

منتهى محمود الصاوى

النقل النهري للغلال فى مصر فى العصر البطلمى

كان جمع القمح وغيره من الحبوب الغذائية من أهم مظاهر الحياة الاقتصادية فى مصر فى العصر البطلمى. حيث تُنقل الغلال على ظهر الدواب إلى مخازن القرية ، ومنها إلى أقرب الموانئ النهرية^(١). ثم ترسل إلى الإسكندرية فوراً^(٢) ، وتوضع فى المخازن الملكية (θησαυροί) أو (ἐργαστηρία)^(٣) ويبدو أن كلمة (ἐργαρηρία) كانت قاصرة على وثائق العصر البطلمى.

ومن خلال الوثائق الموجودة فى مجموعة أرشيف بودليان Bodleian^(٤) والتي ترجع إلى العام الـ ١٨ من حكم الإمبراطور بطلميوس السادس فيلوميتور (١٦٤ . ١٦٣ ق.م.) والسنة السابعة من حكم الإمبراطور بطلميوس يورجيتيس. والوثائق الموجودة فى مجموعة بردى إراسم Erasm^(٥) والتي ترجع إلى حكم الإمبراطور بطلميوس السادس فيلوميتور والملكة كليوباترا الثانية (١٨٠ . ١٤٥ ق.م.) والوثائق الموجودة فى مجموعة ماكواري Macquarie^(٦) والتي ترجع إلى حكم الإمبراطور

(1) Taubenschlag R., The law of Greco-Roman Egypt in the light of Papyri 332 B. C., 640 A. D., Warsaw 1955, PP. 680-81.

- Bagnall R. S., Egypt in late Antiquity, Princeton, 1993, PP. 34 ff.

(2) P. Tebt. 703 II. 70-87, 704 II. 15-25.

- Bastianini G., "La Corrente del Nilo", Tych. I., 1986, PP. 5 ff, bes. 10.

(3) Calderini A. S. D., Dizionario dei Nomi Geografici e Topografici dell' , Egitto Greco-Romano III, Milano 1983, PP. 392 f.

وعن موضوع المخازن انظر:

....., θησαυροί, Ricerche Di topografica e di storia della Publica amministrazione nell' Egitto Greco- Romano, Mailand 1924.

(4) Reekmans T., & Van E. D., "A Bodleian Archive On Corn Transport", Ch. de. Eg. 53, 1952, PP. 160 ff.

(5) Sijpesteijn P. J., Papyri in the Collection of the Erasmus Univerity, Bruxelles, 1986.

(6) Cook R. R. E., "An Archive of Ptolemaic shipping Documents in the Macquarie collection, Congress of Papyri, Copenhagen, 1992, PP. 223 ff.

بطلميوس الرابع فيلويانور (٢٠٩ . ٢٠٨ ق.م.) هذا بالإضافة إلى المجموعات البريدية الأخرى^(١) ، نلاحظ أن معظم الوثائق البطلمية التي وصلت إلينا ترجع إلى القرن الثاني ق.م .

ملكية المركب:

كانت مراكب الملك تستخدم في نقل الغلال إلى الإسكندرية.^(٢) وقد لعبت الملكات دوراً كبيراً في النظام الإقتصادي المصري. مثل الملكة أرسينوى الثانية زوجة الإمبراطور بطلميوس فيلادلفيوس ، والملكة برنيقي الثانية زوجة الإمبراطور بطلميوس يورجيتيس ، والملكة كليوباترا الثانية.^(٣) ويظهر ذلك بوضوح في الوثائق البريدية.

وكان يسمح للبحار أن يستأجر مركب الملكة^(٤) لنقل الغلال الخاصة بالحكومة وأن يكون هو هو نفسه ربانها^(٥) حيث جاء في الوثيقة رقم ٣٩ من مجموعة بردى Hibbe أن "هورس" بحار

(1) P. Hibb., I. 98 (251/0)= W. Chrest. 441, SB. IV. 11887-11889 (185 B. C), XVII. 2979 (237 B. C), XIV. 11866, 11867, 11868(155/ 144 B. C), 11962 (149 B.C), P. Strassb. 562 (215 B.C), 113 (215 B. C), P. Lille. 24 (223 B. C), P. Petrie. II 48 (187 B. C), 27 (236 B. C), P. Austin. 37 (184 B. C), P. Iön. 6273 (222 B. C), P. Tebt. III 825 (176 B. C), 823 (185 B. C), 802 (135 B. C), 856 (171 B. C), B.G.U. XIV. 2368 (II B. C), Cairo Zen. III 59430 (260-230 B. C), 59669 (265-55 B. C). P. land. VII. 1979 (252 B. C), P. Ryl. IV. 576. (III cent. B. C).

- Hauben H., "Nouvelles Remarques sur les Naucleres D' Egypte A L' Epoque des lagides", ZPE 28, 1978, PP. 99, 102.

(2) P. lille. 22, 23, P. Tebt, 1034, 1035, P. Hibb. 38, 39.

- Hauben H., "Agathokleia And Her Boats", ZPE. 16, 1975, PP. 289 ff.

وعن نقل الغلال إلى الإسكندرية أنظر:

- Bogaret., Alessandria e il Mondo Ellenistico-Romano: Atti dell II congresso Internazionale Italo-Egiziano, Alessandria, 1992, Rom. 1995.

- Bernand A., Alexandrie des Ptoémées, Paris, 1995.

(3) Pomeroy S. B., Women In Hellenistic Egypt From Alexander to Cleopatra, New York, 1984, PP. 14-15.

(٤) وعن استخدام مراكب الملكات أنظر:

- Casson V. L., "The Grain Trade of the Hellenistic World", TPAPHASS, 85, 1954, PP. 168 ff.

(5) Finklestein M. I., "Εμπορος, ναύκληρος and κάπηλος. A prolegomena to the study of Athenian Trade", Cph. 30, 1953, P. 335

(ναύκληρος) ومستأجر للمركب (μισθωτής) وفي نفس الوقت ربانها (κυβερνήσις). بينما في وثائق أخرى^(١) تغيرت الصورة. ففي حالة المراكب التي تمتلكها الملكة ، فإن البحار ليس لديه الحق في تأجير المركب. ويظهر ذلك في الوثيقة رقم ٣٠ من مجموعة بردي Erasm. وهي عبارة عن أمر بشحن حمولة من الغلال ، ذكر فيه أن نيفروتيس كان مستأجراً لمركب تمتلكها الملكة كليوباترا الثانية ، وأن بوليستراتوس كان بحاراً (ναύκληρος) على المركب. وأحياناً كانت النساء يستأجرن مركب الملكة. ففي الوثيقة رقم ٣٩ من بردي Erasm ورد ذكر لامرأة تدعى " أثينه " استأجرت مركب من مراكب الملكة كليوباترا الثانية. وهذا أول مثال لامرأة تستأجر مركب ملكية في العصر البطلمي.

وفي بعض الظروف ، خاصة وقت حصاد المحصول وجمع الضرائب ، كانت الحكومة تفرض على الأهالي التعاقد معها على استخدام مراكبهم الخاصة لنقل الغلال^(٢) لكنها لم تفرض عليهم ذلك دون مقابل ولا لقاء أجر معين.^(٣) وفي إحدى الوثائق^(٤) يعلن البحار بأنه نقل شحنة من الغلال على مركبه تقدر بنحو ٥٥٥٦ أردب بما فيه أجرته من القمح.

وكان ملاك المراكب ينتمون إلى الطبقة العليا ، التي تتألف من رجال القضاء والكهنة وعائلاتهم^(٥) (επιόνυμοι) ولم يشترط أن يكونوا من اليونانيين ، حيث نجد في الوثائق أشخاص

- P. lille. 22. 4-9, 23 7-9, P. Sorb. 110 a = SB. 11866.

(1) P. Tebt. 742, 750, 704, P. Zen. Mich. 29.
- Hauben H., op. cit., 1978, P. 99.

(2) P. Strassb. 93.
- Clarysse W., & Hauben H., "New Remarks on The Shippers in P. Petrie. III. 107",
Archive 24, 25, 1976, PP. 185 f.

وعن ملكية المراكب انظر :

-----, "Aratomenes, Brother of komanos", Ch.de. Eg, 56, PP. 348 ff.

(3) P. Tebt. 852 I. 85, P. Hibb. 98, 156, P. Lille. 21, 24, 53, P. strassb. 113, P. Petrie II 48,
BGU. 1741-1743, P. Erasm. 12, 13, 14, 15.

(4) P. Tebt. 823. 10-12.

(٥) في الوثيقة 39. P. Erasm. كان أندروماخوس أحد القضاة وبتوليمايوس وفيلوستراتوس ينتمون إلى عائلات كهنوتية.

مصريين^(١) ، لكننا لم نجد أشخاص مقدونيين بوصفهم ملاك للمراكب^(٢) وأحياناً كان يمتلك المركب أكثر من شخص واحد^(٣) وأحياناً أخرى يمتلك الشخص مركبين إحداهما يكون ربانها والأخرى يؤجر لها رباناً.^(٤) أو كان المالك يؤجر مركبه للبحار والذي بدوره يستأجر المركب لشخص آخر.^(٥) وبسبب غلاء المعيشة كان مستأجرى المراكب يقترحون على ملاكها طرق اختيارية لدفع الإيجار. ففي الوثيقة رقم ٥٩٦٤٩ من مجموعة أرشيف زينون ، أقترح المستأجر أن يدفع لزينون مالك المركب ، أجرة سنوية قيمتها ٥٠٠ درخمة على أن يتحمل زينون أجور الملاحين وضريبة الحكومة. أو أن يدفع المستأجر أجور الملاحين وضريبة الحكومة على أن يتحمل زينون عبء دفع ٧٢ أردب من القمح للملاحين و ١٨ أردب للمستأجر ، كما يتحمل أى إصلاحات بالمركب.

وهذا يبين أن الحكومة لم تتحمل عبء تكاليف نقل الغلال على مراكب الأهالي ، وإنما كانت تحملهم هذا العبء بالإضافة إلى الضرائب الخاصة بالنقل النهري. وفي القرن الأول ق. م. أنشأت هيئات للبحارة^(٦) للحماية من أخطار النقل النهري تسمى *οἱ πρὸς τῆι ναυλώσει* وتتكون من البحارة *ναύκληροι* والمستأجرين والربان وملاك

(١) في الوثيقة 8 - 7 P. Erasm. II. 33. كان أحد ملاك المركب شخص مصري يدعى ثيرموثيس (θερμοῦθις)

(٢) كان المقدونيين في مصر لهم وضع خاص أعلى من مواطني الإسكندرية ، وقد قسموا إلى مواطنين مدنيين وعسكريين. أنظر:

Freaser P. M., Ptolemaic Alexandria, Vol. I. Oxford. 1972, PP. 53 f.

وعن وضع المقدونيين في مصر أنظر:

Trigger B. C., Ancient Egypt. A Social History, Cambridge 1983, PP. 301 ff.

Finley M. I., Economy And Society in Ancient Greece, Pelican Books, London 1983, PP. 125 f.

(٣) في الوثيقة P. Hibb. 98. كان كسينودوكوس والإسكندر يمتلكان مركب واحد.

(4) Sijpesteijn P. J., "Three New Ptolemaic Documents On Transportation of Grain" *ch.de. Eg. 53*, 1978, PP. 111.

وفي الوثيقة الثانية كان أراتومينوس يمتلك مركبين إحداهما هو ربانها والأخرى إستأجر لها أخيلوس رباناً.

(5) P. Erasm II. 30, 39, 42, 45, P. Hibb. 98. 12-13.

(6) SB. V. 8754 = P. Berol. 6876 (49/ 8 B. C), BGU. 1742, 1743.

المراكب. وأحياناً كان هؤلاء الأعضاء يذكرون في وثائقهم أنهم تابعون لهيئة البحارة^(١). ومن أهم وظائفها عمل عقود مع ملاك المراكب أو مستأجريها مدة طويلة ؛ وكذلك التأكد من وصول المراكب إلى الإسكندرية في الوقت المحدد . لكن يبدو أن هذه الهيئات أُجبرت على أداء عملها دون مقابل^(٢).

أنواع المراكب النهرية:

ظهرت عدة أنواع من المراكب النهرية لنقل الغلال . من خلال الوثائق . وكلها مراكب صغيرة ، ولكن اختلفت الوثائق في تحديد سعة هذه المراكب .

أ . النوع الأول: κέρκουρος^(٣): ظهرت حمولة (ἀγωγης) هذا المركب في كثير من الوثائق ١٠٠٠ أردب^(٤) على إعتبار أن سعة هذا المركب ٢٠٠٠ أردب. بما يساوى ٥٠ طن ، بينما في الوثيقة رقم ٤٠٧ من مجموعة أرشيف ماكواري Macquarie ، ذكرت حمولة هذا المركب ٨٠٠٠ أردب ، وفي الوثيقة رقم ٢٧ من مجموعة بردي Enteux. جاءت سعة هذا المركب ١٠ آلاف أردب^(٥).

وكانت توجد هيئة للبحارة في الإسكندرية أيضاً أنظر: BGU. VIII. 1753.

(1) Hauben H., "An Annotated list of Ptolemaic Naukleroi with a Discussion of BGU. X, 1933", *ZPE*. 8, 1971, PP. 266.

(2) Vélissaropoulos J., *Les Naclères Grecs, Recherches Sur les Institutions maritimes en Grèce et dans L'Orient Hellénise*, Hautes Etudes du monde Grecó-Romain 9, Genève, Paris, 1980, P. 3.

(٣) عن هذا النوع من المراكب أنظر:

- Casson V. J., *Ships and Seamanship in The Ancient World*, Princeton, 1973, PP. 163-166.

(4) SB. XI. 11887, P. Strassb. 563.

- Cook, op. cit., 227. No. 407.

- Sijpesteijn, op. cit., P. 110; Hauben, op. cit., 1979. PP. 68 ff.

- P. Erasm II, 25, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 42, 44, 47, 51, 52.

(٥) يعتقد تومبسون أن سعة هذا المركب ١٠ آلاف أردب أنظر:

- Thompson D. J., *Nile Grain Transport Under The Potlemies*" In P. Garnsey, *Trade in The Ancient Economy*, London Press, 1983. P. 73.

هذا بالإضافة إلى المركب (κέρκουρος ἀχάρακτος)^(١) ولم تذكر الوثائق له شكل محدد. والمركب (κερκουροςκάρφη) وتتراوح سعته ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ أردب^(٢).

ب . النوع الثاني: (προσαγωγίς): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٣٥٠٠ أردب^(٣).

ج . النوع الثالث: (πάκτων): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٣٠٠ إلى ١٢٠٠ أردب^(٤).

د . النوع الرابع: (κοναυθίος) وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ أردب^(٥).

وعلى العموم ، نجد في الوثيقة رقم ٨٥٦ من بردى تبتونس إشارة إلى أن سعة المراكب النهريّة الخاصة بنقل الغلال كانت تتراوح ما بين ٩٠٠ إلى ١٦ ألف أردب.

ومن خلال الوثائق البرديّة ، نلاحظ أن النوعين الأول والثاني من المراكب ، هما أكثر أنواع المراكب استخداماً لنقل الغلال ، وربما كان ذلك بسبب حجمها الكبير ، وأن النوعين الثالث والرابع هما أقل استخداماً بسبب صغر حجمها.

(1) P. Erasm. 39

- Casson., op. cit., P. 344.

وعن مراكب الملكة كليوباترا أنظر:

- Hauben H., "Another Boats of Kleopatra", *ZPE*. 66, 1986, P. 148.

(2) P. Lille 22.5, 23, P. Tebt. III 1035. P. Ryl. IV. 576, P. Erasm 45, 50, P. Zenon 29320.

- Casson, op. cit., P. 344.

(3) Clarysse & Hauben, op. cit., P. 85.; Thompson, op. cit., P.67.

- Cook., op. cit., P. 227 No. 406.; P. Erasm 28, 38, 40, 41, 46, 49, 53., P. Lille. 21, SB XIV 11887, 11962. P. Strasb. 562, 563, P. Tebt. 825.

(4) BGU. VIII. 1741, 1742, 1743, 1747, X. 1933, SB. XIV. 11887, 11889, V. 8754.

(5) P. Erasm. 43.

والجدير بالذكر أن الحكومة منعت ربابنة السفن من السير ليلاً بسبب وجود جماعات من الأسماك وشلالات في مجرى النهر^(١). وربما كان ذلك يرجع أساساً إلى صغر حجم المراكب المختصة بنقل الغلال على وجه العموم.

الموظفون المختصون بالشحن: كان الموظفون ينقسمون إلى ثلاث مستويات:

أولاً: على مستوى الإدارة الحكومية في الإسكندرية:

(أ) ويتضمن الملكة والملك Βασιλίσσα, Βασιλεύς

(ب) المدير διοικητής وهو موظف يرسل تعليماته إلى حاكم الإقليم^(٢).

ثانياً: على مستوى الإقليم:

(أ) حاكم الإقليم στρατηγός^(٣) الذى يرسل وثيقتين إحداهما للخازن والأخرى للكاتب الملكى.

(ب) الكاتب الملكى βασιλικός γραμματεύς ويعتبر الساعد الأيمن لحاكم الإقليم.

(ج) مدير الإقليم νομάρχης^(٤) ومهمته الإشراف على الشحن.

(د) مراقب النظم οἰκνόμενος^(٥) ومهمته الإشراف على الشحن.

(١) وعندما كانت الرحلة ضد التيار ، كان الربابنة يعتمدون على الرياح الشمالية والسحب. أنظر:

- Reekmans T., op, cit, P. 160.

(2) SB. V. 8754.

(٣) وفى بعض الحالات كان يتم عمل عقد بين المدير διοικητής والبحارة ναύκληροι لنقل شحنة معينة من الغلال وعندئذ يصبحون تحت تصرف حاكم الإقليم στρατηγός أنظر:

- Hohlwein N., Le Stratège du Nome, Bruxelles, 1939, P. 92.

- SB. V. 8754, XIV. 11887-11889, BGU VIII. 1741, 1742, 1743.

(٤) ظهر هذا الموظف فى القرن الثالث ق.م.

(5) Clarysse W., "Harmarchis, Agent of the Oikonomos: An Archeive from the Time of Philopator", Ancient Society 7., 1976, PP. 185 ff.,

- P. Tebt. 703. 75-77.

ثالثاً: على مستوى القرية:

(أ) الخازن *σιτολόγος* وهو مدير المخزن في القرية ومهمته تنفيذ أوامر القائد بشحن كمية محددة من الغلال الموجودة بالمخزن.

(ب) نائب مدير الإقليم *νομάρχου* ^(١).

(ج) نائب الكاتب الملكي *ἀντιγραφεύς* ^(٢).

(د) نائب مراقب النظم *οἰκονόμου* ^(٣).

ومهمة هؤلاء الموظفين الإشراف على الشحن طبقاً لأوامر مرعوسيهيم ^(٤)

وفى الوثيقة رقم ٧٢٢ من مجموعة بردى تبتونس ورد ذكر موظفون آخرون هم المفتشون *ἐπακολουθούντες* ^(٥) والوثيقة عبارة عن أمر مرسل إلى نائب الكاتب الملكي *ἀντιγραφεύς* لدفع أجر الجنود من كمية الغلال المشحونة إلى الإسكندرية تحت إشراف المفتشون. لكننا لا نستطيع أن نعتبر *ἐπακολουθούντες* موظفون يقومون بعمل محدد ، لأن كلاً من نائبى الكاتب الملكي وال *οἰκονόμος* كانا يعملان مفتشين تحت سلطة مرعوسيهيم ، ومخول إليهما الإشراف على الشحن. وفى الوثيقة رقم ٨٢٣ من نفس المجموعة ذكر أمونيوس انه شحن حمولة من القمح بعد مراقبة المفتشين ^(٦) (*μετὰ των ἐπακολουθούντων*) بينما

(1) SB. XVI. 12979. 6-7.

(٢) كان هذا الموظف على مقربة مباشرة بالخازن. أنظر:

- BGU. VIII. 1742, 1743.

(3) P. Strassb. 562.

(4) Frösén J., Chi é responsible? Il Trasporto del Grano Nell' Egitto Greco e Romano, Rimini, 1980/81, PP. 163-170.

(٥) طبقاً لهذه الوثيقة يرى هولوين Hohlwein أن هناك فرق بين نائب الكاتب الملكي والمفتشين ، وأن هؤلاء الأخيرين يعملون كمراقبين على جمع الضرائب تحت سلطة الكاتب الملكي. أنظر:

- Hohlwein, op. cit., P. 94.

(٦) طبقاً لهذه الوثيقة يرى بورنر Börner أن الـ *ἐπακολουθούντες* كانوا مشرفين على نقل الغلال عبر النهر. أنظر:

فى الوثيقة رقم ٨٢٥ نجد ٣ إيصالات من بحار مرسلّة إلى الخازن وإلى نائبي الكاتب الملكى والـ οἰκονόμος دون ذكر لوجود المفتشين ، ولكن فى بداية النص أشار الكاتب إلى أن البحار قدم إيصالاً للخازن والمفتشين ἐπακολουθούντες. وفى بعض النصوص^(١) تتردد جملة " شحنت مع المفتش " Εμβαλοῦ μετὰ τοῦ ἐπακολουθούντος والمتحدث هو الخازن. ونلاحظ أن الاسم ἐπακολουθούντος جاء فى صيغة المفرد. وحيث أن هذه الكلمة اسم فاعل مشتقة من الفعل ἐπακολουθεῖν بمعنى يتبع أو يطيع ، وأن كلمة ἀκολουθος تعنى تابع ، وبما أن النواب كانوا يطيعون أوامر مرعوسيهم المشرفين عليهم باعتبارهم تابعين لهم ، على هذا يتضح لنا أن نائب الكاتب الملكى ἀντιγραφεύς و ἀκολουθούντες كانا يطلق عليهما اسم المفتشين ἐπακολουθούντες وهم المقصودون فى تلك الوثائق.

الحراس: كان هناك نوعين من الحراس على الغلال المشحونة:

(أ) النوع الأول: α' φυλακίται وهم الحراس الذين يحرسون الحمولة المنقولة على ظهر المركب والعينة المختومة المصاحبة لها. وأحياناً يطلق عليهم ἡγούμενος φυλακῆς وتتضمن بعض الوثائق جملة تشير إلى وجودهم. ففى إحدى الوثائق^(٢) يبين الكاتب أنه شحن الحمولة فى وجود الحراس على ظهر المركب (Επιβιβασθῆτω ἕως της καὶ ὁ ηγούμενος φυλακῆς) وأحياناً أخرى يطلق عليهم ναυφυλακοῦντοι^(٣).

- Börner E., Der staatliche kornttransport im Griechisch Römischen Agypten, Diss. Hamburg, 1939, P. 25.

(1) P. Erasm. II, 31, 32, 33, 34.

- P. Hibb. I. 98. W. Chrest. 441, P. Tabt. III 825. 7-9, P. Lille. 21, 22, 23.

(2) P. Erasm. 23. 6-7, 24. 3-4, SB. V. 8754. 3-21, IXV. 11887, 11889. 12-6, BGU. 1741, 1742. 12-7, 1743 9-13, P. Erasm. II. 106, 107.

(3) Kool P., De Phylakieten In Grieks-Romein Egypte, Diss (Univ. Leiden) Amesterdam, 1954, PP. 39-40.

(ب) النوع الثانى: ὁ πρὸς τῆι σιτηρᾶι : وهم حراس مهمتهم فحص كمية الغلال المشحونة ومطابقتها بالعينة المختومة (δειγμα σφραγισάσθω) للتأكد من سلامة وصولها إلى الإسكندرية^(١) وتتضمن الوثائق عبارة تشير إلى وجودهم. وأحياناً تأتي مسهبة وأحياناً أخرى تكون موجزة. فعلى سبيل المثال يبين الكاتب . فى بعض الوثائق^(٢) أن الحراس المسؤولين والموثوق بهم طابقوا الشحنة المحملة بالعينة المختومة وقدموا الوثائق اللازمة:

(Επιβιβασθέντων φυλακιτῶν κεκληρουχημένων τῶν
 μάλιστα πίστιν ἔχόντων οἷς καὶ τὸ δειγμα
 κατεσφραγισμένον ἐπιτεθήσεται ἐν γείνοις ὠμοῖς
 ἄγγεῖοις καὶ παρακομιούσι παπὰ τοῦ πρὸς τῆι σιτηρᾶι
 της ἐξαιρέσεως τοὺς κατήκοντας χρηματισμούς)

وفى البعض الآخر من الوثائق^(٣) يشير الكاتب إلى وجود هؤلاء الحراس وأنهم أصدروا تعليماتهم فقط دون ذكر التفاصيل (ὁ πρὸς τῆι σιτηρᾶι ἀπόστολον). وبعد اضطراب الأمن ، فى النصف الأخير من عصر البطالمة ، ظهر الحراس المسلحون فى النيل والمختصون بحراسة المراكب النهرية^(٤).

هذا بالإضافة إلى المراقب ἐπιμελητῆς ومهمته الإشراف على الحراس القائمين على حراسة الغلال المشحونة^(٥).

(1) Guéraud G., "Un Vase Ayant Contenu lé échantillon De Blé (δειγμα)", *JJP.* 4, 1950, PP. 107 ff.

- W. Chrest. 508, 509, BGU. 1742, P. Hibb. 39. 12- 16, 98. 16-17.

(2) Bräshear W. M., Spätptolemaische Urkunden, Berlin, 1980, No. 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741; SB. 8754. 12-16.

(3) P. Erasm. II 25, 28, 105, 106.

(4) Rostovtzeff M., Ploia Thalassia On The Nile, Etudes Andreades Athens, 1949, PP. 387 ff.

(5) Börner, op. cit., P. 23.

ونلاحظ أن كثرة عدد الموظفين المشرفين على الشحن يبين حرص الإدارة فى الإسكندرية على تكوين فريق عمل متعاون من الموظفين للإشراف على نقل ضريبة القمح الى المخازن الملكية.

أوامر الشحن: كانت أوامر الشحن نوعين:

(أ) النوع الأول: أوامر موجهة من حاكم الإقليم στρατηγός إلى الخازن σιτολόγος مباشرة لشحن كمية معينة من الغلال^(١).

(ب) النوع الثانى: أوامر موجهة من الـ οἰκονόμος أو الكاتب الملكى إلى نائبيهما ، من أجل متابعة الإشراف على الشحن. على أن ترسل هذه الأوامر إلى الخازن^(٢).

ونلاحظ اختلاف أوامر الشحن باختلاف الأقاليم ، حيث تميزت الأوامر الصادرة من إقليم أرسينوى بالنوع الأول^(٣) أما غالبية الوثائق الصادرة من إقليم هيراقليوبوليس كانت من النوع الثانى^(٤). ويظهر وجه الاختلاف فى أن أوامر النوع الثانى لا ترسل مباشرة إلى الخازن. كما أن لها غرض مختلف ، وهو إبلاغ النواب بالإشراف على شحن الغلال مع الخازن ومعاونة.

وفى الوثيقة (P. Petrie II. 20, Col. I. (3rd cent.)) تقرير مرسل إلى المراقب ἐπιμελετής عن مركب محملة بالقمح لم تستعد للإبحار لأن عمال المركب لم يقوموا بإصلاحات مطلوبة بالمركب ، حيث أن الحراس αι φυλακίται أودعهم السجن. والطلب مرسل إلى الـ οἰκονόμος من أجل فك حبس هؤلاء العمال. وقد أصدر المراقب أوامره بتحريهم. وهذا يبين وظيفة أخرى من وظائف المراقب. وكان هؤلاء المراقبون يشكلون هيئات تشرف على نقل القمح.

(1) Hohlwein, op. cit., P. 92.

(2) Llewelyn S. R., "The Transport of Grain", NDIEC. 7, 1994, PP. 117 ff.

(3) S.B. XIV. 11887, 11888, 11889.

(4) S.B. 8754 III, BGU. VIII. 1741, 1742, 1743, P. Erasm. II. 23. 6-7.

إجراءات الشحن:

يتسلم الخازن σιτολόγος من حاكم الإقليم στρατηγός أمر
 χρηματισμός أو απόστολος بشحن كمية محددة من الغلال إلى الإسكندرية^(١) ،
 كما يتسلم البحار نسخة من هذا الأمر ، والتي يرسلها له هيئة البحارة
 οἱ πρὸς τη ναυλώσει. وعندئذ يلتزم كل منهما بتنفيذ أوامر التسليم والتسلم ، حيث
 يتأكد الخازن من تسلم البحار كمية الغلال المطلوب شحنها إلى الإسكندرية على المركب
 المحدد^(٢). ثم يأتي دور نائب الكاتب الملكي (ἀντιγραφεύς) و
 (ὁ παρὰ τοῦ οἰκονόμου) ويتضمن التأكد من صحة الأوامر ἀπόστολα
 الصادرة من كل من الخازن σιτολόγος والبحار ναύκληρος وأنها متطابقة. ثم يقومان
 بفحص كمية الغلال المشحونة والتأكد من مطابقتها للأوامر المرسله من حيث كميتها ووجهة
 شحنها^(٣). وعندئذ يصبح البحار مسؤول عن نقل الشحنة على المركب بمصاحبة الحراس
 φυλακίται المسافرين معه إلى الإسكندرية^(٤).

الإيصالات σύμβολα ونسخة منها ἀντισύμβολα:

بعد شحن الغلال يسلم الخازن إيصالاً للبحار ، كما يقدم إيصالاً للخازن ، من نسختين
 δισσὸν σύμβολον أو ثلاثة τρῖσσὸν ، ويعطى نسخة (ἀντισύμβολα)
 لنائب الكاتب الملكي ، ونسخة لنائب ال- οἰκονομὸς ويأخذ البحار نسخة لنفسه مطابقة
 لنسخة الخازن^(٥). ويعلن البحار . في الإيصال . بأنه شحن كمية معينة من الغلال إلى المخزن
 الملكي بالإسكندرية حيث يذكر مواصفات القمح بأنه نظيف καθαρόν ، وغير مغشوش

(1) Meyer-Termeer, Die Haftung der Schiffer im Griechischen und Römischen. Recht, Zutphen, 1978, P. 24.

(2) P. Hibb. 39, 101, P. Tebt. 835.

(3) BGU. VIII. 1742, 1743, P. Tebt. 156, 92, 824, 825, P. Hibb. 98, P. Erasm. II. 17.

(4) Vélissaropoulos, op. cit., PP. 224 ff.

(5) SB. V. 8745. 16.

- Vélissaropoulos, op. cit., PP. 291 ff.

αδολον ، نقى κεκοσκινευμένον كما يذكر بأن القمح كيل بمكيال نحاسى δοχῖκον أحضر خصيصاً من الإسكندرية بميزان عادل^(١).

وفى الوثيقة رقم ٨٢٤ من مجموعة بردى تبتونس ؛ ذكر الكاتب جملة لم تظهر فى غالبية الوثائق التى وصلت إلينا وهى (πρὸς τὸ ἐπεικοστόν) وتعنى أن القمح نُقْص فى الكمية بعد تنقيته. وهذا يبين أن القمح يمر بمراحل متعددة قبل شحنه حتى يصل إلى المخازن الملكية بأجود المواصفات . وفى نهاية الوصل ، يضيف البحار جملة تبين بأنه ليس لديه شكوى ضد الخازن (ἐνκαλῶ οὐθὲν σου)^(٢) كى يؤكد عدم مسؤولية الخازن عن أى غش قد يحدث بعد ذلك.

ونلاحظ أن هذه الجملة تظهر فى جميع الوثائق^(٣) وبناء على هذا يتضح أن وجود هذه الجملة أو عدم وجودها لا يؤثر على صحة الإيصال من الناحية القانونية.

وترجع أهمية تقديم إيصال إلى الخازن ونسخ لنائبى الكاتب الملكى وال- οἰκονόμος إلى أن هؤلاء الموظفين يقدمون تقارير لمروسيهم عن صحة إجراءات الشحن على أساس هذه الإيصالات. علاوة على إثبات صحة مطابقة أوامر الشحن المرسله إلى البحار للتعليمات χρηματισμὸς المرسله إلى الخازن ومطابقة الإيصال الذى استلمه البحار من الخازن بذلك الذى استلمه الخازن من البحار^(٤).

(1) P. Hibb. 98. 19-20.

(σίτον καθαρὸν ἀδολον κεκοσκινευμένον μέτρῳ καὶ σκυτάλης
οἷς αὐτὸς ἠνέγκατο ἐξ Ἀλεξανδρείας μετρήσει δικαίαι)
P. Tebt. 390, P. Hibb. 74, SB. XIV. 11962, BGU. XIV. 2400, P. Lille. 21.
Meyer., op. cit., PP. 43 f.

(2) W. Chrest. 441, SB. 11887, 11889, BGU. 1741, 1743, P. Tebt. 823, 825, P. Hibb. 98.

(3) P. Petrie II. 48, P. Lille, I. 22, 23, 24, SB. XIV. 11866, 11867, P. Tebt. III. 824.

(4) Herrman J., "Symbolon und Antisymbolon in den Papyri", Actes du XV me Congrès de Papyrologie, Bruxelles, 1977, P. 223.

أما بالنسبة للبحار ، فقد كان الإيصال ونسخته ذا قيمة كبيرة له بعد وصوله إلى الإسكندرية. حيث يستطيع البحار بهذه الإيصالات أن يثبت للموظفين المسؤولين بأنه قد أتم جزء من واجباته التى أشارت إليها تلك الوثائق. وبعد مطابقة الحراس $\delta\epsilon\iota\gamma\mu\alpha$ ، يتسلم البحار منهم إيصالاً كى يقدمه . بعد ذلك . إلى المدير المالى ليتسلم أجرته على الشحن ، ثم يسلمه المدير المالى إيصالاً بإخلاء مسؤوليته. ثم يرحل البحار ويستعد لتنفيذ أوامر نقل جديدة^(١). ونلاحظ أن وظيفة الإيصال $\sigma\acute{\upsilon}\mu\beta\omicron\lambda\alpha$ ونسخته $\alpha\nu\tau\iota\sigma\acute{\upsilon}\mu\beta\omicron\lambda\alpha$ هي الفحص والتأكد من صحة الإجراءات باستمرار حتى يتم تنفيذ كل أوامر النقل بالنهرى فى نهاية فصل نقل ضريبة القمح.

وتظهر هذه الإيصالات ونسختها فى الوثائق الصادرة من إقليمى أرسينوى وهرموبوليس^(٢). ونجد فى الوثيقة رقم (١) من أرشيف بودليان Bodleian^(٣) شهادة شحن أرسلها خازن إقليم طيبة إلى الخازن المشرف على مخزن الغلال فى منطقة سيني جنوب إقليم لاتوبوليس لنقل شحنة من الغلال. وتتضمن الشهادة توقيع من نائبى الكاتب الملكى وال- $\sigma\acute{\upsilon}\kappa\omicron\nu\omicron\mu\omicron\varsigma$. ويعتقد الكاتب ريكمانس أن هذه الشهادة وهذا الإخطار هما الوصل ونسخه منه المشار إليهما سابقاً ، مشيراً إلى الوثيقة P. Berol. 16876. الصادرة من نفس الإقليم. لكننا لا نستطيع أن نجزم بذلك، لأنه إذا كانت الإجراءات الإدارية فى طيبة مختلفة ، فلا يمكن أن يعمم هذا الاختلاف فى باقى أنحاء مصر. وإذا كان خازن إقليم طيبة يرسل شهادات شحن إلى خازن المنطقة ، فإن خازن إقليم أرسينوى كان يرسل مثل هذه الشهادات أيضاً . ربما إلى موظف له مهمة وسلطة مختلفة . وإذا كانت الإجراءات الإدارية فى إقليم أرسينوى مختلفة عن

(1) Samuel A. E., From Athens To Alexander, Hellenism and Social Goals In Ptolemaic Egypt, Studia Hellenistica 26, Leuven, 1983, P. 5.

(2) SB. IV. 11887. 17-12, 11889. 16-7, BGU. VIII. 1741. 10, 1742, 1743. 15.

(3) Reekmans T., op. cit., P. 118.

تلك الموجودة فى طيبة ، فإنه فى تقسيم هيراقليديس ، كان يوجد خازن للمنطقة وربما كان تقسيم أرسينوى وطيبة لهما نفس الموظف.

أما بالنسبة لإخطارات الشحن فلا يمكن أن تكون نسخة من الإيصال لأنه وصلتنا بعض الإخطارات الصادرة من إقليم هيراقليوبوليس^(١) وكلها مطابقة للإخطارات الصادرة من إقليم طيبة.
الضرائب:

فرضت ضرائب مختلفة على النقل النهري . منها ضرائب لصالح الملك تساوى ١/٣ دخل المراكب النهريّة^(٢). ومنها ضريبة الإثنى عشر δωδεκαδραχμίαى^(٣) التى كانت مفروضة على كل مركب تحمل أكثر من ١٠٠ أردب قمح. وهناك ضرائب تدفع لمفتشى الجمارك ἐρευνητικόν المحلية^(٤) ، وضريبة لعبور المراكب فى النيل ، لكنها لا تعنى ضريبة بالمعنى الضريبى ، وإنما تعتبر أجرة عن خدمة الحراسة φυλακτικῶ للمراكب النهريّة^(٥). وهناك ضريبة تسجيل الشحنات^(٦).

وتحدثنا إحدى الوثائق التى ترجع إلى القرن الثالث ق.م.^(٧) عن نصيب الملك من دخل المراكب التى كان يمتلكها ويبلغ ٣/٤ دخلها بينما كان نصيب الملاحين الربع.

أساليب السرقات:

رغم كل تلك الاحتياطات التى اتخذتها الدولة لضمان وصول شحنات الغلال إلى المخزن الملكى بالإسكندرية دون تلاعب بها ، إلا أنه ظهرت سرقات فى الشحنات المحمولة على

(1) Spät. Urk. 2744., 2746,2747, 2748, 2749, 27450, 2751, 2752.

(2) BGU. 1378, 1379 (107 B.C), P. Zen. 59649.

(3) Arch. Zenon. 60. 2, P. Zen. 59753. 12-13.

(4) P. Zen. 59753. I. 35, 40.

(5) P. Hibb. 110 II. 22, P. Zen. 59753. 29.

(6) P. Hibb. 110 II. 29, τέλος δραχμαί ος. (٧٦ دراخمة ضريبة), P. Corn. 3.

(7) P. Petrie III. 107.

المراكب^(١). ففي إحدى الوثائق^(٢) نجد شكوى مقدمة من بحار شحن ١١٢٦ أردب من القمح على مركب من إقليم تينثيرتيوس إلى مدينة سيني ، لكن حدث عطل بالمركب أثناء سيرها في القسم الجنوبي في إقليم لاتوبوليس ، واستولى ربان المركب على الشحنة وهرب. وشكوى أخرى^(٣) مقدمة من حارس على مركب لنقل كمية من الغلال تعرضت للهجوم ، مما أدى إلى تعطل المركب وكسر آلات رفع جرار القمح وهروب اللصوص. ولم تكن الشكاوى موجهة ضد الاعتداءات على المراكب المحملة بالغلال فقط ، وإنما تعدى الأمر إلى أخطر من ذلك. فهناك شكوى^(٤) مقدمة من شخص يدعى آداماس . يبدو أنه ذو مكانة عالية . يبين فيها أنه أثناء نقل شحنة من القمح تقدر بنحو ٢٠٠٠ أردب ، اكتشف أنها مخلوطة بالشعير .

وفي رأيي أن هذا الغش ربما يرجع إلى الحراس ، حيث نجد في بعض الوثائق جملة (μάλιστα πίστιν ἔχόντων) وتعني أنهم مخلصون أو موثوق بهم ، وهذا يعني أن هناك نوع آخر من الحراس غير مؤتمنون. وإذا نظرنا إلى إجراءات الشحن منذ البداية ، نجد أن الخازن يشحن الغلال تحت إشراف نائبي الكاتب الملكي والـ οἰκόνομος والمراقب ἐπιμελητής. ثم يتسلم البحار شحنة الغلال وعندئذ تؤول مسئولية حراستها إلى الحراس الموجودين على المركب ، ومن هنا يجدون لديهم فرصة كبيرة للغش ربما وحدهم أو بالاتفاق مع أحد ملاحى المركب. ويؤيد ذلك الشكوى الأولى والذي فيها هرب الربان بالشحنة.

وهكذا يتضح أن الأسرة البطلمية الحاكمة ، جاءت إلى مصر من أجل الثراء ، فكانت تهتم بجمع ضريبة محصول القمح في خزائنها بالإسكندرية ، ووضعت حراسة شديدة على ذلك.

(1) Baldwin B, "Crime and Criminals in Greco-Roman Egypt", *Aeg.* 42, 1963, PP. 256 ff.

(2) Reekmans T., op. cit., P. 187, No. 10.

(3) Tebt. 802 (135 B. C)

(4) Tebt. 751 (early II. Cent. B. C.)

كذلك في الوثيقة P. Zenon III 59320 شكوى مماثلة بخصوص قمح مغشوش.

وبينما اضطهدت الشعب وحاولت إثبات أن البحار يقوم بنقل الغلال طوعاً ، مّيزت الطبقة العليا بمكانة عالية وجعلتهم يمتلكون المراكب النهرية لمساعدتها في تحقيق قوتها الاقتصادية.

المراجع:

- Bagnall R. S., Egypt in late Antiquity, Princeton 1993.
- Baldwin B., "Crime and Criminals in Greco-Roman Egypt", Aeg. 42, 1963, PP. 256-310.
- Bastianini G., "La Corrente del Nilo", Tyche I, 1986, PP. 5-11.
- Börner E., Der staatliche Korntransport im Griechisch – Römischen Ägypten, Diss. Hamburg. 1939.
- Bräshear W. M., Spätptolemaische Urkunden, Berlin. 1980.
- Calderini A. S. D., Dizionario dei Nomi Geografici e Topografici dell' Egitto-Greco-Romano III, Milano, 1983.
- Casson V. I., Ships and Seamanship in The Ancient World, Princeton, 1973.
- Clarysse W & Hauben, "New Remarks On Shippers in P. Petrie. III. 107", Archive 24/5, 1976, PP. 168-187.
- , "Harmarchis, Agent of the Oikonomos : An Archive from the time of philopator", Ancient Society 7, 1976, PP. 185-207.
- Cook R. R. E., "An Archive of Ptolemaic Shipping Documents In the Mac quarie Collection", Congress of Papyrologists, Copenhagen 1992, PP. 223-228.
- Finkelstein M. I., "Ἐμπρος, ναύκληρος and κάπηλος. A Prolegomena to the study of Athenian Trade", Classical Philology 30, 1935, PP. 320-336.
- Freaser P. M., Ptolemaic Alexandria, Vol. I, Oxford. 1972.
- Frösén J., Chi é responsible? Il Trasporto del Grano nell' Egitto Greco e Romano, Rimini, 1980-81.
- Guéraud G., "Un Vase Ayant Contenu Lé Chantillon de blé (δείγμα)", JJP. 4, 1950, PP. 107-115.

- Hauben H., "An Annotated list of Ptolemaic Naukleroi with a Discussion of BGU. X 1933", ZPE. 8, 1971, PP. 259-275.
- , "Agathokleia And Her Boats", ZPE. 16, 1975, PP. 289-91.
- , "Nouvelles Remarques Sur Les Nauclères D' Egypte A L'Epoque des lagides", ZPE 28, 1978, PP. 99-108.
- Herrman J., "Synmbolon Und Antisymbolon In den Papyri", Actes du xv me Congrès de Papyrologie, Bruxelles 1977, PP. 222-230.
- Hohlwein N., *Le Stratège du Nome*, Bruxelles 1939.
- Kool P., *De Phylakieten In Grieks-Romeins Egypte*, Diss (Univ. Leiden), Amesterdam. 1954.
- Llewelyn, S. R., "The Transport of Grain", NDIEC. 7, 1994, PP. 112-129.
- Meyer A. J., *M-Termeer, Die Haftung der Schiffer im Griechischen und Römischen Recht*, studia Amstelodamen-Sia XIII, Zutphen, 1978.
- Pomeroy S. B., *Women In Hellenistic Egypt From Alexander to Cleopatra*, New York, 1984.
- Reekmans T., & Van E. D., "A Bodleian Archive On Corn Transport", Ch.de Eg. 53, 1952, PP. 149-165.
- Rostovtzeff M., *Ploia Thalassia On The Nile*, Etudes Andreadess Athens, 1949.
- Samuel A. E., *From Athens To Alexander: Hellenism and Social Goals In Ptolemaic Egypt*, Studia Hellenistica 26, Leuven, 1983.

- Sijpesteijn P. J., Three New Ptolemaic Documents On Transportation of Grain” ch. de. Eg 53. 1978, PP. 107-116.
- Taubenshlag R., The law of Greco-Roman Egypt in the light of Papyri 332 B. C, 640 A. D., Warsaw 1955.
- Thompson D. J., Nile Grain Transport under the Ptolemies, In P. Garnsey et al (eds), Trade in the Ancient Economy, London, 1983.
- Velissaropoulos J., Les Nauléres Grecs, Recherches Sur les Institutions maritimes en Grèce et dans L’Orient Hellenisé, Hautes Etudes du monde Grecó-Romain 9, Genève, Paris, 1980.

۲۴۵