستورد نوع من الخشب من نفس المكان ، وكان النحاس أهم ما يستورد منه .

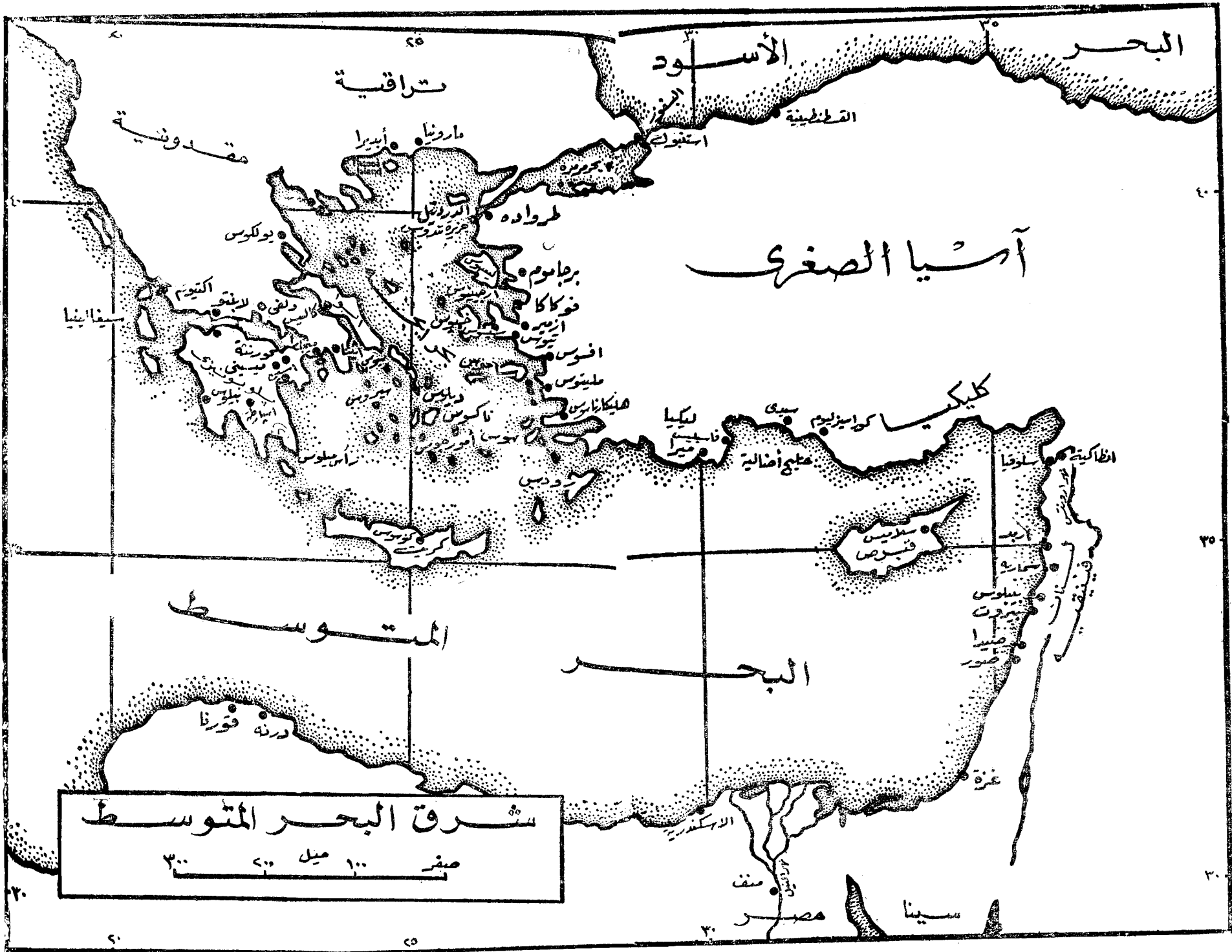
كانت التجارة في الخليج الفارسي في نهاية الألف الثالث قبل الميلاد منظمة تنظيماً تجارياً دقيقاً . ولقد ازدهر في الجزيرة المعروفة اليوم بالبحرين ميناء اشتهر بعمليات التبادل . وكان تجار من بلاد ما بين النهرين يبحرون إليه حاملين شحنات من المنسوجات والصفوف والمصنوعات الجلدية وزيت الزيتون ، ويعودون ثانية محملين ، أولاً وقبل كل شيء ، بسبائك النحاس وبالمصنوعات النحاسية أيضاً ، وبالأحجار الكريمة والعاج والأخشاب النادرة . أما بلاد البحرين نفسها فبلاد قاحلة ، وكان كل ما يشحن منها إنما يجلب إليها بداة . لم يكن نقل النحاس مشكلة ، إذ كان يجلب من مكان القرية

حيث لا يزال يستخرج منها إلى يومنا هذا . أما مصادر استجلاب العاج  
فثبير تأملا ذا بال .

وجد علماء الآثار في خرائب مدن ما بين النهرين التي يرجع بها العهد إلى  
الآلاف الثالث قبل الميلاد أصدافا كبيرة ذات قشور ضاربة إلى البياض .  
وتشبه هذه الأصداف الشانك Chank الهندي المقدس الذي لا يوجد إلا في  
مياه الهند وسيلان الساحلية . كما اكتشفوا أيضا بعض أخنام لا يمكن أن  
تكون صنعت إلا في الهند . ونفسير ذلك واضح ، فقد خاطر التجار حتى  
في تلك الأزمان الغابرة بالإبحار فيما وراء الخليج الفارسي واجتازوا مياه  
المحيط العميقة إلى ساحل الهند الغربي . إذ أن العاج الخام والمصنوعات  
العاجية التي يبادل بها تجارا ما بين النهرين في نظير منسوجاتهم ووصوفهم تأتي  
من هناك . وفي كثير من الأحيان اشتملت قوائم الشحن القديمة أيضا على  
مادة غامضة ترجمتها « عيون سمك » . أتكون هذه إذن لآلى من الشواطئ  
الشهيرة الواقعة على الساحل الهندي ؟

نعرف كثيرا من التفاصيل المتعلقة برجال أعمال ما بين النهرين ، ذلك  
أنهم كانوا يكتبون مراسلاتهم ويحفظون حساباتهم على ألواح من الفخار  
الذي يكاد يكون غير قابل للفناء . ولقد كشفت أعمال الحفريات عن مئات  
عديدة منه . كانت جميع عمليات التصدير والاستيراد فيما بين النهرين في  
أيدي الأفراد لا الدولة . أما مشكلة التجارة الأساسية كما تفصح لنا عن  
ذلك سجلاتهم فسكانت شديدة تماما بتلك التي تواجه زملائهم المحدثين :  
كيف ومن أين يحصلون على رأس المال اللازم لتويل رحلاتهم . كان جماعة  
من الشركاء في الغالب يشتركون في العملية معاً ، فكانوا يقترضون من  
أحد المالين لشراء سفينة ويضمنون له إعادة السلفة مع نسبة معينة من  
الفائدة . وكان المالى محميا حماية تامة فيما عدا أخطار الإقراض العادية ، ذلك  
أنه إذا غرقت السفينة ، فإن الشركاء وحدهم يتقاسمون الخسارة فيما بينهم .





أما إذا وصلت سالمة فإنهم يتقاسمون الربح جميعا ويتلقى المالى القرض الذى قدمه لهم فقط إضافة إلى الفائدة . وكان يحدث فى بعض الأحيان أن يشترك مالى أقل محافظة ، فى المخاطرة ، ويدخل ضمن الشركاء فى العملية ، شاركوا فى الخسارة والربح على السواء . ولقد بينت لنا الألواح الفخارية أيضا ما قد نعتبره أول مكتوبة حفظت إلى الآن من عميل ساخط ، ويرجع العهد بهذه الألواح تقريبا إلى ما بين سنتي ٢٠٠٠ ، ١٧٥٠ قبل الميلاد . سلم اياها - ناصر Ea-Nasir ، وهو تاجر من أور فى جنوبى ما بين النهرين شحنة من النحاس القادم من تلون Telmun ، وهى البحرين الآن ، فغضب مستلم البضاعة غضبا شديدا من نوع الشحنة . وكتب يقول : « من تظننى حتى تعاملنى بهذه الطريقة وتسمى إلى . أيمكن أن يحدث شيء كهذا بين سادة مثلنا ! من من تجار تلون فعل قط مثلما فعلت ؟ ، ، .

حدث لسبب ما أن ماتت تلك التجارة المترامية المزدهرة بعد سنة ١٧٥٠ قبل الميلاد بقليل ، ولم تعد ثانية إلى الحياة إلا بعد حوالى ألف سنة تقريبا . وهنا ينبغى علينا أن نفرد ثانية إلى مصر لنستكمل تاريخ ما كان يحدث فى الطرقات البحرية .

كانت مصر فى حاجة إلى واردات مما اضطرها - من أجل الحصول عليها - إلى اللجوء إلى دول غير فينيقيا ، فهى تحرق كميات كبيرة من أنواع البخور والمر سنويا على المذابح فى معابدها . وهذه أشياء لم يكن الحصول عليها ميسرا إلا من جنوبى بلاد العرب ومن الأماكن الواقعة على الشاطئ الأفريقى جنوبى البحر الأحمر . وهى أماكن يسميها كتبة الفراعنة بنت Punt ؛ ونحن نسميها الآن حضرموت والصومال . حدث أن كانت تلك الواردات تستجلب طوال قرون عديدة عن طريق البر على يد عدد غفير من التجار يتناوبون نقلها واحدا بعد الآخر . ويغلب على الظن أن ذلك كان سببا فى ارتفاع أسعارها عند كل مرحلة من تلك المراحل . لذلك

عمل الفراغة الأوان ، منذ أقدم عصورهم على التخلص من هؤلاء الوسطاء .  
فأنشأوا واحداً من أرائل المشروعات البحرية الضخمة التي تشرف عليها  
الدولة .

لم تكن هذه المهمة أمراً سهلاً يسيراً ، إذ لم يوجد غير بديل واحد  
للطريق البري ، وهو طريق البحر الأحمر إلى الجنوب ، والمدن المصرية جميعها  
مترابطة على شاطئ نهرها العظيم ، وتفصلها عن البحر الأحمر عند أقصر  
المسافات رحلة مسيرها ثمانية أيام عبر الصحراء ، فكان على الفراغة إذن  
أن يقيموا دوراً للصناعة ( ترسانات ) على شاطئ قاحل غير ظليل تحت  
شمس لافحة صارمة ، وأن يبنيوا أسطولا ، وأن ينشئوا موانئ مزودة بجميع  
التسهيلات اللازمة ، وأن يعملوا على حماية وحفظ ماشيدوا . أما أسهل  
الطرق من النيل إلى البحر الأحمر فكان عبر مضيق صحراوي يسمى وادي  
الحمامات . وفي تلك المنطقة نقش هنو Henu وزير الفرعون منتوحتب  
الثالث Mentuhotep قبل ميلاد المسيح بحوالي ألفين من السنين على بعض  
الصخور المحاذية لهذا الطريق ، بيانا عن خدماته للدولة . وقد أفصح في البيان  
بدقة — في عدة جمل قصار — عن الصعوبات التي واجهت مؤسس هذا المشروع  
التجاري الخطير الشأن . قال : « أرسلني مولاي لأبجز عملية توجيه سفينة  
إلى بلاد بنت تحضر إليه مراتها زجا ... تركت النيل ومعى ثلاثة آلاف  
رجل ، وكنت في كل يوم أزود كل واحد منهم بقنينة من الجلد وجرتين  
من الماء وعشرين رغيفا من الخبز ... حفرت اثنتي عشرة بئرا ... ثم وصلت  
إلى البحر الأحمر وبقيت سفينة وأرسلتها ، كان هنو رجلا قادراً حقا . لم يكن  
هنالك من شيء وليد المصادفة في أساليبه . لاحظ كيف رسم بعناية كل مرحلة  
من المراحل وخاصة كيف دبر تزويد ثلاثة آلاف رجل بالماء أثناء رحلة  
مسيرها ثمانية أيام عبر الصحراء . كان دقيقا جدا في ذكر التفاصيل حتى لقد  
ذكر بالضبط أبعاد الآبار التي حفرها .

أقدم الفرعون سنوسرت Senusret في أثناء القرن العشرين قبل الميلاد بعد زمن هنر بفترة غير طويلة ، على اتخاذ خطوة جديدة أصبح بعدها مثل هذا العمل أمراً لا ضرورة له ، فقد حفر قناة من الطرف الشمال للنيل إلى البحر الأحمر . وهذه القناة أغنتهم عن رحلات النقل الشاقة بالقوافل ، ووفرت الجهد والوقت الضائع في نقل البضائع من السفن إلى الخمر ثم إلى السفن النهرية وبالعكس .

ومع ذلك فإن افتتاح هذه القناة لم يجعل التجارة بين مصر وبنده أمراً سهلاً . كانت صعوبة الرحلة الطويلة عبر البحر الأحمر كله ثم العودة أمراً لا يزال قائماً ، إذ كانت الملاحة خطيرة في هذا البحر ، ولم يكن هناك غير عدة أماكن قليلة يمكن اللجوء إليها عند تعرض السفن للخطر . كذلك كان مباءة الجماعات خطيرة من القرصنة . ولا غرابة أن يكون هذا البحر مهد أول حادثة غرق سجلها التاريخ .

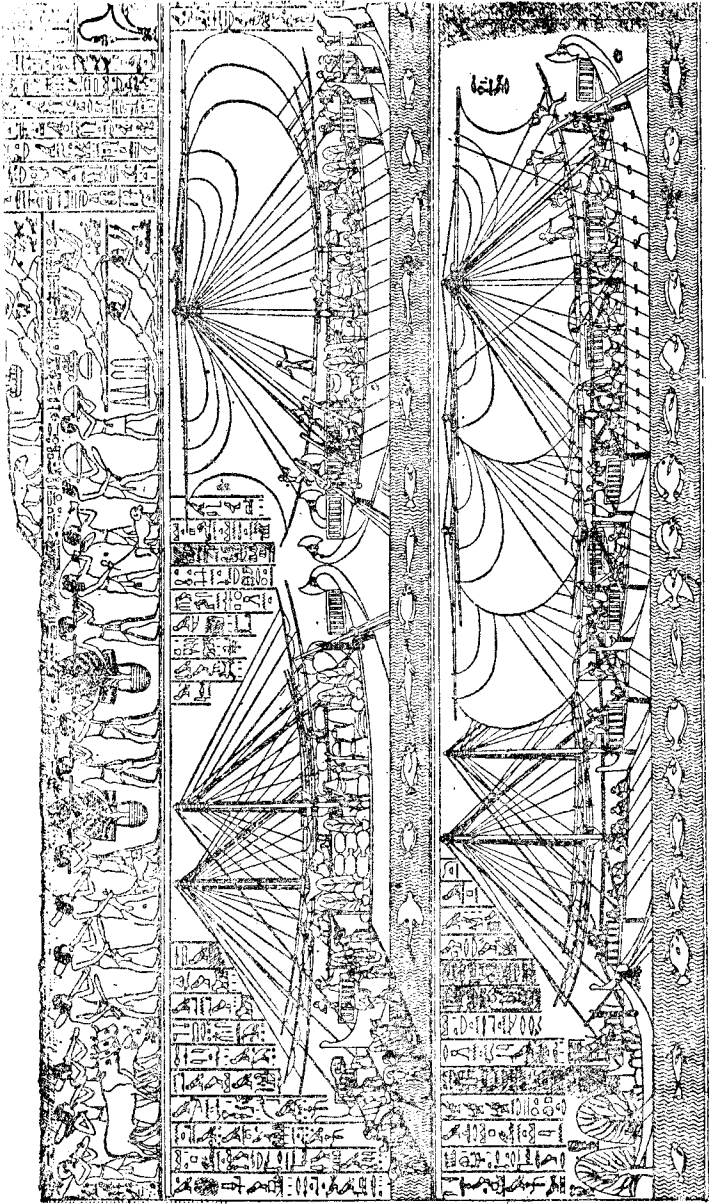
القصة المذكورة بضمير المتكلم ، والراوى كأنه سندباد مصرى ، ذلك أن روايته هي في نفس الوقت أقدم قصة وصلتنا من بحار . ولقد مرت بعد تلك الحادثة قرون طويلة قبل أن نقع ثانية على تقرير واضح لغرق سفينة يرويه شاهد عيان بمثل هذه الدقة . قال راوى القصة المجهول : « توجهت إلى مناجم الملك في سفينة طولها ١٨٠ قدماً وعرضها ٦٠ قدماً ، وكان معنا فريق من ١٢٠ رجلاً من أكفأ البحارة بمصر . أما المناجم فيجب أن تكون تلك التي في شبه جزيرة سيناء ، وبناء على ذلك تكون الرحلة إذن قد بدأت من أحد موانئ البحر الأحمر . أما حجم السفينة فبالغ الضخامة ، وبذلك فهي لم تكن مجرد سفينة صغيرة من تلك التي تحاذى الشاطئ ، وإنما هي سفينة «عدة لأعلى البحار . أضاف الراوى : « هبت عاصفة ونحن لا نزال في عرض البحر ، وأغرقت السفينة لم ينبج من ركبها غيرى . ألقاني البحر على جزيرة ، أمضيت فيها ثلاثة أيام وحدى ، قضيتها في الظل . وعندما بدأت أبحث عن شيء آكله وجدت تيناً وعبناً ونوعاً من التكرات الممتاز وفاكهة وقتاء وسمكا

وطيوراً . وجدت كل شيء ، فأكلت حتى اكتفيت وفاض عن حاجتي .  
ولما تمكنت من أن أصنع زناداً ، أشعلت ناراً وقدمت قرباناً نارياً للآلهة ، .  
هذا شيء نستطيع أن نجد في صفحات روبنسون كروزو . ولكن  
الأمور تبدلت فجأة : ، وسمعت بعد ذلك صوتاً كالرعد خيل إلى أنه صادر  
عن موجة . تهشمت الأشجار وزلزمت الأرض . كشفت عن وجهي ورأيت  
حية قد اقتربت مني . كان طولها خمساً وأربعين قدماً ، وطول لحيتها قدمين .  
أما جسدها فكان مغطى بالذهب وأما حاجبها فلا زورد حقيق . .

أما مظهرها فكان في الواقع غير مخزها ، إذ اتضح أنها مخلوق رقيق  
كريم خدوم للغاية ، فقد أخذت البحار في فمها برقة وحملته إلى جحرها  
واستمعت بجميع عواطفها إلى قصته . ثم طمأنته قائلة إنه بعد أن يقضى  
أربعة أشهر مريحة في الجزيرة ، سوف تحضر إحدى سفن فرعون وتأخذه  
إلى الوطن . عند ذلك واعترافاً بالجميل وعدها البحار بأن يحضر إليها شاكرًا  
هدايا من جميع أنواع البخور « فضحك مني وقالت : « أنا أمير بنت والمر  
— فهذه أخص أشياء ، اء ولما وصلت سفينة الإنقاذ كما تنبأت وتأكيدها  
لهذه الكلمات ، أعطته حمولة كاملة من جميع أنواع البخور التي يمكن تصورها .  
وبعد ذلك بشهرين وصل سالماً إلى أرض الوطن .

ويوجد بالقرب من الودى الشهير الذى يقع فى الناحية الأخرى  
من النهر أمام طيبة حيث حفر كثير من الفراعنة قبورهم معبد دير البحرى  
الضخم ، وهو أثر شيدته حتشبسوت أولى ملكات التاريخ العظيمة بعد  
سنة ١٥٠٠ قبل الميلاد بقليل ، ونحنت على جدرانها سجلاً تذكاريًا مصحوبًا  
برسوم إيضاحية نفيسة يعبر عن أحد الأعمال العظيمة التي تمت تحت حكمها  
وهي رحلة تجارية كبيرة إلى بنت .

صادفت مصر صعباً قبل حكم حتشبسوت بسنين كثيرة . كانت الحرب  
الاهلية قد مزقت الدولة فصارت دويلات يحكمها إما أمراء جدد صغار



(شكر ١) أسطول حتشبسوت في بانت

ولما غزاة ولم يكن أى من هؤلاء الحكام بقادر على أن يصون ويدير مشروعا ضخما كمشروع أسطول البحر الأحمر ، فهجرت قناة سنوسرت وطمرها الغرين شيئا فشيئا وسدها . وعادت تجارة البخور كما كانت قبل ذلك بقرون إلى أيدي الوسطاء عبر الطريق البرى . غير أن أسرة جديدة نشأت فى سنة ١٥٧٠ ق . م ووحدت الدولة وأقامت حكما وطيدا وافتتحت عصر اقدر له أن يكون أشهر عصور مصر القديمة . كانت حتشبسوت خامسة حكام هذه الأسرة . أما ماثرتها — وذلك شىء يناسب امرأة — فكانت عملا سليليا . لقد أعادت الاتصال البحرى المباشر بالصومال وحضرموت .

توجد على أحد الحوائط بضريح معبد الملكة مجموعة فريدة من الرسم محفورة ببراعة ذلك الحفر البارز الذى كان المصريون يستعملونه بصورة مدهشة ( شكل ١ ) . هذه الرسوم تمثل أسطولا مصريا يدخل ميناء الصومال : ثلاث سفن ملساء مملوكة رشيقة لا تزال فى طريقها إلى الميناء ، منتفخة أشرعتها بالريح ، بينما طوت اثنتان أخريان أشرعتهما واستعدتا للإرساء . وبعد ذلك النزول إلى البر : رسول ملكى مصرى على رأس طابور من الرجال يقدم مجموعة كبيرة من مواد المقيضة العادية — عقود وفؤيسات وخناجر — إلى ملك الصومال الذى يتقدم لاستقباله تتبعه زوجة بدينة جدا وابنان وابنه . ثم طابور طويل من الصوماليين يحمل منتجات البلاد إلى خيمة الرسول الملكى ، بينما يحمل طابور آخر جرارا وأشجارا ويعبر السقالة إلى السفينة . أما منظر الرحيل فنرى فيه السفن تاركة الميناء ناشرة أشرعتها وقد تكدمت بالمشحونات . ولكل منظر من هذه المناظر توضيح مكتوب يصف أدق التفاصيل . يتادى ربان إحدى السفن عند التحرك مدير الدفة قائلا : « أقصى اليسار » ، كما نجد عبارة « خذ حذرك » محفورة فوق صورة الجمالين الذين يقومون بعملية الشحن فى منظر التجميل : من هذه التوضيحات قد نستطيع أن نوافق قائمة للشحنة أكاد تكون كاملة . وإنها لتدل على ضخامة العمل : أصناف متعددة من الخشب تشتمل على

الأنبوس والراتنج والمر إضافة إلى أشجار مرحية ( موضحة كل الوضوح في النقش بجذورها ملفوفة ومكورة كما حسن ما يتطلب أى بستانى ) ، وعدة صنوف أخرى من البخور وعاج وذهب وأدهنة تجميل وجلود وثلاثة آلاف وثلاثمائة رأس من الماشية . وبعض المواطنين وأولادهم ، وعدة أشياء تذكارية : حراب وطنية وقرود وسعادين وكلاب وفهد حتى من فهود الجنوب صيد لجلالتهما . أما أن الشحنة قد اشتملت على أشجار مرحية فأمر يدعو للتأمل والتفكير . أكان استجلاب تلك الأشجار من أجل تزيين الحدائق الملكية فقط ، أم فطنت حنشبسوت إلى زرعها في مصر وبذلك تقلل من اعتماد بلادها على مصادر الاستيراد الأجنبية ؟

تشير السفن الميمنة في نقوش حنشبسوت إلى الذروة التي يصل إليها الماء في السفن المصرية . ومع أن هذه السفن حسنة المنظر فإن تصميمها يشتمل على نقاط ضعف خطيرة . ولهذا السبب الوجيه لم تلعب دورا هاما في تاريخ هندسة السفن .

كان من الطبيعي في مصر التي تمتد على ضفتي نهر يصلح مجراه للملاحة مسافة تزيد على أربعمائة ميل أن يبدأ تصميم وتسيير السفن في زمن مبكر وأن تتطور صناعتها سريعا . يقدم نهر النيل أحسن وأسهل وسيلة من وسائل النقل ، إضافة إلى أن رياحا شمالية تبارك الملاحة فيه في أغلب الأحيان . وبذلك يمكن الإبحار نحو المنبع أو الاتجاه مع التيار نحو المصب ، أو التجديف بغير عناء في حالة العجلة . والحق أن مقابر مصر قد زودتنا بصور ونماذج لتشكيلة مدهشة من السفن النهرية أيضا ، ابتداء من زوارق التجديف الصغيرة واليخوت السريعة والسفن الكبيرة ، إلى الناقلات المائية الهائلة التي بنيت لتنقل المسلات الضخمة التي يبلغ وزنها مئات من الأطنان من محاجر الجرانيت التي تقع بعيدا نحو الجنوب . كانت الحياة على صفحة النيل في العهد القديم ولا شك رائعة ، متنوعة ذات صور شتى . أما المصريون



باعتبارهم مصممين للسفن النهرية فلم يفقههم أحد ، وأما نقطة ضعفهم فانحصرت في أنهم عندما أرادوا بناء سفن بحرية بنوا سفنًا نيلية كبيرة .

استعمل الناس في بناء السفن في جميع العصور تقريبًا وفي جميع الأماكن هيكلًا هو عبارة عن سهم القاعدة والروافد .

كان السهم عبارة عن الفقار أو صلب السفينة ، أما الروافد فتتقوس إلى أعلى وإلى الخارج من حوله وعليها تثبت الألواح . وهذه الطريقة تسكنسب السفينة قوة وصلابة . غير أن سفن المصريين لم تكن كذلك . فيما أنهم كانوا يبنيون سفنهم للاستعمال في نهر حيث لا عواصف ولا رياح عانية أو أمواج هدامة أو تيارات صادعة ، فإنهم بنوها وحتى أكبر ما بنوا منها من غير سهم للقاعدة وبقليل من الروافد الضعيفة . وكانت الروافد تثبت الواحدة إلى الأخرى لا إلى هيكل . أما وسيلة التقوية الوحيدة فيما عدا عدة الروافد ، فكانت سنادات تصل أحد طرفي السفينة بحرفها المقابل والتي يقام عليها السطح . وهذه طريقة تناسب نهرًا ، على أنه كان لا بد من وجود وسائل تقوية كثيرة أخرى عند بناء سفينة يقدر لها أن تمتطى أعالي البحر المتوسط .

بنى الفرعون ساحورع Sahure في حوالي سنة ٢٥٥٠ ق.م ، أسطولاً من الناقلات لينقل عليه قواته إلى بعض السواحل الآسيوية وأمر فنانيه احتفالاً بذكرى إنجاز هذا العمل أن ينقشوا صورة المنظر على حوائط هرمة . وبذلك ترك أقدم صورة واضحة باقية حتى الآن للسفن البحرية ( لوحة ٢ أ ) . نفذ الفنانون مهمتهم بكامل العناية وبكل دقة حتى لقد ظهرت جميع تفاصيل بناء السفن تقريبًا . وإننا نرى بوضوح ما فعله المهندس البحري المصري ليكيّف للاستعمال في البحر سفينة بذيت أصلاً للاستعمال النهري . عقد كبلًا (١) ضخماً حول أحد طرفي السفينة ثم أنجه به عبر خط المنتصف فوق

(١) الكبل هو الجبل الكبير ( لسان العرب ) .

ظهر السفينة وعقدته حول طرفها الآخر . بعد ذلك كان يمرر وتدا متينا من خلال جدائل هذا الكبل عند منتصف السفينة ويلويه عدة مرات وبذلك يحكم الطاقم كله فيتوثق تماما . وهذا الكبل هو البديل الذى كان يستعاض به عن سهم القاعدة والروافد . كان يلويه حتى يبلغ المبلغ المناسب من قوة الجذب فيحفظ طرف السفينة من التصدع عندما تضطر إلى أن تشق طريقها فى المياه العنيفة . وأضاف المهندس إلى ذلك أيضاً شبكة محكمة تحاذى أفقياً الجزء الأعلى من هيكل السفينة . فهل كان هذا العمل أيضاً إجراء لیساعد على توثيق السفينة ؟ أهو نوع من زنار أم هو مجرد حماية لجانبى السفينة من الاحتكاك ؟ لم يكن فى استطاع المهندس أن يستعمل الشراع المفرد العادى ، ذلك أنه لم يكن هناك سهم للقاعدة يمكن أن يثبت فيه الشراع بأمان ( فإن قاعدة الشراع تتطلب من جلبتها فعلاً رافعاً كبيراً ) . لذلك صمم المهندس شيئاً أشبه ما يكون بدعامتين ليوزع الضغط ، وثبتهما بعناية عن طريق حبال من مقدم السفينة ومؤخرتها . وعليهما أقام شراعا طويلا قائم الزوايا بطريقة اختص بها المصريون . وكان ينشر الشراع بواسطة ساريتين مستعرضتين ، إحداهما وهى المعتادة عند أعلى الشراع والآخرى عند أسفله . غير أن السفينة لم تكن معدة للإبحار بالشراع فقط ، ذلك أنهم كانوا يطوون الشراع ويخفزون السارية عند سكون الريح أو فى حالة نزول المطر ويسيرها مجدافان . أضاف الفنانون المصريون دقيقو الملاحظة للتفاصيل شيئاً مألوفاً مكنتنا من أن نتصور أى نوع من ضربات المجداف كان يقوم به المجدفون . فقد ظهر المجدفون دائماً فى النقوش والرسوم يلبسون طرازاً معيناً من المآزر التى تستر العورة صنع من مادة شبكية مزودة بركة مربعة من الجلد المتين من الخلف ، هى أداة للحماية : ذلك أن المجدف كان يستعمل مجدافه ولا شك بالطريقة التى استعملت فى القرون الوسطى ، وذلك بأن يقوم على قدميه عند كل ضربة ، ثم يدفع نفسه على المقعد عند الجذب : فإذا لم يكن مزوداً بركة متينة على مؤخرته تماماً كالت

مترته في فترة قصيرة . أما حجم سفن ساحورع فأمر لا نستطيع تحديده ، غير أن قصة فرق السفينة التي ذكرناها ، إنما تبين أن السفن البحرية كان يمكن أن تبلغ ١٨٠ قدما في الطول و ٦٠ في العرض .

بعد ذلك العصر بألف سنة صمم المهندسون البحريون السفن التي تبينها نقوش حتشبسوت ( لوحة ٢ ب وشكل ١ ) . وهي أجمل وأسرع من سفن ساحورع ، ولأنساقها رشافة وانسيابية يخوت السباق . استبدل الشراع بأخر أكبر منه . لم يكن أطول وإنما كان أعرض كثيراً ، وهو لا يزال ينتشر بالطريقة القديمة بواسطة سارية مستعرضة عند قمة الشراع ، وأخرى عند أسفله . وكان الشراع عرضاً لدرجة أن كل سارية منهما قد صنعت من عمودين مستدقين ثبتا بالتداخل معاً بدلاً من عمود واحد . وهذه الطريقة لم تزود السارية بقوة أكبر فحسب ، وإنما كانت أسهل من ناحية الصنع ، ذلك أن شجرتين صغيرتين تشدان إلى بعضهما من الطرفين الغليظين كانتا تؤديان المهمة . ولقد سمح الشراع العريض باستعمال حصار أفصر كثيراً ، يتطلب بالتبعية فعلاً رافعاً أقل . وبناء على ذلك استغنى المهندس عن طريقة الدعامتين واستعاض عنها بعمود واحد . غير أن كل شيء آخر فيما عدا هذه الأشياء التي تعتبر تحسينات أكثر منها تغييرات أساسية في التصميم قد بقي تقريباً كما كان من قبل . كانت هذه السفينة ذات الروافد القليلة والتي لا يسهم لقاعدتها لا تزال بالضرورة توثق إلى بعضها بعضاً عن طريق ذلك الكبل الضخم المعقود حول طرفيها . والذي يلوى حتى يبلغ الدرجة المطلوبة من شدة الجذب . وهذه كانت سفناً جميلة ، وما لا شك فيه أنها كانت سريعة ، غير أنها كانت للأسف تفتقد الصلابة ، ولذلك فإننا سوف لا نشهدها خارج مصر .

بلغ اتوسع المصري ذروته في عصر تحتمس الثالث خليفة حتشبسوت ، وهو ربما يكون أعظم الفراعنة جميعاً . فهو الذي نشر جناح مصر على فلسطين

وسوريا وفيه قيا وفيما وراء ذلك من مناطق داخلية أيضاً . قام بغزو وتنظيم هذه المناطق على وجه الإتقان حتى لقد تمكن خلفاؤه من الاعتماد طوال القرون عدة على الأعمال التي حققها . وازدهرت تجارة مصر في القرون الثلاثة التي تلت حكمه حتى حوالى سنة ١٢٠٠ ق . م . كما لم تزدهر من قبل . وكانت السفن الآنية من الشرق تفرغ على أرصفة موانئها كل شيء ابتداء من الأخشاب الثقيلة إلى أدق وأرق مواد الصناعة الآسوية الماهرة . وكان الفراغنة وأفراد حاشيتهم يركبون عجلات حربية صنعت في سوريا ، ويربون ماشية استجلبت من آسيا الصغرى ، ويأكلون أشهى المأكولات التي نمت في جزيرة قبرص . ويقوم على خدمتهم حشود غفيرة من العبيد الآسيويين والساميين . وكانت زوجاتهم يلبسن ملابس رائعة استوردت من سوريا ، ويهطرن أنفسهن بطور من جنوبي بلاد العرب . وكانت أرض بنت كالعادة تورد البخور والعاج والأخشاب النادرة . وكان النحاس يستورد من قبرص والفضة من آسيا الصغرى . وفي مقابل ذلك كانت مصر تصدر الذهب الذي يستخرج من مناجم النوبة ، والبردى المصنوع صخائف للكتابة أو المصنوع من الرصاص ، والمنسوجات الكتانية ، والمنتجات الدقيقة الصناعة الفاخرة ، مثل السج والقماشان والجمارين والتيشلات . كتب أحد ملوك قبرص وكان قد أرسل إلى فرعون نحاساً وخشباً ، يطلب خيلاً وعجلات حربية وسريراً من الخشب النادر مصفحاً كله بالذهب ، كما طالب ملابس نسائية وجراراً من الزيت الفاخر . وفي خطاب آخر طلب شيئاً من خصوصيات مصر ، وهو لم يكن طلباً غريباً كما يبدو — لقد طلب ساحراً على أن يكون خبيراً بالنسور . كان معدل الحركة التجارية كبيراً لدرجة أن تجاراً بما وراء البحار وطداً وأماكن إقامة لهم في مصر فنشأ في مدينة ممفيس الكبيرة حي أجنبي كامل أقيمت فيه أيضاً معابد لآلهة هؤلاء الأجانب ، كما كان يحدث دائماً في مثل هذه الأماكن .

قد تحدثنا صورة بعض الأحيان أكثر مما تفيض به صفحات كتاب

كامل . ولأنه لمن حسن الحظ أن تحت يدينا واحدة تصور تجارة ذلك العصر . قد يأمر مدير إحدى العمليات في يومنا هذا بتصوير جهاز عمله وهو في حالة العمل ويعلق الصورة في مكتبه . وهذا بالضبط ما عمله الموظف المصري القديم إذ أمر بأن ترسم له صورة على أحد جدران مقبرته وهو يقوم بأداء عمله الرسمي كان كينامون Kenamon موظفاً من موظفي الفرعون أمنحتب الثالث ، وكان مكلفاً إضافة إلى أعمال أخرى بالإشراف على التجارة مع الشرق . وبذلك رسم على جدران مقبرته صورة كاملة تشتمل على أدق التفاصيل العادية ، تبين لحظة نموذجية في ميناء مصرى قبل ميلاد المسيح بأربعة عشر قرناً (شكل ٢) . هي لحظة وصول أسطول من السفن . وقد نستدل على الجهة التي قدم منها من ملابس وملاحم القبطان ورفقائه ومن أرديتهم المطرزة التي تصل إلى أقدامهم ، ولحام الطويلة . كانوا يلبسون أردية مطرزة تصل إلى أقدامهم ، وكانت لهم لحى طويلة وصور وجوههم الجاندية بارزة الانعقاد . هم إذن ساميون ولا شك ، وإذن فالسفن بالضرورة آتية من سوريا أو فينيقيا وربما من بيلوس ذاتها . ولكن ما جنسياتها ، أمصرية أم أجنبية ؟ إن مقدماتها وكوائلها الرشيقة الانحناء وقنطرة هيكلها الظاهرة إنما تجعلها كبيرة الشبه بسفن حثشبسوت . ومع ذلك فإنه ينقصها الكبل الكبير المعروف في تلك السفن ، وهذه ربما تكون غلطة الفنان الذي رسمها : فهو باعتبارها مصرية قد يكون أضنى عليها عن غير قصد السحنة المصرية ، بينما هي في الحقيقة سورية أو فينيقية . ثم إنه لم يكن فطناً بأية حال ، ذلك أن السفن التي رسمها لا يمكن أن تمتطى أعلى البحار ، نراها في الرسم وقد قرن بعضها إلى الساحل فعلاً ، وقد طويت أشرعتها وأنزات سلالها من مقدماتها إلى الشاطئ . وكانت الموانئ في تلك الأيام على غير ما هي عليه الآن . لم يكن لها أرصفة ، وكانت السفن تجذب إلى الشاطئ حيث ترسو . وفي الصورة نرى سفناً

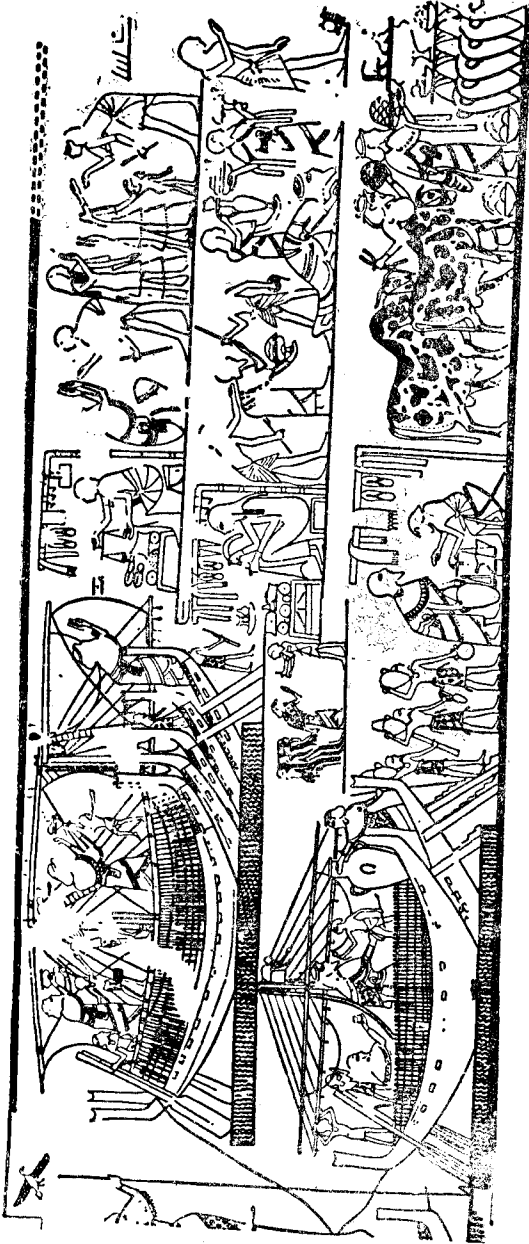
أخرى تستعد للإرساء ، وقد صعد البحارة إلى أعاليها لطي الأشرطة . وفي إحداها يقف الربان عند المقدمة يسبر غور الماء بعناية ، والسفينة تتقدم نحو الشاطئ . أما على الشاطئ نفسه فنرى حركة كبيرة على الطريقة التي قد نتوقعها عند وصول أسطول تجارى : موظف جمارك مصرى يقف أمامه أحد البحارة وطابور من الرجال من إحدى السفن ، يدون معلومات عنهم فى لوح من ألواح الكتابة . وتاجر مصرى مشغول فى محاولة بيع سلعة . وتراه يشير إلى ميزانه مؤكداً للربان الحريصين المتبصرين إلى أنه مضبوط . وهناك تاجر آخر يقوم بمقد صفقة مع أحد موظفى السفن ، وهذا الأخير يحاول أن يبيعه جرة كبيرة من الخمر أو الزيت على الأرجح ، ذلك أن مصر لم تنتج قط أنواعاً ممتازة من أى الصنفين . ومن خلفه تظهر مجموعة من الأيدي تفرغ غيرها من السفن — ثم تاجرة يلوح أنها كانت تحبس بوطأة حرارة الجو ، فهى بدلا من التجوال منادية على بضائعها تراها وقد جلست تحت علاقة بها نعال وغير ذلك من أنواع الملابس التي تبديها ، وأخذت تهش الذباب بيلادة . ونرى فى الجهة اليمنى العليا من الصورة أحد ضباط السفن يقود امرأتين وطفلا إلى أحد الموظفين المصريين . أعبيد هم ؟ لاحظ الفستان الشفاف ذا الثلاث الطيات المنى تلبسه إحدى النساء . أما فى الجهة اليمنى السفلى من الصورة فنرى الموكب الرئيسى أمام كينامون ذاته : رجال من السفن وقد اصطفوا أمامه بيلادة يحمنون سلعاً من جميع الأصناف ، بينما رؤساؤهم ينحنون فى خشوع تام أمام الرجل العظيم .

كانت تجارة مصر بالرغم من ازدهارها مقصورة على مناطق معينة . كانت سفنها الضعيفة البناء تمخر البحر جنوباً إلى الصومال وحضرموت وشمالاً إلى الشرق (فينيقيا) ، ولكنها فى أغلب الظن لم تتجاوز تلك المناطق . كان كثير من المواد التي يستوردها ويصدرها المصريون تحمل فى سفن أجنبية ، كتلك التي نراها فى صورة كينامون . أما الميزة التي ينبغى أن نضيفها على الشعب

الذى أنجب كبار تجار البحر المتوسط الأوائل فتعود إلى شعب آخر ، هو بطبعه شعب بحرى لا نهري .

أمر أحد النبلاء ويدعى رخمير Rekhmire ، وهو وزير مصرى لم يكن يعلوه مرتبة غير فرعون نفسه ، أن يجهز له قبر فاخر . حدث ذلك قبل العصر الذى شاهدنا فيه كينامون جالساً فى مكتبه يشرف على تفرغ حمولة من الشرق بعدة عشرات من السنين . لقد أمر رخمير الفنانين أن يرسموا على حوائطه جميع شعوب الدنيا ، وهى تؤدى فروض الولاء والطاعة لسيده تحتس الثالث الأكبر . وكما نرى فى صورة كينامون نرى هنا أيضاً ساميين من فينيقيا وسوريا . كذلك نرى رجالاً من الجنوب وزنوجاً من السودان ، وآخرين من الصومال وحضرموت . وظهرت إلى جانب تلك الوجوه التى كانت مألوفة حينئذ وجوه جديدة تماماً . هم أشخاص يلبسون جوبات وخفوفاً غريبة الشكل ، ويصفقون شعورهم بطريقة شاذة . أما الأواني وغيرها من الأشياء التى يحملونها فذات أشكال غير مألوفة . وأما الكتابة تحت الصورة فتسميهم « أهل جزر وسط البحر » . وأما التعرف عليهم فكان أحد الأعمال العظيمة التى توصل إليها علم الآثار .

كتب ثوسيديدوس Thucydides فى القرن الأول قبل الميلاد وهو واحد من أكثر المؤرخين رصانة ولجوءاً إلى الوسائل العلمية يقول : يعتبر مينوس Minos أول من تنسب إليه الروايات المأثورة امتلاك أسطول بحرى . وقد تمكن من أن يسود نفسه على جزء كبير من البحر الذى نسميه الآن البحر الهلنى ، وغزا جزر بحر إيجه ، وكان أول مستعمر لمعظمها . حدث ذلك بعد عصر تحتس ورخمير بحوالى ألف سنة . غير أن قول ثوسيديدوس هذا كان أمراً يصعب تصديقه حتى القرن التاسع عشر . فينوس كما يعرفه أى إنسان ، ليس غير وهم من أوهام الأساطير ، لاشخصية تاريخية . وكان كل ما روى عنه إنما يبدو من تصوير الخيال المحض : فالقصة هى أنه حكم جزيرة



(شكل ٢) وصول أسطول من السفن الفينيقية إلى ميناء مصرى



كريت Crete وأنه بنى هناك متاهة لا معالم لها تسمى «لا برنت»، (١) Labyrinth، واحتفظ فيها بالمينوطور أى عجل مينوس، وهو مخلوق خرافي له جسد إنسان ورأس عجل، وأنه كان يتبع تلك العادة المرذولة المريعة، وهي تغذيته أشخاصاً حية، وأنه من أجل ذلك كان يجند سنويا سبعة شبان وسبع شابات من أثينا، وأن ثيسوس Theseus بطل تلك المدينة الخرافي تطوع ليرسل إلى هناك، وأنه بمساعدة ابنة مينوس ذاته التي وقعت في غرامه من أول نظرة قتل الوحش وهرب سالماً .

بدأ العالم الأثرى الإنجليزي ويدعى آرثر إيفانز Arthur Evans في سنة ١٩٠٠ عمليات الحفر في كنوسوس Cnossos وتقع على مسيرة عدة أميال إلى الداخل من هرقليون Heracleion المدينة الرئيسية على شاطئه كريت الشمالى . كانت نتائجه باهرة . فقد بدأ بعد عدة أشهر يكشف عن بقايا حضارة عظيمة كان وجودها أمراً لا يحول بخاطر . كشف عن أساس قصر مهول ممراته وحجرانه معقدة الأوضاع ، حتى لقد يشبه في الواقع متاهة حقيقية . ووجد رأس الثور في كل مكان مستعملاً رمزاً مقدساً . كما وجد أيضاً رمزاً آخر هو عبارة عن بلطة مزدوجة . ويوجد في الحطام آلاف من شظايا الفخار عليها زخارف زاهية بطريقة هي فسيح وحدها . كما استخرج أيضاً ألواحاً فخارية وجد عليها شكلين مميزين من الكتابة . هنا إذن شعب له حضارة بالغة النماء ، يدل على ذلك فنّه وآدابه وهندسة بناء مدنه . أما ماذا كانوا يسمون أنفسهم فذلك ما لم يستطع إيفانز أن يكشف عنه لأن رموز كتاباتهم لم تحل بعد . أما الشواهد التي كانت تربطهم فيما مضى بمينوس الخرافي ومتاهته ومينوطوره فأصبحت قاطعة . لذلك سماهم «المينويون» ، Minoans ، وهو الاسم الذي عرفوا به منذ ذلك الحين .

(١) ذكر أحمد زكي في قاموسه أن كلمة لابرنث Labyrinth أصلها اللاهون وهي مدينة بصعيد مصر اسمها البرائى لوبرهونيت وعنه لفظة لابرنث التي نقلها اليونان إلى لغات الإفرنج . فهل هناك علاقة بين مدينة لوبرهونيت هذه ومدينة مينوس ؟ ( المترجم )

لما تقدمت أعمال الحفريات وعرفت أشياء أكثر عن هذا الشعب ، تصدر القائمة أمران على الأخص من حيث الأهمية : أولهما أن خزفهم الذي يمكن التعرف عليه بسهولة عن طريق زخارفه الفريدة قد وجدت منه نماذج في جهات كثيرة فيما وراء البحار ، بينما وجدت بكثرة أيضاً أشياء أجنبية الصنعة ممعثة في أنحاء متعددة من بقايا مدنهم . وثانيهما أن مدنهم كانت غير محوطة بالأسوار إطلاقاً . من هنا كان الاستنتاج أمراً لا يفوت الباحث .

كـاـ ثوسيديدوس إذن يعرف عن أى شيء يتكلم : كان أهل جزيرة كريت في عصر أسبق من العصر الذي كتب فيه ، تجاراً شيطين مقدمين وأصحاب أسطول عظيم . ولذلك فإن المدن المينوية لم تكن في حاجة إلى أسوار ؛ ذلك أن الأسوار الخشبية أى السفن كانت تحمى الجزيرة .

قامت صلات تجارية بين المصريين والمينويين منذ زمن مبكر يرجع إلى أيام سنفرو وساحورع . اكتشف علماء الآثار في خرائب كريت طرازاً من الأنية الحجرية كذلك التي كانت تصنع في مصر حوالي سنة ٢٧٠٠ ق . م . بعد ذلك الزمن بحوالي سبعة قرون اختار الفرعون أمنمخت الثاني Amenemhet من بين الأشياء النادرة التي كان ينتقيها لتوضع في مقبرته ، مجموعة من الأواني الفضية من نوع كان يصنع في كريت . فهل حملت السفن المينوية هذه المواد رأساً إلى مصر ، أم حملتها بداءة إلى شواطئ فينيقيا وسوريا الأقرب إلى كريت ، ومن هناك صدرت إلى النيل كجزء من التجارة التي كانت تقوم بها مصر مع الشرق في كل العصور ؟ ليس هناك من جواب أكيد . قد يكون بعضها اتخذ هذا الطريق ولكن ليس كلها على وجه الضرورة ، ذلك أن بحارة كريت قد أبحروا إلى أماكن أبعد كثيراً من مصر ، وأن الرحلة رأساً إلى مصر ما كانت لتفزعهم .

ترك التجار المينويون آثاراً من خزفهم في فلسطين وسوريا وآسيا الصغرى في الشرق . وكذلك وصلوا إلى مقدونيا نحو الشمال ، وعرفوا

أجزاء أخرى في أفريقيا إلى جانب مصر نحو الجنوب . كان من بين العلامات التي وجدت بين نقوشهم رسم لنبات كان له قدر عظيم في العصور القديمة بوصفه دواء وبهاراً، وهذا النبات ينمو فقط في جزء معين من الساحل الليبي . ووجد أيضاً في خرائبهم خاتم صغير عليه صورة جمل بارك، ووجد غيره عليه صورة نعامة . أما نحو الغرب فقد وصلوا إلى سردينيا ، ذلك أن سيانك من النحاس عليها رسم البلطة المزدوجة السكرتية ، وجدت هناك . أما صقلية فكانوا يعرفونها جيد المعرفة ، وقد وجدت في كريت أشياء مصنوعة من الليباريت Liparite وهو نوع من الأحجار النادرة لا يوجد إلا في الجزيرات المحيطة بصقلية . ثم إن لأسطور نفسها تخبرنا أن مينوس ذاته مات في صقلية ، وأن إحدى المدن الصقلية في عصر لاحق كانت تسمى مينوا Minoa .

ويرى بعض المؤرخين أنهم ساروا لأبعد من هذا نحو الغرب إلى سواحل إسبانيا . بدأ استعمال البرنز في بلاد البحر المتوسط في حوالي سنة ٣٠٠٠ ق.م . أما النحاس فكان معروفاً قبل ذلك بزمن طويل ، إذ كانت هناك مناجم كبيرة في قبرص وآسيا الصغرى . وكان صنع السبيكة الجديد أي البرنز يتطلب قصديراً ، وهو معدن لا يوجد بكثرة في شرقي البحر المتوسط . ولكن كان يوجد في إسبانيا مناجم مينة منه . فهل حمل من هناك على سفن مينووية ؟ هذا احتمال لا غير ، ذلك أن استخراجها من المناطق القريبة من كريت من المناجم الفقيرة التي يعرفونها ومن غيرها مما لم يكن قد اكتشف بعد أكثر احتمالاً .

أما الصورة التي نستطيع أن نرسمها في مخيلتنا لمواد التجارة المينووية فلا يمكن إيضاحها . ذلك أن الأدلة التي تحت أيدينا مقصورة تقريباً على الأشياء التي يستخرجها علماء الآثار . ومع ذلك فقد اكتشفت أشياء تكفي للدلالة على أن العالم المحيط بكريت كان يتهافت على المنتجات المصنوعة فيها . كان من بين أمراء مصر وفينيقياً الذين بلغوا درجة عظيمة من الحضارة

أوزعماء اليونان أنصاف المهج من يفضلون الأكل من صحاف، صحنون، زخرفت بالطريقة المينوية، ويحملون أسلحة مينووية الطراز في المعارك، ويلبسون حلياً وملابس مينووية الصنعة. وكانت نساء كريت يلبسن صدرات محكمة وجوبات جميلة صنعت من عدة طبقات. وتظهر في إحدى صور المقابر المصرية أميرة سامية ترتدي جوية شديدة بتلك الجوبات تماماً. كذلك ظهرت هذه الجربة مرة ثانية على إحدى النساء في رسم الميناء الموجود على حائط مقبرة كينامون (شكل ٢). وكان المينويون في مقابل ذلك يستوردون أشياء كثيرة: الذهب والمساج والخرز والتميشلات، وربما البردي أيضاً من مصر، والنحاس من قبرص، والعاج من سوريا، وكتلا من حجر السماق من اليونان. وكذلك نجد العنبر وقد اتبع طرقاً قبل تاريخية عبر أوروبا آتياً من شواطئ البلطيق إلى مصانعهم.

ازدهرت التجارة المينووية من سنة ١٨٠٠ إلى سنة ١٥٠٠ قبل الميلاد عندما كانوا يصدرون إلى صقلية واليونان ورودرس وقبرص والشرق. ويحتمل أيضاً أنهم أسسوا في هذه المناطق مراكز تجارية. وهذه هي الفترة التي نرى فيها زعماء السياسة وكبار التجار منهم القصور الفخيمة الفاخرة الأثاث التي كشفت عنها معاول علماء الآثار.

كان أهل كريت في العهد المينوي هم إذن القوة البحرية الكبرى الأولى في البحر المتوسط، وأول من ارتاد بطريقة مشمرة هذا البحر الكبير، وأقام خطراً تجارياً قدر لها أن تستمر ألف سنة. وكانوا أيضاً بقدر ما نعرف على الأقل - أول من صور الوحوش البحرية التي اتخذها بحارتهم - وهذا شأن البحارة في كل مكان - موضوعاً لقصصهم (لوحة ١ ج). ألا يكونون من ثمة «أهل الجزر» المرسومين على حائط مقبرة كينامون؟ إن تصفيقة شعورهم تشبه نفس الطريقة التي صفت بها شعور الرجال الذين ظهروا على الحوائط الكريتية. كما كانوا يحملون

أراني أشكالها وزخارفها تشبه تلك التي وجدت في الآثار المينوية. إلا نستطيع إذن أن نستنتج بغير كثير عناء أن «أهل الجزر، هؤلاء قد أتوا من كريت؟ غير أن المشكلة في الحقيقة أصعب من أن تحل بهذه البساطة .

لا يبعد قصر مينوس بجزيرة كريت عن الجزء الجنوبي من شبه الجزيرة اليونانية بأكثر من رحلة يوم واحد بالبحر . واقد وجد تجار كريت منذ عصر مبكر من تاريخهم الطريق إلى هناك . وكانت نتيجة هذا الاختلاط باهرة ، ذلك أن سكان تلك المناطق استوعبوا الحضارة المينوية بما يشبه ذلك التهم الذي استوعبت به اليابان حضارة الغرب في القرن التاسع عشر . وعندئذ تغيرت وسائل الحياة عندهم كلية ، فقد زخرفوا بيوتهم وأوانيتهم و«صخورهم» على الطريقة المينوية ، وصنعوا نفس الخواتم والحلى ، ولبسوا نفس الدروع الحربية وارتدوا على الطريقة المينوية ، وصفقت نسائهم شعورهن على النسق المينوي ، ونظرن إلى كريت فيما يتعلق بأزيائهن كما ننظر نحن الآن إلى باريس وروما . واختفى كثير من الأشياء والعادات الوطنية تحت طلاء جديد من الحضارة الكريتية . وهذه الظاهرة كانت جد مدهشة ، مما أدى ببعض الدارسين لهذه الحضارة إلى الاعتقاد بأن كريت غزت فعلاً أرض شبه الجزيرة اليونانية وحكمتها .

غير أنهم جانبوا الصواب بهض الشيء . والحق أن بارقة من سعة العلم دلتنا بطريقة حاسمة على حقيقة شخصية الشعب الذي كان يقطن بلاد اليونان في ذلك الوقت ، وحققت الوقائع التاريخية لهذا العهد البعيد . فقد وجدت بجزيرة كريت ألواح مكتوبة بخطين مختلفين ، كما وجد أيضاً بشبه الجزيرة اليونانية نموذج من هذين الخطين . واستطاع مهندس إنجائيزي يدعى مايكل فنتريس Michael Ventris في سنة ١٩٥٣ ، وكان يهوى التلميح بمثل هذه الكتابات الغامضة مستعملاً في فحصها طرق التسجيل الرهزي بالبحث ، أن يتوج عمل عشرين سنة بأن حل رموز الكتابة . وقرر أنها مكتوبة باليونانية .

وبذلك وضحت الصورة في لحظة : لقد حمل الكريتيون حضارتهم إلى أرض اليونان الأصلية ، ثم حدث أن غزاهم اليونان بعد سنة ١٥٠٠ ق.م. بقليل ، وهذا هو السبب الذي من أجله وجد المنقبون في أنقاض كريت إضافة إلى الألواح المكتوبة باللغة الأهلية المينوية ، ألواحاً للسادة الجدد مكتوبة باليونانية .

وطد اليونان القدماء هذه الغزوة أنفسهم على أنهم الورثة الوحيدون للإمبراطورية البحرية المينوية . فاحتفظوا بكريت وبعقبا الممتاز في قلب طرق التجارة تحت أيديهم ، وأنشأوا مستعمراتهم الخاصة فيما وراء البحار ، بجوار سيراقوزة في صقلية وتارانتو بإيطاليا وفي رودس وقبرص وعلى طول الساحل الفينيقي . ونمت مدنهم في أرض القارة اليونانية وترعرعت وأثرت ، وخاصة ميسينا Mycenae التي حكمها فيما بعد في أيام هو ميروس الملك أجاممنون Agamemnon وهذه هي أول مراكزهم التي كشفت عنها أعمال التنقيب . وبناء على ذلك يسمى العلماء يونان هذا العصر الميسينيين . ويصفون العصر بالعصر الميسيني Mycenaean Age . وهؤلاء أصبحوا في الواقع من منتصف الألف الثاني قبل الميلاد تقريباً حتى نهايته الأمة التجارية التي لا تطاول في البحر المتوسط . ربما يكون أهل الجزر المرسومون على حوائط قبر رخيم وفي غيره من الرسومات المصرية ، مينويين من كريت ، ولكن الحق كما يبدو واضحاً - وتلك الصور جميعاً من القرن الخامس عشر قبل الميلاد - أنهم ميسينيون ، وبذلك وجدت كثير من مصنوعاتهم في أطلال تل العمارنة ، تلك المدينة التي بناها الفرعون أخناتون من أساسها في حوالي سنة ١٣٧٠ ق.م. واتخذها عاصمة له .

تدل آثار من البقايا الخزفية التي عثر عليها علماء الآثار على الطرق التي تبعتها هذه التجارة . عملت سفنهم نحو الشرق إلى الشاطئ الغربي لآسيا الصغرى ، ونحو الجنوب إلى كريت ، ومنها نحو الشرق عن طريق رودس

وقبرص إلى المدن الواقعة على الساحل السوري . كانوا يذهبون إلى هناك في الغالب بغير حمولة ، ويتركون للفينيقيين حمل جميع البضائع المرسلّة إلى مصر ، وينتظرون سفن الشحن العائدة بما قد يكون الفينيقيون قد جلبوه من هناك . كانت أوراق البردى جميعاً تصنع في مصر ، وكانت كميات كبيرة منه تصدر إلى اليونان عن طريق الشاطئ السوري ، حتى لقد أصبح الاسم العادي الذي أطلقه اليونان على البردى «بيبلوس» نسبة إلى الميناء الذي حمل منه معظم تجار اليونان هذه المادة على سفنهم . أما رحلاتهم نحو الغرب فربما كانت إلى كريت حيث يحصلون على بضائع من الصناعة المينورية ، ثم ذاهب الشاطئ الغربي لليونان وعبر الأدرياتيكى إلى صقلية . ومع ذلك فإن أكثر الموانئ ازدحاما ، إنما كانت بالضرورة تلك التي تقع على الشاطئ السوري . فهنا كانت ترسو سفن من جميع أنحاء البحر المتوسط . كان الأسطول التجارى الفينيقي يلتقى هناك بالسفن الآتية من مصر وقبرص وكريت واليونان . أما ميناء سيدون Sidon أو بيروت فكان على التأكيد شيها بتلك الموانئ متعددة الألسن كسنغافورة أو الإسكندرية أو أى من مراكز الاستبداد الهولبية الحديثة . اكتشف علماء الآثار في أطلال مدينة يوغاريت Ugarit وهي مدينة تقع في شرقي قبرص ، ويرجع لها العهد إلى ما قبل التاريخ ، الحى الأجنبي . لقد عاشت هناك جالية كريتية ابتداء من سنة ١٨٠٠ ق . م . كما قد نتوقع ، لكن نحام اليونان الميسينيون في حوالى سنة ١٤٠٠ ق . م . وحلوا محلهم . وكشفت أعمال التنقيب بين أطلال المدينة عن مسبك كان يستعمل ولا شك لتنقية النحاس الخام الذى كانوا يجلبونه من قبرص . .

لم يترك شعب غير الفينيقيين أى تسجيل حقيقى يدل على الصورة التى كانت عليها سفنه التجارية في هذا العصر . كانت السفن التى يقودها بحارة من فينيقيا كملك المرسوة على حوائط مقبرة كينامون سفن شحن عميقة القاع ذات نهايات منحنية تنتهى بمقدمات وكواثل مستقيمة ( شكل ٢ ) . أما

أسطحها التي تبلغ مستوى حافة السفينة فلم تغط فقط عنابرها الكبيرة، وإنما أحيطت بسياج مرتفع لتسمح لها بأن تحمل حملاً كبيراً على السطح. وكانت تسيرها أشرعة عريضة مستطيلة تشبه من حيث شكلها وطريقة تحميلها (إعداد الشراع ولوازمه) الطرز المصرية شبيهاً كبيراً. وربما تكون قد صنعت على غرارها. فالشراع كما في سفن حثشبسوت ثبت إلى ساريتين مستعرضتين، واحدة في أعلاه والثانية عند أسفله. كما أن هناك شبكة من الحبال تمتد من أعلى السارية الأصلية الأفقية لتحمّل وترفع هاتين الساريتين. ولكن المثال الصلصالي الذي عثر عليه في ييلوس يرينا طرازاً آخر من السفن الفينيقية التجارية. وهي سفن لا سطح لها ذات جوانب عظيمة الارتفاع حتى لقد تبدو السفينة وكأنها طاسة مستطيلة. كانت تحمل كمية كبيرة من البضائع ولا شك، ولكنها من ناحية أخرى كانت تتعرض لخطورة الاغتيال بالناء في بحر جراج، ولذلك فإنها ربما كانت تستعمل فقط في المسافات القصيرة حذاء الشاطئ.

كان المينويون، وشغوفين بحفر صور للسفن على خواتمهم. وقد عثر علماء الآثار على عدد منها في البقايا الأثرية بكريت (لوحة اج، ٥) غير أن الخطوط التي تظهرها تلك الصور صغيرة وأولية لا تدل على شيء كثير، إذ تبدو هياكل السفن التي تصورها مبعوجة فسيحة، وأما عدد الحبال التي رسمها الفنان ممتدة من حرق السفينة إلى السارية فتدل على أن هذه السفن كانت مزودة بأشرعة كثيرة، لدرجة أنها كانت تحتاج إلى تدعيم جيد. وما يؤسف له أننا لا نعرف أكثر من ذلك عن السفن التي حقق بها هؤلاء البحارة القدماء أشياء كثيرة. أما سفن أولئك الذين خلفهم فقد لا نعرف عنها مثلها نعرف عن سابقتها، ذلك أنه لم تصل إلينا صورة واحدة لمثال من السفن التجارية التي كان يستعملها اليونان في ذلك العصر.

كان حكام ميسينا مثل سفنهم المينويين أغنياء وأقوياء. كان في مقدورهم



أن يبنوا لأنفسهم قصوراً عظيمة يعيشون فيها وقبوراً ضخمة يدفنون فيها .  
وقد عثر المنقبون في بقاياها على مواد الزينة والزخارف الخرافية الصنعة التي  
كانوا يستعملونها في حياتهم اليومية . كانوا يحاربون وهم يرتدون لمما مشغولة ،  
ويركبون عربات حربية رشيقة ، ويلبسون أردية فاخرة ، ويلبسون نساءهم  
أجمل الثياب وأنعمها . وكانوا يأكلون من صخور ، فاخرة ويشربون من  
كاسات ذهبية زخرفت على أحسن نمط . كان عصرهم عظيماً حتى ظل عالماً  
في ذكريات الناس مدة طويلة بعد أن انتهت وأنت عليه الأيام ، ذلك أن  
القصيدة التي غناها هوميروس كانت تعبر عن الجزء الأخير منه . غير أن  
هوميروس كان شاعر محاربين لا تجار ، وأما أبطاله جنود البحر فيستحقون  
فصلاً خاصاً بهم .

# الحرب البحرية

٣

اضطرت سفن النقل التجارية ابتداء من أقدم العصور حين أبحرت السفن المصرية أولاً نحو الجنوب في البحر الأحمر ، رقامت السفن من كريت وبيبلوس برحلاتها الأولى في شرقي البحر المتوسط ، أن تشاطر البحر مع السفن الحربية .

لم تكن للسفينة الحربية عند ما بدأت تدخل صفحات التاريخ ، ذلك السطح الممهد المعد للهجوم على سفن العدو ، كما هي الحال اليوم ، فقد كانت شيئاً عادياً تماماً . وكانت أول سفن استعملت في الحرب مجرد ناقلات تابعة للجيش مهمتها نقل الجنود . وربما لم يكن هناك أي فرق بين سفن الأسطول الحربي وناقلات البضائع في أول الأمر ، ذلك أن القائد الذي تصور فكرة نقل الجنود بواسطة البحر ، إنما نفذها على وجه التأكيد تقريبا عن طريق إصدار أوامر تكليف سفن الشحن التجارية الموجودة فعلا واستعمالها في المهمة .

وقد لاحت فكرة نقل الجنود بطريق البحر في الخيال في عصر مبكر يعود إلى سنة ٢٥٥٠ قبل الميلاد على الأقل . إذ تدلنا الوثائق المصرية أن الفرعون ساحورع قد استخدم في ذلك الزمن أسطولا لنقل جيش عبر البحر إلى بعض السواحل الآسيوية ( لوحة ٢ أ ) . كذلك أسرع القائد العظيم يوني Uni قائد الفرعون مبيي Pepi بعد ذلك الزمن بقرن ونصف بنقل قواته بالسفن لإخماد ثورة على الساحل الفلسطيني . أما المعلم الأول في فن نقل الجنود عبر البحار فالفرعون تحتمس الثالث ( ١٤٩٠ - ١٤٣٦ ق م ) ، قائد مصر المبرز في كثير من فنون الحرب ، وجه القائد الكبير ثمانى عشرة

حملة ضد سوريا ، وعمل ابتداء من الحملة السادسة على الأقل على نقل جنوده إلى هناك عن طريق البحر . كانت أولى خطواته أن يضمن السيطرة الكاملة على الموانئ الواقعة على الشاطئ الفينيقي ، ثم يضعها تحت قيادة صغار الأمراء اللبنانيين التابعين له ويصدر لإيهم الأوامر الحازمة بالاحتفاظ بهذه الموانئ الهامة في أحسن نظام وعلى أهبة الاستعداد . وكان يقوم كل سنة بنفسه برحلة تفتيشية ليتأكد من أن تعليماته قد نفذت بكل دقة . أما تفاصيل هذا العمل الضخم فضاعت جميعاً . ولقد نستطيع من تأمل سطر واحد له دلالة كهذا : « إن جميع موانئ مجلالته قد زودت بكل شيء جيد . بسفن من خشب الأرز محملة بالعواميد والعوارض والخشب الثقيل أيضاً ، أن نتخيل دقائق الشواكيش والمرزبات وخوار الثيران وصيحات النجارين ومجلى السفن ( أى الذين يزودونها بلوازم الشراع ) وغير ذلك من الأصوات المختلفة التى تعج بها ترسانة سفن بما فيها من أرصفة ومخازن استيداع ودكاكين تصليح وغير ذلك من عشرات الأشياء التى تتطلبها قاعدة بحرية . لقد حقق تحتمس كل هذه الأعمال بسرعة ونجاح ، حتى لقد تكون انتصاراته الحربية قد تحققت نتيجة لاسرعة والسهولة اللتين استطاع بهما أن ينقل جنوده إلى ساحة القتال أكثر مما تعزى إلى شجاعة الجنود أنفسهم وبسالتهم . غير أن نقل الجنود لم يكن الطراز الوحيد لأعمال رجل الحرب الذى جاب البحار فى الأزمان القديمة . لقد كان هناك أيضاً سفن القراصنة وكانت سفننا طويلة متناسقة تسير دائماً بالمجاديف والشراع أيضاً . وهذه السفن بنيت أولاً وأخيراً بحيث تكون سريعة قادرة على المناورة ، واستعملت فى الواقع للغرض المزدوج ، سفننا حربية وسلمية . وقد يحدث بعد هجوم على سفينة تجارية غير مسلحة أو بعد غارة خاطفة على مدينة ساحلية غير مدافع عنها ، أن يقوم المغيرون برحلة استكشافية أو برحلة سريعة للتسليم رسالة ما مستعملين المجاديف عندما لا يكون هناك وقت كاف للاعتماد على تقلبات الريح . وقد تكون سفينة القرصان قديمة قدم السفن التجارية .

إذ استعملها المستكشفون الكريتيون على وجه التأكيد في رحلاتهم الاستكشافية الأولى . ومع ذلك فما يدعو للغرابة أنها لم تدخل سجلات التاريخ إلا في زمن متأخر نسبياً ، ليس قبل بداية القرن الرابع عشر قبل الميلاد .

جلس أخناتون في حوالي سنة ٣٧٥ ق . م . على عرش مصر ، وكان شاباً صغيراً كرس نفسه لإحداث تغيرات ثورية في حياة مصر الدينية . وكان تحمسه لهذا الغرض شبيهاً بالتحمس الذي دفع سلفه العظيم إلى بناء قواعد بحرية ومد غزواته الحربية . هجر الشاب المتحمس العاصمة الحكومية القديمة طيبة بكل تقاليد الفكرية ليقطع جميع صلته بالماضي ، وبني لنفسه عاصمة جديدة في سهل فسيح على شاطئ النيل إلى الشمال من طيبة . فلما ارتدت مصر ثانية بعد موته إلى عاداتها القديمة هجرت مدينته العظيمة وتخربت ونسيت . وبعد ذلك بحوالي ثلاثة آلاف سنة عثرت فلاحه مصرية في سنة ١٨٨٧ م ، وهي تبحث عن كفري ( تراب المدن القديمة ) لتخصيب حقلمها ، على أكثر من ثلاثة آلاف لوح من ألواح الكتابة الفخارية ، اتضح أنها جزء من السجلات الرسمية لوزارة خارجية أخناتون ، تشتمل على خطابات بين فرعون ( ١٣٨٠ - ١٣٦٢ ق . م ) أو سلفه ( ١٤١٣ - ٣٧٧ ) وبعض حكام الشرق الأوسط .

وتعتبر خطابات تل العمارنة هذه التي سميت بهذا الاسم نسبة إلى المكان الذي اكتشفت فيه نسيجاً وحدها في التاريخ القديم . فهنا ولأول مرة نجد تحت أيدينا وثائق أصلية هي المادة الخام للتاريخ التي يمكن مقارنتها بسجلات مؤتمر يالطا أو بوتسدام مثلاً ، لا مجرد سجلات من تلك التي أحسن تنقيحها وإعدادها ملك ما مشوق إلى تدوين اسمه في التاريخ ، أو كتابة مؤرخ ينقل عن غيره ، ويكتب التاريخ بعد حدوثه بسنين أو بقرون .

ويشتمل جزء كبير منها على خطابات كتبها حكام من حكام تلك المدن

الساحلية الفينيقية التي جعل منها تحتتمس الثالث قواعد بحرية يعتمد عليها . أما في تلك الحقبة فالأحوال قد تغيرت كثيراً ، إذ يجلس على عرش مصر مصلح ديني لا قائد حربي . وإن مراسلاته لسجل واضح جلي يبين كيف أصبحت تلك المدن التي كان يحكمها فرعون يوماً ما بكل حزم وقوة منها الواحدة بعد الأخرى الأعداء الذين استولوا عليها . كانت مصر فريسة الأحداث في هذه المأساة ، أما أسوأ ما في تلك الأحداث فقرصان البحر . وإننا لنتبين من خطاب بعد آخر أن ذلك القرصان قد دخل مسرح الأحداث ، ثم شيئاً بعد شيء أصبحت القيادة في يده . وتدلنا هذه السجلات القديمة أيضاً على أن القرصنة اتحدوا وكونوا أساطيل ولعبوا معظم الأدوار التي قدر للأساطيل الحربية أن تقوم بها منذ ذلك الوقت فصاعداً . كانوا يتجمعون لتقوية حصار ما ، أو يسلبون التجارة البحرية ، أو يقطعون سبل المواصلات البحرية .

أما الفريسة الأساسية فلم تكن غير بيلوس ، تلك المدينة التي كانت علاقتها مع مصر في هذا العصر ترجع إلى أكثر من ألف وخمسمائة سنة . كتب رب - عدى Rib - Addi وهو أمير محلي صغير كان يحكم حينئذ بيلوس وجارتها سميرا Simyra التي تقع شمالها إلى فرعون ، وكانت خاتمة رسائله الأولى دائماً أرسل لي جنداً وهوناً . وهذه العبارة تكررت مع مر السنين بإلحاح شديد . ولكن جاء الزمن الذي أصبح فيه إرسال الرجال والوأن غير كاف ، فقد جمع العدو أسطولا كبيراً وأخذ يوجهه إلى أغراضه ومراميه وفرضت القوة البحرية سلطتها ونفوذها كما أرادت على رب - عدى . والحق أنه تنبأ بالخطر قبل وقوعه . فقد كانت السفن تحشد من الموانئ الفينيقية القديمة الشهيرة مثل بيروت وصور وصيدون ، وكان رب - عدى يباح على أخناتون : دضع في كل مدينة من هذه المدن رجلاً من رجالك ، وامنعها من استعمال سفنها ضدى ، غير أن

هذا الاحتجاج لم يحدث من أثر أكثر من الاحتجاجات السابقة حين كان رب - عدى يطاب إمدادات حربية ، حتى أصبحت النتيجة المحتمية ظاهرة للعيان . والآن خطاب آخر : « لقد رضع العدو سفنا . . . حتى لا تصل الحبوب إلى سميرا . نحن لانستطيع دخول سميرا ، ولخص رب - عدى الموقف بتشبيهه يعبر بجلاء عن حقيقة الموقف : « أصبحت سميرا الآن كطائر يرقد في عشه . إن أولاد عدى - أشيرتا Abdi - Ashirta من البر وأهل أرواد Arvad من البحر يعملون ضدها ليلا ونهارا ، . وأخير أتم الحصار ووقعت سميرا . كانت سفن العدو تزداد زيادة مستمرة ، وبذلك أصبح أكثر جرأة وإنداما ولم يعد يقصر نفسه على حصار المدن الساحلية فقط ، وإنما بدأ أعمالا عدوانية أخرى . كتب رب - عدى وهو في حالة يأس يقول : « استولى العدو على سفينتين من سفنى ، ، ثم كتب فى مناسبة أخرى « استولى العدو على إحدى سفنى وأبحر فملا فى سبيل الاستيلاء على سفنى الأخرى ، . وعندئذ انقطع الاتصال البحرى بين بيلوس ومصر .

غير أن رب - عدى لم يكن ليقاسى هذا وحده ؛ فقد انتشر القرصان فى جميع أنحاء البحر . كتب إلى فرعون قلقاً يخبره بأن « سفنا من سفن الميليبيين Milim-people هاجمت أمورى Amurri (شمالى سوريا) وقتلت عدى - أشيرتا ، الحاكم المحلى ، . أما الميليبيون هؤلاء فلا نعرف عنهم شيئاً على وجه التحديد ، غير أنه يلوح لنا من السطور التى كتبها رب - عدى أنهم كانوا جماعة خطيرة ناجحة من القرصان الذين يتبعون خطة اضرب واهرب . وسرعان ما أحس أخناتون ذاته بأثر هذه القرصنة ، ولم يعد فى حاجة إلى من يبلغه أخبارها . لقد بلغت الجرأة بجماعة من قرصان ليقيا Lycia بآسيا الصغرى ، وهى منطقة قدر لها أن تكتسب شهرة عظيمة فى تاريخ القرصنة المخيف ، حدا جعلهم ينقضون على سواحل مصر ، فسكتب فرعون إلى ملك قبرص بتهمه بالتآمر ، فأتاه منه رده يفيض من سطوره الحنق

يدفع فيه التهمة عن نفسه ، مدللاً أنه لم يكن فقط أبعد ما يكون عن مساعدة الليقيين ، وإنما هو نفسه وجزيرته يعانيان من هجاناتهم السنوية .

والآن باغت سفينة الحرب أشدها وأصبحت الوحدات البحرية القوية التي تجمعت عند شمالي سوريا قادرة تقريباً على حصار الموانئ حتى تسقط ، وعلى قطع مواصلات بيلوس مع مصر ، وعلى سلب التجارة بينهما . كما أصبحت جماعات من المغيرين قادرة أيضاً على سلب مدن الساحل النينيتي ومهاجمة سواحل قبرص . ونهب الساحل المصرى أيضاً . لقد بدأ نفوذ القوة البحرية يباشر سلطانه في التاريخ .

لم تكن الأحوال على هذه الصورة قبل ذلك بقرن من الزمان عندما كان تحتمس ينقل جنوده بهدوء ذهاباً وجيئة بين فينيقيا ومصر ، وعندما كان رخمير وزيره يملأ دفاتره بقوائم من المواد التي استوردت بما وراء البحار من قبرص وآسيا الصغرى وكريت واليونان . كان هناك شيء في ذلك الزمن قادر على حفظ السلام في البحار ، قد زال الآن عند بداية القرن الرابع عشر قبل الميلاد . لم يكن ذلك الشيء الأسطول المصرى ، فإن سفن المصرين النهرية الكبيرة لم يقصد بها قط أن تعمل في أعالي البحار . وإنما قد يكون ذلك الشيء أسطول مينوس وخلفائه لا غير . إن برنامج كريت الجرى في الاستكشاف البحرى والاستعمار ، إضافة إلى تجارتها المزدهرة وعلى الأخص مدنها غير المسورة ، إنما يجعلنا نفترض مقدماً وجود أسطول كبير . د فبنوس أول من تنسب إليه الروايات المأثورة امتلاك أسطول بحرى ، هكذا كتب ثوسيديدوس ، ولا شك في أنه كان مصيباً ، فقد كان أسطولا حفظ السلام في البحر المتوسط قروناً طويلة .

إن المعركة البحرية التي انتصر فيها الميسينيون Mycenaean قبل سنة ١٤٥٠ ق . م . بقليل على الأسطول الكريتى ، وتدفعوا بعدها على كريت ليقوموا حكمهم فيها ، وهم تلاميذ كريت في فن القتال البحرى وفي أشياء

كثيرة غير ذلك ، هي ولاشك واحدة من أهم المواقع البحرية التي وقعت في العالم القديم . غير أن هذه المعركة لم تدخل صفحات التاريخ إطلاقا ، وإنما يمكن استقراء نتائجها من البقايا الأثرية . لقد وطد اليونان بعد هذا الانتصار أنفسهم على أنهم ورثة الحضارة المينوية برمتها ، فاستولوا على موطنها ومراكزها التجارية وتجارها . غير أنهم لم يتجهوا بناء على ما تشير إليه بكل وضوح خطابات تل العمارنة إلى حراسة البحار . وإنما أصبح سادة البحر الجدد هم أنفسهم في حقيقة الأمر أشهر القراصنة جميعا .

كتب كاتب رمسيس الثالث : انظر إلى الأمم الشمالية التي تعيش في جزرها . إنهم فلقون دائمو الحركة ، يحدشدون جماعات غفيرة حول موائلهم . كتب ذلك وهو يسجل انتصارا كبيرا حققه الملك في سنة ١١٩٠ ق . م . مضى الآن تقريبا ثلاثة قرون منذ أن انهزم الأسطول المينوي أمام هجمات القوات الميسينية ، وأكثر من قرن ونصف منذ أن بدأ القرصان يقطعون طرق التجارة حذاء الساحل الفينيقي . كان عصر ازدهار المواصلات البحرية عند نهايته ، وقد بدأ عصر القراصنة . وكان البحر المتوسط موبوءا بعصابات من القراصنة ، ليس فقط من الليقيين وغيرهم من يقطنون سواحل آسيا الصغرى ، ولكن أيضا من « أهالي الشمال الذين يعيشون في جزرهم ، وهؤلاء كانوا قد اشتركوا مع الليبيين في هجوم عنيف على مصر من الغرب في سنة ١٢٢١ ق . م . ثم مرة ثانية في سنة ١١٩٤ ، ولكن صدم المهرليون في كلتا الحالتين . وبعد ذلك الوقت بأربع سنين حاول آخرون الهجوم ثانية من فلسطين وسوريا من البر والبحر . ولكن رمسيس الثالث استطاع في معركة بحرية كبيرة أن يردهم ويرميهم إلى البحر ، وهذه أول معركة وصفت وصورت في التاريخ .

أمر رمسيس كاتبه أن يكتب : ولم تستطع دولة أن تصمد أمام أسلحتهم .



لقد أنشأوا معسكراً في مكان ما بسوريا... قدموا إلى مصر تحمل طلائعهم شعلاً نارية. وشمل تحالفهم البلبيست Peleset والتشكر Tjeker والشكليش Shekelesh والدمين Demyen والوشش Weshesh. أما هذه الأسماء الغريبة التي ذكرها الكاتب المصري بكثير من اللبس، فلا يمكننا التعرف إلا على واحد منها فقط - وهو البلبيست Peleset وهم ليسوا غير الفلسطينيين Philistines. وتوجد أيضاً سجلات مصرية أخرى دونت أسماء غيرها تحجر الباحث في التعرف عليها فهل الترشا Tursha وهم التريبيون أو الاترسكيون Tyrrhenians or Etruscans كانوا لا يزالون في هذا العصر من أهل آسيا الصغرى لم يهاجروا بعد إلى موطنهم التاريخي في وسط إيطاليا؟ هل الأكواشا أو الآخيون Akaiwasha or Achaeans هو الاسم الهوميروسي لليونان؟

لم تكن الحملة التي واجهها رمسيس من حملات اضرب واهرب كتلك التي تعرضت لها مصر منذ عصر أخناتون - فهؤلاء الشماليون أهل الجزر، كانوا قد مكثوا لأنفسهم ولقواتهم في شمالي سوريا، ونهبوا موانئ فينيقيا الكبرى، وكانوا حينئذ يكتسحون كل شيء أمامهم وكانهم طوفان أغرق مصر وكانت هذه هجرة حقيقية. تقدمت القوات الريدسية عن طريق البر وساحلها الأسطول في البحر.

كان انتصار رمسيس انتصاراً كاملاً. وقد بنى معبداً كبيراً بجوار طيبة احتفالاً بهذا النصر، وكتب كتابه على حوائطه قصة هذا الانتصار، وصور فنانونه ياتقان أحداثها الكبرى بالنقش البارز. وقعت المعركة البرية أولاً، وصور النحانون قوات فرعون وهي تنتصر على الغزاة الشماليين انتصاراً ساحقاً، ثم وهي مندفعة من خلال صفوف الجند لتستولى على عربات النقل الثقيلة ذات العجلتين التي تجرها الثيران، وكانت تحمل

الزوجات والأطفال والمؤن . ولما أمن زمسيس أراضيهِ استدار لأسطول العدو واستطاع بوسيلة أو بأخرى أن يضيق عليه الخناق .

وإليك كيف فعل ذلك : « كان السكّين معداً ومجهزاً لاصطيادهم وقد وقعوا فيه وهم يتقدمون عند مدخل الميناء متربصين ، أما الصورة التي توضح هذا الجانب من المعركة ففسج ووحدها (شكل ٣) فهي الوصف الأول والوحيد الذي وصل إلينا من الدنيا القديمة لمعركة بحرية تاريخية — تتقدم السفن الحربية المصرية لتكتسح سفن الغزاة التي يمكن التعرف عليها بسهولة من أعظية رؤوس بجاتها المريشة ، يصلهم رماة السهام المصريون من السفن ومن الشاطئ نارا حامية حتى يعجزوهم إعجازاً كبيراً قبل أن يقتربوا قدراً كافياً يمكنهم من الضرب بسيفهم أو بجراهم . ونرى أيضاً أحد الرقباء وقد أصابه سهم فأرداه قتيلاً فسقط متعلقاً على حاجز برج المراقبة . بعد ذلك تقدم رجال فرعون بالدروع والرماح ليضربوا الضربة القاضية . ونرى إحدى سفن العدو وقد انقلبت رأساً على عقب في أثناء القتال وقد قيد بعض البحارة الأسرى في إحدى السفن المصرية ، بينما يعوم الآخرون إلى الشاطئ ليستقبلهم رماة السهام المصريون ويقيدوهم .

غير أن هؤلاء الشماليين لم يبادوا جميعاً في هذه المعركة . عادت البقية الباقية الممزقة منهم إلى الشمال . واستقر التشكر حول جبل كرميل Mount Carmel ووطد البليست (أى الفلسطينيين) أنفسهم على الساحل الجنوبي من فلسطين . وهناك بقوا ولكن بغير قوة كافية لمحاولة هجرم آخر على مصر . غير أنهم سرعان ما استعادوا قوتهم ليقوموا ثانية بدورهم القديم في الإغارة البحرية وليعبوا دوراً كبيراً في صفحات العهد القديم .

وقعت في نفس الوقت في جزء آخر من البحر المتوسط غزوة كبرى قام بها غزاة من البحر . وتدل جميع الاحتمالات على أنها كانت أصغر

حجما من حيث الرجال والسفن من تلك الغزوة التي صدها رمسيس. ومع ذلك فإن تاريخها واحد من أكثر التاريخ المعروفة ، ذلك أن الذي وصفها لم يكن مجرد كاتب أو حتى مؤرخ ، وإنما كان شاعرا خالدا .

تأسست على قمة تل يطل على خليج الدردنيل في شمال غربي آسيا الصغرى في زمن غابر المدينة التي نسميها طروادة Troy . وازدادت قوتها زيادة مطردة عبر القرون فبنيت أسواراً هائلة لتحمي نفسها ، وقامت بتجارة واسعة وخاصة تجارة الفضة التي كانت تستخرج من المنطقة القريبة منها . ونشرت حكمها على جيرانها ، وفرضت عليهم الإتاوات . وابتداء من القرن الثاني عشر قبل الميلاد بلغت ثروتها مبلغاً خيالياً . وبالرغم من أنها لم تكن تملك أسطولا له أية قيمة حربية ما ، فإن موقعها الحصين وأسوارها الهائلة كانت كافية لأن تفت من عضد المغير البحري العادي الذي كانت خططه المألوفة ومناوراته — اضرب واهرب — موضوعة لمواجهة القرى الضعيفة الدفاع فحسب . أما قلعة مثل طروادة فكان الاستيلاء عليها أمرا غير ممكن إلا عن طريق حصار طويل وهجوم شامل .

أقدم قرصان البحر اليونان على هذا العمل . ولقد عرف العالم تاريخ هذا الحصار وأسماء الذين اشتركوا فيه كما لم يعرف غيره ، ذلك أن شاعراً كبيراً قرر بعد قرن أن يستخدم أحداث ذلك التاريخ موضوعاً لقصيدة حماسية هو هر ميروس ، وقد حصل بطبيعة الحال على تفاصيل الأحداث في تلك الحرب ، لا من سجلات الحفظ التاريخية ، وإنما من الروايات الشعبية المتداولة ، وكان هو نفسه فناناً خلاقاً . وليس من مدونى اليوميات الحربية . ومع ذلك فإن القصة التي يحكيها مترابطة كل الترابط ، حتى ليمكن أن نتصور تماماً هيكل الحقيقة من خلال الشعر الخيالي .

وها هي ذى مدن اليونان الكبرى تتغلى لأول مرة عن تقاليدتها التي

انغمست فيها قديماً في الإغارة كل منها على الأخرى ، وأحدث للقيام بعملية موحدة ضد طروادة . وربما يكون السبب العاطفي الذي نسب هو ميروس الحرب إليه حقيقياً ، إذ ترجع بدايات الحملة كما يقال إلى حادثة خطف زوجة أحد الزعماء اليونان وكانت فائقة الحسن والجمال بواسطة محبها الطروادي . والحق أن حروباً قد اشتعلت من أجل أسباب أوهى . وقدم كل زعيم سفناً ورجالا للغزوة الكبرى . وقاد أخيل Achilles فرقة من شمال شرق اليونان ، وقاد نسطور Nestor فرقة أخرى من الجنوب الغربي ، وأنى أوديسوس Odysseus على رأس فرقة من جزيرة قريية . وعقدت الرئاسة الشاملة لأجاممنون Agamemnon ملك ميسينا . وكان حينئذ واحداً من أقوى سادة البحر المعاصرين من اليونان . وتجمع الأسطول في خليج مكشوف عند الساحل الشرقي لليونان ، وأبحر نحو طروادة بعد بعض صعوبات سببها الرياح المضادة ، ذلك أن الرياح الصيفية الشمالية الشرقية التي تهب هناك لا تستقيم معها رحلة بحرية من اليونان إلى طروادة .

وكانت المشكلة التي واجهت أجاممنون وهيئة قيادته شديدة تماماً بتلك التي واجهت القوات الأمريكية في المحيط الهادى مرات كثيرة أثناء الحرب العالمية الثانية . كان ينبغي عليه أن ينقل قواته بسلام إلى نقطة الهجوم وينشئ رأس حربة على الشاطئ ، ثم يهاجم منها دفاع العدو . ولقد باشر بتعبير آخر عملية برمائية كاملة . وهذه لم تكن أول عملية برمائية يباشرها المحاربون في البحر المتوسط . فقد غزا اليونان جزيرة كريت قبل ذلك الزمن بثلاثة قرون تقريباً عن طريق هجوم برمائي ما . ولكن لأن أحداً مثل هو ميروس لم يختر هذا الهجوم ووضعاً لشعره ، فإنه أفلت من انتباه التاريخ . ومع ذلك قد نستنتج في غالب الظن أن جانب المعركة البحري فاق جانبها البرمائي كثيراً . وكان المفتاح إلى النصر في هذه الحرب أن يعمل اليونان أول شيء على هزيمة الأسطول القوى الذي كان يعتمد عليه المينويون . فإذا استطاعوا تحقيق ذلك لم يعد

غزو مدن الجزيرة المكشوفة في الواقع مشكلة . أما في حرب طروادة فإن الإبحار والرسو كانا أسهل مراحل العمليات التي واجهها أجائمنون ، ذلك أن طروادة لم تكن تملك أسطولا ، وكان اليونان حينئذ سادة البحر بغير منازع . ولكن بدأت مشاكله عندما أرسى قواته على البر . كان فرض حصار مركز مينع في تلك الأيام عملاً طويل الأمد غالى الثمن . وكان القواد لا يقدمون على مثل ذلك العمل إلا بعد تفكير عميق . وقد استطاع علماء الآثار أن يكشفوا عن جدران طروادة ، وإن الزأر لها ليستطيع حتى في يومنا هذا أن يتصور من أول لحظة سخافة العمل الذي واجه أجائمنون وقواته اليونانية .

كان الزمن حليفه الرئيسي ، وكان ينبغي عليه أن يبقى حامياً المدينة محصورة داخل أسوارها ويجوع سكانها . يعنى هذا أنه كان ينبغي عليه أن يؤمن طرق تموينه ، وأن يقطع تموين العدو ، وأن يحتفظ بقواته في نظام تام وفي حالة سكون تقريباً ، حتى يأتي الحصار أخيراً بنتيجته المروعة . ولقد مكنته أسطوله من أن يسيطر سيطرة تامة على الساحل . كان يداوم على إرسال قوات الإغارة تزوده بالمؤن لرجاله وتقطعها عن العدو . غير أن حصاره لم يكن قط كاملاً ، ذلك أن الأراضى الواقعة خلف المدينة جهة الشرق كانت دائماً مفتوحة بصورة ما . وكانت طروادة قادرة على أن تغرى أهالى تلك الجهات أو تشتري مستعينة بثروتها الضخمة حلفاء جديداً يملأون صفوف الجند ويؤدونها بما ينقصها من المؤن والسلاح .

ثم إن مشكلة أخرى واجهت أجائمنون قد تكون أهم من مشكلة تلك الثغرات التي لم يقو عليها حصاره . وهى أنه كان عليه أن يحتفظ بعصابة من قرصان البحر لا تعرف النظام ولا تخضع إلا لأهوائها ، خاضعة للبهمة الممثلة المفضية التي يتطلبها الحصار . وكان هذا تماماً كمن يحاول أن يدير مدرسة موسيقية أساتذتها جميعاً من المغنيات الأوائل . ثم إنه إضافة إلى ذلك

لم يكن يملك حتى ما نسميه بالشيء الأساسي لمثل هذه العمليات : وهو الرئاسة المطلقة . كان مجرد رئيس لمجموعة من الفراد الذين ارتبطوا باتحاد مفكك من أجل هذه العملية فقط لا غير . والحق أن اليونان قد اشتهروا خلال تاريخهم شهرة دامت بآثارهم لا يخضعون للنظام ، وكان الرجال الذين يقومون أجامنون شديدي الحساسية والانفعال لمثل الإهانات الخيالية التي وصفها هوميروس . وهذه الخصال لم تساعد على الاحتفاظ بالنظام والوحدة ، حتى لقد حدث منذ البداية أن نشأ نزاع عنيف حول أمر من أتعنه الأمور مما جعل أحدهم وقد انتابته نوبة من نوبات البرم القاتل أن يسحب قواته من المعركة ، وأن يقضى بقية الحرب في خيمته . كذلك لم يكن في الإمكان أيضا تفادي انتشار الأمراض ، وخاصة عندما تحشد جماعات غفيرة من الرجال لتعيش سويا تحت ظروف بدائية وبغير معلومات صحية . قال هوميروس إن أبولو هو الذي أرسل المرض الذي أصابهم ، ولكن الأوفق أنه تسبب إماما من المراهيض ، وإماما من عدم وجودها .

ويزعم هوميروس أن الحرب دامت عشر سنين ، غير أن سنتين قد تكونان أقرب إلى الحقيقة - وإن سنتين ليستا بالزمن الطين الذي يمكن أن يقضيه جماعة من القرصان في تنفيذ مشروع واحد . وفي النهاية وحتى عندما حرم الموت طروادة من هكتور القائد الذي قاد الدفاع عنها ببراعة فائقة وجسارة ممتازة ، كانت أسوار المدينة كافية لأن تصد اليونان عن النصر ، وقد أنك قواهم الطاعون والشقاق والضحايا - ولم يعد أمامهم غير خطوة واحدة وهي استعمال الخيلة . ولو لم تكن خدعة الحصان الخشبي الحربية قد نجحت ، لكان على أجامنون أن يتراجع ولا تنتهي أول عملية برمائية سجلها التاريخ بالتفصيل بالفشل الشائن والحزينة .

كان أسطول اليونان الذي لا يبارى هو السبب الأول الذي جعلهم يقدمون على محاولة الهجوم على طروادة . فلم يكن أسفهم الحربية من مثيل

في البحر المتوسط في ذلك العصر . وكان هوميروس يفخراً بتلك السفن ، وقد وصفها تفصيلاً وبشغف كبير .

أما أكثر ما بهر به فيها فانسبابها على طريقة زوارق السباق ، ذلك أنه لم يكن يذكرها من غير أن يذكر مظهرها الرشيق الأهيف وسرعتها العظيمة . وهذه التفاصيل بطبيعة الحال هي ما قد نتوقع من سفن قراصنة بذيت أولاً وأخيراً من أجل السرعة . أطلق عليها هوميروس في كثير من الأحيان وصف ( السود ) ، وغالب الظن أنهم كانوا يطلقونها بطلاء كثيف من القار . أما مقدماتها فكانت إما زرقاء وإما حمراء ، أي إنها كانت مزينة . كذلك كانت السفن في غالب الأحيان منذ ذلك العصر ذات مقدمات ملو . أما مهارة تركيب أجزائها وغير ذلك من ضروب الفراهة والدقة التي أضفاها عليها صانع السفن ، فقد طبعت في ذهنه أثرأ بالغاً ، فوصفها بأنها كانت جيدة التلويع ، جيدة الصنعة ، جيدة التوازن .

كان الأسطول يتكون من نوعين من السفن ، أحدهما مزود بعشرين مجدافاً ، والآخر بخمسين . ويلوح أن أصغرهما كان طوله أربعين قدماً . إذ يحتاج المجدف على الأقل إلى ثلاثة أقسام ، فإذا كان في كل جانب عشرة مجدفين يكون الطول المطلوب إذن ثلاثين قدماً ، كما يجب أيضاً إضافة عشر أقدام أخرى كما سنرى لبناء سطح عند المقدمة وآخر عند الكوئل . وهذه السفن كانت منخفضة لدرجة أن هكتور استطاع ذات مرة عندما صد الطرواديون اليونان وطاردهم مطاردة عنيفة إلى سفنهم التي كانت مستقرة حينئذ على رمال الشاطئ ، أن يقفز ويخطف الحلية الموجودة فوق رأس عماد الكوئل في إحدى السفن . وكذلك استطاع أچاكس أن يقفز من حافة إحدى السفن إلى الأرض بسهولة . ذكر هوميروس أن عرض هذه السفن كان يبلغ سبع أقدام عند مجلس مدير الدفة عند حبال ضبط الشراع الخلفي ، وبذلك فإنها لا يمكن أن تكون أعرض من تسع إلى عشر أقدام عند

المنتصف. وهذه سفن كانت خفيفة لدرجة كبيرة حتى إن أوديسوس استطاع بينما كان يهرب مسرعا من جزيرة سيكلوبس Cyclops أن يدفع سفينة من على الشاطئ إلى الماء بدفعة واحدة قوية. وكان بحارة كل سفينة يسحبونها فوق الشاطئ كل ليلة. ولم تختلف السفن ذات الخسین مجدافا في شيء غير أنها كانت أطول، وربما بلغ طول الواحدة منها تسعين قدما بدلا من أربعين، وبذلك تكون بالضرورة أعرض أيضا. كان كل من الحجين مثاليا للإغارة البحرية. وكانت السفينة منخفضة بحيث تستطيع بسهولة أن تختفي خلف أكمة بحرية ما متحفزة للانقضاض على فريسة. كما كانت أيضا سريعة بدرجة تكفي للانقضاض على سفينة تجارية ثقيلة، وخفيفة إذا ما طوردت بحيث يحملها إلى حماية الشاطئ أقل مقدار من الماء مهما كانت ضخامته.

يسمى هو ميروس هذه السفن «المجوفة»، ومعنى هذا أنها كانت تقريبا عديمة السطح كالسفن المسماة دورى (Dory). ولما كانت أقل تقلبات في البحر تقذف الماء في اجوافها، فإنهم زدوها بدرية شبكية توضع عامة عند المقدمة لتحميها من رذاذ البحر. وبها سطح صغير المراقب يتسع أيضا لعدة رماة عند ما تشترك في قتال. وعند الكورثل سطح ثان أكبر من الأول بعض الشيء يستعمله القبطان ومدير الدفة. وبما أن هذه السفن لم تكن تزود بحارتها بوسائل من الراحة أكثر مما تقدمه سفينة سباق، فقد كان القبطان يفعل ما بوسعها ليقضى ليلته على الشاطئ. أما إذا اضطر إلى المسير خلال الليل، فإنه كان ينام على السطح الخلفي تحت قطعة من قماش الشراع، وأما المجدفون فكانوا يقضون الساعات الطوال على مقاعدهم والنعاس يغالب أجفانهم. وكانت المعدات والمؤن تكدر تحت السطحين الأمامي والخلفي وتحت مقاعد المجدفين. وعند ما أطلق ملك الريح الرياح الجنوبية أعطى أوديسوس حقيبة حبس فيها ما بقي بعد ذلك من رباح، كان المسكان الوحيد



الذى يمكن وضعها فيه تحت مقاعد المجدفين . ولما لم يستطع البحارة ان يقاوموا افضولهم وهذه الخبيبة أمامهم ليلا ونهارا ، فتحوها ذات ليلة عندما غلب النعاس القبطان المجهود فنام ، وعندئذ بدأت سلسلة طويلة من السكوارث المؤلمة التى أصابته .

كان القبطان الذى وصفه هوميروس يفضل استعمال الشراع عن المجاديف حيثما كان ذلك ممكناً . وكان كهرسان الشمال ، الفايكنج ، رقيقا للمجدفين ، إذ أن استعمال المجداف لم يكن غير جزء من عملهم ، فقد كانوا رجاله المحاربين أيضا . ولم يكن القبطان وما كان ليستطيع أن يستخدمهم ، كما كان يفعل قبطان إحدى سفن القرون الوسطى التى كان يسيرها العبيد . كان رئيس فريق التجديف يقهر الزمن لا المجدفين . وكانوا عندما يسبرون السفينة بالمجاديف يزعون السارية ويخفضونها فى فتحة عند السطح الخلفى ويكدسون المعدات الأخرى تحت مقاعد التجديف . وحالما تهب ريح موافية يسرع البحارة لنشر الشراع ، فترفع السارية أولا بواسطة دعامتين أماميتين وتوضع فى قاعدتها وتحبس بإسفين وتشهد إلى الخلف بدعامة خلفية . وعندئذ ينشر الشراع الوحيد بساريتته المستعرضة ويثبت بحبال تثبيت الشراع ليستقبل الريح . فلما يثبت الشراع وينفخ بالريح يضبطه مدير الدفة فى الاتجاه المطلوب بإحدى يديه ، بينما يمسك عمود الدفة بيده الأخرى . وكان بحارة هوميروس عندما يريدون تقصير الشراع يستعملون حبال حزم الشراع ، بدلا من حبال تقصير الشراع . وكان الشراع يصنع من الكتان ولم يكن قطعة واحدة ، وإنما يتكون من قطع عديدة خيطة إلى بعضها بعضا بقصد تثمينه . وكانت الحبال إما من أشرطة جلدية وإما من ألياف البردى المضفورة .

كان على بحارة السفينة أن يسيروها بالمجاديف عندما تهب الريح ، وعندئذ يخرجونها من تحت المقاعد حيث كانت مكدسة ، ويوضع المجداف فى حاكم المجداف ، وهو عبارة عن قطعتين من الخشب تثبتان فى جانب السفينة

يوضع بينهما المجداف حتى لا ينزاق . وهذه طريقة استعملت بدلا من ركيزة المجداف كمنقطة ارتكاز يعمل عليها المجداف . وكان اسكل مجداف قشاط من الجلد يلف حول حاكم المجداف ، وبذلك يمكن تجنب انزلاقه إذا حدث أن فقد المجدف قبضته .

كان تسيير هذه السفن سواء بالمجاديف أو بالاشراع مجهدا خطيرا . إذ كانت أقل صلابة بكثير من سفن الفايكنج المثبتة . مثلا ، وكذلك كان اليونان أقل جرأة من أولئك القرصان المقحمين . لما أبحر نسطور من طروادة عائدا إلى الوطن كانت أولى مراحل رحلته خمسة عشر ميلا إلى جزيرة تينيدوس Tenedos . وكانت المرحلة الثانية خمسين ميلا قطعها طوال النهار إلى لسبوس Lesbos . وعندئذ عقد اجتماعا شاملا من قواده ليرسموا خطة المرحلة القادمة . وبعد كثير من التردد والمشاورة اختار أن يتخذ طريقه رأسا عبر البحر بدلا من الانتقال من جزيرة إلى أخرى . فأنجز رحلته بسلام إلى الطرف الجنوبي من يوبوا Euboea فلما أرسى قدم ضحية كبيرة للإله زيوس Zeus للشكر على عبور ذلك البحر الكبير ، وكانت المسافة كلها مائة وعشرة أميال .

كان القباطنة يلزمون الشاطئ عموماً متنقلين من حيث يشاهدون الأرض إلى الأرض التي بعدهما . وعندما كانوا يضطرون إلى السفر ليلا فإنهم كانوا يتدوون بالنجوم . غير أنهم كانوا يتجنبون مثل هذه الرحلات ما أمكن . كانوا يفضلون الرسو خلال الليل كثيرا حيث يسحبون السفن إلى رمال الشاطئ ، أو يلقون المراسي في خليج ضحل أمين إذا لم يكن سحبها إلى الشاطئ ممكنا . وهذا بطبيعة الحال يعطيهم فرصة ليملاؤوا جرار الماء وأن يتمتع الجميع بليلة هادئة من النعاس . ثم إنهم إضافة إلى جميع هذه الاحتياطات قصروا وقت إبحارهم على الفصل من السنة الذي تكون فيه الرياح موالية تماما ، فكانوا ينزلون سفنهم إلى الماء مع بداية الربيع حول شهر أبريل

ويسحبونها إلى الشاطئ وعند شهر أكتوبر أو حول ذلك عندما يبدأ الخريف. وقد اقتصر النشاط البحري سواء أكان سلميا أم حربيا، من الناحية العملية على تلك الفترة الواقعة بين هذين الشهرين. وظل كذلك تقريبا خلال الأزمان القديمة كلها.

ويخبرنا هو ميروس في فقرة شهيرة كيف كانت تبنى السفينة في ذلك الوقت. وهذا أول وصف لبناء سفينة في تاريخ الأدب. كانت الطريقة التي وصفها في غالب الظن هي نفس الطريقة التي كانت متبعة في المصور التاليف التي عاش فيها الشاعر. وقد يكون رآها بنفسه في ترسانة ما من ترسانات السفن. إن بناء السفن محافظون إلى درجة كبيرة، ومن المؤكد أن الطريقة التي وصفها كانت مستعملة قبل ذلك بقرون. تحطمت سفينة أوديسوس في جولة من جولاته وانتهى لا يملك شروى نقيير إلى جزيرة تقطنها إلهة اضطرت بالرغم منها بناء على أوامر عليا، أن تمكن البطل الذي كابد كثيرا من استئناف طريقه. وكانت أول خطوة في هذا السبيل هي تمكينه من بناء سفينة ما. أعطته الإلهة بلطة مزدوجة وشا كوشا ومثقابا وقادته إلى مكان فيه غابة من أشجار الحور والصنوبر. وهناك شرع أوديسوس رأسا في العمل.

قطع عشرين شجرة وشذبها جيدا ونعمها بعناية قطعاً طويلة مستقيمة ثم جعل فيها ثقباً وثبتها الواحدة إلى الأخرى عن طريق التعشيق والأسافين. صنع أساس القاع عريضا، كما يصنع أي بناء سفن ماهر إذا أراد أن يبني ناقلة عريضة. ثم زودها بعوارض ثبت فيها السطحين الأمامي والخلفي، ولوح الجوانب بالألواح الجانبية الطويلة. وثبت سارية رأسية وأخرى مستعرضة وأضاف دفة ليقود السفينة بها. وحشي هيكل السفينة بدرية شبكية تحجز الماء عنها. وأحضرت إليه الإلهة قاشا فصنع شرعا حسنا، وزود السفينة بجبال ضبط وحزم الشراع وغير ذلك من الأوثقة، ثم وضعها على بكرات ودفعها إلى البحر.



شكل ٣ — أسطول روسين الثالث يهزم المماليك أهل الجزر

كيف كان شكل هذه السفن البحرية السريعة التي حملت اليونان إلى طروادة؟ لم تكن بناء على الطريقة التي صنعت بها من حيث سهم القاعدة والحوارض تشبه كثيراً السفن المصرية التي كانت تعتمد في توثيق هيكلها على الحبال الضخمة التي تشده بعضاً إلى بعض . عاش أبطال هوميروس في اليونان حوالي سنة ١٢٠٠ قبل الميلاد . ولم يجد علماء الآثار في بقايا مدن ذلك العصر غير قليل جداً من نماذج السفن . وليس هناك غير نموذج واحد يمكن أن يساعدنا ، وهو نموذج السفينة رسمت لتزين إناء خزفياً في القرن الثاني عشر قبل الميلاد على وجه الاحتمال ( لوحة ٣ ب ) . وتشبه السفينة التي يصورها هذا الرسم أشبه كبيراً السفن التي يمكن تصورها من وصف هوميروس ، لها شراع واحد مستطيل . غير أن هذه ليست صفة مميزة . أما هيكل السفينة فطويل منخفض . وأما الأهم من ذلك فالمقدمة ، ذلك أنها على الضد من السفن المصرية ترتفع مستقيمة بغير انحناء من عند السهم . وكثيراً ما قارن هوميروس شكل هذه السفن التي وصفها بالقرون المستقيمة ، للبقر خلافاً لقرون الكباش المعقوفة مثلاً . أما مقدمة السفينة فمستقيمة ، ولكن غير قرنية على الإطلاق . فنهايتها غير المستدقة تنتهي بشعاع على شكل سمكة . ولكن هناك صورة أخرى مرسومة على إناء تقريباً في نفس الوقت ، أو ربما قبل ذلك بقليل تبين المنظر الجانبي لمقدمة سفينة ينطبق عليها تماماً تشبيه هوميروس .

لم يكن اليونان السكان الأصليين لجزيرتهم ولكنهم ذهبوا إلى هناك على الأرجح عن طريق البحر . كانوا إذن شعباً يعرف البحر ، ومع ذلك فليس من الضروري أن يكونوا المخترعين للسفينة التي وصفناها الآن . فقد كان المينويون قبل أن يستعمر اليونان شبه الجزيرة اليونانية بزمن طويل أصحاب إمبراطورية بحرية ، وكانوا يملكون أساطيل قطعت البحر المتوسط قروناً قبل أن يحاصر اليونان طروادة . وقد وصلتنا الصور الوحيدة

لسفن الحرب في هذا العصر المتقدم من جزيرة سيروس Syros التي تقع في بحر إيجه شمال كريت . وبالرغم من أنها مجرد رسوم تمهيدية فإن خاصية مميزة لها تبدو واضحة تماماً، فقدمتها الكبيرة تتجه مستقيمة من عند السهم وغالباً ما تنتهي بشعار على صورة سمكة (لوحة ٣ أ) . فإذا كانت هذه السفن سفناً مينووية، إذن فلا يستبعد أن يكون اليونان في العصر الميسيني قد نقلوا عن كريت تصميم سفنهم، وحتى الشعار ذاته، كما فعلوا في غير ذلك .

أما أدق الصور المرسومة للسفن الحربية في هذا العصر، فهي الصور المرسومة على حوائط معبد رمسيس، والتي تصور سفن القوم الذين هزمهم في سنة ١١٩٠ قبل الميلاد (شكل ٣) وهي سفن كأى سفن القرصان خفيفة ومنخفضة فوق سطح الماء . وهي إنما تظهر في الرسم بغير مجاديف، ولكن هذا لا يعنى أنها كانت سفناً تسير بالشرع فقط، كما تسرع بعض الكتاب وقرر ذلك . فقرصان البحر لا يستطيع أن يعتمد على سفينة تسير فقط بالشرع . لقد عمد الفنان المصرى أن يظهرها بهذه الصورة ليثبت كيف تصرف رمسيس بحكمة أدت إلى إعداد الشبكة المحكمة لاصطيادهم . فقد كانت المجاديف لاتزال مكدسة تحت المقاعد . غير أن هناك اختلافاً في التفاصيل بين هذه السفن وسفن هوميروس . فكما تتجه المقدمة مستقيمة من عند السهم، فكذلك الكوئل بخلاف سفن هوميروس التي كان بناتها يفضلون الخطوط المنحنية الرشيقة وتنتهي المقدمة والكوئل بنحوت تصور طيوراً . وأما السارية فكانت متينة لدرجة تجعلها قادرة على حمل برج الدراقة . وهذه ملامح لم يذكرها هوميروس قط . أما السفن المصرية في هذه الصور فبعضها يختلف إذا قارناها بما سبقها من سفن . اختلفت الحبال الثقيلة التي كانت ضرورية لتوثيق الهيكل . وكذلك اختلف نظام التحبيل المصرى وظهرت السارية المستعرضة السفلية للشرع المستطيل وحبال حزم الشرع الرأسية . من

ذلك يبدو أن المهندس المصرى البحرى قد أدرك ضرورة بناء سفن للبحار المفتوحة متينة الهيكل ذات ساريات وأشرعة كتلك التى يستعملها جيرانهم فى البحر المتوسط .

لم يكن هناك من فارق بين ذلك الشكل الأسود الذى كان يراه قبطان السفينة التجارية فى الأفق البعيد وهو يقطع طريقه يبطء وقلق نحو الميناء الذى يقصده ، سواء أكان له الكورثل المنحنى لسفن القراصنة اليونان ، أو ذلك المستقيم لسفن « الشماليين أهل الجزر » . فقد كان الاثنان سبباً لمتاعبه . ولقد مرت قرون طويلة قبل أن تتحسن هذه الأحوال .

# التجار والقرصان

٤

عندما رسا أوديسوس إلى البر في إيثاكا Ithaca بعد عشرين سنة قضاها في الحرب والتجوال ، وكان حينئذ وحيدا لا حول له ولا قوة متخفيا في أسمال مستجد ، آواه راع عجوز . وفي أثناء المساء سأل المضيف ضيفه عن قصة حياته، وكان يجمل شخصيته ، فكان على أوديسوس إضافة إلى مراعاة آداب المجاملة ، أن يحكى قصة ، وبذلك يهيء للعجوز ولا شك فرصة ليحكى هو الآخر قصة حياته . كانت قصة أوديسوس معدة بطبيعة الحال . قال إنه كان قرصانا من جزيرة كريت ، خدم في الحرب الطروادية وواتاه الحظ أن يعود منها حيا . ثم مضى يحكى القصة التالية :

« وبعد أن قضيت شهرا واحدا فقط في منزلي مع زوجتي وأولادى ، دفعنى الحنين إلى أن أعد بعض السفن الجيدة، وأن أجهزها بالبحارة اللازمين لأقوم بغارة على مصر . كان عندى تسع سفن ولم أستغرق وقتا طويلا لتجهيزها .

أولم الرجال ستة أيام وكان عندى كثير من الماشية للأكل وللتضحية . وفى اليوم السابع رفعا مراسينا وأبحرنا من كريت . كانت الرياح شمالية معتدلة فسائقنا مسرعين وكأنا نندفع مع التيار فى نهر . لم تصب أى من السفن بسوء . كنا نجلس على ظهورها والرياح تدفعها والدفاون يوجهونها . لم يمرض أحد ، وبعد خمسة أيام وصلنا إلى نهر مصر وأرسينا .

تركت بعض الرجال لحماية السفن وأرسلت طليعة تستكشف الأحوال وتعود فتخبرنا . غير أن رجالها تسرعوا وتصرفوا من تلقاء أنفسهم وبدءوا فى الحال الإغارة على الريف والنهب معملين القتل فى الرجال



والخطف في النساء والأطفال . وسرعان ما بلغت الأخبار المدينة ، إذ سمع الناس عند الفجر الصرخات فأتوا مسرعين ، وامتلا السهل بالرجال والخيل وقد سطعت لهم الحرب البرنزية في كل مكان . لم يستطع رجال الصمود إذ أرسل زيوس إله الرعد الذعر في قلوبهم وهددنا الهلاك من كل جانب . قتل منا الكثيرون وأخذت البقية الباقية عبيدا .

هذه الواقعة - كبقية القصة غير المترابطة - ألفها عمدا على وجه التأكيد كاذب كبير . لقد عمد أوديسوس أن يخبر مستمعه شيئا من تلك الأشياء المألوفة التي يسمع عنها كل يوم ويصدقها عادة حتى لا يثير شكوكه . وإن هذا ليحمل القصة أكثر قيمة حتى من حوادث التاريخ الحقيقية المعينة بذاتها . فهذه صورة مما كان يحدث من القرن الثالث عشر حتى القرن الحادى عشر قبل الميلاد بعد أن اضمحلت تجارة العالم الميسينوى . هى القرصنة كما كانت فى أقدم عصور تاريخها .

أما الصورة المطبوعة فى أذهاننا عن قرصان البحر ، فهى أنه ذلك السفاح الأسمر ذو الشارب الذى يقود جماعة من القتلة ، والذى ينقض على سفن التجار التى لا حول لها ولا قوة ، ويستولى على الأشياء الثمينة ويحتفظ بالأسرى الذين يصلحون لسوق الرقيق ، ثم يدفع الباقر على صقالة الموت .<sup>(١)</sup> عرفت الدنيا القديمة كما سئرى هذا الطراز من القرصنة بكل تفاصيله معرفة جيدة فى القرون التى تلت ، حتى لقد استعملت صقالة الموت أيضا . تبين قصة أوديسوس وغيرها أن القرصنة فى تلك العصور البعيدة كانوا يغيرون على المدن الساحلية ، أشبه بقرصان الفايكنج فى القرن العاشر منهم بقرصان القرن الثامن عشر . كانوا يعملون فى جماعات ، ذلك أن حمولة سفينة واحدة من الرجال ما كانت لتكفى حتى ضد قرية صغيرة . وكانوا يغيرون على السواحل لا على السفن ، ذلك أن المغنم كانت أكثر قيمة . فقد تزودهم

(١) صقالة تؤضم عموديا على حرف السفينة ويدفع عابها غير المرغوب فيهم وقد عصبت عيونهم ويساقون بالسيف فى ظهورهم حتى يسقطوا فى البحر ( المترجم ) .

مدينة بمحصول ثمين من الماشية والمفروشات والحلى الغالية ، وربما ببعض أشياء من ذهب أو فضة ، ولكن الأهم من ذلك كله النساء والأطفال الذين يمكن أن يجلبوا أسعاراً كبيرة في سوق الرقيق . ثم إن الغارة التي كان يحسن تنظيمها — لا كتلك التي وصفها أوديسوس — كانت خطورتها على أية حال تساوى ما قد تعود به من غنائم . كان دخول ميناء ما تلبثنا في أثناء الليل ، وقد كتم المجدفون صـوت مجاديفهم ، ثم عدة ساعات من التعمس الفنى ، وهجوم عند الفجر ، ثم عودة سريعة إلى السفن ، وعدة ساعات مجمدة على مقاعد التجديف ، ويجد بعدها كل من نجا من هذه العملية نفسه وقد أصبح أغنى كثيراً مما كان قبل أربع وعشرين ساعة . هذه الطريقة كانت أسهل وآمن وأكثر ربحاً من مهاجمة سفينة تجارية قد لا يكون فيها شيء ثمين ، إذ قد تكون شحنتها من حجارة البناء ، أو ربما من الخشب أو الأنية الرخيصة ، أو قد تكون فارغة . إضافة إلى ذلك كان تجار الرقيق يفضلون كثيراً البنات الصغيرات والأولاد الذين يمكن تدريبهم على الأعمال المنزلية عن بحارة السفن التجارية الذين أنهمكهم البحر . كما أنه لم يكن هناك من داع لمهاجمة السفن من أجل الحصول على مجدفين ، ذلك أن هؤلاء القرصان كانوا أقرب إلى الفايكنج منهم إلى الفراعنة الأتراك . كان كل منهم مقاتلاً ومجدفاً في نفس الوقت . كانت تجارة الرقيق في ذلك العصر أهم أغراض القرصنة . ولقد استمرت كذلك عدة قرون بعد ذلك ، وحتى في أزمان كما سوف نرى ، كان الاتقراض فيها على سفن تحمل حمولات ثمينة أمراً مفيداً .

كانت أية مدينة هدفاً سهل المنال للقرصان ، غير أنهم كانوا بطبيعة الحال يفضلون الأماكن الغنية . وقد حدد أوديسوس بدكاء غارته في مصر . لم تكن أرض الفراعنة في ذلك الحين تملك القوة السياسية التي كانت تتمتع بها في الماضي ، غير أن النيل الذي يروى ويجدد حقولها كل

سنة كان يضمن للبلاد قوتها الاقتصادية ، ولذلك كانت قرى مصر الرخية هداً مغرباً . ولقد تعرضت مصر في الواقع للمتاعب حتى في أثناء فترات ازدهارها . ويداننا أحد خطابات تل العمارنة ، وهو من بين سجلات واحد من أقوى حكام مصر ، عن هجمات عانتها البلاد من قراصنة آسيا الصغرى . أما هوميروس فقد زودنا بما قد نعتبره دليلاً للأماكن التي كان يهاجمها القراصنة ، فهو يخبرنا عن أحد زوار بلاط منيلاوس Menelaus الذي يشير إلى وقرى الكنوز التي رآها في القصر . قال منيلاوس : « أى نعم ، لقد همت على وجهى سبع سنين ، وكابدت كثيراً لأجمع هذه الكنوز وأعود بها إلى الوطن في سفنى . ذهبت إلى قبرص وفينيقيا ومصر ، ورأيت أهل إثيوبيا وأهل صيدون ، كما ذهبت إلى ليبيا أيضاً . كانت مدن فينيقيا مثل صيدون وصور وبيبلوس قد أصبحت موانئ غنية مما يلفت نظر القرصان ولا شك . ذكر هوميروس أن واحدة من الحاضنات اللاتي ذكرن في الأوديسة — وكن دائماً من الرقيق في ذلك العصر — كانت ابنة مواطن ثرى من مواطنى صيدون اختطفها منه القراصنة . لم يكن هناك من مكان يجاور للبحر أمين تماماً . فعندما مر أوديسوس ورجاله في أول مرحلة من مراحل رحلتهم وهم في طريقهم إلى الوطن بعد انتهاء حرب طروادة بمدينة في تراقيا Thrace هاجموا ، وذلك بحكم العودة إلى عاداتهم لا غير ، لا طلباً للغنائم ، إذ يعلم الله أنهم كانوا محملين بما يكفي من الغنائم عندما غادروا طروادة : « نهبوا المدينة وقتلوا الرجال واستولوا على النساء وعلى كثير من الماشية والبضائع وتقاسموا ، . وهذا كان عصرنا لم ينسه الناس بسهولة ، فقد كتب المؤرخ اليونانى الكبير ثوسيديدوس بعد ذلك بخمسمائة سنة يقول :

« عندما عرف اليونان وغيرهم من شعوب الأعرى القديمة التي كانت تقطن على السواحل أو في الجزر طريقهم عبر البحار انقلبوا قراصنة . كانوا ينقضون على المدن غير المسورة أو المسكونة من مجرد مجموعة من

القرى وينهبونها . وكان هذا العمل شغلهم الشاغل طوال حياتهم ، ولم يكن مشوا بوصمة العار بل على العكس كان يعتبر مهنة محترمة . . . . ولذلك فضل الناس بناء المدن الساحلية سواء في الجزر أو في الأرض القارة بعيدا من البحر إلى الداخل خوفا من القرصنة .

إن كل ما قلناه عن الحياة في البحر في ذلك الزمن حول القرصان الموجودين في كل مكان ، والصعوبات التي كانت تعترض التجارة الشرعية وضعف مصر ، قد أظهرته بجملاء واحدة من تلك الوثائق الفريدة التي يجود بها الزمن من وقت لآخر .

كان ورق البردى هو مادة الكتابة عند المصريين وعند كثير من جيرانهم . وهو ورق متين مصنوع من شقق من نبات البردى الذي كان ينمو بغزارة يوما ما على امتداد نهر النيل . والحق أن الزمن لم يحفظ من بين مئات الآلاف من الوثائق التي كتبت على البردى غير عدد قليل جدا . فالبردى يتحلل في أي نوع من الرطوبة . وأما القليل الذي نملكه منه الآن فيعود الفضل في حفظه إلى الجفاف العجيب في جو مصر . تظل هذه الأوراق مدفونة في رمال مصر مئات أو آلاف السنين حتى يعثر عليها مصادفة فلاح ما ، أو يجدها عالم من علماء الآثار في حفارته .

عثر بعض الفلاحين المصريين يوما ما منذ ستين سنة مضت أو نحو ذلك وهم يبحثون في الأرض عن حطب للوقود على لفة ممزقة من البردى . وسرعان ما وجدت طريقها إلى أيدي التجار ، ومنهم إلى العلماء بطبيعة الحال كما نتوقع . واتضح في كثير من الأحيان أن وثائق البردى التي يعثر عليها مكررة ، وخاب رجاء كثير من علماء الآثار عندما اكتشفوا أن لفة البردى السليمة التي عثروا عليها ليست غير نسخة أخرى من الإلياذة أو كتاب الموت ( كتاب المصريين المقدس ) . أما هذه اللفة فكانت فريدة . إنها التقرير الذي كتبه

بغاية كاهن مصرى اسمه وينامون Wenamon ، وكان رؤساؤه قد أرسلوه فى وقت ما حول سنة ١١٠٠ ق . م . فى مهمة إلى بيلوس بسوريا . إنها كضوء ومض فى حجرة مظلمة . ولقد نستطيع عند قراءة قصة وينامون هذه أن نعيش ثمانية فترة صغيرة من حياة تاجر من تجار القرن الثانى عشر قبل الميلاد .

قدم وينامون من طيبة فى جنوبى مصر . وكان لقبه الرسمى ، أسن كهنه معبد آمون ،، وآمون هو كبير آلهة مصر . غير أنه من الواضح على أية حال - مهما كان مركزه الكهنوتى بالضبط - أن مرتبته فى الدرجات الكهنوتية كانت كبيرة ، وإلا لما وقع عليه الاختيار لهذه المهمة .

كان المصريون يحملون تمثال آمون على صفحة النيل فى قارب أعد للطقوس الدينية خلال احتفال مقدس بمدينة طيبة يعقد سنويا . ويلوح أنه كان ينبغى لهم فى تلك السنة بالذات أن يصنعوا تمثالا جديدا . ولما كانت مصر عديمة الشجر تقريبا فإنهم كانوا يستوردون الخشب الجيد . وكان أحسن وأهم مورد حينئذ لاستيراده كما كان الأمر خلال آلاف من السنين قبل ذلك ، غابات الأرز الشهيرة التى تنمو فى جبال لبنان وعندئذ اختار هر يهور Herihor كبير كهنة مصر وينامون ليقوم بهذه المهمة .

حدث ذلك فى زمن كانت مصر تجتاز فيه فترة من فترات الضعف فى تاريخها الطويل . فلم تكن البلاد حينئذ موحدة تحت حاكم واحد . كان رمسيس الحادى عشر فى ذلك الوقت يحكم صعيد مصر من العاصمة طيبة ، حيث كان يعيش وينامون ضمن رجال المجمع الكهنوتى . وكان نيزوبانبدد Nesubanebted وهو أمير محلى يحكم مصر السفلى من مدينة سان (١) وهى

(١) ويسمىها اليونان تانيس ( المترجم ) .

مدينة صغيرة نسبياً تقع في دلنا النيل . كانت أولى خطوات وينامون هي الاتجاه عن طريق النيل إلى بلاط الملك في صان ليقدم فروض الاحترام للملك وللملكة تانيتامون Tanetamon ويطلب معونتهما . قدم خطاب توصية من هريهور وهو بمثابة خطاب اعتماد أو جواز سفر ، فاستقبله جلالتهما بترحاب . ولكن لم يبلغ ترحابهما به درجة تجعلهما يأمران بإعداد سفينة خاصة له ، وإنما اكتفيا بأن هياً له مكانا على سفينة متجهة إلى سوريا تحت إمرة قبطان يدعى منجيت Mengebet وأوصياه ، في غالب الظن أن يعتنى عناية خاصة بهذا المسافر الهام . وفي ٢٠ من أبريل أي بعد خمسة عشر يوماً من مغادرة وينامون طيبة ، رفع منجيت مراسيه وأبحر في النيل تجاه المصب ، ونزلت السفينة إلى بحر سوريا الكبير ، كما قال وينامون .

سارت أمور وينامون على العموم سيراً مرضياً ، غير أن الحظ تخلى عنه كما يلوح في أول ميناء رسوا فيه . رست السفينة في ميناء دور Dor ويقع إلى الجنوب من كرمل بقليل . وكانت قد استعمرته قبيلة من قرصان البحر تدعى التشكر Tjeker قبل ذلك بمائة سنة . أسرع حاكم الميناء ويدعى بدر Beder وأرسل إلى المبعوث الكبير ، خمسين رغيفاً من الخبز وجرة نبيذ وبقعة من اللحم ، . أقدم وينامون الذي يعرف تماماً قدر نفسه وأهمية مركزه — كما تفصح الرواية بجلاء — وتناول الهدية بوقار كما لو أن ذلك أمر واجب نحوه لا أكثر ولا أقل . ولقد سره ولا شك أن يحصل على شيء يأكله له طعم ، ذلك أن مطبخ السفينة ما كان ليقدم له شيئاً أكثر من بسكويت أو سمك مجفف . أما الأمر الذي يبدو أكثر من محتمل ، فهو أن وينامون الذي نشأ في مكان يبعد عن البحر مئات الأميال ، قد أصيب بدوار البحر طوال الرحلة ، وأنه لم يتناول كسرة من طعام منذ اللحظة التي غادرت فيها السفينة مياه النيل . أما الخبز فمن الأشياء التي يرحب بها ولا شك ، ذلك

أن مصر لم تكن تنتج غير قليل جدا منها ومن صنف غير جيد ، بينما كانت سوريا مشهورة بأنها موطن الخمر الجيدة .

وهذه هي المرة الأخيرة التي اُبتسم فيها الحظ لوينامون ، إذ أعقبتها فترة طويلة من الشدائد . وتروى الأسطر التالية من قصته البليمة الفظيعة التي أصابته والتي جرت سلسلة من البلايا في إثرها : فقد استيقظ وينامون من نوم نفترض أنه كان لازما لإنعاشه بعد الأكل والخمر التي تنازلها ، ليكتشف — وهنا تركه يروى بكلماته : « هرب رجل من رجال سفينتي بعد أن سرق إناء من الذهب يساوي ٥ دينا Deben (حوالي ٧١ رطل) و٤ أوان من الفضة تساوي ٢٠ دينا وحوالي ١١ دينا فيكون مجموع ماسرقة ٥ دينا من الذهب و ٣١ دينا (حوالي ١٦ رطل) من الفضة ، . لقد ضاع إذن كل ما لم يكن يحمله المسكين ، وهذه كانت مصاريف رحلته والمبلغ الذي أعطاه له هريهور ثمنا للخشب . غير أنه كان لا يزال يملك شيئا ثميننا ، هو تمثال آمون « إله الطرق ، ، وكان يخفيه في مكان ما بقمرة في السفينة ، وهذا هو القديس الذي يحمي المسافرين ، وهو أيضاً من الأشياء التي أعطاه إياها هريهور ليساعده في جميع مراحل مهمته . ويتضح جليا أن الكاهنين قد توقعوا أشياء كثيرة من هذا التمثال . أما المبلغ الذي كان مع وينامون فقليل جدا بالنسبة للأشياء التي كان سيشتريها . غير أن إيمانها بالأعاجيب التي يمكن أن يأتيها ذلك الصنم كما تبين أحداث الرواية فكان أكثر مما يجيزه الظروف .

فعل وينامون الشيء الوحيد الذي كان يستطيع أن يفعله في هذه الظروف ، قال « استيقظت في الصباح وذهبت إلى قصر الملك وقلت : لقد سرقت في مينائك ، وبما أنك ملك هذه الأرض فإنه ينبغي عليك أن تحقق هذا الموضوع وتعيد لي أشياءي . غير أن وينامون فطن إلى أن هذا النوع من المحاجة لم يكن مقنعا جدا ، لذلك أضاف بسرعة قائلا : « هذا المال

يخص آمون إله الآلهة وسيد الأرض جميعاً، كما يخص نيزوبا نبدد وهرهور وغيرهم من سادة مصر، ويخص أيضاً ويريت ومكيل وزكار — بال أمير بيلوس (وهؤلاء الثلاثة هم تجار الخشب الذين كانوا سيقبضون المبلغ) . . هذه السرقة بعبارة أخرى لم تكن إذن مجرد سرقة أموال خاصة، وإنما هي سرقة أموال دولة . ولذلك تقتضى تعاوناً دولياً في البحث عنها .

لم يكن بدر بالطبع من الطراز الذى يمكن خداعه بهذه السهولة ، كما أنه كان أيضاً من طراز رزين جداً كما يلوح . أجب قائلاً : يا صاحب السعادة، أنا لا يهمنى كم أنت رجل هام ، وإني لأرفض قبول الشكوى التى قدمتها . فإذا كان اللص الذى سرق مالك من سفينتك هو من مواطنى إذن لدفعت لك من أموالى حتى أتتحقق من شخصيته . غير أنه كان رجلاً من سفينتك . ولكن مع ذلك فانتظر على أية حال عدة أيام قليلة، وسوف أجرى تحريات بخصوص ذلك . .

بدأ وينامون بعد تسعة أيام يضجر . وهنا تتهلل ورقة البردى ولكن نستطيع من خلال جمل مقطعة بحيرة أن نخمن ماذا حدث . يلوح جلياً أن وينامون ألح كثيراً حتى لم يعد بدر يملك الاستمرار فى مجاملته فاضطر ذات مرة أن يأمره بعنف أن يخرس . وهنا اختار وينامون أن يكمل الرحلة معتمداً على تمثاله المقدس آمون إله الطرق أن يعنى بمشاكله الاقتصادية الملحة التى كان من الضروري أن تقع .

تبين سلسلة الأحداث التالية أن وينامون لم يكن كارهاً فى أن ينسب إلى صنمه معالجة بعض المشاكل . ويبدو أن فرصة لاحت لوينامون خلال الرحلة بين صور وبيلوس أن يستعيد ثلاثين دينا ، وذلك بالقبض على رجل من التشكر وأخذها منه عنوة . وهنا لا تزال البردية ممزقة ، ولكن تدل الأحداث التالية على أن شيئاً من هذا قد حدث . إن السرقة المسلحة ليست بطبيعة الحال الشيء الذى نتوقعه من كاهن مصرى كبير عظيم الاحترام .



كما انها على الأرجح أيضا لم تكن الشيء الذى كان هو نفسه يتوقعه عندما صعد فى تلك الأيام السعيدة صقالة السفينة التى أقلته من طيبة إلى صان . غير أنه لم يجد صعوبة فى إرضاء ضميره : فقد سرق منه ماله فى ميناء تشكرى وهذا المال الذى سرقه كان تشكريا . وقد أخبر فريسته قائلا : « أنا أخذ منك مالك وسوف أحتفظ به حتى تأتبنى بمالى . ألم يكن رجلا من التشكر هو الذى سرق مالى » .

أما إذا كان وينامون قد ظن أن متاعبه قد انتهت عند هذا الحد فإنه كان محظنا جد الخطأ ، إذ قابله مدير الميناء فى اللحظة التى وصل فيها إلى بيلوس حيث كان يزمع شراء الخشب ، برسالة مقتضبة من زكار — بال الأمير الحاكم ، ولكن غامضة « غادر مينائى » . أما أكثر التفسيرات معقولة لهذا الموقف غير المتوقع فهو أن التشكر أرسلوا رسالة « مطلوب للسرقة » ، إلى بيلوس . وبما أنهم كانوا جيران زكار — بال وأهم كانوا قراصنة ذوى شهرة عظيمة فإن الأمير لم يرغب فى الدخول فى أية إشكالات معهم . غير أن رجلا من طراز وينامون لم يكن على أية حال بالرجل الذى يسمح لأمير تافه كهذا أن يثنيه عن عزمه . لقد مكث بالميناء تسعة وعشرين يوما بالرغم من أن مدير الميناء كان يبلغه الرسالة كل صباح . وبما يدعو للعجب أن زكار — بال لم يتعد ذلك . كان عليه أن يحتفظ بالتزاماته إزاء جماعة من الجيران الخطرين ، ، لكن أراد فى نفس الوقت أن يتمسك بفرصة إجراء صفقة بيع رابحة إذا أمكنه ذلك . ولهذا اختار هذه الطريقة المناسبة ، أى إصدار أمره مع عدم اتخاذ إجراء لتنفيذه . وسوف نرى فيما بعد أنه كان صاحب حيلة كبيرة فى إجراء مصالحات من هذا النوع .

استسلم وينامون أخيرا ، وكان منجيبيت قد غادر الميناء فعلا ، ولكنه حجز مكانا على سفينة أخرى كانت ستغادر قريبا إلى مصر ، وأرسل إليها حاجياته وسكر تيره . أما هو فظل فى الميناء عامدا أن يتخلف حتى المساء ،

حيث يستطيع أن يحمل تمثاله الثمين إلى قرته الفاخرة على ظهر السفينة من غير أن يراه أحد . قال : وانتظرت الظلام حتى إذا حملت الإله إلى السفينة لم يره أحد غيرى . .

لكن حدث في هذه الأثناء ما لم يكن متوقعا . أخبره مدير الميناء أن زكار - بال حدد موعدا لمقابلاته في صباح اليوم التالي . غير أن وينامون شك في ذلك وكان محقا . قال : « قلت له ، أأست نفس الشخص الذى كان يحضر إلى يوميا ويخبرنى بأن أعادر الميناء ؟ هل أتيت تخبرنى الآن أن أبقي حتى أتخلف عن السفينة التى سأسافر عليها لا غير ، وحتى تتمكن من أن تعود ثانية وتبدأ من جديد إصدار الأمر إلى أن أعادر الميناء ؟ ، أما زكار - بال فقابل هذا الاعتراض المقنع بأن أصدر أمر إلى السفينة بالانتظار .

كان عند وينامون تفسير معد لهذا التغير الطارىء في الموقف . حدث في أثناء المساء السابق عندما كان زكار - بال يقدم قرابين للآلهة أن أصابت نوبة من الجنون أحد النبلاء الصغار فبدأ يصرخ قائلا : « أحضروا الإله هنا . أحضروا الرسول الذى يحمله . إن آمون هو الذى أرسله من مصر وجعله يأتى إلى هنا ، . من هذا يتضح أن وينامون أراد أن يقنع القارىء أن تأثير تمثاله العجيب قد وصل إلى البلاط الملكى . غير أن لنا أن نحسد على الأقل أن ما وصل إلى البلاط كان شيئا أقرب إلى الحس المادى كجزء من الفضة المسروقة مثلا ، والتي يستطيع وينامون الآن أن يشخصها في جيبه . لم يكن المصرى كما نراه في ذلك الوقت بالرجل الذى يترك آمون إله الطرق يفعل كل شيء . ذلك أنه من المستبعد جدا أن يكون قضى تسعة وعشرين يوما في الميناء يستنشق هواء البحر لا غير . ثم إن النوبة التى أصابت النبيل الصغير قد تكون من ناحية أخرى حيلة ابتكرها زكار - بال ليضع حدا للمهارة صغيرة كان يديرها مدة أربعة أسابيع تقريبا . فقد كان الأمير كما تفصح عن ذلك بقية الرواية رجلا رقيقا

ظريفا خفيف الروح مرحاذا نظرة ناقبة فيما يتعاق بالأعمال التجارية ،  
وهذه حقيقة لم يفتن إليها وينامون . ويلوح أنه أراد على الأخص أن يذل  
الزائر المختال بنفسه بعض الشيء ، وليس من شك في أنه استمتع كثيرا بإبتهائه  
« أسن كهنة معبد آمون » متوتر الأعصاب رأحا غاديا حول الميناء . إضافة  
إلى ذلك فقد اوفى بالتزامات البروتوكول واللباقة لقاء جيرانه التثكرف . أما  
إذا أزمع عميل هام الرحيل من غير أن يصدر أوامره بشراء صفقة ما ،  
إذن فالوقت لم يعد مناسباً للهو . ولذلك استدعى وينامون فجأة  
إلى القصر .

قال وينامون : « رأيتة جالسا في الطابق العلوى مسندا ظهره إلى الشباك  
بينما ترتطم أمواج البحر السورى الكبير على الحائط من خلفه ، . ليس  
من عادة وينامون أن يذكر تفاصيل الملابس بهذه الطريقة ، ولكن يبدو  
أن المقابلة والمكان الذى حدثت فيه قد رسخا فى مخيلته . قلت له :  
« فلياركك آمون » . وهنا يبدو أن المصرى كان يتوقع تماما أن يعامل بكثير  
من رقيق المجاملات كما يحدث فى الوطن . ولكن خاب ظنه ، إذ أن زكار —  
بال التاجر بطبعه بدأ رأسا يتحدث فى جوهر الموضوع ، فسأله : « منذ متى  
غادرت مصر؟ » أجاب وينامون وهو يعلم أن الرحلة لا تستغرق أكثر من  
أسبوعين : منذ خمسة أشهر ويوم . بعد ذلك أتى السؤال الذى كان وينامون  
يرجو بغير أمل كبير أن يتجنبه ، ولكنه فهم ولا شك منذ اللحظة الأولى  
للمقابلة أن رجلا مثل زكار — بال الذى حجزه منتظرا حوالى الشهر ثم  
استقبله بتلك الغلظة وبغير مجاملة لا بد سائله : أين خطاب كاهن آمون الذى  
ينبغى أن يكون معك ؟ لقد خرج وينامون ولا شك من طيبة ومعه أوراق  
اعتماد ، غير أنها كانت فى تلك اللحظة ماقاة فى درج ما بمدينة صان . كان قدمها  
هناك ونسى أن يطلبها ثانية . وعندئذ لم يسكن يملك من شيء إلا أن يقول  
الحقيقة . فأجاب ولكن على الأرجح بذلك النوع من الأسلوب الذى يخاطب

به سائق سيارة عسكري المرور وهو يخبره أنه نسي رخصة القيادة بالمنزل :  
 وأعطيتها لنيزوبانبدد وتاينامون ، . وهنا رأى زكار - بال فرصة مناسبة  
 لاختلاق فصل تمثيلي . قال وينامون : « لقد غضب غضبا شديدا ، وإننا  
 لنستطيع أن نتصور الأمير وقد ثار ثورة كبيرة عبر عنها بطريقة تمثيلية .  
 قال لي : « ماذا ؟ أليس الخطاب معك ؟ وأين السفينة والبحارة التي زدك  
 بها نيزوبانبدد ؟ ألم يسلمك إلى قبطان تلك السفينة الأجنبية حتى يقتلك  
 ويرميك في البحر ؟ فإن كان ذلك حدث فأين إذن كانوا يبحثون عن الإله ؟  
 وأين كانوا يبحثون عنك ؟ وأضاف وينامون : « قلت له ماذا يجعلك تفكر  
 أنهم لم تكن سفينة مصرية ؟ إن نيزوبانبدد لا يشغل إلا بحارة مصريين .  
 ليس عنده بحارة سوريون . قال لي : « هناك عشرون سفينة من سفن هذا  
 الميناء تعمل مع نيزوبانبدد . ثم أليست حقيقة معروفة أن في صيدون حيث  
 كنت خمسين سفينة تعمل لوركتيل El - Werket وهي ترسو بجوار مكتبه ،  
 أثرت هذه الملاحظة تأثيرا كبيرا على وينامون . كانت السفن الأجنبية في  
 ذلك الوقت تقوم بنقل معظم مواد التجارة المصرية ، ولم يتبق غير قليل  
 تقوم به البحرية التجارية الوطنية . كان وينامون يعرف ذلك معرفة جيدة ،  
 وبالرغم من أنه نادرا ما كان يفتقد الكلام وأنه كان في الغالب كثير الكلام ،  
 فقد اعترف في هذه المرة بأنه « كان صامتا في تلك الفترة الحرجة » .

اكتفى زكار - بال مجونا ، والآن أتى وقت العمل . سأل : « لماذا أتيت  
 هنا ؟ » فأجاب وينامون : « أتيت لأحصل على الخشب اللازم لسفينة إله  
 الآلهة آمون رع المقدسة . لقد زدنا به أبوك وجدك وكذلك  
 ستفعل أنت » .

كانت جميع الأوراق في يد الأمير ، ولذلك تغاضى عن مثل هذا الكلام  
 وأجاب بأحسن ما تكون البشاشة : « لقد فعلا على وجه التاكيد ، وإذا  
 دفعت لي ثمن الخشب فسوف أفعل أيضا . لماذا عندما قامت أسرتي في الماضي

بتنفيذ مطالباتكم أرسل فرعون — حفظه الله — حمولة ست سفن من السلع المصرية فرغناها في مخازننا . ماذا أحضرت لي ؟ ، وعند ذلك لم يستطع زكار — بال أن يقاوم رغبة أخرى في تعذيب المصري المسكين : طلب سكرتيه وأمره أن يحضر الدفاتر القديمة : وقرأ لوينامون تفصيلاتها مادة بعد أخرى . كان عدد المواد المدونة كثيراً على وجه التأكيد ، ذلك أن يحمل المدفوعات قد باع ١٠٠٠ دين .

مرت أزمان طويلة كانت لبنان أثناءها أملاً كامصرية ولم يكن الفراعنة يشترون الأرز الذي يحتاجون إليه ، ولكن كانوا يأخذونه . كذلك كانت مصر قبل رحلة وينامون بقرون تستولى على جميع الأراضي الواقعة جنوبي إمارة زكار — بال وكان سلف الأمير حريصين على معاملة هذا الجار القوي باحترام ومجاملة . أما الآن فالأمور تختلف اختلافاً كبيراً ، وقد عمد زكار — بال أن يذكر وينامون بهذه الحقيقة . قال وقد بدا عليه الانشراح والغبطة : « إذا كان حاكم مصر يملك إمارتي ، وإذا كنت أنا خادمه ، إذن لماذا يتحتم عليه أن يرسل نقوداً .... غير أني است خادمك ولا خادم سيدك . إن كل ما يجب على أن أفعله هو أن أصدر أوامري ، وعندئذ يصبح الخشب معداً على الشاطئ . ولكن أين السفينة التي كان يجب عليك أن تحضرها لتنقل الخشب ؟ أين الحبال لربطه ... إن هذه لسفرة حمقاء أرسلوك فيها . وعند هذا القدر فقد وينامون أخيراً أعصابه فقال : « قلت له إن قولك هذا خطأ . هذه ليست سفرة حمقاء قط . إن كل سفينة في النهر تنتمي إلى آمون ، وكل سفينة في البحر أيضاً ، وكذلك لبنان الذي تدعى أنه ملكك . إن الأرز الذي ينمو فيه إنما ينمو فقط من أجل سفينته المقدسة ، ذلك أنه يملك كل سفينة . إن آمون — رع هو الذي أمر رئيسي هرهور أن يرسلني ومعى الإله . ولكنك أنت أبقيت هذا الإله العظيم منتظراً تسعة وعشرين يوماً ، وبعد أن استمر يتحدث بهذه الطريقة مدة طويلة اختتم كلامه قائلاً :

« والآن اطلب سكرتير او سوف أرسله إلى نيزوبانبدد وتانيتامون الحاكمين اللذين أعطاهما آمون حكم الجزء الشمالي من أرضه وسوف يرسلان جميع المبلغ اللازم . وسوف أطلب من رسولك أن يقول لهما : « اقرضا المال حتى أعود ثانية إلى الجنوب ، وسوف أسدد لكما كل جزء من الدين ، وأضاف قائلا : « هذا ما قلته له » .

وهذا بالضبط ما كان يريد زكار - بال . وكان يعرف ولا شك عن طريق رجاله أن العميل لا يملك غير ثلاثين دبنا . ثم عرض عليه الثمن الذي يطلبه وأرسل السكرتير إلى مصر ، وسمح زكار - بال لوينامون بعد أن أخذ منه ولا شك الثلاثين دبنا المسروقة أن يحصل على بعض قطع من الخشب الضروري مثل سهم القاعدة وعماد المقدمة وعماد الكوئل وأربع قطع أخرى . وبعد ثمانية وأربعين يوما عاد السكرتير ومعه حمولة تشتمل على القائمة الكبيرة الآتية :

٤ جرار وإناء من الذهب .

٥ جرار من الفضة .

١٠ حلال من السكتان المصرى .

١٠ لفات من كتان جنوبي مصر .

٥٠٠ لفة من البردى المضفور .

٥٠٠ جلد بقرى .

٥٠٠ لفة من الحبال .

٢٠ جوالا من العدس .

٣٠ سلة من السمك المجفف .

وكان مع الشحنة بعض مواد أرسلت لوينامون شخصيا : خمس حلال

من الـكتان المصرى الجنوبى الجيد (وكان ولا شك يحتاج إليها كثيرا، ذلك أنه لم يكن يعتقد أنه سوف يغيب فى الخارج أكثر من ستة أشهر عندما غادر مصر) ، وخمس لفات من التيل المصرى الجنوبى الممتاز ، وجوال من العدس ، وخمس سلال من السمك المجفف . ويقول وينامون : سر الأمير كثيرا ، وأرسل ثلاثمائة رجل وثلاثمائة ثور لقطع الأخشاب . ، والآن وبعد ثمانية أشهر من مغادرة السفير لبلاده كان الخشب مقطوعا ومرصوا على الشاطئ . انتظارا لتحميله .

غير أن زكار — بال كان حتى تلك المرحلة لا يزال يفكر فى ان يلبو برينامون مرة أخرى . قال : « ألا تعرف أنك أعدد حظا من الرسل الذين أرسلهم خاموا وسط Khaemwaset . لقد حجزهم أسلافى هنا سبعة عشر عاما حتى ماتوا هنا . . . ثم التفت إلى أحد موظفيه قائلا : أنت . أره القبور ، وعند هذه الدعابة التى تجاوزت الحد بعض الشيء صرخ وينامون متألما : « كلا ؛ أرجوك لا أريد أن أراها . ثم بدأ حديثا طويلا مقتضاه أن زكار — بال ينبغى أن يفخر جدا لأنه عقد صفقة مع آمون وشريكه الإلهى والبشرى ( وهما الثمال ووينامون طبعا ) وأنه سوف لا يهدأ له بال حتى يخلد هذه العملية بأن يقيم نصبا تذكاريا حجريا يبقى على الأجيال ويحف عليه القصة كلها . فأجاب زكار — بال قائلا : حسن جدا .

غير أن شيئا لم يكن مقدرا المسير فى الطريق الطبيعى بالنسبة للمبعوث المسكين . ذلك أنه عندما بدأت الأمور تبدو على ما يرام — فالخشب معد على الشاطئ ، والأمير قد تقاضى فعلا عدة دفعات من الحساب ، واتفق الطرفان وديا على دفع الباقي فيما بعد ، وأوشك وينامون أن يصدر الأوامر لتحميل السفينة — دخلت الميناء فجأة إحدى عشرة سفينة وسلمت للقصر رسالة هامة : « اقبضوا على وينامون ، ولا تتركوا سفينة من سفنه تغادر الميناء إلى مصر . . والحق أنه إن لم تكن تلك القصة

قد حدثت قبل أن تولد الدراما اليونانية بسنة قرون إذن لفتنا أننا نقرأ  
 مأساة يونانية طرازية، ينقض فيها القدر على رجل في أحسن أرقائه ليفرض  
 عليه فصاصا من أجل أخطاء ارتسبها في الماضي . وذلك أن السفن التي  
 دخلت الميناء لتطلب إجراء العدالة بخصوص الثلاثين دينارا التي سرقتها وينامون  
 من أحد التشكر منذ سنة كانت سفنا مجهزة بقرصنة منهم ، أما وينامون الذي  
 كان يعرف قبل ذلك حرج نقش اسمه على نصب خالد فقد أسلم أمره عند  
 ذلك وجلس على الشاطئ وبكى . ويلوح أنه استمر في البكاء والصياح حتى  
 علم الأمير بذلك وأرسل سكرتيره ليرى ماذا حدث . انتحب وينامون  
 وهو يشير إلى السفن : إن متى أبقى هنا ، ألا ترى أن هؤلاء قدموا ليلقوا  
 القبض على وثائق ثورية عارمة إلى درجة أن زكار — بال ذاته انزعج وقلق  
 ولكن يستحق العمىل مع ذلك بعض الاعتبار ، وهذا تكبير له صبغة  
 عصرنا الحديث فأرسل إلى وينامون خروفا وجرتين من الخمر وراقصة  
 مصرية (ترك السفير الدقيق في تقريراته اسمها إلى الأجيال تاننوت Tanetnot )

ولنأمل الآن أن يكون وينامون قد استمتع بالحروف والخمر وبقضاء  
 ليلة سعيدة مع تاننوت ، ذلك أن الأحداث التي كان عليه أن يواجهها في  
 صبيحة اليوم التالي لم تكن ذات متعة كبيرة ، كان زكار — بال مستعدا للأحداث .  
 لم يكن يريد أن يفقد عميلا وخاصة إذا كان لا يزال مدينا . كما أنه لم يرد في  
 نفس الوقت أن يغضب جيرانا خطارين . وإن القرار الذي اتخذته ليليل على  
 المهارة التي لاحظناها عليه من قبل وهو يفض خلاقات بطريقة مبتكرة جدا .  
 قال للتشكر : أنا لا أستطيع أن أقبض على رسول آمون — ربح في أراضى .  
 ولكن دعوني أتركه يغادر أراضى ، وعندئذ اتبعه أتم واقبضوا عليه كان  
 الأمير بعبارة أخرى سيقوم بتنفيذ تعهداته لوينامون وذلك بعدم تسليمه  
 للتشكر ، ولكن سوف يتجنب إغضاب التشكر ، وذلك بأن يترك وينامون  
 يغادر الميناء قيلمهم بقليل ليعطيه فرصة مناسبة . غير أن وينامون كان يعلم



ولاشك أن فرصة سفينة محملة بالأخشاب في أن تسبق أسطولا من أساطيل  
القراصنة الممتازة لم تكن كبيرة .

أما الجزء التالي من القصة فحير ، ذلك لخلوه من التفاصيل . قال  
وينامون : وضعنى فى السفينة بأحمالى وتركنى أعادر الميناء ، فدفعتنى الريح  
إلى أرض ألاسيا Alasia ( وهذه قد تكون قبرص أو جزءا من ساحل  
آسيا الصغرى فى شمال قبرص ) . كانت هذه الريح التى ساقته فى اتجاه مضاد  
تقريبا للاتجاه الذى يريده ، هى ولاشك أحد الأنواء الجنوبية الشرقية التى  
تهب عادة على الشاطئ السورى . وقد يحتمل أن يكون وينامون اعتبر هذه  
الشدّة أيضا واحدة من الشدائد التى وضعه فيها إلهه لسبب غير معروف ولكنها فى  
الواقع أدت إلى خلاصه . وذلك أن قرصان التشكر لم يكفوا أنفسهم عناء  
مطارده إماما لأن سفنهم كانت خفيفة جدا لتقاوم الزوبعة وإماما لأنهم ظنوا  
أن الزوبعة قد تغرقه وتكفيهم عناء مطارده .

غير أن أسوأ ما حدث على وجه التأكيد عندما رسمت السفينة ، أن  
هاجمها جماعة من الأهالى وجروا وينامون جرا ليقتلوه . كانت قراهم قد  
عانت كثيرا من غارات القراصنة ، واعتبروا عبورهم على هذه السفينة فرصة  
موالية رحبوا بها للتسوية الحساب . غير أن حظ وينامون تغير أخيرا بعد  
عناء . اقتيد إلى قصر الملكة فوجدها على وشك مغادرة أحد أجنحته فى  
طريقها إلى جناح آخر . قال : « حبيبتها وسألت الناس الذين حولها : لا بد أن  
يكون من بينكم من يتكلم بالمصرية . فأجاب أحدهم : أنا أتكلمها . قلت له : قل  
لسيدتك - غير أن الحديث هنا ليس هاما ورعا يعبر عما اعتبره وينامون  
بعد ذلك بسنين وهو جالس الى مكتبه فى طيبة الحديث الذى كان ينبغى أن  
يقوله لا الحديث الذى نطق به فعلا عبر السبيل ، هذا الخائف المبلبل الثياب .  
أما الأمر الهام فإن الملكة أنصت إليه ، قال وينامون : نادى الناس وعندما تجمعوا  
إمامها قالت لى « اقض الليل هنا ، وعند هذا الحد تنقطع فجأة ورقة

البردى . وهذه هي آخر كلمات وصلتنا من هذا الكاتب غير العادى .  
 وإنما لا نعرف ، وربما سوف لا نعرف قط كيف عاد إلى مصر وما إذا  
 كان الخشب قد وصل سالما أم لا ؛ وما إذا كان زكار — بال قد حصل على  
 بقية حسابه ، إلا إذا اكتشف بقية ورقة البردى . نعرف فقط أنه عاد إلى  
 مصر وإلا لما كتبت هذه القصة قط .

استمرت السفن بعد أن عاد وينامون إلى طيبة أزمانا تحتماز البحر بين  
 سوريا ومصر حاملة الخشب والخمر من سوريا في مقابل المنسوجات  
 والبردى والجلود من مصر . ولا بد أن أبناء زكار — بال في بيلوس  
 استمروا يضيفون مواد جديدة إلى دفاتر الحساب التي أراها والدهم بحبت  
 للسفير المصرى . ولكن كان القرصان دائما موجودا حيث كانت التجارة  
 الشرعية . استمر التشكر من جنوبي بيلوس يقومون في الواقع بمهنة  
 القرصنة . كذلك أطلقت شواطئ اليونان التي كانت ترسل سفنا تجارية  
 حملت من بين الأشياء التي حملتها الخنزف المميز الذي يعثر عليه علماء الآثار  
 في حفريات تلو حفريات في جزر بحر إيجه وسواحل آسيا الصغرى ،  
 المغيرين أيضا الذين جعلوا الحياة في القرى الساحلية على طول البحر  
 المتوسط وعرضه بائسة منكودة . وأخيرا حلت القرصنة محل التجارة .  
 ولم يعد سادة ميسينا وبيلوس وغيرهما من مدن اليونان يرسلون أساطيل  
 تجارية سلمية ، وإنما صاروا يرسلون أساطيل من القرصان لا غير . وابتعد  
 الناس عن السواحل خوفا وفزعا ، وأقاموا حياة جديدة بعيدا في الداخل .  
 وفي بداية الألف الأول قبل الميلاد انحصر ما تبقى من التجارة في أيدي  
 رجال الأعمال الفينيقيين أفناد الدنيا القديمة . غير أن قصتهم إنما ترجع إلى  
 عصر أكثر حداثة .

# فجر الاستكشاف البحري

حدث ذات يوم منذ ثلاثة آلاف سنة أن أبحرت سفينة من ميناء إيولوكس Eolcus على الشاطئ الشمالي لليونان حيث تقع الآن فولو ، واتجهت نحو الشرق . وعندئذ بدأت أول رحلة سجلها التاريخ للاستكشاف البحري .

لم ترد قصة هذه الرحلة لسوء الحظ باعتبارها مدونة يومية أو سجل سير السفينة ، الأمر الذي لا يترك مجالاً كبيراً للغموض أو للقبيل والقال ، وإنما روتها لنا تقاليد نصفها قصص بحارة ونصفها من خيال الشعراء ، اكتسبت قسماًتها في خلال ألف سنة على الأقل . اسم القبطان « جاسون » ، أي الشافي واسم سفينته « أرجو » ، أي السريعة وهذان الاسمان لا غموض حولهما . أما البلاد البعيدة التي ذهب إليها جاسون فاسمها « أيا » Aea ومعناها باليونانية أرض ، واسم ما كنها « ايتس » Aetes أي « رجل الأرض » ، وأما المرأة التي عاد بها جاسون من هذه الأرض فاسمها ( ميديا ) أي الماكرة ، واسم ولده ( يونيوس ) ، أي رجل السفينة السكف . وهذا كله قد يكون مناسباً تماماً ، ولكن ماذا تقول في تلك الطيور التي لها رؤوس كرووس النساء ، وما قولنا في صخور الشاطئ المتحركة والتنين ، تلك الأشياء التي شاهدها هو وبحارته في الطريق ؟ وما قولنا أيضاً في الغنيمة ذاتها التي عاد بها إلى الوطن وهي القروة الذهبية ؟

علينا إذن أن نستخلص من مجموع الأوهام التي نسجتها الأساطير اليونانية في حوالي ألف سنة ، التفاصيل الحقيقية التي كان جاسون أدخلها

في سجل سير سفينته لو أنه كتب واحدا . وذلك امر أشبه ما يدن بن  
يريد أن يؤلف مدونة يومية من قصص سن باد البحري .

وتدور أحداث قصة رحلة الأرجو كما يأتي :

كان جاسون أميرا صغيرا وقع فريسة شهوات عم لا ضمير له كما حدث  
لهاملت . فعفى عمه بلياس Pelias والده المسن من العرش . ولما كان  
بلياس يرى أن نبتل الولد مباشرة قد يؤدي إلى رد فعل سياسي ربما يعبد  
الأحوال إلى ما كانت عليه ، فإنه لجأ إلى طريقة قديمة جدا في التخلص من  
منافس له شعبية كبيرة . فقد كلف جاسون أن يعثر على الفروة الذهبية  
الخرافية ويحضرها إلى الوطن وهذا تماما كما لو كان فرديناند وإيزابلا قد  
أرسلا كولومبوس إلى أمريكا ليعود لهما بخطى طول وعرض للدورادو  
El Dorado بلاد الخير ، وإلا فجزاؤه الإعدام .

جمع جاسون فريقا من المجذفين زود به السفينة ( أرجو ) ذات  
الخمسین مجدافا التي بناها خصيصا للرحلة بأبحر تجاه الشرق . عبرت السفينة  
بحر إيجه بسرعة ، ثم اجتازت بوغازي الدردنيل والبوسفور ، ودافقت إلى  
البحر الأسود . وهناك صادفتها صعوبات عديدة ، منها مناشة مع الغراب (١) .  
كانت مياه البحر الأسود غريبة تماما على جاسون ، وكان شأنه كسائر  
كولومبوس لا يملك إلا أن يقول : إلى الأمام ، وأن يتجه باستمرار ناحية  
الشرق ؛ أخيراً وبعد رحلة لم تكن سينته واصل بحارة الأرجو إلى وجهتهم  
وألقوا مرسامهم ، وتلك كانت بلاد أسموها إيا أي الأرض . غير أن اليونان  
في الأعصر التالية حققوها على أنها كالكس Calchis التي تقع في أقصى  
شرقي البحر الأسود .

وهناك صادفتهم متاعب مختلفة . أظهر إيتس حاكم تلك الأراضي

(١) هربي Harpy : مخلوق أسطوري يوناني — لا تبنى له جسد ووجه امرأة وجناحا  
وعظبا طائر ( المترجم )

لأسباب واضحة غضاضة تامة في تسليم الفروة الذهبية إليهم ، وكان قادرا على أن يعضد رفضه بالقوة المسلحة . إضافة إلى ذلك كان يحرس تلك الفروة الذهبية تين مخيف متحفظ للغاية قادر كل المقدرة على صد المتطفلين . ولكن سويت جميع هذه المشاكل في الوقت المناسب بسائحة من الحظ المحض ، ذلك أن ابنة الملك ميديا الجميلة الساحرة الماهرة وقعت في غرام جاسون وحققت في وقت قصير ما لم تكن تستطيعه أى كمية من العضلات أو الشجاعة اليونانية . وتمكنت الأرجو أن تغادر الميناء قبل الفجر وعليها الفروة الذهبية وميديا في أمان . وبعد ذلك بعدة ساعات أرسل لإيتس أسطوله في أثرهم .

أما رحلة العودة فكانت كابوساً . لقد سلك جاسون طريقاً مختلفاً في العودة إلى الوطن حتى يفلت من مطاردة لإيتس ، فضل طريقة وهام على وجهه حتى نهاية الأرض . واضطرت السفينة إلى أن تتعرض إلى هول المرور من بين الصخور الهائلة ، . وهى عبارة عن شاطين صخريين مهولين متقابلين كانا ينطبقان على بعضهما عندما يحاول أى شيء المرور من بينهما . أما السرعة التي كانا ينطبقان بها فكانت كافية لأن تسحق طائراً ، فما بالنال إذن بالخطورة التي يتعرض لها شيء هو في بطء سفينة مثلاً . ولذلك انبغى للبحارة أن يقوموا بمهمة قاسية مجهدة هى نقل السفينة عبر الأرض ، فجررها على عجالات مدة اثني عشر يوماً . واستغرق جاسون وقتاً طويلاً قبل أن يتمكن في النهاية من دخول المرحلة الأخيرة من رحلته وان يسحب الأرجو على رمال الشاطي . في ميناء ايوليس .

أما الأحداث التي تلت الرحلة فتزودنا بروايات تشتمل على عواطف وانفعالات إنسانية أكثر مما تشتمل من التاريخ البحري . لقد أثبتت ميديا مرة ثانية أن فائدتها لحبيبتها لا تقدر بثمن . إذ استطاعت وصفاتها السحرية أن تعيد والده المسن إلى الشباب وأن تخلصه من بلياس . غير أن النجاح

والشهرة زادا من طوحه . فلما سنحت له فرصة الزواج من ابنة حاكم قورنثة ( أو قورنثوس ) قبلها حتى يرث نهائيا تلك المملكة الغنية . فلم تقبل ميديا أن ينبذها جاسون بهذه البساطة ، وفي إبان سورة من سوررات الغضب القاتل انتقمتم لنفسها بأن قتلت خطيبته والطفلين اللذين ولدتهما هي له أيضا . بعد ذلك لم يعد يتبقى لجاسون من أيامه العظيمة غير شيء واحد كان حينئذ رمز الاكثر : هو هيكل الأرجو الذي يحتم الآن على شاطئ إيبولوكس وقد تأكل وخربته الأيام ، وكان من عادته أن يعود إلى ذلك الهيكل ويقضى أيامه حالما مطر فابه . أما هذا الشيء الجامد فانقلب هو الآخر ضده ، إذ وقعت عليه ذات يوم بينما هو نائم فيه قطعة خشب ، تآكله فصرعته .

هذه هي روايات الشعراء والقصاصين عن رحلة جاسون والأرجو ، فأى شيء نستطيع نحن أن نستخلصه منها ؟

ينبغي علينا أول شيء أن نحس تاريخ حدوثها ، ذلك أن الشعراء ومؤلفي القصص لا يهتمون كثيرا بالتواريخ المحددة . عندما تقوضت قوة كريت البحرية وانحلت تلك التي كانت تملكها ميسينا ، انتشر القرصان المغيرون في شرقي البحر المتوسط . وقد ترجع قصة جاسون ورحلته على الأرجح إلى ذلك العصر الذي يقع بين سنتي ١٢٠٠ ، ١٠٠٠ قبل الميلاد ، عندما أبحر ويناهون إلى لبنان وعندما كان القرصان الذين وصفهم هو ميروس يغيرون على مصر . وذلك بعد الزمن الذي أسلمت فيه كريت زمام العمل في البحار إلى اليونان وقبل الزمن الذي كان وشيك الوقوع حين أصبح البحر الأسود مألوفاً ليونان كبحرهم إيجه تماما . وإن قصة جاسون لقتل على اتجاه له دلالة معينة تميزه كل التمييز عن أبطال البحر المعاصرين له . لم يكن جاسون قرصانا غرضه الانقضاض على أول مدينة تصادفه أو على أحسن مدينة يمكن نهبها . فقد كان قائد حملة معدة بعناية هدفها الصريح

اجتياز مياه مجهولة للحصول على شيء لم يكن معروفاً إلا عن طريق روايات غامضة مبهمة.

اتجه جاسون إلى الشرق ، فلماذا لم يتجه إلى الغرب ؟ ذلك أن التفاح الذهبي في حدائق هسبيريدس (١) ، التي حدد يونان الأعصر التالية موقعها بجوار جبل طارق ، إنما يبدو غنيمة قيمة تماماً كالقروة الذهبية . ولكن قد لا يكون الأمر كذلك ، إذ عرفت الأعصر التالية أن الشعوب التي كانت تقطن شواطئ البحر الأسود الشرقية والقصوى حيث تقع البلاد التي سماها جاسون إياها ، إنما كانت تستعمل طريقة تستخلص بها الذهب من النهر ، هي تثبيت قروة في عمر الماء فتلتصق ذرات تراب الذهب بها . وهذه أولى الطرق المعروفة لاستخراج الذهب من الأنهر التي يوجد بها التبر . فإذا افترضنا أن شائعات عن هذا الذهب وصلت إلى بلاد جاسون إذن لأصبح البحث عن القروة الذهبية موضع الأنظار ، ، ويصير الأمر كله بحثاً عن ذلك الكنز ، وهذا سبب مفهوم تماماً للاستكشاف الجري .

وقد يكون هناك أيضاً سبب آخر للانجاء نحو الشرق . كان الزمن الذي تستغرقه المغامرة أكثر ، إذ كانت الرحلة من إيولكس إلى البوسفور قصيرة ، وربما لم تكن تستغرق أكثر من أسبوع إلا قليلاً ، ذلك إن استغرقت هذا الوقت . فإن جاسون عندما يجتاز البوغاز وينزل إلى البحر الأسود يكون في الواقع قد وصل إلى هدفه . ولم يعد ينبغي له بعد ذلك أن يفعل أكثر من مساحلة الشاطئ الشمالي لأسبانيا الصغرى . أما إذا اتجه إلى الغرب لاضطر أن يكافح حتى يصل إلى البحار الواقعة وراء صقلية قبل أن يجتاز

(١) هسبيريدس Hesperides جزائر خرافية ( يقال إنها جزر الكنتار ) وهسبيريدس أيضاً اسم يطلق على نبات أطلس الثلاث وكن يمتلك حديقة تثمر أشجارها تفتحاً من الذهب ومحرسها تينين له مئة رأس . قتل هرقل التينين واستولى على التفاح . وهذه هي مأثرته الحادية عشرة ( المترجم ) .

أقاليم لا يعرفها . وكانت تلك البحار فيما وراء صقلية على العموم معروفة قبل ذلك بقرون ، إذ كانت تجتازها السفن المينورية والميدانية وكانت جميع أجزاء البحر المتوسط بين صقلية وتونس واليونان معروفة جيد المعرفة .

لذلك اختار جاسون إذن الاتجاه نحو الشرق . أما تكوين فريق قادر من المجدفين فلم يكن أمراً سهواً ، ذلك أن جماعات كبيرة من البحارة المعدمين كانت تتسكع ولا شك حول ميناء إبولسكس وحول الموانئ المجاورة انتظاراً للاتفاق على رحلة تبشر بأنها مشوقة ومريجة . وأما الروايات الماثورة التي خلفها اليونان في الأعصر التالية فتدلنا على أن بحارة الأرجو كانوا فريقاً كاملاً من نجوم المجتمع ، وأن هرقل وثيسوس وأدريفوس وغيرهم من ذلك الحشد المتألق من أبطال اليونان كانوا من بينهم . غير أن ذلك تليفيق من خيال الشعراء ولا شك . كانت حملة جاسون حملة ناجحة ، ومعنى ذلك أنه كان مزوداً بمجموعة من المجدفين الماهرة الأكفاء ، وكانت مهمة تسيير سفينة بالمجاديف عملاً فنياً معقداً يحتاج إلى مران وتناسق في الجهود . ولكن لم يرد التجديف مثلاً من ضمن المآثر الاثنتي عشرة التي أنجزها هرقل .

وتتضمن أقدم نسخ القصة أن جاسون استخدم زعماء من جيرانه لا غير ، وهذا هو الأصح على وجه التأكيد .

سارت الأرجو حذاء الساحل الشمالي لآسيا الصغرى ، وقابلت المشكلة العادية التي كانت تواجه أي سفينة غريبة في ذلك الزمن ، وهي التعرض للهجوم من أهل البلاد التي تحاول الرسو فيها لقضاء الليل أو للتدوين . ذلك أن الأرجو لم تكن تستطيع البقاء في البحر مدة طويلة بغير تموين ، فإنها لم تكن كتلك السفن التجارية الكبيرة التي كانت قد بنيت في ذلك الوقت . لقد اختار جاسون بحكمة سفينة محاربة لحماته ، وهي سفينة لا يسكنها



أن تعتمد اعتماداً كلياً على الريح كالسفن التجارية، ولكنها تستطيع أن تصمد للهجوم أو تقدر على الفرار السريع. لم تكن سفينته تختلف اختلافاً كبيراً عن السفن التي استعملت في حرب طروادة. أي إنها كانت سفينة رشيقة بمحزمة بخمسة وعشرين مجدافاً من كل جانب، ولها شراع وسارية يمكن رفعها بسهولة وسرعة. وكان البحارة إذا اضطروا للسفر ليلاً ونهاراً ينامون على مقاعد التجديف. ولما كان مكان تخزين المأون صغيراً، فإن الاضطراب إلى الرسو في فترات متقاربة للتموين كان ضرورياً.

كان القتال الذي وقع بينهم وبين الهراب في أثناء رحلة الذهاب بناء على الروايات المتأخرة واحدة من أكثر المعارك غرابية. وهذه الهراب مخلوقات كما صورها الفن اليوناني ذات أجسام كـ «أجسام الطيور ورؤوس كـ رؤوس النساء» وهي تشبه إلى حد ما أبو هولوت مجنحة. وهي حقيقة قد تكون ذات مغزى في قصة جاسون، ذلك أن علماء الآثار اكتشفوا أن أبو الهول المجنح تمثال أصله من آسيا الصغرى وشائع الوجود فيها، ومعروف في النحت الخشن. أتكون هذه الهراب إذن النتيجة الشعاعية لوصف ذكره أحد بحارة جاسون لصورة أو لنقش بارز رآه في مكان ما على شاطئ آسيا الصغرى في أثناء الرحلة؟

لم تكن رحلة الذهاب لتقارن قط برحلة العودة، سواء من وجهة نظر جاسون أو من وجهة نظر المؤرخ الذي يحاول استخلاص الحقائق من أروام الأساطير. فالواضح أن الأرجو لم تعد من نفس الطريق الذي ذهبت منه. لقد سلك جاسون طريقاً آخر ليتفادي مطارديه — وهنا بدأت المتاعب، وتختلف الروايات المتعددة للقصة في ذكر طريق العودة. وكل واحدة منها أكثر خيالاً من الأخرى. تخبرنا إحداها أن البحارة حملوا السفينة عبر أوروبا كلها وعادوا عن طريق بحر الشمال ثم حول إسبانيا وعبر جبل طارق. أما الشاعر بندار Pindar الذي كتب في القرن الخامس قبل

الميلاد وهو أقدم مؤلف وصف الرحلة بعد هو ميروس، فقد ذكر أن السفينة عادت عن طريق غربي البحر المتوسط فشواطئ ليبياتم اليونان - غير أن فراهة بندار الفنية إنما تسكن في خياله الرائع لا في دفته التاريخية. أما سفوكس وهو من أكثر المؤلفين المسرحيين رزاة فقد ذكر عرضاً في فقره ما أن بحارة الأرجو سلكوا طريقهم حذاء الساحل الجنوبي للبحر الأسود في أثناء رحلة الذهاب، وعادوا عن طريق الساحل الشمالي. وهذا أمر معقول تماماً.

لم يكن أمام جاسون إذا اضطر أن يعود من طريق مختلف غير أسرين: فإما أن ينطلق إلى أعلى البحر ويتبع حثناً مستقيماً من كلاركس إلى البوسفور وإما أن يسير حذاء الساحل الشمالي. وإنه لما كان يتردد في أن يقرر أي الطريقين يسلك. فالرحلة في أعلى البحر خاصة والشتاء على الأبواب ما كانت لتوضع في الحسيان قط (ذلك أننا إذا افترضنا أنه ترك إيولكس في بداية موسم الإبحار وهو أول الربيع، فإن الوقت الذي تستغرقه في رحلة الذهاب وفي أيأ كان ولا شك قد استغرق الصيف). ثم إننا إذا افترضنا أنه كان سيسلك طريقاً مألوفاً بدلاً من طريق يجهله تماماً، فإن سفينهته لم تكن لتحتمل مثل هذه الرحلة الشاقة. لذلك فإن بحارة الأرجو سلكوا ولا بد الطريق الأبطأ وهو تحسس طريقهم مساحلين شاطئاً روسيا الجنوبية الغريب عليهم. وبما أنهم أوغلوا شيئاً فشيئاً نحو الشمال وأخذهم الشتاء فقد رأوا ولا شك ظاهرة غريبة عنهم كلية - هي الثلج.

وتخبرنا الأسطورة أن الأرجو تعرضت في أثناء هذه المرحلة من الرحلة إلى أكثر المخاطر التي صادفتها تحطيم الأعصاب، وهي المرور من بين الصخور الهائمة، التي اشتهرت بعد ذلك في الأساطير اليونانية. روى

هو ميروس أن سيرسي (١) Circe أخبرت، أوديسوس تفصيلاً بتلك الصخور عندما أبحر متجهاً نحو مياه، عبرتها الأرجو .

لم تكن الزواجع والرياح الثقيلة والشعاب وما أشبه ذلك أشياء جديدة بالنسبة لبحارة البحر المتوسط . أما الشيء الذي أدهش في الواقع بحارة الأرجو أو أوديسوس أو غيرهم من أبناء اليونان الذين لم يعرفوا غير مناخ بلادهم المعتدل، فكان الأطواف الجليدية التي تنحدر إلى البحر من سواحل روسيا في زمن الشتاء . والحق أن ضربة من إحداها الخليفة بأن تترك سفينة كالأرجو حطاماً متناثراً . كانت أهم نقطة في رواية جاسون على التأكيد هي وصفه لهذه الأطواف الهائلة التي كانت تظفون من حولهم معرضة إياهم لأشد أنواع المخاطر التي لا يمكن تفاديها وإنقاذ سفينة منها إلا بواسطة يد ماهرة تقود الدفة — على أن ياعب الحظ أيضاً دوره في ذلك . ثم إن التفاصيل المتعلقة بهذه الأطواف كانت تزداد تخويفاً مع كل رواية ، ويلوح أنه لم تمر أجيال طويلة حتى أصبحت تلك الأطواف الجليدية هي نفسها الشيطان الصخرية الوعرة التي ترتطم بها أمواج أمفتريت Amphitrite (٢) الخيالية محدثة زهيراً مخيفاً كما ذكرها هو ميروس .

وماذا أيضاً عن حمل السفينة المضى خلال اثني عشر يوماً؟ تبرز شبه جزيرة القرم من الشاطئ الشمالي للبحر الأسود نحو الجنوب حوالي مائة ميل ، مكونة بحر آزوف ناحية الشرق . وبما أن بحارة الأرجو كانوا يتبعون الساحل فقد هاموا بطريقة آلية في ذلك البحر ووجدوا أنفسهم محصورين في شبه بحيرة ثلجية . وإننا لنستطيع أن نتصور أن حمل السفينة عبر عنق شبه الجزيرة إلى المياه المفتوحة جهة الغرب ، وذلك بالرغم من الصعوبات الواضحة ، أمر قد يفضلونه كثيراً عن أن يجاهدوا نحو الجنوب

(١) ساحرة لعبت دوراً كبيراً في أوديسة هو ميروس عندما رسا أوديسوس وبجارتها في جزيرةها ( المترجم )

(٢) إلهة البحر في أساطير اليونان ( المترجم )

من خلال أطراف بحر أزوف الناجية مخاطرين مرة ثانية بالمرور من بين  
« الصخور الهائلة » .

يجب النوع البشرى أن يحتفظ بأسماء الرجال الذين يفعلون الأشياء  
أولاً: أولئك الذين يخترعون أو يكتشفون شيئاً جديداً، ذلك إلى درجة  
أننا نعهد إلى تدريس سيرهم إلى أبنائنا . مهما كان سبب رحلة الأرجو إذن  
— سواء أكان بسبب الذهب كما أشرت من قبل أو من أجل التجارة بحيث  
كانت الفروة الذهبية بجزر درسير من إلى قمح شبه جزيرة القرم الذهبي الذي  
أصبح أمراً هاماً جداً في اقتصاد اليونان فيما بعد، أو كما يقترح بعض علماء  
الأساطير أن جاسون « الشاني » قد رحل إلى الشرق ناحية الفجر بحثاً عن  
السحاب الذهبي الذي قد يشفي جفاف بلاده القاحلة — فإن اسم جاسون  
ينبغي أن يضاف إلى القائمة . كانت الحملة التي قادها أول حملة نعرفها عن  
الإبحار من أجل اكتشاف أرض جديدة . كان هناك فعلاً مستكشفون  
بحريون قبله على وجه التأكيد . فإن القباطنة الكريتيين كما رأينا أبحروا  
جهة الغرب ووصلوا إلى صقلية قبل رحلة الأرجو بقرون ، غير أن أسماءهم  
ضاعت ولم يتركوا غير آثار من البقايا الخزفية عني عليها الزمن ولم تعد تصلح  
لشيء إلا لعلماء الآثار . ولقد احتفظ التاريخ بطريقته العنيدة باسم جاسون .  
وإننا لا نعرف من الذي أتى من بعده وكرر عمله ، ذلك أن الشخص الثاني  
قلما يتذكره الناس . غير أنه وجد على وجه التأكيد في هذا المجال شخص  
ثان وثالث وهكذا — فقد كانت عملية الاستكشاف عمالية طويلة استغرقت  
عدداً من القرون — حتى أصبح هذا البحر الغامض بحيرة يونانية فعلاً .  
كان بحارة اليونان الأوائل يسمونه « البحر الخصيم » واسكنهم سرعان ما غيروا  
الاسم إلى « البحر الصديق » .

جاء الزمن الذي خلف فيه الملاحون البحار التي يعرفونها وراهم وانجسوا إلى الغرب في مياه مجهولونها ، وعندئذ عثروا مصادفة على دنيا جديدة . أما نتيجة ذلك فكانت حركة عارمة . أرسلت شعوب ورجالها لتستكشف وتستعمّر الأقاليم الجديدة ، كما أرسلت السفن التجارية للتجارة والسفن الحربية لتتقضى على الخلفات ، ولقد نذكر أن التاريخ بصورة ما إنما كان يعيد نفسه لا غير عندما فتحت البرتغال أفريقيا وأسيايا أمريكا . غير أن أول العصور العظيمة للاستكشاف والاستعمار بدأ قبل ذلك بحوالي ألفين وخمسمائة سنة . وكان اليونان والفينيقيون هم الذين قاموا بالدور الرئيسي حينئذ .

حدثت تغيرات هائلة في شرق البحر المتوسط في الفترة بين سنتي ١٢٠٠ ، ١٠٠٠ قبل الميلاد . إذ كشف يونان ذلك العصر عن أن يكونوا تجاراً يبحرون أفاقاً بعيدة كما كانوا من قبل . ولم تعد مدنهم حينئذ آمنة تماماً بحيث يستطيعون الإبحار من غير قلق على ديارهم في حملات قرصانية بعيدة المدى كما كانوا يفعلون في الماضي . ذلك أن مهاجرين من الشمال كانوا في ذلك الوقت يتدفقون إلى شبه الجزيرة اليونانية فأجبروهم على أن يرحلوا اهتمامهم الأول إلى الدفاع عن بيوتهم . أما الذين كان البحر لا يزال يجذبهم فسكانوا قرصاناً قبل كل شيء . غير أنه كانت هناك شعوب كثيرة مثل التتار الذين ذكروهم وينامون ، تنافسهم منافسة عنيفة في هذه المهنة . تعرف قصة هذا كله عن الآثار التاريخية لا غير . ولسكنها على أية حال واضحة . ذلك أن بقايا الحرف التي وجدت بكثرة في حضريات المدن اليونانية وغيرها من مدن ذلك العصر التي كانت تتاجر معها قد قلت شيئاً فشيئاً حتى اختفت في حوالي سنة ١١٠٠ ق.م .

ولم يظهر الخزف اليوناني مرة ثانية إلا بعد عدة قرون . وكان من مساهمة  
يونان عصر متأخر عن يونان العصر الميسيني ، إذ اختلفت نماذجه بطريقة  
مميزة عن النماذج الميسينية .

وهذه الظروف كانت مناسبة تماماً لإقامة مقدماته ، ولقد كانت هناك  
واحدة قادرة على أن تقتنص الفرصة باغتباط : كان الفينيقيون دائماً تجاراً  
نشيطين دقيقين . ولقد اشتهروا بذلك منذ زمن بعيد عندما كانوا يبيعون  
حمولات من السفن من الأرز اللبناني لسنفر و فرعون مصر . كان موقعهم  
الجغرافي ممتازاً . كانت طرق رئيسية تمتد من مدنها الكبرى صور  
وصيدون إلى الأماكن الداخلية وما وراءها لتصلها حتى الهند ، وبواسطتها  
امتلات مستودعات تجارتهم بمستحضرات الترف والبذخ تجلبها تجارة  
القوافل الشرقية . وكانت مصر تقوم باصالاتها المباشرة مع بلاد العرب  
والصومال نحو الجنوب . والحق أنه لم يكن هناك أمة غير فينيقية تتمتع بهذا  
الموضع الجغرافي المثالي لتقوم بعملية الوساطة في توزيع السلع من جميع  
هذه الجهات ، غير أنهم كانوا يستطيعون في ذلك الوقت أيضاً اتخاذ خطوة  
أخرى نحو التوسع ولاء الفراغ الذي تركه انسحاب الميسينيين .

إن التحدث عن الفينيقيين بالتفصيل مطلب عسير ، ذلك أن اسمهم  
ذاته لغز من الألغاز . كانوا يسمون أنفسهم الصيدونيين ، نسبة إلى صيدون ،  
وكانت أكبر مراكزهم ، حتى فاقتها صور في حوالي بداية الألف الأول  
قبل الميلاد ، وإلى أرضهم كنعان . أما من سماهم فينيقيين Phoinikes فاليونان .  
وقد اعتقد بعض علماء اللغة أن هذه الكلمة مشتقة من أصل يعني « بحر » .  
ولكن يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالصفة Phoinos أي « الأحمر الداكن » .  
وكان الفينيقيون قد اختلفوا بصناعة المنسوجات مستعملين في صبغها نوعاً  
معيّناً من الحلزونات البحرية يدعى موركس Murex يفرز إفرازاً غدياً  
متعدد الألوان الحمراء والأرجوانية . ولا يزال يوجد حتى الآن تلال

حول صور وصيدون مكونة جملة من أصداف هذه الحلزونات التي خلفتها مصانع الصباغة القديمة . كان الفينيقيون على ما يلوح ، بالنسبة لزبائنهم اليونان ، تجار منسوجات على الأخص . كانوا رجال أعمال أولا وأخيرا ولم يخرجوا شعراء ولا مؤرخين يؤرخون أعمالهم للأجيال التالية . وكذلك عفى الزمان على دفاتر حساباتهم كشأنه مع مثل تلك الأشياء . ولما كانوا أكثر اهتماما بالمكسب المادى عن الدعاية والإعلان عن أنفسهم فإنهم احتفظوا أيضا بتجارهم سرا فيما بينهم ، حتى لقد كانوا يشيعون عنها شائعات كاذبة ليثبطوا همم من ينافسونهم . ويحكى أنه عندما تبع بحار غريب أحد التجار الفينيقيين ليعرف طريق تلك التجارة دفع الفينيقي سفينته إلى الصخور وحطمها لينج ذلك . ولقد عوضته الحكومة تعويضا ماليا كاملا عن الخسارة التي لحقته تمجيذا لهذه الفعلة البطولية التي أتاها في صالح الدخل القومى .

كان الفينيقيون تجارا حاذقين ولم يذكر التاريخ غير شخصية رومانتيكية فينيقية واحدة هي الملكة ديدو Dido (١) التي انتحرت بعد فشل غرامها من أينيئاس Aeneas . ومع ذلك فقد كانت ماهرة حاذقة هي الأخرى فى المساومة التجارية . ويحكى أنها عندما كانت فى سنيل وضع أساس مدينة قرطاجنة بشمالى أفريقية عقدت اتفاقا مع الأهالى بخصوص المسكان الذى تبني المدينة فيه مقتضاه أن تدفع لهم إيجارا سنويا عن مقدار قطعة من الأرض يغطيها جلد ثور . وعندئذ قطعت جلد ثور شرائح وعملت على أن تطوق بالشرائح قطعة من الأرض تسكنى لبناء مدينة عظيمة . وابتكر الفينيقيون أيضا طرقا جديدة للمبادلة مع أهالى البلاد التى لا يعرفون لغتها . وأخبرنا هيرودوتس المؤرخ اليونانى المحقق فى القرن الخامس قبل الميلاد أن المستعمرين الفينيقيين الذين أسسوا قرطاجنة كانوا يصلون إلى إحدى القرى الوطنية ثم :

(١) ويقال إن اسمها عليسة ( المترجم )

« يفرغون ساعهم ويعرضونها على الشاطيء ، ويعودون إلى سفنهم ويرسلون إشارة من دخان . فيحضر الأهالي إلى الشاطيء عند رؤيتهم الدخان ويضعون كمية الذهب التي يعتقدون أن تلك السلع تساويها ثم يراجعون عدة خطوات . وعندئذ ينزل الفينيقيون إلى الشاطيء وينظرون ، فإذا أرضتهم الصفقة أخذوا الذهب وعادوا ، وإذا لم تعجبهم ارتدوا إلى سفنهم وانتظروا صابرين . فيعود الأهالي ثانية ويضعون كمية ثانية من الذهب حتى يرضى البائعون ، » .

غير أنهم لم يحتفظوا بشهرة الأمانة هذه التي تمتعوا بها بين الهمج كما تدلنا هذه الرواية إزاء غيرهم من الزبائن . كان تجارهم دائما على استعداد للحصول على أكثر مما يستحقون في معاملات تجارية سيئة السمعة وخاصة في تجارة الرقيق . ذلك أن راعي خنازير أوديسوس مثلا وكان يونانيا ولدحرا، اختطفه جماعة من التجار قدموا أصلا إلى جزيرة أوديسوس للقيام بعملية مبادلة مشروعة ، وباعوه رقيقا .

اشترك الفينيقيون في بعض عمليات تجارية شهيرة . فعندما أوشك الملك سليمان أن يبدأ في بناء معبده الكبير في حوالي ٩٧٠ ق.م. وكان يحتاج إلى خشب ، اتجه بطبيعة الحال إلى فينيقيا حيث غاباتها الشهيرة من الأرز اللبناني وتعاقد معهم . كتب إلى حيرام ملك صور وكانت مركز التصدير الكبير في ذلك الوقت :

« والآن فأمر أن يقطعوا لي أرزا من لبنان ويكون عبيدي مع عبيدك وأجرة عبيدك أعطيك إياها حسب كل ما تقول لأنك تعلم أنه ليس بيننا أحد يعرف قطع الخشب مثل الصيدونيين » . ( ١ ملوك ٥ ، ٦ ) .

« وأرسل حيرام إلى سليمان قائلا : قد سمعت ما أرسلت به إلى . أنا أفعل كل مسرتك في خشب الأرز وخشب السرو . عبيدي ينزلون ذلك من لبنان



إلى البحر وأنا أجعله أرماتا في البحر إلى الموضع الذي تعرفني عنه وأنفضه هناك وأنت تحمله ، وأنت تعمل مرضاتي بإعطائك طعاما لبيتي .  
( ١ ملوك ٥ : ٩٠٨ ) .

• فكان حيرام يعطى سليمان خشب أرز وخشب سرو حسب كل مسرته .  
وأعطى سليمان حيرام عشرين ألف كر حنطة طعاما لبيته وعشرين كرزيت رض . هكذا كان سليمان يعطى حيرام سنة فسنة . ( ملوك ٥ : ١٠ ، ١١ ) .  
كان المشتري قبل أن تخترع النقود حرا في أن يدفع ثمن مشترياته كمية من معدن غير مضروب أو مقايضة . ولقد اضطر سليمان أن يقايض بالقمح الفلسطيني والزيت من أجل الخشب الذي يحتاج إليه لأنه لم يكن يملك ذهباً .

وكان سكان الأراضي الواسعة حول الطرف الشمالي للخليج الفارسي يتاجرون منذ قرون مع بلاد العرب والهند وأفريقيا . وأغلب التجارة من الأشياء الفاخرة والترفيهية مثل العاج والخير والتوابل من الهند، والعاج والذهب من أفريقيا والبحور والروائح من بلاد العرب . والأرباح كبيرة . وبالرغم من أن سليمان يتحكم في ميناء يقع في الطرف الجنوبي من صحراء النقب فإنه كان يحكم شعباً لا يملك تجارة بحرية ، وليس له خبرة بالبحر ، وكان الحقد يأكل قلبه وهو يرى كل هذه التجارة المربحة وهي تمر به . كانت الأشياء التي تصل إلى الخليج الفارسي تنقل إلى الموانئ الفينيقية وخاصة صور للتوزيع على مناطق البحر المتوسط . أما المواد القادمة من مصر فكانت تنقل في النيل حتى المصب ومن هناك تنقلها السفن الفينيقية . وبالرغم من أن معظم التجارة كانت في أيدي الفينيقيين فإنهم مع ذلك لم يكونوا راضين رضاً تاماً : إذ كان يشاطروهم أرباحها زعماء القوافل من ناحية والوسطاء المصريون من ناحية أخرى . لذلك فإن سليمان عندما فهم ضرورة بناء أسطول خاص به يعمل من حصيون جابر إلى أوفير Ophir . ( أى الهند ) وتزويده ببجارة فينيقيين لم يسأل حيرام مرة ثانية .

« وعمل الملك سليمان سفننا في عسيون. جابر التي يعانف أيلة بلي شالميم  
بحر سوف في أرض أدوم. فأرسل حيرام في السفن عبيده النوتيه العارفين  
بالبحر مع عبيد سليمان. فأثوا إلى أوفير وأخذوا من هناك ذهباً وأربعمائة  
وزنة وعشرين وزنة وأثواها إلى الملك سليمان » (١ ملوك ٩: ٢٦، ٢٧، ٢٨).

احتكرت فينيقيا فعلا طرق التجارة الممتدة من مصر في الجنوب  
إلى آسيا الصغرى في الشمال، ومن رودس وقبرص وكريت في الغرب مدة  
ثلاثة القرون الواقعة بين ١١٠٠، ٨٠٠ قبل الميلاد. ويلوح أن فينيقيا  
في وقت ما من تلك الفترة - لا يمكن تحديده بالضبط - أعطت اليونان  
واحدة من أعظم مآثر الشرق على الغرب. كان الفينيقيون بخلاف حيرامهم  
الذين كانوا يكتبون بالخط المسماى أو بالهيروغليفيّة، يستعملون الأبجدية  
كتأبئة كانت قد اخترعها قبيلة سامية قبل ذلك بقرون. ولقد أتت اليونان إلى  
أهمية هذه الأبجدية في أثناء بعض العمليات التجارية التي وقعت على الأرجح  
في منطقة بحر إيجه السفلى، وتحققوا من مزاياها الفائقة في الحال وسرعان  
ما اعتنقوها لكتابة لغتهم. وبالتالي نقلوها بدورهم إلى الرومان الذين تعلموها  
للعالم الغربي. لم يكن الفينيقيون في هذه العملية مخترعين وإنما كانوا وسطاء.  
أما مآثرهم الثانية العظيمة فكانت شيئا أدركوه وحققوه بأنفسهم.

كانت صقلية وسردينيا هما الحديرد الغربية للعالم القديم، حتى في عصر  
ازدهار وتوسع المينويين والميسينيين، وفيما وراءهما مياه غير مطروقة  
وأرض مجهولة. يجبرنا المؤرخون أن البحارة الفينيقيين المتقدمين أقدموا  
في حوالي سنة ١١٠٠ ق.م. على استكشاف المياه التي تقع إلى الغرب فيها  
وراء صقلية وسردينيا. ولكن الأرجح أن ذلك الاستكشاف وقع بعد  
ذلك التاريخ بقرن أو أكثر. ولم يمض وقت طويل حتى أثبتوا نجاح  
مخاطرهم وذلك بأن أسسوا نقطة حدودهم مستعمرة يوتيكا Utica في شمالي  
أفريقية ليس بعيدا من تونس الحديثة. والحق أن فينيقيا لم تقدم قط على

عمل من أجل المخاطرة في ذاتها ، ولذلك فإن شيئا ما كان قد جذب انتباهها إلى هذا الاتجاه . فإذا حكمنا بناء على ما حدث بعد ذلك ، وجدنا أن بحارتها كانت قد بلغتهم شائعات على ما يبدو بأن هناك نحو الغرب أقاليم يمكن أن يجدوا فيها فضة ، وأنهم منها التصدير ، وهو معدن قليل الوجود في شرقي البحر المتوسط وذو أهمية حيوية ، إذ أن انصهاره مع النحاس يكون برنزا . ويقال أيضاً إنهم أبحروا فيما بعد من أجل هذا المعدن إلى ما وراء جبل طارق في مياه المحيط الأطلنطي ليتاجروا مع طرطانش Tartessus<sup>(١)</sup> . وهو الاسم الذي كان يطلق على الجزء من ساحل إسبانيا الواقع مباشرة وراء مضيق جبل طارق . وكان أهالي تلك المنطقة يستخرجون الفضة . ولكن الأهم من ذلك أن التصدير كان يجلب إلى ذلك المكان بواسطة سفن إقليمية تتخذ طريقها حذاء ساحل إسبانيا الأطلنطي . وكان يأتي من أقاليم بعيدة نحو الشمال وغير معروفة لبحارة البحر المتوسط ، الذين كانوا يعرفون هذه الأماكن فقط بأنها « جزر التصدير » وهذه الأماكن في غالب الظن كورنوال بإنجلترا . أما هؤلاء القادمون الجدد فقد أقاموا هناك نهائياً وأسسوا ميناء جيداً وراء المضيق هو جادير القديمة أو قادس الحديثة . وهذا هو أطول وأعظم خط بحري أسسه الفينيقيون : من صور إلى يوتيكة إلى قادس . غير أن الخطوة التالية أمانتها التيارات البحرية والمناخ . إذ تهب على غربي البحر المتوسط في الصيف رياح غربية شمالية وهي التي حددت الفصل الرئيسي لنشاط البحار القديم . فكان الإبحار من يوتيكة نحو الغرب حذاء ساحل أفريقيا الشمالي يعرض السفن إلى جو عاصف وتيار مضك . لذلك عمل البحارة الفينيقيون على الاتجاه أولاً نحو الشمال تدفعهم رياح جنوبية غربية موالية ، ثم ينحرفون ثانية إلى

(١) جاء في معجم ياقوت أن طرطانش ناحية بالأندلس من أقاليم أكشونية (جزء ٣) وجاء في الجزء الأول أن أكشونية تقع غربي قرطبة قريباً من لشبونة وهي مدينة كثيرة الحيرات برية بحرية ( المترجم ) .

المضيق ولا يسIRON حذاء الساحل الأفريقي إلا في أثناء رحلة العودة فقط .  
وبذلك يؤمن القباطنة الفينيقيون أنفسهم بالسير مع رياح وتيارات مواتية  
في أثناء الرحلة . ومن أجل ذلك أسسوا محطات في الطريق في مواقع  
استراتيجية . أقاموا واحدة في سردينيا لأول مرة نحو الشمال ثم ثانية  
في ايبيزا Ibiza وغيرها على ساحل إسبانيا الشرقي في طريق الرحلة إلى  
المضيق ، وأسسوا واحدة في أجوار مدينة الجزائر أو أوران لمرحلة العودة .  
غير أنه لم تصلنا أية تفاصيل عن أى جزء من هذا العمل الفذ . ذلك  
أن الفينيقيين عملوا دائما على عدم إيجاد منافسين لهم ولذلك فإنهم لم يوحوا  
بشيء عن هذا العمل فحسب وإنما عمدوا أيضا إلى أن يحيطوا مشروعاتهم  
هذه بغلالة من قصص البحارة المليئة ولا شك بأحداث عن الوحوش  
البحرية والسفن الغارقة يتقف لها شعر انساميين .

أسست صور في حوالي سنة ٨٠٠ ق.م . مستعمرة قرطاجة إلى الجنوب  
من يوتيكا بقليل . وهذه هي الحملة التي رأسها الملكة ديدو كما تخبرنا الروايات  
المأثورة . وسرعان ما فاقت المستعمرة الجديدة مدينة يوتيكا وأصبحت  
مركز العمليات في الغرب . فقامت بتنفيذ برنامج استثماري خاص بها ،  
وأرسلت حملات تستكشف وتستول على مواقع جديدة وتحوّل محطات  
الطريق المذكورة سابقا إلى جمعيات عمرانية كبيرة أخرى . وكانت قرطاجة  
في حوالي سنة ٧٠٠ ق.م . قد وصلت إلى جزيرة سردينيا ، وأسست عدة  
مستعمرات في صقلية بما في ذلك بلرمو ذات الميناء الطبيعي الممتاز ، وعمرت  
مالقة malaga وعدة مدن أخرى على ساحل إسبانيا الواقع على البحر  
المتوسط . وأشرفت هذه المستعمرات على الأقاليم الجديدة في الغرب ولكن  
كان التفكير في الاتصال بأرض الوطن بعيدا نحو الشرق لا يزال يشغل  
بالهم . ولذلك فإن قرطاجة إضافة إلى المستعمرات الفينيقية التي كانت  
قد تأسست منذ زمن بعيد في كريت ورووس وقبرص ، استولت على

بانتييليريا وماطلة حتى تنشئ شبكة مواتية من المحطات في طرق العودة إلى ميناء الوطن صور .

وحيثما اكتمل عملها إذ فتح الغرب على مصر أعياه ، ولكن لفينيقيا وحدها ، كانت تجارة القصدير من ساحل المحيط الأطلنطي والفضة والرصاص والحديد من إسبانيا في قبضة يدها القوية الحازمة من خلال شبكة مترامية من المحطات . وبذلك أصبحت فينيقيا إحدى القوى الكبرى في الدنيا القديمة . ولسكن مر الآن أكثر من ثلاثة قرون منذ أن اكتشفت فينيقيا تلك الدنيا الجديدة ، وبدأت عندئذ أمة عظيمة أخرى عصر استعمارها وأصبح التنافس مرتقبا في الأفق .

عندما كانت فينيقيا تجوب البحار الشرقية والغربية في حرية مضنقة كانت موجات المهاجرين التي تدفقت على اليونان وعملت على إنهاء النشاط التجاري العظيم للمصر الميسيني قد انتهت أخيراً . وكانت بلاد اليونان في حوالي سنة ٨٠٠ ق.م. قد اتخذت نهائيا الشكل الذي كانت عليه في عصر ارمهاها ثلاثة قرون بعد ذلك . كان مزيجاً من مدن مستقلة تناثرت لاني شبه الجزيرة الأصلية وحدها ، وإنما في جزر إيجه وفي كريت وقبرص ، وأهم من ذلك كله تلك التي استوطنت الشواطئ الغربية لآسيا الصغرى . وانتشرت سفنهم التجارية والحربية مرة ثانية انتشاراً كبيراً في البحر المتوسط وأصبح الوقت مواتياً لليونان لتقوم بعصرها الاستعماري .

اختار الفينيقيون عدداً من المواقع الممتازة تجارياً واستغلوها للتجارة ، ولكنهم لم يتركوا أثراً كبيراً . أما اليونان فوجدوا أنفسهم فيما بين سنتي ٧٥٠ ، ٥٥٠ قبل الميلاد في جميع أنحاء البحر المتوسط والبحر الأسود كأنهم ضفادع في بركة كما قال أفلاطون . أسسوا اثنتين وخمسين مستعمرة قدر بعضها أن يعيش حتى الآن . وهذه عملية كانت بمثابة حقن مائتين وخمسين مركزاً من مراكز الهمجية تراوحت بين شواطئ روسيا الجنوبية وجنوبي إيطاليا وبلاد الغال (فرنسا) بالحضارة اليونانية .

كان المستعمرون اليونان كالفينيقيين يختارون عادة الأماكن الصالحة للتجارة . فعندما أسسوا سيراقوزة في سنة ٧٢٣ ق.م. أو الموقع الذي نقع فيه إسطنبول في سنة ٦٥٨ ق.م. كانوا في الواقع يستولون على ميناءين من أحسن موانئ البحر المتوسط ومن أمثلها موانئ للتجارة . غير أن الذين اشتركوا في حملات الاستيطان لم يكونوا جميعا بحارة أو تجارا . كانوا في غالب الأحيان فلاحين فقراء — ذلك أن أرض اليونان فقيرة جدا لدرجة أن زيادة السكان طاردت البلاد طوال تاريخها — وهؤلاء ذهبوا إلى المستعمرات يحدوهم نفس الأمل الذي دفع الصقليين وسكان إيطاليا الجنوبية للهجرة جماعات إلى أمريكا في أوائل هذا القرن . كما كانوا بعض الأحيان أيضا من المنفيين السياسيين . إذ كان يحدث أن تنضم أحزاب سياسية غير حاكمة إلى جماعة مهاجرة مقصدها تأسيس مدينة فيها وراء البحار . وتعتبر ريغيوم Rhegium مثلا جيدا للبواغث المختلفة التي تكمن وراء تكوين مستعمرة يونانية . فقد أسست في موقع ممتاز نتحكم في التجارة التي تمر من مضيق مسينا بين صقلية وإيطاليا . وقد يكون مؤسسوها من عشر سكان مدينة كلسيس Chalcis اليونانية الذين طلب منهم مغادرتها بسبب الجماعة ، ومن عصبية من المنفيين السياسيين من جنوبي اليونان . وبلوغ أن كثيرا من الناس أقدموا على تلك الحجرات مجرد ما فيها من مغامرة . كان اليونان جوايين للأفاق جوايين بطبيعتهم — وليس من محض المصادفات أن كانت قصة أوديسوس إحدى ملاحهم الحماسية الوطنية — وإنما لنجدهم يجوبون أماكن غريبة من الدنيا القديمة في كل الأزمان . لذلك كان عصر الاستعمار بالنسبة لروح التجوال هذه فرصة لا مثيل لها ولا شك ، لاحت في أفق حياتهم .

غير أن التجارة لم تلعب أي دور في بعض المستعمرات . كان كثير من المستعمرات الواقعة على ساحل إيطاليا الجنوبي وفيها خلفه من أقاليم داخلية مجرد مستعمرات زراعية لا غير . كان المستعمرون لهذه المناطق قد تركوا بلادهم بسبب شحها وفقرها ليقيموا حياة أخرى في مكان جديد هو بالنسبة لهم أرض ابن

وعسل إذا قيس ببلادهم . كانت بعض المدن من حين لحين تنتقل إلى مكان آخر لأن الحياة في المكان الأصلي أصبحت لا تطاق . وذلك عموماً لأسباب سياسية، ذلك أن سكان المدينة الصغيرة ثيوس مثلاً التي كانت تقع على ساحل آسيا الصغرى لم يستطيعوا تصور الحياة في ظل الحكم الفارسي ، الذي كانت تمده تلك الإمبراطورية القوية نحو الغرب بقوتها العسكرية . فلما أيقنوا من ذلك التهديد تحرك سكان المدينة جميعاً واستوطنوا ساحل تراقية . أما ترنتوم أو ترنتوكا تعرف الآن فقد أسست لتتكون مانجاً لجماعة من المنفيين السياسيين من اسبرطة . وهذه هي المستعمرة الدائمة الوحيدة التي أسستها تلك المدينة المحافظة جداً . أما السبب الهام الذي جعلها تقدم على هذا العمل فتخبرنا به إحدى الروايات التي انتشرت عن اسبرطة في الدنيا القديمة . ومقتضاها أن الإسبرطيين خرجوا من مدينتهم في أواخر القرن السابع قبل الميلاد لحرب استغرقت منهم عشرين سنة ليسكيبوها . فلما عادوا إلى اسبرطة وجدوا عدداً من الأطفال كانوا يباغون اللحم قد ولدوا في أثناء العشرين سنة هذه ولا شك . وذلك جعلهم ينظرون إليهم بكثير من الامتعاض والامتهان . وبعد بعض الصعوبات جمعوا أبناء العذارى ، هؤلاء كما سموهم ، إذ أنهم كانوا إلى حد ما إثباتاً علينا يدل على توهين الدم الإسبرطي الذي كانوا جد فخورين به وأرسلوهم ليقضوا بقية حياتهم في مكان آخر . وهكذا تأسست ترنتوم .

وإننا نعرف الشيء الكثير عن الطريقة التي كان يتبعها اليونان لتأسيس مستعمرة جديدة . كانت مدينة معينة تقدم على هذه الخطوة وتشرع في التنفيذ وكان الغرباء عنها يستطيعون — ما داموا يونان — الاشتراك معها . وقد شجعت مدن في أحيان كثيرة غرباء عنها على الاشتراك . ذلك أن مدينة صغيرة مثل مغارى Megara مثلاً التي أسست عدداً هائلاً من المستعمرات الجديدة ما كانت لنستطيع عمل ذلك من غير أن تفنى سكانها ، إن لم تتلق مساعدة من الخارج . بانث الخطوة الأولى في هذا السبيل تعيين « مؤسس » لقيادة الحملة . وبما أنه

كان يقوم بالدور الرئيسي فقد كان يعبد في المستعمرة التي ينجح في تأسيسها . حدث ذلك لدرجة أنه إذا ضاعت جميع تفاصيل تأسيس مدينة ما ، فإن اسم مؤسسها كان يبقى . أما أولى خطوات المؤسس فكانت استشارة حكيم أو هاتف Oracle أبولو الشهير في دلفي عن موقع للاستعمار . وكان كهنة المعبد عموماً يعرفون مقدماً أخبار المسكن أو الأمانة المرغوب فيها ، وكانوا يشيرون بواحد أو بآخر على شرط ألا تكون هناك خصومات بشأنه . وكان هاتف وحى دلفي هذا يقوم بوظيفة حيرية في تلك الفترة إذ كان واجب الكاهن أن يعمل ، إضافة إلى أشياء أخرى ، على تجنب المصادمات . وذلك بأن يحول المستعمرات التي يدير أنها سوف تعتدى على مستعمرات قد تأسست من قبل إلى جهات أخرى . وكانوا على العموم يؤدون وظائفهم جيداً . وكان دورهم أشبه بذلك الدور الذي لعبه الفاتكان في نهاية القرن الخامس عشر عندما وضع حداً لخلاف كرية ميرير وذلك بأن خصص أفريقيا للبرتغال وأمريكا لإسبانيا .

أما جميع الخطوات التالية فضاغت مع الزمن إذ لم يعن كاتب قديم بأن يكتب كيف كانت السفن وكيف كانت تحشد وكيف كانت تحمل أو كيف كان يتدبر المؤسس ويعالج الأمور محتفظاً بحكمته في أثناء رحلته كانت تستغرق في الغالب أكثر من شهر ، يشرف فيها على رجال ونساء وأطفال — ومواشيهم ، تركوا من ورائهم جميع الأشياء اليقينية التي عرفوها في وطنهم التقليدي ، مقدمين على مستقبل لا يعرفون عنه شيئاً قط . وأما الإشارة الوحيدة التي وصالتنا مصادفة من خلال القرون فتروى حادثة من الحوادث التفصيلية وتدلتنا على أن واحداً من جماعة المستعمرين لسيراقوزة قايض ، وهم في أثناء الرحلة إليها ، على حصته من الأرض بكمية . وإننا لانعرف سبباً لهذا ، أكان نتيجة للجوع أم السكر أم الحنين إلى الوطن ، ذلك أن الماضي لم يكشف لنا عن شيء غير ذلك .

كان المستعمر كقاعدة عامة لا يتعرض لأخطار قساوة الرسو على شاطئ



مجهول . إذ يكون البحارة والتجار قد راقبوا المكان منذ زمن طويل قبل ذلك وحددوا عدد السكان الأصليين وحالتهم العقلية ، وقدموا تقارير للمدينة التي ترغب في التهجير ( وهذه تقارير وجد بعضها طريقه إلى سجلات معبد دلتى لامراء ) ، وتكون المنطقة قد قسمت فعلا إلى حصص للتوزيع على المهاجرين ، وكان السكان الأصليون يرحبون في بعض الأحيان بالقدامين الجدد . فعندما رست الجماعة التي أسست مرسيلا دعاهم السكان الأصليون إلى حفل زواج أهلى كما نخبرنا القصة . وكان ينبغي على ابنة الزعيم الوطنى بناء على تقاليد موغلة في القدم ، أن تطوف بالخاصرين وتعطى إلى أحد الشبان الشجعان الذى ترغب فى الزواج منه فنجانا من الماء . فوق اختيارها على الرئيس اليونانى « المؤسس » الذى وصل منذ قليل . غير أن هذه القصص ليست وحدها هي التي تدلنا على أن اليونان نحوا السكان الأصليين فى أغلب الأحوال ، وإنما يدلنا على ذلك أيضاً الآثار التي يكشف عنها علم العاديات . ذلك أن القبور الأولى فى معظم مدن مستعمرات صقلية وجنوب إيطاليا مثلا ، هي جميعاً على وجه التقريب قبور يونانية . ولم يوجد هناك قبور للسكان الأصليين . وقد حدث بعض الأحيان كما نتوقع أن فقدت جياعات مستعمرة برمتها كما اندثرت مستعمرة السير والتر رالى التي أسسها اختيار موقعها فى جزيرة روانوك . وقد استغرق تأسيس أبديرا Abdera على ساحل تراقية ثلاث محارلات . فقد أباد السكان الأصليون الحمايين الأوائلين إبادة تامة ، ونجحت الثالثة لأن جميع سكان مدينة برنانية من آسيا الصغرى قرروا أن يهاجروا إلى هناك فراراً من ربة الأسر الفارسية .

وكان الولاء الوحيد الذى تدين به المستعمرة إلى المدينة الأم ولاء عاطفياً لا غير . فكانت ناز الموقد المقدس فى المستعمرة الجديدة تشعل بشعلة مأخوذة من موقد المعبد الأصيل . وكانت أسماء الأماكن المألوفة تطلق على أماكن فى البيئة الجديدة كما أطلقت نيوانجلند ونيويورك ونيولندن على مدن فى أمريكا فى أثناء العصر الاستعماري . وكانت المستعمرة الجديدة إذا قررت كما حدث مراراً أن ترسل من سكانها جماعة استعمارية جديدة ، تخصص المدينة الأم

بشرف اختيار مؤسس لجمعية الجديدة . وإذا اشتركت المدينة الام في حرب فإنها كانت عادة تعتمد على الابنة لمساعدتها .

اشتركت كل مدينة يونانية وطيدة الأركان من الناحية العملية في حركة الهجرة فيما وراء البحار وأسست مستعمرة أو أكثر . غير أنه كانت هناك مدينتان على الأخص لهما أهميتهما من حيث التوسع التجارى . إحداهما قورنثة وقد ركزت اهتمامها ناحية الغرب ، والأخرى ملبطوس ، وقد ركزت اهتمامها ناحية الشرق .

يقع البحر الأسود شرق البحر المتوسط . وكان خارج الفلك الذى يدور فيه اليونان . ولم تكن سفنهم تسير فى مياهه منذ الرحلة التقيمية التى قام بها جاسون وبحارته . كان يحجزه مدخلان مهولان هما بوغارا البوسفور والدردينيل . وكانت السفينة التى تجتازهما خلال شهور الصيف وهى فترة النشاط الكبرى للبحارة القدماء إنما تضطر إلى أن تسير على وجه التقريب ضد رياح شمالية شرقية سائدة وضد تيارات مختلفة تتدفق من البحر الواقع وراءهما . ثم إن اجتياز السفينة للبوغازين لم يكن ليخلصها من المشقة إذ كانت العودة أمرا جوهريا . كانت حقول شبه جزيرة القرم الغنية تقع على الساحل الشمالى للبحر الأسود وتنتج فائضا من القمح الذى يمكن بيعه بأسعار مجزية للمدن اليونانية المحتاجة إليه . وكذلك كانت المياه الضحلة تمتلئ بالسماك ، وكان يمكن استخراج الذهب والفضة من سواحل الشاطئ الجنوبى . تقع ملبطوس على شاطئ آسيا الصغرى الغربى جنوب الدردنيل بمسافة تقل عن مائتى ميل هى الآن أكوام من الخرائب وقد طم الميناء وانسدت مداخله وانتقل مركز التجارة نهائيا إلى مكان آخر ، حتى إن المنطقة جميعها اليوم أصبحت عبارة عن مستنقع مهجور ، حتى ليتحتم على اولئك الذين يحبون التفرج على المناظر الطبيعية أو الأثرية أن يشقوا طريقهم بعناء مدة أيام على طرق خربة قبل أن يصلوا إلى موقع تلك المدينة المهجور . غير أنها كانت فى القرن الثامن قبل الميلاد وبعد ذلك بزمان طويل مركزا تجاريا عظيما . وكان تجارها يرسلون سفنهم إلى فيزيقيا فى الجنوب الغربى ، وإلى مصر

جنوبا وإلى إيطاليا غربا، كما كانوا يجتذبون قوافل تجارية تحمل منتجات آسيا الصغرى الداخلية وما وراءهما من أقاليم . وكان مربي الأغنام فيها ينتجون أحسن أنواع الصوف التي راج سوقها في كل مكان، واشتهر صناع الأثاث من أبنائها بمصنوعاتهم الفاخرة . ولما اختلطت ثقافة تلك المدينة اليونانية بغيرها من الثقافات الأجنبية المتقدمة الراقية ، عن طريق تجارتها المترامية الأطراف ، اكتسبت شهرة ثقافية أيضا . وكان مواطنان من أبنائها يداومان على التردد على أرضها المزدهمة ويستمعان إلى روايات البحارة العائدين عن استكشافهم مواقع جديدة أو أسسوا مستعمرات أو أبحروا في عمليات تجارية ويقارنان بين أقوالهم جميعا وينسقانها . وبذلك بدأ العلماء التوأمان الجغرافيا ورسم الخرائط: رسم أنا كسمندر (١) أحد أبناء ملبطوس في حوالي سنة ٥٥٠ ق.م ، أول خريطة للجزء المعمور من الأرض . ونشر هيكتايوس بعد ذلك بنصف قرن وهو ابن ملبطوس أيضا الخريطة مع بعض تحسينات إضافة إلى أول عمل جغرافي هو كتاب ( فقد ) عنوانه يحيط الأرض ، وصف فيه العالم المعروف من اسبرطة للهند . كذلك كان طاليس أول فلاسفة اليونان العلميين وواحد من عظمائهم من ملبطوس أيضا ، وقد استحدث - إضافة إلى عمله الأساسي عن طبيعة الكون - طريقة هندسية لتحديد مكان سفينة بالبحر .

كان بحارة ملبطوس المهرة هم الذين وجدوا المفتاح الذي فتح أبواب البحر الأسود . إذا اكتشفوا استهبال الرياح الجنوبية الغربية المواتية التي تهب على الدردنيل والبوسفور خلال الأسابيع الأولى من الربيع ، وعلموا أن التيار المضاد يكون رياحا مواتية حذاء الشاطئ ، وأنه في الصيف أيضا تستطيع سفينة أن تسير مع نسيم الليل الذي يهب على المضيقيين . وكانت ملبطوس في حوالي سنة ٨٠٠ ق.م . قد أسست مستعمرة على الشاطئ الجنوبي

(١) تعلم طاليس أستاذ أنا كسمندر الرياضيات في مصر حيث قضى سنوات فيها . وكان تلميذ الهندسة التجريدية هو الأساس الذي مكن اليونان من رسم الخرائط ( المترجم )

للبحر الأسود ، وتقول الروايات المأثورة إنها أسست ثمانين مستعمرة أخرى حول شواطئ البحر الأسود وشواطئ مضيق البوسفور والدردينيل وبحر مرمرية أيضا . ولكنها غفلت لسبب ما عن موقع اسطنبول بمينائه الرائع « القرن الذهبي » الشهير الممتاز الموقع على الشاطئ الأوروبي من البوسفور وتركته لمدينة مغارى الصغيرة لتؤسس فيه مدينة سميت بيزنطة . غير أن مغارى لم تنجح منذ أول محاولة ، إذ أن المستعمرين الذين أرسلتهم أول مرة تخطوا ذلك الموقع وأسسوا مدينتهم على الشاطئ الآسيوي المقابل ، وهذا الخطأ أحق كنهه هاتف وحى دلني ، حتى إنهم عندما تجهزت حملة ثانية بعد ذلك بسبعة عشر عاما أمروا « المؤسس » وأمر صارمة بأن يستقر مقابل مدينة « العميان » . أما البحر الأسود فأصبح بحيرة ملبطوسية تقريبا ، وكانت أطنان القمح والسمك التي تأتي عن طريقه سنويا بمول تجارتها تجار وماليون من ملبطوس ومستعمراتها ويحملها بحارتهم . وكانوا حتى يحسنوا أعمالهم على الوجه الأكمل لا يعودون بسفنهم فارغة ، إذ كانت تصل إلى تلك الجهات محملة بالخزف اليوناني والمصنوعات البرونزية التي كانت أسواقها رائجة في تلك البلاد ، إضافة إلى الخمر وزيت الزيتون لأهالي المستعمرات اليونانية الواقعة على السواحل الشمالية ، أولئك الذين لم يستسيغوا قط المشروبات الإقليمية أو يتعودوا الطهي بالزبدة المحلية ، وكانوا زبائن حريصين على شراء كل ما يذكروهم بالحياة في بلادهم القديمة .

كان موقع مدينة قورنثة موقعا فريداً . إذ كانت تسيطر على البرزخ الذى يفصل الجزء الشمالى من بلاد اليونان عن شبه جزيرة بيلوبونيزة . وكانت سفنها تخرج من ميناء فى شرقى البرزخ إلى بحر إيجه ، ومن ميناء آخر على الشاطئ المقابل إلى خليج قورنثة ثم إلى الغرب . فى حين كانت كل مدينة يونانية أخرى تضطر إلى إرسال سفنها من الطريق الطويل حول شبه جزيرة بيلوبونيزة إذا أرادت الاتصال بالغرب .

كانت مستعمرات على شواطئ صقلية وجنوبي إيطاليا في أثناء العصر المينوي والميسيني قد تأسست وازدهرت . غير أنها بادت منذ زمن طويل . والآن وبعد خمسمائة سنة من ذلك العصر كانت تسكن المنطقة قبائل غير متمدنة بينما كان يسيطر على شبه الجزيرة الإيطالية شمالي نابولي شعب من المحاريين يدعى الإيتروسكان . أما السفن اليونانية الأولى التي أبحرت عبر المضيق بين صقلية والأرض الإيطالية القارة ودخلت البحر التيريني Tyrrhenian فسرعان ما اكتشفت أمرين : أولاً أن الإيتروسكان هؤلاء يسيطرون على المياه الممتدة من المضيق إلى الشمال . وثانياً أنهم مستعدون لأن يشتروا فعلاً أى مصنوعات يونانية تعرض عليهم . وبذلك كان من الطائفي أن تكون أول مستعمرة من المستعمرات التي تأسست في أثناء ذلك التوغل اليوناني الجديد نحو الغرب قد تأسست في حوالي ٧٥٠ قبل الميلاد أو نحو ذلك الوقت في جزيرة إسكيا Ischia الصغيرة بجوار نابولي . وفي خلال عشرين سنة دخلت قورنثة الميدان فأسست مستعمرة سيراكوزة في سنة ٧٣٣ ق . م . في موقع يعتبر من أحسن الموانئ في شرقي البحر المتوسط . وفي عدة العشرات القليلة من السنين التي تلت ذلك نشأت مدن يونانية كثيرة على سواحل صقلية وجنوبي إيطاليا . غير أن موقع سيراكوزة ومينائها إضافة إلى تجارة قورنثة التي كانت تدعمها وتسندها قد ضمنا تفوقها . اكتشف علماء الآثار أن أقدم الموجودات التي عثروا عليها في أطلال هذه المدن جميعها هي من صنع مدن يونانية مختلفة . ولكن اتضح أن الموجودات التي ترجع إلى جيل واحد بعد أول أشياء عثروا عليها إنما هي قورنثية في الغالب ، ذلك أن احتكاراً قورنثيا كان قد بدأ وقد رله أن يستمر قرناً من الزمان .

أسست مدن يونانية أخرى مستعمرات على كل من شاطئ بوغاز مسينا . وعقدت قورنثة معاهدات تعطيها حق المرور . وبذلك أصبح

مركزها التجاري بالإضافة إلى مستعمرتها سيراقوزة المعترف بها مركزاً لتوزيع أغلب المنتوجات اليونانية، مستقراً وطيداً. ولكن في شرق الجزيرة فقط، ذلك أن القرطاجيين عندما قرروا الهجرة إلى صقلية ووجدوا جزءها الشرقي كله في قبضة اليونان استولوا على الساحل الغربي. كانت سلينوس وهي مستعمرة يونانية أسستها قبرص في مركز حرج دائماً نتيجة لموقعها. إذ كانت تتاجر مع جيرانها القرطاجيين ومع مستعمراتهم الأصلية على الساحل الأفريقي المقابل. ولذلك فإن اليونان عندما اشتبها مع القرطاجيين فعلا لم يشقوا قط في أنها ستفضل عواطفها على مصالحها التجارية.

كانت السفن القورنثية تصل بحملة بالخزف الفاخر والزيت والطور والمصنوعات المصرية مثل الخرز والجرارين والتماثيل وبأحمال ثقيلة من الرخام (إذ كان الرخام المحلي ضعيفاً لا يناسب الطبقات الأساسية من البناء) أما الأشياء التي لم تكن سيراقوزة توزعها في شرق صقلية فكانت ترسلها إلى منطقة نابولي لتباع للإيتروسكيين. وكان هؤلاء يدفعون في مقابل مشترياتهم معادن نقية، بينما كانت صقلية تدفع قمحا وهو المحصول البالغ الأهمية بالنسبة للمدن اليونانية. وبلغت تجارة قورنثة مبلغاً عظيماً في حوالي سنة ٦٠٠ قبل الميلاد حتى لقد واجهتها مشكلة حقيقية. كان موقعها الممتاز في برزخ قد جعل التجارة من كلا الجانبين ممكنة. وهذا الأمر اضطرها إلى أن تحتفظ بأسطولين تجاريين وآخرين حربيين: أسطول تجاري يعمل من الناحية الشرقية ويقوم بالتجارة مع آسيا الصغرى وسوريا ومصر وآخر حربي لحماية، وأسطولان آخران يعملان من الناحية الغربية للاتصال بصقلية وجنوبي إيطاليا. وعندئذ خطرت لبرياندر Periander الجالس على عرشها حينذاك فكرة حفر قناة عبر البرزخ، ولكنه تخلى عنها لضخامة المشروع (ولم يتعرض غيره لها حتى زمن نيرون الذي كان يملك مصادر

الإمبراطورية الرومانية الضخمة). غير أن برياندر نفذ أحسن مشروع يمكن الاستعاضة به عن القناة. لقد بنى ما يمكن وصفه بأنه سكة حديد بحرية طولها ثلاثة أميال. وهذه عبارة عن طريق عبر البرزخ رصف بالواح من الحجر الجيري وأتقن الرصف إتقاناً تاماً حتى بات التفاوت بين مرتفعات الطريق ومنخفضاته أقل ما يمكن. وكانت السفن تجذب إلى الشاطئ من ناحية وتوضع على ترولى له عجل يجرى في مجار حفرت في بلاط الطريق. وتسحب بواسطة الثيران على الأرجح إلى الجهة الأخرى، وهناك تنزل إلى الماء مرة ثانية. كان الطريق كافي الاتساع كما كانت قوة العمل كافية أيضاً لتحريك جميع السفن الحربية والتجارية ونقلها. ثبتت سرعة هذه الطريقة في نقل حمولات السفن التي يبلغ ثقلها مبلغاً يجعل حملها متعزراً. كان هذا العمل بالغ التكاليف ولا شك، ولكن حدث ذلك في عصر ازدهار المدينة ورخائها، وقد كانت تملك المال الكافي لإنفاقه على مشروع كهذا.

بدأت قورنثة في حوالي سنة ٥٥٠ قبل الميلاد تفقد احتكارها المحكم في صقلية وجنوبي إيطاليا. ومنذ هذا الزمن فصاعداً يغلب الخزف الأثيني لا القورنثي في الحفريات الأثرية. وفي هذا الوقت أيضاً على وجه التحديد بدأت المدن الصقلية تضرب عملاتها الخاصة. وكان نظام المقايضة مناسباً فيما يتعلق بمبادلة القمح الصقلي بالمصنوعات القورنثية. غير أن النقود كانت تهيء المدن آفاقاً أوسع من حيث اختيارها للعقود التجارية. وعندئذ قابل التجار القورنثيون الذين كانوا يقوّمون بشتى أنواع التجارة الأحوال الجديدة بذلك وتبصر عظيم، فباعوا المدن الصقلية الفضة التي تحتاج إليها لسك عملتها، وزودوا أثينا بالسفن لتنقل عليها تجارتها الخزفية الجديدة.

يقع الغرب البعيد فيما وراء صقلية، وهو مساحة واسعة حيوية حولها

الفينيقيون إلى منطقة خاصة بهم أما إذا صدقنا القصة التي رواها هيرودوتس لعلمنا أن خبطة عشواء هي التي قادت اليونان إلى هذه الجهات وفتحت أعينهم إلى قيمتها. إذ عاندت الرياح ذات مرة قبطانا من جزيرة ساموس وهي جزيرة تقع إزاء الساحل الغربي لآسيا الصغرى وكان يدعى كولايوس . كان متجها إلى مصر في وقت يتراوح حول سنة ٦٥٠ ق . م . فدفعته الرياح عن طريقه واضطر أن يرسو بعيداً عن وجهته إلى الغرب على شاطئ قورينة على ساحل أفريقيا الشمالي ، وهي مدينة كانت تقع إلى الغرب قليلا من حيث تقع درنه الآن . وبعد أن تزود بالمؤن رفع مراسيه واتجه مرة ثانية إلى مصر، غير أن نوما شرقية أخذته هذه المرة ، وقد تكون نفس النوء التي دفعت القديس بولس بعد ذلك بسبعائة سنة من كريت لتحطم سفينته بجوار مالطة . انطلق كولايوس أمامها بطول البحر حتى عبر مضيق جبل طارق ووصل أخيرا إلى طرطانش Tartessus عند الساحل الإسباني الذي يقع خلف المضيق . ولم يكن سكانه شاهدوا قط المنتوجات اليونانية ولا اليونان . واستطاع أن يبادل على حمولته وكانت خزفا وخمرا من ساموس على الأرجح بكمية خيالية من الفضة، وعاد إلى وطنه وقد أصبح مليونيراً كبيراً .

غير أن مدينة ساموس أو أى من المدن اليونانية الكبرى لم تستغل اكتشافه هذا ماديا ، ولكن استغلته مدينة يونانية صغيرة نسبياً اشتهر بحارتها بجرأتهم في عصر التتجيم البحري هذا . كانت مدينة فوسيه Phocaea تقع على الساحل الغربي لآسيا الصغرى في أقصى امتداد نحو الشرق للحضارة اليونانية . غير أنه قدر لها أن تلعب في الغرب الدور الذي قامت به قورنثة في صقلية ومليطوس في البحر الأسود .

وقد أوتى الفوسييون من الحكمة ما جعلهم يجهزون البحار في سفن حربية لا تجارية . وكانت سفنهم سفنا سريعة تسمى بنتكوتر أي



والخسائية ، لأنها كانت مزودة بخمسين مجدافا . ثم إنهم - إضافة إلى ذلك - كانوا يسافرون على الأرجح جماعات لا فرادى . ذلك أن الفينيقين ربما كانوا يستطيعون قفل البحار الغربية في وجه السفن التجارية . غير أن أسطولا حريا صغيرا من السفن الفوسية المستعدة للحرب كان أمرا آخر . كان الفوسيون أصدقاء للسيطرين على بوغاز مسينا حتى إنهم أعفوا من ضرائب المرور . وقاموا بتنفيذ برنامج استعماري فيما وراء صقلية نحو الغرب نظموه تنظيما ماهرا . أسسوا سلسلة من المحطات من إسكيا إزاء نابولي وفي سردينيا وفي منورقة وميورقة وفي إيزا وعلى طول الساحل الإسباني ، إذ أن السفن الحربية كانت تحتاج إلى مراكز تموين تقع على مسافات أقصر مما تحتاج إليه السفن التجارية التي كانت تستطيع أن تظل في البحر بغير تموين أياما طويلة دفعة واحدة ، . وبذلك شقوا طريقا قادم إلى مضيق جبل طارق ومنه إلى مستودعات القصدير والفضة في طرطاش Tartessus وهناك أيضا إشاعة تخبرنا أن اثنين من قباطنتهم خاطرا بالإبحار بعيدا في الأطلنطي ، أحدهما سار حذاء الساحل الإسباني إلى الشمال حيث منابع القصدير ، والآخر اتجه جنوبا حذاء الساحل المراكشي .

غير أن الفوسيين أنجزوا عملا آخر كان ذا أثر هام . فقد ارتادوا خليج ليون في جنوبي فرنسا وأسسوا في حوالي سنة ٦٠٠ ق . م . مستعمرة عند مصب نهر الرون أسموها ماسيليا وهي مرسيليا الحديثة . وهذه المدينة كانت الباب الذي نفذت منه أولا الحضارة اليونانية ، ثم حضارة الرومان فيما بعد إلى جميع أنحاء فرنسا . ومن هذه النقطة انتشروا شرقا وغربا . ولما اكتملت مشروعاتهم كان الساحل الإسباني والفرنسي ابتداء من شرقي مالقة بقبائل التي كان يستولي عليها الفينيقيةيون حتى نيس مستوطنا لليونان لا منازع لهم فيه .

لم ينفذ الفوسيون برنامج استعمارهم بطريقة منظمة وعدوانية فحسب ،

وإنما اختاروا وقتا مناسبا ، حول سنة ٦٠٠ قبل الميلاد ، وهو وقت كانت أيدي الفينيقيين فيه مغلوطة . وكانت صور مشغولة بحروب في الوطن الأصلي ، وقرطاجة بمد مساعدات لمستعمراتها في صقلية لتسكنهم من صد اعتداء جيراسم اليونان ، غير أنه عندما فرغت فينيقيا من هذه المناوشات التي كانت تعرفها أصبح الصدام أمرا لا بد منه . فوقع أول قتال في سنة ٥٣٥ ق . م . وكان الفوسيون بعد أن ضايقهم صراعهم مع فارس حول الوطن الأصلي بآسيا الصغرى قد اختاروا أن يهاجروا جملة ويؤسسوا وطنيا في مكان آخر . واختاروا كدأهم موقعا بعناية . رست الحملة في جزيرة كورسيكا ذات الموقع الاستراتيجي . وعندئذ لم يستطع القرطاجيون ولا الاترسكيون الذين كانوا يسيطرون على البحر شمالى الجزيرة أن يتغاضوا عن هذا العمل . وكانت نتيجة ذلك الموقف سلسلة من المواقع البحرية الكبرى . وبالرغم من سوء موقف الفوسيين البالغ - إذ كان أسطول العدو ضعف أسطولهم بالضبط - استطاعوا الصمود ، ولكن كلفهم النصر غاليا ، ذلك أن ثلاثي سفنهم عندما انتهت المعركة كانا في قاع البحر ، وأصيب الثلث الباقي بتلف بالغ . وبذلك تخلت البقية الباقية من الحملة عن فكرة استعمار كورسيكا وتحولت إلى مكان في جنوبي إيطاليا يقع في إقليم يوناني .

وكان القرطاجيون أول من عمل على إغلاق مضيق جبل طارق في وجه المنافسين . ولقد وقعت معركتان بحريتان في الخمسين السنة التالية وانتصر اليونان في كليهما ، غير أنهما كانتا دفاعيتين ، إذ كان النصر يعني فقط أنهم يستطيعون الاستمرار في التحكم في الجزء الشرقى من صقلية وجنوبي فرنسا وشمال شرقى إسبانيا . أما بقية أنحاء غربى البحر المتوسط فكانت في يدي قرطاجة ، وقد أقلت فعلا مداخل جبل طارق في سنة ٤٨٠ قبل الميلاد . والآن تحدد الموقف في غربى البحر المتوسط على الصورة التي ظل

عليها حتى مقدم الرومان بعد ذلك بقرون . وكانت تجارة القصدير الهامة الآتية من الأطلنطي وتجارة الفضة والرصاص والحديد من إسبانيا احتكارا لقرطاجة لا تنازع عليه .

لم يكن يوجد في تلك الأيام دولة واحدة تملك من القوة البحرية ما يجعلها قادرة على حراسة البحار . كان ينبغي على كل مدينة لها تجارة أن تحتفظ بأسطولها الخاص ، لا لحماية سفنها التجارية ضد القراصنة الذين انتشروا في كل مكان لحسب ( إذ كان وجودهم كما كان من قبل له صفة المهينة المعترف بها ) ، وإنما أيضا لصد الاعتداءات التي يقوم بها المنافسون التجاريون ، مادامت تلك المحاولات وسيلة شائعة لإضعاف المنافسة وتثيبتها . كان القرطاجيون يعتدون على السفن اليونانية ، وكان اليونان يعتدون على السفن القرطاجية ، وأما المستقلون فكانوا يهاجمون الاثنين . وكان تحسين وهلات رجل الحرب وبناء السفن الحربية يسيران سويا مع سياسة تخطيط المستعمرات وفتح طرق التجارة .

لم تكن الموقعة التي اشتبك فيها أسطول قرطاجة وفوسيا في سنة ٥٣٥ ق.م . حذاء شواطئ كورسيكا ، مجرد تصادم بين جماعة من القرصان كأولئك الذين وصفهم هوميروس . لقد كانت السفن التي حاربت في ذلك اليوم سفنا محسنة نتيجة عمل قرون طويلة في تطورها . ذلك أن فن بناء السفن لم يكن في الواقع في طريق التحسن الدائم منذ أن بدأ عصر الاستعمار لحسب ، وإنما أصبح أيضا صناعة كبرى ، إذ كانت أحواض بناء السفن تعمل جاهدة لتوفي الطلبات المتزايدة . ولقد أخذت قورنثة كما توقع زمام القيادة ، واكتسب مصممو سفنها في هذا العصر شهرة احتفظوا بها سنوات طويلة .

ولم تعد سفينة القرصان القديمة عديمة السطح التي كانت كافية للإغارة

والقرصنة قادرة على حماية خطوط التجارة الطويلة التي انتشرت في أنحاء البحر المتوسط كان بناء السفن اليونان حول سنة ٨٠٠ قبل الميلاد يعملون في سبيل اتخاذ الخطوط الأساسية نحو تصميم السفينة التي قدر لها أن تعمل باعتبارها السفينة القياسية للخطوط البحرية طوال الألف سنة التالية . والحق أن ثورة حدثت في تصميم السفن غيرت معالمها كلية ، وتلك أشبه بالتغير الذي طرأ على السفن عندما جهزت بالمدافع في القرن الرابع عشر أو عندما صفحت هياكلها في القرن التاسع عشر .

غير أنه لا يوجد سجل مكتوب يدلنا كيف حدث هذا التغير ، وذلك أمر حدث بالنسبة لكثير غير ذلك من التغيرات الأساسية في الدنيا القديمة ، ولكننا نستطيع مع ذلك أن نتمتع الطريق بفضل الميزة التي اتصف بها اليونان . فإنهم كانوا يميلون دائماً إلى زخرفة خزفهم بطريقة فنية ، سواء ذلك الذي كانوا يستعملونه في حفظ بقايا جدودهم ، أو الذي كانوا يستعملونه في شئونهم العادية ، وكان الفنانون الذين يزخرفون الآنية في عصر الاستعمار هذا ، يرسمون من بين المناظر التي يفضلونها صور السفن الحربية في أثناء القتال ، وذلك أمر طبيعي ، وقد رسموا بعضها بديانة فائقة .

رسمت أقدم هذه الصور بين سنة ٨٥٠ وسنة ٨٠٠ ق.م. على الأرجح (لوحة ٣ د) . وتبين لنا أن طرازاً جديداً من سفن الحرب قد صنع فعلاً ، ويبدو جلياً أن هذا الطراز مأخوذ عن تلك السفن التي استعملت في عصر هوميروس وقبله ، ذلك أنها كانت مزودة بذلك السكوتل المرتفع المنحني والمقدمة المستقيمة التي ميزت السفن السابقة . وكانت هذه وتلك تشبه القرون المستقيمة كما ذكر هوميروس (لوحة ٣ ج) . غير أن ملامح ثورية جديدة كانت أضيفت إلى تصميمها . فقد زودت السفينة بسلاح فعال : « الناطحة » ، وهي ناشرة مستدقة في مقدمة السفينة على هيئة رأس كبش . وهذا السلاح افتتح ولا شك عصرًا جديدًا في فن القتال البحري . فلم تعد

الموقعة البحرية مجرد قتال بين رماة السهام والرماحين أشبه بذلك الذي يجري على الأرض ، ولكن من فوق ظهور السفن كالقتال الذي شاهدناه في أثناء هجوم رمسيس الناجح على المغيرين . لقد غيرت الناطحة هذا كله وتحولت الأهمية إلى الذين يقومون بالتجديف . وكان النصر حليف فريق التجديف المرن بطريقة تجعله قادرا على دقة التجاوب الوقى للقيادة ، وعلى قيادة سفينته إلى الموضع الذي يمكنها فيه توجيه ضربة حاسمة من الناطحة إلى مكان حيوى من سفينة العدو . وأصبح القتال عندئذ منافسة في القدرة على المناورة . إذ كان القباطنة يستعملون مجاديفهم كما كان قباطنة الفرقاطات بعد ذلك بقرون يستعملون أشرعتهم لبلوغ الوضع المناسب لإطلاق المدافع . وبما أن الناطحة ظهرت أولا على الآنية اليونانية فقد نسب اختراعها إليهم على العموم . وقد يكون الفينيقيون فكروا فيها ، ولكنهم على أية حال لم يتركوا شيئا نستدل به على ذلك ، إذ أنهم لم يرسموا قط سفنهم على خزفهم .

كانت السفن التي وصفها هوميروس سفننا مفتوحة عديدة السطح . أما العصر الجديد فنطلب شيئا أكبر فاعلية وأكثر وقاية ، فأضيف تغيير جذرى آخر في بناء السفن وهو سطح للقتال يستطيع أن يعمل من فوقه المحاربون من القواسين والرماحين (لوحة ١٤ ، د) . وقد أخذ هذا السطح شكل الظهر الذى يغطى معظم السفينة لأكملها ، فكان يمتد من مقدمة السفينة إلى كوائنها لا من الجانب إلى الآخر . إذ ترك المهندس فراغا بجذاء جانبي السفينة ، يجلس فيه البحارة في مستوى سطح السفينة ويجدون في حالة السلم (لوحة ١٤ ، ب) أما عند الاشتباك في قتال ، فإن وضعها كهذا يكون خطيرا . ولذلك تفادى المهندسون البحريون هذا الضعف باختراع بارع . أضافوا مجموعة كاملة من مقاعد التجديف في طابق سفلى . وبذلك كان المجدفون إذا ما اشتركت السفينة في قتال يأخذون أما كتبهم في هذا الطابق السفلى

وتصبح رؤوسهم تحت مستوى السطح فيحتمون من رماة العدو ولا يكون معرضا من طاقم السفينة غير الرماة الذين يحاربون العدو من فوق السطح (لوحة ٤ د). كان وضع المجدفين في قاع السفينة لحمايةهم في أثناء المعركة فكرة حسنة ، ولكنها تصبح عديمة الفائدة إذا ما اختنقوا لضيق المكان . ولهذا ترك المهندس المسافة بين المقاعد العلوية والمقاعد السفلية مفتوحة وغطاها بشبكة (لوحة ٤ ت) . وهذه الفتحات لم يكن الغرض منها التهوية فقط ، ولكنها كانت أيضاً باباً للخروج عند الطوارئ . وربما كانت تسد بعوارض من الخشب عندما يكون البحر رجراجا .

كان القدماء يستعملون بدلا من مغاليق المجاديف حواكم يسمونها « مفاتيح » ، وهكذا يديتها الرسوم الخزفية (لوحة ٤ ج) . ثبت المجداف بواسطة شريط من الجلد كان يعقد بإرتخاء حول الدبوس الذى يعمل عليه المجداف حتى لا ينفلت إذا فقد المجداف قبضته .

وفي القرن السادس قبل الميلاد شهدت سفن الحرب تحسينات أخرى (لوحة ٥) . استقامت المقدمة وفقدت اخناعتها إلى الخلف ، وانتهى الكوئل متخذاً صورة ريشة أو مروحة للزينة ، وهذه الخاصية أصبحت فيما بعد العلامة المميزة لسفينة الحرب ، وكانت تعتبر مع الناطحة أنصاها بحرية ، إذ كان المنتصرون يقطعونها من السفن المهزومة ، ويعودون بها إلى الوطن علامات نصر . واختلفت تقريبا الفتحات وشبا كما التي كانت بين مقاعد التجديف العليا والسفلى ، وأخذ هيكل السفينة نتيجة لذلك شكلا أكثر انسيابية (لوحة ٥ ج) . وبالرغم من أن سفنا من تلك المزودة بعشرين مجدافا كما في أيام هوميروس كانت لا تزال مستعملة ، فإن السفن الأكبر كانت مفضلة ، لأنه كلما كانت ضربة الناطحة أشد ، كان التلف الذى تحدثه أكبر . وكانوا يبنون حيفنذ الزيا كوتر ، أى ذات الثلاثين مجدافا للأعمال

الخفيفة . أما السفينة القياسية فكانت البنتكوتتر أى ذات الخمسين مجدفا (لوحة ه ب) . وكان أربعة وعشرون مجدفا من كل جانب واثنان للدفتين هم طاقتها المطلوب . ومع ذلك لم تكن دائماً ناجحة . ذلك أن البنتكوتتر كانت طويلة جداً ورفيعة كثيرة التكاليف وصعبة في المناورة وخطرة في البحار العميقة . ومع ذلك كان تقصيرها أمراً لا يحظر على بال ، لأن ذلك يعنى الاستغناء عن بعض القوة التجديفية الضرورية .

وعندئذ كان وضع المجدفين وضعا تعاقبياً هو المفتاح إلى التحسين التالى فى البنتكوتتر . ذلك أنه إذا كان يمكن فى الواقع تسيير السفينة ، إما من حذاء خط السطح أو من خط أدنى منه ، فلماذا إذن لا تسيير من كليهما معاً ؟ ومن هنا صمم المهندس البحرى طرازاً جديداً من هياكل السفن وضع فيه المجدفين الأربعة والعشرين فى طابقين متراكبين أحدهما فوق الآخر . وضع اثني عشر مجدفاً بحذاء حرف السفينة واثنى عشر تحتهم . وفتح لهم فتحات فى هيكل السفينة يمدفون منها . وعمل على أن تكون المجديف متخالفة حتى يكون الجميع فى وضع مناسب ، بحيث أجلس كل مجدف فى الطابق العلوى فوق المكان الذى بين اثنين من مجدفي الطابق السفلى (لوحة ٦ ب ، ١٧) . وبذلك أصبحت السفينة الجديدة أقصر من القديمة بحوالى الثلث على الأقل . وكانت أكثر إحكاماً وصلابة وأكثر صلاحية للبحر . وصغرت الهدف المعرض لناطحة العدو بمقدار ٣٣١ فى المئة . ومع ذلك لم يضع المهندس بمدف واحد . وعندئذ أصبح كل شىء معداً للخطوة الأخيرة ، وهى إدخال طابق ثالث المجدفين . غير أن هذا التعديل لم يحدث قبل مضى قرن أو نحو ذلك .

أما أقدم صورة حفظها التاريخ للسفينة الجديدة ذات الطابقين فوجدناها فى نقش محفور فى قصر أحد الملوك الآشوريين بين سنتي ٧٠٥ ، ٦٨١ قبل الميلاد (لوحة ٦ ج) . وأما السفينة ففينيقية ولا مرأ ، ذلك أن

الأشوريين لم يكن لهم أسطول ، وكانوا يستعملون أساطيل المدن الفينيقية التي كانوا يسيطرون عليها في ذلك الزمن . وهي سفينة مرتفعة ، سطحها الأعلى محاط بدريئة ، ويبدو جليا أن مصممها عملوا على حمايتها وإيجاد مسع لعدد كبير من المقاتلين . وبعد ذلك الزمن بقليل ظهرت السفن المزودة السطح مرسومة على الأواني اليونانية ( لوحة ٦ ب ، ١٧ ) . ولا يستطيع أحد أن يتكهن أى الأمتين تستحق أن نضفي عليها أسبقية الاختراع . على أية حال تبعت إحداهما الأخرى مباشرة .

كان اليونان والفينيقيون محافظين فيما يتعلق بطريقة تحييل سفنهم . وكانت سفن الحرب الجديدة مزودة بنفس طريقة التحييل التي عرفتها سفن البحر المتوسط قبل ذلك الزمن بقرون ، وهي شراع واحد عريض مربع . غير أن هذا الشراع كان يستعمل عند السفر السلى فقط . أما في حالة القتال فكان ينبغي للسفينة أن تكون قادرة على الحركة في أى اتجاه تبرد لتصبح في الوضع المناسب للضرب بالناطحة ، ولذلك كان الاعتماد على الرياح إذن مستحيلا بل خطرا . وكان القبطان على العموم إذا ما ابجر في سبيل قتال يترك ساريته وشراعه على الساحل — إذ لم يكن يملك متسعا في السفينة يخزن فيه مثل هذه المعدات الكبيرة — ويعتمد منذ تلك اللحظة على عضلات واستجابات مجدفيه ( لوحة ٣ د ، ٦ ب ) . أما القرصان الذين كانوا يحملون الشراع معهم في جميع الأوقات ليتمكن من اللحاق بسفن الشحن ، فقد ابتكروا فعلا من أجل مواجهة مطالبهم الخاصة ، طرازا معيناً من السفن ذات الطابقين وهي « الهميوليا ، أى « الواحدة والصف » . وهذه السفن بنيت بحيث يستطيع نصف مجدفي الطابق العلوى الذين بين السارية والسكرنل ، في حالة الهجوم على فريسة ونأهب المقاتلين للمعركة ، أن يتركوا أما كتبهم ويخزنوا مجديفهم . وهذا الإجراء لم يترك مكانا متسعا لحسب عند مؤخرة السفينة يمكن أن تخفض فيه السارية والشراع ويخزنا ، ولكن هيا أيضا حوالى اثني عشر مقاتلا إضافيا ( لوحة ١٧ ، ب ) .



وبالرغم من أن مدنا يونانية كثيرة كانت تصمم وتبنى سفنها، فإن مدنا أخرى وجدت أنه من الأسهل اللجوء إلى مراكز بناية السفن الكبيرة. فلما قررت جزيرة ساموس في سنة ٧٠٤ ق.م. أن تنشيء أسطولا، طلبت من قورنثة مساعدتها فأرسلت إليها مهندسا من الدرجة الأولى ليشرح هل بناء أربع سفن من آخر طراز. وربما كانت من ذات الطابقين. غير أننا لا نملك المعلومات التي تدلنا على عدد السفن التي كانت تكون أسطولا في هذا الزمن. ولكن نعرف أن الفوسيين عندما حاربوا ضد قرطاجة حذاه سواحل جزيرة كورسيكا في سنة ٥٣٥ ق.م. كانوا يحاربون بستين سفينة وكانوا يشتهرون بقوة أسطولهم. أما القرطاجيون والأترسكيون الذين حاربوا سويا فبلغت قوتهم مائة وعشرين سفينة.

وإننا لنجد إلى جانب صور السفن الحربية الجديدة المرسومة على الأواني اليونانية عدة رسوم تصور السفن التجارية أيضا (لوحة ١٦، ٧) وهذه الأخيرة قد تكون من ناحية ما أكثر أهمية لأنها تزودنا بالفتاح الوحيد الذي يدلنا على الصورة التي كانت عليها سفينة النقل طوال فترة تمتد إلى خمسة عشر قرنا من الزمان. ابتداء من الصور الحائطية المصرية في القرن الخامس عشر قبل الميلاد إلى بداية الإمبراطورية الرومانية. كان اليونان إذا صنعوا شيئا أبدعوا صناعته، وهذا أمر ينطبق أيضا على شيء عادي كسفينة تجارية، تماما كما ينطبق على معابدهم الشائخة. كانت طريقة النجبل دائما هي الشراع الواحد المربع، غير أن الشراع في هذه السفن كان كبيرا منتفخا يحتاج إلى طريقة معقدة من حيث حبال حزم الشراع، ذلك أن القدماء لم يعرفوا شيئا عن حبال تقصير الشراع. ثم إن هذه السفن كانت ترسو بمشقة كبيرة، فلم يكن بالموانئ غير قليل من الأرصفة المناسبة للإرساء، وكانت السفن في معظم الأحيان ترسو على الشاطئ ذاته. ولذلك كانت السفن دائما مزودة بنوعين من سلام النزول تربط على سطح السفينة.

أحدها قصير يستعمل عند الرسو على شواطئ رأسية الانحدار، بحيث تقرب السفينة منها قدرا كافيا، وآخر طويل يستعمل عند الرسو على شاطئ متدرج الانحدار.

توقفت حركة الهجرة إلى المستعمرات في سنة ٥٥٠ ق.م. وأصبح البحر المتوسط في ذلك الوقت يختلف اختلافا كبيرا عما كان قبل ذلك الزمن بحوالي خمسمائة سنة عندما بدأ الفينيقيون رحلاتهم الأولى، وعندما دخل اليونان الميدان بعدهم بقرنين. وحينئذ تناثرت على الشواطئ - التي لم يكن يقطنها أحد أو التي كان يقطنها من قبل قبائل همجية - مستعمرات زاهرة. وانتشرت خطوط التجارة البحرية في شبكة تجتاز عرض البحر المتوسط وطوله من قانس وراء بوغاز جبل طارق، إلى الشاطئ الشرقي الأقصى للبحر الأسود، ومن مصب نهر البو إلى النيل. ودرس العلماء أكداس المعلومات التي كان يعود بها البحارة من جميع هذه الأماكن، وألفوا بينها، ورسموا بناء عليها خرائط، وبدءوا بذلك علم الجغرافيا. وأصبح عدد من المدن اليونانية ذا قوة بحرية قيمة تعضد مصالحها التجارية أساطيل قوية. ولما أعيد تصميم السفينة ذات الخمسين مجدافا التي عرفت في عصر هوميروس لتحمل في مقدمتها ناطحة، ووضع مجدفوها في طابقين، أصبحت سفينة حربية من الطراز الأول. ولقد شهدت معارك عنيفة وخاصة في الغرب بين اليونان والقرطاجيين.

غير أن هذا التطور لم يكن غير فجر عصر عظيم في الحرب البحرية. فقبل انقضاء نصف قرن بقليل، وقعت معارك قد تذكر أسماءها جميع كتب التاريخ. وقدرة للسفينة الجديدة ذات الطابقين أن تترك مهمة في الأحواض لتتأكل ويعفو عليها الزمن، إذ كان تقدم بارع آخر في فن الهندسة البحرية قد أبطأ استعمالها.

# الحوانط الخسبية

٧

في صبيحة الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ٤٨٠ ق.م ، صعد زركسيس حاكم الإمبراطورية الفارسية الكبيرة ، الملقب بملك الملوك ، قمة تل يقع غربي أثينا ، وجلس على كرسي من الذهب وضعه هناك خدومه . وكان الدخان يتصاعد من المدينة خلفه ، إذ كان جنوده قد توجهوا لتقديم التاج من شمالي اليونان بالاستيلاء على أثينا واستباحتها . وعند سفح التل كانت تدفع مياه خليج ضيق ، عرضه ميل ، وطوله ثلاثة أميال أو أكثر ، يفصل جزيرة سلاميس Salamis عن الأرض القارة . وعند الشاطئ البعيد تجمع الأسطول اليوناني كله داخل الخليج ، وكان خليطا من أساطيل عدة مدن ، وتجمعت الأساطيل الفارسية عند مدخل الخليج وأحكمت عليه الخناق . وأعطى الملك أوامره لقواد الأسطول بالتحرك للمعركة ، واستراح في كرسيه ليرقب عن كثب الدمار الذي سيحل باليونان .

وكانت فارس قد حاولت تحت إمرة والد زركسيس قبل ذلك بعشر سنين ، وهي دولة بلغت مساحتها حينئذ قدر مساحة الولايات المتحدة ، أن تغزو اليونان التي لا تتجاوز مساحتها مساحة ولاية نيويورك . فصد اليونان الهجوم . وهذا أمر أدهش الجانبين . والآن يحاول الابن أن يتم العمل الذي بدأه أبوه . اكتسحت قواته البرية طريقها من شمالي اليونان إلى أثينا ، ولم يتبق غير القضاء على الأسطول ويكون بذلك على وشك إنهاء الحرب . كان كل شيء في صالحه . كانت قواته تتحكم في معظم الشواطئ

(١) ويسميه بعضهم زركسيس أو أكسركسيس أو أخشويرش : وسمته التوراة أخشويروش استير : الاصحاح الأول : ١ وانثورخون العرب القدماء يقولون دارا بن دارا ( أي ابن دارا الأول ) ، لذلك فضلت نطقه كما ينطق في الإنجليزية ( Xerxes = Zerksez ) ( المترجم ) .

المجاورة ، وكانت سفنه تزيد عن سفن اليونان بنسبة اثنين لواحد ، وأهم من ذلك كله أن رسالة وصلت إلى مقر قيادته في اليوم السابق أقنعته بأن واحدا من أهم قواد البحر اليونان وهو ثمستوكليس Themistocles ، كان مستعدا لأن ينقلب خائناً . غير أن هذا الرجل بالذات لسوء صانع زركسيس كان من أكثر القواد البحريين دهاء وموهبة في تاريخ الحرب البحرية .

كان ثمستوكليس بقوة أثينا البحرية منذ نشوب الحرب قبل ذلك بعدة أشهر . ولقد كان أكثر من مجرد واضع خطط للحرب البحرية ، إذ كان أيضا رجل دولة ذا بصيرة نادرة . فعندما تذبأ الهاتف (وحى دلني) لاثينا قبل ذلك بسنتين ، أن الحائط الخشبي سيكون في مأمن ، أقنع الشعب أن هذه النبوءة إنما تعنى حائطا من السفن . وهذا لم يكن كل شيء ، فعندما هبطت على وزارة المالية ثروة غير منتظرة من مناجم الفضة الحكومية ، وكان الناس على وشك التصويت على تشريع يؤدي إلى تقسيم هذا المال بينهم ، أنجز ثمستوكليس عملا قد يكون معجزة ، هو إقناعهم بأن ينفقوا هذا المال على الأسطول ، وأصبحت أثينا بفضل بصيرته تملك أسطولا من مائتي سفينة عندما بدأ الفرس هجومهم . ولقد استطاع الأسطول اليوناني الشامل ، معززاً بهذا الأسطول الأثيني تحت قيادة ثمستوكليس بالرغم من أن أسطول العدو كان يفوقه كثيراً في العدد ، أن يحارب معركة متعادلة حذاء رأس أرتمسيوم Artemisium في مياه اليونان الشمالية قبل ذلك بشهرين . وكذلك كان الأسطول الآن بفضل قيادته أيضاً محصوراً في مياه ضيقة في خليج سلاميس .

وهذا الوضع هو الذي أراده ثمستوكليس بالضبط . وكان في الواقع فرصة اليونان الوحيدة للنصر . حدث هذا نتيجة لدهائه وجهوده التي لا تسكل ، كان عدد سفن الأسطول اليوناني كله يتراوح بين ثلاثمائة وأربعمائة سفينة . أما الفرس فلم يكن لديهم سفن خاصة بهم — فإن عاصمتهم سوسه Susa كانت تقع على مسافة ثمانمائة ميل من البحر — ولكن حيث إنهم كانوا يسيطرون

على ساحل البحر المتوسط الشرقي من الدردنيل إلى النيل ، فقد استولوا على أساطيل فينيقيا ومصر ، وأساطيل بعض المدن اليونانية بآسيا الصغرى أيضا . وكان لديهم أكثر من سبعمائة سفينة على الأقل ، وربما أكثر من ذلك كثيراً ، إذ قدرها البعض بألف وأربعمائة سفينة . أدرك ثمستوكليس أن قتالا في عرض البحر بحيث يستطيع العدو أن ينشر جميع قواته هو بمثابة كارثة . وكانت فرصته الوحيدة أن يحارب بحيث لا يتمكن الفرس إلا من إقحام عدد محدود فقط من سفن أسطولهم في المعركة . ولذلك اختار خليج سلامس Salamis الضيق .

كانت أولى مهام ثمستوكليس أن يقنع محالفيه . فبالرغم من أنه كان القلب والرأس المفكر للدفاع اليوناني ، إلا أنه كان من الناحية الرسمية قائدا للأسطول الأثيني فقط . أما القيادة العامة فكانت تحت إمرة قائد إسبرطى ، ولقد استعمل ثمستوكليس كل ما يملك من قدرة دبلوماسية ليقنع زملاءه الضباط بأن السبيل الوحيد إلى النصر هو الدخول في زجاجة والسماح للعدو بقتلها . بعد ذلك كان عليه أن يوقع زركسيس في حباله . ولقد بلغت حيلته ودهاؤه ذلك المبلغ ، إذ أرسل في الثاني والعشرين من سبتمبر أحد عبيده إلى مقر قيادة زركسيس ليخبرهم أن الأسطول اليوناني يستعد للخروج من الخليج ليتفرق ، وبذلك يحرم الملك من فرصة تدميره دفعة واحدة : وقع زركسيس في الفخ ، وتحركت أساطيله تلك الليلة وسدت جميع طرق الهروب .

أعد ثمستوكليس إلى حد بعيد جميع التحركات الأولية بفن فائق ، وقاد المعركة بالأمية عظيمة . كانت معظم سفن الأسطول الفارسي محتشدة خارج المدخل الجنوبي لخليج سلاميس ومقدماتها متجهة نحوه . وكانت أولى خطوات ثمستوكليس العمل على جذبهم داخل الخليج . انتظر بأناة حتى يهب نسيم البحر المعتاد الذي يؤدي إلى دفع أسطول العدو تدريجياً إلى داخل الخليج . وعندئذ يبدأ هو هجومه عليهم . وفي اللحظة التي رأى فيها قواد زركسيس أنه بدأ يندفع نحوهم أعطوا أوامره بالهجوم . أما أول أوامر

ثمستوكليس فقضت بأن يستدير الأسطول اليوناني متراجعا كأنما يخشى القتال . ولم يعط الأمر بالهجوم إلا عند ما أغرى العدو تماما وجذبه إلى داخل الخليج . اندفع خط الهجوم الفارسي الأمامي إلى حيث يضيق الخليج وتقاربت السفن شيئا فشيئا حتى زاحمت بعضها بعضاً ، وأصبحت في أسوأ الأوضاع . وعندئذ استطاع الأسطول اليوناني الذي هاجم في تلك الأثناء أن يصد هذا الهجوم الأول . وكانت الخطوط الفارسية التالية تتقدم في ذلك الوقت بسرعة للاشتراك في الموقعة ، فعجزت عن التوقف في الوقت المناسب واصطدمت بمؤخرات سفن الصف الأول . وكانت قوات ثمستوكليس تحت قيادته الحكيمة محتفظة حتى الآن بمواقعها ، وأصبحت عندئذ مستعدة للإجهاز على العدو . فاندفعت سفنه مصطدمة بسفن العدو في فوضى شاملة هذه المرة ، ضاربة بناطحاتها ضربات مميتة . وعندئذ تراجعت سفن العدو الواحدة بعد الأخرى عن أى محاولة للصمود ، واستدارت لتخرج نفسها من هذا المأزق وتهرب . وانتهت المعركة بهزيمة منكرة . وبذلك لم تنفذ اليونان فحسب ، ولكن لم يعد ينازع سيادتها البحرية بعد ذلك قط أسطول فارسي .

لم يكن بين وحدات أى من الأسطولين اللذين تقابلا في مياه الخليج بنتسكوتتر واحدة . ذلك أن تطورا شاملا في التصميم البحري لم يكن مضى على حدوثه خمسون سنة في ذلك الحين ، قد غير سحنة أساطيل البحر المتوسط المحاربة تغييرا شاملا . فعند ما أقنع ثمستوكليس الأثينيين بإنشاء أسطول حديث ، طلب شيئا أكثر من مجرد إضافة وحدات جديدة ، إذ طلب أن تستبدل جميع سفن الأسطول من طراز البنتسكوتتر بسفن من الطراز الجديد . وكانت جميع سفن الجانبين في الحرب الفارسية تقريبا من طراز يسميه اليونان « الثلاثية » ، ونحن نعرفها باسمها اللاتيني الأكثر شيوعاً وهو « التريريم » . ولقد بدأت مع هذه السفن طرق جديدة للقتال ، وكان القواد

قبل أن يشتبك الفرس واليونان في معركة أرتمسيوم بعشرات من السفين قد تعلموا كيفية استخدام السفينة الجديدة وابتكروا خططا ماهرة لقيادتها .

كانت ( الترييم ) النتيجة المنطقية للبنتكوتتر ذات الطاقين . فعندما سعى المهندسون البحريون قبل ذلك بقرون إلى زيادة قوة وسرعة السفينة الأصلية الطويلة بصفها الواحد من المجدفين ، وجدوا الحل في تقسيم المجدفين صفين ، يعمل الصف الأدنى من خلال ثقوب في الهيكل ، والصف الأعلى من فوق الحافة ، والآن كيف يمكن زيادة قوة مثل هذه السفن أكثر من ذلك . هناك احتمال إضافة طابق ثالث . ولكن لم يكن هناك مسافة في هيكل السفينة لمثل هذه الإضافة ، وكان تصميم سفينة تحمل هذه الزيادة معناه بناء سفن أكثر عمقا وثقلا ، وبذلك تكون أبطأ كثيرا ، ومن ثمة تلخى معظم مزايا صف ثالث من البحارة . غير أن أحد عباقرة الهندسة وجد الجواب فيما بين سنتي ٥٥٠ و ٥٢٥ قبل الميلاد . لقد أضاف سطحاً خارجياً على كلا الجانبين ( هو عبارة عن جهاز تجديد إضافي كما سماه اليونان ) يبرز خارج السفينة من فوق الحافة العليا . وبهذه الطريقة وجد مكاناً لصف ثالث من المجدفين من غير أن يحدث تغيرات أساسية في خطوط الهيكل العامة . وكانت النتيجة بناء سفينة تتمتع بكل صفات سابقتها من حيث السرعة والقدرة على المناورة ، ولكن بزيادة كبيرة في القوة . وانتشر التصميم الجديد كالنار في الهشيم . وتركت البنتكوتتر في أحواض السفن في صور وصيدون في فينيقيا ، وعند مصب النيل في مصر ، وفي قورنثة في اليونان ، أو بعيداً في سيراكوزة في صقلية ، لتبلى أو تفكك لاستعمال الصالح من أخشابها في بناء السفن الجديدة ، بينما عمل بناء السفن بحرارة في بناء الترييم . ولقد أصبحت هذه السفن في أثناء القرن الخامس كله وخلال الجزء الأكبر من القرن الرابع ملكات البحار بغير منازع ، وقدر لها أن تعمل في الأساطيل البحرية حتى نهاية العصور القديمة تقريباً .

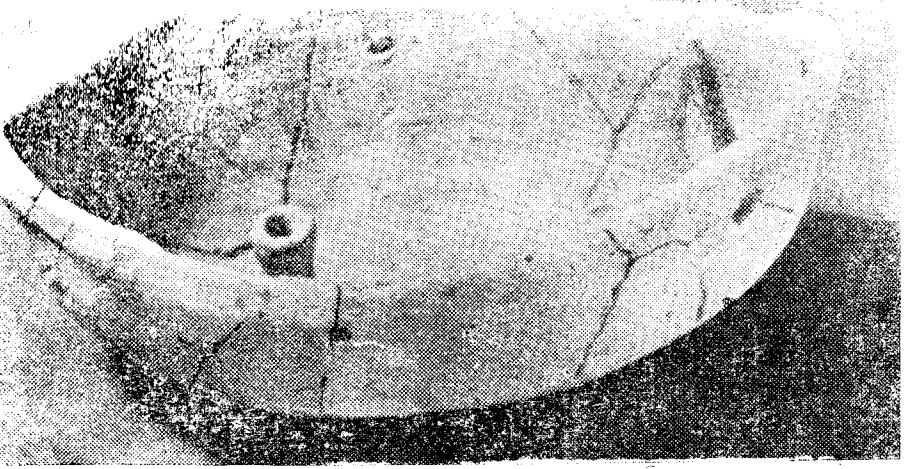
لم تصلنا نماذج أو صور جيدة للتريريم ، ولكن تمكن الباحثون بصورة أو بأخرى من جمع معلومات شدينة عنها . فمن حسن الحظ مثلا أن كانت السجلات الرسمية لترسانة الأسطول الأثيني منحوتة على حجارة عثر عليها المنقبون . وهذه ذكرت بالضبط كمية المعدات المختلفة التي كانت تزود بها هذه السفن . ولا يزال يوجد حتى الآن عدد من الأحواض التي كانت تخزن فيها التريريم في ترسانة الأسطول الأثيني ، واختبرها علماء الآثار وقاسوها . ويبلغ طول أكبرها حوالي ٢٥ قدماً أو أقل قليلا وعرضها أقل من عشرين قدماً . وهذه إذن لابد أن تكون أحجام أكبر السفن . كانت الترييمات منخفضة على سطح الماء . ولم يكن سطحها الظاهر فوق الماء ليزيد كثيرا عن ثمانى أقدام على الأرجح ، ومن المحتمل جدا أن غاطسها كان يكفيه ثلاث أقدام من الماء ، وبذلك كان يسهل جذبها إلى الشاطئ أو نقلها عبر الأرض على عجلات . كان الصف الأسفل من المجدفين ويسمى « الثلاميت » ، Thalamites يستعمل مجاديفه من خلال فتحات لم تكن على مسافة أكثر من قدم ونصف قدم من مستوى الماء ( لوحة ٨ أ ) وكان كيس من الجلد يلتف جيدا حول المجداف وفتحته ليصدماء البحر . غير أن هذه المجاديف كانت تنزع عند أى هياج في البحر وتسد الفتحات بإحكام . وكانت إحدى العقوبات في الأسطول أن يربط المذنب إلى أحد مقاعد الصف السفلى ويخرج رأسه من هذه الفتحة ، وهذه العقوبة لم تكن أسوأ كثيراً من العروسه ، ولكن قد تكون مؤلمة قاسية في عرض البحر . وتبين سجلات الترسانة المذكورة آنفاً أنه كان هناك سبعة وعشرون مجدفاً على كل جانب من هذا الصف الأسفل . وكان الصف الأوسط ويسمى ( الزايجايت ) Zygites مزوداً بنفس العدد . وكان كل مجدف يجلس بحيث يكون إلى الأمام قليلاً من الذى تحته ، ويجدف من مستوى حافة السفينة . أما الصف الثالث ويسمى ثرانيت thranites فكان يجلس على مقاعد خاصة بنيت في السطح الخارجى فوق حافة السفينة ، وكان كل مجدف أعلى من الذى تحته قليلاً وإلى الأمام



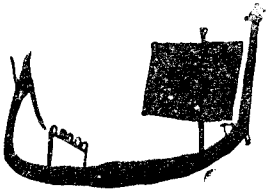
منه بعض الشيء ، وكانت حوامل مجاديفهم مثبتة في السطح الخارجي وتبرز بحوالي ثلاث أقدام من جنب السفينة . وكانت ضربات هذا الصف هي أكثر الضربات إجهاداً ، ذلك لأن محاور مجاديفهم كانت مرتفعة لدرجة أنها كانت تضرب الماء بزاوية حادة . وبما أن هيكل السفينة كان يزداد انحناءه عند نهاية كل طابق ، فإنه كان يضيق كثيراً على الصف السفلي ، ولكن كان يترك فسحة للطابق العلوي . وبناء على ذلك كان هناك أربعة ثرائيت أكثر ، أى إنهم كانوا واحداً وثلاثين مجدفاً على كل جانب . وإذن كانت الترييم مجهزة بمائة وسبعين مجدفاً ، بخلاف مجدافي الدفة .

رتبت أوضاع المجدفين بمهارة بحيث كانت أطوال مجاديف الصفوف الثلاثة تقريباً واحدة : أربع عشرة قدماً وأربع بوصات . وهو تقريباً نفس المقياس المستعمل في بعض القوارب التابعة لأساطيل اليوم . أما المجاديف المستعملة عند المقدمة والكوثل حيث كان الجانبان ينحنيان إلى الداخل فكانت أقصر قليلاً ، أى ثلاث عشرة قدماً ونصف قدم . وبذلك لم تبسط عملية صنع المجاديف تبسيطاً كبيراً فحسب ، ولكن سهلت عملية قطع الغيار أيضاً . وتدلنا سجلات ترسانة أئينا أنه كان يصرف لكل سفينة مائتان من المجاديف ، منها مائة وسبعون للصفوف الثلاثة ، إضافة إلى ثلاثين من كلا الحجمين قطع غيار .

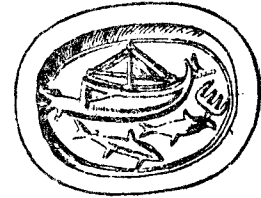
فاذا نظرنا إلى جانب إحدى هذه السفن فسيبدو لنا أن المجاديف تكون شكل مربع خماسي . أما ما يهمنا فوضع مجاديف الصفوف الثلاثة في خط مائل ، وكان كل طابق يتكون من سبعة وعشرين مجدفاً ما عدا الثرائيت فإنه كان يزيد اثنين . كانت المسافة بين المجدفين ثابتة ، وهي عبارة عن ثلاث أقدام ، حددتها حجم الجسم الإنساني ، وبذلك لم تكن الترييم أطول كثيراً من بنتكوتر قديمة من ذات الأربعة وعشرين مجدفاً على كل جانب . غير أنها كانت أقوى كثيراً وأكثر قدرة على المناورة



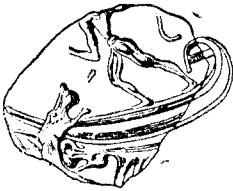
ا - نموذج فخارى لركب شراعى (٤) وجد بأبى شهرين فى جنوبى ما بين النهرين حوالى ٣٥٠٠ أو ٣٤٠٠ ق م



ب - رسم لقارب شراعى على خزف من مصر العليا  
حوالى ٢٩٠٠ ق م .

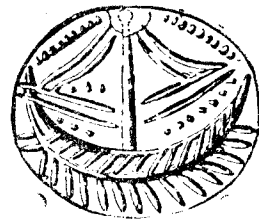


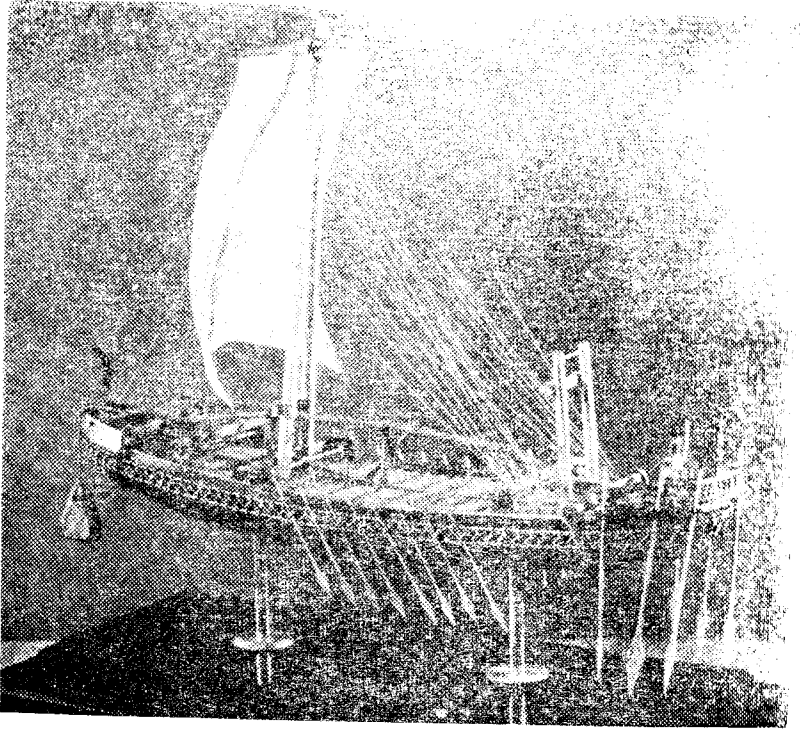
ج - سفينة تجارية على خام مينوى حوالى ٢٠٠٠ ق م .  
الطرف الأعلى هو المقدمة .



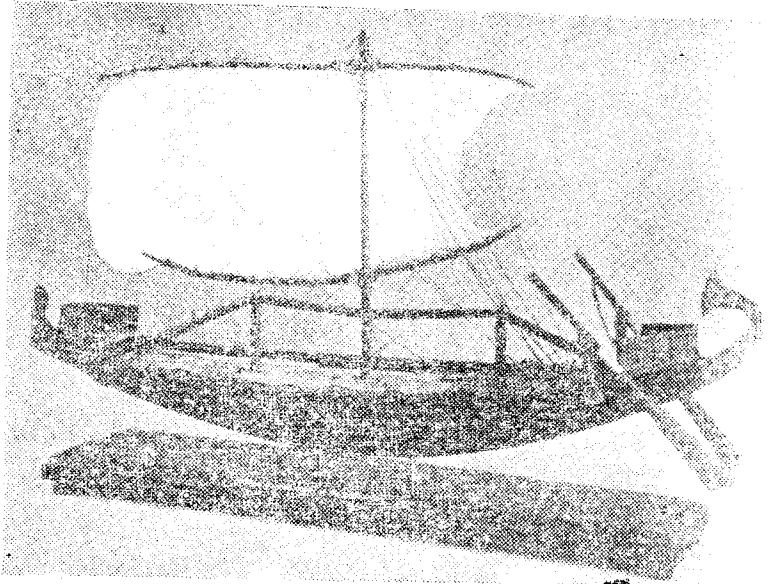
د - بحار يقاتل وحشا بحريا من رسم على خام مينوى  
حوالى ١٦٠٠ ق م .

هـ - سفينة حربية من رسم على خام مينوى حوالى  
١٦٠٠ ق م .



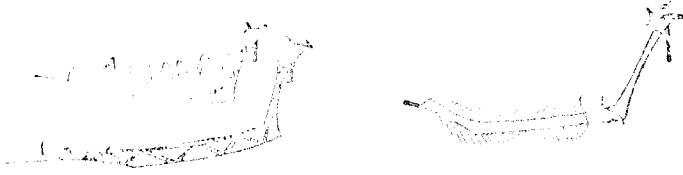


١ - نموذج لإحدى سفن الفرعون ساحورع ، حوالي ٢٥٥٠ ق . م .

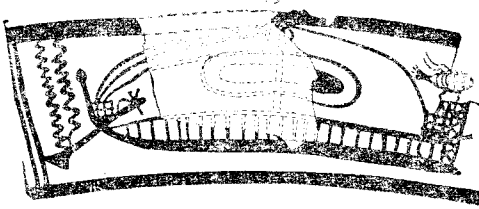


ب - نموذج لإحدى سفن الملكة حتشبسوت ، حوالي ١٥٠٠ ق . م .

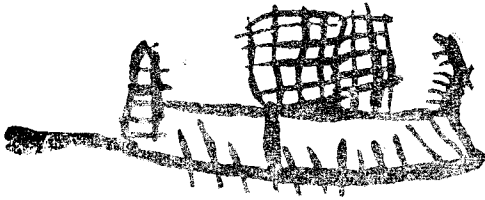
سفن بحرية المربية . من ٢٠٠٠ إلى ٨٠٠ ق م .



١ — سفن حربية مرسومة على ظهور مرايا وجدت في سيروس Syros بجزر Cyclades ، حوالي ٢٠٠٠ ق م .



ب — نموذج سفينة حربية اعلمها من ذات الحسين مجدافا، صور على صندوق ثناري أسطواني وجد ببيلوس . حوالي ١٢٠٠ — ١٠٠٠ ق م .

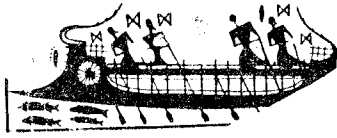


ج — نموذج سفينة حربية على إباء بأسيه Asine حوالي ١٢٠٠ — ١١٠٠ ق م .

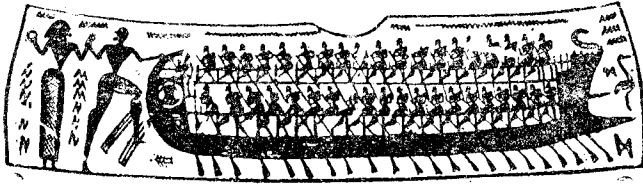


د — نموذج سفينة حربية على فنجان وجد بايوسيس Eleusis . حوالي ٨٠٠ — ٨٥٠ ق م .

السفن الحربية اليونانية من ٨٠٠ إلى ٧٠٠ ق م .



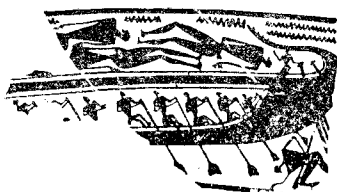
١ — سفينة حربية مبحرة وهي ربما من ذات العشرين مجدافا .



ب — سفينة حربية ربما من ذات الخمسين مجدافا في حالة استعداد للنزول إلى الماء . وهي مزودة بصف واحد من المجداف . وقد أراد الفنان أن يصور المجدفين في كلا الجانبين ، غير أنه عجز عن أن يبين المنظر المطلوب فصورهما الواحد من فوق الآخر بسداجة .

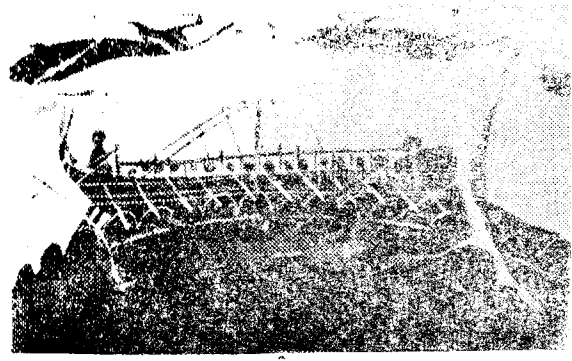


ج — الجزء الأمامي من سفينة حربية يظهر فيه حاكم المجداف الشبيه بالمتحار .

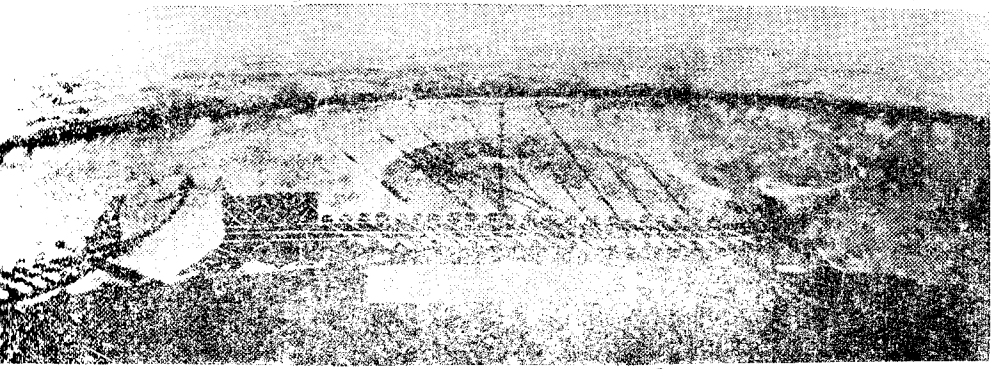


د — الجزء الخلفي من سفينة حربية في أثناء الحركة .

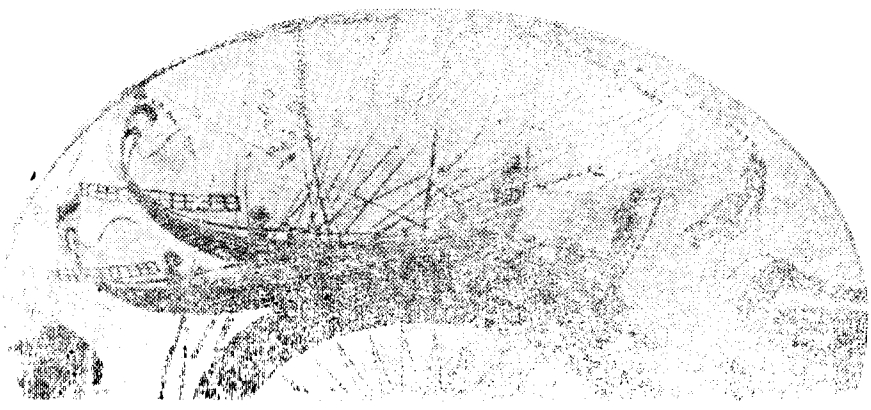
السفن الحربية التي اشتهرت بين ٦٠٠ الى ٥٠٠ ق م



ا - سفينة حربية  
مبجزة ، وهي ربما من ذات  
العشرين تجديفا .

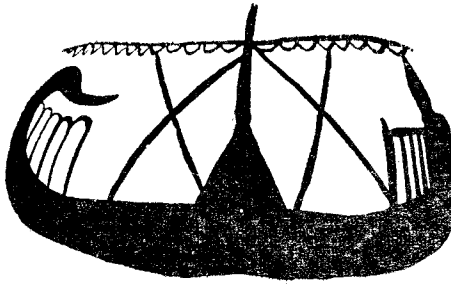


ب - سفينة حربية ربما من ذات الحسين مجدافا .

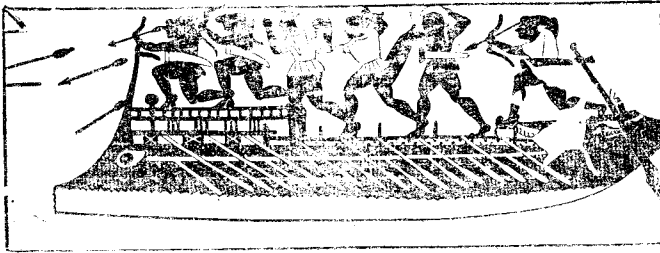


ج - سفن حربية باشره أشرعها . لاحظ القنات المعدية السنادف و دوابها .

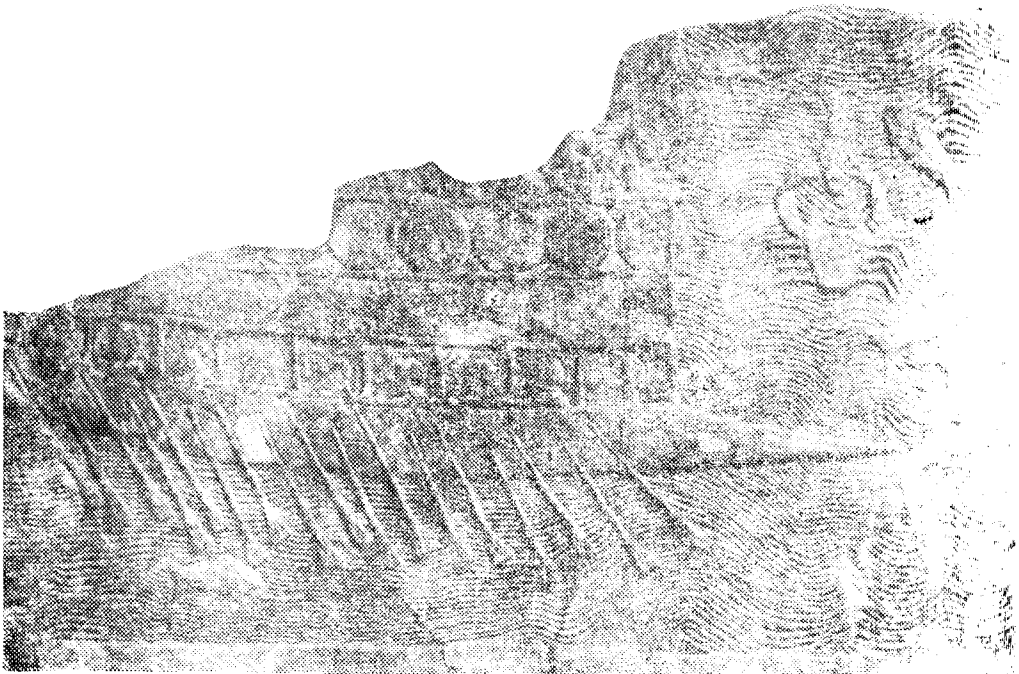
سفينة تجارية وسفيران حربيان من دوات السلجوقين ٧٠٠ إلى ٥٠٠ ق.م.



١ — سفينة تجارية  
مرسومة على لآلة من تبرس .  
حوالي ٧٠٠ — ٦٠٠ ق.م.



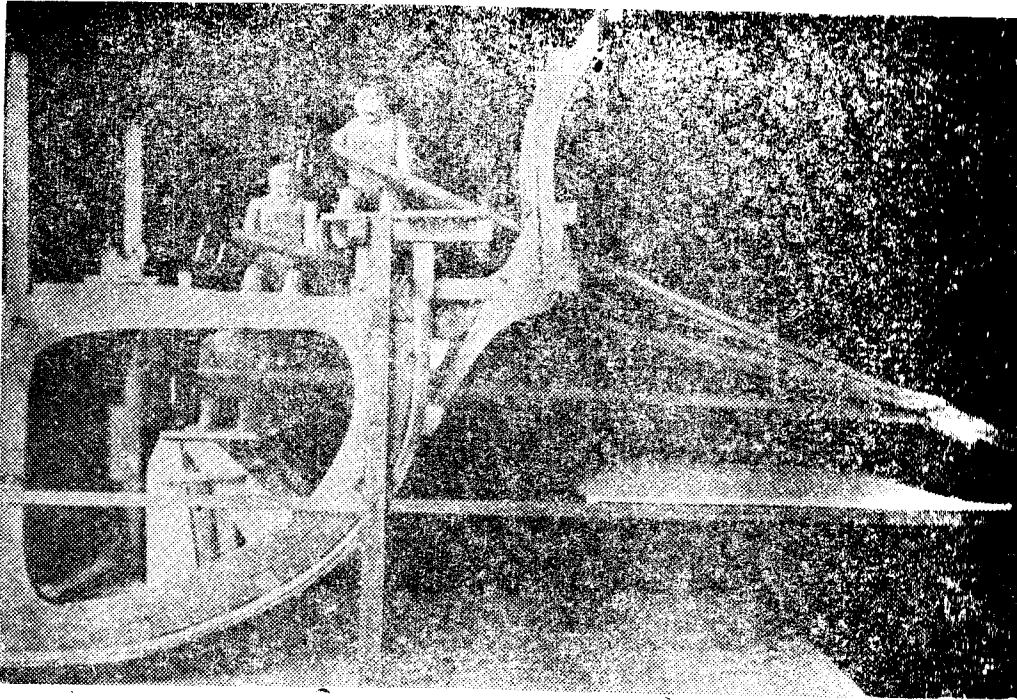
ب — سفينة حربية ذات سطحين في أثناء العمل وعربا من ذات الخشبين مجدافا .  
حوالي ٥٠٠ ق.م .



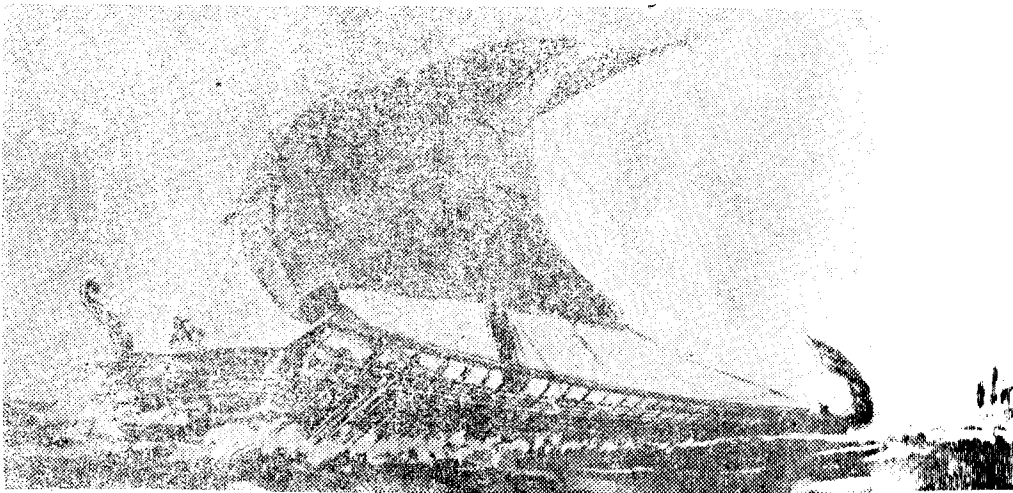
ج — سفينة فينيقية من ذات السطحين . حوالي ٧٠٥ — ٦٨٦ ق.م .







أ - قطاع عرضي لترسيم أثينية من القرن الخامس . بين ترتيب الخنادق . السطح المستوي إلى اليمين يمثل خط الماء .



ب - ترسيم أثينية من القرن الخامس مقابلة .

وأكثر ملاءمة . كان يمكن تسييرها بسهولة في جو هادى من صف  
 الثلاميت وبلا عناء في بحر رجراج من الثرائيت . وكان يمكنها في أثناء  
 القتال عند ما يحركها الثلاثة سوياً أن تسير بسرعة سبع عقد في الساعة ،  
 أو تدور على عقبها في مسافة أقصر من طولها . وكانت بالرغم من حجمها  
 وقوتها ، خفيفة قليلة الغاطس بحيث يسهل على البحارة جذبها على الشاطئ  
 ليلاً .

كان العدد اللازم من الرجال لتجهيز تريريم يصل إلى مائتى رجل . إذ  
 كان يلزمها بالإضافة إلى المائة وسبعين مجدفاً خمسة وعشرون من الجاوشية  
 وغيرهم من العمال المختلفين وخمسة ضباط . وقد يمكننا من وظائف بعض  
 الضباط أن نذكر واجباتهم التي كانوا يقومون بها في السفن الأصلية الطويلة  
 والتي تتطلب موظفين ذوى سلطة : ( ماسك الدفة ) ، والمراقب ، وضابط  
 حركة التجديف . وهذه أسماء تقليدية ، إذ لم تعد تعبر بعد عن واجبات  
 هؤلاء الضباط في التريريم . كان ماسك الدفة لا يزال يقوم ببعض مهام  
 وظيفته الأصلية ، ذلك أنه كان ضابط الملاحه ، وكان ينبغي عليه في حالة  
 القتال أو هبوب عاصفة أن يمسك الدفة بنفسه ، بالرغم من أنه كان يتركها  
 في الأوقات الأخرى إلى ملاح عادى يقوم بالمهمة ، وكان هذا العمل جزءاً  
 من وظيفته ، إذ أنه كان بمثابة ضابط التنفيذ في عصرنا هذا ، وتنقل إليه القيادة  
 إذا فقد الربان أو غاب . وإضافة إلى ذلك وعلى الأقل فيما يتعلق بالأسطول  
 الأثينى حيث كان قبطان السفينة يعين عن طريق السياسة بطريقة آلية تبعاً  
 للنظام السائد ، فكان ماسك الدفة إذن يقود السفينة فعلاً . وكان هناك إجراء  
 أثينى يلتزم به متضاه المواطن الثرى بإعداد وصيانة إحدى سفن الحرب مدة  
 ستة إضافة إلى قيادتها أيضاً ، وكانوا يسمونه تريراك Trierach ، ونادراً  
 ما كان يتمتع بأى خبرة بحرية . ثم يأتى المراقب بعد مدير الدفة منزلة ، وهو  
 ضابط الرماة وله سلطة مباشرة . وكان مسئولاً عن المواظبة على الرقابة  
 الجيدة ، وربما كان يشرف أيضاً على أعمال أخرى مثل السحب إلى الشاطئ .

أو إلقاء المرسى . وهو أيضا ، ثابتة الضابط الأول في يومنا هذا ، وكان مسئولاً عن ملاحظة هيكل وأجهزة السفينة ملاحظة مستمرة . أما ضابط حركة التجديف فكان مسئولاً عن المجدفين ومعداتهم وزادهم وتمارينهم وحالتهم المعنوية ، كان يضبط حركة التجديف بناء على أوامر ماسك الدفة ، غير أن ضبط التوقيت الفعلي لضربات المجداف كان يؤديه التزمير المطرد الذي يقوم به ناياتي السفينة ، وهو عازف ناي قد يكون أجيلاً أجنبياً يؤثر لهذا الغرض ، أو قد يكون رقيقاً . أما الضابط الخامس فكان يقرر بدور الضابط الصغير ووظيفته مساعدة الآخرين . وكان خاصة المساعد الإداري للتيرراك المذكور سالفاً . كان يحفظ سجلات السفينة ويؤجر ويدفع أجور المجدفين ، ويشرف على جميع المدفوعات عموماً ، وبذلك يكون هؤلاء الخمسة هيمنة القيادة . وإضافة إلى ذلك كان هناك جاريشية ونجار للسفينة وعمال للإشراف على الحبال والشرع ، وعشرة من الجند أو نحو ذلك وراميان أو ثلاثة وفريق التجديف .

كان تجهيز تريريم بفريق التجديف ، من الصعوبة والسكفة ، بحيث كانت النفقات تساوي نفقات بناءها . كانت القوة الأثينية المسكرة من مائتي سفينة في سلاميس مثلاً لا تتطلب أقل من ٣٤,٠٠٠ رجل . لم يكن سكان المدينة وحدهم يقدرّون على مواجهة هذا العدد الكبير ، إذ كانوا إضافة إلى القيام بأعباء أخرى يملأون صفوف القوات البرية في نفس الوقت ، ثم إن الجيش ثلاثه على ذلك لا الأسطول كان القوة الرئيسية ، وكان أي شخص يستطيع الحصول على لمة جندي وسلاح ، يفضل بضرورة الحال أن يحارب في ساحة الجيش البري على أن يتصبب عرقاً على كرسي التجديف في عنبر حار خائق . وكان يخضع لهذه الظروف فقط في حالات الضرورة عند ما لا يكون لدى مدينته ملجأ آخر . كان اقتناء عدد كبير من الرقيق أمراً صعباً ، وحتى عندما كان يمكن الحصول على العدد الكافي منهم لم يكن الأمر سهلاً ،

ذلك أنهم كانوا لا يمكن الوثوق بهم والركون إليهم . كما كانوا أيضا بالقي النفقة ( فكان ينبغي إعالتهم دائما بدلا من إعالتهم فقط في أثناء حملة معينة) . ولذلك لم يستخدموا في غالب الأحيان . كانت أئينا تلجأ إليهم فقط عند ما كانت تستنفذ جميع المصادر الأخرى للحصول على رجال ، وكانت تمنحهم حريتهم مكافأة لهم على ذلك . كان المجدفون أحط طبقات المواطنين ، وهم أولئك الذين لم يكن في مستطاعهم أن يجهزوا أنفسهم بمعدات الجندي . أما الآخرون فكانوا يؤجرون ، وكان المصدر الرئيسي لسد هذا الفراغ جزائر بحر إيجه ومدن آسيا الصغرى الساحلية التي كان سكانها يعيشون على خيرات البحر كما يعيشون الآن ، وبما أن الخدمة كانت شاقة وخطيرة ، فقد تطلبت مرتبات مغرية . وكان مجدفو الصف العلوى وهم الذين يتحملون أشق ضربات التجديف ، يحصلون على علاوات أيضا . كانت الحكومة تحتاج إلى مال للإنفاق على أسطول ، علاوة على ذلك لم يكن في مستطاع القباطنة أن يكونوا غلاظا إزاء هؤلاء العمال ، سواء أكانوا مواطنين أم أجراء أغربا ، كما كان قباطنة سفن القرون الوسطى التي يسيرها الرقيق ، ولم يستعمل السكراباج على سطح التريميم اليوناني . كان يحدث في بعض الأحيان وخاصة بعد التعرض لحسائر فادحة أن يصبح تزويد السفن بالطاقم اللازم لها غير ممكن دائما . ولذلك كانت السفن كثيرا ما تقلع إلى البحر بعجز في البحارة ، وكان قواد الأساطيل يجبرون وهم في طريقهم إلى المعركة على أن يتركوا بعض السفن على الشاطئ ويستخدموا رجالها في ملء الفراغ في السفن الأخرى .

وبما أن أسطولا من الترييمات كان في كثير من الأحيان يتكون من مائة سفينة ، وفي بعض الأحيان من مائة وخمسين ، فإن مهمة تموين عشرين أو ثلاثين ألف رجل كانت تواجه القواد . والحق أنه مما يصعب تصديقه أن الأساطيل اليونانية في هذا العصر لم تعمل على إيجاد طريقة منظمة

للتموين . فإن السفن لم تكن تحمل غير جراية عدة أيام فقط ، ذلك أن المكان الوحيد لحفظ التموين كان مجرد فراغ صغير تحت السطحين الأمامي والخلفي . وهذا المسكان كان يخصص عادة لمعدات السفينة . أما في حالة إقلاع الأسطول لمسافات بعيدة ، فقد تصحبه سفن تموين . ولكن كان القواد في معظم الأحيان يلقون مراسيهم بجوار مدينة ما ، ويسرع الرجال إلى سوقها ويشترى ما يلزمهم من الأكل . وهذه الطريقة كانت إلى حد ما ناجعة ، ذلك أننا لم نسمع قط عن مجاعات في صفوف البحارة . وقد سمعنا عن قواد ذوى دهاء كسبوا نصراً رخيصاً وذلك بحيلة بسيطة هي مجرد التردد والركون بعيداً عن الأنظار حتى يأمر قائد العدو بسحب سفينه على الشاطئ ، ويسمح للرجال بالذهاب إلى السوق ، وعندئذ يسرع بالهجوم ويدمر سفن العدو أو يسحبها ويستولى عليها .

لم يكن قواد الأساطيل اليونانية أمراء بحر فحسب ، وإنما كانوا قواداً حربيين . المفروض فيهم أن يكونوا أكفأ ، سواء في البر أم في البحر . كان قائد الجيش البرى في شهر ما ، يتوقع أن يكون على رأس أسطول بحرى في الشهر التالى . علاوة على ذلك ، كان المواطنون في أثينا ، وقد تقدموا في استخدام الإجراءات الديمقراطية إلى أقصى ما يستطيعون ، يعينون القواد بأنفسهم ، وذلك بأن يختاروهم من بين مجاس من عشرة كانوا ينتخبون سويًا بالتصويت العام . نجحت هذه الطريقة بصورة ما كغيرها من أساليبهم . نجحت في الواقع في وضع الأسطول في أيدٍ قادرة ماهرة ، حتى لقد أسلمته في بعض الأحيان إلى عبقرية بحرية مثل تمستوكليس . ولكن وضعته في بعض الأحيان في أيدي رجال أغبياء عنيدين .

كان من الضروري تمرين البحارة تمريناً قاسياً صارماً . ربما كانت أعمالهم من حيث التوقيت والتأزر دقيقة كأي عمل على سطح سفينة بحرية حديثة ، ولكن كان أكثر إرهاقاً من الناحية الجسمانية لدرجة تتعذر معها

المقارنة . بدأت مدن آسيا الصغرى في سنة ٤٩٤ ق . م في إعداد أسطول لمحاولة التخلص من ربة الاستعباد الفارسي . وعينوا ضابطاً قاسياً من فوسيا ، مدينة البحارة الموهوبين ، للإشراف على تموين المواطنين المتطوعين على التجديف . وكان الرجال تحت نظام التدريب القاسي الذي أخضعهم له لا يصدون أكثر من ثلاثة أيام ، ثم يغادرون بعد ذلك . ويستطيع أى إنسان ذاق مرارة التقرحات التي تصيب اليدين مع ألم العضلات الذي يتبع عدة ساعات من التجديف في قارب صغير ، أن يقدر كيف كانوا يحسون .

كان المجدفون عموماً يدخرون للحرب . أما في حالة الإقلاع إلى البحر بغير قتال فكانوا يصلون سارية ويوثقونها بأسفين ، ويرفع شراع مربع كبير . ولكن يصبح هذا الشراع عديم الفائدة في أثناء القتال ، ما دام يجب على السفينة أن تكون مستعدة للاستدارة في أى اتجاه في الحال ؛ ولا يمكنها عندئذ أن تعتمد على شهوات الريح . علاوة على ذلك ، وبما أنه لم يكن هناك مكان على سطح السفينة لتخزين مثل هذه المعدات الضخمة ، فإنها كانت تترك عموماً على الشاطئ . عندما كانت السفينة تعلق للقتال . وكان كل ما يأخذونه معهم سارية وشراعا صغيرا ، كان اليونان يسمونه «شراع قارب» ، وكان هذا الشراع يستعمل عندما تستدير السفينة للهرب ، وكان الاصطلاح اليوناني « للهرب » هو انشر شراع القارب . ولقد رسمت سفن الأسطول الحربى الرومانى بعد ذلك بزمان طويل بشراع صغير منصوب عند المقدمة على سارية قصيرة مائلة إلى الخلف . وقد أوما البعض إلى أن هذا الشراع هو « شراع القارب » في الترييمات اليونانية من القرنين الخامس والرابع قبل الميلاد ، ولكن الأكثر احتمالاً أن «شراع القارب» كان مجرد بدل للشراع العادى الحجم . وكان يستعمل لأنه كان ذا حجم مناسب ويمكن الاحتفاظ به دائماً في السفينة .

كان الاحتفاظ بأسطول أمرا باهظ التكاليف تماماً كتزويده بالرجال.

فالترييم ضعيفة البناء ، وحياتها قصيرة نتيجة للإجهاد الذي تتعرض له . ويخرج أغلبها من الخدمة بعد عشرين سنة ، وكثير منها قبل ذلك . أما إذا بقي أى منها خمساً وعشرين سنة لكانت أشبه بالمعمرين . والأسطول الأثيني يقسم سفنه بعناية فئات مختلفة : فئة تخصص للاحتياطى ، ومعنى ذلك أنها كانت تظل فى مياه الوطن للطوارئ ، ولا ترسل إلى المهمات العادية (الروتينية) . أما الأخرى فتقسم درجات أولى وثانية وثالثة ، بناء على عمرها وحالتها . وأما السفن التى كانت لا تسمح حالتها حتى بإحراقها بالدرجة الثالثة فكانت تحول إلى سفن لنقل خيول الفرسان ، وأما التى لم تعد صالحة للعمل فكانت تخرج من السجلات وتهمل . وكان معظم هذه السفن المستغنى عنها تفكك على الأرجح لتستعمل أخشابها الصالحة فى بناء سفن جديدة ، وإن كانت هناك حالة واحدة على الأقل يبع السفن الحربية المستغنى عنها . ذلك أنه فى أوائل القرن الرابع قبل الميلاد ، عندما كانت الحكومات تلجأ إلى الجنود المرتزقة على نطاق واسع فى تكوين جيوشها ، اشترى يونانى مقحم ترييما من المستغنى عنها ، وأعدّها للعمل وعين لها قيادة وزودها بالبحارة وأجرها باعتبارها قطعة بحرية مرتزقة . وبالرغم من أن استبدال السفن المستغنى عنها كان يستنفد إلى حد بعيد الجزء الأكبر من الأموال التى تنفق على الأسطول ، كان شراء وصيانة الأجهزة العديدة التى كانت تزود بها كل سفينة يستلزم أيضاً نفقات كبيرة . كانت الأشرعة مكونة من نوعين من الكتان الخفيف والثقيل . وكان تجهيز الشراع يحتاج إلى حبلين من حبال رفع الشراع ، وشراعين ووثاقين وثمانية عشر حبلاً من حبال حزم الشراع . وكانت السارية الراسية كما فى أيام هوميروس ترفع عن طريق دعامين أماميتين ودعامة خلفية . وبما أن حبال تثبيت الشراع لم تذكر قط ، إذن فإن الدعامين الأماميتين لا بد وأهما كانتا تثبتان إلى جانبي السفينة بطريقة ما عند الجزء الخلقى من المقدمة كحبال تثبيت الشراع الجانبية ، وكان عمال السطح يستعملونهما فى رفع وخفض السارية ، ويبدو

واضحاً من ملاحظات عرضية نجدتها في كتابة بعض الكتاب القدماء أنها كانتا تعتبران الشيتين الأساسيين في التحميل ، وكان هناك أيضاً أربعة أقبال كبيرة وأربعة أخرى أرفع منها تستعمل للدراسي وللملين . والهلبان من الحديد ، وكا خفيفين جدا يقل وزنها عن خمسين رطلا ، ولكن يمكن وضع وزن إضافي بربط حجارة أو قطع من الرصاص في الهلب . وبالسفينة مادة غير عادية تكون جزءاً من جهاز السفينة العادي هي طاقم من كبلات التحزيم ، وكانت كل سفينة تحمل عادة طاقمين منها على الأقل ، إضافة إلى بعض منها أيضاً كقطع غيار . وعند ما كانت تحول إلى سفينة نقل خيول فإنها تزود بأربعة طواقم من هذه الكبلات وهي كبلات ثقيلة ، تثبت بسيور من الجلد حول الهيكل فتطوق السفينة أفقياً من المقدمة إلى الكوئل وتساعد على حفظ ألواح الهيكل من أن تنخلع تحت ضغط صدمة الناطحة أو تحت مجهود التجديف . وحتى يوازنوا ثقل هذا البناء الإضافي الزائد فإن طرما من حجارة أو زلط أو رمل — كان يضاف ويوزع في أنحاء القاع .

كانت التريميم تحمل سلاحين : أولهما الناطحة وهو عبارة عن كتلة خشبية كبيرة تطل من مقدمة سهم السفينة ، يحيط بها غلاف من البرونز مسنن النهاية ذو كلاب له ثلاث شعب ونواشر إضافية من أعلى ، وهو أداة أكثر فاعلية بكثير من الناطحة المفردة القديمة ، وثانيهما البحارة المقاتلون . لم تكن السفينة اليونانية التي حاربت في سلايس مثل البنتسكوتر ذات سطح كامل . كان هناك سطح عند المقدمة وآخر عند الكوئل . ويمر يمتد بطول السفينة على الجانبين وربما من الوسط أيضاً . وهذا كان كافياً للأربعة عشر رماحاً والأربعة القواسين الذين يؤلفون قوتها المحاربة ، ومع أن هذا لم يحم لمجدفين حماية تامة ، فإنه جعلها سفينة أخف . وفي النصف قرن التالي أضيفت أجزاء أخرى للسطح فامتد الممر الجانبي حتى أشرف على السطح الخارجي . كما ثبتت على الجانبين أيضاً حواجز حتى يتلقى المجدفون جميعاً أقصى ما يمكن



من الحماية . وكان اليونان يسمون مثل هذه السفن التي يحميها ظهر من فوق وحواجز من الجانبين Cataphract أى المحمية أو المسورة (صحيفة ١٠٠ أ). أما الأصغر منها، أى المفتوحة عديدة الظهر فسموها غير المسورة Aphract أى غير المحمية .

غير أن جميع الترييمات لم تكن متشابهة . إذ كانت هناك فوارق بين تلك التى تملكها حكومة وأخرى، تماما كما توجد فروق الآن بين سفن الأساطيل الحربية الحديثة التى من نفس الدرجة . وترجع هذه الاختلافات إلى الوسائل الفنية المفضلة، وترجع من الناحية الأساسية إلى ارتفاع السفينة واتساع سطحها . وقد فضل الفينيقيون فى أثناء معركة سلامس — بالرغم من أن سفنهم كانت خفيفة وسريعة فى المناورة والنطح — العمل بفريق كبير من الرماحين والقواسين — فكانت النسبة بينهم وبين اليونان ثلاثين لكل ثمانية عشر — ومن ثمة كانت الترييمات التى استعملوها ذات سطوح واسعة، وكانت أكثر ارتفاعا من اليونانية حتى تهيء لرماتها أن يضربوا عدوهم من أعلى، وقد استخدموا فى الأيام القديمة عندما كانوا يستعملون السفينة ذات الطابقين سفنا من هذا الطراز أيضا . كذلك كانت بعض الحكومات اليونانية مثل حكومة قورنثة تفضل السفينة الثقيلة ذات السطح السكافى لحمل قوة كبيرة من المحاربين . وكان الغرض من بناء سفن كهذه يرمى إلى القضاء على رجال العدو، أكثر مما يرمى إلى تدمير سفينته . لكن عمل الأثينيين من ناحية أخرى على تصميم سفن سريعة وقادرة على المناورة . وفى عصر ازدهار أثينا فى السبعين سنة بعد سلامس، خفض الأثينيون المحاربون إلى أربعة عشر رامياً فقط، واعتمدوا من الناحية الأساسية على كفاية السفينة وجدارة فريق التجديف فى القيام بهجمات خاطفة بالناطحة، فكانوا يستعملون سفنهم قذائف، ولا يباليون برجال العدو، وإنما يهدفون إلى تحطيم سفنه بضربات سريعة حاسمة .

كانت المناورة للنطح أمرا دقيقاً . والواقع أنه ما كان يستطيع ان

ينجح في هذه المناورة غير فريق تجديد ماهر وقبطان ذى بصيرة حادة وسرعة خاطر من حيث التوقيت . ذلك أنها عملية تقتضى ضربة واحدة أو ضربتين على الأكثر . وما كان ينبغى للقبطان أن يخفق مرتين ، لأن مجدفيه يكونون في الواقع قد استنفدوا قواهم وأصبحوا غير قادرين على تكرار العملية المرذقة مرة أخرى . أما سرعة السفينة عند لحظة النطح فكان يجب أن تكون متوسطة ، ذلك أنها إذا كانت بطيئة ، يتمكن العدو من أن يستدير ويخرج من منطقة الهدف ، وإذا كانت سريعة فقد تنفذ الناطحة بقوة الضربة إلى مسافة عميقة في هيكل سفينة العدو ، وبذلك لا يتمكن رجالها من تدويرها والابتعاد في الوقت المناسب قبل أن يتمكن محاربو العدو من التثبيت بها وتسلقها . فإذا أخطأت الضربة الأولى أو لم تكن مميته ، كان على رجاله أن يديروا السفينة بأقصى سرعة حتى يعيدوها إلى الوضع المناسب ثم ينطلقوا مرة ثانية تجاه سفينة العدو بسرعة النطح المناسبة . هذه السرعة المعينة التي أمثلتها ضرورة القتال هي التي جعلت المحاربين جزءاً أساسياً من العاظم اللازم لجميع السفن . وحتى بالنسبة لتلك التي صممت أصلياً للضرب بالناطحة - ذلك أنه إذا لم يكن هناك مثل هؤلاء المقاتلين ليدمروا سطح سفينة العدو في أثناء الاقتراب أو يصدوا رماته الذين يحاولون التسلق إلى سفينتهم عند الصدمة ، فإن رماة العدو يستطيعون أن يقشروا بالسفينة المهاجمة ويقهقروا سطحها ويغلبوا المهاجم على أمره . وقد استخدم ثمستوكليس في كل سفينة أربعة عشر رماحاً وأربعة قواسين في معركة سلامس . أما أمراء البحر الأثينيون فقد تمكنوا من تخفيض الرماحين إلى عشرة فقط .

كانت هذه الأساطيل - التي لم تكن لتعتمد على ناطحاتها بسبب بطء سفنها أو سوء فرق التجديف فيها ، مجبرة على أن تعتمد على الرماة في المكان الأول . فكان القبطان في أثناء المعركة يولى اهتمامه الأكبر إلى تجنب الإصابة

من ضربة من ناطحة العدو ، أما الطريقة القياسية لتحقيق ذلك ، فكانت الاحتفاظ بأى ثمن بمقدمة السفينة تجاه سفن العدو وعدم تمكينه قط من التصويب إلى جانب السفينة أو مؤخرتها . فإذا استطاع قائد السفينة أن يفعل ذلك بنجاح - وهي عملية كانت تقتضى في غالب الأحوال تدوير السفينة بطريقة مستمرة - حتى يتعب مجدفو العدو ، هنا يتمكن من تحويل القتال إلى معركة بين الرماة ، تكون الكفة الراجعة فيها إلى جانبه ، كما أنه إذا تمكن من القضاء على عدد كاف من رجال العدو في هذه المرحلة ، فإنه قد يصبح في مركز يسمح له بالهجوم هو نفسه بالناطحة ، أو إن أخفق في ذلك ، يتشبث بسفينة العدو ويقتحم سطحها .

كان الأسطول المدرب على استعمال الناطحة يفضل طريقتين من طرق المناورة على الأخص، هما الاقتحام ، والدوران ، كان الأسطولان في أثناء المعركة يواجهان بعضهما عموماً في صفين طويلين ، وكان الأسطول الذى يتبع طريقة الاقتحام يندفع إلى الأمام مسرعاً عند ما تعطى له الإشارة حتى تخترق سفنه صفوف العدو قبل أن يتمكن هذا من اتخاذ إجراء مضاد ، ثم تستدير وتنطح الأجزاء غير المحمية أو الكوائل ، وهذه مناورة مميّزة ، غير أنها تقتضى أقصى ما يمكن من التأزر ، والاستجابة للأوامر ، ودقة التنفيذ . ولم يكن يستطيع تنفيذ هذه الخطة في الواقع بنجاح ، غير سفن سرية وفريق تحديد فائق التدريب يعرف كيف يعمل مثلاً . أما طريقة الدوران فكانت خطة أسهل ، إذ كانت عبارة عن دورة حول أحد جوانب السفينة المعادية حتى يستطيع المهاجم التوجيه إلى كورنلها لنطحه في النهاية .

وكان القائد البحرى يستطيع أن يتجنب التعرض لمناورة الدوران ، إما بأن يطيل المسافة التى يهطف فيها أسطوله - لا إلى درجة كبيرة حتى لا يعرض نفسه لمناورة الاقتحام - أو إذا سمح المسكان بأن يحمى جوانب سفنه يجعلها ناجية الشاطئ . كانت مناورة الاقتحام أصعب من الأخرى .

وهي طريقة ربما اخترعها الفينيقيون ، أو تلك البحارة المهرة . إذ أنهم أول من استعملها على أية حال كما نعلم . حاولوا استعمالها ضد ثيستوكليس في أثناء معركة ارتمسيوم ، قبل معركة سلاميس بشهرين . غير أن ذلك القائد الداهية كان لديه إجراء مضاد معد جعل أسطوله يصطف في شكل دائرة بحيث كانت مقدمات السفن إلى الخارج وكواثلها إلى الداخل ، ولم يترك المهاجمين في الواقع منفذاً يتحمون منه . وهناك طريقة أخرى ، وهي أن يجعل الأسطول صفين بحيث يكون الصف الثاني مستعداً للانقضاض على أي من سفن العدو التي تتمكن من اقتحام الصف الأول . وهذه طريقة كان يمكن إجراؤها فقط عند ما يكون التفوق العددي في جانب القائد الذي يجريها ، وإلا لأصبح صفاه قصيرين لدرجة تمكن العدو من استخدام طريقة الدوران . ولقد استعمل الأثينيون هذه الخطة بنجاح في معركة بالقرب من جزر أرجينوزا Arginusae هذا ساحل آسيا الصغرى في ٤٠٦ ق. م . بأسطول مكون من ١٥٠ سفينة ضد أسطول إسبرطي من ١٢٠ سفينة . وقد اختاروا مكاناً فيه عدة جزر صغيرة أوضاعها مناسبة تماماً ، بحيث يمكن إدماجها في تكوين الصفين . وبذلك تمكن القواد الأثينيون من تكوين صفين كانا أطول من صف عدوهم الواحد

كانت التريكون هي السفينة الخربية الصغيرة الوحيدة التي استعملها الأسطول الأثيني من بين وحداته في أثناء عنقرابه . وهي سفينة مفيدة ولا شك في الاستكشاف ومطاردة القرصنة . أما البنتكونتر فكانت شيئاً من مخلفات الماضي ، حلت محلها التريكون ، وهذه الأخيرة كانت أبعد ما تكون عن الإقتصار فقط على الخدمة العسكرية ضد أساطيل العدو . لقد كانت حمار شغل عاملاً وكانت تقوم بمهام كثيرة ، فكانت تستعمل إذا ما خفض عدد مجدفيها في نقل الجنود ، وإذا أخفضوا إلى ستين مجدفاً فقط صلحت لنقل ثلاثين حصاناً . وكانت مثالية للعمليات البرمائية ، ذلك أنها كانت خفيفة

لدرجة تمكن رجالها من سحبها بسهولة على الشاطئ . والحق أن كثيراً من المعارك التي سميت معارك بحرية لم تكن غير مجرد هجمات شبه قرصانية هدفها النهب ، قام بها عدد من الترييمات ضد مستعمرة ساحلية . كذلك كانت تقوم بعمليات الخفر البحري في حراسة الناقلات ضد الأعداء أو النزاهة أو كليهما وبما أنه لم يكن هناك سفن أسرع منها في البحار فقد استعملت أيضاً في نقل الرسائل . وكان عند الأثينيين سفينتان شهيرتان هما « بارالوس » و« سالامينيا » ، كانتا أسرع سفينتين في الأسطول ، استعملتا دائماً في تبليغ الرسائل أو نقل الشخصيات الهامة .

غير أن الترييمات كانت تتصف بالمنقصتين اللتين انصفت بهما جميع السفن القديمة ، وهما الخفة ( المفرطة ) والضيق . كانت عديمة الفائدة في أي من الأجواء العاتية ، وغير قادرة على حمل كميات كبيرة من الماؤن ، ولذلك كان ينبغي أن يكون لها قواعد مستعدة دائماً . كانت سفن الشحن قادرة على أن تخوض عرض البحار ، أما الأسطول المحارب فكان ينبغي أن يحاذي الساحل حتى يستطيع الرجال كل ليلة أن يسحبوا السفن على الشاطئ . ويطبخوا ويأكلوا ويناموا . ولقد وقعت العمليات الحربية البحرية دائماً على مرأى من الشاطئ . وحيث إن العمليات البحرية في مياه تحاذي شواطئ في بد العدو لم تكن ممكنة ، فإن القواد لم يكن في استطاعتهم قط تنفيذ حصار بحري حقيقي . قد يجسسون أسطولا في ميناء ، كما فعل سرخس بـمستوكليس في سلامس ، أو يمنعون تموين أحد الموانئ من البحر ، ولكنهم ما كانوا يستطيعون أن يسيطروا على خط ساحلي طويل يضع العدو عليه قبضة متينة . أما تحديد المجال البحري الذي كانت تختاره السفن فقد جعل من أعالي البحار مناطق لا يسيطر عليها أحد ، وذلك عاق على الأخص تطهير البحار من القرصان ، وهي عملية لم تنفذ قط بطريقة حاسمة حتى مقدم الرومان بقواتهم الحربية الهائلة ، وحين أصبحت جميع شواطئ البحر المتوسط تقريباً تحت سيطرتهم .

كانت الحرب البيلوبونيزية ، ذلك الصراع الكبير الذي وقع بين أثينا وإسبرطة والذي بدأ في ٤٣١ ق . م . واستمر سبعا وعشرين سنة ، هي فترة ازدهار الأسطول البحري المدرب على المناورة واستعمال الناطحة . وبعد أن حقق الأثينيون انتصاراتهم الخاطفة على الفرس بنوا في النصف قرن التالي أقوى أسطول شهده البحر المتوسط . كانت سفنهم أسرع السفن الموجودة ، وكانت فرق تجديدهم مدربة أحسن تدريب وخاصة فيما يتعلق بالصعوبات التي تتطلبها مناورة « الاقتحام » و « الدوران » . وكان لديهم في أثناء السنين الأولى من الحرب أمير بحر موهوب يدعى فورميو Phormio ، كان قادراً على الاستمرار في حمل التقاليد التي بدأها ثمستوكليس ، وهذا الأسطول كان أداءه قويه لدرجة أنهم اعتمدوا عليه في المقام الأول طوال مدة الحرب . سمحت أثينا عمداً لإسبرطة وحلفائها أن يمدوا خط حصار قاريا حول المدينة . لم يؤثر هذا الحصار في شيء ، ذلك أن الناقلات تحميها الترييمات الأثينية كانت تمد المدينة بجميع لوازمها وذلك تحت نظر المحاصرين . كانت إسبرطة مثل فارس تملك قوة برية أصلاً ولم تكن تملك سفناً . كان بعض حلفائها وخاصة قورنثة يملك أساطيل كبيرة ، غير أنه لم يكن من بينها من يرغب على الأخصر في الاعتماد على أثينا إلا في ظروف تكون فيها السكفة الراجعة بغير منازع في ناهيتهم .

بلغ الأسطول الأثيني في فن القتال بالناطحة خلال السنة الأولى من الحرب قمة لم يصل إلى مثلها أحد بعد ذلك ، كان أوجها معركة بانرس Patras في سنة ٤٢٩ ق . م التي وقعت في الطرف الغربي من خليج قورنثة . انتصر فورميو في هذه المعركة نصراً مبهيناً بعشرين ترييما على أسطول العدو المكون من سبع وأربعين . وهي معركة اضطرت إلى أن يخوضها بالرغم من عدم رجحان كفته . ولما قرر القائد الإسبرطي — وكانت معظم السفن التي تحت قيادته قورنثية — أن يخوض المعركة ، عمد حتى يمنع الأثينيين من

استعمال طريقة الاقتحام ، إلى استخدام طريقة الدائرة المضادة . فوضع خمس سفن للاحتياط في الداخل ، وصف الأخرى حولها في دائرة ومقدماتها إلى الخارج . وهذه طريقة كان تستوكليس قد استخدمها في أرتسيه ، م ونجحت حينئذ .

غير أن سفن وفرق تجديف الفرس لم تكن في مستوى تلك التي يقودها فورميرو آنئذ ، وكذلك لم يكن قائدها في مقدراته . فنفذ فورميرو خطة جريئة . إذ أحاط بالأسطول الإمبراطي ، وأخذ يطوف حوله بثبات . بذلك وضع سفنه في أخطر موضع ممكن ، إذ كانت جواربها معرضة إلى ناطحات العدو . غير أنه لم يفكر فقط في أنه يستطيع أن يعتمد على سرعة فرق تجديفه في الاستدارة والابتعاد عن منطقة الخطر في حالة هجوم العدو ، وإنما فطن أيضاً إلى إبطء العدو وعدم مقدراته على مثل هذه المناورة . ثم إنه إضافة إلى ذلك ، حسب حسابا للريح كما فعل تستوكليس في سلايس كان الوقت بعد الفجر تقريبا والهدوء شاملا . وكان بهما عادة نسيم صباحي من الشرق في تلك المنطقة ، استتج أنه عندما يهب هذا النسيم فإنه سوف يربك تجمعات الإمبراطيين ويخل أوضاعها . وحدث ما توقعه بالضبط . فلما هبت الريح بدأت سفن العدو تزاحم بعضها بعضاً حتى اضطرت بياراتها إلى إبعادها عن بعضها بتركائز . وبعد قليل اقتربت الواحدة من الأخرى لدرجة أنه لم يعد يمكن استعمال المجاديف . وعندئذ أعطى فورميرو أوامره بالهجوم ، وتحولت سفنه من دائرة إلى صف واحد وانفذت نحو العدو . واستطاعوا في أول هجمة أن يفرقوا إحدى سفن القيادة ، وأن يستولوا على النبي تشرة سفينة قبل أن يتمكن العدو من التخلص والهرب .

انظر الإمبراطيون بحرص حتى فأقرا أسطول فورميرو الصغير عددا بنسبة أربعة إلى واحد قبل أن يقدموا على تسوية حسابهم مع أثينا . غير أنهم خسروا مرة ثانية ، ولكن كانت خسارتهم هذه المرة راجعة فقط إلى

عبارة أثينية بحرية فريدة ، كانت خارقة حتى بالنسبة للأثينيين . كانت كفة القتال في ناحية الإمبراطيين بسبب تفوقهم الهائل في عدد السفن ، فقد أسروا تسع سفن وكانوا في سييل مطاردة السفن الأخرى بعنف شديد تبعث لإحدى سفنهم سفينة أثينية متخلفة ، وحدث أن كانت إحدى سفن الشحن راسية أمامهم في مرفأ مقترح . فوجه قائد السفينة الأثينية سفينته تجاهها ، غير أنه بدلا من أن يجتازها دار من حولها دورة خاطفة جعلته في وضع مناسب تماما للضرب بالنابضحة ، فاستطاع أن يضرب السفينة المطاردة في منتصفها . أما المناورة بهذه المهارة فكانت ، لا يعرفها الإمبراطيون . لقد جلسوا في مقاعد التجديف ينظرون مذهولين ، وقبل أن يستأنفوا حركتهم ثانية ، كان الأسطول الأثيني قد توقف عن الهرب واستدار وهجم وأغرق ستا من سفنهم .

لم تمر ست عشرة سنة بعد انتصارات ثورمبو الباهرة حتى وقع قتال عنيف . أذرت نتائجه بنهاية عهد الثيريم الخفيفة السريعة باعتبارها منسكة البحر لا منازع . كان المسكان ميناء سيراقوزة بعيداً عن أيدينا

كانت الحرب البيلوبونيزية قد توقفت نثرة ما بناء على معاهدة غير نهائية في سنة ٤٢١ ق . م . ولسكنها نشبت مرة ثانية بعد عدة سنوات . إذ اتخذ الأثينيون في سنة ٤١٥ ق . م أول خطوة في سلسلة من الأعمال التي كان من شأنها أن تؤدي إلى هزيمتهم . كان أسطولهم لا يبارى ، وكانوا يعرفون ذلك . وفي لحظة من لحظات الاعتداد بالنفس وافقوا على إرسال أسطول كبير — من ١٣٤ سفينة و ٢٧٠٠٠ رجل — للاستيلاء على سيراقوزة بصقلية ، ولم تكلفهم هذه المحاولة قبل أن تنتهي بعد ذلك بسنتين مائتي سفينة وخمسين ألف رجل فقط ، وإنما أدت إلى إدخال طراز جديد من السفن والقتال كان من شأنها أن وضعت حداً لتفوقهم البحري .



عند ما دخل الأسطول الهائل الذي يشتمل على أحسن قطع الأسطول الأثيني ميناء سيراقوزة في مصيف سنة ٤١٥ ق. م. لم يكن هناك غير عدد قليل من كلا الجانبين هم الذين لم يتوقعوا أن الحملة ستنتهي قريباً . كان السيراقوزيون يملكون أسطولاً كبيراً ، ولكن لم يكن أحد من رجاله ابتداء من القائد إلى العمال العاديين ليحسب أن له فرصة ما ضد الأسطول الأثيني .

غير أن السيراقوزيين قد تزودوا بمفتاح النصر من معركة كانت تعتبر في هذا الوقت ولا شك من المعارك البحرية الصغيرة . وهي اشتباك أسطول أثيني مع أحد أساطيل قورنثة في سنة ٤٢١ ق. م. في خليج ضيق بجوار الطرف الغربي من خليج قورنثة . ولم يكن لدى أى من الطرفين أكثر من ثلاث وثلاثين سفينة . ولما انفض القتال بعد صراع طويل ، كانت ثلاث سفن قورنثية قد أغرقت وتعلقت سبع سفن أثينية عن العمل . كانت هذه النتيجة عند القورنثيين تساوى نصراً . أما سبب حسن بلائهم فظاهر ، ذلك أنهم عملوا على تقوية مقدمات سفنهم وسطوحها الخارجية بكتل إضافية من الخشب ، ولزموا في أثناء المعركة أما كن ضيقة ، حتى لا يتركوا متسعاً لأعدائهم يناورون فيه ، بل اضطروهم إلى التناطح رأساً برأس . وكانت نتيجة ذلك أن تعرضت السطوح الخارجية لسبع سفن أثينية إلى ضربات قوية من الكتل الخشبية الضخمة التي تزودت بها مقدمات السفن القورنثية .

تعلم السيراقوزيون من هذه المعركة فقرروا جميع ترتيباتهم بهذه الطريقة . وكان المسكان الذي وقع فيه القتال في صالحهم . وكان ميناؤهم يضاوى الشكل يباغ طوله أربعة آلاف ياردة وعرضه ألفين ، وقد نجحوا في سد المدخل بعدد من سفن الشحن الغارقة . فأصبح الأثينيون ومازق إذا اضطروا إلى أن يجاربوا في مياه لا متسع فيها بطريقة القتال التي يعرفونها . كانت مقدمات سفنهم الخفيفة تواجه مقدمات سفن السيراقوزيين الثقيلة المقواة .

وكانت كوائهم في مواجهة شاطئ في يد العدو . وبذلك لم بعد التسامح ، كما  
إلا رأساً برأس ، وبذلك كانوا يخسرون كل شيء ولا يرغبون شيئاً . وهنا  
حاول القائد الأثيني اتخاذ إجراء أخير ، فوضع رماة إضافيين عند مقدمه  
السفن وزودهم بكلايب حديدية يشبهونها في سفن السيراقوزيين ، فإذا  
تمسك المجدفون من الاستدارة بسرعة تكفي للنجاة من الضربة الأولى ،  
استطاع المتشبثون بكلايبهم أن يتشبثوا بالمهاجمين ، وأن يمنعهم من التمسك  
من الاستدارة لمحاولة ثانية ، ويعطوا رجالهم فرصة الصعود إليها . وكان  
هذا إجراء يائساً ، فأينما لم تفكر قط في مثل هذه الخطط ولا قرأه لها فيها .  
ثم إنه حدث أن علم السيراقوزيون قبل المعركة بهذه الخطط فعملوا على  
تغطية سطوح سفنهم الأمامية بجلود كانت الخطاطيف تمزقها من غير أن  
تضر السفن ولا تتمكن من التثبيت بالخشب . ولما تقابل الأسطولان  
أخيراً ، حارب الأثينيون بشجاعة ولكن في قضية خاسرة . ولم تخرج من  
المائتين وعشر سفن الأثينية التي دخلت ميناء سيراقوزة في أثناء الحملة  
سفينة واحدة .

كان الأثينيون يتمتعون بقوة احتمال خارقة ، ذلك أن هزيمة كرهه لم  
تقض عليهم . فقد تمكنوا في أثناء السنوات التالية ، هبتئين في الحقيقة من  
لا شيء ، أن يبنوا أساطيل قوية ، وأن يكسبوا انتصارات عديدة ، بالرغم  
من أن سفنهم و فرق تجديفهم قد أصبحت حينئذ في الغالب أدنى مرتبة من  
أساطيل أعدائهم . ففي أثناء تلك السفن ، وعلى التقيض تماماً ، كان الأثينيون ،  
هم الذين يدافعون ضد مناورات الاقتحام والدرران ، وكانت للأساطيل  
الإسبرطية هي التي تنفذها . أما الهزيمة الأخيرة فكانت شيئاً غير متوقع .  
ففي سبتمبر من سنة ٥٠٥ ق م أرسلت أثينا أسطولها كله — المكون من  
١٨٠ سفينة — إلى بوغاز الدردنيل ليعمل على حماية سفن الشحن التي تنقل  
القمح من روسيا إلى المدينة ، ولبوكد مرورها بسلام . سحب القائد أسطوله

على ساحل قاحل يقع على الشاطئ الشمالى للبوغاز بجوار إيغوسبوتامى Aegospotami ، نهر الماتز ، . وبما أنه لم يكن هناك عمران بجوار هذا المكان ، فقد انتشر البحارة ونفروا إلى سستوس Sestus اشراء طعام ، وهى أقرب سوق يقع على بعد ميلين تقريبا . أما أسطول العدو فكان يعسكر على الشاطئ المقابل أمام مدينة لابسسا كوس Lampsacus وهى مدينة عامرة . وفى صباح اليوم التالى استعد الأسطولان وانجح الأسطول الأثينى إلى تجمعات العدو وهاجمها . غير أن القائد الإسبرطى استطاع بدهاء أن يتجنب القتال . وبعد أن استدار الأثينيون للعودة إلى شاطئهم ، أرسل قوة استطلاع تراقبيهم واحتفظ برجاله على أهبة الاستعداد . تكرررت هذه العملية أربعة أيام . وفى اليوم الخامس عندما أعطى جواسيسه الإشارة ( وذلك بأن رفعوا دروعهم عاليا حتى تعكس الشمس ) وكان معظم الأثينيين قد سحبوا سفنهم إلى الشاطئ ، وذهبوا لشراء غذائهم ، تقدم بأهصى سرعة . ومن غير أن يفقد رجلا واحدا أسر مائة وواحدة وسبعين سفينة . وهذا النصر ربما كان أكثر الانتصارات غرابة فى تاريخ الحرب البحرية . ولم يهرب غير تسع سفن أثينية فقط ، وكانت تحت قيادة كونون Conon ، وهو تباطى بحرى مرمهوب ، استطاع أن يعود برجاله إلى سفنه ويرفع أشرعتها بسرعة كافية للهرب . حاول الإسبرطيون مطاردته ولكن لم تكن معدة رفع الأشرعة على سطح سفنهم ، وبذلك استطاع كونون المندفع تجاه بحر إيجه والرياح الشمالية الشرقية الموانية فى ظهره أن يفلت من أى مطاردة . وتمكن من أن يعبر المضيق إلى الجهة المقابلة حيث مرسى الأسطول الإسبرطى ، وأذيقف هناك عدة دقائق ويحمل معه جميع الأشرعة التى كان الإسبرطيون قد خلفوها وراءهم . بعد ذلك بعدة أشهر أجيبت أثينا التى لم تعد تملك أسطولا يحمى خطوطها البحرية ، حتى اضطرت إلى الاستسلام . لما كانت دول البحر المتوسط هذه مهما كانت قوتها ، إنما تعتمد على مصادر غذائها فيما وراء البحار ، ولا طريق إليها إلا بالبحر ، كانت القوة

البحرية العامل الأول والاخير . أما سفن أثينا الفخيمة وخطوطها الماهرة فقد مكنتها من أن تسيطر على المنطقة الشرقية من البحر المتوسط سينارة لا ينازعها فيها أحد ، مدة تربو على قرن من الزمان تقريبا ، من الوقت الذي وضعهم فيه ثمستوكليس في المقدمة في سلامس حتى هزيمتهم المضحكة في إيجوسبوتامى . لما حاولت أثينا أن تشر سلطاتها نحو الغرب فهدت كل شيء . أما السيطرة الكاملة على البحر المتوسط ، فكانت شيئا لم يحدث حتى مقدم الرومان

نجحت أثينا في السنوات التي تلت إيجوسبوتامى في أن تبني أسطولها على الطراز القديم تقريبا . غير أن تغيرات كانت تحدث : ذلك أن ضعف التريميم الخفيفة التبر بنيت أصلا للنطح ، أصبح أمرا واضحا في المساحات الضيقة ، ومن ناحية أخرى أصبح الحصول بعد تلك الخسائر الكبيرة في كلا الجانبين ، على فرق تجديف صالحة بأعداد كافية أصعب من أى وقت مضى . واستمر الأمر كذلك بسبب بعض عوامل معينة ، وكان تطور أساليب التصميم والشطط البحرية وشيك الحدوث .

# تجار أثينا

٨

حدث ذات يوم عند ما كانت الحرب البيلوبونيزية على وشك الانتهاء .  
أن ذهب اثنان من أصحاب البنوك الأثينيين إلى سوق الرقيق الذي كان يقام  
أمام معبد كستور وبولاكس (١) Castor & Pollux بأثينا ، وكانا يحتاجان  
إلى موظف آخر ، وكان معظم موظفي بنسكهما من الأرقاء فاشترى في ذلك  
اليوم شاباً أجنبياً يدعى بسيومون Pasion وربما يكون « بسيومون » هو أقرب  
نطق لاسم أجنبي يصعب نطقه باللسان اليوناني — ولقد قدر لهذا المشتري  
الجديد الذي ركض وراءهما مذعناً مسافة الخمسة الأميال التي تقع بين أثينا  
ومينائها بيريه أن يخلفهما في ملكية البنك وأن يصبح أحد الشخصيات  
الرئيسية في الدوائر التجارية في الميناء ، وأن ينتهي به الأمر إلى واحد من  
أثرى أثرياء أثينا .

كان بسيومون محظوظاً . إذ لو اشتراه أحد أصحاب الضياع لقصى بقية  
حياته في القيام بالأعمال الروتينية المزرعية يوماً من بعد آخر ، أو أحد  
موردي عمال المناجم لقصى أجله بعد عدة أعوام من العمل المرهق تحت  
الأرض ، غير أنه بدلاً من ذلك أصبح موظفاً في شركة انستيمنزوار كستراتوس  
للأعمال المصرفية والتسليف . وهي وظيفة اتضح أنها أصلح الوظائف التي  
تناسب مواهبه . وربما ابتداء من أدنى الوظائف كحسابات مثلاً ينقل أكياس  
المقود الثقيلة . . غير أنه رقى بسرعة إلى وظيفة رئيس حسابات وعهد إليه  
بإحدى مناصد الصيرفة بالميناء — كان سريعاً دقيقاً أميناً وكان فوق كل شيء  
دا بصيرة حادة من حيث اكتشاف الزبائن غير المرغوب فيهم ، وتوقع

(١) بلان أسطوريان عند اليونان وما ابا - بوتر وليديا ( المترجم ) .

السلفيات غير المأمونة . وبذلك كان اعتماد الشريكين عليه يزداد شيئاً فشيئاً كلما تقدمت بهما السن ، فأعتقاه — وهذا أمر كان يحدث في كثير من الأحيان في تلك الأيام للأرقاء الذين يؤدون أعمالهم بأمانة ويخلصون في خدمة أسيادهم . وأخيراً عندما منعهما كبر السن من مباشرة أعمالهما حل محلهما نهائياً وأخذ البنك .

راجت أعمال بيسيون وأصبح بعض كبار رجال أثينا السياسيين والعسكريين من زبائنه . ولقد باشر جميع أوجه النشاط المختلفة التي كان يقوم بها صيرفي من القرن الرابع قبل الميلاد بفهم وإدراك عميقين لأعمال المهمة ، إضافة إلى احتفاظه بدفاتر حساب دقيقة جداً . وكان يتناول نقوداً من عملائه ويودعها لحسابهم ، كما زود عملاءه أيضاً بما يمكن أن تعتبره المقابل القديم لخزائن الإيداع لحفظ أشياءهم الثمينة ، وهياً لهم طرقاً مناسبة للدفع . وبالرغم من أن الشيك المكتوب لم يكن اخترع بعد ، فإن المودع كان يستطيع أن يحضر مع الشخص الذي يريد أن يدفع له مبلغاً من حسابه ، وعندئذ يحول بيسيون المبلغ المطلوب دفعه في دفاتره . أما إذا كان المدفوع له من مدينة أخرى فإنه كان يعمل على إيجاد عميل له هناك يدفع المبلغ ويقيده في ديون البنك . وهذه لم تكن دينة عادية ، ذلك أنها طريقة أغنت العميل عن مخاطرة نقل النقود وخاصة عبر البحار .

استخدم بيسيون أمواله الخاصة وأموال الودائع رأس مال جارياً ، وأثرى ثراءً عظيماً من أرباح عمليات تحويل العملة ومن الفوائد المعقولة من القروض المضمونة . وإضافة إلى الأرباح الباهظة التي تدرها قروض المضاربة مع أصحاب السفن . وبمرور الزمن وتضخم ثروته اتسعت أعماله ، فاشترى سفناً لتأجيرها ، ودخل أيضاً في تجارة الذخائر الحربية المرهجة ، وذلك بأن أسس مصنعا لصنع الدروع . وكان دائماً يحس إحساساً عميقاً بالدين الذي يدين به لأثينا ، والذي فتح أمامه تلك الفرص الفريدة . فأهدى

ذات مرة للجيش ألف درع . وكانت عادة أثينا أن يزود كل رجل ثرى من أبنائها سفينة حربية « تريريم » ويقودها بلوازمها ويرعاها سنه كاملة . أما بليون فتطوع أن يفعل ذلك خمس سنين . وأخيرا كوفىء من أجل خدماته بأن منحه المدينة أسمى منحها وهى الرعوية الأثينية .

وهذا أمر ساعد أيضاً على زيادة أعماله التجارية ، ذلك أن بليون أصبح قادراً على أن يضيف عمليات الاستغلال العقارية إلى نشاط البنك . وكان محرماً على الأجانب تملك عقارات فى أثينا ، وكان ارتهان مالى غير أثينى للعقار أمراً ذا خطورة ، ذلك أنه لم يكن يستطيع أن يحبس الراهن فى حالة عدم الدفع .

وفى نهاية الأمر تقدمت السن ببليون ، ولم يعد قادراً على مباشرة أعماله ، وأصبحت رحلة الخمسة الأيمال من مكتبه فى ميناء بيريه إلى أثينا التى كان يقوم بها أداء لأعماله ، شاقة بالنسبة لرجليه العجوزين . وعندئذ « نجته المشكلة التى تواجه دائماً رجل أعمال ناجحاً . كان أحد ولديه لا يزال ناصراً ، وكان الآخر منغمساً فى حياة اللهو مع المغنيات وفى انتقاء ملائسه وخيوله حتى يهد إليه بالعمل ، ولم يكن من الممكن أن تصبح الشركة بليون وأولاده وتنجح ، ومن ثمة فعل الشيء الذى فعله سيده قبل ذلك بسنين ؛ أعطى البنك إلى مدير أعماله ويدعى فورميو Phormio وكان هو الآخر قد اشتراه بليون من سوق الرقيق ومرنه على الأعمال المصرفية وأعتقه . بأنه فعل أيضاً الشيء الذى كان يفعله كثير من أصحاب البنوك فى تلك الأيام ثباتاً كد من أن أموال البنك ستبقى فى أيدي العائلة ، فاندترط فى وصيته أن يتزوج فورميو من أرملته . وقد ازدهر البنك تحت الإدارة الجديدة ، كما كان تحت إدارة بيسيرن ، واحتفظ بشهرته فى أداء الخدمات لزبائنه ، وفى العمليات الأمانة ، وأصبح فورميو هو الآخر واحداً من أئمة أثينا .

كانت أثينا في القرن الرابع قبل الميلاد هي المكان المناسب من حيث الموقع والزمن لنجاح حرفة مثل تلك التي اتخذها بليون وفورميون . كانت التجارة في ذلك لوقت أكثر أهمية من الناحية الحيوية لحياة المدينة عما كانت في أي وقت مضى . في القرن الخامس قبل الميلاد قاد المدينة بيركلس Pericles وهو رجل حرب ورجل دولة باعتباره عضواً بمجلس القواد . وبعد ذلك بمائة سنة وضعت مقدراتها بين أيدي رجال مثل يوبولوس Eubulus وليسكورجوس Lycurgus وكانا من الخبراء الماليين الذين شغلوا وظيفة وزير المالية . انتشرت شبكة من الخطوط التجارية بطول البحر وعرضه من مرسيليا إلى كيرتش Kertsch وتعاون أصحاب البنوك وأصحاب السفن وشاحنها على أن يرسلوا عبر هذه الطرق جميع المنتجات الممكنة ، وخاصة السلع الأساسية في الدنيا القديمة ، وهي الحنظل والزيت والغلال . وكان التجار في بيزنطة يتطلعون في حذر إلى محصول صقلية من القمح ، تلك التي تبعد عنهم ثمانمائة ميل ، وكانت إشاعة سوء المحصول في مصر تجعل الأسعار ترتفع في أسواق المدن اليونانية . وكانت أثينا تقف في وسط هذا النشاط التجاري المحموم مستمدة بمينائها بيرييه .

وكان القبطان الذي يعود سفينته إلى ميناء بيرييه في القرن الخامس أو الرابع قبل الميلاد ، يتجه إلى فتحة ضيقة بين رصيفين لحجز الأمواج يقفلان منخل ميناء يقف على أهبة الاستعداد . وهناك يوقنه مرظفوا الجمارك ريصعدون إلى سفينته ، ويقدر وزن حمولتها ويحجبون الضرائب . كانت تباع في المائة ، وكانت السفن القادمة أو المغادرة للميناء تدفع هذه الضريبة حتى ولو كانت تحمل بضائع عابرة إلى جهات أخرى . وهذه لم تكن تعريفه وقائية ، وإنما كانت مجرد مصدر من مصادر الدخل ، وكان كثير من الميناء اليونانية حسنة الموقع قادرة على أن تعتمد في تكوين جزء كبير من ميزانيتها على ضرائب الميناء . وكان موظفو الضرائب يحتفظون بسجلات دقيقة .



حتى لقد كان يمكن تقديم دفاترهم للمحاكم باعتبارها دليل على طبيعة وكية شحنة سفينة ما . وبعد أن يحصل موظفو الضرائب على حقهم كان يصعد إلى السفينة عمال آخرون لتحصيل ضرائب أخرى في مقابل استعمال الميناء . وكانت هناك طريقة للتخلص من كلتا الضرائب إذا أراد القبطان المخاطرة . إذ كان يقع نحو الشمال من الميناء وخارج منطقتها القضائية خارج معروف جيداً بأنه مكان يرسو فيه المهربون ، حتى لقد سمي « ميناء اللصوص » .

وكان القبطان بعد الانتهاء من جميع الإجراءات القانونية يتجه إلى الناحية اليمنى من الميناء . وأما الناحية الأخرى ، إضافة إلى خاليجين آخرين ، فكانت تستخدم للأسطول ، وكانت مزودة بمظلات طويلة تسمى تحتها الترييمات وغيرها من سفن الحرب . وفي ناحية اليمن كان يوجد « الأمبوريوم » وهو الجزء التجاري من الميناء . وكان هناك مرفأ مرصوف بالحجر على امتداد الماء ترسو إليه سفن الشحن . وبمحاذاته إلى الخلف كان يوجد ما لا يقل عن خمسة أروقة . وهذا هو المكان الذي كانت تجرى فيه العمليات التجارية .

كان القبطان الذي يحمل شحنة من الحبوب يفرغها في « الرواق الطويل » وكان أطول الأروقة الخمسة ، ذلك أن الحبوب كانت أهم مادة من مواد الاستيراد الأثينية ، وهنا يستقبله تجار الجملة معلنين عن الأسعار التي يرغبون في الشراء بها ، كما يستقبله أيضاً المراقبون الرسميون الذين يعملون على التأكد من أن الإجراءات الحكومية قد روعيت . ويجوز سوق الحبوب كانت هناك أروقة أخرى تجرى تحتها معاملات أخرى : أوان من زيت الزيتون الأثيني أو أباريق من عسلها أو مجرد أوان فارغة زخرفت على الطريقة الأثينية الفريدة معدة للتصدير ، أو جراز من الخمر المستوردة من آسيا الصغرى وجراز من السمك المحفوظ من البحر الأسود ، وخشب وقار من مقدونيا لبناء السفن وغير ذلك . وكان أحد الأروقة يسمى ديجمما Deigma أى

سوق العينات ، أو « السوق الشرقية » . وفيها كانت تختلط صيحات من جميع لغات البحر المتوسط حيث يعرض التجار سلعاً شتية من جميع الجهات وهم يباحكون موظفي الحكومة أو يساومون المشتريين . ومن هذه السوق كان يمكن شراء السجاجيد والوسادات من قرطاجنة والتوابل والجلود والعاج من ليبيا ، والكتان والقنب للحبال وورق البردي للكتابة من مصر ، والخمور النادرة والبخور والبلح من سوريا ، والأثاث من ملبطوس ، والتين والجوز من آسيا الصغرى ( والرقيق أيضاً من نفس المنطقة ) ، والحنائير والبقر والجلين من صقلية وإيطاليا ، وكان هناك عادة سوق لصغار التجار ، ذلك أنه بالرغم من ضخامة العمليات التجارية حينذاك ، فإن العصر كان لا يزال عصر التاجر الصغير ، وكانت عملية تنظيم إمداد التجار تجري اعتباراً . وكان مئات من صغار التجار يلقون بضائعهم على أرصفة الميناء ويساومون مسارمة عنيفة ، مئات من تجار القطايعي . وكانت مناضد الصيارفة تنتشر هنا وهناك ، ومن بين صخب الباعة المتجولين والمسارمات كانت تسمع صلصلة العملات المختلفة من فارسية وصقلية وغيرها عندما يختبرها الصيارفة الحذرون ليغيروها بقطع العملة الأثينية ذات الأربعة دراخم المطبوع عليها صورة أئينا القديمة وبومتها التي اتخذتها أئينا رمزاً لها واستعملتها دائماً ، إذ أنها كانت مقبولة في كل مكان باعتبارها شعاراً تجارياً لعملة موثوق بها .

كان هذا الصخب والضجيج يبدأ من إبريل ويستمر حتى نهاية الصيف في بيريه . إذ كانت الرياح والجر ابتداءً من أكتوبر تضع حداً لفصل الإبحار . وكان الصيارفة يطوون مناضدهم ، ويعود شاحنو السفن الأجانب إلى بلادهم ، ويسحب أصحاب السفن سفنهم إلى الشاطئ أو يبطونها جيداً في الأرصفة ، وأما الشماليون فيذهبون إلى المدينة . وتكأى مصيف ، كان الميناء يغلق أبوابه أنتظار الربيع القادم .

كانت الحرب الفارسية هي التي دفعت أئينا إلى اتخاذ حرفة هذه

وجعلتها مركزاً لعمليات الشحن التجاري . كانت المدن الواقعة على ساحل آسيا الصغرى أو تلك التي تقع في جزر تقابلها ، مثل كيوس Chios أو مليطوس ، تلعب الدور الرئيسي في التجارة مع الشرق ، وكانت قورنثه تقوم بدور مماثل مع الغرب . وكانت إيجينا وهي جزيرة صغيرة تقع عند مدخل أثينا تملك أسطولاً تجارياً كان يعمل مع جميع أنحاء البحر المتوسط . وعندما كان الملك زركسيس في سبيل تنظيم هجومه على اليونان ، كان يراقب بوغاز الدردنيل ، فكان أول شيء وقع عليه نظره قافلة من السفن من إيجينا تعبر البوغاز محملة بالقمح الآتي من جنوبي روسيا . ولكن انتصر اليونان على الفرس ، وأسست أثينا في أعقاب ذلك إمبراطورية ضمنت لها مكائنها الممتازة بين المدن اليونانية الواقعة في بحر إيجه ، وملأت خزائنها ومكتبتها من بناء أسطول يستطيع أن يحرس البحار ، وتحول ميناء بيريه شيئاً فشيئاً إلى مستودع دولي . غير أن أثينا احتفظت بسيطرتها التجارية بالرغم من هزيمتها العسكرية في الحرب البيلوبونيسية . كانت من الناحية الجغرافية تقع في قلب العالم اليوناني . وكان التاجر المصدر أو المستورد يعمل على التأكد من إيجاد شحنة عودة ، بدلا من الرجوع بلا حمولة . وكانت أثينا تملك واحداً من الموانئ الطبيعية القليلة الجيدة في شرقي البحر المتوسط ، وكانت عملتها لا تزال من أحسن العملات الموجودة في السوق ، وكانت مقبولة في كل ميناء . وكان ماليوها يملكون رأس المال اللازم للاستغلال في المضاربات البحرية . ولذلك كان ميناء بيريه يعج بالنشاط .

كانت أكبر أوجه النشاط التجاري إلى حد بعيد جدا تنحصر في استيراد الحبوب . إذ كان اليوناني القديم يعيش على الأخص على الخبز والثريد ، فإذا لم ترد كميات من هذا التكوين بانتظام إلى ميناء بيريه فإن الشعب كان يواجه صعوبات ولا شك . وهذا أمر كان ينطبق على معظم المدن اليونانية الكبرى . وكانت هناك منافسة تجارية عنيفة في هذا العصر ،

صحتها منازعات كثيرة حول هذه المصالح . وهي لم تقم بشأن أسواق لتصرف المنتوجات الفائضة ، وإنما بشأن الحصول على مؤن جهرية لحياة تلك المدن . الحبوب للأكل والخمر للشرب . وزيت الزيتون الذي كان يؤدي في تلك الأزمان ما يؤديه لنا الآن الصابون والزبد والكهرباء . كانت أئينا تزرع الزيتون وكان يمكنها الحصول على الخمر من جهات قريبة ولكن أهم شيء . وهو القمح لا يمكن الحصول على كميات كبيرة منه إلا من ثلاث جهات . جميعها بعيدة فيما وراء البحار : وهي مصر وصقلية وجنوبي روسيا ، ولقد جوعت إسبرطة أئينا في أثناء الحرب البيلوبونيسية حتى اضطرتها إلى الخضوع وذلك بتدمير أسطولها ومحاصرة مينائها . وبعد ذلك بأكثر من نصف قرن بقليل استطاع الملك فيليب الكفء والد الإسكندر الأكبر أن يحصل على نتيجة مشابهة بامتيلائه على مدينة بيزنطة وقلعه لبوغاز البوسفور ، وبذلك قطع طريق قمح جنوبي روسيا .

ومن أجل ذلك كانت أئينا وغيرها من المدن اليونانية الكبرى تحتاج إلى تجارة على مستوى دولي لتقويت نفسها . غير أنه من الضروري أن نضع طبيعة ومجال نشاطهم التجاري في مكانهما الصحيح . فتاريخ اليونان في القرنين الخامس والرابع ق . م كبير الأهمية من حيث مآثره العظيمة على حضارة الغرب ، حتى إنه ليخفى علينا الحجم الواقعي لهذه الشعوب وعدد أفرادها : فإن أئينا وهي أكبر المدن اليونانية كانت ذات سلطان وشأن عظيم من الناحيتين الثقافية والسياسية . ولكن تعدادها لم يكن على وجه التأكيد أكثر من ٣٠٠,٠٠٠ نسمة بما في ذلك الرقيق والأجانب . وهي بعبارة أخرى ، كانت بمثابة مدينة أمريكية حديثة متوسطة الحجم . وكانت تحتاج لغذائها سنويا إلى حوالي ١٠٠,٠٠٠ طن من القمح ، أي حمولة ٨٠٠ سفينة عادية تقريبا ، ينمو في حقولها جزء من هذا القدر ، ولو أنه كان قليلا جداً على وجه التأكيد . وتستنفد حركة استيراد الحبوب نشاطاً

هائلا - حيث تبلغ حركة النقل الفعلية أقصاها في خلال فصل الإبحار الصيفي - غير أن المجاميع المشتركة في العملية كانت قليلة . أما عصر الجمعيات الكبيرة وتدخل الحكومة في هذه العملية على نطاق واسع فينتظر عصرا قادمًا . ومعظم هذه التجارة في أيدي صغار التجار الذين يعملون مع شركاء عند ما يعجزون عن الحصول على المال الكافي بأنفسهم ، ويقومون بعملية نقل واحدة في السنة ، ويسافرون مع بضائعهم للتأكد من أن كل شيء يسير سيره الطبيعي . وبالرغم من أن هذه العمليات كانت صغيرة في مداها ، فإنها كانت منتشرة انتشارا كبيرا . ذلك أن للتاجر أو الممول في ميناء بيريه باليونان اتصالات تجارية في مرسيليا وسيراكوزة أو بيزنطة . وقد حدث في أثناء فترة عجز حاد في تموين القمح حوالي سنة ٢٣٠ ق . م أن عمل كليومينيس Cleomenes ( حاكم مصر من قبل الإسكندر الأكبر ) ، على خنق السوق لصالح محصول مصر ، وقد استطاع أن يقيم في رودس ، وهي المكان الذي كانت تتجمع فيه جميع السفن الآتية من مصر ، مركزا لإدارة عملياته ، فمن طريقه يتمكن وكلاؤه من جمع معلومات من جميع الجهات التي تتعاقب بحالة سوق القمح ، ثم يحولون السفن المصرية التي تصل محملة بالقمح إلى أي مكان يعرض أعلى سعر .

وكانت عملية إحضار شحنة من القمح من جنوبي روسيا أو من مصر أو من صقلية حتى تصل إلى الطحان في أثينا ، إنما تحتاج عادة إلى أربعة من رجال الأعمال ، يقوم كل واحد منهم بدور معين : شاحن السفينة ، وصاحب السفينة ، والمالي ، وتاجر الجملة . وفي حالات كثيرة كان رأس المال اللازم لكل من هذه العمليات يستلزم أن يشترك في جمعه شريكان أو أكثر . أما شاحن السفينة فكان يقوم بعمليته غالبًا عن طريق الاقتراض ، وغالبا بواسطة سفينة ووجرة . فكان يتعاقد مع أحد أصحاب السفن على استئجار سفينة أو مجرد مكان على إحدى السفن ، ثم يقترض المال من أحد

المالين مثل بسبون ليدفع ثمن الحولة وأجرة الشحن . والذين يمتلكون سفنهم يرهنونها لتأمين الدين . ولكن معظمهم كان يرهن السفينة التي يعترزم شراءها . على أن هؤلاء إنما كانوا كما تبين لنا ، من يتصرفون بالاستقامة والأمانة المطابقة ، ذلك أن المالى لم يكن ليحصل قط على ضمانه إلا بعد شهر من عقد القرض ، عندما ترسو السفينة بحمولتها أخيرا على أرصفة ميناء بيريه . أما الفائدة التي كان يتقاضاها المالى فى مقابل هذه الخدمة فكانت مرتفعة ، إذ كانت تتراوح بين ٢٢ ، ٣٠ فى المئة فى فترة أربعة أو خمسة أشهر ، وهى فصل الإبحار ، ومعنى هذا ، أنها كانت تتراوح بين ٦٧٪ ، ٩٠٪ فى السنة ، غير أن هذا كان أمرا طبيعيا . إذ لم يكن هناك تأمين فى تلك الأيام ، وكان المالى يتحمل المسؤولية كلها . فاذا لم تعد السفينة ثانية ، خسر هو كل شيء لا شاحن السفينة ، ولذلك كان يرغب أن يكون ربحه كبيرا حتى يعوض جميع المخاطر . واقدم كانت هذه المخاطر ذات شأن ، لأنه إضافة إلى المخاطر البحرية العادية التي تتعرض لها السفن ، كان احتمال استيلاء المحاربين الأعداء عليها احتمالا قائما دائما ، أو وقوعها فى أيدي القراصنة . هذه الأخطار — إضافة إلى عدم وجود أى نظام للتأمين — من شأنها أن تجعل شاحن السفن وأصحابها يعمدون إلى تمويل عملياتهم إلى أقصى ما يستطيعون عن طريق أموال مقترضة ، وحتى عندما يكون لديهم بعض المال ، وبهذه الطريقة كانوا يحددون خسارتهم عندما تتعرض لإحدى عملياتهم للخطر .

كانت الرحلة البحرية التي يقوم بها شاحن سفينة القمح إلى أئينا ، من صقلية أو شبه جزيرة القرم أو مصر ، صعبة وبطيئة فى أحد الاتجاهين ، وسهلة سريعة فى الاتجاه الآخر . وهذا بسبب الرياح المراتية التي تهب على البحر المتوسط والبحر الأسود ، والتي كانت فى خلال فصل الإبحار فى العهود القديمة تأتي من الشمال . ففى بحر إيجه مثلا ، كانت الرياح الشمالية الصيفية ، ناشئة مستمرة لدرجة أن اليونان سموها « الرياح السنوية » ، أو الدورية

(وهي المعروفة عند البحارة الأتراك اليوم بالملتم meltem)، كان على القبطان المتجه من أثينا إلى البحر الأسود أن يشق طريقه بصعوبة إلى هناك، ولكن كانت رياح مواتيية تدفعه بسهولة في طريق عودته. وأما بالنسبة لأولئك الذين يقومون بنقل القمح المصري، فالعكس هو الصحيح، تدفهم رياح شمالية مواتيية من أثينا إلى رودس، ثم رياح شمالية غربية من هناك إلى مصر، ولكن كان عليهم أن يقارموها في طريق العودة. وكان أحسن طريق يمكن أن يتبعوه هو أن يدوروا دورة غير مباشرة عن طريق قبرص. وهذه ساعدت بعض الشيء حتى لقد كانوا يميلون إلى السفر بين مصر ورودس طوال السنة. وأما القبطان المتجه إلى صقلية فكان يستفيد من الرياح فقط حتى يبلغ أقصى جنوبي اليونان، ومن هناك كان عليه أن يغير اتجاه السفينة، وكانت الأحوال على النقيض تماما في أثناء رحلة العودة. وسفينة النقل القديمة تستطيع السير بسرعة تتراوح ما بين أربع وست عقد في الساعة عندما تكون الرياح مواتيية، واثنتين فقط أو أكثر قليلا إذا عملت الرياح ضدها. وهذا يعني أن الرحلة إلى مصر أو شبه جزيرة القرم ثم العودة تستغرق ثلاثة أسابيع في البحر. أما رحلة صقلية فتستغرق أسبوعين.

كان شاحن السفينة بعد أن تصل سفينته إلى ميناء بيريه وبعدها يدفع الجمارك المطلوبة وضرائب الميناء، يفرغ حمولته في «الرواق الطويل»، ويقف إلى جانبها بينما يتقدم إليه تجار الجملة الذين يبيعون بدورهم إلى المطاحن أو إلى المستهلكين رأسا، ويعرضون عطاءاتهم لشراء أجزاء من حمولته. وينبغي له أن يحصل على أسعار جيدة، فمذه هي فرصته الوحيدة للحصول على ربح، ذلك أنه لم يكن من الممكن في معظم الأحيان تحقيق أكثر من رحلة واحدة خلال فصل الإبحار القصير الذي لم يكن يهيء وقتا أكثر من الوقت اللازم للرحلة في البحر، إضافة إلى الوقت اللازم للشحن. أما

إذا انخفض السعر بين الوقت الذي اشترى فيه حولته واليوم الذي وصل فيه إلى ميناء بيريه ، فإنه يتحمل الخسارة وينتظر مقدم السنة التالية لتعويضها . وعندما ينتهي من عملية البيع وقبض الثمن من تجار الجملة ، يدفع أصل الدين والفوائد إلى المالى الذى أقرضه ، وأجرة السفينة إلى صاحبها ، ثم يضع ما يتبقى فى جيبه ربحا خالصا له .

وزاوة وأمانة شاحن السفينة من الأمور التى عول عليها كثيرا نظام إقراض كهذا . ولقد أدرك الأثينيون هذا الأمر ، وبالرغم من أنهم فى ميادين أخرى يقومون بعمليات الإقراض بسهولة وحرية كبيرة لدرجة أنهم يعقدون السلفيات ويدفعون مبالغ نقدية دون حاجة إلى صكوك أو شهود ، فإنهم عندما كان الأمر يتعلق بالقروض البحرية ، كانوا يدونون كل صغيرة وكبيرة فى عقد مكتوب يتوقع فيه المالى جميع الحوادث الطارئة . غير أن رجال الأعمال يتشابهون فى جميع العصور وفى جميع الأمكنة . ولقد شهد ميناء بيريه نصيبه من العمليات المربية . كان يرهن أحد التجار شحنة فى مقابل سلفة من أحد المالين ثم يعود فيرهن نفس الشحنة ويحصل على عدة سلف من مالين آخرين . وفى هذه الحالة إذا استطاع أحدهم أن يشحن حمولته وينقلها ويبيعها بسرعة كافية تسكنه من أن يدفع إلى دائنيه فى أقرب فرصة ، فن المحتمل ألا ينكشف احتياله قط . وإذا استطاع شاحن سفينة بعد أن يعقد عدة قروض بهذه الطريقة أن يغرى صاحب السفينة على أن ينفق معه على ترتيب حادثة غرق ، سواء أكان حقيقيا إذا كانت السفينة غير ذات قيمة كبيرة ، أو ادعاء إذا كانت قيمة ، فإن كليهما يستطيع أن يحصل فى موسم واحد على مبلغ من المال أكثر مما يمكنه الحصول عليه طوال سنين من التجارة الشرعية .

إن أحسن ما يعرف به الخطيب العظيم ديموستين هو خطبه السياسية الرنانة التى ألقاها فى البرلمان الأثينى ، إذ كان فى حياته الخاصة محاميا ، وكان



من بين موكله عدد من المالكين الذين اقرضوا من حين لآخر شاحني سفن اتضح فيما بعد أن عملياتهم كانت مخاطرات غير مأمونة . أما أعتى نصابين على الإطلاق من سلسلة النصابين الذين قاضاهم ديموستين ، فالثان يدعى أحدهما زينوثيمس Zenothemis والثاني هيجستراتوس Hegestratus . زينوثيمس أحد شاحني السفن ، وهيجستراتوس صاحب سفينة ، وهذه شركة إن اجتمع عليها خونة ، يمكن أن تسبب كارثة للمالي . الاثنان من مرسيليا ، وكانا أجنبيان بطبيعة الحال ككثيرين غيرهما من رجال الأعمال الذين يعملون بميناء بيريه . ولقد بدأت العملية التجارية التي اشتملت عليها هذه القضية عملية قانونية تماما . حصل بروتوس Protus وهو أحد شاحني السفن الأثينيين ، من مالي يدعى ديمو Demo على قرض بضمان شحنة من القمح الصقلي سيشتريها من سيراقوزة ، وأجر مكابها على سفينة هيجستراتوس ، وترك أثينا ، ووصل إلى سيراقوزة ، واشترى القمح ، وحمل السفينة وشحنه وأصبح مستعدا للسفر ؛ وحتى ذلك الوقت كان كل شيء على ما يرام . غير أن هيجستراتوس وزينوثيمس بدأ عندئذ تنفيذ خطتهما ، فدار كل منهما على المالكين المحليين ، جامعا كل ما يستطيع الحصول عليه من قروض ، وإذا سئل كل منهما عن ضمان للقرض يقدم بذلاقة وفطنة حولة القمح المشحونة فعلا في السفينة الراسية في الميناء من غير أن يذكر ذلك الأمر البسيط ، أنها لم تكن ملكه . وعندما جمعا بهذه الطريقة مبالغاً كبيراً من المال أرسلاه ليلسم في وطنهما مرسيليا .

وهذه كانت واحدة من عمليات النصب التي ينبغي أن يشترك فيها صاحب السفينة ، ما دام التخاص من شحنة القمح أمراً ضرورياً لتنفيذ الخطة . ذلك أن القمح إذا وصل إلى أثينا وباعه هناك بروتوس Protus ، فإن الخبز سوف يصل بطبيعة الحال إلى القرصين في سيراقوزة الذين سيقتضرون على الجناة إن عاجلاً أو آجلاً . ولذلك بإ زينوثيمس وهيجستراتوس

رسمًا خططهما بعناية. فقد انتظرا حتى أصبحت السفينة على مسيرتي يومين أو ثلاثة من سير اقوزة وهي في طريقها إلى أثينا، وكانت عندئذ تساحل جزيرة مفالينيا Gephallenia على مسافة ليست بعيدة. وفي ليلة مظلمة، ترك هيجستراتوس شريكه يتجاذب أطراف الحديث مع المسافرين على سطح السفينة، وتسلل إلى العنبر ويده منشار، حتى إذا ما بلغ التلويح السفلي أخذ يثشر فيه نشرًا ويظهر أن صوت زينو ثيمس وهو يخاطب المسافرين ليبلغهم عن سماع الصوت لم يكن مرتفعًا بطريقة كافية، ذلك أن أحد المسافرين سمع الصوت الصادر من قاع السفينة، فنزل ليستكشف الأمر وقبض على هيجستراتوس متلبسًا. فاندفع هذا إلى سطح السفينة ومن غير أن يخفف من مشيته، اتجه رأسًا حذاء جانب السفينة، عازمًا على القفز إلى قارب السفينة الذي كان مسحوبًا خلفها ثم عزله عنها، ويلوح جليًا أنه وشريكه كانا قد دبرا استخدام هذه الوسيلة للنجاة بنفسيهما، في حالة ما إذا لم يحدث النقب كالخطة المرسومة. غير أنه أخطأ القارب بسبب الظلام ووجه النهاية التي يستحقها، كما علق على ذلك ديموستينس. أما زينو ثيمس وكان سريع البديهة فقد حاول خطة في آخر لحظة فأخذ يعد ومرتعا على سطح السفينة صارخًا أن السفينة سوف تغرق في أية لحظة داعيًا الضباط والمجدفين والمسافرين أن يجرروا السفينة وينتقلوا إلى القارب. وهذه خطة كان من الجائز أن تنجح لولا أن بروتوس نادى في المجدفين أنه سوف يكافئهم كلا منهم مكافأة سخية إن هم ثبتوا وأوصلوا السفينة سالمة، فلم يتحركوا من أماكنهم ولما انتهت الرحلة أخيرا بالوصول إلى بيريه، لم يكن زينو ثيمس قد قضى عليه بعد. ذلك أنه قرر عندما وصل إلى أثينا أن يدعي أن القبح كان ملكه في الحقيقة، ولما استولى عليه بروتوس ودأته أجر أحد الحمامين المختصين بالقضايا البحرية ليقاضى كليهما من أجل استعادة «ملكته». وهنا يتضح أن ديموستينس الذي كان يمثل المالئ الأثينيين إنما كان يعالج قضية عويصة وخاصة لأن الدائنين في سيراقوزة قد أيقنوا أنهم وقعوا ضحية هذا النصب وأنهم لا يستطيعون استعادة شيء من أموالهم إلا إذا حصل زينو ثيمس على

بعض المساعدة ، فكانوا يؤيدون روايته تأييدا تاما . أما الآنكى من هذا ، فيلوح أن بروتوس في النهاية اتفق هو الآخر مع زينوثيمس ، ذلك أن ثمن القمح كان قد انخفض في الوقت الذى وصل فيه إلى بيريه ، وكان بعد دفع دينه وفائده ومكافآت المجدفين ، يواجه خسارة كبيرة في مجمل العملية . أما قرار المحكمة فلا نعرفه ، ذلك أن كل ما وصلنا إنما كان الدفاع الذى كتبه ديموستينس لموكله لاغير .

وهناك قضية أخرى ترفع فيها ديموستينس لصالح أحد المالىين ، وهى ضد اثنين من الليقيين Lycians ، كانا كزينوثيمس وهيجستراتوس ، اتضح أن إقراضهما ينطوى على مخاطر مؤسفة . فقد اقترض هذان وقدا رهنا هو عبارة عن حولتين ، لإحدهما نبيذ كانا سيدشحنانه من شمالى اليونان ويسلمانه في منطقة البحر الأسود ، وحمولة العودة وهى قمح من هناك . ولا يزال العقد الذى عقده المتعاقدون باقيا حتى الآن ، وبما أنه الوثيقة الوحيدة من نوعه التى وصلتنا سالمة فإنه يستحق أن نذته هنا ، ( وقد أضفت الجمل المحترضة بين هلالين والترقيم ) .

المتعاقدون : أندروكلس من أئينا Androcles (وهو زبون ديموستينس)  
ونوزيقراطس من أهل كاريستوس Carystus .

أقرضا

أرتيمو وأبولودورس في فاسيليس Phaselis ( وتقع بليقيا في آسيا الصغرى ) .

الكمية : مبلغا وقدره ٣٠٠٠ درخم .

وسبب القرض : رحلة من أئينا إلى مندى Mende أوسيونى Scione (وهما في شمالى اليونان) ثم إلى بوسبوروس Bosphorus ( في شبه جزيرة القرم ) ، أو إذا رغبا ، إلى الشاطئ الشمالى

ليونتوس ( بنطش ) Pontus ( البحر الأسود ) حتى  
 البوريستينس Borysthenes (الدينير) ، والعودة إلى  
 أثينا .

والفائدة : ومعد لها ٢٢٥ درخما عن كل ١٠٠٠ درخم — على أنهما  
 إذا غادرا البحر الأسود عند العودة بعد منتصف سبتنبر  
 ( إذ يتعرض حينئذ إلى خطر الزوابع الاعتدالية ) .  
 فإن الفائدة تكون ٣٠٠ درخم عن كل ١٠٠٠ درخم .

والضمان : ٣٠٠٠ جرة من نيدى مندى Mende الذى سوف ينقل  
 من مندى ذاتها أو من سيونى Scione فى السفينة التى  
 يملكها هبلسيوس Hyblesius ( أى إنها سفينة مؤجرة ) .

وقد قدما هذه البضائع ضمانا ، مع العلم أنهما ليسا مدينين  
 لأى شخص آخر ، وسوف لا يقترضان أى أموال أخرى  
 بهذا الضمان .

كما اتفقا أيضا على أن يحضرا إلى أثينا على نفس السفينة  
 جميع البضائع ( وهى قمح على وجه التأكيد ) التى سوف  
 يعودان بها من البحر الأسود .

مباد الدفع والحسم : وفى حالة وصول شحنة العودة سالمة إلى أثينا ، يدفع  
 المقترضان إلى المقرضين المبلغ المستحق عليهما بناء على  
 هذا العقد فى خلال عشرين يوما من وصولهما إلى أثينا  
 كاملا من غير أى خصومات فيما عدا تعويض ما قد يكون  
 المسافرون قد اتفقوا على إلقائه فى البحر تخفيفا لحمولة  
 السفينة خشية الغرق ، أو ما قد يدفع من الأموال للأعداء  
 المسموح به

( وهم القراصنة الذين لا يمكن تجنبهم ) ، ولا يسمح بأى خصم بسبب خسائر أخرى .

: وعليهما أن يسلبا المقرضين جميع البضائع الضامنة لتكون احتياط في حالة عدم الدفع  
تحت رقابتهما المطلقة ، حتى يقوموا بدفع المبالغ المستحق عليهما بناء على هذا العقد .

أما إذ لم يقوموا بدفع المستحق في خلال الوقت المتفق عليه فإن المقرضين الحق في رهن أو بيع البضاعة بأى ثمن يعرض عليهما . وإذا لم يف حاصل ثمن البيع بالمبلغ المستحق لهما بناء على هذا العقد ، يكون لهما الحق في تحصيل (الفرق) وذلك باتخاذ الإجراءات ، سويا أو على انفراد ، ضد أرتيمو وأبولودورس وضد جميع ممتلكاتهما الموجودة على الأرض أو في عرض البحر ، في أى مكان كانت .

وبعد وضع عدة شروط أخرى ينتهى الاتفاق بتوقيع المتعاقدين والشهود .

ولقد عهد أرتيمو وأبولودورس إلى الإخلال بجميع الشروط والاحتياطات التى وردت في العقد . ذلك أنهما أولا : قد شحنا ٥٠٠ جرة من التبنيد فقط بدلا من الثلاثة الآلاف المعينة في العقد . وثانيا : عقدا قرضا آخر بضمان البضاعة ذاتها . وثالثا : تركا البحر الأسود وعادا إلى أثينا من غير حمولة . وأخيرا فإنهما عند وصولهما لم يتجها إلى الميناء وإنما أرسيا السفينة في خليج المبرين أى في ميناء اللصوص . ولما مضت الأيام ، ولم ير المقرضان أية علامة تدل على أنهما سيحصلان على مالهما ولم يشاهدا أى بضائع يمكن الاعتماد عليهما ، واجها المدينين اللذين أخبراهما بدماثة ولطف أن الشحنة فقدت في أثناء زوبعة ، ومن ثمة فإن جميع مسؤولياتهما قد انتفت . غير

أن الدائنين استطاعا لحسن حظهما أن يحصلوا على شهادات قسمية من المسافرين والمجدفين، على أنه لم يكن على سطح السفينة شحنة من النبيذ أو القمح . وإنما لانعلم أيضا الحكم الذي حصل عليه ديموستينس في هذه القضية. ذلك أنه لم يصاننا غير الخطبة التي كتبها الموكله .

إحدى خصائص التجارة الأئينية في ذلك الزمن والتي تدعو إلى الغرابة، أن كثيرا من الذين اشتغلوا بهذه المهنة من الأجانب . أما المواطن الأئيني فيستغل أمواله ، تقليديا ، في العقار ، وقد حمى القانون هذا الميدان من أجله بأن حرم على الأجانب امتلاك الأراضي . غير أنه كان من حين لحين يخاطر بأن يقدم على عملية مضاربة بأن يقرض مالا إلى أحد ساحني السفن بضمانة الشحنة ، متحملا كل المخاطر بفقد المبلغ الذي يريد استثماره ، إما في حادثة غرق سفينة وإما نتيجة لمعاملته مقترضا لا يؤتمن ومقامرا في سبيل الحصول على ربح يزيد على ٢٥٪ من رأسماله بعد عدة أشهر . على أنه حتى في خلال القرن الرابع قبل الميلاد الذي شاع فيه جو تجاري اتصف بالأمانة ، عندما كانت الاعتبارات المالية في معظم الأحيان هي التي تحدد سياسة الحكومة ، وعندما اتخذت الدولة جميع الإجراءات اللازمة تشجيعا لساحني السفن والسفامرة ، فإن المواطن الأئيني كان يفضل أن يستغل رأسماله في المبانى والأراضي الزراعية . ويقوم بكثير من أعمال التصيرفة والتويل سوريون وفيثقيون ويونان ، من مرسيليا أو سراقوزة أو من موانئ آسيا الصغرى ، ومنهم أرقاء سابقون ، ويؤدون عمليا جميع أعمال الشحن وتجارة الجملة . وقد استقر كثير من هؤلاء الأجانب في أئينا نهائيا وعرفوا « بالأجانب » . وكان الأئينيون كغيرهم من اليونان جمعية منظوية على نفسها تماما ، لا تسمح بأن يشاركها أحد في امتيازات المواطن ؛ غير أنهم حتى يجعلوا من هؤلاء الأجانب طبقة لها خصائصها الأجنبية أضفوا عليهم بكرم يستراب فيه مسرة الاشتراك في دفع الضرائب والخدمة العسكرية . وبالرغم من هذا ،

فقد أحس هؤلاء الأجانب إحساسا صادقا بالإخلاص للمدينة . فهم من ناحية كانوا أولا وأخيرا رجال أعمال ، وكانت بيريه مكانا يمكن فيه جمع المال ، إذ كانت أحد الأماكن القليلة في العالم القديم ، التي يستطيع فيها المرء ، مثل بليون أو فورميو ، أن يصعد بمجهوده الخاص من أسفل السلم إلى أعلاه . وهناك أجناب آخرون بجانب هذين ، انتهى بهم الأمر إلى أن أصبحوا أثرياء ، وأعضاء محترمين في الأوساط التجارية ، بالرغم من أنهم بدأوا أرقاء ، ولم يتعلموا قط التحدث باليونانية من غير لكمة أجنبية . ومن ناحية أخرى ، كان هؤلاء الأجانب ، واتصالاتهم التجارية ، حلقة حيوية فيما يتعلق بتموين المدينة الغذائي . وقد عملت أثينا كل جهدها من أجل رعايتهم . فكان عليها مثلا أن تضمن لهم عدالة سريعة فعالة . ولذلك كانت تفتح أبواب محاكمها لقضاياهم بين نوفمبر وإبريل عند انتهاء موسم الإبحار ، واتسع الوقت للنظر في مشاكل الإجراءات القانونية . وقد أصدرت قانونا يقضى بأن القضايا المتعلقة بشاحني السفن لا يجب أن يتأخر نظرها أكثر من شهر واحد بعد تقديم الشكوى . وبذلك لا يتطلع التاجر إلى بيع قححه في قورنثه أو ساموس لا لشيء إلا لأن أثينا حيزته لنظر قضيته حتى يأتي دورها في جدول مزحوم بالقضايا . وبينما كانت العقوبة عادة الغرامة في غير هذه الحالات ، فإن الأحكام الصادرة في قضايا شاحني السفن كانت تشتمل على أحكام بالحبس ، وهذا أمر ساعد الطرفين ، فإذا كسب مواطن أثيني القضية ضد أجنبي ، فإن عقوبة الحبس كانت تضمن أن الأجنبي سوف لا يتمكن من التخلص من أداء ما عليه بأن يهرب في سفينته ، ومن ناحية أخرى ، إذا خسر الأثيني ، كان الخوف من عقوبة الحبس يجعله يسرع في الدفع ، وحتى لا يجبر الأجنبي ، الذي قد يكون وطنه على بعد مئات من الأميال ، أن يبقى في أثينا ويتخذ جميع الإجراءات الإدارية الضرورية للحصول على حقه بناء على الحكم .

وكانت المدينة أيضا مستعدة لأن تمنح بعض مزايا الرعوية أو حتى

الرعية ذاتها ، إلى أصحاب الأعمال الذين أثبتوا خلال السنين ولاءهم وكفائتهم في الدفاع عن مصالحها . وهذه هي الطريقة التي حصل بها أرقاء سابقون مثل بليون وفورميوس على رعويتهم الأثينية . وكان هذا الأمر يتطلب إجراء خاصا من المجلس التشريعي ، غير أن أثينا وجدت أنه من الحكمة أن يكون التساهل رائدها في مثل هذه الأحوال . ولقد تحتم عليها أن تكون كذلك ، إذ كان هناك كثير من المدن الأخرى التي ترغب في التدخل ، وخاصة عندما تضفي قلة المحصولات على تجار نقل الحبوب قوة أكثر من التي يتمتعون بها في الأحوال العادية .

ولقد كانت تجارة الحبوب ذات أهمية حيوية بالنسبة لرخاء المدينة حتى تنزكها الحكومة كلية في أيدي أصحاب الأعمال . ومع ذلك لم تكن الحكومة تملك الجهاز الإداري اللازم ، ولم تكن ترغب في أن تحل محل أى قطاع من قطاعات العمليات القائمة فعلا . ولكنها فعلت أحسن ما تستطيع . فقد باشرت رقابة دقيقة . كان ميناء بيريه نظرا لموقعه والتسهيلات الموجودة به ، مثل لندن أو نيويورك الآن ، نقطة تفريغ مركزية . فكانت تصل إلى الميناء حمولات من البضائع هي في الواقع عابرة فقط (ترانسيت) ، في طريقها إلى الجهات المرسلة إليها . وقد أصدرت الحكومة سلسلة من القوانين الصارمة لتضمن مقدارا كافيا من الحبوب يكفي لإطعام المدينة ، ويستطيع أصحابه أن يقاوموا إغراء أسعار أعلى في مكان آخر . فلم تسمح بأن يعاد شحن أكثر من ثلث مقدار الحبوب الذي يصل إلى الميناء ، والباقي ينبغي أن يبقى في الميناء . كما أنه لا يسمح لأثيني سواء أكان من المواطنين الأعداء أم الأجانب أن يستورد حبوبا إلى أى مكان آخر خلاف أثينا ، وبعبارة أخرى ، لم يكن غير الأجانب البعيدين من يستطيع التعامل في الحبوب العابرة (الترانسيت) . ولا يستطيع أثيني ، سواء أكان مواطنا أصليا أم أجنبيا ، أن يقرض بضمان حمولة من الحبوب وجهتها أى مكان آخر غير أثينا .



معنى ذلك أن رأس المال الأثني ينبغي أن يستغل لصالح أثينا فقط . وهذه التنظيمات لم تكن مقصورة على شاحن السفينة وحده . فتاجر الجملة لم يسمح له بأن يشتري أكثر من خمسين كيلوغراما من حمولة السفينة ( وهي ربما تعادل خمسة وسبعين بوشلا : كيل للحبوب سعته ٢٥ أقة ) ، وهذا الإجراء منع التجار المستغلين من أن يحتكروا السوق ، مما كانت الظروف . وقد كان من المخاطرة أن يحاول بعض المستغلين من التجار وشاحني السفن أن يكسروا القانون ؛ لأن ذلك كان يعرضهم لعقوبات قاسية . غير أن جميع هذه الاحتياطات كانت في بعض الأحيان تعجز عن أن تكفل المدينة تموينا كافيا ، وعندئذ تضطر حكومة المدينة أن تدخل السوق وتقوم بدور فعال فتعين مجلسا من مشتري الحبوب ، ليشتري كميات بأى سعر من السوق المفتوحة ، ثم يبيعها إلى المواطنين بأسعار عادية . وكان صغار الأجراء الذين يتحكمون في حقول القمح الغنية في جنوبي روسيا ، يحصلون دائما من برلمان أثينا على تمائيل وعلى عبارات ثناء عاطرة في مقابل إعطائهم المدينة حمولات من القمح مجانا ، أو بإعطاء السفن المتجهة إلى أثينا الأفضلية في الشحن ، أو بإلغاء ضرائب الميناء المستحقة على سفنهم . والطريقة الأكيدة التي يحصل بها أجنبي على مرتبة الشرف في أثينا أو في أى من المدن اليونانية الأخرى التي تعيش على الحبوب المستوردة ، هي أن يسهم في عملية تزويد هذه الحبوب ، أو بتقديم هدية لها من الحبوب ، أو بمجرد أن يبيع لها بالسعر العادي في حاله قحط . وها هنا نصر قرار قدم إلى البرلمان الأثيني في سنة ٣٢٥ ق . م . ووافق عليه ( وكانت الحكومة الأثينية تدين مشروعات القوانين التي توافق عليها على صخر غير قابل للفناء ، بدلا من الورق ( البردى ) ، وهذه استخراج منها علماء الآثار مئات من حفرياتهم ) :

مقدم الاقتراح ديموستينيس بن ديهوكلس :

حيث إن هرقليدس السلامي ( من سلاسل بقرص ) قد أظهر دائما تفانيا في خدمة مصالح الشعب الأثيني . وقدّم له جميع ما في مقدوره من أعمال الخير ، أي : أنه :

كان في إحدى المناسبات ، وفي أثناء فترة قحط في الغلال ، أول من عاد من ساحل السفن إلى الميناء ، وباع اختيارا إلى المدينة ٣,٠٠٠ مديني ( ٤٥٠٠٠ بوشل ) بسعر قدره ٥ درخيم للسكيل ( ويحتمل أن كان سعر السوق في أجوار أثينا ١٦ ) كما أنه في مناسبة أخرى عندما كانت المدينة تقوم بجمع تبرعات اختيارية لصندوق شراء الغلال ، دفع ٣,٠٠٠ درخيم .

وقد دارم على إظهار حسن نيته وتفانيه في خدمة الشعب ، في جميع الميادين الأخرى .

إذن فليقرر المجلس أن يرضى على هرقليدس بن كريكليدس السلامي الثناء الرسمي ، ولينحّه إكليلا ذهبيا لقاء حسن نيته وتفانيه في خدمة مصالح شعب أثينا ، وليعلن أنه ومن يخلقه ممثل مفاوض للشعب الأثيني ، وصاحب يد عليه .

وأن له الحق في امتلاك الأرض الزراعية والعقار ، التي يحرم القانون امتلاكها على الأجانب ، والحق أيضا في الاشتراك في الخدمة العسكرية ، ودفع ضرائب الممتلكات أسوة بالرعايا الأثينيين .

وليقرر أيضا أن يدون السكرتير المختص هذا الخطاب وتوابعه بنقشها على بلاطة من الحجر ، ويضعها في الأكروبول Acropolis ، على أن يقدم وزير المال لذلك ثلاثين درخما ، من الأموال المرصودة لمثل هذه الأمور .

أما الحجر فقد تدون به أيضا ، كما تبين الفقرة الأخيرة ، طلب الحق بهذا ووافق عليه مجلس الشيوخ ، يشتمل على مادتين هامتين من مواد

المعلومات ، هي أن تكاليف الإكليل كانت خمسمائة درخم ، وأنه عندما حاول حاكم مدينة هرقلية Heraclea أحد موانئ البحر الأسود ، أن يمنع هرقليدس من الإبحار إلى أثينا ، وذلك بأن صادر أشرطة سفينته ، تدخل الأثينيون في الحال وأرسلوا أمثلا عنهم ( بعد أن صدقوا رسميا على منحه خمسين درخما أجرة سفره ) ليطبق القانون .

كان هرقليدس — فيما يبدو — رجلا ممن ينبغي اكتسابهم . كانت حمولات السفن في القضايا التي ترفع فيها ديموستينس لا يزيد ثمنها قط عن ٩,٠٠٠ درخم . وفي العادة كانت قيمتها نصف هذا المبلغ فقط . أما هرقليدس فكانت حمولاته تساوي ١٥,٠٠٠ درخم ، وكان في بعض الأحيان يتنازل للمدينة عن ربح يبلغ ٣٣,٠٠٠ درخم . إذن فلا عجب أن ترسل أثينا نائبا رسميا عنها ، وأن تدفع الحكومة مصاريف انتقاله ، عندما تصادفه المتاعب .

ثم إن الحادثة التي وقعت لهرقليدس في هرقلية إنما تكشف لنا عن مشكلة أخرى عظيمة الأهمية . كان على الحكومة أن تتدخل فيها . وهي أنه لم يكن للغلال بطبيعة الحال أي قيمة لأثينا حتى تصل إلى الرواق الطويل بميناء بيريه . وكان هناك منافسون لا ضمير لهم مثل حاكم هرقلية ، بالإضافة إلى القرصان المنتشرين في جميع أنحاء البحار . ومن الأسباب التي خلعت على ميناء بيريه تلك الأهمية الكبرى ، أن أثينا كانت تملك أسطولا كبيرا يستطيع أن يزود أساطيل النقل بسفن حربية تكفي لحمايتها ، وخاصة تلك التي كانت تأتي من جنوبي روسيا عبر البوسفور والدردينيل . وبالرغم من أنه لم تنشب أي معركة هامة خلال جزء طويل من القرن الرابع قبل الميلاد ، فإن الأسطول الأثيني في هذا الوقت كان يشتمل على وحدات حربية أكثر مما كان لديه في أي وقت خلال سني مواقع الحرب البيلوبونيزية المرة . وكان يوجد في القاعدة البحرية بميناء بيريه مالا يقل عن أربعمئة قطعة حربية من مختلف الأحجام . ولقد أشرفت المدينة حتى تحافظ على صيانة هذا

الأسطول الكبير ، على تجارة الخشب وغيره من المواد التي يحتاج إليها الأسطول ، وأولتها نفس العناية التي توليها الغلال .

وبما أن معظم الأخشاب والقار كانت تستورد من مقدونيا وثرافية ، فقد أجبرت أثينا حكام تلك المناطق على توقيع معاهدات تضمن بيع منتجاتهم إليها ، لا إلى غيرها من المدن . ولم يكن هؤلاء يملكون غير الخضوع مادام الأسطول الأثيني يسيطر على مياه البحر حتى شواطئهم . وأما كيوس Chios وهي جزيرة صغيرة فلم يكن لديها غير مادة واحدة تصدرها ، هي المغرة الحمراء المستعملة في الدهان ، وقد قيدتها أثينا أيضا بمعاهدة تقضى بأن ترسل جميع ما تنتج من هذه المادة إليها . لقد كان الأثينيون أفذاذا .

أما حجم الأسطول الأثيني فكان خداعا ، ذلك أن كثيرا من الأربعمائة سفينة التي اشتمل عليها لم تكن في حالة تسمح لها بامتطاء البحر ، وأن كثيرا من الوحدات الصالحة كانت تترك في الميناء ، لأنه لم يكن هناك مجدفون يسيرونها . والحق أن أثينا وجميع المدن الأخرى التي كانت تملك أساطيل ، قد أعجزها نقص المجدفين . ذلك أن المواطن اليوناني الذي نشأ بالعقلية التجارية التي ميزت القرن الرابع قبل الميلاد ، لم تكن له رغبة سلفه الذي عاش في القرن الخامس ، في أن يقضى أحسن أيام حياته في الخدمة العسكرية . في ذلك الحين صار من بين قواد أثينا العسكريين أجراء محترفون ، مثل السكوندوتيري Condottieri الذين عرفوا في إيطاليا في القرنين الرابع والخامس عشر بعد الميلاد ، والذين كانوا يدخلون في خدمة الأسمراء ومعهم أتباعهم من الجنود المرتزقة . ومعنى هذا أن القوة العاملة التي كانت تعد في الماضي للأسطول ، أصبح في إمكانها أن تدخل الجيش البري ، وهذه فرصة انتهزها الأثينيون بسرور ، ذلك أن الحياة في صفوف الجيش كانت أسهل كثيرا من حياة مقاعد التجديف ، كما أن فرصة المحارب البري في زيادة مرتبه عن

طريق الغنائم أو النهب والسلب كانت أرحب. كان (التريراركات Trierarchs) وهم من الأغنياء الذين يطلب من كل منهم أن يجهز ويصون تريريهما ويحافظ عليها في حالة صلاحة للقتال مدة سنة ، يعانون معاناة قصوى من عملية الاحتفاظ بمجدفين يملأون مقاعد التجديف . ولقد بادر أحدهم بالشكوى في سنة ٣٦٠ ق م . قال : « هجر سفيني كثير من المجدفين ، فذهب بعضهم للانضمام إلى أساطيل ثاسوس Thasos ومارونيا Maroneia اللذين لم يعدهم بأجور أزيد فحسب ، وإنما دفعنا لهم مبلغا مقدما . . . إن حالات الفرار من سفنى أكثر من الحالات التى تتعرض لها سفن التريراركات الآخرين ، مادام مجدفيهم أحسن المجدفين . . . ولعلمهم أنهم مجدفون ماهرون ، فقد رحلوا إلى حيث يخيل إليهم أنهم سيحصلون على أعلى مرتبة ، واقتدار دامت -طورة هذه الحالة حتى لقد أدت في النهاية إلى أحد التغيرات الكبرى التى حدثت فى السفن الحربية ، فى الدنيا القديمة . وحتى نعلم بتفاصيل هذا التغير ينبغى أن نترك أيتها لحظة ونتجه إلى الغرب .

فى حوالى الوقت الذى كانت فيه إسبرطة وحلفاؤها يضيعون الخناق على أثينا استعدادا للضربة القاضية لإنهاء الحرب البيلوبونيزية ، كان فى سيراكوزة بصقلية سياسى انتمازى داهية عنيد ، بدأ فى اتخاذ الخطوات الأولى نحو تأسيس إمبراطورية كبيرة قوية . كان ديونيسيوس Dionysius رجل دولة فارها ، وسياسيا عمليا لاضعير له وقبل هذا كله جنديا يعتبر الحرب علما من العلوم . أما فيما يتعلق بالحرب البرية فقد أعاد تنظيم الوحدات التقليدية وابتكر خططاً جديدة لها ، وتعلم فنون الحصار الشرقية من أعدائه القرطاجيين ، وتفوق عليهم بأن صمم نوعا من المنجنيق بالغ القوة . وفى البحر أحدث انقلابا جديدا فى التصميم البحرى بأن أنزل إلى البحر فى سنة ٣٩٨ ق م . أول سفن كان يقود الدفة فيها رجل واحد كفى التريريم ، أما المجدفون فأربعة أو خمسة ضاربون للمجداف الواحد ضربات طويلة . ولقد تمكن

بحيـش وأسطول كهـذين أن يؤسس إمبراطورية مدت سلطاتها على جميع أنحاء صقلية تقريبا ، وعلى كثير من أنحاء إيطاليا الجنوبية . طهرت سفنه الحربية البحرية البحريـن التـربنـي والأدرىاتيكى من القرصان ، وتمكـن تجار بيريه من استيراد الغلال الصقلية دون أن يعترضهم معترض .

أما النوع الجديد من السفن الحربية هذه — والذي سوف نتعرض لتفاصيله فيما بعد — فلم ينتشر في الحال . فبالرغم من أن المراقبين البحريين الأثينيين راقبوا جيدا ولا شك ما كان يحدث في أحواض بناء السفن السيراقوزية ، لم يكن هناك من سبب يضطرهم إلى اتخاذ أى تغييرات سريعة في تصميم سفنهم ، فقد كان ديونيسيوس مشغولا في الغرب ، ولم يكن لأسطول أثينا الكبير من الترييمات منافس خائب في الشرق ، ولذلك لم يكن هناك من ضرورة تحتم احتمال مشقة التغيير الإجمالى العاجل . غير أن الطرز الجديدة أدخلت تدريجيا في الوحدات البحرية ، وتشتمل قوائم الترسانات الأثينية المحفوظة والتي يرجع عهدا إلى سنة ٣٣٠ ق.م. على ٣٩٢ ترييما ( أى الثلاثية وقد ذكرت من قبل ) ، و ١٨ كوادرييما ( أى الرباعية التي يكون لكل مجداف فيها أربعة مجدفين ) وفي سنة ٣٢٥ ق.م. انخفض عدد الترييمات إلى ٢٦٠ فقط ، وكان هناك خمسون كوادرييما ، إضافة إلى سبع كويندريمات ( أى الخماسية التي يكون لكل مجداف فيها خمسة مجدفين ) وبعد عدة عشرات من السنين أصبحت هذه الطرز الجديدة قياسية في جميع الأساطيل .

وهناك سبب عملى دعا إلى إدخال مثل هذه الوحدات ، هو التغلب على النقص المتزايد في المجدفين المهرة . كانت الترييـم تحتاج إلى ١٧٠ مجدفا ، وكان ينبغى أن يكونوا جميعا من المجدفين المدربين . ولكن في تلك السفينة التي كان يعمل فيها عدد من الرجال على المجداف الواحد ، لم يكن يلزم غير يد

واحدة ماهرة ، تقود المجدف . أما الأيدي الأخرى فطلوبة لعضلاتها فقط .  
وما عليها إلا أن تتبع القائد .

وكانت تغيرات أخرى تنتظر السفينة التجارية أيضا . ولكنها لم تحدث  
إلا بعد قرن من الزمان . في هذا العصر ، كانت سفن الشحن تقريبا كما كانت  
من قبل يدفعها شراع مربع كبير ، ولكنها بدأت تصل إلى أحجام كبيرة .  
حتى إن حولات تلك السفن التي تحمل الغلال إلى أثينا ، أو التي كانت تعتبر  
حاملات قياسية لشحنات النيذ أو الزيت الكبيرة ، كانت تبلغ في غالب  
الظن ١٣٠ طناً في المتوسط ، وسفن حولتها ٢٥٠ طناً . (أما ماذا كانت أبعادها  
فأمر يستأج أن يخمنه أي واحد ، فنحن نعرف مثلا أن أصغر سفن  
البحرية الأمريكية المستخدمة للبريد الساحلي التي كانت تستعمل في النصف  
الأول من القرن التاسع عشر ، والتي كانت حولتها ٢٥٠ طناً على وجه  
التقريب ، كان طولها من ٨٠ إلى ٨٥ قدما وعرضها من ٢٣ إلى ٢٥ وارتفاع  
جوفها من ١١ إلى ١٢ قدما ) . وهذه كانت ملكات البحار لا منازع ، فقد  
كانت تقطع رحلاتها بأقل ما يمكن من محطات التوقف في الطريق ، وكانت  
تسير في قوافل ، وكانت تصحبها غالبا سفن حربية ، كانت إلى جانب  
حمايتها ، وعندما تهب الزوابع ، تعمل على جذبها بجبال حتى تضمن سلامتها .  
أما دحمار الشغل ، العادي من سفن النقل في البحر المتوسط ، فلم تكن كبيرة  
جدا ، كما أنها لم تكن أيضا موضع عناية حسنة ، تحمل على ما يبدو حوالي  
ثمانين طناً أو ما قارب ذلك في المتوسط ، وتنتقل ببطء من ميناء لآخر شاحنة  
ومفرغة أي نوع من البضائع ، وكانت لا تعبأ بالرياح أو الجوا أو القرصان .

وتعتمد سرعة سفينة الشحن القديمة على الريح . فعندما تكون موآية  
وآتية من الخلف ، تستطيع السفينة أن تسير بسرعة أربع أو ست عقد  
في الساعة . أما إذا كانت ضدها فلا أكثر من اثنتين أو أكثر قليلا . وكان  
صاحب السفينة على العموم يصاحب سفينته في سفرياتها ، ولكن يترك

قيادتها للكبيرنتس Kybernetes (قبطان أجير) ، ومعه فريق مجدفين من الأرقاء . وكان القباطنة لا يزالون يهتدون في سيرهم بالنجوم في أثناء الليل ، وبعلامات ساحلية وباتجاه الريح ، و « بإحساسهم » ، في أثناء النهار ، ولكنهم الآن حصلوا على عون جديد مفيد ، إذ نشر جغرافي بدعي سكايلاكس الأصغر Scylax أول « مرشد للسواحل » ، وهو كتاب شرح دورة البحر المتوسط الساحلية ، مبينا الموانئ والأنهار ، ومفصلا المسافات بين الأماكن المختلفة ، ذاكرة الأماكن التي يمكن الحصول منها على مياه عذبة ، إلى غير ذلك .

حاربت أثينا في سنة ٣٢٢ ق.م. وهي السنة التالية لموت الإسكندر ، حربين كبيرتين في بحر إيجه . وكان نقص عدد المجدفين قاتلا بالنسبة لها . فبالرغم من أنها كانت تملك أربع مائة سفينة حربية ، فإنها لم تستطع أن تجهز أكثر من نصفها . ودخلت المعركة الثانية وهي معركة أمورجوس Amorgos بمائة وسبعين سفينة ضد مائتين وأربعين . وتحطم أسطولها ، وانتهى دورها نهائيا باعتبارها قوة بحرية كبرى ، نهاية مفاجئة مروعة .

أما المنتصر فأسطول الإسكندر الذي أصبح آنئذ تحت إمرة واحد من القواد الذين خلفوه . وكان الدور الفذ الذي قام به الإسكندر قد غير دنيا القرن الرابع قبل الميلاد تغييرا عميقا . فقد أوجدت فتوحاته في أعقابها تواأما عظيمة جديدة ، ومعها نشأت أيضا مراكز وطرق تجارية جديدة . كانت الأعمال التجارية لا تزال تجرى في ميناء بيريه — فقد كان المدينة ميناء ممتاز ، وكان سكانها لا يزالون في حاجة إلى طعام . غير أن عمل الإسكندر حول مركز وطبيعة التجارة نهائيا وترك أثينا على حافتها وليس بعد في مركزها .



# فيما وراء أعمدة هرقل

٩

في الوقت الذي كانت فيه قوة أثينا البحرية تنحل وتضعحل في معارك بحر إيجه كان تاريخ بحري من طراز آخر ، هناك ، بعد انحور الغرب ، في طريقه إلى الوجود : كان بيثياس Pytheas وهو أكثر البحارة التقدماء موهبة قد أبحر في رحلة استكشافية ، لم تضار عما آية رحلة أخرى من حيث الإقدام أو الطول<sup>(١)</sup> حتى عصر فاسكو داجاما وكولومبوس .

ورحلة بيثياس هذه لم تتحقق عنو الخاطر ، وإنما أعقت في الحقيقة سلسلة من المجازفات البحرية الجريئة من البحر المتوسط إلى المحيط .

كانت حركة الاستكشاف البحري بعد أن فنج جاسون طريق البحر الأسود ، والفيثيقيون إسبانيا ، قد هبطت فترة ما . إذ كان القباطنة في تلك الفترة منهمكين في التقصى والتعرف على كل كبيرة وصغيرة في الأصقاع المكتشفة حديثا . ففي الغرب كان الفيثيقيون والقرطاجيون تجار القصدير الآتين من كورنوال ( بالإنجلترا ) قد عبروا فملا أعمدة هرقل ( مضيق جبل طارق ) ولما لم يتجاوزوا مدينة قادم إسبانيا . إذ كانوا يتركون الرحلة في المحيط من كورنوال إلى قادم السين الوطنية . أما في الشرق ، فلم يحاول أحد أن يتحدى احتكار الهنود والعرب وغيرهم من سكان تلك المناطق للبحر الهندي الذي أجادوا معرفته . غير أن البحارة ابتداء من القرن

(١) ليست الرحلة التي قام بها بحارة الفرعون نخاحول أفريقيا والمذكورة في هذا الفصل ، أطول على الأقل من رحلة بيثياس ؟ ولكن هو حب تجويد اليونان وإضفاء سبق عليهم سواء استحقوه أم لا . كما يفعل معظم كتاب الغرب المترجم .

السادس قبل الميلاد، وجهوا اهتمامهم إلى المياه الواقعة خارج البحر المتوسط وكانهم قد ملوا ذلك البحر .

بدأت مصر في أوائل القرن السابع قبل الميلاد ، وكانت حتى ذلك الوقت لا تثق بالأجانب ، تفتح أبوابها للتجار اليونان والفينيقيين . واتخذ الفرعون نخاو Necho ( ٦١٠ - ٥٩٤ ق . م ) خطوة أخرى بأن أعاد حفر القناة القديمة بين النيل والبحر الأحمر ، والتي كانت قد ردمت عبر السنين ، حتى يسهل الاتصال بين البحر المتوسط والمياه الجنوبية . ولما كان يتطلع ولا شك إلى الفوائد التي يمكن أن يجنيها من فتحه لمصادر تجارية في الجنوب ، فإنه جهز حملة مهمتها الطواف بحرا حول أفريقيا من الشرق إلى الغرب ، أي من البحر الأحمر حول شواطئ القارة ، ثم عن طريق جبل طارق إلى مصر . وقد عهد بهذه الحملة على ما نفترض إلى بحارة فينيقيين ، وكانوا أحسن من يقوم بمثل تلك المهمة .

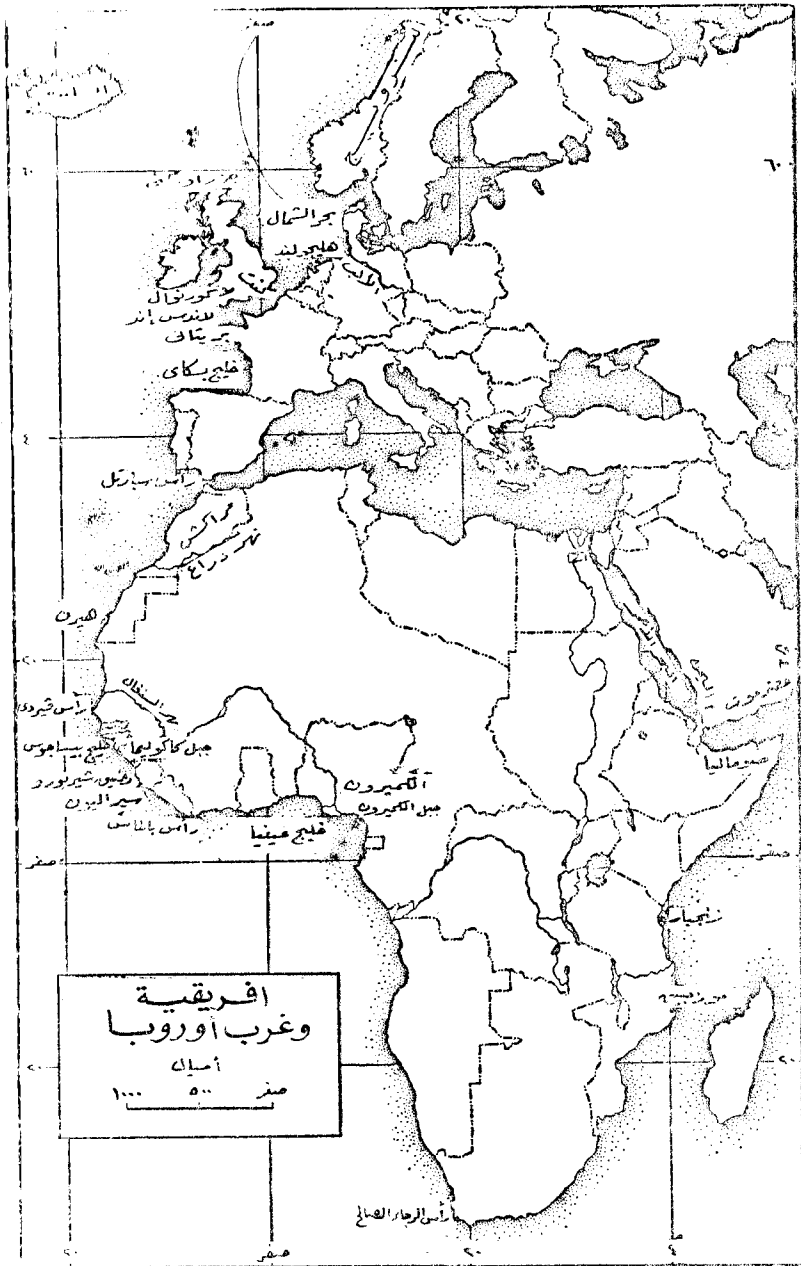
وصف هو ميروس الأرض على أنها جزيرة يحيطها نهر يسمى المحيط ، وكان اليونان في عصر الفرعون نخاو مقتنعين بأن الماء يحيط بأوروبا وأفريقيا . غير أنه من الصعب أن نقرر إن كان هذا الحدس استقراء من تقارير البحارة ، أم أنهم أخذوها قضية مسلمة مادام هو ميروس ذكرها في كتاباته التي كان شأنها عندهم شأن الكتاب المقدس . على أية حال ، لم يتصوروا أن أفريقيا كانت تمتد كل ذلك الامتداد نحو الجنوب ، فقد تخيلوها مستطيلة يتجه من الشرق إلى الغرب ، وظنوا أنه إذا اجتازت السفينة إثيوبيا إلى الجنوب قليلا ، فإنها عندئذ تستطيع أن تستدير إلى اليمن ، وتساحل ذيل القارة ، وهو ساحل بوازي ساحل البحر المتوسط في الشمال . أما الفينيقون الذين استخدمتهم نخاو فكانوا يعتقدون هذا أيضا ولا شك ، بل أدق . إذ إنهم على الأقل قسروا طولها بأقل من الخفيف . بل وقد كانت حد

أسباب ثقة كولومبوس بالرحلة التي قام بها أنه قدر محيط الأرض أقل من حقيقته بربع الطول .

كاتب قديم واحد ذكر هذه الرحلة الأخاذة ، هو الرحالة المدقق هيرودوتس ، الذى حصل على القصة من هنا وهناك فى أثناء رحلته إلى مصر ولا يزيد وصفه عن فقرة واحدة ، وهامى ذى كلماته ( بعد أن وضعت الأسماء الجغرافية الحديثة المقابلة للقديمه ) .

وتحيط المياه بأفريقيا فيما عدا الجزء الملتصق بآسيا . وكان نخاوفرعون مصر ، أول من أثبت ذلك فيما نعلم . إذ أنه لما انتهى من حفر القناة بين النيل والبحر الأحمر ، أرسل حملة بحرية من الفينيقيين ، أمرا إياهم أن يعودوا عن طريق مضيق جبل طارق إلى البحر المتوسط ، وبذلك يعودون ثانية إلى مصر . وعندئذ أبحر البحارة الفينيقيون من البحر الأحمر إلى المحيط الهندى — وكانوا فى كل خريف يلقون مراسيمهم على أى من سواحل أفريقيا يتصادف أن يكونوا حذاه ، ويبذرون القمح وينتظرون وقت الحصاد ، ويحصدون ثم يتابعون سفرهم . وعلى هذه الطريقة مرت سنتان ولم يجتازوا مضيق جبل طارق ويعودوا إلى مصر قبل السنة الثالثة . وقد ذكروا أشياء يمكن أن يصدقها غيرى من الناس إن شاء . أما أنا فلا أستطيع تصديقها . ذلك أنه عند طوافهم حول أفريقيا كانت الشمس عن يمينهم .

كتبت مئات الصفحات عن هذه الفترة الجريئة ، بجحاء الحقيقة من خلال القصة ، ومتسائلة عما إذا كان عمل هائل كهذا قد تحقق فعلا . وقد سجل بوليبيوس Polybius بعد ذلك بقرنين من الزمان ، وهو أحد المؤرخين القدماء الأفاضل ، وهو ذاته مستكشف أفريقي ، شكوكه حول إمكانية هذه الرحلة . وكذلك فإن كثيرين من الباحثين المحدثين بل معظمهم ، غير مقتنع أيضا .



على أن معظمهم وافق على أن الرحلة التي وصفها هيرودوتس كانت ممكنة في نقطة واحدة. ذلك أننا إذا تساءلنا لما وجدنا سببا يعوق البحارة الفينيقيين من تنفيذ هذه الرحلة بالطريقة التي وصفها هيرودوتس وفي الوقت الذي ذكره. فمن الممكن أنهم بدأوا رحلتهم في أواخر الخريف. ثم جدفوا ضد الرياح الموسمية الشمالية الشرقية وتيار البحر الأحمر حتى اتجهوا ثانية إلى الجنوب بعد دورانهم حول رأس جواردا فوى *Guarda Fui*، حيث تصبح الرياح والتيار موائبين. ثم سرعان ما يحمامهم تيار موزنيق ثم تيار أجولهاس حول رأس الرجاء الصالح. وهناك قد يكونون توقفوا وبذروا القمح في يونيو وحصدوه في نوفمبر، أي بعد سنة من رحيلهم. وبعد ذلك يدفعهم تيار موات ورياح جنوبية حذاء ساحل أفريقيا الغربي نحو الشمال، كما يكون التيار أيضا في صالحهم بحذاء خليج غانا حتى رأس بالماس *Cape Palmas* بالرغم من أن هدوء الجو والحرارة الفظيعة قد يعوقانهم في هذه المرحلة. ومن رأس بالماس كان ينبغي عليهم أن يجدفوا ضد الرياح التجارية الشمالية الشرقية وتيار الكناري حتى يصلوا إلى مراكش، حيث يمكنهم أن يلقوا مراسيهم ويقوموا بالبذر مرة ثانية، ويكون ذلك قرب نهاية السنة الثانية. ثم يحصدوا في يونيو، ويستأنفوا السير إلى مضيق جبل طارق، وعند بلوغه تصبح هذه المرحلة الأخيرة إلى الوطن سهلة سريعة، إذ تساعدهم فيها الرياح والتيار. وحتى إذا كان المتشككون على حق، وأن بحارة نحاو الفينيقيين لم يطوفوا فعلا حول القارة، فإن حملة ما من هذا القبيل لا بد قد حدثت، وانها كانت حملة منظمة بعناية تدلنا عليها التفاصيل التي ذكرها هيرودوتس عن المحصولات التي زرعوها في الطريق. أما ما هو أزيد من ذلك فإنهم لا بد قد اجتازوا خط الاستواء لدرجة مكنت البحارة من أن يذكروا أن الشمس كانت عن يمينهم، أي إنها كانت نحو الشمال وهم يتجهون نحو الجنوب الغربي، والغرب، وأن هذا الأمر الذي ذكره هيرودوتس بالذات لعدم التصديق هو أكثر عناصر الإقناع في روايته.

أما المحاولة الثانية للسواف حول أفريقيا فكانت من الغرب إلى الشرق،  
وليس هناك أي شك قط في أنها كانت محاولة فاشلة. ويرى هيرودوتس  
أيضا القصة. وفي نهاية هذه المرة يذكر لنا مصدر روايته، غير أنه كتب اسمه:  
لما مات المستكشف هرب أحد خصمائه إلى ساموس ومعه كثير من ماله،  
وهناك يقول هيرودوتس: إن أحد أهل ساموس استولى عليها، وإني  
أعرف اسم الرجل، غير أنني سوف لا أذكره هنا عنية. ويلوح أن الرحلة  
بدأت نتيجة لفضيحة وقعت في بلاط الملك زركسيس (٤٨٥-٤٦٥ ق.م.)  
وهو نفس الملك الذي قضى ذلك اليوم المزعج يراقب من قمة أسطوله في خليج  
سلايس كما مر من قبل. والقصة أن ابن عمه ساتاسبس Sataspes هناك  
عرض إحدى سيدات البلاط الملكي. وكان زركسيس على استعداد لتنفيذ  
العقوبة المقررة وهي الخوذة (القتل بالخازوق). غير أن أم الفتي اقترحت  
إرساله في رحلة حول أفريقيا بدلا من ذلك. أما الملك فلم يعارض هذه  
الفكرة - إذ ربما ظن أن النهاية ستكون واحدة. وعندئذ ذهب ساتاسبس  
إلى مصر، وتزود بسفينة وبمخارطة من هناك، واتجه إلى مضيق جبل طارق.  
فلما عبره واجتاز رأس سبارتل Cape Spartel داف إلى الجنوب (كان  
جميع الجغرافيين القدماء مقتنعين بأن ساحل مراكش الأطلسي يمتد نحو  
الجنوب، بل نحو الجنوب الشرقي، لانهو الجنوب الغربي) وبعد أن سار  
عدة أشهر وقطع مسافات شاسعة من الماء من غير أن يصل إلى هدف واجدا  
أن عليه دائما أن يستمر في المسير، استدار ورجع ثانية إلى مصر. ثم عاد  
إلى زركسيس وروى أنه عند أقصى نقطة بلغها اجتاز بلادا يسكنها جنس  
من الأقزام الذين كانوا يلبسون ملابس من زعف النخيل، ويتركون قرانهم  
ويفزعون إلى الجبال كلما رست السفينة على الشاطئ. وأنه ورجاله  
لم يؤذوهم، وإنما كانوا يأخذون بعضهم مواشيهم فقط. وإضافة إلى ذلك،  
ذكر السبب الذي من أجله لم يكمل طوافه حول أفريقيا، وهو أن سفينة  
توقفت ولم تعد تتقدم على الإطلاق.

ولقد حدث أن كانت نتيجة ذلك سيئة للغاية بالنسبة لساتاسبس نفسه ، ذلك أن زركسيس بناء على أنه لم يكمل مهمته ، نفذ العقوبة الأصلية وخوزقه .

ويلوح - في كثير من الظن - أن ساتاسبس وصل إلى أماكن تقع جنوبي الصحراء كالسنغال أو حتى غينيا ، حيث رأى قبائل من الزنوج ، وربما أيضا قبائل البوشمان Bushmen التي كانت تعيش في ذلك الوقت إلى الشمال ، كما يعيشون اليوم ، ثم دخل في منطقة الخنود ( منطقة لاريج فيها البتة ) Calme وتيارات خليج غينيا الماضدة ، أو الرياح والتيارات العكسية فيما وراء ذلك . والحقيقة أن الرياح والتيارات إنما تجعل الطواف حول أفريقيا من الشرق إلى الغرب ، أى الطريق الذى اتخذه بحارة الفرعون نخاو أسهل كثيرا ، هذا بالرغم من أن عددا من البحارة القدماء بعد ساتاسبس حاولوا الطواف حولها من الغرب إلى الشرق ، ولكنهم أخفقوا جميعا . وكان فاسكو داجاما (١) أول من حقق هذه العملية في القرن الخامس عشر .

كانت حملة نخاو وساتاسبس من حملات الاستكشاف الصرف ، وربما كان السبب في إرسالهما التطلع إلى فتح طرق تجارية جديدة . وبعد قرن من بعثة نخاو - أى قبل سنة ٥٠٠ ق.م. في رأى البعض وبعد ٤٨٠ في رأى آخرين حدثت مخاطرة أخرى فيما وراء مضيق جبل طارق بحذاء أفريقيا . وكانت هذه المرة جزءا من خطة استعمارية جبارة ، وربما كان الباعث الذى دعا زركسيس إلى إرسال ساتاسبس أن شيئا من أخبار هذه الرحلة وصل إلى سمعه . أما هذه الرحلة فغير ما نعرف من رحلات الاستكشاف التى قام بها القدماء ، وليس هناك من شك قط حول حقيقةها ، فتحت أيدينا نفس

(١) يجدر بنا أن نذكر هنا أن فاسكو داجاما ربما لم يذهب وحده أبعد من ساتاسبس كثيرا حيث تلقاه القبطان العربى الشهير أحمد بن ماجد ، وقاده إلى الهند ، وأعطاه مرشداً ملاحيا المحيط الهندى ( المترجم ) .

الكلمات التي اشتمل عليها تقرير قائد الحملة ، وهو هانو Hanno القرطاجي . وكان قد نقشها على البرونز ونصبها في مسقط رأسه قرطاجنة ، وبعد ذلك بستين نقل منها محقق يونان نسخة هي التي وصلت إلينا .

وكلف القرطاجيون هانو أن يعبر مضيق جبل طارق وأن يؤسس مدنا من الليبفيثيين ( أي من الفينيقيين قاطن لليبيا بأفريقيا ) . فأبحر بستين سفينة من سفن الخمسين مجدافا ، مصطحبا عددا عظيما من الخلق رجالا ونساء بلغ عدتهم ثلاثين ألفا ، ومزودا بمؤن وغير ذلك من اللوازم . . هكذا يبدأ تقرير هانو ، وهو وثيقة نقل كلماتها عن ٦٥٠ كلمة ، تلك الوثيقة التي أثارت عبر القرون عدة مئات آلاف من التوضيحات والتعليقات والحجج .

أما إذا كانت الحملة بأكملها قد استقلت ستين بنتكوتتر (نوع من السفن سبق وصفه ) إذن لاستقرت السفن بهدوء في قاع الميناء بدلا من مغادرة قرطاجنة . ذلك أنه لا يوجد في البنتكوتتر غير مكان صغير لا يتسع إلا لتخزين تموين عدة أيام فقط لبحارتها ، لا للحمل من المسافرين بكل ما يحتاجون من عتاد لازم لبدء حياة في مستعمرة جديدة . فالبنتكوتتر هي سفينة للاستكشاف والحراسة البحرية لا غير . أما هؤلاء المستعمرون فلا بد أنهم استقلوا أسطولا كبيرا من السفن التجارية . والأرجح أنهم كانوا أنزل كثيرا من ثلاثين ألفا . فالخطوط اليونانية التي تملكها اليوم هي جميعا نتيجة لاستنساخات متتالية عبر القرون من يد ناسخ إلى آخر ، والأعداد خاصة ، دام نادرا ما يمكن مراجعتها على سياق الكلام ، عرضة للخطأ في نسخها .

كانت الصعوبة الكبرى في تتبع رواية هانو تنحصر في التعرف على الأماكن التي ذكرها . فإن جميع الأسماء التي ذكرها تقريبا لا تعنى شيئا لنا اليوم . وهو لم يكن يملك طريقة يتعرف بها على أبعاد الطول والعرض ( وهذه لم يستعملها الجغرافيون إلا بعد قرنين بعد ذلك ) ، كما أن التفاصيل



الطبيعية التي دونها ليست كثيرة ومحددة بطريقة تكفي لجعل التعرف على  
الأمكنة دائماً أكيدة . كانت الرحلة في مستهلها صافية غير عاصفة ، وهي كذلك  
حتى الآن . ولا شك في أن أول مرحلة كانت عبر مضيق جبل طارق ثم إلى  
الجنوب الغربي حذاء الساحل المراكشي ، حيث كان يترك من حين لآخر  
شراذم من المستعمرين الذين أسسوا مستعمرات . وعند مصب نهر  
Draa تصادق مع قبيلة محلية من الرعاة البدو ، وهم ربما من البربر ، وبما  
أنهم كانوا على علم بالساحل الممتد جنوباً ، فقد أخذ معه بعضاً منهم ، تراجمة  
وأدلة .

أما الخطوط التالية مباشرة فنقودنا إلى أكثر مواضع الرواية تعقيداً .  
قاد هانو أسطوله بعد أن انضم إليه التراجمة إلى خليج يمتد امتداداً كبيراً نحو  
الشرق ؛ توجد عند رأسه : جزيرة صغيرة محيطها (نصف ميل تقريباً) . وهنا  
أسسنا مستعمرة سميناها سرنى Cerne . وقد قدرنا بناء على المسافة التي قطعناها  
أنها تقع على خط واحد مع قرطاجة ، ذلك أن المسافة من قرطاجة إلى أعمدة  
هرقل ومن هناك حتى سرنى كانت متعادلة . ويظن معظم المعلقين المحدثين  
أن سرنى التي ذكرها هانو هي جزيرة هرن Herne ، وتقع إلى الشمال قليلاً  
من مدار السرطان ، وأن المسافة من قرطاجة إلى جبل طارق ، ومن هناك إلى  
جزيرة هرن تقريباً متعادلة . غير أن بعض المعلقين يقولون بأنه ما دام تقدير  
هانو لعدد الأميال التي قطعها ، قد بنى فقط بناء على الوقت المستغرق في السير ،  
وعلى أحسن تخميناته عن متوسط سرعته ، فإن المسافة التي قدرها لم تكن  
صحيحة ، وأن سرنى أبعد كثيراً إلى الجنوب ، عند مصب نهر السنغال ، ذلك  
أن هانو أبحر من سرنى : « في دلتا نهر كبير يسمى كريتيس Chretes » ،  
ووصلنا إلى بحيرة بها ثلاث جزر أكبر من سرنى . ومن هناك أبحرنا يوماً  
كاملاً إلى بلغنار رأس البحيرة . ولما تابعنا سيرنا من هذه النقطة وصلنا إلى  
نهر آخر تدعى عميق ، كان مضمماً بالتاسيسر فرأس البحر ومن ثم أعدنا ثانية

إلى سرنى . أما النهر المفعم بالتاسيح فليس غير السنغال ، وأما السؤال فينحصر في كم يبعد عن سرنى ، وإذا كانت سرنى هي حقيقة جزيرة هرن التي تقع على مسافة خمسمائة ميل إلى الشمال من السنغال فلماذا يضل هانوعن اقتفاء الأثر الصحيح كل هذا القدر؟ وإنه ليلوح كما لو أن سرنى هي عند مصب نهر السنغال ، وأن هانو لم يذهب إلى أبعد من ذلك ، وإنما ساحل الشاطئ . بعض الوقت لتقصي الأمور في الداخل بأن أبحر في نهر السنغال من أحد فرعيه ، وعاد إلى سرنى التي تقع عند مصبه من الفرع الآخر . على أن تحقيق تلك الأماكن لا ينطبق تماما مع عدد الأيام التي ذكر هانو أنه استغرقها للانتقال من نقطة لأخرى ، وكذلك فإن أيا من التحقيقات التي عرضت لم تكن منطبقة تماما بالإضافة إلى ذلك ، فالأرقام كما ذكرنا من قبل هي دائما أقل العناصر الموثوق بها في مثل تلك الروايات .

وبعد أن تركت الحملة سرنى للمرة الثانية تابعت مسيرها حذاء الشاطئ . مارة بقبائل من الزنوج الذين كانوا يهربون عند اقترابهم منهم ، والذين لم يستطع أن يفهم المترجمون لغتهم . كما أمضوا يومين وهم يجتازون أكمة بحرية تميزها جبال كثيرة الشجر . ربما يكون الرأس الأخضر Cape Verde ، أقصى حدود أفريقيا الغربية . وبعد ذلك وصلوا إلى :

« خليج كبير ، يسمى بناء على قول الدليل «القرن الغربي» . وبه جزيرة كبيرة ، بها بحيرة بحرية بها جزيرة أخرى . فلما أرسينا على الجزيرة الصغيرة لم نر شيئا غير غابات ، وشاهدنا بالليل نيرانا كثيرة قد أوقدت ، وسمعنا أصوات المزامير والصنجان ودقات الطبول وصيحات خلق كثير . واتقد تملكنا الخوف ، وأخبرنا مترجمونا أن نترك الجزيرة .

فغادرناها مسرعين وساحلنا بلادا يفوح منها دخان له عيب خشب يحترق ، كانت تتطاير منه شظايا ملتهبة تقع في البحر . وأصبح الاقتراب من الأرض مستحيلا بسبب الحرارة .

ابتعدنا عنها خوفاً، وكنا نرى الأرض ملتهبة أثناء الليل طوال أربعة أيام ونحن نسير حذاءها . وكانت في منتصفها شعلة متطايرة تعلقو الشعلة الأخرى ، ويلوح كأنها تصل إلى نجوم السماء . وهذا أعلى جبل رأيناه : ويسمى « جبل الآلهة » .

وبعد أن تبعنا أنهر النار ثلاثة أيام أخرى بلغنا خليجا يسمى « القرن الجنوبي » . وكان بالخليج جزيرة مثل السابقة ، وبها بحيرة ، وداخلها جزيرة أخرى . وكانت الجزيرة الثانية مفعمة بأناس متوحشين . الأكتيرة الغالبة نساء أجسادهن مشعرة ، يسمين المترجمون غوريلات . وطاردنا الرجال ولكننا لم نستطع أن نمسك أيا منهم ، ذلك أنهم جميعا أسرعوا وتساقوا صخورا وعرة وأخذوا يقذفوننا بالأحجار . غير أننا أسرنا ثلاث نساء ، كن بعضهن ويخمشن ويقارمن آسرين . فقتلناهن وسلبناهن وحملنا جلودهن إلى قرطاجنة .

وبهذا انتهت رحلتنا ، نظرا لنقص المئون .

كان هانو أول من ذكر تلك الأشياء التي تشيع اليوم في جميع روايات أولئك الذين يرتادون أفريقيا : الغابات ، دقات الطبول ، ونيران الحشائش الهائلة التي يوقدها الأهالي لحرق هشيم المحصول الماضي ، وابتهاالا لزيادة محصول السنة المقبلة ، والقروود الموجودة في كل مكان . غير أن غوريلات هانولا يمكن أن تكون هي مانعرفه بهذا الاسم اليوم . كان رجاله أقوياء ذوى بأس ، ولكن ليس بالدرجة التي تمكنهم من أسر غوريلات حية ، حتى ولو كانت إنانا . وقد تكون أسيراتهم من الشمبانزى أو الرباح على أحسن الفروض . ( أما أول من طبق الاصطلاح الذى استعمله هانو على مانسميه الآن غوريلا ، فبشر أمريكي يدعى توماس سافدج Thomas Savago في

إلى أى مدى إذن وصل هاتو؟ يرى معظم الجغرافيين أنه توقف عند منطقة الخود ( المنطقة عديمة الريح ) وحرارة خليج غينيا . وأنه لم يتجاوز سيراليون ، وأن القرن الغربي هو خليج بيساجوس Bisagos Bay ، وأن جبل الآلهة هو جبل كاكوليا Kakulima في غينيا الفرنسية ، ذلك بالرغم من انخفاضه النسبي ( إذ لا يتجاوز ارتفاعه ٣٠٠٠ قدم ) ، ويطل من بين أراض منخفضة ، وأن القرن الجنوبي هو خليج شربورو Sherboro ويرى آخرون أنه بلغ الكمرون Cameroon ، وحثتهم أن جبل الآلهة ، ينطبق أكثر على جبل الكمرون ، وهى أعلى قمة في أفريقيا الغربية ( ١٣,٣٧٠ قدما ) . وعلى أية حال ، فالرحلة في كلتا الحالتين عمل فذ من أعمال الاستكشاف الجغرافي ، ويلوح أن هاتو في خلال صيف واحد قد قضى حوالى خمسين يوما في البحر في أثناء مرحلة الذهاب ، وتوغل في مناطق أبعدهما قدر لآى شخص آخر أن يبلغها في خلال ألفين من السنين ، ونفذ مهمته الأصلية ، وأسس مستعمرات ، وعاد ثانية من غير أحداث أو كوارث . وأما عمله فلم يمت بموته ؛ فقد عاشت المستعمرات التى أسسها قرونا طويلة ، ولم تهجر على وجه الاحتمال إلا بعد أن دمرت روما قرطاجة نفسها في سنة ٤٦ ق.م . ويذكر سكايلاكس الأصغر في « مرشده الساحلى » ، أن قرطاجة في أيامه كانت تقوم بأعمال تجارية ناجحة في سرنى أقصى مركز أسسه هاتو . وتنحصر لإحدى المهام التى تقع على عاتق علماء الآثار اليوم في تقصى هذه الأماكن لمعرفة إن كان يمكن اكتشاف أى آثار لهُؤلاء التجار . وكانوا على الأرجح يعيشون في بيوت رخيصة البناء لا تترك آثارا . غير أن هناك احتمالا في أنهم كانوا يدفنون موتاهم في قبور قرطاجية الطراز يمكن أن تبقى حتى الآن ويمكن التعرف عليها بسهولة .

لم تحدث محاولات أخرى خارج البحر المتوسط في خلال مدة تزيد على قرن من الزمان ، بعد عودة ساتامبس وهاتو . فقد اكتفى القرطاجيون

باستغلال المستعمرات التي أسسها هانو ، وكانت قبضتهم على مضيق جبل طارق مانعا للآخرين عن الأطلنطي . غير أنه في أواخر القرن الرابع قبل الميلاد دخل بيثياس المرسيل ( من مرسليليا ) الميدان . فقد تسلسل من خلال الحصار وانطلق في رحلة استكشافية جزئية فريدة .

يقول بيثياس إنه : « لا يوجد في الحقيقة نجم عند القطب ، ولكن مكان خال بالقرب منه تقع ثلاثة نجوم ، وهذه تكون مع نقطة القطب مربوعا تقريبا ، وعن طريق مثل هذه المعلومات التي وصلتنا خلال ملاحظات عابرة هنا أو هناك من بين كتابات الجغرافيين والفلسفيين القدماء ، عرفنا أن هذا البحار القذ ، والملاح البارع كان أول من لاحظ أن النجم القطبي لا يشير إلى الشمال تماما ، كما عرفنا أيضا أنه كان البحار الماهر الذي اجتاز مناطق كانت مجهولة حينئذ ، كما كانت أمريكا في أيام كولومبوس ، وعاد منها سالما .

كان بيثياس مواطنا من مرسليليا ، تلك المدينة التي أسسها أوائلك البحارة الفوسييون الشجعان ، والتي ازدهرت وأثرت عن طريق تجارة ماوراء البحار . قام برحلة حددت عصر ابذاته ، غير أنه لم يحفظ شيء من كتابات يده ، وإنما وصلتنا مقتطفات من كتابات أوائلك الذين اطلعوا على كتاباته . وكان كثير منهم مقتنعين أنه كان كذابا أشرا ، ولم يقل تلك الأشياء التي ذكرها إلا للسخرية والتهكم . وكان أجدر بهم أن ينظروا إليه نظرة جدية ، إذ أن بيثياس لم يكن مشعوذا ، وإنما كان أقدر بحارة العالم القديم من الناحية العلمية .

فإلى جانب تحديد الموضع الحقيقي للنجم القطبي ، حسب خط العرض الذي يقع عليه مسقط رأسه مرسليليا ولم يخطئه إلا قليلا ( ٣٣ ° ٤٣ ° بدلا من ١٧ ° ٤٣ ° ) ودون ملاحظات عن الشمس خلال رحلته ، وهذه ساعدت الجغرافيين اللاحقين على تحديد تقدم من نقط العرض . وكان أول من لاحظ

العلاقة بين القمر والمد البحري ، كما كان أيضا أول من استعمل الاسم «بريطانيا» خلال عدة قرون ، وكانت جميع المعلومات لمرة واحدة أيا كانت عن المناطق الشمالية بريتاني وأيرلندا والجزر البريطانية وبحر الشمال مأخوذة من ملاحظاته .

أبحر بيثياس في وقت ما قبل سنة ٣٠٠ قبل الميلاد من ميناء مرسيليا ، وأتجه نحو الغرب في رحلة لم تنته قبل أن يدور حول إسبانيا ، إلى الجزر البريطانية وما وراءها . كان أحد أسباب رحلته هذه عديدا ولا شك ، هو الاستكشاف وجمع معلومات فلكية ، غير أن هذا لا يمكن أن يكون التعليل الكلي لرحلته ، فإنه لم يكن على قدر من الثراء يمكنه من أن يمول رحلة كهذه وحده . ولذلك فإن تجار مرسيليا كانوا يعضونه ولا شك . ومع ذلك فن الصعب أن نتصور أنهم إنما يقدمون على دفع أموال نقدية في مقابل الحصول على مكتشفات جغرافية مبهمة . وأغلب الظن أنهم فعلوا ذلك ليحصلوا على معلومات تتعلق بمصادر القصدير ؛ وهو إحدى مواد التجارة المربحة حينئذ . وكان يصل إلى المدينة من مكان ما بالشمال ، ولكن عن طريق برى خلال فرنسا . وأما طريق البحر الرخيص حول إسبانيا فكان احتكارا لتجار قانس القرطاجيين . ولذلك فإن استطاع بيثياس بطريقة ما أن يخدع هؤلاء القرطاجيين ، أو يزيد الوارد من الرصاص بأي طريقة لاستحقت إذن رحلته كل ملهم ينفق من أجلها .

كانت رحلة بيثياس كجميع رحلات الاستكشاف القديمة مليئة بالمشاكل . وكانت أول مشكلة هي كيف يتصرف لتجنب الحصار القرطاجي لمضيق جبل طارق . ومن المحتمل أن كان توقيته مصيبا ، فهو ربما اختار إحدى السنين بين ٣١٠ ، ٣٠٦ قبل الميلاد . عندما انشغلت قرطاجة في صراع مرير مع يونان صقلية ، أدى ذلك إلى توافرها في حراسة المضيق . كانت المرحلة الأولى من رحلته شأنه شأن هانو صافية سهلة . طاف حول

ساحل إسبانيا الأطلنطى وشواطئ خليج بسكاي ، واجتاز الطرف الشمالى الغربى لبريتانى ووصل إلى الشاطئ البريتونى Breton Coast . ومن هناك عبر القناة إلى كورنوال وقام بأداء بعض مما يدين به للذين عضدوه، وأرسل لهم تقريرا عن استخراج القصدير هناك . راقب العمال وهم يستخرجون من حفر يأتهم خام القصدير ، ثم يصهرونه وينقونه ويدقونه فى صورة سبائك مكعبة تجهيزا للشحن .

أما الخطوة التالية فرمما كانت طوافه حول بريطانيا ، وساعده هذا على أن يروى — بكثير من الصحة — أن الجزيرة كانت على صورة مثلث زواياه الثلاث هى بيليريوم Belerium وكنتيوم Cantium وأوركا Orca (الطرف الشمالى لاسكتلندا جنوبى جزر أوركنى Orkney) وقدر طول أضلاع هذا المثلث وتوصل إلى النسب الصحيح (٣:٦:٨) ولكن بمضاعفة أطوالها . وكانت وسيلة القياس الوحيدة التى يملكها ، هى حساب الوقت الذى يستغرقه فى مسيره ، فبالغ فى تقدير سرعته ، وهذا أمر وقع فيه معظم المستكشفين القدماء . عين موضع بريطانيا ( أنها تمتد منحرفة بطول أوروبا ) وربما عين أيضا موضع أيرلندا ، كما قام بزيارات عدة إلى داخل بريطانيا ليشاهد سكانها .

كان تتبع آثار بيشاس سهلا إلى حد بعيد . غير أن المشقة تبدأ الآن : فقد سمع فى أثناء رحلته عن « جزيرة ثول Island of Thulo » ، وربما زارها ، وقد روى أنها تقع على مسيرة ستة أيام فى البحر شمالى بريطانيا ، وعلى يوم واحد فقط جنوبى البحر المتجمد ، وأن الشمس هناك تغيب فقط ساعتين أو ثلاث ساعات أثناء الليل . وكانت محاطة بمادة غامضة رآها فعلا . غير أنه يصفها وصفا غامضا محيرا ، وربما كان يشير إلى الضباب البحرى الكثيف الشائع فى هذه المناطق . وهذا وصف لا ينطبق بأى من تفاصيله على أى مكان معروف . غير أن هناك احتمالين واقعيين : فهى

إما أيسلندا وإما الترويج . ذكر بيثياس في جزء من روايته أنه شاهد أن بعض الناس في تلك المناطق الشمالية يزرعون الشوفان ( الذي يسميه الدخن ، وهو ربما لم ير شوفاناً في وطنه ) ويخمرون شراباً من الحبوب والعسل . فإذا كان هنا يشير إلى أهل ثول إذن فنول هذه تكون الترويج ، ذلك أن أيسلندا تقع بعيداً نحو الشمال في منطقة لا تصلح للشوفان أو النحل . أما حقيقة أن الترويج ليست جزيرة فليست مشككة ، فإن مستكشفي الأصقاع الجديدة غالباً ما يخطئون في ظنهم أن جزءاً من الأرض القارة جزيرة .

عبر بيثياس القناة عائداً من بريطانيا إلى الشاطيء البريتوني ثم استأنف طوافه حول الشاطيء نحو الشرق ، وهي رحلة دفعته إلى خليج هائل ، وإلى جزيرة كثر فيها العنبر لدرجة أن الأهالي كانوا يستعملونه وقوداً . وهذا الجزء من الرحلة أدى إلى أكثر التخمينات غرابة ، فقد رأى بعض المعلقين أنه ذهب إلى الدنمرك في البحر البلطي ، وهي مصدر من مصادر العنبر منذ أزمان ما قبل التاريخ . غير أنه من الأرجح أن بيثياس لم يتجاوز بحر الشمال ، وأن هذا الخليج الهائل الذي تحدث عنه إنما هو خليج إلبه Elbe وأن الجزيرة هي هليجولاند Heligoland وهي أيضاً من مصادر العنبر .

وعندما رسا بيثياس أخيراً في مرسيلىيا ، كان قد قطع ما بين ٧٥٠٠ ، ٧٠٠٠ ميل . وهي مسافة كالتى قطعها كولومبوس في رحلته الأولى ، وكان قد أنجز واحداً من الأعمال الملاحية الفذة الجريئة التى حققتها الإنسان فى أى من عصوره . وأما من ناحية المعلومات التى اكتسبها العالم فكانت أهم كثيراً : إذ اعتمد الجغرافيون طوال قرون على المعلومات التى ذكرها عن البلاد الشمالية ، وقد فتح أعينهم إلى أن الأراضى التى تقع بعيداً نحو الشمال التى كان يعتقد الجميع أنها قاع باقع مأهولة بالسكان . وليس غريباً أن الجغرافيين الذين يعيشون فى قصورهم العاجية ولم يرحلوا مثله ، ولم يعرفوا شيئاً عن تيار



الخليج، أو رياح الأطلنطي الرطبة ، وجدوا أن الحقائق التي ذكرها يصعب تصديقها .

وهناك بعض دلائل بسيطة تشير إلى أن معصديه حصلوا على نصيب لقاء نفودهم . إذ يلوح أن تجارة التصدير من كورنوال عبر القناة ببحر المانش، إلى بريتاني ، ومن هناك عبر فرنسا إلى مرسليليا قد زادت إلى حد ما نتيجة لرحلته . غير أن أحدا بعده لم يقتف أثره . ذلك أن القرطاجيين أقفلوا مرة ثانية أبواب مضيق جبل طارق ، وحجبوا الأطلنطي عن أية استكشافات جديدة .

وحتى عندما فتحت أبواب الخليج بعدما نشرت روما جناحها على إسبانيا فإن شمال الأطلنطي لم يصبح قط طريقا بحريا أحسن استخدامه ولم يستقص أحد قط معالمه . فقد اكتشفت مناجم قريبة في إسبانيا ، وكان الرومان يفضلون الطريق البري عبر فرنسا والقناة (بحر المانش) في اتصالهم بإنجلترا ، واقد استمر بعض الجغرافيين المحترمين يثرثرون خلال ثلاثمائة سنة بعد بيشاس حول العادة الأيرلندية بأنهم يأكلون موتاهم ويقيمون علاقات جنسية مع أخواتهم وأمهاتهم . أما اهتمام البحارة القدماء فقد اتجه بعد ذلك إلى المحيط الهندي لا إلى الأطلنطي . غير أن هذه القصة إنما تنتمي إلى عصر أكثر حداثة .

# عصر الآلهة كتبتانينيت

١٠

عند غروب الشمس في الثالث عشر من يونيو سنة ٣٢٣ قبل الميلاد ، كان الإسكندر الأكبر قد أصبح جثة هامدة ، موسدة في إحدى غرف قصر بابل ، كان ذات يوم قصر نبوخذ نصر . وكان قواده قد بدوا فعلا من خلف الستار في رسم الخطط لوضع أيديهم على زمام السلطة التي خلفها . فهم أيضاً لم يكونوا رجالا عاديين . وإنما اضطروا إلى العمل سويا فقط ، عندما كان هناك رجل أعظم منهم يوجههم ويقودهم . ولقد استطاع اثنان منهم أثناء الصراع المرير الذي تبع موت الإسكندر أن يكتبوا تاريخاً بحرياً : هما بطليموس ذو الأنف المعقوف والفكين البارزين الذي وضع أسس أسطول توسع فيه ابنه حتى أصبح واحداً من أعظم أساطيل العالم القديم . والثاني أنتيجون العجوز الأعور ، الذي أدرك أهمية التفوق البحري في صراعه مع منافسيه ، والذي أصبح ولده سيدياً من سادة البحر الميرزين ، وقائداً المعيا ومجدداً موهوباً في تصميم واستعمال السفن الحربية .

ولد الإسكندر في دنيا صغيرة ، وتركها كبيرة متسعة الأرجاء ، لتسكون مسرح عصر جديد هو العصر الهلينستي Hellenistic Age الذي دام ثلاثة قرون بعد موته . ولم يكن في عصره غير إمبراطورية واحدة كبيرة هي الإمبراطورية الفارسية ، تقع بعيداً في الشرق . ودورها في تاريخ البحر المتوسط ، دور غير مباشر . وكان اليوناني الذي يعيش في اليونان أو في أي من المستعمرات التي أسسها اليونان ، مواطناً في مدينة هي نفسها وطنه . ولقد

---

(١) التيتان The Titans في الأساطير اليونانية أسرة من الآلهة أبناء يورانوس Uranus وجيا Gaea (أى السماء والأرض) انحدر منهما زيوس وبقية آله جبل أولم . ( المترجم ) .

بلغت أئينا في عالم دول المدن هذا ذروة عظمتها باعتبارها قوة بحرية وتجارية في القرنين الخامس والرابع قبل الميلاد. كانت بمثابة ضفدع، ولكنه أكبر الضفادع في البركة. أما الإسكندر فغير هذا كله. إذ بنى بضرته واحدة إمبراطورية امتدت من اليونان إلى الهند. فلما انحلت بعد موته، إذ كان لا يمكن تفادي ذلك، وحفظها وحدة متماسكة من غير عبقريته، لم تعد ثانية إلى دول مدينية متفرقة، وإنما أصبحت دولا عظيمة مترامية، وقد تركزت واحدة منها في مسقط رأسه بمقدونيا، محاولة دائماً فرض سلطان السيد الأعلى على مدن اليونان وجزر بحر إيجه، وتركزت الثانية في مصر، محاولة دائماً السيطرة على سواحل وجزر شرق البحر المتوسط، وتركزت الثالثة في سوريا، مداومة على منافذة تقدم جارتها المصرية. وإن تاريخ القرن الذي تلا موت الإسكندر ليس على وجه الإطلاق غير قصة الصراع المير بين قواده، ثم خلفائهم حکام تلك الإمبراطوريات الجديدة.

ولقد أضفى لإنشاء مثل هذه الدول عنصراً حقيقياً جديداً على التاريخ اليوناني هو الضخامة. ذلك أن الوحدات السياسية الكبيرة الجديدة لم تحل بحسب محل تلك الوحدات الصغيرة المتفرقة، ولكن ولدت أيضاً ثقافة مشتركة انتشرت في أنحاء ذلك العالم الجديد. كان قواد الإسكندر يوناناً، وحتى يستطيعوا القيام بالمهمة الضخمة في حكم وسياسة مناطق واسعة تشتمل على شعوب مختلفة وثقافات متعددة، فإنهم استعانوا بكتيرين من مواطنيهم. ولقد جعلوا منهم طبقة عليا موثوقاً بها ومفضلة في جميع أنحاء ممالكهم الجديدة، وأسسوا عشرات من المدن ليسكنوها. وكانت نتيجة ذلك أن دخلت ثقافة يونانية مشتركة مناطق جديدة لم تكن تعرف اليونان من قبل، وانتشرت اللغة اليونانية من إسبانيا إلى الهند. وأصبح الناس من سلوقية التي تقع في قلب ما بين النهرين، إلى الإسكندرية بمصر، وأنطاكية بسوريا، وأئينا باليونان، وسيراكوزة بصقلية يقرءون نفس

الكتب ، ويشاهدون نفس المسرحيات ، وينظرون إلى نفس النوع من الصور والتماثيل واتسعت التجارة ، وامتدت خطوط القوافل مئات بل آلاف من الأميال إلى بلاد العرب والهند ، وتقاطعت الطرق البحرية الطويلة عبر البحر المتوسط ، تعمل عليها ناقلات كبيرة .

أما أئينا فقد عاشت حتى في عصر ازدهارها ، على ميزانية معدودة لم تترك غير مكان صغير للكاليات ، وأما هؤلاء الحكام الجدد فكان في مقدورهم أن ينغمسوا في التبذير والإسراف بطريقة لم تألفها قط دول المدن اليونانية . فقد احتفظوا كالأمرء الفرس — الذين حلوا محلهم في أماكن كثيرة — بقصور فسيحة ، وانغمسوا في حياة من الترف البالغ ، شغلت جيشاً من التجار وشاحني السفن وأصحاب القوافل . إذ كانت هناك أرباح فائقة يمكن جمعها من تموين هذه الطبقة النبيلة الجديدة بالمنسوجات الفاخرة والروائح ، والجواهر ، والتوابل والبخور ، والأخشاب النادرة ، والأشياء الطريفة المستوردة من مختلف الجهات . وأسسوا مدناً جديدة أطلقوا عليها بفخر أسماءهم أو أسماء ذويهم ، تسكث فيها المباني العامة الفخيمة . وقد أسس سلوقوس قائد الفرسان الأحداث في جيش الإسكندر مدينة سلوقية بجوار بابل واتخذها عاصمة للملكة ، كما سميت أنطاكية بسوريا على اسم والده انطيوخوس . وأما مصر فقد زودت بطليوس بالمال ومكنته من أن يجعل من الإسكندرية المدينة التي أسسها قائده ، عنواناً للعظمة المعمارية ، ومركزاً ثقافياً للعالم أجمع . وبعد ذلك بثلاثة قرون عندما أسلمت كليوباترا صدرها للصل ، وانتهت أسرة البطالمة ، كان لا يزال يوجد في خزانة الدولة مبالغ هائلة من المال . كذلك استطاع خلفاء أنتيجونوس باليونان أيضاً ، بالرغم من أن الأموال التي كانوا يجلبونها كانت بالضرورة أقل ، نظراً لطبيعة الجذب في البلاد ، أن ينشئوا مدناً تقوم فيها عمائر فاخرة ، وأن يحتفظوا بقصر ملكي وجيه .

كانت البالوعة الكبرى التي تستنزف خزائن هذه الممالك جميعاً ، ذلك

الشيء الذى أدامهم حتى أصابهم أنيميا مالية ، هى الميزانية الحربية . كان خلفاء بطليموس فى مصر وأنتيجوروس فى اليونان وسلوقوس فى سوريا ، يراقبون الواحد منهم الآخر كالصقور ، بحيث لم يجرؤ أحدهم على إلقاء سلاحه يوماً . وكان أحدهم عند أى بادرة من بوادر الضعف يهاجم زميله فيهب آخر لمساعدة الفريسة ، حتى يحفظ توازن القوى . وقد تصارعت جيوش كبيرة ، ورأت البحار أضخم سفن بنيت حتى ذلك الوقت ، وشهدت أكبر أساطيل اجتمعت فى الدنيا القديمة .

بدأ الإسكندر بدون أسطول . غير أنه عندما استولى على المدن اليونانية الواقعة على ساحل آسيا الصغرى ومدن سواحل فينيقيا ، جمع أساطيلهم وضمها سوريا ، فتكونت فى النهاية قوة كبيرة من ٢٤٠ سفينة ، هى التى قضت على قوة أثينا البحرية فى موقعة أمورجوس سنة ٣٢٢ ق.م . وكما قسم قواد الإسكندر بعد موته الإمبراطورية التى بناها ، كذلك قسموا فيما بينهم ذلك الأسطول . وبعد ذلك بسبع سنين وقع معظمه فى يد بطليموس .

كان أنتيجوروس الأعور منافس بطليموس الرئيسى فى ذلك الوقت ، وهو مؤسس الأسرة الحاكمة التى حكمت مقدونيا ومعظم أجزاء اليونان حتى مقدم الرومان بعد ذلك بقرن من الزمان . وكان ينسق جهوده عن قرب مع ولده ديمتريوس ، وقد قدم لنا الاثنان مثالا من التناسق والتعاطف غير عادى فى عصر شهد آباء يقتلون أبناءهم ، وأبناء يقتلون آباءهم طمعا فى مكاسب سياسية . وكان أنتيجوروس الذى لا يكل والذى نادرا ما ضيع دنيقة من وقته نادرا على أن ينظر دائما إلى ميل زميله الأصغر فى قضاء بعض الوقت فى اللهو نظرة فيها تسمح تهكمى . ويحكى أنه عندما سمع ذات مرة أن ديمتريوس مريض ، توجه إلى غرفة نومه فقابل فتاة خارجة منها ، وعندما حياه ولده بقوله « كنت مريضا ، وقد تخلصت الآن من حمى أصابتنى ، »

أجاب العجوز : « أى نعم ، فقد قابلتها وهى خارجه ، . وعندما قابل الوالد وولده فى سنة ٣٠١ قبل الميلاد ، آخر معركة قاتلا فيها سويبا ، انحصر أنتيجونوس فى أحد أركان الميدان ، قدسبت بمكانه مكرن المرة بعد المرة « سوف ينقذنى ديمتريوس » ، غير أن هذه كانت المرة الوحيدة التى أخطأ فيها حدسه ، « لك أن كفة العدو كانت راجحة جدا ، فاعزل وقتل .

كان الاثنان يكوئان فريقا بارعا . أدرك أنتيجونوس أهمية القوة البحرية وأما ديمتريوس فلم يكن ماهرا فى تنظيم الحركات العسكرية وتوجيهها بحسب ، وإنما كان أيضا مصمم سفن فارها موهوبا . وقد شرعا فى سنة ٣٥١ ق.م . فى بناء أسطول ليضارع الأسطول الذى استحوذ عليه بطليموس من أساطيل الإسكندر .

اتجه أنتيجونوس إلى أحواض بناء السفن فى فينيقيا ، وكانت تقع فى مكان مناسب بجوار غابات الأرز والصنوبر اللبناية . كما كان بناء السفن فيها يقومون بهذه التجارة منذ آلاف السنين على وجه التحقيق . أما فيما يتعلق بالنصميات فقد اتجه إلى الغرب . لقد أراد أنتيجونوس أسطولا ، لا من الترييمات كالأسطول الأثينى . وإنما من الكوادرييمات والكوينسكيرييمات الجديدة التى كان ديونيسيوس السيراقوزى قد ابتكرها قبل ذلك الوقت بثلاث وثمانين سنة . التى كانت تجد طريقها تدريجيا إلى الأساطيل الشرقية . ثم إن أفكار ديمتريوس كانت أكثر مهابة ، ذلك أنه إذا كانت الكوادرييمات والكوينسكيرييمات أى « الرباعية » ، و « الخماسية » ( أى التى يعمل على كل مجداف فيها أربعة أو خمسة مجدفين ) يمكن بناؤها ، فلماذا لا يمكن بناء أكبر منها ؟

ولقد أخرجت أحواض بناء السفن الفينيقية فى سنة ٣١٥ ق.م . تحت رقابته الدقيقة ، بعض « السداسيات » ، و « السباعيات » . وفى سنة ٣٠١ كان

لديه «ثمانيات»، و«تساعيات»، و«عشریات»، و«إحدى عشرية»، وواحدة أكبر منها أيضا كانت «ثلاث عشرية». وهذه العملاقة الأخيرة كانت تحتاج إلى (١٨٠٠) ألف وثمانمائة رجل للتجديف فقط، كانت أكبر طراز بنى من طبقتها، وبعد عدة سنوات أضاف «خمس عشرية» و«ست عشرية»، ولما انهزم نهائيا في سنة ٢٨٥ قبل الميلاد استولى بطليموس على «الخمس عشرية»، و«الست عشرية»، وأعطاهما إلى أحد منافسيه. غير أن هذا الطراز استمر بصورة ما في أساطيل خلفاء ديمتريوس. ولما غزا الرومان مقدونيا في سنة ١٦٨ قبل الميلاد، وجدوا السفينة القديمة هناك، ولم تكن بعد تصلح للحرب، ولكنهم سيروها إلى روما عن طريق نهر التير، وأرسوها على أحد أرصفة المدينة، متخذين منها نصبا انتصاريا.

لم ينته السباق عندهذا الحد. فقد بنى أنتيجونوس جوناتاس بن ديمتريوس حتى يضارع «الست عشرية»، التي بناها والده، وأصبحت الآن في أيدي العدو سفينة أكبر منها، وربما كانت «ثمان عشرية». وأما ابن بطليموس فلم يقابل هذه ببناء «عشرينية»، فحسب، وإنما بنى «ثلاثينيتين». وأما الأراج فقد بلغه بطليموس الرابع في أواخر القرن الثالث قبل الميلاد عندما بنى «أربعينية»، هائلة، بلغ طولها أكثر من ٤٠٠ قدم، وبلغ عرضها ٥٠ قدما. أما رأسا مقدمتها ومؤخرتها فارتفعا عن الماء بمقدار سبعين قدما، ولم يكن هناك أقل من (٤٠٠) أربعة آلاف مجدف للماء مقاعد التجديف فيها. وكان طول مجداف الصف العلوي (الثالث) ٥٧ قدما. غير أن هذه العملاقة لم تشترك قط في قتال، وربما لم يقصد من بنائها غير مجرد عرضها. أي نوع من السفن كانت هذه السفن الكبيرة؟ تضاربت أقوال البحارة والعلماء من حيث هذا الموضوع قرونا طويلة. اتجه معظمهم إلى الاتفاق على أن الكوادرييمات والكوينسكيريمايت أي «الرباعيات»، و«الخماسيات»، كانت سفنا يعمل أربعة رجال في هذه وخمسة في تلك على مجداف واحد

كبير. ويحتمل جدا أن «السداسيات» و «السباعيات» الخ. حتى «العشريات» كانت مبنية على نفس المبدأ. وعندما حارب مارك أنطوني معركة أكسيوم البحرية الشهيرة كانت سفينة العلم في أسطرله «عشرية». ومع ذلك لم يكن ارتفاعها فوق سطح الماء أزيد من عشر أقدام، ومعنى هذا أنها لم تكن تسمح بمكان لأكثر من صف واحد من المجدفين. يضاف إلى ذلك أن السفن الحربية التي استعملت مجاديف يعمل على الواحد منها عشرة من المجدفين، قد عرفت من عصور متأخرة. ولكن ماذا عن الطرز الأكبر: «الخمس عشرية» و «الست عشرية»، اللتين بناهما ديمتريوس و «العشرينية» و «الثلاثينية» و «الأربعينية»، التي بناها البطلمة؟ ليست هناك طريقة أكيدة للإجابة. وإن أحسن ما نستطيع أن نحدس، هو أنها وغيرها من الطرز الأصغر منها أيضا، كانت عبارة عن طرز كبيرة من تلك السفن ذات الصفين أو الثلاثة الصفوف (الواحد فوق الآخر) من المجدفين (لوحة ١١٠) كانت «خمس عشرية» ديمتريوس مثلا ذات سطحين يعمل ثمانية رجال على كل مجداف في السطح العلوي، وسبعة في السطح السفلي. أما «أربعينية» بطليموس فكانت على وجه التأكيد تقريبا تريبا ضخمة جدا (أي ذات ثلاثة صفوف من المجدفين الواحد فوق الآخر) يعمل على كل مجداف من مجاديف الصفوف الثلاثة على السواء أربعون رجلا.

صمت الكتاب اليونان والرومان بطريقة مخيفة فيما يتعلق بتفاصيل هذه السفن الضخمة، ولا يوجد تحت يدنا صورة ما لآى من هذه الطرز لتساعدنا (انظر لوحة ١٠١) وهي تمثل واحدة من أكبر القطع التي حاربت في أكسيوم). ذكر أحد المؤرخين القدماء أن الكوينكيريما كانت تستخدم ثلاثمائة مجدف، وتوسع لحل قوة محاربة من مائة وعشرين بحارا. كانت مزودة إذن بثلاثين مجدافا من كل جانب، ويظهر جليا أنها كانت مزودة بأسطح حربية كبيرة. أما مجاديف الطرز الأكبر فكانت طويلة



جدا، حتى لقد ثبتت فيها من الداخل ثقالات من الرصاص لتوازن الامتداد الخارجى . ولقد شهدت أشرعتها واحدا من أهم الابتكارات . فقد كان هناك حتى ذلك الحين قانون للتحميل لايجاد عنه : صارية واحدة وشرع واحد للسفينة . ولم تزود سفن مهنر النيلية وسفن البحر الأحمر ، وناقلات كريت ، وسفن قرصان هوميروس ، وتريريمات ثمستوكليس جميعها لم تزود بغير صارية وشرع واحد . غير أن هناك إشارة بسيطة تدل على أن المهندسين البحريين ، قد خرجوا عن هذا التقليد حتى يسيروا تلك السفن الضخمة ، وصمموا طريقة للتحميل هي عبارة عن ثلاثة أشرعة ، ليست متراكبة (الواحد فوق الآخر) — فذلك أمر لم يتحقق إلا بعد أكثر من ألف سنة — وإنما يحملها ثلاث صوار منفصلة . إذن يكون إحداها بالضرورة الأرتيمون Artemon وهو شرع الدقل المائل المركب على سارية مائلة في مقدمة السفينة مادام سيظهر بعد وقت قريب باعتباره السحنة القياسية لجميع السفن . أما الآخرا فهما الشرع الرئيسى والمظان .

لم تكن سفن الحرب الكبيرة هذه ، فيما عدا أربعينية بطليموس أشياء يتلمهى بها الملوك ، أو تجارب فاشلة . فقد قامت بأعمال شاقة وأثبتت قيمتها فى الحرب . بنى أنتيجونوس جوناتاس «الثمان عشريه» ، فى أعقاب هزيمة أصابته ، لأنه لم يكن يملك شيئا يقاوم به «ست عشريه» العدو . وأما بطليموس فقد أعجب كثيرا بالمهندس الذى صمم «ثلاثينيه» ، حتى لقد حضر كلبه فى تشريفه على لوح من الصخر بقى حتى الآن . ولقد ولدت السفن الكبيرة كما نتوقع مع زيادة فى قوة الخط الأول فى الأساطيل التى تستعملها . كانت القوة المتوازنة فى عصر ديمتريوس أو بطليموس ، تقودها مدرعة كبيرة تحمل فى الغالب العلم ومجموعة من السفن المقاتلة ، من «السداسيات» إلى «العشريات» . أما سفن الخط الأول فكانت «رباعيات» و «خماسيات» ، ومن السفن الخفيفة ، تريريمات أيضا . وعندما كانت جميع الطرز تحصى سويا فإن

متوسط قوة السفينة في مثل هذا الأسطول تكون تقريبا كقوة كوانديريم  
( أي خماسية ) .

ازداد حجم الأساطيل وقوتها . ففي المعارك التي نشبت بين بطلميوس  
وديمتريوس أو بين أبنائهما ، كان كل جانب يستطيع أن يقدم من ١٥٠ إلى  
٢٠٠ سفينة في خط القتال الرئيسي . وفي وقت ما حوالى سنة ٣١٣ ق.م .  
كان أنتيجونوس وديمتريوس يمتلكان أسطولا بلغ عدد قطعه ٣٣٠ قطعة .  
وبعد ذلك بخمسين سنة عندما تفوق بطلميوس على هذا الأسطول بواحد  
أعظم منه ، كان حينئذ يملك ٣٣٦ قطعة ، متوسط قوتها كقوة كوانديريم .  
وقد اشتمل على :

٢	ثلاثينيتين
١	عشرية
٤	ثلاث عشريات
٢	اثني عشريتين
١٤	إحدى عشرة
٣٠	تسعية
٣٧	سباعية
٥	سداسيات
١٧	خماسية
٢٢٤	رباعية وثلاثية وأصغر من ذلك

كان والده يعتمد في المقام الأول على «الخماسيات»، غير أن السفن الجديدة التي صممها ديمتريوس تفوقت عليه، وقد تعلم ابنه هذا الدرس؛ فقلل عدد «الخماسيات» إلى سبع عشرة قطعة فقط، وبنى بقية أسطوله من وحدات جديدة أقوى وأضخم.

لم تقتصر إسهامات ديمتريوس في تقدم الحرب البحرية على ابتكار تلك السفن المتفوقة الكبيرة. وإنما ينبغي إضافة ابتكار عظيم آخر إلى القائمة التي تدين له بها الحرب البحرية والمدفعية البحرية. اهتم ديمتريوس دائماً اهتماماً كبيراً بجميع الآلات والمعدات التي يمكن استعمالها في حصار المدن المسورة، مثل ناطحات الهدم، وبروج القذائف — ولكن انصرف معظم اهتمامه إلى مجانيق رمى المزاريق وقاذفات الحجارة. وسماه معاصروه «محاصر المدن»، وقد طرأت له فكرة تركيب مجانيق وقاذفات حجارة في سفنه الحربية. وكان أحد أسباب تصميمه تلك السفن الكبيرة، ثم الأكبر منها في غالب الظن، يرجع إلى هذه الفكرة، وحتى تستطيع السفن تحمل وزن تلك الآلات الجديدة والميزات التي تحدثها عند إطلاق قذائفها. وقد زود مقدمات بعض سفنه بمجانيق في قدرتها أن تقذف بمزاريق طول الواحد منها لا يقل عن ٢١ بوصة. غير أن أهمية تلك القذائف لم تكن تنحصر في حجمها بقدر ما تنحصر في المسافة التي تبلغها. كانت قواته عندما تقترب من أسطول العدو، تستطيع مدفعتها البحرية أن تقذف قذائفها الأولية ربما من مسافة أربعمائة ياردة، في حين لا يستطيع العدو أن يرد إلا عندما يصبح على بعد مرمى السهام.

وهذا الابتكار كغيره من ابتكاراته انتشر في أماكن أخرى، وسرعان ما أصبح الجلاويشية الذين كانوا يسمون «المجانيقية» من الرتب القياسية في جميع الأساطيل.

كان للمدفعية والسفن الأكبر بطبيعة الحال أثرهما في الخطط الحربية البحرية. وقد اختلفت المواقع البحرية في ذلك العصر عما كانت قبل ذلك

بقرن من الزمان. كانت لا تزال تجرى بالقرب من الشاطئ . . وكانت تلك السفينة الحربية فائقة الحجم أصعب في إدارتها وقيادتها في البحر من التريريم، غير أن القتال حينئذ كان يبدأ بالقذائف الثقيلة من المجانيق ورماة السهام . وأما السفن الأخف مثل الترييمات والكوادرييمات فكانت لا تزال أيضاً تعمل على اتخاذ المواضع المناسبة للضرب بناطحاتها ضربات مميتة . ولكن القطع الأكبر، وكانت جميعاً مزودة بمقدمات مقواة ، لم تكن هي الأخرى لتخشى أن تقابل الواحدة منها الأخرى رأساً برأس، وكانت تلك العملية غالباً ما تنتهى بقتال عنيف وجها لوجه ، يستعمل فيه المحاربون الرماح ، أو يقذفون بعضهم بعضاً بحراب طويلة خاصة ، يكون من شأنه أن يقرر النتيجة . ومن أجل تقوية هذا الضرب من القتال أضيفت أبراج إلى تسليح السفينة . وهي خشبية متحركة يمكن نقلها بسرعة إلى المقدمة أو إلى المؤخرة عندما تشارك السفينة في قتال . وكان ارتفاعها يمكن القناصين من إطلاق قذائفهم على سطوح سفن العدو من أعلى (لوحة ١٠١) . وحتى يستطيع الحكام الجدد أن ينفقوا على أساطيلهم الكثيرة النفقة تبذروا نظام الترييراتكات المذكور سابقاً ( نظام يتعلق بالرتاسة ) وكانت أثينا في الماضي قادرة على أن تعتمد فقط بطبيعة الحال على مواطنيها . ولكن كان تحت إمرة بطليموس أو أنتيجونوس طبقة النبلاء في جميع المدن التي تضمها إمبراطورياتهما . وكانا يحتاجان إليهم ، إذ كانت المبالغ التي تنفق على أسطوليهما باهظة . غير أن جيوب هؤلاء الأثرياء لم تكن هي الأخرى غير قابلة لأن تفرغ ، وأن الصعوبات التي نشأت قد شهدت عليها وثيقة لها حجيتها مدونة على ورقة بردى ، حفظت حتى الآن من سجلات بطليموس الثاني. وهي أحد الشواهد الأصلية التي نمتسكها عن التاريخ البحري القديم . وهي كتقرير وينامون ( انظر ص ٦٠ وما بعدها ) وجدت في رمال مصر ، ويرجع السبب في حفظها سليمة عبر القرون إلى الجفاف الدائم العجيب الذي يتصف به مناخ مصر .

هي خطاب كتبه في أكتوبر سنة ٢٥٧ قبل الميلاد أبولودوتس Apollodotus أحد كبار موظفي وزارة المالية . ولا شك في أن سكرتيريه كانوا يرسلون دائما بخطابات من هذا القبيل . أما المرسل إليه فيدعى زانثيوس Xanthippus وهو أحد سكان مدينة هاليكارناسوس Halicarnassus ، وتقع على الشاطئ الجنوبي الشرقي لآسيا الصغرى ، والتي كانت مصر تسيطر عليها في ذلك الوقت . وكان على ما يلوح على قدر من الثراء حتى يقع عليه الاختيار ليكون تيريراركا لتساعية « كبيرة » . غير أنه يبدو أن زانثيوس لم يكن يملك النقد الكافي لمواجهة النفقات المطلوبة . ولذلك أقرضه أبولودوتس قرضا من الأموال العامة . كتب يقول :

« بعد التحية من أبولودوتس إلى زانثيوس . إضافة إلى مبلغ الـ ٢٠٠٠٠ درخم التي كتبت لك بخصوصها في خطابي السابق ، فقد أرسلت إلى أنتيباتر Antipater الذي يمثلك تيريراركا « للتساعية » مبلغا وقدره ٣٠٠٠ درخم ، والتي ينبغي أن تسدد إلى أبولونيوس Apollonius وزير المالية ، وأمل أن تفضل بتسديد المبلغ بناء على المذكرة المرفقة والسلام . »

وكان مرفقا بهذا الخطاب مذكرة بكل ما يتعلق بدين التيريرارك . وقد تكون الصعوبات من هذا القبيل هي التي دفعت البهائم المجدين المثارين على أعمالهم أن يذهبوا إلى أبعد من مجرد تكليف الأغنياء فقط بالاشتراك في تحمل النفقات المطلوبة ، فقرروا « ضريبة تيريريم ، Trireme tax ينفق المجتمع من أموالها على صيانة الأسطول .

بدأ في سنة ٣٠٦ قبل الميلاد صراع في سبيل السيطرة على مياه البحر المتوسط الشرقية دام قرنا من الزمان . كانت فيه الكفة الراجحة تتناوب مرة هنا ومرة هناك : تحدى ديمتريوس ، على رأس أسطول والده المبنى حديثا ، وكان هو نفسه مستقل إحدى « السباعيات » الجديدة حاملة العلم ، أسطول

بطليموس ، واشتبكا في معركة أمام مدينة سلاميس الواقعة على الشاطئ  
الجنوبي لقبرص . اصطفت السفن وجها لوجه في صفين طويلين بزوايا قائمة  
على الشاطئ ، وقد اختار ديمتريوس الذي كان دائما يمد خطله بعناية بالغة ،  
أن يحارب في هذه الموقعة بخط غير متواز ، فعمد أن يجعل جناحه من  
ناحية البحر - وكان تحت إمرته ، قويا جدا - مزودا بجميع القطع  
السكرية ، وترك جناحه من ناحية الشاطئ ضعيفا . وبذلك وبعد قتال  
مبدئ نجحت فيه غالب الظن بجانبه ، اصطدم الصفان وأحذا يدوران ببطء  
حول قلب المعركة ، في حين دفع جناح ديمتريوس الخارجى سفن العدو  
نحو الشاطئ ، ودفع جناح بطليموس الداخلى قوة ديمتريوس الضعيفة التي  
كانت ناحية الشاطئ إلى البحر المنتوح ، وهذا بالضبط ما أراده ديمتريوس .  
ذلك أنه عند ما ينتهى من إتمام الدائرة ، تكون سفنه بين المصريين  
والساحل . وبذلك تفصلهم تماما عن الشاطئ ، وهذا وضع حرج بالنسبة  
لأى أسطول ، وعلى الأخص بالنسبة لأسطول كان مجدفوه قد قضوا  
ساعات طويلة في عمل مضن . فلما رأى بطليموس في الوقت المناسب  
الخطر المحدق به ، ترك المعركة وهرب ، وخرج ديمتريوس من المعركة  
بأربعين سفينة أسيرة برجالها ، وثمانين انقلبت وسحبت إلى الشاطئ ،  
بالإضافة إلى سيادة البحر في العشرين السنة التالية .

وبمعنى آخر فإنه لم ينهزم قط في البحر . ولما انحصر أخيراً  
في سنة ٢٨٥ ق م . ، كان ذلك على الأرض ، وكان يحاول محاولات  
يائسة العودة إلى سفنه ، غير أنه أسر ، وسلم أحد قواده البحريين معظم  
الأسطول لبطليموس .

بعد ذلك بخمس سنين ، حارب ابنه أنتيغونوس جوناتاس أن يستعيد السيطرة

على البحر. وكانت سفينة والده الست عشرية، تحمل حينئذ علم العدو، ولم يكن يملك شيئاً يضارعهما. لكننه انهزم وأصبح شرق البحر المتوسط بحيرة مصرية. وأصبحت أحواض بناء السفن وأساطيل الشواطئ الفينيقية في الشرق، واليونانية في مدن آسيا الصغرى في قبضة بطلميوس الثاني. كما سيطر على جزر بحر إيجه أيضاً الواقعة شمال الساحل التراقي. واضطر أنتيجونوس أن ينتظر حتى منتصف القرن (الثالث قبل الميلاد) ليقيم بمحاولة جديدة. وكان في ذلك الوقت قد وطد أقدامه نهائياً حاكماً على مقدونيا، ومسيطرأ على موانئ اليونان وعلى أحواض بناء السفن فيها، فبنى أسطولاً جديداً، وربما كان معظمه من أيدي بناء السفن الفارحين في قورنثه. غير أن أسطوله كان لا يزال أصغر كثيراً من أسطول بطلميوس، ولما كان يرغب في المقامرة، وقد نجح، وانتصر على المصريين في موقعتين، إحداهما بجوار جزيرة كوس Cos الواقعة أمام الساحل الجنوبي الغربي لآسيا الصغرى، والأخرى في الجهة المقابلة من بحر إيجه بجوار أندروس Andros. ولا يعرف أحد كيف انتصر في هاتين المعركتين، إذ ضاعت جميع تفاصيل القتال. انتصاران على قدر كبير من الأهمية، وقد قيل إن تمثال ساموتراقية Samothrace الشهير الموجود بمتحف اللوفر، هذا التمثال البديع لإلهة تزيين مقدمة إحدى السفن الحربية، إنما هو نذر أقامه أنتيجونوس في هيكل ساموتراقية إشادة بذكرى هذه الانتصارات. وبالرغم من هذه الانتصارات التي أعادت لمقدونيا قوتها، كانت مصر لا تزال قوية في البحر. واحتفظ البطالمة بسيطرتهم على جزء كبير من الشواطئ الشرقية للبحر المتوسط. وكانت أساطيلهم تجتاز المياه التي تقع شمال مصر بحرية مطلقة، غير أنه أصبح حينئذ لزاماً على كلا الطرفين أن يخف من خطوه. كان لا يمكنهما الاستمرار في بذل مثل تلك الجهود والأموال. فاختمت سفنهم الكبيرة، أكثر السفن تكاليف، وانقرضت، واتخذت آثاراً تذكارية أو تركت لتبلى مع الزمن. وعندما وجد الرومان في سنة ١٦٨ قبل الميلاد

والست عشرية، في مقدونيا ، كانت كأنها من الحفريات ، إذ لم تكن أبجرت منذ سبعين سنة . وأخيراً نجح المتنافسان في القضاء ، كل منهما على قوة الآخر ، وتمهياً للمسرح لدخول قوة بحرية جديدة .

كانت رودس الواقعة جنوب الساحل الجنوبي الغربي لآسيا الصغرى صغيرة مقيدة بالممالك القوية التي تحيط بها . وبما أنها جزيرة فإن حياتها كلها كانت مرتبطة بالبحر ، وقد بنت أسطولا صغيراً ولكنه كان محترماً جداً . ولقد تمكنت عند أواخر القرن الثالث قبل الميلاد ، من أن تصبح مفتاح القوة البحرية في شرقي البحر المتوسط ، وذلك أنها قبضت على ميزان القوى في ذلك الجزء من البحر .

كان المتنافسان الكبيران : مصر ومقدونيا ، منذ البدايات الأولى ، قد وقعا في دائرة عسرة . كان البطالمة يحتاجون إلى أسطول للدفاع عن شواطئهم ضد أساطيل ديمتريوس أو أنتيجونوس . وكان عليهم حتى يصونوا ويحتفظوا بأسطول كهذا ، أن يفعلوا مثل الفراغنة الذين خلفوهم ، وذلك يقتضى منهم أن يسيطروا على الشرق ، أو على ساحل آسيا الصغرى الجنوبي حيث تنمو غابات الصنوبر والأرز التي تنتج خشب بناء السفن . أما ملوك مقدونيا فلهيهم غابات الصنوبر الوطنية يأخذون منها ما يحتاجون من أخشاب البناء وأخشاب السفن ( ويصدرون الصنفين ، عاملين على رفع الأسعار لجميع الزبائن الموالين لمصر ) غير أنهم يحتاجون إلى أحواض بناء السفن اليونانية لبناء سفنهم وصيانتها ، وكان عليهم أن يحتفظوا بأسطول . واستطاع الأسطول المصرى أن يصل بحرية إلى بحر إيجه ويحرض اليونان على الثورة . وهكذا استمر الصراع ، وكان إلى حد بعيد سياسياً . أما رودس فكانت تحتاج إلى أسطول ، لأن حياتها الاقتصادية تعتمد على تجارة ما وراء البحار . كانت ميناء دولياً ومركزاً للصيرفة . وأسطولها التجارى من



أثير أو أطيل الدنيا القديمة التجارية . لا يقتاسب قط مع حجمها ، شأنها شأن الزويج الآن .

كانت حرية البحار حجر الأساس عند رودس ، حتى تستطيع ناقلاتها السفر بحرية إلى الأماكن التي تبتغيها . ومع ذلك فإن البحار ما كانت لتوصف بأنها آمنة ، فإذا اضطرت القبطان إلى الإبحار يتملكه ذلك الإحساس العصبي بأن الناحية الأخرى من طرف الأرض التي يجتازها تخفي خلفها تلك السفينة المنخفضة السوداء من سفن القرصنة . وقد أخذت رودس بشجاعة كل الحمل على عاتقها ، وأبقت وحدها شرق البحر المتوسط خاليا من وبائه القديم . أما أئينا فخفلت من هذه المهمة حتى في عصر ازدهار تجارتها ، واعتمدت على السفن الأجنبية ، ولم تكن تملك الأساطيل التجارية التي تضطر إلى حمايتها كما فعلت رودس .

وهناك أمور أكثر من مجرد مطاردة القرصان ، يصعب معها الاحتفاظ بحرية البحار ، فعندما حاولت مدينة بيزنطة في سنة ٢٢١ ق . م . أن تفرض ضريبة على المرور من البوسفور ، كانت رودس هي المملجأ الذي قدم إليه ساحنو السفن الذين أضيروا شكروهم . وسرعان ما وصل أسطول رودس إلى مكان النزاع . وأهم من ذلك كله أن رودس كانت تعمل على ألا تبلغ قوة أمة ما درجة تجعلها قادرة على تحويل مياه بحر إيجه أو مياه البحر المتوسط الشرقية إلى بحيرة خاصة . ولذلك فإنه عندما بنى أنتيجونوس جوناتاس أسطولا ليتحدى سيطرة مصر ، انضمت إليه رودس . كان البطالمة من الناحية الفعلية شركاءها في التجارة — فقد كانت أساطيلها التجارية تحمل معظم صادراتهم من القمح ، ولكن تحالفهم مع أعداء مصر أعطى الجزيرة فرصة تعيد فيها توازن القوى في البحر . وذلك من وجهة النظر إلى المستقبل البعيد . وكان الزعماء الروديسيون رجال دولة بعيدى النظر ، كما كانوا كذلك أيضا من الناحية التجارية ، وهذا في نظرهم كان آمن لهم عن أن

يصبحوا تابعين لمصر ، حتى ولو كانت تجارتهم معها رخيصة ناجحة .

كان العمل على قهر القراصنة ومناصرة خطلة توازن القوى البحرية يستلزم أسطولا من الطراز الأول . وكان أسطول الرومانيين أكثر الأساطيل فاعلية في عصره : يحتوى على حوالى أربعين قطعة كبيرة ، وهى على أية حال لم تكن لتضارع مثلاً حشود بطلميوس التى بلغت ثلاثمائة سفينة . فهم لم تكن يقصد بها مثل هذا التحدى ، وإنما كان على رجال الدولة أن يعملوا على أن يكون لقواد الأساطيل حلفاء أقوياء يقفون إلى جانبهم عندما يضطرون إلى منازلة عدو من الاعداء . كانت قطعه صغيرة ، فلم يكن من بينها أى طراز أكبر من كوينسكريم ، والحق أن الرومانيين لم يكن لديهم لا الميزانية ولا الحاجة الاضطرارية لشئ أكبر من ذلك . وكانوا عموماً يفضلون الكوادريم . وكانت أسرع الطرز الكبيرة المستعملة حينئذ ، وأكثرها ملاءمة للطريقة التى يبحارون بها ، والتى كانت تعتمد على المناورة واستعمال الناطحة . ولقد كانت بعض انتصاراتهم الباهرة نتيجة للحركات الحافظة التى كانوا يؤتونها بهذه السفن . ثم إنهم اخترعوا أيضاً سلاحاً بحرياً جديداً ، هو آخر ما اخترع من أسلحة بحرية فى الدنيا القديمة . فقد حدث فى سنة ١٩٠ قبل الميلاد أن انحصر جزء من أسطولهم عدته ثلاثون سفينة فى مازق حرج . غير أن سبعا من هذه السفن استطاعت أن تخرج من بين صفوف العدو بسلام ، لأنها كانت مزودة بسلاح جديد ، هو عبارة عن أوعية بها نار مشتعلة معاقبة فى نهاية عمودين طويلين يبرزان من جانب السفينة . فإذا هاجمها العدو ، تسقط هذه الآنية على سطح سفينته ، وإذا أحجم بعد إقدام يعرض نفسه إلى ضربة من ناطحتها . غير أن مهمة الرومانيين فى البحر اقتصرت فى تسع مرات من عشر على مطاردة القرصان ، لا على الاشتباكات البحرية . وهذا أمر دعا بطبيعة الحال إلى التجهيز بسفن خفيفة سريعة . وروموس

إنما تحارب الشيطان نفسه بالنار . احتوى أسطولها على طراز معين من السفن يسمى تريميوليا Triemiolia أو تريريم هميوليا Trireme Hemiolia . وكان القراصنة قبل ذلك ين من طويل قد أعادوا تصميم السفينة ذات السطحين إلى « الهيموليا » ، أى ذات « السطح ونصف » . وهى سفينة صممت خصيصا لغرض مطاردة السفن التجارية ، وقد مكنتهم من الإبحار بالشرع والمجاديف على السواء فى أثناء المطاردة . ومع ذلك هيات مكانا لتخزين الشرع عندما يحين وقت الهجوم على سطح سفينة العدو وتساقه . كانت التريريم تستطيع الانتصار على أى من هذه السفن لو أنها استطاعت اللحاق بها . غير أن الطراز القياسى لهذه السفن كان مصمماً بحيث يعمل من غير أجهزة شراعية . فاخترع المهندسون الرومسيون التريميوليا يستطيعوا أن يطاردوا بها الهيمبولات . وهى لم تكن غير طراز سريع من التريريمات جدد بطريقة تجعل منها سفينة صالحة للقتال المطلوب منها . وقد صنعت بحيث يمكن أثناء المطاردة تشغيل مجاديف الأسطح الثلاثة ، إضافة إلى شرع أيضا ، وعندما أوشك زمانها على المغيب ، أصبحت من ذوات « السطحين ونصف » . وكان مجدفو السطح الثالث خلف السارية يتركون مقاعدهم ، تاركين مكانا يمكن أن ينخفض فيه الشرع والسارية بسرعة .

احتفظ الرومسيون بترسانة بحرية كبيرة حسنة الإعداد ، حتى يستطيعوا المحافظة على هذا الأسطول بمختلف وحداته دائماً فى حالة جيدة . وهذه الترسانة هى الوحيدة فى العالم القديم كاه التى كان لها نظام أمن ، ذلك أن أجزاء منها خاصة كانت ممنوعة منعاً باتاً ، ولا يسمح بدخولها إلا للعاملين المصرح لهم بالدخول ، وإلا فالعقوبة للدخالفين الإعدام .

إن السفن الجيدة تكون عديمة الفائدة من غير رجال ماهرين . وقد كان المجدفون الرومسيون أفره من عرف هذا المضمار . كانت أئينا تملأ مقاعد المجدفين من أدنى الطبقات ومن المأجورين ، حتى إنها فى القرن

الرابع قبل الميلاد أجرت أمراء بحر أيضا . وأما البطالمة ومنافسوم المقدونيون فقد استخدموا مجدفين من حيناً أمكنهم الحصول عليهم ، من يونان الجزر ، ومن يونان آسيا الصغرى ومن الفينيقيين . غير أن الأسطول في رودس كان القوة الحربية الأساسية ، وكان يقود كل سفينة من سفنه ويقوم بالتجديف فيها مواطنون من رودس ذاتها . ولقد تمكنوا من أن يجعلوا أسطولهم يتخصص في المناورة والضرب بالناطحة في وقت كان سوء حالة المجدفين سبباً أجبر جيرانها على التخلي عن مثل هذه الخطط ، وبالإضافة إلى ذلك ، فقد كانوا محاربين بأسلحين . حاول ديمتريوس في سنة ٣٠٦ قبل الميلاد الاستيلاء على مدينة رودس بضربة خاطفة . فتقدم على رأس أسطول من ٢٠٠ سفينة حربية و ١٧٠ حاملة جنود تحمل ٤٠٠٠ رجل ، وآخر المعدات الثقيلة اللازمة للحصار ، وانضمت إليه بسرور جماعات كبيرة من القرصان . وبالرغم من أن العدو كان يفوقهم كثيرا في العدد — إذ كان الرودسيون حوالي ٧٠٠٠ رجل فقط فيما عدا الأرقاء — فإنهم استطاعوا أن يصمدوا له ويصدوا هجوما بعد آخر بشجاعتهم وعنادهم وفراحتهم . وقد اندفعت بعض سفنهم الخفيفة تحت نيران العدو الحامية عبر الميناء ، وفصات نقالات ديمتريوس المائة التي تحمل أسلحة الحصار ، في حين اقتحم آخرون حصاره لمدخل الميناء وخرجوا إلى عرض البحر لتدمير خطوط تموينه . وقد تراجع ديمتريوس بعد سنة .

كان الضباط الذين قادوا هؤلاء الرجال مدربين تدريباً تاماً . ولكن شق كثيرون منهم طريقهم من أدنى الرتب . ولقد وجد علماء الآثار في الجزيرة نصبا حجريا أقامه مجدفو إحدى الكوادرييمات تيجيدا لاليسكسيداموس Alexidamus أحد ضباطهم ، دونوا عليه بفخر تاريخه البحري . تطوع نفرا على المدمرات ، الواحدة والنصف ، ثم نقل إلى القسطع الأثقل ( المحمية أو المسورة ) ثم أصبح ضابط الرماة في واحدة ونصف ،

ثم ضابط رماة في كوادريريم . وقد ذكروا بعناية أيضا انه شهد مواقع في أثناء شغله للوظيفتين الأخيرتين . كما يوجد نصب آخر يروى التاريخ البحرى لضابط يدعى بوليكلس Polycles كان ينتمى لإحدى الأسر الأرستقراطية في الجزيرة ، ولم يكن مضطرا أن يصعد من أسفل الدرج مثل اليكسيداموس . بدأ تاريخه قائدا لأسطول صغير من المدمرات المسماة aphants أى غير محمية الجوانب . وأما الوظيفة التالية فكانت قيادة إحدى الكوانكيريما . ثم بعد أن قضى وقتا يخدم في الجيش البرى ، عين في هيئة قيادة القائد الأعلى للقوات البحرية الرودسية . وبعد ذلك أصبح تريراركا لإحدى الكوادريريمات وقادها في الحرب وهؤلاء الضباط ، مثل ، اليكسيداموس وبوليكلس ، كانوا من الصنف الذى كرس حياته للبحر . وكانت الأساطيل الأخرى تتحرق شوقا إلى تأجير أمثالهم حيثما يوجدون ، وكان يحدث من حين لآخر أن يجد الأسطول الرودسى نفسه وجها لوجه مع أحد أساطيل العدو يقودها أحد أبناء رودس .

كان المجدفون الرودسيون يحترمون قوادم ، وكانوا في كثير من الأحيان يشرفونهم بإنشاء آثار تذكارية لهم كاللطين تكلمنا عنهما سابقا . وقد استخرج علماء الحفريات عددا مماثلا من هذه التذكارات ، وعن طريقتها عرفنا أشياء أكثر عن معدات السفن الحربية الرودسية أكثر مما عرفنا من غيرها ، وكان الطاقم فيما عدا فريق التجديف المعين لكوادريريم مثلا يتكون من :

الضابط : تريرارك وهو ضابط ينتخبه التريرارك الأصلي ليقوم مقامه -  
القبطان . ضابط التنفيذ .

ضابط الرماة والضابط الأول .

الضابط المكلف بفريق التجديف .

وضابط صغير مكلف بالوجبات الإدارية .

المجندون : ضابط المراقبة ( يراقب هيكل السفينة وجميع معداتها مثل

المراسي والحبال والقوارب الخ ) . . . .

نجار .

مزيت ( الداهن بالزيت ، وهو مكلف على الأرجح بالمعدات

الجلدية وما شابهه ) .

ماسك الدقة .

طبيب ( وكان مجرد مجند وليس ضابطا ، وغالبا ما يكون أجنبيا .

وكان كثير منهم من جزيرة كوس مسقط رأس أبقراط ) .

مسير المجاديف (وهو في غالب الظن المكلف بالسيور التي تحكم

المجاديف في حركاتها) .

غير المجندين : (عمال المقدمة لمناولة الشراع والحبال وهم خمسة على الأقل) .

(عمال المؤخرة لمناولة الشراع والحبال وهم خمسة على الأقل) .

المجدفون .

المحاربون : المدفعية ( وهم المتجانقية وهم أربعة على الأقل ) .

بحارة محاربون ( ١٩ على الأقل ) .

ويحتمل أن التزيريمات والكوانكبيريمات كانت مجهزة بنفس

عدد الضباط المجندين . أما الفارق الحقيقي الوحيد فالحصر في

عدد المجدفين والمحاربين . وأما القطع الصغيرة مثل الواحدة

والنصف ، فربما كانت تحرم من بدخ تزويدها بطبيب .

ويحكي لنا التاريخ بطريقته الشخصية أن رودس بنت أسطولا عظيما

وعملت بجد لتطهير البحار من القراصنة . وقد اكتشف نقش في الجزيرة

يدلنا بوضوح وبطريقة مؤثرة ماذا كان هذا الأمر يعنى بالنسبة لحياة الرجال. وهذا النقش يوجد على شاهد قبر كان يوماً على قبر إخوة ثلاثة، اشتركوا في صفوف الأسطول، كما فعل شبان كثيرون من أبناء جلدتهم ولا شك. ولقد أبلوا بلاء حسناً، وارتقى واحد منهم إلى درجة ضابط رماة، والثاني بالرغم من أنه كان مجرد مجدف فقط، إلا أنه عين للتجديف في سفينة العلم. وكان الثالث قائد فرقة من البحارة المحاربين، ويلوح أنه صعد من الطريق الوعرة، ذلك أن اسمه كان قد نقش على نصب آخر أقيم قبل الأول بضع سنين، وجاء فيه اسمه من بين أسماء أخرى تمجيدا لشجاعتهم في القتال. وكان في ذلك الوقت مجرد مدفعي (منجانيقي). وقد قتل ثلاثتهم في مواقع مختلفة، لا في معارك كبرى مع أساطيل الأعداء، وإنما في أثناء العمل اليومي المصنعي الذي كان يقوم به الأسطول الروماني ضد القرصنة. جاء ذكر موقعتين من هذه المواقع عرضاً. أما الثالثة فحددت تفاصيلها. وقعت في المضائق بين كريت واليونان بجوار رأس مالى Cape Malea وهو مكان كان يفضله القرصنة كثيراً، حتى لقد أطلق البحارة اليونانيون مئلاجرى على ألسنتهم يقول: «حول مالى وانس انك ستمود إلى يدتك». وكان البحارة اليونانيون المحذثون لا يزالون حتى عصر قريب نسبياً يغنون «رأس مالى، يا رأس مالى، أنجندنى سيدنا المسيح أنت وجميع القديسين».

في أواخر سنة ٢٠١ قبل الميلاد دخلت إحدى السفن الرومانية نهر التير، واتجهت صاعدة النهر، ووثيدة إلى روما. وكانت تحمل رسلاً خاصين من الجزيرة، ورسولا من إحدى جاراتها ليقدموا لمجلس الشيوخ الروماني طلباً بالمساعدة. وكان فيليب حفيد أنتيجونوس جوناثان قد انتهى فعلاً من بناء أسطول قوى. وبما أن الأسطول المصري في ذلك الحين كان قد أهمل وترك ليتأكل في الميناء، فإن رومن عملاً بسياستها التي انتهجتها دائماً

في حفظ توازن القوى في البحار المحيطة بها ، توجهت الآن لتدعو القوة الكبرى في الغرب ، سيدة المياه الغربية ، للتدخل في سياسة الشرق . وهذه حركة بدت في عصرها مناورة ماهرة ، غير أنه اتضح للأسف بعد جيل واحد أن الضيف انتقل هناك ليبقى . وكانت روما ضيفا عجباً . كانت في وقت واحد قد بنت هناك في غربي البحر المتوسط أسطولا يقرن تقريبا بأى من أساطيل الشرق ، كما كانت تملك أيضا أكثر من مائتي قطعة حربية في موانئها ، في ذلك الصيف الذي وصلت فيه البعثة الرودسية .



## تريون اصبحوا سادة بحار

11

كان الرومان شعبا شاذا في تاريخ البحرية ، فهم من شعب قارى لادربة لهم بالبحار ، أصبحوا سادتها بالرغم منهم ، لم يجرؤ شعب من النوتية البسطاء كما فعلوا ، أن يغامر ضد أسطول من أعظم الأساطيل التي عرفها البحر ، بأسطول تافه رخيص البناء ، مزود بفرق تجديف من الفلاحين راسا ، ويقوده أمراء بحر كانوا يفقدون أربع سفن في مقابل سفينة واحدة من سفن العدو وبلا مناسبة . وعند ما أصبحوا اخيرا القوة البحرية الرئيسية في البحر المتوسط ، شعروا بكثير من عدم الارتياح لهذه المهمة ، حتى لقد هجروا أسطولا قويا وتركوه يبلى في الموانى ، وباشروا سيطرتهم طوال قرن كامل من غير أى سفن تقريبا باسمهم .

في حوالى سنة ٥٠٠ قبل الميلاد ، بعد أن أنهت قرطاجة بقليل صراعها مع المستعمرين اليونان ، ودمغت البحار الغربية باعتبارها بحيرتها الخاصة ، بدأ سكان قرية مغمورة تقع على ضفاف نهر التير في وسط إيطاليا يظهرون عضلاتهم ، ولم يمض قرنان ونصف قرن من الزمن حتى أصبحوا أسياد شبه الجزيرة الإيطالية من وادى نهر البو إلى الطرف الجنوبي منها . كانوا شعبا من الفلاحين الشغالين حسنى التدبير ، الذين يكسبون معاشهم من الأرض ، كما كانوا أيضا من أعتى المحاربين في العالم . أما المياه التي تحيط بملكهم الجديد فقد تركوها كلية للأتروسكان Etruscans واليونان ، والقراصنة بطبيعة الحال .

وكانت قرطاجة تقع في الناحية الأخرى من البحر المتوسط ، وتعتمد في أمورها المعاشية اعتمادا كلياً على البحر . وكانت تحكم إمبراطورية بحرية مترامية الأطراف وتحميها بأسطول ترجع تقاليده إلى زمن بعيد فيما قبل

عصر سلیمان . ولم يكن في بداية عصرها من شيء مشترك بينها وبين روما يشير النزاع . فقد كانت مئات الأميال تفصل روما عن أقرب مستعمرات قرطاجية في غربي صقلية . وكانت تعقد مع قرطاجنة المعاهدات عن طيب خاطر وتجدها ، والتي بمقتضاها تنازل عن حقوقها التجارية في المياه الغربية ، في مقابل وعد بالكف عن التدخل في نطاق مصالحها الخاصة . وهذا كان أمرا سهلا بالنسبة للرومان ، فإنهم لم يريدوا شيئا من البحر ، وما كانوا يرجون شيئا عن طريقه .

غير أنه بمرور الزمن ، وجد الفلاحون أنهم بالرغم عنهم مضطرون إلى خوض البحار . كانت غزواتهم شمال شبه الجزيرة وجنوبيها قد أخضعت لسلطانهم موانئ إتروريا Etruria في الشمال ، والمدن اليونانية الساحلية في الجنوب ، وكانت هذه جميعا تعيش على التجارة البحرية ، وكان القرصنة الذين يكذبون صفو البحر التيريني Tyrrhenian جماعة من العتاة الخطرين . ولذلك جهزت روما في سنة ٣١١ ق . م . أسطولين صغيرين يتكون كل منهما من عشر تريريمات لحماية مياهها الإقليمية . وبعد ذلك بعشرين سنة قرر أحد هذين الأسطولين الناشئين محاولة تجربة عضلاته في موقعة بحرية حقيقية ، وهاجم أسطول مدينة تاراننتو Taranto اليونانية في الجنوب . فدارت الدائرة عليه حتى لقد عادت روما إلى سابق عهدها واستغنت ، حتى عن هذا الأسطول الصغير ، ودبرت أمر حراسة الطرق البحرية بمجرد إصدار أوامر التكليف لسفن من المدن اليونانية الواقعة على الساحل الإيطالي الجنوبي . وبالرغم من أن هؤلاء كانوا من رعايا روما وكانت مسؤولة عن الدفاع عنهم ، فإن موقفهم إزاءهم كان بعيدا عن جادة الحق . بما أن معظم التجارة البحرية أيا كانت هي بين أيديهم ، إذن فدعهم يطاردوا القرصان بأنفسهم .

لكن اتضح بعد مدة قصيرة أن هناك مشكلة جديدة غير القرصان تتطلب

الاهتمام بها . فعلى بعد ميلين من إيطاليا ، عبر مضيق مسينا ، تقع جزيرة صقلية . وكان يحتل النصف الشرقي دول مدينية يونانية مستقلة ، وأما الغربي فكان يتبع قرطاجنة .

ولما كان الطرفان تفصلهما عدة مئات من الأميال ، فقد وجد انه من السهل تنفيذ معاهدتهما . ولكن بما أن روما وصلت يومئذ إلى الشاطئ الإيطالي للبوغاز ، فقد تآزمت العلاقات . ثم إن القرطاجيين عندما اضطرتهم عدة ظروف معقدة أن يتحركوا نحو الشرق ويحصنوا مدينة مسينا الواقعة على الناحية المقابلة من البوغاز ، وجد الاثنان أنهما أصبحا وجها لوجه . وهذا أمر لم يكن ليستمّر طويلا . ففي سنة ٢٦٤ قبل الميلاد وقعت أول حرب قرطاجية Punie War . وقد استمرت ثلاثا وعشرين سنة ، وكان الرومان يعرفون ولاشك منذ البداية ، أن الموقعة الفاصلة لا بد ستكون في البحر .

كان غرض روما الرئيسي هو إبعاد القرطاجيين عن شرقي صقلية . فنقلت جيوشا عبر البوغاز إلى الجزيرة - وقد كان هناك أسطول من الأساطيل العدو لينع تلك العملية ، غير أن أى حصار قديم لم يكن قط محكما تماما - واستمرت تلك الحملات ثلاث سنوات ناجحة في مهمتها عموما ، غير أن قرطاجنة رفضت أن تعترف بتساوى الكفتين . وما كانت في حاجة لذلك ، فقد كان لها مركز حصين على الشاطئ الغربي للجزيرة ، تدعّمه مجموعة من الموانئ تحيط بها الحصون ، وكانت قوية تماما بحيث لم يكن من المستطاع الاستيلاء عليها من جهة البر وحدها ، وحتى إذا حوصرت من البر ، فإن المدينة الآم في أفريقيا ( قرطاجنة ) يمكنها أن تمونها عن طريق البحر . وكانت قرطاجنة تستطيع من هذه الموانئ - إذا ما توانى العدو في حراسته - أن تضرب ثانية وتستعيد ما لعلها فقدته . وأما روما فكان ينبغي عليها إذا أرادت أن تكمل مهمتها ، أن تطرد منافستها نهائيا من صقلية ،

وهذا أمر لم يكن تنفيذه ممكنا بالجيش البرى وحده ، وإنما كان ينبغي أن تنزع من قرطاجة السيطرة على البحر ، حتى تتمكن من فصل قواتها في صقلية عن قرطاجة ذاتها . وفي سنة ٢٦١ قبل الميلاد واجه قواد روما ورجال الدولة فيها الحقيقة المفزعة ، وهى أنهم مضطرون إن عاجلا أو آجلا إلى الإقدام على إنشاء أسطول بحرى .

فى أوائل ربيع سنة ٢٦٠ قبل الميلاد طلب مجلس الشيوخ ، وهو الهيئة الرومانية التى كانت تتولى أمور الدفاع الوطنى والسياسة الخارجىة ، بناء عشرين تريرىما ومائة كوانكيرىم ، وأن تكون معدة فى الوقت المناسب لحملة موسم الصيف . وإن أمرا كهذا لا بد قد بدأ لروما خياليا ، تماما كما بدأ طلب روزفلت صنع خمسين ألف طائرة فى ذلك الخريف المكفر من سنة ١٩٤٢ ، فى نظر أهل الولايات المتحدة . وكان يجب أن تكون معظم السفن من الكوانكيرىمات . ذلك أن هذا النوع أولا ، كان الطراز القياسى فى الأسطول القرطاجى ، وثانيا . لم تكن روما تملك فرقا من المجدفين ، على حين كان الأمل كبيرا فى تدريب مجندين جدد على استعمال مجداف الكوانكيرىم الطويل الذى يتطلب رجلا واحدا ممرنا ، والآخرين لمجرد استعمال عضلاتهم ، لم يكن هناك ظل من الأمل فى التدريب فى ذلك الوقت الضيق على عملية التجديف المعقدة فى الترييرىم .

ولقد تحققت المعجزة ، وصنعت السفن كما قال أحد المؤرخين القدماء من « الشجرة » ، وانتهى صنع جميع لوازمها حتى آخر تفاصيل التحميل فى ستين يوما . لم يكن هناك من رومانى يعرف كيف يصمم أو يصنع سفينة ، ولذلك فإن مجلس الشيوخ لا بد أنه أصدر أوامر تكليف إلى المهندسين البحرين وبناء السفن من المدن اليونانية الساحلية فى جنوبى إيطاليا ، الخاضعة لروما . وكذلك كلفوا غيرهم من سيرا فوزه التى انضمت بأسطولها الكبير إلى قضية روما . قبل ذلك الزمن بأربع سنين عندما كان الأسطول القرطاجى

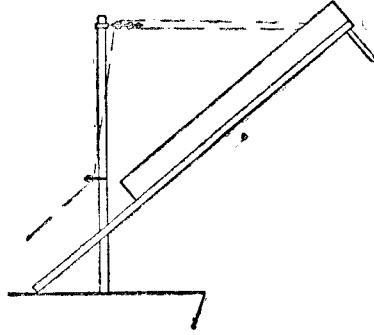
يحاصر مضيق مسينا ، جنحت إحدى سفنه في أثناء هجره على قافلة رومانية فحذبها الرومان إلى الشاطئ ، واستعملها المهندسون نموذجاً يحتذونه ولكنهم تجنبوا نقل تصميمها حرفياً . كانت قرطاجة تفضل السفينة الخفيفة السريعة المصممة للسنارة والضرب بالناطحة ، والتي لا يمكن أن يقودها إلا فريق ماهر من المجدفين . أما إذا جهز الرومان سفناً مماثلة بمجدفين مبتدئين ، فإن ذلك لا يكون أمراً عديماً الفائدة فحسب ، وإنما يكون انتحاراً . ولذلك طابقوا التصميم على سفينة أبطأ وأضخم وأثقل . كانت أثبت كثيراً في مقاومة تقلبات البحر ، كما كان لها سطح فسيح يمكن أن يتسع لقوة كبيرة من البحارة المحاربين .

غير أن هذا كان حلاً لنصف المشكلة فقط . ذلك أن كل كوانكيرييم كانت تحتاج إلى ثلاثمائة مجدف ، وتحتاج كل تريريم إلى مائة وسبعين . ولم يكن هناك مجال للتفكير قط في تدريب فرق تجديف للترييمات ، ومن ثمة طلب الرومان من حلفائهم اليونان الأشداء أن يزودوهم بهذه الفرق ، وانصرف القواد الرومان إلى مهمة تجنيد وتجهيز الثلاثين ألف رجل ( ٣٠٠٠٠ ) ، اللازمين لتجهيز السفن الكبيرة . لم يكن في استطاعتهم أن يتجهوا إلى روما ، ذلك أنها قد تمدت أكثر من أثنين أيضاً في رفضها أن ترسل مواطنيها من أبنائها إلى مقاعد التجديف . ولذلك اتجهت أنظارهم إلى المصدر الثاني الوحيد الذي يمكن الاستفادة منه ، وهو الشعوب الإيطالية المختلفة ، التي غزتها روما واتخذتها حليفة لها ، خاضعة لمشيئتها . وبعد وقت قصير كانت جماعات من الشبان الخنام التي جمعت من المزارع في الشمال والجنوب ، تتدرب على التجديف تدريباً عنيفاً ، على هياكل اصطناعية . وبعد ذلك يلتقي بهم على السفن ليجربوا التجديف عملياً . وأما البرنامج الكلي فكان تحت إمرة ضباط بحريين من الحلفاء اليونان ولاشك .

وفي يونيو سنة ٢٦٠ ق م . ترك الأسطول ميناء أوستيا ، قاعدته الواقعة

عند مصب التيبير ، وأبحر متجها صوب ساحل إيطاليا الجنوبي الغربي لمقابلة حلفائه في سيرا قوزة . كان الرومان بما فيهم من شجاعة أضفاها الجمل عليهم ، هم وحدهم من يستطيعون التفكير في إرسال مثل هذا الأسطول للقتال ضد سفن القرطاجيين الرائعة و فرق تجديفهم المحنكة .

غير أن معجزة ثانية حدثت حينئذ . فبينما كان الأسطول راسيا في ميناء سيرا قوزة ، تقدم أحدهم بفكرة كان من شأنها أن غيرت جميع الأوضاع . وقد يكون صاحب الفكرة أحد الضباط الرومان ، ولكن يغلب على الظن أنه سيرا قوزى . فللمدينة شهرة تقاليدية على مقدرتها الابتكارية ، إذ صمم مهندسوها التيريم النقيلة التي دمرت زهرات الأسطول الأثيني ، كما اخترع ديونيسيوس أحد حكامها الأفاذ السكوانكيرييم . وهناك مجرد احتمال لاغير في أن يكون أرشميدس ، ذلك العالم والمهندس القديم الشهير ، هو صاحب الاختراع . وكان من واليد سيرا قوزة قبل ذلك الوقت بسبع وعشرين سنة ، ويرجع جدا أنه كان لا يزال يعيش فيها عندما وصل الأسطول الروماني إليها ، والرومان محاربون لا يشق لهم غبار على الأرض ، ولكن انحصرت مشكلتهم في كيفية التوصل إلى شيء يمكن أن يحول الحرب البحرية إلى صورة من الحرب البرية . كيف يحصلون على طريقة أكيدة تمكنهم من التثبيت بسفن العدو والصعود إليها . عندئذ اخترع هذا المخترع المجهول ذلك الشيء الذي عرف باسم « الغراب » ، ولعله الاسم العامي الذي أطلقه عليه البحارة ، وأما نحن فنسميه « المرفاع » ، ( شكل ٤ ) . وهو ليس أكثر من سقالة ، طولها ست وثلاثون قدما وعرضها أربع أقدام . ولها شوكة ثقيلة عند الطرف الخارجي ، وفتحة طويلة عند الطرف الآخر تحكم على عمود ثبت في حرف السفينة كالسارية . وعندما ترفع تتخذ وضعا قائما بمحاذاة العمود ، وعندما تخفض تبرز إلى الخارج بعيدا عن حافة السفينة . و تتحكم في رفعها وخفضها حركة بسيطة عن طريق حبل متصل من الطرف البعيد إلى رأس العمود ، وقد زودت كل سفينة بمرفاع من هذه على كل جانب من جانبيها الأماميين .



شكل ٤ - رسم توضيحي للمرفاع

وكان على السفينة المزودة بهذا السلاح أن تجهد في أن تجعل مقدمتها دائماً ناحية العدو، و حالما يقترب منها اضربها بناطحتها، تسقط «المرفاع»، الذي تغوص شوكته في سطح السفينة المهاجمة متشبثة بها، وحينئذ تستطيع قوة مهاجمة أن تنقل إليها من فوق السقالة. وكانت كل سفينة رومانية قد زودت أصلاً بقوة دائمة من أربعين مقاتلاً، من أدنى طبقات المجتمع، مهمتها القيام بالواجبات الدفاعية العادية التي يقوم بها البحارة المقاتلون. وفي ذلك الوقت أضيف إليهم ثمانون من مقاتلي الصفوف الأولى في الجيش البري، مهمتهم أن يهجموا في اللحظة التي ينقض فيها المرفاع.

وفي أغسطس سنة ٢٦٠ ق. م. أتى وقت الاختبار. أما الأسطول القرطاجي الفاخر البناء، الفائق الدربة، الذي يشبه كثيراً أساطيل اليونان العظيمة في القرن الخامس، فيما عدا أنه كان مكوناً من كوانكيريئات بدلا من ترييمات، وسباعية ضخمة تحمل العلم، فكان يتوقع معركة حامية، وقد خرج ليستنفر الأعداء لمقابلته في أسرع وقت ممكن. انقض على ميلي Mylae على شاطئ صقلية الشمالي وبدأ من ثمة في نهب الساحل. وعندئذ قبل كايوس دويليوس Caius Duilius القائد الروماني التحدي، وحررت سفنه الثقيلة الظل بأعمدة وسقالات «المرفاع» المنتهبة على جوانبها بصورة غير مألوفة تتهدى إلى ميلي. وكان تحت إمرته مائة وأربعون سفينة، أي أكثر قليلاً من العدو.

وعندما شاهد قائد البحر القرطاجي الأسطول الروماني يتقدم نحوه متهاديا، ترك قباطنته بكل ثقة ليتقدموا ويهاجموا من غير أن يكلف نفسه عناء الاصطفاف بطريقة مناسبة للمعركة . فلما رأوا تلك الأعمدة الغريبة الصورة على السفن الرومانية ترددوا ، غير أن ترددهم كان مؤقتاً . ثم سرعان ما تقدمت كل سفينة بسرعة ولكن بخفة ، لتضرب بناطحها . وجلجلت السقالات وهي تهبط عندما أرخيت حبالها ، وارتطمت شوكانها في أسطح سفن العدو ولهث المجدفون الرومان ، وأقسموا وهم يستديرون بغيظ أن يمنعوا العدو من أن يبرق منهم ، وانقضوا عليه « بالمرافع » ، وبعد ثوان كانت كتائب المشاة قد تدفقت على أسطح السفن القرطاجية . وعندما تراجع الجانبان ، لم يقل ما وقع من سفن قرطاجية في أيدي الرومان عن واحدة وثلاثين سفينة ، بما في ذلك السباعية من حاملة العلم .

ذهل القرطاجيون . ولكنهم كانوا أبعد ما يكونون عن المزيمة ، إذ سرعان ما تجمعوا ثانية استعداداً لهجوم ثان ، وفي هذه المرة لم يخاطروا كما فعلوا أولاً ، فاصطفوا لتنفيذ مناورة متجانسة ، وهي مناورة الاقتحام القاتلة . وعمدوا إلى تجنب المرافع الخطيرة ، فروا من تلك السفن الرومانية البطيئة مسرعين كأنهم كلاب صيد ليضربوها بالناطحات من الخلف بحيث تصيبهم المرافع . غير أن دويليوس لم يكن مغفلاً ، فهو وإن كان ناقص الخبرة العملية ، إلا أنه كان قد قرأ كتباً .

كان قد بدأ المعركة بتفوق عددي بسيط ، غير أنه بعد الكارثة التي حلت بالأسطول القرطاجي في الهجوم الأول ؛ أصبح تفوقه بنسبة ٣ : ٢ على الأقل . وبذلك تمكن من أن يسحب بعض السفن ويجعلها بمثابة احتياطي في صف خلفي ، وهو الدفاع القياسي ضد حركة الاقتحام . فلما هاجم القرطاجيون جوانب سفنه الخلفية ومؤخراتها ، أعطى إشارة للاحتياطي ، فتقدموا إلى الأمام وأسقطوا مرافعهم على مؤخرات سفن العدو . فانهزمت



قرطاجة وهربت . وخسرت في المرتين أربعاً وأربعين سفينة وعشرة آلاف رجل ، وذلك أمر لا يصدق ، فهذا هو مبتدئ يصعد الحلقة مع البطل ويصرعه ويوجد حتى الآن في روما عمود بنى للإشادة بذكرى ما حدث في هذه الموقعة ، وهو إما العمود ذاته الذي أقيم فعلاً في ذلك الوقت ، وإما نسخة منه صنعت بعد ذلك بعدة قرون .

وقد حفرت على هذا النصب التذكارى مراسى سفن وحلته زينات على شكل مقدمات سفن نتأت منه . وعلى القاعدة دون الرومان بفخر أن دويليوس :

أول روماني قاد سفناً في غزوات بحرية . وأول من جهز السفن ودرب فرق التجديف ، التي هزم بها في موقعة في عرض البحر جميع السفن القرطاجية برجالها العتاة ، تحت نظر حنبعل (هانيبال) Hannibal ، قائدهم الأعلى . وبقوته أسر سباعية ، وثلاثين كوانكيريما وتريرما يبحارتما ، وأغرق ثلاث عشرة .

وهو أيضاً أول من أحضر للشعب أسلابة من المعارك البحرية ، وأول من سار في موكب من مواكب النصر يتبعه قرطاجيون أحرار . غير أن الرومان لم يكونوا من ذلك الصنف الذي يتقاعد راضياً بالنظر إلى مآثرته فحسب . فكان مجلس الشيوخ يعلم أن العدو أبعد ما يكون عن أن يهمل جانبه ، ذلك أن أحد أسباب الانتصار الأول كان راجعاً إلى السلاح الجديد ، والانتصار الثاني إلى تفوق دويليوس العدي أما الاختراع الجديد فلا مزيد من شأنه .

وأما الأمر الآخر ففي مقدورهم أن يفعلوا بخصوصه شيئاً ، ومنذ ذلك الحين تمسكوا بسياسة ثابتة هي التفوق العدي على قرطاجة .

ولقد استغرق منهم بلوغ العدد المطلوب وتمارين فرق التجديف خمس سنوات . وكانت بعض المعارك الصغيرة من وقت لآخر تحمسهم على القتال ، وقد وصل عدد سفن الأسطول إلى ٢٣٠ قطعة ؛ أغلبها كوانكيريما .

أما قوة قرطاجة القصوى فكانت ٢٠٠ سفينة فقط ، وقد استطاعت روما بسهولة أن تحافظ على هذه النسبة في معظم أوقات بقية الحرب .

ويوم أصبح الأسطول على أهبة الاستعداد ؛ قرر مجلس الشيوخ أن يضرب ضربة جريئة . لماذا لا ينقل الأسطول حملة قوية إلى أفريقيا ، وينزلها هناك على البر ، ثم يهجم هجوما خاطفا على القاعدة الأساسية ، وبذلك تنتهي الحرب من جذورها . وفي سنة ٢٥٦ قبل الميلاد خرج لهذه المهمة أسطول كبير . وقد حاولت قرطاجة إعاقة وهو يجتاز اكمة إكثوموس Ecnomus البحرية ، التي تقع عند منتصف الطريق على ساحل صقلية الجنوبية ولكنها أصيبت بهزيمة كبيرة . إذ كان الرومان يفوقونهم في العدد مرة أخرى ( ٢٣٠ إلى ٢٠٠ ) كان البحر هادئاً لانعدام الرياح ، فكان هدوؤه مثالياً للرافع الرومانية . ورسست الحملة على الشاطئ الأفريقي بسلام .

غير أن القرطاجيين حاربوا دفاعاً عن أرض الوطن حرباً وحشية ، فقرر مجلس الشيوخ سحب الجيش خوفاً من تلك الضربات القاصمة التي كالتها القرطاجيون للغزاة . ثم ظهر الأسطول الكبير في ربيع سنة ٣٥٥ ق م . مرة ثانية على الساحل الأفريقي . وكانت قرطاجة قد أصلحت خسائرها في أثناء الشتاء عاملة بحماسة بالغة . وقد أرسلت ٢٠٠ سفينة إلى رأس هرمايوم Cape Hermaeum لمهاجمة العدو . وكالعادة كان العدو يفوقها عدداً ( ٢٥٠ إلى ٢٠٠ ) . وكانت سفنها و فرق تجديفها في هذه المرة أقل من مستواها العادي نظراً للسرعة وضيق الوقت في إعدادها . ومن سوء الطالع أن القبطان اختار موقعا ضعيفاً جداً ، وذلك بأن اصطف بحيث تكون مؤخرات سفنه تجاه الشاطئ . فلم يتمكن رجاله من إيجاد متسع يكفي للمناورة فاستطاع الأسطول الروماني ، المتهادي بمرافعه المستعدة ، أن يدفع سفنهم بقسوة نحو الشاطئ . وكانت هزيمة نكراء ، أسر فيها ١١٤ من سفنهم ؛ وأغرقت ١٦ . وبهذا أصبحت قرطاجة من غير أسطول تقريباً . وأصبحت بدورها تحتاج إلى معجزة .

ولقد حدثت المعجزة . غير أنه من العجب حقاً أن تلك المعجزة لم تحدث قبل ذلك ، نظراً إلى عدم خبرة روما بالبحر . أما ما حدث حينئذ فنوء شديد هب على الأسطول بجوار كامارينا Camarina ، وهي مدينة بجوار الطرف الجنوبي الشرقي من صقلية ، وهو عائد متخمة صفوفه بمائة وأربع عشرة غنيمة . وعندما هدأت العاصفة وصفت السماء كان حطام السفن مبعثراً على الشاطئ . ولم يعد إلى الميناء غير ثمانين سفينة عرجاء ، وغرق أكثر من ٢٥٠ سفينة ، وفقد حوالي ١٠٠.٠٠٠ رجل ، زنقوا في عنابر التجديف . وكانت هذه ضربة قاصمة ، تبعها ضربة أخرى ، وكان الرومان في أثناء السنتين التاليتين قد تمكنوا — بعنادهم ونشاطهم البالغ — من بناء الأسطول من جديد ، غير أن معظمه غرق في أثناء زوبعة عند شاطئ إيطاليا الجنوبي .

لم يكن تعويض السفن مشكلة كبيرة ، فقد كان هناك كثير من الشجر وبناء السفن والترسانات . ولكن تعويض المجدفين كان أمراً آخر . نخوف الرجال من البحر يتزايد ، كما أن أوائل الذين كان يمكن الحصول عليهم ، لم يكونوا بحال راغبين في الخدمة تحت إمرة قواد لا يعرفون الكثير عن البحر ، والذين لا يستطيعون التنبؤ بالوقت الذي يتفادون فيه الجو . واضطر مجلس الشيوخ أن يكف عن أى تفكير في إنهاء الحرب بسرعة عن طريق ضرب قرطاجة في القلب في أفريقيا . ولم يكن أمام الرومان غير أمر واحد ، هو أن يبذلوا الأسطول من جديد تدريجياً حتى يستطيع أن يحاصر موانئ العدو في غربي صقلية ويجمعوهم . وفي سنة ٢٥٠ قبل الميلاد كانوا قد بنوا سفناً تكفي المهمة ، وأرسل الأسطول والجيش لفتح القاعدة القرطاجية في ليليبيوم Lilybaeum .

غير أن الرومان سرعان ما اكتشفوا أن حصار ميناء ، إنما هو فرع من العلم البحري عليهم أن يتعلموه هو الآخر من البداية . وكانت قرطاجة هي

الأخرى مشغولة في أثناء فترة الخمود هذه ، بينما سفن من طراز جديد ، أخف وأسرع من تلك التي استعملتها من قبل ، وإن لم نقل عنها كفاية ، مثالية في اختراق الحصار ، كما تستطيع أيضا بفرق تجديف مدربة ، أن تشق طريقها خلال الزوابع . وبذلك كان القرطاجيون ينتهزون الأوقات العاصفة التي ترغم الرومان المحاصرين على التزام الشاطئ ، ويقدمون بما يشاؤون من سفن ذهاباً وجيئة حاملين كميات من المؤن والرجال . ولم يكن لدى السفن الرومانية البطيئة فرصة للحاق بهم . أما استعمال المرفاع فلم يكن ليخطر على بال ، ولذلك تحتم على روما إذا أرادت أن تنتصر ، أن تغير أسطولها الموجود كله بما فيه حاملات المرافع وغيرها . وتبدأ ثانية من الصفر . ولقد اتخذ هذا القرار في سنة ٢٤٩ قبل الميلاد ، عندما فقد أحد قوادها البحريين معظم أسطوله أثناء محاولة أسبيء توجيهها للمهاجمة أحد موانئ قرطاجنة من البحر ، كما فقد قائد آخر ، وبنفس الطريقة ، أسطوله أيضاً في نوء في نفس المنطقة التي حدثت فيها أول كارثة عند كاماريننا . كان جزء من الأسطول القرطاجي يهاجمه ، غير أن القائد القرطاجي المتبصر لزم الشاطئ عند إحساسه بالعاصفة وتركها تؤدي المهمة من أجله . وفي ذلك الحين لم تعد روما تملك أكثر من عشرين سفينة .

حدث قبل ذلك بوقت ما أن جنحت إحدى الكوادرييمات القرطاجية الممتازة وهي تحاول اختراق الحصار الذي فرضه الرومان حول ليلبيوم فسحبها الرومان وأصلحوها . وعندما حاولت أحسن خارقة حصار قرطاجية من أسرع الكوانكيرييمات المستعملة في ذلك الحين والمجهزة بفرق من المجدفين الحادقين أن تخترق الحصار ، طاردها بسفينتهم الجديدة وأسروها . وكان المجدفون الرومان في ذلك الوقت قد أصبحوا في مهارة أحسن المجدفين القرطاجيين ، ولم يكن ينقصهم حينئذ إلا السفن . ولقد استخدموا هذه الغنيمة مثلاً يحدونه في بناية أسطولهم الجديد . وهذا أمر استغرق وقتاً ، ذلك أن خمس عشرة سنة من الحرب كانت قد استنفدت رجالهم ومواردهم

وتقدم ، ولكن كان الوقت مناسباً ، إذا كانت قرطاجة للعناية الإلهية منغمسة حينئذ في قمع ثورات نشبت في أجزاء من إمبراطوريتها الأفريقية . وفي سنة ٢٤٢ قبل الميلاد كان الأسطول الجديد معددا فعلا من مائتي كوانكريم من أسرع وأجدر وآخر طراز . وفي العاشر من مارس سنة ٢٤١ قبل الميلاد ، نشبت المعركة الحاسمة عند الطرف الغربي من صقلية بالقرب من جزر إيجاتس Aegates وكانت رياح شديدة تهب عندئذ ، وهي شيء كان منذ خمسة عشر عاما ربما مزق الأسطول الروماني أو على الأقل منعه من استعمال المرافع . غير أن الأمور كانت قد تبدلت وأصبح الرومان هم الذين يملكون السفن وفرق التجديف الأحسن ، كما كانوا أيضاً كعادتهم من قبل متفوقين عددياً (٢٠٠ إلى ١٧٠) وهاجموا ، فأغرقوا خمسين سفينة قرطاجية وأسروا سبعين بمن فيها جميعاً .

وأخيراً انتهت الحرب . وفي نهاية سنيها الثلاث والعشرين الطويلة كان دور كل منهما قد انعكس : فقرطاجة التي كانت فيما مضى قوة بحرية كبرى ، دخلت المعركة الأخيرة بسفن قديمة وفرق تجديف غير مدربة . وأما روما ، بذلك الشعب من الفلاحين ، فقد انتهى بها الأمر إلى أن أصبحت تملك أسطولاً من مائتين من أحسن السفن في البحر ، يقرم عليها خبراء محنكون .

ولقد اشتبك الخصمان فيما بين سنتي ٢١٨ ، ٢٠١ قبل الميلاد في حرب دامية أخرى . غير أنها كانت من طبيعة مختلفة تماماً ، ذلك أنها وقعت على الأرض لا على البحر ، والسبب في ذلك سيادة روما التي أصبحت لا تبارى على غربي البحر المتوسط . لم تحدث معارك بحرية كبيرة أثناء الحرب القرطاجية الثانية Second Punic War ولكن يعلم الجميع كيف قاد هانيبال أشهر أبناء قرطاجة ، جيشاً جراراً ، بما فيه ن فيلة وغير ذلك ، عبر إسبانيا عن طريق أوروبا إلى إيطاليا ، وكيف عبر به جبال الألب والجليد

قد سقط وسد فعلا ممراتها . وهو لم يختز هذا الطريق لأنه أراد أن يكتب اسمه في كتب التاريخ ، وإنما مجرد أن الطريق البحري ، وهو الطريق الطبيعي لنقل قراته إلى إيطاليا ، كان موصدا في وجهه . وقد مكنته عبقريته الحربية من أن يكتسح شبه الجزيرة الإيطالية محطها الجيوش الرومانية الواحد بعد الآخر .

غير أنه لم يكن بقادر على أن يمد قوائمه بالمدد العسكري ولا أن يزودها بالموثون بدون أسطول يستطيع به أن يفرض سيطرته على البحر ، كان يستطيع أن ينهب قرى إيطاليا ومزارعها ، ولكن كانت سفن النقل البحرية تجلب إلى روما كل ما تحتاج إليه من غلال من صقلية وسردينيا ، ومن بعيد أيضاً ، من مصر ، كما حدث ذات مرة . وتعلمت روما أن تنظم سيطرتها على البحار ، بأن أسست محطات بحرية بها أساطيل مقاتلة في إسبانيا وصقلية وبحر الأدرياتيك . وأما القوة البحرية بالإضافة إلى تصميم روما المميت على عدم التسليم نهائياً ، فقد أنهكها هانيبال ، فأرسل البقية الباقية من قواته من إيطاليا إلى أفريقيا عن طريق البحر . ونقلت روما جيشاً عرمرماً إلى هناك . وفي ٢٠٢ قبل الميلاد أنهت عصر قرطاجة باعتبارها أمة عظيمة .

وفي ٢٠١ قبل الميلاد أصبحت الأمة التي لم تكن تملك أسطولا قبل ذلك التاريخ بستين سنة ، أكبر قوة بحرية في البحر المتوسط . وكانت حينئذ تملك مائتي سفينة معظمها كرانكيري مات ، أى ضعف ما لدى أى أسطول آخر في ذلك الوقت .

وظلت بعد ذلك بقرن آخر أكبر قوة بحرية في البحر المتوسط ، ولكنها لم تكن تملك تقريباً سفينة باسمها . كان الرومان شعباً موهوباً ، يستطيع عندما تدفعه الضروريات القسوى ، أن يسيطر على البحر . غير أن مياه البحر لم تكن تلائم مزاجهم ولذلك تخلوا عنها حالما استطاعوا ذلك .

وصل سفراء من رودس ومن جارتها برغاموم الواقعة على ساحل آسيا الصغرى في سنة ٢٠١ قبل الميلاد إلى روما . للتحدث إلى مجلس الشيوخ الروماني كما ذكرنا من قبل . وكان فيليب حفيد أنتيجونوس جوناناس ملك مقدونيا يعمل على استرداد مركز أسلافه في شرقي البحر المتوسط . غير أن رودس وقفت في طريقه ، فأثار قرصان كريت تلك الجزيرة التي كانت دائما مهدا لتنشئة القرصنة وتحريرهم على مهاجمة تجارة الجزيرة ونهبها ، كما أرسل رسولا لتجريب الأسطول الرودي ( وقد تمكن من أن يشعل النار في ترسانة الأسطول فدمرت ثلاثة عشر تريما ) ، ثم إن فيليب أعد أيضا أسطولا مهولا خاصا به ، يضم أكثر من خمسين قطعة كبيرة ، معظمها على الأقل كوانكيريمات ، وعددا من السفن الأضخم ، «السنداسيات» و«السباعيات» و«الثمانيات» و«التساعيات» ، كما اشتمل أيضا على «عشرية» . زيادة على ذلك ، أضاف فيليب شيئا جديدا في فن الخطط البحرية ، هو استعمال أسطول صغير من السفن الصغيرة ، السريعة للغاية ، ذات السطح الواحد المسماة لمبي Lembi والتي كان يستعملها جيرانه الإايريون Illyrians من أهل الساحل اليوغوسلافي بنجاح كبير في القرصنة والنهب . وهي بمثابة زوارق الطوريب الحديثة ، مهمتها أن تتقدم بمنتهى السرعة إلى سفن العدو الكبيرة وتعجزها عن طريق تدمير أى جزء يمكنها الوصول إليه ، وخاصة المجاديف . وقد انتصر فيليب على قوات رودس وبرغاموم مجتمعتهما في موقعتين بحريتين بجوار كيوس Chios حذاء ساحل آسيا الصغرى ، وهي مياه رودسية كما كانت دائما . وهذا أمر خطير بالنسبة لرودس ، إذ لاح كأن توازن القوى الذي عملت الجزيرة دائما على حفظه على وشك الانتهاء . ولذلك دعت رودس القوة المسيطرة على المياه الغربية أن تتدخل في الشرق .

كان الرومان قبل الحرب القرطاجية بقليل قد اشتبكوا في صراع مرير

مع أحد ملوك اليونان الشرقيين ، وكان يتطلع إلى عالم جديد يفزوه فاجتاح  
إيطاليا وتقدمت جيوشه حتى أصبحت على مسيرة خمسين ميلا فقط من  
عاصمتهم . غير أنهم صدوه وطرده نهائيا من أراضيهم ، ولكن كانت  
ذكريات هذا مريرة ، ومنذ ذلك الوقت والرومان ينظرون إلى حركات ملوك  
يونان الشرق نظرة شك . وكان بينهم وبين فيليب حساب يريدون تسويته ،  
ذلك أنه عمد في أثناء الحرب القرطاجية الثانية — في الوقت الذي انخفضت  
أسهمهم في الميدان — إلى استغلال الموقف ، وكان هو نفسه يشك في نوايا  
روما . وأما أن يعقد معاهدة مع هانيبال فذلك بدا أول الأمر كأنه سيفتح  
جبهة ثانية ، ولكن روما تمكنت بإرسالها جزءا من أسطولها إلى الأدرياتيكي  
وبيث الفتن بينه وبين جيرانه المعادين له من أن تبقى حيث هو . وحينئذ  
هيا لها عرض رودس وبرغاموم الفرصة في تسوية الحساب معه ، وقد  
تشبث بمجلس الشيوخ . غير أن الرومان على أية حال تراجعوا عن أن يرسلوا  
أسطولهم كله . فأرسلوا خمسين قطعة فقط من المائتين . إذ لماذا يستعملون  
أكثر من ذلك العدد ، وهم يستطيعون الاعتماد على أساطيل حلفائهم الجدد  
رودس وبرغاموم الفارهة ؟ وكان الرومان بعد أن حققوا واحدا من  
الأعمال الفذة الباهرة في تاريخ الحرب البحرية ، قد تراجعوا خطوة إلى  
الوراء ، عائدين إلى طريقتهم القديمة في الاعتماد على قوات حلفائهم البحريين  
بطبيعتهم .

أما قوتها المكونة من خمسين سفينة ، إضافة إلى عشرين من رودس  
وأربع وعشرين من برغاموم ، فلم تتمكن فقط من حصر أسطول فيليب  
طوال مدة الحرب ، وإنما هيأت قوافل حراسة أيضا لعملية نقل الجنود  
والمؤن بخطى وثيدة إلى أرض اليونان . ولم يتمكن العدو قط من الحصول  
على فرصة في البحر ، وتقررت نهاية الحرب على الأرض . إذا استسلم  
فيليب في ١٩٧ ق.م. وأصبحت روما شريكة معترفا بها في شتون الشرق .



ولقد أقدمت رأسا بعد هذه الحرب على حرب أخرى كان طرفها الآخر هذه المرة أنطيوخوس Antiochus ملك سوريا ، سليل قائد خيالة الإسكندر الأكبر سلوقوس . وكان حكام سوريا في خلال السنين التي تصارعت فيها مقدونيا ومصر على السيطرة على شرقي البحر المتوسط ، قد ابتعدوا كلية عند الانغماس في هذا الصراع . كانت لديهم متاعب خاصة من شأنها أن تبقئهم مشغولين داخل حدود إمبراطوريتهم الواسعة . غير أن أنطيوخوس كانت لديه أفكار أخرى . فلما شرع في بناء أسطول ، انزعج جيرانه ، رودس وبراغاموم . ولما رحب بهما هانيبال عدو الرومان اللدود في بلاطه ، شاركهما مجلس الشيوخ الروماني في شعورهما . وشهدت سنة ١٩٢ قبل الميلاد الحلفاء الثلاثة مرة ثانية جنبا إلى جنب ليحاربوا أنطيوخوس .

وفي هذه المرة كان على السلاح البحري أن يقوم بأعمال أخرى أكثر من مجرد حراسة سفن التووين والنقل . لم يكن أسطول أنطيوخوس ضعيفا ، وكان يقوده قائد بحري ماهر هو بوليكسينيداس Polyxenidas ، وكان رودسيا ، تلقى فنون مهنته في أحسن أكاديمية بحرية ، هي الأسطول الرودسي ثم نفي من رودس لسبب ما . نبغى للحلفاء أن يزيلوا هذا العائق قبل أن يتمكنوا من نقل جيش إلى آسيا الصغرى بأمان ، ويضربوا الملك في عقر داره . وكانت روما قبل ذلك بثمان سنين قد قدمت نصف القوة البحرية ، أما هذه المرة فقد قدمت أقل من ذلك ، إذ كان من بين المائة والسنتين سفينة اللازمة لقهر بوليكسينيداس خمس وسبعون سفينة رومانية فقط .

وقعت أول جولة في صيف سنة ١٩١ ق . م خارج ميناء سيسوس Cissus ، وهو ميناء من وادي ساحل آسيا الصغرى الغربي ، شمالي إفسوس بقليل ، وكان النصر من نصيب روما . حاربت بمائة وخمس قطع كبيرة في المعركة ، معظمها كوانسكيريما ، ولم يكن لدى بوليكسينيداس في مقابل

هذه القوة غير ستين ترير بما فقط . ولقد كان تحت تصرفه ١٣٠ قطعة من القطع الخفيفة من مختلف الطرز ، غير أنها لم تكن -- كما يلوح -- ذات أثر كبير . فدخل ميناء إفسوس وتحصن به . وأرسل إلى الملك يخبره أنه يحتاج إلى عدد أكبر من القطع الثقيلة . ولما ظهر ثاوية في السنة التالية كان لديه أسطولان يعتبران من أضخم الأساطيل التي قدر للبحر المتوسط أن يشهدا خلال نصف قرن . ففي إفسوس كان لديه حشد من تسعين قطعة ، أكثر من نصفها أكبر من التريريمات ، كما كان من بينها « سباعيتان » ، وثلاث « سداسيات » . وقدم من موازء فينيقية التي كان يسيطر عليها أنطيوخوس عندئذ أسطول آخر من خمسين قطعة ، من بينها ثلاث « سباعيات أخرى » وأربع « سداسيات » ، وكان تحت قيادة هانيبال الخيف . ولو قدر للأسطولين أن يجتمعا ، لفاقا أساطيل الحلفاء جميعا من حيث الضخامة والعدد . وأما مهمة منع حدوث هذا الاجتماع ، تلك المهمة البالغة الدقة ، فقد تركت لرووس .

حشدت رووس جميع السفن التي أمكنها الحصول عليها . وهذه لم تكن شيئا كثيرا . إذ لم تتجاوز اثنين وثلاثين كوادريما ، وأربعة تريريمات . غير أن ضباطهم ووجارها كانوا زهرة البحرية الرودسية ، كما كان قائدهم يودامس Eudamus محنكا فارها أريبا أنهت إليه الأخبار أن هانيبال وسفنه بعد أن قطعت الساحل السوري ، تتقدم ببطء نحو الغرب جنوبي آسيا الصغرى مواجهة الرياح الشمالية الغربية . وهذا أمر أتاح له الوقت الكافي ليلتقي مكانا من اختياره يعترضه فيه . وفي وقت ما بين يوليو وأغسطس سنة ١٩٠ ق.م اقترب الأسطولان كل من الآخر حذاء مدينة سيده Side التي تقع على خليج أضاليا Adalia جنوبي آسيا الصغرى .

كان يودامس يشتهر بحرصه ، غير أنه أصبح الآن أمام ظرف اضطره إلى المجازفة ، وكان الأسطولان إذا اصطفا أمام بعضهما في صفين طويلين كالعادة تغلب أسطول العدو عليه نظر التفوقه العددي . أما هانيبال فكان هو الآخر

يدرك هذا الأمر ، وكان قد نشر جناحيه فعلا ، تحفز يودامس ، واندفع فجأة من تجاه الشاطئ بجزء من قوته قبل أن تتمكن بقية سفنه من إيجاد الوقت اللازم للاصطفاف خلفه ، ليشغل جناح العدو المواجه للبحر ، والذي كان به هانديال نفسه . وهذه كانت مقامرة رسمت لتجذب انتباه هانديال الرئيسي حتى يستطيع يودامس أن يضرب ضربة قوية بأى طريقة ويكفيه الكفة شيئاً ما . وكان يعتمد على سرعة ومهارة فرق تجديفه ومبادأة ضباطه ، ولقد نصره . ذلك أن سفن مؤخرته أقدمت من غير أن تضيع وقتاً في الاصطفاف النظامي ، على مناورة خاطفة من مناورات الاقتحام مصوبة نحو مؤخرات سفن جناح العدو المقابل للشاطئ . ولقد نفذت المناورة بدقة تامة ، فعندما تجمعوا ثانية بعد الهجوم ، كانت كل سفينة تعرضت لهم قد أصبحت عاجزة فعلا . وقد تمكنت كوادريم رودسية بمفردها أيضاً من أن تعجز « سباعية » بعد ذلك بسرعة باهرة — ولم يكن من بين القطع الكبيرة أسرع من الكوادريم — تقدمت هذه متسابقة إلى حيث الجناح الآخر المواجه للبحر لمساعدة قائدهم الذي كان بطبيعة الحال يغالب العدو مغالبة المستميت . أعطى هانديال إشارة الانسحاب ، ولم تكن أية سفينة من سفنه قد أغرقت ، ولكن كان أكثر من نصفها قد أخرج من الميدان . ربطها في جبلين وسحبها متساقلا . ولم يستول يودامس إلا على غنيمة واحدة هي « السباعية » التي كانت قد شلت في أثناء الهجوم الأول ، غير أنه كان قد أتم غرضه . ومنع الأسطولين من الانضمام . وكان هذا نصر أرائعاً ، يذكرنا بالمعارك الباهرة التي خاضها اليونان في أثناء الحرب البيلوبونيسية . فسكر أنطيوخوس في انتحال آراء الرومان ، وبنى سفناً أثقل ، غير أن الرودسيين أثبتوا أن السفن الخفيفة وفرق التجديف حسنة التدريب لا تقهرها فحسب ، وإنما تستولى منها على غنائم أيضاً . وبعد هذه الواقعة لحق يودامس بأسطول الحلفاء في إفوس ، مطمئناً إلى أن متاعبه قد انتهت . ولكنه كان مخطئاً ، إذ كانت هناك معركة حامية لا تزال في الأفق .

عند ما خرج الرومان إلى البحر في أثناء الحرب القرطاجية الأولى . كانوا مضطرين إلى أن يولوا القيادة رجالا لا يعرفون شيئاً عن البحر . لكن أجبرتهم الحسائر التي يقف لها الشعر ، والتي عانوها من العواصف ، أن يجدوا طريقة ما . وبعد ذلك وضعت فرق الأسطول إلى حد ما بين أيدي قواد ماهرين إن لم نقل ألمعيين . غير أن القائد الهاوى ظهر مرة ثانية في أثناء الحرب مع أنطيوخوس . والحق أنه لم يكن هناك قط وحتى من بين مجموعة أمراء البحر الرومان الأغبياء من يقرب بلوكيوس إميلوس رجيلوس ، الرجل الذي عهد إليه بالأسطول في ربيع سنة ١٩٠ قبل الميلاد ، والذي قاد حينئذ القوات التي تحاصر ميناء إفسوس . وكان قد أخبر قبل أن يرحل لتنفيذ واجباته ، أن الغرض البحري الأساسي ، هو إبقاء بوغاز الدردنيل مفتوحاً ، حتى يتمكن الجيش الروماني الآتي عن طريق اليونان ، أن يعبر البوغاز إلى آسيا الصغرى من غير أن يتعرض له أحد ، ثم يهاجم أنطيوخوس على أراضيه . وما دامت قوة هانيبال تعلق جروحها هناك في مكان ما عند الساحل الجنوبي لآسيا الصغرى ، وأسطول بوليبيكسينيداس مضمون حصاره في إفسوس ، فإن الوصول إلى هذا المرمى يكون في متناول اليد فعلاً . وإن أى شخص يتصف بأى إدراك يرى هذا واضحاً ، كيودامس مثلاً ، أو بوليبيكسينيداس الذي روعه الأمر كثيراً . بالإضافة إلى ذلك كان للرومان أسطول مرابط في البوغاز ، غير أن رجيلوس لم يكن صاحب إدراك . كان أرعن ، وكان يشعر أن مكانه ينبغي أن يكون في الدردنيل — رغم علمه أن الوقت كان لا يزال صيفاً ، وأن الجيش لا يزال يقطع تراقية مجهداً على الأقدام ، ولا ينتظر أن يصل إلى الدردنيل قبل نوفمبر . وقد كان فعلاً سيسحب الأسطول إلى هناك فاك الحصار إطلاقاً عن بوليبيكسينيداس ، لولا أن يودامس أقنعه بالعدول عن ذلك . وكان يودامس قبل ذلك بمدة قصيرة قد خاطر بحياته وبأسطول أمته كله ليكسب نصراً ضد أسطول راجح الكفة عليه كثيراً ، ولم يكن ليقف مكتوف

اليدى ليرى جميع نتائجها التى كسبها بعناء تتبدد . غير أنه كان ينبغي أن يدفع ثمنها . وافق رجيلوس أن يبقى بشرط أن تفصل ثلاث وعشرون سفينة وترسل شمالا لتقوية الأسطول الموجود هناك . لم يكن يودامس يستطيع أن يفعل شيئا إزاء هذا التحكم ، ولكنه لاشك تفوه بأقسى الشتائم الرودسية عند هذه الحركة ، إذ كان رجيلوس يقدم بها التفوق العدى للعدو على صحيفة فضية .

أما هذه الفعلة فكانت عند بوليكسينيداس بمثابة إرجاء تنفيذ الإعدام فى اللحظة التى يلف الجبل فيها فعلا حول الرقبة . وكان ينبغي عليه إن عاجلا أو آجلا أن يخرج من الميناء بأسطوله فى حركة يائسة ليستعيد سيادة البحار ويمنع عبور الجيش الرومانى من البوغاز . وهنا أصبح فى مستطاعه أن يفعل ذلك وكفتمته هى الراجحة . وفى يوم من أيام سبتمبر قاد سفنه وخرج من الميناء ، وكانت خمسا وثمانين قطعة فى مقابل ثمانين من القطع المتحالفة ، وضعها فى خط طويل عند رأس ميونيسوس Cape Myonnesus استعدادا للمعركة .

وكان رجيلوس قد قدم للعدو هدية هى الميزة العديدة ، أى إنه سلم له المعركة تقريبا . إذ أخذ مكانه على رأس الصف المتحالف — وأمر وحدات الأسطول الرودسى فى المؤخرة أن تراقب السفن الشاردة .

غير أن يودامس لحسن الحظ كان مستعدا سلفا لأن يخالف الأوامر ، عن أن يخسر المعركة . ولما كان يعلم أن رجيلوس كان لا بد واضعا نفسه فى مأزق ، استعد بأسطوله المكون من اثنين وعشرين كواديريرما ، وزود بعضها بأوعية النار التى ثبتت فاعليتها فى أوائل السنة والى ذكرت من قبل . وحدث ما توقعه ، إذ بدأ بوليكسينيداس بسفنه المتفوقة عدديا يضغط على جناح رجيلوس المواجه

للبحر . وفي اللحظة المناسبة تماما أرسل يودامس سفنه متسابقة من المؤخرة لنجدته . فهربت سفن العدو من أوعية النار ، واستقبلتها ناطحات الرودسيين من الجوانب وكسبت المعركة . وعاد بوليكسينيداس يزحف إلى إفسوس . وكان أسطوله لا يزال هناك عندما تحددت نتيجة الحرب في السنة التالية في معركة برية كبرى .

في ذلك الوقت أصبحت الأمة التي لم تكن تملك سفينة واحدة قبل ذلك بخمس وسبعين سنة ، تسيطر على البحر المتوسط من مضيق جبل طارق إلى سواحل سوريا . غير أنها تصرفت تصرف غير الراجح في هذه السيطرة . فسحبت أسطولها من المياه الشرقية وتركتهما رودس وبرغاموم . وفي الغرب حيث لم يكن لديها حلفاء بحريون ليحملوا عن كاهلها العبء ، فإنها أحيت خطة استخدام أسطولين صغيرين كل منهما من عشر قطع ، تلك الخطة التي تبعتها قبل ذلك الوقت بأكثر من مائة سنة . وعندما اضطرت روما سنة ١٧١ قبل الميلاد أن تدخل في حرب ثانية مع مقدونيا ضد برسيوس ابن فيليب ، جهزت خمسين كوانكيريما فقط واعتمدت في المقام الأول على رودس وبرغاموم ، اللذين كانت قيديتهما بمعاودة يلتزمان بها بتقديم قوات بحرية . غير أن برسيوس تمكن بمجموعة من هنا وهناك من سفن القراصنة أن يدمر خطوط تموينها . وفي أثناء حرب قصيرة ثلاثة مع قرطاجة في سنة ١٤٦ قبل الميلاد ، ظهر لها ثانية خمسون سفينة ، كان معظمها على الأرجح قديما . وعند نهاية القرن كان مركزها البحري يلوح مؤكدا مضمونا ، حتى لقد حطمت معظم هذه السفن القديمة .

أما بالنسبة لرودس فكانت نهاية عصر . لقد دعت روما أولا لمواجهة تهديد فيليب ، ثم تهديد أنطيوخوس . فقدت الملكان أسطوليتهما ، ولم يعد أحديهما ينافيها السيادة على البحر .

وقد كافأها روما أيضا ببعض أقاليم تديرها في آسيا الصغرى .  
ولكنها بالرغم من ذلك كله خسرت المعركة . لقد دعت روما لنفس  
السبب الذي من أجله بنت أسطولا ضخماً ، ألا وهو استقلالها الذي تفخر  
به ، وقد ضاع منها ، كما قدر لها أن تكتشف بعد ذلك بزمن قصير جدا .  
ولما أتى دور الضربة القاصمة لم توجه إلى أسطولها ، وإنما إلى تجارتها  
البحرية . وحتى نفهم كيف حدث ذلك ينبغي لنا أن نلم بقصة التجارة  
البحرية وملاستها في هذا العصر .

# لقاء بين الشرق والغرب

١٢

في متحف برلين بين المجموعة الهائلة من مخطوطات البردي مخطوطة  
عنى عليها الزمن ، غير أننا نستطيع من بين خطوطها المدغومة أن نتبين  
بقايا عقد في الإسكندرية في وقت ما حول سنة ١٥٠ قبل الميلاد .  
أحد طرفي العقد مجموعة من التجار يحضرون لرحلة في البحر الأحمر إلى  
« أرض البخور » ، في الجنوب ، كما كان يفعل التجار المصريون منذ أكثر  
من ألف سنة . وكان شأنهم شأن معظم شاخى السفن في العصور القديمة  
يشتغلون برأس المال مقترض . وأما طرف العقد الآخر فيونانى اشترك معهم  
أيضا بجزء من رأس المال في العملية . والخمسة الشركاء ( الطرف الآخر )  
هم أيضا يونانيون ، أحدهم من إسبرطة وآخر من مرسيليا . وضمن خمسة  
آخرون دفع الدين . أحدهم قرطاجى والأربعة الآخرون جنود يونانيون  
أيضا من المعسكرين في الإسكندرية ، رغبوأى أن يستغلوا شيئا من مدخراتهم  
النقدية في هذه العملية . وقد سلمت النقود بواسطة أحد الصيارفة ،  
وهو رومانى .

وهذه الوثيقة تكاد تكون فريدة من نوعها ، إذ لا يوجد غير اثنتين  
أو ثلاث من مثيلاتها حفظت من مخلفات الدنيا القديمة . وزيادة على ذلك  
فهي تعطينا صورة مصغرة عن الخصائص الأساسية للتجارة في العالم  
الهلينستى ، ذلك العالم الذى حكمه اليونان ، والذى فتحه لهم الإسكندر ،  
والذى دام حتى أواخر القرن الأول قبل الميلاد ، عندما ابتاعته روما  
في النهاية . كانت تجارته دولية في مجالها ، ونتيجة لذلك تعقدت العلاقات  
التجارية ، وتقدمت وسائل مباشرتها تقدما كبيرا ، ولقد أضيفت إلى المواد



الضرورية التي عرفها البحر المتوسط منذ القدم ، تجارة رابحة في الكايات  
ومواد الرفاهية الغربية . كانت مصر صاحبة الدور الرئيسي في هذه التجارة  
طوال العصر كله .

تطلبت الشحنات الكبيرة سفنا متسعة وموانئ معدة ، كما تطلبت الطرق  
التجارية مزيدا من المعلومات الملاحية والجغرافية . وهذه الأمور أخذها  
العالم الهلينستي على عاتقه ، وكان تقدمه في الفنون البحرية السلمية يضارع  
الأعمال التي آتمها في ميدان الحرب البحرية . وقد أصبح في مقدور سفينة  
النقل المتوسطة أن تحمل عندئذ من مائتين إلى ثلاثمائة طن ، وكان كثير  
منها أكبر من ذلك . وقد حفظ وصف لسفينة عملاقة بلغت حولتها ١٦٠٠  
طن ، وكانت من الضخامة في الواقع بحيث لم يكن في البحر المتوسط غير  
عدة موانئ فقط مثل ميناء أثينا ( بيريه ) أو ميناء رودس هي التي تملك  
من الوسائل ما يؤهلها لاستقبالها . وأما بناء السفن الإسكندريون فقد  
عبروا عن مهارتهم الفنية الفائقة ببناء نقالة هائلة شيدوا عليها منزلا فخرا ،  
ليقيم فيه بطليموس الرابع خلال سفر ياته النيلية ، بطريقة تناسب مقامه .  
وكانت السفن الأكبر تقتضى تحميلا أكبر بطبيعة الحال ، ويرجح أن يكون  
ذلك الشراع الذي امتازت به الدنيا القديمة والمسمى أرتيمون ، أي شراع  
الدقل المائل قد صمم في هذا الوقت . ولم يقصد به زيادة السرعة بقدر  
ما قصد من فائدته في تسهيل توجيه السفن الكبيرة . كما بنيت حينئذ ثلاث  
سفن كبيرة زودت بشراع الدقل المائل ، والشراع الرئيسي والمظلين .  
أما الشراع المتراكب الوحيد الذي استعمله القدماء فكان شراعا مثلثا علويا  
يركب في نهاية السارية الرئيسية فوق الشراع الرئيسي . على أن أول طرز  
من هذا النوع لم تظهر إلا بعد ذلك في عصر الإمبراطورية الرومانية ،  
غير أنه يحتمل جدا أنه اخترع في العصر الهلينستي . وإنه لمن سوء الحظ أنه  
كالم تحفظ صور للسفن الحربية ، لم تحفظ صورة واحدة من صور السفن

التجارية لهذا العصر أيضا ، وليس تحت أيدي المؤرخين البحرين غير دلائل غامضة هنا أو هناك مبعثرة في كتابات شتى .

ولقد دعت الضرورات إلى إيجاد موانئ جيدة لاستقبال حجم التجارة المتزايدة والسفن الأكبر . وكانت قليل من المدن المدينية اليونانية بمصادرهما المحدودة تقوم بهذا العبء ، ولكن كان تحت تصرف الحكام الهلينستيين أموال كافية . وقد حسنوا موانئهم بأن بنوا حواجز بحرية هائلة لخلق مراس فسيحة ، وبنوا صفوفًا من مخازن الاستيداع للبضائع ، وأرصفتها من الحجارة بدلا من الشواطئ الرملية التي استخدمت لاستقبال سفن العصر السابق الأصغر حجما . وكان تمثال رودس العملاق ومنارة الإسكندرية ، وهما من عجائب الدنيا القديمة السبع ، من الأشياء التي تزين موانئ هذا العصر .

وفي ذلك الوقت أصبح تحت يد القباطنة خرأط بحرية محسنة، ومراشد ساحلية حديثة كانت نتيجة تقدم باهر في الجغرافيا العملية . كان إراتوستينس Eratosthenes الرياضي الفلكي الجغرافي العظيم قد حسب محيط الكرة الأرضية، وتوصل إلى رقم لا يختلف عن الرقم الحقيقي بأكثر من مائتي ميل، وأشار إلى أن المحيطات جميعا مياه واحدة، واستنتج أن سفينة يمكنها في النهاية أن تصل إلى الهند إذا أبحرت غربا من إسبانيا — ومن ثمة أثر في أفكار بحار خيالي<sup>(١)</sup> من أبناء جنوا وقع على صدى من كلماته بعد ذلك بسبعة عشر قرنا .

(١) وهنا ينبغي لنا أن نتوقف قليلا لنحاول تصحيح وضع ملما أخطأ فيه الباحثون حقا . إن فكرة كروية الأرض فكرة قديمة ، سواء أكان اليونان أم أنهم نقولوا فيما نقولوا من علوم الدنيا القديمة وفنونها — تلك الدنيا التي سادوها وكأنها لا صاحب لها غيرهم — ودمغوها باسمهم . فإن الفكرة لم تثبت أن مانت بعد بطليموس الإسكندري (القرن الثاني الميلادي) بقليل ، ونسيت وعنى عليها الزمن تماما . ولما بددت أوروبا في عصور ظلامها كل الفسكات القديمة التي جادت بها على الإنسانية الدنيا القديمة كانت هذه الفكرة من أول الفسكات التي حطمتها ابتداء من عصر القديس أوغسطين ( القرن الرابع الميلادي ) الذي أعلن أن كل من

وكانت خرائط العالم المعروف قد رسمت بخطوط الطول والعرض (١).  
وكانت خطوط العرض في أكثر أجزاء الدنيا معرفة للعلماء، وهي مثلاً،  
المتمدة من جبل طارق إلى رودس، دقيقة تماماً.

كانت مصر في القرن الثالث قبل الميلاد تقوم بالدور الرئيسي الذي  
كانت تبشره أئدينا في القرن السابق. وكانت كسابقتهما تملك سلعا للتصدير،  
وتسيطر على خطوط التجارة الرئيسية، وتحتفظ بأسطول قوى لحمايتها.  
ثم إنها كانت تتمتع بميزة إضافية أخرى، هي أن حكماها في ذلك الوقت،  
البطالمة الثلاثة الأول، كانوا من أدكى وأمهر رجال الأعمال الذين عرفهم  
التاريخ.

أما ما كانوا يسعون إليه فأمر بسيط، هو تصدير أقصى ما يمكن  
واستيراد أقل ما يمكن، والاحتفاظ بالمكاسب لأنفسهم، وقد حققوا ذلك  
عن طريق الاختكارات، والضرائب والتعريفات الجمركية التي تفوقوا في  
تنظيمها. كانت الغلال مادة التجارة الرئيسية في العصر القديم، وكانت  
مصر دائماً تنتج وتصدر منها كميات كبيرة. أعاد البطالمة تنظيم زراعتها حتى

= يعتنقها هرطوق. وطأت الكنيسة على غيرها وعنادها تقتل وتمرق العلماء — حتى أشرفت  
أنوار العصر الحديث على البروغ — فنشر فكرة سطحية الأرض، وأنها مراكز الكون،  
فيما كانت تنشر من تهويمات عصور الجهالات القديمة.

وأما الحقيقة الثابتة والتي لا ينكرها إلا من يريدون الإنكار لأغراض في نفوسهم فهي أن  
العرب في أثناء عصر ازدهار حضارتهم في القرون الوسطى أحبوا الحقائق العلمية وزادوا عليها  
وحققوها. وحينما كانت الكنيسة تحرم تلك الأفكار كان العرب يدرسون كروية الأرض في  
مدارسهم وخاصة في الأندلس « مهد البعث الحديث » على آرات جغرافية، وكان العصر الذي  
سافر فيه كولومبوس لا يزال يعرف في أوروبا بعصر الاستعراب الأوروبي. وما كان كولومبوس  
علماً، وما كان جغرافياً أو فلسكياً ليقع على تلك الأفكار في كتابات القدماء، وإنما كانت  
الفكرة قد شاعت تماماً ولا حاجة بنا إلى تلك التفسيرات المختلفة التي يطالعا بها بين الحين والحين  
الكتاب، في حين كانت المدارس العربية تدرس الفكرة مدة تزيد على خمسة قرون قبل كولومبوس  
وكان جميع جغرافي أوروبا حتى ذلك العصر يتعلمون الجغرافيا من كتب العرب ( المترجم ) .

(١) وهذه أيضاً اختراع عربي. فالعرب أول من استعمل خطوط الطول والعرض التي لم  
يعرفها اليونان، والتي نقلتها عنهم أوروبا بطبيعة الحال ( المترجم ) .

تنتج الحد الأقصى ، وفرضوا عليها من الضرائب ما لم يترك للفلاح من محصوله غير ما يكفي أكله فقط ، وخرنوا الباقي في مخازن الغلال الملكية بالإسكندرية لتصديره إلى مختلف أنحاء شرق البحر المتوسط ، ووضعوا الثمن في جيوبهم . وهذا لم يقلل من مصدرات صقلية وروسيا ، وإنما أوجد كميات أكبر من الغلال يمكن الاستفادة منها ، وكانت أساس الغذاء القديم ، وكانت سوقها دائماً نافقة . وعندما بنى ذلك سيراقوزة مثلاً ، تلك الحاملة الجبارة ( التي بلغت حمولتها ١٦٠٠ طن كما ذكرنا من قبل ) ثم اكتشف أنها أكبر من أن تدخل الموانئ التي كان يصدر إليها ، أهداها بسرور إلى بطليموس الثالث .

وكان زيت الزيتون والخمر هما السلعتين اللتين تأتیان بعد الغلال من حيث الأهمية في السوق الدولية . ولم تكن مصر تنتج أياً من هذه في أراضيها على الإطلاق ، وكان الشعب منذ القدم يغتسل ويطحخ بزيت نباتية ويشرب البيرة .

لم يغير البطالمة من هذا الوضع ، وإنما استمروا يجمعون ضرائب بلغت ٥٠٪ على زيت الزيتون ، ٣٣٪ على الخمر المستوردة ، وحولوا معامل تخمير البيرة ومعاصر الزيت إلى احتكارات حكومية . وكانت مادة الكتابة في الدنيا القديمة ، إما ورق البردي وإما الفرغمان (ضرب من ورق الكتابة كالرق) وكان البردي أرخص ويصدر معظمه تقريباً من مصر ، وقد احتكرت الدولة أيضاً صناعته وبيعه . وأما صناعة المنسوجات من الكتان المصري ، فلم تكن تنتج للتصدير الأقمشة الكتانية الفاخرة فحسب ، وإنما يحتتمل جداً أنها كانت تنتج أيضاً كثيراً من أقمشة الأشرطة وتصدرها ، وهذه هي المصادر التي درت الدخل الوافر على البطالمة ، ذلك الدخل الذي مكن أوائلهم أن يشيدوا عاصمتهم ويجعلوا منها مدينة فخيمة تهر الناظرين ، ومركز ثقافياً ، كما مكنت المتأخرين منهم أن ينغمسوا في الإسراف

ويبنوا بيوتا عائمة ، ولا عجب أن عجز كتاب الدنيا القديمة عن أن يجدوا من الكلمات السخية ما يعبرون به عن ثراء البطالمة .

لم تكن تجارة مصر مجرد تصدير لاغير . فقد كانت هناك أشياء ينبغي أن تستوردها . وهنا أيضا انقسم الحظ للبطالمة ، إذ كانت المناطق الأخرى التي يسيطرون عليها تنتج معظم حاجات استيرادهم . فكان الخشب لبناء الأسطول يأتي من غابات صنوبر جنوبي آسيا الصغرى ، والأرز من لبنان . وأما القار فكان عليهم شراؤه ، وبالرغم من أن أحد مصادره ، وهو مقدونيا لم يكن موضع بحث لأسباب سياسية ، فإن ملوك برغاموم الذين كانوا يسيطرون على مناطق إنتاجه الغنية حول طروادة كانوا أصدقاء البطالمة . أما قبرص فكانت من أملاك مصر ، وكانت مناجم نحاسها الغنية تزودهم بالنحاس اللازم . وأما القصدير والحديد فكان لا بد من استيرادهما أيضا ، والأول يستورد في أغلب الظن من قرطاجة ، والثاني من شاطئ البحر الأسود الجنوبي الشرقي ، ومن وسط إيطاليا أيضا على ما يحتمل . وكانت هناك أيضا حركة نشيطة في استيراد الطبيبات التي يستدوقها يونان مصر الأغنياء ، كالعسل من أثينا ، والبجن من جزر بحر إيجه ، والجوز من شاطئ البحر الأسود الجنوبي ، والتين من آسيا الصغرى . وهذه الطبقة على التأكيد لم تكن لتتواضع وتشرب بيرة الفلاحين . وإنما كانت تصر على شرب الخمر الفاخرة من سوريا وغربي آسيا الصغرى وجزره المقابلة . وكانوا يدفعون الضرائب الجمركية الباهظة غير عابئين ، تماما كما يشتري الأمريكي في يومنا هذا الشمبانيا الفرنسية . وكانت الخمر التي يستوردونها على أية حال للاستهلاك على موائدهم فقط لاغير . وأما إذا حاولوا بيع شيء منها فكانوا يعرضونه للمصادرة .

وحتى يضمن البطالمة أن شيئا لا يهرب إلى الخارج أو إلى الداخل ، فقد نظموا موائدهم وأحكموها بصرامة . فكان ينبغي للسفن أن تأخذ إذنا

بالدخول، وكانت كل مادة من حمولتها تخضع لمراجعة دقيقة على قوائم الشحن، ثم تحمل حمولة أخرى تحت رقابة دقيقة أيضا، ولا تغادر إلا بعد أن تحصل على إذن بذلك من قائد الميناء. وقد حفظ لنا التاريخ نموذجا من إحدى قوائم الشحن هذه. فقد كان عند أبولونيوس وزير بطليموس الثاني الهالية والتجارة والصناعة، سكرتير يدعى زينون Zenon كان من الصنف الذي لا يرمى ورقة فقط. وقد اكتشف لحسن الحظ جزء كبير من سجلاته الضخمة حفظه من البلى مناخ مصر الدائم الجفاف.

وإحدى الوثائق التي اكتشفت عبارة عن قائمة شحن سفينتين ساحليتين صغيرتين شحننا من أحد الموانئ السورية لتفرضا حمولتهما في الإسكندرية وكانتا تحملان شحنة من الطيبات الثمينة، يلوح بجلأه أنها مستوردة لموائد الأغنياء وربما لأبولونيوس ذاته، إذ اشتملت على:

خمرة الأكل ٦٣ جرة (ربما تحتوى كل واحدة على ٧ جالونات).

٢ نصف جرة

خمرة بعد الأكل ١٠ نصف جرة

زيت زيتون ٢ جرة، ١ نصف جرة

خل ٢ جرة

عسل ٧ نصف جرة

تين مجفف ١٠ جرة

جوز ١ جرة، ٢٢ سلة

بذور ١ سلة

جبن ١ جرة

لحم خنزير برى ١٠ جرة

لحم غزال	٢	جرة
لحم ماعز	٢	جرة
إسفنج خشن	١	سلة
إسفنج ناعم	١	سلة

للبحر المتوسط منذ أزمان موعلة في القدم بعض علاقات تجارية مع الهند وبلاد العرب وإثيوبيا . غير أن عصر هذه التجارة الكبير إنما يرجع إلى ذلك العصر الذي نتحدث عنه الآن . في حوالى منتصف القرن الرابع قبل الميلاد كان العالم النباتى الأثينى الشهير ثيوفراسطوس Theophrastus يعرف ما هو الفلفل، وهو من مستوردات الهند، باعتباره مادة طيبة فقط ، غير أنه شاع بعد ذلك وكان في استطاع تاجر أثينى ثرى بعد ذلك بثلاثة قرون أن يعطى مكايلا منه مجانا . وكانت الطبقة الغنية الجديدة : الملوك العظام وقواد جيوشهم ، وموظفو حكوماتهم السكبار ، والتجار الأثرياء ، والصارفة ، وشاحنو السفن ترغب في الكاليات والأشياء النادرة الغربية الشاذة، ففي مقدورها أن تدفع ثمنها، وكان جزء كبير من تجارة هذه الأصناف خلال القرن الثالث قبل الميلاد ، يمر عن طريق البطلمة وعمالهم .

تأتى الروائح والمر والحصلبان التى تحرق يوميا على آلاف المذابح في جميع أنحاء عالم البحر المتوسط من اليمن وحضرموت في جنوبى بلاد العرب . والبخور والعاج من إثيوبيا والصومال . ومعظم هذه الواردات كانت تسافر عن طريق القوافل عبر بلاد العرب، ثم تفرغ إما في غزة والإسكندرية ، أو في موانئ فينيقيا نحو الشمال . وكانت مصر تسيطر على جميع محطات الوصول هذه . كما كانت بعض هذه المواد تجلب أيضا في البحر الأحمر ، ثم تنقل إلى الإسكندرية ، إما عن طريق القنال التى كانت عند طرف البحر الأحمر ( السويس )، وإما تفرغ في الموانئ المصرية الشرقية وتسافر بالقوافل

عبر الصحراء الشرفية إلى النيل، ثم تنقل على الماء إلى الشمال . وهذه التجارة كانت قديمة قدم الزراعة . إلا أن البطالمة أضعفوا عليها طابع تنظيماتهم الفعالة . فحسبوا من شأن دروب القوافل عبر الصحراء الشرقية أنشأوا موانئ جديدة على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر ، وزودوها بأسطول صغير للقضاء على القرصان الذين كانوا يعكرون صفو الملاحة في ذلك البحر . وهذه التجارة كانت في أيدي البحارة وأصحاب القوافل العرب كلية على وجه التقريب حتى تصل إلى البحر المتوسط ، وعلى الأخص النبطيين الذين كانت البتراء التي تقع عند ملتقى طرق القوافل عاصمتهم . وكانت في ذلك الوقت تقوم بالدور التجاري الزاهي الذي لعبته ، ولم تسكن لتصل إلى أيدي المصريين أو السوريين أو الفينيقيين إلا عند محطات الوصول النهائية .

وهذا أمر لم يثر صراعا ذلك أن أيا من تجار الشواطئ لم يكن يرغب في سواقة الجمال ، كما كانوا يفعلون كل الميل أيضا لترك البحارة العرب يكافحون ضد الشعاب ، والزواجع ، وحرارة البحر الأحمر الكاوية (١) .

وكانت ترد من الهند كماليات فاخرة كالآلئ والجواهر وذيل السلحفاة ( وهو غطاؤها القرني الذي تنطوي فيه ) ، وربما يرد كذلك الحرير الصيني الذي كان ينقل إلى الهند أولا بطريق البحر . غير أن معظم التجارة انحصر

(١) الجملة بهذا المعنى غير مستقيمة ، ولا تعطي صورة الحقيقة لا من قريب ولا من بعيد . ذلك أن تجار الشواطئ لو استطاعوا أن يخضعوا هؤلاء العرب لما توانوا قط . ونحن نعلم أن أنتيجون خليفة الإسكندر على سوريا حاول في ٣١٢ ق م غزو البتراء ولكنه هزم وحاول أغسطس إمبراطور الرومان في ٢٤ ق م غزو اليمن ففشل . إضافة إلى ذلك نعلم أن العرب كانوا الشعب الوحيد الذي مر به الإسكندر فلم يأبه أن يرسل إليه رسالة أنفة وكبرياء . والحق أن تجارة القوافل انتقلت من قبيلة عربية إلى أخرى من اليمن إلى البتراء إلى تدمر إلى مكة ، وهكذا طوال عصور التاريخ القديم ، ولم يطمع فيهم طامع ، ولم ينلهم نائل منذ عصور إمبراطوريات مصر القديمة واليونان والفرس والرومان ، وظلت هذه التجارة في أيديهم حتى الإمبراطورية الإسلامية ( المترجم ) .



في الأعشاب ولحاء الأشجار ، والخشب التي كانت تصنع منها الدهونات  
والبهارات مثل سنبل الطيب والnardين ، والقرفة ، والزنجبيل ، وقبل كل  
شئ الفلفل الذي سرعان ما أصبح مادة قياسية في أصناف الأكل القديمة .  
وكانت هناك جملة وسائل يمكن بها جلب هذه السلع إلى البحر المتوسط .  
إحداها طريق القوافل البرى عبر شمال غربى الهند، ثم أفغانستان فايران إلى  
سلوقية العاصمة الجديدة التي أنشأتها أسرة سلوقوس الملك شمال شرقى بابل  
القديمة . ومن هناك يتبع الدروب بجذاه نهري دجلة والفرات إلى شمالى  
ما وراء النهرين ، حيث تتفرق إلى ثلاث جهات ، إما إلى الجنوب إلى ميناءى  
فينيقيا صور وصيدون ، وإما غربا إلى أنطاكية ، وإما شمالا عبر آسيا  
الصغرى حتى تصل إفسوس على البحر . وطريق ثان يجرى برى استعمل  
ألف سنة : كانت السفن تحمل من موانئ الهند الشمالية الغربية وتفرغ  
حمولتها عند نهاية الخليج الفارسى . ومن هناك تحمل الجمال البضائع إلى سلوقية  
حيث تنقل ثانية مع تلك التي أتت عن الطريق البرى . وطريق ثالث كان كله  
بحريا غير أنه كان متعبا مقلقا خلال طرقات بحرية تغص بالقراصنة ، ولم  
يكن البطلمة متحمسين لاستعماله ماداموا يحصلون على نصيبهم من طرق  
القوافل الأخرى . وكان يتبع ساحل الهند الغربى ، ويعبر مدخل الخليج  
الفارسى ويحاذى ساحل بلاد العرب الجنوبي إلى مدخل البحر الأحمر .

ومن هناك يتبع الطرق البحرية التي كانت تسير فيها البضائع الأفريقية  
والعربية حتى الإسكندرية . وكان البحارة الهنود والعرب يحملون البضائع  
من الهند حتى مدخل البحر الأحمر ، ومن هناك يحملها العرب وحدهم ،  
ذلك أنهم كانوا يعتبرون هذا البحر بحيرة خاصة بهم ولا يسمحون بدخول  
الأجانب فيه . وكان البطلمة يقبضون أيضاً على خناق هذه التجارة متى  
وصلت إلى أيديهم . وكانت جميع البضائع الهندية والعربية والأفريقية  
التي تصل الإسكندرية تباع لهم وحدهم بطبيعة الحال ، وكانوا يصنعون مايرد

منها غاما في مصانعهم الحكومية ، وكان عمال بعض هذه المصانع مثل عمال مصانع البخور مثلا يفتشون وهم عرايا عند انصرافهم للتأكد من أنهم لم يخرجوا بشيء أكثر من جلودهم .

كان النشاط الكبير المتباين في ميناء الإسكندرية ، ابتداء من عمليات شحن حمولات الغلال الكبيرة الرخيصة ، إلى المعالجة الرقيقة التي تتطلبها عمليات شحن البخور والبهارات الثمينة يستوجب أحسن وسائل من تسهيلات الموازيء . لذلك أنشأ البطالمة في الإسكندرية أحسن ميناء في البحر المتوسط . بنوا حواجز في البحر امتدت وقوت جانبي هور طبيعي (والهور هو المستنقع أو البحيرة الضحلة وخاصة ما اتصل منها بالبحر) . وقسموا المساحة كلها مينامين ، شرقيا وغربيا ، بواسطة حاجز أمواج هائل طوله ثلاثة أميال وكان طرفه المواجه للبحر يصل إلى جزيرة فاروس ، التي شيد عليها بناء على أوامر بطلميوس الأول أو الثاني ، الفنار الشهير ، وكان برجاً ضخماً مربعاً من فوقه ثمانية أعمدة تكون مئمة تحيط بنار مشتعلة . وقام من فوق سقفها تمثال ضخماً ، ربما كان لبطلميوس الأول فبلغ ارتفاع البناء كله حتى قمة التمثال ميلاً مشيراً هو أربع مائة قدم . وسرعان ما أصبح رمزا للمدينة شأنه شأن الأنصاب المرتفعة في التأثير على الناس ، حتى كان السياح يعودون من مصر ومعهم تذكارات عليها صورته كما يفعل اليوم زوار باريس ، إذ يجمعون تذكارات عليها صورة برج إيفل مثلا . وبمرور الزمن ذاع صيته ، ونودي به واحدة من أعاجيب الدنيا السابع ، واتخذه المعماريون الرومان مثلا يحتذونه في بناء فناراتهم الكبرى . وقد يحتمل جدا أنه أثر أيضاً في المآذن العربية . وكان أقرب إلى الجزء الشرقى من الميناء . وهو الجزء الأكبر أهمية وكان الشاطيء من حوله محوطاً بالحدائق الغناء التي يقع في وسطها القصر الملكي ، والمتحف والمكتبة ، كما كانت تمتد عليه أيضا مخازن الاستيداع والترسانة . أما الميناء الغربى فكان للسفن الأصغر ، وتصله بالنيل قنوات فتمكن السفن أن تمر خلالها إليه .

وعلى بعد ثلاثمائة وخمسة وعشرين ميلا شمالى الإسكندرية كان يقع ميناء عظيم آخر ، اكتسب في النصف الأول من العصر الهلينستى ثراء وأهمية تجارية كبيرة عن طريق مصر إلى حد ما . كانت رودس تتمتع بمرکز جغرافى حسن يقع بالقرب من ملتقى طرق تجارة البحر المتوسط الشرقية ، وكان لها أسطول تجارى كبير وأسطول حربى قوى لحمايته وتحكمها أرسطقراطية تجارية العقلية تملك رأسمال كبيرا تحت تصرفها . وكانت معظم الآلاف من بوشلات ( البوشل كيل للحبوب سعته ٢٥ أفة ) الحبوب التى يمحونها البطانة كل سنة ، وغيرها من مصدراتهم ، تغادر مصر فى سفن رودسية تتجه إلى رودس حيث يعاد شحنها هناك إلى وجهاتها النهائية . غير أن علاقات رودس التجارية لم تكن مقصورة على مصر ولا على تأجير السفن فحسب ، فقد كان لديها مصدران آخران للربح : الصيرفة وتجارة الخمر . وكانت الجزيرة عبارة عن مزرعة كرم كبيرة تنتج كميات هائلة من الخمر الرخيصة ، التى تشحن فى جرار كبيرة لها شكل خاص يميز وجد منها علماء الآثار مئات الآلاف فى أنقاض المدن القديمة الممتدة من شواطئ البحر الأسود إلى شواطئ إسبانيا . كذلك وجدت بكميات كبيرة كما نتوقع فى مصر والجزر الإيجية كما وجد كثير منها فى جنوبى روسيا أيضا . وكانت السفن الرودسية تعمل ، على التأكيد ، مهمة عظيمة فى هذا العصر ناقلة من الجزيرة خمرًا ، لمبادلتها بالغلل التى كانت تبيعها إلى العالم اليونانى . وكان الصيارفة الرودسيون يتبعون السفن الرودسية حيثما ذهبت . فعندما أراد أحد المشايخ العرب من تلك المنطقة التى نسميها الآن الجزائر أن يحاول دخول السوق الدولية ببعض الفائض من غلاله ، عمل عن طريق صيرفى رودسى . وإن شيئا لا يمكن أن يوضح لنا ماهية الدور الدقيق الذى كانت تقوم به الجزيرة على مسرح التجارة الدولية ، أكثر مما حدث فى سنة ٢٢٦ قبل الميلاد عندما أصابها زلزال مخرب . فقد سارعت جميع الدول الكبرى وبعض من

الصغرى أيضا وقدموا هبات سخية لمساعدتها . فشحن إليها بطلبوس الرابع ثلاثين ألف طن من القمح ، وهذه ثانية أكبر كميتين شحنتا في العصور القديمة . والحق أن رودس كانت قبل كل شيء واحدا من أحسن زبائنه . كما جمعت الحكومة دخلا سنويا قدر بمليون درخم من ضريبة الـ ٢٪ التي فرضتها على جميع البضائع الداخلة والخارجة من الميناء . وهو خمسة أضعاف المبلغ الذي جمعته أئينا من نفس الضريبة قبل ذلك بمائتي سنة . ولا عجب أن أول تشريع منظم للقانون البحري ، والذي اشتمل على بعض الجذور التي تطور عنها القانون البحري الحالي ، كان من صنع وتقنين الرودسيين .

ولقد طبعت ثلاث خواص مميزة طريقة الجزيرة في مباشرتها أعمالها التجارية ، هي الفاعلية ، والمعاملة المقسطة ، ورودس للرودسيين . أما أئينا فكانت مضطرة لأن تعتمد اعتمادا كبيرا على الأجانب . كان عندها رأس المال لاستغلاله ولكن لم يكن مواطنوها يهتمون بتجارة الشحن . ولكن رودس كانت تستمتع بالأمرين . أما الأجانب من الفينيقيين واليونان من آسيا الصغرى ، أو من مصر ، الذين عاشوا بها فكانوا هناك لأن التجارة تقتضى وجودهم لا غير . ولم يمنح أى منهم الرعية الكاملة . كان المواطنون يربحون الأموال التي بها احتفظوا بأسطولهم الفاخر ، وبنوا ميناء كان نموذجا للفاعلية وحسن الأداء وزينوا مدينتهم بمبان عامة ضخمة ، وبالأعمال الفنية الغنية ، التي كان من بينها (قبل أن يهدمه الزلزال) التمثال الشهير الذي كان واحدا من عجائب الدنيا السبع . وكان تماثلا هائلا لإله الشمس أقيم على طرف أحد جناحي الميناء المواجه للبحر .

كانت رودس والإسكندرية ، تماثلان طبقة نسيج وحدها . كانتا تتعاملان في تجارة كبيرة من الغلال لم يستطع أن يضارعا أى ميناء آخر . إضافة إلى هذا استطاعتا أن تضيفا إلى أرباحهما نصيبا من عملية تجارة العبور (الترانزيت) المربحة من سلع القوافل . وهذه العملية كانت بمثابة السكر

على كعكة تجارتهم : فقد هيات عملا أزيد للبحارة وأعمال الميناء ، وفتحت أبوابا جديدة للرج للصيارفة والسماسرة ، كما ساعدت أيضا عن طريق ضريبة ال ٢٪ المفروضة على تجارة الميناء ، على تموين الخزانة العامة .

غير أن البلدين كانا مجردا أكبر اثنين بين كثيرين غيرهما من مستودعات البحر المتوسط الغنية الشيطنة . كانت إفسوس تشحن خمر آسيا الصغرى الفاخرة ، وصيدون الأواني الزجاجية الثمينة ، وصور مذسوجاتها التقليدية ذات الصبغة الأرجوانية . كما كان الثلاثة في نفس الوقت محطات وصول للقوافل الآتية من الهند وبلاد العرب .

وقد شاركتهم مدن أخرى في هذه التجارة ، كغزة، وبيروت ، وسلوقية، وميناء أنطاكية . أما أثينا فقد انتكست في هذا العصر ، ذلك أن جزءا كبيرا من تجارة العبور كان يمر بعيدا عنها ، بالرغم من أنها كانت لا تزال تجرى بنشاط عمليات تصدير زيت الزيتون واستيراد الحبوب . وهناك بعيدا في منطقة البحر المتوسط الغربية ، كانت قرطاجة لا تزال تعمل بنشاط كبير في تجارة العبور ، وخاصة إعادة تصدير القصدير الإنجليزي والمعادن الإسبانية إلى زبائنها في جميع أنحاء البحر المتوسط .

تعرضت تجارة رودس في حوالي سنة ١٥٠ قبل الميلاد أو بعد ذلك بقليل إلى ضربة قاسمة ، ذلك أن مصر كانت قد أبعدت تقريبا عن تجارة سلع القوافل ، وكانت قرطاجة قد أصبحت حديثا يروى . وكان عنصر جديد قد دخل مسرح الأحداث فغير بدخوله الأوضاع التجارية بقدر ما غير من أوضاع السياسة . ذلك العنصر هو روما التي لم تصبح سيد الشرق غير منازع فحسب ، وإنما أكبر زبون له .

لم تكن غلال مصر ولا زيت زيتون اليونان ولا خمر آسيا الصغرى هي مشتريات العميل الجديد . لقد كانت روما نفسها تصدر مثل هذه السلع

التي لم تؤثر على سوقها ، بل ظلت تجارتها في شرقي البحر المتوسط كسابق عهدها كانت الأسر الرومانية التي تحكم روما والأقاليم التي غزتها في ذلك الوقت قد أثرت حينئذ وأضحت تعيش في ضياع واسعة ، قادرة على أن تشتري أي كاليات يمكن الحصول عليها . أرادوا شيئين قبل أي أمر آخر : أرادوا أرقاء للعمل في مزارعهم ، وسلعاً فنية أو غريبة تضفي على طريقة حياتهم مزيداً من الأبهة . وكان الشرق على استعداد لأن يزودها بالشيئين ، وكان يونان جنوبي إيطاليا تجاري العقليّة متحفزين لدخول الميدان والعمل كوسطاء . كان فيض البضائع الآتية من الهند وبلاد العرب ، والذي كان يزداد باطراد منذ بداية العصر الهلينستي ، قد أصبح في ذلك الحين فيضانياً متجهماً نحو إيطاليا . أما حروب روما المستمرة ، أولاً ضد قرطاجة ، وثانياً ضد ملوك اليونان في الشرق ، فقد زودت سوق الرقيق بألاف من الأسرى ، وكانت حركة هذه السلعة هي الأخرى قد اتجهت نحو الغرب وعندما بدأت سوقها تنضب بنهاية الحروب ، تقدم القرصان ليلاؤها ثانية . وأما أيننا فبدأت عصرأ جديداً في حياتها التجارية بإنتاج فيض خضم للسوق الرومانية من التماثيل ، سواء الأصلية أو المنسوخة عن تماثيل كبار الفنانين السابقين . وإن بعض أعمال النحت القديمة التي توجد في المتاحف اليوم ، لمن صنع ورشها في ذلك العصر . وكانت السكاليات الفاخرة والنحف الفنية والرقيق أهم عناصر التجارة بالنسبة لروما في خلال النصف الثاني من العصر الهلينستي . غير أنه لا رودس ولا الإسكندرية لعبتا حينئذ الدور القيادي الذي كان لهما من قبل .

كانت رودس أمة فخوراً تحكّمها طبقة أرسقراطية منطوية على نفسها ، وجدت أنه من الصعب تملق القوة المسيطرة الجديدة واستمرت تسير في طريق مستقل ما أمكنها . غير أن الرومان في سنة ١٦٧ قبل الميلاد أصابوها في المقتل تماماً .

تقع جزيرة ديلوس Delos في منتصف بحر إيجه ، وكانت لها أهمية خاصة منذ أزمان قديمة بالرغم من صغر حجمها باعتبارها مقر هيكل أبولو حيث كان يقام فيه احتفال سنوي كبير . وكانت الجزيرة في خلال النصف الأول من العصر الهلينستي مستقلة ، وقد بدأت في تنمية بعض خطوط تجارية إلى جانب تجارة الحج . وكانت رودس على الأخص تستخدمها مركز توزيع لشحنات الغلال إلى الجزر المجاورة ومركز الفرع من فروع صيرفتها . وديلوس هذه كانت الأداة التي استخدمتها روما لتلقن رودس درساً . ففي سنة ١٦٧ قبل الميلاد سلمها الرومان إلى حليفتهم المخلصة أثينا ، على شرط أن تكون ميناء حراً ، لا تدفع له جمارك بضائع أو ضرائب ميناء .

ولم تمض سنة واحدة حتى انخفضت رسوم ميناء رودس من ١٠,٠٠٠,٠٠٠ إلى ١٥٠,٠٠٠ درخم . غير أن الجزيرة لم تفلس . فقد كانت لا تزال تملك أسطولها التجاري ، وكانت لا تزال تستطيع الرجح من نقل الغلال من مصر ومن جنوبي روسيا ، ومن بيع الخمر . إلا أن دخل مينائها اقتصر في هذه الأثناء فقط على ماتدره السفن الكبيرة التي تحمل شحنات الغلال أو الخمر ، والتي كانت لا تزال تجد أنه من الأوفى استعمال مينائها الكبير . أما تجارة الرقيق والقوافل فانتقلت إلى ميناء ديلوس الحر ، وعندئذ عجزت رودس عن أن تجد الأموال اللازمة لصيانة الأسطول والاحتفاظ به للقيام بدورياته الحيوية ضد القرصنة ، وهذا أمر غير مجرى الأحداث التي ثبتت سريعاً أنها أصابت التجارة الدولية كلها بكارثة . وربما كان في عواقب تلك الأحداث التي جعلت من روما نفسها المسكابد الأول ، بعض النرضية لرودس .

وكانت ديلوس في حوالي سنة ١٣٠ ق . م قد مكنت لنفسها تماماً . كان الميناء صغيراً وسيء الحماية البحرية ، وأذن كثيراً من ميناء رودس أو أى من الموانئ الأخرى الكثيرة التي تعاوره ، غير أن ذلك كله لم يكن

ذا أهمية كبيرة . كانت سفن الرقيق مبنية بحيث يمكنها أن ترسو في أي مكان ، وكانت السفن الصغيرة تستطيع أن تحمل ثروة كبيرة من العطور أو التوابل . واقتد نقب علماء الآثار في جميع أنحاء الجزيرة واكتشفوا أن صفوف مخازنها الطويلة كانت متصلة بأرصفت الميناء وحدها ، لا بالمدينة — وهذا دليل دامغ على أن تجارة ديبلوس كانت تجارة عابرة لا غير : فالسلع تدخل الميناء ، وتفرغ وت شحن ثانية ثم تسافر . وأما سوق الرقيق فكان يفض بالآلاف منهم يومياً . وقد ازدهرت العمليات التجارية جدا لدرجة أن المواطنين أطلقوا مثلاً : « أقدم أيها التاجر وفرغ ، فكل شيء هنا يباع ، .

تمتعت ديبلوس بمزايا أخرى غير الميناء الحر لجلب تجارة الكماليات والرقيق إليها . كانت رودس تفخر بمعاملتها العادلة . وكانت ناسية تجاه القراصنة ، إضافة إلى موقفها العاثر إزاء الأجانب . وأما ديبلوس فكرست جهودها للربح المادي فقط . وكان تجار جنوبي إيطاليا النهازون ، وتجار الشرق الأدنى الماكرون ، وقرصان الرقيق الأسافل ، قد وجدوا جوها التجارية الواقعي وجهيتها التي تفتح أبوابها لكل ذي مال ، أوفق بالنسبة لهم من تلك المدينة التي يتحكم فيها أولئك العنيدون والتي أنشأت بوليسا بحريا فعالا ووضعت أسس أول تقنين بحري للعالم . وهذا بالضبط كالفرق بين عقد صفقات في ميناء طابجة الحرة وبين التعامل في لندن .

وكان تتجمع ذرات الحديد حول المغناطيس احتشدت في المدينة جماعات من يونان آسيا الصغرى ومن الإسكندرية ومن الفينيقيين والسوريين ومن العرب البعيدين أيضاً من نبطيين من البتراء معينين وسبأيين من اليمن وحضرموت ، ومن الغرب وسطاء روما الإيطاليين الجنوبيين الذين كونوا سريعا أكبر جالية في ديبلوس . وكان الجميع يحضرون آلهتهم معهم كما يفعل الأجانب دائما . وقد كشف علماء الآثار تماثيل للإلهة سيبل من آسيا الصغرى وحاد وأتارجاتيس من سوريا (آلهة) ، وماسكارت من فينيقية ، واقتسم



أبولو جزيرته مع زملاء فضوليين . ووجدت نقوش كتابية باللاتينية واليونانية ولغات سامية . لقد كان الميناء ولا شك خليطا عجبيا من السنة شتى . كونت القنات المختلفة اتحادات مثل « تجار وأصحاب سفن صور » ، « تجار الزيت الإيطالي » ، « تجار وأصحاب سفن وأصحاب مخازن استيداع بيروت » - وكان السبب الرئيسي لهذا دنيا واجتماعيا . غير أنه كما يحدث الآن ، إذ تعقد كثير من الانفاقات في بار أحد نوادي الجولف ، خدمت هذه الاتحادات الأغراض التجارية أيضا . ولقد أصبحت في الواقع الحكومة الفعلية بعد زمن : ذلك أنه عندما جعلت روما من الجزيرة ميناء حرا وضعته تحت حكم أثينا ، غير أنه بعد ذلك الزمن بثلاثة عقود أو نحو ذلك ، حكمت الجزيرة حكومة مؤتلفة من هذه الاتحادات .

كان التجار يحضرون إلى ديلوس من المحطات التي تنتهي عندها خطوط القوافل ، سلمهم الثمينة ، ويحلب تجار الرقيق من جميع الجهات وخاصة من سوريا وآسيا الصغرى حملاتهم المؤسسية . وأما حصة الأسد فكانت من نصيب تجار جنوبي إيطاليا الذين كانوا يقايضون على جزء منها بالخمر الإيطالية وزيت الزيتون ويدفعون معظم الثمن نقدا ، ثم ينقلونها إلى بوتولي وهي بوتزولي اليوم ، ميناء نابولي . ويأتي في الدرجة الثانية من الأهمية شاحنو السفن الأهلين ، وتجار الجملة وأصحاب المحال التجارية وما شابه من الذين لا يستغنى عنهم في تهيئة لوازم الحياة الضرورية لذلك الحشد المختلف الألوان من الناس البالغ عددهم من عشرين ألفا إلى ثلاثين ألفا تكاثفوا في مساحة لا تزيد إلا قليلا على ميل مربع واحد . وأنحصر دور رودس في ذلك الوقت في تجارة سلع الاستهلاك المنزلي هذه ، فكانت تباع الغلال والخمر للجزيرة . وأما مصر فأخرجت من هذا الميدان كلبية .

وكانت مصر منذ نهاية القرن الثالث قبل الميلاد في انتكاس . إذ بدأ جهاز الإدارة المتهاك الذي أسسه البطلمة الأول بجمود فائقة ، يضعف

ويتراجع . وقضت مقدونيا على سيطرة مصر على البر . وكانت رودس وبرغاموم في ذلك الحين تتقاسمان المياه التي كانت تسيطر عليها من قبل . وأهم من هذا أيضا أنها فقدت كثيرا من الأقاليم الخارجية التي كانت تسيطر عليها . وأما أسوأ ضربة فأصابتها عندما استولى السلوقيون على سوريا وفينيقيا اللذين كان يمر عبرهما جزء كبير من تجارة القوافل . وتقلص دورها من حيث هذه التجارة واقتصر على الجزء الآتي عن طريق المحيط الهندي والبحر الأحمر . ثم إن منافسة خطوط القوافل الأخرى ، يشجعها خصوصها بكل ما يستطيعون من جهد ، أثرت تأثيرا عميقا في هذا الوضع الأخير أيضا ، وكانت مصر إذن تحتاج إلى عون . وقد أتى من طريق غير متوقع .

كانت الرحلة البحرية بين مصر والهند سهلة نسبيا في الواقع ، وذلك بسبب ظاهرة الرياح الموسمية الهندية . فابتداء من مايو حتى سبتمبر تهب الرياح بانتظام من الجنوب الغربي . وعندئذ يستطيع القبطان أن يخرج من البحر الأحمر ، ويترك الساحل الجنوبي لبلاد العرب ، ضاربا في البحر المفتوح . فحمله الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تهب على السفينة من جانبها الأيمن عند المؤخرة تقريبا وتدفعه رأسا حتى الهند . ومن ثمة يؤخر عودته حتى أي وقت بين نوفمبر ومارس حيث تتبدل الرياح الموسمية إلى الاتجاه المضاد تماما — الشمال الشرقي ، فإنه يستطيع أن ينجح رحلته عائدا بنفس السهولة التي ذهب بها . وقد استغل الهنود الذين كانوا يستخدمون سفنا متينة ، هذه الرياح استغلالا كاملا ولا شك . إلا أن العرب استخدموها جزئيا فقط ، ذلك أن سفنهم كانت خفيفة جدا وكان بناء السفن العرب يثبتون ألواح هيكل السفينة بلقها سويا باللياف جوز الهند ، بدلا من تسميرها جيدا على روافد . وهذه طريقة انتهجوها في البداية ، بما لأن الحديد اللازم لصنع المسامير كان نادرا . ولذا هم — نظر المذهب

المحافظة انذى يتبعه البحارة دائماً — ثبتوا على هذا التقليد زهاء طويلا بعد ذلك ، حتى القرن الخامس عشر في الحقيقة ، وإن كان ذلك يعنى استمرار البحارة في النطل طوال الرحلة في أى جو من الأجواء .

وكانت مثل هذه السفن تستطيع أن تسافر نحو الغرب قبل هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من غير أى عناء ولا متاعب . أما الرياح الموسمية الجنوبية الغربية العاصفة فتثير البحر . ولا بد أن القباطنة العرب كانوا يتفادونها ويلتزمون الشاطئ في أثناء المرحلة الشرقية من الرحلة أو أنهم كانوا يضطرون الرحلتين في موسم الرياح الموسمية الشمالية الشرقية كما فعلوا في القرون الوسطى ، وكما يفعلون اليوم . على أية حال احتفظ الهنود والعرب بكل ما يعرفون من شئون هذه الرياح لأنفسهم ، ذلك أن آيا منهم لم يكن ليفكر في أن يروح بأسرار التجارة إن يمكن أن ينافسهم . يضاف إلى ذلك اقراض العرب أن مهاجمة أجنبي في هذه المنطقة أمر مباح .

كان تجار مصر يعرفون الطريق الساحلى الطويل للهند ، غير أن ذلك ما كان ليؤيدهم كثيرا . فقد كان الهنود والعرب مع أسرة سلوقوس ، منافسة مصر ، يتحكمون في جميع الشاطئ المشار إليه ، وما كان حتى أكثر القباطنة جراحة وتفحيفا ليحاطر بالقيام برحلة عبر المياه العميقة حيث لا مكان يحمى فيه سواء من الجو أو من هجمات القراصنة . كانت مصر ، إذن ، تريد طريقا يصلها بالهند ويخلو من هذه العقبات . وقد وجدت هذا الطريق حوالى سنة ١٢٠ قبل الميلاد . إذ ألقت المقادير ببحار نصف بيت نجا من الغرق ، إلى بلاط بطليموس السابع ، وبعد أن مرضوه واستعاد صحته وتعلم اليونانية حتى قصته ، قائلا إنه هندي ، وإنه الوحيد الذى نجا من بحارة سفينته . وعرض أن يثبت صحة أقواله بأن يأخذ معه أى شخص يخاره الملك ويريه طريق العودة إلى الهند . وكان محظوظا : إذ تصادف أن كان يودوكسوس أكثر المستكشفين نشاطا وتفحيفا في ذلك العصر ، في الإسكندرية ( وهو

مواطن من سينيكوس Cyzicus وهي مدينة تجارية ثرية على شاطئ البحر مرمره) وقد انجز رحلتين كاملتين إلى الهند . وعند عودته من الرحلة الثانية اندفع رأساً أمام الرياح الموسمية بدلاً من جعلها عند الربع المؤخر من السفينة ، فساقته إلى الجنوب فرسا على الشاطئ الشرقي لأفريقيا . وبأحسن طرق المستكشفين أقام علاقات صداقة مع الأهالي ، وذلك بإعطائهم من الطيبات الغربية عليهم ( ويلوح أن الخبز والحمر والذين المجفف كانت الواسطة ) . عاد من كلتا الرحلتين محملاً بالتوابل ، ليواجه برجال جمارك بطليوس الرسميين يصادرونها . وحتى يتجنب هذا الإخضاع مرة ثالثة اتخذ قراراً ناجعاً نسيج وحده ، هو الإبحار للهند بالطواف حراً أفريقيا وبذلك يتجنب موظفي بطليوس الطفيليين .

وجهاز حملة منظمة حسنة الإعداد ( حتى لقد كان على سطح سفينته راقصات وراقصون ، أما أنه أخذهم معه لحريم المهرجات الهندود أو للتسرية عنه شخصياً أثناء الرحلة البحرية الطويلة فأمر لا نستطيع التمكن به على وجه التأكد ) ورحل حتى وصل إلى ساحل مراكش الأطلنطي ، غير أن عصياناً على السفينة اضطره إلى العودة . ولكن هذا لم يثبط من عزيمته ، فأعد رحلة ثانية بنفس العناية التي أولاهها للرحلة الأولى . وكما فعل الفينيقيون الذين أرسلهم الفرعون نخاو والذين ذكرناهم من قبل ، ضمن خطته مراحل وقوف في الطريق حيث يبذر ويحصد — غير أن هذه الحملة اختفت بلا أثر قط . ولقد عانده الحظ حتى بعد وفاته . إذ أنه ولا شك كان من أطاع اليونان على أسرار الرياح الموسمية ، غير أن الأجيال اللاحقة أضفت الشرف على بحار يدعى هيبالوس Hippalus . ولا أحد يعرف شيئاً أكثر من هذا عن هيبالوس ، وقد يصدق التخمين — التخمين لا غير — أنه كان ربان سفينة يودوكوس .

على أية حال وضعت رحلات هذا المستكشف مصر ثانية على طريق

الهند . فأصبحت الآن تملك طريقا سريعا - آمن نسبيا من هجمات الأعداء .  
 إذ كانت سفنهم الحربية وسفن القراصنة أخف من أن تجازف بعيدا عن  
 الشاطئ . - طريقاً يمكن أن ينافس طرق القوافل بنجاح . ونصب أصحاب  
 مخازن الاستيداع السكندريون مخازنهم في ديلوس - والتجار اليونان في  
 الهند وشاحنو السفن الهنود في الإسكندرية .

كان النصف الثاني من العصر الهلينستي هو عصر ازدهار رجل الأعمال  
 الإيطالي الجنوبي . لم تكن ديلوس هي المكان الوحيد الذي انتقل إليه .  
 فقد تبع الجيوش الرومانية إلى اليونان ، وتراقيا وآسيا الصغرى وسوريا .  
 ثم إنه لم يربط نفسه بالشاطئ . كان صيرفيا ومستثمرا كما كان تاجرا ،  
 وكان يرغب في أن يستثمر ماله في أى شيء يبشر بمكسب . كان يشتري  
 ويدبر المزارع ، ويستثمر في رهونات ، ويقرض نقودا لرجال الأعمال ،  
 والمدن وللملوك أيضا . ولا عجب أن نجد في العقد المذكور في أول هذا  
 الفصل أن الذي سلم الأموال كان صيرفيا اسمه رومانى قح ، جنيوس .

حدث في سنة ٨٨ قبل الميلاد أن استبيحت ديلوس في أثناء حرب  
 مريرة وقعت بين روما ومثريداتس Mithridates أحد ملوك آسيا الصغرى  
 الأقوياء . وما كادت تقف على قدميها مترنحة بعد هذه الضربة حتى هاجمتها  
 في سنة ٦٩ قبل الميلاد عصاة من القراصنة وخربوها تخريبا شاملا . بعد  
 ذلك لم تقم لها قائمة ، وكانت في الواقع قد خدمت أغراضها . ولما بدأ  
 المتعاملون في سلع القوافل أولا يشعرون بالتحول الجديد في تيار تجارتهم  
 نحو إيطاليا ، كانوا يحتاجون إلى مكان مناسب لتصفية عملياتهم . وكان  
 موقع ديلوس ممتازا بالنسبة لتجارة الرقيق الآتية من تراقيا وسوريا وآسيا  
 الصغرى . غير أنه عندما استقرت الأوضاع التجارية الجديدة وبدأ معين  
 الرقيق ينضب ، فقدت الجزيرة سبب وجودها . وانتقل الأجانب  
 والإيطاليون نهائيا وأقاموا في بوتزولى ( ميناء نابولي ) وجعلوا منها

ديلوس ثانية . وخلفوا من ورائهم المدينة المهجورة كماها مجرد شبح ، لتصبح في النهاية مكانا مثاليا لمعاول المنفيين .

واقعد صادف حسن الطالع في الغرب الإيطاليين الجنوبيين هؤلاء . إذ ورثوا مع تجار مرسيليا التجارة الثمينة التي كانت في أيدي القرطاجيين يوما ما . وهذا لم يكن كل شيء . فقد كانت هناك مرحلة أخرى لنشاطهم في هذه المنطقة ظلت مجهولة حتى عصر قريب جدا ، عندما كشف عنها فرع علم العاديات الجديدة : الاستكشاف تحت الماء .

# التنقيب البحري

١٣

حدث في سنة ١٩٠٠م قبل عيد الفصح بقليل أن هبت عاصفة على جماعة من غطاسي الإسفننج اليونان ، وهم عائدون إلى وطنهم بعد انقضاء موسم عيد الإسفننج في مياه تونس ، فاضطروا إلى الاحتماء بخور حصين بجزيرة أنتيسيشيرا Anticythera وهي جزيرة صغيرة تقع حذاء الساحل الجنوبي لليونان . وفي تلك الأثناء غطس بعضهم في مياه الخليج تضييحا للوقت ، وبعد دقائق ظهر أحدهم فوق سطح الماء ويده الذراع البرونزية لثيال يوناني . وعندئذ ولد علم العاديات البحرية .

كانت طفولة هذا العلم باهرة ، ذلك أن أولئك البحارة قد أوتوا من حسن الحظ المدهش ما جعلهم يتعجبون مصادفة بحطام سفينة كانت تحمل مصنوعات فنية من أئتنا إلى إيطاليا ، غرقت في وقت ما في القرن الأول قبل الميلاد . وقد أخذت الحكومة اليونانية على عاتقها إنقاذ تلك الحوالة . أما الأشخاص الوحيدون الذين كان يمكن الاستفادة منهم في أداء هذا العمل فصيادو الإسفننج . وهؤلاء بالرغم من أنهم وجدوا أن استخراج التماثيل المدفونة في قاع البحر عمل أشق كثيرا من قطع الإسفننج ، إلا أنهم قاموا بعملهم بنجاح باذلين مجهودا جبارا .

أما الأشياء التي استخرجوها فلا تقدر بثمن . وتشتمل على بعض التماثيل البرونزية البديعة ، من بينها قطعتان من القطع الثمينة في متحف أئتنا ، وجملة من الأقداح الزجاجية الفاخرة استوردتها أئتنا على الأرجح من الإسكندرية بمصر أو من سوريا ، كما وجدوا أيضا آلة بحرية ، هي عبارة عن نوع من أسطرلاب ( آلة فلكية ) .

بعد ذلك بعدة سنوات سنحت سرية ثانية لجماعة من صائدي الإسفنج بادرة من حظ نادرة . وهؤلاء كانوا يعملون في المياه الواقعة أمام مدينة المهديّة على الشاطئ التونسي ، وقد أذاعوا أنهم شاهدوا مجموعة من المدافع في قاع البحر . ووصل ذلك الخبر إلى مدير الآثار المحلي الفريد مرلان Alfred Merlin وجذب انتباهه . فأرسل بعض الغطاسين وسرعان ما اكتشف أن المدافع المزعومة لم تكن غير مجموعة من أعمدة الحياكل الجاهزة الصقل ملقاة على سطح سفينة يحتمل أن تكون قد غرقت هناك في الجزء المبكر من القرن الأول قبل الميلاد . وعندئذ قرر مرلان أن يجري تنقيباً بحرياً شاملاً ، فجهز فرقة من صائدي الإسفنج ، وحصل على مساعدة الأسطول الفرنسي الذي قدم له سفينة إنقاذ . وبدأ في سنة ١٩٠٧ أولى العمليات في سلسلة حملات مفضية . واقد كان هذا العمل صراعاً ضد الزمن والطقس والريج -- إذ كان الأسطول يداوم في طلب استعادة سفينته ، كما منع هياج البحر في معظم الأحيان أي عمليات غطاس ، وكانت الزواجع تحطم من حين لآخر علامات الموقع ، مما اضطره إلى أن يعمل ثانية على اكتشاف الموقع من جديد . وبالرغم من قضاء سبع سنين في هذا العمل فإن المهمة لم تكتمل قط . غير أن الأشياء التي وجدها عرّضت عن جهوده . إذ ظهر أن السفينة كانت تحمل -- بالإضافة إلى تلك الأشياء الجاهزة -- قطعاً فنية كانت في طريقها هي الأخرى -- على ما يحتمل -- من أثينا إلى إيطاليا عند ما غرقت . وقد أنقذ غطاسوه أشياء تكفي لأن تملأ ست حجرات في متحف باردو بتونس بأعمال منحوتة .

كأن من الطبيعي أن يبعث هذان الاكتشافان أعظم الآمال في المستقبل . أما الحرب العالمية الأولى فعاقت تلك الأعمال فترة ما ، غير أن عمليات التنقيب أشرقت ثانية عندما استخرج السباكون الذين كانوا يعملون في مياه المضيق الواقع بين أرض اليونان القارة والطرف الشمالي لجزيرة بوبوا



Euboea تمثالاً نخبياً لزيوس Zeus ، هو الآن من ضمن تحف متحف أثينا .  
 أما حطام السفينة ذاته فلم يكتشف قط على أية حال ، ولم تستجد أية أنباء  
 عن أشياء أخرى غير هذا التمثال .

لم يحاول أحد القيام بمثل التنقيب المتقن الذى أجراه مرلان فى مياه  
 المهديّة قبل مرور عدة عشرات من السنين . كان صيادو ألبنجا Albenga  
 وهى مدينة تقع على ساحل الريفييرا الإيطالية يعلمون منذ سنة ١٩٢٥  
 بوجود حطام سفينة عند شواطئهم تحمل شحنة من الجرار الفخارية . وفى  
 سنة ١٩٥٠ اقتنع أحد خبراء الإنقاذ الإيطاليين الشهيرين بأن يحاول  
 استخراجها . فوضع سفينة من سفن الإنقاذ رابعة الإعداد من التى يمتلكها  
 فى خدمة علم العاديات ، وفى خلال اثنى عشر يوماً استخرج رجاله سبعة  
 ( ٧٠٠ ) جرة وبعض أجزاء من هيكل السفينة وأجهزتها . وكانت هذه  
 الأيام القليلة هى المدة التى أمكن الاستغناء فيها عن السفينة لأجل هذه  
 المهمة . وأما بقية الشحنة وتبلغ بناء على أحسن تقدير ، أكثر من ألفين  
 أخرى من الجرار ، فقد تركت فى قاع البحر .

غير أن عمليات التنقيب البحرى كذلك التى أجريت فى مياه ألبنجا  
 أو المهديّة لم تكن تبشر بمستقبل كبير . ذلك أن إحدائها اعتمدت على  
 ما اتصفت به إحدى شركات الإنقاذ من حب للإنسانية وأثارها ، والأخرى  
 على صائدى الإسفنج ومساعدة الأسطول الفرنسى . وانبغى لعلم العاديات  
 أن يعتمد على مصادر أخرى لأبحاثه وتنقيحاته ، إن أراد الاستمرار  
 والحصول على نتائج ذات بال . ولقد زود أحد رجال الأسطول الفرنسى  
 وهو القائد جاك إيفز كوستو علم العاديات بما يحتاجه لبلوغ هدفه .

كان هناك جهاز يكتفى حاجات المضخات والغطاسين ، إضافة إلى ملابس  
 غطس ثميّة وخوذات وما إلى ذلك ، شائعة الاستعمال بصورة أو بأخرى  
 منذ سنة ١٨٦٠ . وفى سنة ١٩٤٣ أجرى الضابط جاك إيفز كوستو تعديلات

عليها وصنعت طاقما جديدا محسنا ومبسطا ، يعرف الآن باسم جهاز كوستور جانيون ، وهذا الجهاز حول عملية الغطس من عملية مقصورة على ميدان الاحتراف الصرف إلى ميدان أرحب فتح مصراعيه للهواة . ويشتمل من واحدة إلى ثلاث أنابيب من الهواء المضغوط يربطها الغطاس على ظهره ، يخرج منها خرطوم بنهايته كاماة استنشاق ، ونظارة كبيرة تغطي العينين والأنف ، وزوجاً من زعانف جلدية تلبس في القدم وغير ذلك من المواد الأخرى التي توجد في جميع محال الملابس الرياضية لتسكيل الزي .

أما عملية استخدام الجهاز الجديد التي سميت بالغطس الحر لتمييزها عن عملية الغطس التي يكون فيها الغطاس متصلا بالخارج عن طريق خرطوم هوائي ، فكان أكثر ممارستها حماسة من الفرنسيين . وهؤلاء ركزوا جهودهم في أول الأمر حذاء ساحل الريفيرا . وسرعان ما بدأت تظهر نتائج مذهشة لا عن اكتشاف واحد أو اثنين فقط من بقايا السفن اليونانية أو الرومانية الغارقة ، وإنما اكتشفت أعداد كبيرة منها . ولقد انتشر هؤلاء وغيرهم من الذين انتقلت إليهم الحماسة على طول شاطئ الريفيرا الإيطالي ، وفي المضائق بين سردينيا وكورسيكا ، وعند شواطئ اليونان وجزر بحر إيجه . لكن انضح على أية حال أن حطام السفن التي وجدوها في هذه المناطق لم تكن كسابقتها تحمل أعمالاً فنية ، وإنما كانت كستاك التي عثر عليها في مياه البتجا ، محملة في معظم الأحيان بالمادة التي كانت تكون جزءا كبيرا جدا من تجارة اليونان والرومان ، وهي الزيت والخمر .

ويحزم واسقو السفن اليوم شحنهم في براميل خشبية أو في علب من الورق المقوى ، أو في أوان معدنية أو ما شابه ذلك . أما في العالم القديم فكان وعاء الشحن القياسي يسمى الأمفورا<sup>(١)</sup> Amphora وهو عبارة عن

(١) أمفورا Amphora ضرب من الآنية الفخارية القديمة له شكلان . نوع يستعمل لحفظ الخمر والمسك والحبوب الخ ، ونوع آخر من طراز معين مزخرف ويستعمل أصلا في الزيت أو يعطى جوائز في احتفال معين للفائزين ، وقد ملئ بزيت من أشجار الزيتون المقدسة (الترجم) .

إنما فخارى كبير يتسع عادة لحمولة تبلغ من خمسة إلى عشرة جالونات . ولقد عرف الشيء الكثير عن هذه الأواني قبل اكتشاف أى حطام لسفن غارقة بزمن طويل ، ذلك أن كميات كبيرة منها كانت توجد في كثير من الحفريات الأثرية . فالأواني التي كان يستعملها الرومانيون ذات أهمية خاصة في هذا المجال . وإن هذه الجرار لتعتبر العنصر الرئيسي في علم العاديات البحرية اليوم . أما حطام السفن الذي كان يكتشفه الغطاسون الجدد فلم يكن قط يشبه تلك الصورة الذهبية التي ترسم عادة في مخيلتنا جميعاً عن هيكل سفينة دفن نصفه في رمال القاع . ذلك أن معظمها بل كل ما وجد منها في غالب الأحيان كان تلك الأواني التي كانت تحمل شحناتها . وقد تراكت أكياس من هذه الأمفورا في قاع البحر ( لوحة ١٩ ) - وإن مثل هذه الأشياء التي كستها الطفيليات البحرية لا تغرى بطبيعة الحال أمين المتحف التي تجلب إليه بعرضها ، كما لا تتوقع مثلاً أن يعرض متحف من متاحف الفن الحديث صناديق التعبئة العادية . غير أن المأورخ البحري يجد سعادة كبيرة في الحصول عليها . ذلك أن تلك الأواني القبيحة التي يكشف عنها علم العاديات إنما هي الإثبات الحى لحجم ومدى التجارة القديمة .

أما أول تحقيق علمى لحطام قديم أجرى عن طريق استعمال جهاز الغطس الجديد فوقع في فبراير من سنة ١٩٥٢ . فعلى بعد عدة أميال خارج ميناء مرسيليا تقع مجموعة من الجزر الصغيرة ، وهي لا تبدو أن تكون تتوءات صخرية قاحلة . وقد عين أحد الغطاسين في سنة ١٩٤٩ قبالة إحدى هذه الجزر وهي كونجولوى الكبيرة The Grand Congloué موضع مجموعة من الأمفورا ملقاة في قاع البحر . ووصل الخبر إلى كوستوفيدرت إليه فكرة إجراء عملية تنقيب أثرية كذلك التي تجرى على الأرض . وكان الحطام في موقع مثالى ، فكان العمق حوالى مائة وثلاثين متراً ، وهو عمق يكفى لأن يخفيه على صائدى التذكارات الهواة الفرنسيين ، كذلك كما فوق درجة

البرودة التي لا يستطيع الغطاسون الذين يستخدمون طريقة الغطس الحر العمل فيها . وأهم من ذلك أن الحطام كان يقع بجدا . أو دشوا على جزيرة كورنجلوى السائرة المنحدرة ( أو غير الفجائية ) بحيث تمكن كوستو من إقامة أجهزة الغطس على الجزيرة نفسها ، ويتخلص من التأخير وانفقات نقل الغطاسين يومياً من وإلى الموقع . بذلك وبحيرة كوستو الفنية ومساعدة فرناند بنوا Fernand Benoit مدير الآثار بالمقاطعة وأمين متحف مرسيليا المتطلع إلى الحصول على نتائج أثرية ، سار العمل في الطريق المرسوم .

غير أن التقدم كان بطيئاً جداً . كان وقت الغطاسين محددًا بعشرين دقيقة ، بما في ذلك الوقت اللازم للغطس والصعود ، ولم يكن يسمح لغير غطاسين يومياً فقط . إضافة إلى أنه لم يكن يتوافر في الغالب غير رجلين أو ثلاثة في أى وقت ، كما كان الطقس في كثير من الأحيان يوقف العمل . ثم إن الطحالب والطفيليات البحرية التي كست الحطام لم تكن الشيء الوحيد الذي يعوق الغطاسين ، ذلك أن كتلا صخرية كانت قد انفصلت من المنحدر الصخري الواقع بجوارها ، وقد انبغى للغطاسين أن يزلوا كل هذا قبل أن يصلوا إلى السفينة ذاتها . فضلا عن ذلك وبما أنهم كانوا ، إذا في هذا العمل ، فقد كان عليهم أن يتسكروا فن التنقيب البحري ورسوا قواعده في أثناء عملهم . حسنوا طرق استخدام أدوات هامة : سلة ترفعها آلة رفع تستخدم في انثقال الأشياء الثقيلة ، وآلة تنظيف تفريغية نحائية ( أى تحت مائية ) قوية لامتصاص الرمل أو الطين أو الطفيليات البحرية ، وأضواء تحمائية لتضيء مكان العمل . كما حسنوا أيضا الوسائل الفنية لرسم خرائط متقنة لما وجدوه في القاع ، ووسائل التصوير الهوائي حتى يسجلوا الحطام بالحالة التي كان عليها قبل العمل .

انضح أن السفينة كانت سفينة تجارية كبيرة ، طوعا حوالى مائة قدم . كانت تحمل شحنة كاملة من الخمر وربما من الزيت أيضا . يتمرر قاعها

بجرار برمياية من الأمفورا لها شكل مألوف في المواقع اليونانية الأثرية في شرق البحر المتوسط . أما السطح فكان مليئا بجرار طويلة رفيعة وجدت أمثالها في إيطاليا ويحدد عصرها عموما بالقرن الثاني بعد الميلاد (لوحة ٩ ب) وهذه الجرار كدست واقفة ، وقد شغلت كل بوصة مربعة أمكن استخدامها وقد استخرج ألفان منها تقريبا وأرسلت إلى متحف مرسيليا ، ولا يزال يوجد كثير غيرها في مكان الحطام . وهي مطلاة من الداخل بالراتنج لتتبع الترطب أو رشح الماء . وقد برشمت بعناية فائقة حتى لقد احتفظ عدد منها بسداداته حتى الآن ، وهي فدام عليه طبقة من الأسمنت . ويحمل بعضها فوق السدادة الخارجية ( أي طبقة الأسمنت هذه ) اسم شاحن السفينة الذي سدها . ويوجد في عنبر السفينة إلى جانب جرار الأمفورا شحنة من الأطباق الرخيصة وهي من طراز كان يوجد كثيرا في جنوبي إيطاليا . ووجد بها أيضا أشياء أخرى شتية : صحاف وأقداح ربما أنت من مطبخ السفينة ، وقطع أثاث برونزية ، وهلب ، وبعض قطع من هيكل السفينة . وهذه الأشياء كافية لأن تملأ مجموعة من صناديق العرض في متحف مرسيليا بأشياء فريدة .

أشرف كوستو على عملية التنقيب ، وأما مهمة «بنو» فكانت تحقيق قصة السفينة ولم يكن أمام «بنو» غير محتويات الشحنة والأشياء المعروفة عموما عن حركات التجارة القديمة . ويبدو واضحا أن السفينة أبحرت من أحد موانئ جنوبي إيطاليا ، الواقع في غالب الظن في منطقة نابولي ، في وقت ما في القرن الثاني قبل الميلاد ، تحمل على سطحها شحنة من الخمر الفاخرة التي تستخرج من الكروم التي تنمو في تلك الجهات ، وتحمل في عنبرها شحنة من الخمر أو الزيت اليوناني ، ربما بلغت ١٥,٠٠٠ أو ٢٠,٠٠٠ جالون . وكانت وجهتها مرسيليا حيث توزع الشحنة منها إلى الداخل . وقد غرقت هذه السفينة على مرأى من مرسيليا بينما كانت تمر من خلال المضيق الضيق بين جزيرة كونجلوى الكبيرة والأرض القارة . أما كيف غرقت فأمر

يحتمل القيل والقال . ولكن هناك احتمالا ما أن يكون حمل السطح الثقيل هو السبب . أما بداية القصة فليست أكيدة ، ذلك أن السفينة ربما بدأت رحلتها التي قدر لها أن تكون الأخيرة من المياه الشرقية ، حيث حملت الجرار اليونانية ثم اتجهت إلى إيطاليا . أو أن هذه الجرار ربما كانت قد وصلت إيطاليا على سفينة أخرى ، ثم حملت الشحنتان معا .

كان معروفا بوجه عام أن إيطاليا كانت تصدر نحرا وزيتا لفرنسا في الجزء الأخير من العصر الهلينستي ، غير أن أحدا لم يدرك أن السفن وشحنتها قد بلغت ذلك المبلغ من الضخامة حتى بدأ التنقيب البحري . فلا سفينة جزيرة كونيغولوى الكبيرة ولا تلك التي وجدت في مياه البنجا كانت من السفن الصغيرة التي كانت تطوف حول السواحل ناقلة البضائع العادية وهي في طريقها من هنا إلى هناك ، وإنما كانت شاحنات كبيرة تنقل حمولات من مركز تجارى أساسى إلى مركز آخر . علاوة على ذلك بدأت تقارير الغطاسين الفرنسيين الهواة الذين كانوا يقومون بعملياتهم خبط عشواء تظهر الواحد بعد الآخر عن آثار أخرى : جرة أو اثنتين هنا ، ومجموعة منها متفرقة هناك ، أو أكديس مقدسة في مكان ثالث . ولما قورنت بعضها ببعض كانت النتائج مذهشة : وجد في المنطقة بين مرسيليا والساحل الإيطالى وحدها سبعة عشر حظا ما حددت أماكنها على وجه التأكيد ، بالإضافة إلى احتمال وجود كثير غيرها . وتتراوح تواريخها من القرن السادس قبل الميلاد ( سفينة تحمل جرار إتروسكية ) إلى القرن الرابع قبل الميلاد ، بالرغم من أن معظمها ينتمى إلى القرن الثانى قبل الميلاد . وقد اتضح — حيث أمكن تقدير أطوالها — أنها تبلغ مائة قدم أو أكثر . وفى هذا إثبات إيجابى على أن المنطقة الساحلية من مرسيليا إلى إيطاليا كانت طريقا بحريا للتجارة الدولية منذ وقت مبكر يرجع إلى القرن السادس قبل الميلاد ، وأنها بعد سنة ٢٠٠ ق . م بقليل كانت مسرحا لعمليات نقل على

مستوى كبير ، تماثل أى عمليات كانت تجرى في المياه الشرقية بين الدول  
المدينية اليونانية .

لم يكن الخمر والزيت هما المادتين الوحيدتين اللتين تنقلان عبر هذه  
السواحل ، ولئن كانتا على وجه التأكيد من أكثر المواد التي عمل فيها  
جميع ساحلي السفن من حيث الأهمية في خلال العصور القديمة ، فقد كانتا  
أيضا المادتين اللتين عشر عليهما المنقبون البحريون بسهولة أكثر من غيرهما .  
ذلك أن جرة الفخار من الأشياء الدائمة البقاء تقريبا ، سواء دفنت في  
الأرض أم في قاع البحر ، وإن حملا منها يجثم في قاع البحر ليأخذ بالبصر  
( لوحة ١٩ ) — على أن سفنا كانت تحمل شحنات أخرى لا بد تحطمت  
في أما كن مختلفة على طول الساحل . غير أنه إما أنها لم تترك آثارا —  
إذ كانت حمولاتها قمحا مثلا معاً في جوانات وهذه تيل تماما وتختفي —  
، إما أنها كانت صغيرة بحيث لم يكن الغطاسون قد تعلموا بعد طريقة  
التعرف عليها .

لم يكن يعرف قبل علم العاديات البحري غير القليل جدا عن حجم  
وحولة السفن التجارية القديمة ، كما لم يكن يعرف شيء أيضا من الناحية  
العملية عند بنائها ، وكل ما كان تحت أيدينا لم يتجاوز عددا من الرسومات  
أو النحوت أو بعض الملاحظات التي ذكرت عرضها أو هناك في كتابات  
القدماء . ثم إن أيا من المصورين لم يقدم لنا كثيرا من التفاصيل . أما المنقبون  
البحريون فيزودوننا شيئا فشيئا بالمعلومات المطلوبة . فقد قدموا لنا أول  
برهان مادي على حجم هذه السفن . ذلك أن طول سفينتي كونجولوى  
الكبيرة وألبيجا بلغ مائة قدم ، كما بلغ حطام ثالث حذاء ساحل أنثيور  
Anthéor أقل من ذلك قليلا . أما سفينة المهديفة فبلغ طولها أكثر من مائة  
وثلاثين قدما وعرضها حوالي أربعين ، ووجد آخر أيضا في ضيق  
بونيفاشيو Bonifacio بلغ طوله مائة قدم وعرضه خمسا وعشرين ويستطيع

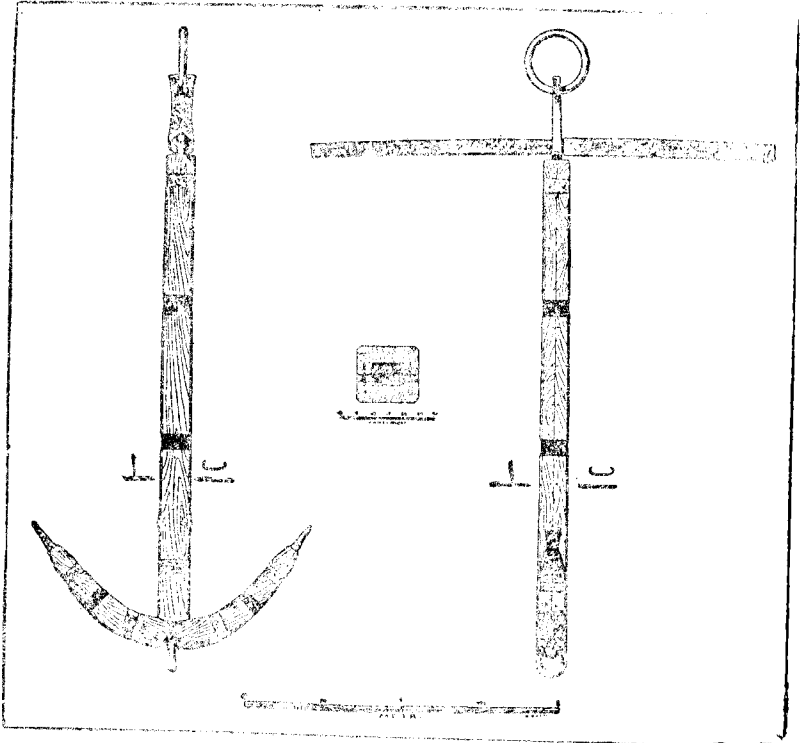
الزائر لمتاحف مرسيليا وكان بالبنيجا أن يشاهد أجزاء حقيقية من الهياكل وقطعا من المصنوعات المعدنية وأجهزة من سفن مضى عليها أكثر من ألفين من السنين .

أما مياه البنيجا فذات أهمية خاصة ، ذلك أن الغطاسين كانوا يكتشفون عادة إلى جانب المعدات واللوازم العادية ، حلقات برونزية ربما كانت مخرطة إلى الشراع لتربط بها حبال حزم الشراع ، وأدوات المراسي وقطع من صفائح الرصاص وما إلى ذلك من أشياء . وتوجد تحت أيدينا شذرة من إحدى العوارض وجزء من تلويح السفينة تدلنا على عناية ومهارة الصانع الذي بنى هذه السفينة . كان يستعمل عوارض من شجر البلوط عرض الضلع منها أربع بوصات ، بين الواحدة والأخرى مسافة قدرها  $2\frac{1}{2}$  بوصات ويلوحها بالواح من خشب التنوب سمكها بوصة وهذه الأوصاف تبدو أقل مما يتطلبه حجم مثل هذه السفينة ، غير أن طريقة التجميع والوصل أغنت كثيرا ، إذ كانت أقرب إلى أعمال صناعة الأثاث منها إلى نجارة السفن . كان يثبت الألواح إلى العوارض بأسافين خشبية ، كما كان يفعل بناؤ السفن في جميع العصور . غير أنه حتى يتأكد من أن أسافينه قد ثبتت تماما ، كان يدق في وسط كل منها مسمارا نحاسيا فيتمدد الإسفين ويلزم ، كانه بقوة . علاوة على ذلك ، وحتى يحتفظ اللوح من الانفصال في الأماكن التي لا يرجح بها أسافين لإحكامه جيدا ، كان يحكم كل لوح مع الذي يليه عن طريق التشبيك في منتصف المسافات بين العوارض . ونتيجة لهذا كان هيكل السفينة ولا شك متينا وصلبا للغاية . وكان بناؤ السفن في هذا العصر شأنه شأن بناء السفن في العصور التالية يعتمد - حماية لسفينته من الأمواج والطفيليات البحرية - إلى تصفيح غاطسها على الأقل بصفائح من الرصاص ويسمونها بمسامير نحاسية صغيرة .

لم يكن بناء سفينة البنيجا فريدا من نوعه ، فهو يشبه مركبتين عزي



اكتشافهما للهندسة الهيدروليكية (المتعلقة بعلم السوائل المتحركة) أكثر مما عزي إلى النقيب البحري . كان الإمبراطور الروماني كاليجولا نقلتَان مائتان كبيرتان يستعملهما للهو وامتعتة - ولعله أخذ الفكرة عن (فيلا) بطليموس الرابع العائمة التي ذكرت من قبل - احتفظ بهما في بحيرة نيمي Nemi التي تقع جنوبي روما بحوالي عشرين ميلا تقريبا . وفي الثلاثينيات



شكل - ه - مرهسة وعمودها المتحرك ومخلفات نقله كاليجولا

من هذا القرن تسكبت الحكومة الإيطالية عناء كبيرا وأنفقت مبالغ هائلة لتنضج مياه البحيرة حتى ظهرت النقالتان ، وعندئذ رفعتهما ووضعتهما في متحف بنى خصيصا لهما على شاطئ البحيرة ، وبقينا هناك حتى حرقهما نازي خليع في أثناء جلاء الجيش النازي عن المنطقة في سنة ١٩٤٤ . كان البناء العلوي قد عني عليه الزمن فتلاشى تماما . غير أن الهيكل كان لا يزال في حالة

حسنة جداً . كان طول إحداهما ٢٤٠ قدماً وعرضها ٦٩ ، بينما كانت الأخرى أصغر قليلاً ( ٢٣٤ في الطول و ٦٦ في العرض ) . أما ما يدعوا إلى اهتمامنا خاصة ، فإن الهيكل قد بنى تقريبا بنفس الطريقة التي بنى بها هيكل سفينة البنجا : فكانت الألواح توصل بعضها البعض بطريق التعشيق وثبتت في العوارض بالأسافين التي تدق فيها مسامير من نحاس . وكان السطح الخارجي كله مغلفا بالرصاص من فوق غطاء من الصوف مسقى بالقار .

وبما أن كل سفينة قديمة كانت تزود بعدة مراس -- فقد اكتشف خمس منها في مياه المهديّة ، ويحدث عندما يحدد المنقبون البحريون مكان حطام ما ، أن يعودوا إلى السطح ومعهم على الأقل مرساة ، ونتيجة لذلك يوجد عدد كبير منها معروضا في المتاحف . ويوجد مثلا في قاعة التاريخ البحري بمرسيليا مجموعة جيدة منتقاة . أما الجزء الذي يعثر عليه المنقبون في غالب الأحيان فعمود المرساة ، ذلك لأنه كان يصنع إما من الرصاص أو من الخشب المغلف بالرصاص . أما المقبض والذراعان فتتأكل وتفنى بفعل الماء فيما عدا بعض استثناءات قليلة . وأعمدة المراسى التي عثر عليها ثقيلة جدا في الغالب . ذلك أنه ليس غريبا أن يوجد منها ما بلغ وزنه سبعمائة أو ثمانمائة رطل ، كما وجدت أيضاً مرساة عملاقة في مياه قرطاجنة Cartagena بجنوب شرقي إسبانيا ، يبلغ طولها أكثر من سبع أقدام وتزن أكثر من ألف وخمسمائة رطل -- وهذا دليل آخر على كبر حجم السفن التي كانت تزود بها . غير أنها لم تكن تتشابه جميعا . كان بعضها مثبتا نهائياً في المقابض والأخرى متحركة . وهذا يعني أنه كان يمكن نزعها عن المقبض حتى يمكن طرح المرساة على جانبها مستوية على السطح بحيث لا تشغل مكاناً ( شكل ٥ ) وهذا الطراز المناسب نسي تماما على ما يبدو حتى قبل نهاية الإمبراطورية الرومانية ، وظل منسياً حتى اكتشفه الهولنديون ثانية في القرن الثامن عشر واستعمله الأسطول الإنجليزي في منتصف القرن التاسع عشر . وكانت المراسى تصنع في بعض الأحيان من الحديد أو من

الخشب المغلف بالحديد (شكل ه) ، وقد عثر المنقبون على عدد من هذه في أماكن مختلفة .

وينحصر الأمل الأكبر على وجه التأكيد في أن المنقبين البحريين سوف يفعلون أخيراً ما فعله المهندسون الإيطاليون بعائمتي كاليجولا :  
 أي رفع هيكل سفينة بأكملها ليعرضوا على العالم أول صورة لسفينة تجارية قديمة . غير أن إنجاز عمل كهذا لا يبدو ممكناً جداً في الوقت الحاضر . فإن المصاريف تكون باهظة ، ولكن الأهم من ذلك العناية بالخشب ، ذلك أنه ينأ كل بسرعة بعد أن يخرج من الماء ، وذلك يؤلف مشكلة لم يحلها أحد بعد . غير أن هذا لا ينبغي أن يكون غير إخفاق بسيط ، ذلك أن علم العاديات البحري لا يزال صغيراً جداً والطريق لا يزال طويلاً أمامه .  
 وعليه أن يضيف كثير إلى الفصول المختلفة في تاريخ التجارة القديمة والهندسة البحرية .

# قرصان قيليقيا

١٤

يغلب على الظن أنه لم يمض وقت طويل بعد أن بدأت سفن النقل التجارية تشق طريقها في مياه البحر المتوسط ، حتى أخذ القرصنة يقتفون آثارها . سأل سيكلوبس<sup>(١)</sup> أوديسيوس ورجاله : «أيها الغرباء ، من أنتم . أتجار جوالون ، أم قرصان تخاطرون برؤوسكم . ولقد كانت القرصنة في العصر الذي وصفه هوميروس مهنة يباشرها الرجال المخاطرون النشيطون باعتبارها طريقة محترمة لكسب عيشهم .

وبمرور القرون فقدت تلك المهنة بعضا من الاحترام الذي كان يضفي عليها ، غير أنها لم تفقد جاذبيتها . كانت منشرة لدرجة كبيرة ، حتى لقد أثرت فعلا على مجرى الحضارة اليونانية القديمة . كان الناس يبعدون مدنهم وقراهم عن البحر ، حتى لا تكون هدفا للغارات ، إلى أماكن داخلية ، ويحيطونها بالأسوار . وقد اضطر الأثينيون في وقت ما أن ينشئوا قاعدة بحرية في البحر الأدرياتيكي ، لا شيء إلا لحماية سفنهم من القرصان . وكان المليون وشاحنو السفن وأصحابها يحسبون دائما وهم يعقدون عقودهم أو يقدرون أثمان بضائعهم الخسائر التي يتوقعونها بسبب القرصان ، الذي اكتسب أيضا مكانا لنفسه في آداب ذلك الشعب

وإن منظر جمع شمل طفل بأبويه خطفه القرصان ليبيع في سوق الرقيق ، بعد أن ظل ضائعا مدة طويلة ، لمنظر مألوف في الكوميديا اليونانية ، كما كان يحدث في بعض الأحيان في النهاية أن يستسلم الخاطف لحب

(١) سيكلوبس Cyclops : في الأساطير اليونانية ، واحد من سلالة من العملاقة كانت تقطن جزيرة قبرس ، له عين واحدة في منتصف جبهته ( المترجم ) .

من خطفها بطريقة فيها من عنف الخيال ما نشهده في قصص مشايخ العرب الذين يحملون أمامهم السبايا الجميلات وهم يقطعون بهن الصحراء عند الأصيل. وإن كل قارىء لرواية يونانية قديمة ليعرف أنه قد يحدث أن يخطف القرصان البطل والبطله من سفينتهما، وأنه في بعض الأحيان كان يقع أحد هؤلاء القرصان في حب الفتاة، وقد يكون أحدهم من أصحاب القلب الذهبي التقليدي.

لم يكن السفاحون الذين يعملون لحسابهم الخاص هم وحدهم من يهددون الملاحة. بل إن الدول كانت تعتبر القرصنة صورة شرعية من صور الأعمال البحرية، فتجوب أساطيلها طرق التجارة البحرية وتهددها. وعندما أرسل الرومان في سنة ٢٣٠ قبل الميلاد بعثة إلى الملكة تيوتا التي كانت تحكم الإلييريين سكان الساحل اليوغوسلافي، لتقدم شكواها عن هجماتهم ضد السفن الرومانية، أوضحت الملكة للبعثة بمنتهى الصراحة أن ملوك الإلييريين لم يتدخلوا قط في أعمال رعاياهم في البحار. وقد نفذت الملكة اليزابث الأولى بصورة ما نفس الخطة بالنسبة لدريك وهو كينز بعد ذلك بثمانية عشر قرناً وعلاوة على ذلك كان من الصعب في ذلك العصر - كما كان الأمر كذلك فيما بعد - التمييز بين القرصان الذين يعملون لحسابهم، والذين يعملون لحساب الدولة.

كانت الطريقة الوحيدة التي تلجأ إليها حكومة ما لإجبار طرف آخر على الخضوع لالتزامات معينة في عصر لم يعرف قانوناً دولياً، هي الأخذ بالتأثر. ولم تكن حتى أكثر الدول اليونانية احتراماً لتوائى عن أن ترسل قوادها لمهاجمة الرعايا الأجانب المسلمين الأبرياء الممتثلين لولة عدوة. كما كان بعض القواد يلجأون - وخاصة عندما يتأخر صرف مرتباتهم - إلى تفسير الأوامر الصادرة إليهم حسب أهوائهم، ويهاجمون أي سفينة يتوسمون فيها المغنم. أما بالنسبة للضحية فالأمر سيان، سواء أكان

المهاجمون جماعة من القرصان الذين يعملون لحسابهم الخاص ، أم بحارة قطعة من قطع الأسطول الأثيني هاجموه بسبب جريمة مدعاة ارتكابها أحد مواطنيه ، إذ كان يخسر في كلتا الحالتين سفينته وحولتها . وكانت الدول من حين لآخر تستخدم القرصان قوة إضافية لأساطيلها . فقد جند ديمتريوس عصابات من القرصنة في أثناء محاصرته لرودس ، كما ذكرنا من قبل ، وكذلك استخدم فيليب الخامس قرصان كريت لمهاجمة سفن النقل الرودسية أيضاً . وبعد ذلك بتسعة عشر قرناً عقد الإنجليز والهولنديون اتفاقاً مشابهاً مع قرصان شمالي أفريقيا

كان القرصان القديم كزميله الحديث يطارد ويهاجم سفن النقل . غير أن قصده الرئيسي لم يكن السفن ، وإنما كان الحصول على سبايا لسوق الرقيق ، ذلك أن هجوماً على سفينة ما في عرض البحر أمر قد يكون مجدياً أو غير مجد . ولم يكن قائد القرصان يستطيع قط أن يعرف من مخبر السفينة التجارية وهي تتمادي عن بعد إن كانت تحمل شحنة من التوابل الثمينة أم شحنة من جلود الماعز الرخيصة . ولكن كسان الانقضاض السريع على أي مدينة ساحلية خليق بأن يؤتى ثاره ، حتى ولو كان المسكان فقيراً جداً لا يستحق النهب ، وذلك بأسر جماعة من السكان يحتفظ بهم حتى تدفع فدياتهم أو يباعوا في أقرب سوق للرقيق . ويخبرنا نقش على نصب تذكاري أقامه أهل أمورجوس Amorgos بعد سنة ٣٠٠ قبل الميلاد بقليل : « قدم القرصان إلى أرضنا في أثناء الليل وخطفوا من الفتيات والنساء وغيرهن من أرقاء وأحرار عدداً بلغ ثلاثين نفساً أو أكثر . وعمدوا إلى إطلاق سفننا الرابضة في الميناء ( لينعوا المطاردة ولا شك ) . واستولوا على سفينة دوربوس Dorieus وهربوا عليها بغنائمهم وأسراهم . وأمورجوس هذه جزيرة صغيرة جداً ، حتى إن خسارة ثلاثين شخصاً كانت ولا شك ضربة قوية . واتقد استطاع أسيران شجاعان أن يقنعا قائد القرصان بأن يبقيهما رهينين ، ويرد الباقيين إلى ديارهم حتى تدفع الفدية . وقد شيد النصب التذكاري هذا تكريماً لها .

ويدلنا نقش آخر أيضاً شيدته أهالي ناكسوس Naxos المجاورة في نفس الوقت على عملية قرصنة كبيرة أسر فيها القرصان مائتين وثمانين شخصاً . دفعت فدياتهم في النهاية ، غير أنها كلفت ناكسوس أموالاً باعظة ولاشك . وكان الأهالي عند هجمات كهذه ، إذا ما تنهوا في الوقت المناسب ، إما أن يسرعوا بالفرار نجاهة بأنفسهم ، وإما أن يعدوا العدة ويتجمعوا الصدم المغيرين . غير أنهم ما كانوا في كثير من الأحيان ليأسروا أباً من القرصان ، ذلك أن هؤلاء كانوا يعلمون مقدماً ما ينتظرهم على أيدي الأهالي إن هم وقعوا في الأسر . ولذلك كانوا يحتاطون كثيراً . وهناك حادثة تدلنا على أن قرصاناً تركياً شواه أسروه حياً لمدة ثلاث ساعات . ويلوح جلياً أن سكان المدينة القديمة لم يرحموا أولئك الذين كانوا يقعون في أيديهم . ونعلم أن يوليوس قيصر عندما قبض على عصابة منهم حكم عليهم بالصلب ، وهي مיתה بطيئة شنيعة .

وبالرغم من أنه لم تكن هناك مدينة ساحلية بالبحر المتوسط ولا سفينة تجارية في أي مكان منه آمنة من هجمات القرصنة ، كانت به مناطق معينة خطيرة بصفة خاصة . فالترينيون مثلاً اشتهروا بالقرصنة منذ بداياتها الأولى ، وربما كان هذا الاسم يطلق على مختلف الجماعات التي كانت تعمل في البحر التريني غربي إيطاليا ، كالإتروسكان والإيطاليين والسردنيين ويونان جنوبي إيطاليا . ولقد عمل ديونيسيوس الأول ملك سيراكوزة ، ذلك القائد المبتكر وأمير البحر الفاره على إخضاعهم ، غير أنهم عادوا ثانية بعد وفاته أقوى مما كانوا في أي وقت مضى . كان إليريو الساحل اليوغوسلافي على الأخص جماعة من العتاة ، وهم الوحيدون الذين نجحوا في أن يتركروا مأثرة عاشت من بعدهم ، إذ صمموا قارباً خفيفاً وسريعاً للغاية ، حتى أقدم كرمهم الرومان واتخذوه مثلاً لقطعة قياسية من قطع الاستمبول الروماني . كان الإليريون مسيطرين على البحر الأدرياتيكي ، حتى تدخلت روما أخيراً في الفترة بين الحربين القرطاجيتين . غير أن روما كجهداً دائماً

لم تتبع تدخلها هذا بإنشاء دورية دائمة في المنطقة ، فعادوا سرّياً إلى سابق عهدهم . وكانوا يعملون في جماعات كبيرة - بلغت في إبان أوجها ٢٢٠ سفينة - كما كانوا في كثير من الأحيان يؤجرون أساطيلهم للملوك مقدونيا المجاورين ، وخاصة بعد أن فقد هؤلاء قوتهم البحرية غير أنهم لقوا نهايتهم عندما ارتكبوا خطأ الانضمام إلى الملك برسوس Perseus في حرب علنية ضد روما .

وهناك نحو الشرق كان الكريتيون أيضاً قراصنة عتاة مشهورين منذ عصر هوميروس . وهم الذين جعلوا من منطقة رأس مالبا التي كانت تضطر أي سفينة زاهية من اليونان إلى إيطاليا اعتبار المرور بها منطقة خطيرة حتى بالنسبة للسفن الحربية حسنة التسليح ، كما كانوا أيضاً طوال سنين عديدة هدفاً للدوريات الرومسية ، ولم يكن الترينيون ولا الإترسكيون ولا الكريتيون ليقرروا بتلك الجماعة من القرصان التي لعبت الدور الأخير المؤسى من النهب والسلب في البحر المتوسط ، سواء من حيث حجم السفن أو التنظيم أو قوة التدمير ، وأولئك هم قرصان قيليقيا .

وقيليقيا هذه منطقة تقع على الساحل الجنوبي لآسيا الصغرى . جزؤها الداخلي عبارة عن سلسلة من الجبال الوعرة ، وجزؤها المطال على البحر سلسلة أخرى من القمم الوعرة المنحدرة المسننة . وهي بهذه الصورة مثالية للقراصنة ، ذلك أن متاهاتها الداخلية كانت تحميهم من أي هجوم من الخلف من ناحية البحر ، كما كان يزودهم الشاطئ بأما كن رقابة مرتفعة وحصون منيعة مستترة . ولقد حدث بعد منتصف القرن الثاني قبل الميلاد عندما قهرت روما الإمبراطورية السلوقية التي كانت تصل حدودها إلى قيليقيا ، وضربت رودس التي اعتادت أن تحرس البحار التي حولها ضربتها القاضية . أن أصبحت المنطقة مكاناً سالماً لمرحلة فرصته ،



استطاعت في مدى نصف قرن أن تثير الفزع في كل ركن من أركان  
البحر المتوسط .

وقد اتخذ قرصان قيليقيا عاصمتهم مدينة تدعى كوراسيزيوم  
Coracesium وهي نموذج مصغر من جبل طارق ، إذ تجثم من فوق صخرة  
تنحدر انحداراً رأسياً مسافة خمسمائة أو ستمائة قدم ، ولا يفصلها عن  
الأرض القارة غير بوغاز ضيق . وبانتشار أخبار نجاحهم ، تجمع في هذه  
المدينة ، لا الدهماء فقط من المناطق المجاورة ، وإنما اتجه إليها أيضاً رجال  
من أصحاب الجاه والنسب . يحدوهم حب المخاطرة في ذاتها . ولقد تمكنت  
هذه المدينة في النهاية نظراً لكثرة سفنها وبجارتها أن تنظم نفسها باعتبارها  
قوة بحرية على نمط الأساطيل المعروفة . فكونوا وحدات بحرية صغيرة  
وأساطيل كبيرة يقودها أمراء بحر . وأضافوا إلى الليبورنيات والهمبولات  
وهي السفن القياسية للقرصنة سفناً من سفن الأساطيل الحربية ، منها التريميم .  
وعندما بدأ مثريداتس Mithridates الرابع من ملوك آسيا الصغرى حربه  
الضروس الطويلة الأمد ضد روما سنة ٨٩ قبل الميلاد ، انضم إليه قرصان  
قيليقيا . ومن ثمة وضعوا تحت تصرفه أحسن أسطول يمكن الحصول عليه  
في البحر المتوسط في ذلك الوقت . وكان لديهم جهاز مخابرات فعال :  
عملاء مثلاً يصادفون بحارة السفن التجارية على الأرصفة أو في حانات  
الموانئ التي يرتادونها ، ويكتشفون وجهاتهم ، ويبلغون مركز قيادتهم ،  
غير أن الهجوم على السفن كان عملاً فرعياً ، إذ كان اختصاصهم ينحصر  
أصلاً في تجارة الرقيق . وكانوا يهاجمون السواحل بطريقة فيها من  
الفاعلية والقسوة والجور ما سبب فعلاً تصفية سكان مناطق برمتها .

وكانت مدن عديدة تتقي شرهم بأن تدفع لهم إتاوات عن طيب خاطر ،  
أو قد تتعاهد معهم مدن أخرى وتعطيهم حق دخول أسواقها وموانئها .

السكبير بديلوس ،بمعظم بضاعته ، لدرجة أنهم كفوا حاجة أصحاب المزارع الرومانية المتزايدة ، غير أنهم أخيرا فتحوا سوقا خاصة بهم في سيده Sido وهي على مسافة مناسبة من مركز قيادتهم ، لا تبعد أكثر من ثلاثين ميلا ، أصبحت لا تفرق سوق أخرى غير سوق ديلوس فقط .

وبحلول الجزء الأخير من القرن الأول قبل الميلاد ، كان قرصان قيليقيما قد سيطروا فعلا على البحار . وكان الرودسيون قد أجبروا على الحد من نشاط أسطولهم ، كما كان السلوقيون قد فقدوا أسطولهم اروما ، وكانت روما قد تنازلت عن أسطولها . ويغلب على الظن أن أصحاب المزارع الرومان الأثرياء عندما كان هؤلاء القرصان في بداية عهدهم ، قد وجدوا أن خدماتهم عظيمة الفائدة بالنسبة لهم ، أحبطوا أى محادثات ترمى إلى اتخاذ تدابير ضدهم . وحتى لم يند في إمكان أساطيل صغيرة أو حتى أسطول كبير أن يقمعهم ، ذلك أن القرصان كانوا في ذلك الوقت يتحكمون في ألف سفينة . وكانت ترساناتهم مليئة بالأسلحة والمؤن . وبتعاهدهم مع جماعات شتىة أخرى من القرصان ، أصبح في إمكانهم العمل في جميع أنحاء البحر المتوسط — حتى لقد ساعدت إحدى جماعاتهم نائرا إسبانيا على أن يستولى من روما على بعض جزر البليار (١) ناحية الغرب .

بلغ نشاطهم أوجه قبل سنة ٧٠ قبل الميلاد بقليل . وكانو في ذلك الوقت يهاجمون إيطاليا ذاتها ، حيث كانوا يأسرون سيدات رومانيات من النبلاء ، لاجمرد ريفيات بعيدات عن سلطان روما ويطلبون فدياتهن . ولقد أسرت عصابة منهم ذات مرة حفيدة أمير من أمراء البحر ، كان قد قاد حملة ضد القرصنة ، كما أسرت عصابة أخرى اثنين من كبار الموظفين

(١) وهي تضم جزر منورقة وميورقة وإيبيزا الخ . . الواقعة لهالة ساحل بلنسية الإسباني ( المترجم )

الرومان مع جميع مرءوسيهما ، حتى لم يعد الطريق الأياني *Appian Way* طريق روما الرئيسي آمنا من غاراتهم . واقتحم أسطول من أساطيلها ميناء أوستيا ، وحطم أسطول أحد القناصل وهو لا يزال راسيا بالميناء . وكان المزارع الروماني الكبير هو الشاري الأول لمعظم الأسرى الذي يطرحهم القرصان في سوق الرقيق ، غير أن ذلك لم يمنعهم من أن يعضوا اليد التي تقيتهم . ذلك أنهم ابتكروا من أجل الرعايا الرومان على الأخص طريقة جديدة من طرق سقالة الموت . فكان القراصنة إذا أعلن الأسير أنه روماني أملا أن ذلك أمر قد يساعده ، يقومون بتمثيلية حفظوها عن ظهر قلب ، فيدعون بادية الأمر أن خوفا عظيما تملككم ، ثم يطلبون منه العفو والغفران ، ثم يتقدمون لآسيرهم كمن يتوجس سرا ، ويجهلون به يلبس التوجا ( وهي علامة المواطن الروماني ) مطمئنين إياه أن هذا سوف يمنعهم من ارتكاب نفس الخطأ مرة ثانية . وبعد ذلك وعندما يصحبونه في عرض البحر ، يلقون السقالة على حرف السفينة ويدفعونه عليها واخزينة من الخلف بسيوفهم ، متمنين له رحلة سعيدة إلى الوطن . غير أن هذا النوع من المزاح انقاب ضدهم ذات مرة . وذلك عندما أسرت عصابة منهم يوليوس قيصر ، عندما كان شابا صغيرا ، وهو في طريقه من روما إلى رودس لدراسة القانون هناك ، وارتكبت خطأ بايغا . فلم تفتن إلى أن أسيرها هذه المرة كان من غير العاديين ، بالرغم من أنه قدم لهم براهين كثيرة على هذا ، وعندما قدروا فديته بعشرين طالنا ( وزن قديم ) في مقابل رأسه ، أشار قيصر ببشاشة أنه يساوى على الأقل خمسين طالنا . وعندئذ عدلوا طلبهم بسرور وأرسلوا بهض الرفاق الذين كانوا قد أسروهم معه ليرسلوا المبلغ . وفي الأثناء التي أمضاها قيصر في انتظار وصول الفدية ، عامل هؤلاء السفاحين كما لو أنهم كانوا حرسه الشخصي — فكان يأمرهم مثلا بأن يكفوا

عن ضجيجهم حينما يريد الاستمتاع بقليل من الراحة عند القيلولة ، أو يجندم ليستمعوا إليه عندما يريد الترن على الخطابة ، أو يعنفهم حينما يشعر أنهم أخفقوا في تقدير أحسن وجوه بلاغته وإفائه . وهذا أمر كان يطربهم . على أنهم أخطأوا أيضا بطربهم واستهانتهم عندما توعدهم قيصر أنه سوف يعود بعد إطلاق سراحه ويشنقهم جميعاً . وعندما دفعت القندية اتجه رأساً إلى مليطوس المجاورة ، وجمع أسطولا ، وعاد وفعل ماتوعدم به بالضبط : فصاب جميع من استطاع القبض عليهم ، غير أنه أضنى عليهم معروفاً خاصا لقاء المعاملة الحسنة التي لقيها منهم في أثناء مدة أسره ، فسمح بأن تقطع رقابهم قبل أن يسمرؤا على الصليبان .

وفي سنة ٦٩ قبل الميلاد بلغ اعتداء القراصنة أوجه . ذلك أن أسطولا من أساطيل القراصنة استباح دياوس للمرة الثانية ، ووضع بذلك حداً نهائياً لدور الجزيرة التجارية . وأصبحت البحار مغلقة تقريباً في وجه النقل التجاري . وهذا هو الذي حث روما على العمل : ذلك أن المدينة كانت تقف على الحبوب المستوردة ، وكان القرصان بذلك قد أصابوها في مقتلها — الغذاء — لهذا كانت الأحداث التي تبعت ذلك من أكثر عمليات التاريخ في البحر لفتاً للأظار .

في ذلك الوقت كانت بعض العمليات التمهيدية قد اتخذت فعلاً ، إذ كانت الجيوش الرومانية منذ سنة ٧٧ قبل الميلاد تشق طريقها ببطء في الجبال الداخلية التي تقع خلف حصون القراصنة الساحلية . غير أن هذا لم يكن غير إعداد المسرح لا غير ، ذلك أن الضربة القاضية كان ينبغي أن تكون في البحر ولا مرأه .

أما الرجل الذي أعد الخطة ونفذها فيعرفه كل من قرأ شيشرون ، ألا وهو منافس قيصر الشهير بومبي الأكبر .

فوض الرومان بومبي في سنة ٦٧ قبل الميلاد عندما أصبح تهديد القراصنة أزمة وطنية، تفويضا مطلقا للتصرف حيثما يترامى له، فأُسند إليه حكم جميع شواطئ البحر المتوسط الخاضعة لروما من الشاطئ إلى مسافة خمسين ميلا إلى الداخل بجميع إمكانياتها. وأصبح يملك السلطة التي يستطيع بها جمع المال اللازم، أو إصدار أوامر تكليف للسفن أو للرجال، أو الحصول على أى شيء يحتاج إليه من أى حاكم لآى مقاطعة رومانية أو من أى ملك تربطه معاهدة مع روما. ويلوح أن بومبي كان يتوقع حدوث شيء كهذا، ذلك أن الخطة التي نفذها كانت بحكمة الإعداد، بحيث لا يتوقع أن تكون بنت الساعة، كانت من التدابير الفنية الحربية الفذة، نفذت بدقة بالغة.

كان ينبغي أن يحصل على سفن. وقد حصل عليها، وذلك بتجنيد قوى حلفائه مثل الرودسيين والفينيقيين والمرسيليين الخ. كما كانت تفعل روما منذ الحرب القرطاجية الثانية. غير أن مفتاح نجاح بومبي لم يكن السفن — ذلك أن أمراء البحر الرومان كانوا قد طاردوا قرصان قيليقيا بقوى بحرية كبيرة قبل ذلك وأخفقوا — وإنما كان إحكام الخطة التي رسمها على المستوى الكبير: فلم تترك تدابيرها الفنية الحربية شيئا للمصادفة، كما شمل نطاقها البحر المتوسط كله. قسم شواطئ ذلك البحر ثلاث عشرة منطقة، لكل منها قائدها وأسطولها. وأما جرهر خطته فكان التعاون الوثيق بين هذه القوى. وكان على كل أسطول أن يهاجم عشوش القراصنة في منطقته في نفس الوقت، بينما أخذ بومبي على رأس قوة متحركة من ستين سفينة يضرب في مياه البحر من جبل طارق إلى الشرق، مكتمسحا القرصان أمامه دافعا إياهم، إما إلى قواته المرابطة عند الشواطئ، وإما رأسا إلى ركن مغلق نهائى هناك عند قيليقيا.

وفي غضون أربعين يوما كان بومبي قد طهر المياه الغربية، وكان مستعدا

لاولئك الذين تمكنوا من الهرب إلى قاعدة الوطن . فلما اقترب منهم بدأت تستسلم الأفراد منهم ثم الجماعات . وعندما مد خط حصاره حول كوراسيزيوم آخر معانقهم استسلمت هي الأخرى . وتلك كانت عملية باهرة ، رسمت بعقوبة ونفذت ببراعة عظيمة . وبذلك أنجز رومي في ثلاثة أشهر ما لم تستطع أية قوة أخرى تنفيذه في مدى قرون عديدة . وانتهى هذا الوباء القديم الذي انتشر في البحر المتوسط لمدة طويلة فيما عدا بعض صحرات قرصانية بين الحين والحين . وما لاشك فيه أن عملية إبقاء البحر نظيفاً من القراصنة بعد ذلك ، قد نجحت حينما عمد رومي بدلاً من قتلهم وإشعال نار العداوة والأخذ بالثأر ، إلى تنفيذ تجربة اجتماعية كأنها من تجارب العصر الحديث فانتقى بعناية أولئك الذين توهم فيهم القابلية للإصلاح ، ووطنهم في مدن داخلية حيث يستطيعون بداية حياة جديدة بعيدة عن إغراء البحر .

والحق أن رومي فعل شيئاً أكثر من القضاء على القرصنة . ذلك أنه في أثناء هذه العملية وضع أسس إحياء الأسطول الروماني ، ووضع النظام اللازم لتنظيمه . وتحولت الأساطيل الفرعية التي كونها في النصف قرن التالي ، إلى الأساطيل التي غاضت الحروب الأهلية الرومانية الدموية ، والتي ألفت عندما انتهت هذه الحروب نواة القوة العظيمة التي جعلت من البحر المتوسط بحيرة رومانية .

## روما تسيطر على البحار

١٥

عبر يوليوس قيصر في الحادى عشر من يناير سنة ٤٩ قبل الميلاد (نهر الروبيكون بين إيطاليا وبلاد الغال) وعندئذ اشتعلت نيران الحرب الأهلية الرومانية فى جميع أنحاء البحر المتوسط، تلك الحرب التى لم يهدأ أوارها قبل مضى عشرين سنة عاصفة، قتل فى أثناءها عشرات الألوف من الرجال، وأصبحت بعدها ألف سفينة فى قاع البحر. وشهدت الأمة التى هجرت ذات مرة فى الماضى أسطولها، الجولة الأخيرة فى حربها الداخلية المريرة هذه على صفحة البحر فى معركة اشترك فيها أسطولان من أضخم الأساطيل التى شهدها التاريخ القديم .

وعندما رفع الستار عن هذا الصراع فى سنة ٤٩ قبل الميلاد، كان قيصر يسيطر على الغرب، وكان بومبي يسيطر على الشرق بأساطيله وبحارته، وهذا أمر كان يعنى سيطرته على البحار. غير أن القوة البحرية فى تلك العصور كان لها قيودها، وبما أنها لم تستطع قط أن تفرض حصارا محكما، فقد قام يوليوس قيصر بذلك، مستغلا نقط الضعف هذه وتمكن من أن ينقل جيشا عبر الأدرىاتيكي إلى اليونان من خلال حصار بومبي، حيث انتصر هناك فى النهاية انتصارا ساحقا. وبذلك ورث حوالى مائتين من السفن الحربية التى كانت تحت إمرة بومبي، غير أن طعنات بروتوس وكسيوس منعه من استعمالها. وبالرغم من أن حفيد شقيقته أوكتاف - أو أغسطس كما سمي من بعد - تمكن عن طريق سلسلة من الحركات الجريئة، أن يجمع بين يديه السلطان الذى كان يقبض عليه

خاله الأكبر، فإن الأسطول أفلت من برائته . ومن خلال مراوغات السياسة الرومانية وسخريات القدر ، وقع معظم الأسطول في يدي سكستوس Sextus ابن بومبي . الذي عرف كيف يستخدمه ، إذ كان قبطانا بحريا ماهراً بقدر ما كان مقامراً سياسياً أريباً .

كان سكستوس في سنة ٤٢ قبل الميلاد ، أى بعد سنتين من موت قيصر ، يقود ١٣٠ سفينة، وكان مستعداً للقيام بدوره الخاص . ولقد واتاه توفيق غير مننظر حالما شرع في اتخاذ خطته . كان أغسطس وماركوس أنطونيوس قد وحدا قواهما لتهرب بروتوس وكسيوس ، اللذين تبعوا الخطة التي أصبحت في ذلك الوقت تقليداً معروفاً ، ألا وهي تجنيد سفن الشرق . وبعد هزيمتهما انضمت البقية الباقية من أسطولهما إلى سكستوس . واجه أغسطس مهمة تقوية حكمه في إيطاليا وتثبيتته بغير سفينة واحدة تحت يده تقريباً . بينما كان يسيطر على المياه المحيطة به منافس قادر ذو إرادة قوية يقود قوة بحرية تبلغ أكثر من مائتي سفينة، وكان أوكتاف في حاجة ماسة إلى أسطول وإلى قائد . وقد أنشأ الأسطول ووجد القائد .

تمكن أغسطس في سنة ٣٨ قبل الميلاد - بفرضه ضرائب باهظة ، وإنفاقه جميع مافي جيوبه - من أن يحشد أسطولا من ٣٧٠ سفينة يشتمل على وحدات كبيرة منها سداسيات ، فكان أضخم حشد شهده البحر المتوسط في خلال قرن أو أكثر .

وأعطى القيادة لذراعه اليميني أجريبا Agrippa الذي أظهر فعلا مهارته كقائد . والآن انبغى له أن يكشف عن مهارته أميراً بحريا ، لا في القتال البحري فقط، وإنما في رسم الخطط أيضا . كانت لديه قاعدة بحرية خاصة شمالي نابولي ، قضى فيها شتاء يبرن في خلاله المجندين الجدد الذين كان يرسلهم إليه أغسطس تمرينا عنيفا . غير أنه كان لا يزال أمامه أشياء كثيرة



ينبغي إنجازها كان أجرياً يعلم مقدماً أنه لا يستطيع أن يفتصر بالضرب بالناطحات ، ذلك أن رجاله بالرغم من تمرين الشتاء ، كانوا لا يزالون مبتدئين بالنسبة لفرق تجديف سكستوس الماهرة ، كما أنهم ما كانوا يستطيعوا قط أن يصيبوا سفن سكستوس الخفيفة السريعة بضرباتهم . ولذلك كانت فرصتهم الوحيدة هي في التثبت بسفن العدو والصعود إليها . غير أن الصعود إلى سطوح سفن سكستوس السريعة كان مشكلة صعبة أيضاً . وهذه المشكلة حلها أجرياً بأن اخترع سلاحاً جديداً . كانت سفنه ضخمة بحيث يمكنها أن تحمل مجانيق ، فركب عليها مجانيق رمى السهام ، غير أنه بدلاً من أن يستعمل سهماً برأس مديب عادى استعمل سهماً بخطاف ، ربط نهايته الأخرى بحبل ، وهذه كانت طريقة بارعة . فهو لم تقذف السهم مسافة أبعد عن المقذوف باليد فحسب ، وإنما كانت أصعب كثيراً على العدو من حيث التخلص منها . كان يضطر لقطعه أن يضرب بباطة في عمود متين بدلاً من حبل ضعيف . وفي سبتمبر من سنة ٣٦ قبل الميلاد ، بعد عدة مناوشات أولية ، اصطدم الأسطولان اللذان بلغ عدد سفنهما كما يقال ستمائة سفينة ، في المياه المقابلة لنولوخوس Naulochus الواقعة على الساحل الشمالي لصقلية . وقد حارب الجانبان حرباً وحشية ، انتهت بانتصار المجانيق .

وكان أغسطس وأنطونيوس - بعد القضاء على قتلة قيصر في سنة ٤٢ قبل الميلاد - قد قسما عالم البحر المتوسط بينهما ، فأخذ أغسطس إيطاليا والغرب ، وأخذ أنطونيوس الشرق . غير أن الكشف عن نيابتهما الحقيقية كان أمراً لا مفر منه . أما أغسطس فاضطر إلى أن يؤجل الكشف عن نيته حتى يتخلص من سكستوس . فلما تخلص منه وقع القتال في سنة ٣١ قبل الميلاد ونشبت المعركة الأخيرة في الثاني من سبتمبر . أما المكان فأكتيوم Actium التي تقع شمالي الطرف الغربي من خليج كورنثة ، والتي لا تبعد كثيراً عن المكان الذي وقعت فيه معركة بحرية تاريخية أخرى بعد ذلك بخمسة عشر قرناً ، هي معركة لباتو Lepanto . ويقال إن أنطونيوس كان

يقود أكثر من خمسمائة سفينة . وكان أسطوله ثقيلاً كأسطول أغسطس ، بما يذكر بالأساطيل التي قادها ديمتريوس وبطلميوس قبل ذلك بقرون ثلاثة . ولقد تمثلت جميع الطرز ابتداء من التبريم إلى «النساعية» ، كما حملت العلم عشرية ، كبيرة . وكان أجريبا يملك أربعاً وعشرين سفينة كالأسطول الذي حارب به في فولوخوس بمجانق قذف السهام . كما زود الجانيان جوانب سفنهما بكتل خشبية مكسوة بالحديد لحماية لها من الناطحات . أما الموقعة ذاتها فكانت أقل أهمية من الأحداث التي سبقتها .

ذلك أن أجريبا كان قد استولى على قواعد ، تستطيع سفنه عن طريقها أن تمنع شاحنات الغلال الآتية من مصر من تزويد العدو بالمؤن ، حتى لقد وجد أنطونيوس أن الصعوبات التي تواجهه لتغذية جيشه الجرار وفرق تجديفه تتزايد شيئاً فشيئاً . وعندما استقر مجدفوه أخيراً على مقاعد التجديف في الثاني من سبتمبر كانوا ناقصي التغذية ، مرضى ، ثابتي الهمم . ثم إن الأمر غير العادي الذي صدر إليهم بالاحتفاظ بالأشعة على سطوح السفن ( وهذه لم يكن يحتفظ بها على السفن إلا في حالات المطاردة التي يلجأ إليها القراصنة القداماء أو في حالة الحرب كما مر من قبل ) لم يقد شيئاً . وتلك ربما كانت خطة فنية بارعة ، ولكن اشم منها الرجال ربح الحرب . فلما تصادم الجانيان لم ينتظر أنطونيوس النهاية ، إذ رفع أسطول كايوباترا المكون من ستين سفينة أشرعته للهرب ، وتبعه أنطونيوس بتخاذل وضعف على رأس أربعين سفينة أخرى وبعد ذلك بسنة انبحر العاشقان ، وأصبح البحر المتوسط من مضيق جبل طارق إلى الدردنيل لأول مرة في التاريخ تحت سيطرة رجل واحد . وافتتح أغسطس عصر الإمبراطورية الرومانية العظيم في البحار ، ذلك العصر الذي استمر قرنين ونصف من بعد ذلك .

كانت السيادة على البحر المتوسط أولى خطوات أغسطس . أما خطواته

التالية فلم تكن أقل أهمية : ذلك أنه كان عليه حتى يحتفظ بما حصل عليه ، أن ينشئ أسطولاً متعدد النواحي حسن التنظيم . وقد صان خلفاؤه في القرنين التاليين العمل الذي بدأه وحسنوه .

قسم أغسطس متبعاً آثار حملة بومبي العاصفة ضد القرصنة ، البحر المتوسط ، قطاعات وقسمها بين أسطولين كبيرين ، وعدد من الأساطيل الصغيرة . وأنشأ عند ميزين الرأس البحرى الذى تنتهى عنده إنخامة خليج نابولى الكبير ، مركز قيادة أسطوله الرئيسى . ومع أن مهمته الأساسية كانت حراسة المياه الغربية ، فإنه كان مسئولاً عن جميع البحار شرقاً وغرباً . واحتفظ في هذه القاعدة بقوة تعدادها حوالى عشرة آلاف رجل ، وخمسين سفينة من الطرز الكبرى - أغلبها تريريمات ، وبعض منها كواديريمات وكوانكيريمات ، وسداسية لمل العلم - بالإضافة إلى عدد مناسب من سفن أقل حجماً . كما أنشأ قواعد فرعية في الشمال على الشاطئ الإيطلالى وعلى شواطئ جزيرتى كورسيكا وسردينيا المقابلتين لاستخدام مواهبها المناسبة في الدوريات . أما القائد المكلف بهذه العمليات ، وكان يسمى والى (Prefect) أسطول ميزين Misene فأصبح واحداً من أهم موظفى الحكومة فى الدولة الرومانية . وكانت منطقة قيادته واسعة متعددة النواحي ، حتى لقد كان معظم عمله مجرد إدارة . وكان معظم الذين يختارون لهذه المهمة من رجال السياسة ، الذين بلغوا ذلك المنصب بعد قضاء عمر طويل فى أداء الخدمات العامة ، والذين كانوا يقضون وقتهم فى مكابهم بالوطن أكثر من قضائهم فى سفينة حربية . وبلينيوس الكبير Pliny the Elder الذى ولى أسطول ميزين فى سنة ٧٩ بعد الميلاد ، فى السنة التى ثار فيها بركان فيزوف ودفن بومبي تحت وابل من التراب البركانى ، رجل نموذجى . كان قد خدم قبل ذلك فى الجيش ضابطاً ، ودرس القانون ، وقضى بضع سنوات يمارس مهنة المحاماة وشغل منصب حاكم مقاطعة إسبانيا فترة ما .

ومع أنه كان إدارياً ذا ضمير حي ، لم تنحصر ميوله الأساسية في وظائفه المتعددة ، ومنها الأسطول على التأكيد ، ولكن في جمع المادة العلمية لموسوعته . ولما بدأ بركان فيزوف فورانه المميت أمر السفن أن تغادر الميناء ، وكان غرضه الرئيسي الاقتراب من البركان بدرجة كافية تسمح له بنظرة فاحصة للنظر الفريد ، أما إنقاذ الناجين فكان أمراً ثانوياً . على أنه مهما يكن من أمر الذين أنقذوا فإن عملية الإنقاذ تمت بدونه ، ذلك أنه في أثناء ذلك التامف البالغ الذي تملكه ، اقرب كثيراً من البركان ، حتى لقد فقد حياته .

ووضع أسطول ثان كبير كان تكوينه الأساسي تريريمات ، في قاعدة رافنا Ravenna في شمالي الأدرياتيكي . كانت مهمته مراقبة الشاطئ اليوغوسلافي المقابل ، الذي سبب قراصنته اضطرابات كثيرة في العصور السابقة . وهو أقل أهمية من أسطول ميزين . وأميره أقل من أمير هذا مرتبة إذ كان مرهوساله . وكانت وحداته عند الحاجة تتعاون مع وحدات الأسطول الأول .

كانت الأهمية الأساسية لهذين الأسطولين تنحصر في وجودهما ، ذلك أنه طالما كانا على قدم الاستعداد ، لم تكن هناك فرصة لأي منافس لروما يتمكن فيها من بناء وتجهيز قوة تستطيع مناوئتهما . وكانا عند الحاجة ينقلان وحدات من الجيش البري من مكان لآخر ، كما كانا في جميع الأوقات يقرمان بوظائف هامة مثل نقل كبار الشخصيات وحمل الرسائل . وإضافة إلى هذا كله ، كان عليهما أداء واجبين صلتهما بالبحر صلة بعيدة . ذلك أن أغسطس وخلفاهه — لإرضاء للذوق الروماني الميال للنناظر العامة — عمدوا بين الحين والحين إلى إقامة حفلات قتال المجالدين وسباق الخيل في معارك بحرية مصطنعة . ومن أجل هذا الغرض حفروا بحيرات صناعية وأحاطوها بمقاعد للمشاهدين — كما كانوا في بعض الأحيان يكتفون بإغراق مسارح

عادية ، ويقعون فيها معارك بحرية على نطاق واسع . وكان المحاربون في هذه المعارك من المجرمين المحكوم عليهم بالإعدام يقاتلون حتى الموت . وكان يقع على عاتق بحارة الأسطول مهمة ملاحظة أن البحيرات والسفن والمعدات اللازمة لهذه المعارك قد أعدت الإعداد اللازم . كما عهد إليهم أيضاً بمسئولية إعداد المظلة الكبيرة التي كانت تنشر فوق أماكن الجلوس في تلك المجتلدات ( الملاعب الرومانية التي يتقاتل فيها المجددون حتى الموت ) لحماية المشاهدين من الشمس . وكان اختيار البحارة لهذه المهمة اختياراً موفقاً ، ذلك أنهم أكثر الناس معرفة بفنون استعمال الأشرعة والحوال . وكانت فرق خاصة من ميزين وراثنا ترابط في بعض الأحيان في روما خصيصاً لأجل هذه المهام الغريبة التي لا ترتبط بمسئولياتهم .

كان أغسطس يدرك تماماً أن حراسة البحر المتوسط تعنى أكثر من مجرد إعداد بحرية مستعدة ، فهي تعنى أيضاً قمع القرصان المتفرقين هنا وهناك ومراقبة حركة الموانئ ، وتأمين مواصلات سريعة بين الموانئ ، وتلك واجبات كان يشق على الأسطولين الرئيسيين أداؤها لبعدهما ولثقل قطعهما ولذلك شرع في بناء أساطيل إقليمية صغيرة ، وضعها في أماكن استراتيجية مثل الإسكندرية ( لوحة ١١١ ) وسلوقية تتكون إجمالاً من سفن خفيفة سريعة . وتبعه خلفاؤه ، ولم نأت نهاية القرن الأول بعد الميلاد حتى كانت هذه الوحدات تعسكر ، لا في البحر المتوسط فقط ، وإنما في أي مكان تقتضيه حماية سفن روما التجارية ، مثل البحر الأسود والدانوب وبالتقرب من نهر الرين ، وفي القناة الإنجليزية .

لم تكن فرق التجديف ولا المقاتلون الذين تزود بهم الأسطول الروماني روماناً . بل كانوا يوناناً أو فينيقيين أو سوريين أو مصريين أو سلافاً — من تلك الشعوب التي خبرت الأعمال الملاحية سواء في البحر أو في الأنهار قروناً طويلة . وكان هؤلاء الرجال يدخلون الخدمة فيما بين

الثامنة عشرة والثالثة والعشرين ، وبقضون في الخدمة مدة لا تقل عن ست وثلاثين سنة . وكان الذين يعيشون حتى انتهاء هذه المدة يكافأون بمنحهم الرعوية الرومانية عند تسريحهم . وعندما كان أغسطس يحاهد مستقبلاً في تكوين قوة بحرية يقهر بها سكستوس استخدم أرقاء ، غير أنه حررم أولاً قبل أن يجاسمهم على مقاعد التجديف . ولم يستخدم الأسطول الروماني لا في ذلك العصر ولا بعد ذلك أرقاء . وكانت الأمور تجري في السفن الرومانية كما كانت في الأساطيل الميليسية . فكان الضباط يوناناً يملون دائماً بطبيعة الحال إلى الاحتفاظ بالتقاليد البحرية التي نشأوا فيها . على أن الرومان لم يكن لديهم من شيء كثير يضيفونه في هذا المضمار . وكان الضباط عموماً يرقون من الصفوف . فكان الجندي يستطيع أن ينتقل من مختلف الرتب حتى يصل إلى رتبة قائد سفينة أو حتى قائد أسطول صغير . وهذه الرتبة الأخيرة كانت أعلى الرتب التي يصل إليها الأجانب . وكذلك الرتب الكبرى ، لا تمنح لهم . وأما إمارة أو قيادة الأسطول فكانت على وجه التأكيد تعطى في معظم الأحيان للعابا الرومان فقط .

وإننا نعرف بحارة الأسطول الروماني أكثر مما نعرف سابقينهم . أولاً لأن علماء الآثار نقبوا عن قبورهم حول ميزين ورافنا وقرأوا النقوش المكتوبة على شواهدها . ومنها علمنا البلاد التي أتوا منها ، ومتوسط ومدة خدمتهم ، وشيئاً عن الأدوار التي قاموا بها الخ . . . وثانياً ، لأن كثيرين منهم أتوا من مصر ، وكان شأنهم شأن البحارة في جميع الأماكن والعصور يكتبون دائماً إلى أهلهم في الوطن الأصلي . وقد استخرج المنقبون عدداً من خطاباتهم من رمال مصر الجافة التي حفظت البردى الذي دفن فيها قروناً طويلة . وهذه وثائق فريدة من نوعها ، ذلك أنها تزودنا بمادة جد نادرة في التاريخ القديم ، بما فيها من حرارة تضيفها عليها التجارب الشخصية .

كان الجيش الروماني هو القوة الرئيسية التي لها تقايد المجيدة الطويلة،

ولما كان الأسطول دخيلاً ويعتمد خاصة على البحارة الأجانب ، كان الشباب ينظرون إلى الانضمام إليه بغضاضة . ولقد كتب مجند صغير في حوالى أوائل القرن الثانى بعد الميلاد ، وكان من مقاتلى مدمرة من مدمرات الأسطول الإقليمى المعسكر فى الإسكندرية يقول : أمل أن أنقل إلى الجيش البرى ، غير أن شيئاً لا يتم هنا بدون المال ، وأما خطابات التوصية فلا فائدة منها ما لم يفعل الشخص شيئاً إيجابياً لمساعدة نفسه . وكان الشاب يشعر بمرارة ، خاصة لأن والده كان جندياً من جنود الجيش البرى ، أنهى مدة خدمته فيه ، ونال وساماً عند تسريحه . غير أن القصة انتهت نهاية سعيدة على أية حال ، ذلك أن خطاباً آخر أفصح عن أنه نال ما أراد .

وعلى النقيض من هذا تبين خطابات أخرى أن شبانا آخرين كانوا راضين رضاه تاماً بعملهم فى الأسطول . وهناك على الأخص خطاب معبر من مجند شاب يدعى آيون ، ترك قريته فى مصر فى وقت ما فى القرن الثانى بعد الميلاد ، وأرسل إلى إيطاليا عن طريق البحر ، وهناك علم أنه عين فى الأسطول فى ميزين فكتب إلى والده متحمساً :

و أبى العزيز :

أمل قبل كل شيء أن تكون بخير وعافية وأن تظل كذلك دائماً ، كما أتمنى أن تكون أختى وابنتها وأخى على ما يرام . أشكر الإله سرايبس Serapias الذى حضر سريراً لمساعدتى عندما كنت فى خطر فى أثناء الرحلة البحرية . حصلت عند وصولى إلى ميزين من الحكومة على ثلاث قطع ذهبية هى مصاريف انتقالى . وأنا الآن على ما يرام ، وأرجو أن تكتب إلى يا أبى ، لتخبرنى ، أولاً ، أنك بخير ، وكذلك أختى ، وأخى . أقبل يدك لأنك أحسنت تعليمى الذى أرجو أن يمكننى من أن أحصل على ترقية سريعة إن شاءت الآلهة . وأرجو أن تبلغ حبنى لكابيتون ولأخى ولأختى ولسرنيلا ولأصدقائى جميعاً . ولقد أعطيت بوكيتمون صورة لى ليعطيها إليك .

أما اسمى الآن ما أصبح أنطونيوس مكسيموس واسم سفينتى أئينويس ،  
والسلام .

ملاحظة : سرينوس بن أجاوديمون يرسل تحياته وكذلك تربون  
جالونيوس ، .

كان آيون محظوظاً ، فقد قابل عدداً من شبان مدينته ، وألحق بسفينة  
من سفن أحسن الأساطيل الرومانية ، وخيل إليه - وربما كان ذلك  
تفاؤلاً منه أكثر من اللازم ، أن فرصة الترقى متاحة له . وكان كأي مجند  
في أى عصر يشتاق إلى أخبار من الوطن ، كما أرسل لذريه أيضاً صورته ،  
وهي ولا شك تظهره في لباسه العسكرى الجديد . وصورة عصر ما قبل  
التصوير الفوتوغرافى هذه كانت على الضرورة مصغرة . وأما إرسالها في  
تلك الأيام التى لم تكن فيها خدمات بريدية فكان يقتضى منه أن يرسلها مع  
مسافر متجه إلى بلده . وبما أن آيون الآن أصبح بحاراً فى الأسطول  
الرومانى ، فقد غير اسمه المصرى باسم رومانى رنان . وأما آماله عن الترقى  
السريع فلم نعلم عنها شيئاً قط ، غير أننا نعرف عن طريق آخر أن أحواله  
تحسنت ، إذ أن خطاباً كان قد كتبه بعد ذلك الوقت بعدة سنوات قد حفظ  
ووصل إلينا . أصبح آيون يستعمل اسمه الرومانى فقط ، وقد تزوج من  
فناة قابلها فى مكان ما حول القاعدة الحربية وأجب منها ولداً وبنين .

هذه القصص التى يكشف عنها هذا الخطاب وغيره قصص طرازية .  
فقد كان الشبان من جميع أنحاء البحر المتوسط يتركون مواطنهم ويعبرون  
البحر إلى ميزين أو رافنا . وهناك يستقرون ويتزوجون ويربون أبناءهم  
ويدفنون . وكانت عملية تجنيد أمثال هؤلاء مستمرة ، ذلك أن أبناءهم لم  
يتبعوا دائماً خطأ آبائهم . لأنهم كانوا ينضمون إلى الجيش البرى إن استطاعوا ،  
أو يسلكون طريقاً آخر من طرق الحياة أكثر جاذبية .



كان أغسطس والأباطرة الذين أتوا بعدهم يفتخرون بالأسطول الذي كان يحمي لهم البحار . فرسموا صور سفنه على النقود التي ضربوها أو حفروها على النصب التي كانوا يقيمونها - وبذلك زودوا من أتوا من بعدهم بفكرة جيدة عن شكل السفن الحربية في عصرهم (لوحة ١٠ ، لوحات ١١١ ، ١٣ ج) أما ما يشير انتباهنا حول هذه الأشكال ، فهو أنها ابتداء من الناطحة عند المذمة حتى حياة السفينة عند الكوئل لم تكشف شيئاً جديداً ، فيما عدا بعض تفاصيل ، لم تكن معروفة من قبل . فالنريجات والكوادريجات والكوانكيريجات والسادسيات العادية التي عرفتها أرسفة ميزين ورافنا لم تختلف إلا قليلا عن تلك التي اشتركت في حروب الأساطيل الهلينستية الكبيرة . والحق أن أسطولا أنشيء حول فوارة من السفن المأخوذة من شرقي البحر المتوسط ، وقاده طوال عصوره قواد يونان ، ما كان ليصبح شيئاً غير ذلك تحمل بعض السفن المرسومة الأرتيمون Artemon (لوحة ١٠) وهو ولو أنه يظهر الآن لأول مرة ، إلا أنه كان في أغلب الظن من مخترعات العصر الهلينستي . وكان عماد المقدمة ينتهي حلزونياً (لوحة ١٠) . وعند المؤخرة دريئة مقنطرة مضمفورة معدة القبطان أو لكبار المسافرين . وهذه الأشياء قد تكون إضافات رومانية (لوحات ١١٠ ، ١٣٠ ج) . ويحتمل أن تكون الوحدات الثقيلة قد حمت ضد الرياح بواسطة أحزمة خشبية مزودة بالحديد كالسفن التي حاربت في أكسيوم .

ظهر طراز واحد جديد في الأسطول الروماني ، وهو الليبورتية Liburnion (لوحات ١٠ ب ، ١١١) . وكانت مقاتلة خفيفة سريعة لها قدرة كبيرة على المناورة ، مثالية لمطاردة الفراصنة أو اللصوص السريعة . وهذه السفينة كانت قد اخترعها قبيلة من قبائل قرصنة الساحل اليوغوسلافي ووجدتها الرومان كبيرة الفائدة لدرجة جعلتهم يتخذونها وحدة قياسية ، وخاصة للأساطيل الإقليمية التي كانت لا تستعمل غير سفن كهذه تقريبا . (لوحة ١١١) وكانت في الأصل على الأرجح ذات سطح واحد ، غير أن

الرومان طوروها وجعلوا منها سفينة أنقل ذات سطحين للمجدفين .  
ولابد أنها خدمت نفس الأغراض التي كانت تقوم بها التريمبوليا Triemiolia  
للرومانيين .

ومع أن الأخيرة كانت صالحة لبتخذها الرومان لأغراضهم ، إلا أن  
أمراء البحر الرومان فضلوا الليبورنية Liburnian . وكان سطحها أسهل  
من حيث مباشرة العمل عليهما عن الأسطح الأخرى الثلاثة ، ويحتمل أن  
تحميلها كان أسهل أيضاً ، ذلك أن ساريتها وشرعها ربما كان من الممكن  
خفضها في أثناء السير إذا جد قتال من غير إزعاج للمجدفين .

وأخيراً اشتهرت الليبورنية وشاعت في الأسطول الروماني ، حتى لقد  
أصبح الاسم يدل في آخر الأمر على السفينة الحربية عموماً .

كان يطلق على سفينة الحرب الرومانية اسم ، غير أنه لم يكن يكتب على  
الهيكل كما يحدث الآن . فكانوا بدلاً من ذلك يحفرون حفراً تصويرياً على  
مقدمات السفن ، كصورة إله مثلاً إذا كانت السفينة مسماة على اسمه  
( لوحة ١١٠ ) . ولقد حدث أن سميت كثير من السفن على أسماء آلهة  
البحر مثل نبتون Neptune ونيريس Nereis وتريتون Triton أو على  
أسماء مثل إيزيس Isis وكستور Castor وبولا كس Pollux ، تلك التي  
كان يفضلها البحارة . وإضافة إلى ذلك حمل عدد من السفن أسماء جغرافية  
وكان الميل الطبيعي في هذه الحال ينصب على أسماء الأنهار ، حتى لقد حدث  
في بعض الأحيان أن مثلت جميع أنهر العالم القديم الكبيرة في الأساطيل ،  
مثل دجلة والفرات والنيل والدانوب . غير أن قليلاً من السفن سميت على  
أسماء صفات مجردة . ويلوح أن الحقيقة الماثلة في أن الأسطول الروماني كان  
أسطولا سلمياً قد أثرت في اختيار تلك الأسماء : فكانت أسماء مثل الظافرة  
أو المنتصرة نادرة ، إذ كان الذين يسمون السفن يفضلون الوثام والحرية  
والسلام والورع ، وما شابه ذلك من الأسماء .

لم يكن الأسطول الروماني كما ذكرت من قبل معدا لمحاربة أساطيل العدو ، بل كانت حراسة طرق التجارة إحدى مهامه الأساسية . وهذه الخطوط التجارية عبرتها في القرنين الأولين بعد الميلاد أضخم سفن تجارية شهدها البحر المتوسط من قبل أو قدر له أن يشهد مثلها في خلال اثني عشر قرناً بعد ذلك . وإنما نعرف الطرز المختلفة التي تكونت منها تلك الأساطيل التجارية أكثر من غيرها من سفن العالم القديم . ولقد وصلتنا رسوم تصورها أكثر من تلك التي تصور سفن الأسطول الحربي المعاصر . (لوحات ٩ ب ، ١١ ب ، ١٢ - ١٤) . وكان البحارة على ما يبدو يحبون أن يرسموا على قبورهم السفن التي كانوا يعملون عليها ، كما كان شاحنو السفن أيضاً يملون إلى رسم تلك السفن جنباً إلى جنب مع السفن التي يملكونها وهي تدخل الميناء في سلام . وكان الأباطرة الرومان أيضاً يضرّبون نقوداً عليها صورة سفينة أو منظر لميناء احتفالاً بذكرى عمل من أعمالهم التي أفادت التجارة . وإنما لنستطيع بعد خمسة قرون من ذلك الوقت أن نرى الصورة التي كانت عليها السفينة التجارية ، ونلاحظ شكل وطريقة تركيب هياكلها ، ونعرف تفاصيل تجهيلها أو حتى نراها وهي تعمل .

وتظهر بعض معالم السفن التي صورت بتلك الطرق لأول مرة ، غير أن هذا ليس دليلاً على أنها كانت ابتكارات جديدة ، لكنها لم تكن على وجه التأكيد من عمل الرومان . ومع أن روما كانت في ذلك الوقت تسيطر على دنيا البحر المتوسط ، فإن الذين كانوا يسيرون تجارتها كانوا لا يزالون يوناناً أو سوريين أو فينيقيين أو غيرهم ممن كانوا يتعيشون على الأعمال البحرية منذ قرون . وكانت السفن التي يستعملونها تشبه بكل تفاصيلها من الناحية الأساسية السفن التي كان يستعملها آباؤهم ، ذلك أن رجال البحر اتفهموا دائماً بأنهم محافظون . وأما أي من الملاح التي قد تبدو جديدة ، فإنما يعود اختراعها إلى أي وقت قبل ذلك ، وأغلبها يرجع في

الغالب إلى العصور الهلينستية عندما كان المهندسون البحريون اليونان يدعون لمواجهة احتياجات التوسع الكبير في التجارة .

هنالك شيء واضح تماما : هو أن السفن التجارية أصبحت في تلك الفترة أكبر مما كانت في أي وقت مضى . فالناقلات التي كانت تحمل الشحنات الحكومية بلغت حمولتها عادة ٣٤٠ طناً . وأما تلك التي كانت تؤلف أسطول روما العظيم لحمل الحبوب فبلغت حمولتها ١٢٠٠ طن . وقدر أن يمر بعد ذلك سبعة عشر قرناً قبل أن تعود أساطيل تجارية كهذه لتعبر البحار مرة أخرى . ثم إن الظروف كانت تتطلب من حين لآخر سفناً أكبر من ذلك أيضاً . وأحسن مثل على ذلك تلك السفن العملاقة التي كانت تبني خصيصاً لنقل المسلات الهائلة من مصر والتي كان الرومان يحبون إقامتها كآثار تذكارية في عاصمتهم . وترتفع المسلة التي تقف هناك في ميدان كنيسة القديس بطرس بروما حوالى ١٣٠ قدماً ، وتزن مع قاعدتها خمسمائة طن أو أقل قليلاً . وهذه المسلة أحضرها الإمبراطور كاليجولا في حوالى سنة ٤٠ بعد الميلاد ، وكان الطرم ( ثقل يوضع في السفينة ليوازنها ) الذى وضع في السفينة التي حملتها عبارة عن ثمانمائة طن من العدس - فبلغت الحمولة بذلك ١٣٠٠ طن . وعندما نقلها مهندس البابا سكستوس الخامس دومنيكو فونتانا في سنة ١٥٨٥ من مكانها الأول في ملعب فيرون إلى حيث تقف الآن ، استخدم ٨٠٠ رجل و ١٤٠ حصاناً و ٤٠ بكرة وصفق العالم المعاصر كله استحساناً لهذا العمل . وأما بحارة كاليجولا ومهندسوه فقد أخذوا هذا الأثر التذكارى من هلبوبوليس بصواحي القاهرة ، ونقلوه على صفحة النيل ، وحملوه على السفينة المعدة له ، وأبحروا بنجاح عبر البحر المتوسط ، ثم نقلوه مرة ثانية إلى نقالة مائية تسير به في التيبر ، ثم نصبوه في المكان الذى وجده فيه المهندس فونتانا .

كانت سفن البحر المتوسط التجارية دائماً تزود بعدد من المجاديف

للطوارىء، أو للأعمال الإضافية . ولقد بدأت السفن التجارية تظهر في صور هذا العصر ، وأما الناقلات خاصة فقد صممت لتسير بالشرع والمجاديف سويا ( لوحة ٩ ب ) . وهذه تعود بلا منازع إلى أزمان سابقة ، ذلك أن ناقلات الخيول التي استخدمتها الأساطيل اليونانية كانت في الواقع من نفس الطراز ، أغابها صغير ويستعمل في المسافات الساحلية القصيرة فقط ، غير أن كثيرا منها بلغ أحجاما لا بأس بها ، وكانت مفيدة خاصة في الرحلات الطويلة حيث ينتظر مقابلة الرياح المضادة أو عندما تكون السرعة أمرا ضروريا . ويلوح أنه كان هناك كثير من مثل تلك السفن تعمل في نقل الحيوانات المفترسة من آسيا وأفريقيا ، والتي كانت الحاجة إليها مستمرة في روما من أجل ألعاب المجالدين . وأما الرحلة فكانت شاقة بالنسبة للحيوانات ، وكان ينبغي إنجازها بأسرع ما يمكن . ثم إن تلك السفن التي كانت خفيفة وسريعة بدرجة كافية كانت تضم إلى الأسطول الحربي إذا جد ما يدعو لذلك .

كان بناء السفن المينويون في الألف الثاني قبل الميلاد قد صمموا السفنهم هيكلًا رشيقًا عماد مقدمته وعماد كوثله منحنيان إلى أعلى في صورة قوسين جميلتين ( لوحة ١ ج ، هـ ) . وبما أن البحار القديم كان يقاوم التغيير كزميله الذي أتى من بعده ، فإن ذلك الطراز ظل الطراز الشائع في البحر المتوسط خلال العصور القديمة كلها ( لوحات ١١ ب ، ١٢ - ١٤ ) . غير أن طرازا مختلفا آخر كان موجودا أيضا ، وهو طراز تنحني فيه المقدمة إلى الداخل كما في بعض السفن الحربية وتنتهي بارزة ممتدة ( لوحات ٩ ب ، ١١ ، ١٣ ، ١٥ ) . وهذا الطراز قديم قدم الآخر ، ذلك أنه يظهر في رسومات بعض الزوارق التي وجدت في مواقع مينووية ، ثم إنه ظهر في هذا العصر وفي حالات كثيرة لا في صور الزوارق وما شابهها من القوارب الصغيرة فحسب ، وإنما ظهر أيضا في السفن التجارية الكبيرة أيضا . ونهاية المقدمة كانت تمتد بدرجة تكفي لإظهارها كأنها هي ناطحة بكل معنى الكلمة ، ومع ذلك فإن تفسيرها

على أنها كذلك أمر يبدو عديم المعنى ، مادامت الناطحة لا مكان لها ، سواء في ناقلة ثقيلة لا يسيرها غير الشراع فقط ، أو في زورق صغير . وربما صمم هذا الطراز خصيصا للأماكن التي لم يكن فيها غير أرفصة قليلة ، وكان ينبغي على القبطان في معظم الأحيان أن يدفع سفينته رأسا فوق الشاطئ . وبذلك تعمل نهاية المقدمة الناتمة هذه بمثابة درع تقي المقدمة وسهم القاعدة من الضرر . ويلوح جليا أن هذا الشكل كان مفيدا ، ذلك أن طرازا مشابها كان لا يزال يستخدم بعد ذلك باثني عشر قرنا في مياه جارة .

ولقد عرفنا الشيء الكثير من السكتابات المعاصرة وخاصة من بليوس وهو وسوعته الكبيرة ومن الصور التي تداننا على الكيفية التي كانت تبني بها السفن التجارية وطارق إدارتها ، وقد كانوا يبنيونها عريضة بدرجة كافية لتكون آمنة وتتسع لحمولة أكبر . فكان الطول إلى العرض بنسبة أربعة إلى واحد شائعا ، كما أن بعضا منها كتلك التي وجدت بمياه المهديّة كانت عرض وكان في كل ناقلة من الحجم الكبيرة قرمة عند المؤخرة (لوحات ١٢ ، ١٣) كانت تكفي فقط القبطان ورفقاه . وأما المسافرون فكانوا يقضون وقتهم وينامون على السطح ، ذلك أنه لا مشاق في جو البحر المتوسط المعتدل ، والإقامة على السطح أبهج من الإقامة في مضجع ضيق في جوف السفينة . وعندما كانوا يريدون الانفراد كانوا يقيمون خيام أشبه بخيمة صغيرة . وكان الماء يحفظ في صهاريج في عنبر السفينة . وأما الغذاء وكان من العصيدة واللحم ، فكان يطبخ في مواقد محمية حماية جيدة — وكان عماد السكوثل يرتفع من خلف القرمة ، وكان في غالب الأحيان تقريبا مرتفعا ينحني إلى أسفل انحناءة رشيقة وينتهي بصورة رأس أوزة ، على النقيض تماما من عماد المقدمة التي كانت تترك قرعاه مربعة (لوحات ١٢ ، ١٣) وكان ذلك الأخير يحمل في بعض الأحيان نقشا باسم السفينة ، ويصور النقش الظاهر في (لوحة ١٢) ليبر إله الخمر الروماني ، ويغلب على الظن أن يكون الحرف ل البادى على الشراع هو الحرف الأول من اسمه . وكانت السفن

الأكبر مزودة بسفينة تحيط بعماد المؤخرة ، ومن حين لآخر كانت توجد أيضا سفينة أخرى حول عماد المقدمة لتحمى العمال وهم يعدون الشراع هناك ( لوحات ١٢ ، ١٣ ، ١٤ ) . وكان بناء السفن يستعملون خشب الأرز ، أو الصنوبر أو الشربين ( التنوب ) لتلويح الهيكل ، معتمدين على النوع الممكن الحصول عليه . أما فيما يتعلق بسهم القاعدة فإنهم كانوا يفضلون خشب الصنوبر . واقتصر بناء عائمات كاليبجولا على أنواع من الصنوبر والشربين والبلوط الموجودة في إيطاليا . وأما من الداخل فإنهم كانوا يستعملون أى نوع من الخشب ، فاستعملوا البلوط والصنوبر والشنار والفرغار ، بينما كانوا يفضلون خشب الشربين للجاديف والسوارى لثقله وزنه ، ولو أن الصنوبر كان مقبولا عندهم أيضا . وكانت السوارى المستعرضة تصنع في بعض الأحيان من شجرتين صغيرتين توصلان بالتعشيق كما كان يفعل المصريون قبل ذلك بقرون . وأما صناع الأشرعة فاستخدموا الكتان في المقام الأول ، واستخدم صناع التحجيل جبالا من الكتان ، أو العشب أو البردى المضفور أو في بعض الأحيان سيورا من الجلد . وكان الرمل هو المادة الشائعة للتطعيم ( وضع ثقل لموازنة السفينة ) ، إلا أن أى شيء ثقيل مناسب آخر كان يمكن استعماله : مثل الحجارة أو كتل المبانى القديمة ، كما استخدموا أيضا البلاط الحجري المنقوش ، وقد وجد الغطاسون عددا منه في حطام السفينة التي عثروا عليه بمياه المهديّة . أما هيكل السفينة التي وصلت ألواحها بعضها ببعض بالطريقة التي استخدمت في نقالة كاليبجولا أو في السفينة التي وجد حطامها في مياه البنجا كما جاء من قبل ، فلم يكن يحتاج إلا إلى قليل من التغيير ( الطلاء بالقار ) . وكان المقيرون يملأون الفواصل في السفن رخيصة البناء بمشافة القنب ثم يطلونها بالقار ثم يطلون الهيكل كله بالقار . وكانوا في غالب الأحيان يغطون الجزء الغاطس بالرصاص المصنوع مع وضع طبقة من القماش المقطرن بينه وبين الخشب . وأما نقالة كاليبجولا فقد غطيت جميع أجزاء هيكلها الخارجي

أولا بقماش صوفي مسقي بالقار ثم بالرصا ص المصفع . وكان طلاء السفينة حرارياً ، ومعنى ذلك أنه كان يسخن حتى يخف قوامه فيمكن خلطه بالمادة الملونة ثم يدهن بفرشاة . وكانوا يستعملون عدة ألوان : الأرجواني والأزرق والأبيض والأصفر ولونا كلون ماء البحر كانت تستعمله سفن الاستكشاف والقراصنة للتصويه . وتدلنا الألوان التي استخدمت في طلاء ناقلة كبيرة أن الميل للألوان الزاهية في البحر المتوسط له جذور قديمة : فطلاء الهيكل بخطوط حمرة وزرق قائمة ، وسقيفة السكوثل مزركشة ومجدافا الدقة أصفران ، وحلية السكوثل مذهبة .

أما إذا تكلمنا عن التحجيب لما وسعنا تقدير صور هذا العصر بأى ثمن فإنها لم تصور الطرز الشائعة الاستعمال فحسب ، وإنما صورت أيضاً طرزا خاصة . فالشراع القياسي لا يزال الشراع المربع . كما تزودت معظم السفن بأرتيمون ( نوع من الأشرعة ) Artemon أيضا ، وظهر في السفن الأكبر شراع صغير فوق الشراع الأصلي ، وهو الشراع المتراكب الوحيد الذي استعمل في الدنيا القديمة . وهو عبارة عن قطعة مثلثة من قماش الأشرعة قاعدتها محاذية للسارية المستعرضة العلوية ، وقتها مشدودة إلى قمة السارية الرئيسية ( لوحات ١٢ ، ١١٤ ) . وأما أكبر الناقلات فكانت تزود بمزين Mizzen يضاف إلى هذه الأشرعة ( لوحة ١١ ب ) . ويظهر لنا بوضوح نقش محفور على إناء حجري وجد في ميناء روما ، مجموعة الحبال المعقدة ، التي كانت تزود بها سفينة بحرية بالتفصيل ( لوحة ١٢ ) . فنرى فوق مقدمة السفينة الشراع المسمى أرتيمون Artemon وتوجد دعامة أمامية بالغة الثقل ممتدة من أعلى السارية إلى مقدمة السفينة ، وبمجموعة كبيرة من الحبال متدلية من أعلى السارية ، متصلة بها حبال ضبط أخرى لتثبيت السارية . والشراع الأصلي عرضه أكبر من ارتفاعه ، وقد صنع من قطع مربعة أو مستطيلة خيطت إلى بعضها البعض . وزودت عند الوصلات بالحبال لحمايتها . وقد رسمت عليه صورة الذئبة ترضع رميولوس وريموس مؤسسي روما



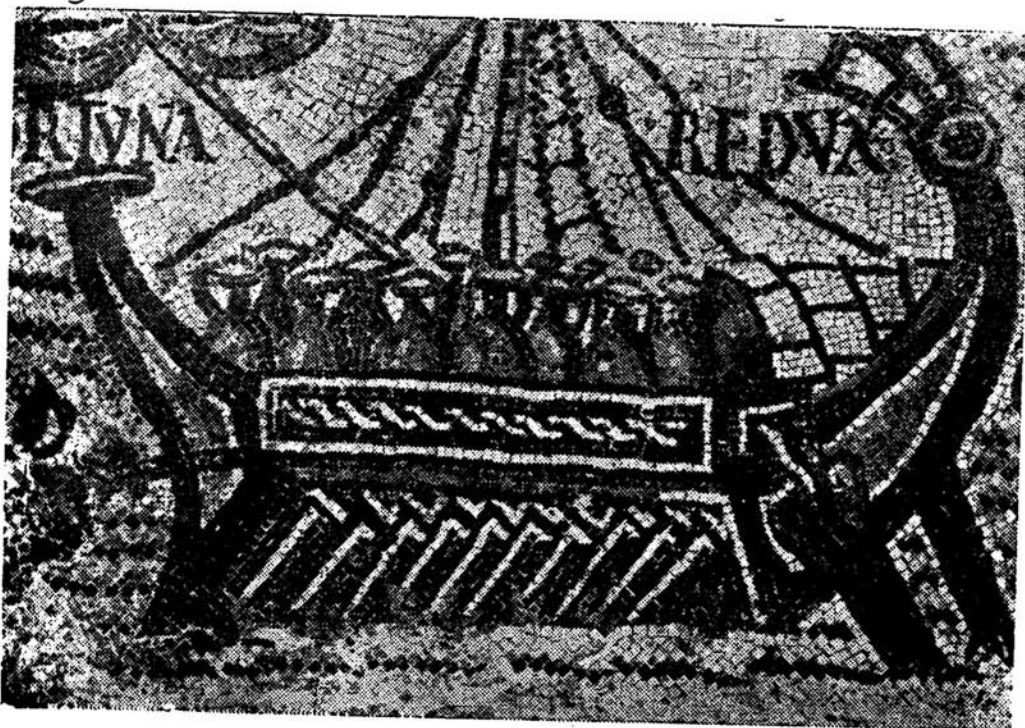
الأسطوريين . وهناك عدة من أحزمة تقصير الشراع تبدأ من نهاية الشراع وتمر من حلقات إلى أعلى ، ومن ثمة ربما تطوف حول بكرات في السارية المستعرضة العليا وتعود ثانية إلى سطح السفينة . وفوق الشراع الأصلي الشراع العلوى ، وهو مشقوق من منتصفه ليسمح للدعامة الأمامية أن تمر منه . وأما مجداف الدفة الكبير ، فعلى في قشاطر من الجلد ، ومتصل بالمقبض بحلقة محدثة زاويتين قائمتين مع ريشة الدفة ، وهو عبارة عن مقبض طويل يمسك به ماسك الدفة ويجذبه إليه أو يدفعه عنه فيميل ريشة الدفة في الماء كيفما يريد ، فتسير السفينة في الاتجاه المطلوب .

وتظهر على الإناء الحجري المذكور آنفاً سفينتان . إلى اليسار واحدة لم تسكد تدخل الميناء ، وقد بدأ الشراع بخفض ، وقارب السفينة الذي كان مسحوباً خلفها في نهاية حبل طويل قد جذب إلى جانبها ، وسقالة النزول قد ربطت في جبال الأرتيمون ، وإلى جانبها أحد العمال مستعد لتلقى الأمر بخفضها على الرصيف . وتجمع القبطان وعائلته حول مذبح مقام عند مؤخر السفينة لتقديم ضحية لشكر الآلهة على عودتهم سالمين . وإلى اليمين سفينة مماثلة رست على الرصيف وعملية تفريغها جارية فعلاً ، وقد صعد إلى أعلى السارية البحارة المكلفون بالأشرعة ليحزموها . وكانت الشحنة معبأة في أوان فخارية - وهي خمر على الأرجح - ويرى أحد الشياطين يمشى على الرصيف وقد انحنى تحت ثقل إناء منها حملة على كتفه .

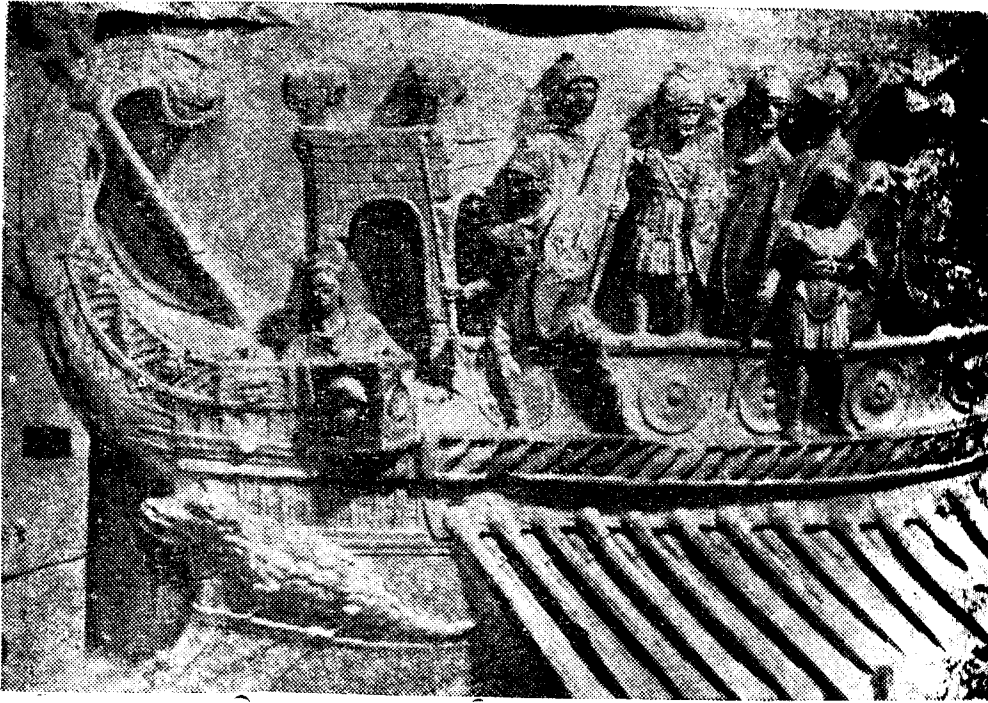
كان المفترض دائماً أن الشراع المربع هو الطراز الوحيد الذي استعمله البحار القديم . غير أن عدداً من شواهد الأضرحة التي كانت بعيدة عن الانظار في أركان المتاحف الأوروبية ، قد انكشف عنها النقاب حديثاً ، فأظهرت أن بحارة العالم القديم لم يعرفوا الشراع الممتد بطول السفينة فحسب ، وإنما عرفوا طرازين منه على الأقل : أحدهما الشراع مربع الاضلاع غير المتوازية ( لوحة ١٥ ح ) وهو قريب الشبه بالشراع المثلث ، والثاني



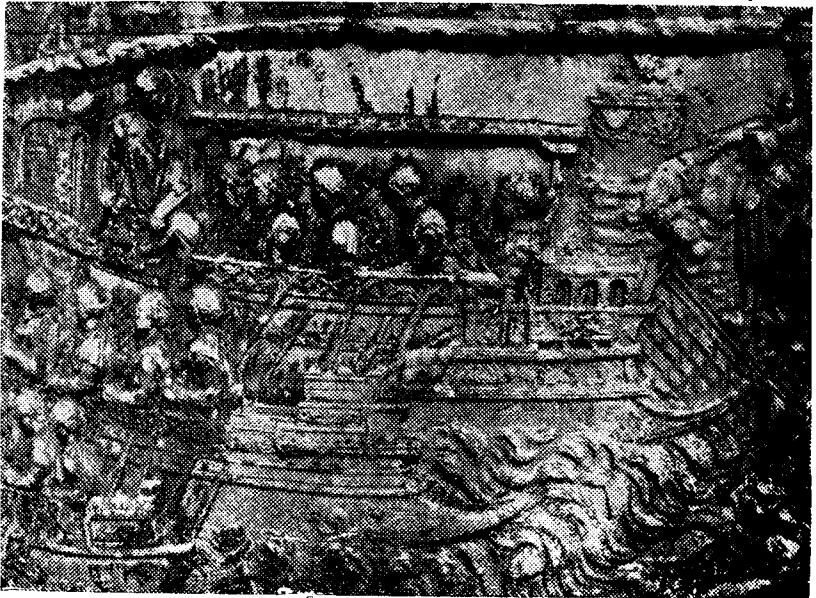
١ — أمفورا من حطام سفينة غرقت حوالي أواخر القرن الأول قبل الميلاد وأوائل القرن الأول بعده ، وتوجد في قاع البحر بجوار جزيرة دى لبنان المقابلة لهير على شاطئ الريفيرا الفرنسية .



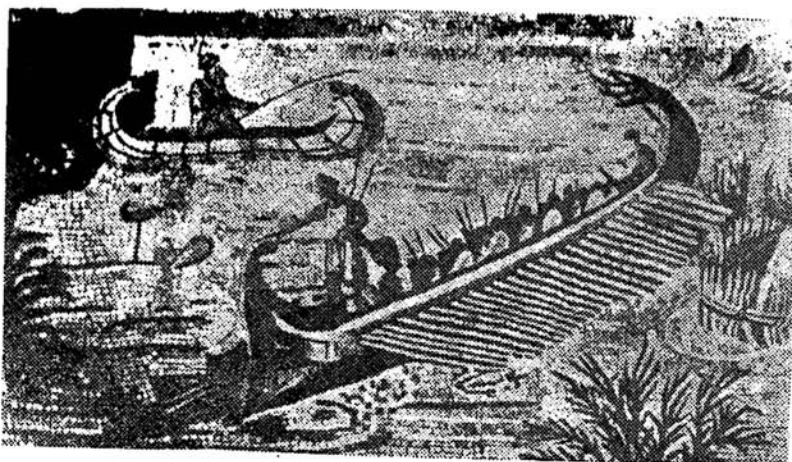
ب — سفينة تجارية رومانية تسير بالمرام والمجاديف وعليها حمل كامل من الأمفورا .  
في القرن الثاني أو الثالث بعد الميلاد .



أ - إحدى السفن الثقيلة التي حاربت في أكتيوم في ٣٢ ق. م. والسفينة لها سطوحان للمجاديف، يحرك كل مجداف عدداً من المجدفين.



ب - ليورنتيان وتريريم تسيير بالمجاديف والأرتيون. حوالي ١٠٦ ق. م.



أ - سفينة حربية من ذات السطحين على رفحة النيل ، وهي في غالب الظن ليونانية من وحدات أسطول الإسكندرية . في القرن الأول قبل الميلاد أو القرن الأول بعده .



ب - فسيفساء بمدينة أوستيا على أرضية مكتب شاحي السفن من مدينة سلكنوم وهي مدينة تقع على الساحل التوسكاني . من القرن الثاني أو الثالث بعد الميلاد .

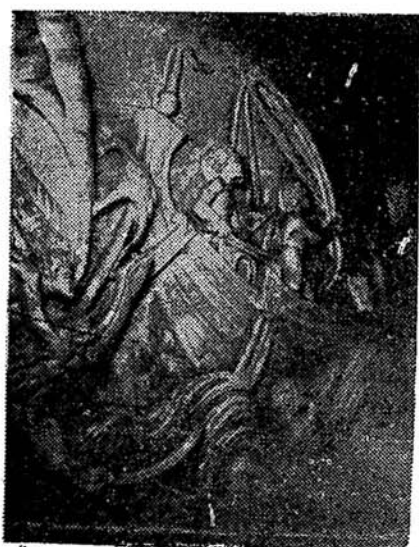
سفن تجار به چینه بورتوس، سال ۱۰۰۱ هجری



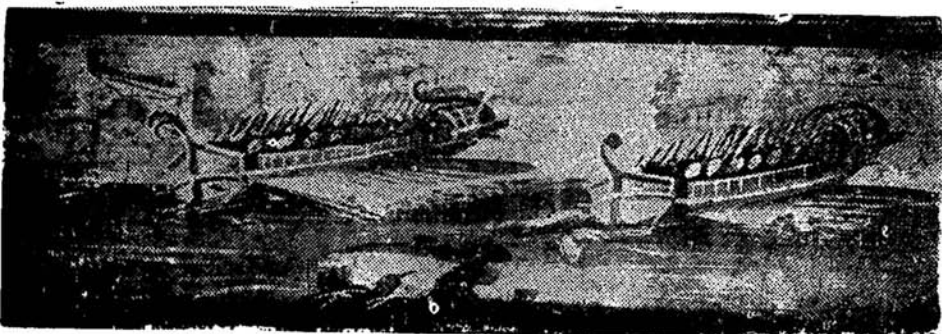
(۱۸) لوحه



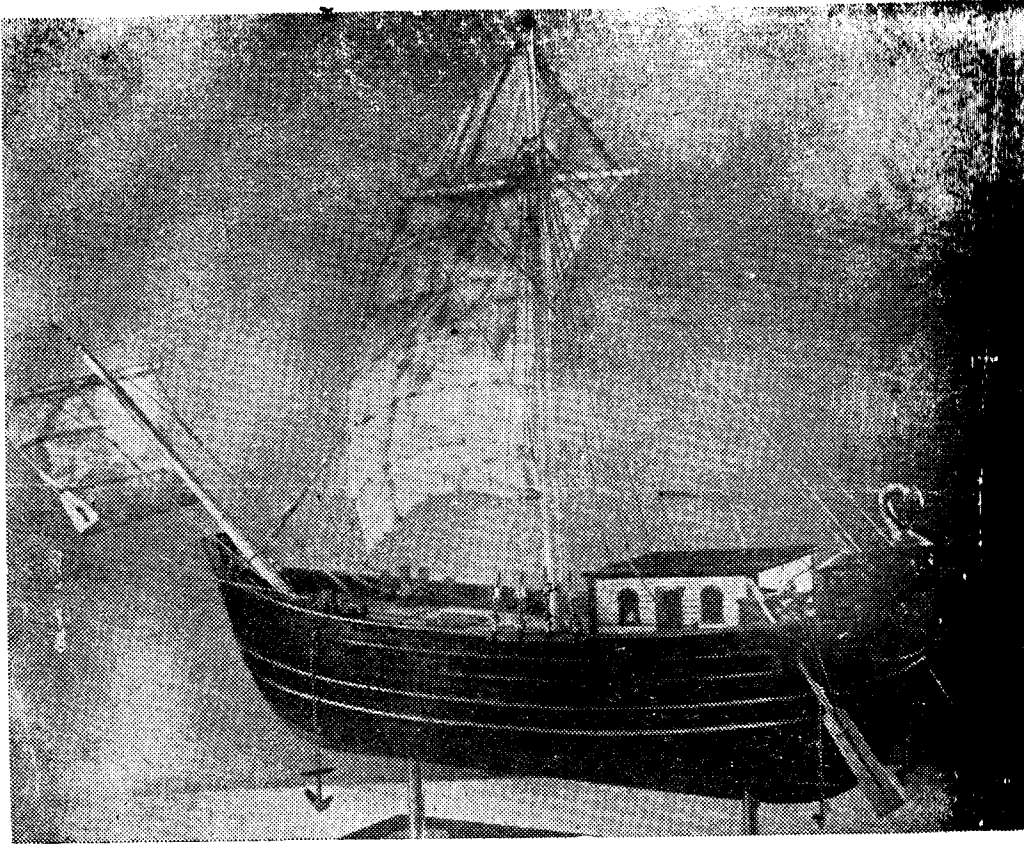
١ — ثلاث سفن تجارية عند مدخل ميناء بورتوس . القرن الثالث الميلادي .



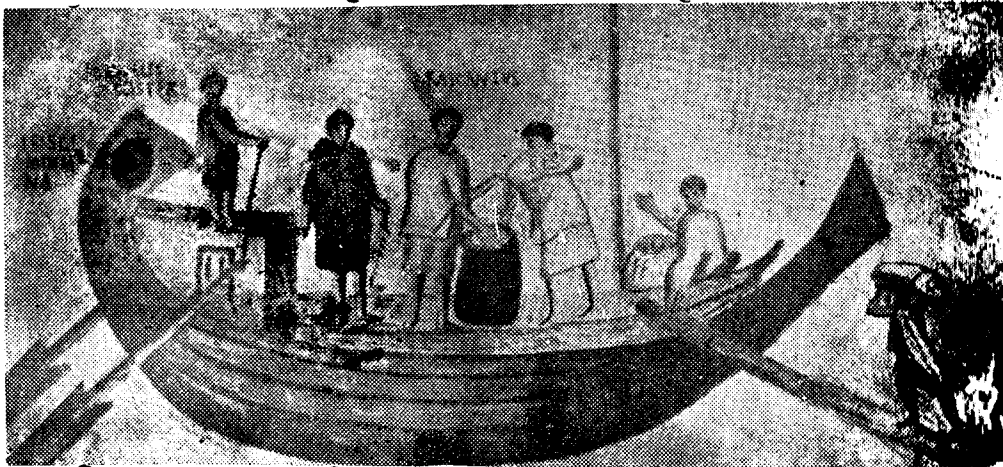
ب — رسم تفصيلي للرسم السابق يبين  
الشرع القطري .



ج — سفن حربية رومانية ، ربما كانت ليبورنيات ، تتسابق في مياه أحد الموانئ في  
القرن الأول الميلادي .



١ - نموذج لسفينة تجارية كبيرة .

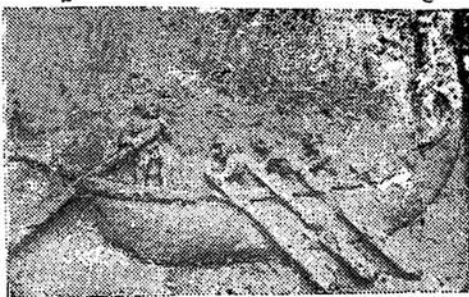


ب - سفينة نقل صغيرة ، ربما تمثل الطراز الذي كان يحمل الغلال من ميناء بورتوس أو أوستيا إلى أرصفة النهر، وربما كانت مزودة بشراع قطري من القرن الثاني أو الثالث بعد الميلاد .



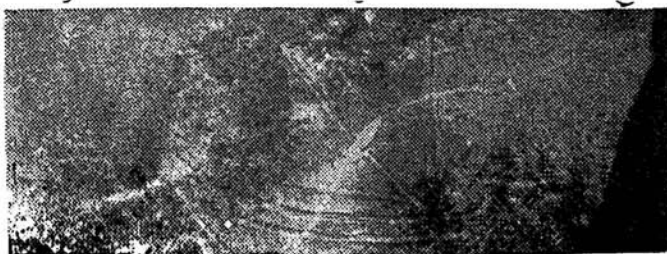
١ - أحد بناني السفن  
أثناء العمل - والنقش يقول :  
« لونيديئوس يبشر عماله »

ب - قارب يسحب سفينة إلى الميناء .

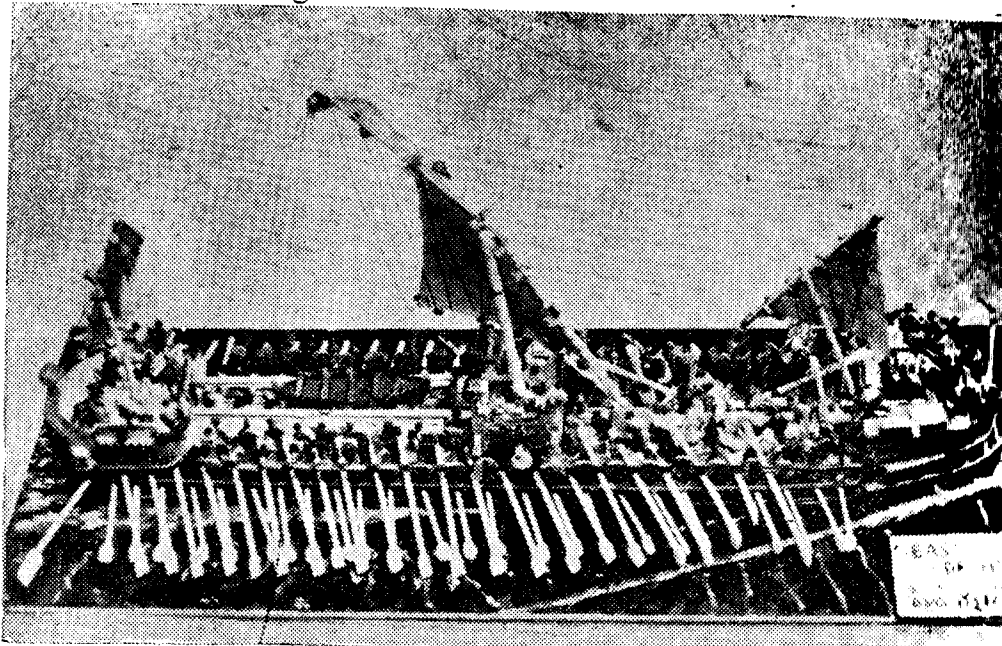


ج - قارب مزود بالشماع مربع الأضلاع  
غير المتوازية .

د - سفينة ناشرة شراعيها القطرين  
كل على جانب .







١ — نموذج لرومونات القرن العاشر الميلادي .



ب — إحدى سفن أسطول الإمبراطور ميشيل الثاني ( ٨٢٠ — ٨٢٩ م ) تدمر عدوا  
بالتار الإغريقية .

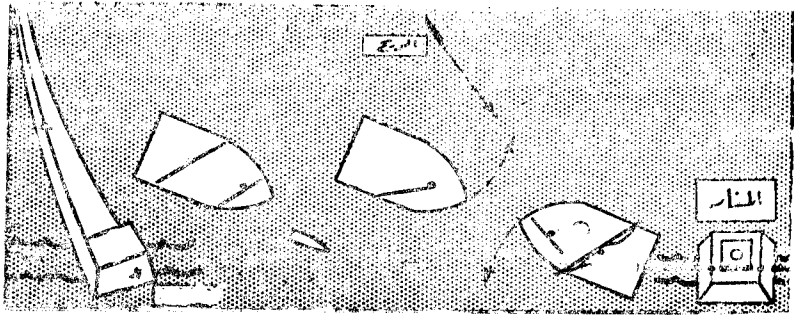
الشرع القطري ويسمى كذلك لأن ساريته قطرية ( تبدأ من أسفل السارية الرئيسية وتمتد متوازية مع قطر الشرع حتى أعلاه ) ، ( اللوحات ١٥ و ، ١٤ ب ، ١٥ ب ) . وهو شرع شائع جدا في المياه الشمالية ، حتى لقد كان اكتشاف استعماله في البحر المتوسط مفاجأة كبيرة .

كان يظن دائما أنه اختراع هولندي لا يعرّد عهده إلى أبعد من القرن الخامس عشر الميلادي . وأما السفن التي كانت تستعمل هذا الشرع والتي ظهرت على شواهد القبور ، فسفن صغيرة في الغالب كانت ذات سارية واحدة تستعمل في الصيد أو ما شابه ذلك ، غير أنه يوجد أيضا نحت من القرن الثالث الميلادي على جانب ( تابوت حجري ) ، يبين طرازا منها يبدو أكبر كثيرا ( لوحة ١١٣ ، ب ) . نحتت على أحد جوانب التابوت ثلاث سفن ، تبين بوضوح طرزا مختلفة كانت مستعملة في ذلك الوقت . الاثنتان الجانبيتان من ذوات الشرع المربع ، والبسرى لها ذلك الهيكل المستدير التقليدي ، بينما زودت البنية بنهاية المقدمة النائمة . أما الوسطى فمستديرة الهيكل ، وفي حجم الأخيرتين ، ولكنها مزودة بشرع قطري ، والشرع الرئيسي مثبت عند مقدمة السفينة وقد ربطت في نهايته مقدمة الشرع باسترخاء كبير ، كما كان الهولنديون يفعلون بعد ذلك بقرون . وأما السارية القطرية فسارية طويلة ممتدة بمحاذاة قطر الشرع من ناحية هبوب الريح ، ثبتت فيها قمة الشرع ، وقد عقدت في نهايته جبل مزدوج لإحكام تثبيت قمة الشرع . ولا تظهر جبال تقصير الشرع ، إذ لا مكان لها في مثل هذا الشرع . أما الشرع المربع في السفينتين الجانبيتين والسارية المقامة في منتصف السفينة وجبال تقصير الشرع الرأسية البارزة فتتولف تباينا كبيرا مع السفينة الوسطى . وبذلك نرى أن قبطان السفينة التجارية في ذلك العصر كانت تحت إمرته سفينة حسنة البناء محكمة جيدة التحميل . وكان يستعمل الخرائط البانية ليحدد عليها طرق سيره ، كما كان يوجد المرشدون الساحليون الذين يقودونه عندما يقرب من الأرض . وكان يستخدم سلكا

من الرصاص لقياس الأعماق ، في نهايته قدح يمكنه من أن يستخرج عينات من القاع . وكان يرسل رسائل إلى السفن الأخرى عن طريق بيارق الإشارات ، كما كان لديه أيضاً قارب للإنقاذ وللاستعمال في الميناء ، يمكن رفعه إلى سطح السفينة إذا سمح حجمها بذلك ، غير أنه كان يربطه إلى السفينة دائماً وعليه أحد البحارة كما كانت تفعل السفن الشراعية الكبيرة عادة حتى عدة قرون مضت ( لوحة ١٢ ) - وهذا القارب كان يهيء أحسن وسيلة للإنقاذ إذا ما سقط أحد بحارة السفينة في الماء . وأما الشيء الوحيد الذي لم يكن يملكه هذا القبطان القديم فالبوصلة ، غير أن هذا النقص وخاصة في البحر المتوسط حيث المسافات التي يقطعها في أعلى البحار لم تكن قط طويلة جداً ، بحيث الرؤية دائماً جيدة ، لم يكن للبوصلة شأن كبير شأنها في أنحاء أخرى . وأما السبب الذي من أجله قصر البحار القديم فصل الإبحار على الفترة من أبريل إلى نوفمبر كما ذكر من قبل ، فلا يرجع إلى هبوب العواصف في الشتاء ، إذ بعد ذلك عملت سفن البندقية طوال العام - بقدر ما هو راجع إلى كثرة السحب التي تحجب الشمس والنجوم والعلامات الساحلية ، فتجعل الإبحار من غير وسيلة تحدد الاتجاه خبط عشواء .

كانت السفن الشراعية في ذلك العصر تحمل أشعة أقل مما تستطيع ، وكانت منخفضة ، وذلك جعلها بطيئة ، ولكن آمنة في نفس الوقت . وكان متوسط سرعتها عندما تكون الرياح مواتية بين أربع وخمس عقد ، وعندما تكون مضادة أكثر قليلاً من عقدتين . وأما تلك التي كانت مزودة بالأشعة القطرية فكانت تستطيع بالتأكيد أن تقطع مسافة أكبر . وبين الحفر الموجود على التابوت المذكور آنفاً بياناً تاماً مهارة قبطان العصر القديم في تسيير سفينته ضد الريح . وهذا الحفر هام ولافت للنظر . ذلك أنه أقدم تصوير يبين لنا تفاصيل أزمة في البحر . وأما التابوت ذاته فيضم رفات غلام أو رجل مات غرقاً ، وقد زخرفه صانعه بأن حفر على جوانبه قصة المأساة التي أنهت حياة المدفون فيه . ومسرح القصة مدخل ميناء روما

وهنا وفي يوم عاصف ارتفعت فيه الأمواج ، سقط الغلام من زورق صغير . وربما حدث ذلك أمام أنظار والديه الواقفين عند نهاية الرصيف . وعندئذ تسابقت سفينتان في الميناء لإنقاذه : إحداهما تسبق الأخرى بقليل ، وفي اللحظة الحرجة وجدت السفينة الأمامية نفسها في حالة خطر داهم يهددها بالارتطام بسفينة كانت في طريقها إلى الميناء . وهذه هي اللحظة التي اختار الفنان تصويرها ، وقد ترك لنا دلائل كثيرة تمكننا من أن نتصور بالضبط الذي حدث . كانت سفينتا الإنقاذ تسيران والرياح تهب عليهما من الجانب الأيسر ، وتهب الرياح على الجانب الأيمن للسفينة الداخلة . ويظهر جليا أن ريحا قوية كانت تهب ، ذلك أن السفينتين مربعتي الشراعين كانتا قد خفضتا شراعيهما باستعمال أحزمة خفض الشراع ، وخفضت السفينة ذات الشراع القطري شراعيها بجذب حبل الشراع الرئيسي . وهذه بالرغم من أنها كانت متقدمة على الأخرى وجدت نفسها فجأة في خطر ، فاضطرت إلى التنازل عن أى تفكير في الإنقاذ . وحلت محلها السفينة الثانية ، ويظهر أحد بحارتها وقد انحنى نحو الماء عند مقدم السفينة متلمها على الوصول إلى يد الغلام الغريق . ويظهر أن الغلام لم يدرك أن مساعدة تأتيه من هذه الناحية ، إذ كان جل انتباهه موجها إلى السفينة الأقرب منه ، والتي لم تستطع عندما حاق بها الخطر أن تستمر على اهتمامها به . وقد أجرت السفينتان مناورات سريعة لتفادي الكارثة . وكان في كل منهما قبطان ماهر وقد فعل كل منهما ما يجب فعله . فقلب قبطان السفينة ذات الشراع المربع وضع الشراع ، وكان من شأن هذا أن يخفض سرعتها . أما الأرتيمون فكان لا يزال كما هو وبذلك وجه مقدمتها إلى اليسار وجعله يمر من جانب السفينة المواجهة ( شكل ٦ ) . ويغلب على الظن أنه كان يريد ضبط الأرتيمون غير أنه لم يلق من مساعده التعاون الكامل ، إذ ترك البحار الموكول إليه ملاحظة الجزء الأمامى من السفينة عمله ، واندفع إلى وسط السفينة وأخذ يصلى . وأما قبطان السفينة الأخرى فكان يعمل على الانحراف بمقدم سفينته إلى



( شكل ٦ ) رسم توضيحي للمناورات البحرية المصورة في لوحة ١٣ ا

اليسار ويمر إلى داخل الميناء ، وقد انشغل رجاله في ضبط الشراع . ويرى بحار المؤخرة وهو يقبض على طرف الشراع ليبله بسرعة . وإن دققة أخرى لتروى لنا بقية القصة . ونحن نعلم أن عملية الإنقاذ لم تنجح ، ولكن لنا أمل على الأقل أنهما تجنبتا الاصطدام .

كانت الامة التي دخلت الحرب القرطاجية بأسطول صغير من عشرين سفينة قد قطعت الآن شوطا طويلا جدا . فالبحر المتوسط يضح بتيريمات وليبورنيات أساطيلها الحربية وسفن أسطولها التجاري الشتيتة الانواع تملأ جنباتها . هذه تحرس وتلك تحمل تجارة مترامية نشيطة — غير أن هذه القصة إنما تحتاج إلى فصل خاص بها .

# كل الطرق تؤدي إلى روما

١٦

قال تريماكيو برونوس، وهو شخصية شهيرة، كان فيما مضى رقيقاً ثم أصبح مليونيراً كبيراً: « بنيت لحسابي خمس سفن، وحملتها خمرًا - وكانت تساوي وزنها ذهباً في ذلك الوقت - وأرسلتها إلى روما. ففرقت السفن الخمس، وهذه إرادة الله، وابتلع نبتون (إله البحر) ثلاثين مليوناً في يوم واحد. فبنيت عدة سفن أخرى، وحصلت على شحنة أخرى من الخمر، وأضفت شيئاً من قديد الخنزير والبول وعدداً من الأرقاء... وقد باعت المرأة القصيرة (زوجته؟) جميع حليها لجمع المبلغ المطلوب. وبلغ ربحي من هذه الرحلة وحدها عشرة ملايين. »

وهنا تبدو على التأكيد مبالغة برونوس، ولكنكم اليست مبالغة كبيرة فقد كان يمكن تكوين ثروات كبيرة من التجارة البحرية في الأزمان الرومانية. ومثال ذلك أن ماركوس بوركيوس وهو من شاحني سفن الخمر الأغنياء الذين يتعاملون مع مدينة بومبي، كون ثروة ضخمة تكفي لأن يدفع نصف تكاليف مسرح عام أقيم في بلده يتسع لآلاف وخمسمائة شخص. وأما سكستوس فاديوس موسى الذي كان يصدر خمرًا من المنطقة المعروفة الآن ببرجندي، فقد أوقف مالا يكفي دخله السنوي لإقامة حفل كبير في عيد ميلاده إلى الأبد. وقد عثر المنقبون على مئات من جرار الخمر التي طبع عليها اسمه في فرنسا وإيطاليا، تشهد على ازدهار عملياته التجارية واتساعها. وكان يوجد آلاف من أمثال رجال التجارة هؤلاء من إسبانيا إلى سوريا. بدأ الإمبراطور أغسطس عصرًا من عصور السلام، استطاع خلفاؤه الاحتفاظ به بعد ذلك وفي هذا الجو المناسب، راجت

التجارة رواجاً كبيراً حتى فاقت في اتساع نطاقها وفي حجمها وفي سرعتها أى تجارة سابقة . فكانت أكبر من مجموع تجارة العالم الهلينستى في الشرق وتجارة قرطاجة في الغرب فيما مضى . وأما أكبر عوامل تكوینها فذلك الشيء الذى كان ينمو باطراد منذ منتصف القرن الثانى قبل الميلاد ، والذى بلغ الآن نضجه الكامل . ذلك هو توفير مطلوبات المليون شخص الذين كانوا يعيشون في روما .

كان رجل الشارع الرومانى يعيش على الخبز المصنوع من القمح الذى ينمو في شمالي أفريقيا أو في مصر ، وعلى السمك الذى صيد وجفف هناك بجوار جبل طارق . وكان يطبخ بزيت من شمالي أفريقيا . . في أوان من النحاس صنعت في إسبانيا ، ويأكل في صحاف حرقت في أفران ( قلائن ) فرنسية . ويشرب خمرًا مستوردة من إسبانيا أو فرنسا ، وإذا سكب شيئاً من أكله على ثملته كان ينظفها بتراب التقصير ( مادة لتنظيف الثياب ) الآتى من جزائر بحر إيجه . وكان الرومانى الثرى يلبس ثياباً صوفية من ملبطوس أو كتانية من مصر ، وأما زوجته فترتدى حريراً من الصين ، وتزين نفسها بجواهر ولآلىء من الهند ، وتتبرج بأدهنة من جنوبى بلاد العرب . وكان يتبل غذاءه بالفلفل الهندى ويسكره بالعسل الأثينى ، ويقدمه في صحاف من الفضة الإسبانية، على سفر من خشب الليمون الأفريقى ويشرب خمرًا صقلية من قنينات من الزجاج السورى . وكان يعيش في منزل كسيت حوائطه بالرخام الملون المصقول الذى احتجر في آسيا الصغرى ، وكان أثاث منزله من خشب الأبنوس الهندى أو من خشب الساج المرصع بالماج الأفريقى ، وكانت حجراته مليئة بالتأثيل المستوردة من اليونان . وكانت الحاصلات التجارية والمواد الترفيحية تتدفق على العاصمة من المناطق القرية كفرنسا والمناطق النائية كالصين ، بكميات تكفى من ناحية ، تموين مليون من الأنفس بحاجاتهم الغذائية ، ومن ناحية أخرى ، لإشباع رغبات

الإسراف التي تملكها سادة العالم الغربي السياسيين والاجتماعيين والاقتصاديين . وكان معظم هذه التجارة حتى القرن الثالث الميلادي يصل إلى روما عن طريق بوتزولي ، وكان لها ميناء طبيعي يستطيع استقبال السفن الكبيرة ، بينما لم تكن أوستيا الميناء الوحيد المجاور لروما عند مصب نهر التيبر لتتمتع بها كثير من مرفأ مؤقت كان الطمي الذي يجلبه النهر سنوياً يسده دائماً . وهذا يستلزم أن تنقل جميع الشحنات إلى سفن صغيرة ، وتلك عملية تتكلف عاء ومصاريف وتسبب تأخيراً وأخيراً قرر الإمبراطور كلوديوس أن يفعل شيئاً بإزاء ذلك — فبدأ في سنة ٤٢ ميلادية في إنشاء ميناء صناعي كبير في المستنقعات التي توجد بالسهول الواقعة عند مصب نهر التيبر ، وأطلق عليه الاسم الواقعي « الميناء » ، وقد كون حاجزان منحنيان هائلان بلغ طول كل منهما ١٩٠٠ قدم وعرضه ١٨٠ ، جناحي الميناء ، وأحاطا بمساحة قدرها ١٣٠ فدانا . وبني كلوديوس أيضاً في المكان الواقع بين نهايتي الحاجزين المقابلين للبحر جزيرة خرسانية ، استعمل أساسها ، السفينة التي كان سلفه قد بناها قبل ذلك الوقت بعدة سنوات ، والتي استخدمت في نقل مسألة الفاتيكان من مصر ( سبق ذكرها ) ، وذلك بإصدار أوامره بإغراقها في ذلك المكان . وهذه الجزيرة جعلت مدخل الميناء عبارة عن بوغازين ضيقين ، وبذلك حفظت المياه داخل الميناء هادئة في جميع الأحوال . وبني فوق هذه الجزيرة منارة من أربعة طوابق كل منها أصغر من التي تحتها ، وتنتهي بقمة مستديرة ( أنظر لوحة ١٢ ، وهي ربما تمثل أصلاً الميناء ، ولوحة ١٣ التي تبين أحد مداخل الميناء ) . وهذه المنارة صممت على غرار منارة الإسكندرية . وقد اشتهرت مثلها بسرعة وبدرجة جعلتها تتخذ مثالا يحتذى في بناء المنارات في كل مكان . وكانت السفن القادمة إما أن تفرغ حمولاتها على نقالات مائية تجرها الثيران من الضفتين ففسير متهادية في القناة ثم في النيبير حتى أرسفة الميناء الكبيرة ، وإما أن تنقل إلى سفن أصغر تتخذ طريق البحر ففسير فيه ميلين حتى مصب النيبير ومنه إلى روما



(لوحة ١٤ ب) . غير أن الميناء الجديد لم يكن كافيا لاستقبال حركة ملاحية روما المتزايدة . ولذلك حفر الإمبراطور تراجان تباعا في سنتي ١٠١ ميلادية و ١٠٤ ، بركة سداسية خلف ميناء كلوديوس أضافت إليها متسعا للرسو بلغ ثمانية وسبعين فدانا ، وبنى على جوانبها مخازن للبضائع ، كما وسع القناة التي تصلها بنهر التيبير .

ونتيجة لهذا كله ازدهرت أوستيا واصطفت على جوانب الشوارع في المنطقة التجارية الدكاكين ومكاتب الأعمال ، وفي المنطقة السكنية قامت العمارت لسد حاجة السكان المتزايدين . وكان المشتغلون بمختلف فروع التجارة ، ورجال الأعمال في عصر الإمبراطورية الرومانية يجمعون التجمع معا في نواد اجتماعية ، وإن قائمة تلك النوادي التي أنشئت في أوستيا لفهرس كامل يدل على مختلف أوجه النشاط في ميناء مزدحم في أى زمان أو مكان . فكان فيها حوالى ستة نواد لمختلف فئات النوتية : نوتية السفن النهرية ، ونوتية النقلات المائية التي كانت تحمل شحنات البضائع على صفحة التيبير ، ونوتية قوارب تعدية المسافرين ، ونوتية زوارق سحب السفن إلى داخل أو إلى خارج الميناء (لوحة ١٥ ب) . وكذلك نواد لبناء السفن ولقيرها (من يطلونها بالقار) ، وللمحبلين (الذين يزودونها بالحبال والأشعة) ولرجال التطريم (الذين يحملون السفن بالرمل المستخدم كطرم) ، وللعواصين (لإنقاذ ما قد يقع من بضائع في البحر) ، وللمحاملين ولرجال استودعات البضائع ، ولرجال المراقبة . وكان عملاء من مدن مختلفة صغيرة وكبيرة من التي ترتبط بعلاقات تجارية مع روما قد رطدوا أماكن إقامة لهم في أوستيا . وكان الرواق المقام خلف المسرح ينص بمكاتبهم ، وإذا ما شئ المشتري بضع خطوات فيه فإنه يستطيع أن يشتري عاجا من عملاء سايراثا بأفريقيا الشمالية ، وزيتا من عملاء قرطاجة ، وغلالا من عملاء ناربون (لوحة ١١ ب) ، وهذا الرواق أعاد بناءه يوليوس قيصر وأصبح في عهده مركزا مزدهرا للتصدير .

كان السيل المتدفق من البضائع المرسله إلى روما أهم جزء من تجارة ذلك العصر ، ولكنه لم يكن الجزء الوحيد . فقد كانت إيطاليا تصدر الخزف والأواني المعدنية وكميات من الخمر حتى أواخر القرن الأول الميلادي ، حتى بدأت ولاياتها وكانت أحسن عملاتها ، لا في إنتاج ما يلزمها فقط ، وإنما في التصدير إلى مصدرها السابقين . غير أن روما عوضت هذه الخسارة في القرن الثاني الميلادي ، إذ أصبح الرخام حينئذ المادة الشائعة لبناء المباني العامة وبذلك صدرت كميات هائلة من محاجر كرارا . ولقد استخرج المنقبون البحريون من المياه المقابلة لسان تروبيز على ساحل الريفييرا الفرنسية في سنة ١٩٥١ ثلاثة عشر عمودا وعدة قواعد وغير ذلك من أجزاء العماير ، بلغت جميعاً مائتي طن من رخام كرارا ، وهي جزء من حمولة سفينة ربما كانت مرسله لبناء معبد كبير في نابون على مسيرة مائة وستين ميلا أخرى نحو الغرب . وكانت جميع ولايات روما تتاجر مع بعضها بعضا ومع العاصمة أيضا . فكانت إسبانيا ترسل الجاروم الغالي الثمن ( وهو ربما كان نوعا من السكايفار ) إلى فرنسا وسمكها المجفف إلى اليونان . وكان الرخام الملون يصدر من آسيا الصغرى لشمال أفريقيا ، وكانت النمايل الآتية من أثينا تزين منازل الأغنياء في جميع أنحاء الغرب ، وكانت مصر تصدر ورق البردي لجميع الجهات ، وكانت الموانئ القديمة في الشرق مثل ملبطوس وإفسوس والتي كانت تموت ببطء نتيجة للبليلة والأضرار الناجمة عن حروب روما الأهلية قد عادت ثانية إلى الحياة . وفي الغرب على امتداد شواطئ أفريقيا الشمالية وإسبانيا غير بناء حواجز الماء والأرصفة ومخازن الاستيداع منظر الموانئ البدائية وأعطاهما صورة جديدة .

ولقد قام الإمبراطور نيرون بتنفيذ مشروعات لا تقبل عن مشروع شق قناة عبر برزخ فورثيه . وهذا عمل من أعماله السخية تجاه اليونان ، وكان يقصد به مساعدة تجارتها وحدها تقريبا ، ذلك أن الخطوط التجارية البحرية الكبرى كانت قد تجاوزتها في معظم الأحوال .

غير أن الاضطرابات السياسية اضطرته إلى التخلي عن العمل فظل البرزخ بغير قناة حتى سنة ١٨٩٣ .

وبذلك نرى أن تجارة الإمبراطورية الرومانية قد امتدت إلى مئات من الأمكنة واشتملت على مئات من السلع ، تلك التي عرفت في الأزمان القديمة بالإضافة إلى كل ما أوجدته الدنيا الجديدة التي خلقتها روما . ومع ذلك كان في هذه الشبكة المترامية الكبيرة خيطان تجاريان تفوق أهميتهما بوضوح جميع الخطوط الأخرى ، أحدهما بسبب المسافات التي يترامى إليها وغرابة السلع التي يتعامل فيها ، والآخر بسبب الكميات الهائلة التي ينقلها والتنظيم الهائل الذي يتطلبه : وهما يمثلان خط تجارة روما في المحيط الهندي ، وخط نقل الغلال بين روما والإسكندرية .

كتب شاعر هندي في وقت ما من القرن الثاني الميلادي يقول : تأتي سفن اليافانيون Yavaneas الجميلة الكبيرة محملة بالذهب وهي تثير الزبد من حولها ، وتعود محملة بالفلفل . واقترح شاعر آخر على ملكه : « اشرب الخمر الباردة العطرة التي يأتي بها اليافانيون في سفنهم ، . وكان اليافانيون هؤلاء على التحديد رجالا من أى مكان من الغرب . ولكن هذا الاسم بالنسبة للهنود في ذلك الوقت كان يعنى دائما على وجه التقريب اليونان والمصريين الذين يتاجرون بين البحر المتوسط والهند . وكانت سفنهم تملأ أرصفة الموانئ الهندية ، كما كانت مواخير الموانئ تعج ببهارتهم . وأما عملاؤهم فقد أسسوا في المناطق السكنية الخلفية أحياء صغيرة خاصة بهم ، سابقين بألف وخمسمائة سنة موظفي شركة الهند الشرقية الانجليزية .

كانت البعوث الرسمية تتبادل بين الشرق والغرب — فأرسلت الهند عدة بعوث في خلال حكم أغسطس ، وزارت واحدة من سيلان الإمبراطور كلوديوس . وقد استمرت هذه البعوث تأتي إلى روما حتى حكم قسطنطين الأكبر . وتشتمل الوثائق الصينية على بيان طويل يميل إلى

الإطراء يصف كيف كان يعيش الناس في ولايات روما الشرقية . ( وهو بيان مأخوذ جزئياً من تقرير سفير كان قد ذهب إلى بلاد ما بين النهرين في سنة ٩٧ ميلادية ) ويشتمل على الملاحظة المدهشة ، أن الناس هناك على حد قوله « شرفاء في معاملاتهم ولا يوجد سعران » . وذهبت جماعة من الغربيين إلى حدود الصين ولاحظت أنه : « في السنة التاسعة من عصر ين - هسي Yen-hsi خلال حكم الإمبراطور هوان - تي Huan-ti ( ١٦٦ ميلادية ) . . . أرسل ملك تا - تسين Ta-ts'in ، آن - تون An-tun بعثة عرضت عند وصولها حدود جه - نان Jih-nan ( فيتنام Annam ) العاج وقرون الخريت وذبل السلحفاة . وتبدأ من هذا الوقت العلاقة بهذه الدولة . . . وتا - تسين هو الاسم الصيني للإمبراطورية الرومانية ، وأن تون هو أنطونيوس الاسم العالمي لماركوس أوريليوس . ويتكلم البيان عن الهدايا العادية جداً التي حملتها البعثة الإمبراطور ، ولم تكن تشتمل مثلاً على جواهر . ويغلب على الظن أن هذه لم تكن بعثة رسمية وإنما جماعة من شاحني السفن أرادوا التغلب على منافسيهم ، محاولين شراء الحرير اللازم لهم رأساً من الصين بدلاً من التعامل مع الوسطاء .

لم تكن السلع المستوردة من الهند وبلاد العرب في عصر البطالمة غير نزر يسير إذا قورنت بالسييل الجارف الذي تدفق بعد أن حقق أغسطس السلام لدنيا البحر المتوسط . كانت روما المستهلك الأكبر لمعظم هذه السلع كما كانت من قبل . وأما الفلفل وغيره من التوابل فكانت تصل بكميات كبيرة حتى لقد اقتطع الإمبراطور فسبازيان Vespasian جزءاً من الرواق المقام في قلب المدينة سمي « صوامع الفلفل » وخصه لتجار التوابل خاصة وعندما وافق الأاريك Alaric القوطي في سنة ٤٠٨ على ألا يستبيح روما ، كان جزء من الثمن الذي دفع له عبارة عن ثلاثة آلاف رطل من الفلفل . وتدفع الحرير والجواهر بكميات هائلة حتى لقد حدث قلق حول نضوب مصادر المدينة المالية . وقد صاح الإمبراطور تيريوس غضباً : « إن نساءنا

ولعبياتهن إنما يحولن نقودنا إلى الأجانب ، . وقلق باينيوس الكبير بسبب المستوردات الآتية من بلاد العرب والهند والصين وكيف أنها تكلف روما سنوياً ٥٥٠,٠٠٠,٠٠٠ سسترس .

كانت مائة وعشرون سفينة في عصر أغسطس تبحر إلى الهند سنوياً من ميناء المزيل ( بلح البحر ) الواقع على شاطئ البحر الأحمر ، وهذه السفن تبلغ ستة أضعاف السفن التي كان يرسلها متأخرو ملوك البطالمة .

وكان هناك ميناء آخران في نفس المنطقة يقومان بإرسال أساطيل إلى الهند أيضاً . وكانت هذه السفن تزود بفرق من رماة السهام للدفاع ضد هجمات القرصنة ، كما كان جزء من الأسطول الروماني يقوم بدوريات في البحر الأحمر لحراستها وكانت السفن كما في عصر متأخرى البطالمة تسير والرياح الموسمية تدفعها من الخلف تقريبا حتى مصب نهر السند بجوار كراتشي . وبعد ذلك بعدة عشرات من السنين ، أى بعد منتصف القرن الأول الميلادى بقليل ، لم يخف القباطنة من توجيه الرياح إلى جانب السفينة الأيمن ، بالرغم من أن ذلك أضاف خمسمائة ميل في عرض البحر ، للاتجاه نحو الشاطئ الجنوبي الغربي للهند مباشرة . وهو قلب بلاد الفلفل — كانوا يبدون من مصر في يوليو فيقطعون مسافة الألف وأربعمائة ميل إلى جنوب البحر الأحمر في ثلاثين يوما ، والألفي ميل من هناك حتى شاطئ مالابار في أربعين يوما أخرى . وفي حوالى أوائل ديسمبر يعودون مع الرياح الموسمية الشمالية الغربية . ولتسهيل الأمور طهر الإمبراطور تراجان مرة أخرى القناة القديمة بين النيل والبحر الأحمر .

كان طريق روما — الهند أبعد طرق تجارة العصر ، ومع ذلك فهو الطريق الذي نعرفه أحسن معرفه . فقد ألف تاجر مجحول كان يسير سفينة في هذا الخط بعد منتصف القرن الأول الميلادى بقليل « مرشداً للبحر الأثرى ، ( Erythraean ) أى المحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج الفارسي

على أنه كانت هناك مؤلفات مشابهة تشتمل على جميع الخطوط البحرية في الإمبراطورية الرومانية ، لم يبق منها جميعا غير هذا المؤلف . وكان مكتوبا للقباطنة وشاحى السفن على السواء . فكان مرشداً ساحليا لشاطئ أفريقيا الشرقى حتى زنجبار فى الجنوب ولشواطئ بلاد العرب والهند - كما كان فى نفس الوقت دليلا تجاريا لما يمكن شراؤه وبيعه فى الأماكن المختلفة الواقعة على تلك السواحل . وهذا المرشد لا يتجاوز من الناحية الأدبية أى نشرة من نشرات أسطول الولايات المتحدة ، إضافة إلى أنه ليس أكثر من خمس وعشرين صفحة لا غير ، إلا أنه كنز من المعلومات التى لا تقدر بثمن .

يتكلم المؤلف أولا عن الشاطئ الأفريقى . فيقول إن المواد الهامة التى يمكن للتاجر الحصول عليها فى هذه المرحلة هى ذبل السلاحفة والعاج والبخور ، ويحصل عليها بما يرضتها بالملابس الرخيصة ، والمعادن والمصوغات وكثيرا ما يحذر من عداة المواطنين ، فيقول إنه من الحكمة أن يأخذ التاجر معه قليلا من الخمر والخنطة ، لا للتجارة ، وإنما لاسترضاء المتوحشين .

وأما جوهر هذا المرشد فالرحلة إلى الهند ، ولذلك يعود المؤلف إلى القواعد التى تبدأ منها الرحلة وهى ميناء المزبل ( بلح البحر ) وميناء برنيس Berenice ( بالبحر الأحمر ) فيصف أولا الرحلة عبر البحر الأحمر وساحل بلاد العرب الجنوبي . والموانئ معظمها ردىء والرحلة حذاء جنوبي بلاد العرب خطيرة . وهناك عند أحد موانئ البحر الأحمر الواقعة على شاطئ بلاد العرب لا يزال التاجر يخضع إلى أمور تذكره بامتداد الحكم الرومانى : فهناك موظف رسمى تهميه فرقة من الجند يجمع مكوسا لا تقل عن ربع البضائع المارة بالميناء . وجاء ذكر البقشيش ، ذلك الأمر الذى يصاحب التجارة فى الشرق فى كل مكان فى مدينة بجوار بوغاز باب المنذب . وهنا بادل التجار الأوانى الذهبية والأوانى الفضية المصقولة والأثواب الثينة

وأواني النحاس بأهم منتجات المنطقة طبعاً وهو المر . وكان المواطنون مشغوفين على الأخص بطرز مختلفة من المنسوجات . وبعد أن استعرض المؤلف الخليج الفارسي باختصار كبير - ذلك أنه كان تحت سيطرة فارس عدو روما اللدود وكان دخول موانئها أمراً فيه مخاطرة ولا شك - ينتقل إلى الهند .

ويصل الهند عند مصب نهر السند . وهناك توجد سوق يمكن فيها مبادلة الأقمشة والأواني الزجاجية أو الذهبية أو الفضية ببعض التوابل الهندية والعطور ، والأحجار شبه الثمينة والموسلين ، وغزل الحرير . وهذا المكان كان محطاً لتجارة العبور ، ذلك أن قليلاً من هذه السلع كان محلياً : فالأحجار الكريمة تأتي من إيران أو أفغانستان ، والحرير من الصين . ويمكن الحصول على جميع هذه المواد من بروش Brooch التي تقع على مسافة مائتين من الأميال شمالى بومباي . هذا إضافة إلى أنواع أخرى من أقمشة القطن وبعض الفلفل وكانت الخمر وخاصة الإيطالية من الأشياء التي يقاوض عليها المواطنون . وأما البقشيش هنا فترفع جداً : ذلك أنه كان يستحضر للراجا . . . . . أو ان فضية ثمينة جداً ، وغلمان مغنين ، وفتيات جميلات للحریم وخور معتقة جيدة ، وثياب دقيقة النسيج وأحسن أنواع الدهانات . وكانت الملاحه حذاء الشاطئ . من مصب السند إلى بروش خطرة ، وقد وصف المؤلف المخاطر بتفصيل مثير . وكان دخول الموانئ من أشد هذه المخاطر ، وعلى الأخص بسبب الصخور والسدود الرملية ووعورة المد والجزر - حتى لقد تغير أسلوب رجل الأعمال الجاف الذي يستعمله وأصبح أكثر إثارة وهو يتحدث عن أحد الموانئ «حيث تكون قوة البحر عند ظهور القمر الجديد وخاصة عندما تحدث موجة المد عند المساء ، شديدة جداً حتى إنك إذا أردت الاستفادة من المد البسيط وكنت قد بدأت فعلاً تدخل الميناء فإنك تسمع أولاً شيئاً أشبه بصوت جيش آت من بعيد ، وبعد ذلك بقليل جداً يتدفق البحر من فوق الشعب محدثاً زميراً .»

وهنا كان راجا المنطقة يساعدهم بتزويدهم بالصيدان المحليين ليستعينوا بهم كمرشدين . وإن تجنب هذا الجزء من الشاطئ كان سبباً من الأسباب التي دعت القباطنة المتجهين إلى الجنوب فيما وراءه ، أن يوجهوا الرياح إلى الجانب الأيمن من سفنهم ، عندما يتركون البحر الأحمر مباشرة ويتخذون طريقاً عبر المحيط .

وأخيراً وصل المؤلف إلى شاطئ مالابار Malabar الذي كان أهم مناطق التجارة البعيدة باعتباره مصدر الفلفل والجواهر . وهنا وفي ميناء كان يقع في الموقع الذي نعرفه اليوم باسم كرانجانور Cranganore توجد سفن الشحن الكبيرة حقاً ، تلك التي كانت تقطع الرحلة رأساً عبر المحيط . فكانت تقدم إلى هذا المكان :

من أجل الكميات الهائلة من الفلفل والقرقة ، وكانت هذه المنطقة تستورد أولاً وقبل كل شيء كميات كبيرة من العملة ، والياقوت الأصفر ، وقليلاً من الملابس دقيقة النسيج والبياضات المزخرفة وحجر الكحل ، والمرجان والزجاج الخام ، والنحاس ، والرصاص ، والقصدير ، وقليلاً من الخمر . . . . ورهج الغاز ( صبغة حمراء ) والزرنيخ الأصفر ( صبغة صفراء ) ، وما يكفي من القمح لبجارة السفن ، ذلك أن التجار المحليين لم يتعاملوا فيه ، ( بل ربما كانوا يتعاملون فقط في الأرز ) . وأما المصدرات فالفلفل الذي كانت تنتجه بكميات كبيرة منطقة واحدة مجاورة ، وتسمى كوتونارا ، وكميات كبيرة من اللآلئ النفيسة والعاج والأقمشة الحريرية والسنبل الهندي والقرقة من المناطق الداخلية ، وأحجار شفافة من جميع الأصناف ، والماس ، وذبل السلحفاة .

ومن أهم المعلومات التي وردت في تلك الفقرة أن السلع كانت تبلغ كمية كبيرة من العملة . وهذا أمر تدمر منه الإمبراطور تيبيريوس .



وأما بليزوس فقد أعطانا إحصاءات عن كميات هذه العملة ، وقد وجد المنقبون عن الآثار الدليل الملموس ، إذا اكتشفوا كمية كبيرة من العملة الرومانية في الطرف الجنوبي للهند كلها من الذهب والفضة ولم يكن من بينها عملة نحاسية . وبما أن الهنود في ذلك الوقت لم يعرفوا النقود ، فإنهم كانوا يعتبرون هذه العملة سبائك ، وبذلك لم تكن وسيلة التبادل عندهم اعتبار القيمة المكتوبة على العملة ، وإنما كمية كبيرة منها تبلغ وزنا معيناً . ويرجع عهد هذه العملات المكتشفة إلى الفترة ما بين عهدي أغسطس ونيرون . ولما ضرب خلفاء نيرون عملات أقل قيمة من سابقتها رفض الهنود قبولها وهنا كان على التجار منذ ذلك الوقت فصاعداً أن يتعاملوا بهم إما بالعملة القديمة وإما بالسلع .

على أن طريق التجارة لم ينته عند الطرف الجنوبي للهند ، وإنما امتد إلى الشاطئ الشرقي . ولقد كشفت تنقيبات أثرية حديثة بجوار بونديتشرى عن بقايا محطة تجارية غربية كانت تباشر نشاطها ابتداء من منتصف القرن الأول الميلادي حتى نهاية القرن الثاني على الأقل . وهذا الساحل كان معروفاً لدى مؤلف المرشد حتى مصب نهر الكنج لا أكثر ، إذ تنتهي معلوماته عند هذا المكان . ثم إنه لم يكن يعرف شيئاً عن الملايو إلا لماماً ، وقد سماها جزيرة مرتكباً الخطأ الشائع عن مثل تلك الأماكن النائية . وذكر أن هناك فيما وراء الملايو بلادا توجد بداخلها مدينة كبيرة تسمى « تينا » كان يجلب منها عبر الطرق البحرية ، الحرير الخام ، وغزل الحرير ، والملابس الحريرية . وقد ذكر لنا أيضاً أن الذهب إلى أرض تينا هذه ليس أمراً سهلاً ، إذ لم يكن يعود منها سالماً غير رجال قلائل جداً ، ونادراً ما كان يعود أحد .

وهنا ينتهي هذا السكتيب الفريد — على أن هذا المسكان لم يكن أبعد موضع انتهى إليه البحارة القدماء . فإنهم كانوا بحلول نهاية القرن الثاني

الميلادى قد توغلوإ إلى مناطق بعيدة كفيتنام ويحتمل أنهم تجاوزوا . وكان الرجل الذى قادهم فى هذا الطريق يونانيا جريتا لا يعرف عنه شىء إلا أنه كان يدعى الاسكندر ، اكتشف وجود رياح موسمية فى خليج البنغال شرقى الهند وفى البحار التى تقع غربها ، وانتز فرصة معرفته لهذه المعلومات وقام برحلتين استكشافيتين أوصاته الأولى عبر الخليج فقط إلى برما ، ولكنه استطاع فى خلال الثانية أن يسير بحذاء الساحل البرى ويمر فى مضيق ملقا Malacca إلى بحر الصين الجنوبى ويصل إلى هانوى Hanoi أو ربما إلى كنتون Canton أيضا . وبعد فترة وجيزة كان التجار الذين تبعوا طريقه يسرون رأسا متجاوزين خليج البنغال وأصبحوا يتاجرون مع الملايو وسومطرة وجاوة . وكان بعض منهم ممن كانوا يسمون « سفراء آن - تون » ، على اتصال بالصين . وهنا توقف أخيرا توغلمهم الشرقى . وبذلك كانوا قد أقاموا طريقا تجاريا بلغ طوله من روما حوالى ثلث محيط الكرة الأرضية، وكانوا قد وصلوا إلى منطقة لم يقدر للغربيين أن يروها مرة ثانية قبل بداية القرن السادس عشر . واستمر هؤلاء التجار يقدمون إلى هذه الأما كن مائة سنة أخرى على الأقل . وقد ذكرت السجلات الصينية رجلا سمته لان Lun كان يونانيا اسمه ليون ؟ وصل إلى جنوبى فيتنام عن طريق البحر فى سنة ٢٢٦ ميلادية ، كما ذكرت أيضا جماعة أحضرت هدايا الإمبراطور فى سنة ٢٨٤ .

هذه إذن هى الصورة العامة لإحدى المفاخر التجارية التى أنجزتها روما ، ألا وهى تجارتها المترامية إلى حدود يصعب تصديقها ، مع أفريقيا وبلاد العرب والهند والشرق الأقصى . وإن نظرة عابرة إليها إنما تعطينا صورة عن تعقيداتها البالغة . وقد أسقط مؤلف الكتيب المذكور آنفا والذى قدم لنا كثيرا من المعلومات التى يمكن الانتفاع بها ، أسماء عدد من الموانئ ، كما أهمل ذكر كثير جدا من مواد التجارة المختلفة . غير أن نظرة فاحصة تظهرنا على صورتها الواضحة . فقد كانت هناك أصلا أربع سلع رئيسية

تجلب من تلك الأماكن . وتستورد من أربع مناطق مميزة : البخور من بلاد العرب ، والعاج من أفريقيا ، والفلفل من الهند ، والحرير من الصين (ومعظم الأحيان عن طريق الهند) وأولى هذه المواد دائماً أبداً من الضروريات التي لم تكن تستغنى عنها الديانة القديمة . غير أن السلع الثلاث الأخرى كانت مواد ترفيهية بمعنى الكلمة ، وهي أشياء كان أثرياء الرومان يصرون على الحصول عليها لتحسين طعم غذائهم أو لتجميل أثاثات منازلهم أو تزيين زوجاتهم ، بالرغم من أنهم كانوا يدفعون أثمانها بالعملة الصعبة . وأما المفخرة الثانية العظيمة التي أنجزتها روما في التجارة فعلى نقيض الأولى تماماً في كل شيء . فبدلاً من السلع الترفيهية النادرة الغريبة المستوردة للأثرياء ، هيأت سلعة رخيصة بكيات كبيرة ضرورية للحياة اليومية للمليون شخص - هي القمح . وكان معظمه لا يكلفها ملياً واحداً .

أحدثت مدينة روما مشكلة تموينية كانت فريدة - ذلك أنها تطورت من قرية صغيرة ، فأصبحت في زمن أغسطس حاضرة ضخمة تضم مليوناً من الأنفس ، بحيث كانت أكبر كثيراً من أن تعتمد في غذائها على مجرد الريف المحيط بها ، ولقد بدأت في الحقيقة قبل أن يبلغ حجمها هذا المبلغ بزمان طويل استيراد ما يلزمها من الحبوب من وراء البحار ، ووجدت الحكومة نفسها مضطرة - شأنها شأن المدن اليونانية - أن تأخذ على عاتقها مسئولية توفير التكوين السكاني . وفي حوالي أواخر القرن الثاني الميلادي ، أخذت كيات كبيرة من الغلال تندفق على روما كضرائب عينية من بعض الأقاليم التي كانت روما تحكمها في ذلك الوقت . وكان السياسيون يداهنون الجماهير للحصول على تأييدها - فبدعوا أولاً يبيعون الحبوب للمواطنين بأسعار أقل من سعر السوق ، وبعد ذلك وزعوها عليهم مجاناً .

وإن شيئاً كهذا ليصعب وقفه بعد ذلك إذا بدأ : وأصبح ٢٠٠.٠٠٠ شخص في المتوسط في خلال الثلاثة القرون الميلادية الأولى يحصلون على

مثل تلك العطايا . ثم إن الأمور تعقدت أكثر من ذلك حين أصبحت المدينة تستورد معظم نخرها وزيتها من الخارج أيضا . وقد وجد كل إمبراطور جلس على عرش روما ابتداء من أغسطس سواء فيما يتعلق بهذه الحصص أو بالسوق الحرة ، أن تموين المدينة من أهم مشاكله الملحة . وهذه المشكلة سامت في القرن الثالث عندما أضيفت إلى عطية القمح التقليدية أولا عطايا من الزيت ثم غيرها من النخر ولحم الخنزير . وأصبح وزير التموين واحدا من أكثر موظفي الحكومة متاعب . على أن سعر السلع المطلوبة لم يكن بالأمر الذي يسبب متاعبه ، ذلك أن معظم الحبوب اللازمة لروما كانت تأتي إليها مجانا كضرائب عينية من صقلية وشمال أفريقيا ومصر ، كما كانت تحصل على كميات كافية من المال من ولاياتها لتدفع ثمن أى شيء آخر قد يلزمها . وأما مشكلته فكانت شحن هذه الحمولات بما وراء البحار إلى العاصمة .

وقد حفظ لنا أحد الإحصاءات النادرة التي وصلتنا من الدنيا القديمة رقم كمية الغلال التي كانت تشحن سنويا من مصر إلى روما — وهو ١٥٠,٠٠٠ طن . وهذه الكمية كانت تكفي حاجة ثلث سكان المدينة فقط ، وأما الباقي فكان يأتي من صقلية وشمال أفريقيا . ويوجد في ضواحي روما الحديثة ، بجوار المكان الذي كانت توجد فيه أرصفة الميناء القديم بنهر التير ، تل متوسط يسمى الآن « مونتى تستاشيو » ، أى تل كسارة الخنزف . ويتألف من أسفل إلى أعلاه من كسر الخنزف ، وهي بقايا الآواني التي كان يجلب فيها خلال السنين ، ملايين الجالونات من الزيت والنخر من شمال أفريقيا وإسبانيا . وأصبحت المسافة من صقلية إلى روما في هذا العصر تقطع في يومين ، ومن شمال أفريقيا في ثلاثة أيام ، ومن إسبانيا في أسبوع أو أكثر قليلا . ولكن مصر كانت شيئا آخر .

تقع مصر في جنوب روما . والرياح المواتية التي تهب على المياه الواقعة

بينهما ، في خلال أشهر الصيف التي كان يبحر فيها الملاح القديم ، شمالية غربية . وهذا يعنى أن السفن التجارية كانت تندفع مع التيار من أوستيا أو بوتزبولي إلى الإسكندرية ، والرياح في مؤخراتها في عشرة أيام أو أسبوعين وكان كل شيء يساعد على إتمام رحلة سريعة : فاتجاه الريح جعل الرحلة رأسا ممكنة ، وكانت الريح نفسها قوية ومستمرة ، وكانت السفن في غالب الأحيان تسير بالطرم ( ثقل يوضع فيها ليوازنها وهي فارغة ) ، ذلك أن ميزان التجارة الرومانية لم يكن متناسبا ، فكانت السفن تحمل إلى روما أكثر مما تحمل منها . غير أن القباطنة كانوا يتكبدون المشاق في نظير ذلك عند رحلة العودة : فكانت سفنهم تسير ضد الريح في كل ميل من الرحلة . وقد أملت الرياح الشمالية الغربية عليهم طريقا إضافيا بلغ طوله ثلث الطريق الأصلي . وكان ينبغي على السفن آتئذ وهي كاملة الحمولة أن تتجه إلى الشاطيء الجنوبي لآسيا الصغرى والرياح تهب على جانبها الأيسر ، ثم تستدير إلى الغرب فتصبح الريح في جانبها الأيمن ، حتى تصل رودس . ومن هنا تتخذ خطا جنوب كريت ، ثم تستمر في طريقها إلى سيراقوزة في صقلية ، وقد تتوقف في مالطة . وهناك قد تنتظر — إذا كان لديها وقت كاف — رياحا جنوبية تدفعها عبر بوزاغ مسينا ونحو الشمال فيما بعد ، وإلا اضطرت أن تسير ضد الرياح الشمالية الغربية مرة أخرى معانية تلك المشقة بقية الطريق — وكانت الرحلة تستغرق خمسين يوما على الأقل وفي بعض الحالات سبعين يوما .

ولم تكن السفينة لتستطيع أن تنجز أكثر من رحلة كاملة واحدة ( أى ذهابا وإيابا ) وعلى الأكثر رحلة ونصف الرحلة في موسم الإبحار .

وأيا كانت أحوال الريح ، فإن القمح المخصص لروما وهو الـ ١٥٠٠٠٠٠ طن كان ينبغي أن يصل أرصفة التير أو تجوع المدينة . وعندما سيطر فاسبازيان

على الشرق في ٦٩ ميلادية ، وكان يهدف إلى الاستيلاء على روما ، كانت أولى خطواته أن يضع يده على مصر ، وعندئذ يمنع غلها عن روما حتى التسليم .

حدث مرة عندما نقص تموين الغلال بالمدينة أن عرض الإمبراطور كلوديوس على القباطنة الذين يرغبون في الإبحار خلال الشتاء مكافآت خاصة ، وشمل العرض أيضا أولئك الذين لم تسكن حمولات سفنهم تزيد على سبعين طنا . وليست هذه طريقة اقتصادية لحل الأزمات ، غير أنه لم يكن لديه الخيار .

كانت هناك طريقة واحدة لمواجهة هذه المشكلة ، وهي العمل على إيجاد سفن كبيرة وتشغيلها بين روما والإسكندرية . وقد بدأ أغسطس الخطوة الأولى ، وربما بدأ بمجموعة من أصحاب السفن الإسكندرانيين الذين كانوا ينقلون الغلال للبطالمة . وقد تبعه خلفاؤه في ذلك كما تبعوه في أشياء أخرى كثيرة ، وأما النتيجة فكانت أسطول نقل الحبوب الفاخر بين روما والإسكندرية .

ولقد عرفنا عن طريق الحظ الحسن كيف كانت السفن التي عملت على هذا الخط . إذ حدث في وقتها خلال القرن الثاني الميلادي أن صادف إحدى هذه السفن جو سيء على غير المعتاد ، فدفعها بعيدا عن خط سيرها وانتهى بها المطاف إلى ميناء أثينا ، بيريه . وهذا الميناء كان في ذلك الوقت قد تغير كثيرا عما كان من قبل ، إذ كانت أثينا حينئذ مدينة جامعية خاملة ولم يعد مينائها السابق الكبير يتعامل في أكثر من المعاملات المحلية . ولذلك أحدث وصول سفينة من أسطول الغلال الشهير دوبا كبيرا . وإن ظهور سفينة اليوم من عابرات المحيط الكبيرات مثل « الملكة ماري » أو غيرها في ميناء مدينة موبيل أو نيو أورليانز مثلا ليحدث نفس الشيء . فقد خرجت المدينة عن بكرة أبيها لمشاهدتها — بما في ذلك لحسن حظ الأجيال

القادمة ، رجل يدعى لوسيان ، أحد أشهر كتاب هذا العصر وأكثرم إنتاجاً . وقد سار مع جماعة من أصدقائه مسافة الخمسة الأميال من أثينا إلى بيريه ليشهد ذلك الشيء الذى أحدث هذه الإثارة وأدهشه ما رأى فكتب يقول :

دكم هى كبيرة هذه السفينة ! (لوحة ١٢) . أخبرنى نجارها أن طولها مائة وثمانون متراً ، وعرضها أكثر من ربع ذلك ، وأما ارتفاعها من السطح إلى أسفل نقطة فى العنبر فأربع وأربعون قدماً . ثم أى ارتفاع بلغته ساريتها ، وأى سارية ساريتها المستعرضة ، وأى دعامة يستخدمونها لصلب السارية ثم أى طريقة ترتفع بها مؤخرة السفينة متدرجة الانحناء منتبهة برأس أوزة مذهبة ، وتقابلها عند النهاية الأخرى مقدمة السفينة ، وهى أكثر انخفاضاً وعليها صورة إيزيس الإلهة التى سميت السفينة باسمها من على الجانبين ! كان كل شيء كما أنه وهم لا يصدق : بقية زيناتها ، الرسومات ، الشراع الأعلى الأحمر ، الهلبان بمساحيبيهما ومرافيعهما ، والقمرات عند المقدمة . وأما طاقها فكانه جيش . أخبرونى أنها كانت تحمل قمحا يكفي كل فم فى أثينا سنة كاملة . وتعتمد سلامتها على رجل نحيف مسن هو الذى يدير مجدافى دفتها الكبيرين بواسطة يد لا يزيد طولها على عصا . ولقد أرونى إياه ، وهو قصير أشعث الشعر ، نصف أصلع ، اسمه هيرون على ما أظن .

وأما إذا كان طول السفينة ١٨٠ قدماً وعرضها ٤٥ وعمقها ٤٤ ، فإنها إذن سفينة ضخمة ، وربما كانت قادرة على حمل ما بين ١٢٠٠ ، ١٣٠٠ طن من الغلال . كانت فى حجم السفينة الأمريكية ، كونستيتيوشن ، Constitution إحدى السفن الحربية الشهيرة الموجودة الآن بميناء بوسطن . وكانت حمولتها أكثر ثلاث مرات من أية سفينة كانت تعمل بين أمريكا وأوروبا قبل سنة ١٨٢٠ . ولم ير المحيط الأطلسى سفناً فى حجمها حتى سنة ١٨٤٥ . وإذا كان الأسطول المستعمل كله للنقل بين روما والإسكندرية فى حجم

إيزيس هذه ، فإن روما كانت تحتاج إذن إلى أسطول من خمس وثمانين سفينة فقط لنقل الـ ١٥٠.٠٠٠ طن التي كانت تأخذها سنويا من مصر . وإذا كان من بينهما ما هو أصغر ، احتاجت إلى عدد أكبر من ذلك .

لم يعرف العالم القديم نظام سفن نقل الركاب . فقد كان المسافر يستقل أية سفينة تجارية ، يتنقل معها من ميناء لآخر حتى يصل . ولكن الرحلة بين روما والإسكندرية شدت عن هذه القاعدة فكانت سفن نقل الغلال الكبيرة تهيء خدمة ممتازة للمسافرين . قال الإمبراطور كاليغولا الأمير أجريبا (غير القائد سابق الذكر) : إذا كنت ذاهبا من روما إلى فلسطين ، فلا تتعب نفسك بالرحلة في سفينة حربية وبالمسير حذاء الشواطئ وإنما استقل إحدى سفننا التجارية بين إيطاليا والإسكندرية مباشرة . وكان الإمبراطور الروماني نفسه يستخدمها ، فعندما أراد فسبازيان العودة من مصر إلى روما في ربيع سنة ٧٠ ميلادية ، كان تحت تصرفه سفينة من سفن الأسطول الحربي غير أنه فضل أن يسافر على إحدى سفن نقل الغلال الكبيرة . وكانت هذه السفن الكبيرة ، تشق البحر رأسا من الإسكندرية إلى إيطاليا ، فلا تضيع الوقت في التوقف يوما هنا وهناك اضطرابا للتموين — وكان الشهران اللذان تستغرقهما تلك السفن في الرحلة أهم ما فكر فيه فسبازيان — ذلك أن السفن التجارية كانت تزود ركابها بوسائل الراحة التي تعتبر في ذاتها ترفيها إذا قورنت بالمكان الضيق المعد للإقامة في مؤخر سفينة حربية . وهذه السفن التجارية كانت فسيحة . وعندما سافر المؤرخ جوزيفوس على واحدة منها في سنة ٦٤ ميلادية كان عليها ما لا يقل عن ستمائة من المسافرين .

وكان المسافر من إيطاليا يركب من بوتزويولى ، أو من الميناء الذي أتم إنشائه تراجان وكلوديوس ، عندما يكون الجزء من الأسطول الذي أمضى الشتاء هناك قد بدأ في الربيع القيام بالرحلة إلى الإسكندرية ، وكانت السفن على العموم ترحل فارغة ، فتصل في عدة أسابيع قليلة . وبذلك يكون أمامها



الضيف كله لرحلة العودة من مصر . وأما بقية الأسطول الذى أمضى الشتاء فى الإسكندرية فكانت الرحلة بالنسبة له أصعب . إذ كانت السفن تغادر الإسكندرية كاملة المحولة من غلال ومسافرين حالما يبدأ موسم الإبحار ، فتصل ميناء روما فى أواخر مايو أو فى يونيو . وكان من السهل التعرف عليها عندما تقترب من الميناء ، وكان وصولها حدثا عظيما . يقول شاهد عيان :

ظهرت اليوم السفن القادمة من الإسكندرية فجأة ، أو ظهر منها على الأقل تلك التى كانت ترسل عادة فى المقدمة لتعلن عن وصول الأسطول ، وكانت تسمى « سفن التبليغ » . وهذا منظر كانت ترحب به البلاد — لقد وقف الشعب كله فى بوتزبولى على الأرصفة ، وكان الناس يستطيعون التعرف على السفن الآتية من الإسكندرية من بين جمع غفير من السفن بواسطة أشرعتها . ذلك أنه بالرغم من أن جميع السفن كانت تنشر الشراع العلوى فى أعالي البحر ، فإن سفن الإسكندرية كانت الوحيدة التى يسمح لها بالاحتفاظ بها منشورة عند الاقتراب . . . . وكانت جميع السفن الأخرى عندما تعبر كبرى تسيير بالشراع الرئيسى فقط حسب الأوامر ، وبذلك يكون الشراع العلوى فى السفن القادمة فى الإسكندرية واضحا تماما .

وكانت السفن عندما تصل إلى بوتزبولى أو إلى الميناء تعمل على العودة سريعا ، مادامت ستقوم بدورة كاملة إلى الإسكندرية ثم ثانية إلى روما ، حتى تستطيع إنجازها قبل أن ينتهى موسم الإبحار . على أن السرعة لم تكن دائما ممكنة ، فإن أمورا أخرى كثيرة كانت فى الحسبان : كان يجب الكشف على السفن فى الميناء ، وكان ينبغى عليها أن تنقل حمولتها إلى سفن نقل صغيرة أو إلى عاثمات ، ثم تنتظر حتى تسمح لها سلطات الميناء بالمغادرة . وهذه أشياء كان يمكن أن تستغرق أكثر من شهر كامل . يوجد خطاب حفظ ووصلنا ، كتبه أحد عمال سفينة من شحن الغلال هذه إلى أخيه بمصر

في وقت ما من القرن الثاني أو الثالث الميلادي ، قرأه الأخ ورماء لحفظته .  
رمال مصر الجافة ، حتى كشفت عنه معاول المنقبين في أواخر القرن الماضي .  
وفيه البيان الكافي .

عزيزى أبوليناريوس

تحيات فائقة . أصلى دائماً من أجل صحتك ، أما أنا فصحتى على مايرام .  
أكتب إليك هذا لتعلم أنى وصلت إلى البر في ٣٠ من يونيو ، وأنا أفرغنا  
حمولتنا في ١٢ من يوليو . ذهبت إلى روما في التاسع عشر ، فرحبت بنا  
المدينة كشيئة الله . وإننا الآن نتوقع يوميا الحصول على إذن بالرحيل ،  
وحتى اليوم لم يسمح لأى من سفن أسطول الغلال بمغادرة الميناء . أحسن  
تمنياق لزوجتك ولسيرينوس ولجميع أصدقائك والسلام .

أخوك أرينايوس

٢ أغسطس

ويلوح جليا أن سفينة أرينايوس لم تكن لتعود إلى الإسكندرية قبل  
نهاية شهر أغسطس ، ثم إن ضغط المدة لإتمام رحلة ثانية إلى روما قبل نهاية  
موسم الإبحار كان يؤدي إلى احتمالات غير متوقعة ، إلا أن إلحاح روما  
كان كبيرا لدرجة لم تترك للقباطنة الاختيار . فكانوا يضطرون إلى الإبحار  
مع تعرضهم لاحتمال قضاء الشتاء اضطرارا في أحد الموانى في الطريق .  
وهذا في الواقع ما حدث بالضبط في أثناء رحلة ربما كانت أشهر رحلات  
التاريخ القديم . وهي رحلة القديس بولس إلى روما في سنة ٦٢ ميلادية .

وجد قائد المائة الروماني ( وظيفة رومانية ) في مايرا ، وهو ميناء يقع  
على ساحل آسيا الصغرى الجنوبي ، وكان يحرس مجموعة المسجونين التي كان  
القديس بولس من بينها : سفينة من سفن الإسكندرية متجهه إلى روما ،  
ووضعنا فيها ، وبعد أن سرنا أياما كثيرة مبطين ، وصلنا جنوبي كريت ،  
وبالرغم من أن الأمور كانت تبدو بهذه الصورة للمسافرين ، فإن هذا لم يكن

أمرا غير عادي ، إذ لو صادفتهم رياح معتدلة في أثناء تلك المرحلة لتعجب قبطانهم منها . كانت السفينة التي استقلها القديس بولس هذه من السفن التي كانت أتمت فعلا رحلة كاملة في هذه السنة ، وكانت تحاول حينئذ إكراه نفسها على رحلة ثانية إلى روما . كانت قائمة المسافرين بها قصيرة ، إذ لم يكن عليها غير ٢٧٦ مسافرا فقط ، بما في ذلك بحارتها . وكان الوقت الذي انتهت فيه السفينة من اجتياز كريت متأخرا عن موسم الإبحار فكان خطرا . ولذلك اختار كل من القبطان ومالك السفينة أسلم الأمرين ، فرست السفينة في ميناء صغير لقضاء مدة الشتاء . وكما شاء القدر ، هب نسيم معتدل وتغير القرار للاستفادة منه ومحاوله الوصول إلى ميناء آخر فيه تسهيلات أحسن يقع على مسافة صغيرة . وبعد أن خرجت إلى عرض البحر بقليل هبت عاصفة شرقية - شمالية - شرقية . وهذه العاصفة بالذات هي التي أدت إلى شهرة كولايوس Colaeus وإلى ثرائه قبل زمن بولس بقرون ، ولا يزال البحارة حتى يومنا هذا يراقبون «الجرىجال» كما يسمون تلك العاصفة . وظلت العاصفة تدفع السفينة مدة أربعة عشر يوما وهي لا حول لها ولا قوة . وكان البحارة يطوقون الألواح بالحبال خشية أن تنفصل ، واستعملوا في ذلك جزءا من جبال الأشرعة ، وأخيرا رموا حمولة القمح في البحر لتخفيف السفينة . وأما كولايوس فقد دفعته العاصفة حتى إسبانيا ، ولكن بول كان أحسن حالا . ففي منتصف ليلة اليوم الرابع عشر شعر البحارة فجأة أن الأرض قريبة فأمر القبطان عساس السفينة أن يجس غور البحر ، فوجده أولا عشرين قامة ثم بعد ذلك بقليل جدا خمس عشرة ، ومعنى ذلك أن ضحالة المياه كانت تزداد بخطورة . وعندئذ طرح القبطان أربع مراس من مؤخر السفينة لتوقيفها حتى بزوغ النهار . وحالما ظهر بعض الضوء رأى أن شيئا واحدا يجب أن يفعله : هو أن يدفع السفينة إلى الشاطئ . فأمر بأن ينشر الأرتيمون (شراع سبق ذكره) ، وأن تقطع المراسي ، وأن يوجه ماسك الدفة السفينة إلى الشاطئ . . ولقد نجحت المغامرة وأنقذ جميع من

كان بالسفينة، بالرغم من أن السفينة انشطرت جزئين . واتضح أن هذه الأرض كانت مالطة ، وقضى القديس بولس بها ثلاثة أشهر ، وأنتم بقيت الرحلة في سفينة من سفن الغلال الأخرى كانت قد سبقت سفينته بقليل ولكن أوقفها قبطانها بحكمة في الجزيرة مدة الشتاء ، ثم أبحرت عندما افتتح موسم الإبحار في الربيع التالي .

وتبين رحلة الرسول بوضوح المخاطر التي كانت تواجه السفن في طريق نقل الغلال بين روما والإسكندرية . وكان إنشاء وصيانة هذا الأسطول العظيم لنقل الحبوب والركاب على السواء ، العمل البحري العذ الذي حققته روما . وهذه السفن — كجميع سفن الشحن الأخرى عموماً — كان يقودها إما يونان أو فينيقيون أو سوريون، ولكن الرومان هم الذين أنشأوا الأسطول، وعبقريتهم هي التي أدت إلى تنظيمه وإدارته . وأما من حيث حجم السفن وكمية الشحن ، فإنه لم ير منافساً حتى ظهور سفن الهند الشرقية ، البريطانية في القرن التاسع عشر . واستمرت هذه السفن ستة بعد أخرى تقوم بمهامها حتى انتهى قسطنطين الأكبر في سنة ٣٣٠ ميلادية من بناء مدينة أخرى يتخذها عاصمة للإمبراطورية هي القسطنطينية في مكان المدينة اليونانية القديمة بيزنطة . واستولى على هذا الأسطول لينقل الغلال من مصر إلى مدينته الجديدة ، وترك الذين تخلفوا في روما يحصلون على غذائهم بواسطة خدمات السفن السريعة من صقلية وشمال أفريقيا .

هاجمت جحافل من القوط في سنة ٢٦٩ ميلادية بمر إيجة من أقصاه إلى أقصاه ونشرت الذعر في جزره . غير أن القوط لم يكونوا شيئا جديدا في عالم الحرب ، فقد كانت حركت الشعوب الهمجية التي قدر لها ان تمزق الإمبراطورية الرومانية في طريقها . وأما الجديد في الأمر ، فوجودهم في البحر . وكان الأسطول الروماني الآن بعد قرنين من الحياة الوادعة التي أمضاها في مجرد نقل الجنود وإجراء المناورات السلية قد انحلت صلابته كما انحلت أشياء أخرى كثيرة في الإمبراطورية . وفي حوالى سنة ٢٣٠ ميلادية كان وباء القرصنة قد انتشر ثانية ، واستعملت جحافل من القوط ما بين سنوات ٢٥٣ ، ٢٦٧ البحر الأسود و بمر إيجة للانتقال إلى مناطق إغارتهم . وعندما توج ديوكليتيان في سنة ٢٨٥ ، كانت الأساطيل الإقليمية قد اختفت تماما من البحر المتوسط ، وكانت الأساطيل الإيطالية الكبرى قد انكسرت إلى مجرد هياكل . وحدث في سنة ٣٢٤ عندما اضطر قسطنطين الأكبر أن يحارب أحد منافسيه في البحر ، أن عمد الطرفان إلى الاستيلاء على سفن من سفن المدن البحرية في الشرق لقد اجنازت روما دورة كاملة وها هي ذى مرة أخرى بغير أسطول .

وفي سنة ٣٩٦ ميلادية انقسمت الإمبراطورية الرومانية قسمين ، شرقيا وغربيا . واتجهت السفن الحربية المتبقية أيا كانت إلى الشرق وخلا الحو للوندل في غربى البحر المتوسط ، وهم قبيلة جرمانية تدفقت جحافلها على شمالى أفريقيا . ومن هناك ومن غير توقف ركبوا البحر واستولوا على سردينيا وكورسيكا وغيرهما من الجزائر الاستراتيجية ، وفي سنة ٤٥٥ نجحوا في الاستيلاء على روما كذلك واستباحتها .

لم يكن هناك من أحد ليوقفهم ، وكانت الأمور حينئذ أسوأ من أسوأ أيام قرصان قبليقيا . غير أنه عندما توفى قائدهم جسرريك Gaiseric في سنة ٤٧٧ توقفت غارات السلب والنهب التي قاموا بها .

وفي ذلك الوقت تكون بالتدريج أسطول آخر لنشر بعض السلام في البحار . والفضل في ذلك يرجع إلى أمير ملاحى العالم القديم ، وهم يونان شرقى البحر المتوسط . وهذه كانت آخر مآثرهم ، ولقد كانت مأثرة عظيمة .

سقط الجزء الغربى من الإمبراطورية الرومانية شيئاً بعد شيء في أيدي غزاة من ألمانيا . أما الجزء الشرقى فقد كان أقوى ، إذ لم تنته الإمبراطورية البيزنطية ( الاسم الذى أطلق على الإمبراطورية الشرقية ) حتى سنة ١٤٥٣ عندما استولى الأتراك أخيراً على عاصمتها القسطنطينية ، وكانت القوة البحرية أحد الأسباب الرئيسية لهذه الحياة الطويلة .

بنت الإمبراطورية بعد سنة ٥٠٠ ميلادية بقليل أسطولا استطاع أن يملأ الفراغ الذى نشأ عن انهيار قوة روما فى البحار . وفى القرن السابع ظهر على مسرح الأحداث عدو لم يكن متوقفاً ، إذ بدأ العرب فى سنة ٦٣٦ منهمجهم اللامع الحافل بالاستيلاء على سوريا ، ثم أضافوا مصر بعد عدة سنوات قليلة . وعند حلول نهاية القرن السابع كانوا قد ضموا شمال أفريقيا كله . وحتى تستطيع الإمبراطورية مواجهة هذا التهديد الجديد جمعت من أسطولها سلاحاً قوياً ضخماً بحيث يمكن تقسيمه أسطولين ، أحدهما أساسى لحراسة الوطن الأسمى ، وعدة وحدات إقليمية . وكان حتى القرن الحادى عشر أقوى أساطيل شرقى البحر المتوسط ، بالرغم من أنه اضطر أن يخوض عدة معارك عنيفة ضد أساطيل الإسلام ليحتفظ بمركزه ، ولم يكن الأسطول الجديد نسخة طبق الأصل من الأسطول الرومانى القديم ، فكانت السفن

من طرز مختلفة ، وقد زودت ابتداء من سنة ٦٧٨ بسلاح جديد مخيف ، وهذا السلاح أدخل في فترة عصيبة وفي الوقت المناسب .

بدأ العرب في سنة ٦٧٣ هجرما عنيفا في البحر ضد القسطنطينية . وكانت سفنهم في خلال السنوات الخمس التالية تخرج من قاعدة قريبة في جزيرة سيزيكوس الواقعة في بحر مرمرية لتحصن العاصمة البيزنطية وتهاجمها . وكانت استباحة العاصمة مسألة وقت لا غير ، وكادت تحدث لولا رجل واحد . كان المهندس كاليينيكوس قد هرب إلى القسطنطينية من مسقط رأسه عندما غزا العرب سوريا .

واستطاع في نفس الوقت أن يسوي حساباه مع من طردوه وأن يكافئهم الذين استقبلوه ، ذلك أنه أنقذ المدينة بقدمه إليها في الوقت المناسب بطريقة جديدة لاستخدام سلاح قديم هو النار .

كان اليونان والرومان منذ قرون يستعملون النار في حروبهم بصورة أو بأخرى . وقد كسب الروديون في القرن الثاني قبل الميلاد عدة انتصارات بحرية باهرة ، وذلك بتعليمهم وأن مليئة بالنار المشتعلة عند مقدمات سفنهم . وأما المادة الأساسية في جميع وصفات « النار الإغريقية » وهذا هو الاسم الذي سميت به في العصور التالية مختلف المخلوطات القابلة للاشتعال - فكانت ذلك الشيء الذي سماه القدماء النفط وهو الزيت الخام الذي يمكن الحصول عليه في منطقة الشرق الأوسط الغنية بالبتروك من أماكن عديدة ، حيث يرشح من الأرض . ومع أنه مادة تشتعل بدرجة كافية في صورتها الأصلية ، فقد كانت الطريقة المألوفة هي خلطه بالكبريت أو القار أو الجير الحي . وبعد ذلك حدث اكتشاف - اف قلب الأوضاع : ذلك أنه إذا أضيفت نترات البوتاسيوم نتج مخلوط يحترق ذاتيا . وقد نسبت إلى كاليينيكوس أولوية التوصل إلى هذا التركيب ، على أنه إذا لم يكن

أول من اكتشف هذه الطريقة ، فقد كان على الأقل أول من توصل إلى وصفة أكثر فاعلية من أى شيء كان موجوداً عندئذ - وهذا المركب لم ينقذ بينة في نفس الوقت فحسب ، وإنما زود البيزنطيين بالسلاح الرئيسي للمستقبل . ولقد استطاعوا أن يحتفظوا بتفوقهم على العرب في البحر عدة قرون بأن منعوا هذا السر من الوصول إلى أيديهم .

كان نجاح كالينيكوس العجيب سبباً في أن جعل الحرب بالنار أحد الأساليب الرئيسية للحرب في ذلك العصر . وظهرت مصانع برمتها لصناعة الأسلحة الجديدة ، وزودت السفن حينئذ بأسلحة من أسلحة المدفعية النارية . أحدهما المنجنيق الذي لم يقتصر حشوه عندئذ على السهام والحجارة وإنما كان يحشى بآنية خزفية ملئت بآخر مبتكرات كالينيكوس المحسنة من المخلوط ذاتي الاشتعال ، فكانت تنفجر عند الارتطام وتتطاير محتوياتها وتشتعل النار في كل مكان ، وأما السلاح الآخر فربما كان أرق جهاز حربي اخترع قبل المدفع ، وهو صاروخ محرق تطلقه الآلة . كان المقاتلون يركبون أنبوبة من البرونز على سطح السفينة ويدخلون فيها قصبية مائتة بالنار الإغريقية ويغلقونها . ثم يصوبون الأنبوبة ويشعلون فتيلاً فيشعل القصبية التي تلتهب ، وعندئذ تدفعها الغازات المنطلقة خارج الأنبوبة فتخرج مقذوفاً نارياً شاقاً الهواء إلى الهدف . وكان القتال على مسافة قصيرة لا القتال بعيد المدى هو الذي دعا إلى ابتكار أكثر الأسلحة البيزنطية فتكاً ، ذلك السلاح الذي أصبح من الأسلحة القياسية في جميع سفنهم الحربية . وهو أنبوبة طويلة من الخشب مبطنة بالبرونز ومقامة عند السطح الأمامي بفوهتها إلى الخارج . وأما نهايتها الأخرى فتتصل بمضخة هوائية ، تملأ بالنار الإغريقية ، وتشتعل مع تشغيل المضخة ، وعندئذ يخرج مقذوف من اللهب من الفوهة ( لوحة ١٦٤ ب ) . وهذه أول قاذقة لهب عرفتها الدنيا ، سلاحاً رهيباً فعالاً ، وصنعوا منه أيضاً طرازاً مصغراً يحمل في اليد ، استعمله بحارة الأسطول ، يخفونه وراء دروعهم ، ثم يطلقونه على العدو في اللحظة المناسبة .



كانت أسلحة العصر البحرية جديدة ، وكذلك السفن التي حملتها . وقد استعمل الرومان السفن ذات السطحين قليلا ، غير أن التريميم ظلت عماد أسطولهم ، وكانت الدرومون هي سفينة الخط الأول ( المقدمة ) في هذا الأسطول البيزنطى . وسميت «العداء» ( لوحة ١١٦ ) وصممت - كما يدل على ذلك اسمها - من أجل السرعة خاصة وكانت دائما من ذات السطحين . وأما التريميمات والكواديريريمات وغير ذلك من الطرز فأصبحت في ذلك الوقت من مخلفات الماضى . والدرومون مزودة بمائة مجداف في كل صف من كلتا الناحيتين خمسة وعشرون مجدافا . وهى جميعا تعمل من خلال ثقوب في الهيكل . أما السطح الخارجى ( ويرز خارج السفينة من فوق الحافة العليا كما سبق ذكره ) فيتمشى مع السطح الثالث . ومع وجود طرز كبيرة وصغيرة في الدرومونات فإن أطوالها جميعا كانت في حدود ١٣٠ قدما وأنحو ذلك . وهى مسافة تكفى لإيجاد متسع لخمس وعشرين مجدافا ولسطحين للقتال عند المقدمة والمؤخرة . والاختلاف كان في العرض فقط ؛ إذ كان عرض بعضها يكفى لإجلالاس مجدفين ، وأكبرها يكفى لثلاثة لكل مجداف من المجداف العليا . وتبعا لذلك كان السطحان المعدان للبحارة وحفظ الأسلحة أكبر . هيات هذه الطرز الأعرض توازنا بين القوة والسرعة ، إذ أضافت إلى تصميم سريع أصلا ، القوة الناشئة من قرة دفع المجداف متعددة المجدفين . والدرومون سفينة سيئة المنظر تميل إلى الشكل الدائرى لا الخطوط الانسيابية . الروافد القريبة من المقدمة والمؤخرة من سهم القاعدة عمودية تقريبا ، وأما الأخرى فتنتشر أفقية ثم تنحني إلى أعلى فجأة . وترك وسط السفينة مفتوحا ، لتخفيض وزنها وزيادة سرعتها . وكان بها ثلاثة مماش ضيقة أحدها عند منتصف السطح ، والآخران عند حافة السفينة ، وهى جميعا تعمل على وصل السطحين الأمامى والخلفى . يرتفع السطح عدة أقدام عن مستوى حرف السفينة ، كما يوجد عند الجزء المنخفض المتوسط بين السطحين «برواز» خفيف تعلق عليه الدروع ، يشبه كثيرا مثيله في سفن الفايكنج وضع

لحماية المجدفين . ولهذه السفن صاريان وأحيانا ثلاثة ، وقد زودت في القرون التالية على الأقل بالأشعة المثلثة . وبما أن مثل هذا النوع من الأشعة خفيف وسهل المناولة ، فإنه كان يحمل أثناء القتال ولا يترك على الشاطئ . كما جرت العادة من قبل .

ومقدمة الدرومون — كجميع السفن الحربية السابقة — تبرز إلى الأمام لتنتهى بناطحة . غير أن الأسلحة النارية الجديدة أهم من ذلك ، فالتسليح يرتبط بالقتال على مسافات قصيرة ، وبالصعود على سطوح سفن العدو . وعند مقدمة السفينة دريئة تحمى المقاتلين الذين يضربون سفن العدو بالمتذائف النارية ، وتضيف الطرز الكبيرة من الدرومونات دريئة أخرى عند منتصف السفينة بجناحين طويلين يبرزان من جانبي السفينة فوق الحافة ويعاق في كل منهما ثقل كبير، فإذا ما اقرب العدو بحيث يصبح هذا الثقل فوق مجدفيه ترخي الحبال المعالق منها أو تقطع . وتحمل كل سفينة قاذفة لذب عند المقدمة وتزود الطرز الأكبر بقاذفات الصواريخ أو المجانيق . وأما أكبر الطرز فتزود بجميع هذه الأسلحة فضلا عن قاذفتي لذب إحداهما عند المنتصف والأخرى عند المؤخرة . وبما أن العدو كان يستعمل النار بصورة ما ، فإن الأجزاء الهامة في السفينة تشد عليها جلود لخماتها في أثناء القتال وتشبع بالخل ، لأن الماء عديم التأثير في النار الإغريقية .

ولم تكن الدرومون سفينة الخط الأول للأسطول البيزنطى فحسب ، وإنما كانت — بعد عدة تعديلات — سفينة الخط الأول لأساطيل العدو أيضا . كان العرب الذين استولوا حينذاك على سوريا ومصر شعبا صحراويا لا بحريا ونواة أساطيلهم التي بدأوا بها صنعت في أحواض بناء السفن في الإسكندرية بواسطة يونانيين أو مصريين كانوا قبل ذلك الوقت بتقليل يبنوز سفن الأسطول البيزنطى . واعتمد الحكام الجدد قرونا عدة بعد

ذلك على الشعوب المغزوة ، لا في بناء السفن فحسب ، وإنما في تزويدها بالمجدفين أيضا .

وفي خلال القرنين الأول والثاني الميلاديين كان الشباب المصريون يجدفون في سفن أسطول ميزين الروماني . وفي القرنين السابع والثامن ، وبعد ذلك أيضا ، كانوا يملأون مقاعد التجديف في أساطيل الخليفة المصرية ، في حين كان المقاتلون العرب يحاربون من سطوحها .

وظل الأسطول البيزنطي بديلا قويا للأسطول الروماني . وكان ينبغي أن يكون كذلك ، لأنه لو لم تكن للبيزنطيين قوة محاربة من الطراز الأول لخسروا تجارتهم أمام المغيرين ، ولسقطت عاصمتهم في يد الأسطول العربي الكبير . على أنهم في مجال التجارة البحرية وبالرغم من أنهم استمروا في مباشرة تجارة نشيطة واسعة المجال لفترة ما ، لم يحققوا شيئا يوازي ما أنجزه سلفهم .

كانت تجارة روما في المحيط الهندي وصعوبة المرحلة الملاحية بين الإسكندرية والتبير وضرورتها هي التي دعتهما إلى أن تبذل أعظم الجهود . وأما بيزنطة فسارت شوطا قصيرا في الطريق الأول ، واستغنت عن الثاني إطلاقا .

وقد قضى البطالمة في القرن الثاني قبل الميلاد ، على احتكار الهنود والعرب الطويل للتجارة مع الهند . وكان شاحنو السفن والبحارة الفرس بحلول القرن السادس الميلادي قد أخذوا معظمها من اليونان والمصريين . وأما الضربة القاضية فأنت في سنة ٦٤١ ، تلك السنة التي استولى فيها العرب على مصر . فمنذ ذلك الحين منع التجار البيزنطيون نهائياً من الاتصال المباشر بالبحر الأحمر والهند ، وتقاسم التجار العرب والفراسيون

التجارة في تلك البحار حتى وصل فاسكودا جاما إلى ميناء كاليسكوت في ٢٠ من مايو سنة ١٤٩٨ .

وكان معنى الغزو العربي لمصر أيضاً أن تحولت غلال وادى النيل إلى البحر الأحمر ، إلى المدينة ومكة ، بدلا من البحر المتوسط إلى أوروبا . غير أن هذا لم يكن سبب القضاء على أسطول شحن الغلال الروماني الكبير بسفنه الضخمة ، لأن هذا الأمر حدث قبل ذلك بقرون . فبعد أن أسس قسطنطين عاصمته الجديدة مباشرة ، تحولت شاحنات نقل القمح المصري الهائلة التي اعتادت أن تذهب إلى التبير إلى البوسفور .

وكان طريقها إلى الوجهة الجديدة أسهل كثيرا من القديمة ، ولم تعد هناك حاجة لأسطول من الشاحنات الضخمة .

كانت المسافة أقصر كثيرا وأسهل ، حتى غدا في مستطاع السفن أن تقوم برحلتين كاملتين أو ثلاث في موسم الإبحار . وأما الصعوبة الوحيدة التي كانت تواجهها فعبور الدردنيل ، وقد حل الإمبراطور يوستينيان في أوائل القرن السادس هذه المشكلة ، بأن بنى مستودعا كبيرا للغلال في جزيرة تينديوس بجوار مدخل الخليج ، طوله ٢٨٠ قدما وعرضه ٩٠ ، وكان من الارتفاع والسعة بدرجة تكفي لاستيعاب جميع شحنات السفن التي تعمل على هذا الخط . فكانت عند وجود الرياح المضادة فوق المضيق تفرغ شحناتها فيه وتعود ثانية لمصر تاركة الشحن السفن الصغيرة تحملها بقية الطريق عندما يهب نسيم مواتٍ . وفي العقد الخامس من القرن السادس ترقفت هذه العمليات ، واعتمدت العاصمة منذ ذلك الوقت على المؤن التي تستطيع نقلها من البلقان وجنوبي روسيا .

على أن هذا كله لا يعني أن الإمبراطورية البيزنطية قد هجرت التجارة البحرية عندما فقدت مصر ، لأن تجارها في خلال مائة عام بعد ذلك

ظلوا في جميع الموانئ الكبيرة من إيطاليا إلى البحر الأسود ، ولم يكن أسطولها يؤمن رحلات سفنهم التجارية فحسب ، ولكن استطاع أن يحافظ على الاحتكار البيزنطى لبعض المناطق ، وذلك بإبعاده أساطيل المنافسين . وظل العرب والفرس يحضرون سلع الشرق إلى البحر المتوسط ، ولكن التاجر البيزنطى الذى كان ينقلها إلى الغرب ( البيزنطى ) تحاذل بمرور الزمن ، وأصبح يفضل المسكيب والدكان على السفينة .

وتضاءلت البحرية التجارية البيزنطية شيئا فشيئا . وبقيت القسطنطينية مركزا تجاريا كبيرا ، غير أن صادراتها و وارداتها صارت تنقل في ذلك الحين على سفن عربية أو سورية أو إيطالية . وبحلول سنة ١١٠٠ تنحى البيزنطيون نهائيا عن دورهم القديم . وقبض تجار بيزا وجنوا والبندقية النشيطون على زمام التجارة في البحر المتوسط ، وسيطرت الأساطيل الإيطالية على مياهه .

وبعد ذلك الزمن بقرن أو نحو ذلك تحققت أعظم مآثر القرون الوسطى في فنون الملاحة ، فأصبح ماسك الدفة حينئذ يواجه سفينته بالبوصلة ، بدلا من الاعتماد على النجوم أو الشمس أو الريح ، بالإضافة إلى دفة فعالة قوية بدلا من مجاديف الدفة القديمة . وأخذ زمن الناطحة وقاذفة اللهب يقترب من نهايته ليظهر المدفع البحرى . وكان عصر البحار القديم قد انتهى فعلا .



## فهرس التوارىخ

ويلاحظ أن التوارىخ ففما قبل ٥٠٠ ق.م. تقرىبفة

ق.م.	أنظر ص
٣٤٠٠-٣٥٠٠	٢ اختراع الشراع (?)
٢٩٠٠	٢ أقدم صور الأشرفة
٢٦٥٠	٥ الفرعون سنفر وىستورد خشباً من لبنان
٢٥٥٠	٢٥ أقدم اتصالات بين مصر وكرىت
٢٥٥٠	١٦ الفرعون ساحورع ىنقل جىوشاً بالبحر
٢٥٠٠	٧ التجارة بين ما بين النهرىن والهند
٢٣٧٥	٢٣ الفرعون ىبى ىنقل جىوشاً بالبحر
٢٠٠٠	الفرعون منتوحتب الثالث ىرسل سفىنة إلى جنوبى البحر الأحمر - الفرعون سنوسرت ىحفر قناة
١١٠١٠	بين النيل والبحر الأحمر
١٥٠٠-٢٠٠٠	٢٥ عصر ازدهار البحرىة المىنوىة
١٥٠٠-١٥٠٠	الىونان فى أرض اللىونان القارة فى الطلىعة فى منطقة
٣٨٠٢٩	بحر إىجة
١٣٠١٢	بعثة الملكة حتشبسوت إلى بنت
٢٣٠١٨	١٤٣٦-١٤٩٠ تحتمس الثالث
٢٢	رخمىر
٢٠	١٣٧٧-١٤١٣ أمنتب الثالث

ق م .	أثر ص
	٢٠ كينامون
١٣٦٢ - ١٣٨٠	٢٩ أخناتون ٣٥٠
	٣٥ خطابات تل العمارنة
١٣٠٠ - ١٠٠٠	٣٧ ، ٣٩ عصر القرصنة البحرية
١١٩٠	٣٩ رمسيس الثالث يهزم « الشماليون أهل الجزر »
١١٨٤	٤٢ التاريخ التقليدى اسقوط طروادة ٤٣٠
١١٠٠	٦٠ رحلة وينامون
	اليونان الدوريون يهاجرون إلى شبه الجزيرة
	اليونانية
	٨٤ رحلة الأراجو
٩٧٠	٨٧ الفينيقيون يمدون سليمان بالخشب
	٨٨ الفينيقيون يتاجرون مع الهند
٧٠٠ - ١٠٠٠	٩١ استعمار الفينيقين للغرب
٨٠٠ - ٥٥٠	٩٢ عصر الاستعمار اليونانى ٩٣٠
٨٠٠	١٠٨ اختراع الناطحة والبتيكو نتر
٧٠٠	١١١ اختراع السفن الحربية ذات السطحين
٥٥٠	١١٧ اختراع التريميم
٦٠٠	١٦٩ حملة الفرعون نخاو تطوف حول أفريقيا
٥٠٠	١٧٥ رحلة هانو
٤٩٠ - ٤٧٩	١١٤ حروب بين اليونان والفرس
٤٨٠	١١٥ موقعنا أرتسيموم وسلاميس



انظر ص	ق . م . ٠
١٢٣ ، ١٦٧	٤٨٠ - ٣٢٢ أثينا تسيطر على بحر إيجه
١٣٣	٤٣١ - ٤٠٤ الحرب البيلوبونيزية
١٣٣	٤٢٩ موقعة باتراس
١٣٦	٤١٥ - ٤١٣ الحملة السيراقوزية
	٤٠٦ موقعة أرجينوزا
١٣٨	٤٠٥ موقعة إيجوسبوتامى
	٣٩٨ اختراع الكوانكيريم
١٥١	٣٨٤ - ٣٢٢ ديموستين
١٦٧	٣٣٦ - ٣٢٣ الإسكندر الأكبر
١٦٧	٣٢٢ موقعة أمورجوس و تدمير الأسطول الأثينى
١٨٠	٣١٠ (?) رحلة بيثياس
١٨٥	٣٢٣ - ٣١ العصر الهلينيستى
١٨٥	٣٠٥ - ٢٨٣ بطلميوس الأول ( الملقب بالمنقذ )
١٨٥	أنتيجونوس ( أنتيجون ) الأعور
١٨٩	ديمتريوس
١٩٨	٢٨٥ - ٢٤٦ بطلميوس الثانى ( الملقب بالمحب لأخته )
١٩٧	٢٧٩ - ٢٣٩ أنتيجونوس جوناثاس
٢١٠	٢٦٤ - ٢٤١ الحرب القرطاجية الأولى
٢١٤	٢٦٠ معركة ميلى
٢١٧	٢٥٦ معركة إكنوموس

انظر ص	ق. م. ٠
٢١٧	٢٥٥ معركة رأس هرمايوم
٢٢٠	٢٤١ معركة جزر إيجاتس
٢٣٥	٢٢١ - ٢٤٦ بطلميوس الثالث (الملقب بالخير)
٢٤٣، ١٩٠	٢٠٣ - ٢٢١ بطلميوس الرابع (الملقب بالمحب لأبيه)
٢٢٢، ٢٠٦	١٧٩ - ٢٢١ فيايب الخامس
٢٢٠	٢٠١ - ٢١٨ الحرب القرطاجية الثانية
٢٢٣، ٢٠٧	٢٠١ البعثة الرودية لروما
٢٢٠	١٩٧ - ٢٠٠ روما تهزم فيليب الخامس
٢٢٢، ٢٠٦	١٩٠ - ١٩٢ روما تهزم انطيوكوس الثالث (الأكبر)
٢٢٤	١٩١ معركة سيسوس
٢٢٥	١٩٠ معركة سيده
٢٢٨	معركة ميونيسوس
٢٢٩	١٧١ - ١٦٧ روما تهزم برسيوس
٢٤٦	١٦٧ ديلوس تصبح ميناء حرا
٢٢٩	١٤٦ تدمير قرطاجنة
٢٥٠	١٢٠ (٤) يودوكسوس يبحر إلى الهند
٢٥٢	٨٩ - ٨٥ أول حروب روما مع مثيريداتس السادس
٢٥٢	٨٨ أول استباحة لديلوس
٢٥٣	٦٩ ثاني استباحة لديلوس
٢٧٧	٦٧ پومي يقضى على قرصان قيليقيا

انظر ص	ق. م.:
٢٧٨	٤٨ فيصر يهزم پومي
٢٧٨	٤٤ مقتل قيصر
٢٧٩	٤٢ هزيمة بروتوس وكسيوس
٢٨٠	٣٦ معركة نولوخوس
٢٨٠	٣١ معركة أكتيرم
	٢٧ ق م-١٨٠ م عصر ازدهار الإمبراطورية الرومانية
٢٨٠، ٢٨١	٢٧ ق م-١٤ م عصر أوغسطس
٣٠٧	١٤ - ٣٧ تيريس
٢٩١، ٣١٩	٣٧ - ٤١ كاليجولا (جايس)
٣١٧	٤١ - ٥٤ كلوديوس
٣٠٥	٥٤ - ٦٨ نيرون
٣٢٢	٦٢ رحلة القديس بولس لروما
٣٠٧، ٣١٦، ٣١٩	٦٩ - ٧٩ فسبازيان
	٧٩ - ٨١ تيتوس
	٨١ - ٩٦ دوميتيان
	٩٦ - ٩٨ نرفا
٣٠٤	٩٨ - ١١٧ تراجان
	١١٧ - ١٣٨ هدران
	١٣٨ - ١٦١ أنطونيوس بيوس
٣٠٧	١٦١ - ١٨٠ ماركوس أوريلوس

انظر ص		ق ٠٠٠
٣٢٤	القوط في بحر إيجه	٢٦٩ - ٢٥٣
٣٢٤	ديوكليان	٣٠٥ - ٢٨٥
٣٢٤	قسطنطين	٣٣٧ - ٣١١
٣٣١ ، ٣٢٣	تأسيس القسطنطينية	٣٣٠
٣٢٤	تقسيم الإمبراطورية الرومانية	٣٩٥
٣٢٤	الوندل يستبيحون روما	٤٥٥
٣٣١	يوسينيان	٥٦٥ - ٥٢٧
٣٢٥	العرب يستولون على سوريا	٦٣٦
٣٣١ ، ٣٢٥	العرب يستولون على مصر	٦٤١
٣٢٦	العرب يحاصرون القسطنطينية. والمدافعون يستعملون النار الإغريقية	٦٧٨ - ٦٧٣

