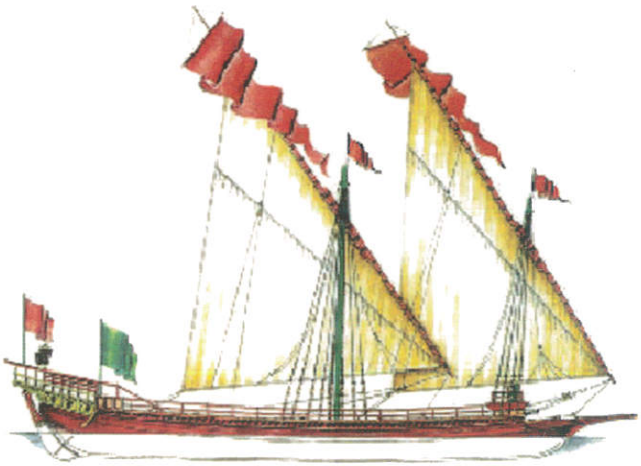
التاريخ البحري للمحيط الهندي

منذ الإدريسي وصولا إلى ابن ماجد ومن يليهما

ترجمة: د. نبيلة يوسف الزواوي



المحرّران: خال طورابلّي وأمينة غوريب – فاكيم

2010
عاصمة الثقافة العربية
Al-Doha Capital of Arab Culture
الدوحة

التاريخ البحري للمحيط الهندي

منذ الإدريسي وصولا إلى ابن ماجد ومن يليهما

ترجمة: د. نبيلة يوسف الزواوي
مراجعة: أ. د. محمّد لطفي اليوسفي

المحرّران: خال طورابلّي وأمينة غوريب-فاكيم محتويات الكتاب

وزارة الثقافة والفنون والتراث - الدوحة

رقم الإيداع بدار الكتب القطرية : ٥٠ / ٢٠١١
الترقيم الدولي (ردمك) : ٩ - ٠٢ - ٩٠ - ٩٩٩٢١

جميع الحقوق محفوظة
تمنع إعادة إنتاج اي جزء من هذه المادة المنشورة أوتخزينها أو تقديمها
ضمن نظام إسترداد أو بثها. من دون الإذن الخطي المسبق من الناشر

الطبعة الأولى ٢٠١٠

الناشر
وزارة الثقافة والفنون والتراث - دولة قطر
تم إصدار هذا الكتاب ضمن إحتفالية
الدوحة عاصمة للثقافة العربية ٢٠١٠

تصميم الغلاف : عمر موفق- لجنة تجهيز الكتب والمؤلفات

التاريخ البحري للمحيط الهندي

منذ الإدريسي وصولا إلى ابن ماجد ومن يليهما

ترجمة: د. نبيلة يوسف الزواوي

مراجعة: أ. د. محمّد لطفي اليوسفي

المحرّران: خال طورابلّي وأمينة غوريب-فاكيم

محتويات الكتاب

(i) كلمة وزير الثقافة والفنون والتراث في دولة قطر ٦

(ii) كلمة حكومة موريشيوس ٧

(iii) مقدّمة المترجمة ٩

(vi) شكر وتنويه ١١

(v) كلمة المحرّريْن ١٥

١- مدخل إلى علم الخرائط عند العرب: د.أنور جانو ٢٣

٢- استكشاف الإمبراطورية ومواجهتها: رحلات «ميرزا إيتيزا مودين» عبر المحيط الهندي: د. مارينا كارتر ٤٥

٣- التراث العربي في التاريخ البحري للمحيط الهندي: أسعد بوغله ٦٩

٤- التراث العربي في مجالات تجارة التوابل وعلم النبات والطب الحديث: د. أمينة غوريب-فاكيم ٨٩

٥- الوجود العربي الإسلامي في جزيرة مايوت (جزر القمر) في القرن السابع عشر من خلال الاكتشافات الأثرية في سولو: د. هنري دانييل ليسكوفسكي ١٢١

٦- حكاية رحّالة. رحلة إلى إسطنبول: العثمانيون في المحيط الهندي: د. خال طورابلّي ١٥٣

٧- أدلّة مبكرة على وجود المسلمين في جنوب غرب المحيط الهندي: القراصنة والحجيج (١٦٩٣-١٧٠٣): د. مارك سوليفان هول ٢٠١

٨- الأسطول العثماني في المحيط الهندي: الكابتن علي رضا إسبك ٢٣١

٩- المحيط الهندي والبحارة العرب: عالم الجغرافيا الإدريسي وموريشيوس: ممتاز امريث ٢٥٥

١٠- رحلات استكشافية بحرية: مرسيل ليندساي نوي ٢٨٥



كلمة سعادة الدكتور حمد بن عبد العزيز الكواري
وزير الثقافة والفنون والتراث في دولة قطر

إن تأليف كتاب حول التاريخ البحري يعتبر، في حد ذاته، اعترافا بالجميل للرحّالة والبحّارة والجغرافيين ورسّامي الخرائط العرب والمسلمين الذين سطّروا أمجادا تاريخية خالدة وأسهموا إسهامات كبرى في مجال التقارب بين الحضارات والتحاور بين الثقافات.

ففي هذه السنة التي أعلنتها منظّمة اليونسكو سنة التقارب بين الثقافات يجدر بنا أن نتذكّر أن ما يجمع بين الشعوب أكثر مما يفرّق، وأن اختلاف الثقافات والعادات والتقاليد لا يزيد البشريّة إلا عمقا وأصالة وثراء. لذلك اهتمّت وزارة الثقافة والفنون والتراث في دولة قطر بنشر هذا الكتاب في سنة تحتفل فيها باختيار الدوحة عاصمة للثقافة العربية ٢٠١٠.

يسرّ وزارة الثقافة والفنون والتراث في دولة قطر أن تقدّم إلى القرّاء والباحثين والأكاديميين هذا الكتاب في لغته الأصلية الإنجليزية والفرنسية وتقدمه مترجما أيضا إلى اللغة العربية، حتى يمكنهم من الإحاطة بصفحات ناصعة من تاريخ العرب والمسلمين. ويبيّن الدور الذي نهض به عظماء من أمثال الإدريسي وابن ماجد وابن البيطار وغيرهم في تطوير المعرفة البشرية. ونحن إذ نحتفي بهؤلاء العلماء الذين أثْرَوا العالم بمعارفهم وخبراتهم، فإننا على يقين من أن الدوحة كانت وما زالت تؤمن بأن القيم الإنسانية الخالدة تبنيها الشعوب مجتمعةً متحاورةً لا متصارعة متناحرة. هذا الكتاب يعيد قراءة الماضي كي يستشرف تباشير غدٍ أفضل يسوده التآخي بين الشعوب والتحاور بين الثقافات.

١ نوفمبر ٢٠١٠



كلمة سعادة السيد د. ذي هون نافينشدارا رامغولام

رئيس وزراء جمهورية موريشيوس

إن مصير موريشيوس مرتبط بالتاريخ البحري للمحيط الهندي. غير أن صفحات عديدة من هذا التاريخ لا تزال في حاجة إلى التقصّي والاستكشاف من أجل حفظ الأحداث التي شكّلت نموّ منطقتنا.

هذه المجموعة من المقالات حول الموروث العربي والإسلامي في المحيط الهندي تعتبر بادرة جديرة بالثناء. وأنا أتقدّم بشكري إلى مدير اللجنة المنظّمة وإلى أعضاء هذه اللجنة الذين منحوا مجموعة من الباحثين والمؤرّخين المحليين والعالميين فرصة لتبادل الآراء والمعارف حول مواضيع في غاية الأهمية التاريخية. كما أشكر دولة قطر والدكتور علي الكبيسي، وهو أكاديمي قطري مرموق، على المساهمة الكريمة في إنجاز هذا الكتاب.

لقد تاجر العرب والعثمانيون والهنود والأفارقة والأوروبيون والصينيون عبر المحيط الهندي. ولمدة عهود طويلة آوى هذا المحيط الطرق البحريّة لتجارة التوابل. وفي تلك الأزمان، كان ميناء جزيرة موريشيوس مقصد السفن العابرة، والعديد من الأمم أدرجت جزيرة موريشيوس ضمن إستراتيجيات غزواتها المهمّة.

أتفهّم أن هذا الكتاب يتناول بالأساس الثقافة التجارية لدى العرب والعثمانيين، كما يتناول تصوّرهم للجغرافيا وعلم رسم الخرائط وخبراتهم في مجالي الإبحار والفلك. فأوّل خريطة مدوّرة للعالم تظهر جزر الماسكارين في القرن الثاني عشر رسمها العالم العربي الإدريسي. وقد ابتدع العرب السفن الشراعية التي تبحر عكس اتّجاه الريح في المحيط الهندي.

في هذه السنة التي تكرّس للحوار بين الثقافات، نأمل أن إحياء ذكرى حرب «غراند بورت» (الميناء الكبير) يرسّخ اهتمام الانسان المتأصّل، منذ أقدم العصور، باكتساب المعارف وبالانفتاح على الثقافات الأخرى والحضارات الأخرى.

مقدّمة المترجمة

بمناسبة الاحتفال بالدوحة عاصمة الثقافة العربية ٢٠١٠، قامت وزارة الثقافة والفنون والتراث بدولة قطر بنشر هذا الكتاب المتكوّن من عشرة أبحاث علمية أكاديمية كتبت تسعة منها باللغة الانجليزية في حين كتب بحث واحد باللغة الفرنسية، وها هي تقوم الآن بنشر ترجمته إلى اللغة العربية بعد مرور أربعة أشهر على صدور الأصل.

كانت ترجمة الكتاب عبارة عن تحدٍّ لأنه كتابٌ ذو أهمية قصوى حافل بالمصطلحات العلمية ذات الصلة بميادين عدّة مثل التاريخ والجغرافيا وعلوم الخرائط والملاحة والفلك والأعشاب الطبية وغيرها. كما أن جميع المساهمين في تأليف الكتاب كتّاب أكاديميون يُشْهَدُ لهم بالفضل في ميادين تخصصاتهم، وقد انبرى كلٌّ منهم يحلّل ويدقّق ويشرح المعلومات العلمية التي يقدّمها للقارئ بأسلوب يتراوح بين السرد والتحليل.

يتناول الكتاب التاريخ البحري لجزيرة موريشيوس ومنجزات الرحالة العرب والمسلمين الذين أبحروا نحو المحيط الهندي وأسهموا بمعارفهم وخبراتهم في بناء ثقافة بحريّة كونيّة تؤسّس لحوار الثقافات والحضارات

وللتنافذ بين العلوم والمعارف. وينطلق الكتاب من ضرورة إلغاء مقولة أن التاريخ يكتبه المُنْتَصِرُ ليطرح، من ضمن ما يطرحه من تساؤلات، لماذا لا يخفى على أحد أن فاسكو دا جاما اكتشف أنه يمكن الوصول إلى الهند عبر الدوران حول رأس الرجاء الصالح، ولا يُذْكَرُ أن ابن ماجد أو أحد تلاميذه كان معه في السفينة وهو الذي أرشده إلى الطريق التي نال الأمجاد حين اكتشفها.

تأتي أهمية هذا الكتاب أيضا من كشفه عن معاناة العبيد الذين قد يكونون مسلمين أحرارا يؤسرون وهم عائدون من الحج في ما صار يسمّى مضيق باب المندب لشدّة ما شهد من ويلات وفظاعات جرّاء فعال القراصنة. وهو كتاب لا ينشد محاسبة الماضي بقدر ما يبتغي إماطة اللثام عن الجرائم التي حصلت في الماضي كي يُشْهِدَ عليها حتى لا تَحْدُثَ ثانية.

يضمّ الكتاب أيضا مجموعة ثرية من الصور والخرائط النادرة التي تحكي تاريخ رسم الخرائط في العالم، مع التركيز على دور الرحّالة العرب الذين كانوا سبّاقين في هذا المجال. إنه كتاب يفتح أمام الباحثين والقراء آفاقا جديدة في ما يخصّ الإحاطة بأمجاد العرب التي سطروها في مختلف القارات والعلوم ولا سيما علم الجغرافيا وعلم الطبّ وعلم النبات.

تتيح هذه الترجمة العربية للقراء والباحثين والأكاديميين العرب فرصة تمثّل حجم أمجادٍ وبطولاتٍ سطّرها العرب والمسلمون بالكَدِّ ورَشْحِ الجبين. وهي أمجاد وبطولات حاول التاريخ الرسمي أن يمحوها ويرميها في عتمة النسيان لكن هذا الكتاب يأتي ليُشْهِد عليها ويؤثّثَ بها ذاكرة المستقبل.

شكر وتنويه

جياندف مُطيع
رئيس اللجنة المنظمة للنّدوة

موريشيوس مرآة لتاريخ الملاحة البحرية في المحيط الهندي وتمتدّ جذورها بفخر واعتزاز إلى ما قبل العصور الوسطى. لقد كانت حقا حوض التقاء وتفاعل بين العرب والصينيين والأفارقة والهنود والأوروبيين في فترات مختلفة من التاريخ. ولكن هذا التراث كثيرا ما يقع التغاضي عنه بسبب قِصَر النظر للتاريخ. ويمكن أن تعزى هذه المعرفة المحدودة بتاريخنا إلى ندرة الوثائق والأدبيات التي تدوّن هذا التراث. لذلك جاء هذا الكتاب ليسدّ بعض الثغرات في تاريخنا.

هذا الكتاب هو عبارة عن أبحاث علمية مجمّعة بغية تسليط الضوء على تاريخ الملاحة البحرية في المحيط الهندي (١١٠٠-١٩٠٠م). وهو مؤلَّفٌ يتناول بالدرس العصور الغنية برسم الخرائط. وهي عصور ظهر فيها الإدريسي، وتواصلت حتى ما قبل العصر الحديث، أي عصر ابن ماجد وفاسكو دا جاما ومن يليهما. إنّ هذا الكتاب يعتبر جزءا من سلسلة من الأنشطة التي

تنظمها حكومة موريشيوس بمناسبة الاحتفاء بمساهمة الإدريسي وغيره من المسافرين والملاحين في تعزيز علوم الجغرافيا في العالم واكتشاف موريشيوس والمنطقة بأكملها. وهذا أمر من شأنه أن يمكّننا من معرفة جغرافيا هذه البقعة من الأرض معرفة أفضل. وتهدف هذه النشاطات أيضا إلى استكمال الاحتفال بمرور مائتي عام على معركة «غران بور» البحرية التي شُنَّتْ سنة ١٨١٠م. وهي معركة تعتبر حدثا تاريخيا هاما غَيَّر مصير موريشيوس والجغرافيا السياسية في المحيط الهندي بأسره.

وقد تيسّر نشر هذا الكتاب بفضل الدعم المالي المقدّم من دولة قطر. وأودّ أن أشير إلى الدور الهام الذي اضطلع به سعادة السيد اسماعيل دوسة المفوّض السامي لموريشيوس في بريتوريا، ذلك أنه هو الذي قام بالاتّصالات اللازمة وقدّم عرضا مقنعا لمشروع الكتاب إلى السلطات القطرية. أنا ممتن جدا لوزير الثقافة والفنون والتراث في دولة قطر والدكتور علي الكبيسي رئيس قسم اللغة العربية بكلية الآداب والعلوم، بجامعة قطر، فقد قدّم لنا الدعم في جميع مراحل إنجاز هذا الكتاب. وما كان لهذه الكتاب أن يرى النور لولا دعم معالي الدكتور بشير الشعراوي سفير دولة قطر في بريتوريا.

كما أغتنم هذه الفرصة لأشكر محرِّرَيْ هذا الكتاب، وكذلك جميع المؤلّفين الموقّرين الذين كتبوا المقالات. أنا مدين أيضا لجميع أعضاء اللجنة المنظمة على دعمهم المتواصل.

أودّ أن أعرب عن امتناني للسيد أشرف دللّ وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات السابق لموريشيوس الذي أسند إليّ مسؤولية رئاسة اللجنة المنظّمة. وأنا ممتن بصفة خاصة لمعالي السيد أحمد رشيد بيبيجون نائب رئيس الوزراء على اهتمامه الشديد بهذا المشروع وعلى مساندته المستمرّة. وأتوجه بالشكر الخاص إلى معالي السيد فاسانت كومار بونواري وزير التربية والتعليم والموارد البشرية، ومعالي السيد موخسوور شوني وزير الفنون والثقافة. وأتقدّم بالشكر لموظفي الوزارات المعنية على دعمهم الشامل لكامل المشروع وكلّ الأنشطة التي اضطلعت بها اللجنة المنظّمة. كما استحقّ السيد عرفان رامان المفوض الانتخابي أيضا الشكر الجزيل. وأشكر السيد نظيم على مساهمته في تصميم الرسوم البيانية لهذا الكتاب. وأخيرا وليس آخرا أود أن أشكر كارول ميلر التي قرأت هذا الكتاب للتأكّد من سلامة لغته.

كلمة المحرّرَين

المحيط الهندي: العرب والمسلمون
(من القرن الثاني عشر إلى القرن التاسع عشر للميلاد)

باعتبارنا المحررين لهذا الكتاب، نود أن نشكر كل المؤلفين المذكورين أدناه على مساهماتهم. لقد كان التعامل معهم متعة هائلة، والبعض منهم استجابوا لدعوتنا وأرسلوا ورقاتهم في وقت قصير جدا. لهذا نحن ممتنون جدا.

تتنوع الموضوعات التي يتناولها هذا الكتاب ولكن الموضوع الرئيسي يركز على مساهمات العرب والمسلمين في المحيط الهندي وفي العالم بأسره. وكما نعلم، فإن مجيء البرتغاليين والهولنديين والبريطانيين والفرنسيين لا يعني أن جميع الأنشطة البحرية العربية والعثمانية توقفت. لقد حصل توازن جديد في ميزان القوى، بموجبه، صار الأوروبيون يسيطرون على أعالي البحار في حين ظل حضور العرب والمسلمين قويا قرب السواحل، مثلما هو الشأن في البحر الأحمر على سبيل المثال. ولكن هذا لا يعني أن البحارة المسلمين كفوا عن المجيء إلى شواطئنا. ونحن نعرف أن الكثير من طواقم سفن فرنسية

وإنجليزية كانت تستخدم بحارة «لاسكار» وهي كلمة من أصل فارسي معناها جنود. ومن المحتمل جدا أن هؤلاء الأشخاص كانوا مزيجا من العرب والمسلمين في مالابار (الساحل الغربي) بالهند. وفي موريشيوس أيضا هناك بعض الأسماء العربية، مثل الأرصفة العربية التي كانت موجودة في بورت لويس والمدينة ومكّة وموكا وبالاكلافا. وهي تسميات حتى لو لم يأت بها المستكشفون العرب، لا تزال تسميات لقرى معروفة في موريشيوس...

من وجهة نظرنا التي تأخذ بعين الاعتبار العلوم الإنسانية للبحار، وهي علوم تجسد العمود الفقري للمشروع الحالي، أيّا كانت الخلافات والمعارك أو التحالفات في التاريخ البحري، فإنه سيكون من الحكمة أن نعترف بالمساهمات التي قدمها الملاحون الآخرون، ورغم كثرتهم لم يرد ذكرهم في كثير من الأحيان في كتب التاريخ السائدة لأن التاريخ البحري بارتباطاته السياسية والثقافية كتبه المنتصر دون اهتمام، في كثير من الأحيان، بتكريم البحارة وغيرهم من الجغرافيين الذين كانوا يبحرون عبر البحار نفسها. ونحن نعرف على سبيل المثال، أن أول خريطة دائرية للعالم تتصف بدقة بالغة رسمها العالم العربي الإدريسي في القرن الثاني عشر الميلادي في جزيرة أخرى في قلب البحر الأبيض المتوسط هي جزيرة صقلية. ومن المحتمل أنه أشار فيها إلى جزر الماسكارين. إن العرب هم الذين طوّروا الملاحة في البحار العالية، وذلك بسبب معارفهم الفلكية التي اكتسبوها في الصحراء ثم نقلوها إلى البحر. ومن ضمن الأشياء التي اخترعها العرب الشراع العربي (أو الشراع اللاتيني) الذي يسمح للسفن بالإبحار عكس اتّجاه الريح، وكان ذلك في المحيط الهندي.

ولنتحدّث الآن عن جزر ماسكارين. تبيّن خارطة نصف الكرة الأرضية التي يعود تاريخها إلى سنة ١٥٠٢م الأسماء الأولى التي أعطاها المستكشفون العرب لجزرنا في الماضي. فقد كانت جزيرة موريشيوس تسمّى «دويبا» (وهي كلمة من من اللغة السنسكريتية تعني: الجزيرة) أو دينا مورازي (تحريف لكلمة مشرق)، وهذا يعني أن جزيرتنا كان يطلق عليها اسم جزيرة الشرق مقابل جزيرة «ريونيون» التي كان يطلق عليها اسم دويبا أو دينا مغرب بمعنى جزيرة الغرب؛ في حين كانت جزيرة رودريغيز تسمّى دينا أو دويبا هروبي أي الجزيرة المهجورة.

كانت موريشيوس قريبة من طرق التوابل، ولقرون عديدة كان ميناؤها مطمعا لعدد من الدول التي رأت أنه من الضروري أن تدرجه ضمن إستراتيجياتها في طريقها إلى ثروات الشرق.

إن الثقافة التجارية للعرب والعثمانيين، وهي تشكل جوهر هذا الكتاب، إلى جانب خبرتهم بالبحر ورسم الخرائط والجغرافيا وابتكاراتهم البحرية والفلكية غالبا ما كانت حصيلة الاختلاط بالمحيط الهندي وأممه، وهي علامات تدلّ على التفاعلات المستمرة بين الثقافات والمعارف. ونحن ندرك أيضا أن العرب والمسلمين قد أنجزوا استكشافات في العديد من المجالات كان لها دور كبير جدا في إفادة كل من يبحر في جميع أنحاء العالم. في ذلك الزمن، كانت ثقافة المحيط الهندي الملاحية والتجارية مشتركة مع الهند والصين وسري لانكا وماليزيا وأندونيسيا باعتبار هذه البلدان كانت هي التي تنتج «ثروات الشرق» الأسطورية. وكانت هذه الدول قادرة على توفير

فضاء واسع في المحيط الهندي، لا مع العرب والعثمانيين فحسب للربط بين هذه الدول والغرب، بل كانت عبارة عن طرف فاعل في العديد من المجالات العلمية والثقافية.

هذا العمل يعيد إلى الذاكرة من منظور عابر للحدود تاريخ تلك الأحداث غير المعروفة أو المنسية. وهو ينهض على رؤية شاملة تتناسب بشكل جيد مع تحقيق أهداف منظمة اليونسكو التي أعلنت سنة ٢٠١٠م سنة للحوار بين الثقافات. من هذا المنطلق، نود أن نذكّر كل واحد منا بأن الرحلات والجغرافيا ورسم الخرائط والإستراتيجيات البحرية والطرق البحرية للتجارة جميعها كانت، في جوهرها، مغامرة عابرة للثقافات وعابرة للحدود. وهي مغامرة تجمع أفضل ما أُنجز في مجالات الأعمال اليدوية والعلوم والفنون، وتستند إلى طاقة على تحدّي الأمواج لا هوادة فيها، في زمن لم يوجد فيه نظام يحدد المواقع والاتجاهات. وهذا التحدي الخطير كان يحتاج قدرا كبيرا من الشجاعة والحيويّة. ونحن نؤكد أن العديد من الدول سمحت للبشر أن يتنقلوا عبر الأمواج لا لأسباب عسكرية أو تجارية فحسب، وإنما أيضا ليتعرف الناس على بعضهم البعض بغْيةَ معرفة الآخر في اختلافه وتنوعه، وإدراك القيم التي لا غنى عنها في عالمنا الحديث لمواجهة الرؤى المعقدة الضيقة التي تؤدّي إلى تصورات تكرس العنف في عالم أكثر تعقيدا يعاني من الأزمات المالية الأخيرة ونظريات «صراع الحضارات».

تندرج مساهمات الكتّاب والمؤرخين القيّمة في هذا الكتاب في نطاق الاحتفال بالذكرى المئوية الثانية لمعركة «غران بورت» (الميناء الكبير)، وهي المعركة البحرية الوحيدة التي انتصر فيها نابليون سنة ١٨١٠م،

ويقع الاحتفال بها تحت قوس النصر الفرنسي في باريس. وفيما يدعو هذا الحدث إلى تنشيط الذاكرة وإحياء صفحات من تاريخ البحرية الأوروبية في بحارنا، فإنه من المفيد أيضا تعزيز وجهة نظر أكثر شمولا وتوازنا لتاريخ الملاحة البحرية، وللتاريخ عموما، والاعتراف بالفضل لدول أخرى أبحر ملاحوها من بلاد بعيدة. ولا شك في أن هذا الكتاب يقدّم وجهة نظر متوازنة للاحتفال بذكرى معركة «غران بورت» ٢٠١٠م لأن تنوع التواريخ هو الذي يصنع التاريخ.

ولذلك نحن سعداء بتقديم المساهمين في هذا الكتاب، ونذكّر القارئ بأنّ مضمون المقالات والآراء ووجهات النظر التي عبّر عنها الكتّاب لا تعكس وجهة نظر المحرّريْن بل وجهات نظر المؤلّفين لا غير.

الدكتور أنور جانو، دكتوراه في علم الحفريات وعلم تصنيف الطيور من المتحف الوطني للتاريخ الطبيعي بباريس. باعتباره عالم حفريات، عمل أنور جانو في المتحف الأميركي للتاريخ الطبيعي في نيويورك في مجال نظاميات الطيور (فرانك تشابمان). كما اشتغل في متحف دي ريو دي جانيرو الوطني في مجال الحيوانات الرباعية بولاية ماتو غروسو غرب البرازيل. إلى جانب أنه كان ملحقا لصندوق التراث الوطني باعتباره مستشارا فنيا، وهو يدرّس حاليا الدراسات التراثية والآثار في جامعة موريشيوس.

الكابتن علي رضا إسبك تخرّج من كلية الحرب البحرية الأمريكية في عام ١٩٩٨م. وهو رسام بحرية وآمر متحف إسطنبول البحري. وقد صدر له كتاب بعنوان حرب سيسما البحرية سنة ١٧٧٠م، إلى جانب العديد من المقالات.

أسعد بوغله هو مدير السياسة التجارية في شعبة التجارة الدولية بوزارة الشؤون الخارجية والتكامل الإقليمي والتجارة الدولية لحكومة موريشيوس. وهو مؤلّف كتاب نشره برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تحت عنوان **دليل بشأن المفاوضات التجارية للدول النامية بالجزيرة الصغيرة**. والكاتب شغوف بالتاريخ، وقد كتب عدة مقالات عن مواضيع محددة مرتبطة بالتاريخ الثقافي لموريشيوس.

الدكتور هنري دانييل ليسكوفسكي عالم آثار. حصل على الدكتوراه من جامعة إينالكو بباريس. وهو باحث في مركز الدراسات والأبحاث حول المحيط الهندي بإيناكو في باريس ومدير شركة التاريخ وعلم الآثار بمايوت.

الدكتور مارك سوليفان هول حصل على درجة الدكتوراه من جامعة سانت لويس وجامعة كولومبيا في الولايات المتحدة. صدرت له مجموعة من الكتب منها كتاب **الفنيان والسيبوي والذعر في نيويورك عام ١٨٥٧م** وكتاب **الأميركيون في المحيط الهندي: مقدمة ونظرة عامة**.

الدكتورة مارينا كارتر باحثة في كلية التاريخ والتراث بجامعة أدنبره. تهتم خاصة بدراسة هجرة اليد العاملة والمحيط الهندي وآسيا وشتات أفريقيا. وتشمل منشوراتها ذات الصلة «العبودية والعمل غير الحرّ في المحيط الهندي»، سنة ٢٠٠٠ م بالاشتراك مع خال طورابلّي، و«بوتقة التاريخ» سنة ٢٠٠٦م.

ممتاز إمريث مواطن كندي من أصل موريشيوسي. وهو أكاديمي ومحاضر متقاعد، مؤلّف كتاب **تاريخ المسلمين في موريشيوس**. كما كتب

كتابا آخر بعنوان **سيدي عبد الرزاق محمد: حياته وعصره. سيرة سياسية**. وهو كاتب مستقل يكتب حول موضوعات ذات صلة بموريشيوس.

مارسيل ليندساي نوي مفكّر في مجال إستراتيجيا الاتصالات ومهندس أفكار. ولد في موريشيوس، وقضى جزءا كبيرا من حياته يعمل في أستراليا. بعد عودته إلى موريشيوس، قرر أن يقود حركة الحفاظ على تراثها البحري. أعدّ للحكومة تصوّرا للاحتفال بالذكرى المئويّة الثانية لمعركة «غران بور» (الميناء الكبير) ويعمل على إقامة قرية تاريخية وورشة لصناعة السفن التقليدية فضلا عن متحف عائم لسفن من البلدان التي قدم منها سكان موريشيوس ذوي الأصول المتنوّعة.

المحرران:

الدكتور خال طورابلّي كاتب وشاعر وعالم سيميائيّات ومخرج سينمائي. تحصّل على شهادة الدكتوراه من جامعة ليون-لوميار ٢ بفرنسا سنة ١٩٨٤م. صدر له نحو ٢٠ كتابا من بينها **كولكود وشعرية الترحال في المحيط الهندي**. كتب العديد من المقالات وأخرج ستّة أفلام وثائقية منها «الذاكرة البحريّة للعرب» سنة ٢٠٠٠.

الدكتورة أمينة غوريب-فكيم تحصّلت على شهادات من جامعتي سوراي وإكسيتر بالمملكة المتّحدة. وهي حاليا أستاذة بجامعة موريشيوس وتشمل ميادين اهتمامها الطب التقليدي والأعشاب الطبية وقد نشرت ما يقارب ٢٠ كتابا في هذين الميدانين.

مدخل إلى علم الخرائط عند العرب

د. أنور جانو

شرع البشر في استخدام الخرائط منذ أقدم العصور، ويرجّح أنهم استخدموها منذ أزمنة ما قبل التاريخ. إن ترجمة رؤيتنا إلى العالم في شكل خرائط تعتبر وسيلة للتواصل ولإيضاح الاتجاهات. فالرسوم التي تم العثور عليها داخل الكهوف والملاجئ قد تكون رسوما لمناطق كان يقطنها البشر أو لمناطق كانوا يصطادون فيها. إن الفلاحة وطرقات السفر وتنظيم استخدام الأرض وبنائها تكشف كلّها حاجة الإنسان إلى إعادة إنتاج المحيط الذي يعيش فيه. وعلم الخرائط ينظر في عمليّة رسم الخرائط للتعرّف على العالم والواقع. ففي الوقت الذي انقطع فيه رسم الخرائط بالارتكاز على الملاحظة التجريبية في الثقافة الأوروبية، شكّل علم الخرائط العربي نُقْلَةً هامّة في تاريخ رسم الخرائط خاصة في القرون الوسطى.

لا بدّ من معرفة شكل الشيء ومقاييسه إن شئنا أن نرسم له صورة كاملة أو جزئية. لقد كان رسم صورة كوكب الأرض متطوّرا في العصور القديمة قبل ظهور المسيحية بزمن طويل. لقد كوّنت الحضارات الكبرى صورة عن الأرض

وعن العالم مفادها أن الأرض طافية فوق الماء. كان البابليّون يتصوّرون أن الأرض جبل أجوف يطفو على المحيط ويقع تحت قَبْوٍ سماوي ثابت صلب، وأن النجوم آلهةٌ تطوف في تلك المساحة. أما اليهود فكانوا يتصوّرون أن الأرض دائرة مرتكزة على أعمدة منتصبة فوق المياه الجوفيّة تنبع منها الأنهار، وأن السماء قبوٌ صلبٌ تتناثر منه المياه بشكل منتظم فتَسَّاقطُ مطرا. وكانت نظرة المصريين القدامى إلى العالم أكثر برغماتية. فقد كانوا يعتقدون أن سطح الأرض يشغل قاع صندوق مستطيل هو الفضاء ذاته؛ وأن السماء هي الغطاء المعدني لذلك الصندوق، وهو غطاء تتخلّله ثقوب تتأرجح منها نجوم مشدودة إلى حبال. أما العالِم الإغريقي بيثاغور وأتباعه فقد ارتكزوا على انسجام نظام العالم، وطرحوا فكرة أن الأرض دائرية الشكل وعزوا ذلك إلى الشكل الهندسي الكامل للكوكب.

الأشكال الأولى للخرائط:

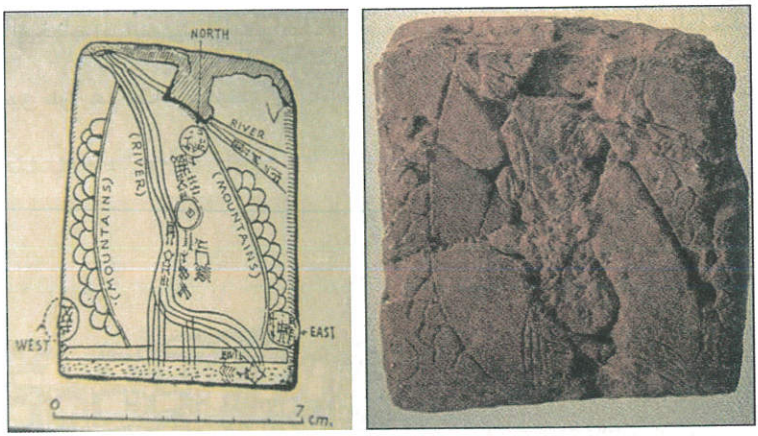
يعود رسم الخرائط إلى الحضارات الإنسانية الأولى، وأقدم مخطوط عثر عليه سنة ١٩٦٣م أثناء حفريات في آثار «شاتال حويك» (مفترق هويوك) بأناتوليا (أناضول) في تركيا. وهو عبارة عن لوحة جدارية يبلغ طولها ٢,٧ م ويعود تاريخها إلى حوالي ٦٢٠٠ قبل الميلاد. ترسم الخريطة مخطّطا لقرية «شاتال حويك» وتحدّد أمكنة ما يناهز ثمانين بناية. لا يعتبر

هذا المخطط بداية رسم الخرائط، لكنه يدلّ على حاجة الإنسان الملحّة إلى التعبير عن علاقته بمحيطه.



أوّل خريطة في التاريخ عثر عليها في قرية «شاتال حويك» بالأناضول في تركيا ويعود تاريخها إلى عام ٦٠٠٠ قبل الميلاد

رسم البابليون جزءا من عالمهم: ففي سنة ١٩٣٠م تمّ العثور على لوح يعود تاريخه إلى ٢٥٠٠ قبل الميلاد. وقد تمّ العثور عليه في قا بِصُور على بعد ما يقارب ٣٠٠ كم من موقع بابل. وهو لوح يبلغ طوله ٦،٧ سم وعرضه ٨،٦ سم يجسّد جبالا متاخمة لنهر من المحتمل أن يكون نهر الفرات إلى جانب جبال زغروس وهضبة لبنان. تشير الدائرات إلى المدن وتحدد جهة الشمال وجهتي الشرق والغرب حسب النقاط الأساسية. وقد كانوا هم أول من ابتدع النظام الستيني وقد يكونون قد توصّلوا إلى وضع نظام مواقع جغرافية. استخدم الآشوريون والمصريون المعدن ولوحات تيرا كوتا وأوراق البردي لتحديد طرقات السير أو تقييم مساحة ممتلكاتهم وحدودها من أجل التمكّن من تقييم مبلغ الضرائب التي يفروضونها على هذه الممتلكات.



خارطة بابلية للعالم عثر عليها في مدينة قا بصور ويعود تاريخها إلى عام ٢٥٠٠ قبل الميلاد.
على اليمين صورة للوح الصلصالي وعلى الشمال رسم تأويلي له.

يعود تاريخ أقدم الرسوم البيانية في الشرق إلى القرن الخامس قبل الميلاد. وهي رسوم تنحدر من أصل هندي وترافقها نصوص بوذيّة. كان ظهور علم الخرائط وتطوّره في الصين منفصلا كليا عن المعارف البابلية والغربية، إذ أن تاريخه يعود إلى سنة ٢٠٠٠ قبل الميلاد. وقد تمّ العثور على رسم بياني يعود تاريخه إلى القرن الثالث قبل الميلاد وهو يصور الصين باعتبارها «إمبراطورية محورية» تتوسّط محيطا واسعا وجزرا تحمل أسماء وهميّة.

أمّا في اليونان القديمة، فظهرت الأسس العلمية لرسم الخرائط المبني على الملاحظات الدقيقة التي قام بها الرحالة والتجار أو المحاربون الذين كانوا يسافرون عبر البحر الأبيض المتوسّط منذ سنة ٢٠٠٠ قبل الميلاد. فقد كان هؤلاء يعملون على تحديد أطراف الحوض المتوسّط ومعرفة شكل

الأرض. وحوالي سنة ٣٥٠ قبل الميلاد قدّم أرسطو أدلّة تثبت أن الأرض كرويّة الشكل. وبعد ذلك بقرن من الزمان تمكّن إراتوستينس من قياس محيط الأرض بدقّة مذهلة.

وفي القرن السادس قبل الميلاد قام العالم هيكاتاوس من ميليتوس برسم خريطة للأرض تظهرها مسطّحة وذات شكل دائري ويحيط بها محيط. وقد كان العالم المعروف وقتها (أو ما يطلق عليه اسم أيكومن) يقتصر على القارة الأوربية مع خطإ في تحديد جزئها الشمالي، وآسيا مع الوقوف عند الهند وجبال الأورال الجنوبية، وأفريقيا الجنوبية التي تحدّها الصحراء. ويحيط بحواف الأرض محيط غير معروف ألهمته معتقدات العصر وتفصله عن العالم المعروف قارّة لا يمكن اجتيازها.

أنجز إراتوسثنيس، حوالي سنة ٢٥٠ قبل الميلاد، أوّل رسم بياني يحدد خطّ الطول وخطّ العرض ويتخذ من جزيرة رودس الإغريقية نقطة انطلاق. تمتد الخارطة من إيرلندا حتى جزيرة طبروباين (سيلان)، وجزيرة ثول (إيسلندا) حتى قرن أفريقيا (الصومال). وهي تغطّي مساحة عرضها ٥٤° وطولها ١٤٠°. ويستخدم هذا الرسم البياني أسلوب الإسقاط والتحويل البياني الذي أدّى إلى نتائج جيّدة باعتبار أن المنطقة المرسومة صغيرة نسبيا، وأن المناطق البعيدة عن نقطة الانطلاق لم يتم تحويرها إلا قليلا ولم تكن ذات أهمية إذ كانوا يعتبرونها الحدود القصوى للعالم المأهول.

وفي الإسكندرية تمكّن عالم الفلك والجغرافيا كلاوديوس بطليموس سنة ١٤٠م من قيس خطّ الطول وخطّ العرض لـ٨٠٠٠ نقطة على وجه الأرض؛

وهي إحداثيات جمعها من الأسفار. وعلاوة على ذلك قام بتحديد ٣٥٠ نقطة فلكيّة، وهذا في حدّ ذاته حدثٌ يمكن اعتباره إنجازا هاما. وقد مكّنته معرفة مواقع هذه النقاط من إنجاز رسم بياني كبير للعالم أصبح أساسا لرسم الخرائط في المستقبل.

وبعد سقوط الإمبراطورية الرومانية اندثرت المعارف الإغريقية وأعمال بطليموس في أوروبا. وقد أعيد اكتشاف كتاب بطليموس **الجغرافيا** في الغرب في نهايات القرن الثاني عشر للميلاد. فترجم إلى اللاتينية سنة ١٤٠٥م، ونسخ المخطوط نسخا عديدة طوال القرن الخامس عشر. ثم ظهر الكتاب في طبعته الأولى في بولونيا سنة ١٤٧٧م، وتتالت الطبعات في السنوات الموالية. وتجدر الإشارة إلى أن الجغرافيين العرب استخدموا معارف بطليموس وقاموا بتصويب الأخطاء التي داخلتها (أنظر أعمال الخوارزمي).

بدأ رسم الخرائط في روما عند تأسس الإمبراطورية الرومانية سنة ٣٠ قبل الميلاد وتواصل حتى حوالي سنة ٤٠٠م. وبعكس التصور الإغريقي لرسم الخرائط، كان الرومانيون يستخدمون رسم الخرائط لأغراض وظيفية مثل الحروب والسجلات العقارية. فقد كانت الرسوم البيانية الرومانية تصف الطرقات؛ وقد أنجزت لتوفّر معلومات مفيدة تخدم مصالح الإمبراطورية. ومثال على ذلك لوح بوتنغريانا الذي رسم في الأصل سنة ١٢م، ثم طبعه كونراد بوتنجر في القرن السادس عشر ميلادية. وحين كان الرومان يجتاحون إلى أراض جديدة، كانوا يرسمون الخرائط في نسختين: واحدة للتوزيع على

العموم، وكانت النسخة الثانية تُحفظ في سجلات الإمبراطورية. وهذا يعني أن هذه الرسوم البيانية كانت ترسم لأغراض عمليّة وليس لأغراض علميّة.

وفي بداية العصور الوسطى حطّم التسلّط الديني كلّ الاكتشافات الإغريقية تحطيما كلّياً. فقد وضعت الديانة المسيحية الناشئة حدّا لكل تطوّر في مجال رسم الخرائط مبنيٍّ على معارف العصور القديمة، وأحلّت رؤيتها للعالم بدلا عنه. وقفت الكنيسة ضدّ كلّ الأسس العلمية التي أسسها الإغريق، وحاربت بضراوة فكرة كرويّة الأرض أو افتراض وجود أراض غير معروفة يسكنها بشر. وأجمع جميع علماء الدين الأوائل من أمثال القدّيس أوغستاين وجون كريسوستومي وايزيدور الإشبيلي وخصوصا قزمان في الإسكندريّة في القرن السادس، على أن الأرض مسطّحة. ونتيجة لذلك، حادت خرائط القرون الوسطى الأوروبية عن العلوم الجغرافية والرياضية، وصارت خرائط العالم تجسيدا لأيديولوجيات دينية بدل أن تكون تجسيدا للواقع. ورغم أن هذه الخرائط كانت مستوحاة من معارف جغرافية إلا أنها كانت تُطوَّع حسب النصوص التوراتية.

كفّت الجغرافيا عن كونها فرعا من فروع المعرفة وتحوّلت إلى خليط مشوّش يمزج بين الخيال والمعرفة الحقيقية بالواقع وصارت توظّف في خدمة الدين. غير أن رحّالة العصور الوسطى، من حجيج وتجّار، كانوا يلجأون إلى مرشدين يدلّونهم طيلة مختلف مراحل رحلاتهم. ولم يكن البحارة الذين كان أغلبهم أميين يغامرون بالتوغّل في عباب البحر المحفوف بمخاطر العواصف. لذلك فقد كانوا يكتفون بالإبحار بمحاذاة السواحل.

إن خرائط العالم المأهول بالسكان أو mappae mundi التي رسمت في القرون الوسطى تعكس تصوّر مسيحيي ذلك العصر لتوزّع البشر فوق الأرض بحسب ما ورد في الكتاب المقدّس. كان العالم ينقسم إلى ثلاثة أجزاء هي أوروبا وأفريقيا وآسيا، وقد تمّت القسمة بحسب توزّع أبناء نوح بعد الطوفان واقتسامهم الأرض. لذلك اتخذت الخرائط منذ القرن الثامن شكلا تقليديا يطلق عليه اسم «O و T» يشير حرف O إلى كلمة orbis terrarum أو orb التي تعني دائرة الأرض ويرسم بداخلها حرف T. وهي خرائط ترسم العالم مغلقا يحيط به محيط من كلّ جانب، وغالبا ما ترسم مدينة القدس في وسط الخارطة.



نسخة من خارطة العالم في شكل حرفي O و T رسمها القدّيس إيزودور سنة ١٤٧٥م

استعادة المعارف الإغريقية:

عديدة ومتنوّعة هي الثقافات المتلاحقة التي سبقت نشأة الثقافة اليونانية في غرب آسيا وفي مصر. وهي، بدورها، ثقافة لم تبدعها عبقريّة شعب واحد، بل هي نتاج جدل وتلاقح بين عدّة ثقافات، وهي أيضا ثمرة تطّور استمرّ عبر العصور المتعاقبة. «فلا شيء يأتي من لا شيء» كما يقول بارمنيدس. يعني هذا أن المعارف الجغرافية لدى اليونانين تستمدّ جذورها من الماضي بقدر ما هي نابعة من خبرات معاصريهم. شكّلت الفلسفة والشعر المنطلق الأساسي للمعرفة الجغرافية لدى الإغريق، مثلما شكّلت الأفكار الإغريقية والفلسفة الإسلامية والأدب عوامل حاسمة في تطوير مفاهيم الجغرافيا عند العرب.

كان العرب سبّاقين إلى الاهتمام بالمعارف الجغرافية؛ وقبل ظهور المسيحية كان العرب أشهر التجّار والملاحين في بحر العرب والمحيط الهندي والبحار الصينية؛ وكانت اللغة العربية تزخر بالكلمات التي تطلق أسماء على السفن والقوارب وظروف سطح البحر والعواصف والأجرام السماوية وما يلزم من عبارات للتجارة وتبادل السلع. هذه الوضعيّة أملاها، إلى حدّ كبير، الموقع الجغرافي لشبه الجزيرة العربية التي تقع في منتصف الطريق بين الشرق والغرب وتمتدّ سواحلها الخصبة على الطريق التجارية التي تربط بحر العرب والبحر الأحمر بمنطقة البحر الأبيض المتوسّط.

بدأت الأمجاد العلمية للعرب في شبه الجزيرة العربية في القرن السابع للميلاد حين ظهر الدين الإسلامي ووحّدت الدعوة المحمّديّة القبائل العربيّة. وقد تشكّلت الدولة الإسلامية سنة ٦٢٢م عندما هاجر الرسول صلّى الله عليه وسلّم من مكّة إلى المدينة المنوّرة. وفي غضون قرن بعد وفاته سنة ٦٣٢م، تمّ بسط نفوذ العرب المسلمين وتوسيع دائرة تأثير الدين الإسلامي حتى شملت جزءا كبيرا من العالم يمتدّ من جنوب أوروبا عبر مجمل أنحاء شمال أفريقيا إلى آسيا الوسطى والهند. وفي سنة ٧١١م فتح العرب المسلمون جنوب إسبانيا وأسسوا بها مركزا لحضارة مزدهرة سمّوها «الأندلس». ثمّ ظهر مركز إشعاع حضاري ثانٍ في بغداد في عهد العبّاسيين الذين حكموا جزءا من العالم الإسلامي طيلة فترة صار يطلق عليها لاحقا اسم: «العصر الذهبي» (٧٥٠م–١٢٥٨م).

ويمكن القول إن كثيرا من منجزات العصر العباسي الذهبي استندت إلى المبادرات التي ابتدأها القدامى من مصريين ويهود وفرس وإغريق ورومان. كان المترجمون يدعون إلى بغداد حيث كان العلماء والباحثون يدرسون الماضي ويصنعون المستقبل. وقد نتج عن هذه الأعمال تقدّم طال جميع المجالات العلميّة. وحرصا على تجاوز منجزات بغداد، عمل حكّام إسبانيا على استقدام علماء قدّموا مساهمات ذات أهميّة قصوى في مجالات العلوم والطب والتكنولوجيا والفلسفة والفنّ.

أصبحت الاتّصالات أكثر سهولة لأن الحضارة الإسلامية وحّدت مناطق جغرافية واسعة وربطتها ببعضها. فقد كان العلماء يسافرون لنشر معارفهم

أو لتبادل الأفكار. وعلاوة على ذلك، أصبحت اللغة العربية عامل توحيد. وتعدّدت الترجمات من اليونانية واللاتينية والصينية إلى اللغة العربية مما أزال الحاجز اللغوي أمام الدارسين. وخلال الفترة ذاتها، تعلّم العرب من الصينيين كيفيّة صنع الورق فصارت الكتب متوفّرة بشكل أكبر. وانتشرت المكتبات في القاهرة وحلب وبغداد، وأسست المراكز الحضرية في إيران وآسيا الوسطى وإسبانيا. كما فتحت المكتبات التي تضمّ الآلاف من العناوين في عدة مدن. ثم كان تتويج هذه الحركية، فكان بيت الحكمة. وهي مؤسسة أكاديمية بمثابة جامعة أسست في بغداد سنة ١٠٠٤م. وبذلك استعاد العرب المعارف اليونانية، وعملوا بدأب على إرساء ثقافة علمية قُدّر لها أن يستحوذ عليها الأوروبيون في ما بعد.

ازدهرت التجارة عند العرب بين القرن السابع والقرن التاسع فامتدّ وصول التجار برّا وبحرا حتّى بلاد الصين. كان التجار يبحرون طوال الساحل من أفريقيا مرورا برأس الرجاء الصالح. وكانوا يجمّعون المعارف المكتسبة من الإغريق ويغذّون بها ملاحظاتهم الشخصية التي حصّلوها. وهي معارف دوّنوها أثناء رحلاتهم الاستكشافية أو التجارية، مما مكنهم من تشكيل رؤيتهم الخاصة لرسم الخرائط. وقد تُرجم كتاب بطليموس الجغرافيا ***Geographia*** إلى اللغة العربية في القرن التاسع الميلادي، وكان يُستخدم أنموذجا للمعاهدات العربية. وأُطلق عليه عنوان: **كتاب صورة الأرض**. واستخدمت هذه الأسس، في وقت لاحق، في الدراسات العربية التي

عُنِيتْ برسم الخرائط. كتب الخوارزمي (٧٩٠م – حوالي ٨٥٠م) كتابا مهما في رسم الخرائط، حدّد فيه خطوط العرض وخطوط الطول لـ ٢٤٠٢ موضع استخدمها أساسا للخريطة التي رسمها للعالم. يضبط الكتاب قوائم مدنٍ وجبالٍ وبحارٍ وجُزرٍ ومناطقَ جغرافية وأنهارٍ مع تحديد خطوط العرض وخطوط الطول لكل منها. والمخطوط يتضمن خرائط أكثر دقة من تلك التي رسمها بطليموس، خاصة خرائط المناطق التي انتشر فيها الإسلام وأفريقيا والشرق الأقصى، فلقد كانت المعلومات المحلية متاحة للخوارزمي.

كتاب الجغرافيا للإدريسي:

خلال القرن الحادي عشر للميلاد بسط النورمان نفوذهم غربا وجنوبا وصولا إلى البحر الأبيض المتوسّط، وتمركزوا في جزيرة صقلّيّة الواقعة في جنوب إيطاليا. وكان الملك النورماني روجر الثاني الصقلّي (١٠٩٧–١١٥٤) خبيرا في مجال رسم الخرائط. وكانت باليرمو يومها تمثّل مركزا بحريا كبيرا بالنسبة إلى العابرين سواء كانوا من الحُجّاج أوالصليبيين أو السفن التجارية. في تلك الأثناء كان يؤتى بالتقارير والمعلومات التي تتجمّع لدى الرحّالة إلى بلاط الملك، فخطرت بباله فكرة تجميعها في كتاب واستخدامها في رسم بياني قصد معرفة موقع أكبر عدد ممكن من البلدان والمسافات

الفاصلة بينها. وحتى يتسنّى للملك روجر تحويل هذه الوثائق إلى كتاب، دعا أبا عبد الله ابن الإدريسي المعروف باسم الإدريسي إلى صقلية، وأعطاه كامل الصلاحيات لرسم الخرائط التي سيضمّنها كتابه المعروف باسم **الجغرافيا أو نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**.

يرجّح أن أبا عبد الله ابن الإدريسي ولد في سبتة بالمغرب سنة ١٠٩٩م من أسرة إسبانية عربية نبيلة؛ ودرس في قرطبة. وكانت قرطبة وقتها أوّل مركز للفنون الإسلامية في الغرب. كان الإدريسي عارفا بعلوم الطب وعلم النبات والخصائص الدوائية، وملمّا بما للسموم والبارود من مقدرة على التنشيط الجنسي. كما كان يتقن قدرا من اللغة اللاتينية واللغة اليونانية، وقد ألّف بعض الكتب أهمها مؤلّفه عن الأدوية الأساسية. كان الإدريسي من كبار الرحّالة وقد بدأ الإبحار في البحر الأبيض المتوسط في سن السادسة عشر. وفي ١١٣٩م استقرّ في باليرمو حيث أمضى خمسة عشر سنة في أعمال التحقيق والتجميع الجغرافي. وكان يعتقد أن باليرمو ملزمة بأن تنوب عن بغداد وتتبوّأ المكانة التي كانت بغداد قد حازتها سابقا، حتى تصبح مركزا يقود عالما عربيا بدون حدود. لذلك كتب الإدريسي كتابه باللغة العربية.

يتمركز تصوّر الإدريسي للعالم حول البحر الأبيض المتوسط الواقع في مفترق طرق الحضارات الثلاث: الإمبراطورية البيزنطية، والعالم الإسلامي، والغرب المسيحي. وقد بنت كلّ حضارة من هذه الحضارات هُويَّتها حول علاقتها بالله. فالإمبراطورية البيزنطية باعتبارها الأقدم كانت تفخر بأنها وريثة العصور الإغريقية–اللاتينية القديمة. لذلك كانت تقوم على المسيحية

الأرثوذكسية ويحكمها إمبراطور. أما العالم الإسلامي فقد كان موحّدا بوحدة الدين (الدين الإسلامي) واللغة الواحدة (اللغة العربية). لكن البلاد الإسلامية كانت مقسّمة إلى ممالك متناحرة وإلى خلافات متنافسة مما حال دون تحوّلها إلى مراكز ثقافية رائدة. وبعد سنة ١٠٠٠م، تميّز الغرب المسيحي بديناميكية ديموغرافية ونمو اقتصادي وجنوح نحو التوسع والغزو. وعلى الرغم من أن المسيحية كانت تمثّل عاملا موحّدا، فإن السلطة الكاثوليكية كانت مقسمة إلى ممالك ومقاطعات خاضعة لحاملي رتبة «دوق».

وفي منتصف القرن الثاني عشر الميلادي ألّف الإدريسي كتابا يستكشف العالمَ وهو كتاب **الجغرافيا** الذي صنّفه عندما كان يقيم في بلاط روجر الثاني الصقلي ملك النورمان وقد كان البلاط وقتها قبلة للعلماء من مختلف البقاع. والكتاب عبارة عن أطلس يصف بطريقة علمية مقنّنة البلدان والمدن الرئيسية والأنهار والطرق والحدود والبحار والجبال. يورد الإدريسي تعليقات على هذه الرسوم البيانية فيما هو يسير في تلك الطرق كما يفعل مرشد حقيقي. وهو يقدّم معلومات متنوّعة، منها الجغرافية والاقتصادية والتجارية والتاريخية والدينية. كما يقوم بصهر المعلومات التي نقلها عن سابقيه في هذا المضمار مع تلك التي جمّعها وتثبّت منها بنفسه.

يحمل هذا الكتاب عنوان **الجغرافيا**، لكنه يعنون أيضا بـ **كتاب الملك** لأنه أنجز تكريما لروجر الثاني ملك صقلية. وقد صدّره الإدريسي بمقدّمة توجّه فيها بالشكر إلى الملك على مبادرته وأسلوبه في التعامل. وقد كانت الغاية

من الكتاب مرتبطة بالدور الذي آلى الملك على نفسه أن يلعبه. ويتمثّل هذا الدور، وفقا للتقاليد العربية والبيزنطية، في تسخير الملوك والأمراء أنفسهم لخدمة المعرفة. هذا هو السبب الذي دفع الملك روجر الثاني إلى محاولة تجميع مُحصَّل المعارف في العالم. لذلك يمكن اعتبار كتاب **الجغرافيا** للإدريسي جِسْرَ عُبورٍ بين مصادر المعرفة المختلفة، ومحاولة لفهم المعارف الفكرية في العالم في ذلك الوقت.

بعد عمل دؤوب في التدقيق والتثبّت، قام الإدريسي برسم خريطة للعالم موجَّهة نحو الجنوب ومقسّمة إلى سبع مناطق مناخية تحدّها خطوط العرض، وعشر مناطق أخرى تفصلها خطوط الطول. المناطق المناخيّة مناطق حراريّة موازية لخطّ الاستواء، وهي مناطق غير متكافئة العرض. واللافت أن الأطلس يصدر عن تشوُّهٍ بَيِّنٍ: إذ يمتدّ العالم في خطَّي الطول من الغرب إلى الشرق أكثر من امتداده عرضا.

وبهذا الأسلوب الموروث عن بطليموس يواصل الإدريسي عملَ من سبقوه عبر تتّبع المنطق العلمي. و**الجغرافيا** كتاب يحوي مجموعة هامة من الملاحظات التي تقسم التقسيم الجغرافي للخرائط إلى ٧٠ قسما إلى جانب ما لا يمكن لخريطة أن تمثّله مثل وصف الطبيعة والطرق والمسافات والهندسة المعمارية والتجارة والعجائب والسلوكات والعادات. كَمٌّ هائلٌ من المعلومات: أكثر من ٥,٠٠٠ اسم لأماكن وأنهار وجبال مفهرسة. ومع ذلك، فإن حجم المعلومات التي تمّ جمعها قد أدى إلى وقوع أخطاء في النسخ والتباسات في المعاني.

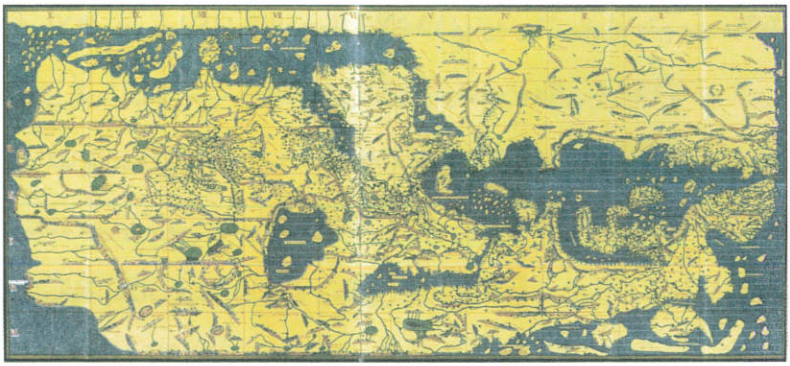
الإدريسي وريث الجغرافيا العربية. وهو تحديدا وريث الجغرافيا الإدارية. وهذا الموروث يشمل أعمالا كُتبت حول جمع الضرائب وحول الطرق الموجودة في الإمبراطورية. هذه الأعمال تصف المقاطعات والمدن والأرياف وصفا تفصيليا. كان الإدريسي يطرح أسئلة على كلّ من يصل باليرمو من التجار أو من أفراد البعثات. وكان يقدّم لمن يغادرون المدينة شبكة معلومات، ويطالبهم بملء الفراغات بمعلومات وتفاصيل دقيقة عن الأماكن التي زاروها. هكذا تمكّن من جمع المعلومات عن الأماكن الواقعة في أوروبا. وهي أماكن لم يكن يشار إليها في الجغرافيا العربية حتى ذلك الوقت. وهذا هو واحد من الابتكارات العظيمة التي تميز بها عمله. فلم يطّلع الإدريسي على أعمال الجغرافيين اللاتينيين إلا قليلا، لكن تمكنه من الاطلاع على الوثائق الدبلوماسية المحفوظة في القصر أتاح له الحصول على معلومات عن المقاطعات الفرنسية والألمانية والإسبانية والإيطالية.

كان الإدريسي يشكّك في المعلومات الواردة في كتب الجغرافيين العرب بادئ الأمر، ثم يتثبت من المعلومات التي جمعها من العلماء والمسافرين من ذوي الخبرة. وحرصا منه على التحقق من صحّة المعلومات، كان يسائل الجغرافيين مجتمعين، ثم يسألهم الواحد تلو الآخر، ويرسل مبعوثين للتثبت من صحّة أقوالهم، ثم يقوم بإقصاء المعلومات المتضاربة. هكذا وصل إدراكه إلى أقصى حدود العالم المعروف وصارت المعلومات الداخلة في باب الأساطير مجرّد شذرات قليلة. ثم شرع في وضع الكتاب عام ١١٥٤م، أي قبل ستة أشهر من وفاة الملك. اكتمل كتاب الجغرافيا للإدريسي في عهد

وليام الأول، وربما كان ذلك حوالي ١١٥٧م، وهو تاريخ لم يتمّ بعده العثور على أي أثر للإدريسي، وذلك حتى تاريخ وفاته حوالي ١١٦٥م.

لقد قام الإدريسي بجمع الملاحظات والمعلومات وجميع البيانات المستقاة من رسّامي الخرائط اليونانية والعربية وعمد إلى تبويبها وتحديثها وذلك بُغية إعداد عمله (الكتب وما يرتبط بها من خرائط). استمرّ إنجاز هذا العمل ١٥ سنة بالتمام. وهو عمل يعتبر علامة بارزة في تاريخ رسم الخرائط العربية. وهو يعد أيضا الأكثر اكتمالا والأضخم بين الكتب التي تتناولت هذا الموضوع في القرن الثاني عشر الميلادي. استخدم الإدريسي طريقة صارمة ومنهجية، وحاول ربط الشرق والغرب، وجمع بين المناهج ووجهات النظر المختلفة. كما حرص على تقديم وصف حديث للعالم المعروف في عصره.

توجد اليوم ١٠ نسخ من مخطوط الإدريسي أُنجزت بين مطلع القرن الرابع عشر الميلادي ونهاية القرن السادس عشر الميلادي. والمكتبة الوطنية في فرنسا تمتلك نسختين منها. كُتبت نسخة منهما حوالي سنة ١٣٠٠ ميلادية على الورق بالخط المغربي. هذا المخطوط يتضمن ٣٥٢ ورقة، وتسعة وستين خارطة، رسمت على صفحات مزدوجة في إطار مرصّع بالذهب. كتبت أسماء البلدان والمناطق باللون الأحمر، ورسم البحر باللون الأزرق مع تموّجات باللون الأبيض؛ بحيرات المياه العذبة والأنهار لوّنت باللون الأخضر، وفي بعض المواضع القليلة وردت زرقاء. ورسمت الجبال مظلّلة بظلال تتراوح بين البنيّ والأرجواني. أما المدن فيشار إليها بنقاط من ذهب.



هذه صورة من كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق أو الجغرافيا للإدريسي. وهي خارطة مستطيلة الشكل تظهر الجنوب في الأعلى، وأفريقيا في الأعلى أيضا، وفتحة المحيط الهندي عند الركن الشمالي الأعلى.



خارطة العالم الدائرية التي رسمها الإدريسي موجّهة في الأصل بشكل يجعل الجنوب في الأعلى. ولغاية توضيحية، تم تدويرها ١٨٠ درجة. هكذا ترد أفريقيا في النصف السفلي أما أوروبا وآسيا فهما في النصف العلوي، في حين يفتح المحيط الهندي باتجاه الشرق كما يشير السهم.

وصول كتاب الإدريسي الجغرافيا:

حظي كتاب الجغرافيا بنجاح كبير في العالم العربي، فجرى النقل عنه والنسخ منه، وتمّت الزيادة عليه أحيانا، ووقع اختزاله أحيانا أخرى. كما ترجم إلى لغات أجنبية. وظلّ الكتاب يمثّل خريطة العالم الأكثر دقة طيلة القرون الثلاثة التي تلت تأليفة. طبع في الغرب لأول مرة بالحروف العربية في روما عام ١٥٩٢م تحت عنوان **كتاب نزهة المشتاق في ذكر الأمصار والأقطار والجزر والمدائن والآفاق**. كما نشرت له ترجمة جزئية إلى اللاتينية في عام ١٦١٩م تحت عنوان De Geographia Nubiensis . ثم سقط في غياهب النسيان حتى القرن ١٩م إذ ظهرت وقتها ترجمة كاملة له باللغة الفرنسية.

في نهاية القرن الثالث عشر، ونظرا لدوافع اقتصادية، شهدت العلاقات التجارية نموا هائلا، مما تطلب إنتاج خرائط عملية وواقعية للملاحة أطلق عليها اسم التخطيط البياني للبحر أو portulan. هذه الخرائط البحرية لا تحلّ محل تصوّر الكتاب المقدس لخرائط العالم في شكل حرفي TوO، لكنها موازية لها وكانت تعتبر أدوات للملاحة. أدت تنمية التجارة مع الشرق والحروب الصليبية إلى إنشاء خرائط جديدة قصْدَ تسهيل النقل عبر الطريق البحري. ويعتبر «مخطط بيساني» (١٢٩٠م) أول مثال معروف لرسم البحر أو portulan. وقد اكتشفه «ميكالي» في بيزا لكن تمّ إنجازه في جنوى، وهو محفوظ في مجموعات المكتبة الوطنية في فرنسا منذ ١٨٣٩م.

شهد القرن الثالث عشر للميلاد بدايات رسم الخرائط البحرية بُغْيةَ تسهيل الملاحة في البحر الأبيض المتوسط. وكان مركز الخارطة هو البحر المتوسط. وفي بداية القرن الخامس عشر، دخلت اعتبارات جديدة في الحسبان، ذلك أن التنقّل برّاً إلى الشرق والهند أصبح أصعب. والتجارة البحرية التي ظلّت حتّى ذلك الحين مقتصرة على جميع أنحاء البحر الأبيض المتوسط وعلى طول السواحل كان لا بد لها أن تُطوّر وتبلغ جزر الهند. من هنا تأتّت الحاجة إلى رسم هذه الطرق على الخريطة.

وفي نهاية القرن الخامس عشر أعيد استكتشاف كتاب **الجغرافيا** لبطليموس، وفي الوقت نفسه بدأت سلسلة من الاستكشافات. ترجم كتاب بطليموس ونشر بفضل ظهور المطابع في مراحلها المبكرة، مما سمح بإنتاج خرائط جديدة للعالم تحوي شبكة من إحداثيات خطوط الطول والعرض. ومثّلت هذه الاكتشافات العظيمة نقطة تحول في تاريخ رسم الخرائط، خاصة في المنطقة الأوروبية. ومع ذلك استمرّ استخدام خرائط الإدريسي؛ وكان آخر من أعاد نسخها في أواخر القرن السادس عشر في صفاقس بتونس أسرة مكونة من رسامي خرائط تحمل اسم الشرفي.

المراجع

- De Lacy O'Leary. 2001. How Greek science passed to the Arabs. Goodword Books, New Delhi.

- Falagas M.E. et al. 2006. Arab science in the golden age (750-1258 CE) and today. FASEB Journal 20:1581-1586.

- Hourani, G.F. Arab Seafaring.1995. Princeton University Press.

- Index of Cartographic Images http://www.henry-davis.com/MAPS

- Tolmacheva, M. 1995. The Medieval Arabic Geographers and the Beginnings of Modern Orientalism. Int. J. Middle East Studies 27(2):141-156

استكشاف الإمبراطورية ومواجهتها:
رحلات "ميرزا إيتيزا مودين" عبر المحيط الهندي

د. مارينا كارتر



Portrait of Modeen, which adorned the 1827 edition of his travel account

سنة ١٨٢٧م أصدر إدوارد جيمس ألكسندر في لندن كتابا بعنوان رحلات ميرزا الأول (أو استخبارات ممتازة بشأن أوروبا). وهو كتاب رحلة يسرد وقائع رحلات ميرزا إيتيزا مودين إلى بريطانيا العظمى وفرنسا. ويكشف العنوان الفرعي للكتاب أنه ترجمة لمخطوطات فارسية الأصل إلى اللغة الهندوستانية. يصف الكاتب نفسه على أنه رجل عسكري كان قد شغل منصب ملازم أول في الفرقة ١٣ من «لايت دراغون» (وهو ما تفسيره فرسان النور)[١]. بدأ الراوي رحلته يوم ١١ شعبان باعتباره عضوا من أعضاء بعثة «المغول العظيم» إلى أوروبا. زار ميرزا إيتيزا مودين، وهو في طريقه إلى أروبا، عددا من بلدان المحيط الهندي. ورغم أنه أمضى الجزء الأكبر من أسفاره في بريطانيا فإن رحلته ذهابا من البنغال وإيابا إليه استغرقت أكثر من عامين ونصف. وقد زار في الطريق عددا من بلدان المحيط الهندي بما في ذلك جزر المالديف وموريشيوس ورأس الرجاء الصالح.

إن الملاحظات التي دوّنها مودين وغيره من أوائل الرحالة المسلمين الذين واجهوا المجتمعات الغربية في عصر الإمبراطورية ذات أهمية لأسباب متنوعة. فهذا الكاتب وأمثاله من الكتّاب الذين سبق لهم أن تأثّروا بالتقاليد التي أرساها علماء مسلمون كانوا في ذات الوقت موظّفين حكوميين يقرّون

(1) Alexander, James Edward Shigurf Namah I Velaet, or Excellent Intelligence concerning Europe; being the Travels of Mirza Itesa Modeen, in Great Britain and France. Translated from the Original Persian Manuscript into Hindoostanee, with an English Version and Notes. London, Parbury, Allen & Co MDCCCXXVII.

بمنجزات السلطات المبنية على أسس أوروبية فيما هم يعرضون وجهة نظر مغايرة للرؤية السائدة حول القيم الثقافية والدينية. ومن يقرأ كتبهم يدرك أن هؤلاء الأشخاص كانوا قادرين على أن يتملّوا المناظر الطبيعية ويتفهّموا العادات الاجتماعية غير المألوفة لديهم ويعقلنوها فيما هم يؤوّلونها بشكل يجعلها تحافظ على هويّتها الاجتماعية والسياسية إلى حدّ كبير، محاولين في كل ذلك، عدم السقوط في عادة تحقير الأشخاص والأماكن التي يزورونها وهو ما درج عليه معاصروهم من الرحالة الغربيين الذين أبحروا عبر المحيط الهندي [٢].

يصف مودين في هذا الكتاب النادر الناس ذوي الأصل الهندي الذين التقاهم ويعطي صورة منقطعة النظير حول الجاليات الهندية المهاجرة في عالم المحيط الهندي في منتصف القرن الثامن عشر. ويذكر مترجم الكتاب أنه قد تحصّل على إحدى النسختين الوحيدتين للمخطوط الفارسي بعد أن اشتراها له مساعده من عند رئيس خدم ابن الكابتن (س.). ورئيس الخدم هذا هو الذي تكفّل بدفع مصاريف سفر إيتيزا مودين إلى أوروبا بعد وفاة سيّده. ومن المؤسف أن المخطوط تعرّض لتحويرات عدّة نتيجة تصرّف ألكسندر في محتوى المخطوط

---

(٢) أنظر المحادثات التي جرت بين مودين ورحالة مسلمين آخرين في الفترة الاستعمارية في Michael H. Fisher 'From India to England and Back: Early Indian Travel Narratives for Indian Readers' Huntington Library Quarterly Volume 70, No 1, March 2007 pp 153–172; Mona Narain 'Dean Mahomet's Travels, Border Crossings, and the Narrative of Alterity' Studies in English Literature, Vol 49, No 3, Summer 2009, pp.

وفصوله وأقسامه. فهو يعترف أنه نقل بعض أقسام الكتاب، وحذف «بعض المقاطع التي يمكن أن تحمرّ لها خدود القارئ الإنجليزي» كما يقول، وغيّب معاني بعض المقاطع الأخرى.

في المقدّمة المقتضبة التي صدّر بها كتابه يصف مودين نفسه بأنه «حاج» ومسافر، كما يعطي بعض المعلومات عن سيرة حياته فيذكر مثلا أنه ولد في بنغال. يكتب:

بسم الله الرحمن الرحيم والحمد لله الذي أخرج أولاد أبينا الأول من ظلمات الجهل وهداهم إلى الحكمة السنية، وتتالت سلالة آدم حتى ولد نبينا محمد وأظهر لنا الفرق بين الحق والباطل صلى الله عليه وعلى آله وصحبه وسلّم تسليما. سيتبيّن لأولي الحصافة كيف أنني، أنا الشيخ إيتيزا مودين، الحاج والمسافر (وقد صرت أضجر من طي المسافات وعبور الأمصار)، أنا ابن تاج الدين، أنا القاطن في بلدة بانشنور (بنغال) استجابة للأقدار وليس اختيارا، سافرت إلى أوروبا ودوّنت تجربتي في هذا الكتاب ووصفت العجائب والغرائب التي رأيتها هناك. وحتى يستطيع القارئ أن يغنم محتواه دون عناء، عمدت إلى الاختزال، وأدرجته في مكتبة العالم حتى لا يمحى ذكري.

ثم يستفيض في الحديث عن تاريخ حياته الشخصي في الفصل الأول من الكتاب. فيخبر القارئ بأنه قد تعلّم القراءة والكتابة باللغة الفارسية من صداقة ربطته برجلين، كان أحدهما رئيس مونشي لدى نوّاب جفير علي

خان. بعد ذلك شغل الكاتب منصبا عند رائد بحار، ثم قَدِم إلى كلكوتا، «في الوقت الذي لم يكن فيه سوى ٨ مونشي فقط في خدمة السادة الانجليز.» وإثر رحيل الرائد إلى أوروبا، شغل الكاتب وظائف عدّة. وهو يحدّث عن الأسباب التي دفعته إلى السفر على النحو التالي:

في سنة ١١٨٠ هجرية انتهى اللورد كلايف من إبرام معاهدة بين الشركة وشوجود دولت (نواب عوض) استأذن الشاه ألوم في الرحيل. وما إن انتهى اللورد كلايف من جعلهم يكتبون نصها، بحضور الإمبراطور وبحضور لجنة السيادة ممثلة في شخص نُجومود دولت ابن المير محمد جعفر علي خان، ولجنة الديواني ممثلة للشركة عن مقاطعات البنغال وبيهار وأوريسا، حتّى عبّر عن عزمه على الرحيل. فقال الشاه ألوم والدموع ملء عينيه: «لقد رتبت شؤون الشركة وفقا لرغبتك الخاصة، ولم تكلّف نفسك عناء تعزيز ثروتي. أنت لا تنوي إبقاء الجيش الإنجليزي بالقرب مني، في الوقت الذي أتربّع فيه على عرش دلهي. وها أنك الآن تعتزم الذهاب بعيدا عني، تاركا إياي في خضم من الأعداء.» عند سماع هذا الكلام، شعر اللورد كلايف واللواء كارناك بالأسى وبشيء من الخجل. فأجابا: «إن الاحتفاظ بجيش الإنجليز بالقرب منك بدون أوامر من ملك إنجلترا، ودون أن تطلب موافقة الشركة أولا، من سابع المستحيلات. ولكن الآن سوف نرفع تقريرا مفصّلا إلى العاهل الإنجليزي، وعندما تصل الأوامر من إنجلترا، فإن جميع المسائل سترتّب جيّدا .. »

بعد ذلك، وبالاتّفاق مع نواب مونيرو دَوْلتْ ورجاء شيتاب راي، واستجابة لرغبة الشاه ألوم، قام اللورد بكتابة خطاب أرسله إلى ملك بريطانيا... وختمه بختم الشاه آلوم بادشاه، ثم سلّمه إلى الكابتن «س» في مغلّف ذهبي، ليسلّمه بدوره إلى ملك بريطانيا. وبذلك يلعب الكابتن دور مبعوث إمبراطور الهندستان إلى ملك إنجلترا. كما حمّله أيضا هديّة ثمينة ليقدّمها إلى العاهل الإنجليزي. وكان على الكابتن أن يرجع ما إن ينجز مهمّته تلك. وتمّ الاتّفاق على أن يقوم أحد المونشي التابعين للشاه آلوم بادشاه بمرافقة الكابتن «س»، فأجمع كلّ الأسياد على أن أكون أنا ذلك المرافق، وقدّموا لي، بواسطة مونيرو دولة، مبلغ ٤٠٠٠ روبية من خزينة الإمبراطور لتغطية نفقات سفري، وملؤوني أملا في الحصول على رضاء إمبراطوري في المستقبل. ولأنني كنت صغير السن وقتها، فقد سررت بالسفر إلى أوروبا وأبحرت مع الكابتن «س».

في اليوم الحادي عشر من شهر شعبان سنة ١١٨٠ هجرية (في شهر الماخ) اتكلت على الله وركبت السفينة من بلدة هيجلي. وهناك سلّمت على كازي شيخ علي مولى الذي رافقني حتى وصلت السفينة. والله وحده يعلم بالحزن الذي انتابني لابتعادي عن موطني وأحبابي.

ويبدي مودين، أثناء وصفه لرحلته البحريّة، ملاحظاته الأولى التي تكشف عن انفتاحه واستعداده لخوض تجارب «غربية» ما لم تتعارض مع قيمه الأخلاقية وتعاليم دينه. فيجاهر قائلا إنه «سبح في الماء المالح. فقد

توصّل الأطباء الأوروبيون إلى أن ماء البحر وهواءه مفيدان للصحة، شافيان للعلل. وقد جرّبت ذلك بنفسي.» كما يعبّر عن إعجابه بشجاعة البحّارة وخفّتهم، ويشيد بقدرة الأوروبيين على «تبسيط العلوم البحرية وغيرها من العلوم» حتّى أنهم «يعتبرون أن اكتساب المعرفة لا يتتطلّب بذل جهد. إنهم قوم أقوياء بسبب جهدهم وإقدامهم.»

والراجح أن السفينة أرست بهم عند جزر المالديف. كتب مودين ملاحظات هامة حول الحياة الدينية لساكنيها ووصف مهنهم، بدءا بصناعة السفن، وصولا إلى طريقتهم في بناء بيوتهم والأشياء التي كانوا يتاجرون بها. كتب:

تقع جزر المالديف جنوب مادراس. ويعتبر حاكمها أقل مكانة من أمراء الهند، ورغم ذلك فهو يلقّب بالملك. سكّانها مسلمون يقيمون الصلاة ويقرأون القرآن ولكنهم لا يقيمون الشعائر الدينية كاملة. أرضها رمليّة، لذلك فإنّك لا تجد فيها فلاحة لكن أشجار البلميرا لا تحصى ولا تعدّ. يحصل الناس على قوتهم من حدائق جوز الهند التي يملكونها، يأكلون لبّ جوز الهند ويستخدمون زيته في إشعال مصابيحهم. يبنون بيوتهم من خشب أشجار جوز الهند وسعفها، ويصنعون منها كابلات وحبالا بكميات هائلة مما يجعل التجّار يصدّرونها إلى جميع بلدان العالم. كما أن زيت جوز الهند المستورد في بنغال وغيرها هو أيضا قادم من هناك.

يبني سكان جزر المالاديف سفنهم من ألواح شجر البلميرا. وهم لا يشدّونها بالمسامير، بل يربطون ألواح السفينة بالحبال مما يجعل السفينة قويّة إلى درجة أنهم لا يهابون العواصف، بل يملؤون سفنهم بقواقع الكوري وحبات جوز الهند ويشدّون الرحال صوب المداراس وبلسر، ثم يعودون محمّلين بالأقمشة والأرز.

الكوري متوفّرة بكثرة في جزر المالديف. وهم يحصلون عليها على النحو التالي: يمتلك ملك جزر المالديف ١٠٠٠ أو ٥٠٠ سفينة. حين ينخفض منسوب مياه البحر بفعل الجَزْر، تبحر هذه السفن نحو مواضع مهجورة حيث يحفر البحّارة حفرا. وحين يأتي المدّ تندفع قوّة البحر فتمتلئ الحفر بالكوري. عندها، يتسارع البحّارة فيقومون بتجميعها وتحميل السفن. ثمّ يأخذونها بعيدا ويجمّعونها في خندق. وحين يجفّ ما يوجد داخل الأصداف تماما، يكوّمونها أكواما ويحمّلونها إلى البنغال أو غيرها.

من حسن حظنا أن عاصفة قد هبّت، فاحتاجوا إلى إصلاح السفينة. هذا ما جعل مودين يضطرّ إلى قضاء أسبوعين في «جزيرة فرنسا» أو موريشيوس تمكّن خلالها من القيام بزيارات عدة للمستوطنة الواقعة على الساحل، وتمكن أيضا من تجميع حكايات تقدم لنا لمحة نادرة رائعة عن هذه المستوطنة الفرنسية التي لم يمض على إنشائها غير عقود قليلة لا غير. ومن المثير للاهتمام حقّا أن مودين لاحظ أن سكان الجزيرة في هذه المرحلة

المبكرة كانوا مسلمين ومستقرّين هناك بشكل دائم ومنظّم. وهذا أمرٌ خوّل لهم أن يكون لهم ممثلهم الخاص، وأن يجتمعوا للاحتفالات الدينية. يكتب مفسّرا هذا الأمر:

> قمت بزيارة شخص يدعى صارنج (ضابط بحرية) كما زرت سبعة مسلمين قادمين من هوجلى أو بلوّار أو جمبو، كانوا قد جاؤوا معا لصلاة عيد الفطر [بعد صيام شهر رمضان المبارك]. لاحظت أن كل رجل لديه زوجة وأطفال، وقد عاشوا هناك بعض الوقت حتى أنه لم تعد لديهم أي رغبة في العودة إلى بلدهم. وقد تزوجوا إماء الفرنسيين، وأصبحوا خدما لهم، وبالتالي لن يسمح لهم أسيادهم بالمغادرة. وكم كانت فرحتي كبيرة لرؤية أبناء بلدي. وقد فعلوا ما بوسعهم حتى صارت إقامتي بينهم إقامة مريحة طوال الأيام الستة عشر التي بقيتها هناك.

إن اعتراف مودين بأن المسلمين الذين التقاهم في جزيرة فرنسا كانوا قادرين على استضافته «بشكل مريح» يوحي بأنهم كانوا أكثر استقلالا عن أرباب العمل الفرنسيين مما يدّعيه. ومن المؤكد أن المهاجرين الهنود الذين هاجروا إلى الجزيرة في وقت مبكر كانوا يتزوجون الإماء، ولكن مودين يهمل أن يذكر، في كثير من الحالات، أن هؤلاء النسوة يتحدّرن هنَّ أيضا من أصل هندي، وأن الرجال المسلمين كثيرا ما اشتروا هؤلاء النسوة وأطلقوا

سراحهن عند الزواج أو بعده. غير أن مودين يعترف أثناء وصفه للجزيرة أن السكان الرقيق قادمون من «مالابار». يكتب:

تمتدّ جزيرة موريشيوس ٧٥ كوسا (الكوس= ميلين). وتوجد في وسطها التلال والغابات ومساحات جرداء. ولكن على الجانب الشرقي منها توجد أراض مزروعة تمتدّ مساحاتها ٢٠٠٠ أو ٣٠٠٠ بيغا (١ بيغا = ١,٥٥٥ ياردة) وتوجد بها مدينة صغيرة. بني المصنع الفرنسي والقلعة من الحجر، وتحيط بكل منهما حدائق. وقد استقرّ كل فرنسي محترم في أرض عمد إلى زراعتها وفَلْحِهَا وسيّجها بسور. كما أن كلّ واحد منهم كان يملك ٥٠ أو ١٠٠ من العبيد والإماء يستغلّهم في الزراعة. وكان يؤتى بهؤلاء العبيد من مدغشقر وغرب الهند وهم في سنّ الشباب والصبا. ويتم شراؤهم من السفن المستخدمة في تجارة الرقيق بأسعار مرتفعة (٥٠ أو ٦٠ روبية لكل عبد أو أمة) بغية استغلالهم في زراعة الأرض.

من الواضح أن مودين لا يتعمّد عدم ذكر العبيد المتحدّرين من أصل بنغالي لأن البنغال مسقط رأسه، فهو سيتحدث في وقت لاحق عن الرقيق البنغال الموجودين في الجزيرة. من المؤكّد أن الرحلات واسعة النطاق المحمّلة بالعبيد لم تكن قد بدأت بعد، وستبدأ في وقت لاحق من القرن ذاته. وكان مصطلح «مالابار» مصطلحا عاما يطلق على كل الأشخاص المتحدّرين من أصل هندي. وهم أشخاص كانوا موجودين وقتها في جزيرة فرنسا،

والسبب في ذلك إنما هو ارتفاع نسبة الأشخاص القادمين من ذلك الجزء من الهند المجاورة لأهم المستوطنات الفرنسية في شبه القارة بونديشيري. ومن المحتمل أن مودين قد سمع من يطلق هذا المصطلح على العبيد بِغَضِّ النظر عن أصولهم.

يورد مودين معلوماتٍ مثيرةً للاهتمام حول المواد الغذائية المتوفرة في الجزيرة في هذا الوقت. ويبدو أنه كان قد ذاق هناك طعم نبتة «المنيهوت» لأوّل مرّة. و«المنيهوت» هو نوع من الطعام يُتناول في الأمريكتين كان الفرنسيون قد جلبوه خصيصا للجزيرة لتوفير مصدر غذاء غير مُكلف ويمكن الاعتماد عليه في إطعام عبيدهم. ولأن «المنيهوت» من الخضروات الجذرية فقد كانت بمنأى، إلى حد كبير، عن الأعاصير المدمّرة التي لا تزال تثير الفوضى في المحاصيل الغذائية الموسمية بجزيرة موريشيوس. يكتب:

> لا يوجد أي نوع من أنواع الحبوب على الجزيرة باستثناء الذرة الهنديّة والرالة والدهام والقموح والكلوم. يعيش أثرياء القوم على الأرز والقموح الغنية الجيّدة التي يتم استيرادها من البنغال وغيرها من البلدان، في حين يعتاش الفقراء والعبيد على الذرة الهندية وغيرها. كانوا يقومون أيضا بطبخ نبتة من النباتات التي تنمو هناك ويتناولونها. وهي نبتة ذات جذور تشبه جذور الفجل يصنعون منها الطحين والخبز. ذات يوم أكلت قليلا من هذا الخبز، فلم أجد فيه طعم الحامض، ولا طعم الحلو، ولا طعم الملح.

أرسلت بعض العساكر المرافقين لنا إلى السوق فاشتروا لي المانجو، والبطيخ، والخيار، والبطيخ الأحمر، وأنواع أخرى من الفاكهة التي تجود بها الطبيعة خلال هذا الشهر في البنغال. وكانت حبة المانجو الواحدة تزن ربع «سير»[٣] أو نحو النصف سير. لم تكن فيها ألياف ولكن نكهتها كانت ممتازة. كان لونها أخضر من الخارج وأزرق من الداخل. وهذا النوع من المانجو نادر في ولاية البنغال. ينمو الكوزي النوري والفلفل الأحمر تلقائيا بين التلال ويقوم السكان الفقراء بإحضاره من الأدغال ثمّ يبيعونه في السوق.

ومن الملاحظات الهامة التي دوّنها مودين أن سكان الجزيرة كانوا يقومون بتجميع الغلال بغية بيعها في سوق بورت لويس وهم بذلك يواصلون ممارسة فعل معروف في جزيرة فرنسا يتمثّل في إرسال العبيد إلى المدينة بَاعَةً لمنتجات الحديقة. افتتن مودين أيضا بكثرة تداول الأموال الورقية في معاملات السوق بالجزيرة. لذلك أعلن: «هنا لا يتم التعامل بالقطع النقدية النحاسية أو بالكوري، ولكن هناك عملة ورقية من فئة ١٠٠ أو ٢٠٠ روبية إلى ٨ و ٤ أنان هي التي تستخدم في عمليات الشراء والبيع.» ومن المفيد أن نلاحظ مدى تكرار المقارنات بين المواد الغذائية التي يعرفها مودين جيدا وأخرى مختلفة يتعرّف عليها في موريشيوس. والراجح أنه كان على علم بأن زراعة أصناف جديدة من المانجو كانت تتمّ على أرض الجزيرة.

(٣) سير: وحدة قيس السير كانت تستخدم في الهند وجنوب آسيا. (المترجمة)

أما عند وصفه للأسماك التي كانت تقدم إليه كي يتناولها، فإنه يلجأ دائما إلى مقارنتها بأنواع الأسماك الشبيهة التي يعرفها في وطنه. يكتب:

الأسماك هنا وفيرة حتى أن السكان يصطادونها بالصنارة والشباك. غير أنني لم أعثر على سمكة واحدة تشبه السمك البنغالي. ورغم أن بعضها يشبه سرطان البحر، وبعضها الآخر يشبه السرنبوثا فهي تختلف عنها ذلك أن فمها أوسع وأعرض. وهناك أيضا أسماك مماثلة لأسماك البهيدا وبهوغوت. غير أن أكثر نوع أعجبني من هذه الأسماك هو سمكة البنثا ذات اللون الأبيض المُبقَّع ببُقع حمراء، كان لونها بهيّاً ومذاقها ممتازا. كما أنني شاهدت أسماكا أخرى ذات نكهة طيبة تشبه البونالي والموي سواء منها ذوات القشور أو المقشّرة.

أولى المساعد (المونشي) هندسة بورت لويس أهمية خاصة. ومن ضمن الأشياء التي كتبها واصفا بدقّة الملامح الاستعمارية للبيوت المبنية بالخشب وصفه للمساكن المحمولة على عجلات. يقول:

شيّدت المنازل من الخشب، ومن الخشب أيضا صنعت شرفاتها. يتم وضع العجلات تحت أرضية المنزل حتى يصير مرتفعا ذراعا واحدة أو اثنتين عن مستوى سطح الأرض. ولما كان العشب غير صالح لتسقيفها، فقد كانت تُشَدُّ بمساميرَ من حديدٍ تُثبّت فيها قطعة من الخشب وتلصق على السطح على طريقة القرميد: قرميدةٌ فوق أخرى. هذه الأسقف لا يمكن أن تتخللها قطرة واحدة من المطر. وهذه البيوت لا تحتاج إلى إصلاحات

إلا بعد خمسين أو مائة سنة. ولما كان المسكن محمولا على عجلاتٍ، فقد كانوا يستخدمونه عندما يرغبون في التنقّل إلى مكان قريب أو بعيد حتى إذا كان ذلك المكان يبعد مسافة «كوس» واحدة أو اثنتين.

يكشف التحليل الذي يقدّمه مودين وعيا عميقا بالجغرافيا السياسية للجزيرة والمكانة التي تحتلّها في المحيط الهندي في خطط الإستراتيجيات الإنجليزية–الفرنسية. والواقع أن الفقرة التالية تشير إلى أن مودين قد كتب ملاحظاته هذه في وقت لاحق متقدّم من حياته، فمن المحتمل أنه كان يشير إلى الصراعات التي حصلت في أواخر القرن الثامن عشر. وهي أحداث تمّت بعد انتهاء رحلته. ومن المؤكّد أن ما كتبه مودين هو الصدى المباشر لاعتقاد ساد منذ فترة طويلة بين البريطانيين الموجودين في الهند، ومفاده أن جزيرة فرنسا «منيعة» بسبب خطورة خطّها الساحلي وتحصيناتها الساحلية المثيرة للإعجاب. يقول:

لا يوجد مرسى للسفن على امتداد كامل محيط هذه الجزيرة بسبب المخاطر التي تحفّ بها. ولا يمكن لأي سفينة أن ترسو إلا بالقرب من البلدة التي يشكّل الطريق إليها خطرا محدقا، وهو طريق يقع على مسافة ثلاثة كوس.

ويصعب على السفن القريبة من الشاطئ، كما أنه من العسير على الملاحين غير المتمرّسين العبور من تلك الطريق أو العودة منها. ولهذا السبب باءت جهود الإنجليز الرامية إلى الحصول على الجزيرة بالفشل

طيلة سنوات عديدة أيام الحرب بين الفرنسيين والإنجليز، رغم أن الإنجليز استولوا على جميع الجزر الفرنسية الأخرى.

إن الملاحظات المتعلّقة بالتاريخ الطبيعي التي أوردها مودين هي أيضا ذات أهمية، على الرغم من أنها على قدر كبير من الخيالية. فلا بد أنه قد سمع قصّة من القصص المعروفة منذ فترة ما قبل مجيء الفرنسيين. وهي قصة تذكر أن الفئران اجتاحت الجزيرة وكانت عاملا حقيقيا انضاف إلى الصعوبات التي واجهها الغزاة الهولنديون أثناء محاولتهم الاستيطان في الجزيرة في وقت مبكر [استيطان الهولنديين لا البرتغاليين]. ومن المرجح بالطبع أيضا، أن سكان الجزيرة قد رَوَوْا للزوّار قصصا مشوّهة، إلى حدّ ما، حول تاريخ جزر المسكارين. يكتب مودين ما يلي :

يقال إنه عندما كانت الجزيرة مأهولة بالبرتغاليين، كانت ثعابين الصخور والأفاعي والعقارب منتشرة إلى درجة أن الناس لم يتمكنوا من البقاء. وفي ما بعد، سلّموا الجزيرةَ إلى الفرنسيين الذين قام كهنتهم، بواسطة طقس من طقوس استحضار الأرواح، بالقبض على الثعابين والعقارب وغيرها، ووضعوها في الزوارق التي اقتادتها مسافة كوسين أو ثلاثة حيث ألقي بها في البحر. ومنذ ذلك الوقت صارت الثعابين والعقارب وغيرها غير معروفة في الجزيرة. والله وحده يعلم إلى أي مدى هذا صحيح.

إن الإشارة إلى ثعابين الصخور أمر محيّر لسبب آخر. فمما لا شك فيه أن المستوطنين الفرنسيين لا بدّ أن يكونوا قد لاحظوا أن البواء نجت من الموت على السواحل، ولكنها اختفت من البر الرئيسي. هل أن شخصا ما أخذ أسطورة القديس باتريك الذي خلّص إيرلندا من الثعابين وألّف حكاية محلّية؟ فالراجح أن هذه هي الطريقة التي سمع بها مودين هذه الرواية الكاثوليكية المستوحاة من الحكاية الأيرلندية؛ وبالفعل فإن الفولكلور المستخدم في المستعمرات، وهو فولكلور نشأ في الجزيرة الأساسية يمثّل وسيلة مثالية لهذه الملحمة التي تقوم على الاقتباس والتحويل.

هناك إشارة واحدة أخرى إلى موريشيوس في الكتاب. وهي تتعلق بمهرجان كاثوليكي حضره مودين حين كان في الجزيرة. وهو يذكره في معرض حديثه عن تلك الديانة، وعن ميل البروتستانت الإنجليز إلى السخرية من جوانب معيّنة من معتقدات جيرانهم الكاثوليك. نقرأ:

> بمناسبة الذكرى السنوية لميلاد السيد المسيح كان الفرنسيون يصنعون كلّ عام تمثالا لامرأة حامل تمثيلا لمريم العذراء وتجسيدا لها. يجسّد التمثال مريم في حالة مخاض وعند ولادة الطفل يسحبون قطعة قماش ملطّخة بالدم من تحت تنورة الدمية. وعندها تعزف الموسيقى، ويصرخون مهلّلين فرحا. ثم يُجلسون الدمية الخشبية على العرش، وينحنون في وقار وخشوع راكعين أمامها. وبينما كنت أتأمّل هذا المشهد في جزيرة موريشيوس، كان الكابتن «س» والسيد بيكوك يضحكان ساخرين من الفرنسيين وفِعَالِهم.

قد يكون المهرجان الذي يشير إليه مودين مشابها للفستا (الاحتفال) الذي لا يزال يحتفل به اليوم في يوم الأحد الأخير من شهر أيار / مايو في البرتغال ويعقد فيه موكب على شرف العذراء الحامل ابتداء من كنيسة نوسا سينهورا دا بيدادى في بورتو. وقد كان تقليد صنع مجسّمات حوامل لمريم العذراء أمرا مألوفا في فنّ القرون الوسطى وبدايات الفن المسيحي الحديث، لكن طقوس مخاض العذراء أو ما يسمّى «عذراء التوقّع» قد رفضها مجلس ترينت (١٥٤٥م-١٥٦٣م)، وهاجمها معتبرا إياها غير لائقة.

قضى مودين وقتا طويلا يتأمّل الكتب المقدّسة المختلفة إثر تعرّضه في مناسبات عديدة إلى ملاحظات انتقادية حول الديانات الأخرى، بما فيها الكاثوليكية والإسلام. وهي انتقادات لَهَجَ بها رفاق السفر من البريطانيين. والواقع أن بعض تصريحاته تبدو أقرب إلى ما يجري في زمننا هذا. في هذا الوقت بالذات من التاريخ، زمننا هذا الموسوم بالاختلافات الكبيرة في المواقف بما في ذلك السجالات التي تدور في أوروبا في ما يتعلق بانتشار المساجد وصوت الآذان والعناصر التقليدية في اللباس الإسلامي ومنها البرقع مثلا. وإنه لمن المفيد أن نلاحظ كيف شهد مودين أكبر دليل على عدم التسامح في بعض المناطق. يكتب:

إن الطائفة الفرنسية متعصّبة جدا وكذلك أمر بقية الطوائف. فلو ذهب أيّ مسلم يوما ما إلى بلادهم وأذّن داعياً إلى الصلاة بصوت رنّان ومارس ركنا آخر من أركان الإسلام، لأطلقوا عليه النار على الفور. ومن ناحية أخرى، فإن النظام الإنجليزي يجسّد تماما المصالحة بين

الأديان. وإذا حلّ مسلم في بلادهم وقام ببناء مسجد ثم أذّن داعيا إلى الصلاة وفقا لطقوس الإسلام فسيُسمح له بذلك؛ لأن الإنجليز يقولون: «ما يعنينا في ديانات الآخرين أو عقيدتهم؟» لهذا لديهم مقولة شائعة مفادها: «عيسى على دينه، وموسى على دينه.»

وكان مودين أيضا مراقبا ثاقب النظر للنواقص في طقوس «الكهنوت» سواء في بلده أو في الأماكن التي زارها. فهو يجد أوجه شبه بين ممارسات الكهنة الكاثوليك والكهنة الهندوس، ويعتبر، على سبيل المثال، أن «الاعتراف» طقس من طقوس الديانة الهندوسية تم تكييفه ليصبح طقسا كاثوليكي. يكتب:

يوجد بين الفرنسيين مئات الآلاف من الكهنة الأثرياء المنافقين. لقد جرت العادة عند الفرنسيين من النساء والرجال أن يقصدوا مرة في السنة الكاهن الذي يعترفون له بشكل فردي، ويكشفون له عن كل ما اقترفوه من ذنوب أو أعمال شريرة ارتكبوها خلال العام. ثم يقوم كل واحد، وفقا لإمكانياته، بتقديم هدية كبيرة للكاهن حتى يتوسط لدى الله سبحانه وتعالى في صالحهم، فيمحو الله آثامهم بعد أن يصوموا ويصلوا طلبا للغفران. يسخر الإنجليز من كل هذا، ويقولون: «ما هذه الحماقة وما هذا العمى! كيف يتصوّرون أن الله، الذي هو ملك الملوك ومن سيحاسبنا يوم القيامة، سيغفر خطايا الشعب بسبب هؤلاء الكهنة النجسين وغير المجدين؟» إن هذه الممارسة مستمدّة

كليا من الهندوس... في الكتب الدينية لهذه الطائفة إعطاء الزكاة فرض لا بدّ من أدائه على أن ينعم بها الهندوس أنفسهم... للفرنسيين عادات وتقاليد مماثلة، تُستمدّ منها الحكمة. وبإيجاز إن كهنة الطائفة الفرنسية وغيرها بارعون في النفاق، وقد جمّعوا ثروات طائلة بواسطة هذا التضليل.

وباختصار، يوجد بين المسلمين والهندوس منافقون ومتآمرون يلهثون وراء متاع الدنيا (الثروات) ويتخفّون مرتدين لَبُوسَ الفكير والصوفي ويعتبرهم الفرنسيون أشرارا. ونتيجة لغرور الفرنسيين وغطرستهم، فهم يعاملون باشمئزاز حتى أولئك الزّهاد المتنسّكين الصادقين الذين هم بعيدون كلّ البعد عن الخطيئة والنفاق. وهم يتمادون إلى درجة أنهم يدّعون أن قدّيسينا ليس لديهم كرامات وأنهم، عكس الأنبياء، غير قادرين على صنع المعجزات.

كان الميناء الثاني في المحيط الهندي الذي زاره مودين بعد زيارته لموريشيوس هو رأس الرجاء الصالح. وعلى إثر عبور صعب بسبب الرياح المعاكسة، أرست السفينة مدّة أسبوعين في هذه المستوطنة الهولندية. شبّه مودين السكّان الأصليين بـ«مجموعة من البهلوانات في الهند يحملون منازلهم معهم حيث ما حلّوا»، ثم أطنب في الحديث بشأن مسألة تجارة الرقيق، مُحدّثا خاصة عن حال الأشخاص الذين جيء بهم من الهند. يكتب:

يشتري الهولانديون الرجال والنساء والأطفال من ولاية البنغال.

لقد زرت بعض هؤلاء العبيد، وعلى الرغم من أنهم قد نسوا اللغة الهندية واللغة البنغالية، فإنهم كانوا قادرين على التواصل بالإشارات؛ وكانوا يصطادون لي الأسماك.

هناك أمران جديران بالملاحظة، أوّلهما أن مودين اختار لقاء العبيد البنغال، وثانيهما أنه ارتاح إليهم اجتماعيا، على الرغم من الصعوبات التي لمسها في مجال التواصل. ومن المرجح أن هؤلاء العبيد كانوا سعداء لرؤية رجل من وطنهم البعيد الذي طواه النسيان يحرص على الوفاء لهم، وهو ما يفسر أنهم فعلوا ما في وسعهم لإرضائه لا سيما بتوفير السمك له كي يأكل. ومن الغريب أنه يلفت الانتباه إلى الفرق بين مكانته الخاصة ومكانة البحارة الهنود الذين سوف يلتقيهم لاحقا في بريطانيا، ولكنه لا يذكر هذا أبدا في معرض حديثه عن لقاءاته مع أبناء بلده الذين التقاهم في موريشيوس ورأس الرجاء الصالح. نقرأ:

قبل سفري إلى إنجلترا لم يكن الإنجليز قد رأوا من قبل قطّ «مونشي» يرتدي ملابس كملابسي، فلم يروا سوى بحارة هنود يرتدون الألشاتغون والجوهانغير نغّور. لذلك كان الناس غير عارفين بآداب الهندوستانيين وسلوكهم. فاعتبروني الرجل البنغالي العظيم، وحسبوني أخا لبعض النواب أو غير ذلك، وجاء الناس من كل حدب وصوب لزيارتي.

كلما حاولت الخروج، رافقتني حشود من البشر، والناس، صغارا وكبارا، في بيوتهم وفي الأسواق يطلّون من النوافذ مشرئبين بأعناقهم ورؤوسهم وهم يحدّقون في وجهي مندهشين ظانين أنني كنت منتَجا غير عادي. كانوا يتركون الطوابق الأرضيّة للبيوت على عجل ويصعدون إلى الطابق الثاني أو الثالث وهم يصرخون كمن أصابه مسّ: «آنظر، آنظر، رجل أسود يسير في الشوارع!» وكانت حشود من الناس تهرع من الطوابق العلوية إلى الأبواب وكلهم يحرصون على مشاهدتي وقد ملأت الدهشة عيونهم. حسبني الأطفال والفتيان شيطانا أسود، وسمّرهم الخوف على مسافة منّي.

حين وصلت لندن كانت الحرارة شديدة، وكنت أرتدي لباس جماه المميّز لبلادي، وأضع عمامتي على رأسي وأتمنطق صاشا وأحمل خنجرا في حزامي. ثمّ خرجت على الناس على طريقة الرجل الهندوسي. وأعتقد أن العديد منهم أعجبوا بلباس بلدي، في حين عدّه البعض منهم ثوبا جديرا بالحريم والإناث النواعم... وذات يوم أخذني بعض الناس معهم إلى قاعة المجلس حيث توجد سيدات وسادة وفرقة موسيقية. حالما وصلنا إلى هناك، وُضع حدٌّ للرقص والموسيقى، وبدأ الجميع يحدّقون في وجهي. وما إن فرغوا من التفرّس والتثبّت في ثوبي: العمامة، الشال، وأجزاء أخرى من زيّ بلدي الذي ظنوا أنه ثوب للرقص أو لأداء دور مسرحيّ، حتى بذلت قصارى جهدي لإقناعهم بعكس

ذلك، لكنهم لم يكونوا ليصدقوني، وظلّ كلّ من في المجلس يحدجون بنظراتهم لباسي ومظهري، فيما واصلت مراقبة المشاهد الترفيهية الممتازة. والغريب في الأمر أنني أنا الذي ذهبت للتمتّع بالمشاهدة صرت موضوع المشاهدة والاستمتاع بالنسبة إلى الآخرين...

وبعد أن مرّ شهران أو ثلاثة أشهر على هذا المنوال، ربطتني صداقة بالجميع، وزال الخوف الذي كان ينتاب عامّة الناس مني ومن مظهري. فصاروا يقتربون مني ويكلّمونني، وصارت السيدات في السوق يبتسمن لي قائلات: «تعال، يا عزيزي، وقبّلني.»

وفقا لما ورد أعلاه، فقد أثار وجود مودين في بريطانيا فضولا أقلّ مما أثاره وجوده في مستعمرتي المحيط الهندي: جزيرة موريشيو ورأس الرجاء الصالح اللذان كانا في ذلك الوقت أكثر عرضة لتفاعل الحضارات. لذلك فإن الراوي لم يتفطّن إلى الفرق بين مظهره ومظهر أبناء بلده الأقلّ منه مكانة إلا حين وصل بريطانيا ووجد نفسه وجها لوجه مع غرائبيته واختلافه. ومع ذلك، يرى مودين أن الإنجليز طيبون جدا مع الغرباء. يقول: «لقد عبّر لي الكبير والصغير عن احترام وودية كما لو كانت تجمعنا صداقة قديمة. لقد غمرتني طيبتهم وإنسانيّتهم حتى نسيت حذري.» لا شك أنه كان يعيش تجربة الشهرة، غير أنه كان لا يزال يعي يقينا أن الحفاوة التي لقيها لم يكن مردّها حسن النية والتفهّم أو التسامح بقدر ما كان مردّها تضخّم الصورة التي رسموها

لمكانته الاجتماعيّة، لذلك عقد العزم على أن لا يسمح لرفيق سفره الكابتن «س» بالمتاجرة بذلك. وهو يجاهر بذلك قائلا:

قال لي الكابتن «س»: إني أعتزم الرحيل وأنوي اصطحابك معي. سآخذك في زيارة إلى مختلف بلدان أوروبا وسنستفيد أنا وأنت ونتعلّم من رؤية الأشياء المختلفة العجيبة في هذه البلدان.» بالنسبة إلى الكابتن «س» كانت الغاية الحقيقية من اصطحابي في السفر هي أن الجهلة حين يروننني أرتدي الملابس التقليدية لبلادي سيفترضون أنني شقيق بعض النواب أو غير ذلك في ولاية البنغال... وهو يعتقد أنه حين يتجوّل معي في المدينة فإن ذلك سيضيف إلى سمعته صيتا على صيت. استخدم الكابتن «س» كل مسعى لإبقائي في إنجلترا ثلاث أو أربع سنوات، غير أنني رفضت القيام بذلك لأنني كنت في غاية الإحباط وفي حالة معنوية مزرية لبعادي عن بلدي الأم والأصدقاء حتى أنني لم أكن أهتم بالحصول على الثروات أو أي مزايا آنية أخرى. وفي النهاية انصاع الكابتن «س» وسلّم مسؤوليتي إلى السيد «م» الذي كان سابقا رئيس السكرتيريا في كلكتا، وسمح لي بالمغادرة. عدت إلى البنغال في سنة ١١٨٣هـ في شهر الكاتوك بعد غياب دام سنتين وتسعة أشهر وهي مدّة رحلتي إلى أوروبا.

هكذا انتهت رحلة مودين. ولحسن الحظ أنه دوّن تجاربه وانطباعاته لتبقى في حوزتنا إلى الأبد. إن ما كتبه عن المستعمرات النامية التي زارها

في المحيط الهندي يحمل لنا لمحات من تلك المستوطنات من منظور ممتع غير عادي. لا شك أن عمله قد استفاد قليلا من الخبرات التي حصلها في وقت لاحق بعد انتهاء الرحلة، ومن المؤكّد أيضا أن مترجمه إلى الإنجليزية قد أدخل بعض التحويرات على النص الأصلي، وبالتالي فإنه من الصعب أن نعرف مدى اقتراب الترجمة الانجليزية من المخطوط الأصلي أو ابتعادها عنه، وإن كانت طبعة سنة ١٨٢٧م تقدّم النص الفارسي جنبا إلى جنب مع النص الإنجليزي. ومع ذلك، فإن النص كما وصلنا ناقص باعتراف من مودين نفسه. وهو نص يمثّل نافذة على عالم رحّالة مسلم متعلّم تشعّ من خلالها إنسانيته وتواضعه. وبشكل يليق به تماما، أنهى الكاتب عمله بالشكر لله وبالاستغفار:

برحمة من الله الحافظ للعالم ، سافرت أنا (العبد المذنب) إلى انجلترا، وكسبت من رحلتي مزايا كبيرة، وعدت إلى بلدي الأمّ من دون خسارة أو حساب، الثناء والشكر لله العلي القدير الذي جعلني أرى وطني مرّة أخرى.

التراث العربي في التاريخ البحري للمحيط الهندي

أسعد بوغله

يوفّر المحيط الهندي، المعروف باسم بحر الهند، الطرق البحرية الرئيسية التي تربط منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا وشرق آسيا ببقية العالم. وقد تطوّرت حول المحيط الهندي على التوالي جميع الحضارات القديمة التي بدأت على طول وديان دجلة والفرات والنيل ونهر اندوس. ولفترة طويلة ظلّ المحيط الهندي شاهدا مميزا على الطرق الغنية والمعقدة للتبادلات الاقتصادية والسياسية والثقافية.

طيلة فترة طويلة في الماضي البعيد كان اتساع المحيط الذي ما فتئت شدة الرياح الموسمية تزيد من خطره يجعل الإبحار في المحيط أمرا صعبا مما شكّل حدّا فاصلا بين الشعوب والثقافات المختلفة التي كانت تعيش كلا على حدة. ويعود الفضل إلى البحارة والتجار العرب في ربط جسر بين الكيانات الثقافية المجزّأة والشعوب المختلفة المنتشرة في جميع أنحاء المحيط الهندي. وبفضل معرفتهم وتقدّمهم في علوم الجغرافيا ورسم الخرائط

وعلم الفلك والأرصاد الجوية وعلم الملاحة وبناء السفن، كان العربُ سادةَ البحار. فقد كانوا يسهّلون تدفّق السلع والمهاجرين والمبشّرين، والسلالات الحيوانية، والنباتات، إلى جانب القيم والممارسات الثقافية والفنون والآداب. كانوا يجوبون المحيط الهندي وينتجون تلاقحا بين المجموعات العرقية والثقافية المختلفة ويزرعون بعض القيم الأساسية، مما هيّأ بيئة مواتية للتجارة والتنمية المشتركة للبيئة بين الثقافات وبين الأقاليم. ثم كان أنّ الهيمنة الأوروبية السياسية والاقتصادية التي بدأت في القرن الخامس عشر الميلادي بعد رحلات فاسكو دا جاما الاستكشافية في المحيط الهندي، عطّلت هذه العملية التكاملية. وبتعبير حديث، يمكن القول إن العلاقات بين الشمال والجنوب ألقت بظلالها على علاقات التعاون بين بلدان الجنوب، أي تلك العلاقات التي جمّعت شعوب المحيط الهندي طيلة قرون.

طريق البحارة العرب عبر الملايو

كان العرب والفرس المستعربون القادمون من الخليج الفارسي يقيمون علاقات تجارية مكثفة للغاية مع المنطقة الواقعة بين الهند والصين بأسرها، والمعروفة آنذاك باسم «زباج» أو القاعدة (في شبه جزيرة الملايو). طيلة عدة قرون، كانوا يثبّتون الروابط التي لا غنى عنها في مجال توريد البضائع

الشرقية إلى الغرب عبر البحر الأبيض المتوسط حتى اكتشاف طريق بديل عن طريق رأس الرجاء الصالح من قبل الأوروبيين منذ مطلع القرن الخامس عشر. وقد وجد البحارة العرب مساعدة في هذه الأنشطة التجارية والملاحية من الناس الودودين والمغامرين في المناطق البحرية لشبه جزيرة الهند. كما تمكّنوا من شقّ طريقهم عبر أعالي البحار مستفيدين من البوصلة الملاحية التي اخترعوها، ومن تقنياتها الماهرة التي اكتسبوها، ومن تجربتهم مع الرياح الموسمية.

كانت طريقهم تبدأ شرقا من عدن وعُمان مرورا بجنوب الهند عبر بحر هرقند (خليج البنغال) إلى (جزيرة نيكوبار). وكانت النقطة الثانية في خط سيرهم ولاية كيدا (كَلَه) على الساحل الغربي لماليزيا إبحارا عبر بحر صلاحيت (مضيق ملقا) حتى الوصول إلى بولو تِيومَة على الساحل الشرقي لماليزيا.

وصف الإدريسي تِيومَة باعتبارها ميناء يقع في مفترق الطرق. وتتوفّر فيها المياه العذبة، وأماكن للغوص بحثا عن اللؤلؤ، وسوقا لمجموعة متنوعة من المنتجات بما فيها الأرز وقصب السكر وجوز الهند والكافور والصبار الهندي. كان الطريق البحري يمتدّ من تِيومَة وصولا إلى بحر كَنرنْك على الساحل الشرقي لصيام والصنف على ساحل جنوب مملكة أنّام. وكان المغامرون يواصلون الإبحار حتى موانئ الصين. وكان ثمّة أيضا طريق بحريّ آخر يمرّ بالجاوة (جافا)، وهي بمثابة مكان

لقاء للتجار الصينيين والعرب، ومركز تجاري للاتجار بالسلع المختلفة مثل الخشب، والبخور، والكافور، والصندل، والرصاص، والعاج، وخشب الأبنوس، والملايو، والتوابل، والأعشاب الطبية، وجميع أنواع المنكّهات. وقد صار العديد من هذه المنتجات يُعرف بأسماء هندية مستعارة من العربية. وعلاوة على ذلك، فإن تراثا عربيا هاما من المصطلحات التجارية والملاحية تمّ نقله إلى الأجيال التالية.

وإلى جانب التجارة عبر طريق المحيطات البعيدة المدى، كان البحارة العرب يعملون بنشاط في التجارة مع الموانئ الساحلية جنوب الهند، ولكنهم كانو يكتفون، في هذه البقاع، بالحِرَف الصغيرة. فكانت الموانئ البحرية الغربية لشبه الجزيرة الهندية بمثابة منافذ لتصدير المنتجات المحلية، وبمثابة مستودعات لتخزين السلع القادمة من الشرق الأقصى وتوزيعها. ومثلما كان رأس الخليج الفارسي يعرف بفرج الهند (بوابة الهند)، كانت مدينة كوتشي (كوتشين) الواقعة جنوب الهند تسمّى: ملكة بحر العرب. وكانت كوتشي وكُدونغَلُّور وكاليكوت وكُلَّم وسري لانكا (جزيرة الياقوت) مراكز مهمّةً لتجارة التوابل وسوقا للتجارة الشرقية. كانت السفن الشراعية الصينية كثيرا ما ترسو على موانئ جنوب الهند حيث يتمّ إنزال السلع الثمينة للغاية ثمّ يأخذها الوسطاء العرب في اتجاه الغرب. وساهم التجار العرب إلى حد كبير في تحقيق الرخاء الاقتصادي للدول البحرية الواقعة في جنوب الهند. وفي الوقت نفسه، أصبح ذلك التآخي والتكامل مع السكان المحليين رصيدا لا يقدّر بثمن. وهو رصيد مكنهم من توسيع مجال تجارتهم.

الحزام السّواحِلي

منذ البداية كان الساحل الشرقي لأفريقيا من بين أكثر المناطق عرضة لتأثير العرب. وقبل أن يرسم الإدريسي قارة أفريقيا في خريطته سنة ١١٥٤م بوقت طويل، عرفت شعوب أفريقيا الشرقية حشودا من المهاجرين والبحارة والتجار من منطقة الشرق الأوسط وبلاد فارس. وقد قسّم العرب الساحل الشرقي إلى أربع مناطق جغرافية: (أولا) البرابرة: وهي تشمل زاويتيْ القرن الأفريقي بالقرب من البحر الأحمر، (ثانيا) بلاد الزنج، وهي تشمل المنطقة المحيطة بممباسا وزنجبار (ثالثا) سوفالا: أرض الذهب، والجزء الشمالي من موزامبيق، (رابعا) أرض الواق واق، وهي الجزء المجهول والغامض من جنوب أفريقيا أو مكان آخر في المحيط الهندي.

وصف ابن بطوطة الذي زار الساحل الشرقي لأفريقيا سنة ١٣٣١م مومباسا وكيلوا فذكر أنهما مركزان تجاريان مزدهران للاتجار بالذهب والعاج والحديد وجوز الهند. ولقد حافظت هذه الدول–المدن ومنها مقديشو ولامو وماليندي ومومباسا وكيلوا على العلاقات التجارية مع الجزيرة العربية والخليج العربي وبلاد فارس والهند وما وراءها. واستقر كثير من التجار القادمين من هذه البلدان في الدول–المدن في شرق أفريقيا، واتخذوا النساء المحليات زوجات. وبذلك تكوّنت فئة سكّانية جديدة تناغمت فيها العناصر العربية مع السكان المحليين.

بعد مرور قرون من التفاعل مع الناطقين باللغة العربية، وضع سكان شرق أفريقيا لغتهم الخاصة وثقافتهم المعروفة باسم السواحيلية. وقد اشتُقّ الاسم السواحيلية من الكلمة العربية «الساحل». والسواحيلية هي لغة البانتو التي استعارت ٣٥٪ من مفرداتها من اللغة العربية. وسرعان ما انتشرت اللغة السواحيلية وصارت هي السائدة بين الناس في جميع أنحاء كينيا، وتنزانيا، وأوغندا، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، ورواندا، وبوروندي، وزنجبار، وجزر القمر، وشمال موزامبيق، وملاوي، وزامبيا الشمالية. كما أن هذه اللغة مفهومة أيضا في المنافذ الجنوبية للبحر الأحمر وعلى طول سواحل جنوب الجزيرة العربية والخليج الفارسي. وكانت اللغة السواحيلية تُكتب بحروف الأبجدية العربية حتى القرن الثامن عشر عندما حلّت محلها الحروف اللاتينية بتدبير من القوى الاستعمارية الأوروبية.

اسم «موزامبيق» مستمد من اسم موسى بن مبيق، وهو تاجر عربي استقر في الجزيرة الصغيرة التي تقع على بعد أربعة كيلومترات قبالة سواحل أفريقيا، أي قبالة مدغشقر بالضبط. احتل التجار العرب الجزيرة منذ القرن العاشر ميلادية حتى نهاية القرن الخامس عشر تاريخ قدوم المستعمرين البرتغاليين. وكان موسى بن مبيق يتمتّع باتصالات تجارية واسعة في المحيط الهندي، وكان يعرف الكثير من الشخصيات من ذوي النفوذ في سوفالا وكيلوا وماليندي. وحدث أن الملاح البرتغالي فاسكو دا جاما ضلّ طريقه عندما دخل المحيط الهندي عن طريق رأس الرجاء الصالح سنة ١٤٩٨م

في طريق بحثه عن الهند، فهبّ موسى بن مبيق لإنقاذه؛ ويقال إنه عرّفه على الملاح الشهير ابن ماجد، وقد كان ابن ماجد وقتها يتّخذ من ماليندي قاعدة للعمليات. وهذا يجعلنا نعتقد أن فاسكو دا جاما تمكّن من الوصول إلى كاليكوت سنة ١٤٩٨م بفضل مساعدة ابن ماجد وتوجيهه. وبذلك سجّل فاسكو دا جاما رقما قياسيا نتيجة كون زيارته كانت أول زيارة أوروبية إلى الهند عن طريق البحر.

ومنذ ذلك الوقت أصبح موسى بن مبيق شخصية محبّبة وشعبية بين البحارة البرتغاليين الذين صاروا يستخدمون جزيرته مرفأ استراحة في طريقهم الى جزر الهند الشرقية. إن اسم «موزمبيق» هو النطق البرتغالي لموسى بن مبيق، ثم صار هذا الاسم يطلق في وقت لاحق على كامل بلدان البر الرئيسي. وما زالت آثار التأثيرات العربية موجودة في مقاطعات سوفالا بالموزمبيق وإنهامباني ونامبولا وكابو ديلجادو. في هذه الأماكن، وفي زنجبار أيضا، توجد جذور الآلاف من أهالي الجزر في المحيط الهندي، بما في ذلك موريشيوس التي شرّدت تجارة الرقيق أسلافها.

فكّ رموز أبجديّة «سورا-بي» في مدغشقر

تمّ العثور على بعض المعلومات المهمة تخصّ المستوطنين العرب الأوائل ضمن المخطوطات القديمة في مدغشقر. وتتمثّل هذه المعلومات في

كتابات بالأبجديّة المعروفة باسم «سورا–بي» (شكل من أشكال الكتابة باللغة العربية للهجة مدغشقر. والكلمة تعني حرفيا «كتابات بحجم كبير») وهي تسمية مشتقة من الكلمة العربية «سورة». أما كلمة «بي» الملغاشية فتعني (كبير). وعلى الرغم من أن «سورا–بي» لا علاقة لها بالإسلام فإن هذا التقليد الأدبي هو الإرث الذي تركته العائلات العربية الأولى التي استقرت في مدغشقر حوالي القرن الثاني عشر ميلادية. وعلى امتداد أجيال عديدة، حافظ سليلوهم على هذه الأبجديّة سرا، فكتبوها على أوراق مصنّعة محليا بطريقة حِرَفِيَّةٍ وأخفوها ملفوفة في الجلود عدة أجيال. ومع ذلك، تم نقل ما يقارب ٧٠٠٠ صفحة من «سورا–بي» إلى المتاحف في باريس ولندن وأوسلو والجزائر وانتاناناريفو خلال الفترة الاستعمارية في مدغشقر، وابتداء من القرن السابع عشر.

لولا وجود «سورا–بي» لظل التاريخ صامتا عن مغامرات المستوطنين العرب الأوائل في مدغشقر. إن «سورا–بي» تعطي صورة واضحة عن الظروف التي أدّت ببعض الأسر العربية إلى مغادرة مكّة والهجرة إلى مدغشقر. كانت مكّة في القرن الثاني عشر تعاني من موجة من الاضطرابات السياسية الحادة وعدم الاستقرار الاجتماعي، مما اضطر عِلْيَة القوم، الذين هزموا في المعركة، إلى مغادرة مكّة والعثور على ملجإ في مكان آخر.

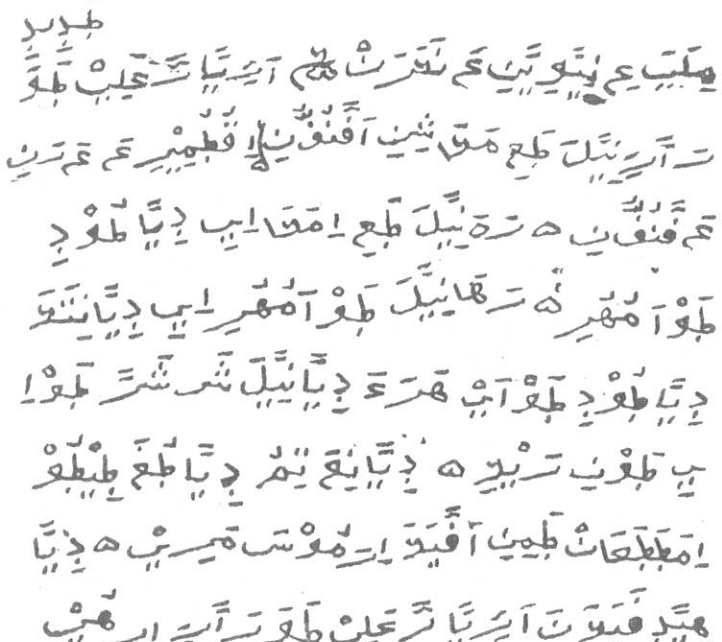
ولما كانت الرحلات البحرية في القرون الوسطى محفوفة بالمخاطر، فلم يكن في وسع هؤلاء القوم أن يغامروا بالتجوال برفقة أفراد أسرهم في جهة غير معروفة. كان البحارة العرب يعرفون مدغشقر. يشار إلى مدغشقر

على خريطة الإدريسي (١١٥٤م) بالكلمة العربية الأحمر (الأحمر)، ذلك أن الجزيرة أثناء النهار في الصيف الجاف كانت تبدو للبحارة العرب وكأنها مساحة حمراء.

يرجع أصل تسمية «فوهيعُمَر» إلى الكلمة الملغاشية «فوهة» وعُمر علي، كبير المستوطنين العرب الأوائل. توغّل رحّالة آخرون أبعد من ذلك واستقروا على الساحل الجنوبي الشرقي لمدغشقر، أي في المنطقة المعروفة باسم ماناكارا، وهناك امتزج المستوطنون العرب بصورة تدريجية متكاملة مع السكان المحليين، وصاروا يعرفون باسم أنتايمورو (أنتا ماهوري) وهو ما معناه سكان الساحل. وأصبحت بلدة فوهيبينو التي تقع بالقرب من نهر ماتينانا، مركزا لتعليم «سورا-بي» بين الأنتايمورو الذين يعتبرون «سورا-بي» كتابة مقدّسة تحوي معلومات قيّمة عن التاريخ، والدين، وعلم الأنساب، وعلم الغيبيات، والسحر، والفنتانا، (الاعتقاد الملغاشي في المصير)، والعلاجات الصحية، وفولكلور مدغشقر.

ووفقا لما ورد في «سورا-بي» فإن بعض المهاجرين العرب الأوائل الذين لم يتمكّنوا من التكيف مع ظروف الحياة في مدغشقر، عادوا إلى الجزيرة العربية. أما الذين اتّخذوا من مدغشقر وطنا دائما لهم، فقد انبروا لمهمة تنظيم المجتمع وتطوير الأدب والزراعة. تشير «سورا-بي» إلى الدور الرئيسي الذي اضطلع به أندرياندرانااليتافاراتري، وهو أحد أسلاف العرب المقيمين في فوهيبينو، في إرساء أسس صوتيات اللغة التي تتكون من المزج بين اللغة العربية والملغاشية.

مقتطف من «سورا-بي»



ترجمة المقتطف:

«تاريخ أصل أنكارا: غادر أندرياندرأناليتافاراتري مكّة رفقة خادمه إيكوتوميري، وبعد ذلك حلاّ في ماهوري. ثم غادرا مايوت وشقّا البحر حتى توقّفا عند إهارانا. فبقيا فيها سنة كاملة، ومن ثم واصلا رحلتهما نحو

الجنوب حتى وصلا إلى هنا في ماتينانا، أرض الملك راماصاماري، حيث تورّط أندرياندرأناليتافاراتري في نزاع يتعلق بإدارة المجتمع».

وفي القرن السابع عشر، عرفت «سورا-بي» انتشارا واسعا فدعا الملك آندِيانَمبوينِميرينا (١٧٤٥م-١٨١٠م)، حاكم بلاد مَرينا، الأنتايمورو كاتِبوس (المعلّمون) لتعليم الأطفال في بلاطه كيفيّة قراءة «سورا-بي» وكتابتها. وهذا ما يفسّر أن الملك راداما الأوّل كان يتقن قراءة «سورا-بي» وكتابتها منذ الطفولة. تحتوي اللغة الملغاشية على العديد من الكلمات ذات الأصل العربي. فأيام الأسبوع مثلا باللغة الملغاشية هي: الأحَدي (الأحد)، التسِنَيْني (الاثنين)، تْسالاتْسا (الثلاثاء)، ألارُبِعا (الأربعاء)، ألَخميسي (الخميس)، زُمْعة (الجمعة)، السَبُتْسي (السبت). وقد ظلّت اللغة الملغاشية تكتب بالحروف العربية «سورا-بي» حتى شهر مارس من سنة ١٨٢٣م حين عوّضتها الحروف اللاتينية بأمر من الملك راداما الأوّل.

ومن المثير للاهتمام أن نلاحظ أن الملك راداما الأوّل كتب سنة ١٨١٦م رسالة إلى الحاكم روبرت فاقوهار يطلب فيها منه ضمان أمن شقيقيْه الأميريْن اللذين أرسلا الى موريشيوس في دورة تدريبية، وقد كتبت هذه الرسالة ب»سورا-بي». ويمكن العثور على المخطوط في المتحف البريطاني.

والثابت تاريخيا، حسب ما ورد في مخطوطات «سورا-بي»، أن الملوك الملغاش في العصور الوسطى كانوا يبسطون نفوذهم من خلال التجارة مع

الجزر المجاورة لمدغشقر مستخدمين الخبرات العربية والفارسية والتجار الصوماليين الذين كانوا يصلون مدغشقر بشرق أفريقيا والشرق الأوسط والهند. ويتضح أيضا من «سورا-بي» أن المجتمع الملغاشي كان ملمّا بالقراءة والكتابة والمعارف التقليدية وفن صناعة الورق التقليدي، وتلك كلّها خبرات ورثوها عن أسلافهم العرب. إن «سورا-بي»، كنزٌ تراثيٌّ ثمينٌ في التاريخ البحري للمحيط الهندي.

موريشيوس ميناء للتلاقي

على امتداد قرون عديدة، خبر التجار والبحارة العرب جزر المحيط الهندي. وطوال تلك الحقب، كانت أسماء عربية تطلق على جزر الريونيون وموريشيوس ورُدريقز. وهذه الأسماء هي على التوالي: دينا مغربين، ودينا عَروبي، ودينا مَشرِق. ولا شك أن إطلاق اسم دينا مغربين على جزيرة الريونيون يعزى إلى موقعها غربا. ويؤكّد بعض المؤرّخين أن اسم دينا مَشرِق كان يطلق على جزيرة رُدريقز. أما جزيرة موريشيوس الموجودة بينهما فكانت تعرف بدينا عَروبي. ومهما تكن الحجج التاريخية المطروحة، فإن الحقيقة الثابتة هي أن هذه الجزر كانت تحمل أسماء عربية.

ويُذكر أن سليمان المهري (١٤٨٠م-١٥٥٠م)، وقد كان أشهر من تتلمذ على يد الملاح الأمهر ابن ماجد، كثيرا ما زار جزيرة موريشيوس

والجزر المجاورة لها. وسليمان المهري هو سليل قبيلة ماهارا التركيّة التي عاشت في عهد الإمبراطورية العثمانية. والثابت أن سليمان المهري قد أبحر على نطاق واسع عبر المحيط الهندي وكتب كتابا عن الجغرافيا انطلاقا من هذا المحيط.

كانت جزيرة موريشيوس بمثابة ميناء يتجمّع فيه البحارة العرب الذين كانوا يتاجرون مع موانئ بعيدة من شرق أفريقيا والهند والشرق الأقصى. كانوا يتوقّفون في ميناء موريشيوس لتجديد زاد سفنهم من المياه العذبة، ولكن السبب الأهمّ الذي كان يستوقفهم هناك هو إرسال الرسائل إلى زملائهم البحارة المتناثرين في المحيط الهندي في مهام مختلفة. وكانت سفن العائدين من الرحلات باتجاه الشرق تُدفَع، في كثير من الأحيان، نحو الغرب بفعل الرياح الموسمية القوية، ولم يكن البعض منهم يتمكّن من تجنب الارتطام بشواطئ موريشيوس ومدغشقر والجزر المجاورة. عندما زار الأوروبيون موريشيوس في وقت لاحق، عثروا على عدة أقراص من الشمع تحمل كتابات باللغة العربية ملقاة على الشواطئ. كتبت على هذه الأقراص رسائل ألقاها بعض البحارة العرب مفترضين أن زملاءهم البحارة الآخرون سيعثرون عليها في البعثات المقبلة.

ليس هناك أي دليل ماديّ يؤكّد عيش العرب في موريشيوس، على الرغم من أن أسماء بعض الأماكن في الجزيرة تحمل أسماء عربية مثل مكّة

والمدينة واليمن. وقد أدخلت هذه الأسماء في مشهد موريشيوس لا على يد العرب بل على يد المستعمرين الأوروبيين. ولمّا كانت طبيعة التجارة العربية سلمية ولم يكن هناك من يهدد وجودها في المحيط الهندي خلال فترة العصور الوسطى، فإن العرب لم يشعروا بالحاجة إلى إقامة معسكر أو إلى وجود مادي في موريشيوس وغيرها من الجزر المجاورة.

ومن مفارقات الدهر أن المستعمرين الفرنسيين هم الذين فتحوا الطريق إلى موريشيوس أمام العرب في وقت لاحق عندما قاموا باستيراد العمال الهنود ذوي الدم العربي والهندي، والمعروفون باسم لاسكر (عسكر) (تستخدم بمعنى الهندي الذي يخدم على متن السفن الإنجليزية). وقد اقتيدوا إلى موريشيوس بهدف تحقيق مهمة محدّدة هي تحويل بورت لويس إلى قاعدة بحرية.

وهناك أيضا حفنة من البحارة الذين نشأوا في المنطقة الساحلية الأفريقية، وهم المعروفون باسم لاسكر الكريول. ومازالت هناك بقايا من الفلكلور اللاسكر نجت من سطوة الزمان وهي موجودة في إيقاع الطبول (داف) ذات الأسلوب العربي الأفريقي إلى جانب الإيقاع الذي كان يُستخدم في السفن العربية لإبقاء الطاقم يَقِظًا وللحفاظ على وتيرة عمل الملاّحين المنهكين. ما زال صدى هذا الإيقاع يُسمع في شوارع بورت لويس أثناء الموكب الديني السنوي «غون» الذي يُقام في الأيام العشرة الأولى من محرم (الشهر الأول حسب التقويم الإسلامي).

من كاليكوت إلى بورت لويس

كاليكوت هو اسم شارع في «بلين فيرت» (السهل الأخضر) بالضاحية الشرقيّة من بورت لويس، كانت تسمّى أيام الاستعمار: «كون دي لاسكار» (معسكر اللاسكار). إنه اسم يثير الكثير من الفضول بشأن الكيفية التي يمكن بها ربط اسم هذا الشارع بمدينة كاليكوت في ولاية كيرالا جنوب الهند. ورغم أن هناك العديد من الشوارع في بلين فيرت تحمل أسماء مدن وبلدات هندية، فإن كاليكوت قد ذاع صيتها بسبب ارتباطها بالزيارة التاريخية لفاسكو دا جاما، وهي زيارة اكتشف الأوروبيين على إثرها الطريق البحري إلى الهند.

طوال العصور الوسطى، كانت كاليكوت مركزا تجاريا رئيسيا وميناء تزدهر فيه تجارة التوابل. يصف الرحالة المغربي ابن بطوطة (١٣٠٤م–١٣٧٧م) الذي زار المدينة ست مرات، كاليكوت بأنها «واحدة من الموانئ الكبرى في منطقة مالابار (غرب الهند)» حيث «يوجد تجار من جميع أنحاء العالم.» وكانت كاليكوت مدينة مزدهرة ومزدحمة تزيدها المآذن والمعابد ضخامة. كان سبب ازدهار كاليكوت يعود إلى التجارة البحرية. أسّس التجار العرب تمركزا حول هذه المدينة ظلّ يتراكم ويتعاظم. وانضمّ إليهم اليهود وتجار غوجراتي أيضا. وعُزّزت هيمنة العرب نتيجة تعاملهم السلس مع الهنود المحليين. بل إن الكثير منهم توطّنوا كاليكوت بشكل دائم وتزوجوا نساء هنديات، وقد أطلق على أطفالهم اسم «المبيلاس». وبالإضافة إلى

ذلك، فقد لعبوا دورا أساسيا في تدريب البحارة الهنود الذين من المحتمل أن يكون الأوروبيون قد أطلقوا عليهم اسم لاسكر في وقت لاحق. ولولا الخدمات التي قدّمها البحارة الهنود الذين كانوا بارعين جدا في فن القيادة الشراعية والسفن، لكان من غير المتصور لكاليكوت أن تحقق طموحها في مجال التجارة.

تنحدر كلمة لاسكار من الأصل الفارسي لاشكار أو من الأصل العربي العسكر التي تعني الجندي أو الحارس. وقد اشتقّ البرتغاليون مصطلح لاسكاريزم للإشارة إلى الملاحين الهنود. بدأ استخدام اللاسكار في السفن البريطانية مذ وطأت قدم أول أوروبي، وهو فاسكو دا جاما، أرض الهند. وقد واصلت السفن البرتغالية توظيفهم بأعداد كبيرة على مر القرنين السادس عشر والسابع عشر ميلادية. وظهرت الحاجة إلى اللجوء إلى خدمات اللاسكار بسبب ارتفاع معدل المرض والوفاة في صفوف البحارة الأروبيين على متن السفن القاصدة الهندَ، حتى أن الأمر أدّى بهم أحيانا إلى افتقاد الطاقم الكافي للعودة إلى أوروبا. استخدمت السفن البريطانية ملاحين هنودا تحت غطاء ما يُسمّى «بقوانين اللاسكار». وهي قوانين تسمح لأصحاب السفن بإبقاء الملاحين في الخدمة مدّةً قد تصل إلى ثلاث سنوات متتالية، كما تسمح بنقل خدماتهم من سفينة إلى سفينة أخرى. وحين أراد ماهي دي لابوردوني أن يجعل من بورت لويس قاعدة بحرية مهمة في المحيط الهندي استورد عدة دفعات من اللاسكار لمساعدته في بناء البنية التحتية للميناء.

كانت المراكب الشراعية العربية التقليدية هي التي تؤمّن التجارة عبر الشبكات التجارية البحرية الطويلة التي تمتدّ على مدى شواطئ آسيا وبحر العرب وجنوب الصين والساحل الشرقي لأفريقيا، وصولا إلى جنوب الموزنبيق. وفي الكثير من الأحيان، كان اللاسكار هم الذين يشغّلون هذه السفن. توجد عدة أنواع من المراكب الشراعية، واحدة منها كان يعرف باسم «بغلة» وكانت تُستخدم في المقام الأول باعتبارها سفينة تجارية في المحيط الهندي، وعلى طول سواحل شبه الجزيرة العربية، والسند، والهند، وخليج البنغال وشرق أفريقيا.

ولم يقض على العلاقة القوية الرابطة بين العرب والهنود في كاليكوت إلا قدوم البرتغاليين في القرن الخامس عشر ميلادية. في سنة ١٤٩٨م كان فاسكو دا جاما أول أوروبي يصل إلى كاليكوت عن طريق البحر بمساعدة ابن ماجد والمعلم كاناكا، رائد البحار المسلم. أما في السنوات التي تلت ذلك، فعزّز البرتغاليون موقفهم الموحد عبر المحيط الهندي من خلال إنشاء المراكز التجارية أو الحصون في إلهاس دي موزامبيق، وممباسا، وزنجبار، ومسقط (عُمان)، وسُقُطرى، وبيشوكان (على مقربة من الميناء البحري الباكستاني جوادار)، وغوا، وكوتشين، وتشيناي (مدراس)، وكولومبو، ومضيق ملقا (ماليزيا)، وموريشيوس. ومنذ ذلك الحين، شُرّد التجار العرب تدريجيا في كاليكوت على يد منافسين جدد أتوا من أوروبا. وصارت كاليكوت تعاني سلسلة من الحروب والمؤامرات والثورات والهزّات السياسية الناجمة عن

التنافس بين البرتغاليين والهولنديين والفرنسيين والبريطانيين. كان كلٌّ منهم يحاول فرض سيطرته في ولاية كيرالا.

حاول تيبو سلطان، حاكم ميسور، سنة ١٧٨٩م بسط سلطته على كاليكوت، فدخل في صراع مباشر مع البريطانيين. وأدى ذلك إلى الحروب الأنجلو ميسور الأربعة. وكان على السلطان تيبو أن يتنازل عن الحكم ويسلمه للبريطانيين وفق معاهدة سيرينغاباتام التي أبرمت يوم ٢٢ فبراير ١٧٩٢م. ومع ذلك، لم يتخلّ تيبو سلطان أبدا عن الأمل في تقليص التوسّع البريطاني في الهند. لهذا الغرض، دخل في تحالف إستراتيجي مع فرنسا التي كانت تناور أيضا لتأمين موطئ قدم لها في الهند. هناك أدلة على أن تيبو سلطان قام بإرسال وفد من عضوين هما الأمير قاسم علي خان ومحمد إبراهيم، في مهمّة سرية لموريشيوس في عام ١٧٩٨م لمناقشة إستراتيجية حربه مع مالارتيغ حاكم فرنسا؛ كما قام بتجنيد متطوعين لمحاربة القوات البريطانية في الهند. وتزامنت زيارتهما مع بداية شهر محرم مما أعطى الزائريْن فرصة متميزة لإشهار وجودهما بالمساهمة في موكب ديني، وهو الموكب المعروف باسم يامسي (غون) (كربلاء) الذي يقام إحياء لذكرى «حضرة حسين»، شهيد كربلاء، على الرغم من أن الديانة الكاثوليكية كانت الدين الوحيد المعترف به من قبل الحكم الاستعماري الفرنسي.

ومع ذلك، تآمر عدد قليل من جنرالات جيش تيبو سلطان ضده وسرّبوا خططه السرية إلى البريطانيين. وفي عام ١٧٩٩م غزت القوات البريطانية

أرضه وقُتِلَ تيبو سلطان الذي ظلّ يقاتل حتى الرمق الأخير.

عزّزت هزيمة تيبو سلطان الموقف البريطاني في الهند وقُلِّصَ التأثير الفرنسي إلى حدّ بعيد. وكان لهذا الأمر أثر مباشر على موريشيوس. فقد أغرى بريطانيا نجاحها في الهند، وزيّن لها انتزاع جزيرة موريشيوس من الفرنسيين. وكانت بريطانيا وقتها تعاني الكثير بسبب الغارات المتكررة التي يغيرها القراصنة الفرنسيون على سفنها انطلاقا من قاعدة بحرية في بورت لويس. على الرغم من أن الفرنسيين كانوا قادرين مؤقّتا على مقاومة البريطانيين، لا سيما بعد انتصارهم في المعركة البحرية بميناء غرون بورت (الميناء الكبير) في آب / أغسطس ١٨١٠م، فقد انهزموا بعدها بثلاثة أشهر حين هجم البريطانيون على الجزيرة عبر كاب مالورو، واستولوا عليها.

نادرا ما ينظر إلى تاريخ المحيط الهندي من منظور أشمل يعتبره كتلة واحدة متجمّعة حول بحر. فالجروح العميقة التي خلّفها الاستعمار في الماضي القريب، إضافة إلى الحدود التي فرضها المستعمر، جعلت عقول المؤرّخين لا ترى في هذه المنطقة البحريّة سوى كيانات جغرافية مجزّأة هي شرق آسيا، والشرق الأوسط، وشبه القارة الهنديّة، وجنوب شرق آسيا، بدلا من أن تعتبرها فضاء واحدا محيطا بالبحر وتنظر إليه من زوايا مختلفة. لقد تميّزت فترة الهيمنة العربية الطويلة على المحيط الهندي بالحرية في حركة السفن وبالهجرة غير المنظمة، وحرية التجارة وأمن التجار. وقد ورث البحارة العرب هذا الحرص من تقاليدهم القديمة التي أورثتهم إياها تجارة القوافل.

وهذا القانون غير المكتوب نهاهم عن محاربة خصومهم من التجار أو نهب بضائع الآخرين. كما أجبرتهم قوانينهم المتوارثة على الالتزام بمبدأ «أبيع لمن يدفع أعلى ثمن»، وعلى مراعاة حرمة الثقة في الصفقات التجارية.

من هنا نستنتج أن الاطّلاع على التراث العربي في المحيط الهندي، يجعل المرء قادرا على رؤية التاريخ البحري التكافلي في المنطقة، وهو تاريخٌ يمكن أن يكون بمثابة أدلة هامة ومصدر إلهام للأجيال المتعاقبة من حيث نشر قيم التعايش السلمي والتسامح. إن المحيط الهندي باعتباره منطقة للسلام إنما يستمد قوته من الماضي الحافل بالأحداث و الأمجاد.

التقاليد العربية في تجارة التوابل: علم النبات والطبّ الحديث

د. أمينة غوريب-فاكيم

مقدّمة: شملت تجارة التوابل ترويج التوابل والبخور والأدوية وحتّى الأفيون. وكانت التوابل عنصرا هاما في التجارة القديمة. وهي التي جذبت اهتمام العائلة المالكة واهتمام الإمبراطورية الرومانية في عهد بطليموس. كانت التوابل مثل القرفة والهيل والزنجبيل والكركم معروفة، وكانت تستخدم في التجارة في العالم الشرقي منذ العصور القديمة. وجدت هذه التوابل طريقها إلى الشرق الأوسط قبل الميلاد. وكان التجار يحجبون مصادرها الحقيقية و يروون حول مصادرها ومنابتها حكايات عجائبية.

تفيد معلومات يرجع تاريخها إلى سنة ٢٦٠٠ قبل الميلاد أن المصريين القدامى كانوا يستقدمون التوابل من آسيا ويطعمونها العمّال الذين كانوا يبنون الهرم الأكبر خوفو ليمنحهم تناولها مزيدا من القوّة. وتشير الدلائل الأثرية إلى أن القرنفل يتمتّع بشعبية كبيرة في سوريا، في

حين أن القرنفل مثله في ذلك مثل جوزة الطيب لم يكن يأتي إلا من جزر التوابل التي هي الآن جزء من أندونيسيا وماليزيا.

منذ العصور القديمة، شاركت العديد من الحضارات في آسيا في تجارة التوابل، وسرعان ما تلاها العالم اليوناني الروماني. كان التجار يبحرون عبر الطرق الرومانية–الهندية التي كانت تعتمد بشكل كبير على التقنيات التي وضعتها السلطة التجارية البحرية لمملكة أكسوم (أثيوبيا اليوم). فقد كان الأثيوبيون أوّل من دشّن طريق البحر الأحمر قبل القرن الأول للميلاد. وحين التقوا بالتجّار الرومانيين (حوالي سنة ٣٠م)، تقاسموا معهم معارفهم حول كيفيّة التغلّب على الرياح الموسميّة في بحر العرب، وأقاموا معهم علاقات ودّية تواصلت حتى منتصف القرن السابع. وتسبب المدّ الإسلامي في تراجع التجارة على طرق القوافل برّا عبر مصر والسويس، كما كان السبب في تعطّل التجارة الأوروبية مع أكسوم والهند. غير أن التجار العرب أفلحوا، في نهاية المطاف، في نقل البضائع عبر بلاد الشام وعبر تجار البندقية الذين كانوا يوصلون سلعهم إلى أوروبا. دامت هذا الحال حتى ظهور الأتراك العثمانيين الذين قطعوا الطريق البحرية مرة أخرى سنة ١٤٥٣م.

في البداية، ساعدت الطرق البحريّة في انتشار تجارة التوابل، ولكن الطرق التجارية البحريّة هي التي أدّت إلى النمو الهائل الذي شهدته هذه الأنشطة التجارية. وخلال العصور الوسطى المتوسّطة والمتأخّرة سيطر التجار المسلمون على طرق التجارة البحرية بالتوابل في المحيط الهندي،

فراحوا ينقّبون عن مصادر التوابل في الشرق الأقصى ثمّ يشحنونها من الهند غربا إلى الخليج الفارسي والبحر الأحمر حيث الطرق البرية التي تؤدّي إلى أوروبا.

شهدت تجارة التوابل تحوّلا عندما أصبح الاتجار بالفلفل الأسود هو النشاط التجاري الأهم بالنسبة إلى التجار الأوروبيين. وتعود أسباب ذلك إلى أن التوابل تحفظ الطعام من التّلف، وتُكسب الأطعمة القديمة مذاقا لذيذا يطغى على طعم التّلف المعطّل للشهية. فالشيء الوحيد الذي يَقِيكَ من الجوع الشديد في مواسم الحصاد السيئة وفصول الشتاء الباردة هو اللحم المملح مع الفلفل. ولم يكن هناك ما يكفي منه. لذلك كان الفلفل ثمينا عزيزا مثل الذهب. وكان الفلفل، مع التوابل الأخرى ومنها القرفة والقرنفل وجوزة الطيب، سلعة هامة قبل خمسة قرون حتى أنه دفع العديد من الدول إلى الإبحار عبر المحيطات بحثاً عن طرق جديدة تؤدي إلى الشرق الغني بالتوابل. لم تكتف التوابل بأن تجعل التجار يصبحون أثرياء في جميع أنحاء العالم، بل أنشأت إمبراطوريات عظمى، وكشفت للأوروبيين عن وجود قارات بأكملها وقلبت ميزان القوى في العالم.

لذلك عندما تحسنت المعدات الملاحية في سنوات ١٤٠٠م إلى درجة أنها صارت قادرة على الإبحار لمسافات طويلة، قرّر ملوك أوروبا وملكاتها تغيير التوازن في التجارة العالمية من خلال تمويل بعثات خاصة لتصيّد التوابل.

دشّنت تجارة التوابل، التي سادت الاقتصاد العالمي منذ نهاية العصور الوسطى وصولا إلى العصر الحديث، عصر الهيمنة الأوروبية على الشرق. في عام ١٤٩٨م أبحر البرتغالي فاسكو دا جاما لأوّل مرّة من أوروبا إلى المحيط الهندي عبر طريق رأس الرجاء الصالح. وأسفر ذلك عن اكتشاف طريق بحري جديد للتجارة.

صارت القنوات، ومنها مثلا خليج البنغال، بمثابة جسور للتبادلات الثقافية والتجارية بين مختلف الثقافات، فيما كانت الدول تسعى جاهدة للسيطرة على تجارة التوابل على طول الطرق المتنوّعة. نمت الهيمنة الأوروبية بنسق بطيء. فالطرق التجارية البرتغالية كانت محدودة وهي تقتصر أساسا على الطرق القديمة، والموانئ، والدول التي كان من الصعب السيطرة عليها. أما الهولنديون فقد تمكّنوا، في وقت لاحق، من تجاوز الكثير من هذه المشاكل حين اكتشفوا طريقا بحريا مباشرا ينطلق من رأس الرجاء الصالح ويصل حتّى مضيق سوندا في أندونيسيا مخترقا المحيط الهندي.

طوال قرون عديدة ظلّ الوسطاء في الشرق الأقصى وفي شمال أفريقيا يحتكرون تجارة التوابل ويتكتّمون على مصادرهم الآسيوية، وقد أمّن لهم ذلك ثروات طائلة. في ذلك الوقت، كانت الحبوب الملوّنة تستخدم لتتبيل الطعام، وتستخدم أيضا للقيام بمهام أخرى منها صناعة العطور، وتحنيط الموتى، والحفاظ على اللحوم من التّلف، وإعداد وصفات طبية تقليدية. ولم تكن الطرق البحرية المزدهرة في جنوب آسيا تخضع لسيطرة قوة واحدة، لذلك فإن التوابل

الشرقية كانت تمرّ عبر مسارب مختلفة لكنها تتمكن من الوصول إلى ميناء كاليكوت، وهو الميناء الرئيسي لتجارة التوابل في الهند.

قضى الأسبان والبرتغاليون معظم القرن السادس عشر الميلادي في الحروب من أجل الحصول على القرنفل، في حين كانت إنجلترا وهولندا تتنافسان من أجل جوزة الطيب القادمة من أندونيسيا. وكانت هناك جزيرة صغيرة جدّا تسمى ران. وهي جزيرة ممتلئة بأشجار جوز الهند. لذلك اعتبرت أغلى الأماكن في العالم وأكثرها قيمة في سنوات ١٦٠٠م. تخلّى الإنجليز عن الجزيرة لصالح هولندا بعد معاهدة أبرمها الطرفان لوضع حدّ للأعمال العدائية بين البلدين. في مقابل ذلك، تنازلت هولندا للإنجليز عن مستعمرتين من مستعمراتها بما في ذلك ما يعرف الآن باسم جزيرة مانهاتن المعروفة سابقا باسم نيو أمستردام.

وبحلول ذلك الوقت، كانت البؤر الاستيطانية الأوروبية قد ازدهرت بالفعل، وشكّلت حلقة حول المحيط الهندي. وبذلك نهب الأوروبيون ثروات هائلة حمّلوها إلى بلدانهم الأصلية وأجّجوا نار الاستعمار في كلّ إقليم عدّوه مناسبا لجمع المحاصيل. زرعت أعلام، وشقّت مسارات للسفن، وشكلت شبكة طرقات عبر المحيطات لم يسبق لها مثيل. لقد بدأ العالم يدخل تجربة العولمة، بسرّائها وضرّائها، لأول مرة في التاريخ، والكلّ يلاحق عشاء أطيب مذاقا.

وكان العرب هم أكبر المستفيدين من احتياجات أوروبا. فكان يمكنهم بيع التوابل عشرات المرات ما بين الحصول عليها من مصدرها وإيصالها

إلى أوروبا، مع الترفيع في الثمن في كلّ معاملة من المعاملات، والعرب كانوا أعظم الوسطاء.

التوابل النباتية ذات الخصائص الطبية

الكثير من النباتات المتداولة مثل الفلفل والكركم والزنجبيل والقرفة والهيل وغيرها كانت تستخدم لتتبيل الأطعمة، لكنها كانت ولا تزال أيضا تستخدم لما لديها من ميزات طبّية. فالزنجبيل على سبيل المثال كان يزرع في الهند والصين قبل بدء تدوين التاريخ. ولكن الزنجبيل لم يصل إلى البحر الأبيض المتوسط مع التجار العرب إلا منذ أكثر من ٢٠٠٠ سنة مضت. وقد جُلب من الهند إلى الشرق الأدنى، ومن هناك عبر به التجار العرب البحرَ الأحمر وباعوه لليونانيين والرومانيين على حد سواء. تظهر السجلات أيضا أن روما القديمة كانت تُخضِع الزنجبيل المستورد للضريبة عند وصوله الى شاطئ الإسكندرية. وعندما سقطت روما القديمة فُقِدَ الزنجبيل واختفت استخداماته في معظم أوروبا.

وقد وردت معلومات تاريخية أخرى تفيد بأن طرائق استخدام التوابل والأعشاب العطرية الطبّية قد كتبت على ألواح طين بالكتابة المسمارية عُثر عليها في بلاد ما بين النهرين. ويحظى قانون حمورابي (حوالي ١٧٠٠ قبل الميلاد) باهتمام خاص. فهو مجموعة شاملة من القوانين المدنية نحتت

على الحجر بتكليف من ملك بابل. وهو يذكر فيه عدة أعشاب طبية. ومن بين المواد التي تم استخدامها زيوت من نوع بنانيا (سيدر)، وشجر السرو، وعرق السوس، وشجر المرّ، والغوغول، والخشخاش المنوّم (عصير الخشخاش)، وكلّها أعشاب ما تزال تستخدم حتى اليوم لعلاج أمراض مختلفة مثل السعال ونزلات البرد والعدوى الطفيلية والالتهاب.

تاريخ الطبّ عند العرب

يمكن تقسيم تاريخ الطب عند العرب على النحو التالي: الطب العربي القديم– من اليونانية إلى العربية– المرحلة العربية– ومن العربية إلى اللاتينية.

المعلومات عن الطب العربي القديم ربما تكمن في أقدم كتابة في التقاليد العربية، وربما أتت من السومريين والأكاديين الذين سكنوا بلاد ما بين النهرين. وقد تمّ العثور عليها في المناطق ذاتها التي عُثر فيها على السجلات الأثرية لشانِدَر الرابع. هذه أقرب سجلات موثّقة تشير إلى استخدام النباتات الطبية التي يرجع تاريخها الى سنة ٦٠,٠٠٠ قبل الميلاد. وقد عُثر عليها في قبر رجل بدائي هو شانِدَر الرابع، وهو موقع أثري في العراق اكتُشِف بداخله لقاح لأنواع عديدة من النباتات يُفترض أنها كانت تُستخدم أدويةً، ومن بينها: سنتوري سولسْتيتْياليس (نجمة الشوك)، و إيقيدْرا ألتيسّما (عنب البحر)، ومَلْفاسيي (الكركديه أو زهرة شارون)، وغيرها.

ورغم أن هذه النباتات قد لا يكون لها فعلا تأثير مباشر على ثقافة شانِدَر، فإن هذه الأنواع أو تلك التي ترتبط بها ارتباطا وثيقا أو تلك المنتمية إلى الجنس نفسه لا تزال مهمة اليوم في العراق في مجال العلاج بالنباتات. وهي ما تزال منتشرة أيضا في تقاليد الثقافات الأخرى. يمكن أن يكون الإنسان البدائي قد اعتبر هذه النباتات نباتات أنموذجيّة كما يمكن أن تكون هذه النباتات جزءا من تقاليد يمثّل شانِدَر أكبر شهادة على أنها قد وُجدت.

نجت وثائق عديدة مماثلة من التّلف على مرّ آلاف السنين في مصر. فقد قام المصريون القدامى بتوثيق معارفهم (بما في ذلك الطبية والصيدلانية) في لوحات حائطية داخل المقابر التي يعود تاريخها إلى عصر الدولة القديمة. كما دوّنوها على ورق البردي المصنوع من سيبروس أكواتيكوس. وأهم هذه الكتابات هو بردي إبيرس الذي يعود تاريخه إلى نحو ١٥٠٠ قبل الميلاد. ويُقال إنه يحتوي على المعارف الطبية القديمة منذ ما قبل ٣٠٠٠ سنة قبل الميلاد.

بردي إبيرس لفافة تبلغ ٢٠,٣٠ م طولا و٣٠ سم ارتفاعا، يُقال إنه عُثر عليها في قبرٍ، وقد كُتبت عليها كتابة هيروغليفية مصرية، وسمّيت باسم البروفسور جورج إبيرس في طيبة في عام ١٨٧٢م. وقد أُودعت في عام ١٨٧٣م في جامعة لايبزيغ. وبعد ذلك بعامين نشر ج. ابارز نسخة مطبوعة من المخطوط. وهو يحتوي على ٨٧٧ وصفة لشفاء مجموعة كبيرة ومتنوعة من الأمراض أو الأعراض. هذا الكتيب الطبي، وهو يغطي جميع أنواع الأمراض، يشمل أشكالا تجريبية فضلا عن أشكال رمزية من العلاج.

والأمر المثير للإعجاب في هذا الكتاب هو دقة التشخيص رغم أنه وضع منذ ما يقرب من ستة قرون خَلَتْ.

تشير الدراسات التاريخية والدراسات الحالية إلى أن المنطقة الشرقيّة من البحر الأبيض المتوسّط قد تميّزت، منذ أحقاب، بوفرة الحشائش الطبية الطبيعية. أما في أجزاء أخرى من الشرق الأوسط فإن الطب العربي التقليدي لم يكن في الواقع سوى استعادة للأسلوب الأبقراطي اليوناني القديم بعد تكييفه وتحسينه بالمعارف التي طوّرها علماء الأعشاب والصيادلة والكيميائيون والأطباء العرب في العصور الوسطى. وقد ساهم الطب التقليدي العربي في إرساء أسس الطب البديل والتداوي بالأعشاب الطبية كما نعرفهما اليوم. والعديد من العلماء العرب المهمّين ساهموا مساهمات كبيرة في إرساء أسس الطب الحديث كما نعرفه ونمارسه اليوم.

بدأت مرحلة «من اليونانية إلى العربية» في القرن الثامن ميلادي عندما كان الإسلام يغطّي ثلثي العالم المعروف أَيَّامَ ازدهرت حركة ترجمة الأعمال العلمية والفلسفية من اليونانية إلى اللغة العربية. و أَيَّامَ صار الخلفاء في بغداد على علم بما يمكن استخلاصه من العلوم اليونانية. لذلك تأسست، خلال فترة حكم المأمون، مؤسسة كاملة لتحقيق هذا الغرض وهي «بيت الحكمة». وكان الأكثر شهرة من بين جميع المترجمين حُنَيْن بن إسحاق.

قام حُنَيْن بن إسحاق وفريقه بترجمة عدد كبير من الأعمال الطبية التي ألّفها أبقراط وجالينوس، وكذلك أعمال أفلاطون وأرسطو الفلسفية،

والأعمال الرياضية التي صنّفها إقليدس وأرخميدس. وازدهرت المستشفيات وكليات الطب خلال تلك الفترة في بغداد أوّلا، وانتشرت بعد ذلك في المدن والمقاطعات الرئيسية. وبعد الحقبة الأولى من حقب أعمال الترجمة، أي الحقبة التي تمت فيها ترجمة الأعمال الرئيسية لجالينوس وإبقراط إلى اللغة العربية، فقد المسيحيون تفوّقهم في المجال الطبي، وصار الأطباء المسلمون متفوّقين في علوم الطب ومتساوين مع عظماء اليونان.

وإذا كانت الأديرة في بلدان مثل بريطانيا وايرلندا وألمانيا خلال عصر الظلمات والعصور الوسطى (ما بين القرن الخامس والقرن الثاني عشر ميلادية) قد اكتفت بالحفاظ على ما تبقى من هذه المعرفة الغربية، فإنّ العرب قد اضطلعوا بمسؤولية الحفاظ على الكثير من الخبرات والمعارف اليونانية والرومانية. ولم يكتفوا بذلك بل قاموا بتوسيعها وإثرائها بمعارفهم الخاصة وبما يعرفونه عن الأعشاب الصينية والهندية التي كانت حتى ذلك الحين غير معروفة لدى العالم اليوناني الروماني.

وكان العرب أول من أنشأ، في القرن الثامن الميلادي، مخازن خاصة لبيع الأدوية يملكها أفراد. وقد ساهم الصيدلي الفارسي، الطبيب والفيلسوف والشاعر ابن سينا مساهمة كبيرة في علوم الصيدلة والطب في جميع كتبه، خاصة مؤلّفه **القانون في الطب** الذي يُنظر إليه باعتباره «التدوين النهائي لكلّ الطب اليوناني الروماني».

بدأت المرحلة الثالثة التي تسمّى «من العربية إلى اللاّتينية» في القرن الثاني عشر عندما بدأ وعي العلماء الأروبيين المهتمين بالعلوم والفلسفة بالعلماء المسلمين وبأهمية ما يمكن أن يتعلّموه منهم وشرعوا في دراسة كتبهم في هذه المجالات وترجمتها إلى اللاتينية.

وفي ما يتعلق بالأعشاب الطبية، فقد اكتشف العرب والأطباء المسلمون العديد من الجوانب ذات النفع الطبي ورفعوا مستوى معرفتهم بالأعشاب وفعاليتها الطبية المحتملة. هؤلاء العلماء البارزون هم: الطبري (٨٣٨-٨٧٠م)، والرازي (٨٤٦-٩٣٠م)، والزهراوي (٩٣٠-١٠١٣م)، وابن سينا (٩٨٠-١٠٣٧م)، وابن الهيثم (٩٦٠-١٠٤٠م)، والإدريسي (١٠٩٩-١١٦٦م)، وابن النفيس (١٢١٣ -١٢٨٨م) وابن خلدون (١٣٣٢-١٣٩٥م) وغيرهم.

مدرجة أدناه مساهمات بعض من هؤلاء العلماء وما أنجزوه لا لبلادهم فحسب بل للعالم والناس أجمعين.

الرازي(٨٤٦-٩٣٠م):

في عالم اليوم، نحن نميل إلى النظر إلى التقدّم العلمي باعتباره نتاجا لحركات كبرى ولمشاريع ضخمة مموّلة عن طريق المنح، ولقوى اجتماعيّة واقتصاديّة أكبر من الحياة. وبالتالي فإنه من

السهل أن ننسى أن العديد من المساهمات نبعت من الجهود الفردية للعلماء من أمثال الرازي. الحقيقة أن الفضل في إرساء الكثير من الأسس التاريخية للصيدلة يرجع إلى جهود رجل واحد عاش في القرن التاسع هو العالم الفارسي الرازي.

مايكل إ فلانري

ولد أبو بكر محمد بن زكريا الرازي في المدينة الإيرانية راي سنة ٨٦٥م. وسمّي الرازي نسبة إلى مدينة الراي باللغة الفارسية (إحدى المدن القديمة الشهيرة جدا وهي تقع على المنحدرات الجنوبية من جبال البُرز المحيطة بجنوب بحر قزوين. وتوجد بالقرب من طهران، إيران). ومثلما سيفعل ابن سينا الذي سيعيش في القرن الموالي، أنجز الرازي أغلب أعماله في تلك المدينة.

وكان الرازي أكثر الأطبّاء والفلاسفة الفارسيين تنوعا في المواهب. فقد كان باحثا من ألولئك الذين قدموا مساهمات أساسية ودائمة في مجالات الطب والخيمياء والفلسفة. وتم تسجيل أبحاثه في أكثر من ١٨٤ كتابا ومقالا في مختلف المجالات العلمية.

كان الرازي طبيبا ملمّا إلماما تاما بالفلسفة والموسيقى والكيمياء أيضا. خدم في بلاط السامانيين في آسيا الوسطى وشغل منصب رئيس في مستشفيات بغداد وراي. ولأنه كان دقيق الملاحظة وحريصا على القيام

بالتجارب، انخرط في مجال الطب على الصعيد العملي؛ وهذه التجارب مدوّنة في كتاباته. تفطّن الرازي إلى أهمية تسجيل تاريخ حالة المريض ودوّن ملاحظات سريرية عن تقدّم المرض وأعراض الأمراض المختلفة، بما في ذلك تلك الأمراض التي تصيبه هو شخصيا.

وتمثّل الملاحظات التي دوّنها حول الحصبة والجدري أهمّ اكتشاف توصّل إليه؛ فقد استدلّ على وجود جهاز مناعة، ودلّنا على الكيفية التي يعمل بها هذا الجهاز. كان هذان المرضان قد عُرفا سابقا، وتمّ اعتبارهما بكل بساطة مرضا واحدا يتسبّب في ظهور طفح جلدي. ولكن الرازي توصّل، من خلال مراقبة دقيقة، إلى إبراز الاختلافات في مظهر التهابات الجلد، وتبيان الأعراض المادية المرافقة لكلّ مرض منهما، واستنتج أنهما كانا بالفعل مرضين مختلفين. وفي عام ١٩٧٠م ذكرت منظمة الصحة العالمية أن «كتاباته عن الجدري والحصبة تظهر أصالة ودقة، ومقالته عن الأمراض المعدية كانت أول أطروحة علمية حول هذا الموضوع.» نشرة منظمة الصحة العالمية (أيار / مايو ١٩٧٠).

لا يمكن مقارنة المكانة التي حظي بها الرازي إلا بتلك التي حظي بها ابن سينا الذي عاش في القرن اللاحق. كان الرازي متأثرا بأبقراط والطب اليوناني الكلاسيكي، وقد صنّف العديد من الكتب حول مجموعة من المواضيع الطبية والعلمية. وترجم كتابه **المنصوري** وكتابه **الهاوي** إلى لغات عديدة. و**المنصوري** و**الهاوي** موسوعتان توسّع فيهما في عرض

الطب اليوناني العربي. لذلك كان من الطبيعي أنهما أصبحا مرجعين لا بد منهما لطلاب الطب المسلمين والأوروبيين طيلة قرون عديدة. وقد تمت ترجمتهما إلى اللاتينية في القرن الخامس عشر الميلادي.

ساهم الرازي، في وقت مبكر وبطرق مختلفة، في العديد من الممارسات الصيدلانيّة عن طريق تجميع نصوص أدخل فيها استخدام المراهم الزئبقية بالإضافة إلى الآلات التي طوّرها ومنها المهراس والقوارير والملاعق المسطّحة والقوارير الصغيرة، وكانت كلّها تستخدم في الصيدليات حتى مطلع القرن العشرين. وبالإضافة إلى ذلك، كان من أوائل من استخدم الأفيون مخدّرا. وشرع في القرن العاشر في استخدام الحيوانات في المختبر لاختبار سلامة المكونات النشطة المستخرجة وفعاليتها. وكان القرد هو أول الحيوانات التي استخدمها في أول تجربة لاختبار آثار الزئبق على جسم الإنسان.

ربما كان الرازي أول طبيب يكتب باللغة الفارسية عمدا كتابا مختصرا في الطب المنزلي (العلاجي) يستهدف الجمهور العام. وقد أهدى كتابه إلى الفقراء وعابري السبيل وعامة الناس حتى يعودوا إليه لعلاج الأمراض الشائعة حين لا يوجد طبيب.

وبطبيعة الحال، فإن هذا الكتاب يكتسي أهمية خاصة في تاريخ الصيدلة، والدليل على ذلك أن كتبا مماثلة كتبت وصارت شعبية جدا حتى القرن العشرين. وقد كتب هذا الكتاب استجابة لطلب من صديق الرازي المقرّب

وزميله وتلميذه السابق: أبي محمد بن يونس البخاري، وهو عالم رياضيات مسلم، وفيلسوف وعالم طبيعة ذائع الصيت. وصف الرازي طيلة الفصول الستة وثلاثين التي يتكوّن منها الكتاب، الوجبات الغذائية والمكونات الشافية التي يمكن أن توجد في صيدلية، أو في السوق، أو في مطابخ مجهزة تجهيزا جيدا، أو في معسكرات الجيش. وهكذا يمكن لكل شخص ذكي اتباع التعليمات وإعداد وصفات مناسبة تعطي نتائج جيدة.

ومن بين الأمراض التي تعالجها هذه الوصفات: الصداع، ونزلات البرد، والسعال والاكتئاب وأمراض العين والمعدة. على سبيل المثال: وصف لعلاج صداع محموم «جزئين من دهن الورد (المستخرج الزيتي)، تخلط مع جزء من الخلّ، تغمّس فيها قطعة قماش من كتّان وتُضغط على الجبهة.» ووصف لعلاج المغص «٧ دراهم[٤] من زهور البنفسج المجففة مع ٢٠ كمثرى، تُنقع وتخلط جيّدا ثم ترشح ويُضاف إليها ٢٠ درهما من السكر لكلّ جرعة تُشرب.» وفي حالة الاكتئاب، كان يقدّم الوصفات الطبية ذاتها التي تشتمل إما على الخشخاش أو على عصيره (الأفيون) أو العلف (البرسيم)، وقد يصف كليهما معا. للحصول على علاج للعيون، نصح بالمرّ والزعفران واللبان، درهمين من كلّ منها، تخلط مع ١ درهم من الزرنيخ الأصفر في شكل أقراص. وكان كل قرص يُحَلُّ في كمية كافية من ماء الكزبرة ويُستخدم قطرات للعين.

---

(٤) المقصود هنا هو درهم الوزن أو الكيل وليس درهم النقد. ويعادل درهم الوزن الواحد ٣,٤١غرام عند العثمانيين. (المترجمة)

في كتابه سر الأسرار يقسم الرازي موضوع بحثه إلى ثلاث فئات كما فعل في كتابه السابق الموسوم بـالأسرار، وهي:

* معرفة المكوّنات الدوائية ذات الأصل النباتي والحيواني والمعدني والتحقق منها ووصف أفضلها في الاستعمالات العلاجية.

* معرفة المعدات والأدوات التي يهتم بها الألخيميون والصيادلة ويستخدمونها.

* معرفة سبعة إجراءات وتقنيات خيميائية: تسامي الزئبق وتكثيفه، وهطول الأمطار والكبريت وتكليس الزرنيخ للمعادن (الذهب والفضة والنحاس والرصاص والحديد) والأملاح والزجاج وبودرة التّلك والأصداف والصمغ.

وعند وفاة الرازي بمدينة الريّ سنة ٩٢٥م كان ابن العميد موجودا في البلاد صدفة، وهو رجل دولة وعالم جرى تعيينه وزيرا للحاكم الفارسي سنة ٩٣٩م، فاشترى ابن العميد من أخت الرازي جميع قراطيسه بما فيها الحاوي أي الكتاب الذي يحوي كل شيء. ثمّ نظّم لقاء بين تلاميذ الرازي لترتيب هذه الدروس وجعلها متوفّرة للناس. ويمثّل الحاوي مرجعا هاما للكتب اليونانية والهندية والعربية القديمة التي ضاعت الآن، فقد كان الرازي حريصا جدا على ذكر مراجعه. وبالإضافة إلى ذلك، فإن كتاب الحاوي فصّل القول في أنواع كثيرة ومختلفة من الأمراض حتى إن اعترفنا بأنه لم يتناول حالات مرضيّة نادرة.

سنة ١٢٧٩م ترجم فرج بن سالم كتاب الحاوي إلى اللغة اللاتينية تحت عنوان قارّات. وفرج بن سالم هو طبيب ذو أصل صقلّي يهودي كلّفه شارل أنجو بترجمة الكتب الطبية. وقد كان للرازي كتاب آخر في الطب. أثر هذا الكتاب تأثيرا أكبر من الحاوي في أوروبا كلها. وهو كتاب مختصر جامع في الطب يتكوّن من فصول عشرة أهداه سنة ٩٠٣م إلى الأمير الساماني أبي صالح المنصور ابن إسحاق حاكم ريّ. ترجم جيرار كريمونا (توفي ١١٨٧م) الكتاب إلى اللاتينية في توليدو تحت عنوان Liber ad Almansoris. وأصبح الكتاب واحدا من أكثر الكتب الطبية تداولا في القرون الوسطى في أوروبا، وكان الفصل التاسع من الكتاب، المخصص للعلاجات، كثيراً ما يوزّع منفردا تحت عنوان Liber nonus ad Almansorem. وفي عصر النهضة، ظهرت طبعات عديدة منه مع تعليقات وضعها أطباء بارزون وقتها من أمثال "بساليوس أندرياس".

كشف الرازي عن اهتمام كبير بالعلاجات في جميع كتاباته، في حين قلّل من تصنيف الأعراض بعكس الأطباء الذين تلوه. وقد ظل، دون شك، الباحث الرائد في العالم الإسلامي الناشئ وقتها.

تكريما للرازي، سُمّي أحد أنواع مضادّات الجراثيم الغنية بالقويدات باسمه: ستريكتا رازيا.

ابن سينا: هو علي أبو الحسن بن عبد الله ابن سينا أو المعروف أكثر باسمه اللاتيني Avicenna، ولد سنة ٩٨٠م في أفشانا قرب بخارى التي تقع اليوم في أقصى جنوب روسيا في آسيا الوسطى. وكان والده عبد الله من بلخ وينتمي إلى الطائفة الإسماعيلية، ووالدته من قرية قرب بخارى.

كان ابن سينا عملاقا بين العمالقة. أثبت براعة فكرية استثنائية منذ أن كان طفلا. وفي سن الخامسة عشرة برع في معرفة القرآن والأدب العربي الكلاسيكي. وخلال السنوات الست الموالية كرس نفسه للفقه الإسلامي، والفلسفة، والعلوم الطبيعية، ودرس المنطق واقليدس والمجسطي.

تحول انتباهه إلى الطب منذ كان في السابعة عشرة من عمره، ووجد أنه "ليس صعبا"، حسب تعبيره. ومع ذلك كان منشغلا إلى حد كبير بمشاكل ميتافيزيقية وخاصة ما ورد منها في أعمال أرسطو. وبالصدفة، حصل على كتاب يتناول هذا الموضوع من الفيلسوف الشهير الفارابي، وهذا الكتاب ذلّل له كلّ الصعوبات.

وقبل بلوغه سن الثامنة عشرة كان قد اكتسب سمعة باعتباره أحد الأطباء، وتمّت دعوته لحضور مجلس الحاكم السامانى نوح بن منصور (حكم من ٩٧٦م إلى ٩٩٧م) الذي سمح له، امتنانا لخدماته، باستخدام المكتبة الملكية مجاناً. وهي مكتبة تتضمن العديد من الكتب النادرة والفريدة من نوعها. كان هذا العالم المسلم يتمتع بمقدرة كبيرة على استيعاب المعرفة، لهذا التهم محتويات المكتبة. وحين بلغ سن الواحدة والعشرين ألّف كتابة الأول.

بعد وفاة والده غادر ابن سينا بخارى ووصل إلى جرين حيث استقبله شاه خوارزم. وهناك التقى معاصره الشهير أبا ريحان البيروني. بعد ذلك انتقل إلى ري، ثم قصد همدان حيث كتب كتابه الشهير القانون في الطب. وهناك أيضا عالج شمس الدولة ملك همدان الذي كان يعاني من مغص شديد. ثم انتقل من همدان إلى أصفهان حيث أنجز العديد من كتاباته الضخمة.

كتب ابن سينا في العديد من المواضيع مثله في ذلك مثل الرازي، حتى قيل عنه إنه إلى الفيلسوف أقرب منه إلى الطبيب. ومع ذلك يُشْهَدُ له بأن كتابه قواعد الطب تتويج للمعرفة الطبّية وتحفة من تحف التصانيف العربية. وقد ترجم إلى اللاتينية في القرن الثاني عشر الميلادي، وظل يهيمن على تدريس الطب حتى نهاية القرن السادس عشر الميلادي على الأقل. طُبِع الكتاب ستّ عشرة طبعة في القرن الخامس عشر، وعشرين طبعة في القرن السادس عشر وطبع أيضا عديد الطبعات في القرن السابع عشر. ويتضمّن الكتاب تصنيفا ووصفا للأمراض وتحديدا لأسبابها المفترضة. ويشمل أيضا النظافة الصحية، والأدوية البسيطة والمعقدة، ووظائف أجزاء من الجسم. وهو يؤكد أن السلَّ مرضٌ مُعدٍ، وهو أمر كان في وقت لاحق موضع خلاف عند الأوروبيين، ثمّ تبيّن أنه صحيح. ويصف ابن سينا أيضا أعراض داء السكري ومضاعفاته. وعلاوة على ذلك، كان ابن سينا أول من استخدم الثلج لعلاج أمراض الحمى والدوالي وأول من فصل الطب عن علم الصيدلة.

القانون في الطب موسوعة هائلة من المعارف الطبية المتاحة من المصادر الإسلامية القديمة. وهو يمثل التصنيف النهائي للأفكار العربية اليونانية في الطب. ونظراً لمنهجه المنتظم، وحسن تصميمه فضلاً عن قيمته الجوهرية، تجاوز مكانة حاوي الرازي ومالكي ابن عباس، وتجاوز حتى أعمال جالينوس، وظل يُعْتَبَرُ التصنيف الأفضل طيلة ستة قرون. فبالإضافة إلى جمع المعارف المتاحة وقتها كان الكتاب غنيا بمعارف صاحِبِهِ المُبْتَدَعَةِ.

يميّز كتاب القانون بين التهاب الأنسجة الصدريّة (المنصف) والتهاب غشاء الجنب (ذات الجنب)، وكشف الطبيعة المعدية للتقمّل (سلّ الرئة)، وانتشار المرض عبر الماء والتربة. كما يعطي تشخيصا علميا لداء الملقوات ويعزو الإصابة به إلى الديدان المعوية. ويشير القانون أيضا إلى أهمية التغذية وتأثير المناخ والبيئة على الصحة ويحدد كيفية استخدام مواد التخدير الشفوي قبل إجراء العمليات الجراحية. نصح ابن سينا الجراحين بعلاج السرطان في المراحل الأولى، وحثّهم على ضمان إزالة جميع الأنسجة المريضة. ويعرض القانون مواد طبية تشمل ٧٦٠ عقارا من العقاقير مع تعليقات على تطبيقاتها وفاعليتها. كما يوصي باختبار كل عقار جديد على الحيوانات والبشر قبل الشروع في الاستخدام العام.

صدر النص العربي لكتاب القانون في روما سنة ١٥٩٣م. ولذلك كان أحد أوائل الكتب العربية التي تطبع. وقد ترجمته جيرارد كريمونا إلى اللاتينية في القرن الثاني عشر الميلادي. وسرعان ما اكتسب الكتاب، نظرا

لمحتواه الموسوعي وترتيبه المنهجي وخطته الفلسفية، مكانة مرموقة ضمن الأدبيات الطبية في عصره، ممّا أدى إلى تهميش أعمال جالينوس والرازي والمجوسي، فصار الكتاب المقرر للتعليم الطبي في مدارس أوروبا. طُبع كتاب **القانون**، في السنوات الثلاثين الأخيرة من القرن الخامس عشر ميلادية، خمس عشرة طبعة لاتينية وطبعة عبرية واحدة. أما في السنوات الأخيرة، فتمت ترجمته ترجمة جزئية إلى الإنجليزية. ثم صار في ما بين القرن الثاني عشر والقرن السابع عشر الميلادي، بمثابة دليل كبير للعلوم الطبية في الغرب. ويقال إنه أثّر في ليوناردو دافنشي. وحسب تعبير الدكتور ويليام أوسلر، ظلّ **القانون** «الإنجيل الطبي طيلة فترة طال أمدها متجاوزا أمد أي عمل آخر».

وفي حين كان العديد من العلماء العرب يمارسون مهنتهم في شرق البلاد العربية، أصبحت المناطق التي يسيطر عليها العرب في إسبانيا مركزا ثانيا للطب العربي الكلاسيكي. ومن أوائل الأمثلة الهامة على ذلك كتاب **عمدة الطبيب** (المراجع الطبية) الذي صنّفه عالم نبات غير معروف من إشبيلية بإسبانيا. وبفضل تسامح سياسات الإدارة العربية، كان العديد من الممثلين للتقاليد العلمية العربية أكثر نفوذا من اليهود، بما في ذلك موسى بن ميمون (١١٣٥–١٢٠٤) وابن رشد (١١٢٦–١١٩٨).

وبعد أن فتحت القوات العربية الجزء الجنوبي من الإمبراطورية الرومانية، ترجمت النصوص الطبية اليونانية إلى اللغة العربية وكيّفت مع

احتياجات العرب. لذلك فإن العديد من النصوص اليونانية لم تُحفظ ولم تنجُ من الضياع إلا في المخطوطات العربية التي دوّنتها وحرصت على حفظها من سطوة النسيان.

يُعتبر كتاب ابن سينا medicinae، من وجهة نظر علم النباتات كتابا شاملا لعناصر عديدة من ثقافات شفائية أخرى كما يشكّل الأساس لنظام شفائي إسلامي يُعرف اليوم باسم «الطب اليوناني». من بين النباتات الطبية الشهيرة في منطقة الشرق الأوسط ومصر نجد: سيبا الآليوم (بصل)، وأستراكانثا غُمّفيرا (الكثيراء)، وكرثَموس تِنْكتوريوس (العصفر)، وكَرُم كارفي (الكرويا)، والحلتيت، والعزلاء ولوسونيا (الحناء)، والخشخاش المنوّم (خشخاش الأفيون)، والحرمل (أو غلقة الذئب)، واللوز الحلو، والرمان، والزهرة الدمشقية، والخروع (زيت الخروع النبات)، والأراك (شجرة فرشاة الأسنان)، والسنا الإسكندراني، والسمسم، والخلة، والحلبة، وكرمة العنب الأوروبي (العنب).

ما تزال العديد من هذه النباتات تمتلك قيمة طبية هامة إلى اليوم. ومن بين الكتابات النثرية التي ألّفها ابن سينا إلى جانب القانون كتابه حول أدوية القلب. وقد يكون أهم كتاب صنّفه. ويمتلك المتحف البريطاني العديد من النسخ الجيّدة منه، ولكنه لا يزال غير منشور.

توفي ابن سينا سنة ١٠٣٧م في همدان، ولا يزال قبره موجودا هناك. وقد أقيم له فيها نصب تذكاري مثير للإعجاب بغية تخليد حياة هذا الرجل

وأعماله. فهو الذي أصبح يعرف باسم «طبيب الأطباء». ولا يزال النصب قائما أمام متحف بخارى، كما أن صورة ابن سينا لا تزال معلّقة في بهو كلية الطب في جامعة باريس.

ومن الجدير بالذكر أن النموذج الطبي اليوناني، كما كان يُمارس في العالم العربي وفي شبه القارة الآسيوية وأخيرا في منطقة المحيط الهندي، يشهد على التراث الذي خلّفه ابن سينا. فالبصل لا يزال يستخدم باعتباره عاملا مضادّا للعدوى والتعفّن، والكرويا وبذور الحلتيت (صمغ الانجدان) تستخدم لعلاج الأمعاء، والحناء لا تزال تستخدم للصبغ وقد أصبحت الآن مرادفا لشعائر الزفاف وطقوسه.

الإدريسي (١٠٩٩-١١٦٦م): هو أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس القرطبي الحسني، ولد سنة ١٠٩٩م في سبتة بالمغرب. وهو يُعرف أيضا باسمه المختصر الشريف الإدريسي القرطبي. تلقّى تعليمة في قرطبة كما كان الحال بالنسبة إلى الجغرافيين المسلمين، وسافر إلى العديد من الأماكن البعيدة، بما في ذلك أوروبا، لجمع البيانات الجغرافية. كانت عملية قيس سطح الأرض قياسا دقيقا قد تمّت في ذلك العصر، وخرائط عدة للعالم بأسره صارت متاحة. وقد أثرى الإدريسي هذه المعرفة المتاحة باستنتاجاته الخاصة.

اشتهر الإدريسي بسبب معرفته الشاملة بجميع أنحاء العالم المعروف، كما أنه جلب انتباه الملاحين الأوروبيين والمخططين العسكريين. وفي نهاية المطاف جلبت شهرة الإدريسي وكفاءته اهتمام روجر الثاني، الملك النورماني في صقلية، فدعاه إلى رسم خريطة عالم محدثة. والمعروف أنه هو الذي صنع للملك روجر الثاني في صقلية مجسّما للكرة الأرضيّة يزن ٤٠٠ كيلوغرام. ويعتبره بعض العلماء أعظم الجغرافيين وأهم رسامي الخرائط في العصور الوسطى.

نادراً ما توجد معلومات عن سيرة حياة الإدريسي. ووفقا لما ذكره ف. بونس بويجويس فإن السبب في ذلك يكمن في أن المؤرخين العرب اعتبروا الإدريسي منشقّا، لأنه ارتبط ببلاط ملك مسيحي ومدحه في كتبه. وبالإضافة إلى ذلك كانت صقلية تحت الحكم الإسلامي قبل عهد الملك روجر، وكانت أعمال المسلمين متاحة مجاناً لإيصالها إلى أوروبا عن طريق الغرب اللاتيني. أما الظروف التي قادته إلى الاستقرار في صقلية والتمتّع بالعيش في بلاط روجر الثاني فغير معروفة.

من المعروف أن الإدريسي أسهم، بالإضافة إلى الجغرافيا، في تطوير علوم النباتات الطبية. وقد احتوت العديد من كتبه على إسهاماته الفذّة في هذا المجال، ولا سيما كتاب **الجامع لصفات أشتات النابات**. درس الإدريسي جميع المؤلفات المتعلقة بموضوع النباتات الطبية واستعرضها

كلّها حتى توصّل إلى أن المواد الأصلية التي أضيفت إلى هذا الفرع من المعرفة منذ الأعمال اليونانية الأولى قليلة جداً.

لذلك جمع النباتات والبيانات التي لم يتمّ ذكرها في وقت سابق وأضافها إلى موضوع علم النبات، مع إشارة خاصة إلى النباتات الطبية. كما قام بتجميع كل المواد المتاحة عن موضوع النباتات الطبية المرتبطة بالعقاقير المتاحة له أي تلك التي ورثها عن العلماء المسلمين إضافة إلى ما جمعه في بحوثه وأسفاره. وهكذا صار عدد كبير من الأدوية النباتية الجديدة مع تقييمها وتبيان جدواها متاحا للأطباء والممارسين للطب. وقد ذكر أسماء الأدوية بست لغات هي السريانية واليونانية والفارسية والهندية واللاتينية والبربرية.

لا بدّ من الإشارة إلى أن العديد من النباتات المذكورة في كتابات الإدريسي موجودة في منطقة المحيط الهندي، وتستخدم تقريبا بالطريقة نفسها التي ذكرتها في البداية.

أبو محمد عبد الله بن أحمد البيطار ضياء الدين المالكي (نحو ١١٨٨-١٢٤٨م).

ولد البيطار في منطقة الأندلس في إسبانيا، وعمل في مجال علم النبات. وهو يعتبر واحدا من أعظم علماء إسبانيا في العصر الإسلامي بل يعتبر أيضا واحدا من أكبر علماء النبات والصيادلة في العصور الوسطى.

وقد سافر من ساحل البحر الشمالي لأفريقيا حتى وصل الأناضول. وشملت المحطات الكبرى التي زارها بوجيا والقسطنطينية وتونس وليبيا وبرقة وأداليا (تركيا). وبعد سنة ١٢٢٤م دخل في خدمة السلطان الأيوبي الكامل، وتم إقراره عالم الأعشاب الرئيسي.

في عام ١٢٢٧م، بسط الكامل نفوذه ليشمل دمشق، ورافقه ابن البيطار، وهذا أمرٌ وفّر له فرصة جمع النباتات من سورية. وقد شملت أبحاثه المتعلقة بالنباتات منطقة واسعة تمتد من الجزيرة العربية إلى فلسطين.

كتب ابن البيطار كتاب **جامع الأدوية المفردة**، وهو عبارة عن موسوعة تحتوي على أعظم المصنفات النباتية التي تتناول الأعشاب الطبية باللغة العربية. تشمل الموسوعة أكثر من ١٤٠٠ عنصر، من بينها حوالي ٣٥٠ من الأنواع النباتية الجديدة غير المعروفة سابقا. وهي نباتات يمكن أن تستخدم في علاج الأمراض التي تصيب الإنسان. ويحيل الكتاب أيضا إلى أعمال ١٥٠ كاتبا، معظمهم من العرب، وينقل عن حوالي ٢٠ من العلماء اليونانيين الأوائل. أما كتابه الثاني فهو كتاب **المغني في الأدوية المفردة**. وهو موسوعة طبية تصنّف فيها الأدوية وفقا لفوائدها العلاجية. وتتناول فصوله العشرون نباتات ذات أهمية بالنسبة إلى أمراض العيون والرأس والأذن.

اتسمت أعمال ابن البيطار بدقّة الملاحظة والتحليل والتصنيف وقد أثّرت تأثيراً عميقا في الطب وعلم النبات مشرقا ومغربا. وعلى الرغم من أنّ الكثير

من أعماله لم تترجم إلى اللغات الغربية ولم تنشر إلا أواخر سنة ١٧٥٨م، فإنّ العديد من العلماء السابقين قد درسوا أجزاء مختلفة من الكتاب وأحالوا إليه.

في ذلك الوقت، بدأ المرضى يتعاملون مع الخبراء في العلوم الصيدلانية الذين يعملون على استخراج الأدوية وتحضيرها بدل التعامل مع الأطباء المسؤولين عن تشخيص الأمراض ومتابعة العلاجات التطبيقية. هذا الواقع الجديد أدى إلى تنمية العلوم الصيدلانية تنمية مهمّة: بدأ علماء الأدوية وعلماء العقاقير الإثنية يبحثون عن العناصر المختلفة التي تُستخدم وسائل للعلاج، حتى أنهم بدأوا بدراسة الخصائص الكيميائية للمواد المستخدمة في علاج مختلف الأمراض والعلل بما في ذلك علاج السرطان.

اكتشف ابن البيطار، في مجال داء السرطان، أهمّ عشبة معروفة تستخدم في علاج السرطان: «الهندباء»، وهي أحد العقاقير العشبية (المشتقة من نبتتين هما سيكوريوم إينتيبوس: الهندباء البرية وكروكس ساتيفوس: الزعفران). وذكر ابن البيطار أن من خصائصها علاج السرطان. وألحّ أيضا على أنها يمكن أن تستخدم في علاج الأورام والاضطرابات الورمية الأخرى. وبعد تسليم ابن البيطار بنجاعة الهندباء في علاج الاضطرابات الورمية تبناها رسميا في عام ١٩٩٧م نيل صاري وهانزادي دوجان وجون ك. سنايدر.

وقد أنتجت عدة نظائر للأدوية الطبيعية والمركّبة وجرى اختبارها. والعديد من النباتات الطبية لا تزال تستخدم في علاج الأمراض، ولا تزال

تستند إلى الطب العربي التقليدي ومن بينها:

– **البيه** (عصير اللمبة) مرض السكّري، وفقدان الشهية، وأمراض الكبد، والالتهابات الخارجية.

– **القلقاس** (مستخلص عليان أوراق زنبق سليمان) الالتهابات البكتيرية الداخلية، والتسمّم، وأمراض جهاز الدورة الدموية.

– **زعرور** (مستخلص غليان الزهور والفواكه) أمراض القلب والشرايين، والسكّري، والضعف الجنسي.

– **ذرة** (مستخلص غليان النواة والألياف) التهابات المسالك البولية والحصى وضغط الدم والتهاب المفاصل الخ...

يتم العثور على العديد من هذه النباتات في المحيط الهندي، وحتى الآن لم تتغير استخداماتها. كما كان لعملية سرد الأدوية وفقا لوظيفتها العلاجية دور مهم في تطوّر قطاع المستحضرات الصيدلانية.

الخاتمة: إن الأثر الذي تركه العرب في علم النبات وفي تجارة التوابل والعلوم لا يزال فاعلا حتى الآن. فالعديد من الأعشاب التي ورد ذكرها في كتاب **القانون في الطب** كما وصفها ابن سينا لا تزال تستخدم في بلدان المحيط الهندي، وتستخدم أيضا في أجزاء أخرى من العالم. واحد من هذه الأمثلة هو الثوم الذي لا يزال يستخدم بهارا، ويستخدم أيضا باعتباره نباتا

طبيا بالطريقة نفسها التي ذكرها ابن سينا والعلماء العرب الآخرون. وما تزال منجزات الرازي حيّة تمدّ البحوث في مجالات النباتات الطبية بروافد قويّة تفيد في صناعة المستحضرات الصيدلانية حتى اليوم.

وأخيراً هذا ما يجعلنا نتساءل عما توصّلنا لاستكشافه حقا في الآونة الأخيرة؟ وكم أننا لا نزال نتعلّم من التاريخ القديم؟

المراجع

- Bashar S, Hassan A and Omar S (2005). Tradition and Perspectives of Arab Herbal Medicine: A Review. eCAM, 1-5

- Bashar S, Hassan A, Omar S (2008). 'Arab Herbal medicine' in 'Botanical Medicine in Clinical practice' Ronald R. Watson & Victor R Preedy Ed. CABI, UK

- Brend, B (1991). Islamic Art. Harvard University Press, USA

- El Cega JA (2008). The routes of Al-Andalus: Spiritual convergence and intercultural dialogue. UNESCO Intercultural Projects Division, Paris, France

- Fakhry, M (1970). A History of Islamic Philosophy. Columbia University Press, USA

- Hamed Abdel-reheem Ead. 'Islamic Alchemy in the context of Islamic Science'. University of Cairo, Giza, Egypt.

- Heinrich M et al Ed. (2004). Fundamentals of Pharmacognosy and Phytotherapy, Churchill Livingstone, Elsevier Science Ltd., UK

- Houchang D., Modanlou MD (2008). History of Medicine. A tribute to Zakariya Razi (865-925). An Iranian Pioneer Scholar. Arch Iranian Med, 11(6): 673 – 677

- Kaadan AN (1980). Al-Razi book on Smallpox and Measles. History of Islamic Medicine. Institute for the History of Arab Science, Aleppo University, Aleppo, Syria

- Nil Sari et al Ed. (2007). Hindiba: A drug for cancer treatment in Muslim heritage. Foundation for Science Technology and Civilization. Manchester, UK.

- Panhwar MH (2008). The influence of ancient sciences including those of Sindh on Al Razi, the great Persian Scientist. Journal Sindhology, 38-52

الوجود العربي الإسلامي في جزيرة مايوت (جزر القمر) في القرن السابع عشر من خلال الاكتشافات الأثرية في سولو

د. هنري دانييل ليسكوفسكي

الموقع : يقع موقع سولو جغرافياً في شمال غرب غراند تير (الأرض الكبرى)، بين ما يُسَمَّى حاليا قرية متسانغاموجي في الشمال وقرية تسينغوني في الجنوب. وهو يحتلّ قاع خليج سولو، ويتألّف من ثلاثة شواطئ محمية بحاجز داخلي من المرجان. هذا الخليج المحمي من الرياح الشمالية والجنوبية يوفّر ملجأ طبيعيا للقوارب، وساحلا مطلا على الشاطئ الرئيسي، إلى جانب شلاّل في موسم الأمطار، وسهلا ملائما للفلاحة. تسمح البحيرة بتنمية الموارد السمكية، كما يمكن تنمية الثروة الحيوانية والزراعة في الجهة الخلفية للبلاد، مما دفع الناس إلى الاستقرار هناك لاحتراف التجارة.

تاريخيا، لا يخلو موقع سولو من الفائدة: فالتاريخ الشفوي يقدّمه باعتباره مكان وصول الشيرازيين الذين جاؤوا عن طريق البحر مع المفاني[٥] القمريين.

---

(٥) مفاني: شيوخ قبائل المسلمين. (المترجمة)

وهو قريب من مدينة تسينجوني، العاصمة السياسية والدينية القمرية في القرنين السابع عشر والثامن عشر للميلاد. ويعود تاريخ تشييد مسجد الفاني القمريّين إلى القرن الخامس عشر أو السادس عشر للميلاد. هناك مسلكان يؤدّيان من خليج سولو إلى المدينة: واحد عن طريق البحر، وهو يمتد على طول الشواطئ وصولا إلى المدينة، أما الثاني فيمرّ عبر المرتفعات وهو يتداخل مع الطريق الإقليمية رقم ١. وفي الحالتين، لا تكاد المسافة تتجاوز الكيلومترين. لذلك يمكن اعتبار سولو محمية طبيعية موصولة بتسينغوني. ونحن نعتقد أن موقع سولو تأثر تأثرا مباشرا بما شهده تاريخ هذه المدينة من أحداث ووقائع، ولا سيما الأحداث التي نتجت عن فعال التجار الأوروبيين والمسلمين الذين كانوا يجوبون هذه الأرجاء، وتلك التي نتجت عن غارات القراصنة أيضا. فلقد ذكر تشارلز جونسون أنهم دمّروا المدينة في القرن السابع عشر ميلادية.

العرض:

حدود هذه المنطقة الأثرية واضحة المعالم ذلك أنها تنتهي عند منطقة ضيّقة مطلّة على وسط الخليج. هذه المنطقة المنحدرة بلطف باتجاه البحر مرتفعة قليلا ويبلغ ارتفاعها حوالي مترين. وفي هذه الهضبة يمكن أن نميّز، ببعض الصعوبة، طبقة أثرية يتراوح سُمْكُها بين ٥٠سم و١٢٠سم.

ويبلغ الطول الإجمالي لهذا الموقع ٢٦٠ مترا وعرضه ٢٠ مترا تقريبا، وهو ما مجموعه مساحة نصف فدان. تختلف طريقة الوصول إلى الهضبة حسب الموقع. ذلك أن جزأه الشمالي يكاد يكون مكشوفا تماما، بينما تتكدّس العديد من جذوع الأشجار والنباتات المُورقة في المنطقة الجنوبية.

ويعود السبب وراء الاكتشافات التي تمت في سولو إلى تقدُّم مياه البحر حين تفيض على الساحل عند ارتفاع المدّ. وكان هذا التآكل المستمر للساحل، مرّة تلو الأخرى، يُبعد الهضبة التي استقر فيها الناس منذ قرون. إن انهيار الهضبة كفيل بأن يؤدّي إلى اختفاء القطع الأثرية الموجودة فيها ودفْنها تحت الرمال وصخور الشاطئ. نحن نراقب هذا الموقع ونتناوله بالدرس منذ عام ١٩٩٤م، وهذا تاريخ أوّل استطلاعات قمنا بها. ومنذ سنة ١٩٩٥م حتى سنة ١٩٩٧م جمّعنا بعض الرمال التي تساقطت نتيجة انهيار الهضبة، ولم نتمكّن من اكتشاف القطع الأثرية الأولى المدفونة في صخر الشاطئ إلا سنة ٢٠٠١م. وللتأكد من التوافق بين الشواطئ والصخور البحرية والهضبة، قمنا ببعض الاستطلاعات في المستوى الأثري للأرض وتَأكّد لنا، حينها، أنّ هذه الهضبة هي التي تمدّ المناطق المنخفضة بالمواد الأثرية. وما مكّننا من التحقّق من ذلك هو التشابه بين الشظايا الموجودة في الموقعين أو بين بعض الأشياء مثل الخرز؛ وقد كانت كلّها موجودة في الهضبة وعلى الشاطئ. بقيت فرضيّة وجود حطام جُرفت محتوياته على طول الشواطئ، لذلك قمنا بالاستطلاع في الجزر والشعاب المرجانية الواقعة أسفل الشاطئ ولاحظنا أن

منطقة الشعاب المرجانية كانت تخلو من القطع الأثرية كلما ازددنا ابتعادا عن الشواطئ والصخور البحرية. ونقدّم لكم في الصفحات التالية تحليلا ودراسة لما تمّ جمعه من آثار.

الإشكالية:

لقد تعرفنا على المرحلة الكلاسيكية للمحيط الهندي (ما بين القرن الرابع عشر والقرن السابع عشر الميلادي) من خلال الأعمال المختلفة التي اضطلع بها الباحثون في السنوات الأخيرة. وآخر ما وصلنا من أعمال تتعلق بتلك الفترة ورد إلينا من دراسة المواقع الأثرية في جزيرة مايوت في أرخبيل جزر القمر. إن خريطة المواقع الأثرية في عام ٢٠٠٢م، وهي مرفقة بهذا البحث، تعطي لمحة عامة عن الاكتشافات التي تمّت في السنوات الأخيرة في جزيرة مايوت بأرخبيل جزر القمر.

إن المعارف التي حصلت لدينا عن «تجارة الدعوة» في القرن السابع عشر الميلادي قد وصلتنا إما عن طريق الأبحاث الأثرية التي تمّت بالاعتماد على النصوص أوالوثائق القديمة أو بواسطة الرحّالة الأوروبيين.

كانت هذه التجارة تعتمد أساسا على سعر العملة المستخدمة في المقايضة إبّان الإرساء، سواء بغيةَ التداوي أو قصد التموين. وقد ثبت أن

تبادل بعض البضائع الأوروبية الرخيصة المعروفة باسم «باكوتي» (غير المرغوب فيها)، كان يتمّ أثناء تزويد السفن بالمياه العذبة والفواكه الطازجة واللحوم. وهناك بعض كتب الرحلة تحدّد طبيعة هذه البضائع وهي: (الخرز، والخرز الزجاجي، والمعادن المختلفة، والأسلحة). ومع ذلك، تظل المواقع الأثرية في المنطقة قليلة حتى الآن. وهي، على قلّتها، تعطينا فكرة محددة عن المنتجات الأوروبية والتبادلات التي تمّت مع التجار العرب المسلمين. والسؤال الآخر الذي لم يتمّ توضيحه جيّدا يخصّ أصل التجار الذين كانوا يجتمعون في المراكز التجارية. ما هو أصلهم؟ وخاصة: ما هي مكانة تجارة المسلمين بعد القرن السادس عشر؟ كان الأوروبيون قد وصلوا إلى المحيط الهندي منذ قرن، فهل تمكّنوا من طرد التجار العرب والمسلمين، إن كلا أو جزءا، من هذه المنطقة التجارية؟ أم هل ظلوا يمارسون التجارة معهم على الطريق إلى الهند كلما دعا الأمر إلى ذلك؟

إنّ المعلومات المتفرقة التي تصلنا باستمرار تخبرنا عن الوجود الإسلامي، ولكن الاستكشافات الأثرية في المنطقة لا تؤكّد لنا ذلك الأمر. وهناك سؤال آخر ما زال يحيّر الباحثين وهو مسألة وجود العملات المعتمدة في التجارة: كان التجار في القرن السابع عشر يمارسون المقايضة مع سكان البلاد الأصليين، ولكن ما هي العملة التي كانت تحظى بأهمية أكبر بينهم؟ ثمّ إننا لا نكاد نعرف الفخّار المحلّي المستخدم في القرن السابع عشر ولا يمكننا دراسة خصائصه. وهذا البحث سيمكّننا من توفير بعض المعلومات القيّمة في هذا المجال.

عندما دخل الأوروبيون إلى المحيط الهندي في القرن السادس عشر بُغية الوصول إلى الهند لممارسة تجارة التوابل، مهّد اللوسيتانيون الطريق أمام «الكاريرا دي إنديا»؛ وسرعان ما تبعتهم في ذلك أساطيل مختلف الشركات الأوروبية الموجودة في جزر الهند الشرقية. لم تكن جزر المحيط الهندي في الجنوب الغربي تعنيهم في البداية، لكن سرعان ما أصبحت ضرورية ولا غنى عنها بالنسبة إلى أولئك الذين لم تكن لديهم قواعد أرضية يقصدونها طلبا للراحة والتزود بالوقود. وكانت السفن تتزود من أوروبا بالسلع الرخيصة قبل الإبحار: أقمشة مختلفة، وقضبان معدنية من الحديد أو النحاس، وورق، وخرز بلوري، وأسلحة، وذخيرة. وذلك كله يُقدّم في شكل هدايا أو يُقايض بالطعام الفاخر. وتتمّ المقايضة على النحو التالي: تقدّم تلك السلع مقابل الحصول على ما يحتاجونه زادا للطريق. وكانوا يغتنمون تلك الفرص لاقتناء بعض المواد المحليّة المحدّدة مثل العبيد الذين كانوا يعدّون سلعة تُباعُ وتُشترى.

الكشوفات:

وجدنا في موقع سولو العديد من العناصر المتعلّقة بتجارة العبيد وهي الآتية: أجزاء معدنية، وعملات معدنية، وسيراميك محلي وآخر أجنبي، وأوان زجاجية، وغيرها من القطع الفنية المثيرة للاهتمام.

حُفظت قطع من هذه القطع المعدنية من التلف بسبب وجودها في محيطٍ حارٍّ رطبٍ، وهي معادن غير حديدية. أما المسامير ذات الرؤوس المربّعة أو المستديرة وأطراف الحديد الحادة فنادرا ما تكون موجودة بين الصخور الشاطئية، ونادرا ما حصلنا على بعضها، لأن نجاتها من التّلف أمرٌ صعبٌ. كما وجدنا في صخرة الشاطئ قطعة تبيّن لنا بعد التحليل الكهربائي أنها آلة نحت. ومع ذلك يمكن القول إنّ القطع المصنوعة من نحاس ورصاص محمية بشكل جيد نسبيا تحت غلافها المخضرّ، وهي أكثر القطع الموجودة عددا.

النحاس: قطع لها أشكال عديدة. ويمكن التمييز بين القطع الخام نصف المعالجة وتلك التي تمّت معالجتها بالكامل. تكون القطع شبه المعالجة إما في شكل قضبان صغيرة رقيقة (سمكها ملمتر واحد إلى ملمترين) وقصيرة (طولها من ٢ إلى ٤ سم) أو تكون أسلاكا نحاسية سميكة بما يكفي لصنع الأساور. ومن بين القطع التي يمكن التعرّف عليها أقراط للأذن أو الأنف (سمكها من ملمتر واحد إلى ملمترين، وقطرها من ١ إلى ٢ سم)، وحلقة كبيرة من النحاس الخام غير المزخرف (سمكها ١٢مم، وقطرها ١٠سم)، ومسامير، ورؤوس مسامير، وخرزات صغيرة من نحاس غير مثقوبة (قطرها ١مم) لا نعرف الغرض منها. وهناك قطع أخرى أكبر حجما أو أكثر فنية، فقد وجدنا مكعّبا صغيرا (٧مم على ١٧مم على ١٥مم) يزن ٢٧،٢ غ، وخرزة

مسطّحة الطرفين مزينة بثقوب غير عميقة (قطرها بين ١٥ الى ٢٠مم)، إلى جانب منحوتة مصغّرة تمثّل رأسا يرتدي عمامة يصل ارتفاعها إلى ٢٠مم ووزنها ١٣،١غ.

نحن بحاجة إلى إعطاء مكانة مميزة لثلاث قطع نحاسية ذات أهمية خاصة: هناك ثلاثة قضبان سمكها متقارب جدا (بين ١مم و٤مم) وطولها مختلف (١١٠مم و١١٧مم و١٢٤مم). تحتوي هذه القضبان على تقسيمات مربّعة في منتصفها وتنتهي بأطراف مدبّبة ومدوّرة قليلا. زُيّنت المقاطع الوسطى بخطوط رقيقة تحيط بالمربّعات وهي مزيّنة بعلامات قَطْعٍ ومفصولة بأخدودين أو ثلاثة أخاديد. هذه القضبان كانت تُستخدم في مستحضرات التجميل، وخصوصا الكحل، وهو ماكياج في غاية الأهمية عند العرب. ونعتقد أن هذا هو أول اكتشاف في جزر المحيط الهندي جنوب غرب البلاد. وقد تمّ العثور على المعدّات نفسها في الحفريات التي جرت في فورت يسوع في كينيا وأرجع كيرمان تاريخها إلى القرن الثامن عشر؛ كما اكتشفها نيفيل في مواقع كيلوا (في القرن الرابع عشر الميلادي) في ماندا وأرجع تاريخها إلى الفترة ما بين القرن الثاني عشر والقرن الثالث عشر ميلادية.

وبالإضافة إلى هذه الأدوات، كنا محظوظين في البحث، فعثرنا في صخرة الشاطئ أيضا على شظايا من حجر الإثمد المستخدم لصناعة الطلاء والكحل على وجه الخصوص. هل هذه الأشياء متأتية من لوازم شخصية أو هي منتجات للبيع؟ كما وجدنا قطعا من النحاس لا يمكن

تحديدها، فهي صغيرة جدا أو مشوهة بفعل حتّ الأمواج، أو ملتصقة ببعضها البعض، لكنها تعكس أهمية النّحاس في التجارة المحلية والإقليمية. ومن الواضح أن هذه القطع، هي على وجه الحصر، منتجات استهلاكية وتزيينية من أصل عربي، وهي تعكس أهمية التجارة النشطة التي مارسها التجار العرب والمسلمون في منطقة المحيط الهندي.

القطع المصنوعة من الرصاص: وهي قطع متنوّعة تنوعا كبيرا وعددها كبير نسبيا. والراجح أنها منتجات أوروبية. وجدنا أساسا خرزا مدوّرا أوزانه مختلفة وأقطاره تتراوح بين ٧،٥غ إلى ٣٣،١غ، وهي في الواقع رصاص يستخدم في مسدسات أو بنادق: وجدنا منها ١٧ قطعة، بما في ذلك ١٢ قطعة كاملة لم يتمّ إطلاقها و٥ قطَعٍ مشوّهة بفعل إطلاق النار أو نتيجة عوامل الحتّ الطبيعية. والأمر نفسه يشمل القطع النحاسية، فلقد عثرنا على كرات صغيرة لا نعرف وظيفتها يتراوح وزنها ما بين ٠،٨غ حتى ٠،٠١ غ. ومن بين القطع الرصاصية الأخرى، هناك قطع ذات أشكال إسطوانية مسطّحة وعددها ٣، و٤ مسامير، وخيوط، ولوحة رقيقة صغيرة في شكل قلب، إلى جانب الكثير من النفايات الناجمة، على الأرجح، عن تصنيع الرصاص. إلى حد الآن لم نجد أيّ دليل على وجود قالب رصاص. لكننا عثرنا على قطعتين تستحقان تقديما ضافيا أكثر: قطعة مستديرة صغيرة نُحت عليها أسدٌ وهي تشبه، إلى حد بعيد، العملة الهولندية المتداولة في ذلك العصر، ويمكن أن تكون مسكوكة معدنية؛ وقطعة أخرى لا تزال غير

محددة، شكلها مكعّب رسمت على أحد سطحيها علامة داخل دائرة، في حين رسمت على سطحها الآخر أنواع من النواقيس قد تكون بمثابة ختم.

إن وجود كل هذا المحصول في موقع أثري واحد يعدّ أمرا فريدا من نوعه في جزر المحيط الهندي. هذه القطع مرتبطة مباشرة بالأوروبيين بما أنها ذخيرة للأسلحة النارية. وفي حالتنا هذه، يتساءل المرء إذا كان هؤلاء الأوروبيون مستقرين هناك ويستخدمون هذه الذخيرة في أمور شخصية، أو هي منتجات للتجارة. تشير النفايات الكثيرة إلى أن تصنيع الرصاص كان يتم محليا، ولكن لمن؟ ولأي غرض؟

وإلى جانب هذه الذخيرة، وجدنا في الموقع أحجار صوّان لا بدّ أنها كانت تستخدم في صناعة أحجار البنادق. في أبحاثنا السابقة سنة ١٩٩٥، اكتشفنا في طبقة من طبقات الأرض «نواة» كبيرة منحوتة، كما وجدنا في الصخور الواقعة على الشاطئ قطعا صغيرة من الصوّان ذات شكل شبه دائري، وهي مغطاة بطبقة جيرية تميل إلى الاصفرار. يتعلّق الأمر، هذه المرة، بزاد من الحجارة اللازمة للمدفعية في ذلك الزمن. ويطرح السؤال نفسه من جديد: هل تلك الأشياء معدّة للاستخدام الشخصي أم هي سلع للتجارة؟ في حالة كانت هذه المواد قد سوّيت من أجل الاستخدام الشخصي، لماذا لا يحمل كلّ فرد حجارته جاهزة ومصنّعة مسبقا؟ علما أن هناك شاطئ آخر من جزر القمر يقع بعيدا عن شاطئنا، قد طرح العديد من أحجار الصوان من النوع نفسه، وهي متأتية من مخلفات مدفعين كانا قد غرقا في البحر.

إن وجود هذه القطع الرصاصية يدلّ أيضا على وجود تجارة تقوم على المقايضة كانت تمارس في الموانىء التي كانت ترسو فيها السفن في طريقها إلى الملوك المحليين الحريصين على أن تتوفّر لديهم الأسلحة والذخائر.

ولاستكمال عرض ما تمّ اكتشافه من قطع معدنية، لنتحدّث الآن عن العملات. خلال الدراسات الاستقصائية التي قمنا بها عام ١٩٩٥، أتيحت لنا فرصة الكشف عن قطعة نقديّة من فضّة ذات صلة بمراسم الدّفن. وهي قطعة نقديّة إسبانية ذات ٨ ريالات. كانت تُدعى أيضا بيستول مزدوجة، وكانت رائجة في المحيط الهندي في القرن السابع عشر. هذه العملة لديها الخصائص التالية: قطرها بين ٢٦ ملم و٣٥ ملم وسمكها ٤ملم ووزنها النظري ٢٧،٤ غ، وقيمتها ٩٣٠,٥ / ١٠٠٠.

سُكّت هذه القطع النقدية من المعادن القادمة من العالم الجديد، خاصّة من مكسيكو سيتي وبوتوسي (بيرو، بوليفيا اليوم). وكانت هناك أيضا بعض ورشات سكّ العملة في ليما وإسبانيا. كانت العملات منقوشة بصورة فجّة وقد قُدَّتْ على كرات معدنية مسطّحة وغير منتظمة الشكل. هذه القطع التي تطلق عليها تسميات عديدة وهي «ريال دي في أوتشو» أو «دورو» أو «قطعة الثمانية» أو «ماكوكيناس» أو «عملات القراصنة» كانت موجودة بأعداد كبيرة في السفن، وكانت الغاية منها هي السيطرة على العالم.

العملة الإسبانية الثانية في سولو قريبة جدا من الأولى في مكوناتها وطريقة صنعها، إلا أنها تحمل علامات مثيرة للاهتمام. فقد كُتب على

ظهرها ما يلي: ٤٨٠ كورونة و٦٠٠ كورونة. ويدلّ تغيير الكتابة المنقوشة فوق القطعة النقديّة على أنه تمّ رفع قيمة العملة. في البرازيل، تم تغيير ما كتب فوق القطع النقديّة ذات ٨ ريالات من ١٦٤٣ إلى ١٦٥٢، وهكذا تمت زيادة قيمتها بنسبة ٢٠ ٪ في كل من البرتغال والبرازيل. كما تمت زيادة قيمة الدورو ذي ٤٠٠ ريس ليصل إلى ٤٨٠ ريس. وفي عام ١٦٦٣م تمّ نقش كتابة أخرى على القطع النقديّة في البرازيل والبرتغال، فأصبحت قطعة الدورو نفسها تساوي ٦٠٠ ريس. وقد تسببت هذه العلامة الثانية في انفجار قيمة عملتنا. ففي عام ١٦٧٩م شهدت العملات الإسبانية ارتفاعا للمرة الثالثة (٦٤٠ ريس) ولكن عملتنا لم تتغيّر قيمتها. وبالتالي يمكن القول إن عملتنا قد سكّت ما بين عام ١٦٦٣ وعام ١٦٧٩.

كما عثرنا، خلال أبحاثنا، على قطعة نقدية نحاسية صغيرة (قطرها يتراوح بين ١٦ ملم و٢٠ ملم، وسمكها ٢ ملم) وقد تآكلت كثيرا بفعل الحتّ حتّى صار من المستحيل قراءتها، لكننا نخمّن أنه يوجد عليها نقش مماثل لتلك النقوش التي تزيّن القطع الإسبانية.

إن وجود هذه القطع النقدية الإسبانية يدعو إلى الاهتمام، ولكنه يبعث على الحيرة أيضا، ذلك أنه يدعونا إلى طرح عدة افتراضات: من بينها أنه كان يوجد قراصنة في خليج سولو. ولكن نحن نعرف أن تاريخ القراصنة في منطقة المحيط الهندي قد تأثّر، إلى حدّ كبير، بالتوهمات الأدبية لجونسون المعروف أيضا باسم دانيال ديفو. أما الفرضية الثانية فهي وجود لوسيتانيين قادمين

من جزر القمر، كانوا يمارسون التجارة هنا قبل مواصلة طريقهم إلى الهند. هذه الكشوفات قد تساعدنا في الحصول على معلومات جديدة حول هذه القضايا.

إن مجموعة القطع النقدية التي عثرنا عليها لا تقتصر على القطع الإسبانية فقط. فقد توصّلنا إلى العثور على عملات هولندية كانت رائجة في المنطقة نفسها في ذلك الوقت أيضا. لكن لم يقع التركيز عليها من قبل أبدا في جزر القمر. تسمّى العملتان الهولنديتان «دالدر نيورلاندي أو ليون» (عملة هولاندية عليها رسم أسد)، وهما قادمتان من مقاطعة «غالدر» الشمالية حيث تم سكّهما في ورشة هاردرفيك ما بين سنة ١٦٥١ وسنة ١٦٥٧م.

وإلى جانب هاتين العملتين تمّ اكتشاف عملة ثالثة مطابقة لهما غير أننا لم نعثر سوى على نصفها، وبالتالي فمن الصعب ترميمها أو قراءتها. وإذا كان من الممكن قراءة تاريخ العملة الأولى بسهولة (١٦٥٢م)، فإن العملة الثانية تتركنا في شك لأن تاريخها إما أن يكون سنة ١٦٥٥م أو سنة ١٦٥٦م. الشيء المهم هو أن هذه العملات المعدنية الإسبانية قد سكّت أكثر من مرّة في فترة النصف الثاني من القرن السابع عشر ما بين ١٦٦٣-١٦٧٩م.

إذا كان وجود عملات إسبانية دعانا إلى توقّع إما فرضية وجود تجار لوسيتانيين لا تزال تجارتهم المنطلقة من موزامبيق نشطة في ذلك الوقت أو فرضيّة وجود قراصنة استقرّوا مؤقتا في سولو، فإن اكتشاف العملة الهولندية يدلّنا على الحملات الفلامندية والشمالية التي كانت نشطة جدا

في ذلك الوقت. وفي أعقاب وصول أول حملات كورنيليس دي هوتمان ووصول المعلومات التي جمعها ليندشوتن، هاجم البحارة الهولنديون المحيط الهندي في عام ١٦١٤م، وكان عدد هؤلاء البحّارة أكبر من عدد بحارة إنجلترا واسكتلندا وإسبانيا وفرنسا مجتمعين. في القرن السابع عشر لوحظ وجودهم في أرخبيل جزر القمر وفي مايوت على وجه الخصوص: فان هيمسكارك سنة ١٦٠١م وسبيلبرغ سنة ١٦٠٢م وأسطول كايردان باولس سنة ١٦٠٧م. وفي سنة ١٦٢٢م أرست في ماريوت سفينتان هولنديتان هما: «نورد هولند» و»وابن فون زيلاند»، وذلك ضمن مناورات الأسطول البريطاني–الهولندي. وفي عام ١٦٧٣م أرست سفينة هوبير هوغو التي تحمل اسم «بِلج» في ميناء مايوت وكان ذلك يوم ١٤ يونيو، ثم واصلت إبحارها نحو مدغشقر وموريشيوس.

إن تاريخ هذه الحملات يطابق تماما تاريخ القطع التي عثرنا عليها، مما قد يعطينا تفسيرا لمصدر هذه القطع الأثرية الهولندية. ولتأكيد أطروحة مرور سفينة أوروبية أو هولندية في هذا الخليج، قمنا بتسليط الضوء على القطع الأوروبية الأخرى التي وجدناها في هضبة سولو وهي: أزرار سترة متأتية من هيكل عظمي لشخص غير مسلم، ومصفاة من طين، وشظيتان من غليون خزفي، وأحجار من الصوان لصنع حجر البنادق، وقعر زجاجة من نوع «أونيون». كلّ هذا يثبت أن وجود الأوروبيين في سولو أمر لا شك فيه، ولكن الأهداف المحددة لمرورهم من هناك لا تزال غير واضحة.

قبل أن أختم هذا العرض عن العملات الهولندية لا بدّ أن أضيف أننا عثرنا أيضا على قطعة من الرصاص غير محددة المعالم، منقوشة من جانب واحد فقط، ومقاييسها هي التالية: القطر = ١٤ملم، السُّمك= ٢ملم، الوزن= ٣،٤ غ. لا يمكن أن تكون هذه القطعة عملة، لذلك نرجّح أن تكون مجرّد مسكوكة معدنية.

إلى جانب ذلك تمّ العثور على عملات للمسلمين في موقع سولو في مايوت وأرخبيل جزر القمر. وجدنا ثلاثة قطع نقديّة كلّها فضيّة، ولكنها من نوعيات متفاوتة. اثنتان منهما صغيرتا الحجم حتى أنه من الصعب للغاية ترميمهما أو قراءتهما، وهذا أمر مخيّب جدا للآمال بالنسبة إلى المؤرخ.

العملة الثانية أقل تآكلا من الأولى وقد سمحت لنا باكتشاف عدد قليل من الأسماء العربية منها اسم سليمان. ولكنها لم تعطنا أي فكرة عن المنشإ الجغرافي والتاريخي للعملة.

أما القطعة النقدية الثالثة فقد كانت في حالة جيدة من جهة الصيانة وتوفير المعلومات المهمة والدقيقة. ومثل سابقتيها، هذه العملة هي عملة فارسية من عصر الصفويين، سُكّت للشاه سليمان الأول (١١٠٥-١٠٧٧/١٦٦٦-١٦٩٤م). وتقع ورشة عمل ناخيتشيفان في محافظة ناخيتشيفان الحالية بجمهورية أذربيجان والقوقاز وأراس، إلى الجنوب من أرمينيا وبالقرب من الحدود التركية. كتب على جوانبها بيت شعر يذكر

أسماء الأئمة الإثني عشر للشيعة الإثني عشرية: علي والحسن والحسين وعلي وجعفر وعلي ومحمد وموسى وعلي ومحمد وعلي وحسن ومحمد.

هذه المجموعة الثالثة من العملات تأتي أولا لتأكيد التواريخ: ١٦٦٦ - ١٦٩٤م، وهي الحقبة التي يرجع إليها المستوى الأثري لسولو في النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي. وسيكون من المثير للاهتمام أن نتحدّث عن السيراميك الموجود في الوقت نفسه في كلّ من سولو ومايوت وجزر القمر.

إن وجود ثلاث عملات فارسية من الفضة متطابقة في هذا الموقع وفي مايوت يثير تساؤلات حول واقع التجارة بين الجزيرة وبلاد فارس واحتمال تنقّل التجار الفرس (القادمين من الخليج الفارسي) إلى جزر القمر. لإثبات هذه النظرية، لدينا القطع الإسلامية التي عثرنا عليها وعصي المكياج والإثمد، وحلقات مختلفة من النحاس والرصاص والرأس ذي العمامة والسيراميك الإسلامي التي سنتناولها لاحقا. إن سجلات السفر تسمح لنا أيضا أن نقول إن التجارة التقليدية للمسلمين في جزر القمر استمرت إلى ما بعد وصول الأوروبيين إلى هذه المنطقة، وهذه القطع هي الدليل على ذلك.

لايمكن للمرء إلا أن يستحضر أسطورة الشيرازيين حول هذه النقود. صحيح أن تكوّن المجموعة السكانية في مايوت وجزر القمر يرتبط حتما بالشيرازيين المهاجرين. وهذه الهجرات ربما لا تزال معلوماتنا الدقيقة عنها قليلة، ولكن الراجح أنها تمت في ما بين القرنين الثاني عشر

والسادس عشر، وبالتالي فهذه العملات لا تتوافق بأي شكل من الأشكال مع الهجرات الأسطورية التي تمت منذ فترة طويلة.

إذا كانت البقايا المعدنية والنقدية وفيرة في موقع سولو فإن السيراميك المستورد أبعد من أن يكون غائبا. هنا، كما في كافة المواقع من الفترة الكلاسيكية، وجدنا العديد من الأواني الفخارية المستوردة، مع فارق بسيط في كثرتها، فهي في هذا الموقع أكثر عددا من أي مكان آخر، وهذا من شأنه أن يعزز من حجة وجود تجارة في هذا الموقع.

يبلغ مجموع شظايا الخزف الصيني التي جمعت من الموقع ٢٦ عنصرا موزعة بين تسع عشرة قطعة من الأطباق الخزفية ذات اللونين الأزرق والأبيض، وقطعة منحوتة من خزف صيني أخضر، وحافة جرّة متعددة الألوان (أرجوانية)، وقاع جرّة من الخزف الحجري الرملي، وجزء من عنق جرّة من الخزف الحجري الزجاجي، وثلاث قطع من جرّة من «مرتبان». لم يتسنّ لنا تقديم الخزف الصيني في سياق هذه المقالة، ولكنه يعكس شغف السكان المحليين بهذه السلع، كما يكشف دور الوسيط الذي اضطلع به تجار الخليج بين الصين وأرخبيل جزر القمر.

كما نجد أيضا السيراميك الإسلامي ممثلا في ١١ قطعة من بقايا الكؤوس والصحون والجرار، بما في ذلك قاع جرّة كبيرة قطرها= ١٨سم، وحلقة كبيرة عرضها ٦٦سم وسمكها ٤٤سم.

تمّ العثور على جزء آخر من جرّة كبيرة، وهو يتميز بحافة سميكة (١٥مم) من جلد الشامواه الليّن عليه زينة وتموجات ناعمة متحدة المركز لا بد أنها زيّنت بالأصابع.

هذه القطعة أنموذج للقطع التجارية القادمة من منطقة الخليج وآسيا. وهي تكمّل غيرها من المنتجات الإسلامية والأوروبية التي سبق أن عرضناها، كما أنها تؤيّد طرح فكرة وجود تجارة في هذا الموقع. والواقع أن هذه هي المرة الأولى التي نعثر فيها على موقع كلاسيكي فيه مثل هذا العدد الكبير من المنتجات ويفوق فيه عدد قطع السيراميك الأجنبية عدد قطع السيراميك المحلية. فجميع المنتجات من آسيا والصين والهند موجودة هنا، وكذلك تلك القادمة من شمال المحيط الهندي ومن الخليج الفارسي أيضا.

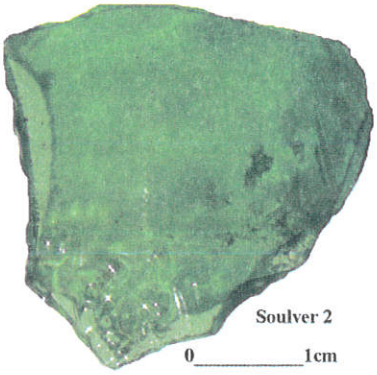
وتم العثور على قطع أخرى ينبغي أن تضاف إلى القائمة وهي خمس حبّات زجاج (من الخرز) لونها أزرق وأخضر-أزرق، وقاع زجاجة مماثل لذلك الذي اكتشف في «متسابورو». وقد كان هذا السوق التجاري يوفّر لجميع السفن القادمة اللوازم الضرورية لمواصلة السفر: المأوى الطبيعي، والمياه العذبة من الشلال، والثمار المحلّية، وكميات من اللحوم تدلّ عليها عظام الماشية. وهي عديدة عالقة في الهضبة. وإلى جانب توريد هذه الاحتياجات نجد آثار تبادلات أكثر أهمية وهي تتمثل في الأطباق ذات الجودة العالية (طاسات من الخزف الراقي) وأندر المنتجات (الجرار والذخيرة) والمنتوجات

ذات التكلفة العالية (ماكياج ومجوهرات). وربما كان السكان المحليون يلعبون دور الوسيط بين مختلف فئات التجار: فكانت سولو مستودعا لتخزين السلع القادمة من مجتمعات مختلفة حتى تجد كل سفينة عابرة مجموعة كاملة من المنتجات الإقليمية والدولية.

زجاجيات سولو











التعليق على زجاجيات سولو

القطعة a1:

قاع زجاجة نبيذ قديمة منظور إليها من الداخل. زجاجها ذو لون أسود والرمل المترسب فيها جزء لا يتجزأ من تكوينها. جوانبها محدّبة قليلا، وأقصى ارتفاع لها هو ٦٠ملم، وسمكها ٤ملم. أقصى قطرها بين ١٣٥ و١٤٠ملم. تم العثور على هذه القطعة في الرمال، عند الطرف الجنوبي للموقع.

القطعة B1:

قاع زجاجة نبيذ قديمة منظور إليها من الخارج. استدارتها غير منتظمة، وصنعت من الزجاج التقليدي على طريقة النفخ، ومن المؤكّد أنها صنعت في إنجلترا. وهي نسخة مماثلة لتلك التي عثر عليها في طبقات الأرض في موقع بالقرب من بلدة متسابورو (في حي مجيكورا).

القطعة ٢ :

شظية من الزجاج التقليدي المصنّع على طريقة النفخ (فقاعات هواء) زينتها منحوتة أو مصبوبة، في وسطها حلقة مركزية محاطة بأسدين. اللون: أخضر ناعم.

القطعة ٣ :

قطعة من الزجاج الضّارب إلى الزّرقة، مزيّنة بالأزهار البارزة وسمكها ٣ملم.

القطعة ٤ :

قطعة من كأس زجاجي مزيّن: زيّنت بالزهور والخطوط المتشابكة. قطرها ١٥سم وسمكها ما بين ٣ملم إلى ٤ملم.

القطعة ١ :

تم العثور على هذا الخرز الزجاجي في المنحدر وعلى الرمال في سولو. وكانت هذه القطع من بين القطع الكلاسيكية التي يتم تبادلها في

القرن السابع عشر. معظم قطع الخرز ذات لون أزرق أو أخضر مع وجود اختلافات. قطرها بين ٢ملم و٤ملم.

أكبر لؤلؤة منها متكوّنة من الطين وجلد الشامواه، وهي تذكّر بالسيراميك الإسلامي، مكسوّة بغلاف أخضر لامع غير مصقول جيدا، وهذه ميزة أخرى للقطع الإسلامية. شكلها يشبه الكمّثرى أو العمامة. قطرها ٩ملم، وارتفاعها ٧ ملم.

استعراض و تأملات

سولو موقع يوفّر لنا معلومات قيّمة استثنائية في بعض جوانبها بسبب جدّتها. فهو أول موقع في جزر القمر نعثر فيه على عملات معدنية من أصول مختلفة ومن الزمن نفسه، مما يوفر لنا فرصة تحديد تاريخها بشكل صارم. هذا التأريخ سيؤثر على جميع القطع الموجودة في الطبقة الأثرية وخاصة قطع السيراميك المحلية التي يبقى تحديد تاريخها صعبا دائما. في هذا المجال، يسمح لنا موقع سولو بتحديد أفضلَ لنوع الفخاريات الذي كان ينتج في القرن السابع عشر: فهو في الغالب أوعية صغيرة بسيطة غير مزيّنة، مع قاع مدوّر وجانبين مستقيمين أو محدبّين وعنق دائريّ إلى حد ما. في ذلك العصر كان يتم أيضا صنع مقالٍ غير عميقة ذات قاع مسطّح وجوانب مستقيمة أو

مائلة قليلا. كانت القدور الكبيرة الخشنة السميكة موجودة ولكنها نادرة جدا، لا بد أنهم كانوا يفضّلون عليها الجرار الكبيرة المستوردة.

في ما يتعلق باستخدام المال، تقدّم سجلّات السفر أجوبة على السؤال المتعلّق بمكانة النقود الفضية في هذه التجارة. ونحن نعلم أنه بعد فترة معينة من المقايضة، سرعان ما صار سكان الجزر يدفعون الثّمن نقدا. وتدلّنا سجلات الشركات أنهم بدءا من عام ١٦٧٦م شرعوا في استخدام العملة: «في هذا المكان تزوّدنا بالمأكولات والمشروبات. كان سعر الأبقار ريالين من ذوات ثمانية لكل بقرة منها ، وسعر٤ أقساط من الأرز قطعة واحدة من ثمانية. جميع الدولارات المكسيكية تمرّ من هنا.»[٦]

كانت العملات المعدنية الإسبانية تتمتع بشعبية بين السكان الأصليين، كما كان يمكن أن تقسم إلى قطعتين اثنتين أو أربع قطع أو ثماني قطع أيضا. وعلى الأرجح أن الوضع كان هو نفسه بالنسبة إلى الدولار الهولندي «الدالدر» الذي كان هو والقروش الإسبانية من العملات الأكثر استخداما في المحيط الهندي. كانت العملات الفارسية أقل شيوعا بكثير، ذلك أن سفن الشركات الكبرى في الهند كانت تستخدم أموالا أوروبية بالأساس، مما يعكس ويرجّح استمرار التجارة الإسلامية في هذه المنطقة. تشير سجلات الأسفار، بصورة منتظمة، إلى مرور سفن

(٦) رحلة الأسطول الانجليزي إلى جزر القمر سنة ١٦٧٦ ضمن مولي-سوفاجي، ١٩٩٤، ص ٤٦.

عربية بجنوب غرب المحيط الهندي. في عام ١٦٢٠م، التقى الجنرال دي بوليو الذي كان يقوم برحلة استجمام في جزيرة القمر الكبرى سفينتين عربيتين «جاءتا من مايوت أو ماجوت متجهتان نحو لاما (لامو) قرب ممبسّة، وكانتا محملتين بالكامل بالأرز غير المقشّر وبالعديد من العبيد السود الذين طُبعت علامات بالحديد الساخن على أصداغهم أو قربها أو على الجبين.»[٧] وما دام المسلمون يواصلون المجيء إلى جزر القمر لاقتناء مشترياتهم من الأرز والعبيد فقد كانوا يستخدمون عملاتهم الذهبية أو الفضية لدفع مبالغ مالية كبيرة. بالنسبة إلى تكلفة هذه المشتريات لا بدّ أن تجارة العبيد كانت من أهمها، مما يدعونا إلى الإقرار بأن تجارة الرقيق كانت موجودة في سولو.

يوجد خليج سولو قرب بلدة تسينغوني، التي يعتقد بعض الباحثين أنها كانت المدينة الملكية في ذلك الوقت[٨]. فمن الممكن تماما تصور أن سولو كانت المنفذ الذي تستخدمه هذه المدينة للاتجار بالرقيق نظرا إلى أن المسافة التي تفصلها عن الساحل الشرقي هي مسافة نصف ساعة تقريبا مشيا على الأقدام. في النصف الثاني من القرن السابع عشر، تولّى تسينغوني (شينغوني) السلطان عمر بن علي (١٦٤٠–١٦٨٠م)[٩] الحكم، ومن مدينته المسورة

(٧) رحلة الجنرال دي بوليو ضمن تيفنو، ١٦٦٤، ص ٢٥–٢٦.

(٨) على الرغم من حملة الدراسات الاستقصائية التي قمنا بها، كان من الصعب علينا العثور على آثار من أسوار المدينة القديمة، ولم يبق غير المسجد والمقابر شاهدة على أهمية المدينة القديمة.

(٩) تجمع مختلف أشجار الأنساب الواردة في كتب التاريخ المحلية على أن هذه هي فترة حكمه.

ومسجدها المرموق بمحرابه المنحوت كان يشرف على المجموعات السكانية المحيطة. وهكذا كان السلطان يضمن في هذا الخليج الذي يؤمّه العابرون لتناول المرطبات وللاستجمام، تجارة أكثر تنوعا تتمّ في هذه السوق الدولية. كانت الأرستقراطية الحضرية المحلية تزوّد سفن الأوروبيين والمسلمين بالعبيد وبالمنتجات الطازجة فيما هي تتزوّد بالمنتجات المختلفة والذخيرة والكماليات الفاخرة. إن فرضية الاتجار بالعبيد يمكن أن يؤكّدها النظر في أسماء الأماكن الواردة في الخرائط، وهذا شيء لا غنى عنه في التزود بالمعلومات. فنحن لا نزال نقرأ اليوم على الخريطة اسم «متسانغا غيني» وهو اسم شاطئ قريب من موقعنا وربما تكون لهذا الاسم أصول أفريقية، مثل اسم نيروبي [١٠]. هل يعني هذا أنها كانت تستخدم في القرن السادس عشر «قرى لتربية العبيد» كما ذكر بيري ريّس؟ [١١] لدينا العديد من الإثباتات التي تجعلنا نعتقد أن ملوك الجُزُر في مايوت وفي جميع أنحاء الأرخبيل كانوا يتنافسون في الاتجار بالعبيد من أجل شراء الأسلحة والسلع الكمالية الفاخرة التي تلبّي رغباتهم.

داخل هذا الرسم البياني «المثالي»، لا يزال علينا أن نفسّر وجود مدافن لغير المسلمين ونحدّد مواقعها. وهي مدافن تنكشف باستمرار بفعل الحتّ

---

(١٠) نجد على خريطة الضفة الشمالية للجزيرة اسم "كانغو" (كونغو) مما يحيل أيضا إلى أفريقيا.

(١١) ALLIBERT C. " Une description turque de l'Océan Indien au XVIè siècle, dans le Kitab-i Bahrije de Piri Re'is" in Etude Océan Indien n°10, Paris, Inalco-Ceroi, pp. 9-52.

البحري عند نهاية الموقع. نجد في الجزء الشمالي من الموقع خمسة مواقع بها آثار عظام بشرية لفَظَها البحر، ويبدو أن حدود هذا المدفن واضحة تماما على الطرف الشمالي للموقع، كما أنه منفصل عن بقية الموقع [١٢]. هل هي مقبرة صغيرة؟ عثرنا إلى حدّ الآن على ما مجموعه أكثر من خمسة قبور كشف عنها الحتّ البحري خلال المدّ العالي (انظر الصورة أدناه).



ماذا يعني وجود هذه الهياكل العظمية مدفونة دون أي طقوس دينية ولكن مع المراعاة والتقدير اللذين يدلّ عليهما وجود قطعة نقدية إسبانية مع الجثة الأولى التي كان صاحبها يرتدي سترة أزرارها نحاسية قد تكون زيّا عسكريا. وإذا كانت قد نشبت حرب بين البيض وسكان الجُزر المحليين فمن المحتمل أن هذه الجثة قد سلبت منها أشياؤها الثمينة قبل رميها في الحفرة. الفرضية الأكثر قبولا هي أن بعض أفراد طواقم سفن أوروبية ماتوا جرّاء مرض البثع أو

(١٢) عثرنا في هذه المنطقة على بقايا مقابر بالأساس.

ضعف الشعيرات الدموية (الاسقربوط) أو الحمّى أثناء الرحلة أو عند وصولهم. وقد كان هذا الأمر شائعا في ذلك الوقت، وكان من مصلحة سكان الجزيرة إيواء المرضى لجذب السفن التجارية. وإليكم ما كتبه جون فراير عن زيارته لجزر القمر في عام ١٦٧٣م [١٣]:

إن أوّل ما كان يشغل بالهم هو إنزال المرضى على الأرض، ومن المدهش أن نرى السرعة الاستثنائية التي كان المرضى يتعافون بها في وقت قصير. فقد كانوا يغذّونهم على البرتقال والليمون وهواء الأرض النقيّ حتى أن الذين أُنزلوا من السفينة بواسطة نقّالات واعتُبروا من المفقودين استعادوا عافيتهم في يوم واحد وتمكنوا من مغادرة أسرّتهم والمشي. ما كان عليك إلا أن تعيدهم إلى المأوى ليلا، حتى لا تفسد الرطوبة هذا الإنجاز الجيّد.

وكان على المرضى أن يختاروا بين مرض البثع الذي أصابهم أثناء إبحارهم أو الحمى تأتيهم ليلا من الجزر التي أنقذتهم: ما من خيار آخر. في عام ١٦٦٢م، كتب سيمون فان در كرخوفن: «إن مناخ الجزر حارّ جدا وغير صحيّ حتى أنه يمكن الاعتقاد أن الأوروبيين الذين يقضون ليلة واحدة على الساحل مصيرهم الموت المحقق.» [١٤]

تقودنا بعض السجلات إلى فرضية أخرى مفادها أن بعضاً من البيض كانوا يبقون على الشاطئ لمواصلة الاتصالات والتبادلات مع المواطنين،

---

(١٣) وصف أنجوار أورده J. Fryer in A. Molet-Sauvaget, 1995, p. 34.

(١٤) Grandidier A et G. 1904, TII, p. 298

لكن عندما تعود سفنهم لإعادتهم إلى بلدانهم يكونون قد ماتوا بسبب مرض ما أو مشاجرة ما. وهكذا كان الكثير من البحارة يدفنون على الساحل غير بعيد عن مواقع توقّف السفن أو أسواق التجارة.

يبدو أن المدينة الملكيّة شينغوني أنجزت أعمالا تجارية تتضمّن تجارة الرقيق في ميناء سولو في النصف الثاني من القرن السابع عشر. وعلى طول الشاطئ كان السكان المحلّيون يستقبلون سفن الشركات الهندية المتتالية، ويُنزلون جُثَث البحارة الذين ماتوا أثناء الرحلة، وينصبون خياما لتضميد جراح المرضى. كان البحارة يملأون البراميل بالمياه المتدفّقة من الشلالات في حين كان المسؤولون منشغلين بالمعاملات التجارية. كانت مايوت تبيع ثمارها ولحومها وعبيدها مقابل الحلي والمجوهرات التي كان التجار المسلمون يعرضونها أو مقابل الذخيرة والمعادن والخرز الذي كان يعرضه الأوروبيون. في ذلك الوقت كان سلطان شينغوني وحاشيته ينمّون ثرواتهم بالتحكم في هذه التجارة «الدولية». وبفضل الاكتشافات التي وقعت في سولو، اتّضح جانب من التاريخ الإقليمي للمحيط الهندي.

خريطة المواقع الأثرية بمايوت عام ٢٠٠٢



Réalisation: H.D. LISZKOWSKI

المراجع

ALLIBERT C.
- Mayotte,Plaque tournante et microcosme de l'océan Indien occidental: son histoire avant 1841,éditions Anthropos, Paris, 352p.

CHITTICK N.
- Kilwa, an islamic trading city on the East African Coast, 2 vol. Mémoire n°5, BIEA, Nairobi, 514p. 168pl.
- Manda, Excavations at an island port on the Kenyan coast, Nairobi, BIEA, 1984, 258p.

DEFOE D. Histoire générale des plus fameux pyrates, Phébus, 2t.,Paris, 1990.

DESCHAMPS H. Les pirates à Madagascar, Berger Levrault, Paris, 1949, 244p.

GRANDIDIER A. et G. 1903-1907 Collection des Ouvrages Anciens concernant Madagascar. 9 tomes.

KIRKMANN J.S. Fort-Jesus, a Portuguese fortress on the East-African Coast, 1974, Clarendon Press, Oxford, 173p.
KUS S. et WRIGHT H.T. Notes préliminaires sur une reconnaissance archéologique de Mayotte; 1976, PARIS, " ASEMI", VII, 2-3.

LISZKOWSKI H.D.:
- Archéologie du XVI au XVIIIè siècle: Dossier n°3; 1995, Inalco-Ceroi, Paris.
- Mayotte et les Comores, escales sur la route des Indes; Mayotte, 2000, 415p.

MOLET-SAUVAGET A. Documents anciens sur les îles Comores (1591-1810), in "Travaux et Documents n°37", Inalco-Ceroi, 95p.
THEVENOT: Relations de divers voyages curieux; 3 vol; 1664, Paris.

قصّة مسافر: رحلة إلى إسطنبول
العثمانيون في المحيط الهندي

د.خال طُورابُلّي

بعد أن تعوّدتُ على وجود عربٍ وفُرسٍ في المحيط الهندي من بين الملاحين المسلمين ورسامي الخرائط والبحارة والجغرافيين على الطريق البحرية للتوابل والحرير، بدأت أتساءل كثيرا عن الإمبراطورية المسلمة الوحيدة التي نجت حتى بداية القرن العشرين. وأنا أشير بالطبع إلى الإمبراطورية العثمانية التي امتدت من شواطئ تركيا وبلغت العديد من بلدان البحر الأبيض المتوسط ، وتأثير تلك الإمبراطورية الذي يصل إلى سواحل المحيط الهندي، وبالتحديد إلى منطقة البحر الأحمر وجزيرة نائية من إقليم آتشيه هي الآن جزء من أرخبيل الملايو.

وهكذا قررت أن أقوم برحلة إلى إسطنبول حيث زرت متحف البحرية وسررت بلقاء الكابتن علي رضا إسبك، الضابط الآمر في «متحف دنيز»، وهو خبير إستراتيجي بحري تدرّب في الولايات المتحدة الأمريكية. وهو أيضا مصمّم سفن ورسام بحري ذو موهبة عظيمة. كما أنه أحد المساهمين

في هذا الكتاب. وقد كانت لي معه نقاشات مطوّلة في مجال التاريخ والإستراتيجية البحرية. سألته حول تأثير البحرية العثمانية في الجغرافيا السياسية من القرن الخامس عشر إلى القرن التاسع عشر، وغايتي من ذلك أن أتمكن من تحديد بحثي حتى يشمل هذه الفترة الزمنية. واطلعت على أحداث كثيرة مثيرة للاهتمام تستحق أن تدرج في هذا الكتاب المتواضع.

ولكن هذا الكتاب، على تواضعه، مُبْتَكَرٌ ومتعلّق بالمسلمين والعرب في جزر ماسكارين والمحيط الهندي. هذه المقالة تثير العديد من النقاط التي تناقشت فيها مع كابتن البحرية إسبك. وأود أيضا أن أطرح اشكالية أخرى أرّقتني منذ فترة طويلة وهي هل كان المسلمون فعلا بحارة؟ هل كانوا يحبّون البحر؟ هل لديهم تاريخ بحري يستحق الدراسة؟ وهل كان أي بلد مسلم بلدا ذا باع في البحر وفنون الملاحة؟

تراث بحري حقيقي في تركيا

منذ البداية علمتني رحلة بحثي في إسطنبول شيئا واحداً: إن المنجزات البحرية العثمانية تتعارض بالكلّ مع كتاب مُهمٍّ كتبه كزافييه دو بلانهول[١٥] وهو كتاب سأضعه هو الآخر في الصورة، المرة تلو المرة. ذلك أن هذه المسألة

(١٥) Xavier de Planhol, L'Islam et la Mer, (VIIème-XXème siècle), Perrin, Paris, 2000

قد تكون ذات أهمية كبيرة في نظر أيّ شخص يريد استكشاف الوجود العربي والإسلامي في منطقة البحر الأبيض المتوسط وفي بحار الجنوب.

فعلى سبيل المثال، نظراً إلى أن السفن الإسلامية قد احتلت مصر، وتحديدا ميناء الإسكندرية البيزنطي الثاني سنة ٧٤٢، ونظرا إلى أن الإمبراطورية البيزنطية لم تخض مقاومة كبيرة واضحة في عرض البحار، فذلك يعني أنها لم تكن تملك سوى عدد قليل من السفن الحربية. يعبّر كزافييه دو بلانهول عن وجهة النظر التالية في الفصل الأول من كتابه. يقول: «وعلى الرغم من هذه الظروف المواتية، لم يتحرّك المسلمون لمواجهة عنصر معاد لهم معاداة جوهرية على ما يبدو». ثم يذكر دو بلانهول الطلب الذي تقدّم به معاوية إلى الخليفة عمر لبناء أسطول بحري، ويشير إلى أن عُمراً استشار حاكم مصر في الأمر. ويذهب دو بلانهول إلى أن عُمراً أجاب قائلا: «البحر لا حدود له، تبدو السفن الضخمة نقاطا تافهة فيه. لا تثقْ بالبحر، واخْشَه كثيرا. الرجل في البحر كالقشّة، تطفو أحيانا وتُرْعَبُ أحيانا حتى الموت». هكذا كانت إجابة عمر سلبية. يستشهد صاحب الكتاب بكلام آخر لهج به عمر قائلا: «إن أمن شعبي أعزّ عليّ من كل كنوز اليونان».

ويرى دو بلانهول، استنادا إلى هذه النصوص التي تروي تجربة المسلمين في البحار، أنه لا بد أن يكون قد نشأ لدى المسلمين نفور طبيعي ثقافي من البحر وشؤونه. وهو يستدل على ذلك باقتباس كتب رحالة كثيرين من المسلمين تصف دوار البحر، وتحدّث عن خوف الناس

عند عبور البحار لا سيما خلال العواصف أو لحظة يتوقعون هجمات من الأعداء. وهو يورد هذه اللحظات المأسوية باعتبارها براهين تثبت نظريته القائلة إن المسلمين لم يمخروا عباب البحار ولم تكن لهم مغامرة بحرية أبدا.

أجد هذا الرأي قابلا للنقاش، خاصة أن صاحب الكتاب نفسه يخصص، في وقت لاحق، قرابة ٥٠٠ صفحة لوصف قصص أمجاد العباسيين والعثمانيين والفرس في عرض البحار، فيما هو يواصل تأكيده بشكل مستمرّ على أنْ لا شيء في التاريخ البحري للمسلمين والعرب جدير بأيّ اهتمام خاص. أشعر أن دو بلانهول كان يمكنه أن ينقص من حدة لهجة تأكيداته إذا كان قد قرأ أيضا حكايات شعوب أخرى تتحدّث بدورها عن الإثارة والظروف الملاحية في عهد تلك الشعوب. وإنه من المفارقات أن وجود العديد من النصوص في العالم الإسلامي كان يُفترض أن يثبت أن هناك العديد من المسلمين الذين كانوا يسافرون، دون شك، حول أجزاء كثيرة من العالم. تمثّل هذه النصوص، في جميع الأحوال، شهادة على خوف بشري عاديّ عند هبوب العواصف أو لحظة هجوم الأعداء أثناء الإبحار، لكنها تظلّ غير كافية لإثبات الرأي القائل إن جميع المسلمين كانوا بحارة أو ملاحين جديرين بالشفقة والرثاء.

إن حب البحر شعور بشري كوني، ويبدو أن النصوص التي اعتمدها دو بلانهول لم تكن محايدة. لا يمكن لدو بلانهول أن يتجاهل، على سبيل المثال، أنّ المسلمين العرب تمرّسوا بالملاحة في أعالي البحار. هم الذين

ابتدعوا الشراع الثلاثي. وهم الذين أخذوا البوصلة عن الصينيين وساعدوا على تحسينها، وهذا منجز من بين العديد من الإنجازات التكنولوجية الأخرى التي أنجزوها في ذلك الوقت.

إن النصوص التي كتبها بيري ريّس وسليمان المهري وسيدي جلبي وأحمد ابن ماجد تحتوي أحياناً على تَأَسٍّ على ظروف البَحَّار وشكوى منها، ولكنها لا تبتعد عن المحيط أبدا، ولا عن حياة بربروس الأميرال العثماني الشهير في منطقة البحر الأبيض المتوسط. وعلى العكس من ذلك تبيّن أن الملاحين والجغرافيين يتشاطرون حبّ البحر مثلهم في ذلك مثل أيّ شخص آخر له ارتباط حقيقي بالملاحة. أذكر هنا على سبيل المثال تصريحات حول سيدي علي الريّس الأميرال العثماني في المحيط الهندي، الذي كتب كتابا شهيرا بعنوان مرآة الممالك سنة ١٥٥٧ م.

«سيدي علي سليل أسرة مرموقة ذات صلة بترسانة «غلطة». [١٦] ويبدو أن حبّه للبحر كان وراثيا، يكتب سيدي علي الريّس في مرآة الممالك:

> أنا، المتواضع سيدي علي بن حسين، المعروف أيضا بالكاتب الرومي (أي من تركيا)، قبلت تولّي المنصب بكلّ سرور. كنت دائماً مولعا جداً بالبحر، وقد شاركت في الحملة ضد رودوس تحت إمرة السلطان سليمان، ومنذ ذلك الحين صرت أشارك في كل الحملات تقريبا،

(١٦) غلطة: تقع على الشاطئ الشمالي من اسطنبول، أكبر مدن تركيا. (المترجمة)

برًا وبحرا. حاربت تحت إمرة خير الدين باشا وسنان باشا وقباطنة آخرين. وقد أبحرت عبر البحر الغربي (الأبيض المتوسط) حتى أنني أعرف كل زاوية فيه وكلّ ركن منه. وقد كتبت العديد من الكتب في علم الفلك والعلوم البحرية ومسائل أخرى ذات صلة بالإبحار. منذ فتح القسطنطينية، كان جدّي ووالدي مسؤولان عن الترسانة في «غلطة»؛ وكان لكل واحد منهما باعٌ يُذكَر فيُشكر في المهنة، وقد أورثاني مهاراتهما.[١٧]

أريد أن أركّز على وجهة النظر هذه، إذ كثيرا ما تُشوَّه الرؤية للتاريخ البحري. أنا حين أنظر إلى الاهتمام الذي يوليه «متحف إسطنبول البحري» (الذي يجري تجديده الآن) إلى التاريخ البحري، وحين ألاحظ وجود متحفين بحريين اثنين سيتم فتحهما تحت رعايته، أحدهما على الأرض والآخر على متن سفينة، يمكنني أن أفهم أن الأتراك يثمّنون ذاكرتهم البحرية ولديهم تُحفٌ قيّمةٌ جداً إن لم تكن فريدة.

ومنها مثلا أكبر مجموعة من السفن الأميرية في العالم وأقدم قاعة عرض في متحف دنيز في بيسيكتاس. لقد زرت المعرض الذي أقيم في المتحف البحري في أبريل/نيسان ٢٠١٠ ولاحظت أن المحيط الهندي ليس غائبا عن تلك الذاكرة البحرية.

---

(١٧) Mirat ul-Memalik (1557), by Sidi Ali Reis, trans. A. Vambery (1899), See Travels and adventures of the Turkish admiral Sidi Ali Reis in India, Afghanistan, Central Asia, Persia, during the Years 1553-1556. Available on line : www.columbia.edu/itc/mealac/pritchett/)

الأسباب الكامنة وراء التدخّل العثماني في المحيط الهندي

لتسليط الضوء على التدخل العثماني في شؤون المحيط الهندي، يجدر بنا فهم السياقات الاقتصادية والجغرافية السياسية في ذلك الوقت.

يعزى ازدهار التجارة البحرية في العالم العربي الإسلامي، ولو جزئيا، إلى تحوّل مركز الإمبراطورية العربية سنة ٧٦٢م من دمشق إلى بغداد في العهد العباسي. وهذا حدثٌ أدى إلى دفعة جديدة للتجارة البحرية في المحيط الهندي. ورغم ذلك، بقيت الطرق البرية لنقل البضائع من الصين والهند مزدهرة. فعلى سبيل المثال، كانت حلب في سوريا مركز عبور مهمّ من مراكز تجارة الحرير في الشرق الأوسط وما بعده، كما كانت القاهرة مركزا لتجارة التوابل الثمينة. وكانت العائدات التي يمكن الحصول عليها من منتجات المحيط الهندي ذات أهمية قصوى بالنسبة إلى الدولة العثمانية. فعلت السلطات ما بوسعها لتسهيل مرور تلك الثروات، فقامت ببناء محطات للتجار وحيواناتهم، ونصبت مواقع عسكرية لحماية التجار وقوافلهم من اللصوص. وتمكّن العثمانيون من بسط نفوذهم العسكري على المزيد من الأراضي، حتى أنهم فتحوا القسطنطينية في نهاية المطاف. وذلك كلّه بفضل الأموال التي كانت تجمع من الضرائب المفروضة على التجارة.

كان فتح الإمبراطورية العثمانية للعاصمة البيزنطية تحت قيادة السلطان العثماني محمّد الثاني يوم الثلاثاء ٢٩ مايو ١٤٥٣م نقطة تحوّل

في التاريخ. وقد سبّب هذا الحدث صدمة كبيرة في جميع أنحاء أوروبا المسيحية. أما في المتوسط، فزادت القوة البحرية العثمانية. عندها استشعرت البندقيّة خطر العثمانيين على احتكارها توزيع تجارة التوابل وشرعت تستعدّ للانتقام. ولكن بعد الكثير من المعارك البحرية لم يكن من الممكن القضاء على الأتراك بعد أن صاروا قوة كبرى في البرّ والبحر.

ولذلك لم يكن أمام الأوروبيين سوى طريقة واحدة للخروج من الأراضي العثمانية ومراقبة البحر الأبيض المتوسط: وهي استكشاف طرق بحرية بالذهاب جنوبا وغربا. وهذا ما فعله من تلوا كريستوفر كولومبس وهنري البحار طيلة أكثر من قرن قبل وصول فاسكو دا جاما إلى ساحل شرق أفريقيا سنة ١٤٩٨م. يشير بعض المؤرخين إلى أن الحكام المسلمين على طول الساحل الشرقي لأفريقيا ظنوا أن القادمين الجدد من البرتغاليين أتراكا. لذلك رحّبوا بهم ترحيبا حارا. وحين اكتشفوا خطأهم، كان الأوان قد فات. ومن المفارقات الحقيقية أن مجيء البرتغاليين إلى الطرق البحرية لتجارة التوابل هو الذي أدّى إلى تحرّك العثمانيين باتّجاه المحيط الهندي، استجابة لاستغاثة المماليك وطلبهم المساعدة من العثمانيين، بعد انخفاض حادّ في كميات التوابل والعطور والحرير والعاج والسلع الأخرى التي كانت تصل إلى القاهرة.

هذا الانخفاض راجع إلى مصادرة البرتغاليين لطرق التجارة الرئيسية في المحيط الهندي. لقد صارت أسعار التوابل في البرتغال سنة ١٥٠٥م أقلّ خمس

مرات من سعرها في البندقية، وهي المدينة التي انتشرت منها ثروات الشرق الرائعة باتجاه أوروبا. لقد أدّت سيطرة البرتغاليين على طرق تجارة التوابل إلى ضعف مصر والبندقية، كما أدّت إلى تناقص ضرائب العثمانيين.

كان السلطان العثماني سليم الأوّل على وعي تامّ بهذا التهديد الاقتصادي والجغرافي إستراتيجيا. فبدأ بتطوير تحرّكات مضادّة في المحيط الهندي. لقد كان يعرف تماما أن الاستخبارات عن تلك المناطق البعيدة أساسية قبل أيّ عملية. فدعا، طلبا للمشورة، كلاً من بربروس (١٤٧٨م-٤ تموز/يوليه ١٥٤٦م)، أميرال الأسطول التركي الذي كان مهيمنا على البحر الأبيض المتوسط طيلة عقود، و«بيري ريّس» (حوالي ١٤٦٥م-١٥٥٤م أو ١٥٥٥م) الملاح الماهر ورسّام الخرائط الشهير. كانت الإمبراطورية بأسرها مستعدة لقلب الموازنة البرتغالية التي تحتكر تجارة التوابل. ومن المعروف أن الأتراك كانوا قوة بحرية عظمى في البحر الأبيض المتوسط، ولكن المحيط الهندي كان أرضا مجهولة بالنسبة إليهم، رغما عن أن الأتراك كانوا يعرفون جيدا أن الهند هي المصدر الذي تأتي منه التوابل الثمينة أو «بهارات» (الكلمة العربية المستمدة من اللغة السنسكريتية، لا تزال تستخدم للإشارة إلى التوابل، كما هو مثبت بسوق البهارات الملوّن الذي قمت بزيارته في إسطنبول).

ومثل أيّ سلطة في ذلك الوقت، كانت الإمبراطورية العثمانية على علم بما للبهارات من أهمية حاسمة على اقتصادها وعلى سيادتها. ولا شك في

أن بربروس خير الدين باشا، الأميرال الجريء، كان حريصا على رؤية بلاده تشارك في هذه المغامرة البحرية. فمن المعروف عنه أنه قال «من يحكم البحار يحكم العالم». وقد يكون البحّار والباحث «بيري ريّس» يشاطره الرأي، حتى أنه أعرب عن ذلك بأسلوب آخر جسّدته خبرته في مجال الإبحار عبر البحر المتوسط ومهارته في مجال الجغرافيا؛ تلك المعرفة التي وسّعها لتشمل الطرق البحرية للتوابل بناء على طلب من السلطان نفسه. يؤكّد المؤرخون الأتراك الرأي القائل إن الإمبراطورية العثمانية أصبحت إمبراطورية أخرى، حين انتقلت من البحر الأبيض المتوسط إلى المحيط الهندي. تغيرت هياكلها الثقافية والسياسية، كما شهدت تغيّرات كان مصدرها الاحتكاك بالآخر، بالمختلف، سواء من حيث المعارف البحرية أو الثقافية المتنوعة.

المحيط الهندي: محيط غير معروف بالنسبة إلى العثمانيين

منذ البداية يمكننا أن نقارن بين مغامرة المحيط الهندي العثمانية وعصر الاكتشافات الذي شهدته الدول الأوروبية ومنها إسبانيا والبرتغال مثلا. لنأخذ هذين البلدين الرائدين على سبيل المثال. وهي وجهة نظر أنتونيو كازالي الخبير في التاريخ العثماني البحري. يقول أنتونيو كازالي [١٨]:

Giancarlo Casale, The Ottoman 'Discovery' of the Indian Ocean in the Sixteenth Century: The Age of. (١٨) Exploration from an Islamic Perspective. www.historycooperative.org/.../casale.html -

تتشاطر حضارات الغرب المسيحي في القرون الوسطى والشرق الأوسط الإسلامي، إلى حد كبير، المعرفة نفسها في ما يخص المحيط الهندي: أي التقاليد الجغرافية في العالم اليوناني الروماني، وخاصة التوليف المجسد في كتاب جغرافيا لبطليموس.

غير أن الجغرافيين في بلاد الإسلام تمكنوا من إدخال تحسينات كبيرة على هذه المعرفة طيلة القرون التي تلت الفتوحات الإسلامية الأولى. تحقق هذا جزئيا بفضل عدد من أوجه التقدم التقني التي حسّنت دقة مسح الأراضي. ولكن أهم عامل في هذه العملية إنما هو ظهور شبكة تجارية إسلامية واسعة امتدت على طول المحيط الهندي ابتداء من القرن الثامن.

أثار الباحث الفرنسي الشهير أندريه ميكيل هذه النقطة أثناء تصوير لقطات شريطي السينمائي الذي يحمل عنوان الذاكرة البحرية للعرب[١٩]، وأندري ميكيل أخصائي في العالمين العربي والإسلامي. ولأنّ العالم العربي والإسلامي يقع في «منطقة برزخ»، أي مناطق ممرات وطرق تجمع بين التجارة والجغرافيا ولا سيما طرق الحرير والتوابل التي تمرّ ببغداد ومسقط والقاهرة،

(١٩) خال طورابلَي: "الذاكرة البحرية عند العرب" (فلم من ٥٢ دقيقة). من إنتاج شركة أفلام شاماريل فيلم لا لونتارن بباريس سنة ٢٠٠٠. تم تصوير هذا الفلم بالمغرب وتونس والهند وعُمان وزنجبار وموريشيوس ومدغشقر والصين والمكتبة البريطانية ومعهد العالم العربي بباريس. وهو فيلم وثائقي شامل عن اختراعات العرب والمسلمين ومهاراتهم وخلقهم لثقافة كبيرة تمتدّ على مدى المحيط الهندي وذلك من خلال التجارة والملاحة.

فقد تمّ إنشاء آليات خاصة، كما يعبّر موريس لومبارد بحق. نقرأ: [٢٠]

كان العالم الإسلامي يتمتّع بصلات مباشرة مع المراكز الحضرية والمتحضرة نظراً لموقعه المركزي في قلب العالم القديم، ومركزه المهيمن في منطقة البرزخ بين امتدادين بحريين كبيرين – المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط – وبسبب الطريق القاري العظيم، طريق السهوب والصحارى والواحات الذي يمتدّ من آسيا الوسطى ويؤدي إلى غرب أفريقيا. وكان ينمّي تبادلات مثمرة، على قدم المساواة، مع الهند والصين وبيزنطة. ولكنه كان أيضا على اتصال بـ»العوالم الشابة « التي يقطنها الرُّحّل أو تلك التي كانت لا تزال بربرية أو متأثرة بالبربرية. ومنها السهوب التركية، ومناطق الأنهار الروسية، والعالم الأسود، والغرب المسيحي الذي ستشيّد فيه حضارة مشرقة، فيما هي تأخذ عنه حيويته. إن العالم العربي والإسلامي جسرٌ بين عالمين حدوديين.

هذه الرؤية العامة تسمح بفهم الأسباب التي اضطرّت المسلمين إلى تخطيط الأراضي التي كانت في اتساع مستمرّ. فسرعان ما صار العالم الإسلامي ممتدّا من الأندلس إلى كانتون. وقد استطاع المسلمون العرب

---

(٢٠) Maurice Lombard, Nous vivions dans des clairières. L'Islam, lui, brillait de tous ses feux..

(وهو ما ترجمته: كنا نعش في الظل، في حين كان الإسلام يشع أنوارا)

This text appeared in Le Temps stratégique No 20, Spring 1987. See Grandeur de la civilisation islamique
www.archipress.org/batin/ts20lombard.htm

معرفة المزيد حول طرق التوابل والبلدان التي توفّر ثروات رائعة للعالم، نتيجة وجودهم بالقرب من المحيط الهندي وسهولة الوصول إليه. يضيف جيانكارلو كازالي قائلا: [٢١]

نظراً لحركة المرور الكثيفة على طول هذه الطرق، سرعان ما شرع المسافرون في إنجاز مجموعة متنوعة من الأعمال حول الأماكن التي زاروها، في حين كان الملاحون والقباطنة يجمعون خطوط السير وسائر الأدلة الملاحية لاستخدامها عمليا على الممرات البحرية. وعلاوة على ذلك، وعلى الرغم من أن أقدم هذه الأعمال يعود إلى القرنين التاسع والعاشر، فسوف يستمر إنتاجها دون انقطاع حتى في فترات مبكّرة من التاريخ العثماني. ومن الأمثلة المعروفة جيدا عن مثل هذه الأعمال الأخيرة كتاب الرحالة الشهير ابن بطوطة في القرن الرابع عشر، فضلا عن كتاب البحّار الشهير ابن ماجد. وهو دليل للملاحة ألّف قبل بضع سنوات من ابتداء الرحلات البرتغالية الأولى حول رأس الرجاء الصالح.

تغيّرت الرؤية البطليموسية للعالم إلى حد كبير نتيجة البيانات التي جمّعت من الأراضي والبحار والعديد من الدول. ويمكن للمرء أن يلاحظ من خلال الخرائط الأولى التي رسمها المسلمون، وخاصة الإدريسي، أن المحيط

---

(٢١) Giancarlo Casale ذكر سبقا.

الهندي مفتوح ويصبُّ في المحيط الأطلسي، بعكس ما صوّره بطليموس الذي اعتبر المحيط الهندي محيطا مغلقا. وهذا يعني دون ريب، مثلما أشار المؤرخ روديل فرناند في العديد من الدراسات، أن الرسامين المسلمين العرب ظلوا يرسمون العالم طيلة تلك السنوات التي يمكن أن نسميها عصر الاكتشافات في العالم الإسلامي. وكانت غايتهم من ذلك مدّ البشرية بمعرفة أفضل للأرض التي يعيشون فوقها، خاصة تلك الواقعة على طول المحور الشرقي المؤدّي نحو المحيط الهندي حيث تزدهر تجارة التوابل وتجارة الحرير المربحتان واللتان تجذبان أنظار العديد من البلدان عامة والبلدان الغربية خاصة. يقول المؤرخ روديل فرناند: (٢٢)

> وهكذا فإن الجغرافيين المسلمين تمكّنوا من الوصول إلى العديد من الأدبيات التي ما فتئت تزداد باستمرار وتوسع من نطاقها، خاصّة في ما يتعلّق بالمحيط الهندي والأراضي المتاخمة له، كما صاروا متعودين على هذه المنطقة الشاسعة من العالم وأصبحوا يتمتعون بفهم أعمق بكثير من فهم من سبقوهم من العالم القديم في أي وقت مضى.

يمكننا أن نفهم أن الاجتماع بين سليم الأول وبربروس و بيري ريّس كان من نفس طبيعة الاجتماع الذي عقده الملاح هنري (قبره موجود في ساجريس بالبرتغال) عند إعداد حملة لوسيتانيين على طريق التوابل البحرية مع رسامي الخرائط والجغرافيين والملاحين. هذه المقارنة بين سليم وهنري المستكشف

---

(٢٢) Giancarlo Casale ذكر سبقا.

ليست عارضة، لأن السلطان كان مثل نظيره البرتغالي يتمتّع بسمعة الرجل المغرم بالخرائط والنصوص الجغرافية. كان السلطان سليم شغوفا بالبحث العلمي مثل أسلافه. وقد كان يُعْرَفُ أيضا باسم سليم العابس. وكان يرعى العلماء بسخاء. وهذا صنيعٌ سمح له بالحصول على معلومات أكثر شمولاً عن العالم. كان يدفع الغالي والنفيس للحصول على البيانات الواردة في أعمال الجغرافيين ورسامي الخرائط الأوروبيين. وكان الشغف نفسه موجودا في أوروبا الغربية حيث كان الحكام البرتغاليون والفرنسيون والإسبان يرغبون في الحصول على المعارف والمعلومات الاستخباراتية من علوم المسلمين العرب، ولا سيما ما توفّر من تلك العلوم في الأندلس بإسبانيا، وما وقع منها بين أيدي المترجمين اليهود من جزر الكناري. فالمترجمون اليهود هم الذين ترجموا العديد من أعمال المسلمين العرب إلى اللغة اللاتينية. ولذلك فإنه ليس من قبيل الصدفة أو المفاجأة في هذا السياق، أن ترى «بيري ريّس» يبرز باعتباره ملاحا شهيرا وباحثا في جغرافيا البحر الأبيض المتوسط.

بيري ريّس: الرائد الشهير للحملات العثمانية في المحيط الهندي



خريطة بيري ريّس لأوروبا والبحر الأبيض المتوسط وشمال أفريقيا الواردة في كتابه: كتاب البحريّة

إن أشهر ملاح في المحيط الهندي في عصر ما قبل الحداثة هو العماني أحمد ابن ماجد الذي ألّف ما يقارب الأربعين مصنّفا في الملاحة في أواخر القرن الخامس عشر الميلادي (أكثرها شهرة كتاب **الفوائد**). أشاد الملاح التركي سيدي جلبي (سيدي علي ريّس، ١٤٩٨-١٥٦٣م) بابن ماجد واعتبره المعلّم الأمهر. وقد ألّف سيدي جلبي كتابين هامين هما: **مرآة البلدان** وكتاب **المحيط** (١٥٥٤-١٥٥٨م). وكتاب **المحيط** كتاب شهير في مجال الملاحة جمع فيه المؤلّف المهارات الملاحية العربية وخبراته في المحيط الهندي. ويزخر كتاب ابن ماجد أيضا بالتفاصيل الفنية حول الملاحة وإدارة طاقم السفينة. وتوجد فيه ملاحظات حول «القصور القمري وطرق النجوم ومواسمها»، كما يعبّر الملاح العماني الأمهر. ولأن ابن ماجد كان أيضا شاعرا فلنستشهد ببعض

أبيات من أشعاره: [٢٣]

إِقَامَتِي بَيْنَ مَنْ لاَ يَقْتَفِي أَثَرِي
أَمَرُّ مِنْ خَطَرَاتِ البَحْرِ فِي المَطَرِ
دَعْنِي بِفُلْكٍ أُقَاسِيهَا عَلَى خَطَرٍ
فَإِنَّهَا خَيْرُ مِنْ صَحْبٍ عَلَى خَطَرِ
طَوْرًا أَجُوزُ بِهَا مِنْ بَيْنِ مشكلةٍ
وَتَارَةً أَلْتَهِي بِالأُنْسِ والسَّهَرِ
إِنْ كَانَ لاَ بُدَّ مِنْ صَحْبٍ وَمِنْ سفرٍ
وَمِنْ رُكُوبٍ فَقَدْ جِينَا عَلَى قَدَرِ
ذِي آيَةُ اللهِ مَرْكُوبِي وَمُصْطَحَبِي
رَبٌّ كَرِيمٌ وَبَيْتُ اللهِ مِنْ سَفَرِ

تبيّن الملاحظات التي أبداها ابن ماجد أن كزافييه دو بلانهول مخطئ مرة أخرى عندما اعتمد التعميم حين تحدّث عن «دوار البحر الذي يصيب المسلمين وعن نفورهم من البحرية». ذلك أن أحمد ابن ماجد يقول بوضوح إن السفينة شيء مقدّس والإبحار مثل سَعْيٍ رُوحِيٍّ. وهذا يعني صراحة أنْ لا وجود لشيء اسمه رهبة المسلمين الطبيعية أو الدينية من البحر.

كان بيري ريّس اللامع في العصر العثماني نظير ابن ماجد. كان بيري شابا حين انضمّ إلى البحرية العثمانية سنة ١٤٨١م، وعمل فيها مع عمه

(٢٣) Edward A. Alpers, "Imagining the Indian Ocean World", p 5-6, in pdf expo file quoting Tibbets, in www.alamo.edu/sac/history/keller/indiano/alpers_ioworld.pdf

كمال ريّس، وهو بحار مشهور جداً في ذلك الوقت. ومن ضمن المعارك التي شارك فيها معركة ليبانتو الأولى (معركة زونتشيو) سنة ١٤٩٩م ومعركة ليبانتو الثانية سنة ١٥٠٠م. ومن المفيد أن نشير هنا إلى أن الأتراك كانوا أول دولة بحرية في التاريخ استخدمت المدافع على متن سفنها أثناء معركة ليبانتو الأولى.

سنة ١٥١١م شرع بيري يعمل على تأليف كتابة كتاب البحريّة، وهو يعتبر واحداً من أكثر كتب الملاحة شهرة في تاريخ العالم قبل الحداثة. يستكشف الكتاب في معظمه الخلجان والمعالم والتقنيات في البحر الأبيض المتوسط، إلى جانب الموانئ والطرق الملاحية ويرسمها. ويورد تفاصيل عن الحياة المحلّية وجوانب من ثقافات الشعوب الأصلية. كُتب كتاب البحريّة في الأصل ما بين سنة ١٥١١م وسنة ١٥٢١م. ثم تمّ تنقيحه ما بين سنة ١٥٢٤م وسنة ١٥٢٥م. وقد رسم الملاح العثماني مخططاته مع عمّه كمال ريّس، وهو شخصية عظيمة في البحرية العثمانية في البحر الأبيض المتوسط. ثم قام بيري ريّس بإضافة المزيد من المعلومات وكذلك الخرائط والرسوم البيانية حين اعتزم إهداء الكتاب إلى سليمان العظيم (أو سليمان القانوني). فصار الكتاب يحوي ٤٣٤ صفحة و٢٩٠ خريطة. وقد رسم بيري ريّس هذه المخططات خلال أسفاره حول البحر الأبيض المتوسط صحبة عمّه كمال ريّس.

ينقسم كتاب بيري إلى جزئين أساسيين. في الجزء الأول، يقدّم بيري ريّس قوائم بيانات مفيدة تتعلق بالفن المعقد لاستخدام البوصلة؛ كما يحاول

أن يصف أنواعا مختلفة من العواصف التي تحدق بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، ويقترح مخططات وخرائط ملاحية ساحلية، إلى جانب معلومات مفيدة متعلقة بعلم الفلك. ولا عجب في أن كتاب بيري ريّس المتعدد الأوجه كثيرا ما يتشابه مع أعمال العُماني ابن ماجد. وقد اشتهر الكتاب لأنه يحتوي على خرائط العالم الجديد. ويذهب بعض المؤرخين إلى أن عَمَّه سطا على هذه الخرائط عندما هاجم سفينة كان يوجد على متنها بحّار من الذين رافقوا كريستوفر كولومبس في رحلاته. وفي الجزء الثاني من كتابه، أورد ريّس مخططات للبحار المترامية حول تركيا والسواحل الفرنسية وسواحل شمال أفريقيا ومصر ونهر النيل ومواضع أخرى.

منذ سنة ١٥١٣م، وهي السنة التي صمّم فيها الخريطة الأولى للعالم، أَبْهَر الجميع وفتنهم بدقّته. ظنّ الكثيرون أن الخريطة كانت تستند إلى رسوم بيانية وخرائط جمعها، بما في ذلك تلك التي رسمها كولومبوس. لكن الأبحاث اللاحقة أثبتت أنه لا يمكن تأكيد هذا الأمر. وبذلك ظلّت أعمال ريّس لغزا. وبقي رسمه لخريطة أنتاركتيكا لغزا أيضا. قام ريّس كذلك برسم «البحار السبعة» – كما يشهد على ذلك مخطوط للخريطة موجود في متحف توبكابي – منها البحر الأبيض المتوسط، والمحيط الأطلسي، والمحيط الهندي، والفارسي، والبحر الأحمر، وشرق أفريقيا، والصين. وهي خريطة تكشف رؤية واسعة جداً للعالم منذ وقت مبكر في التاريخ.

ولأن بيري كان ثاقب الرّأي ورسّام خرائط مقتدر، فإنه بإمكاننا أن نذهب إلى أن ما قاله حول المحيط الهندي وموقعه الإستراتيجي هو الذي

دفع السلطان إلى التنقّل إلى المنطقة واتخاذ القرار بأن أي إمبراطورية ذات طموحات مشرّفة عليها وضع إستراتيجية عالمية، وأن استثناء المحيط الهندي وثرواته يتناقض مع هذه الحقيقة. وهذا ما قد فهمته بلدان أوروبية أخرى كانت تنفق كميات هائلة من المال والطاقة على مدى عقود كي تسيطر على طرق التوابل. هناك حقيقة مثيرة جداً للاهتمام في هذا المجال، كما أنها تتصل بموضوعنا اتصالا مباشرا، وهي التالية: عندما قدّم بيري ريّس الخريطة إلى سليم الأول سنة ١٥١٧م، أي بعد مرور بضعة أسابيع على حملته المظفّرة على مصر، يفترض أنه قال: «كم أن العالم صغير...» ثم مزّق خريطة العالم إلى قسمين، وأعرب عن هذا الموقف الجريء: «إننا سوف نحتفظ بالجزء الشرقي من العالم، وسنترك الجزء الغربي للآخرين». وقد تمّ العثور على الجزء الغربي الذي رماه السلطان في قصر توبكابي في عام ١٩٢٩م. احتفظ سليم الأول بالجزء الشرقي من الخريطة لاستخدامه في الحملات القادمة بُغْيَةَ السيطرة على تجارة التوابل في المحيط الهندي. وهذا الجزء من العالم المتصل بتوابلنا قد فقد نهائيا. يكتب كازالي عن هذا الأمر:

دخل سليم في مفاوضات مع السلطان مظفّر شاه الثاني في ولاية غوجارات[٢٤] حول ضربة مشتركة محتملة ضد البرتغاليين في غوا. وقد أدّى هذا الأمر بباحث حديث واحد على الأقل إلى التكهّن بأن الجزء

(٢٤) غوجارات: ولاية في شمال غرب الهند. (المترجمة)

المفقود من الخريطة قد تم فصله عمدا حتى يتمكن سليم الأول من الاستفادة منه استفادة أكبر في تخطيطه لحملات عسكرية مستقبلية في هذا الاتجاه.[٢٥]

ولسوء حظ بيري، توفي السلطان سليم سنة ١٥٢٠م. لكن العثمانيين واصلوا الاهتمام بمتابعة أهدافهم في المحيط الهندي. فتمكّن بيري من العمل تحت رعاية الوزير الكبير المستنير إبراهيم باشا وسليمان الأول، وهو يعرف أيضا باسم سليمان العظيم. وطُلب من بيري أن يضيف معلومات عن المحيط الهندي إلى كتابه **كتاب البحرية**. وسرعان ما أصبح هذا الكتاب النصّ العثماني الأول الذي يحتوي على معلومات شاملة عن محيطنا، كما يصوّر اكتشافات فاسكو دا جاما، والمهارات الملاحية البرتغالية، والأساطيل المتجهة إلى الهند وبحار التوابل ودول آسيوية أخرى. أوضح ريّس أنه حين يؤلّف كتابا بدلاً من أن يرسم خريطة واحدة إنما يقدّم بذلك عملا مفصّلا وغنيا بالمعلومات عن الملاحة والعالم في عصره. ومثلما فعل الكاتب الرائد ابن ماجد كتب بيري ريّس كتابه نظما. والسبب في ذلك قد يكون لتسهيل الحفظ، (كما هو الحال في المعاهدات الزراعية القديمة التي كانت تكتب نظما للسماح بتذكر معلومات تفصيلية بطريقة أكثر سهولة). أورد بعض العلماء معلومات متضاربة حول المعلومات العلمية المختلطة لدى بيري ريّس، فقد كان يستخدم معارف الجغرافيين الغربيين أيضا.

---

(٢٥) Giancarlo Casale ذكر سبقا.

ولكن هذه الإشارة إلى رسّامي الخرائط والجغرافيين الأوروبيين تشير إلى ثلاثة أمور:

أوّلا، إن اللجوء إلى مصادر غير عثمانية/إسلامية لا تعتبر ممارسة علمية مشينة في نظر الحكام العثمانيين الذين كانوا منفتحين على مختلف مصادر المعرفة. فقد كان المسلمون والمسيحيون واليهود (يشار إليهم بأنهم «أصحاب الكتاب») يتعايشون في المجتمع نفسه جنبا إلى جنب مع أناس آخرين، وقد توصّلوا إلى تطوير ثقافة فكرية مشتركة تخدم المعرفة. حصل ذلك في الأندلس، وأنا أودّ أن أقول، إنه تم تصديرها إلى تركيا (حتى لو أن ذلك كان يمارس قبل فترة طويلة) قد تمّ انطلاقا من شبه الجزيرة الإيبيرية بعد إعادة الغزو الكاثوليكي سنة ١٤٩٢م. وقد أرسل السلطان العثماني بايزيد الثاني سفنا عديدة لإعادة اليهود المضطهدين إلى إسطنبول مرة أخرى، واستمرّ اليهود والمسيحيون والمسلمون في هذا التعاون الثقافي والعلمي. كانت توجد أعداد كبيرة من الأرمن الأرثودوكس في القسطنطينية القديمة، ولا يزال هناك ستة عشر معبدا يهوديا إلى جانب العديد من الكنائس في إسطنبول.

ثانيا، هذا أمرٌ يبرز نقطة واحدة هامة وهي أن علوم البحار علوم تقوم أساسا على التفاعل بين الثقافات وعبر المجالات المختلفة لأن جميع تقنيات العصر كان عليها أن تتضافر حتى تمكّن الحاصل عليها من بناء سفينة تكون مجهّزة بأفضل أدوات الملاحة ومعدّاتها. وهذا أمرٌ مشروطٌ

بالحصول على أفضل ما هو متاح في مختلف مجالات المعرفة والحِرَفيّة حتى يتسنّى للمرء تصنيع سفينة واحدة. فقد كانت السفينة هي الآلة الأكثر تعقيداً في تلك الأزمان. المثال الآخر على هذه الحقيقة هو البوصلة. توصّل الصينيون الأوائل إلى اكتشاف أقطاب المغناطيس، ونَقَل العرب هذا المُنجز من بحار الصين إلى البحر الأبيض المتوسط حيث قاموا بدراسته. ثم سافر هذا المعدّ البحري مرة أخرى إلى المحيط الهندي حيث قام العرب بتحسينه مرة أخرى. هكذا كان الأمر، فلقد كان من العادي أن يحاول المتنافسون أن يتعلّموا من بعضهم البعض لكسب المنافسة في البحار. كانت المعارف الإسلامية على اتصال مع الخبرات الفنية اليونانية وبلاد ما بين النهرين والمعارف الفارسية والهندية والصينية، وهذه كلها عوامل أدت إلى السعي من أجل التعلم. هذه هي الحركية التي أوصلت، في نهاية المطاف، إلى النهضة في أوروبا الغربية. وهذا يعني أيضا أن المعرفة عابرة للحدود. ومن المعروف أن ابن ماجد قرأ العديد من الكتب وقد اطّلع على أربعين كتابا في الملاحة والجغرافيا في المحيط الهندي قبل تأليفه كتبه الشهيرة. لكن يبدو أن مصنّفاته لم تصل إلى العثمانيين إلا في عام ١٥٦٠م.

ثالثا، إذا أخذنا مثال بطليموس الذي استخدم كتابه **جغرافيا** مرجعا للأعمال الجغرافية الأولى التي أنجزها العرب والمسلمون، فإننا نلاحظ أن مصدر المعرفة سرعان ما كان يُحسَّن ويُصحَّح ويُوسَّع. وكما قلت في وقت سابق إن معرفة العرب والمسلمين العمليّة جعلتهم يرسمون لوجه العالم

صورة أكثر دقّةً. يكفي أن أذكر مثالا واحدا على ذلك وهو البيروني الذي قام بتصويب أخطاء الجغرافي الإسكندراني الذي قال إنه لا توجد صلة بين المحيط الهندي والمحيط الأطلسي. لقد قام العلماء العرب والمسلمون الموجودون في تلك المناطق، والذين كان بإمكانهم الإبحار عبر المحيط الهندي، بتحسين العديد من جوانب الجغرافيا العالمية ولم يكتفوا بمجرد نسخها. في ضوء ما تبيّن لنا من اختلاط ثقافي ومعرفي، يتبين أيضا أن كازالي كان على حق حين ألحّ قائلا: (٢٦)

> كان ريّس يُكلَّف باستمرار من قبل كبار الوزراء والسلطان نفسه، ومن المؤكد أن استخدام مصادر أوروبية لم يكن أمرا جديدا. وفي الواقع، كان العثمانيون يعتمدون أساسا على الوسطاء الغربيين للحصول على معلومات حول العالم الخارجي، على الأقل منذ وقت محمد الفاتح. والفرق الرئيسي بين هؤلاء الوسطاء وبيري لا يكمن في طبيعة هؤلاء الوسطاء، بل يكمن في اتساع نطاق المعلومات التي تمكّنوا من توفيرها له ودقّتها.

وما من شك في أن بيري ريّس نفسه كان رسام خرائط استثنائيا وجغرافيا ذا مكانة عالمية. وما دمنا نطنب في الحديث عن إنجازات بيري ريّس اللافتة، يجب أن نضع في الاعتبار أيضا ملاّحا عثمانيا آخر وعالما جغرافيا عظيما اشتهر في عصر الاكتشافات العثمانية وهو سلمان ريّس. بدأ سلمان حياته المهنية مثل بيري بحارا في البحر الأبيض المتوسط. وهو الرجل الذي أرسله

---

(٢٦) Giancarlo Casale ذكر سبقا.

جوري كانسوه السلطان المملوكي إلى البحر الأحمر ومعه أسطول بغية إبقاء البرتغاليين بعيداً عن الجزيرة العربية، ولا سيما الأماكن المقدسة الإسلامية. فلقد كان في نية البرتغاليين الدخول إلى المحيط الهندي للحصول على رفاة نبي الإسلام (صلّى الله عليه وسلّم) ومقايضته بالقدس. وقد غزا سليم مصر كنتيجة مباشرة لسيطرة البرتغاليين على طريق التوابل.

قدّم سلمان معلومات حول المنطقة إلى كبير الوزراء إبراهيم باشا سنة ١٥٢٤م فكلّف ريّس بإدراج معلومات عن المحيط الهندي في كتاب البحرية. كان ريّس مطالبا بتوفير معلومات مباشرة عن المحيط الهندي تشمل موقعه الجغرافي، وموانئه الإستراتيجية، بما في ذلك البحر الأحمر وسيلان وملقا والسواحل السواحيلية، وتقييم القوات البرتغالية ووظائفها العسكرية، وتشمل أيضا المعلومات الاقتصادية وبيانات مفيدة أخرى للسماح للمؤسسة السياسية العثمانية بالبدء في صياغة إستراتيجية عن المناطق التي ينوي البرتغاليون احتلالها. وكانت الغاية من ذلك جعل الثروات التي تمر عبر طريق التوابل تفلت من الاحتكار البرتغالي. يمكن اعتبار هذا التقرير الذي قدّمه سلمان ريّس هو الوثيقة التي أدت إلى دخول العثمانيين المحيطَ الهندي. وكما ذكرنا آنفا، كانت الإمبراطورية العثمانية تجهل هذا الجزء من العالم جهلا تاما، وصارت على وشك اكتشاف عالم جديد والتكيّف مع رؤى وظروف لا تقلّ عنه جدّة.

توابل المحيط الهندي وآثارها في تاريخ العالم

يمكن القول، باختصار، إن قرار العثمانيين الانتقال إلى طرق التوابل البحرية في المحيط الهندي أدّى إلى نتيجتين رئيسيتين لهما تأثيرهما في التاريخ العالمي.

عندما تم تعيين السلطان العثماني سليم العابس سنة ١٥١٧م عمد إلى فتح مصر بعد أن دُعي للمساعدة على مواجهة نزيف الثروات بعد هجمات البرتغاليين الذين وجدوا طريقهم إلى التوابل. فوسّع إمبراطوريته حتّى بلغت عتبة المحيط الهندي. ويدلّ هذا التحرك على أنه لا يمكن أن تكون هناك سلطة حقيقية إلا إذا وصلت إلى طريق الثروات القادمة من آسيا. وهذا دليل على أن العولمة الاقتصادية قد بدأت في المحيط الهندي. يقرّ فينلاي روبرت هذا الأمر جازما: «في أوائل القرن السادس عشر، كانت الحرب وتجارة التوابل مرتبطتان ارتباطاً وثيقا.» (٢٧)

كان سليم الأول على وعي بهذا الواقع الإستراتيجي والاقتصادي الجغرافي عندما فتح مصر. لقد كان هدفه من ذلك أنْ يطأ نقطة هامة جداً في شبكة تجارة التوابل ويستخدمها قاعدةً بحريةً قريبة من المحيط الهندي.

---

(٢٧) Robert Finlay, "Venice, the Spice Trade and the Indian Ocean in the Age of Suleyman the Magnificent", in International Turkish Sea Power History Symposium, edited by Naval training and Education Command, Istanbul, March 2009, I-3.

تحقّق النصر للأتراك سريعاً. وسرعان ما صار شريف مكّة المكرمة والمدينة المنورة مواليا لهم، إذ اعترف بالسيطرة العسكرية على المنطقة للعثمانيين، وأصبح تابعا للسلطة العثمانية.

هذا الفعل السياسي، وهذه الهيمنة العربية التي أعرب عنها الشريف هي النتيجة الثانية لتوابل المحيط الهندي وتأثيرها في التاريخ العالمي: فقد نتج عن التبعيّة لـ»حامي الأماكن المقدسة» أنْ صار سليم الأول الزعيم أو الخليفة في العالم الإسلامي، على الرغم من أن أكبر العظيم، ملك الهند، حاول أن يشكّك في هذه السلطة. وبذلك صار لقب: «الوصي على الأماكن المقدّسة في الإسلام» يُطلق على السلطان العثماني. وهو لقب يمنحه مكانة لم يسبق لها مثيل، وقد زاد تلك المكانة رِفْعَةً نقل ما تبقّى من جثمان الرسول إلى إسطنبول حيث لا تزال محفوظة في قصر طوب كابي (الباب العالي). وهي تشمل شَعره وأسنانه ورايةً وقوساً وسيوفاً ويمكن لأي زائر في أيامنا هذه أن يراها. فهي موجودة إلى جانب عصا موسى وجمجمة يوحنا المعمدان التي رأيتها أيضا أثناء زيارتي للقصر. هذا الواقع غير معروف كثيرا بالنسبة إلينا. ونحن نادرا ما نتناول هذه الأحداث التاريخية ولا نكاد نتفطّن إلى أن سلعا من محيطنا كانت لها آثار كبيرة على العالم وعلى الإستراتيجيات التي ولّدت آثارا بعيدة المدى على العديد من الدول. وعلى أية حال، قبل أن آتي إلى إسطنبول، كنت أجهل هذه الحقيقة، ورؤية المحيط الهندي من المنظور العثماني جعلتني أفهم التاريخ على نطاق أوسع.

وهذا يعني، بوضوح شديد، أن توابل المحيط الهندي لم تسطّر سياسات البرتغال وهولندا وفرنسا وبريطانيا فحسب، بل كانت محرّكا رئيسيا أيضا في الإستراتيجيات الجغرافية للإمبراطورية العثمانية. وهذا أمر كثيرا ما تتغاضى كتب التاريخ عن ذكره.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن وجود الدولة العثمانية على ساحل البحر الأبيض المتوسّط وعلى ساحل المحيط الهندي أكسبها بجدارة لقب: «إمبراطورية» إذ لا يمكن تصوّر قيام إمبراطورية إلا على البحر، حتى لو أنكر كزافييه دي بلانهول هذا الأمر. والواقع أن هذا الوضع يتناقض تماما مع تأكيدات دي بلانهول الذي ذهب إلى أن الأتراك والبحر لم يُخلَقْ أحدهما للآخر. على سبيل المثال أورد دي بلانهول أبياتا لشاعر يدعى علي يتيم (ولد في العقد الأخير من القرن السادس عشر وتوفي سنة ١٥٦٠م) يعبّر فيها عن أن الأتراك والبحر لم يُخلقا لبعضهما: [٢٨]

هل جنّ المرء حتى يسافر بحرا؟
البحر عدوّ لا يستسلم أبدا. (...)
قال لي: فلنبحر عبر ذاك البحر، اختَرْ طريقك،
هذه المناطق القاتمة تعجّ بالمخاطر،
استدلّ بالمرايا، خلاصك في الأنوار.

(٢٨) Xavier de Planhol ذكر سابقا. كُتبت هذه الأبيات باللغة الفارسيّة ووردت في النصّ مترجمة إلى الإنجليزيّة، وقمت بترجمتها إلى اللغة العربيّة.

ثمة حقيقة أخرى تفنّد مقولات دي بلانهول. تتمثل هذه الحقيقة في أن السلاطين العثمانيين قد عبّروا عن اهتمام مستمرّ بشؤون البحار، حتى أنه منذ عهد جدٍّ سليم الأوّل حتى ما بعد عهد ابنه سليمان القانوني كانت المحيطات موضوع اهتمام وفضول وإعجاب ودراسة جدّية، إلى جانب وجهات النظر السياسية الجغرافية التي أدت إلى إنشاء أساطيل عثمانية مثيرة للإعجاب، كما أدت إلى إرسال العديد من البعثات .

أسلوب العمل

ما كاد العثمانيون يحصلون على موطئ قدم في المنطقة حتى واجهوا أكبر التحديات. ففي حين كانوا يمثّلون القوّة البحرية المهيمنة في البحر الأبيض المتوسّط لم يتمكّنوا من نقل سفنهم إلى المحيط الهندي. ربما كان هذا هو السبب الذي جعلهم، في أغلب الأحيان ، أقل قوّة وسلطة في مناطق ما وراء البحر الأحمر.

وقد أكّد الكابتن إسبك، مدير المتحف البحري «دنيز» في إسطنبول، أمرا مهمّا مفاده أن سفن «الغالي» أو قادر غا[٢٩] والمراكب التركية التي كانت تقوم بأداء جيّد في البحر الأبيض المتوسّط لم تكن مؤهّلة للإبحار في الظروف المناخية للبحر الهندي. فعلى سبيل المثال كانت أسطح سفن «الغالي» التي

كانت لا تزال تستخدم المجاذيف منخفضة للغاية وهذا لا يمكّنها من الإبحار في أعالي البحار. وكانت الإستراتيجيات البحرية أيضا إستراتيجيات مختلفة في المنطقتين، وهذا بالإضافة إلى مختلف تقنيات الحرب البحرية المطلوبة في المحيط الهندي. هذه العيوب سرعان ما أصبحت واضحة عندما بدأ الأتراك يتنقّلون من البحر الأحمر إلى الطرق البحرية الأخرى.

ومع ذلك، كانت مهمتهم العاجلة هي بناء أسطول في السويس، سمّوه باسم الأسطول الهندي. ثم غيّروا تسمية قباطنة السويس وسمّوهم القباطنة الهنود للإشارة إلى الأهداف السياسية والعسكريّة للأتراك.

يتّفق المؤرخون عموما على أن العثمانيين قاموا بما لا يقل عن ثلاث حملات مهمة في المحيط الهندي. وفي ما يلي ملخّص سريع لهذه التحركات البحرية العثمانية الهامة في محيطنا:

الحملة الأولى (١٥٣٨م)

سنة ١٥٣٦م استجاب سليمان القانوني الذي خلف سليم الثاني في الحكم لنداء طلب المساعدة من شاه بهادور حاكم ولاية غوجارات في غرب الهند، في حربه ضد أمير مغولي آخر ذي سلطة متصاعدة هو بابور

(٢٩) وهي التسمية الأصلية باللغة التركيّة لأكثر السفن استخداما في الحروب البحرية حتى القرن التاسع عشر وبها ٢٥ مقعدا. (المترجمة)

مؤسس الإمبراطورية المغولية الكبرى وعائلة اللودي التي ينحدر منها أباطرة دلهي. وأعطى تعليمات لإعداد أسطول ضخم استعدادا لتلك الحملة على الهند، لأن في ذلك الأمر مكسبا كبيرا للإمبراطورية العثمانية. وفي سنة ١٥٣٨م أبحرت إلى السويس نحو سبعين سفينة من نوع قادر غا من بينها سفن صمّمت حسب الطريقة التقليدية الخاصة بالبندقية. كان على متن هذا الأسطول ٢٠٠٠٠ جندي، منهم ٧٠٠٠ إنكشاريٍّ من نخبة الجيش العثماني. ومما يدعو للأسف أن قائدهم خادم سليمان باشا الذي تمّ تعيينه أميرالا للأسطول الهندي كان خصيّا من أصل يوناني، وقد كان يبلغ من العمر ثمانين سنة، وكان معروفا بقسوته وغلظته. لذلك كان يُفسد انتصاره بجبروته حتى إذا تسنّى له كسب بعض المعارك. وسرعان ما أثار المشاعر المعادية للأتراك.

وعندما وصل ديو إلى الهند، انقلب الجميع ضدّه. حتى أولئك الذين طلبوا مساعدته انقلبوا عليه وتحالفوا مع البرتغاليين، فاضطرّ إلى إنهاء الحصار والعودة إلى الميناء الذي جاء منه. حدث ذلك بعد احتلال الجزء الأكبر من اليمن بما في ذلك عدن. لو أن هذه الحملة كانت ناجحة، لكانت التأثيرات على تاريخ العالم دائمة وهائلة. وكان هذا ما حدث للبريطانيين الذين استحوذوا على الهند واعتبروها جوهرة الإمبراطورية البريطانية. كانت الهند، في الحقيقة، أثمن جوهرة في التاج، الأمر الذي كانت له عواقب دائمة على العالم.

ليس من المبالغة القول إن العثمانيين كانوا يطمعون في ضمّ الهند، لكن مساعيهم باءت بالفشل.

الحملة الثانية (١٥٤٨-١٥٥٢م)

حاول البرتغاليون، بعد رِدْحٍ من الزمن، استرداد سيطرتهم على المنطقة التي كان خادم سليمان باشا قد سيطر عليها. ولذلك جُهّزت حملة ثانية لتشدد السيطرة على البحر الأحمر وعدن. وكان قائد الحملة، هذه المرّة، هو بيري ريّس مؤلّف كتاب البحريّة. فقد عُيّن سنة ١٥٤٧م أميرالا على الأسطول العثماني في المحيط الهندي. وكان أيضا قائد الأسطول الموجود في السويس بمصر.

وباسترداده لعدن من أيدي البرتغاليين سنة ١٥٤٨م، أعاد البحر الأحمر إلى السلطة العثمانية. وكانت مسقط القاعدة الإستراتيجية الموالية إذ فتحها سنة ١٥٥٢م. وهكذا أصبحت عُمان تحت الهيمنة العثمانية بعد أن مكثت تحت السيطرة البرتغالية منذ سنة ١٥٠٧م. ثم أصدر رستم باشا أمرا لبيري ريّس بالاستيلاء على جزيرة هرمز التي ينطلق منها البرتغاليون لشن هجماتهم. وكان الهدف من هذه الحملة تأمين البحر الأحمر وتحويله إلى «بحيرة عثمانية».

وفي أبريل ١٥٥٢م استولى بيري ريّس على قلعة مسقط بعد أن قامت البوارج العثمانية بقصف هذا الموقع قصفا مكثّفا وطردت البرتغاليين من أرض عُمان. وبعد ذلك وقع حصار هرمز في سبتمبر سنة ١٥٥٢م. واستطاع العثمانيون إخضاع مدينة هرمز وهاجموا البرتغاليين الذين شحّ لديهم الماء وقلّ الغذاء. أما العثمانيون فقد أصابهم تعبٌ شديدٌ بعد هذه الحملة الطويلة وأوشك بارود مدافعهم على النفاذ. لذلك عقد العثمانيون العزم على التخلي عن مهمتهم بعد عشرين يوما من القتال. ويمّم بيري ريّس وجهه شطر جزيرة قشم وهاجمها قبل الإبحار إلى البصرة.

لم يكن الحاكم أو «باي البايات» كوباد باشا من مؤيدي بيري ريّس. لذلك سرعان ما دخلا في صراع. فترك بيري ريّس أسطوله هناك، وعاد الى السويس دون أن يأخذ معه إلا ثلاث سفن. فغضب منه السلطان على فعلته هذه غضبا شديدا، وأعدم بيري ريّس سنة ١٥٥٢م. ويقول المؤرخون إن عقوبة الإعدام كانت نتيجة لعوامل كثيرة، من بينها أن بيري ريّس ألزم سكان قشم بأن يدفعوا له الفدية. وزعم البعض الآخر أن البرتغاليين رشوه فقدّموا له مبلغا ضخما من المال كي يوقف حصاره على هرمز. وذهب غيرهم إلى أن بيري ريّس فعل ذلك لأنه كان طاعنا في السن. فلقد تجاوز عمره الثمانين سنة عندما هاجم هرمز، وهو إنّما تخلّى عن أسطوله في البصرة لأنه أصيب بخيبة أمل عندما لم يستطع أن يهزم البرتغاليين في هرمز.

الحملة الثالثة (١٥٥٣-١٥٥٥م)

شُنّت حملة ١٥٥٢م بُغْيَةَ إعادة الأسطول الذي خلّفه بيري ريّس في السويس. وكانت الحملة بقيادة مراد ريّس الأكبر الأميرال الجديد للأسطول. لكنها فشلت. ذلك أن الأسطول البرتغالي هاجم الأسطول العثماني غِرّةً وأرغمه على العودة إلى البصرة عندما كان يحاول الإبحار من الخليج الفارسي. بعد هذه الحملة قام العثمانيون بالبعض من المحاولات للسيطرة على الهند، ولكن دون جدوى. قاد الأميرال سيد علي الحملة الكبيرة الأخيرة. وكان الهدف الرئيسي من الحملة التالية سنة ١٥٥٣م هو استعادة الأسطول الذي خلّفه بيري ريّس في البصرة. أخذ الريّس سيدي علي زمام الأمور بيده واقتاد السفن، وما إن اجتاز بها مضيق هرمز حتى فاجأه طوفان الفيل (إعصار) فباءت كلّ جهوده في مقاومة الهجمات البرتغالية بالفشل. لم تنج إلا ستّ سفن. أمّا ما تبقّى منها فبعثرته العاصفة على السواحل الهندية. وكان على العثمانيين الذين لم يحالفهم الحظ أن يقفلوا راجعين إلى ديارهم عن طريق البرّ.

غير أن هذا الحلّ كان محفوفا بالمخاطر، هو الآخر، لأن الحرب بين إمبراطوريتهم وبلاد فارس كانت ناشبة، وبالتالي لم يصل من نجوا منهم إلى إسطنبول إلا بعد ثلاث أو أربع سنوات (نحو ١٥٦٠م). كتب سيدي علي ريّس كتابا دعاه مرآة الممالك سرد فيه أحداث هذه الرحلة المحفوفة

بالمخاطر. وقدّم الكتاب إلى سليمان الأول سنة ١٥٥٧م. ويعتبر الباحثون الأتراك هذا العمل من أقدم كتب الرحلة في تاريخ أدبياتهم الغنية. ويعدّونه أيضا أحد أول الكتب التي ركّزت على المحيط الهندي.

إن فشل هذه الحملة الأخيرة كان يعني أن التفوق البحري للأوروبيين في أعالي البحار لم يتلق ضربة قاتلة. غير أن سفن قادر غا التركية ظلت تبسط سيطرتها على طول سواحل طريق التوابل، مانعة بذلك أي عدو من وضع قدمه هناك. كما كان الأتراك قادرين على السيطرة على الملاحة الساحلية وعلى تأمين الوصول إلى البحر الأحمر لسفنهم القادمة مُحَمّلَة بالمنتجات الآسيوية مثل الحرير والتوابل والمقتنيات الثمينة الأخرى. وكان الأتراك أيضا يسيطرون على اليمن فضلا عن الشواطئ الغربية للبحر الأحمر. وبعد أن ضمّوا الشريط الساحلي الضيّق من السودان وأريتريا استتب الأمن في البحر الأحمر والخليج الفارسي حتى صارت المنطقة «بحيرة تركية» وبقيت كذلك لفترة طويلة على الرغم من الخلافات المستمرة مع البرتغاليين.

استطلاع للسلام العثماني في المحيط الهندي

خلال العقود التي تلت ذلك، واصل العثمانيون وضع إستراتيجيات لتحدّي الإمبراطورية البرتغالية التي صارت الآن نشطة جدا من لشبونة إلى

غوا وما بعدها، وقد فعلوا ذلك من زوايا عديدة: الثقافية، والإيديولوجية، والعسكرية، والتجارية. وكان لا بدّ من إرساء ثقافة بحريّة جديدة على السواحل التركية وسواحل البحر الأبيض المتوسّط وتطبيقها، بعد ذلك، في المحيط الهندي بما في ذلك الحِرَف التي كانت تدرّ ربحا أكثر في ذلك العصر. ومثلما ذكرت سابقا، شيّدت في القاهرة قاعدة للعمليات أدّت إلى سيطرة العثمانيين على البحر الأحمر. وكان هذا هو البيدق الأول الذي حرّكه العثمانيون في لعبة التوابل العالمية. وحتى يتمكنوا من هزيمة منافسهم اللدود، عمد العثمانيون إلى بناء أسطول أقوى من أسطول المماليك الذين كانوا قد هزموهم للتوّ.

هكذا صار بناء السفن نشاطا مزدهرا في المنطقة مما جلب إلى المنطقة شعوبا من مختلف البلدان منها اليونان والبندقية على سبيل المثال. ولأن العثمانيين يدركون صعوبة مهمتهم، سارعوا بإنشاء ترسانة هامة في السويس، واتُّخذ قرارٌ رئيسيٌّ هامٌّ وهو تحويل قيادة السويس إلى القيادة الهندية، كما ذكرت في وقت سابق.

وكان للخبراء الإستراتيجيين في الإمبراطورية العثمانية فكرةٌ أخرى فائقة الأهمية تتمثل في التخطيط لحفر قناة تسمح بعبور أسطولهم من البحر الأبيض المتوسط إلى المحيط الهندي. وهذا مشروع جريء لم يطبّقه الأتراك أبدا. ولكن سيتبنّاه فرديناند دي ليسبس في وقت لاحق سنة ١٨٦٩م. كان سوكولو محمد باشا هو الوزير الكبير للإمبراطورية ما بين سنة ١٥٦٥م

وسنة ١٥٧٩م. وهو الذي اقترح هذه الخطة الاستثنائية التي تتمثّل في حفر قناة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر. وهذا أمرٌ يشير إلى مدى يأس العثمانيين من إمكانية نقل أسطولهم القوي وقوتهم الضاربة من البحر المتوسط إلى المحيط الهندي. ولم تمرّ ببالهم فكرة الدوران حول الطرف الجنوبي من أفريقيا حتى وهم على عِلْمٍ بأن المحيط الأطلسي والمحيط الهندي متصلان. وهذا ما عرفوه من الإنجاز البرتغالي الفذّ سنة ١٤٩٨م، ومن خبرات علماء مثل محمد الخوارزمي الباحث الرائع الذي كتب كتبا في الحساب والجبر تعتبر إنجازا ثوريا.

فللخوارزمي فضلٌ آخر يتمثّل في إعادة تقييم دراسات بطليموس الجغرافية في كتاب عن ظهور الأرض (٨٣٣م). ونحن نعرف، على سبيل المثال، أن الخوارزمي قام بقياس طول البحر الأبيض المتوسط بأدواته الرياضية المطوّرة. ووصل إلى أن طوله ٥٠ درجة، وهذا أمر أقرب إلى المعارف الحديثة منه إلى بطليموس الذي قال إن طوله ٦٣ درجة. كما قدّم الخوارزمي رؤية عصرية للمحيط الأطلسي والمحيط الهندي، وبيّن أنهما يتدفّقان باتجاه بعضهما البعض وليس هناك أرض تفصلهما كما كان يُعْتَقَدُ قبل هذا الوقت.

وعلى أيّ حال لو تمكّن العثمانيون من نقل أسطولهم، سواء عبر قناة السويس أو حول رأس الرجاء الصالح، ولو تمكّنوا من استخدام قوّتهم القصوى في المنطقة، لتغيّر تاريخ العالم لعدّة قرون. وخلافا لطرح دو

بلانهول عن عزوف المسلمين عن البحر فإن مشروع قناة السويس هذا يظهر، حقّا، رؤية بحرية جريئة حقّقها العثمانيون. وقد تعثّرت خطّة قناة السويس بسبب ضعف القدرات التكنولوجية في القرن السادس عشر.

ما بين سنة ١٥١٦م وسنة ١٥١٧م كرّس العثمانيون أنفسهم لزيادة كمّياتهم من التوابل (البهارات) التي تنقل من المحيط الهندي إلى البحر الأبيض المتوسّط وذلك بُغْيَةَ جَنْيِ عائدات أكبر من هذه التجارة المربحة. فقامت الإمبراطورية، تدريجيا، بتطوير نظام ضريبي شامل وشبكات إشراف مما مكّن العثمانيين من إيصال كميات أكبر من التوابل إلى إسطنبول وإلى مصر التي أصبحت وقتها تحت الحكم العثماني. يتحدث المؤرخون عن البنية التحتية القوية القادرة على تحدي الهند المستعمَرة البرتغالية. وتبرز هذه الحقيقة أيضا أحد أهم سمات الدولة العثمانية وهي أنها لم تعد قادرة على أن تظلّ تُعتبر مجرّد قوة برّية ليس لديها خبرة بحرية ورؤية تتجاوز ثقافة الداخل المنغلقة.

وقد لعبت توابل المحيط الهندي الدور نفسه الذي مارسته على جميع السلط العالمية الأخرى وقتها. فالتوابل هي التي جعلت العثمانيين يطوّرون الرؤى والإستراتيجيات بعيدة المدى ويسخّرون الكثير من طاقات الإمبراطورية ومواردها للحفاظ على سياسة بحرية متماسكة ومتسقة، أي سياسة تمتد من البحر الأبيض المتوسط إلى المحيط الهندي. وهذا صنيعٌ

بوّأها مكانة الإمبراطورية ذات السلطة العالمية. وقد أثبت العثمانيون بدخولهم المحيط الهندي أنهم كانوا أيضا في صدارة عصر الاستكشافات في القرن السادس عشر.

وصول العثمانيين إلى أقاصي شرق المحيط الهندي

أدّى الوجود العثماني على امتداد شواطئنا إلى حدوث تغييرات كبيرة في البيئات الدينية والثقافية. ولم يُذكر في منطقتنا إلا القليل عن الرابط بين الدول الإسلامية في جنوب شرقي آسيا، وهي أندونيسيا (وسلطنة آتشيه) وماليزيا، وبروناي، وعن التنافس بين العثمانيين والبرتغاليين على طول طريق التوابل. ولا شك في أن سهولة انتشار الإسلام كانت نتيجة مباشرة للصراع بين البرتغال والدولة العثمانية من أجل السيطرة على البضائع الثمينة. في ذلك الوقت قام العثمانيون أيضا بتوسيع نطاق نفوذهم الثقافي. فالأدب الماليزي، على سبيل المثال، يحمل شهادة على تلك الروابط التي ربطت بين تركيا والمنطقة، وبالمقابل أثرت الديناميات الثقافية المحلية في الثقافة التركية.

كان الحج من جنوب شرق آسيا يتمّ تحت الحماية العثمانية، فانتشر السيراميك من هذه المنطقة ووصل إلى قلب الإمبراطورية، لا سيما بعد أن

استقرّ بعض الدعاة والمهاجرين من الإمبراطورية العثمانية في تلك البلدان البعيدة. وربما تكون بعض الكلمات مثل «بادام» (اللوز)، وحلوى، وتمام، وعيران، وكلمات أخرى، تسرّبت من الهندية أو الفارسية أو العربية إلى اللغات المحلية، كما هو الحال بالنسبة إلى لغة الكْرِيُول في موريشيوس. وهي كلمات لا تزال قيد الاستخدام منذ وصول السفن العثمانية التي كانت تقلّ على متنها بحارة من مختلف البلدان: بعضهم من أصل أوروبي وبعضهم أفارقة وهنود وأندونيسيون وماليزييون. ومن الجدير هنا أن أذكر مثال آتشيه، وهو مثال مثيرٌ للاهتمام في ما يخصّ السلام العثماني في المحيط الهندي.

الحملة البحرية العثمانية على جزيرة سومطرة (١٥٦٨-١٥٦٩م)

يمكن اعتبار حملة آتشيه الحملة التركية الكبرى الرابعة على المحيط الهندي، رغم أن الأساطيل التي أُرسلت إلى الأرخبيل الماليزي كانت متعددة الأوجه. كان سليم الثاني هو السلطان الذي أمر بإبحار الأسطول العثماني إلى شواطئ بعيدة عن آتشيه، بعد وفاة والده سليمان القانوني سنة ١٥٦٦م. وقد أخذ بعين الاعتبار حقيقة أن السلطان علاء الدين كان في آتشيه سنة ١٥٦٥م بعد أن أصبحت تابعة للإمبراطورية العثمانية. لذلك كان يتوقّع

مساعدة من الأتراك للتصدّي للهجمات البرتغالية. وكان لهذه الحملة العديد من الأهداف: تعليم شعب آتشيه كيفيّة الدفاع عن نفسه للوقوف في وجه الأساطيل البرتغالية، وإكساب الناس أكبَرَ قدرٍ ممكنٍ من المعرفة بمساعدة الدولة العثمانية. ولذلك أبحر جنودٌ ومهندسون وتجارُ السلاح في خمس عشرة سفينة (تذكر مصادر أخرى أنها كانت ٢٢) محمّلين بكامل الإمدادات والأسلحة والمدفعية والذخيرة تحت إمْرَةِ الريّس كردغلو هيزير اللواء والقائد العام للأسطول العثماني في المحيط الهندي ومقرّه في السويس.

ولكن نظرا للتقلّبات المتكررة في منطقة البحر الأحمر، توجّب على الأسطول التوجه إلى اليمن لإخماد التمرّد. ثم أبحر عبر عدن، وجيبوتي، ومسقط، وهرمز، وسورة، وجنجيرا ولانكا (سري لانكا). وفي نهاية المطاف لم تصل سوى سفينتين إلى آتشيه سنة ١٥٦٦-١٥٦٧م (بعض المصادر تقول إن ذلك كان سنة ١٥٦٩م). وبذلك فُتح الطريق في وجه الكثير من الحملات العثمانية الأخرى لتبحر إلى هذا الركن الشرقي القصيّ من المحيط الهندي. وأبلغ العثمانيون البرتغاليين أن أي اعتداء على آتشيه سيعتبر هجوما على امبراطوريتهم، مما اضطر البرتغاليين إلى الانسحاب من المناطق البحرية المجاورة لآتشيه.

وأعرب شعب آتشيه عن تقديره لتضامن السلطة التي هبت لنجدتهم واعتبروها راعية الأمة الإسلامية والمجتمع الإسلامي. وكانوا سعداء جدا

وهم يدفعون مقابل الشحنات العثمانية نفائس ثمينة تزخر بها بلادهم من لؤلؤ وألماس وياقوت. وسرعان ما بدأ شعب آتشيه يشعر بالأمن مما جعلهم يجرؤون ويهاجمون ملقا سنة ١٥٦٨م، رغم أنه لا يمكن العثور على أيّ دليل يثبت المشاركة العثمانية في هذا الحدث.

مع ذلك، هناك شيء واحد مؤكّد وهو أن العثمانيين كانوا وراء بثّ روح القوة في آتشيه، وذلك لا لأنهم أرسلوا الذخائر هناك فحسب، بل لأنهم علّموهم أيضا كيفية تصنيع مدافعهم الخاصة. وقد توسّعت هذه الصناعة بسرعة في جميع أنحاء الأرخبيل، فصارت الأسلحة تُسبك في مصانع جافا، وملقا، وماكاسار، وبروناي، وفي غيرها من المواقع المنتشرة في مجموعة الجزر. ومن المعروف أن العديد من هذه المدافع استولى عليها الأوروبيون، وأن أجراس العديد من الكنائس الهولندية في آتشيه متأتّية من المدافع العثمانية التي وقع صهرها لتلائم هذا الغرض، وبعضها مازال يحمل الشارة العثمانية التي كانت تميّز هذه الأسلحة. كانت الأسلحة عديدة جدا. ففي بداية القرن السابع عشر الميلادي كان هناك أكثر من ألف مدفع متوسّط الحجم وعدة مئات من البنادق. وهذا يعني أن الثقة بين سكان آتشيه والإمبراطورية قد بُنيت، وسرعان ما شملت التبادلات العديد من المجالات الأخرى على المستويات الدينية والثقافية والتجارية.

وصار هذا التعاون الحقيقي واضحا عندما سمحت الإمبراطورية العثمانية لسفن آتشيه برفع العلم العثماني. ويمكن للمرء أن يفهم بسهولة أن

البرتغاليين الذين كانوا متمركزين هناك لكبح توسّع العثمانيين ولَجْمِ تأثير المسلمين على الطرق البحرية للتوابل لم يعجبهم هذا التحالف الذي بدأ يتوطّد منذ عام ١٥٣٠م بين الإمبراطورية وجزيرة الملايو. وهو تحالفٌ كان له هدف مزدوج بالنسبة إلى آتشيه: طرد البرتغاليين من ملقا، وهذا أمر مهم جدا لشحن البضائع الثمينة من شرق آسيا إلى غرب المحيط الهندي وصولا إلى شواطئ أوروبا، وبطبيعة الحال، مثلت الرغبة في توسيع نفوذهم في منطقة سومطرة الوجه الثاني لهذا الهدف المزدوج.

وكما ذُكر سابقا، وصل هذا الطلب للحصول على المساعدة العثمانية من سلطان آتشيه علاء الدين سياه القهّار (١٥٣٩–١٥٧١م) إلى سليمان القانوني سنة ١٥٦٤م. ومع ذلك، فإن بعض المؤرخين يقولون إن الاستنجاد يمكن أن يكون قد حصل سنة ١٥٦٢م، كما أنهم يعتقدون أن تعزيز العثمانيين لسلطة سكان آتشيه هو الذي سمح لهم بالاستيلاء على جزيرتي آرو وجوهور سنة ١٥٦٤م. فلقد فهم العثمانيون بسرعة كبيرة أن الدخول في تحالف إستراتيجي مع ناس آتشيه، وهم تجار فلفل كبار في ذلك الوقت، من شأنه أن يعود عليهم بفوائد دائمة، منها التصدي للتهديد البرتغالي على السواحل الشرقية من الطرق البحرية للتوابل. وهو أمْرٌ يطابق تماما سعيهم للتحالف مع منطقة المحيط الهندي، خصوصا أنْ لا تحالف لديهم في منطقة البحر الأحمر حيث السكان المحليون يظهرون العداء للوجود العثماني في كثير من الأحيان.

ومن المثير للاهتمام أن نلاحظ أن الأميرال البرتغالي فرناو منديس بينتو كتب وصفا تفصيليا لجهود العثمانيين في آتشيه، مشيرا إلى أنّ أول أسطول وصل إلى أرخبيل الملايو حوالي سنة ١٥٣٩م كان يضمّ طاقما يجمع بين ثقافات عدة. وهو طاقم جدير بأن يمثّل الممارسات الملاحية السائدة في المحيط الهندي في ذلك الوقت. فقد كان يتكوّن من ٢٠٠ بحار: من الهند، ومن جنجيرا، والعفار، والسواحيلي، ومن جيبوتي، والسند، وديبال، وتهاتا، ومن سورة. يجب أن نأخذ بعين الاعتبار أيضا أن اللجوء إلى البحارة والملاحين المحليين كان شائعا بين الأوروبيين الذين دخلوا المحيط الهندي بعد فاسكو دا جاما، وأن الإبحار كان يترتب عليه دائما تآلف أكبر بين الشعوب. هذه المساعدة التي قدّمها الحاكم العثماني إلى حليف مسلمٍ بعيدٍ جعله يشعر بالارتياح. فقد كان يطمع في الحصول على لقب الخليفة، أي زعيم العالم الإسلامي بأكمله. وبشكل سريع جدا تفطّن البرتغاليون إلى نتائج هذا الأمر وخطورته على مصالحهم وتجارتهم الاحتكارية في المحيط الهندي.

كان وجود آتشيه في محور التحالف التجاري بين تجّار البندقيّة والعثمانيين يمنحها هذه القدرة على أنْ تنافس حتى البرتغاليين أنفسهم. وربما تكون آتشيه قد بلغت ذروة قوّتها في عهد السلطان اسكندر مودا، حاكمها الذي كان لديه ما يكفي من الذخيرة (ما يقارب ٢٠٠٠ قطعة سلاح) للسيطرة على تجارة التوابل في المنطقة أكثر مما سيطر البرتغاليون عليها في

أي وقت مضى. حاول البرتغاليون مرات عديدة إضعاف هذا التحالف بضرب مواقع العثمانيين في البحر الأحمر وأرخبيل الملايو، لكنهم كانوا يفشلون باستمرار، لأن البرتغال ليست قوّة ديموغرافية، ولذلك فهي تفتقر إلى القوى العاملة لتحقيق خططها. قد يكون هذا النقص في العدد هو المبرر لأساليبهم الوحشية جدا في المحيط الهندي. وهي ممارسات كان الهدف منها إدخال الرعب في قلوب أعدائهم على الطرق البحرية للتوابل.

ظلّ نفوذ الإمبراطورية العثمانية واضحا حتى في القرن التاسع عشر عندما هاجم الهولنديون الجزيرة سنة ١٨٧٣م. فذكّر حاكم آتشيه الهولانديين بتحالف بلاده مع الإمبراطورية العثمانية معلنا أن بلاده جزء من تركيا في المحيط الهندي وهو ما اعترضت عليه القوى الغربية. وبما أن التاريخ يعيد نفسه، فقد استنجد حاكم آتشيه بالعثمانيين. وجُهّز أسطول من أجل تقديم المساعدة لحلفاء العثمانيين، لكن اندلاع انتفاضة الزيدي اليمنية منعت الأسطول من الوصول إلى الشواطئ الماليزية. ومع ذلك فإن سكان آتشيه حافظوا دائما على هذا التحالف وأخذوه بعين الاعتبار. فظلّ العَلَمُ التركي يعتبر عَلَم آتشيه حتى بداية القرن العشرين. ولا يزال العديد من الماليزيين، حتى يومنا هذا، يقضون كل عام، وهم في طريقهم إلى الحج، بعض الوقت بإسطنبول قبل أن يتوجهوا إلى مكّة المكرمة.

الخاتمة

إن رحلتي إلى إسطنبول تعني الكثير بالنسبة إليّ بسبب شغفي بتاريخ المحيط الهندي. كتبت هذه المقالة من وجهة نظر المسافر وكاتب الرحلة الذي ظلّ يجوب أرجاء البلاد مدقّقا ومستقصيا المعلومات من النصوص والناس والأماكن.

تعرّفت على وجود العرب والصينيين والفرس والأوروبيين في محيطنا. وصار لديّ الآن عدد أكبر من البحّارة والتجّار والملاّحين ورسّامي الخرائط في الصورة، وتعلّمت الكثير عن العثمانيين وتاريخهم البحري. حصلت على التفاصيل الأولى لهذه الصورة من المحادثات المثمرة التي دارت بين وبين القائد إسبك في المتحف البحري بإسطنبول. ثم تجمّعت بقية التفاصيل من الحفْرِ أكثر في المادة المتوفّرة، وقراءة البحوث فى إسطنبول، وخاصة في أرشيف توبكابي. وبوصولي إلى هذه النقطة، أستطيع أن أفنّد الآن بسهولة آراء كزافييه دي بلانهول التي يزعم صاحبها أن العثمانيين أو غيرهم من المسلمين لم يكونوا قادرين على وضع رؤية متسقة للمحيطات ولم تكن لديهم سياسة بحرية. تلك الآراء التي بناها على الاقتباس من كتب رحلة يعرب فيها الناس عن خوفهم من المحيطات، فاقتصرت ملاحظاته واقباساته على النفور المرضي من البحر. وهو نفورٌ قد يصيب أي شخص

يعيش على اليابسة، ولا يشعر بالأمان إلا على ظهرها. إنه خوف من هذا العنصر المحيطي الذي جلب الكثير من القلق إلى العديد من الدول الأخرى ذات الباع الطويل في البحر والإبحار.

إن خمسة قرون من التاريخ البحري العثماني لكفيلة بأن تناقض تأكيدات كزافييه دي بلانهول. وعلى سبيل المثال يعبّر البروفيسور جون فرانسيس جيلمارتن عن هذا الرأي المثير للاهتمام حين يقول: «إن استجابة العثمانيين السريعة الفعّالة تصبح لافتة أكثر حين نذكر أنها شنّت خلال فترة من التغير السريع في تكنولوجيا الحرب، ولا سيما الحرب في البحر». (٣٠) ويضيف أيضا: «ومن الناحية الإستراتيجية، إن اندفاع السلطة العثمانية إلى الأمام منع البحرية البرتغالية من إغلاق البحر الأحمر.» (٣١)

في إسطنبول أيضا، علمت أنه تم بناء «المحمّديّة» سنة ١٨٢٩م، وقد اعتُبرت أكبر سفينة حربية في العالم طيلة سنوات عديدة. وهذه السفينة شيَّدتها الترسانة البحرية للإمبراطورية في القرن الذهبي في إسطنبول. وهي تَسَعُ ١٢٨ مدفعا موزعة على ثلاثة طوابق. وقد خاضت حروبا بحرية هامة منها مثلا حصار سيفاستوبول (١٨٥٤-١٨٥٥م) أثناء حرب القرم.

(٣٠) Prof. John Francis Guilmartin, « The Battle of Jiddah : a case study in the Theory and Practice of Ottoman power projection into the Indian Ocean », in International Turkish Sea Power History Symposium, edited by Naval training and Education Command, Istanbul, March 2009, p IV-4.

(٣١) نفسه، الفصل الرابع ص41.

هذه الحقيقة تشير بوضوح إلى أنه من حقّ العثمانيين أن يطالبوا أيضا بنصيبهم من البحر، مثلهم في ذلك مثل أي دولة بحرية عظمى أخرى.

رحلة إسطنبول مكّنتني من تحصيل حقيقة أخرى ذات قيمة وهي التالية: إن فضاء المحيط الهندي لم يكن بحرا مغلقا بالنسبة إلى القوى «الأوروبية» فحسب، حتى بعد سنة ١٤٩٨م على إثر حملة دا جاما إلى الهند، فغيرها من الدول البحرية التقليدية التي تبحر في البحر كانت بدورها فاعلة هي الأخرى. وهنا يجب أن ندرج الأتراك في الصورة. وهذا يعني أنه يجب أن ينظر، بعد كل ذلك، إلى طرق التوابل في المحيط الهندي من هذا المنظور الأوسع، بعيدا عن كتب التاريخ التي تنشر رؤى من منظور ضيّق يعتبر أنْ لا وجود إلا لعدد قليل من الشعوب التي تمكّنت من «التحكم في الموج» (السيطرة على البحر)؛ فهذا موقف يتجاهل منجزات الفُرس والصينيين والهنود والعثمانيين والعرب (من بين شعوب أخرى) في الملاحة وفي صنع تاريخ العالم.

لقد أدركت في إسطنبول، هذا العملاق الرائع الواقع بين الشرق والغرب، أنه يجب علينا استكشاف التاريخ والنظر إليه من خلال تحديات المحيط الهندي، وعبر مواقف أقلّ عدم انحياز. إن إدراج الأمم البحرية الأخرى يدل على أنه كان هناك تجمّع كثيف نادر للشعوب في بحارنا، وقد حملوا منه وإليه العديد من الأحلام والكنوز العالمية.

أدلّة مبكرة على وجود المسلمين في جنوب غرب المحيط الهندي:
القراصنة والحجيج (١٦٩٣-١٧٠٣م)

د. مارك س. هول

في العقد الأخير من القرن السابع عشر دأب القراصنة القادمون من الأمريكيتين على مهاجمة أسطول الهندوستان. وهو أسطول غوجاراتي. وقد كان يُستخدم كل سنة أيضا لنقل آلاف المسلمين من الهند إلى الجزيرة العربية، ذهابا وإيّابا، لأداء فريضة الحج. وكان الحجيج الهنود العائدون، بعد زيارة مكّة المكرمة، يُبحرون على متن السفن من جدّة غربا إلى البحر الأحمر. ثم ترسو سفنهم في ميناء المخا قبل الدخول إلى بحر العرب. كانت غارات القراصنة على هذه السفن تحدث عادة في فصل الصيف بالقرب من مضيق باب المندب. فتُنْهَبُ السفن التي كانت قد بدأت للتوّ رحلة العودة إلى مدينة سورة، الميناء البحري الرئيسي في «صُباح المغول»، وهي مقاطعة من ولاية غوجارات. ينهب اللصوص الأنجلو-أميركيون هذه السفن الشراعية الخشبية طمعا بالأساس في قيمة البضائع التي تمّ تحميلها على متن هذه السفن في الجزيرة العربية. ولكنهم غالبا ما كانوا يأسرون أيضا عددا من أفراد الطاقم والركاب أثناء غاراتهم.

كان العديد من هؤلاء الأسرى بحّارةً هنوداً يمتلكون مهاراتٍ بحريَّةً قيِّمةً، غير أنه من المحتمل أيضا أن من بين الأسرى كان هناك عائدون من الحجّ رجالا ونساءً كان يجري بَيْعُهم باعتبارهم عبيدا. فأحيانا كانت سفنٌ كاملةٌ من الحُجّاج العائدين تتعرّض للهجوم قبالة سواحل الهند قبل إكمالها الرحلة إلى سورة.

قليلة هي المعلومات التي وصلتنا في وصف هذه الغارات، وقليلٌ هو ما نعرفه عن الحُجّاج العائدين الذين أسروا من قبل القراصنة الأنجلو- أمريكيين وعن مصيرهم. وكثيرة هي المرافئ التي كانت تتوقّف فيها السفن المحمّلة بالأسرى أثناء غارات النهب وبعدها. ومن بين هذه المحطات نذكر جزر القمر، ومدغشقر، ورأس الرجاء الصالح. وفي المحيط الأطلسي كان البحّارة الأنجلو-أمريكيون يتوقفون في أماكن مثل سانت هيلانة وجزيرة الصعود وفرناندو دي نورونها، قبل الوصول إلى الوجهات الرئيسية في منطقة البحر الكاريبي وبرمودا، أو في ماساشوستس ورود آيلاند بأمريكا الشمالية. لا بدّ أن يكون هؤلاء الأسرى قد عانوا، أثناء هذه الرحلات الطويلة والإبحار في جميع هذه الوجهات، ألوانا متنوّعة من المتاعب، بما في ذلك الاتجار بهم وتحويلهم إلى عبيد.

وقد نجت من الضّياع بعض الكتابات التي تدوّن بعض التفاصيل عن أسرى الغارات على أسطول هندوستان. فمن المعروف، على سبيل المثال، أن القراصنة ألقوا القبض، في صيف ١٦٩٣م، على سبعة عشر رجلا وبعض

النساء في ميناء غوجارات الذي يُطلق عليه اسم «فاتحي». وفي أيلول / سبتمبر ١٦٩٥م تمّ أسر عدد كبير من الناس عندما هاجمت مجموعة من الأنجلو-أميركيين أسطولا متكوّنا من سفينتين تدعى إحداهما الفاتح محمد والأخرى الأمين غانجي-صاواي. وفي سنة ١٧٠١م دُمّرت سفينة على متنها حوالي خمسين أسيرا اختُطفوا من الحسيني (سفينة غوجاراتية أخرى)، قبالة سواحل موريشيوس. كان الرهائن يمضون عدّة أشهر في تلك الجزيرة قبل الإبحار إلى مدغشقر حيث يلقون حتفهم جميعا.

القرصنة في المحيط الهندي

القرصنة في المحيط الهندي ظاهرةٌ قديمةٌ. فبعد فترة وجيزة من انتشار الإسلام في الهند في القرن التاسع، كان بعض المسلمين الأوائل الذين استجابوا لدعوة القرآن الكريم لزيارة مكّة المكرمة يعانون من هجمات القراصنة. والحقّ أن وصول الإسلام نفسه إلى الهند كان بمثابة نتيجة مباشرة لغارات القراصنة. ففي القرن التاسع كانت السفن الهنديّة القادمة من غوجارات تهاجم سفن الحكّام المسلمين قرب البصرة بالعراق. وقد أسفرت هذه الغارات عن إنشاء السلطنات الإسلامية الأولى في الهند. ويذكر ماركو بولو القراصنة في الملاحظات الأولى التي دوّنها عن سفره إلى آسيا في القرن الثالث عشر الميلادي. فلقد وصفهم بأنهم قساة القلوب بشكل لا مثيل له.

وبحلول نهاية القرن السابع عشر، كانت الإمبراطورية المغولية، وهي الإمبراطورية الإسلامية الأكثر نفوذا في التاريخ، تسيطر على جزء كبير من المنطقة الممتدة بين ما نسميه في يومنا هذا: أفغانستان وباكستان وبورما وبنغلاديش والهند. قام المغول بنشر الدين والدفاع عنه في أرض لا تزال غالبية الناس فيها غير مسلمة. وكان الانتصار للدين الإسلامي في أرض غير مسلمة تغلب عليها الهندوسية هدفا هاما للنظام المغولي ذي الأطماع التوسعية التي امتدّت حتى شملت حماية كل الرحلات إلى مكّة برّا وبحرا.

ومن المؤكّد أن قراصنة أواخر القرن السابع عشر القادمين من المستعمرات الإنجليزية بالأطلسي لم يكونوا أوّل بحّارة من أصل أوروبي ينهبون سفن الشحن الهندية بعد دخول المحيط الهندي عبر رأس الرجاء الصالح عند الطرف الجنوبي من أفريقيا. ففي غضون بضع سنوات من رحلة فاسكو دا جاما الأوروبية الأولى إلى الهند على متن السفينة التي أبحرت سنة ١٤٩٨م، بدأت الهجومات المسلّحة البرتغالية على السفن الغوجاراتية بانتظام، والكثير من هذه السفن كانت تنقل الحُجّاج من جدّة وإليها، إذ كانت جدّة هي الميناء الرئيسي المستخدم من قبل الحُجّاج. وفي نهاية القرن السادس عشر بدأ الأوروبيين الآخرون يبحرون في المحيط الهندي. وطوال القرن السابع عشر قام البحارة الهولنديون والإنجليز والدانماركيون والفرنسيون بمهاجمة الحُجّاج على متن السفن.

وكان الهدف الرئيسي من وراء الغارات هو نهب السفن الهندية في بحر العرب للحصول على الغنائم ولا سيما القطع النقدية المعدنية الفضيّة. كانت الطريق من الهند إلى السويس عند الطرف الغربي من البحر الأحمر طريقا تجارية منذ عصور ما قبل الإسلام. قبل قرون من ولادة النبي محمد (صلّى الله عليه وسلّم) كانت السلع الكمالية الرائعة تُصدّر من الهند الى أوروبا. فكانت الأصباغ والتوابل والماس والمجوهرات الثمينة تشقّ طريقها غربا من الهند إلى الإمبراطوريات القديمة اليونانية والرومانية. وبما أن الهند لم تنتج يوما ما يكفيها من الفضة لتلبية الطلب المحلي، فإن الفضة كانت تصلها من أوروبا، فتدفعها ثمنا لهذه البضائع.

ومن بين الذين أشاروا إلى هذه الظاهرة المسؤول والكاتب الروماني بليني الأكبر الذي توفي نتيجة لثوران بركان فيزوف عام ٧٩ م. وقد عبّر بليني عن أسفه لتهريب كميات كبيرة من القطع النقدية من الإمبراطورية الرومانية (الدينارات) لدفع ثمن النفائس المستقدمة من الشرق.

وكان لظهور الإسلام تأثير سلبي على استيراد السلع الكمالية من الهند إلى أوروبا. ففي أواخر العصور الوسطى كان سقوط القسطنطينية في يد الإمبراطورية العثمانية في ١٤٥٣م دليلا على تزايد قوة الإسلام في البحر الأبيض المتوسط. وفي القرن الخامس عشر، لم يكن بإمكان السلع الفاخرة القادمة من الهند أن تصل أوروبا إلاّ عبر شبكة من الوسطاء معظمهم من المسلمين الذين كان كلّ واحد منهم يقتطع نصيبا عاليا جدا من ثمن الأحجار الكريمة والتوابل.

هكذا يتّضح أن المحاولات الأولى التي قام بها الأوروبيون للإبحار إلى الهند عبر رأس الرجاء الصالح كانت نتيجة صراع إسلامي – مسيحي، وبدافع من مزيج من الأهداف الدينية والمالية لا تختلف عن أهداف الحروب الصليبية. كانت سفينة كل من فاسكو دا جاما وكريستوفر كولومبس الذي هبط في أمريكا بينما كان يحاول الإبحار إلى آسيا، ترفع رايةً رُسِمَ عليها صليب القديس جورج. وكان العديد من القراصنة القادمين من الموانئ الأطلسية الإنجليزية الذين يبحرون لمهاجمة سفن الحُجّاج في المحيط الهندي في أواخر القرن السابع عشر يرفعون هذا العلم التقليدي الأبيض مع الصليب الأحمر، وهو علم الصليبيين، ولا يرفعون علم القراصنة الأَسْوَد الذي يرسمه الخيال الشعبي.

القرصنة الإنجليزية في الأطلسي

كان البحارة الإنجليز يُعتبرون بحارة متطفلين حيثما أبحروا تقريبا. في القرن السادس عشر حصلت ملكة انجلترا اليزابيث الأولى على لقب «ملكة القراصنة» بسبب دعمها للغارات ضدّ القوى الإيبيرية البرتغالية الإسبانية. ومع ذلك واصل خلفاؤها في الحكم المتحدّرين من الأسرة الستيوارتية، رعاية رحلات القرصنة عبر المحيطات كلما شعروا بوجود مبررات للقيام بذلك. وكانت العديد من المستعمرات الإنجليزية في أمريكا تستخدم قواعد لإعادة

تجهيز السفن الشراعية، ولشنّ هجمات القرصنة على السفن الإسبانية. واتُّبع الإجراء نفسه في المحيط الهندي حيث قامت انجلترا، مثل غيرها من القوى البحرية الأوروبية، بمحاولات مختلفة لإقامة مستعمرات في مدغشقر وجزر ماسكارين القريبة.

ومع نهاية القرن السابع عشر، حين كبر عدد سكّان المستعمرات الإنجليزية في الأطلسي في أماكن مثل ولاية رود آيلاند وماساشوستس ونيويورك وبرمودا وجامايكا، عرف بناء السفن طفرة أسرع في النمو. وكان السبب الرئيسي وراء الحاجة إلى المزيد من السفن هو تسهيل نموّ تجارة الرقّ في جزر بربادوس وجامايكا حيث كانت تُجمع ثروات ضخمة من صناعة السكّر التي تعتمد على عمل العبيد الأفارقة اعتمادا كلّيا. ولم يكن عدد العبيد يغطّي الطلب. وكان المصدر الرئيسي للعبيد هو غرب أفريقيا حيث كانت التجارة حكرا على شركة مشتركة مقرّها في لندن وتُدعى شركة «رويال أفريكان كمبني» (الشركة الملكية الأفريقية). وهي شركةٌ تُورّد العبيد الأفارقة للإنجليز. وبسبب الشروط الصعبة وارتفاع الأسعار حرص تجّار الرقيق في المستعمرات الإنجليزية الأطلسية على البحث عن مصدر أرخص للسُّخرة، فوجدوا سوقا جاهزة للعبيد في الجزيرة الضخمة: مدغشقر الواقعة في المحيط الهندي.

لم تمتدّ اليد الاحتكارية إلى «رويال أفريكان كمبني» شرق رأس الرجاء الصالح. فقد كانت التجارة في مدغشقر والشرق الأفريقي، من الناحية الفنية،

واقعة في ظل الاحتكار التجاري الحصري لشركة أخرى مقرّها لندن تسمّى شركة الهند الشرقية. ولكن شركة الهند الشرقية لم يكن لديها مصانع (محطات التداول) في مدغشقر أو أفريقيا، ولم تكن تبالي عموما بالتجار الإنجليز الذين يشترون العبيد في المحيط الهندي قصد بيعهم في المحيط الأطلسي.

وبحلول سبعينات القرن السابع عشر كانت السفن الإنجليزية التي مقرها أمريكا الشمالية تبحر إلى مدغشقر لشراء العبيد. وكان التجار العرب والهنود يأتون هم أيضا إلى مدغشقر للتجارة. ولا بد أن التجار القادمين من ماساشوستس وبربادوس وبرمودا قد تعرّفوا، أثناء رحلاتهم هذه، على الأسطول الثري والسفن المحمّلة بالنفائس. وكانت كلها تجتاز المحيط الهندي بانتظام ألف ميل شمال مدغشقر في بحر العرب.

لذلك، فإنه ليس من المستغرب أنّ بحارة المستعمرات الإنجليزية الذين بدأوا نهب البضائع المشحونة على متن السفن استولوا أيضا على الناس بغية بيعهم عبيداً وذلك لأن شراء العبيد كان الدافع التجاري الرئيسي الذي أتى بالإنجليز من موانئ الأمريكتين إلى المحيط الهندي أوّل الأمر. وعلاوة على ذلك، ففي حين كانت السرقة في البحر تعتبر غير قانونية حتى عندما ترتكب ضدّ الكفّار، ظلت تجارة العبيد تعدّ تجارة قانونية تماما. وهكذا فإنه يمكن أن ننظر إلى الاستعباد باعتباره غرضا اقتصاديا مكمّلا لعمليّة نهب السفن قصد الاستحواذ على الفضة والبضائع الثمينة الأخرى، بالإضافة إلى كونه وسيلة

من الوسائل التي يمكن للقراصنة أن يخفوا وراءها الهدف الأول من القرصنة في رحلتهم الطويلة إلى المحيط الهندي.

وبالإضافة إلى ذلك لم يكن الأسرى مجرّد مسجونين على متن السفن إلى حين الإفراج عنهم أو بيعهم؛ فكثيرا ما كانت السفن الشراعية الخشبية في حاجة إلى اليد العاملة الإضافية لإنجاز المهام المختلفة، وكثيرا ما كانوا يستخدمونهم في إنجاز العديد من المهام بدءا بالمهارات الفنية مثل الملاحة أو الترجمة، وصولا إلى المهام المتكررة مثل ضخّ المياه التي قد تتسرّب.

أسطول هندوستان

في مطلع القرن الثامن عشر، كان الطريق الرئيسي إلى مكّة المكرمة بالنسبة إلى هنود الامبراطورية المغولية المسلمين يُسلك على متن أسطول متكوّن من سفن شراعية خشبية. كان هذا الأسطول يبحر كلّ سنة من ميناء سورة الهندي إلى جدّة المدينة المطلّة على البحر الأحمر في شبه الجزيرة العربية، وقد كانت وقتها تحت سيطرة الحكم العثماني. وكانت هذه الرحلة تُعتبر دائما أسرع من الطريق البري حتى إذا مرّت دون أي حوادث ناجمة عن القرصنة أو عن حوادث أخرى تطرأ في البحر بسبب خلل في السفن أو بسبب سوء الأحوال الجوية.

وبالإضافة إلى ذلك فإن الرحلة إلى مكّة برّا تستوجب المرور ببلاد فارس، وبلاد فارس كانت في كثير من الأحيان في حالة حرب مع الامبراطورية المغولية وحكّامها، لأن الناس فيها كانوا يتبعون المذهب الشيعي في المقام الأول. في حين كان معظم المسلمين في شبه القارة الهندية ومن بينهم الإمبراطور المغولي وعائلته من السنّة. وهذا يعني أنه حتى في زمن السلم كانت الرحلة الى مكّة المكرمة برا تستدعي المرور بأراض يسيطر عليها حاكمٌ من الشيعة ويسكنها أناس يعتبرهم الكثير من السنّة زنادقة. وكان الطريق البحري يخوّل للسنّة فرصة السفر إلى مكّة دون عبور الأراضي التي يسيطر عليها الشيعة. ومع ذلك فإن الشيعة كانوا هم أيضا يستخدمون أسطول هندوستان ويتوقفون أحيانا في المزارات الهامة مثل كربلاء والنجف.

كانت هذه السفن التي تضمّ هذه القافلة التجارية من غوجاراتي تُعرف بشكل عام في المحيط الهندي باسم «أسطول هندوستان». في أواخر القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر، أبحرت قافلة متكوّنة من ١٢ إلى ٤٠ سفينة تجارية متوسّطة الحجم محمّلة ببضعة آلاف من الأطنان عبر المحيط الهندي ترافقها سفينة كبرى أو سفينتان أكبر منها حجما، حمولة كلّ منهما ٢٠٠٠ طنّ، وهي على ملْكِ السلطان المغولي أورنجزيب أو أسرته. كان الأسطول متمركزا في سورة والميناء الرئيسي التجاري الذي يقصده يوجد في موكا على البحر الأحمر في ما يسمّى اليوم اليمن. كانت معظم السفن ملكا

للمسلمين وكانت طواقمها أيضا من المسلمين. ولكن الهندوس والأوروبيين والعديد من الأشخاص من أصول وأديان أخرى كانوا يعتمدون أيضا على هذا الأسطول وسيلةً أولى للسفر والتجارة بين الهند والجزيرة العربيّة. وكانت سورة وموكا على حد سواء تحت سيطرة حكام مسلمين. ولكن المدن كانت تزخر بالعديد من الشعوب المتنوعة إلى حد كبير.

كانت الرياح القوية المتولدة عن الرياح الموسمية تتحكم بمرور السفن الشراعية الخشبية عبر بحر العرب. وهذا يعني أن الإبحار كان يتعذّر على هذه السفن، في العديد من الأوقات، أو كانت لا تبحر إلا في اتجاه واحد فقط. غادرت السفن التي يتألف منها أسطول هندوستان بندر مبارك (مرفأ آمن) بسورة في أوائل الربيع، ورفعت مرساتها أواخر مارس أو أوائل نيسان / أبريل. وبعد عدة أسابيع مرت السفن عبر مضيق باب المندب ثم دخلت البحر الأحمر. في موكا كان على جميع الهندوس والأوروبيين وغيرهم مغادرة السفن إذ لا يُسمح إلا للمسلمين بدخول مدينة جدّة الميناء الرئيسي للدخول إلى مكّة المكرمة. ولم يسمح حتى للسفن التي يملكها هنود مسلمون ويتكوّن طاقمها من الهنود المسلمين بالإبحار من جدّة إلى شرق السويس، فقد كانت العشائر العربية التي تعمل تحت سلطة الإمبراطور العثماني تفرض رقابة صارمة على هذه الطريق.

بعد مغادرة جدّة، عادت سفن غوجاراتي إلى موكا وانضمت إلى بقية السفن التي لم تمض إلى هذا المرفإ من شرق البحر الأحمر. بعد ذلك، عادة ما

كان أسطول العائدين من هندوستان يغادر المرفأ في تموز / يوليو أو آب / أغسطس، ويمرّ خلال العودة عبر مضيق باب المندب في بحر العرب. وكانت الهجمات التي يقوم بها البحارة القادمون من المستعمرات الإنجليزية الأطلسية على السفن الغوجاراتية تتم في هذا الموقع الإستراتيجي. كان الإبحار في البحر الأحمر والمضيق الضيق صعبا للغاية. ربما كان هذا هو السبب الذي جعل هذه البوابة البحرية الضيقة تُعرف باسم باب المندب أو لعلّ السبب عائد إلى استخدامها المتكرر مكانا للقتل والنهب من قبل القراصنة. وقد كان البحارة الإنجليز يسمّون نقطة التقاء البحرين الأحمر وبحر العرب باسم «الأبواب» أو «مفتاح الباب»، وهناك كانوا ينفّذون هجماتهم. ولأن هؤلاء البحارة الإنجليز كانوا يلاحظون وجود الأسطول راسيا في ميناء شبه الجزيرة العربية أثناء هجماتهم، فقد سمّوا أسطول هندوستان «أسطول موكا».

من المؤكّد أن بحارة المحيط الأطلسي الذين كانوا يهاجمون أسطول هندستان كانوا يعرفون معنى الحجّ لأنه يمثّل ظاهرة مهمة في البلدان المسيحية أيضا. لكن الرجال الذين هاجموا أسطول هندوستان ربما كان فهمهم لمعاني الحج ضعيفا، وربما كانوا لا يهتمون بذلك أصلا. فكانوا يستهدفون السفن المليئة بالحُجّاج العائدين لا بسبب الأشخاص الموجودين على متنها، ولكن بحثا عن الكنوز.

وكما يدلّ اسمها، كانت موكا والمنطقة المحيطة بها من البلاد التي كانت تعرف آنذاك بجزيرة العرب فيليكس [٣٢] المصدرَ الرئيسيَّ للقهوة في أواخر القرن السابع عشر. كان المشترون يجيئون في قافلة ضخمة، كما كانوا يأتون على متن السفن لشراء كميات كبيرة من القهوة. وكانت الوسيلة الرئيسية في عملية الشراء هي القطع النقدية الفضية. وكان التجار يشترون القهوة من سفن غوجاراتي لكنهم يأتون إلى موكا أيضا لبيع سلع من الهند مثل المنسوجات والنيلة والتوابل. وبهذه الطريقة كانت نسبة كبيرة من الفضة تغادر البلاد العربية على متن السفن متجهة الى الهند عبر مضيق باب المندب.

كانت أطنان من العملات المعدنية يتم تحميلها على سفن غوجاراتي في موكا كلّ صيف، حتى أصبحت المدينة تعرف باسم «كنز المغول». وقد جعل النموّ السريع للإمبراطورية المغولية الذي بلغ ذروته الإقليمية في نهاية القرن السابع عشر طلب الهند من الفضة يصبح أكبر مما كان عليه في أي وقت مضى، وذلك بغية دفع أجور جيوش الإمبراطور أورنجزيب الحاشدة على الأقلّ.

ومما جعل الأمر مريحا أكثر بالنسبة إلى البحارة الإنجليز الذين قدموا للنهب في المحيط الهندي أن العديد من القطع النقدية المحمّلة على متن سفن

(٣٢) الاسم المستخدم من قِبل الجغرافيين لوصف الأجزاء الجنوبية من شبه الجزيرة العربية بما في ذلك اليمن الحديث. وكلمة فيليكس تعني السعيدة أو المباركة. (المترجمة)

أسطول هندوستان كانت بالدولار الإسباني الذي يعرف أيضا باسم ريال، أو قطع من ثمانية. هذه الأموال جاءت في الأصل من مناجم الفضة الإسبانية الموجودة في فيسرويلتيز بالمكسيك وبيرو. وكانت قطع من ثمانية العملة الرئيسية في العالم في القرن السابع عشر، وكانت هذه القطع بالذات هي المطمع الأهم للبحارة الإنجليز. وفي ذلك الزمن كانت العملات الصعبة من أي نوع نادرة في المستعمرات الأميركية حيث كان الدفع يتم، في أغلب الأحيان، عن طريق المقايضة أو باستخدام جلد سمور أو الأصداف (أصداف يستخدمها الأميركيون الأصليون كانت تعرف أيضا باسم سيونت) أو غيرها من أشكال الدفع غير النقدية.

الحرب بين المغول والإنجليز سنوات ١٦٨٠م

مثلما كان القراصنة في المحيط الأطلسي يستفيدون من التوترات بين الإسبان والحكومات الأوروبية الأخرى من أجل السيطرة على طرق التجارة في منطقة البحر الكاريبي، كان قراصنة المحيط الهندي، وهم البحارة الإنجليز المتمركزون في الأمريكتين، يغذّون أيضا نار الحرب بين الإنجليز المستقرّين في الهند والإمبراطورية المغولية. ومن الجانب الإنجليزي كانت الحرب حربا تجارية على عكس الحروب التي تندلع في المحيط الأطلسي وتكون أسبابها قومية أو متعلّقة بالحكم. ففي سنوات ١٦٨٠م قررت شركة الهند الشرقية

الإنجليزية استخدام القوة لتعزيز موقعها التجاري في الهند. وكانت تركّز معظم جهودها على الاستيلاء على السفن التابعة لأسطول هندوستان بقيادة السيد يوشيا تشايلد مدير الشركة في لندن ومعه جون تشايلد الذي كان وقتها الجنرال الرئيسي للشركة في البحر ومدير مصنعها في بومباي. شعرت الشركة بالإحباط إزاء الحالة في الهند حيث تجارتها تعاني نقصا بسبب تعرّضها لمنافسة حادة من التجار الهنود والأوروبيين وبسبب ما تعتبره ضرائب جائرة وتدخّلا من المسؤولين المغول.

كانت الحرب كارثة على الشركة. فقد أغلقت مكاتبها في سورة والمدينة المحيطة بالقلعة في بومباي وتكبّدت خسائر كبيرة في الأرواح. وبفضل تدخل الجيش بقيادة مراثا شَترباتي (الحامي الأكبر) راجا رام بوسلى نجْل شيفاجي مؤسس الأسرة الحاكمة، فضلا عن دفع رشاوٍ للمسؤولين الرسميين المغول، تمّ توقيع اتفاق سلام في آخر لحظة سنة ١٦٩٠م. ولكن الغنائم التي غنمها القراصنة من السفن الهندية في بحر العرب حققت بعض الربح لشركة الهند الشرقية. فقد نهبت كميات كبيرة من الغنائم. وتقاسم ملك إنجلترا وليام الثالث مع القراصنة أرباح عشرات السفن التابعة لأسطول هندوستان. وهذا أمر أثار غضب السلطات المغولية وغضب تجّار سورة، وأثار، على وجه الخصوص، غضب تاجر من الشيعة الإسماعيلية البهرة اسمه عبد الغفور بلغ غضبه مبلغا عظيما حين استولت الشركة على سفنه.

هجمات القراصنة الأنجلو-أمريكان الشرسة على أسطول هندوستان أثناء حرب الملك وليام [١٦٨٩-١٦٩٧م] وبعدها

سنة ١٦٨٩م اندلعت حرب شاملة بين إنجلترا وفرنسا استمرت حتى سلام ريزويك سنة ١٦٩٧م. هذه الحرب باتت تعرف في الأمريكتين باسم حرب الملك وليام، وكان سببها ما يسمى «الثورة المجيدة» التي قام وليم الثالث الحاكم العام لجمهورية هولاندة باجتياح انجلترا مع جيشه الكبير واضطر والد زوجته الملك جيمس الثاني إلى الفرار عبر القنال الإنجليزي والتماس الأمان في فرنسا. كانت الحرب تعمّ جميع أرجاء العالم، وتخاض لا على اليابسة فقط، ولكن في المحيطين الأطلسي والهندي أيضا. كانت المعدّات الحربية في البحر لا تتألف من أساطيل كبيرة من المحاربين فحسب، بل من العديد من السفن التجارية التي مُنحت أموالا من ملوك إنجلترا وفرنسا لتسليح نفسها ومهاجمة سفن العدوّ أيضا. وقد نُفّذت العديد من الهجمات على سفن محايدة.

أما في الأمريكتين، فقد كان الحكام الاستعماريون يدفعون الأموال لمن يقومون بالحملات، فاغتنم البحّارة الإنجليز الفرصة للإبحار عبر المحيط الهندي مع الحملات، مما سمح لهم بمهاجمة القراصنة أو أعداء الملك. فاستُهدف أسطول هندوستان في مضيق باب المندب. ولكن على عكس الهجمات السابقة التي قام بها قراصنة من أصل أوروبي، كان

هؤلاء القراصنة المتمركزون في الأمريكتين معتادين على الاتجار بالعبيد كما كانوا في حاجة أيضا إلى استخدام الرقّ غطاءً يخفون وراءه الهدف الأساسي من رحلاتهم إلى مضيق باب المندب.

دوّنت الكتابات المعاصرة باللغة الإنجليزية الأحداث التي كانت تتمّ في المحيط الهندي عند مضيق باب المندب. ووصفت الهجمات التي كان يشنّها البحارة القادمون من أمريكا رافعين علم ملك إنجلترا بأنها سلمية نسبيا إذ لم يُسْفَكْ فيها إلا القليل من الدماء. وهذه الكتب تشمل الرواية التي كتبها دانيال ديفو بعنوان **الكابتن سينغلتون**، وكتاب آخر من أكثر الكتب التي كتبت عن القرصنة دقّة وهو يحمل عنوان **التأريخ العام لتاريخ السطو والقتل**، وقد كتبه الكابتن تشارلز جونسون حول مشاهير القراصنة.

لكن الأدلة المعاصرة تناقض تماما هذا الانطباع. فالعلاقات بين المسلمين والمسيحيين عند مصب البحر الأحمر اتسمت بقدر كبير من العنف والوحشية. وهناك أسباب كثيرة تفسّر هذا العنف. كانت المبالغ المالية مذهلة، وكانت بعض السفن من أسطول هندوستان تحوي أهمّ السبائك الذهبيّة في القرن السابع عشر؛ في حين كان الرجال الموجودون على متن السفن الإنجليزية قادمين من مناطق فقيرة متخلّفة فكانوا يتقاسمون الغنائم التي ينهبونها. ويمكن لرحلة ناجحة أن تحوّل العشرات من البحارة الفقراء، في القرن السابع عشر، إلى ما يعادل ما نسميه مليونيرا في العصر الحديث.

بحلول نهاية القرن، كان المسلمون والمسيحيون يقاتلون بعضهم بعضا في صراعات وحشية طوال ألفيّة كاملة تقريبا. وفي عالم المحيط الهندي كان البحارة المسيحيون القادمون من أوروبا والذين يطلق عليهم لقب «أصحاب القبعات ذوو عيون البُوم» يُنظر إليهم بفزع وكراهية أشدّ من أي وقت مضى منذ أن بدأوا يدخلون المحيط الهندي عن طريق رأس الرجاء الصالح. وحتى قبل ذلك كان يطلق على الأوروبيين في عالم المحيط الهندي اسم «فرنجي»، وهي كلمة مشتقة من «الفرنجة» أو الصليبيين الفرنسيين الذين حاولوا السيطرة على الأرض المقدسة وافتكاكها من المسلمين ابتداء من القرن الثاني عشر ميلاديّة. ولكن المسيحيين الأوروبيين والمسلمين والهنود توصّلوا في نهاية المطاف إلى تحقيق تسوية مؤقتة غير مستقرة، وتعلّموا أن يعيشوا جنبا إلى جنب مع بعضهم البعض في عالم المحيط الهندي. غير أن الناس العائدين من الحجّ كانوا طُهرانيين لا يحتملون الكفّار ولا سيما المسيحيين القراصنة الذين من المرجح أن يلتقوا بهم في أي لحظة من حياتهم.

لم يكن الدين هو الدافع الأول للرجال القادمين من الأطلسي الخاضع للنفوذ الإنجليزي لنهب السفن في بحر العرب، ولكن كانت هناك العديد من الطرق التي يوظفون فيها المعتقدات الدينية لتبرير هجماتهم الوحشية. ففي القرن السابع عشر كان البحارة الأطلسيون المسيحيون يعيشون في خوف دائم من الوقوع في أسر من يسمونهم القراصنة البربر وهم القراصنة المسلمون من شمال أفريقيا. وكان سكان المستعمرات الأميركية بشكل عام يتميزون بمواقفهم الدينية المتطرفة. فقد سافر المتشددون والكويكرز والمسيحيون

الفرنسيون وغيرهم إلى العالم الجديد التماسا للحرية الدينية فضلا عن الغنم الاقتصادي. سافر العديد من الإنجليز عبر المحيط الأطلسي لبناء «إسرائيل جديدة» في الأمريكتين. وعلاوة على ذلك كانت الكلمات التي تستخدم عادة لوصف الأشخاص الذين كانوا سيهاجمونهم في المحيط الهندي هي نفسها تلك المستخدمة عند مناقشة قرصنة البحارة المسلمين من شمال أفريقيا الذين كانوا يخشونهم. وكان الإنجليز يسمّون الناس الموجودين على متن أسطول هندوستان باسم «الأتراك» أو «المور» ونادرا ما يقولون الهنود ويكادون لا يقولون غوجاراتي أبدا.

سنة ١٦٩١م قامت سفينة قادمة من جامايكا تحمل اسم ذي بايكليرز ديلايت (بهجة الأعزب) أو لويل جامايكا (جامايكا الموالية) بمهاجمة سفينة محمّلة بالغنائم يملكها عبد الغفور، ثم عادت إلى ميناء شارلسون الأطلنطي في مستعمرة كارولينا. وهاجمت سفينةٌ أخرى قادمة من نيويورك تحمل اسم ناسو سفينتين لعبد الغفور ثم سطت على سفينتين ثانيتين سنة ١٦٩٢م. وفي عام ١٦٩٣م قامت سفينة من برمودا اسمها آيمتي (الصداقة) على سطحها طاقم من نيو انغلاند بمطاردة واحدة من سفن عبد الغفور اسمها فاز رزان قبل أن تسلب سفينة أخرى على ملك التاجر نفسه وتنهبها. وهذه السفينة تدعى فاتحي. يبدو أن سنة ١٦٩٤م مرت دون وقوع حوادث لأسطول هندوستان، لكنه ثبت أن تلك كانت عين الإعصار. ففي السنة الموالية، تجمّعت ست سفن عند مضيق باب المندب لشنّ غارة قراصنة على أسطول هندوستان هي الأكبر على الإطلاق.

لم تكن تلك الغارة الأكبر حجما فحسب، ولكن طابع الغارة على أسطول هندوستان كان مختلفا تماما في ١٦٩٥م عن هجمات السنوات القليلة السابقة. والسبب في ذلك أن أسطول اللصوص اشتمل، بالإضافة إلى عدد السفن التابعة للقراصنة الأنجلو-الأمريكان، على سفينة كبيرة من إنجلترا تدعى تشارلز الثاني كان طاقمها قد تمرّد حين كانت راسية في ميناء إسبانيا.

الأسرى الحجيج ومهاجموهم في سفن الحجيج

لا نعرف بالضبط إذا كانت سفينة ذي بايكليرز ديلايت سنة ١٦٩١م أو سفينة ناسو سنة ١٦٩٢م قد أسرت أحدا في عملية القرصنة، وإذا كانت قد فعلت ذلك حقّا فنحن لا نعلم ماذا حدث للأسرى. لكن المؤكّد أن سفينة آيمتي أسرت سنة ١٦٩٣م رجالا ونساء كانوا على متن سفينة فاتحي قبل أن تبحر جنوبا عائدة إلى أمريكا. في ذلك الوقت الذي حصل فيه هذا الهجوم كان على متن آيمتي رجل من المور يعمل مترجما في السفينة منذ سنتين. ربما كان هذا الرجل المسلم غوجاراتي من الذين تم القبض عليهم من قبل سفينة ذي بايكليرز ديلايت سنة ١٦٩١م، ثم نقلوه في مرحلة ما إلى آيمتي البرمودية. بعد خروجها من بحر العرب، أبحرت آيمتي إلى مدغشقر وسانت

هيلانة وجزيرة الصعود وفرناندو دي نورونها قبل أن تعود الى نيوبورت برود أيلاند سنة ١٦٩٤م. ومن غير الواضح ما حدث لحوالي ٢٤ أسيرا كانوا على سطحها. فمن المحتمل أن يكونوا قد باعوهم على الطريق أو تخلّوا عنهم. وكانت مدغشقر هي السوق الرئيسية للرقيق، ولكن ليس من الواضح هل بقي فيها أسرى غوجاراتي أو هنود. وبالتأكيد لو كانوا موجودين هناك لردّ تجار العبيد المسلمون العاملون في المنطقة الفعلَ على وجود مثل هؤلاء الأسرى.

يمكن أن تكون آيمتي قد توقفت في أماكن أخرى غير تلك التي ذكرها أفراد الطاقم. كان يوجد مكان جيّد لبيع العبيد في المستعمرة الهولاندية برأس الرجاء الصالح، ولكن ليس هناك دليل على أن آيمتي توقفت هناك سنة ١٦٩٣م. غير أن السفينة توقفت في رأس الرجاء الصالح بعد سنوات قليلة، في عام ١٦٩٦م، وكانت قيادتها مختلفة.

كان الرجال على سطح هذه السفينة يبيعون العبيد الهنود إلى سيمون فان در ستل محافظ شركة الهند الشرقية الهولندية في الرأس. فقد كانت مستعمرة رأس الرجاء الصالح في حاجة ماسة إلى العمال، ولكن سياسة البلاد تمنع حيازة العبيد المحليين. لذلك كان استيراد العبيد يتمّ من الطرف الجنوبي من أفريقيا ومن جميع أنحاء عالم المحيط الهندي. وقد أدرج طاقم آيمتي أسماء العبيد المباعين سنة ١٦٩٦م فوردت أسماء مثل «مدراس» و «بيتر من مالابار» وكان اسم عضو الطاقم الذي تفاوض بشأن بيع «بيتر» في سوق العبيد في كيب تاون سنة ١٦٩٦م هو روبرت سيلفستر. ويُذكر أن

رجلا يحمل الاسم نفسه كان على متن آيمتي في عام ١٦٩٣م. لذلك فمن المرجح أن سنة ١٦٩٦م ليست المرة الأولى التي يقوم فيها هذا الطاقم ببيع العبيد الهنود، وأن هؤلاء الأسرى قد يكونون من الحُجّاج العائدين.

كان حاكم رأس الرجاء الصالح سيمون فان در ستل سعيدا بالتعامل مع الرجال العاملين على سطح آيمتي في عام ١٦٩٦م على الرغم من عدائه القديم للبحارة الآخرين الذين أبحروا مع تلك السفينة في عام ١٦٩٣م. وفي تلك السنة نفسها قام سيمون فان در ستل بالاستيلاء على سفينة واستولى على طاقمها. وهي سفينة تشبه سفينة آيمتي واسمها آيمي وهي أيضا من برمودا. لكن شركة الهند الشرقية الهولاندية ألقت القبض على آيمي سنة ١٦٩٣م بعد أن حاولت الإبحار في المحيط الهندي في مهمة مشتركة مع آيمتي. وقال كابتن آيمي جورج ديو للهولنديين الذين قبضوا عليه إن مهمته هي مجرد شراء العبيد من مدغشقر. فقرر فان دير ستيل وغيره من المسؤولين بشركة الهند الشرقية الهولاندية اعتبار ديو قرصانا، وصادروا سفينته، وأرسلوه وأفراد الطاقم إلى أوربا حيث سيتكفّل كبار المسؤولين في شركة الهند الشرقية الهولاندية بأمره.

وفي هولندا قرّر اللوردات السبعة عشر (هيرين ١٧) الذين كانوا يسيطرون على شركة الهند الشرقية الهولاندية أن يكون موقفهم مختلفا تماما عن الموقف الذي اتُّخذ في رأس الرجاء الصالح. فأصدروا قرارا بإطلاق سراح ديو ورجاله وبعثوا برسالة إلى فان دير ستيل أنحوا فيها باللائمة عليه. والواقع

أن المسؤولين الهولنديين في هولندا في ذلك الوقت كانوا يعتبرون الرجال الموجودين على متن آيمي تجارا يمارسون تجارة الرقيق المشروعة، وليسوا قراصنة على الإطلاق.

وفي أيلول / سبتمبر ١٦٩٥م هاجم القراصنة القادمون من عالم المحيط الأطلسي سفينة أخرى من سفن عبد الغفور تدعى محمد الفاتح، قبل وقت قصير من وصولها الى سورة. وبعد ذلك بفترة قصيرة قام هؤلاء الرجال بهجمة من أكثر الهجمات جرأة وغُنْماً على سفن المغول عندما نهبوا غانجي–صاواي. كانت هذه السفينة ملكا للإمبراطور المغولي أورنجزيب نفسه. وبالإضافة إلى الكمّ الهائل من الكنوز التي كانت تزخر بها، كانت محمّلة بالمئات من الحُجّاج العائدين من الحجّ، وكان العديد منهم ينحدرون من أسر مغولية مرموقة. غنم القراصنة الذين يرفعون علم إنجلترا الغنائم من السفينتين، وقتلوا عددا من الركاب وأفراد الطاقم، واغتصبوا الكثير من النساء حسب ما بلغنا عن الحادثة.

قد يكون عدد من أسرى غانجي–صاواي وقع في قبضتهم، كما أنه من المؤكّد أنه قد تمّ أسر ركّاب من محمد الفاتح. وكان أحد البحارة الهنود على متن سفينة محمد الفاتح واحدا من هؤلاء الأسرى، وقد قدّم تقريرا لشركة الهند الشرقية بشأن احتجازه عندما عاد في نهاية المطاف إلى الهند. وذكر أنّ بحارا هنديا لا يذكر اسمه، كان فردا من أفراد طاقم عبد الغفور. وهذا أمر يدلّ على أنه كان بالتأكيد مسلما. ذلك أنّ عبد الغفور لا يشغّل إلا المسلمين

على متن سفنه. وذكر أنه نُقِلَ بعد إلقاء القبض عليه على متن سفينة تزن حوالي ١٠٠ طن أبحرت بعد ذلك إلى راجابور على الساحل الجنوبي الغربي للهند قبل الانتقال إلى جزيرة سانت ماري، وهي محطة معروفة بتجارة الرقّ قبالة ساحل مدغشقر. وهناك انتقلوا إلى سفينة أخرى أبحرت إلى مضيق باب المندب. وبعد أن قاموا هناك بعملية نهب غير مرضية مع قراصنة آخرين، تخلّوا عن البحّار المسلم الذي لم يذكر اسمه، وتركوه على الساحل.

لم يشر البحار الهندي إلى مصير أي من الركاب أو أفراد الطاقم الذين تعرّضوا للهجوم من قبل القراصنة في عام ١٦٩٥م. ولكن السفينة الأكبر من بين هذه السفن واسمها تشارلز الثاني/فانسي عادت إلى المحيط الأطلسي مع عدد كبير من الأسرى على متنها. وكان قائد السفينة يدعى هنري أفيري (أو هنري افري، المعروف أيضا باسم هنري بريدجمان). شاركت هذه السفينة في استعادة سفينة غانجي-صاواي. فأُلّفت حول ذلك أسطورة رومانسية تصوّر علاقة بين هنري أفيري وأميرة مغولية. لكن ذلك كان مجرّد تغطية خيالية على الأعمال الوحشية المروعة التي كان القراصنة يأتونها.

ومن المحتمل جدا أن بعض الحُجّاج، حين أوشكت رحلتهم الطويلة على النهاية بالقرب من الساحل الهندي، استولى عليهم القراصنة وهاجموا سفنهم. وصلت سفينة تشارلز الثاني / فانسي في النهاية إلى جزيرة بروفيدانس في جزر البهاما سنة ١٦٩٦م، حيث تم التخلي عنها. كان هناك عدد قليل من

«الزنوج» على متن السفينة، ولكن معظم الرهائن تم التخلي عنهم على ما يبدو أو بِيعُوا في مكان ما في المحيط الهندي أو المحيط الأطلسي.

وأفضل من وثّق للقرصنة الأمريكية على أسطول هندوستان في أواخر القرن السابع عشر بحار مستقر بنيويورك وهو من أصل اسكتلندي يدعى الكابتن وليام كيد. هاجم كيد أسطول هندوستان عند مضيق باب المندب سنة ١٦٩٧م. لكن هذا الهجوم كان فاشلا، فلم يغنم أي سفينة أو سجين. بل هزمته سفينة تابعة لشركة الهند الشرقية. ففي أعقاب الهجوم على غانجي–صاواي الذي حصل قبل ذلك بسنتين، اضطرت الشركة إلى توفير الحراسة لأسطول هندوستان. ولو لم تفعل شركة الهند الشرقية ذلك لوجدت قدرتها على التجارة في سورة مقيدة بشدة من جانب سلطات المغول.

بعد ذلك قام كيد بهجمات أخرى على بعض السفن في الهند وما حولها. وألقي عليه القبض في نهاية المطاف وتم شنقه في لندن بعد محاكمة مثيرة في عام ١٧٠١م. بسبب هذه المحاكمة قُدّمت تقارير عديدة، وانكشفت صورة الحياة على متن السفن بقيادة القراصنة الضواري في المحيط الهندي، وصار من الواضح أن هذه السفن مأهولة بالناس لا من الإنجليز المتوحشين فحسب، بل بالعديد من العبيد وطاقم من أصول مختلفة أيضا. على سبيل المثال، عندما ألقي القبض على كيد في بوسطن في ولاية ماساشوستس قبل إرساله إلى لندن كان لديه، إلى جانب غنيمته، خادم من سري لانكا كان قد جلبه معه بطريقة أو بأخرى من رحلته إلى المحيط الهندي. وفي بعض الأحيان

كان القراصنة الأنجلو-أمريكان يتخلّون عن السفن إذا لم يكن هناك ما يكفي من العبيد لأداء المهام الأكثر صعوبة.

الأسرى المسلمون والقراصنة في موريشيوس

في عام ١٧٠١م استولت سفينة تدعى (البوق الناطق) على واحدة من أكبر سفن عبد الغفور، اسمها الحسيني. ومثل غيرها من السفن التي هاجمت سفن غوجاراتي على مدى السنوات العشر السابقة، يبدو أنها توجهت إلى جزيرة سانت ماري في مدغشقر بعد رحلة النهب التي قامت بها. ولكن السفينة التي كان يقودها قائد من برمودا اسمه جون بوين أخطأت طريقها وأبحرت بدلا من ذلك إلى جزيرة موريشيوس حيث تدمرت على الشعاب المرجانية على بُعْد بضعة كيلومترات من الشاطئ في كانون الثاني / يناير ١٧٠٢م.

وخلافا لمدغشقر التي لم ينج منها إلا عدد قليل من السجلات التي تدوّن وصول السفن المحمّلة بالعبيد الذين أسرهم أسطول هندوستان، استخدمت موريشيوس قاعدةً لشركة الهند الشرقية الهولاندية. وقام محافظ رويلوف ديوداتي بتسجيل وصول بوين وإقامته مع طاقمه والأسرى. كان هناك حوالي ٥٠ «مور» على متن السفينة. وكان هؤلاء الرجال يُشاهَدون وهم يقومون بتنظيف الأسلحة وغيرها من الأشياء التي أُنقذت من حطام السفينة. تفاوض

جون بوين وجماعته اللصوص مع رويلوف ديوداتي لشراء سفينة أخرى. وحين غادر بوين موريشيوس وأبحر إلى مدغشقر، ترك الرجال الذين كان قد أسرهم من سفينة الحسيني. وقد يكون إنما فعل ذلك لأن سفينته الجديدة واسمها فلاينغ هارت كانت أصغر من السفينة السابقة البوق الناطق. لكن قراره ترك هؤلاء الأسرى في موريشيوس يشير إلى أنهم لم يكونوا ذوي قيمة كبيرة في نظر القائد البرمودي.

وشاء الحظ أنْ رست سفينة إنجليزية اسمها ديغراف، بعد ذلك بفترة وجيزة في موريشيوس بُغْيَةَ التموين بينما كانت في طريقها من الهند إلى إنجلترا عبر رأس الرجاء الصالح (ذكرتها سجلات الشركة باسم «ايرل»). فسافر هؤلاء الأسرى على متن السفينة الإنجليزية. لا يبدو، حسب السجلات الهولندية، أن الهولنديين أو الإنجليز كانوا في حاجة إلى قدر كبير من الإكراه حتى يقبلوا بأخذ هؤلاء المسلمين على متن سفينتهم. ربما يكون الرقُّ هو ما كان ينتظر هؤلاء الأفراد في رأس الرجاء الصالح أيضا، ولكن الأوروبيين بدورهم كان لديهم بحارة هنود يعملون على متن سفنهم، والظروف في موريشيوس كانت بدائية مقارنة برأس الرجاء الصالح الذي كان أكثر تقدما، وربما كان يوفّر لهم فرصة أفضل للعودة إلى ديارهم. غير أن المؤسف أن هؤلاء البحارة لم يصلوا إلى رأس الرجاء الصالح أبدا، فقد غرقت بهم السفينة مرة أخرى. تعثرت سفينة ديغراف على الساحل الجنوبي الشرقي لمدغشقر. ورغم أن الجميع نجوا من الغرق إلا أن الحادث كان له العديد من التبعات على الركاب المسلمين وعلى بقية الركاب.

كان على متن سفينة ديغراف مسافر شاب يدعى إدوارد دروري نشر في وقت لاحق يوميات رائعة تروي تجربتَه. ذكر أن البحارة الهنود كانوا يبذلون جهودا جبارة لحماية السفينة من الغرق قبل وصولها إلى سواحل مدغشقر، كما أشار إلى أنه لا يشكّ في أن البعض من هؤلاء الرجال كانوا أعضاء طاقم سفينة الحسيني. كانت المياه تتسرّب إلى السفينة الخشبية بقوة، وكانت هناك حاجة إلى جهود كبيرة لضخ المياه. وحين وصل الناجون إلى الساحل، تلقّى الإنجليز والبحارة الهنود بعض المساعدات من شعب مدغشقر. لكن العلاقات مع زعيم مدغشقر كانت مشوبة ببعض الشكوك المتبادلة، لذلك سرعان ما انسحب القادمون الجدد مع مضيّفيهم. ولأن عدد الموجودين على سطح السفينة كان يفوق بكثير قدرتها على التحمّل، فإن معظم الذين كانوا على متنها ماتوا بعد أيام فقط من وصولهم إلى مدغشقر.

يذكر دروري أن الشباب المسلمين كانوا يعامَلون بالطريقة نفسها التي كان يُعامل بها الشباب الإنجليز، وأنهم كانوا يواجهون المصير نفسه. ولذلك كان دروري وعدد قليل من الشبان الآخرين بمنأى عن الأذى بسبب شبابهم. وكان يمكن استخدامهم عبيدا أو تتمّ عمليّة مقايضتهم بالبنادق مع الأوروبيين الآخرين. قضى دروري أكثر من عقد في مدغشقر قبل تأمين الإفراج عنه أخيرا. ويتضح من مذكراته أن تجارة الرقيق البيض في مدغشقر كانت نادرة، كما أنه لم يذكر أيا من الهنود الذين وقعوا في الأسر.

أصبح مصير هؤلاء البحارة الهنود موضع خلاف بين المسؤولين في شركة الهند الشرقية الهولاندية بموريشيوس. وأنحى خَلَفُ ديوداتي باللائمة

عليه لفقدان هؤلاء المسلمين. وبدا واضحا أن السفينة كانت في حالة سيئة قبل مغادرتها موريشيوس، وربما ما كان ينبغي لها أبدا أن تحاول الإبحار إلى رأس الرجاء الصالح. ولكن القلق إزاء فقدان الأسرى الذين أسروا من سفينة الحسيني لم يكن قضية إنسانية بل كان ذلك بسبب الحاجة الماسة إلى العمال الرقيق الذين لم يصلوا إلى رأس الرجاء الصالح.

وفي الختام، إن الأدلة تؤكّد أن بحارة من المستوطنات الإنجليزية قد أسروا فعلا بعض الرجال والنساء من على متن سفن غوجاراتي وانتهى الأمر بهؤلاء الأسرى إلى العبودية. وقد حصل ذلك في أماكن كثيرة مثل جزر ماسكارين ومدغشقر ورأس الرجاء الصالح أو حتى في عالم المحيط الأطلسي بأسره. منذ أسطول هندوستان والعديد من الضحايا التعساء يقعون في قبضة اللصوص الأنجلو-أمريكيين الذين يعترضون طريق الحُجّاج المسلمين ذهابا وإيابا من الهند إلى مكّة.

من المحتمل جدا أن العديد من أولئك الذين سقطوا في الأسر من الحُجّاج. ومن المؤكد أن الحُجّاج المسلمين والبحارة عانوا الإيذاء الجسدي وتجرّعوا الموت على أيدي القراصنة الأنجلو-أمريكان. ومن سخريات التاريخ أن هذه الأحداث المؤسفة وقعت في المكان الذي يوجد فيه اليوم غربيون، بما في ذلك أميركان، وهم يدينون هجمات القراصنة الصوماليين دون أن يدركوا، في غمرة غضبهم، أن أسلافهم ارتكبوا في الماضي فظاعات أسوأ دامت طيلة ثلاثة قرون.

الأسطول العثماني في المحيط الهندي

الكابتن علي رضا إسبك

بعد الرحلة التي قام بها فاسكو دا جاما إلى الهند مرورا عبر رأس الرجاء الصالح ومعه أربع سفن في عام ١٤٩٧م، وجّهت البرتغال ما بين السنوات ١٥٠٠م و١٥٠٥م ستة أساطيل منفصلة وأكثر من ثمانين وحدة من السفن إلى هذه المنطقة. فبنوا القلاع في كوشين وكيلوا وموزامبيق.

في هذه الأثناء لم يكن البرتغاليون يحتلون الموانئ الإستراتيجية المختلفة والبلدات المحصّنة لها الواقعة على طول المحيط الهندي فحسب، بل كانوا يسيطرون أيضا على مدخل البحر الأحمر والخليج الفارسي. لقد سدوا الطريق تماما أمام التجارة بين الهند والسويس أيضا. ووضع البرتغاليون خطة حكيمة بذلوا فيها جهدا كبيرا وغايتهم من ذلك السيطرة على الممرات الحرجة. وبذلك استخدموا سلطتهم بشكل مربح. كانوا يعرفون جيدا أنه من أجل السيطرة على طرق الخليج الفارسي عليهم الاستيلاء على هرمز فقط. ومن أجل السيطرة على البحر الأحمر لا يحتاجون إلا إلى الاستيلاء على عدن.

ويمكن القول إن أهم سبب لمثل هذا التوسع السريع للبرتغاليين في السواحل الهندية في مثل هذا الزمن الوجيز، إنما يعود إلى أن الهنود ما كانوا يعرفون الأسلحة النارية. وقد استغلّ البرتغاليون هذا الأمر لمصلحتهم.

فهم المماليك هذا الأمر بشكل أفضل واعتبروه تهديدا أخذوه على محمل الجد، بعد وصول البرتغاليين إلى جدّة ميناء مكّة المكرمة في عام ١٥٠٥م. فقاموا بتحصين قلاع قوية جدا في ميناء جدّة، وأعطوا أولويّة قصوى لبناء أماكن محصّنة على طول ساحل البحر الأحمر.

وانطلقت قوة متكوّنة من ١٢ أو ١٣ سفينة إلى الهند في ١٣ مايو ١٥٠٧م تحت قيادة محافظ جدّة، الأمير حسين، من أجل الكفاح ضد البرتغاليين. احتلت هذه القوات سافاكين ثم وصلت إلى عدن. وبعد اتخاذ الاستعدادات اللازمة انطلقت إلى ديو. وما إن علم الحاكم العام للبرتغاليين، دون فرانسيسكو دا ألميدا، أن المماليك قادمون حتى بعث بأسطول متكوّن من ٨ سفن تحت قيادة ابنه الدون لورسن. وبعد حرب شاول التي استمرت مدّة ثلاثة أيام، تمكّن الأسطول المملوكي الهندي المشترك من إغراق الأسطول البرتغالي وقتل دون لورنسو. وكانت تلك الحرب هي أوّل هزيمة للبرتغاليين في المحيط الهندي.

أراد ألميدا الانتقام لمقتل ابنه، فأبحر في فبراير عام ١٥٠٨م إلى المحيط مع تسع عشرة سفينة وهزم أسطول الأمير حسين في ديو. بعد ذلك، عاد الأمير

حسين إلى جدّة ومعه ثلاثة سفن لا غير. فقام بتعزيز حصون جدّة في عام ١٥١٠م بما جمعه من بيع السلع التي أحضرها معه من الهند.

وما إن فهم السلطان المملوكي قانسو أنه لا يمكن أن يتعامل مع البرتغال بمفرده حتى طلب المساعدة من بايزيد الثاني. في البداية، أرسل إليه بايزيد الثاني كمّية من الأخشاب والحديد والأسلحة والمعدات، تكفي لبناء ثلاثين سفينة. ولكن فرسان رودس ضبطوا هذه الإمدادات. فأرسل بايزيد الثاني الشحنة الثانية من الإمدادات في عام ١٥١١م. وكان من بين هذه الإمدادات درع السلطان قانسو، و٣٠٠ بندقية، و٣٠٠٠ سهم، و٤٠ قنطارا من البارود ذي النوعية الجيدة، و٢٠٠٠ مجذاف، والنحاس، والحديد، والبكر، والحبال، ومختلف المعدات الأخرى.

وصلت هذه المعدات التي بعث بها السلطان العثماني إلى مصر يوم ٢٤ يونيو ١٥١١م مع النقيب حامد. وعيّن السلطان المملوكي الكابتن حميدا قائدا للأسطول. وهكذا صار الكابتن حميد هو القائد العثماني الأول في هذه المنطقة.

وفي الوقت نفسه، استولى البرتغاليون على غوا ومالاكا وبنوا القلاع هناك. أبحر ألبوكيركي الذي أعاد النظام في البحر الأحمر في ٧–٨ فبراير ١٥١٣م مع عشرين سفينة، ووصل عدن يوم ٢٢ مارس ١٥١٣م. ولكنه تراجع أمام المقاومة القوية وبعد سقوط العديد من الضحايا، فاحتل جزيرة كمران ودمرها بالكامل. غير أنه لم يستطع الوصول إلى هدفيه الرئيسيين،

وهما جدّة والسويس. فبدأ رحلة عودته إلى الهند يوم ٤ أغسطس ١٥١٣م. وكان هذا هو الفشل التاريخي للبرتغاليين.

كان البحارة والجنود العثمانيون أبطالا في المعارك الناجحة التي وقعت في البحر الأحمر في عام ١٥١٣م.

قد نلاحظ أنه بحلول سنة ١٥١٤م عاد سلمان ريّس (الكابتن سهنان) إلى الظهور ثانية. ففي هذا الوقت كان الكابتن سلمان مشغولا ببناء عشرين سفينة من ترسانة السويس باعتبارها جزءا من أسطول السلطان موظّفا في ذلك الحدادين والعمال الذين جلبهم معه. ويذكر المؤرّخ المصري ابن الياس أن ٢٠٠٠ جندي عثماني كانوا تحت إمرة الكابتن سليمان في السويس. زار السلطان المملوكي السويس وأبحرت مجموعة من السفن على مرأى من السلطان نفسه.

وبعد مراسم أقيمت بحضور السلطان، صار الأسطول جاهزا. وفي ٢٠ أغسطس ١٥١٥م أبحرت السفن تحت قيادة الكابتن سلمان. ووفقا لما ذكره بعض المؤرخين، كان هذا الأسطول يضمّ تسع عشرة وحدة. وهي وحدات تتألّف من السفن التالية:

٦ سفن من نوع «غاليوت» أو قادر غا ، و٨ سفن من نوع «غالاي»، و٣ سفن من نوع «قاليتا»[٣٣] وقاربان.

(٣٣) قاليتا: التسمية الأصلية باللغة التركيّة لسفينة حربيّة فيها من ١٩ إلى ٢٤ مقعد في كلّ مقعد مُجذّف (كوركجي). وهي سفينة مزوّدة بمدفع في مقدّمتها. (المترجمة)

ويُروى أنّ واحدة من السفن العشرين غرقت في الطريق. ولكن في التحليل النهائي، كان هناك تسع عشرة سفينة استخدمت في المعركة. انطلق الأسطول من السويس ووصل إلى جدّة أولا، حيث كان في استقباله الأمير حسين. وبعد جدّة، وصل إلى جزيرة كمران يوم ١٣ ديسمبر ١٥١٥م، وتمّ بناء القلعة في خمسة أشهر.

وانطلاقا من هذا الموقع، استولوا على مدينة زبيد في أغسطس ١٥١٦م. ثم انتقلوا إلى عدن، لكنهم فشلوا في تحقيق الانتصار على اليمن. وهناك نشأ نزاع بين الكابتن سلمان والأمير حسين. وهكذا، لم يكتب النجاح للحملة التي تهدف إلى الاستيلاء على اليمن. وعلاوة على ذلك، كانت السفن والقوات تعاني من التعب والإرهاق مما جعلهم يتراجعون عن البعثة إلى الهند.

بعد أن انهزم المماليك في معركة الريدانية يوم ٢٢ يناير ١٥١٧م امتدّ النفوذ العثماني ليشمل مصر والسودان والحجاز. وبفتح مصر صارت الإمبراطورية العثمانية مرتبطة بعالم المحيط، مما جعلها تستحقّ تسمية إمبراطورية. في شباط/ فبراير، انطلق لوبو سوارس في رحلة جديدة إلى البحر الأحمر. ووصل أسطول متكوّن من ٣٧ سفينة إلى عدن يوم ٦ مارس ١٥١٧م. وأراد العرب أن يستسلموا ويسلّموه القلعة. لكنه رفض، مع ذلك، وذهب إلى جدّة للقاء الكابتن سلمان.

وواجه أسطول سفن البرتغاليين الراسية في عرض بحر جدّة مقاومة من الكابتن سلمان. وأُرغم البرتغاليون على التراجع بعد خسائر فادحة

تكبّدوها طيلة أربعة أيام من المعارك. وقصد الكابتن سلمان الذي واجه الغزو البرتغالي وحمى جدّة من العدوان، مصر وبلغها مع بعض بحّارته يوم ٢٠ يوليو ١٥١٧م قبل أن يصل صاحبا الجلالة السلطان سليم والكابتن سلمان إلى إسطنبول عائدين من مصر.

في عام ١٥٢٤م، أرسل سليمان القانوني أكبر الوزراء إبراهيم باشا إلى مصر لفرض النظام. وفي يوم ٢ أبريل ١٥٢٥م حين وصل إبراهيم باشا إلى مصر ظهر الكابتن سلمان مرة أخرى على الساحة. وقدّم شرحا مفصلا عن حالة الدولة العثمانية وعن تحرّك الأساطيل البرتغالية في موانئ البحر الأحمر والمحيط الهندي.

وتحتوي هذه الوثيقة التفسيرية المكتوبة بتاريخ ٢ يونيو ١٥٢٥م على المعلومات التي قدّمها بشأن الأسطول العثماني. ذكر الكابتن سلمان أن السفن والمدافع المحدّدة التالية كانت موجودة في ميناء جدّة :

- ٦ سفن من نوع «غاليوت» أو قادر غا، و٨ سفن من نوع «غالاي»، و٣ سفن من نوع «قاليتا» وقاربان.
- مدافع متنوعة منها ١٣ مدفعا جانبيّا
- ٩٥ مدفعا حديديا
- ٩٧ مدفعا برانغ
- ٤٠٠ قنطار من البارود

وبالإضافة إلى ذلك، أوضح الكابتن سلمان أن معه ٧٧ ربّانا وعشرين جنديا مدرّبين على إطلاق النار، وألف بحار. كما أشار كذلك إلى أنه تمّ إنفاق ١٢٠٠٠٠ قطعة من الذهب في صناعة هذه السفن.

عند تلقّي هذا التقرير، قرّر إبراهيم باشا محاربة البرتغاليين، وأرسل إلى المحيط الهندي أسطولا من ١٩ سفينة و٤٠٠٠ رجل تحت قيادة الكابتن سلمان. وكان هذا هو أول أسطول ترسله الإمبراطورية العثمانية إلى المحيط الهندي. كما أن الكابتن سلمان أصبح أول أميرال في قيادة السويس التي سيتغيّر اسمها في وقت لاحق ويُطلَق عليها اسم القيادة الهندية. وصل الأسطول إلى جدّة في يونيو ١٥٢٦م. ثم انتقل إلى اليمن، فأصبح اليمن تحت السيطرة العثمانية الكاملة في نهاية ١٥٢٧م. وبعد فتح اليمن استقرّ في جزيرة كمران الموجودة في مدخل البحر الأحمر؛ وعلى الفور شرع يمارس صناعة السفن. اغتيل الكابتن سلمان عام ١٥٢٩م بينما كان يعدّ العدّة في اليمن.

كانت وفاة الكابتن سلمان خسارة كبيرة للأسطول العثماني. ويرجع ذلك جزئيا إلى أنه كان بحارا خبيرا بالمحيط الهندي والبحر الأحمر، وكان خبيرا في صناعة السفن وعلى معرفة تامة بالسكان الأصليين وطباعهم. فضلا عن أنه هو الذي منع تغلغل البرتغاليين في البحر الأحمر وحرمهم من السيطرة عليه. والأسوأ من ذلك كلّه، أن عملية القتل هذه تمت قبل الحملة على الهند.

وبدلا من الكابتن سلمان، نُصّب ابن أخيه الأمير مصطفى باشا حاكما على اليمن. في هذا الوقت، كانت القوات البحرية البرتغالية تعدّ أسطولا لا

مثيل له تحت إمرة القائد نونو دا كونها، من أجل محاصرة مدينة ديو. أبحر الأسطول إلى ديو من غوا في يوم ٦ يناير ١٥٣١م؛ وكان هذا الأسطول يتكون من ٤٠٠ سفينة، فيها ١٩٠ سفينة حربية، و٢٥٠٠٠ رجل.

وصل الأمير مصطفى باشا إلى ديو مع الأسطول العثماني تحت قيادة الكابتن سيفر دون أن يَظهر للبرتغاليين أيّ أثر. وعلى الفور نُصبت المدافع واستعدّ الرجال العارفين باستعمالها؛ وتم تعزيز تحصينات المدينة. وصل أسطول البرتغاليين إلى ديو فتعرضت المدينة لقصف مدفعي مكثف، إلا أن البرتغاليين خسروا عددا كبيرا من الضحايا. ونتيجة لذلك كان عليهم أن يتراجعوا يوم ٣١ فبراير ١٥٣١م. كانت خسائر البرتغاليين وفقا للمؤرخ البريطاني روبرت سيرجنت، على النحو التالي: غرقت ٤٠ سفينة برتغالية، وتم احتجاز ٢٠ سفينة، وقتل ١٥٠٠ برتغالي واحتجز الكثير منهم رهائن. وكان هذا أول انتصار للعثمانيين خارج البحر الأحمر.

أمر سليمان القانوني سليمان باشا المصري بإعداد أسطول قوي للانتقام من البرتغاليين. ذلك أنه غضب غضبا شديدا لأنهم قتلوا الحاكم المسلم في الهند بهادور شاه وهو من طلب منه المساعدة ضدّ البرتغال. ووفقا للمؤرخ بيشيفي تلقّى سليمان باشا (٥٣٠-١٥٣١م) التصريح اللازم لبناء أسطول يتكوّن من ٨٠ وحدة، على أن يتم تمويله من الخزينة المصرية. ولذلك ما إن منحه سليمان القانوني هذا الإذن حتى صار لزاما عليه أن يكمل الأسطول.

في سنة ١٥٣٧م شرع العثمانيون وشعب البندقية يحاربون بعضهم البعض. فاستغلّ سليمان باشا هذا الظرف واستولى على أسطول تجاري كان على ملك أحد سكان البندقية في الإسكندرية.

يذكر مؤرخ من البندقية كان من بين الذين وقعوا في الأسر ودوّن في وقت لاحق أحداث هذه الحملة، أنه تمّ الفصل بين رماة البنادق والملاحين والنوتية والربابنة، ووقع إبعادهم عن العبيد الأسرى من البندقية؛ ثم أُرسلوا إلى السويس. في كتابه آسيا البرتغالية، يؤكّد المؤرخ البرتغالي سوزا فاريا الذي عاش في القرن السابع عشر هذه الحقيقة، ويذكر «شخصا من البندقية اسمه فرانسيسكو كان يقود عشر سفن و٨٠٠ من المسيحيين الأحرار». وكان أسطول سليمان باشا يتكوّن من السفن التالية:

١٧ سفينة من نوع «غالاي» و٢٧ سفينة من نوع قاليتا وسفينتين من نوع «غاليوت» أو قادرغا و٤ سفن و٢٦ قاربا صغيرا، وهو ما مجموعه ٧٦ وحدة.

أما بالنسبة إلى عدد الأفراد فإن المؤرخين قد اختلفوا في تحديده. فمنهم من يقول إنه يصل إلى ٢٠٠٠٠. ولكن بالنظر إلى حجم هذه السفن وقدراتها، لا بدّ أن العدد كان ١٠٠٠٠ لا غير.

أبحر الأسطول من السويس يوم ٢٧ يونيو ١٥٣٨م. وفي وقت لاحق، تمّت إضافة ٣٠ سفينة أخرى إليه وهذا ما يشهد به الخطاب الذي أرسله سليمان باشا إلى سليمان القانوني من جدّة. غير أننا لا نملك حتى الآن معلومات عن أنواع هذه السفن أو أحجامها.

وصل سليمان باشا إلى عدن يوم ٣ أغسطس ١٥٣٨م واستولى على المدينة بعد ذلك بيومين. وترك ٥٠٠ من الأتراك حراسا لعدن. ثم أبحر إلى الهند في ٧٤ سفينة يوم ١٩ أغسطس ١٥٣٨م، ولم ينس أن يترك ٣ سفن ضمانا لأمن ميناء عدن.

وصل الأسطول إلى ديو في ٤ سبتمبر ١٥٣٨م وذلك بفضل الرياح الملائمة. وحين نعلم أن الأسطول العثماني كان يخوض، في ذلك الوقت نفسه، حربا أخرى تحت قيادة بربروس خير الدين باشا هي حرب بريفيزي الواقعة آلاف الأميال بعيدا عن البحر الأبيض المتوسط، تصبح لدينا فكرة أفضل عن إمكانيات الأسطول العثماني وقدراته.

قلعة ديو التي كانت في السابق تحت سيطرة البرتغاليين وقعت هذه المرة تحت الحصار، إذ حاصرتها قوة هندية متكوّنة من ٧٠٠٠ شخص. اقتحم سليمان باشا الحصن على القوات الهندية مع بعض من قواته. وظلّت جنود سليمان باشا هناك مدّة شهرين تقريبا هاجموا أثناءها بعض القلاع حول ديو، واستولوا على البعض منها، لكنهم فشلوا في التغلب على قلعة ديو. وفي يوم ٦ نوفمبر ١٥٤٠م، أبحر سليمان باشا قاصدا اليمن حيث غزا منطقة زبيد، وهذا حدث انجرّ عنه تأسيس الحكم اليمني سنة ١٥٤٠م.

من الممكن أنّ حملة الأسطول العثماني هذه على الهند لم تكن هزيمة، لكن ذلك لا يعني أيضا أنها أكملت مهمتها نظرا لأن سليمان القانوني أمر بالبحث عن الأسطول البرتغالي وتدميره. أخطأ سليمان باشا الذي كان جنديا أصيل

اليابسة خطأ كبيرا حين هاجم قلعة ديو بدلا من الذهاب إلى غوا ومحاربة البرتغاليين هناك.

كان الأسطول العثماني في حالة جيدة لاسيّما في ما يخصّ المدافع والرجال الذين يستخدمونها. وكان من الممكن أن يهزم هذا الأسطولُ الأسطولَ البرتغالي. يقول سوزا إن هناك ١٣٠ مدفعا في الأسطول العثماني، وأن ٩٠ منها كانت قادرة على إطلاق قذائف الحديد التي تزن أكثر من ٩٠ رطلا. ويذكر مصدر آخر أن عددا من هذه المدافع كانت أقوى وكانت قادرة على إطلاق قذائف مدفعية تزن أكثر من ٤٠٠ رطل.

في سنوات ١٥٥٠م، وبناء على ثورة شعب عدن وتعاونه مع البرتغاليين، قرر العثمانيون أن يرسلوا بعثة هندية جديدة. عُيّن بيري ريّس على رأس على القيادة الهندية. فحاصر عدن واستولى على القلعة ثم عاد إلى السويس مخلّفا وراءه عددا كافيا من العسكر للحراسة.

على إثر هذا النجاح أمر السلطانُ بيري ريّس بالاستيلاء على جزيرة هرمز وتأمين الخليج الفارسي. وأمر محافظ الخليج كوباد باشا بتعبئة ١٥٠٠٠ جنودي وسفينة. أبحر بيري ريّس في عام ١٥٥٢م مع ٣٠ سفينة من نوع قادر غا وقاليتا، وفتح أولا قلعة مسقط حيث هزم البرتغاليين. وبعد ذلك، حاصر هرمز (سنة ١٥٥٢م). بيد أنه فشل لأنه حاول ذلك دون أن يأخذ بعض الدعم من الخليج الفارسي. فعاد إلى ميناء السويس تاركا جميع سفنه

في منطقة الخليج باستثناء ثلاثة منها. أُعدم بيري ريّس بموجب مرسوم من السلطان بسبب فشله في حصار هرمز، وأيضا لأنه ترك سفنه هناك.

وبعد تنفيذ حكم الإعدام على بيري ريّس، عُيِّنَ الكابتن مراد ريّس على رأس القيادة الهندية (١٥٥٢م)، فأمر بإكمال الرحلة التي كان بيري ريّس قد بدأها، وباستعادة الأسطول الذي كان عالقا في الخليج الفارسي وإعادته إلى السويس. فأخذ ١٧ سفينة من نوع قادر غا كانت في حالة جيدة، وانطلق. ومما يؤسف له أنه تكبّد خسائر فادحة في معارك مع الأسطول البرتغالي، وعاد إلى الخليج الفارسي.

حينها، قام سليمان القانوني بتعيين سيدي علي رئيساً للقيادة الهندية، وكان ذلك يوم ٦ ديسمبر ١٥٥٣م. وأُعدّ الأسطول العثماني المتكون من ١٥ سفينة من نوع قادر غا مرة أخرى للإبحار في الخليج الفارسي. فانطلق تحت قيادة سيدي علي ريّس. بعد المرور عبر مضيق هرمز، في ٩ أغسطس ١٥٥٤م هَزَم الأسطولَ البرتغالي المتكوّن من ٢٥ سفينة في عرض البحار العُمانية.

في ٢٥ آب / أغسطس قام البرتغاليون الذين لم يكونوا بعيدين جدا عن قواعدهم، بإعادة تجميع قواتهم وعادوا إلى الظهور ومعهم ٣٤ سفينة هذه المرة. بعد ١٨ ساعة من القتال، غرقت ٧ سفن عثمانية و٦ سفن برتغالية. وكان سيدي علي ريّس يخوض حربا ضد الرياح في الوقت الذي كان يخوض فيه أيضا حربا ضد البرتغاليين. ودامت تلك المعارك إلى أن اضطرّ إلى اللجوء إلى ولاية غوجارات مع ما تبقى لديه من سفن. وقد دمّرت ثلاث سفن

نتيجة ارتطامها بالشاطئ فعاد العثمانيون إلى إسطنبول عن طريق البر سنة ١٥٥٧م، بعد أن سلّموا كلّ ما تبقى لديهم من سفن ومعدات للحكام المحليين، وكانت رحلتهم متعبة جدا.

بناء على استنجاد سلطان آتشيه، قرّر العثمانيون إرسال فريق داعم من الجنود والمدافع والمعلّمين والحرفيين إلى هذه الجزيرة. فأبحر أسطول متكون من تسع عشرة سفينة تحت إمرة المصري الكابتن كردغلو هيزير ريّس في حملة أُطلق عليها اسم الأندونيسية، أو سومطرة. وقاد هذه الحملة محمود ريّس باعتباره كابتن السويس. ثم عاد هيزير ريّس تاركا لسلطنة آتشيه سفينين من نوع قادر غا، وأسلحة مختلفة، وأفراد الطاقم، ومدافع متنوّعة من ضمنها خمسة عشر مدفعا من المدافع البعيدة المدى. يقول هيزير ريّس:[٣٤]

هذا ما قلته للكابتن السابق في الإسكندرية، هيزير بيك، قبل أن يقود الجنود المنتشرين: بإذن الله، ليوفّقك الله في خدمة الأرض وتتوصّل إلى نصب المدافع، وإنزال الجنود للاستيلاء على القلعة أو المكان الذي تصلون إليه وتسيطرون عليه. حذار من تشويش نظام السفن ولا تتخلّ عن أي شخص من المحاربين أو الملاحين اللازمين للسفينة. حافظ على هذا النظام، وحافظ على تعبئة السفن تعبئة دائمة

(٣٤) أورد الكاتب جميع الشواهد التي استخدمها دون ذكر لمصادرها ودون توثيق. (المترجمة)

من دون التشويش عليها. دع عبدي محمود يقم برعاية السفن وذلك بأن لا يغادرها أبدا؛ بحيث لا يلحق السفن أيَّ ضَرَرٍ آتٍ من البحر أو المحيط أو العبيد بينما تكون أنت منهمكا في مهمتك على اليابسة.

كتب رحالة تركي يدعى عبد العزيز كان يتجول في سومطرة وجاوة عام ١٨٩٨م الملاحظات التالية في مذكراته:

إلى حين وصول الهولنديين إلى هنا، كان يتمّ الاحتفاظ بأعلام السفن التركية القادمة من إسطنبول تذكارا. وقام الهولنديون بإذابة المدافع التركية القديمة وتحويل موادها إلى أجراس لكنائسهم. وقد رأيت شعار السلطان سليم الثاني على واحد من هذه الأجراس في جاوة بالتحديد. كما وجدت أناسا يشبهون الأتراك لكنهم لا يتحدثون التركية. هؤلاء الناس أروني في منازلهم شهادات الفروسية التي كانت قد مُنِحَتْ لأجدادهم.

يمكن اعتبار هذا القرار المفصّل والصارم من الباب العالي في القرن السادس عشر قرارا في غاية الأهمية التاريخية نظرا إلى أن مسألة إدارة السلطة وتوزيع المهام مسألة ما تزال تتمّ مناقشتها إلى اليوم بين جيوش العالم حين تقع عملية مشتركة.

وما إن انتهت البعثات الهندية حتى بسطت السيادة العثمانية بلا منازع على مياه البحر الأحمر والخليج الفارسي والمحيط الهندي بعد أن

كانت كلّها تحت سيطرة البرتغاليين. وبسبب سيطرة العثمانيين لم يتمكن البرتغاليون من الدخول ونشر سيادتهم في البحر الأحمر على الرغم من دعم السكان الأصليين لهم.

كان هذا نصرا حقيقيا مهمّا للأسطول العثماني حتى إن قيل عكس ذلك. ونتيجة لهذا الوضع، ازدهرت الأنشطة التجارية في منطقة البحر الأبيض المتوسط ما بين عام ١٥٦٠م وعام ١٥٦٦م، وأصبح الإبحار في البحر الأحمر والخليج الفارسي أكثر مرونة. واستمرّ الأمر على هذه الحال حتى بداية القرن السابع عشر.

ونحن بحاجة إلى أن نأخذ بعين الاعتبار بعض النقاط إن شئنا تقييم الحملة العثمانية على الهند والمعارك التي جرت ضدّ الأسطول البرتغالي. بادئ ذي بدء، لم يكن العثمانيون يقاتلون البرتغاليين في شبه الجزيرة العربية وسواحل الهند فقط، بل كانوا يخوضون معارك ضدّ السكّان المحليين أيضا. ولأنه تم إهمال هذا التفصيل المهم، فقد حصل بعض التقييم الخاطئ للوقائع.

لقد تحالف السكان المحليون مع الأسطول البرتغالي ضد العثمانيين. ولذلك، وجّه الأسطول العثماني جزءا كبيرا من جهوده في هذا المضمار.

أما النقطة الثانية فتتمثل في الفوارق بين التكنولوجيات المستخدمة في هذين الأسطولين. فالأسطول البرتغالي يتكوّن من سفن شراعية من النوع الذي يبحر بسهولة في المحيط، إلى جانب سفن صُمِّمت لتتحرك في المياه

الضحلة. في حين كان الأسطول العثماني يفتقر إلى هذه الأنواع من السفن الشراعية. فقد كانت حركاته في منطقة البحر الأبيض المتوسط تقتصر عموما على التنقل بين سلسلة من القواعد والموانئ الساحلية. ولذلك كان يتكوّن من سفن من نوع قادر غا ومن نوع قاليتا وهي سفن تفتقر إلى مستودعات واسعة كما أنّ أسطحها منخفضة وقوّتها الدافعة الرئيسية هي استخدام المجاذيف. قد تكون هذه الأنواع من السفن مناسبة تماما للبحر الأحمر. والواقع أن هذا هو السبب الذي جعل الأسطول البرتغالي يفشل في إلحاق هزيمة واحدة بالعثمانيين في معاركهم التي دارت في عرض البحر الأحمر.

ومع ذلك، انقلب الوضع تماما ما إن وصلوا إلى البحار المفتوحة. صار النشاط الوظيفي للأسطول العثماني محدودا نتيجة لمسافة ٣٠٠٠ ميل بحري تفصل بين الهند والموانئ العثمانية الموجودة في الخليج والسويس من جهة، وممرات البحر المفتوح الطويلة.

لم تكن هذه السفن بسطوحها الطويلة المنخفضة المصممة لظروف البحر الأبيض المتوسط مؤهّلة لتحمُّل الظروف الصعبة في المحيط الهندي. وعلاوة على ذلك، كانت غير مناسبة لنصب المدافع، ويرجع ذلك إلى حقيقة أنهم إن وضعوا المدافع أعاقت الملاحين في وظيفة التجذيف. يعني هذا أن المكان الوحيد الذي يمكن أن تُنصب فيه أعداد محدودة من المدافع الخفيفة كان أسطح السفن. ولذلك كانت سفن الرياح (كراكا) والمراكب الشراعية

الصغيرة (كارافل) البرتغالية ذوات الأسطح العالية متفوقة على السفن العثمانية من حيث القدرة على التحمل والقدرة على إطلاق النيران.

تألفت السفن التي استخدمها الأسطول العثماني في المحيط الهندي أساسا من السفن التي تم بناؤها في ترسانة السويس. وقد ورث العثمانيون ترسانة السويس هذه عن المماليك عام ١٥١٧م بعد فتح مصر. وكان حاكم مصر الخادم سليمان باشا صارما في حثّه على تصنيع السفن من أجل أن يتمكّن الأسطول العثماني من محاربة البرتغاليين في المياه الهندية واليمنية. ولم يمض وقت طويل حتى صار لديه ٨٠ سفينة بما فيها ٣٠ سفينة من نوع قادر غا، بنيت كلها في ميناء السويس.

ما بين ١٥٦١م و١٧٠٠م تم، في ترسانة السويس، بناء ٢٥ سفينة من نوع قادر غا و٣ سفن شراعية من نوع الغاليون و٤ سفن من نوع قاليتا و٢٥ سفينة من أنواع مختلفة. قدّمت الترسانة الأميرية المواد اللازمة للسفن التي يتم بناؤها في السويس، كما أرسلت عمّالا من إسطنبول.

وفي القرن السادس عشر صار الأسطول العثماني يتألف حصريّا من سفن الغالي أو قادر غا. وكانت هذه السفن تُصَنَّفُ عموما وفقا لعدد المقاعد فيها. ولمّا كانت لكلٍّ منها مهام مختلفة، فقد كان لا بدّ لكل أسطول جديد أن يشتمل على كلّ نوع من أنواع السفن.

ويمكن تصنيف سفن قادر غا إلى خمسة أنواع مختلفة. وهي بالترتيب من أصغرها إلى أكبرها: فِرقاطا، بَركندا، قاليتا، قادر غا، باشتاردا.

فِرقاطا:

يوجود على سطحها بين ١٠ و١٧ مقعدا، وهي سفن طويلة وضيقة. كل مجذاف يحرّكه ملاّحَان أو ثلاثةُ ملاّحين. ولديها سارية واحدة يعلّق عليها شراع لاتيني واحد كامل ونصف شراع. وتستخدم فِرقاطا عادة للقيام بالدوريات وللاتصالات.

بَركندا:

يوجود على سطحها بين ١٨ و٢٠ مقعدا، ويصل علوّها إلى ٢٤-٢٦ مترا، كل مجذاف يحرّكه ملاّحان أو ثلاثة ملاّحين. بها سارية واحدة، يعلّق عليها شراعان لاتينيان. تستخدم في مساعدة السفن الكبيرة على المناورة في البحار المفتوحة، وإن لزم الأمر، تستخدم أيضا لإطلاق النار إذ يوجد على سطحها مدفع.

قاليتا:

يوجود على سطحها بين ٢٠ و٢٢ مقعدا، ويصل علوّها إلى ٢٦-٢٨ مترا. كل مجذاف يحرّكه أربعة ملاّحين. تستخدم عادة لمطاردة العدوّ، ولهذا السبب يوجد مدفع مطاردة على ظهر المركب. كانت قاليتا تستخدم أيضا في المعارك وهي تتسع لما بين ١٠٠ و١٢٠ من المقاتلين. وقد استخدمت سفنا حربية في الأسطول العثماني بتونة.[٣٥]

(٣٥) تونة: مقاطعة بنهر الدانوب بقيت تابعة للإمبراطورية العثمانية حتى سنة ١٨٧٨م. (المترجمة)

قادر غا:

يوجد بها ٢٥ مقعدا، وتستخدم هذه السفن في خطوط الحرب الرئيسية. وكانت معظم دول البحر الأبيض المتوسط تستخدمها. المسافة بين خطيها العموديين ما بين ٥٠ و٥٥ مترا والمسافة بين الجانبين من ٧ إلى ٧,٥ مترا. يمتد ارتفاع قادر غا ٣ أمتار وأجنحتها تصل إلى ٤ أمتار، ويصل إلى ٥ أمتار في مؤخّرة السفينة. كان يوجد على متن هذه السفن، ما بين ١٠٠ و١٥٠ من الإنكشارية إلى جانب الطاقم. وكانت هناك مقصورتان واحدة على السطح والأخرى في الجانب الأعلى من مؤخّرة السفينة. وعادة ما كان هؤلاء الإنكشاريون الأناضوليون يؤتى بهم من شسمى، في حين يؤتى بالإنكشارين القادمين من أرض الرومان من جزيرة إيوبوا.

يوجد بها عمودان: الركيزة الكبرى الرئيسية في الوسط وعمود مقوس بالقرب من ظهر المركب. وتستخدم الأشرعة اللاتينية مع وضع الأذرع عليها. كان هناك ثلاثة مدافع على ظهر المركب وكان مدى هذه المدافع أطول من مدى تلك الموجودة على الأنواع الأخرى من السفن. طيلة القرن السادس عشر، كانت هجومات قادر غا في معظمها تستخدم مدافع الكرات الحجرية. وكان يمكنها تخزين ما يقارب ١٠٠ كرة حجرية لكل مدفع.

درج الأميرال على استخدام ٣ فوانيس على متن السفينة، توضع عادة في مؤخرة السفينة. وكانت هذه السفن تستخدم الدهون عند كلّ ميناء قريب متاح، ثلاث مرات تقريبا، من أجل زيادة سرعتها أثناء الإبحار.

وعلى الرغم من أن هذه السفن قد صُنِعت منخفضة، فإن مركز الثقل فيها يوجد فوق مركز التوازن، حتى أن البحّارة كانوا يضعون الأحجار والحصى لملء الانقسامات الخشبية الموجودة في جوف المركب. وفي السفن التي بنيت في وقت لاحق تمّ بناء الخزانات الخشبية حتى يسمح بدخول كمية كافية من المياه من أجل الحفاظ على توازن السفينة.

كانت توجد ستّ مقصورات بالأماكن المغلقة الموجودة تحت سطح السفينة الذي يبلغ ارتفاعه مترا واحدا تقريبا. وكانت هناك أماكن للجلوس في المقصورة الأولى مخصّصة لقائد السفينة وكبار الربابنة والركاب المهمين وأسلحتهم وأمتعتهم الشخصية. أما المقصورة الثانية فهي لبقيّة الربابنة الآخرين ومعدّات مساعديهم. وتوجد في المقصورتين الثالثة والرابعة أماكن خاصة لحفظ الطعام وحصص الجنود؛ في حين تستخدم الخامسة لتخزين الأشرعة والمعدات وممتلكات الركاب والبارود والذخيرة. أما المقصورة السادسة فهي تكميلية للخامسة وتستخدم لتخزين الأمتعة والمعدات التي يحتاجها كل من طبيب السفينة وعلماء الدين، وتقع بالقرب من ظهر المركب. وإن كان هناك مرضى على سطح السفينة، فإنهم يُدخلونهم إلى واحدة من هذه المقصورات لحمايتهم من قساوة الطقس والمناخ.

يتراوح متوسط عدد أفراد طاقم السفينة بين حوالي ٣٠٠ فرد و٣٥٠ فردا. من بينهم ملاّحون للتجذيف و١٠٠ محارب و٥٠ بحّارا. ومن بين كلّ هؤلاء

الرجال كان الملاحون الذين تعمل السفن بطاقتهم التي تحرّك المجاذيف، يحتاجون إلى المياه أكثر من غيرهم. ولذلك، يُزوَّد كل واحد منهم ببرميل ماء. ويقدّم لكل البحّارة والملاّحين نصف أوقية من البسكويت اليابس.

كان على الملاّحين أن يحافظوا على السفينة في حركة مستمرّة، لذلك كانوا يستمرّون في التجذيف بلا انقطاع طيلة ١٠ ساعات أو ١٢ أو حتى طيلة ٢٤ ساعة. وكان الربابنة يمرّون بهم، يطعمونهم بعض الخبز المغمّس في النبيذ لكي يبقوهم على قيد الحياة لاغير.

كانت سرعة هذه السفن في الساعة الأولى من إبحارها تبلغ ٤ إلى ٥ أميال بحريّة في المياه الساكنة. ولكن نظرا للتعب الذي يصيب الملاحين يتم تخفيض هذه السرعة إلى ميلين أو ميلين ونصف طيلة الساعة الثانية، وإلى ١,٥ ميل بحري في الساعة الثالثة.

كان لا بد أن تُزوَّد كلّ سفينة تبحر في رحلة استكشافية بقارب تجذيف واحد، وثلاثة أشرعة للسارية الأمامية، ودفّة احتياطية، و٧٥ مجذافا، وخمس قطع حديد، وخمسة أشرعة قماشية، وثمانية قبان من الشحم الحيواني، وورقتين من الرصاص، وبعض نكيث الحبال، والقطران، ومرجاس، و٢٧ حزمة من الحبال ذات الاستخدامات المختلفة.

وكإجراء احترازي، كانت بعض هذه المعدات تُخَبَّأُ. فكانوا يخبّئون شراعين من أشرعة السارية الأمامية الثلاثة تحت فلّين السفن. وما كانوا

يستخدمون سوى ٤٩ من المجاذيف التي يجلبونها معهم، والبقية مخبأة احتياطا. وبالإضافة إلى ذلك، كانوا ينصبون الخيام المصنوعة من القماش السميك لحماية الطاقم من المطر والشمس. كانت الخيمة التي تنصب في مؤخّرة السفينة تسمّى «قدير»، وهي مصنوعة من المخمل والجوخ.

باشتاردا:

في الواقع إن سفينة باشتاردا أكبر من قادر غا، وهي تعدّ من ٢٦ إلى ٣٦ زوجا من المجاذيف، كل مجذاف منها يديره ٦ أو٧ ملاّحين. يتكوّن طاقمها عادة من ٦٠٠ فرد، وقد كان طاقم باشتاردا الكابتن باشا يتكوّن من ٨٠٠ فرد. وهناك ثلاث رُتب يمكن تصنيف هذه السفن حسبها: نصف باشتاردا وباشتاردا وسط، وباشتاردا باشا.

يوجد في سفينة نصف باشتاردا ٢٦ مقعدا، وكل مجذاف يحرّكه ٦ أشخاص. يبلغ ارتفاعها ٣٨ مترا. ويتراوح عدد مجاذيفها ما بين ٢٨ و٣٠ مجذافا. وكانت هذه هي سفن القادة (قادة الفيالق).

باشتاردا باشا سفن القادة من ربابنة البحر. كان فيها ٣٦ زوجا من المجاذيف، يدير كل مجذاف ٧ أشخاص؛ ويبلغ علوّها ٦٥ مترا. وكان عدد الملاّحين فيها ٤٩٧. وعدد المقاتلين ٢١٦، أي ثلاثة مقاتلين بين كل مقعد ومقعد.

كانت توجد ثلاثة مدافع على سطح باشتاردا باشا، وأربعة مدافع صغيرة في مؤخّرتها. في باشتاردا القباطنة البحريين توقدُ ثلاثة فوانيس في كل ليلة. حتى في عصر جاليون، كان قباطنة البحر يفضلون توجيه المعركة من سفن باشتاردا الخاصة بهم بدلا من سفن قادر غا التي يرفع فوقها العلم، وذلك حتى يتمكّنوا من المزيد من المشاركة السهلة والسريعة على مختلف جبهات المعركة.

المحيط الهندي والبحّارة العرب:
عالم الجغرافيا الإدريسي وموريشيوس

ممتاز امريث

كان التبادل التجاري هو الذي دفع العرب إلى الإبحار في المحيط الهندي منذ ما قبل سنة ٨٠٠ ميلادية. وكانت معظم التداولات التجارية لدى العرب متمركزة على طول ساحل شرق أفريقيا إلى جانب مدن أو ولايات صغيرة مثل كيلوا ومومباسا وماليندي وسوفالا. وعلى مر السنين، توسعت تجارتهم وأنشطتهم التجارية حتى طالت بلدانا بعيدة مثل الصين والهند والجزر الأندونيسية في الشرق الأقصى. وظلّت التجارة بين العرب والمسلمين وهذه الدول تزدهر دون عوائق حتى نهاية القرن الخامس عشر الميلادي عندما شرع الأوروبيون بدءا بالبرتغاليين يمخرون عباب المياه الآسيوية بحثا عن طريق بحري إلى الهند، للوصول إلى البلدان التي كان العرب يتزوّدون منها بالتوابل. وقد كان العرب، حتى ذلك الحين، سادة البحار الهندية.

قبل وقت طويل من مغامرة البحارة البرتغاليين من أمثال برتلُميو دياز، وفاسكو دا جاما، وبيدرو كابرال، وديغو كام، وألفونسو دي

البوكيرك، وفرديناند ماجلان، وبيدرو ماسكارينهاس وغيرهم، قبل أن يتجرأ كل هؤلاء على الإبحار في المحيط الهندي سعيا للحصول على طريق بحرية تربط بين أوروبا الجديدة وآسيا للمشاركة في تجارة التوابل المربحة، كان البحارة العرب فعلا زعماء بلا منازع في مياه المحيط الهندي. فقد كانت قواربهم الطويلة ومراكبهم الشراعية تبحر على طول الساحل الشرقي لأفريقيا، وصولا إلى الصين، وساحل مالابار في الهند، وجزر سومطرة وجاوة في الشرق الأقصى، حيث كانوا يقومون بتجارة مربحة في التوابل والسكّر والقطن والحرير وغيرها من السلع التي كانت تحظى بتقدير كبير في أوروبا.

كان البحارة العرب عادة ما يجلبون بضائعهم من شرق آسيا إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط في شبه الجزيرة العربية ثمّ تُنْقَلُ بواسطة قوافل على الطرق البرية على طول طريق الحرير الطويلة عبر آسيا الصغرى إلى المراكز التجارية المزدهرة في أوروبا ولا سيما البندقية وفلورنسا. هذه السلع التي يجلبها التجار العرب إلى الأسواق كانت دائما تقدّر حقّ قيمتها وتثير فضولا واهتماما كبيرين في أوروبا. لكن العرب كانوا يحتفظون لأنفسهم، بكل حكمة، بمصدر تلك السلع ومنابتها ولا يبوحون به إلى بقية التجار لأسباب مفهومة.

كانت مدن دول شرق أفريقيا مراكز تجارية مزدهرة. وكانت السلع التي يتمّ جلبها من الممالك الداخلية من أفريقيا، مثل الذهب والعاج

والحديد، سلعا شحيحة في آسيا وأوروبا؛ وبالتالي كان سعي التجار نحوها حثيثا حتى تستخدم في صناعة القطع النقدية والمجوهرات والأسلحة والحلي وغيرها. وفي المقابل، كانت الأسواق الآسيوية تقدّم للتجار العرب السلع الكمالية الثمينة مثل القطن والحرير والتوابل ومنتجات الخزف، وهي جميعا لم تكن متوفرة في أفريقيا وكانت أيضا ذات قيمة عالية في أوروبا.



خريطة العالم رسمها الإدريسي حوالي ١١٥٣ ميلادية، وهي تبيّن جزر ماسكارين من بين مناطق أخرى. وتظهر الخريطة رأسا على عقب (جنوب / شمال) كما جرت العادة عند العرب. وقد رسم الإدريسي خريطته هذه على أساس البيانات المقدمة إليه من البحارة والتجار العرب.

كان العرب يحتكرون تجارة التوابل والذهب في منطقة البحر الأبيض المتوسط وأوروبا، كما كانوا يسيطرون على جميع الأنشطة في الميدان حتى منتصف القرن الخامس عشر ميلادية. ولكن سقوط القسطنطينية في أيدي الأتراك عام ١٤٥٣م غيّر، إلى حدّ كبير، من المعطيات التجارية في أوروبا. وكان ذلك على حساب التجّار العرب. فقد قام الأتراك العثمانيون الذين كانوا

يسيطرون على آسيا الصغرى بالتضييق على حركة البضائع عبر الطرق الداخلية مما جعل التنقل في أراضيها أمرا صعبا. كما أن العثمانيين فرضوا الضرائب العالية وضوابط أكثر صرامة، إلى درجة أن الأوروبيين وجدوا أنفسهم مضطرين للبحث عن طريق بحرية بديلة تؤدّي إلى آسيا وخاصة إلى الهند بغية شراء السلع.

انبرى البرتغاليون والأسبان يبحثون عن طرق بحرية جديدة تؤدّي إلى الهند سعيا للوصول إلى التوابل التي تتلهّف أوروبا للحصول عليها لأن الأوروبيين كانوا محتاجين إليها كي تضفي على طعامهم مذاقا ألذّ، خصوصا في فصل الشتاء. لا عجب إذن أن تجارة التوابل كانت من بين الأنشطة الأكثر ربحا في أوروبا في ذلك الوقت، وأكثرها إثارة للتنافس المحموم بين البحارة البرتغاليين والأسبان بحثا عن طريق بحرية جديدة توصلهم إلى آسيا.

ومن المفهوم أن هذا السعي لاكتشاف طريق بحرية جديدة مؤدّية إلى الشرق هو الذي كان وراء الرحلة التي قام بها كريستوفر كولومبس بمباركة من حاكم إسبانيا. أبحر كريستوفر كولومبس في ٣ أغسطس ١٤٩٢م في المحيط الأطلسي من ميناء بالوس في جنوب إسبانيا مع سرب من ثلاث سفن وهي: نينا والبنتا وسانتا ماريا، على أمل الوصول إلى الهند، أرض التوابل والذهب والسلع الثمينة الأخرى. وكان يهتدي برسم خريطة طريق بحرية غير معروفة إلى الآن.

كان كولومبوس يعتقد جازما أن الأرض كروية الشكل، لذلك كان مقتنعا بأنه سيصل في نهاية المطاف إلى الهند الغربية إن هو أبحر غربا. لكنه، كما يعلم العالم، لم يصل الهند أبدا على الرغم من أنه كان يعتقد أنه فعل. وبدلا من ذلك، عثر في طريقه إلى الشرق على مساحة كبيرة من الأرض هي الأمريكتان. غير أن رحلة كولومبس لا تزال تصنع التاريخ لأنه فتح قارة جديدة كاملة، وأضاف عالما جديدا إلى أوروبا والعالم المعروف آنذاك.

واصل البرتغاليون، بتحفيز من المستكشف الأمير هنري، سعيهم بحثا عن طريق بحرية تؤدّي إلى الشرق بغية الوصول إلى أرض التوابل والذهب. وفي سنة ١٤٩٨م، توصّلوا أخيرا إلى فعل ذلك. فقد نجح المستكشف البرتغالي فاسكو دا جاما في الدوران حول رأس الرجاء الصالح، ووصل كاليكوت على ساحل مالابار في جنوب الهند.

وأدرك البرتغاليون حجم الإمكانيّات الاقتصادية التي تفتحها أمامهم هذه الطريق البحرية، فبدأوا يسعون جاهدين للحفاظ على سيطرتهم على الممر الشرقي الجديد المؤدّي إلى الهند. لذلك أسّسوا المستوطنات وبنوا القلاع والحصون في نقاط إستراتيجية على طول ساحل شرق أفريقيا والشرق الأقصى لحماية الطريق البحرية.

وعندها، وجد العرب المسلمون، وقد كانوا المحركين الرئيسيين في الأسواق الشرقية في القرون السبعة السابقة، أنفسهم فجأة يواجهون تحديات

خطيرة ومنافسة شديدة من البرتغاليين أولا، وفي ما بعد من الهولنديين والفرنسيين والبريطانيين. وكان هذا الأمر تحدّيا صعبا لهم بسبب معداتهم وخدماتهم اللوجستية البدائية، وكذلك نتيجة وجود الوازع الأخلاقي والثقافي في ممارساتهم للأعمال والتجارة منذ عقود طويلة.

لم يكن التجار العرب الذين كانوا مسلمين ويربطهم بشبه الجزيرة العربية الإيمان بالله، مجرد رجال أعمال وتجار ماهرين، ولكنهم كانوا أيضا بحارة ذوي خبرة وملاّحين مَهَرَة. لذلك اخترعوا أو حسّنوا العديد من المعدات مثل البوصلة المغناطيسية والاسطرلاب وغيرها من المعدات الملاحية التي ساعدتهم في الإبحار إلى بلاد بعيدة في البحار الهندية. وفي الأثناء، توصلوا إلى إقامة علاقات تجارية متينة مع حكام جنوب آسيا وشعوبها، فيما جلبوا معهم أيضا رسالة دينهم التوحيدية الجديدة إلى شعوب هذه المناطق. وباعتبارهم مسلمين أتقياء، كانوا أيضا دعاة حريصين على نشر عقيدتهم بين الناس الذين يتاجرون معهم أو يختلطون بهم. ولأسباب مفهومة، كان تعاملهم مع شعوب شبه القارة الهندية وخاصة على طول سواحل مالابار والجزر في الشرق الأقصى والصين لا يختلف عن تعاملهم مع شعب الولايات الساحلية في شرق أفريقيا. ومن المسلّم به أن الإسلام وصل لأول مرة إلى جنوب شرق آسيا مع البحارة والتجار العرب وليس عبر الغزو العسكري أو الفتوحات.



(Photo: – Google -Internet)

كان البحارة العرب يستخدمون الاسطرلاب الذي حسّنوه على نطاق واسع كأداة للملاحة. وهذا مكّنهم من السيطرة على الطرق البحرية للتجارة في المحيط الهندي حتى سنة ٨٩٤١م حين قدم البرتغاليون ودخلوا المياه الآسيوية.

قام التجار والبحارة العرب الذين أسسوا علاقات تجارية جيدة مع الممالك في جنوب الهند، بنشر الإسلام في شبه القارة حوالي سنة ٦٢٩م. وعلى مرّ القرون، أصبح الإسلام أحد أكبر الديانات في الهند. وبسبب تقاليد الهندوس ووازعهم الديني أيضا، كانوا بعيدين كل البعد عن الملاحة البحرية. فقد كانوا يعتبرون البحر باني كالا (المياه القذرة) فيقللون من المشاريع البحرية قدر الإمكان، لأنهم كانوا يعتقدون أن مثل هذه الأنشطة من شأنها أن تجعل «النجاسة» تتسلّل إلى أرواحهم.

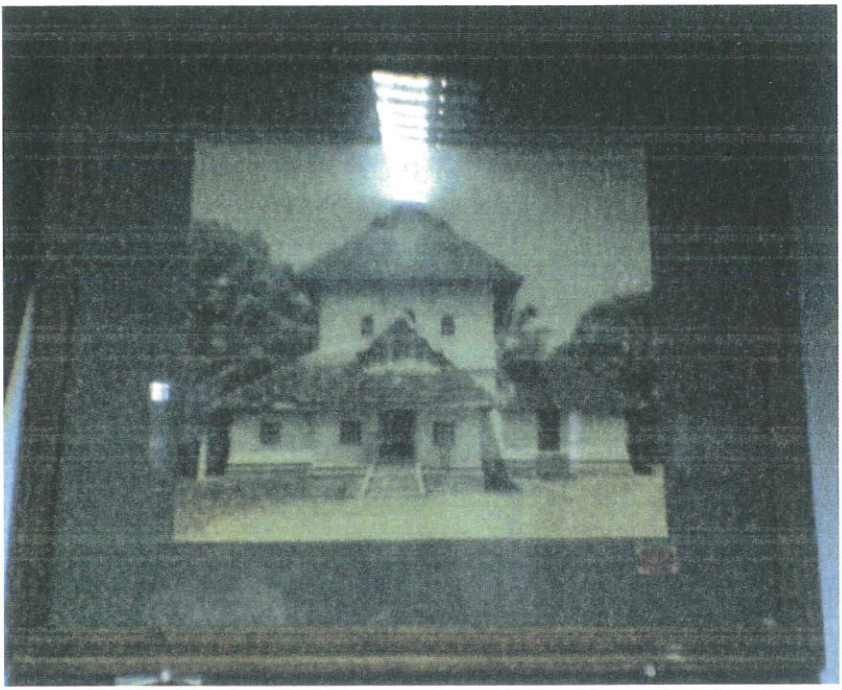
لذلك اعتمد الحكام الهندوس، ولا سيما في جنوب الهند، على العرب للقيام بالأنشطة التجارية قبالة الساحل بدلا عنهم. فقدموا لهم كل أنواع التسهيلات وشجّعوهم على الاستيطان في المناطق الساحلية، كما حثّوهم على الزواج من النساء الهنديات. أُطلق على أطفال هؤلاء المستوطنين العرب اسم «موبلاه»، وقد واصل كثيرون منهم التقاليد البحرية لأجدادهم. فهم يعملون في شتى الحرف البحرية التي تتطلب مهارات مثل بناء السفن والإبحار، أو يعملون عمّالا في الموانئ والسفن. وكان معظمهم من المسلمين. وهم يعرفون عموما باسم «لاسكار» وهذا مصطلح مألوف في موريشيوس.

إن كلمة «لاسكار» (بحار هندي) هي، في الحقيقة، الكلمة التي لا تزال تستخدم في موريشيوس كمصطلح تحقيري في إشارة إلى المسلمين الذين يعود تاريخ وجودهم في الجزيرة إلى عهد الاحتلال الفرنسي، أي منذ أوائل القرن الثامن عشر. غير أن اللاسكار المنحدرين من جذور عربية هندية لعبوا دورا هاما في وقت لاحق في تاريخ موريشيوس من حيث التنمية والنموّ.

وعندما استولى الفرنسيون على الجزيرة سنة ١٧١٠م وقرروا إقامة مستوطنة، جلبوا مئات اللاسكار من جنوب الهند لمساعدتهم في تشييد البنية التحتية والموانئ والمرافئ في الجزيرة. ثم استقر هؤلاء اللاسكار في الضاحية الشرقية من بورت لويس، واتخذوها وطنا لهم. وأقاموا أيضا أول مسجد في موريشيوس. وحتى يومنا هذا لا يزال ذلك الجانب من المدينة المسمّى «مخيم اللاسكار» قائما، ولا يزال عدد كبير من المسلمين يعيشون فيه.

صحيح أن البحارة العرب كانوا في وقت مبكر أكثر من مجرّد بحّارة وتجّار فحسب، بل كانوا أيضا دعاة للإسلام يدعون إلى نشر رسالة الإيمان بأن لا إله إلا الله وحده لا شريك له، كما يدعون إلى التراحم والسلام والمحبّة وحسن النية تجاه البشرية جمعاء. وصحيح أيضا أنهم نجحوا نجاحا باهرا في هذا الصدد، والدليل على ذلك أن الملك الهندي راما كولاسِخارا من كُدانغَلّور (هي الآن جزء من ولاية كيرالا في جنوب الهند) اعتنق الإسلام على يد الصحابي، رفيق النبيّ محمد صلى الله عليه وسلم، مالك بن دينار الذي جاء الى الهند في العام ٤ للهجرة (٦٢٦ م). انتقل مالك بن دينار في وقت لاحق من كُدانغَلّور واستقرّ بكازارغود (وهي أيضا في ولاية كيرالا) حيث قضى بقية أيامه ودفن فيها. عاش بن دينار محببا إلى قلوب المجتمع الهندي الجنوبي، ولا يزال حتى اليوم يعتبر من رجال الدين المرموقين في جنوب الهند.

ومن المثير للاهتمام أيضا أن نلاحظ أن الملك الهندي راما كولاسِخارا تبرّع بقطعة أرض في كُدانغَلّور لمالك بن دينار وأتباعه حتى يبنوا عليها مسجدا. فبنوا مسجدا يشبه من الخارج، إلى حدّ كبير، المعبد الهندوسي في شكله ونمط المصابيح النحاسية التي تضيئه. وهو لا يزال قائما في ولاية كيرالا، ويعدّ أحد المعالم التاريخية للدولة. كان هذا هو أول مسجد بني في الهند.



أوّل مسجد بني في الهند. وهو يقع في كُدانغَلّور في ولاية كيرالا، جنوب الهند. ويرجع تاريخه إلى سنة ٦٢٢ م. وقد بني على أرض تبرّع بها الملك الهندي راما كولاسِخارا بعد أن اعتنق الإسلام على يد الشيخ مالك بن دينار وهو صوفي من صحابة النبي محمد صلى الله عليه وسلم.

هذا دليل ملموس على أن الإسلام كان جزءا من قرون الفسيفساء الثقافية الغنية التي عرفتها الهند؛ وهي فترة تميّزت بتعدّد الأديان وتعدّد الثقافات قبل إنشاء السلطنات في دلهي في القرن الثالث عشر ميلادية وفتح الهند سنة ١٥٢٦م على يد ظاهر الدين محمد المعروف باسم الإمبراطور المغولي بابر الذي أسس سلالة المغول الشهيرة التي ستحكم شبه القارة طيلة أكثر من ثلاثة قرون، أي حتى سنة ١٨٥٨م. لقد ظلّ الإسلام جزءا من تراث الهند الثقافي والديني الغني طيلة أكثر من ١٣٧٥ سنة.

ساعد العرب المسلمون على انتشار الإسلام في آسيا من خلال تبشيرهم وبسب دعوتهم التي تعززت بشكل كبير بتعاليم الصوفية والدعاة. والواقع أن الإسلام لم يصل إلى آسيا عبر حملة عسكرية أو غزوٍ أو فتحٍ. لكنه وَصَلَ. ولسنا في حاجة إلى إعطاء دليل على أن العرب نجحوا في التبشير بالإسلام. فعدد السكّان المسلمين في جنوب شرق آسيا اليوم يفوق بكثير عدد المسلمين في كل الدول العربية مجتمعة. ومن الأمثلة الجيدة على ذلك أندونيسيا الموجودة في الشرق الأقصى ويوجد فيها أكبر عدد من المسلمين في العالم.

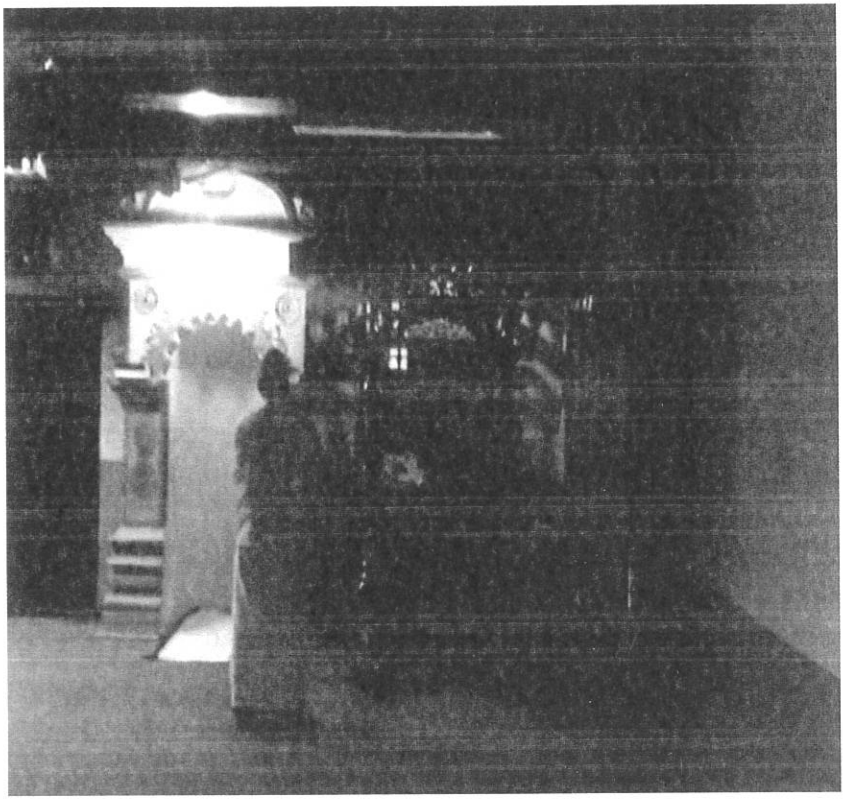
كانت المدن الساحلية في دول شرق أفريقيا تتمتع بموانئ ومرافئ ممتازة. لذلك كان يمكن للسفن أن ترسو لتحميل حمولتها وتفريغها دون صعوبة. إلى جانب ذلك، كان التجار يجدون في هذه المدن أماكن راحة جيدة بعد رحلاتهم الطويلة. كانت هناك أماكن جيدة للأكل أيضا، وحتى السَّكن ووسائل الترفيه كانت متوفّرة بكثرة. وعلاوة على ذلك، فإن ساحل شرق أفريقيا عموما منطقة مسالمة وودّية، بها عدد قليل جدا من الصراعات (إن وجدت أصلا!). لذلك كان التجار العرب يجدون في هذه المدن مكانا مثاليا لإقامة شركات الاستيراد والتصدير وللقيام بأعمال تجارية، الأمر الذي ساعد على زيادة تعزيز سيطرتهم التجارية والاحتكارية في المنطقة.

كان العرب، بحكم عقيدتهم، متسامحين مع الثقافات الأخرى والتقاليد الأخرى. كما كانوا يتميزون بقدرتهم على التأقلم والاندماج في الثقافات والحضارات المختلفة. وهم عموما يفضّلون دائما التعايش السلمي والابتعاد

عن الصراعات والمواجهات مع القوات الجيوسياسية، الأمر الذي يفسر، من بين أمور أخرى، نجاحهم ليس فقط كرجال أعمال وتجار ولكن أيضا كدُعاة. لذا، ليس من المستغرب أن العديد من البحّارة والتجّار العرب كثيرا ما كانوا يختارون أن يستقروا على طول مدن شرق أفريقيا ويمتزجوا مع شعوب المجتمعات الأفريقية ويتزوجوا منهم، مما أنتج على مر السنين، مجتمعا جديدا وعرقا جديدا هو المجتمع السواحيلي. ولا تزال السواحيلية جماعة عرقية سائدة في المنطقة، وما زال الملايين من سكّان شرق أفريقيا يتحدثون اللغة السواحيلية، وهي لغة نتجت من المزج بين العربية والفارسية والهندية ولغات البانتو الأفريقية.

نمت هذه المدن والدول الناطقة بالسواحيلية وازدهرت. وقبل حلول عام ١٤٠٠م أصبحت هي القوة الاقتصادية الكبرى وحققت شهرة طبّقت الآفاق في شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا. ومع ذلك ظلّت غير معروفة في أوروبا في ذلك الوقت. من هنا يمكننا أن نفهم جيدا المفاجأة التي حصلت للكابتن البرتغالي فاسكو دا جاما عندما جاء أول مرة إلى المدن الساحلية المزدهرة، ماليندیو، وسوفالا، ومومباسا، وكيلوا، أثناء رحلته التاريخية على طول الساحل الشرقي لأفريقيا في سنة ١٤٩٨م. وعلى الرغم من الحفاوة البالغة التي قوبل بها فاسكو دا جاما في تلك المدن، إلا أن الشعب السواحيلي أظهر القليل من الاهتمام بالمنتجات التي عرضها عليهم. ونظر الشعب السواحيلي إلى تلك المنتجات على أنها بدائيّة وغير متقنة. وقد حدّث

الرحالة العربي والباحث الشهير ابن بطوطة (١٣٠٤-١٣٦٩م) في كتابه رحلة ابن بطوطة واصفا العظمة والبذخ اللذين لمسهما عندما زار مدينة كيلوا السواحيلية في عام ١٣٣١م.



منظر داخلي للمسجد التاريخي في كُدانغلّور. ويظهر في الصورة مسلم يقف أثناء الصلاة أمام المحراب والمنبر.

لدى عودته إلى البرتغال في عام ١٤٩٩م، قدّم فاسكو دا جاما إلى جلالة الملك عرضا مفصّلا عن كل ما شاهده في رحلته التي لا تصدّق إلى الشرق عبر المحيط الهندي. وذكر كيف أنه رأى سفنا بأكملها محمّلة بالنفائس من

ذهبٍ، وعاجٍ، وحريرٍ، وقطنٍ، وتوابلَ، يجري تفريغها وبيعها في تلك المدن الساحلية. أثار التقريرُ اهتمامَ البرتغاليين بكل الولايات والمدن الساحلية الموجودة في دول الشرق الأقصى. فشرعوا في حبك خطة خطيرة لإخضاع شعوب هذه الدول أو قهرها بقوة سفنهم المتفوقة والمتطورة وأسلحتهم الفتاكة، أو إرغام حكامها على قبول شروطهم.

أراد البرتغاليون السيطرة على تجارة التوابل في المنطقة، وقد كانت آنذاك في أيدي العرب. وشيئا فشيئا، تمّ لهم انتزاع السيطرة على التجارة في المحيط الهندي من أيدي العرب الذين كانوا يستغلون تلك الأسواق طيلة عدة قرون. ومنذ ذلك الحين، صار البرتغاليون يجوبون بحار جنوب آسيا دون منازع، ويعبرون في كل الاتجاهات بمراكبهم الشراعية الطويلة من البحر الأبيض المتوسط، وصولا إلى السواحل الشرقية لأفريقيا، مرورا بأندونيسيا، وماليزيا، وسومطرة، وجاوا، والصين، وممالك جنوب الهند. كانت الرحلة التاريخية التي قام بها فاسكو دا جاما إلى الهند عبر رأس الرجاء الصالح في عام ١٤٩٨م بداية نهاية التفوق البحري للعرب في المحيط الهندي.

بعد رحلة فاسكو دا جاما سيطر البرتغاليون على الأنشطة البحرية في المحيط الهندي. وقد أحدث وصولهم إلى البحار الهندية تغييرات كبيرة في النمط التقليدي وطريقة التجارة التي كانت مستخدمة حتى ذلك الحين في المنطقة. جلب البرتغاليون أخلاقيات تجارية جديدة مختلفة تماما عن الأخلاقيات التجارية العربية. هذا ما أكده آشين داس قُبطا، الخبير في

تاريخ التجارة في البحار الهندية حين أشار في كتابه مالابار في التعاملات الآسيوية بين ١٧٠٠ و١٨٠٠ [٣٦] إلى أن العرب يحملون تقاليد عريقة «تحفظ حرمة تجارة القوافل» هي التي تنهاهم عن مهاجمة منافس تجاري أو نهب السلع من الآخرين. كان هذا أمرا مقدّسا. كان العرب يطبّقون مبدأ أبيع لمن يدفع السعر الأعلى؛ وكانت هذه قاعدة ذهبية للعرب في التجارة، مما يعني أنها تجارة تقوم على الثقة وقدسيّة حرية المساومة.

ومع ذلك، أحلّ البرتغاليون نظامهم المعقّد الخاص بهم محلَّ كل ذلك. وقد فعلوا ذلك بشكل قسريٍّ لا يعرف الرحمة، من خلال سلسلة من المعاهدات التي تُفْرَضُ على الحكام المحليين عن طريق الإكراه في أغلب الأحيان، كأن يجبروهم على بيعهم بضائعهم مقابل أسعار أقل من أسعار السوق. ومما زاد هذا النظام إكراها أن البرتغاليين وضعوا نظاما للمرور يسمح لهم بالسيطرة على حركة جميع السفن الداخلة من المنافذ التي يسيطرون عليها والخارجة منها.

بحلول عام ١٥٠٠م تعاقبت العديد من الشركات الأوروبية على استغلال منطقة المحيط الهندي. وهي شركات برتغالية، وهولندية، وبريطانية، وفرنسية، كلّ منها كانت تحاول الحصول على احتكار تجارة الفلفل والسكر والتوابل. وهكذا تكون رحلة فاسكو دا جاما الشهيرة قد غيّرت وجه التّجارة في منطقة المحيط الهندي.

---

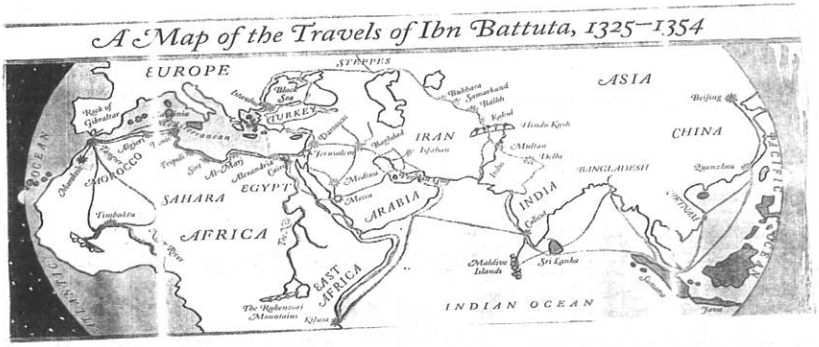
(٣٦) آشين داس، مالابار في التعاملات الآسيوية بين ١٧٠٠ و١٨٠٠، كامبريدج يونيفُرستي براس، ١٩٦٧.

كان العرب يعرفون موريشيوس وغيرها من جزر المحيط الهندي من خريطة العالم التي رسمها الجغرافي المغربي الشهير شريف الإدريسي (١١١٠-١١٦٥م) الذي عمل لسنوات عديدة مستشارا للملك روجر الثاني ملك صقلية. وهذا يدلّ على أن البحّارة العرب كانوا يعرفون الدول-المدن الموجودة على طول الساحل الشرقي لأفريقيا وجنوب آسيا، كما يعرفون جزر المحيط الهندي. إن الخريطة التي رسمها الإدريسي لما كان يسمَّى العالم المعروف تبيّن موقع جزر ماسكارين بدقة ملحوظة. وترد جزر موريشيوس وجزر ريونيون ورودريغز فيها تحت أسماء عربية هي: دينا-المشرق، ودينا-عروبي، ودينا-مغربين على التوالي. ليس هناك شك في أن عمل الجغرافي الإدريسي كان له تأثير عميق على الملاحين والمستكشفين الأوروبيين في القرن الخامس عشر، وخاصة في المحيط الهندي وما تلاه من «اكتشاف» موريشيوس على يد البرتغاليين.

ويمكن لنا أن نؤكّد أنه بفضل المعلومات المستقاة من المصادر العربية، بما في ذلك خريطة الإدريسي، تمكّن الملاّح البرتغالي سانتو فرناندیز من أن يصبح أول أوروبي تطأ قدماه أرض موريشيوس حوالي سنة ١٥١٠م ميلادية، وقد أَطلق على الجزيرة اسمه «سانتو فرناندیز». غير أن هذا الاسم لم يدم لفترة طويلة. فبعد عقد من الزمان تم تغييره وأُعطيت الجزيرة اسما أكثر بساطة هو إيلو دا سيرنا (جزيرة البجع)، وربما كان

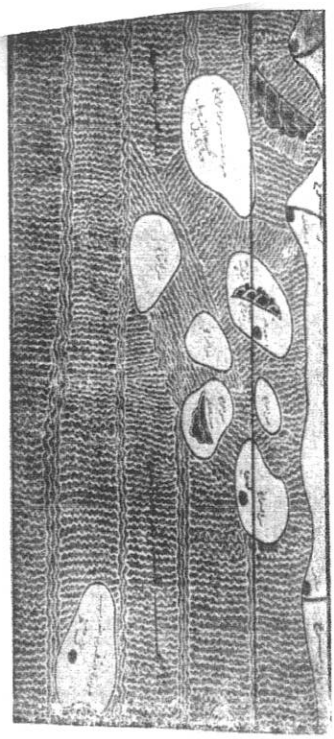
المقصود بهذه التسمية طائر الدودو الذي يشبه البجعة كثيرا! وقد زار دومينغو فرناندیز الجزر قبل أن يزورها دون بيدرو ماسكارينهاس الذي يُشار إلى جزر موريشيوس وريونيون وردريغز باسمه.

ولذلك فليس غريبا أن يذهب بنا الظن إلى أن جزر ماسكارين كانت من بين الجزر الغريبة التي يحدّث عنها البحّار الأسطوري السندباد البحري، وقد كان تاجرا هو الآخر، فيما هو يتحدّث عن رحلاته ضمن حكايات ألف ليلة وليلة الرائعة. كتب الراحل جاي ناراين روي الأديب والصحفي ورجل السياسة، وهو أحد الرواد في مجال النضال من أجل حقوق العمّال والعدالة الاجتماعية والإصلاحات السياسية في موريشيوس، في كتابه موريشيوس تمر بمرحلة انتقالية الذي نشره قبل نحو خمسين عاما، وهو يُعتبر الآن عملا كلاسيكيا يتناول الجزيرة ونموها كأمّة، أن «العرب كانوا أسيادا في هذه المياه (المحيط الهندي)» ويبدو أن «لديهم معرفة شاملة بهذه الجزيرة (موريشيوس).» ويضيف إن خريطةً استولى عليها البرتغاليون من على متن سفينة عربية تشير إلى جزر ماسكارين بأسماء باللغة العربية.



خريطة تبيّن رحلات ابن بطوطة (١٣٠٤–١٣٦٨م) عبر آسيا وأفريقيا والشرق الأقصى. غادر ابن بطوط بيته في المغرب سنة ١٣٢٥م وتوجّه صوب مكّة المكرّمة لأداء مناسك الحجّ. ولم يعد إلى بيته إلا عام ١٣٥٤م بعد ٢٩ سنة قضاها في رحلة عبر شمال أفريقيا والشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا، امتدت ٧٥٠٠ ميلا، أي ثلاث مرات أكثر من المسافة التي قطعها ماركو بولو في رحلاته.

إلى جانب ذلك، دوّن العالم العربي الكبير الرحالة ابن بطوطة (١٣٠٤–١٣٦٩م) الذي سافر داخل العالم الإسلامي وخارجه وزار الهند والصين والشرق الأقصى تجاربه وملاحظاته عن البلدان التي زارها وعن ناسها. تُرجم كتابه إلى اللاتينية في وقت لاحق، فكان له أثر عميق على العديد من البحارة الأوروبيين ولا سيما البرتغاليين، ومهّد لهم الطريق للمغامرة أكثر في المحيط الهندي مما حدّ من سيادة التجار العرب في المنطقة.



Map of Edrisi, drawn in 1153 A.D., showing Madagascar and the East African Islands. The map was inspired chiefly by the information supplied by the Arab mariners.

مقطع من خريطة رسمها الإدريسي للمحيط الهندي في عام ١١٥٣م، تبيّن جزر ماسكارين. وقد رسمها استنادا إلى معلومات حصل عليها من التجار والبحارة العرب.

يتمتّع ابن بطوطة بشهرة كبيرة وكثير من التبجيل في التاريخ العربي. وهو رحّالة من أصل مغربي مثل الإدريسي. غادر وطنه وهو في سنّ الواحدة والعشرين في رحلة إلى مكّة لأداء فريضة الحجّ. وكان يفترض أن تدوم هذه الرحلة نحو ١٨ شهرا ولكنها استمرت، في الحقيقة، ٢٤ سنة. ولم يعد ابن بطوطة إلى وطنه المغرب إلا سنة ١٣٤٩م. زار خلال السنوات الطويلة التي غاب فيها عن بلده كلَّ دول الشرق الأوسط، وكذلك بلدان شمال أفريقيا وغربها، وجزءا كبيرا من الهند، وشرق الصين. والواقع أن المسافة التي قطعها ابن بطوطة في رحلته تتجاوز إلى حد بعيد تلك التي قطعها ماركو بولو في رحلته. كما أنه ترك كتاب رحلة مثير للاهتمام يتضمن وصفا ممتازا للدول والشعوب التي زارها، ولثقافاتها. وهو كتاب لم يفتن العرب فحسب، بل فتن الأوروبيين أيضا. أصبح ابن بطوطة من المشاهير باستحقاق، وصار شخصية معروفة بواسطة ما ورد في رحلته من قصص كانت تقرأ على نطاق واسع في أوروبا بعد أن تُرجم كتابه إلى اللاتينية.

وكما نعلم جميعا، فإن ملك البرتغال هو الذي أرسل فاسكو دا جاما إلى المحيط الهندي في أعقاب الرحلة التي قام بها كريستوفر كولومبوس باسم إسبانيا في عام ١٤٩٢م بغية البحث عن طريق بحرية جديدة إلى آسيا تمرّ عبر الغرب؛ في حين كانت مهمة فاسكو دا جاما هي العثور على طريق بحرية إلى آسيا عبر الشرق. ومع ذلك كان الهدف واحدا وهو تأمين حصة في السيطرة على تجارة التوابل التي كانت حتى ذلك الحين حكرا على العرب.

بعد أن اكتشف كولومبوس الطريق إلى «العالم الجديد» عبر الإبحار غرب المحيط الأطلسي، اتخذ الإسبان تدابير قوية للحفاظ على هذا «الاكتشاف» سرًا على جميع المنافسين المحتملين، أي الدول الأوروبية الأخرى، بما فيها البرتغال. وأرادوا أن يكونوا المستفيد الوحيد من ثروات «العالم الجديد». وبالمقابل كان البرتغاليون، من جانبهم، يريدون لأنفسهم الاحتكار نفسه في ما يتعلق بطريق البحر الشرقية. وقد احتدّ التنافس حتى أن كثيرا من احتمالات الاشتباكات بين البرتغال وإسبانيا كانت مطروحة رغم أن كليهما من الممالك المسيحية البارزة في أوروبا كما أنهما قوتان بحريتان رئيسيّتان في ذلك الوقت.

ومع مرور الزمن أصبح هذا التنافس مسألة تثير قلقا بالغا لدى البابا ألكسندر السادس الإسبانيّ المَوْلِد، فقام في عام ١٤٩٤م باتخاذ خطوات استباقية لتفادي أي اشتباكات بين المملكتين. وبناء عليه، كتب معاهدة قسّم فيها العالم إلى قسمين برسم خط حدودي طوله ٣٧٠ فرسخا قبالة جزر الرأس الأخضر الواقعة قبالة الساحل الغربي لأفريقيا، وجعل كلاً من البرتغال وإسبانيا توافق على نصّ المعاهدة التي من شأنها أن تمنح البرتغالَ جميع الأراضي المكتشفة حديثا خارج أوروبا وهي تلك الموجودة على شرق الخط، في حين تمنح إسبانيا المناطق المكتشفة على غرب الخط. وكان البابا يأمل أن يتفادى بذلك أي تصادم بين البلدين الكاثوليكيين المتجاورين. سمِّيت

هذه المعاهدة باسم معاهدة توردسيلاس وتم توقيعها في ٧ يونيو ١٤٩٤م في توردسيلاس بإسبانيا.

لكن المملكتين المتنافستين وقّعتا المعاهدة على مضض. وبقيت أوروبا، حتى رحلة فاسكو دا جاما إلى آسيا، لا تحصل على التوابل والسكّر والسلع الآسيوية الأخرى إلا عبر البندقية والمراكز التجارية الأخرى أو مما تجلبه القوافل العربية على طول طريق الحرير الطويلة الشاقة التي تمر عبر أراضي الأتراك العثمانيين وغيرها من الطرق.

وصل فاسكو دا جاما ورفاقه، في نهاية المطاف، إلى كاليكوت في الهند سنة ١٤٩٨م بمساعدة كبيرة من الملاّح العربي أحمد ابن ماجد (١٤٢١-١٥٠٠م). وإلى جانب ذلك، كان ابن ماجد رسّام خرائط متمرّسا ومؤلف عدة كتب تعطي تعليمات بحرية. كان أشهر كتبه يحمل عنوان: **كتاب حول المعلومات المفيدة عن مبادئ الملاحة وقواعدها** وهو كتاب-دليل كان ينبغي لجميع البحارة والملاحين وقتها أن يقرأوه. في عام ١٤٩٨م، كان الفضل في مساعدة فاسكو دا جاما يعود لأحمد ابن ماجد بما أوتي من علم في مجال الملاحة ومهارات وخبرة واسعة في البحار الهندية. وبذلك تمكّن فاسكو دا جاما من أن يبحر بمهارة حول رأس الرجاء الصالح حتى وصل الميناء الجنوبي الشهير في مدينة كاليكوت الهندية.

وتختلف وجهات النظر حول ما إذا كان أحمد ابن ماجد قد رافق فاسكو دا جاما شخصيا في رحلته التاريخية تلك، أو اكتفى بتقديم خبرته

حول البحار الهندية. وذلك لأن أحمد ابن ماجد كان، في ذلك الوقت بالذات، متقدما في السن، وقد توفي في عام ١٥٠٠م، أي بعد عامين من رحلة فاسكو دا جاما التاريخية. ومع ذلك فقد ذكر جورج حوراني في كتابه **العرب في بحار المحيط الهندي** [٣٧] أن أحمد ابن ماجد أرشد فاسكو دا جاما ورفاقه من ماليندي إلى كاليكوت. كتب ما يلي:

> في عام ١٤٩٨م، كان فاسكو دا جاما في ماليندي في شرق أفريقيا يبحث عن ملاح ليأخذه إلى الهند. هناك وجد أحمد ابن ماجد، وأقنعه بمرافقة الفريق البرتغالي عبر المحيط إلى كاليكوت.

والراجح أن الكاتب العربي جورج حوراني قد عاد إلى المصادر الأصلية العربية فهو قد كتب كثيرا عن الملاحة البحرية العربية في المحيط الهندي. ومع ذلك، فإن لم يقم أحمد ابن ماجد شخصيا بمرافقة فاسكو دا جاما، فإن أحد تلاميذ أحمد ابن ماجد الكثر قد فعل بالتأكيد. وأيا كانت الطريقة التي تمت بها الرحلة التاريخية لفاسكو دا جاما، فالمؤكّد أن هذه الرحلة الجريئة في البحار الهندية ما كان لها أن تتم دون مساعدة من البحّارة العرب. هذا الإنجاز الملاحي الذي أنجزه فاسكو دا جاما كان بالتأكيد وراء تراجع التفوق العربي في المحيط الهندي، ومن سخرية القدر أن البحّارة العرب أنفسهم هم الذين نجم عنهم هذا التراجع.

---

(٣٧) جورج حوراني، العرب في بحار المحيط الهندي، برينستون يونيفرستي براس، ١٩٥٠

وشيئا فشيئا أخذ البرتغاليون يهيمنون على الطرق البحرية ويسيطرون عليها عن كثب، وذلك بإقامة نقاط إستراتيجية من التحصينات على طول الساحل الشرقي لأفريقيا وكذلك في الصين والهند والشرق الأقصى، لاسيّما في هرمز في الخليج الفارسي، وفي غوا في الهند، وفي موزامبيق في شرق أفريقيا، وملقا في الفلبين، وماكاو فى بحر الصين، معتمدين في ذلك على قوة جيشهم ووفرة سلاحهم وتفوّق إستراتيجياتهم. ولكن سيطرتهم لم تدم طويلا، لأنه لم يمر وقت طويل حتى وجد البرتغاليون أنفسهم يواجهون تحديا خطيرا من القوى البحرية الصاعدة من أمثال الهولنديين والبريطانيين والفرنسيين.

كان كلّ بلد من هذه البلدان يريد الحصول، مثل البرتغال، على حصّته من الثروة الكامنة في الشرق، والكل حريص على إقامة المستعمرات واستغلال الموارد في بلدان جنوب آسيا. وكانت المراكب الشراعية العربية لا تضاهي السفن الحديثة التي يملكها الأوروبيون ولا قوّتهم ومدافعهم الثقيلة. لذلك فإن القوى الاستعمارية الغربية طغت على القوات المحليّة وتغلّبت كذلك على العرب واستولت على التجارة التي كان العرب يحتكرونها طيلة أجيال في المنطقة. وفرضت هذه القوى قواعدها وضوابطها التجارية الخاصة بها.

استعمرت البلدان الأوروبيةُ الهندَ، وبلدان أخرى في الشرق الأوسط، والأقصى وكذلك في أفريقيا، والمناطق الساحلية الصينية. واستمر الاستعمار

يهيمن على هذه المناطق ويستغل مواردها حتى منتصف عام ١٩٤٠م بعد الحرب العالمية الثانية حين هبّ نسيم الحرية وبدأ وعي الشعوب المستعمَرة يحركها بقوة من أجل الحرية معلنا نهاية الحقبة الاستعمارية. كان تحرير الهند وإنشاء دولة باكستان عام ١٩٤٧م بداية نهاية القوى الاستعمارية.

لم يحاول البرتغاليون الذين كانوا أول أوروبيين تطأ أقدامهم أراضي موريشيوس أن يستعمروا الجزيرة أبدا، فلقد كانت لديهم خطط أكثر إلحاحا في الشرق الأقصى وجنوب آسيا. فطالب الهولنديون بالجزيرة واعتبروها مستعمرتهم في عام ١٧١٠م. وقد أطلقوا عليها اسم «موريشيوس» وهو اسم حاكمهم الأمير موريس من ناسو. وكانوا يستغلون غاباتها الغنية بأشجار خشب الأبنوس الذي كان موردا ثمينا لبناء السفن في أوروبا في ذلك الوقت. ولكن الاستعمار الهولندي لم يدم طويلا. فقد كانت العوامل الطبيعية صعبة عليهم. لم يستطيعوا مواجهة الأعاصير الموسمية والفئران والأوبئة الأخرى التي تنتشر في الجزيرة وتتسبب في أضرار كبيرة لمحاصيلهم. لذلك، وبحلول عام ١٧١٠م، حزموا أمتعتهم وغادروا الجزيرة دون رجعة.

ثم جاء الفرنسيون واستولوا على الجزيرة سنة ١٧١٥م وسمّوها «ليل دي فرانس» (جزيرة فرنسا). وشرع الفرنسيون يعملون بجدّ وخصوصا في ظلّ حملة فرانسوا دي لابوردوني محافظ المستعمرة النشط الجريء. لم يدّخر لابوردوني جهدا لوضع الأسس التي من شأنها أن تحوّل الجزيرة إلى

وشيئا فشيئا أخذ البرتغاليون يهيمنون على الطرق البحرية ويسيطرون عليها عن كثب، وذلك بإقامة نقاط إستراتيجية من التحصينات على طول الساحل الشرقي لأفريقيا وكذلك في الصين والهند والشرق الأقصى، لاسيّما في هرمز في الخليج الفارسي، وفي غوا في الهند، وفي موزامبيق في شرق أفريقيا، وملقا في الفلبين، وماكاو فى بحر الصين، معتمدين في ذلك على قوة جيشهم ووفرة سلاحهم وتفوّق إستراتيجياتهم. ولكن سيطرتهم لم تدم طويلا، لأنه لم يمر وقت طويل حتى وجد البرتغاليون أنفسهم يواجهون تحديا خطيرا من القوى البحرية الصاعدة من أمثال الهولنديين والبريطانيين والفرنسيين.

كان كلّ بلد من هذه البلدان يريد الحصول، مثل البرتغال، على حصّته من الثروة الكامنة في الشرق، والكل حريص على إقامة المستعمرات واستغلال الموارد في بلدان جنوب آسيا. وكانت المراكب الشراعية العربية لا تضاهي السفن الحديثة التي يملكها الأوروبيون ولا قوّتهم ومدافعهم الثقيلة. لذلك فإن القوى الاستعمارية الغربية طغت على القوات المحليّة وتغلّبت كذلك على العرب واستولت على التجارة التي كان العرب يحتكرونها طيلة أجيال في المنطقة. وفرضت هذه القوى قواعدها وضوابطها التجارية الخاصة بها.

استعمرت البلدان الأوروبيةُ الهندَ، وبلدان أخرى في الشرق الأوسط، والأقصى وكذلك في أفريقيا، والمناطق الساحلية الصينية. واستمر الاستعمار

هذه المعاهدة باسم معاهدة توردسيلاس وتم توقيعها في ٧ يونيو ١٤٩٤م في توردسيلاس بإسبانيا.

لكن المملكتين المتنافستين وقّعتا المعاهدة على مضض. وبقيت أوروبا، حتى رحلة فاسكو دا جاما إلى آسيا، لا تحصل على التوابل والسكّر والسلع الآسيوية الأخرى إلا عبر البندقية والمراكز التجارية الأخرى أو مما تجلبه القوافل العربية على طول طريق الحرير الطويلة الشاقة التي تمر عبر أراضي الأتراك العثمانيين وغيرها من الطرق.

وصل فاسكو دا جاما ورفاقه، في نهاية المطاف، إلى كاليكوت في الهند سنة ١٤٩٨م بمساعدة كبيرة من الملاّح العربي أحمد ابن ماجد (١٤٢١-١٥٠٠م). وإلى جانب ذلك، كان ابن ماجد رسّام خرائط متمرّسا ومؤلف عدة كتب تعطي تعليمات بحرية. كان أشهر كتبه يحمل عنوان: **كتاب حول المعلومات المفيدة عن مبادئ الملاحة وقواعدها** وهو كتاب-دليل كان ينبغي لجميع البحارة والملاحين وقتها أن يقرأوه. في عام ١٤٩٨م، كان الفضل في مساعدة فاسكو دا جاما يعود لأحمد ابن ماجد بما أوتي من علم في مجال الملاحة ومهارات وخبرة واسعة في البحار الهندية. وبذلك تمكّن فاسكو دا جاما من أن يبحر بمهارة حول رأس الرجاء الصالح حتى وصل الميناء الجنوبي الشهير في مدينة كاليكوت الهندية.

وتختلف وجهات النظر حول ما إذا كان أحمد ابن ماجد قد رافق فاسكو دا جاما شخصيا في رحلته التاريخية تلك، أو اكتفى بتقديم خبرته

حول البحار الهندية. وذلك لأن أحمد ابن ماجد كان، في ذلك الوقت بالذات، متقدما في السن، وقد توفي في عام ١٥٠٠م، أي بعد عامين من رحلة فاسكو دا جاما التاريخية. ومع ذلك فقد ذكر جورج حوراني في كتابه **العرب في بحار المحيط الهندي** [٣٧] أن أحمد ابن ماجد أرشد فاسكو دا جاما ورفاقه من ماليندي إلى كاليكوت. كتب ما يلي:

> في عام ١٤٩٨م، كان فاسكو دا جاما في ماليندي في شرق أفريقيا يبحث عن ملاح ليأخذه إلى الهند. هناك وجد أحمد ابن ماجد، وأقنعه بمرافقة الفريق البرتغالي عبر المحيط إلى كاليكوت.

والراجح أن الكاتب العربي جورج حوراني قد عاد إلى المصادر الأصلية العربية فهو قد كتب كثيرا عن الملاحة البحرية العربية في المحيط الهندي. ومع ذلك، فإن لم يقم أحمد ابن ماجد شخصيا بمرافقة فاسكو دا جاما، فإن أحد تلاميذ أحمد ابن ماجد الكثر قد فعل بالتأكيد. وأيا كانت الطريقة التي تمت بها الرحلة التاريخية لفاسكو دا جاما، فالمؤكّد أن هذه الرحلة الجريئة في البحار الهندية ما كان لها أن تتم دون مساعدة من البحّارة العرب. هذا الإنجاز الملاحي الذي أنجزه فاسكو دا جاما كان بالتأكيد وراء تراجع التفوق العربي في المحيط الهندي، ومن سخرية القدر أن البحّارة العرب أنفسهم هم الذين نجم عنهم هذا التراجع.

---

(٣٧) جورج حوراني، العرب في بحار المحيط الهندي، برينستون يونيفرستي براس، ١٩٥٠

وشيئا فشيئا أخذ البرتغاليون يهيمنون على الطرق البحرية ويسيطرون عليها عن كثب، وذلك بإقامة نقاط إستراتيجية من التحصينات على طول الساحل الشرقي لأفريقيا وكذلك في الصين والهند والشرق الأقصى، لاسيّما في هرمز في الخليج الفارسي، وفي غوا في الهند، وفي موزامبيق في شرق أفريقيا، وملقا في الفلبين، وماكاو فى بحر الصين، معتمدين في ذلك على قوة جيشهم ووفرة سلاحهم وتفوّق إستراتيجياتهم. ولكن سيطرتهم لم تدم طويلا، لأنه لم يمر وقت طويل حتى وجد البرتغاليون أنفسهم يواجهون تحديا خطيرا من القوى البحرية الصاعدة من أمثال الهولنديين والبريطانيين والفرنسيين.

كان كلّ بلد من هذه البلدان يريد الحصول، مثل البرتغال، على حصّته من الثروة الكامنة في الشرق، والكل حريص على إقامة المستعمرات واستغلال الموارد في بلدان جنوب آسيا. وكانت المراكب الشراعية العربية لا تضاهي السفن الحديثة التي يملكها الأوروبيون ولا قوّتهم ومدافعهم الثقيلة. لذلك فإن القوى الاستعمارية الغربية طغت على القوات المحليّة وتغلّبت كذلك على العرب واستولت على التجارة التي كان العرب يحتكرونها طيلة أجيال في المنطقة. وفرضت هذه القوى قواعدها وضوابطها التجارية الخاصة بها.

استعمرت البلدان الأوروبيةُ الهندَ، وبلدان أخرى في الشرق الأوسط، والأقصى وكذلك في أفريقيا، والمناطق الساحلية الصينية. واستمر الاستعمار

يهيمن على هذه المناطق ويستغل مواردها حتى منتصف عام ١٩٤٠م بعد الحرب العالمية الثانية حين هبّ نسيم الحرية وبدأ وعي الشعوب المستعمَرة يحركها بقوة من أجل الحرية معلنا نهاية الحقبة الاستعمارية. كان تحرير الهند وإنشاء دولة باكستان عام ١٩٤٧م بداية نهاية القوى الاستعمارية.

لم يحاول البرتغاليون الذين كانوا أول أوروبيين تطأ أقدامهم أراضي موريشيوس أن يستعمروا الجزيرة أبدا، فلقد كانت لديهم خطط أكثر إلحاحا في الشرق الأقصى وجنوب آسيا. فطالب الهولنديون بالجزيرة واعتبروها مستعمرتهم في عام ١٧١٠م. وقد أطلقوا عليها اسم «موريشيوس» وهو اسم حاكمهم الأمير موريس من ناسو. وكانوا يستغلون غاباتها الغنية بأشجار خشب الأبنوس الذي كان موردا ثمينا لبناء السفن في أوروبا في ذلك الوقت. ولكن الاستعمار الهولندي لم يدم طويلا. فقد كانت العوامل الطبيعية صعبة عليهم. لم يستطيعوا مواجهة الأعاصير الموسمية والفئران والأوبئة الأخرى التي تنتشر في الجزيرة وتتسبب في أضرار كبيرة لمحاصيلهم. لذلك، وبحلول عام ١٧١٠م، حزموا أمتعتهم وغادروا الجزيرة دون رجعة.

ثم جاء الفرنسيون واستولوا على الجزيرة سنة ١٧١٥م وسمّوها «ليل دي فرانس» (جزيرة فرنسا). وشرع الفرنسيون يعملون بجدّ وخصوصا في ظلّ حملة فرانسوا دي لابوردوني محافظ المستعمرة النشط الجريء. لم يدّخر لابوردوني جهدا لوضع الأسس التي من شأنها أن تحوّل الجزيرة إلى

مستعمرة يطيب فيها المقام حسب المقاييس الفرنسية. فجلب مستوطنين من فرنسا ومن اللاسكار من جنوب الهند أيضا. حصلت فرنسا بالفعل على موطئ قدم بالتواطؤ مع بعض الأمراء الهنود المعادين للبريطانيين من أمثال تيبو سلطان من ميسور. فاتفقت معهم على إحباط المخططات البريطانية في الهند والمساعدة على تثبيت الإقرار بأنّ جزيرة فرنسا صارت مستعمرة فرنسية في المحيط الهندي.

ساعد اللاسكار الهنود الذين كانوا في الغالب من المسلمين على بناء التحصينات والطرق، وعملوا في الموانئ والمرافئ، وخدموا بحّارة على متن السفن الفرنسية في الحملات ضد البريطانيين في الهند. وحثّ لابوردوني على النّهوض بزراعة قصب السكر، وشجّع أيضا على زراعة البن في الجزيرة كما كان يفعل في جزيرة ريونيون المجاورة (المعروفة آنذاك باسم بوربون).

كان يؤتى بأشجار البنّ من منطقة توجد على ميناء في شبه الجزيرة العربية اسمها «موكا» تقع غير بعيد عن اليمن. ومع ذلك، فإن زراعة البنّ في جزيرة فرنسا لم تكن ناجحة. وكما هو معروف جيدا لم يحاول العرب أبدا أن يسيطروا على الجزيرة. وظلت علاقتهم مع جزيرة موريشيوس قوية، والأسماء العربية للقرى مثل موكا وميدين واليمن تظلّ تذكّر باستمرار بعلاقة العرب بموريشيوس.

دام الحكم الفرنسي في موريشيوس بالكاد قرنا واحدا، أي حتى سنة ١٨١٠م. استفاد الفرنسيون من موقع موريشيوس الجغرافي الإستراتيجي في المحيط الهندي لأنها موجودة في الطريق إلى الهند، واستخدموا الجزيرة قاعدةً لمضايقة السفن البحرية البريطانية التي تبحر في المحيط الهندي بُغية تأمين الهند، إلى أن قرّر البريطانيون في عام ١٨١٠م إرسال أسطول صغير إلى موريشيوس في محاولة لانتزاع الجزيرة من فرنسا. فهاجموا مستعمرة قبالة ميناء غراند بورت، على الساحل الجنوبي من موريشيوس، ولكن تم إحباط هجماتهم في ما يسمى معركة غراند بورت البحرية التي قادتها فرقة فرنسية صغيرة بقيادة الحاكم ديكاين الذي أبدى مقاومة شديدة للغزو البريطاني. وكان لهذا النصر الفرنسي أهمية بالغة في فرنسا النابليونية.

ومع ذلك، فإن فرحة الفرنسيين كانت قصيرة العمر. فقد عقد البريطانيون العزم على السيطرة على الجزيرة لأن موريشيوس أصبحت مصدر عرقلة لحملاتهم في الهند بسبب الهجمات المتكررة التي يقوم بها القراصنة الفرنسيون على سفنهم. وتمّ لهم ذلك فعلا. فبعد فترة وجيزة غزا البريطانيون الجزيرة في قوة هائلة تضمّ إلى جانب البريطانيين مئات من «سياهي» أو «سيبوي» (جنود من الهند في خدمة الأوروبيين). وكان ذلك الجيش أكبر من أن تتحمّله قدرة الجيش الفرنسي الصغير الموجود في المستعمرة. ولم يكن أمام المحافظ لابوردوني أيّ خيار سوى الاستسلام، وهو ما فعله. وبذلك

أصبحت جزيرة ليل دو فرانس مستعمرة بريطانية. فمحا البريطانيون الاسم الفرنسي للجزيرة ليل دو فرانس وأسموها جزيرة «موريشيوس». وكانت تلك بداية حقبة جديدة في تاريخ موريشيوس.

ظلت موريشيوس مستعمرة بريطانية طيلة أكثر من قرن، وتمّ أثناء ذلك تطوير سكانها الذين كانوا آنذاك يتكوّنون من بعض المستوطنين البيض ومجموعة صغيرة من اللاسكار والعبيد الأفارقة الذين جلبوا ليكونوا عمّالا في حقول قصب السكر. ثمّ تدفّقت أعداد كبيرة من العبيد الذين جيء بهم من الهند البريطانية للمساعدة على تنمية الاقتصاد القائم على الزراعة وتعزيزه في المستعمرة التي كادت تواجه الإفلاس بسبب النقص في اليد العاملة. في القرنين اللذين تليا المعركة التاريخية لميناء غراند بورت التي افتتحت فصلا جديدا في تاريخ وموريشيوس، خطت المستعمرة القديمة شوطا طويلا في كل المجالات: سياسيا، واجتماعيا، وثقافيا، واقتصاديا. وعلى مَرّ السنين نحتت موريشيوس لنفسها اسما ساطعا تحت الشمس. وقد استحقّت أن تطلق عليها تسمية «جزيرة الجنّة» لمناظرها الأخّاذة وشواطئها الذهبية وكذلك بسبب مرافقها الرائعة وشعبها المضياف المتنوّع الأعراق مثل قوس قزح، وهو شعب متكوّن من فسيفساء من الأعراق والديانات والألوان.

ولمّا كانت الجزيرة هي المقصد السياحي الرئيسي في المحيط الهندي، فقد نالت سمعة تحسد عليها دوليا منذ فترة طويلة حتى صارت نجمة المحيط

الهندي ومفتاحه. في ١٢ مارس ١٩٦٨م، انتزعت المستعمرة الصغيرة حريتها من الاستعمار، وحظيت بمكانتها الصحيحة بين الأمم الحرة في العالم. وقد قاد النضال البطولي الذي أدى إلى التحرير السيد سيووساغور رامغولام الذي أصبح أول رئيس وزراء واستحقّ لقب الأب الروحي لأمّة موريشيوس.

رحلات استكشافية بحرية

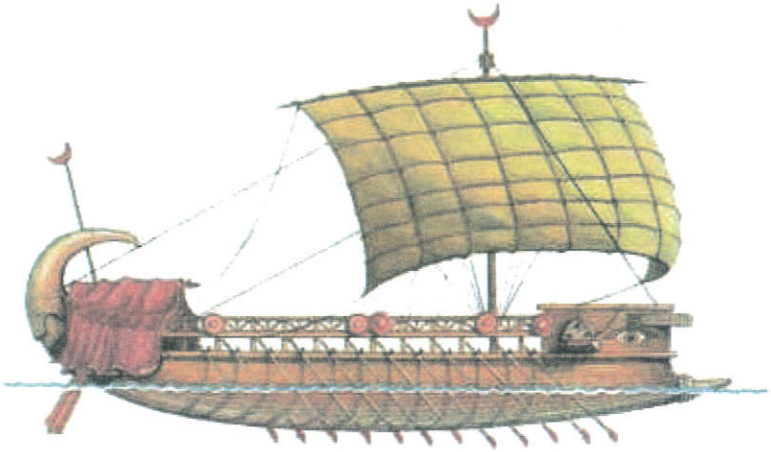
مرسيل ليندساي نوي

كم هو كبير مصير هذه الجزيرة الصغيرة. جَزيرةٌ نُقْطةٌ، كما قال الشاعر في وقت سابق! قطعة من الأرض حجمها ٢٥٠٠ متر مربع ضائعة وسط المحيط الهندي. انفصلت عن أختها جزيرة الريونيون قبل آلاف السنين بسبب انفجار بركاني. كيف يُعقل أن يزورها كل هؤلاء الزوّار من المغامرين والملاّحين الأوائل الذين وصلوا إلى هذا الجزء من العالم؟ هذا لا يزال لغزا على الرغم من تعدد الإجابات، سواء الأسطورية منها أو الحقيقية.

يمكن للمرء أن يقبل فكرة وصول الزوار القادمين من أعلى الساحل الشرقي لأفريقيا الشمالية مبحرين على طول الساحل حريصين على أن يبقوه نصب أعينهم، ولكن الدوران حول رأس الرجاء الصالح كان قصة مختلفة، وإن كان أيّ خروج عن النطاق المحمي للساحل في تلك الأيام أمرا لا يمكن أن يصدُر إلا عن مغامرين حقيقيين يعملون بجرأة وبلا هوادة لتوسيع الحدود ودحر خط الأفق.

عندما سخّر المصريون القدماء، لأول مرة، طاقة الرياح عن طريق اختراع الشراع حوالي ٣١٠٠ قبل الميلاد، لم يكونوا يعرفون سوى القليل عما سيكون لهذا الاكتشاف من تأثير على العالم طيلة سنوات عديدة متلاحقة. في البداية، كانت الزوارق مجرد أجساد طافية على سطح الماء تتدفّق أساسا في اتجاه الريح أو في أي مكان يأخذها التيار نحوه. ثم استخدم البولنديون المجاذيف للدفع وللتوجيه ضد التيارات.

عندما اخترع الإنسان الشراع سيطر على الرياح، فتح لنفسه آفاقا لأنه صار قادرا على السفر بطريقة أسرع وبمزيد من خفة الحركة. وكانت أول أشرعة مربعة الشكل مصنوعة من قطع من الأقمشة المخيطة أو من جلود الحيوانات التي تُمَدُّ على أعمدة. ثم انتشرت الصناعة في اليونان وكريت وفينيقيا. وفي وقت لاحق قام الفينيقيون بصنع أشرعة عُزّزت بعصابات جلديّة.



وكان الفينيقيون الذين عاشوا في المناطق الساحلية التي نسميها في العصر الحديث اسرائيل ولبنان وسوريا بحارة مَهَرَةً، فهم أوّل من أدخل المجاذيف ذات الطابقين في سفنهم ويسمونها باليونانية «برّيما». وفي وقت لاحق صنع القرطاجنيون «تريريما» (ثلاثة طوابق) و«كوادريريم» (أربعة طوابق) وحتى «كنكيريما» (خمسة مستويات تجذيف). كانت هذه السفن تَسَعُ أكثر من ١٠٠ شخص. وكان الفينيقيون يستخدمون الأبجدية استخداما واسع النطاق. ويُعتقد عموما أن الأبجدية التي ابتدعوها هي أمُّ الأبجديات الحديثة جميعها تقريبا. فقد نشروها من خلال تجارتهم البحرية وانتشر استخدامها في شمال أفريقيا وأوروبا حيث اعتمدها الإغريق. وقد تم توثيق تجارة فينيقيا في النبيذ مع مصر بالاعتماد على حطام السفن التي سمحت لنا بالحصول على معلومات لا تقدّر بثمن حول الكيفية التي عاش بها آباؤنا وأجدادنا.

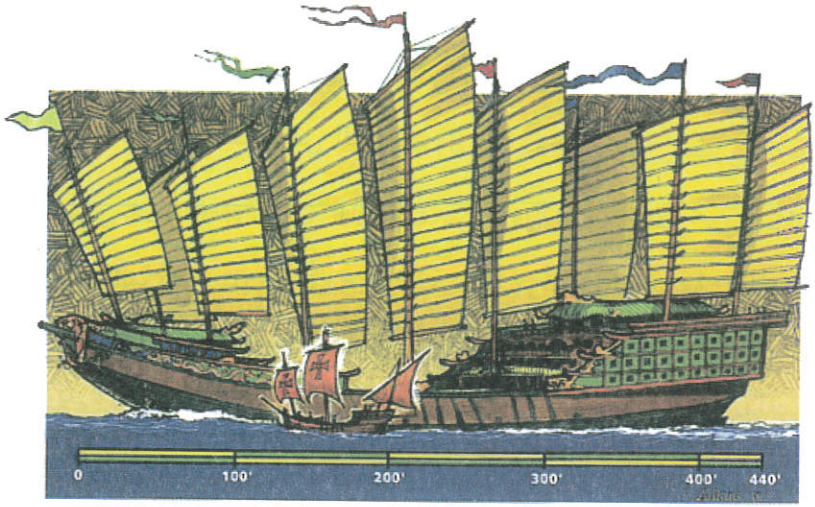
وفقا للمؤرخ اليوناني هيرودوت، نجحت بعثة أرسلها فرعون مصر نخو الثاني (حوالي سنة ٦٠٠ قبل الميلاد) إلى فينيقيا أسفل البحر الأحمر في الدوران حول أفريقيا قبل أن تعود إلى البحر الأبيض المتوسط عبر أعمدة هرقل، في غضون ثلاث سنوات. ويعتقد بعض المؤرخين أن هذه البعثة قد تكون وصلت إلى موريشيوس، ولكن هذا لم يثبت. وقد تمّ صنع نسخة طبق الأصل من السفينة الفينيقية بنيت بناء تقليديا يحاكي السفينة التجارية الفينيقية التي شيدت في سورية، وهي تقوم الآن بتشخيص هذه الحملة ما بين سنتي ٢٠٠٩/٢٠١٠. وسوف تعود «فينيقيا» بعد دخول البحر الأبيض المتوسط في وقت لاحق سنة ٢٠١٠. ويمكن للمرء متابعة تقدم البعثة على .www.phoenicia.org.uk

ووفقا لبعض المؤرخين ربما زار موريشيوس ملاح كبير آخر في عام ١٤٢١م. كان ذلك هو الأميرال الصيني تشنغ خه على رأس أسطول كبير يصل عدد سفنه ٣٠٠ سفينة أرسلتها حكومة مينغ لزيارة مجموعة من البلدان تمتدّ حتى رأس الرجاء الصالح، على الرغم من أن الامبراطور مينغ وقتها دمّر سجلات رحلتيه الأخيرتين. قال جين وو، البروفيسور الحائز على رتبة الشرف في الدراسات البحرية بجامعة ديلاوير بالولايات المتحدة الأمريكية:

كان ذلك أساسا من فعل الكنفوشية في البلاط الإمبراطوري. فقد حرصوا على أن يحرقوا سفن تشنغ وبذلوا كل جهد ممكن لتدمير جميع الوثائق الرسمية للرحلات. وكانت دوافعهم سياسية بحت. طوال فترة حكم أسرة مينغ (١٣٦٨-١٦٤٤م)، مارس الخصيان قوة عظمى في البلاط الإمبراطوري، على حساب الجهاز البيروقراطي للدولة المدنية الكونفوشية. وكان الخصيان في البلاط يؤيّدون بعثات تشنغ خه الذي كان هو بدوره خصيّا، في حين كان البيروقراطيون الكونفوشيون يعارضونها بشدة.

ليس من السهل إذن أن نعرف بالضبط إلى أين أبحر تشنغ خه خلال هذه الحملات. كانت السفن كنوزا ضخمة تصل حمولة كل منها إلى ٥٠٠ رجل. وكان لكل سفينة تسعة صوار وكانت تقريبا في حجم ملعب لكرة القدم.

كانت سفن تشنغ خه أمثلة رائعة من الهندسة البحرية... ناقلات عملاقة في ذلك الزمان. وكان ضمن أسطوله سفن متخصصة منها سفن لنقل الخيول وسفن حربية وسفن إمداد وسفن محملة بصهاريج مياه.



كان تشنغ خه مسلما كما أنه أعاد تشكيل آسيا. إن التاريخ البحري في القرن الخامس عشر هو أساسا قصة تشنغ خه وآثار رحلاته... استمر تأثيره إلى ما بعد عصره على الرغم من أنّ ذلك التأثير لم يكن سوى غيض من فيض.

(ريتشارد فان غلان، أستاذ التاريخ بجامعة كاليفورنيا)

كانت الأشرعة مصنوعة من قضبان الخيزران المضفورة في شكل حصير. ولم تكن تخفض أبدا، بل كانت تدوّر وفقا لاتجاه الريح؛ وحين تكون السفينة راسية كانت تترك عائمة في مهب الريح.

(ابن بطوطة : ١٣٤٧م)

كانت المراكب المصرية الكبيرة تستخدم مجذافين اثنين في المؤخرة للتوجيه إلى جانب الأشرعة. وكان المصريون أوّل من أبحر

عكس التيّار. وكانت الأشرعة ثمينة إلى درجة أنه عندما كان أحد الفراعنة يتوفّى، يوضع جثمانه على متن قارب ويرفع الشراع ثم يُرسل إلى البحر ليختفي في الغروب.

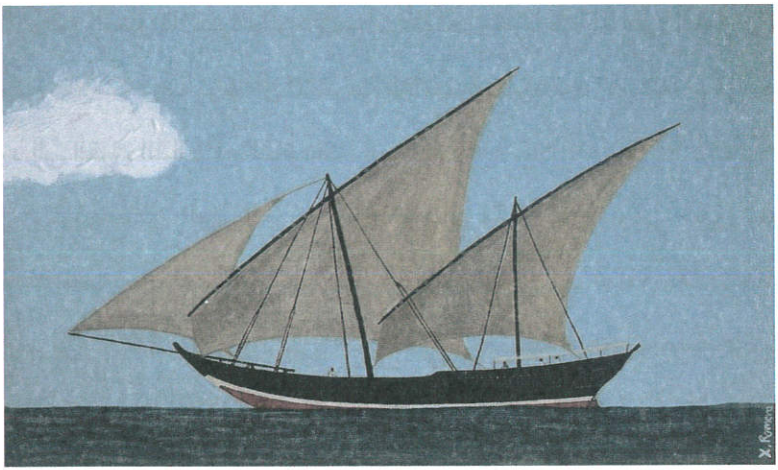
حسّن اختراع الأشرعة اللاتينية من تنقّل السفن. ففي حين كانت الأشرعة المربّعة تتبع الريح وتسحبها، توضَع الأشرعة اللاتينية ذات الشكل المثلث بشكل متعامد حتى تقدّم للريح سطحا معقّفا. لكن الاختلافات بين هذين النوعين من الأشرعة ليس في شكلهما فقط، فهما يختلفان اختلافا جوهريا إذ يستمد الشراع اللاتيني قوّة دفعه من فرق الضغط بين الجانب المحدّب والجانب المقعّر للشّراع. ومن مزايا هذا النوع من الأشرعة أن حركته أكثر بُطءا مما يوفر إمكانية إبحار أقرب إلى الرياح وأكثر فعالية في ظروف الرياح الخفيفة.

كما لا شك في أن الأشرعة اللاتينية تطوّرت عندما اكتشف البحارة أنه إن لم تكن الرياح وراءك مباشرة فمن المنطقي أن تعدّل زاوية الشراع للحفاظ على محوره متعامدا مع الرياح. ويبدو هذا بوضوح في شكل الأشرعة اللاتينية غرب المحيط الهندي، وهذه الميزة لا تزال رائدة.

كان العرب شعبا صحراويا لم يغرم بالبحر إلا في وقت متأخر، ولكنه عندما قام بذلك، فعله بانتقام. وعندما صار العرب على استعداد لخوض التجربة البحرية، اقترضوا الأشرعة والمعارف البحرية من الفرس، فقد كان الفرس سبّاقين إلى البحر حتى أنهم أرسلوا بعثة بحرية إلى اليمن في القرن ٧م).

ومن المثير للاهتمام أن الأبحاث أثبتت وجود كتابة على الجدران في ضريح بالإسكندرية تؤكّد أن الأشرعة اللاتينية كانت قيد الاستخدام في وقت يعود إلى القرن الثالث أو الثاني قبل الميلاد.

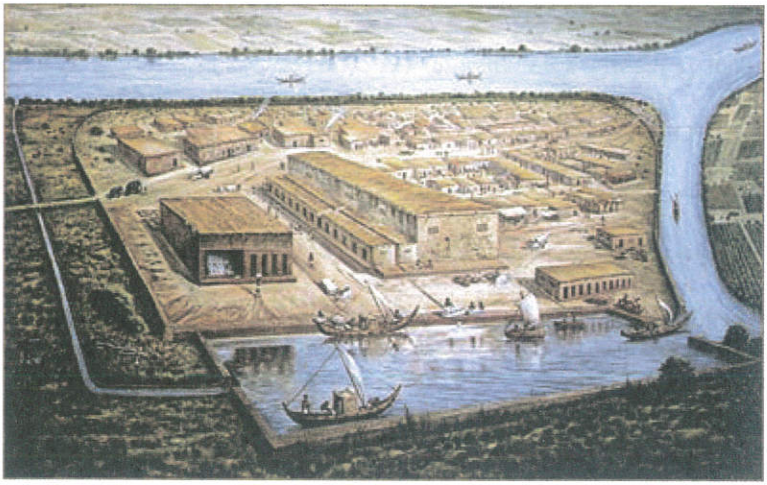
وكانت سفن الدّاوْ العربية مزوّدة بأشرعة لاتينية، وهي سفن بنيت بطريقة مميزة، ألواحها الخشبية متجاورة حافة بجانب حافة وهي تختلف عن طريقة الكلنكر التي تداخل فيه الألواح بعضها البعض. صممت سفن «البغلة» تصميما تقليديا للإبحار في أعماق البحار. وهي سفن تزن من ٣٠٠ إلى ٥٠٠ طن، ولها ثلاثة أشرعة أو أكثر، ويتكوّن طاقمها من ٣٠ فردا تقريبا. حتى يومنا هذا، لا تزال مثل هذه السفن التجارية تبحر بين الخليج الفارسي وشرق أفريقيا مستخدمة أشرعتها وسيلةً وحيدة للدفع. استخدم العمانيون هذه الأنواع من السفن عندما أنشأوا موقعا تجاريا في موريشيوس. وقد صرّح وزير الخارجية العماني أن أدلة موجودة في أرشيف عُمان تثبت أن موريشيوس كانت تابعة لمملكة عُمان في القرن الخامس عشر، وأكد سفيرهم هذه المعلومة في الآونة الأخيرة.



كانت الأشرعة المربّعة تفضّل على الأشرعة اللاتينية في المسافات القصيرة أو نقل البضائع. لذلك كانت سفن التجارة بين مصر والهند في عصر الإمبراطورية الرومانية مزوّدة بأشرعة مربّعة.

تعود بدايات صناعة القوارب في المحيط الهندي إلى عصر الهارابان (أو حضارة الهندوس)، وقد أعطت هذه الحضارة اسمها للمحيط الهندي منذ الألفية الثالثة قبل الميلاد. أسس الهارابان أول ميناء لترسوَ فيه السفن وتتمتع بالخدمات في المدينة–الميناء لوثال براو. وأبرز اكتشاف ميناء لوثال سنة ١٩٥٥م الجوانب البحرية لحضارة الهندوس. لوثال هو أحد أهم المواقع الأثرية في الهند. وهو يقع في الجنوب الغربي من مدينة أحمد أباد، في ما يسمى في العصر الحديث بولاية غوجارات. وقد طوّرت لوثال التجارة الخارجية مع الساحل الغربي للهند من جهة، ومع بلاد ما بين النهرين والمدن الفارسية والمصرية عبر جزر البحرين من ناحية أخرى. وكانت التجارة في

أعالي البحار وعلى طول الساحل ممكنة لأن السفن كانت مزودة بالأشرعة. إن النص التاريخي المكتوب في القرن الحادي عشر للميلاد، وهو مترجم إلى اللغة الإنجليزية يقدّم صورة واضحة عن بناء السفن في الهند. واليوم يجري بناء القوارب حسب الطريقة التقليدية مع مزجها بالتكنولوجيا الحديثة لإنتاج السفن، وهذا يجعلها أكثر كفاءة. (المصدر : د ب أغروال واليت تيواري)



اعتمد البرتغاليون على الشراع اللاتيني لأنه يسهّل العودة إلى البرتغال ضد الرياح ويذلّل الصعوبات التي كانت تواجه المستكشفين الأوائل حين كانوا يُدفعون جنوبا على طول سواحل أفريقيا الغربية. اختار دياس بارتولوميو الكارافيل (مركب شراعي) في رحلته الاستكشافية لأنه كان يتمتع بالجرأة الكافية لمغادرة الساحل وللإبحار عبر المحيط المفتوح. وقد جعل منه هذا الأمر أول أوروبي يُبحر نزولا على امتداد الساحل الغربي لأفريقيا ويدور حول رأس الرجاء الصالح. لم يكن بمقدوره المضيّ أبعد

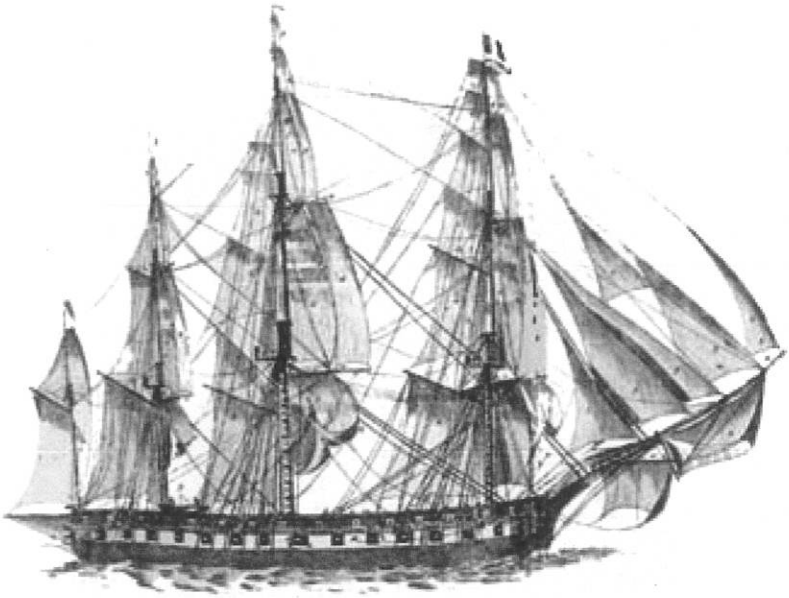
من ذلك بكثير بسبب التمرد الذي نشب على متن السفينة، فقد أصرّ رجاله على العودة إلى ديارهم. ومع ذلك يكفيه فخرا أنه فتح الأبواب أمام خليفته العظيم المستكشف فاسكو دا جاما.

إن دياس هو الذي قام باختيار السفن التي استخدمها دا جاما في رحلته الشهيرة وأشرف على بنائها، كما أنه فتح أبواب المحيط الهندي أمام أوروبا. وقد وقع اختياره على سفينة كارافيلا ريدوندا، وهي سفينة ذات ثلاث صوار مزودة بأشرعة مربعة على الصدارة والصاري الرئيسي وشراع لاتيني على السارية (بعد الصاري). كان كريستوفر كولومبوس في وقت سابق قد صمّم مركبه الشراعي بطريقة مماثلة في أول رحلة له عبر المحيط الأطلسي. وقد تطورت المراكب التي كانت متوسطة الحجم (حوالي ٢٥٠ طنا) حتى أصبحت «كاراك» او تاو (أكثر من ١٠٠٠ طن) وهي أكبر السفن الأوروبية في القرن الخامس عشر. كان لديها قلاع مرتفعة بشكل غير عادي في القوس ومؤخّرة السفينة حتى تم التوصل عام ١٥٦٠م إلى اكتشاف أن ارتفاع السلوقية يعرقل الإبحار بشكل خطير ذلك أن الريح تعلق بالأشرعة.

هكذا شرعوا في تطوير السفن ذات المؤخّرة المنخفضة، وهي سفن من نوع قادر غا ظلت تُستخدم حتى القرن الثامن عشر. في القرن السابع عشر اختفت الأشرعة اللاتينية لتحل محلها أشرعة مختلفة يُعتقد أن الهولنديين اخترعوها واعتمدها الإنجليز في أواخر القرن الثامن عشر. وهذا الشراع لديه أربع زوايا يشدّ في الأعلى إلى القطب. وبهذا تضاعفت مساحة الشراع مقارنةً بالشراع اللاتيني المثلث.



تطورت السفن وأصبحت أكثر تعقيدا مثل «سفن الخط» وسفينة النصر ذات المائة بندقية التي كان يملكها الأميرال نيلسون. في تلك الأزمان، كانت البحرية الفرنسية تصمم السفن الحربية. وكانت هذه السفن متوسطة الحجم في البداية، ثم سرعان ما زاد طولها على ثلاثين مترا بحلول عام ١٨٠٠م. وكانت هذه الفرقاطات (السفن الحربية) الصغيرة مصممة بطريقة تضمن الخفّة والسرعة وقدرة كبيرة على المناورة. كانت هذه السفن هي المفضلة لدى القراصنة من أمثال روبرت سوركوف الرجل الأسطوري الذي استخدمها بنجاح حتى يقترب من سفن العدو المسافة الكافية وبالسرعة الكافية ويصبح قادرا على إرسال رجاله على سطحها.



شاركت سفينة كهذه في معركة غران بورت (الميناء الكبير) في أغسطس ١٨١٠م (نحتفل هذا العام بالذكرى المئوية الثانية لهذه المعركة وهي النصر البحري الوحيد الذي حققه نابليون بونابرت). تحمل هذه السفينة اسم فيكتور وإن لم يكن هذا هو اسمها الأصلي. فقد بناها سوركوف في سانت مالو في عمل انتقامي ضدّ البريطانيين الذين رفضوا أن يطلقوا سراح شقيقه من السجن. فعاد إلى الخدمة بعد تقاعده وصمم سفينة تعتبر «الفورمولا واحد» من السفن في ذلك الوقت، وسماها لوروفونان (الشبح العائد).

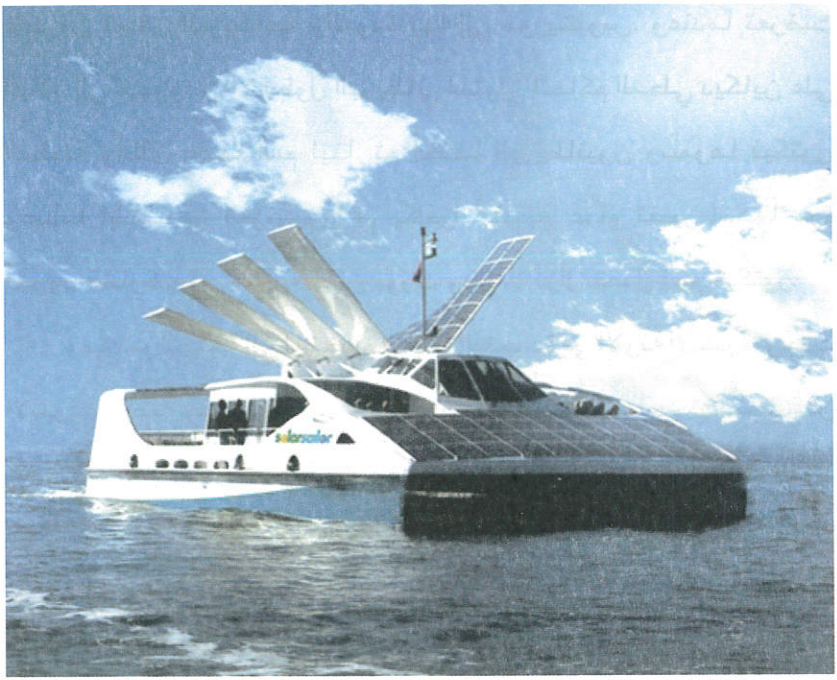
استخدم في هذه السفينة أشرعة خاصة من القطن المنسوج بإحكام، وعارضة خاصة زادت من مساحة الشراع، إلى جانب العديد من الابتكارات التي جعلت هذه السفينة جوهرة حقيقية. وقد استخدمها للاستيلاء على

عدد من السفن البريطانية والعودة بها إلى موريشيوس. وعندما تعرضت البلاد إلى هجوم من الأسطول البريطاني استولى الحاكم المحلي ديكاين على السفينة وأطلق عليها اسم لينا. ثم أخذها البريطانيون وسموها فيكتور. وعندما استعادها الفرنسيون لم يكلفوا أنفسهم عناء تغيير اسمها مرة أخرى، فشاركت في معركة غران بورت وهي لا تزال تحمل اسم فيكتور.

ومع نموّ الحاجة إلى استخدام الطاقة المتجددة في الآونة الأخيرة، وجدت الأشرعة فرصة جديدة للمشاركة في الحياة التجارية. فصارت تستخدم سفن نزهة بحرية أو سفن حمولة وتستخدم أيضا ناقلات نفط! وما فتئت المواد المستخدمة فيها تتغير، من ألياف الكيفلر إلى ألياف الكربون. وقد قامت شركة جديدة في سيدني باستراليا اسمها «سولار سايلر» [٣٨] بوضع ألواح شمسية إلى جانب أشرعة من ألياف الكربون الجامد قابلة للتعديل حسب اتجاه الريح. وتقوم العديد من البلدان باقتناء هذه العبّارات الخضراء.

{www.solarsailor.com}

(٣٨) سولار سايلر تعني الإبحار باستخدام الطاقة الشمسية. (المترجمة)



غير أنّ مركبي المفضل يظلّ أحد أحدث هذه السفن الشراعية الثورية المسماة الصقر المالطي. يتمّ ربط الأشرعة بالصواري بشكل دائم ولكنها تتحرك على طريقة الأكورديون بلمسة زر واحدة. تدور الصّواري ٣٦٠ درجة للعثور على الموقف المثالي. كل ذلك يتحكّم فيه الكمبيوتر وبالطبع فإن طفلا يبلغ من العمر عشر سنوات يمكن أن يقود هذا المركب بعد درس يدوم ثلاثين دقيقة. أبحر بعيدا!

www.symaltesefalcom.com



- تبلغ المنطقة الاقتصادية الخاصة في موريشيوس أكثر من ٢,٥ مليون كيلومتر مربع.
- شنّت معركة غراند بورت بين القوات البحرية الفرنسية والبريطانية في أغسطس ١٨١٠م. وقد حقق فيها الفرنسيون نصرا بحريا واحدا عاد البريطانيون بعدها بثلاثة أشهر في قوة ساحقة، واستولوا على الجزيرة.

وقد أكد أستاذ زائر من الولايات المتحدة أن أرشيف موريشيوس هو الأغنى في العالم الثالث وأحد أغناها في العالم. من واجبنا حمايته بغيرة واستخدامه لتعزيز تراثنا الغني وتنمية السياحة الثقافية التي ستكون السياحة الرئيسية في هذه الألفية.

مطابع الدوحة الحديثة المحدودة
DOHA MODERN PRINTING PRESS LTD.
Tel.:44803523 / 44803404 Fax.:44808234 / 44801407
P O Box145 Doha Qatar.

التاريخ البحري
للمحيط الهندي

