

السفن السائرة في هذا البحر ، وإنشأها شيء طريف ، ذلك أن الكلكل ينبسط على الأرض عريضا ، ثم لا يزال اللوح يُرْكَب منه على ما لصق به حتى يتهدم ، ثم يُغْرَز بحبال الليف والدسور توصل بينها بالجسور الماسكة . فإذا أكمل ذلك بأسره جُلِفَ بالشحم المتخذ من دواب ودقاق اللبان . وقيعان مراكبه عراض دون تعميق في تركيبها لتحمل بذلك كثير الوسق ، ولا تدرس على كبير ترش أي أن المراكب المخزّزة بالليف ، ذات القيعان المفرطحة أكثر مرونة وآمن إذا أصابت قاعا قريبا فاصطدمت بالصخور ، أو جلست عليها ، مما لو كانت مثبتة بمسامير حديدية . فالشعاب المرجانية بالبحر الأحمر كانت من أسباب تفضيل استخدام حبال الليف عن المسامير .

ويرى المسعودي (ت ٩٥٦ م) سببا آخر لعدم استعمال المسامير في «البحر الأحمر الحبشي» إذ أن «ماءه يذيب الحديد فترق المسامير فتضعف فاتخذ أهلها الخياطة بالليف بدلا منها وطلّيت بالشحم والنّوّرة» . ويرى الدكتور أنور عبدالعليم أنه ربما كان هذا تعليلا مقبولا ، إذ أن اشتداد الرطوبة في البحر الأحمر تسبب سرعة صدأ المسامير الحديدية وضعفها . ولهذا السبب كانت مراكب اليونان القديمة تستخدم وقاية من الرصاص تصب فوق رؤوس المسامير لحفظها كما أن بعض المراكب اليونانية والرومانية القديمة التي انتشرت مؤخرا في البحر المتوسط كانت تستخدم مسامير من النحاس . أما قدماء المصريين فقد استخدموا طريقة تعشيق الخشب ببعضه ببعض أو استعمال خواير حشبية لهذا الغرض ، بالإضافة إلى شد الألواح بالحبال . (د. أنور عبدالعليم ، الملاحة وعلوم البحار عند العرب ، سلسلة عالم المعرفة ، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، ١٩٧٩ ، ص ٨٥-٨٦) .