



أثر تغير قيم الأوزان والعملات على ضرائب السفن التجارية
في مصر خلال العصر الفارسي الاول (525 - 40 ق.م)

Effect of Changing Values of Scales and Currencies on Commercial Ships
Taxes in Egypt during the 1st Persian Era (525-404 B.C.)

د/ صفاء عبد الرؤوف محمد محمود
كلية الآداب جامعة جنوب الوادي – قنا



المستخلص

يتناول البحث المعنون بـ" أثر تغيير قيم الأوزان والعملات على ضرائب السفن التجارية في مصر خلال العصر الفارسي الاول (525- 404ق.م)" اهتمام الفرس بالتجارة البحرية وما فرض عليها من ضرائب الاستيراد أو التصدير , وتأثر هذه الضريبة بتغيير قيم الاوزان والعملات التي كانت تسود منطقة الشرق الادنى القديم كله وليس مصر وحدها , وقد خلص البحث الى أن الحكومة الفارسية في مصر قد فرضت ضريبة مضاعفة على السفن الايونية لأسباب سياسية واقتصادية لم تذكرها بشكل واضح في مصادرها , كما أنها ميزت السفن الفينيقية بنوع من التخفيض الضريبي الذي يتماشى مع الاعفاءات المتعددة التي منحتها الامبراطورية الفارسية لسكان تلك المنطقة , ويتضح من البحث أن زيادة ضرائب السفن خلال تلك الفترة يكمن في الضريبة المضافة على العشر الثابت , ومن ثم أصبحت الضريبة المضافة غير الثابتة عبء على كاهل أصحاب هذه السفن , ولكنها أصبحت أيضاً مصدراً لجلب المعادن الثمينة وخاص الفضة.

Abstract:

This research paper which is titled "Effect of Changing Values of Scales and Currencies on Commercial Ships Taxes in Egypt during the 1st Persian Era (525-404 B.C.)" tackles interest of the Persians in marine commerce. In addition, this paper scrutinizes the taxes imposed on exporting and importing as well as tackling influence practiced on such taxes by the change of scales and currencies that were widespread in the region of Far ancient near East not only Egypt. The current study has found out that the Persian Government in Egypt imposed multiplied tax on Ionian commercial ships because of several political and economic factors which were not sufficiently mentioned or analysed in its sources. Additionally, the Persian Government distinguished the Phoenician commercial ships and made them distinctive by a type of tax lowering. This coped with the numerous exemptions granted by the Persian Empire for inhabitants of this region. Throughout this research paper, it has been found out that the increasing taxes of ships during this period were based on the additional tax on the constant tenth of its value. Accordingly, this additional tax had come to be an extra burden on owners of such ships. On the other hand, such ships were also regarded as a source for bringing precious metals particularly silver.

Keywords:

Taxes - Ships - Persian – ancient Egypt.



شهدت مصر خلال العصر الفارسي الاول حوالى (525- 404ق.م)¹ اهتماما كبيراً من قبل الفرس بالتجارة بشكل عام والتجارة البحرية بشكل خاص , وذلك لأهمية مصر إحدى أكبر الولايات الفارسية حجماً ودفعاً للضريبة التي تتعش الإمبراطورية الفارسية - كما سيأتي ذكره فيما بعد - , فقد كانت مصر الولاية الاولى أو الثانية من حيث الغناء , وقد استغل الفرس موارد مصر وخاصة المناجم بما يخدم مصالحهم , كما كانت الشواطئ المصرية منافساً قوياً للموانئ الاغريقية التي ضيقت الخناق على التجارة الفارسية فوجد الفرس فى مصر متنفساً لتجارها البحرية², وقد كانت الضرائب البحرية التي لا تدخل في نطاق الجزية أهم مصادر جلب العملات الفضية وغير الفضية التي كانت تعد الركييزة الاولى في عملية التبادل التجاري , وقد حاول الفرس إرضاء جميع العناصر التي سكنت مصر بأن يكون لكل منها معاملاته المالية والاقتصادية المستقلة التي أعتاد عليها تحت مظلة الرقابة الفارسية للأوزان والعملات التي يتم التعامل بها , ورغم قلة المصادر التي تتحدث عن ضرائب السفن التجارية إلا انها تعطى لنا صورة واضحة عن نظام مضطرب يتغير بين الحين

¹ - شمل العصر الفارسي الاول الاسرة السابعة والعشرون وبها خمسة ملوك وهم قمييز (525-522ق.م) ودارا الاول (522-486ق.م) , ارتاركسيس الاول أو خشيارشا (485-464ق.م) , ارتكسركسيس أو ارتخشاشا (464-424ق.م) , ودار الثاني (242-404ق.م), اما العصر الفارسي الثاني وهو المتمثل في الاسرة الحادية والثلاثون وتمتد في الفترة من (341-332ق.م) وتضم ثلاثة ملوك وهم ارتاركسيس الثالث او أوخس (341-338ق.م) و أرسيس (338-335ق.م) ودارا الثالث (335-332ق.م) راجع. أحمد فخرى: مصر الفرعونية "موجز تاريخ مصر منذ أقدم العصور حتى العام 332ق.م", مكتبة الانجلو المصرية , 2008, ص24-25.

² - وللمزيد عن أهمية مصر الاقتصادية بالنسبة للتجارة البحرية ودور الاغريق فى تضيق الخناق على الفرس فى تلك التجارة راجع. عبد العزيز صالح: الشرق الادنى القديم , ج1 (مصر والعراق), مكتبة الانجلو , 2004, ص451-454.



والاخر بسبب تغيير قيم الاوزان والعملات التي حصل عليها المصريون القداماء عن طريق تبديل منتجاتهم مع التجار الاجانب بالعملات اليونانية والتي ورد ذكرها في النصوص الديموطيقية باسم $wi(nn)$ وهى الدراخما , وقد لعبت الاضطرابات السياسية والثورات الداخلية التي كانت تتعرض لها الامبراطورية الفارسية بين الحين والاخر دوراً هاماً في هذا التغيير , كما أن تغيير قيمة الاوزان والعملات كان له بالغ الاثر في فرض قيم مختلفة للضرائب على السفن التجارية القادمة على الموانئ المصرية , ويتناول البحث اهتمام الفرس بالسفن التجارية وتوفير سبل اصلاحها , وكذلك تغيير قيم الاوزان والعملات خلال العصر الفارسي الاول, والضرائب المفروضة على السفن التجارية في الاستيراد أو التصدير وتأثر تقدير هذه الضريبة بحجم السفن واصلها وحمولتها الكلية ويُختتم البحث بالنتائج التي توصل اليها.

الكلمات المفتاحية: عملة , ضرائب , سفن , فارس , مصر القديمة.

عناصر البحث:

1- اهتمام الفرس بالسفن التجارية.

2- تغيير قيم الاوزان والعملات.

3- ضريبة الاستيراد.

4- ضريبة التصدير.

5- نتائج البحث:

1- اهتمام الفرس بالسفن التجارية.

كانت الموانئ المصرية قبل العهد الفارسي وتحديداً خلال الاسرة السادسة والعشرين (663-525ق.م) تعاني حالة من الركود وعدم الاستقرار الاقتصادي بسبب الاضطرابات السياسية التي تمثلت في الغزو الأشوري , فأصبحت تجارة الهند تأخذ



الطريق الفارسي (البري) الأكثر اماناً بينما تأخذ تجارة الحبشة طريقاً برياً حتى الواحات المصرية وصولاً للبحر المتوسط , ولم يكن لمصر في تلك الفترة سفن مصرية خالصة ولكنها اعتمدت على السفن الاغريقية والفينيقية في تسير حركة تجارتها¹.

وقد أهتمت السياسة الفارسية كثيراً بالموانئ التجارية البحرية وعملت على تحسين البنية التحتية لها , وخاصة التي ترسو بها السفن العسكرية في أوقات الحرب , والموانئ تمثل أهمية كبيرة للفرس فهي أفضل وسائل الاتصال بين العاصمة سوسة , وSusa والولايات الخاضعة لها , كما أنها مركز تجمع الفضة والمواد الخام الضرورية , وكذلك الأخشاب والمعادن والخيول , ولذلك نجد أن الامبراطورية الفارسية قد استغلت سكان الموانئ الساحلية ذوى الخبرة الملاحية على أفضل وجه لخدمة مصالحها².

وقد أوكل الفرس إدارة الجمارك البحرية في مصر لموظفين من الاغريق لما لهم من خبرة طويلة في هذا المجال , فقد استوطن الاغريق أرض الدلتا وتحديداً الفرع البلوزي للنيل خلال الاسرة السادسة والعشرين وكثر وجودهم في عهد الملك "بسماتيك الاول" وذلك بعد أن قطع لهم هذه الأراضي كمكافأة لضمان ولائهم له كجنود مرتزقة , وقد سار على هذه السياسة من اتى بعده من ملوك هذه الاسرة , حتى أصبح سكان هذا الفرع خلال عهد الملك أحمس الثاني (أمازيس 570-526 ق.م) أجنبياً خالصاً

¹ - عز سعد محمد سلطان: الحالة السياسية والاجتماعية في مصر الفرعونية (الاسرة السابعة والعشرون - الغزو الفارسي) , دار عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية , 2005, ص 50.

² - Hyland. John. O., Persian Interventions (The Achaemenid Empire, Athens, and Sparta, 450-386 BCE), Johns Hopkins University Press, 2008, p.24.



تقريباً ، فقد أهتم الملك احمس الثاني بالتجارة البحرية ووطد علاقاته مع الدول البحر المتوسط وعلى رأسها اليونان وتحديداً جزر ساموس وروديان لإضافة العديد من البحارة المهرة الى أسطوله¹ ، ومما زاد من أعداد الاغريق على هذه الموانئ هو تشجيع بعض التجار من أهالي "ميلييتوس Miletus" مواطنيهم في مصر للحاق بهم²، ولكن الملك "احمس الثاني" لاحظ الكراهية بين المصريين والاغريق فأصدر عدة قرارات كان من شأنها الحد من النشاط التجاري للإغريق بحث جعل نقرطيس Neucrtes هي السوق التجاري الوحيد لهم³ ، كل ذلك جعل الاغريق على دراية كبيرة بشؤون الموانئ والسفن مما دفع الفرس للاعتماد عليهم لإدارة شؤونهم التجارية البحرية .

جدير بالذكر أن الفرس قد قاموا بتحسين الطرق البحرية في مصر بشكل واضح ، وقد كان الغرض من ذلك تسهيل وصول الجزية الى العاصمة ، ولا يخفى على المتخصصين أهتمام الملك "دارا الاول" بالقناة التي تربط بين البحر الاحمر ونهر

¹ - Stephen. Ruzicka., Trouble in the West: Egypt and the Persian Empire, 525-332 BC, Oxford University Press, 2012, p.11.

² - هي احدى المدن الساحلية في آسيا الصغرى على نهر مياندر ، وكانت تتمتع بنشاط اقتصادي وتجاري واسع ، وقد استعان الفرس بسكانها في ادارة الموانئ ، ولكن تدهورت أحوالها عقب إنسحاب الفرس من تلك المناطق عام 479 ق.م ، وقد أثقلت أننا كاهل سكان ميلييتوس بالضرائب والجزية فهاجر الكثير منهم الى مصر وسوريا للممارسة نشاطهم. للمزيد حول المدينة ونشاطها البحري والتجاري راجع:

Noel. Robertson., Government and Society at Miletus 525-442 B.C , Phoenix, Vol. 41, No. 4, 1987, p. 356-358.

وكان أهالي ميلييتوس يمتلكون اسطولاً تجارياً مكون من حوالي 31 سفينة تجارية ، كما أنهم أسسوا مستعمرة أطلقوا عليها اسم حصن الميليزيين. راجع: سليم حسن: موسوعة مصر القديمة " عصر النهضة المصرية ولمحة في تاريخ الإغريق" ، ج12، ص40.

³ - عز سعد محمد سلطان: المرجع السابق، ص23، 27.



النيل بعرض حوالى 45 متر، والتي بدأ في حفرها الملك نيكاو الثاني (609-594 ق.م)¹، وتمر القناة بالعديد من البحيرات والمراكز التجارية بالقرب من بوباسطة ووادي الطميلات وتستغرق السفن أربعة أيام لتوصيل البضائع بين البحر الاحمر والنيل، وقد ساعدت هذه القناة في إنعاش التجارة البحرية وبخاصة تجارة العطور والبخور والتوابل والاحجار الكريمة، وقد عبر هذه القناة حوالى 32 سفينة محملة بالجزية من مصر الى فارس، كذلك بدأ الفرس من خلالها نقل معدن الماس، وأقيم لتخليد هذا العمل العديد من اللوحات أهمها لوحة تل مسخوطة².

والتجارة بشكل عام والتجارة البحرية بشكل خاص في مصر خلال العهد الفارسي لم تكن تتمتع بقدر من الحرية في المعاملات التجارية، فهي تتبع الإدارة الملكية بشكل مباشر، ولذلك كانت تُفرض عليها العديد من الضرائب³، كما أن مهمة الاشراف على الموانئ البحرية والنهرية ومراقبتها وتدوين البيانات وجمعها بشكل دقيق كانت ضرورة ملحة داخل الادارة الفارسية⁴.

¹ - عمل الملك نيكاو الثاني على بناء قوة بحرية في بداية عهده إذ نجده قد أمر ببناء سفن ثلاثية الصوف من المجاديف وأصبح الفينيقيون المعروفين بخبرتهم البحرية تحت سلطانه المباشر، كما عمل على إعادة شق الطرق المائية التي بدأت منذ عصر الدولة الوسطى. راجع: سليم حسن: موسوعة مصر القديمة " عصر النهضة المصرية ولمحة في تاريخ الإغريق"، ج 12، ص 173.

² - عز سعد محمد سلطان: المرجع السابق، ص 102-104.

³ - المرجع نفسه: ص 124.

⁴ - Avi. Bachenheimer., The Maintenance of a Crown Boat During the Reign of Darius II, paper from Research Centre Institute for the Study of Ancient Iranian Society and Culture, Western Australia. p.1.

وعلى الرغم من ذلك لم تدون الاثار التي تعود للعصر الفارسي استمرار اللقب الذى وجد في عهد الملك بسماتيك الاول "بسماتيك الاول" 44



ومن مظاهر اهتمام الفرس بالشؤون البحرية المصرية أن جعلت كل شؤونها تحت تصرف المرزبان (الوالي الفارسي)¹ مباشرة , ويظهر هذا الاهتمام بوضوح من خلال البردية المعروفة باسم "اصلاح السفينة"² (شكل 1) , وتوضح البردية أن اصلاح

سيد سفن الشحن,, والذي سُجل بمعبد امون بالكرك بكونه المسؤول عن موكب الاميرة ابنت بسماتيك الاول من القصر الملكي في سايس الى طيبة. راجع.

F.L. Griffith., catalogue the demotic papyri in the John Rylands Library
Manchester , London, 1909, p.72.

¹ - قسم الفرس إمبراطوريتهم تقسيماً ادارياً الى ثلاث وعشرون ولاية وهي التي عرفت باسم "المرزبانية" ولكل ولاية حاكم عرف باسم المرزبان , وهو حاكم مدني لا عسكري يتبعه اثنان من الموظفين هما قائد وأمين سر كلاهما مستقل عن الاخر ويتصلان بالعاصمة الفارسية بشكل مباشر , وكانت السلطة العليا الفارسية تراقب المرزبان عن طريق موظفين متجولين (أشبه بالجواسيس). راجع:- فليب حتى: تاريخ سوريا ولبنان وفلسطين , ت. جورج حداد وعبد الكريم رافق , ج1, دار الثقافة بيروت , 1950, ص240. ونظام الحكم الفارسي بهذا الشكل يعد احسن اساليب الحكم للمقاطعات فهو نظام يجمع بين محاسن النظام المصري والأشوري المتمثلة في مراقبة السلطة العليا ويتجنب مساوئها من التسلط والدكتاتورية في الحكم. راجع: راجع:- فليب حتى: المرجع السابق, ص242. وقد ضم النظام الإداري الفارسي كلا من ولاية فلسطين وسوريا وقبرص معا تحت لواء واحد عرف باسم ولاية "عبر النهر Ebir Nāri" كما ورد في الكتاب المقدس "والان يا تتناى والى عبر النهر وشتربوزناى ورفقاء كما الافرسكيين الذين فى عبر النهر , ابتعدوا من هناك...,, العهد القديم: سفر عزرا , الاصحاح 6:6.

² - وهي بردية تعود للعصر الفارسي وتحديداً لعام 412ق.م خلال عهد الملك دارا الثاني , عرضها حوالى 31سم وارتفاعها حوالى 26.6سم , وتتكون من 28سطر والاسطر من 17- 28 مدونة بظهر البردية , عُثِر عليها في ألفنتين وقد فقدت البردية السطور الاولى (1-6) وهي محفوظة بالمتحف المصري رقم (A6.2/BII) والبردية تكشف عن العديد من الجوانب الادارية وتحديداً وظائف الهيكل الإداري. راجع:-

Christopher J. and Tuplin. John., *Arsāma and His World: "the Bodleian Letters in Context"*, Vol.2, Bullae and Seals, Oxford University Press, 2020, p.177. & Avi. Bachenheimer., op.cit, p.1.

والبردية تُعد كما نكر "جونتر" ذات قيمة دلالية صوتية لتعبيرات مصرية أصيلة, كما أنها تحتوى على بعض المصطلحات الملاحية التي توضح كيفية بناء السفن, وقد دونت هذه الوثيقة قبيل تدمير معبد ياهو



السفينة يقع تحت تصرف الحكومة المركزية مباشراً ، فهي التي تقوم بتأجير السفن للمصريين ، وتضع موظفين لمباشرة التأجير وجمع الضريبة ، وهؤلاء الموظفون كانوا كاريون (من كريت) ، وقد قام مصريان أحدهما يُدعى (بسما- سانيت) والآخر شريكه الذى لم تذكره البردية بالذهاب الى مسؤول السفين وهو شخص فارسي وقد اخبره أن السفينة تحتاج الى اصلاحات كبيرة ، فقام الاخير بدوره بإبلاغ المرزبان الذى أمر على الفور بتكليف المحاسبين ومراقبين الخزانة بتفقدتها وتقدير التكلفة المطلوبة لإصلاحها ، كما أصدر أمره للمخازن لإعداد المواد اللازمة لإصلاح السفينة حتى ينتهى للعمال العمل فوراً¹.

وقد أصدر الموظفان تقريراً طويلاً من ثلاث أجزاء أظهرها فيه أنهما قد فتشا السفينة وعرضاه على رئيس العمل المدعو شومشيليش (Shumshillech) وهو أرامي ورئيس النجارين المصري شامو (SHamou) ، وقد أقر هذان الموظفان أن السفينة بحاجة الى الاصلاح وقاما بإعداد قائمة تفصيلية بما يتطلبه الاصلاح (الاسطر 9-

وربما ذلك ما جعل جونتر يذهب بالقول بأن المركب كانت تابعة للمعبد وقد لحقت بها بعض الاضرار). راجع. جونتر فيتمان: مصر والاجانب في الالفية الاولى قبل الميلاد ، ت.عبد الجواد مجاهد ، المركز القومي للترجمة ، 2009، ص132. وقد اوضح (Cowley) ان ورقة البردى هذه عريضة للغاية مقارنة بأوراق البردى المستخدم خلال هذه الفترة مما يؤكد أنها دونت من أجل أغراض حكومية فقط . راجع:-

A. E. Cowley., *Aramaic Papyri of the Fifth Century B.C*, Oxford , 2005, p.89.

ويقترح (Cowley) ان السفينة نيلية وليست بحرية ، ولكن الباحثة لا تُرجح ذلك لسببين أولهما : أن اهتمام الإدارة الفارسية وعلى رأسها المزربان نفسه لن يكون لمركب نيلي صغير ، ثانياً: توضح المواد التي يتطلبها الإصلاح وهى كميات كبيرة من الاخشاب والادوات التي يتم استيرادها من الخارج ان السفينة كبيرة الحجم.

¹– Porten. Bezalel, *The Elephantine papyri in English: three millennia of cross cultural continuity and change*, DMOA, Band 22,1996, p.115.



(21) ، ونلاحظ أن بعض المسميات لم تكن مفهومه ولكن البعض تم إجماله فيما يلي:

- 1- خشب ارز جديد (hnn mšn)
- 2- خشب لسطح السفينة
- 3- ثقل لرسو السفن
- 4- دعامات
- 5- خشب ارز قديم (ršwt)
- 6- ملابس
- 7- صفائح
- 8- الزرنينخ
- 9- مسامير برونزية وحديدية مختلفة الاحجام.

ويبدو أن الخشب الجديد كان يُستخدم للألواح الخارجية ، أما الخشب القديم فكان يُستخدم للتبطين الداخلي للسفينة ، ومما يُشير الى أن السفينة كانت بحرية هو استخدام خشب الارز باهظ الثمن (والذي كان ايضاً يُستخدم في بناء مراكب الاحتفالات الملكية) ، في حين أن الملاحه النهريه في مصر كانت تستخدم خشب السنط ، وخلال الفترة الفارسية كانت الملاحه النهريه تستخدم ايضاً أخشاب الجميز¹.

وقد جاء نص البردية كالاتي ”من أرسميس (المزربان الفارسي) الى وحا ايب (ممثل الخزانة مصري) الان سفينة بسماسانيت ورفيقه قد تأكلت كما اخبرنا ميثرادتس عن الملاح على النحو التالي : هكذا قال بسماسانيت: ان لدينا مشكله ،

¹ - واستخدام اخشاب شجر الجميز لصناعة السفن في مصر يسبق العصر الفارسي فقد تم العثور على رسالة في الفنتين محفوظة بمتحف اللوفر تعود لعصر الرعامسة يطلب فيها رئيس البلده شحنة من أخشاب الجميز الجافة لصناعة السفن النهريه. Porten. Bezalel, op.cit, p.118.not.27.



هذا وقت القيام بالإصلاحات ، وقال: يجب إرسال الموصفات بدقة الى محاسبي الخزانة ، سيقوم مع المسئولون شمشليك محاسب الخزانة (ذو اصل أرامي أو فينيقي) وزملائه بتفتيش هذه السفينة وإعداد تقرير عنها ، والسماح بإرسال الزرنيخ المطلوب حسب الموصفات والطلاء ، والسماح للمحاسبين بإعطاء جميع المواد والسماح بالإصلاحات على الفور.... أي كلمة أرسلها ... فرحلوا وقالوا: على الشاطئ الذي أمام الحصن ، بين تحصيناته ... أظهر لنا الملاح السفينة ذكر ذلك بسماسانيت وشريكه وكلاهما من ملاحي القلعة وقد أبلغنا شمشليك وزملائه الرؤساء ، ويتماؤ رئيس النجارين في .. وقالوا: لقد حان الوقت لأجراء الإصلاحات وهذه هي الاشياء المطلوبة للقيام بالإصلاحات (الخاصة) بالسفينة على الفور: خشب الارز والسرو (أحد فصائل الصنوبر) جديد، كل لوح 10 زراع ،... 80 زراع بعرض ثلاثة اشبار ، 12 زراع ، 15 (ياردة) ، 20 زراع ، 70 زراع ، عمل ثلاث كبائن ، شرع للسارى ، مسامير من البرونز والحديد حوالى 1200، الواح من خشب الارز القوى 20 زراع ، كل ما يُأخذ من السفينة سواء كان سليماً او مكسوراً يجب أحضره الى الخزانة ، شرع واحد من الكتان السميك ، 180 شرع للمظلات 250 ... مسامير 425، صفائح البرونز 20 زراع ، 200 لوح ، 1 تالنت لكل 10 مننا في الإجمالي ، اضافة الكبريت 10 كروشا والزرنيخ 100 كروش ، ويُضافوا الى الالواح التي يتم توفيرها شرع واحد من الكتان والمظلة والزرنيخ والكبيريت وغيرها *تزوج بالوزن الفارسي* ، دعنا نرسل رسالة بان هذه المواد سيتم تسليمها الى شماو باركنفو رئيس النجارين في سبات (spyt) من أجل اصلاح هذه السفينة ، وليقوموا بذلك على الفور حسب الامر الصادر ، والان يقول أرسيمس ما يلي: عليك أن تتصرف على هذا النحو الذي يقوله المحاسبون بحسب ما جاء في البيان الصادر من أنانى المخطط (= الوزير) صاغ الامر ، كتبه نبكاو



(الأرامي) 13 من تابيتت (الشهر العاشر) من العام الثاني عشر للملك دارا (الثاني)¹.

والبردية السابقة توضح مدى دقة وأهتمام الإدارة الفارسية الملكية بالسفن التجارية البحرية والتي تتمثل في أهتمام الحاكم الفارسي شخصياً بإصلاح السفينة , كما أنها خصصت بعض السفن للقطاع الخاص مقابل دفع ضريبة لم تنكرها البردية -بكل اسف- , كما توضح أن اصلاح السفن كان من اختصاص الإدارة الملكية , التي أمرت أن توضع السفينة في حوض جاف على الشاطئ امام القلعة لتحديد عيوبها الصناعية².

ومن الملاحظ في البردية ان الموظفين يتم تدوين اسمائهم ورتبهم بدقة مع القابهم , كذلك يتم تسليم مواد الاصلاح الخاصة بالسفينة من الخزانة الملكية , وقد تم إضافة تحذيرين في البردية الاول: وهو إضافة المواد القديمة الى الخزانة لحفظها بمكان أمن , والثاني: هو تحديد قيم الاوزان طبقاً لنظام الوحدات الوزنية الفارسية مما يُشير الى وجود اكثر من مقدار قيمة للوزن الواحد خلال تلك الفترة , وهذا الاختلاف فى القيمة بين الولاية والاخرى يتبعه تعقيد حسابي وضريبي , كما أكدت البردية على ضرورة صرف مواد اصلاح السفينة وفقاً للأوامر الصادرة وبسرعة³, وهذا التضارب في تغيير قيمة الاوزان والعملات قد يتسبب في عدم فهم بعض الافراد داخل الادارة

¹ -W. Staerk., *Alte und Neue Aramäische Papyri*, Bonn, 1912 ,p.19-20. & Avi. Bachenheimer ., op.cit, p.2-3.

² - Ibid., p.1.

³ - Avi. Bachenheimer., op.cit, p.2.



من غير الفارسيين كيفية التعامل فأصبح الفرس على الرغم من رفعت مناصبهم يباشرون الاعمال بأنفسهم حتى في أدق تفاصيل العمل¹.

ومما سبق يتضح مدى سهولة التواصل مع الادارة الفارسية والتي تتمثل في دخول المرزبان بنفسه بشكل مباشر في التواصل بين المستأجرين (المصريين) والادارة (التي يمثل أكثرها غير المصريين) , وحرص موظفي الخزانة على أدق التفاصيل , كما حرصت الادارة الفارسية على الاستفادة القصوى من الموارد المتاحة حتى التالفة منها , فقد يتم الاستفادة منها مستقبلاً , أن أكثر ما يلفت النظر في البردية بعد القدر الكبير الذي توضحه عن أهتمام الادارة الفارسية بالملاحة البحرية هو حرصها على التعامل بالأوزان الفارسية التي تُقرأ وتحدد في مصروفاتها, مما يؤكد وجود أكثر من وزن للمعاملات الاقتصادية داخل مصر, وجدير بالذكر أن عبارة (بالوزن الفارسي) دائماً ما نجدها في الوثائق المتعلقة بالأمر التجارية الداخلية والخارجية خلال تلك الفترة مما يُشير الى أن الاوزان كانت دائماً متغيرة , ولعل تعدد قيم الاوزان والمكاييل والعملات ومعادنها كان سبباً في الاضطرابات الاقتصادية التي أعقبها العديد من الثورات ضد الحكم الفارسي.

2- تغير قيم الاوزان والعملات.

عملت الامبراطورية الفارسية بنظامين منفصلين تماماً لتحديد القيمة الوزنية للعملة وتحديداً العملات الفضية , وقد أستمر هذين النظامين معاً جنباً الى جنب أحدهما يُستخدم داخل الولايات والأخر داخل الأراضي الفارسية نفسها , وعلى الرغم من أن السلع مثل الذهب والرصاص والذرة واللحوم والنبذ كانوا وسيلة جيدة للدفع إلا أن معيار القيمة الأكثر شيوعاً كان معدن الفضة الخالصة , ولم تكن بالضرورة

¹ - Ibid., p.3.



تُضرب العملات الفارسية التي في الولايات التابعة لها طبقاً للمعايير المتولوجية (علم القياس) المعمول بها بالفعل داخل الامبراطورية , ومن ثم أصبح متداولاً دخل الامبراطورية الفارسية العديد من العملات الفضية التي وصلت اليها عن طريق التجارة مع دويلات بحر ايجه واليونان , وفي مصر تحديداً عُثر على عدد لا حصر له من العملات ذات الاوزان والمقادير المختلفة , وعلى الرغم من أنها سهلة العد ولكنها لم تكن محكمة الوزن , كما أن الفرس لم يشترطوا دفع الفضة في شكل عملات فقط خلال تعاملاتهم التجارية , بل سمحوا ايضاً بالتعامل بالسبائك¹.

والعملات والاوزان الفضية متغيرة القيمة بناءً على درجة نقاء الفضة , لذلك دائماً ما نجد عبارة "الفضة المكررة" والتي يتم إعادة صهرها مرة أخرى للتخلص من الشوائب التي بلغت نسب مختلفة في العملات والسبائك فمنها من بلغت نسبة الشوائب فيها 10/1 او 8/1 او 12/1 من الوزن الأساسي , لذلك كان مع العملات والاوزن التي تم اعادة صهرها ما يثبت اوزانها ونقاؤها الجديد مكتوباً , و"الفضة المكررة" أعلى قيمة من "الفضة البيضاء" التي كثر بها الشوائب والمعادن المضافة اليها لتقلها , وبتكرار تداول العملات والسبائك كانت تتلف ويخف وزنها , ومن ثم يتم إعادة وزنها مرة أخرى عند الشراء , مما أحدث أرباكاً كبيراً في حركة تداول العملات والاوزن في مصر لعدم ثباتها².

¹ – Bivar. A. D. H., *Achaemenid Coins, Weights and Measures* , in *The Cambridge History of Iran*, vol.2, London, 2008, p.610.

² – Vladimir G. Lukonin and Muhammad A. Dandamaev., *The Culture and Social Institutions of Ancient Iran*, Cambridge University Press , 2004, p.200.



وقد تغيرت الأوضاع الاقتصادية كثيراً خلال النصف الثاني من القرن السادس قبل الميلاد وذلك عقب انتصار الفرس على ملوك ليديا ، وأمتداد الإمبراطورية الفارسية الى آسيا الصغرى حتى أن العملات الرسمية للإغريق في تلك المنطقة أصبحت الدراك (Darcis) والسجلوس (Sigloi) وهما وحدات معيارية فارسية كانت في مصر تساوي من 5.4 الى 5.8 جرام للوحدة¹ والدراك الفارسي الذهبي مقداره 130جم ، والسجلوس الفارسي الفضي مقداره 86.45جم ، وكل 20 سجلوس تعادل دراك واحداً، وقد كانت العملات أمتيازاً ملكياً عند الفرس وذلك لاستخدامه في التجارة ، في حين كان مسموحاً ببعض السكات من الإلكتروم والفضة للاستخدام المحلي في الولايات المختلفة ، وقد أنحصر سك الإلكتروم في ثلاث مراكز فقط داخل الامبراطورية².

وقد فرض دارا الاول نظاماً مالياً موحداً تقريباً على كل أرجاء الإمبراطورية ، وهذه الأنظمة وتحديداً الضرائب البحرية (التي كان يتولى إدارتها الفرس بأنفسهم) ، والنسب الوزنية في هذا النظام للعملات كانت مقتبسة من النظم البابلية مع إضافة بعض التعديلات التي تخدم في النهاية المصالح الفارسية المتمثلة في دفع الجزية بالوزن الفارسي ، وعلى الرغم من ذلك نجد أن البابليين أنفسهم لم يطبقوا هذه النظم حرفياً في بلادهم ولم يعيروا أي اهتماماً للسك الفارسي، ووضعوا موازينهم الخاصة ولم يتداولون إلا بالفضة³ ، وعلى الرغم من أن بابل كانت أكثر الولايات الفارسية تطوراً

¹ - محمد صلاح الخولي: المكايل والموازين في مصر القديمة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآثار جامعة القاهرة ، 1980 ، ص 278.

² - عزت ذكي حامد قادوس: العملات اليونانية والهليلنستية ، ط3، دار المعارف الجامعية ، 2001 ، ص 61.

³ - لا يوجد لدينا دليل قاطع على سك العملة في مصر خلال العصر الفارسي ولكن يوجد دليل على وجود بعض العملات التي يُرجح أنها أتت من المدن التجارية وتحديداً فينيقيا ومدن الاناضول. راجع. Bivar.



اقتصادياً إلا أن الدفع بها لم يكن بالعملات ولكن بمقدار من قطع الفضة الصغير على شكل مستطيل أو قضبان أو حلقات بدلاً من السك الذي تختلط فيه الفضة ببعض المعادن الأخرى¹ , في حين كانت الشعوب المجاورة ومنها مصر تتعامل بنقود من الفضة والذهب والرصاص والنحاس والعملة الالكتروتية Electrum (مزيج من الذهب والفضة) بل وحتى العملات الحديدية², ويُلاحظ ان كثرة استخدام السبائك في المعاملات التجارية كان سبباً في التأخر النسبي لسك العملة داخل مصر وخفض قيمتها مقارنة بالعملات الأخرى وخاصة العملات القادمة من دويلات بحر ايجيه³.

وعلى الرغم من إصلاحات دار الاول فيما يتعلق بالسك والإوزان إلا أنه كان يرفض سك العملة المصرية شديدة النقاء فنجده قد غضب من المرزبان الفارسي على مصر المدعو اريانديس عندما سك سلسلة من العملات الفضة الآرية- وهذا الاسم نسبة الى مكان جلب الفضة- وهي أكثر أنواع الفضة نقاءً إذ يبلغ نقائها 95% - , ولا يُسمح باستخدام هذا النوع من الفضة إلا في سك السلجوس الفارسية داخل العاصمة وتخصص فقط للتداول الملكي , وعلى ذلك عزل دارا الاول اريانديس , وقد كانت

A. D. H., op.cit, p.610, ويُرجح أن العملة ضربت في مصر خلال عهد الملك "دارا الاول" خلال عهد الوالي "اريانديس" ثم توقفت , وقد استخدمها المصريون فقط في ذلك الحين لدفع رواتب الجنود المرتزقة من الاغريق الذين يعملون لصالح مصر ضد الفرس أثناء الثورات , ولعل هذا ما جعل الملك ارتاركسيس الاول يرفض سك العملة في مصر خلال الحروب , ويُعتقد انها عادت للسك مرة أخرى خلال عهد الملك ارتاركسيس الثالث . راجع. عز سعد محمد سلطان: المرجع السابق, ص118-119.

¹ - Vladimir G. Lukonin and Muhammad A. Dandamaev., op.cit, p.200.

² - ف. آ. بيلافسكي : أسرار بابل, ت. رؤوف موسى, دار المأمون للترجمة والنشر, بغداد, 2008, ص129.

³- Peter G. van Alfen., Herodotus' "Aryandic" Silver and Bullion Use in Persian-Period Egypt, AJN , Vol. 17, 2005, p.16.



الإدارة الفارسية حريصة كل الحرص على اقتناء على هذا النوع من الفضة عن طريق تحصيلها من السفن التجارية القادمة من تلك المناطق سواء في صورة عملات أو سبائك¹.

ويبدو أن الملك دارا الاول قد عدل نسب الإوزان البابلية الفارسية ضمن إصلاحاته الاقتصادية ، اذ يظهر ذلك من خلال أحد البرديات الديموطيقية التي تعود لعهدده وتحديدأ للعام الثالث وهى عبارة عن قائمة من الكؤوس والعملات الفضية والذهبية وأشياء أخرى داخل معبد حور في ادفو (أو مأخوذة منه) ”قائمة الاكواب والأشياء الأخرى من الذهب التي أخذت من معبد ادفو بالوزن الفارسي ، ترك الذهب والفضة في معبد إدفو (؟) في السنة الثالثة لداريوس ، قام الكهنة بتجميع وتقسيم الممتلكات (؟) فيما بينهم ، (الاسطر من 3-8 سرد لهذه الاشياء وقوائم بأسماء الكهنة) ،² - وقد كان عدد القطع يتراوح ما بين 20 الى 70 قطعة من الفضة ومن الذهب ما بين 2.5 الى 7 قطعة ، وإيما كانت أسباب هذا التقسيم فإن ما يهمننا هو الحرص على استخدام الوزن الفارسي، ويُرجح سليم حسن ان بعض الكهنة قد حصلوا على عملات ذهبية وفضة فقد أخذ إحدى الكهنة (ويُرجح انه كبيرهم) 30 قطعة من الفضة و 3.5 قطعة من الذهب ، مما يوضح أن قطعة واحده من الذهب كانت تساوى عشر قطع من الفضة في حين كانت نسبته في المعاملة التجارية مختلفة من حيث الوزن فكانت القطعة الذهبية تساوى 13 وثلث من الفضة ، في حين كانت النسب المتفق عليها في الوزن البابلي الفارسي هي عشرة الى واحد ، أما الوزن

¹ - Ibid., p.12.

² - F.L. Griffith., op,cit, p.25-26.



الفينيقي فهو من 15 الى 1, ومن ثم فقد وزع الكهنة الكنز فيما بينهم بالوزن الفارسي¹.

وقبل عصر كورش كان المقياس التقليدي والأفضل تحديداً للأوزان في جميع الولايات الفارسية هو النظام البابلي ومضاعفاته والذي عُرف فيما بعد بالنظام الستيني والذي يسير وفقاً للجدول الآتي:

وحدة العملة	المقدار للوحدة	القيمة الوزنية بالفضة
التالنت	60 مننا	29.472 جرام
المننا	60 شيقل ²	491.02 جرام
الشيقل	2 دراخما	8.18 جرام

لكن هذا المعيار اختلف عقب اصلاحات الملك دارا الاول فأصبحت المعايير التالية هي المطبقة:

وحدة العملة	المقدار للوحدة	القيمة الوزنية بالفضة
1 تالنت	60 مننا	30.240 جرام
1 مننا	60 شواقل	504 . جرام
1 كروش	10 شواقل	84 جرام

¹ - سليم حسن: مصر القديمة (من العهد الفارسي إلى دخول الإسكندر الأكبر مصر وبه لمحات في تاريخ السودان وفارس وقصة قناة السويس قديماً) , ج13, مؤسسة هنداوي , 2017, ص 122.

² - الشيقل وحدة لقياس الأوزان وهي وحدة سومرية الاصل عرفت باسم GIN , ولكن الشيقل الذي أستخدم في مصر خلال العصر الفارسي هو الشيقل الأشوري , ويُرجم البعض أن قيمته الوزنية كانت ما بين 7.6 الى 8.4 جرام للوحدة راجع. محمد صلاح الخولى: المرجع السابق, ص 278.

وحدة العملة	المقدار للوحدة	القيمة الوزنية بالفضة
1 شيقل	2 دراخما	8.40 جرام
1 دراخما	4 دنكا	4.20 جرام ¹
1 دنكا	5 جالور	1.05 جرام
1 جالور		0,20 جرام

وهنا نلاحظ أن قيمة المننا قد هبطت بشكل قوى علماً بأن المننا الفضية هي التي ستسود في المعاملات التجارية الخارجية وعليه فهذه القيمة سوف تهبط وتصدق في تقدير الضرائب بين السفينة والآخر طبقاً لقيمة المننا داخل بلد السفينة ، وهذه الاوزان أيضاً لم تُطبق بدقة أثناء فرض الضرائب على السفن التجارية القادمة على الموانئ المصرية².

وقد أخذ أكثر الإوزان الفارسية في مصر الشكل الهرمي متغير القيمة (شكل 2)، وعلى الرغم من حرص الإدارة الفارسية في مصر على التعامل بالأوزان الفارسية إلا أن المعابد والمراكز التجارية³ ظلت تتعامل بالمقاييس الخاصة بها للأوزان

¹ - وقد حدد البعض الدراخما بحوالي 17,20 جم من الفضة ، بينما ورد قيمة الدراخما بشيقلان في ثلاث وثائق آرامية فقط من إلفانتين. راجع: محمد محمود قاسم: الادارة في مصر من الاسرة السابعة والعشرين الى الاسرة الثلاثين ، رسالة دكتوراه ، كلية الآداب -جامعة عين شمس ، 2008 ، ص 91.

² - Bivar. A. D. H., op.cit, p.636.

³ - جدير بالذكر أن الادارة الفارسية جعلت الحصون العسكرية مركز لتحويل الضرائب في ولاياتها ، وكان المسئول عنها موظفين تابعين لإدارة الحصن ضمن القوات العسكرية التي كان أغلبها من المرتزقة ، وهؤلاء الموظفين كانوا أيضاً مسؤولون عن إعداد الحملات العسكرية وتزويدها بالمؤن والسلاح ، ويقع على عاتقهم تنفيذ الاوامر الصادرة من الحكومة المركزية ، كما كان المعبد يشارك الحصون في جمع الضرائب بالإضافة الى أمور مالية أخرى هامة. راجع:



والاحجام والتي تختلف عن بعضها البعض , فقد عُثِرَ في أبيدوس على ثقل برونزي بهيئة أسد عليه نقوش آرامية يعود للقرن الخامس قبل الميلاد , يبلغ وزنه 25.657جم وهو ما يقارب التالنت البابلي (30.30جم) والتالنت السولوني (نسبة الى سولون الذي وضع العديد من التعديلات الاقتصادية في أثينا خلال القرن السادس قبل الميلاد) والبالغ وزنه (29.628جم) وقد دون على هذا الوزن عبارة "بما يتوافق مع الفضة الثابتة"¹ , مما يُشير الى وجود أكثر من معيار للوزن أو أن الثقل قد وضع بمعايير الفضة الفارسية المتفق عليها للمعاملات الاقتصادية.

ويُلاحظ أن الفضة قد لعبت دوراً بارزاً في دفع ضرائب السفن التجارية , ذلك لان الفضة منذ منتصف القرن الخامس قبل الميلاد كانت محل اهتمام الفرس لتنشيط تجارتهم مع جيرانهم من سكان البحر المتوسط وخاصة اليونانيين² , ومما زاد من الطلب على الفضة من قبل التجار اليونانيون هو أن الفرس قد فرضوا على سكان مقاطعاتهم في البحر الاسود دفع ضريبة الأفراد من الذهب والفضة ثم عُم هذا الأمر على باقي أنحاء الامبراطورية فأصبح الطلب على المعادن النفيسة والفضة تحديداً متطلباً لعامة الناس فارتفعت قيمتها³ , وقد أدى تزايد الضرائب على السفن الى

Lipschits. O., Achaemenid Imperial Policy, Settlement Processes in Palestine, and the Status of Jerusalem in the Middle of the Fifth Century B.C.E, in O. Lipschits, & M. Oeming , Judah and the Judeans in the Persian Period, 2006, p.39.

¹ – Vladimir G. Lukonin and Muhammad A. Dandamaev., op.cit, p.203.

² – Hyland. John. O., op.cit, p.29.

³ – كانت الامبراطورية الفارسية قد فرضت ضريبة على الأفراد في منطقة ولايات البحر الأسود وخاصة المدن التي على سواحل ليقيا بقيمة متغيرة حسب الحالة السياسية بين الامبراطورية الفارسية واليونان , ويتم دفعها عن طريق حاكم المدينة طبقاً للتعداد السكاني ثم يتم تحصيلها من الافراد. راجع.



ارتفاع مخزون مصر من الفضة خلال الالف الاول قبل الميلاد, فأصبحت الفضة هي المقياس لتقدير قيمة التبادل في العمليات التجارية الهامة¹.
جدير بالذكر أن مجموعة كبيرة من العملات اليونانية قد تم الكشف عنها في أسيوط تعود لعام 475ق.م وهو عام دخول السفن التي سيرد ذكرها لتقييم الضريبة الى مصر, وهذه العملات أتت من مدن يونانية مختلفة مثل خيوس وساموس وروديان وكاميروس وغيرها من المدن², وتُرحب الباحثة أن وجود هذا الكم من العملات معاً مرة واحدة مرجعه الى التحصيل مرة واحدة ايضاً كلاً بعملته , وأن أبحار جميع هذه السفن معاً كان نتيجة تنسيق مسبق فيما بينهم من جانب وبين الإدارة الفارسية من جانب آخر.

ومما لا شك فيه أن التجار قد جلبوا معهم مقداراً من الذهب والفضة الى مصر وهي كميات محدودة لتسهيل عملية التجارة , وقد أستمّر هذا الحال حتى العصر البطلمي

Christopher J. & Tuplin, John Ma., *Arsāma and His World " The Bodleian Letters in Context "*, Vol.3, Oxford University Press, 2020, pp.215, 218.

ذكر هيرودت أنه خلال عهد كلاً من الملك دارا الاول وقروش لم يكن هناك جزية ثابتة على المقاطعات التابعة للدولة الفارسية ولكن يتم توريد الهدايا (dōra) الى القصر الملكي الفارسي, ربما يكون ما ادعاه هيرودوت صحيحاً إذ أن الكثير من المقاطعات كانت مؤيدة الوجود الفارسي خاصة بيت المقدس , ويشير Pierre الى أن نظام تقديم الهدايا أو (kai onomazetai dōra) للملك الفارسي كان الزامياً ففقد بذلك كونه هدية بالمفهوم الدقيق , ولكنه تُرك لتقدير الملك الفارسي والذي يتناسب طردياً مع مدى رضاه عن الشعب المتقدم بالهدية , ولا يمكن لأحد إعفاء نفسه من تقديم هذه الهدية. راجع:

Pierre. Briant. *From Cyrus to Alexander: A History of the Persian Empire*, London , 2002, p.398-399.

¹ – Brian. Muhs., op.cit, p.255.

² – وعن تداول مجموعة العملات في مصر خلال العصر الفارسي. راجع.

Waggoner. N. Price. M., *Archaic Greek Coinage: The Asyut Hoard*, London, 1975.



الذى كان فيه التجار يستبدلون مسكوكاتهم الفضية والذهبية بالعملة المحلية حتى يتمكنوا من القيام بأعمالهم التجارية , كما كان يمكنهم أيضاً بيع الذهب والفضة في مصر لأن المعادن النفيسة كانت قيمتها في مصر أعلى من قيمتها في بلاد اليونان¹, وعلى الرغم من ثقل الضرائب التي كانت مفروضة على التجار (وخاصة التجار اليونانيين لما يدفعونه من ضريبة الملك والافراد والرسوم الجمركية المركبة) إلا أنهم كانوا حرصين للغاية على التجارة البحرية مع مصر خلال العصر الفارسي , لما يجدونه من الربح الوفير الذى يمكنهم من تعويض الضرائب المتعددة المفروضة عليهم خاصة على المدى البعيد رغم أن هذه التجارة ظلت تحت السيطرة الفارسية².

ومما ساعد الفرس في تحصيل هذه الضرائب بدقة عالية هو عدم السماح للسفن بالدخول إلا في موانئ محددة, ولكن ذلك عاد بأثر سلبي أيضاً يتمثل في تكس السفن بميناء واحد أو اثنين وحدث أختناق أثناء مرور السفن , وتعقد اجراءات المرور وتسجيل البضائع خاصة مع وجود عدد محدود من الموظفين الاجانب والمصريين³, ومما زاد من ازدحام السفن خلال العهد الفارسي أن ميناء نقرطيس كان الميناء الوحيد في مصر منذ العصر الصاوي الذى يستقبل السفن التجارية , ومن ثم يعتقد (براين) أن هذا الوضع قد أستمر خلال العصر الفارسي , كما يُرجح أن أى سفينة كانت ترسو خارج ميناء نقرطيس يجب أن تتوجه إليه قبل إفراغ حمولتها , ويبدو أن هذا الميناء قد حصل على امتياز السفن الاجنبية , وعلى الرغم من ذلك فأن البردية الوحيدة التى تتعلق بالرسوم الجمركية الخاصة بالسفن لهذه الفترة لم تأتى من

1 – Christopher J. & Tuplin, John Ma., *Arsāma and His World*, Vol.3, p.217.

2 – *Ibid.*, p.218.

3– Brian. Muhs., *The Ancient Egyptian Economy: 3000–30 BCE*, Cambridge University Press, 2016, p.186.



ميناء نقرطيس¹، وقد سيطر اليونانيون وتحديداً التجار الفاسليتيون (نسبة لمدينة فاسيليس) على هذا الميناء بسفنهم سيطرة شبه تامة².

3- ضريبة الاستيراد.

خضعت الضرائب المفروضة على السفن التجارية خلال العصر الفارسي الاول للعديد من العوامل المتحكمة في تقديرها ، والتي جعلتها تختلف من سفينة للأخرى ،

لعل أهم تلك العوامل كان تغير قيمة الأوزان والعملة وحجم السفينة وبلدها ونوع البضائع التي تحملها والعلاقات التي تجمع بين الامبراطورية الفارسية من ناحية وبلد السفينة من ناحية أخرى ، ومما ساعدنا في فهم هذه العوامل هو دقة تدوين القيمة الضريبية المفروضة على كل سفينة على حد.

ويُعد النشاط التجاري البحري خلال العصر الفارسي بمصر من أهم الأنشطة التجارية رواجاً ، فقد كانت الطرق التجارية بين الولايات الفارسية وتحديداً بين مدن البحر المتوسط وغرب الدلتا نشطاً للغاية خاصة خلال النصف الاول من القرن الخامس ق.م ، ولم تُعيق الثورات المتعددة التي قامت في مصر هذا النشاط³ ، وتعتمد معرفتنا عن الضرائب المفروضة على السفن القادمة الى مصر والخارجة منها بقدر كبير على أحد البرديات التي كتبت بالآرامية⁴ والتي عثر عليها في أفنتين (-3t

¹ – Ibid., p.186.

² – Christopher J. & Tuplin, John Ma., *Arsāma and His World*, Vol.3, p.218.

³ – Ibid., p.250.

⁴ – أصبحت اللغة الآرامية هي اللغة الرسمية للمقاطعات الفارسية الغربية جنباً الى جنب مع اللغة الفارسية ، وقد استخدمت منفردة في الشؤون التجارية البحرية الخارجية ، كما كان جميع المراسيم والسجلات التي باللغة الفارسية في هذه الولايات تترجم الى الآرامية. راجع. فليب حتى: المرجع السابق، ص240. ولا



(sty)¹ ونُشرت في عام 1993م وهذه البردية تمدنا بمعلومات دقيقة عن الكم والكيف الذى جمعت به الرسوم الجمركية خلال تلك الفترة ولكن أود هنا استعارة جملة بيير بريانت عن هذه البردية إذ قال ”يجب ملاحظة ان هذا السجل الجمركى لا يقدم تقريراً بكل السفن التي جاءت الى مصر خلال هذا العام , ولكن يمكن اعتماده كسجل كامل عن سفن منطقتى اسيا الصغرى وفتيقيا فقط,² جدير بالذكر أن المقالة تناولت فقط الوجه الأول للبردية (TAD C3,7) والذى يُسجل دخول السفن الى الميناء.

وتؤرخ البردية بالعام الحادي عشر من عهد الملك زركسيس الاول أي حوالى 475 ق.م اعتماداً على ذكر العام 11 في بداية البردية (بينما أرجعها البعض الى عام 454 ق.م او 450 ق.م*) , في حين ذكر كلا من بيير بريانت وريموند ديسكات

يعنى ذلك أن اللغة المصرية لم تكن مستعملة بل ظلت مستخدمة أيضاً فقد وجد العديد من الأواني المعدنية والفخارية في فارس نفسها مدون عليها اللغة المصرية بشكلها الصحيح. راجع. عز سعد محمد سلطان: المرجع السابق, ص 119.

¹ - الفنتين أو (يب) من أهم الأقاليم خلال العهد الفارسي فهو مقر الحاكم والحامية العسكرية , وقد تم استقطاع العديد من الأراضي للجنود هناك, وكان مقر الجالية اليهودية وتجارتهم خلال ذلك العصر, ومن هذا الاقليم تأتى معظم الوثائق الآرامية, للمزيد عن هذا الاقليم وأهميته وتاريخه عبر العصور راجع. منال السيد فوزي: إقليم الفنتين منذ بداية عصر الدولة الحديثة حتى نهاية العصر الفرعوني , رسالة دكتوراه - غير منشورة , كلية الآداب جامعة الزقازيق , 2008.

² - Descat. R, Pierre. B., Un registre douanier de la satrapie d'Egypte à l'époque achéménide (TAD C3,7), en Le commerce en Egypte ancienne , IFAO, 1998, p.65.

*- من المؤسف أن البردية كانت ممزقة الى أجزاء بعضها بمتحف برلين رقم (P.13446 A-H , K-) والبعض الاخر بالمتحف المصري رقم (3465) وتتكون البردية من 64 عموداً لم يصل منها سليماً الا 40 سطر فقط 24 منها على الوجه و16 على الظهر , وقد فقدت البردية الاحدى عشر سطرأ الاولى , ويبلغ طولها 30سم. راجع.



أن جزئيين من البردية سُجِّل في العام الحادي عشر من حكم زركسيس الاول¹, وقد دون السجل الجمركي لنوعين فقط من السفن هما السفن الايونية والفينيقية عند الوصول والمغادرة², وهذه الرسوم الجمركية (gby) يتم جمعها وتسليمها الى الخزنة الملكية (byt mlk)** , على طول مدة إبحار السفن والبالغة عشرة أشهر (تقريباً من

Ada. Yardeni., *Maritime Trade and Royal Accountancy in an Erased Customs Account from 475 B. C. E. on the Aḥiqar Scroll from Elephantine*, BASOR, 1994, No. 293, p.67-68.

¹ - ناقش الباحثان العديد من الآراء حول تأريخ البردية وانتهت حيثياتهما باعتماد هذا التاريخ وهو الاقرب للصحيح ولان موضوع الدراسة لن يتسع لمثل تلك المناقشات فنكتفى هنا بفرض أن العام الحادي عشر من عهد الملك زركسيس الاول هو التأريخ الصحيح , وذلك لان الفريق الذي رفض هذا التأريخ أعتمد على أن عهد هذا الملك كان عهد اضطراب وقلقل, ولكن في الحقيقة إن وجود الثورات الداخلية لا توقف بالضرورة التبادل التجاري المنتظم , كما أن الخطر الاثني خلال العام الحادي عشر من عهد الملك زركسيس الاول قد زال ولم يعد له وجود , ثم أعقب ذلك أنتعاش في حركة التجارة بين مقاطعات الامبراطورية المختلفة , وعليه فلن نعطي نقاش واسع لتأريخ البردية. وللمزيد راجع.

Descat. R, Pierre. B., *op.cit*, p.59, 61-62.

في حين أنه يصعب قبول العام 454 ق.م أو 450 ق.م كتاريخ للبردية لأنه خلال هذه الفترة كانت هناك العديد من الحروب بين الفرس واليونانيين وليس من المعقول أن ترسو سفن دولة على موانئ دولة أخرى بينهما حرب. راجع.

Christopher J. & Tuplin, John Ma., *Arsāma and His World* , Vol.3, p.215.

² - Hyland. John. O., *op.cit*, p.29.

** - وهي خزنة تتبع القصر الملكي مباشراً, ويبدو أنها تُسند الى عمال معينين من قبل القصر الملكي في العاصمة , وذلك قياساً على وجود اسماء ايرانية لهؤلاء الموظفين الموكلين بجمع المكوس المفروضة على السفن النهرية في بابل , وتُحصل هذه الضريبة الى (بيت الملك). راجع. Amelie. Kuhrt., *The Persian Empire*, New York, 2010, p.700. واطلق عليها أيضاً اسم (wšr zy mlk) أي تحديداً (خزينة الملك) وكانت هذه الخزنة وخزنة الشعير الملكية (ymdn zy mlk) غالباً ما تكونان في الفنتين قرب معبد خنوم ومعابد اليهود (التي تمركز حولها اليهود في جنوب مصر) راجع:-



مارس الى ديسمبر)¹، وكان عدد السفن الواردة في البردية حوالى اثنين وأربعون سفينة يُرجح أنها نزلت بميناء واحد وهو ميناء ثونيس*** بينما يذهب "بيير بريانت" الى أن هذا الميناء كان في ممفيس²، ويُرجح (براين) أن البردية كُتبت في الاصل بالشمال ثم أحضرت لاحقاً الى الفنتين³.

وقد لوحظ أن تسجيل البيانات في هذه البردية كان يُكتب باليوم والشهر للسفن القادمة على مصر في واجهه البردية ، بينما يتم تدوين حسابات المغادرة للسفن بظهرها، وهذا الترتيب الزمنى للشهور ساعد كثيراً في ترتيب الاعمدة الكتابية داخل البردية⁴، والتي تشمل على ثمانية عشر تاريخاً لدخول السفن ، بينما سجلت سبع وعشرون تاريخاً للمغادرة ، وتُعد البردية من أندر البرديات التي تجمع بين التأريخ المصري والبابلي والفارسي ، فقد دون التاريخ في واجه البردية بالشهور المصرية وبعض الشهور الفارسية ونظام السنة البابلي⁵، وعلى الرغم من أن بعض الكلمات

Gard. Granerod., *Dimensions of Yahwism in the Persian Period: Studies in the Religion and Society of the Judaeon Community at Elephantine, Boston, 2016, p.37.*

¹– Oren. Tal, “On the Identification of the Ships of kzd/ry in the Erased Customs Account from Elephantine” , JNES, Vol. 68, No. 1 2009, p.1.

***– ثونيس ميناء بمدينة هرقليون وهو ميناء هام على البحر المتوسط شمال شرق الاسكندرية قرب ابى قير.

² – Pierre. Briant., *op.cit*, p.385.

³ – يُرجح الكاتب أن هيرقليون والتي تقع على مصب الفرع الكانوبى للنيل بالقرب من نقراطيس كانت نقطة تحصيل الضرائب ، وقد تم تأكيد ذلك في وقت لاحق خلال عهد الملك نكتانب الاول من خلال لوحتين من البازلت توضح طبيعة تحصيل الضرائب على السفن في هيرقليون. للمزيد راجع: Brian. Muhs., *op.cit*, p.187.

⁴ – Ada. Yardeni, *op.cit*, p.68.

⁵ – Porten, Bezalel & Yardeni, Ada., *op.cit*, p.18.



الواردة في البردية لم يتم تحديدها حتى الآن¹، إلا أنها حوت بعض المسميات الاقتصادية المصري واليونانية²، ويُعتقد أن الرسوم التي كانت تفرض بشكل يومي تُكتب في الميناء وتُرسل منها نسخة لإدارة خزانة الحاكم أو الملك³.

وتتراوح مدة إقامة السفن في مصر ما بين 7 الى 20 يوم ، فقد دونت البردية دخول السفينة التي كان قائدها المدعو (Tmt) في 20 مهر (شهر فارسي قديم يبدأ من 20 سبتمبر وحتى 20 أكتوبر) وغادرت يوم 16 برمهاث ، ويُلاحظ أن أعداد السفن تزداد شهر بعد شهر ، وذلك من ملاحظة التتبع العددي داخل البردية ، وعدم وصول أي سفن خلال شهري (يناير وفبراير)⁴.

وعلى الرغم من دقة المعلومات التي وردت في هذه البردية عن النظام الضريبي المفروض على السفن إلا أنها لم تذكر اسم الميناء الذي رست فيه كما سبق القول، ولكن من المؤكد أن هذه السفن أبحرت في البحر الأبيض المتوسط ، إذ ظهر ذلك من استخدام الكلمات (ywny) و(ywn) والتي تُشير الى السفن الأيونية وكذلك كلمة (sydynn) التي تُشير إلى النبيذ الذي يصنعه الصياديون (سكان ميناء صيدا من الفينيقيين)⁵، وليست بالضرورة أن تكون كل السفن الايونية أتية من آسيا الصغرى فقط فمن الملاحظ أن كلمة (ywny) غالباً ما يتبعها المقطع (psl/r^{sy}) والذي يُستخدم في النهايات اللغوية الأثينية ومن ثم يُعتقد أن بعض السفن من نوع (ywny) هي سفن أثينية وعليه فالفرض الصحيح لترجمة كلمة (ywny) هي سفن ايونية/يونانية⁶.

¹ – Ada. Yardeni, op.cit, p.69–70.

² – Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.60.

³ – Ada. Yardeni, op.cit, p.69.

⁴ – Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.78.

⁵ – Ada. Yardeni, op.cit, p.69–70.

⁶ – Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.63.



دخلت السفن الايونية التي وردت بالبردية الى مصر عام 475ق.م وهي فترة أعقبت أنتصار اليونانيين على الفرس بعدت مواقع في بحر إيجه , ولعل هذا ما قد يفسر سبب إضافة الفرس للعديد من الضرائب على السفن الايونية كنوع من التضيق على التجارة اليونانية , ويُلاحظ على هذه السفن مدى التنظيم فيما بينها حيث كانت البضائع متنوعة وتُشير بمدى دراية اليونانيين باحتياجات السوق المصرية , ولعل هذه الخبرة قد أتت منذ سنين فالإيونانيون هم المسيطرون على الموانئ المصرية خلال تلك الفترة من الناحية التجارية¹.

ونظام التسجيل الجمركي كان معقداً إذ يتم تسجيل السفن القادمة والمغادرة كل شهر حسب مواعيد التفتيش والتي بها يتم تحصيل الرسوم في نهاية الشهر , ثم يتبع السجل المجمع بعدد السفن سجل آخر مفصل بكل العناصر المدفوعة نقداً أو بضائع كرسوم للسفن , والحقيقة أن هذا النظام رغم دقته لكنه ممل إذ يُكرر البيانات تقريباً كل مرة يتم فيها التسجيل , والاولوية في التسجيل تكون بالوصول والرسو في الميناء (ونظام اولوية الوصول كان يُتبع تحديداً مع السفن الايونية لبعد المسافة) كما كان يتبع تسجيل السفن الايونية اسماء اصحابها الذي نجده غالباً بعد كلمة (ywny) أي أيوني وبعد كلمة (psl/r^{sv}) والتي لم يحدد العلماء معناها حتى اليوم , في حين

1- Deborah. Carlson., A View from the Sea: the Archaeology of Maritime Trade in the 5th century BC Aegean , in Handels- und Finanzgebaren in der Agais im 5.Jh v. Chr, 2013, p.19.

جدير بالذكر أن الفرس حين انتصروا على ملوك ليديا قد فرضوا استخدام العملات الفضية الصغيرة التي تحمل رموز تختص بالمدن التي يتم تداولها فيها , وربما ارتبط ذلك بعصيان المدن الايونية على الفرس , وكانت هذه العملات ذات وزن واسلوب منتظم , كما كان منها عشر سكات مختلفة بالرغم من أنهم نفس أسلوب السك , مما يُشير الى أنها قد صُربت في دار سك واحدة , ست من هذه السكات لم تكن من مدن ايونية اشتركت في الثورة على الفرس , بينما الاربعة الاخرى لسكات كانت متداولة في المنطقة. راجع. عزت ذكي حامد قادوس: المرجع السابق, ص 62.



أن السجل لم يدون أسماء أصحاب السفن الفينيقية ، ويبدو أن هوية السفن الفينيقية كانت تُحدد من خلال البضائع التي تحملها والتي تميزها عن باقى السفن وعلى رأسها الاخشاب والنببذ¹، ويبدو أن الأخشاب والنببذ في الجزئيين الخاصان بالبردية يأتیان من أماكن مختلفة ففي الجزء الاول (المحفوظ بمتحف برلين) يأتیان من آسيا الصغرى، بينما نجد في الجزء الثاني (المحفوظ بالمتحف المصري) أن السفن تُحمل بهذه السلع من فينيقيا².

وأول أنواع السفن المسجلة هي السفن الايونية ، وقد بلغ عددها 36 سفينة من نوع (ywny psl^dr^{sy}) قادمة من آسيا الصغرى، وقد بلغ عدد السفن كبيرة الحجم منها حوالي تسعة عشر سفينة مدونة باسم (spynh rbh) وتدفع ضرائبها بمعادن الذهب والفضة ، ومنها سبعة عشر سفينة اخرى ذات حجم أصغر عرفت باسم (swt³ kḫmwš spynh rbh) وتدفع ضريبة تُقدر بنحو 20% من حمولتها الكلية³.

أما النوع الثاني فهي السفن الفينيقية التي وجد منها ثلاث سفن باسم (dwgy qnd/rt^e) وهي سفن كبيرة الحجم ، اما النوع الثالث فهي السفن التي عُرِفَت باسم (spynt kz^d/ry) أي سفن الصغيرة بغض النظر عن اصلها، اما النوع الرابع من السفن فهي الواردة باسم (kz^d/r^y) والمقصود بها سفن ميناء غزة الحالية الذى يبعد حوالي 20 كم عن سواحل البحر المتوسط ، وهو اقتراح أيده البعض اعتماداً على ذكرها في نقوش الملك تحتمس الثالث باسم (qsr) ، وكذلك ما ورد في الكتاب المقدس وهي تسميات مقارنة لـ (kz^d/r^y)⁴، وقد بلغ عدد هذا النوع من السفن حوالي 6

¹ – Ada. Yardeni, op.cit, p.70.

² – Pierre. Briant., From Cyrus to Alexander: A History of the Persian Empire , Vol. 3, 2002, p.385.

³ – Deborah. Carlson., op.cit, p.18.

⁴ – Oren. Tal, op.cit, p.2. & Ada. Yardeni, op.cit, p.70.



سفن أنتت تحديداً من صيدا¹, في حين يرى البعض أن سفن (kz^d/r^y) التي وردت بالبردية قد لا يكون المقصود بها ميناء غزة , ذلك لأن الميناء لم يكن نشطاً خلال الفترة الفارسية , كما أن السفن المدونة بالبردية كانت محملة بنبيذ صيدا , فمن المحتمل أن هذه السفن قد استوردت النبيذ من صيدا لتصديره لمصر مباشرة , خاصة وأن صيدا كانت لها اليد العليا في تلك المناطق -تجارياً- , وقد طال الجدل حول طبيعة الموقع الجغرافي للميناء الذي أتت منه سفن (kz^d/r^y)² خاصة وأن اسم قائد إحدى هذه السفن هو (Sm(p)rwn) المقارب للاسم (Sumpheôn) وهو اسم يوناني وقد أعتمد (بيير بريانت) على هذه القرينة للتأكيد على مدى قوة التأثير اليوناني على السواحل الفينيقية³, غير أن هذا الشاهد ليس بالضرورة دليلاً على قوة التأثير الاقتصادي بقدر ما قد يكون دليلاً على انتشار البحارة اليونانيون المهرة خلال تلك الفترة.

تشير بعض الدراسات الى أن هذا الموقع المقصود به منطقة يافنا Yavneh في اليمن والتي كان معظم سكانها من اليهود , وقد قام الملك يهوذا بشن حملته تأديبية على هذه المدينة وتحديداً على سكانها من غير اليهود, وفيما بعد ظهر هذا الموقع ايضاً ضمن المناطق التي حاصرها سمعان الحشموني الذي تمرد على الدولة السلوقية عام 142ق.م. للمزيد حول القلاقل والاضطرابات التي أحدثها اليهود في تلك المنطقة راجع.

Bar-Kochva. Bezalel., Pseudo Hecataeus, "On the Jews" Legitimizing the Jewish Diaspora Berkeley, University of California Press, 1996.

في حين اعترض كلا من بيير بريانت وريموند ديسكات على هذا الاقتراح. راجع.

Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.64. not 21.

¹ – Descat. R, Pierre. B., op.cit, p. 63.

² – Ibid., p. 63-64.

ولعل ما قد يُرجح أن هذه السفن قد أتت من فلسطين هو ازدهار صناعة النبيذ تعبئته في جرار مميزة وتصديره فيما بعد خلال العصور التالية وتحديداً العصر البيزنطي.

³ – Descat. R, Pierre. B., op.cit, p. 65-66.



ومن بين السفن التي وردت بالبردية سفينة تحمل أسم إيراني (spitaka) وقائدها كان يُدعى (Spytk) ويُعتقد أنه أخذ كنيته من البلدة القادم منها , وربما كان هذا الاسم انتساباً لمدينة في ايران إذ ورد في إحدى الوثائق التي توضح تورط بعض المصريين مع موظفين فارسيين لتهريب الحبوب¹, وقد كانت هذه السفينة مخصصة فقط لنقل الحبوب ذهاباً وإياباً².

وعلى الرغم من عدم ذكر الأسباب التي على أساسها فُرضت الضريبة داخل البردية إلا أنه يمكن القول ان هناك قواعد مشتركة لتطبيق ضريبة تُعمم على كل السفن الواردة بالبردية , ومن ثم فهناك قسمين للضريبة الاول وهى الضريبة الرئيسية وهى المتغيرة ولها أسماء مختلفة والثانية الضريبة الثانوية وهى ثابتة تعرف باسم (ضريبة الرجال)³, وتُصنيف سفن البردية على ثلاث أشياء تأتي طبقاً لترتيب النص فيها وهم 1- نوع السفينة (وهى أربعة أنواع) 2- أسم قبطان السفينة 3- البلد الذى خرجت منه السفينة⁴.

وكان على كل سفينة ايونية دفع الرسوم الخاصة بها والتي عُرفت باسم (mndt) وقد بلغت قيمتها خمس البضائع المستوردة من على متن السفن الايونية⁵, وهذه الضريبة هى نفسها التي عُرفت باسم (mandattu) - وهى كلمة أكادية تُشير الى جميع أنواع الضرائب في باقي الولايات الفارسية - ولكنها في مصر كانت تفرض

¹- Christopher J. & Tuplin, John Ma., *Arsāma and His World*, Vol.3, pp.60, 254. & Pierre. Briant., *From Cyrus to Alexander*, p.385.

² - Christopher J. & Tuplin, John Ma., *Arsāma and His World*, Vol.3, p.392.N0.1.

³ - Descat. R, Pierre. B., *op.cit*, p.73.

⁴ - *Ibid.*, p.62.

⁵ - Stephen. Ruzicka., *op.cit*, p.21.



على السفن الايونية فقط وتقدر قيمتها بالذهب والفضة , ثم بعد ذلك أُضيف الى قيمتها جزء من زيت الزيتون¹.

وقد تدفع السفن الايونية الكبيرة المحملة بالزيوت مقدار معين من حمولتها كضريبة كما هو واضح من النص 'سطر 20-22 سفينة فلان ابن فلان الايونية , وهى سفينة كبيرة الحجم , الزيت الذى بداخلها خمسين وعاء...,, وسجلت البريدية مقدار مختلف وأكبر من الرسوم الجمركية على السفن المحملة بالزيت كما يلي: 'الرسوم التى تؤخذ منها وتُنقل الى بيت الملك .. ذهب : (12 قطعة من الذهب , 1 كروش, 6 جالور. فضة : (50 كروش , 12 جالور , 2 من العملات) (جزء من) الزيت الذى وجد فيه,² وعلى ما سبق , فإذا ما أخذنا المقدار السابق بما يعادله من القيمة لكل عمله ووزن بالمقدار الفارسي الذى تم تعديله في عهد الملك دار الاول تصبح الضريبة المفروضة على السفن الايونية الكبيرة من الذهب قيمة غير ثابتة لعدم معرفتنا بمقدار الوزن بالقيمة الذهبية , اما بالفضة فيصبح 2202.4 جرام من الفضة , بالإضافة الى العملات المدفوعة والتي لم تُحدد البريدية نوعيتها أو وزنها.

وبعض السفن كانت تدون في السجل الضريبي بناءً على أسماء أصحابها (رئيس السفينة) أو حجمها, وقد كانت هذه الاسماء أكثر وروداً في السفن الايونية مع حرص الكاتب على عدم ذكر أسم الاب³, وذلك كما جاء بالسطر الرابع من البريدية 'سفينة ايونية لمارج.. ابن فلان,, أو بوصفها وحجمها كما جاء بالسطر الخامس

¹ – Pierre. Briant., op.cit, p.385.

² – Amelie. Kuhrt, op.cit, p.681.

³ – وهناك سهولة في مطابقة الأسماء الواردة بالبريدية مع بعض الأعلام الواردة في وثائق يونانية وقد قاما بيير بريانت وريموند ديسكات بمطابقة هذه الاسماء. راجع. Porten, Bezalel & Yardeni,

Ada., op.cit, Vol. 3, p.21.



عشر ” SWTK ḤMWS ” وهي سفينة كبيرة¹، وهذه البيانات كانت تُسجل من قبل مسؤولي الجمارك الملكية أثناء التفتيش عند وصول السفن ومغادرتها ، ثم تفرض الرسوم الجمركية على كل سفينة عند الدخول وفقاً لقيمة الشحنة². بينما كانت السفن اليونانية الصغيرة تعامل بمقدار من الفضة وهو أقل من القيمة الذهبية المفروضة على السفن الايونية الكبيرة ، وهذا ما يوضحه السطر 18 من البردية ” فضة . 10 كروش ، 2 جالور ، قطعتين من العملة...، فإذا كان الكروش الواحد يعادل 84 جرام والجالور يعادل 8.5 جرام وقطعة العملة تعادل 0.5 جرام يصبح المفروض على هذه السفينة الايونية الصغيرة حوالي 858 جرام من الفضة تقريباً³ ، وهذه المعايير المختلفة لابد وأنها قد عادت بأثر سلبي على تحديد الأسعار والمكاييل التي تباع بها البضائع فيما بعد ، إذ أن هذه السفن الايونية الصغيرة تدفع الضرائب بناءً على ما تحمله من مواد ومن ثم فليس لها ضريبة ثابتة. وهناك أنواع أخرى من الضرائب التي فرضت على السفن الايونية عند وصولها الى مصر حيث تدفع ضريبة ثابتة على الذهب والفضة الموجودة على السفن والتي تُقدر على السفن الكبيرة بحوالي 19% وعلى السفن الصغيرة بحوالي 17%⁴ ، وقد أُضيفت الى السفن الايونية ضريبة لم تُقرر على باقى السفن وهي ضريبة ليلية تُدفع من الزيوت (mšh) لم تُحدد البردية سبب هذه الضريبة ربما كانت ثمناً للحراسة أو لدخولها ليلاً إذ يكون جهد الموظفين مضاعفاً⁵.

1- Amelie. Kuhrt, op.cit, p.681.

2- Pierre. Briant., op.cit , p.385.

3 - Amelie. Kuhrt, op.cit, p.681, p.700.

4 - Christopher J. & Tuplin, John Ma, Arsāma and His World, Vol.3, p.216.

5 - Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.73.



أما السفن الفينيقية فقد بلغت رسومها الجمركية الثابتة العُشر ¹(m^ošr), ويُرجح البعض أن ضريبة العُشر طبقت على نوع واحد من البضائع وهو النبيذ وتحديداً نبيذ صيدا وذلك على الوجه الاول للبردية والتي دائماً ما سجلت ضرائبها بالعام العاشر², في حين أرجع البعض أن هذه الضريبة كانت على كل المنتجات التي تم نقلها على السفن كل نوع منها على حد , واستبعد كلا الفريقين أن تُفرض هذه الضريبة على حمولة السفينة ككل , وهى نسبة تُفرض على سلع النبيذ والاشخاب غير المصنعة (أي المقطوعة والمعدة فقط) ومعادن الحديد والبرونز والقصدير³, وسفن صيدا كانت تتعامل بالسك الخاص بها والذي يُضرب داخلها إذ تُعد مدينة صيدا إحدى المدن القليلة التي سمح لها الفرس بسك العملة وتداولها⁴ , وعلى ما سبق أخذ الباحثون هذه النسبة الـ(10%) وأعدوها وحدها ضريبة السفن , دون الإشارة الى أسباب أخذ هذه النسبة التي لم تكن من مستحدثات العصر الفارسي , أو الفوارق التي كانت تفرض على كل سفينة على حد .

وكانت الضريبة المقررة على السفن الفينيقية الكبيرة تُقدر بنحو عشرة قطع (عملة) من الذهب على كل سفينة بما يعادل ثمانية شواقل أو خمسة عشر جالور (وحدة وزن) والتي تقدر بنحو 70 جرام⁵ , وهذا المعيار وضعه الملك أحمس الثاني وطبق أيضاً خلال العصر الفارسي الاول⁶ , وأحجام السفن الفينيقية كانت متعددة

¹ – Ada. Yardeni, op.cit, p.70.

² – Porten, Bezalel & Yardeni, Ada., op.cit, Vol. 3, p.25.

³ – Pierre. Briant., op.cit, p.385.

⁴ – Vladimir G. Lukonin and Muhammad A. Dandamaev., op.cit, p.200.

⁵– Amelie. Kuhrt, op.cit, p.700.

⁶– فرض الملك أحمس الثاني هذه الضريبة تحديداً في مدينة نقرطيس (محافظة البحيرة مركز ايتاي البرود) التي كانت مركزاً لتجارة الاغريق واقامتهم في مصر , وقد فرض عليهم دفع 10% من بضائعهم



وكل نوع منها يُطلق عليه أسم معين بناءً على الحجم وبالتالي تختلف الضرائب المفروضة عليها , ومن هذه السفن ما يطلق عليها اسم (spynh/rbh) أي "سفن متوسطة" - وهذا المصطلح كان يُستخدم أيضاً للتعبير عن السفن دائماً الأبحار في نهر النيل وتحديداً السفن التي تبحر حتى ممفيس - وكانت تدفع ضرائب أقل نظراً لصغر حجمها النسبي عن السفن كبيرة الحجم اذا ما قُرنَت بها , وهناك أيضاً سفن يُطلق عليها أسم (°aswt khmwš) وقد أعتمد البعض على الجذر اللغوي (hms) الموجود بأسماء هذه السفن والذي يعنى الخمسة للقول بأنها كانت تدفع خُمس المبلغ المقرر على باقي السفن بالفضة¹.

ومما سبق يتضح لنا أن الإدارة الفارسية قد تعاملت مع السفن الفينيقية من الاحجام المتوسطة والصغيرة بمقدار غير ثابت من الفضة يعتمد على مقدار حمولتها , في حين أنها طبقت ضريبة الخمس على السفن الايونية من ذات الحجم المتوسط وبالفضة النقية التي اشتهرت في هذه المناطق.

أما بالنسبة لسفن (KZr) فهي أيضاً مقسمة وفقاً لحجمها فقد اقترن مسمى هذه السفن بمقطعين آراميين الاول وهو (t^{et}) أي كبير والآخر (tšyry) أي صغير , ومن ثم فلا بد وان الضريبة تنقسم طبقاً لحجمها ولكن البردية لم توضح كيفية دفع هذه السفن للضريبة الثابتة².

ويُعد التقارب في الاوزان المصرية والفلسطينية القديمة وتحديداً في مملكة يهوذا أحد أسباب انخفاض الضريبة المقررة على السفن , فقد عُثِر في الفنتين (المقر

التي تدخل مصر . راجع. صبحى عطية يونس: الصناعات الحرفية في مدينة نقرطيس (664-232ق.م) مجلة كلية الاداب - جامعة المنصور , العدد 36 , 1998 , ص1105.

¹ - Porten, Bezalel & Yardeni, Ada., Textbook of Aramaic documents from ancient Egypt, Vol. 3, 2002, p.20.

² - Porten, Bezalel & Yardeni, Ada., op.cit, p.25.



الرئيسي للجالية اليهودية في مصر) على وزن يبلغ 8.76 جرام من البرونز وهو نفس الوزن المستخدم في مملكة يهوذا¹ , بالإضافة الى وجود نظام ضريبي وضعه الفرس لليهود في تلك المنطقة والذي ربما سمح بتخفيف العبء الضريبي على السفن التجارية الخاصة بهم², وقد أتمت العلاقات بين الفرس واليهود بالود والتعاون القائم على المصالح المشتركة منذ أسقاط الدولة البابلية الحديثة ومن بعدها الحكم الكلداني عام 539ق.م وهو العام الذي احتل فيه الفرس العاصمة بابل³, وكان الفرس قد

¹ – Vladimir G. Lukonin and Muhammad A. Dandamaev., op.cit, p.203.

² – وفى هذا الصدد تود الباحثة ذكر أن سفر نخميا قد أوضح عدة أمور ضريبية من بينها ما يتعلق بالسفن التجارية التي ترسو على سواحل مملكة يهوذا والتي توضح مدى التعاون بين الفرس واليهود , فمن المعروف أن الفرس قد أعادوا اليهود الى فلسطين مرة أخرى , وبدوا بناء القلاع والحصون فى يهوذا وإتخاذها مقراً جديداً للحكم الفارسي فى المنطقة , وهذه المناطق الجديدة تعرف باسم (bîrâ) أو (bîrôa), ويتزامن ذلك مع الثورة المصرية التي قام بها "إيناروس" على الحكم الفارسي والتي أستمرت حوالى عشر سنوات ما بين (460-450ق.م) خلال عهد الملكين زركسيس وارتحشتا الاول , وكان الهدف من ذلك عدة أمور يمكن حصر فيما يلى: أولاً: دمج اليهود بشكل كامل في شبكة الطرق والبريد الفارسية سواء العسكرية أو المدنية , ثانياً: زيادة الامكانيات الضريبية للمنطقة بفرض رسوم جديدة على السفن التجارية التي سترسو في القلاع التي سيتم بنائها على طول المنطقة الساحلية , ثالثاً: الحاجة الملحة للإمدادات الغذائية لإطعام العمال المسؤولين عن بناء السفن التجارية البحرية في المدن الساحلية , وكذلك الفرق العسكرية المرابطة على الحدود , ولأستخدام المنطقة كنقطة إرسال للجنود الى مصر, رابعاً: زيادة تأمين طرق الامدادات الغذائية القادمة من مصر وخاصة في حال حدوث الثورات والاضرابات, وهذا ربما يفسر سبب طول المدة التي أخدم فيها الفرس الثورات بسبب تركيزهم على بناء مثل تلك الحصون , خامساً: دمج الضريبة المحصلة فى القلاع من التجارة البحرية مع الضرائب المحصلة من المزارعين وبالتالي تخفيف مجمل الضريبة. راجع: سفر: نخميا الإصحاح الخامس 1-5. راجع أيضاً.

Diana. Edelman., Tyrian Trade in Yehud under Artaxerxes I: Real or Fictional? Independent or Crown Endorsed?, in O. Lipschits, & M. Oeming , Judah and the Judeans in the Persian Period, 2006, p.228.

³– Lipschits. O., op.cit, p.24.



فرضوا في فلسطين نظام ضريبي يُعرف باسم (kāru) وهي ضريبة نقل محدودة ورثها النظام الفارسي عن النظام البابلي¹.

ولم تشترط السلطة الفارسية على التجار تعديل عملاتهم واوزانهم لنتناسب مع الاوزان المطبقة في مصر أو حتى مع الاوزان المعروفة لدى عامة الشعب الذي كان يتعامل مع تجار السفن مباشراً ، فقد سمحت الادارة الفارسية قرب نهايتها للتجار بالبيع المباشر مع الأهالي ، فمن خلال إحدى القطع الفخارية المنشورة عام 1945م والتي تحوى خطاباً من رجل يهودي الى زوجته المدعوة اخنتشاب (Ahantab) في الفنتين يقول لها فيها ”أرسلني لى بعض الملح اليوم وإذا لم يكن هناك ملح في المنزل اشترية من سفن القمح التي في فيله ليس عندي ملح لوضعه في الدقيق”²، وهذا البيع لم يكن محدداً بأوزان معينة لتقدير القيمة الفعلية للبضائع مما سمح للتجار بتيسير تجارتهم كيفما يتراء لهم.

كما أن الإدارة الفارسية لم تفرض توقيع ختمها للتأكد من دقة الاوزان أو نقاء المعدن ، ومن ثم من الممكن زيادة الضرائب المفروضة على السفن بسهولة عن طريق رفع معيار الوزن من خلال زيادة القيمة الضريبية المفروضة ، وبالتالي يمكن

¹–Diana. Edelman., op.cit, p.228.

ويُرجح أن الضرائب الخاصة بالنقل التجاري البحري القادم على السواحل فلسطين كان نفسه المفروض على مصر خلال تلك الفترة للمزيد عن طبيعة تلك الضرائب راجع.

Ada. Yardeni., Maritime Trade and Royal Accountancy in an Erased Customs Account from 475 B. C. E. on the Aḥiqar Scroll from Elephantine , BASOR,vol.293, 1994.

²– عز سعد محمد سلطان: المرجع السابق, ص124.



أن يُطلب من أصحاب السفن دفع وزنين من المننا الفضية بدلاً من رفع قيمة المننا الى أربعة أضعاف¹.

وقد دونت البردية نوعاً مختلف من الضرائب وهي ضريبة الرأس على الافراد داخل السفن والتي وردت باسم (ksp gbry) إذ يذكر النص ما يلي: ”فَصَّة الرجال المسلمة إلى بيت الملك,, وهي ضريبة تُدفعها السفن الكبيرة بالفضة أو الذهب أو البضائع دون النظر الى بلد السفينة , فقد دفعت السفن الايونية الكبيرة ضريبتها على رؤوس الرجال ذهباً وفضة وزيت وعملة على النحو التالي: ” 1- خمس شواقل و 15 (جالورا) ونصف فضة , 21 جرة من النيذ , 9 ونصف جرة من الزيت , مجداف واحد من الخشب , 30 جرة فارغة (بما في ذلك 10 جرار غير مطلية) ,,² ولا تفرض هذه الضريبة اطلاقاً على السفن اليونانية الصغيرة المعروفة باسم (e^{swt} (kħmš³

في حين تأخذ هذه الضريبة على شكل بضائع فقط من السفن الصغيرة القادمة من ميناء غزة KZR⁴, وهذه الضريبة تمثل ايضاً جزء إضافي من الضرائب المفروضة على السفن⁵, ويبدو أن السفن القادمة من غزة (kzr) تعامل معاملة خاصة فقد تم ضم ضريبة رؤوس الرجال الى ضريبة العشر المقررة بحيث تُدمج قيمة الاولى

¹ - جدير بالذكر ان الدولة الاشورية الحديثة حين أرادت رفع الضرائب أقبلت على وضع ما يُعرف بالمننا الملكي وهو ضعف وزن المننا البابلي الأصلي تقريباً في بعض المعاملات التجارية. راجع.

Bivar. A. D. H., op.cit, p.611-612.

² - Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.74.

³ - Amelie. Kuhrt, op.cit, p.701. & Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.73.

⁴ - Ibid., p.73.

⁵ - Pierre. Briant., op.cit, p.385.



داخل الثانية حتى وإن كانت السفن كبيرة الحجم¹، وسفن KZR دفعت أيضاً ضريبة التصدير ويبلغ أقصى قيمة لها كروشين وخمس شواقل، وعليها فضة الرجال المكونة كروش واحد وشيقل واحد وخمسة جالور، وعلى ذلك تدفع السفن الثلاثة ضريبة تصدير قيمتها 908 جرام من الفضة أو 208 دراخماً بالإضافة إلى ضريبة الشحن الغير معروف قيمتها²، ويُرجح أن التحصيل النهائي لهذه الضرائب يتولى دفعها رئيس السفينة أو كما ورد في الوثائق الآرامية (𐤍𐤏𐤍) والفارسية (nāupati)، كانت في المعابد أو القلاع³.

وفيما يلي تفصيل لقيمة كل ضريبة مفروضة على كل نوع سفينة على حد.
الوجه الاول من البردية:

(النوع الاول swt kḥmwš spynh rbh) "في (يوم) من (شهر) انهم (اي المحصلون) فتشوا على الميناء (فوجدوا) ، سفينة واحدة ايونية لفلان ابن فلان (وهي من نوع) psdl /ršy swt kḥmwš كبيرة الحجم ، وتم تحصيل وتسليم الى بيت الملك (ما يلي) ذهب: 10 قطع ما يعادل 8 شواقل من الذهب ، 15 جالور فضة: 10 كروش 2 جالور 2 ... كوارترز،،
(النوع الثاني spynh rbh)

في (يوم) من (شهر) انهم (اي المحصلون) فتشوا على الميناء (فوجدوا) سفينة واحدة ايونية لفلان ابن فلان (وهي من نوع) (psl/ršy) سفينة واحد من النوع الكبير ، الزيت الذي وجد فيها 50 جرة ، وتم تحصيل وتسليم الى بيت الملك (ما يلي)

1 – Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.74.

2 – Christopher J. & Tuplin, John Ma., Arsāma and His World, Vol.3, p.217.

3 – Brian. Muhs., op.cit, p.184.



ذهب: 12 قطعة (بما يعادل) 1 كروش من الذهب , 6 جالور
 الفضة: 50 كروش 12 جالور 2 كوارترز , جزء من الزيت الذى وجد ,
 خمسة.....

”فضة الرجال المسلمة إلى بيت الملك,,

خمس شواقل من الفضة , 15 جالور 2كورتز

نبيذ: 21 ونص جرة

زيت: 9 ونص جرة

خشب: 1 smkt (وحدة غير محددة)

جرار فارغة : 30 منها (مطلّى) و 10 غير مطلية

كل ما تم جمعه (من السفن) وتم تسليمه إلى بيت الملك:

من الذهب: 12 قطعة (ما يعادل) 1 كروش من الذهب , 6 جالور

من الفضة : 50 كورش , 5شواقل , 28جالور

الزيت 9جرار ونصف , 15 ym (?) (او 10 وربع جرة نبيذ)

النبيذ: 21ونصف جرة

الخشب : : 1 smkt (وحدة غير محددة)

جرار فارغة : 30 منها و 10 غير مطلية

(النوع الثالث $dwgy\ qnd/rt^c$)

فى (يوم) من (شهر) انهم (اى المحصلون) فتشوا على الميناء (فوجدو)

1 $dwgy\ qnd/rt^c$ لفلان (من صيدا)

التي تم العثور فيها على

نبيذ السنة العاشرة : جرار (غير محددة الرقم)

....كروش (غير محدد الرقم)



الخشب: (رقم) ، بما في ذلك:

خشب الأرز (النوع والعدد) (إلخ)

’فضة الرجال المسلمة إلى بيت الملك،‘

فضة: 1 كروش فضي ، 2 شيقل ، 3 جالور

نبيذ السنة العاشرة : 15 وتلت جرة

1 مجداف قديم

كل العشور التي جمعت سلمت إلى بيت الملك (الخزانة الملكية):

الفضة: 3 كروش فضي ، 6 شواقل ، 12 جالور

نبيذ السنة العاشرة: ... (لم يكتب الرقم) الجرار (العدد)

(عنصر غير مكتوب): كروش ، (رقم)

رقم الخشب : (رقم) ، بما في ذلك: خشب الأرز (النوع والعدد)

1 مجداف قديم.

(النوع الرابع dwgy qnd/rtšyry)

فى (يوم) من (شهر) انهم (أي المحصلون) ففتحوا على الميناء (فوجدوا)

1 dwgy qnd/rtšyry لفلان (من صيدا)

الأشياء التي وجدت فيه

نبيذ السنة الحادية عشر : جرار (الرقم)

...كروش (غير محدد الرقم)

المجداف الجديد (الرقم)

’فضة الرجال المسلمة إلى بيت الملك،‘

نبيذ السنة الحادية عشر : 8 ونصف جرة

كل العشور التي جمعت سلمت إلى بيت الملك (الخزانة الملكية):



نبيذ السنة الحادية عشر : ... جرار (العدد بما في ذلك "فضية الرجال")

(عنصر غير مكتوب): كروش ، (رقم)

الخشب: (رقم) ، بما في ذلك: خشب الأرز (النوع والعدد)

(إلخ.)

مجذاف جديد¹.

ويمكن تحديد كلمة الحاويات الزيتية من خلال الكلمة (sp) أو (knd) والكلمة الأولى تتطابق مع الكلمة الاكادية (šappu) والتي تعنى ايضاً حاوية ولكنها تُستخدم في الطقوس الدينية ، وتعود الجرار فارغة على السفن التي عُرفت باسم (spn ryqnn) ، والجرار صغيرة الحجم لا تسع كمية كبيرة من الزيت فبعضها يسع ما بين 4-5 لتر فقط ، أما مصطلح الزيت (mšḥ) الذي ورد في البردية فهو محمل على السفن KZR الست ، ولم تحدد البردية نوع الزيت بدقة ولكن يبدو أنه مختلف عن الزيوت التي وردت في البرديات الارمية من نفس الفترة فهو ليس بزيت الزيتون (mšḥ zyt) أو زيت الخروع (mšḥ tqm) أو الزيوت العطرية (mšḥ bšm) ولأن سعر هذا الزيت كان غالباً الى حداً ما فرمياً يكون زيت السمسم الذي ورد في بعض البرديات الديموطيقية بأسم (nhḥ)².

ولم تحمل السفن كمية كبيرة من الجرار ، فالسفينة الواحدة قد نجد على متنها ما بين 20-80 جرة ، هذا دون الجرار الفارغة (spn ryqnn) وقد يكون هذا الرقم خاص بجرار النبيذ والزيت بالإضافة الى وجود جرار صغيرة الحجم للزيوت العطرية الهامة والتي كانت تأتي من شرق اليونان وتحديداً من منطقتي رودس وليقيا (ليكيا) -

¹ – Ada. Yardeni., op.cit, p.73, 76.

² – Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.70.



غرب آسيا الصغرى¹ , وكما ورد بالبديهة فإن بعض الجرار كانت مطلية والبعض الآخر غير مطلى (zpt) , وهذا الطلاء والترجيح سيجعل الجرار أغلى ثمناً وبالتالي ستزيد الضرائب المفروضة عليها , كما كان مع بعض الجرار المطلية أدوات مائدة أيضاً² , وقد دفعت السفن اليونانية أكثر من 40% من الجرار الفارغة (ثلثها غير مطلى) كضريبة , وكذلك جرار مليئة بالنبيذ مما يُشير الى أن الجرار نفسها كان لها قيمة كبيرة³.

ويأتى الخشب وتحديداً خشب الارز إما في شكله الخام (مقطع دون تصنيع) أو مشغول (ألواح - أعمده - عوارض .. الخ) ولكن السفن الايونية فقط هي التي تجلب الخشب المصنع على شكل دعائم خشبية (أعمدة) , ومن ثم يمكن إعتبار أن من أسباب زيادة الضرائب المفروضة على السفن التجارية الايونية يرجع أيضاً الى جودة البضائع التي تنقلها إذ تنقل المواد النادرة والمصنعة التي تُباع للمستهلك مباشرة.

¹ - Ibid., p. 71.

² - وعن أهمية الأواني الفخارية في نقل المواد التجارية وأشكالها المتنوعة وأسعارها خلال القرن الخامس قبل الميلاد راجع.

Lawall. M., Patterns in the production and distribution of transport amphoras in the 5th century B.C. an archaeological perspective on economic change, in Handels- und Finanzgebaren in der Agais im 5.Jh v. Chr, 2013, pp. 103-120.

³ - يُشير (Deborah) الى أن الجرار الفارغة بميناء ممفيس كانت تُستخدم لتعبئة الماء وإرساله الى محطات السفر على طول الطريق بين مصر وفلسطين . راجع. Deborah. Carlson., op.cit, p.18.



وبعض البضائع التي كانت على ظهر السفن لم يتم معرفتها بدقة منها ذلك المنتج الذي ذكر باسم (tyn) * والذي بلغ وزنه على إحدى السفن 504 كجم , ويُذكر البعض أن هذه المادة كانت الكاولينيت* الذي يُجلب من سَامُوس*** وله استخدامات متعددة , ومن العجيب أن هذا المنتج على الرغم من انه يأتي من اليونان إلا إنه وصل الى مصر على ظهر السفن الفينيقية , ويعتقد البعض أن السبب في ذلك كان إستيراد فينيقيا للمنتج ثم تصديره لمصر¹, ولا ترجح الباحثة ذلك لان المنتج يحتاج الى سرعة في النقل والارجح ان السفن كان لها مطلق الحرية لمزاولة التجارة دون التحكم في وجهتها فلا ضير ان تكون السفينة فينيقية ولكنها تنقل بضائع من اليونان الى مصر, وربما تحايل اليونانيين بهذه الطريقة للتهرب من التعسف الضريبي المفروض على سفنهم دون باقي السفن.

جدير بالذكر ان السفن الفينيقية وتحديداً القادمة من سواحل اوغاريت لم يكن حساب المننا الخاص بها بما يعادل 60 شيقل ولكنه كان 50 شيقل فقط , وهو حساب معمول به على السواحل الفينيقية كلها , وقد تم محاسبة هذه السفن بهذه

* - وقد قرّبه البعض للمصطلح (knd) الوارد نكر بكثرة في بردية زينو والذي عمل موظفاً خلال القرن الثالث ق.م , كما يلي: ”(قائمة) الاشياء التي وجدت على السفينة (نبيذ) من السنة الحادية عشر 800 جرة (knd) أرض سَامُوس , (و) 6000كروش, (و) مجاديف جديدة 300,, راجع. Porten, Bezalel & Yardeni, Ada., op.cit, p.90.

** - والكاولينيت: نوع من أنواع الصلصال الطيني , أبيض اللون يتميز بتحملة الشديد للحرارة , ويدخل في العديد من الاستخدامات الصناعات المختلفة والأدوات المنزلية والمنسوجات والمستحضرات الطبية , جدير بالذكر أن هذه المنتجات كانت تأتي أيضاً من كليزيا جنوب الاناضول وسيلينوس التابعة لليونان.

*** - سَامُوس: أحد الجزر اليونانية.

¹ - Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.72.



القيمة التي جعلت ضربيتها منخفضة نسبياً مقارنة بقيمة المننا المفروض على السفن الايونية¹.

وسفن سأموس من السفن اليونانية الكبيرة وقد فرض على الواحدة منها 12 قطعة من الستاتير الذهبية* أي ما يعادل واحد كروش وست جالور أو 84.62 جراماً من الفضة , بالإضافة الى ضريبة "فضة الرجال" التي قُدرت بحوالي 5 شواقل و15 جالور , وعلى ذلك يصل أجمالي الضرائب على هذه السفينة حوالي 308 تراخماً وهو مبلغ كبير ان تدفعه سفينة واحدة , هذا بالإضافة الى الضرائب العينية التي قد تصل الى الخمس , في حين أن السفن الصغيرة من هذه المنطقة دفعت حوالي 10 ستاتير من الذهب أي ما يعادل ثمانية شواقل وخمسة عشر جالور أو ما يعادل 931.15 جراماً من الفضة أو ما يُعادل 233 دراخماً².

وعلى ما سبق فليس بالضرورة أن السفن التي تحوى جراراً تكون ذات حمولة كبيرة فهذا يتوقف على حجم الجرار نفسها ولكنها تُقدر الضريبة بنوعية البضائع المحملة وأهميتها , وفيما يتعلق بالزيوت فلم تهتم إدارة الضرائب والجمارك بتدوين نوع الزيت المُحمل وقد كانت إدارة الجمارك المصرية فيما سبق تحرص على تدوينه بدقة. ويُلاحظ أن السفن الايونية (اليونانية) قد وردت ما يقرب من 20% من شحناتهم الى الخزنة الملكية أما السفن الفينيقية فقد وردت 10 % فقط دون معرفة السبب في ذلك , وربما كانت الزيادة التي فرضت على السفن الايونية لأنها تعود

¹ – Bivar. A. D. H., op.cit, p.611.

*- الستاتير: هي عملة يونانية الاصل مقدارها حوالي 4.25جم ويساوي الستير الواحد درهمان وخمس قراريط , والستاتير جزء من المننا وهي عملة أنتشرت للغاية في العهد السلوقي . للمزيد راجع:- طه حسين: نظام الاثنيين , دار المعارف - مصر , بدون تاريخ , ص 61.

² – Christopher J. & Tuplin, John Ma., Arsāma and His World, Vol.3, p.216.



محملة بكميات الصوديوم (ملح النظرون)¹، والذي كانت ضريبته مستقلة حسب الكمية التي تحملها السفن وطبقاً لسعره الذي يحدده الميناء²، بينما أرجع بعض المؤرخين زيادة هذه الضرائب الى الحروب التي كانت بين الفرس واليونانيين، ولكن علينا الا نعول كثيراً على الحروب التي كانت بين الفرس واليونانيين كسبب لفرض مزيد من الرسوم الجمركية على سفنهم، فالليونيون أكثر التجار دفعا للضرائب منذ عصر الرعامسة وتحديداً في بلدة سايس، وذلك نظراً لكثرة عددهم، فقد أصبح الفرع الكانوبي للنيل مركزاً تجارياً لهم وبصفة خاصة لتجارة الزيت والخمور والتين³.

وقد جاءت الرسوم المفروضة على السفن من نوع (kzf) وهى ست سفن

كالآتى :

1- بعد (يوم) 20 بؤونة (5 أكتوبر) وصول $dwgy\ qnd/r^e$

- 1100 جرة من النبيذ السنة العاشرة

- 10000 كوروش برونز (šlmw)

- 10 من (بضائع غير معروفة)

2- 7 من أبيب (22 أكتوبر) وصول $dwgy\ qnd/r\ tšyry$

- 800 جرة من النبيذ السنة الحادية عشر

- 6000 كروش من الطين (?)

- 2000 كروش من الخشب

3- 9 من أبيب (24 أكتوبر) وصول $dwgy\ qnd/r$

- 1020 جرة من النبيذ السنة العاشرة

¹ - Hyland. John. O., op.cit, p.29.

² - Pierre. Briant., op.cit, p.385.

³ - سليم حسن: مصر القديمة، ج11، ص98.



- 21000 كروش حديد
- 6000 كروش برونز
- 7000 كروش من الخشب
- 550 قطعة من خشب الارز منها 50 كمر (عمود سقف) و 50

لوح

4- فى شهر أيبب (نوفمبر) وصول dwgy qnd/r tšyry

- 630 جرة من النبيذ السنة الثانية

- 500 كروش برونز

- 2000 كروش قصدير

- 7150 كروش من الصوف

5- 12 (من) مسرى (25 نوفمبر) وصول dwgy qnd/r^c

- 450 جرة من النبيذ السنة العاشرة

- 21000 كروش من الصوف

6- فى مسر (ديسمبر) وصول dwgy qnd/r tšyry

- 395 جرة من النبيذ السنة الحادية عشر

- 970 قطعة من الخشب بما فى ذلك 530 لوح من خشب الارز و

240 عمود

- مجاديف جديدة¹.

ومما سبق يتضح أن حمولة المراكب تختلف باختلاف المواد التي تحملها من الخفة والثقل وأن مقياس الوزن لم يكن هو الفيصل الوحيد لتحديد سعة الحمولة , فمثلاً المركب التي تحمل عدداً كبيراً من قطع الخشب يكون وزنها أثقل على الرغم من

¹ - Descat. R, Pierre. B., op.cit, p.66- 67.



أن الخشب يمكن تخزينه بمكان صغير , في حين أن الصوف يأخذ حيز أكبر ووزن أقل , ويمكن أن يكون حساب السفن الصغيرة والكبيرة كان من خلال وزن الحمولة وليس حجمها, وهذا ما قد نلاحظه على السفينتين 5,4 وهما الوحيدتان المحددتان حمولتهما , فعلى الرغم من أن السفينة 4 وصفت بأنها صغيرة (tšyry) إلا أن حمولتها كانت أكبر من السفينة رقم 5 والتي وصفت بأنها كبيرة , ولكن الأخيرة كانت تحمل 3 أضعاف الأول من الصوف وبالتالي فوصف الكبير والصغير للسفن يكون متعلق بسعة السفينة للبضائع وليس بحجم البضائع.

ويلاحظ أن السفن من نوع (kzr) كانت تنقل نفس المنتجات كل عام مما يثير الانتباه بمدى تحكم كل منطقة بالبضائع الخاصة بها ومعرفة احتياجات العملاء في مصر من كبار الطبقات وصغارها , أن البردية السابقة تعطى انطباعاً بأن التجارة البحرية خلال العهد الفارسي كانت تتمتع بقدر كبير من حرية التنقل بين ولاياتها ولا شك أن مهارة اليونانيين والفينيقيين في التجارة البحرية قد ساهم بشكل كبير في انعاشها.

ويمكن تحديد أجمالي ضريبة الاستيراد فقط المفروضة على السفن كالاتي

- 1- ضريبة الذهب للسفن اليونانية الكبيرة وهي: 1 كروش و 6 جالور.
- 2- ضريبة الذهب للسفن اليونانية الصغيرة وهي : 8 شواقل و 15 جالور.
- 3- ضريبة الفضة للسفن اليونانية الكبيرة وهي : 50 كروش و 12.5 جالور.
- 4- ضريبة الفضة للسفن اليونانية الصغيرة وهي : 10 كروش و 2.5 جالور.
- 5- ضريبة الراس على سفن kzr الكبيرة وهي: 3 كروش و 6شواقل و 12 جرة.



6- ضريبة الراس على السفن اليونانية الكبيرة وهي : 5 شواقل و15.5 جالور .

والضريبة التي تُدفع بالذهب تمثل مشكلة كبيرة ذلك لان الدفع متغير القيمة والوزن وعلى ذلك يمكن وضع نسب الضرائب كما يلي:

1- ضريبة الفضة اليونانية وهي 1/1600 .

2- ضريبة الراس على السفن اليونانية الكبيرة 1/16 + 3/200.

3- ضريبة الراس على سفن 1/160 kzt.

وهذه النسب ليست من قبل الصدفة ولكن يُرجح أنها تعود لفرض ضريبة إضافية على ضرائب الذهب والفضة وهي تختلف بحسب حجم المبلغ المفروض .

والضريبة التي تدخل الخزانة الفارسية من معادن الذهب والفضة تدخل في شكل وزن فهي تأخذها في شكل ستاتير ذهبية (zht sttm) 12 منها مفروضة على السفن الكبيرة و10 على السفن الصغيرة¹.

والسفن التي تدخل الميناء دون دفع الضريبة تقع تحت العقوبة التي تتمثل في مصادرة البضائع, وعليه فلا بد على كل سفينة أن يكون معها وصل دفع الضريبة

¹ -Ibid., p.75.

يُشير كلا من (بيير بريانت) و (ريمون ديسكات) الى أن تسجيل دخول السفن وخروجها ظهر في هذه البردية فقط , وأن هذا التدوين كان من وضع الإدارة الفارسية , ولكن بالعودة الى نصوص الاسرة 25 نجد أن عمدة طيبة المدعو منتومحات ابن نسبتاح (والذي كان كاهن آمون وعمدة طيبة ايضاً) قد دون على الجدار الخلفي لمقصورته المهشمة في طيبة يقول " ...السفن السائحة في أوقات معلومة شمالاً وجنوباً كانت في عيد... , وعلى الرغم من أن النص يتحدث عن السفن النهرية التابعة لمعبد آمون لكنه يوضح أن السفن يتم تسجيل دخولها وخروجها من الميناء . راجع: سليم حسن: موسوعة مصر القديمة "تاريخ مصر والسودان من أول عهد بيغخي حتى نهاية الأسرة الخامسة والعشرين ولمحة في تاريخ آشور" , ج11, ص294.



حتى يمكنها إفراغ حمولتها، وعلى ذلك فوصل التوريد لم يكن هاماً للبجارة فقط من أجل إثبات دفعهم للضرائب ، ولكنه كان هاماً أيضاً للدولة إذ تتحقق من خلاله بدفع السفن للضريبة ، والتي كانت تدون في سجلات وكلائها التجاريين ومن ثم محاسبتهم ، وهذا التوريد هام لأسباب أخر لعل أهمها أن الضريبة التي كانت تفرض على السفن لم تكن ثابتة مثل الضرائب الأخرى التي يدفعها الأفراد المقيمين بالبلاد كضريبة الحصاد¹.

4 - ضرائب التصدير.

فرضت الادارة الفارسية بعض أنواع الضرائب على السفن عند المغادرة وخاصة تلك السفن التي تعود محملة ببعض البضائع وعلى رأسها ملح النطرون ، وجميع السفن تدفع (فضة شحن المغادرة) والتي تكون مسبوقة بعبارة (ed/ryhbn نحو البحر) ويتم تحصيلها عند مغادرة الميناء²، وفي البردية السابقة سُجلت هذه العبارة مع 36 سفينة ايونية ، سُجلت هذه الضريبة في العام الحادي عشر وليست بالعام العاشر وكان على متن السفن ملح النطرون خلال عودتها والذي يُعبأ في جرار محكمة الغلق ، وفي عودتها تلك تدفع أيضاً رسوم متغيره بالفضة عُرفت باسم (t3 š3y.t) تُقدر حسب قيمة البضائع ومجمل أعلى قيمة لهذه السفن كانت 50 كروش فضية ، وهي خلاف (فضة شحن المغادرة)³.

وضريبة النطرون المتغيرة (t3 š3y.t) تتناسب مع جودته وحسب الكمية المحملة على السفن فعلى سبيل المثال دفعت السفن الصغيرة حوالى ثمانية كروش وخمس شواقل وعشرة جالور ، بينما دفعت السفن الكبيرة ستة كروش وستة شواقل

¹ – Brian. Muhs., op.cit, p.185.

²– Porten, Bezalel & Yardeni, Ada., Textbook of Aramaic documents from ancient Egypt, Vol. 3, 2002, p.18.

³ – Ibid., p.21.



و26 ونصف جالور , بالإضافة الى ذلك تدفع جميع السفن ضريبة الشحن وهي مغادرة والتي لاتزال غير معروف مقدارها حتى الان , وعلى ذلك تصبح ضريبة النطرون المفروضة على الـ36 سفينة اليونانية حوالى 270 كروش أو 22507.2 جراماً من الفضة أي ما يعادل 5198 دراهماً بالإضافة الى ضريبة الشحن سابقة الذكر¹, وتعتقد الباحثة أن ضرائب العودة الخاصة بالسفن تفرض على النطرون فقط ولا تفرض على البضائع الأخرى في السفن مهما كانت حمولتها , فمما لا شك فيه أن السفن لم تعود بالنطرون فقط , ولكنها أخذت معها بعض البضائع الأخرى الأقل منه في الكمية والقيمة بحيث لا تُفرض عليها ضرائب التصدير.

ولم تسجل سفن (Kzr) أي حمولة لها وهي مغادرة لمصر ولذلك لم تُسجل لها ضريبة (t3 š3y.t) , ولعل ذلك سبباً في عدم دفعها لكثير من الضرائب التي تفرض ذهاباً واياباً , وعلى الرغم من ذلك نجد أن سفن (Kzr) هي أكبر السفن التي تدفع ضريبة الميناء وهي ضريبة تدفعها كل السفن كضريبة ثابتة والتي تُقدر بكروشين وخمس سنات , أما ضريبة الرجال فتتكون من 1 كروش و1 سنات و5 جالور².

والحصر النهائى لضرائب موسم الابحار والتي تم توريدها للخزانة الملكية دونت على ظهر البريدية مع الصادر من النطرون³, وعليه فان ربح الخزانة الملكية الفارسية من خلال البريدية السابقة يمكن اجماله فيما يلي: 33 ونصف كروش (بما يعادل 335 شيقل من الذهب) و111 كروش من الفضة (بما يعادل 11000 شيقل من الفضة) , ويُلاحظ أن البريدية لم تسجل العديد من الصادرات التي خرجت من

1 – Christopher J. & Tuplin, John Ma., *Arsāma and His World*, Vol.3, p.217.

2 – Descat. R, Pierre. B., *op.cit*, p.80.

3– Porten, Bezalel & Yardeni, Ada., *op.cit*, p.18.



مصر وعلى رأسها الحبوب والبردى¹، ومما سبق يتضح أن ضرائب التصدير كانت أقل بكثير من ضرائب الإستيراد، وهي تحصل على وجهين فقط هما:

1- ضريبة الميناء أو المغادرة ed/ryhbn

2- ضريبة البضائع والتي لم يصلنا منها خلال تلك الفترة إلا ضرائب

النظرون.

ويصبح بذلك أجمالي الضرائب المفروضة على السفن الواردة ببردية عام

475ق.م كما هو واضح في الجدول التالي²:

مقدار النسبة المئوية من التحصيل	الضريبة بالدراهم	الضريبة
80%	21.670	الاستيراد
20%	5.406	التصدير
100%	27.076	المجموع

إن فهم النظام الضريبي المفروض على السفن التجارية خلال العصر الفارسي لا يتثنى لنا عن طريق الفرضيات التي اقترحها كلا من (بيير بريانت) و (ريمون ديسكات) والتي وصلت لحد عمليات الضرب والقسمة الافتراضية للأرقام الواردة بالبردية، ولكنه يكمن في فهم نظام التداول للعملة والأوزان العالمية آنذاك وتحديداً ما جاء منها بالبردية وهي الأوزان الأيونية والفينيقية، فالإدارة الفارسية جاءت في وقت بدأ فيه صعود قوة اقتصادية وسياسية وعسكرية جديدة وهي القوة الإغريقية.

ومما سبق ندرك أن الضريبة النقدية التي تدفعها السفن هي مبلغ زهيد وهي ضريبة مقررة على كافة السفن بجميع أحجامها وبلادها، ولكن الضريبة المضافة والتي يختلف معدلها وفقاً للحمولة التي تُقدر ضريبتها بالأوزان والنقد المصنوع من المعادن الثمينة هي التي تمثل العبء الأكبر على السفن التي تُفرض عليها، ومن ثم

¹ – Hyland. John. O., op.cit, p.29.

² – Christopher J. & Tuplin, John Ma, Arsāma and His World, Vol.3, p.217.



فإن العشر المطبق على بعض السفن صحيح ، ولكن حقيقة النقل الضريبي تكمن في الضريبة المضافة والتي تحكمت فيها الإدارة الفارسية بذكاء شديد.

ومما يدعم القول بأن ثقل الضرائب التي فرضت على السفن كان نابعه فروق العملة والقيمة الوزنية وليس تعدد صور الضرائب أن الفرس قد صاروا على نهج دارا الاول والذي قام بتثبيت النظم الضريبية في كافة أرجاء الامبراطورية الفارسية عام 522 ق.م وهذا ما ذكره هيرودوت في كتابه الثالث¹، فالفرس لم يقوموا بعمل نظام مستحدث للضرائب بل حرصوا على تعديل الاوزان والمقادير الخاصة بتحصيل تلك الضريبة لتغذية الخزانة الملكية مع ملاحظة أن هذا التعديل كان مطبقاً على السفن الاجنبية فقط دون السفن النهرية التي تعمل بالتجارة الداخلية والتي ربما طبق عليها الضريبة الثابتة (العشر) ولكن لم يُطبق عليها الضريبة الاضافية.

جدير بالذكر أن كبر حجم الضرائب البحرية تتناسب مع حجم الجزية التي كانت مفروضة على مصر ولم يدخل ما تحصله الإدارة الفارسية من السفن ضمن الضريبة التي كان يفرضها الفرس على مصر والتي تُقدر بحوالي 700 تالنت سنوياً (وهي بذلك ثاني ولاية من حيث كبر حجم الضريبة المفروضة بعد بابل وآشور التي كانت تدفع 1000 تالنت سنوياً) ، كما كان دخل بحيرة مورييس من الاسماك خارج الضريبة ، وكذلك كان على مصر أن تتولى تكاليف الجيش الفارسي المرابط على أرضها وهذه التكلفة ايضاً خارج نطاق الضريبة التي تدفعها².

ولعل هذا الاهتمام المنصب على تحصيل الضريبة الجمركية توضح أسباب عدم اهتمام الفرس بإحداث تغيير حقيقي في نظم تحصيل الضرائب داخل الإدارة

¹ – Nieling. Jens and Ellen. Rehm., *Achaemenid Impact in the Black Sea Communication of Powers* , Aarhus University Press , 2010 , p.132.

² – وقد قُدر التالنت المصري بستة وخمسون رطلاً من الفضة. راجع. عز سعد محمد سلطان: المرجع السابق، ص 93- 94 ، 97.



المصرية سوى زيادة الرسوم المفروضة¹ , كما كان لاعتماد الفرس على النظام السيني البابلي كمعيار للمعادن الثمينة أثر كبير في تغير القيمة الضريبية المفروضة ذلك لان معيار المننا احتوى على 50 شاقل فقط بدلاً من 60 شيقل وهو النظام الأساسي والذي سبق توضيحه , وعلى ذلك فإن الأوزان البابلية والفرسية تمثل من 60 الى 50 من الوزن الحقيقي للمعيار الأصلي², وعليه فقد أصبح لهذه الفترة معيارين للمننا الاول وهو البابلي الفارسي ويساوى 10 ستاتير والثاني هو الفينيقي ويساوى 15 ساتر وأصبح كلا المعيارين طبقاً للقيمة النسبية البابلية للذهب والفضة تمثل 13.3 الى 1 وظلت هذه النسبة الصفة المميزة للعملة الفارسية في كل ولاياتها³. ويرجع استخدام أكثر من معيار في تقييم الضريبة لا الى رغبة الفارسيين وحدهم في ذلك ولكن ايضاً لرغبة التجار الايونيين والفينيقيين فهؤلاء منذ أن كانوا في مصر قبل الحكم الفارسي يشترطون أن يأخذوا أجورهم بعملات بلادهم التي يعيشون فيها⁴, ويُرجح كلا من (كريستوفر.ج وتولبين جون) أن ميناء ممفيس قد تضاعفت حصته الضريبية خلال عام 475 الى 15 ضعف ليصل مجملها على الأقل الى 75 تالنت وربما أكثر من ذلك بكثير , وهذه القيمة سُجلت في بعض الرسوم الجمركية

¹ – Stephen. Ruzicka, op.cit, p.20.

إن نظام الضريبة الجمركية التي فرضها الفرس على السفن ظل معمولاً به لعصور تلت العصر الفارسي في مصر وتحديداً الى عهد الملك نكتانب الاول أذ نجده قد فرض رسوماً بالذهب والفضة أو بمقدار عيني على البضائع المستوردة من الخارج والتي تاتي تحديداً الى مصر عن طريق البحر المتوسط , والتي تفرغ بضائعها غالباً في نقرطيس , وتورد هذه الرسوم الجمركية الى خزانه نيت في سايس , وكذلك فرضت نفس الضريبة بنفس المقدار على المنتجات التي يتم تصديرها من نقرطيس. راجع. Pierre. Briant., op.cit, p.385.

² – عزت ذكي حامد قادوس: المرجع السابق, ص 12.

³ – المرجع نفسه: ص 13.

⁴ – Stephen. Ruzicka., op.cit, p.22.



بأحد موانئ بحر ايجيه في فترة زمنية لاحقة مما يوضح أن الرسوم الجمركية في مصر كانت تمثل ضغطاً على التجارة الخارجية¹.

وهنا تقترح الباحثة فرضية يمكن تأكيدها او نفيها مستقبلاً , وهي أن الإدارة الفارسية كانت تعامل السفن بنفس العملة والوحدة الوزنية , ولكن الاختلاف جاء من تطبيق القيمة وهي القيمة المطبقة في بلد السفينة , ولذلك نجد السفن اليونانية هي الأعلى في الضريبة المفروضة , بينما السفن القادمة من غزة هي الأقل , فعلى سبيل المثال وليس الحصر كان السيتير قيمته الفضية في فينيقيا 4.25 جم أما قيمته في بلاد اليونان فتبلغ 7 جم , وعليه اختلفت قيمة الضريبة المفروضة.

¹ - ولعل هذا الإرهاق الضريبي المفروض على السفن لم يطل مصر وحدها , ولكنه كان مطبقاً على كافة المحطات الجمركية التي كانت تقع تحت الحكم الفارسي ابتداء من آسيا الصغرى مروراً بفنيقيا وصولاً الى مصر , ولكن هذه الضرائب المعقدة دفعت سكان آسيا الصغرى الى الخروج عن الحكم الفارسي عدة مرات , ولذلك نجد المرزبان الفارسي المدعو (بيسكودارسو) قد أصدر إعفاءات للسفن من الضريبة المحلية , ولكنه أكد على ضرورة دفع الضريبة الملكية ذلك لان سفن تلك المناطق كانت تدفع ضريبة للملك وضريبة للإدارة المحلية , وقد سُجل هذا الإعفاء الذي طال بعض المدن على نُصب مهشم في افسانتس للمزيد راجع:

Christopher J. & Tuplin, John Ma., *Arsāma and His World*, Vol.3, p.219.



وعلى ما سبق يمكن إجمال الضرائب الواردة في البردية السابق كما يلي:

ملحوظات	موقف السفينة من الضريبة الاضافية	طريقة الدفع		بلد السفينة	عدد السفن	حجم السفينة	
		الدفع بالمعادن	إجمالي الضريبة من الحمولة				
أجمالي عدد سفن آسيا الصغر بالبردية 36 سفينة عرفت باسم	19% من قيمة ما لديها من الذهب والفضة وضريبة الرأس ذهب أو فضة أو زيت أو عملة	2202.4 جرام فضة		آسيا الصغر ايونيه / يونانية	19	spynh rbh سفن كبيرة الحجم	1
(ywny) (psl ^d r ^{sy}) دون النظر الى الحجم	17% من قيمة ما لديها من الذهب والفضة وضريبة ليلية تُدفع من الزيوت	858 جرام فضة	20% من حمولتها الكلية	آسيا الصغر ايونيه / يونانية	17	swt kħmwš spynh rbh سفن صغيرة الحجم	2
تتعامل بالسك		السفن المتوسطة	العشر وهى رسوم	غير محددة في	غير معروف	spynt /ry kz ^d	3

ملحوظات	موقف السفينة من الضريبة الاضافية	طريقة الدفع		بلد السفينة	عدد السفن	حجم السفينة	
		الدفع بالمعادن	إجمالي الضريبة من الحمولة				
الخاص بها والذي يُضرب داخلها	غير معروف	والصغيرة تدفع خُمس المبلغ المقرر على باقي السفن بالفضة	جمركية ثابتة على السفن كبيرة الحجم	البردية وأن كان محتواها يوضح أنها فينيقية		سفن صغيرة	
تدفع ضريبة الرأس في التصدير فقط وهي محدودة	تم دمج ضريبة الرأس مع ضريبة العشر كنوع من التخفيف	غير معروف	العشر من البضائع	من غزة	6	kz^d/r^y	4

5- نتائج البحث:

- 1- لعبت مصر بما تملكه من سواحل ملاحيه هامة دوراً حيوياً للتجارة البحرية الفارسية ومصدرا للعملة والفضة.
- 2- وجدت فارس في مصر القدرة على المنافسة البحرية للتجارة اليونانية التي استولت على تجارة البحر المتوسط بشكل شبه كامل خاصة بعد انتصار اليونانيين على الفرس عسكرياً.



- 3- أعط الفرس اهتماماً كبيراً للإدارة البحرية المصرية بشكل عام وللسفن التجارية بشكل خاص.
- 4- فرضت الحكومة الفارسية في مصر ضريبة مضاعفة على السفن الايونية أكثر من أي سفن أخرى دون أسباب واضحة.
- 5- أن معرفة النظام الضريبي الفارسي المفروض على السفن في مصر يكمن في فهم نظام تداول العملة والأوزان.
- 6- أعطى الفرس للسفن القادمة من الموانئ التي سيطر عليها اليهود العديد من الإعفاءات الضريبية وهذا الإعفاء يتماشى مع سياسة المهادنة التي أخذ الفرس على عاتقهم تطبيقها مع اليهود داخل الامبراطورية الفارسية رداً لما قاموا به من مساعدات لهم في هزيمة البابليين.
- 7- تعمدت الإدارة الفارسية أرهاق اليونانيين بالضرائب المتعددة الثقيلة لحصارهم اقتصادياً , ولكنها على الرغم من ذلك لم تمنعهم نهائياً من ممارسة التجارة البحرية لما يعود عليهم - أي على الفرس - من النفع الاقتصادي الكبير.
- 8- تكمن زيادة ضرائب السفن في الضريبة المضافة على العشر الثابت الذي يُحصل من السفن عند دخولها وخروجها.
- 9- إن القول بأن ضرائب السفن التجارية تُقدر بالعُشر والاكتفاء بذلك يُعد حجباً للحقائق التي كانت على أرض الواقع فيجب وصف هذه الضريبة بقولنا 'العُشر والضريبة المضافة'..
- 10- ان وجود الضريبة المُضافة (المتحركة) على السفن والمنتجات البحرية جعلت حصيلتها لا تقع ضمن الضريبة المفروضة على مصر نظراً لعدم ثباتها.



11- ان عدم اعتراف البابليين بالسك الفارسي وبالأوزان الفارسية وكذلك عدم اعتماد المعادن الاخرى غير الفضة للتداول يُعد نكاهاً اقتصادياً يُحسب للبابليين.

الاختصارات الواردة بالبحث:

- **AJN:** American Journal of Numismatics (New York).
- **BASOR:** Bulletin of the American Schools of Oriental Research in Jerusalem and Baghdad (Ann Arbor, Mich., New Haven, Conn.).
- **DMOA:** Documenta et monumenta Orientis antiqui (Leyde).
- **IFAO:** Institut français d'archéologie orientale (Le Caire).
- **JNES:** Journal of Near Eastern Studies. Dept. of Near Eastern Lang. and Civilis., univ. de Chicago (Chicago, Ill.). Continue AJSL.

Phoenix : Phoenix. Bull. uitgegeven door het vooraziatisch-egypt. Genootschap. Ex Oriente Lux (Leyde)

(شكل 2)¹

(شكل 1)

¹ - وهذا الوزن محفوظ بالمتحف البريطاني رقم (91117) وهو يأخذ شكل هرمي من الديورايت المصقول كتب بثلاث لغات ويعود تاريخه لعهد الملك دارا الأول ، عُثِر عليه بمدينة الخلة جنوب العراق ، يبلغ ارتفاعه 4.9سم وعرضه 4.20سم عند القاعدة ، وسمكه 4.50سم ووزنه 166.29جم ، ونقش عليه من ثلاث جهات النص التالي:- الجهة الأولى باللغة الفارسية القديمة مكتوبة بالخط المسماري ”2 كرشا انا دارا الملك العظيم ، ملك الملوك ، ملك هذه الارض، ابن هيستاسيس ، الاخميني،، الجهة الثانية باللغة العيلامية مكتوبة بالخط المسماري ”2 كرشا انا درايوس الملك العظيم، ابن هيستاسيس ، الاخميني،، الجهة الثالثة باللغة البابلية مكتوبة بالخط المسماري ”ثلث مننا ،انا درايوس الملك العظيم ، ابن هيستاسيس ، الاخميني،، رجع:-

Johan. Gurtis, & Nigel. Tallis., *Forgotten Empire: The World of Ancient Persia*, British Museum Press, 2005 , p.193. fig.300.