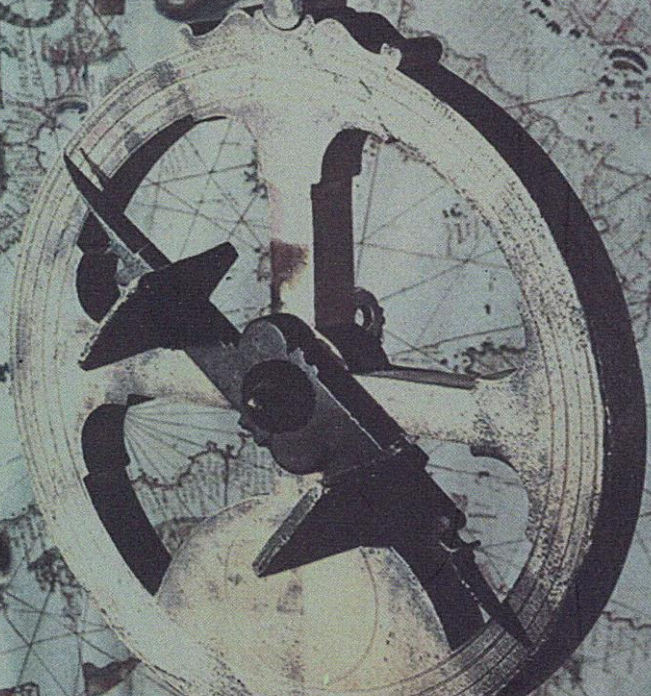




المركز القومي للترجمة

الملاحة عند العرب



تأليف: سيد سليمان النادوي
ترجمة وتقديم: جلال السعيد الحضاوي

2071

الملاحاة عند العرب

الملاحاة

الملاحاة

الملاحاة

الملاحاة

الملاحاة

الملاحاة

الملاحاة

الملاحاة

الملاحاة

الملاحاة

الملاحاة عند العرب

الملاحاة عند العرب

المركز القومي للترجمة
تأسس في أكتوبر ٢٠٠٦ تحت إشراف: جابر عصفور

إشراف: فيصل يونس

- العدد: 2071
- الملاحه عند العرب
- سيد سليمان الندوي
- جلال السعيد الحفناوي
- اللغة: الأردية
- الطبعة الأولى 2013

هذه ترجمة كتاب:
عربول كى جهاززانى
تأليف: سيد سليمان ندوي

حقوق الترجمة والنشر بالعربية محفوظة للمركز القومي للترجمة
شارع الجبلية بالأوبرا- الجزيرة- القاهرة. ت: ٢٧٣٥٤٥٢٤ فاكس: ٢٧٣٥٤٥٥٤
El Gabalaya St. Opera House, El Gezira, Cairo.
E-mail: egyptcouncil@yahoo.com Tel: 27354524 Fax: 27354554

الملاحاة عند العرب

تأليف: سيد سليمان الندوى

ترجمة وتقديم: جلال السعيد الحفناوى



2013

الندوى، سيد سليمان.

الملاحة عند العرب/ تأليف: سيد سليمان
الندوى؛ ترجمة وتقديم: جلال السعيد الحفناوى. -
القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٢.
١٤٤ص: ٢٤ سم.

تدمك ١ ٤٥٥ ٤٤٨ ٩٧٧ ٩٧٨

١ - الملاحة عند العرب.

أ - الحفناوى، جلال السعيد (مترجم ومقدم)

ب - العنوان.

رقم الإيداع بدار الكتب ٢٠١٣/١٤٠٣٢

I. S. B. N 978 - 977 - 448 - 455 - 1

ديوى ٠٩٥٣، ٧٨٧

تهدف إصدارات المركز القومي للترجمة إلى تقديم الاتجاهات والمذاهب الفكرية المختلفة للقارئ العربي، وتعريفه بها. والأفكار التي تتضمنها هي اجتهادات أصحابها في ثقافتهم، ولا تعبر بالضرورة عن رأي المركز.

المحتويات

9	.....	مقدمة المترجم
21	.....	مقدمة المؤلف
23	.....	تمهيد
23	.....	الموضوع
24	.....	الموقع الطبيعي للجزيرة العربية
25	.....	الملاحة العربية فى العصر الجاهلى
26	.....	المعاجم العربية
26	.....	الاسم العربى للبحر والمحيط
26	.....	الكلمات الدلة على السفينة والباخرة
28	.....	الملاحنة والملاح
31	.....	الكلمات الخاصة بالموانئ
31	.....	السواحل
31	.....	الكلمات العربية حول الملاحة
32	.....	الكلمات الجديدة
32	.....	الفرق بين مصطلحات بحر الهند وبحر الروم
33	.....	الألفاظ الدخيلة
33	.....	الألفاظ الفارسية
34	.....	الألفاظ الهندية

- 34 الألفاظ الصينية
- 34 الألفاظ اليونانية واللاتينية
- 35 الألفاظ الخاصة بالسفن الحربية
- 36 الألفاظ البحرية العربية فى اللغات الأوربية
- 37 الملاحة فى الشعر العربى القديم
- 41 الملاحة فى القرآن الكريم
- 48 الرحلات البحرية العربية فى عصر النبوة
- 51 العصر الإسلامى
- 52 ربط النيل بالبحر الأحمر
- 53 التفكير فى قناة السويس
- 53 ميناء الجار
- 54 ميناء أبلة
- 55 ميناء البصرة
- 55 موانئ العهد العثمانى
- 56 عهد بنى أمية
- 58 الحملة البحرية على الهند
- 59 بنو العباس
- 62 البصرة
- 63 سيف راف
- 63 عدن
- 63 صحار
- 64 شحر
- 64 قيس أو كيش
- 64 البحرين
- 64 هرمز

64	جدة
64	الجار
65	مدينة القلزم
65	آيلة
65	الطرق الملاحية لتجارة الشرق
71	السواحل الأفريقية
72	بحر الروم
73	الفاطميون في بحر الروم
73	صقلية
74	ميناء الأندلس
76	ميناء مصر
77	الأساطيل الحربية في بحر الروم
81	علم البحار
87	مساحة البحار
88	بحر بيرنج
90	لكل بحر ملامح مختلف
91	البحوث العلمية للملاحين العرب
94	جزر البحر المحيط
96	جزر بحر الصين
96	الفلبين
96	أستراليا
97	مدغشقر
97	الدليل (المرشد) العربي لفاسكو داجاما
101	أجهزة الملاحة وآلاتها
102	المنارة (الفتار)

- 103 صور الكواكب
- 106 البوصلة الملاحية
- 113 الآلات الفلكية الأخرى
- 115 أسماء السفن
- 115 صناعة السفن
- 117 انتشار السفن الفارقة
- 118 ربان السفينة وبحارتها
- 119 صناع السفن وملاحوها
- 125 ذكر الطرق والموانئ في بحر الهند وبحر العرب ذهاباً وإياباً
- 126 نهاية ازدهار البحرية العربية
- 128 المؤلفات البحرية العربية
- 130 الفوائد في أصول علم البحر والقواعد
- 130 حاوية الاختصار في أصول علم البحار
- 133 العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية
- 133 المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر
- 136 الخاتمة

مقدمة المترجم

يقدم هذا الكتاب معلومات مهمة حول موضوع "الملاحة عند العرب"، وما يرتبط به من أمور تمس الاقتصاد والحضارة بصفة عامة.

- المرحلة العربية وأهميتها.

كما هو معروف، فإن الملاحة البحرية العربية قديمة جداً في بحر الهند عامة، والخليج العربي وبحر عمان خاصة، بدأت شاطئية، ثم أصبحت فلكية تهتدى بالنجوم في وقت مبكر من العصور التاريخية. وثبتت مهارة العرب في هذا الفن بما اكتشف من آثار واغلة في القدم، ومن وثائق مكتوبة باللغات السنسكريتية والبهلوية واليونانية والصينية وباللغة العربية كذلك.

لقد وصل الملاحون العرب إلى الصين والهند في عصر ما قبل الإسلام واستمر تفوقهم في العصور الإسلامية، وكان الحرير السلعة الصينية الرئيسية في تجارة الصين مع العالم الغربي، كما كانت التوابل والأفاوية والعنبر السلع الرئيسية في تجارة الهند وجنوب شرق آسيا، فكان الحرير والتوابل تنقلان من الصين إلى المشرق الإسلامي مروراً بالخليج العربي ومن هناك إلى الغرب الأوربي.

ويؤكد جمهور كبير من الباحثين أن عرب الخليج هم الذين سعوا إلى الشرق الأقصى وليس العكس، وأن عبارة "سفن صينية" التي كان يستخدمها جغرافيو العرب ومؤرخوهم كانت تعنى - أحياناً - سفناً خليجية إسلامية مخصصة للإبحار إلى الصين، وأن المياه العربية لم تعرف قبل الإسلام سفناً غير عربية وغير فارسية سوى سفن القراصنة الهنود.

وهذا الطريق البحري إلى الهند والصين، الذي كان يسلكه التجار العرب والسيرافيون ذهاباً وإياباً، عند نقلهم للحريز والتوابل وسائر السلع من الشرق الأقصى، كان همزة الوصل بين عالمين مختلفين، عالم الشرق وعالم الغرب. ومن المسلم به أن النواخذة العرب تمرسوا في سلوك هذا الطريق البحري، وأصبحوا سادته والعارفين بكل أسراره وتوصلوا إلى التعرف على مواطن الضعف به، ومواسم مده وجزره وأوقات هبوب الرياح والعواصف، وأفادوا من ذلك كل الفائدة وخصصوا في جزره محطات ومراسى للتموين والاستراحة.

وتحكمت الملاحة الخليجية العربية في تجارة التوابل والبهارات الهندية المتجهة إلى أوروبا.

وقد حاول الغرب الانفراد بهذه التجارة، ومن ثم جاء الاستعمار الغربي وخاصة البريطاني، واستغمر الهند للسيطرة على هذه التجارة الرائجة التي تدر عليهم ربحاً كبيراً.

وكانت للعرب صلات وعلاقات تجارية مع الهند قبل الإسلام، وكانت سفن تجار العرب في الجاهلية تصل إلى بحر السند وشواطئ مالبار وتعود محملة بالأقمشة والحريز والتوابل والسيوف الهندية التي طالما تغنوا بها في أشعارهم وأولعوا بها حتى سمو السيف المطبوع من حديد الهند، بالهند، وقالوا: سيف مهند. وهندي وهندوانى إذا عمل ببلاد الهند^(١) وسموا كثيراً من نسائهم هنداً^(٢).

(١) ابن منظور: لسان العرب. مادة هند (دار المعارف).

(٢) أحمد أمين. ضحى الإسلام. ٢٩٩/١.

وبعد الإسلام بدأ المسلمون يتوافدون على سواحل الهند فى عهد الخلفاء الراشدين، وفتحوا ثغوراً عديدة فى الهند أهمها مكران وخور الديبل^(١).

وكان لقبيلة حمير نشاط ملاحى كبير فى منتصف القرن الأول الميلادى، وكان الساحل اليمنى مزدهماً بأصحاب السفن والملاحين العرب وهم دائبون على أعمالهم التجارية مع بريجازا (فى الهند)، وكانت الأبله كما يذكر الطبرى تسمى قبل الإسلام "فرج الهند" فقد كانت الصلات التجارية بين هذه الميناء والهند وثيقة^(٢).

ولم تكن العناية بالبحر قاصرة على الحكام وحدهم لكى تستخدم السفن فى أغراض حربية أو دفاعية عن السواحل الطويلة التى تحدد الإمبراطورية الإسلامية، فقد عنى التجار أيضاً بالسفن واستعانوا بالنواخذة والبانانية ممن عرفوا مسالك البحر وخبروا أنواءه وأجواءه.

وقد عرف العرب الأيام التى تهب فيها الرياح الموسمية وحددوا الأوقات الملائمة لسير السفن فى المحيط الهندى. ويذكر السعوى أن الملاحين العرب كانوا يستعينون فى أسفارهم بدليل بحرى سموه "راهنامه" (رهمانى)، وقد ارتحل السعوى بحراً مع جماعة من التجار، وهو يقول: وصاحبت مشايخ فيه (المحيط الهندى) ولدوا ونشأوا من ربابين وأشائمة ووكلاء وتجار ورأيت معهم دفاتر فى ذلك يتدارسونها ويعولون عليها ويعملون بما فيها".

وكان للتجار المسلمين من الشأن فى بلاد الصين ما أتاح لهم أن يظفروا من ملك الصين بحق إحالة خلافاتهم القانونية على قاض منهم^(٣)، لقد رفع التجار راية العرب فى المحيط الهندى وعلى موانئ الهند والصين، والحقيقة التى يجب

(١) البلاذرى: فتوح البلدان: ٢٤٠، ٢٤١، وسيد سليمان الندوى: عرب وهدى تعلقات. الهند ١٩٣٧، ٢٤٦.

(٢) جورج فضلر حورانى: العرب والملاحة فى المحيط الهندى فى العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى.

ترجمة السيد يعقوب بكر. مكتبة الأنجلو المصرية. القاهرة ١٩٥٨. ص ٤، ٢.

(٣) المصدر السابق ص ٧.

أن تنشر بين الناس أن زمام البحر كان في يد العرب حتى القرن الخامس عشر الميلادي، وأن الغرب حين بدأ يتطلع إلى ما وراء البحار لم يستطع أن يجوب البحر إلا بمعونة من مرشد عربي هو شهاب الدين أحمد بن ماجد، وهو الذي أعان فاسكو داجاما على أول رحلة له في المحيط الهندي^(١).

ومن أطول الطرق الملاحية، في ذلك الوقت، كان الطريق الذي تقطعه السفن من الساحل العربي إلى سواحل الصين، إذ كانت سفن الرحلات الضخمة تتوقف بسيراف عند مدخل الخليج، وذلك لكثرة الأمواج في الخليج وقلّة الماء في مواضع منه، مما يجعل ملاحاة السفن الكبيرة ذات الغاطس العميق خطرة^(٢).

ويتم تزويد السفن بالمئات الآتية إليها من الموانئ المختلفة في الخليج كالبحيرة والبحرين في سفن صغيرة. وبعد أن يتم شحن السفن بما تحتاجه من سلع تنطلق للتوقف بصحار ومسقط؛ وهما ميناءان على ساحل عمان لتتزوّد بالمؤن والمياه العذبة. وكان ذلك يتم في الفترة من النصف الثاني من نوفمبر إلى النصف الأول من ديسمبر. وبعد ذلك تتجه السفن مباشرة عبر المحيط إلى ساحل الملبار مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية، وتصل إلى كولم مالى^(٣) خلال ديسمبر. وبعد الانتظار لبعض الوقت تكون عواصف الرياح الشمالية الشرقية في خليج البنغال قد هدت وذلك مع نهاية ديسمبر، ثم تتزوّد بالمياه العذبة. وينقضى شهر يناير في الوصول إلى كله بار في شبه جزيرة الملايو، ومن كله بار تبحر بعض السفن إلى سومطرة وجاوة، على حين تبحر السفن الباقية بعد عدة أسابيع عبر مضيق ملاكة مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية، حيث تعرج على جزيرة تيمان (Timan) ثم تقصد مباشرة إلى الهند الصينية، فتمر بموانئ في الصنف وفي مملكة تشامبا (Champea) على السهل

(١) المصدر السابق ص ١٢.

(٢) المصدر السابق ص ١٢.

(٣) المسعودي: مروج الذهب. الطبعة البهية ١ / ٩١، ٩٢، وابن خرداذبه: المسالك: ٦٠.

الساحلى الشرقى للهند الصينية، ثم بجزيرة تجاه الساحل التى تعرف باسم صنڤ فولاو. ومن هناك تسير السفن على طول ساحل خليج تنج - كنج إلى لوقين، ثم تتجه إلى نهاية المطاف فى خانفو (كانتون) وكانت بعض السفن تسير فى عرض البحر مباشرة إلى خانفو، وكان وصول السفن إلى المنطقة الجنوبية من بحر الصين فى فترة ملاءمة الرياح الموسمية الجنوبية للإبحار. ويكون ذلك فى أبريل وإن كان هناك بعض السفن التى جاوزت خانفو واتجهت إلى الشيلا (كوريا)^(١).

وتقضى المراكب فترة الصيف فى كانتون للتجارة. وعندما تبدأ الرياح الموسمية الشمالية الشرقية بين أكتوبر وديسمبر، فإن السفن العائدة كانت تستعين بها فى إبحارها عائدة حتى تصل إلى كله بار مع نهاية ديسمبر. وفى يناير تعبر خليج البنغال ثانية وتمضى مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من كولم مالى فى فبراير أو مارس إلى الخليج والساحل العربى^(٢).

أما الرحلة إلى الهند فكانت ممكنة طوال العام من الساحل العربى، ولذلك كانت الرحلات العربىة إلى الهند كثيرة، حيث يمكن القيام برحلتين أو أكثر ذهاباً وإياباً للخليج خلال موسم واحد.

وكانت السفن العربىة تقوم برحلات عند هدوء الرياح الموسمية الجنوبية الغربىة، حيث تصل إلى سواحل الهند خلال أسبوعين تقريباً. وكانت رحلة الذهاب والإياب مع التوقف للتبادل التجارى تستغرق ثلاثة أشهر. وكان على المراكب العربىة أن تغادر ساحل كجرات وكونكان فى نهاية زيارتها قبل أواخر يونيه، وهو الوقت الذى تبلغ فيه الرياح الموسمية الجنوبية - الغربىة أقصى حدتها، وفى الأحوال العادية يمكن أن يتسع الوقت أمامها لتغادر قبل ذلك بوقت طويل؛ أى فى مارس وأبريل.

(١) شوقى عبدالقوى: تجارة المحيط الهندى فى عصور السيادة الإسلامىة. عالم المعرفة. يوليو ١٩٩٠ ص ٩٢.

(٢) المصدر السابق: ٩٢

هذا عن السفن الكبيرة، أما السفن الصغيرة فكانت تتخذ أحياناً طريقاً ساحلياً من الخليج، حيث تتوقف فى قيس أو هرمز القديمة أو صحار أو تيز فى مكران أو فى إحدى موانئ السند، ومنها مساحلة إلى مدن الملبار كانت هذه السفن تبحر إما عن المضيق من سرنديب وجنوب الهند إلى خليج البنغال وإما تسير إلى سرنديب.

وتبدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية مبكرة فى المنطقة الجنوبية وتستمر لفترة من الوقت، ولذا فساحل الملبار يعتبر من المناطق الخطرة منذ مايو حتى نهاية سبتمبر؛ وهذا يعنى أن موسم الرحلات البحرية فى الملبار نفسها لا يتعدى سبعة أشهر أو ثمانية، على حين أنه يمتد إلى عشرة أشهر على ساحل كجرات. وفى هذا خطر على السفن الملبارية أكثر منه على السفن العربية، إذ لا بد من عودة السفن الهندية إلى مواطنها قبل شهر مايو فى الوقت الذى تكون فيه السفن العربية قد خرجت من مياه الملبار.. وبالتالي فإن هذا يعطى ميزة للسفن القادمة من الموانئ العربية، لأن موسم رحلاتها البحرية أطول. وهذا يؤيد الاعتقاد القائل إن العرب الذين لا توجد أخشاب لديهم استطاعوا أن يتغلبوا على الطرق التجارية فى المحيط الهندى^(١).

وكان الطريق البحرى من الصين والهند عبر الخليج العربى إلى غرب آسيا يعتبر من أقدم الطرق التجارية بين الشرق والغرب، وصار منذ وقت مبكر طريقاً رئيسياً يعتبر من أقدم الطرق التجارية بين الشرق والغرب، وطريقاً رئيسياً لتجارة الحرير، وبوصول المتاجر إلى رأس الخليج العربى مروراً بعدة محطات أهمها هرمز وسيراف والأبلة^(٢)، تنقل شمالاً فى دجلة إلى المدائن - قبل الفتح

(١) اكتشف العرب طريقة استخدام الرياح الموسمية الجنوبية الغربية فى السفر إلى الهند أيام الصيف، ومن المؤكد أن العرب لم يكونوا يجهلون الرياح الموسمية، وكفى دليلاً على ذلك أن الكلمة العربية «موسمية» هى التى انتقلت وتطورت فى اللغات الهندية إلى monsoom (السيد محمد يوسف. علاقات العرب التجارية بالهند منذ أقدم العصور على القرن الرابع الهجرى، مجلة كلية الآداب. جامعة القاهرة. عدد مايو ١٩٥٢م، ص١٢٥).

(٢) شوقى عبد القوى عثمان: تجارة المحيط الهندى. ص٩٢، ٩٣.

الإسلامية - أو إلى بغداد عقب تأسيسها . ثم يتفرع الطريق إلى فرعين، أحدهما يتجه شمالاً إلى ديار بكر، ومنها إلى حلب وآسيا الصغرى، والآخر يتجه غرباً إلى دمشق، ومنها تخرج فروع إلى أنطاكية وغيرها من موانئ الشام أو إلى شرق الأناضول أو جنوباً إلى مصر.

وقد شهد القرنان الخامس والسادس للميلاد تطورات فى الشرق الأقصى أدت إلى انتعاش تجارة الحرير عبر هذا الطريق. ذلك أن الصين انقسمت سياسياً إلى دولتين، إحداهما قامت فى شمال البلاد والأخرى قامت فى جنوبها وكان حرص حكام الجزء الجنوبى على تشجيع التجارة والترحيب بالتجار، مما دفع كثيرين من التجار الأجانب إلى التردد على موانئ جنوب الصين. وبسط حكام جنوب الصين نفوذهم على البلاد الواقعة فى بحر الصين، مما قوى الروابط التجارية بين جنوب الصين من جهة وحكام جاوة والملايو وسومطرة وغيرها من بلاد جنوب شرق آسيا من جهة أخرى. وقد دأب هؤلاء الحكام إظهاراً لطاعتهم لحكام الصين على إرسال الهدايا إليهم من العطور وغيرها، فى حين لجأ الآخرون إلى الإنعام عليهم بأثواب الحرير^(١).

وكان للموقع الجغرافى المهم الذى تتمتع به عمان فى مدخل الخليج العربى أعظم الأثر فيما أصابه العمانيون منذ أقدم العصور من شهرة بحرية؛ ذلك أن هذا الموقع ما بين مخرج الخليج العربى ومدخل بحر الهند الأعظم على الطريق التجارى البحرى الرئيسى المؤدى إلى شرق أفريقيا غرباً وإلى الهند والصين شرقاً، وتعدر الاتصال برأ بينهما وبين المناطق المجاورة لها كالبحرين وحضر موت وساعد أهل عمان على التطلع إلى البحر واصطناع سياسة بحرية سواء رضوا أم كرهوا، فالطريق البرى ما بين عمان والبحرين على حد قول ابن حوقل "طريق شاق يصعب سلوكه لتمانع العرب وتنازعهم فيما بينهم"^(٢).

(١) الأبله بضم أوله وتشديد اللام، بلدة على رأس بحر فارس قرب البصرة (ياقوت الحموى: معجم البلدان).

(٢) سعيد عبدالفتاح عاشور: المرجع السابق، ص ٢٨ - ٢٩.

ولهذا السبب كان من الطبيعي أن يتطلع العمانيون منذ عصور قديمة إلى البحر المحيط فخاضوا مياهه، وتمرسوا في الملاحة فيه، وتؤكد النقوش السومرية والأكدية التي ترجع إلى الألف الثالث قبل الميلاد قيام صلات بحرية بين العراق وبلاد ماجن، وهو الاسم القديم لعمان فكانت سفن ماجن ترسو في ميناء أكار. كما يتضمن نقش لاجاسن الذي يرجع تاريخه إلى عهد شاجى من ملوك أسرة أور الثالثة (فيما يقرب من ٢٠٥٠ ق.م) إشارة إلى بنائى السفن فى ماجن^(١).

الطريق البحرى عبر البحر أو بحر القلزم. ويمتد هذا الطريق من الصين والهند على مسقط وموانئ عمان الواقعة على سواحلها الجنوبية، ثم تسير السفن بحداء شاطئ الجزيرة العربية فيما يعرف باسم بحر العرب، حيث تتوقف فى عدة محطات مثل مصهيرة حتى تصل إلى عدن ثم تنتقل البضائع فى البحر الأحمر إلى موانئ مصر مثل عيذاب والقلزم، ثم تنقل برأ عبر الصحراء الشرقية إلى نهر النيل، لتحمل فيه إلى الإسكندرية ودمياط. وقد تتجه السفن فى البحر الأحمر على ميناء آبله ومنه برأ إلى الفرما ثم دمشق وموانئ الشام.

وعلى الرغم من طول هذا الطريق وكثرة التيارات البحرية فى بحر العرب والشعاب المرجانية فى البحر الأحمر، فضلاً عما كان يلاقيه التجار فى ثغر عدن من ضغوط وسوء معاملة^(٢)، فإنه قام بدورا كبيرا فى النشاط التجارى بين الشرق والغرب، وبخاصة فى الفترة التى شهدت اشتداد هجمة المغول على الشرق الأوسط فى القرن الثالث عشر، مما تسبب فى قطع الطريق البرى عبر قارة آسيا من ناحية، والطريق البحرى عبر فارس والعراق من ناحية أخرى. حقيقة أن خانات المغول الذين تقاسموا إمبراطورية جنكيز خان عملوا على إحياء طرق التجارة عبر آسيا، وذلك فى ختام القرن الثالث عشر، ولكن هذه السياسة لم

(١) ابن حوقل: صورة الأرض، دار الحياة، بيروت، ص ٤٧.

(٢) جورج حورانى: العرب والملاحة ص ٢٧.

تفلح فى استعادة ما كان لتلك الطرق من مكانة؛ لأن اسم المغول نفسه ظل يثير قلق وعدم الثقة فى نفوس كثيرين. وعندما أدرك سلاطين الممالك الذين أقاموا دولتهم فى مصر والشام فى أواسط القرن الثالث عشر، أنهم يتحكمون فى طريق التجارة العالمية الوحيد الذى ظل بعيداً عن نفوذ المغول وسيطرتهم، احتكروا تجارة الشرق وبالغوا فى أثمانها. وقد دأبت البابوية فى ذلك العصر - عصر الحروب الصليبية - على إصدار المراسيم لمنع تجار الغرب المسيحي من الاتجار مع المسلمين، وبخاصة دولة سلاطين الممالك، ومع ذلك استمر هؤلاء التجار فى التردد على الإسكندرية ودمياط وغيرهما^(١). لقد وصل الملاحون العرب إلى الصين والهند فى عصر ما قبل الإسلام، واستمر هذا التفوق فى العصور الوسطى. وكان الحرير السلعة الصينية الرئيسية فى تجارة الصين مع العالم الغربى، كما كانت الأفايه والعنبر السلع الرئيسية فى تجارة الصين وجنوب شرق آسيا فكان الحرير ينقل من الصين إلى المشرق الإسلامى ومن هناك إلى الغرب الأوروبى.

ويؤكد جمهور، كبير من الباحثين أن عرب الخليج العربى هم الذين سعوا إلى الشرق الأقصى، وليس العكس، وأن عبارة «سفن صينية» التى كان يستخدمها جغرافيو العرب ومؤرخوهم كانت تعنى أحياناً سفناً إسلامية مخصصة للإبحار إلى الصين وأن المياه العربية لم تعرف قبل الإسلام سفناً غير عربية وغير فارسية سوى القراصنة الهنود^(٢).

وهذا الطريق البحرى إلى الشرق الأقصى الذى كان يسلكه التجار العرب والسيرافيون ذهباً وإياباً عند نقلهم للحرير وسائر السلع من الشرق القصى، كان همزة الوصل بين عالمين مختلفين، عالم الشرق وعالم الغرب. ومن المسلم به أن النواخذة العرب تمرسوا فى سلوك هذا.

(١) أبو محمد عبد الله بامخرمه. تاريخ ثغر عدن ٥٨/١.

(٢) سعيد عبدالفتاح عاشور. المرجع السابق. ص ٤٠، ٤١.

الطريق البحرى وأصبحوا سادته والعارفين بكل أسراه، وتوصلوا إلى التعرف على مواطن الضعف فيه، مواسم مده وجزره، وأوقات هبوب الرياح والعواصف وأفادوا من ذلك كل الفائدة. وخصصوا فى جزره محطات ومراسى التموين والاستراحة.

وتسوق المصادر العربية وصفا لمحطات هذا الطريق البحرى الذى كان يسلكه النواخذة العرب من عمان والبحرين فى المحيط الهندى، وأكثر من زودنا بتفاصيل^(١) وصفية عن هذا الطريق، اينخر داذبه فى كتابه «المسالك والممالك»، وابن الفقيه فى كتابه «مختصر كتاب البلدان». وبفضل هذه النصوص أمكننا التعرف على الطريق البحرى الذى كان يسلكه التجار العرب إلى الهند والصين سعيا وراء التوابل والحريير^(٢).

لمحة عن الكتاب وعن الترجمة

يعد سيد سليمان الندوى (١٨٨٤م - ١٩٥٣م) من أبرز علماء الهند فى العصر الحديث، فقد كان كاتباً للسيرة ومؤرخاً وناثراً وناقداً ومصلاً، إضافة إلى دوره الرائد فى الحركة الثقافية والفكرية والاجتماعية فى الهند، وقد شهدت هذه الحقبة تصارعاً فى الأفكار بين أنصار التعليم الدينى القديم وأنصار التعليم الحديث.

وقد ترك لنا سيد سليمان الندوى ثروة فكرية وأدبية ضخمة تنوعت موضوعاتها واللغات التى كتبت بها مثل السيرة والفلسفة والأدب والتاريخ، إلى جانب مقالاته فى المجلات والصحف وتضم موضوعات سياسية واجتماعية وأدبية، ونشر له السيد رشيد رضا صاحب "المنار" عدة مقالات فى مجلة المنار بالقاهرة.

(١) عبادة كحيله «العرب والبحر». القاهرة، ١٩٨٩، ص ٥٩.

(٢) سحر السيد عبدالعزيز: عرب الخليج وطريق تجارة التوابل فى المحيط الهندى فى العصر الإسلامى (القاهرة: مطبعة جامعة ١٩٩٢، ص ١٧٢).

ويتسم أسلوب سليمان الندوى بالبساطة وعدم التعقيد وقوة البيان؛ ففي كتاباته صور متنوعة للأسلوب الوصفى والاستدلالي والبياني.

وكانت فكرة كتاب "الملاحة عند العرب" قد بدأت بمجموعة من محاضرات أريعه ألقاها سليمان الندوى فى قاعة المدرسة العليا للجمعية الإسلامية فى بومباى عام ١٩٢١م، ونشرت من قبل حكومة بومباى من جانب جمعية البحوث الإسلامية فى بومباى سنة ١٩٢٥م، على هيئة كتاب بعنوان "عرب كى جهاز رانى" وهو الذى نقدم ترجمته الآن بين يدي القارئ العربى بعنوان "الملاحة عند العرب".

وقد تناول المؤلف موضوع الملاحة عند العرب من جميع الجوانب التاريخية والفنية والأدبية والدينية منذ العصر الجاهلى حتى العصر الحديث، مروراً بعصر النبوة والخلافة الراشدة والدولة الأموية ثم الدولة العباسية، فالدولة الإسلامية فى الأندلس، وذكر ما ورد فى القرآن عن السفن والبحر والملاحة علاوة على الشعر العربى.

وأبحر بنا المؤلف فى الخليج الفارسى وبحر العرب وبحر الهند والصين وبحر القلزم (الأحمر) وبحر الروم (المتوسط) متتبعا الموانئ التى تطل على هذه البحار محصيا الجزر التى صادفها.

وقد ناقش المؤلف قضية مساعدة الملاح العربى شهاب الدين بن ماجد لفاسكو داجاما فى الوصول إلى شواطئ الهند، واستخدام الملاح العربى للألات الملاحية خاصة البوصلة الملاحية ومعرفته بالنجوم وحركة الرياح وتفوق الملاحة العربية فى أوج عصور ازدهارها.

وفى نهاية الكتاب ذكر المؤلف وصفا لأهم الكتب التى ألفها. وكان اعتماده فى ترجمة كتاب "الملاحة عند العرب" على طبعة جمعية البحوث الإسلامية فى بومباى عام ١٩٢٥م. وحرصت على أن أترجم الحواشى كما هى، وكما ذكرها سليمان الندوى فى متن النص الأوردى، وأشرت إلى ذلك بكلمة المؤلف بين قوسين، أما التحقيق والتوثيق والتعليقات فقد وضعت أمامها كلمة المترجم.

وقد واجهتني مشكلة خاصة بترجمة النصوص التي ذكرها المؤلف، وخاصة النصوص العربية التي ترجمها المؤلف إلى الأوردية، فأثرت الرجوع إلى هذه الأصول لإثبات مواضع الاقتباس والنقل من النصوص الأصلية.

وقد استعان المؤلف بنوعين من النصوص، النوع الأول: النقل المباشر والدقيق والموثق من المصادر الأصلية مع تحديد ما نقله بين قوسين، مما سهل على المترجم الرجوع للمصادر الأصلية التي نقل عنها والتأكد منها وتحققها، خاصة أنها طبعات قديمة جداً ويصعب الحصول عليها، لأنها في الغالب كانت مصادر طبعة وحيدة أو خاصة أو مخطوطة. والنوع الثاني: من النصوص التي ذكرها المؤلف ورجع إليها تصرف المؤلف في نقلها من خلال اختصارها أدى ذكر معناها بشكل عام دون وضعها بين قوسين مما صعب مهمة المترجم في الوصول إلى أصولها؛ ولذلك حاولت ترجمتها بطريقة أقرب إلى النص الأصلي، واجتهدت في ذلك من خلال مقارنة نص المؤلف بالنصوص الأصلية التي نقل عنها من المصادر العربية والفارسية.

وتنوعت النصوص التي ذكرها المؤلف ما بين نقول أوردية وعربية وفارسية وإنجليزية، مما يعكس ثقافة المؤلف الإسلامية والعالمية.

وقد صحح المؤلف العديد من المصطلحات الخاصة بالملاحة والتي تداولت خطأ في اللغة العربية، إما محرفة أو تحمل معاني غير دقيقة، وهذا يدل على ثقافة المؤلف وامتلاكه لمعلومات كافية عن موضوع الملاحة عند العرب.

وفي النهاية أقدم شكري للقائمين على المركز القومي للترجمة على موافقتهم على نشر ترجمة هذا الكتاب المهم الذي يؤرخ لصفحة ناصعة من تاريخ حضارتنا العربية والإسلامية من خلال الملاحة العربية، وما قدموه للبشرية من اكتشافات بحرية لا تزال تحمل اسمهم حتى اليوم.

جلال السعيد الحفناوى

مقدمة المؤلف

الأوراق التي أمامكم وبين أيديكم هي مجموعة محاضراتي الأربع التي كنت قد ألقيتها في بومباي بقاعة المدرسة العليا للجمعية الإسلامية أيام ١٨ ، ١٩ ، ٢٠ ، ٢١ مارس سنة ١٩٢١م، قبل أربع سنوات كاملة من الآن، تحت إشراف إدارة التعليم في حكومة بومباي، وتم الإقبال عليها والإنصات لها بشغف كبير، ونشرت اقتباسات منها في صحف بومباي، ومنذ ذلك الوقت والمتشوقون للعلم يلحون على ظهور هذه المحاضرات من خلال طبعها في كتاب. والحقيقة أنها طبعت من جانب حكومة بومباي، ولهذا عندما طلبت منى جمعية البحوث الإسلامية في بومباي هذه المحاضرات قمت بتسليمها لهم بلا تردد وقد طبعت ونشرت الآن من قبلهم.

أما بالنسبة لمآثر هؤلاء الأبطال الذين ورد ذكرهم في تلك المحاضرات، فإننى أدعو لأخلافهم أن تولد في قلوبهم عاطفة جديدة للتقدم، بعد أن استمعوا إلى تلك الجهود التي قام بها أجدادهم، وأن يبنوا مستقبلهم الزاهر مثلما كان في الماضى.

المؤلف المتواضع

سيد سليمان الندوى

دار المصنفين - أعظم جره ١٢ ذى الحجة سنة ١٢٥٢هـ

١٩ مارس سنة ١٩٢٥م.

تمهيد

أعرب عن بالغ سعادتى لإعلانى اليوم عن بداية سلسلة جديدة لمحاضراتى العلمية فى أكبر مدن الهند الزاخرة وهى بومباى بعد مدراس وإله آباد، بادئى ذى بدء فإبنى فى الوقت الذى أفصحت فيه عن رغبتى فى إلقاء هذا النوع من المحاضرات، اخترت لها عنواناً هو (المسلمون والعلوم والآداب الفارسية) لأن رونق بومباى وبهاءها من هذا النور، ولكن بعد ذلك عندما أبلغونى بالموافقة الأخيرة وجدت أنه لن تسنح لى الفرصة فى مثل هذا الوقت الضيق والمحدود الذى لا يزيد على أسبوعين، فهذا الوقت المحدد لم يكن كافياً قط للبحث والتحقيق فى مثل هذا الموضوع المهم، ولهذا فإبنى سرت من إيران على طريق الخليج الفارسى إلى سواحل وموانئ الجزيرة العربية، ولعل الفرصة تسنح لى إن شاء الله فى المستقبل لكى أتجول فى هذه الأرض (إيران) ذات الربيع الدائم.

الموضوع

موضوع سلسلة المحاضرات الحالية هو (الملاحة عند العرب واكتشافاتهم البحرية)، بعد أن وضعت فى الاعتبار ملاءمة بومباى، فهى أكبر ميناء بحرية فى بلدنا، وربما ثانى مدينة بحرية فى آسيا، وهى "باب العرب" من حيث موقعها، وهى منذ عصور موغلة؛ أى منذ ذلك الوقت الذى لم يكن اسم بومباى فيه

معروفًا، كان ميناء "تهامة"^(١) مركزًا بحريًا وقبله أنظار العرب لهذا، لعله من غير المناسب ألا نتوقف عند هذه الميناء وألا نعيد التاريخ القديم لهؤلاء القوم (العرب) في هذا الباب، ويمكننا أن نجد قصص الحب القديمة لهؤلاء القوم مع هذا المكان.

الموقع الطبيعي للجزيرة العربية

الجزيرة العربية دولة تحيط بها البحار من ثلاث جهات، الخليج الفارسي من جهة، وبحر الهند من جهة ثانية، وبحر الحبش أو بحر القلزم أو الأحمر من الجهة الثالثة؛ ولهذا يطلق العرب على وطنهم اسم جزيرة، وكانت عموماً تلقب "بجزيرة العرب" في أدبيات بداية القرن الثاني الهجري، وبحارها تعين حدودها^(٢).

والجميع يعلم أنه بعد مغادرة اليمن والأقاليم الساحلية الأخرى نجد أن الجزيرة العربية دولة أرضها قاحلة جرداء بور بلا عشب أو ماء، وسكان هذه المنطقة مجبرون على احتراف مهنة التجارة بالفطرة، وهكذا فإنه منذ أن عُرف تاريخ العرب وتجارتهم تبدو ذات مكانة بارزة في حياتهم، ولذلك فإن الذين قاموا بتوصيل القافلة التجارية لسيدنا يوسف عليه السلام قبل ألف وخمسمائة سنة تقريباً من ميلاد المسيح عليه السلام كانوا من تجار الجزيرة العربية^(٣)، والخلاصة؛ أن العرب منذ العصر الجاهلي وهم مشغولون بالتجارة البرية والبحرية، وكانوا يتجولون ويرحلون إلى الدول المحيطة والمجاورة مع قوافل الإبل ويجب على القراء الاطلاع على تلك الوقائع بالتفصيل في كتابي "أرض القرآن" من خلال الأبواب المختلفة خاصة: تجارة العرب قبل الإسلام وسبأ اليمن وبنو

(١) البلاذري: فتوح البلدان ص٤٣٢ ، طبعة ليدن.

(٢) - انظر الترمذى باب «لا يبقى في الجزيرة دينان» وياقوت الحموى ص١٢٧ . معجم البلدان كلمة «جزيرة العرب».

(٣) - سفر التكوين: (٢٥ - ٢٧).

إسماعيل وأصحاب الفيل، وفى باب التجارة بكتابه الجديد "العرب والهند"، ويتعلق هذا الكتاب بالملاحة عند العرب أكثر من تعلقه بالتجارة عند العرب، وكما يبدو فإن الدول الكبرى فى العالم كانت تقيم علاقاتها مع الجزيرة العربية عن طريق البحار، فقد كان بحر الهند حائلاً بين الجزيرة العربية والهند، وكانت إيران تتصل بالجزيرة العربية عن طريق ناحية بحرية، وكانوا يعبرون البحر للطريق إلى الحبشة حيث كانت تجارة العرب تجد هناك سوقاً رائجة، وبعد بحر الهند يمرون من بحر الصين، وكانوا يستطيعون أن يصلوا لأهل الجزيرة العربية بالمصنوعات الصينية، وبعد أن يصلوا إلى بحر الروم من الشام كانوا يلتقون بتجار الروم، وكانت الأقاليم الخصبة والمزدهرة فى الجزيرة العربية مثل البحرين واليمامة وعمان وحضرموت واليمن جميعاً تقع على الساحل، ولهذا الأسباب الطبيعية كان من الضروري أن يصبح العرب قوماً من الملاحين.

الملاحة عند العرب فى العصر الجاهلى

والسؤال الآن هو: هل بدأت ملاحة العرب بعد الإسلام أيضاً مثل التطورات الأخرى أم كانت قبله؟ ويثبت من الشواهد الموجودة أن العرب كانوا قد أدركوا هذا الفن قبل الإسلام، ولا غرو فإن الإسلام بعد أن ظهر قد ضاعف من همتهم وجراتهم البحرية، وحملهم تحت ظل رأيتهم إلى أطراف وأكناف العالم.

ويمكننا أن نتلمس الشواهد على الأسفار البحرية والملاحة عند العرب فى العصر الجاهلى من خلال ثلاثة مصادر هى: المعاجم اللغوية عند العرب، وأشعارهم وكتابتهم السماوى أى القرآن، وتثبت هذه المقولة وتتأكد من خلال المصادر الموهلة فى القدم، وهى أن العرب كانوا دائماً قوماً من الملاحين الذين يجوبون البحار.

والأمر الجدير بالذكر هنا، أن القوم الذى تروج فى هذه الحرفة وهذا الشغف بالبحر لا بد أن توجد كلمات كثيرة فى لغتهم القديمة تدل على هذا، ولا يمكن أن

نتخيل هذه الفكرة، وهى من أين ستأتى ذخيرة هذه الكلمات فى معجمهم؟ وفى اللغة العربية كلمات كثيرة عن الملاحة والأسفار البحرية والسفن والبواخر، ومع هذا يتضح لنا أن فيها ألفاظاً وكلمات دخيلة غير عربية، والتي نستطيع أن نستدل منها عن الأقوام والدول التي كان العرب يقيمون معها علاقات بحرية.

المعاجم العربية

الاسم العربى للبحر والمحيط

يطلقون كلمة "بحر" فى اللغة العربية على كل من "دريا" و"سمندر" فى الأوردية، وهكذا ترد كلمة "يم" بنفس المعنيين، وقد أطلق القرآن الكريم فى سورة طه كلا المعنيين على نهر النيل والبحر الأحمر، وقد ورد معنى البحر فى القاموس، وبهذا المعنى أطلق المعجمى العربى الشهير مجد الدين الفيروز آبادى المتوفى سنة ٨١٧هـ، على معجمه اسم "القاموس المحيط"، وقد أبان عن ذلك بقوله: "لأنه البحر الأعظم" وهذه الكلمة مأخوذة من "قَمَسٌ" ومعناها الفوص فى الماء، كما تطلق كلمة "قموس"، على البئر العميقة التى تنغمس الدلو فيها، ويسمى البحر "قميس" ويجمع على "قماميس" وهناك صورة أخرى لهذه الكلمة هى "قومس" وثالثة هى "قلمس" ومعناها كذلك البئر والبحر الذى يحتوى على ماء كثير، ويطلقون على البحر "خضم" و"خضرم" و"البحر الغطمطم" (انظر القاموس للفيروز آبادى) لعلك بمزيد من البحث تجد الكثير من الكلمات عن البحر، ويمكن أن نستدل من هذا كم كان البحر محبوبا لدى العرب، وأنهم اشتقوا له العديد من الأسماء والألفاظ.

الكلمات الدالة على السفينة والباخرة

كانت هناك كلمتان تطلقان على السفينة والباخرة بشكل عام فى اللغة العربية القديمة وهما: "السفينة" و"الفُلك" وكان القرآن الكريم يستعمل كلمة "الفلك" أكثر فى حين كان شعراء العرب القدامى يستعملون فى الغالب كلمة

”سفينة“ وكلتاهما من الكلمات العربية الفصيحة، ومعنى ”سفن“ هو نحت الخشب بالقدوم (الفاأس) وعلى هذا فمعنى ”سفين“ و”سفينة“ الخشب المنحوت بالقدوم، ويتضح من هذا لماذا تم إطلاق اسم ”سفينة“ عليها. ومعنى ”فلك“ هو موج البحر، ولعله لا توجد أية علاقة بين هذا وبين ”الفلك“ بمعنى سفينة.

وكان شعراء العرب فى الجاهلية مثل طرفة والأعشى يستعملون كلمة أخرى هى ”بوصى“ بمعنى سفينة، ولكن اللغويين صرحوا بأنها كلمة فارسية تعريب لكلمة ”بوزى“ وكان كلاهما أى طرفة والأعشى يستعملان كلمة أخرى هى ”خلية“ للإشارة إلى السفينة الكبيرة أى الباخرة، وقد ورد فى القرآن الكريم كلمة فى صورة واحدة للتعبير عن بواخر وهى كلمة ”جارية“ (الحاقة - ١) و”جوارى“ فى صورة الجمع (الشورى - ٤ والرحمن - ١) ومعناها جارية وسائرة.

وكانت المراكب الصغيرة تصاحب البواخر الكبيرة من أجل حمل أثقال الأمتعة الزائدة وقت الخطر، وكانوا يطلقون عليها ”قارب“ القارب السفينة الصغيرة مع أصحاب السفن الكبار البحرية كالجنائب لها تستخف لحوائجهم (لسان العرب) وتجمع على ”قوارب“ و”أقرب“ وقد ورد فى حديث الدجال: ”فجلسوا فى أقرب السفينة“ (صحيح مسلم - ذكر الدجال).

وفى عهد الدولة العباسية استعمل الكثير من الكلمات الجديدة بمعنى سفينة، فأبو على محسن التنوخى المتوفى سنة ٢٨٤هـ. يذكر فى كتابه ”نشوار المحاضرة“ السفينة التى يركبها أمراء دجلة باسم ”طيار“^(١) فى العديد من المواضع ويذكرها باسم ”زورق“^(٢) أيضا، وهو عبارة عن سفينة صغيرة جدا للتنزه، وهكذا ظهرت كلمة أخرى هى ”سنبك وسنبوك وسنبوق“، وكانوا يطلقون عليها اسم سفينة صغيرة طبقا لقول الخفاجى فى القرن الحادى عشر، والتى كان أهل الحجاز

(١) نشوار ص ١٦ و ٢٩ ، طبعة مارجليوث.

(٢) نشوار ص: ٢٦، طبعة مارجليوث.

يستخدمونها بشكل خاص بمعنى "معدى" وجمعها "معدى" ويطلقونها على السفينة الصغيرة^(١).

الملاحة والملاح

أعم كلمة فى اللغة العربية للتعريف بـ "جهاز رانى" هى الملاحة، يقولون لما كانت مياه البحر مالحة وأجاجاً، والعربى يطلق على كلمة "كهارى" و "تمكين" كلمة ملح، لهذا اشتقوا كلمة ملاح من ماء البحر أولاً ثم بدأوا يطلقون لقب ملاح على العاملين فى البحر، وأطلقوا كلمة ملاحة على وزن فعالة على من يحترف العمل فى البحر، والكلمة الثانية التى سموهم بها هى "سفانة" وهى كما يبدو مشتقة من السفينة، وعلى هذا يقولون "ملاح" و"سفان"، ويستعملون أيضاً كلمة بحار المشتقة من بحر.

واستعمل الملاحون العرب فى الخليج الفارسى فيما بعد كلمة "تاخوذة" وجمعوها على "نواخذة" وهذه الكلمة مشتقة من تركيب هندى فارسى، ونعرفه بكلمة "تاخدا" وهذا الـ "تاؤخدا" تركيب مقلوب لـ "خدائى ناؤ"، وكذلك كان البحارة العرب فى بحر الروم يستعملون كلمة "نوتى" لمن بالباخرة أو يقودها (القبطان)، ونجد هذا المسمى أيضاً عند شعراء الجاهلية مثل الأعشى، وفى عهد الصحابة (لسان العرب فى كلام ابن عباس) وأصحاب اللغة يذكرون معناه هكذا: "النوتى الملاح الذى يدبر السفينة".

وهذه الكلمة لو وزناها طبقاً للأوزان العربية، فإنها تلفظ فى شكل "نوات"، ويروى عن ابن عباس فى تفسير إحدى الآيات قوله: "إنهم كانوا نواتين أى ملاحين" (لسان العرب).

وكلمة نوتى رغم أنها مستعملة فى اللغة العربية منذ زمن قديم لكنها لم تكن عربية خالصة، وقد صرح الجوهري فى الصحاح أنها من التعبيرات الشائعة عند

(١) شفاء الغليل.

أهل الشام (انظر: الصحاح - كلمة نوت "وهو من كلام أهل الشام") ويستدل من هذا على أن هذه الكلمة دخلت بلاد العرب من بلاد الروم عن طريق الشام وهي في الأصل كلمة لاتينية "nautians" وفي الفرنسية "nautique" وفي الإنجليزية "navy" و"navigation" و"nautical" وغيرها من الكلمات المشتقة من اللاتينية.

ولكن هل كلمتنا الهندية "ناؤ" لا يمكن أن تكون أصلاً لتلك الكلمات؟ لقد استوطن جنوب الهند قوم من أشرف العرب هم "نأئت ونوائت"، ويعتقد أنهم هم أنفسهم النوائتون؛ أي أولاد الملاحين العرب الذين أقاموا على سواحل الهند بعد ذلك.

وفي هذا الصدد هناك كلمة عجيبة وغريبة هي كلمة "خلاسى" التي تفهمها خطأ بأنها "خلاصى" ونطلقها على أدنى العمال والملاحين بالباخرة، ويقولون خلس في العربية على ما هو خليط من الأبيض والأسود، ويطلقون على هذا الطفل "خلاسى" إذا كانت أمه سوداء وأبوه أبيض، أو أبوه أسود وأمّه بيضاء، وفي لسان العرب: "والخلاسى" إذا كانت أمه سوداء وأبوه أبيض، أو أبوه أسود وأمّه بيضاء، وفي لسان العرب: "والخلاسى الولد بين الأبيض وسوداء أو بين أسود وبيضاء، وقال الأزهري: سمعت العرب تقول للغلام إذا كانت أمه سوداء وأبوه عربياً فجاءت بولد بين لونيهما غلام خلاسى والأنثى خلاسية" أي أن الأم حبشية والأب عربى، وكان هذا النوع من الكلمات قد ظهر في التطور والرقى عند العرب مثل مصطلح "يور يشين" في العصر الحاضر، وبعد هذا الشرح والتفسير نضع هذه الحقيقة نصب أعيننا؛ وهى أن الأحباش ظلوا دائماً يتقلدون الوظائف الدنيا في البواخر العربية، وكان العرب يحتفظون في بيوتهم بجوارٍ من الأحباش، وكانت لهم أولاد منهم، وكانوا يلحقون في أعمال تلك البواخر ويطلقون عليهم اسم "خلاسى".

وهناك كلمة عربية أخرى بمعنى ملاح، وهى "دارى" وهذه الكلمة قديمة إلى هذا الحد بحيث وردت فى كلام الإمام على رضى الله عنه كأنه قلع دارى" ومعنى دارى الملاح الذى يلى الشراع، وتوجد كلمة أخرى بمعنى ملاح وهى «صارى»؛ وهى عربية وقد ورد ذكرها فى إحدى قصائد الأعشى ميمون.

بعد ذلك أتى كلمة ربان فى اللغة العربية وتطلق بشكل عام على القبطان، وفيما يبدو قياسا أنها مشتقة من الكلمة العربية رب بمعنى مالك وسيد، وهذه المعانى كلها فى العربية القديمة، ولكن لا عجب فإن هذه الكلمة تعريب للكلمة الفارسية "رهبان" وهو الشخص الذى يراقب الباخرة، وأنها تبخر فى الطريق المناسب، كما أن كلمة "ديدبان" (أى حارس) كلمة فارسية خالصة يستعملها الملاحون العرب بشكل عام؛ حيث كان هناك صندوق صغير على صارٍ مرتفع يجلس عليه رجل يراقب الطريق أمام الباخرة، وهل تمر أمامها أية باخرة أخرى، أو يعترضها جبل أو عاصفة أو أية آفة أخرى، وكانوا يطلقون عليه اسم "ديدبان".

كان الملاحون فى العصر العباسى يقسمون طاقم العاملين فى الباخرة إلى قسمين هما: الملاحون المعتادون والخلاسيون أصحاب الأرجل، وكانوا يطلقون اسم الرؤساء^(١) على كبار البحارة، ومفردها رئيس وتغيرت بعد ذلك وصارت "ريس" ومعناها قبطان الباخرة، وكانت الكلمة العربية الأخيرة المستعملة بهذا المعنى فى القرنين التاسع والعاشر الهجريين هى: "المعلم" وهناك كلمة بهذا المعنى قليلة الاستعمال هى: "راز" ولها أشكال أخرى "رائز وريز" وهى مشتقة من "روز" ومعناها تجربة وامتحان وصناعة^(٢).

(١) المسعودى ك مروج الذهب. المجلد الأول. طبعة باريس، ص ٢٨٢.

(٢) لسان العرب وشفاء الغليل.

الكلمات الخاصة بالموانئ:

المرفأ هي أقدم الكلمات في اللغة العربية التي تشير إلى الميناء، وهي مشتقة من رفاً ومعناها وقوف السفينة، وقد جاءت كلمة ميناء بهذا المعنى بعد ذلك وجمعها موانئ، ومن الممكن أن تكون هذه الكلمة مشتقة من "أنا" ومعناها وقوف واستقرار وقيام وبقاء، وتجد هذه الكلمة في كتب القرن الثالث الهجري (كتاب البلدان لليعقوبي سنة ٢٧٧هـ ص ٢٢٨) ويتحدث بها في العصر الحاضر.

فقد دخلت كلمة "أسكله" بهذا المعنى عن اللاتينية، ودخلت كلمة "بندر" إلى العربية عن الفارسية، وأطلقوا كلمة خور وخليج على لسان البحر في اليابسة.

السواحل

كلمة "جدّ" من الكلمات القديمة لساحل البحر، وجاء منها اسم مدينة جدة المدينة الساحلية المشهورة بالحجاز، وبعد ذلك تأتي كلمات شط وشاطئ، وكلمة ساحل الشهيرة بوجه عام، كما أن كلمات ضفة، وسيف، وعبر وجيزة، ترد بهذه المعاني أيضاً، ومعنى كلمة عراق هو أرض المراعي الخضراء النضرة التي تقع على الساحل (لسان العرب) وقد ذكر الخفاجي في كتابه شفاء الغليل المؤلف في القرن الحادي عشر كلمة "مهرقان" باعتبارها اسماً للساحل^(١).

الكلمات العربية حول الملاحة

نذكر فيما يلي جميع الكلمات العربية التي تتعلق بالملاحة، والتي نستدل منها كم أحدث هؤلاء القوم من تطور واضح في هذا المجال: إقلاع، وإنشاء، وإشراع، وإرشاء وإرساء، وجذف، ومجداف، ومجداف، ومردى، ومقذف، ومقذاف، وسكات (مجداف)، وكوثد (مجداف)، وقلع (شراع)، وشراع، وجل (قلع)، وطائق (ما بين خشبتين من السفينة)، ودقل، وصارى، وقلس (حبل)، وجؤجؤ (الجزء الأمامي للسفينة) ودسار، ومسمار، وتسمر، وخزر، وقلق، ولوح، وملاح (رياح صديقة)، وشحن، زيار (حبل)، ومخر، وسابور وسابور وصبر (ما يثقل به السفينة).

(١) لسان العرب وشفاء الغليل ص ١٨٠.

الكلمات الجديدة

جميع تلك الكلمات هي كلمات عربية خالصة وقديمة، وعندما طور العرب الملاحه بعد الإسلام، ظهر الكثير من الكلمات الجديدة منها على سبيل المثال: "خطف" أى أبحرت الباخرة بعد فك الخطاف. يقول سليمان التاجر (سنة ٢٢٥هـ) فى رحلته: "هذه كلمة يستعملها أهل البحر يعنى يقلعون إلى موضع" (ص ١٥ طبعة باريس)، والمعنى القديم لهذه الكلمة هو "خطف" أو "اختلس". كذلك "إقلاع" وكانت بمعنى فتح الشراع، وبدأوا يتداولونها بمعنى إقلاع السفينة وإبحارها. معنى كلمة "عذب" الماء الحلو غير المالح اشتقوا منها كلمة "استعذاب" ومعناها ملأ السفينة بالماء العذب (سليمان ص ١٥).

وهناك معنى جديد آخر من معانى الساحل وهو "بار" ولعله مأخوذ عن السنسكريتية أو الفارسية، ويذكر سليمان أحد المواضع كلاه بار" عند ذكره لسواحل مدراس، ثم يقول: "والساحل كان يقال له بار" (ص ١٨).

وقد ذكر علماء اللغة الفارسية معنى "بار" بـ"أنبوه" و"جمعيت" (انظر: معجم فرهنك جها نجيرى)، ولكنه يشير هنا إلى "رود بار" و"جوثبار"، ثم نتجه ناحية أفريقيا فنجد "زنجبار" (أى ساحل الزنج)، وفى جنوب الهند "مليبار" وكلاه بار"^(١)، وهى جزء من أسماء البلاد والمدن الساحلية، و "بار" تقابل "وار" فى السنسكريتية مثل: تهاوار ولعلها تشير كذلك إلى نفس المعانى.

الفرق بين مصطلحات بحر الهند وبحر الروم

كانت هناك فروق كذلك فى المصطلحات بين بحر الهند وبحر الروم، فعلى سبيل المثال كان البحارة يطلقون على الشراع فى الخليج الفارسى وبحر الهند اسم "دقل"، وفى بحر الروم اسم "صارى"، وتسميه أرباب المراكب فى بحر الصين وغيره الدقل، ويسميه رجال البحر الرومى الصارى (ملحق المسعودى: سفرنامه أبو الحسن السيرافى ص ١٩٦).

(١) كلاه بار، تعنى الملكة والساحل (المترجم).

والمعنى القديم لكلمة "تعبيه" هو إعداد العدة والمتاع وتجهيزه، ثم دخلت الجيش بمعانيها الصحيحة، ثم استعملت بعد ذلك بمعنى التأهب وعمل الترتيبات للء الباخرة وشحنها وتعبئتها (سليمان ص ١٥). كذلك كلمة "نجل" المعنى العربى القديم لها هو الرمى والقذف والإلقاء وبعد ذلك أخذوا يطلقونها بمعنى إخلاء السفينة من الأمتعة والبضائع والعضش (عجائب الهند لابن شهريار ص ١٦). ركاب جمع راكب وكانوا يطلقونها على كل راكب، ولكنها فيما بعد أطلقت بمعنى كل مسافر يركب السفينة خاصة، وكذلك "مركب" (بمعنى الركوب) وهو خاص بالسفينة. وكانوا أول الأمر يقولون "خب" لجرى الخيل وعدوه، ثم استعملوها بعد ذلك بمعنى عاصفة الرياح (عجائب الهند ص ٤٢ - ٤٦)، ويفسر هذه الكلمة الرحالة البحرى أبو الحسن السيرافى فى القرن الثالث فيقول: "وتفسير الخب الشدة العظيمة فى البحر. ص ١٩٥".

الألفاظ الدخيلة

الكثير من الألفاظ الأجنبية دخلت إلى اللغة العربية، فقد انتشرت الألفاظ والمصطلحات الفارسية بين أهالى الخليج الفارسى، والهندية بين ملاحى بحر الهند، والصينية بين الملاحين الصينيين، والرومية واللاتينية بين الربانة فى بحر الروم، ونذكر فيما يلى بعض الألفاظ على سبيل المثال:

(الألفاظ الفارسية)

الأصل	المعنى	اللفظ	الأصل	المعنى	اللفظ
ناخدا	الملاح	ناخوذه	زوره	المركب الصغير	زورق
برواز	حافة السفينة	فرواز	رهبان	القبطان أو الطيار	ريان
لنكر	مرسى السفينة	أنجر-لنجر	رهنامه	خريطة طرق السفينة	رهانج-رهمانى
ديديبان	حارس	ديديديبان	سنبوذه	المركب الصغيرة	سنبوك، سنبوق سنبك،

(الألفاظ الهندية)

الأصل	المعنى	اللفظ	الأصل	المعنى	اللفظ
-	حبل الشراع	جوش	دونكى	السفينة الصغيرة	دونيج
-	حبل من لحاء	كثير	بيره	أسطول	بارجة ويبرجه
-	شجرة جوز الهند		هورى	السفينة الصغيرة	هورى
بنيا	تاجر هندي ثم المسافر بالبخارة عامة	بانانى	بلنك	غرفة السفينة	بلنج

كتب اللغوى القديم ابن دريد (المتوفى سنة ٢٢١هـ) فى كتابه جمهرة اللغة كلمة "سابجة" وبيّن معناها بقوله: "السابجة قوم من الهند يستأجرون للقتال فى السفن" (٥٠٤/٣) والأصل الهندى لكلمة "سابجة" غير معروف.

الألفاظ الصينية

هناك كلمة "جنك" وهى كلمة صينية وقد ذكرها ابن بطوطة عند ذكر السفن الصينية، واستعملها عندما ركب سفينة صينية من جنوب الهند ومعناها السفينة الكبيرة، والكلمة الثانية هى "زو" وهى فى اللغة الصينية "زاو" وهى نوع من السفن.

(الألفاظ اليونانية واللاتينية)

الأصل	المعنى	اللفظ	الأصل	المعنى	اللفظ
أكرو تيريان	غبار - أتربة	كرطيل	إيكيانوس	المحيط الأعظم	أوقيانوس
كركورس	السفينة الكبيرة	فوقور	أستوما	قعر البحر	أسطم
كيريا	عمود الشراع	قرية	كريباس	الرياح الشمالية فى السفينة	جربيا
أدولس	السفينة	عدولية	كونيا	الخليج	جون
ناؤلان	حمل وأجر	نول - ناؤلون	أستوما	الجزء الأمامى للسفينة	سظام
ناوتيس	الملاح	نوتى	سلريان	نوع من السفن	شلالرية
كمباس	خريطة الطرق البحرية	كمبارس ^(١)	تونس	حبل	طونس
			كيروس	الزفت أو الزيت الذى كان يطلّى به جسم السفينة	قير

كل هذه الألفاظ وصلت للعرب عن طريق الرومان واستعملوها بدون تكلف وببساطة.

الألفاظ الخاصة بالسفن الحربية

لن أتعرض هنا لذكر السفن الحربية عن قصد فلها بحث مستقل، ومع ذلك أريد التطرق هنا إلى بضعة ألفاظ في هذا الصدد، فقد أخذ العرب كل ما يتعلق بالسفن الحربية عن الرومان، ولهذا دخل فيها الكثير من الألفاظ العربية أيضاً، وأن أول هذه الألفاظ "أسطول" وجمعها أساطيل ومعناها أسطول السفن الحربية، وهى كلمة يونانية (ذكر كل من المقریزی وابن خلدون أساطيل).

ثم يأتى لفظ آخر هو "شلندى" عند ذكر الحروب فى شمال أفريقيا وصقلية، يقول ابن الأثير فى (حوادث سنة ٢٢٧هـ): "فلقبهم أربعون شلندياً للروم وأخذ منهم المسلمون عشر شلنديات".

فكانوا يطلقون كلمة "شلندى" هذه على نوع خاص من السفن الحربية، وهى كلمة يونانية أصلها "سلندين" أو "كلندين". وفيما يتعلق ببحر الروم (البحر المتوسط) تستعمل كلمة أخرى هى "شيني"، ويقول ابن الأثير عند ذكر سكان مدينة المهديّة ضمن (حوادث سنة ٢٠٢هـ): "تسمائة شيني" وكانت هذه نوعاً من السفن الحربية الكبيرة التى كانت تقاد بمائة وأربعين مجدافاً وجمعها "شوانى" (مقدمة ابن خلدون ص ٢١١)، وفى ملحق كتاب "حضارة العرب" نقلت هذه العبارة عن تاريخ صقلية" وهو مخطوط عربى فى مكتبة البابا: "وأما الشيني ويسمى الغراب؛ فإنه يجذب بمائة وأربعين مجدافاً وفيه المقاتلة والمجدافون".

وهناك سفينة حربية أخرى اسمها "غراب" يطلقون على الغراب كلمة "corvett" فى الفرنسية و"corvus" فى اللاتينية، وكلا اللفظين من أصل واحد لكن لا يعرف أصلهما ومن ذا الذى نقلهما؟ والخفاجى وهو من كتاب القرن الحادى عشر كتب فى شفاء الغليل: من غير المؤكد هل استعمال هذه الكلمة على

سبيل التشبيه للسفينة أو لأى سبب آخر؟ وقد استعمل أصفى مكى الكجراتى كلمة جديدة هى "برشته" إشارة إلى السفينة فى كتابه "ظفر الواله" (١)، وهو مؤلف عربى فى تاريخ سلاطين الكجرات.

وقد ظهر فى اللغة العربية الكثير من الألفاظ الجديدة الأخرى للدلالة على الأنواع المختلفة للسفن الحربية مثل: طرادة، وغرادة، ومسطحات، وحرقة.

وهناك كلمة أخرى هى "بطسة" وتعنى السفينة وجمعها "بطس" وقد استعملها العماد الأصفهانى فى كتابه «الفتح القسى» فى عهد السلطان صلاح الدين الأيوبى (انظر ص ٢٨٤ طبعة أبريل).

وكانوا يطلقون فى العربية كلمة "دار الصناعة" على المكان الذى يتم فيه بناء السفن الحربية وصناعتها، وهذه الكلمة انتقلت إلى اللغات الأوربية عن طريق اللغة الإسبانية فأصبحت "درسنا" و "أرسنال".

الألفاظ البحرية العربية فى اللغات الأوربية

الألفاظ العربية والفارسية الآتى ذكرها تستعمل حتى اليوم فى اللغات الأوربية عن طريق اللغتين الإسبانية والبرتغالية، ويتضح من ذلك إلى أى مدى استفاد الأوربيون من التطور والرقى البحريين عند العرب.

اللغات الأوربية	الأصل العربى
Fr.darseen.en. Arsenal.	دار الصناعة
Pr.Amiralh. fr.Amiral. En. Admiral.	أمير البحر- أو -أمير الرحل
Arraez	الرئيس
Corvett.	غراب

(١) ظفر الواله. المجلد. ص ٣٦ و ٤١ طبعة لندن.

Fluga.	فلك
Calpat.	قلق
Anchor.	أنجر - لنجر
Alhurrego.	الحراقة
cable	حبل وكبل

لقد أسهبنا فى بحث هذه الألفاظ قصداً، لأننا لو سبرنا غور تلك الألفاظ لوضعنا بين أيدينا مثالا مجسماً للملاحة عند العرب وتطورها وانتشارها، واتضح من خلالها التاريخ الكامل لاختلاطهم وعلاقاتهم مع الشعوب المختلفة.

إن فهرس الألفاظ العربية القديمة التى ذكرتها آنفا سواء كانت عربية الأصل بشكل خاص أم دخلت العربية عن أية لغة أخرى، تكشف لنا أن العرب كان لديهم شغف بالملاحة قبل الإسلام أيضاً.

الملاحة فى الشعر العربى القديم

كان الشعر هو المصدر الوحيد لتاريخ العرب قبل الإسلام، وفيما يبدو أننا نستطيع أن نتلمس فى أشعار شعرائهم ذخائر من الألفاظ المتعلقة بالبحر والنهر والملاحة، خاصة الذين يسكنون منهم على شاطئى النهر أو البحر، وهكذا نجد فى شعر أولئك الشعراء فى الغالب تلميحاتهم وإشاراتهم خاصة الشعراء العرب الذين كانوا فى بلاط الملوك العرب فى العراق، والذين كانوا يتنقلون ذهاباً وإياباً فى البحرين والخليج الفارسى، وكانوا يحكمون على شواطئ دجلة والفرات ويطلقون عليهم المناذرة أو آل منذر بشكل عام وكانت الحيرة قصبة ملكهم.

لقد ذكر الشاعر العربى الشاب طرفة - الذى عاش قبل الإسلام بعشرين أو خمسة وعشرين عاماً وينتمى إلى البحرين والحيرة - فى قصيدته المشهورة ضمن المعلقات السبع ناقتة السريعة عدة مرات، وشبه محملها المهتز يمناً ويسارا

بالسفينة الكبيرة المتمايلة ذات اليمين وذات الشمال، والرقبة الطويلة لناقته
بمجداف السفينة حيث يقول:

كأن حدود المالكية غدوة خلايا سفين بالنواصف من دد
عدولية أو من سفين ابن يامن يجور بها الملاح طوراً ويهتدى

صور الشاعر طرفة في تلك الأبيات إبحار الملاحين بسفنهم في بحر لجى لا
ساحل له، فيضلون الطريق أحياناً، ويهتدون إلى الطريق السليم أحياناً أخرى
بطريقة رائعة، وفي البيت الأخير يذكر اسم الملاح العربي ابن يامن، وكان يمتلك
الكثير من السفن، ويقولون إن ابن يامن كان من سكان غرب البحرين، وقد صنع
سفناً عظيمة وصارت شهرته بمنزلة ضرب المثل وقد ذكر امرئ القيس ابن يامن
في بيت من شعره، وأنه كان مالكاً للكثير من البساتين والحدائق بالقرب من قصر
المشقر في البحرين يقول:

أو المكرعات من نخيل ابن يامن دوين الصفا اللائي يلين المشقرا^(١)
"والمشقر حصن في البحرين بناه كسرى" (جمهرة أشعار العرب لابن دريد ص
١٢٩).

على كل حال سواء كان ابن يامن هذا ملاحاً أو صانع للسفن فقد كان في العصر
الجاهلي، ولكن اسم يامن هو صيغة عربية للاسم العبري "يامين"، وفي تقديري
أنه كان أحد يهود العرب الذين كانوا يتاجرون في السفن في ذلك العصر، ويصور
طرفة بعد ذلك السفينة وهي تبحر بقوة في البحر وتمخر عبابه، وكأنها تشق
البحر بطريقة تبدو وكأنك تشاهدها:

يشق حباب الماء حيزومها بها كما قسم الترب المفائل باليد

(١) ديوان امرئ القيس، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم: القاهرة. دار المعارف ١٩٨٤م، ص ٥٧
والمكرعات النخيل المغروس في الماء (الترجم).

بعد ذلك يمدح طول رقبة ناقته في أحد الأبيات هكذا:

وأطلع نهاض إذا صعدت به كسكان بوصى بدجلة مصعد

ويتضح من هذا البيت حالة سير السفن في نهر دجلة في ذلك العصر، والأمر الجدير بالتأمل هنا لفظتان وردتا في بيتي شعر طرفة، حيث استعمل في البيت الأول لفظ عدولية للدلالة على السفينة، والتي علمنا أننا أنها يونانية، كان الرومان يستعملونها وهي من مصطلحات بحر الروم. وفي البيت الثاني نعت السفينة بـ "بوصى" وهي فارسية الأصل ومستعملة في الخليج الفارسي ونهر دجلة، إن استعمال شاعر واحد في قصيدة واحدة معنى واحد بلفظين مختلفين ينتميان لقومين ولغتين وبحرين مختلفين، يؤكد أن العلاقات البحرية للعرب كانت متوازنة مع أكبر شعبين في العالم ذلك الوقت، فكانوا يرتبطون هنا بالخليج الفارسي وهناك ببحر الروم.

كان الشاعر الأعشى ميمون من مشاهير العرب في الجاهلية مرتبطاً كذلك ببلاط الحيرة، وسنحت له الفرصة كثيراً لرؤية دجلة والفرات والخليج الفارسي ويذكر البحر والسفينة في أبيات عديدة، حيث يشبه ممدوحه بالنهر الذي يفيض وبالبحر الذي يتدفق بالجود والكرم. يقول:

وما مزيد من خليج الفرات جون غوار به تلتطم
يكب الخلية ذات القلاع قد كاد جؤجؤها ينحطم
يكأكأ ملاحها وسطها من الخوف كوئلها يلتزم

لقد رسم هذا الشاعر الجاهلي في تلك الأبيات صورة كاملة لمشهد العواصف البحرية. ويصور في قصيدة أخرى مشهداً لسحب كرم ممدوحه بتلك الألفاظ:

وما رائح رُوحتَه الجنوب يروى الزروع يعلو الديارا

يكب السفين لأذقانه ويصرع بالعبر أثلا وزارا
إذا رهب الموج نويته يحط القلاع ويرخى الزيارا

هذه الأشعار تصور أيضا حالة الملاح فى وقت الرياح والعواصف وتلاطم الأمواج، ويذكر له بيت شعر آخر فى السفينة وموج نهر الفرات (١).

مثل الفراتى إذا ما طما يقذف بالبوصى والماهر

نجد عند الأعشى كلمة "نوتى" اللاتينية، وكلمة "بوصى" (٢) الفارسية، وهكذا فقد جمع العرب كلا المركزيين البحريين فى موضع واحد.

على أن أكثر الأبيات إثارة للعجب هو بيت فى الفخر للشاعر البطل المغرور عمرو بن كلثوم من قبيلة بنو تغلب التى استوطنت ديار ربيعة (العراق) وهذا البيت فى القصيدة الخامسة من المعلقات السبع، يقول فى حماس الفخر:

ملأنا البر حتى ضاق عنا وموج البحر نملؤه سفينا

ولا يوضح هذا البيت الشجاعة البحرية للعرب فحسب بل وقوفهم على الحروب بالسفن الحربية كذلك.

وهناك شاعر تغلبى آخر هو الأخنس بن شهاب التلبى يقول فى مدح قبيلته لكيز بن عبد القيس:

لكيز لها البحران والسيف كله وإن يأتها بأس من الهند كارب (٣)

وهذا البيت يلقى الضوء على العلاقات البحرية لهذه القبيلة مع الهند، وهناك شاعر عربى آخر يصور سرعة السفينة فى البحر فيقول (٤):

(١) ارجع إلى الأبيات فى ديوان الأعشى، طبعة جب التذكارية سنة ١٩٢٨م، ترتيب رو دالف جبر ص ٢١ و ١٠٥.

(٢) البوصى كلمة فارسية أصلها بوزى (الجوالقى: العرب من الكلام الأعجمى. القاهرة ١٣٦١هـ، ص ٥٤).

(٣) ابن حائك الهمدانى ص ٢٠٤ (المؤلف) صفة جزيرة العرب. دار اليمامة، الرياض (المترجم).

(٤) لسان العرب، لفظ قلع.

مواخر فى سماء اليم مقلعة إذا علت ظهر موج ثمت انحدرت

الملاحة فى القرآن الكريم

القرآن الكريم هو أعظم ثروة محفوظة لتاريخ العرب فى الجاهلية، وهو موجود منذ ذلك الوقت وحتى الآن، وقد سلم من التغيير والتحريف، وما ذكر فى القرآن الكريم عن البحار والسفن من الكثرة بمكان يصعب معه جمعه فى هذا الكتاب، فقد ورد ذكر السفن فى القرآن الكريم فى ثمانٍ وعشرين آية، ثلاثٍ وعشرين آية منها وردت مع كلمة "فلك"، ووردت كلمة "جوار" فى موضعين، وجاءت كلمة "سفينة" فى آية، و"ذَاتِ الْوَاحِ وَدُسْرُ" فى آية أخرى، وكلمة "جارية" فى آية ثالثة.

وكانت بداية تاريخ السفينة فى القرآن الكريم مواكبة لطوفان سيدنا نوح فقد صدر الأمر لسيدنا نوح ببناء السفينة: "وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا" (هود: ٢٧).

فبأى أدوات تم بناء هذه السفينة؟ يبدو الجواب واضحاً من هذا التلميح: "وَحَمَلْنَاهُ عَلَىٰ ذَاتِ الْوَاحِ وَدُسْرُ" (القمر: ١٣).

ويتضح من هذا أنهم كانوا يصنعون السفينة من خلال ثقب الألواح الخشبية ووضع المسامير وتثبيتها فى تلك الثقوب، فتبدو هكذا قوية ومحكمة لدرجة أنها تبحر بهم وتتحمل أمواج كالجبال من شدتها. "وَهِيَ تَجْرِي بِهِمْ فِي مَوْجٍ كَالْجِبَالِ" (هود: ٤٢).

كانت هذه السفينة كبيرة ومرتفعة كالجبال، وكانت تتراعى وهى تتجول بين أمواج البحر معتمدة على الرياح، وهى عندما تسير بأمان وسلام تتجلى فيها قدرة الله تعالى، يقول تعالى:

"وَمِنْ آيَاتِهِ الْجَوَارِي فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ (٣٢) إِنْ يَشَأْ يُسْكِنِ الرِّيحَ فَيَظْلَلْنَ رَوَاكِدَ عَلَى ظَهْرِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ" (الشورى: ٣٢)

وهناك آية أخرى يتضح منها أن أشرعة تلك السفن عالية كالجبال أيضاً "وَلَهُ الْجَوَارِي الْمُنشآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ" (الرحمن: ٢٤).

ويذكر الله تعالى في غير موضع في القرآن الكريم الناس عموماً والعرب خصوصاً بأنه رزقهم بالسفن وسخرها لهم لكي تحملهم هم وأمتعتهم وتجارتهم وتطوف بهم بسهولة في كل مكان:

"اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ" (الجاثية: ١٢).

"أَلَمْ تَرَى أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَا فِي الْأَرْضِ وَالْفُلُكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ" (الحج: ٦٥).

وذكر تعالى في أحد المواضع الأنهار الصغيرة أيضاً علاوة على البحر؛ والمقصود منها غالباً الخليج الفارسي ودجلة والفرات والبحر الميت ونهر النيل؛ حيث كان العرب عامة وتجار قريش بشكل خاص يترددون عليها جيئة وذهاباً.

"وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُلُكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْأَنْهَارَ" (إبراهيم: ٢٢).

هذه السفن التي كانت تحمل أغراضهم في ذلك الوقت، وكان العرب يستخدمونها وردت تفاصيلها في هذه الآية: "وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَلِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلُكَ مَوَاحِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ" (النحل: ١٤).

وقد ذكر بحران في أحد المواضع أحدهما عذب والآخر مالح، ويستخرجون منهما اللؤلؤ والمرجان والأسماك وتسير فيهما السفن كذلك، والمقصود من هذين البحرين الخليج الفارسي ونهر الفرات، فماء الفرات عذب وماء الخليج مالح.

"وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فَرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَذَا مَلْحٌ أجاجٌ وَمَنْ كُلٌّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حَلِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَسْتَخْرِجُونَ حَلِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلُكَ فِيهِ مَوَاحِرَ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ" (فاطر: ١٢).

كما ذكر هذان البحران أيضاً في سورة الرحمن: "مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ (١٩) بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ (٢٠) فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (٢١) يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللَّؤْلُؤُ وَالْمَرْجَانُ (٢٢) فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (٢٣) وَلَهُ الْجَوَارِي الْمُنشآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ (٢٤) فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (٢٥) (الرحمن: ١٩ - ٢٥).

كانت هذه السفن تسيير بقوة الرياح المواتية الطيبة ومعتمدة عليها. "وَمَنْ آيَاتِهِ أَنْ يُرْسِلَ الرِّيحَ مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُمْ مِنْ رَحْمَتِهِ وَلِتَجْرِيَ الْفُلُكُ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ" (الروم: ٤٦).

يتضح جليا من تلك الآيات السابقة أن العرب كانوا يستخدمون صناعة السفن والملاحة لثلاثة أغراض هي:

١ - صيد السمك بالسفن.

٢ - استخراج اللؤلؤ والمرجان من البحر.

٣ - التجارة وحمل البضائع والمنتجات التجارية إلى الدول الأخرى وفي الاستثمار والرياح.

كم كان سفر الإنسان الضعيف والعاجز محفوفاً بالمخاطر ومهدداً بها، ورهنا برحمة الرياح وكرمها على عدة ألواح من الخشب في بحار لا ساحل لها. وفي هذه الحالة ربما تواجه تلك السفن رياح عاتية معاكسة، وسحب ورعد، وعواصف ولعله تظهر له مناظر مرعبة للموت بين أمواج الماء من كل جانب، وربما يلعب بريق الأمل من أحد الجوانب بين غيوم اليأس فتكون فقط بعناية الله الواحد بقدرته.

"وآيَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ (٤١) وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ (٤٢) وَإِنْ نَشَأْ نُغْرِقْهُمْ فَلَا صَرِيخَ لَهُمْ وَلَا هُمْ يُنقَذُونَ (٤٣) إِلَّا رَحْمَةً مِنَّا وَمَتَاعاً إِلَى حِينٍ (يس: ٤١ - ٤٤).

وفى آية أخرى تعرض للعرب عامة ولقريش خاصة صورة من عجز الإنسان وبؤسه وضعفه، فهو يتذكر الله فى الوقت الذى يكون فيه فى البحر، وبعد نجاته يعود مرة ثانية إلى الجموح فى خيلائه بتأثير خمر الغفلة من خلال مرآة تجاربه ومشاهداته الشخصية.

﴿فَإِذَا رَكِبُوا فِي الْفُلِكِ دَعَوْا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ إِذَا هُمْ يُشْرِكُونَ﴾ (العنكبوت: ٥٦).

وقد ورد هذا الموضوع فى آية أخرى بطريقة مؤثرة:

“أَلَمْ تَرَى أَنَّ الْفُلُكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَةِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ (٣١) وَإِذَا غَشِيَهُمْ مَوْجٌ كَالظَّلْمِ دَعَوْا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ فَمِنْهُمْ مُقْتَصِدٌ وَمَا يَجْحَدُ بِآيَاتِنَا إِلَّا كُلُّ خَتَّارٍ كَفُورٍ (٣٢)” (لقمان: ٣١ - ٣٢).

وقد اختيرت طريقة أكثر رسوخاً فى الذهن من هذه فى سورة الإسراء حيث يخبرنا الله تعالى فيها بإحساناته أولاً، ثم يوضح نكران الإنسان للجميل وكفره بنعمة الله:

“رَبِّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلُكَ فِي الْبَحْرِ لَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا (٦٦) وَإِذَا مَسَّكُمُ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلُّ مِنْ تَدْعُونَ إِلَّا إِلَهُكُمْ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ أَعْرَضْتُمْ وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا (٦٧) أَفَأَمَنْتُمْ أَنْ يَخْسِفَ بِكُمْ جَانِبَ الْبَرِّ أَوْ يُرْسِلَ عَلَيْكُمْ حَاصِبًا ثُمَّ لَا تَجِدُوا لَكُمْ وَكِيلًا (٦٨) أَمْ أَمَنْتُمْ أَنْ يُعِيدَكُمْ فِيهِ تَارَةً أُخْرَى فَيُرْسِلَ عَلَيْكُمْ قَاصِفًا مِنَ الرِّيحِ فَيَغْرِقَكُمْ بِمَا كَفَرْتُمْ ثُمَّ لَا تَجِدُوا لَكُمْ عَلَيْنَا بِهِ تَبِيعًا (٦٩) وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ” (الإسراء: ٦٦ - ٧٠).

على أن الصورة الأكثر تأثيراً ورسوخاً فى الذهن فى مجموعة الصور والمشاهد هذه هى فى الآيات التالية التى يتضح منها أن الأمواج نائمة فى البحر ونحن نركب فى السفينة والسفينة تتهادى فى سيرها، وفجأة تهب الرياح وتتلاطم

الأمواج وتحطم شراع السفينة، وتبدأ الألواح الخشبية فى الاهتزاز وركاب السفينة منهمكون فى الدعاء والتضرع بعد الصياح والعيول ويقرون لله بالقول فى مستقبل أيامهم. يقول تعالى:

هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِكِ وَجَرِينَ بَيْنَ يَدَيْهِ طَيْبَةً وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ لَئِن أَنْجَيْتَنَا مِنْ هَذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ (٢٢) فَلَمَّا أَنْجَاهُمْ إِذَا هُمْ يَبْغُونَ فِي الْأَرْضِ بِغَيْرِ الْحَقِّ (يونس: ٢٢ - ٢٣).

فى تلك الآيات تتعرض السفن للمخاطر ويبكى المسافرون ويتصايحون ثم يأتى الخلاص والنجاة، لكنهم بعد أن نزلوا على الأرض نسوا هذه المصيبة. وقد صورت الآيات هذه الحالة بطريقة مؤثرة يبدو منها أن هذه الأحداث التى يخاطب بها القرآن العرب وقريشاً كانوا يواجهونها ليل نهار.

لقد كانت للعرب مهارة خاصة فى أمور البحر، مثل العلم الصحيح بسرعة الرياح واتجاهاتها المختلفة فى مختلف الفصول، والمؤشرات الخاصة للعواصف وكيفية مواجهتها والوصول بأمن وسلام إلى الدول المختلفة من خلال الرياح المعتدلة، وإنقاذ السفن من عواصف الرياح، لقد كانت لسكان البلاد الساحلية والصحراوية ملكة خاصة فى التعرف على مؤشرات العواصف، وكان الملاحون العرب يميزون بين اثنى عشر قسماً من الرياح^(١) هى: الجنوب، والشمال، والقبول، والديبور، وتيمنا، وجربيا والنكباء، وداجن، وأزيب، وباذخش، والحرجف، والصاروف وغيرها. وكانت تيمنا اسماً لرياح جنوبية، ويطلقون فى اللغة العبرية على الجنوب كلمة "تيمن"، وكانوا يسمون الرياح الشمالية جربيا وهى مشتقة من الكلمة اليونانية جريباس، وباذخش يبدو أنها فارسية، لأن "بادهوش" هى الرياح

(١) أبو محمد الحسن بن حائك الهمداني اليمنى المتوفى سنة ٣٢٤هـ/ ٩٤٥: صفة جزيرة العرب، المجلد الأول ص ١٥٤ (طبعة بريل).

المعتدلة، لقد كانت لدى العرب خبرة واطلاع واسعان بالأنواع المختلفة للرياح والخواص المختلفة لتلك الرياح وسرعتها واتجاهاتها، ولكل رياح منها اسم مستقل بها فى لغة العرب، وكان من بينهم كبار المتخصصين فى هذا الفن، وقد راج بينهم علم الأنواء وعلم مهابِّ الرياح بشكل خاص، وقد ألّفت كتباً كثيرة باللغة العربية عن علم الأنواء عند العرب تناولت تجاربهم فيه، وقد توصلنا إلى الأدلة على ذلك من خلال شعرهم، ويعد كتاب الأنواء لأبى حنيفة الدينورى المتوفى سنة 28هـ أهم كتاب فى هذا العلم.

وتشير هذه الآيات من القرآن الكريم إلى تلك الأمور:

"وَمِنْ آيَاتِهِ أَنْ يُرْسِلَ الرِّيحَ مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُمْ مِنْ رَحْمَتِهِ وَلِتَجْرِيَ الْفُلُكُ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ" (الروم: ٤٦).

وبمناسبة السفر فى البحار يقول تعالى:

"فَيُرْسِلْ عَلَيْكُمْ قَاصِفًا مِنَ الرِّيحِ فَيَغْرِقَكُمْ" (بنى الاسراء: ٦٩).

﴿حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِكِ وَجَرِينَ بَيْنَ يَدَيْهِمْ بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ﴾ (يونس: ٣).

ويقول القرآن الكريم بعد ذكر السفن فى البحار:

﴿وَتَصْرِيفِ الرِّيَاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ﴾ (البقرة: ٢٠).

كانت هذه السفن تبحر بالليل وبالنهـار، ففى النهار كانت تعرف الميناء المقصودة من علامات السواحل، ومن الطرق البحرية، ومن الجبال، ولكنها كانت تكتشف الاتجاهات عن طريق النجوم فى ظلمات الليل، وكانت للعرب ملكة خاصة فى هذا الفن أيضاً، وتفيض أشعارهم بتلميحات عن النجوم، وكانوا يحددون اتجاهات النجوم بحسب موقع الدول، ويسمون أكثر النجوم بأسماء الدول، وكانوا يستعملون فى تلك الأعمال بنات النعش، والفرقدين، والثريا، والشعري، وسهيل،

والزهرة، ودبور، ودبران وعشرات النجوم الأخرى، وكانوا يطلقون على سهيل "سهيل اليماني"، وعلى الشعري "شعري اليمانية" وغيرها، وكانوا يكتشفون تغير الفصول من غروب نجم الثريا، ولهذا يقول القرآن: "وَالنَّجْمِ إِذَا هَوَىٰ" (النجم: ١).

وقد نشرت دائرة المعارف بحيدر آباد الدكن فى هذا الموضوع كتاباً مفيداً هو كتاب "الأزمنة والأمكنة" للإمام المرزوقى المتوفى سنة ٤٥٢هـ.

ويثبت من القرآن الكريم أن العرب كانت لهم اليد الطولى فى هذا الفن أيضاً فبعد ذكر السفن يقول:

"وَأَلْقَىٰ فِي الْأَرْضِ رَوَاسِيَ أَن تَمِيدَ بِكُمْ وَأَنْهَارًا وَسُبُلًا لَّعَلَّكُمْ تَهْتَدُونَ" (النحل: ١٥).

"وَهُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ النُّجُومَ لِتَهْتَدُوا بِهَا فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ قَدْ فَصَّلْنَا الْآيَاتِ لِقَوْمٍ يَعْلَمُونَ" (الأنعام: ٩٧).

ولكن عندما ينطفئ هذا المصباح السماوى فى ظلمات الليل الموحش وسط السحب والغيوم، فيمكننا أن نقدر الحالة القلبية للمسافرين فى السفينة، فكم كانت صورة هذا المنظر مخيفة؟

"أَوْ كَظُلُمَاتٍ فِي بَحْرٍ لُّجِّيٍّ يَغْشَاهُ مَوْجٌ مِنْ فَوْقِهِ مَوْجٌ مِنْ فَوْقِهِ سَحَابٌ ظُلُمَاتٌ بَعْضُهَا فَوْقَ بَعْضٍ إِذَا أَخْرَجَ يَدَهُ لَمْ يَكِدْ يَرَاهَا وَمَنْ لَمْ يَجْعَلِ اللَّهُ لَهُ نُورًا فَمَا لَهُ مِنْ نُورٍ" (النور: ٤٠).

إن قريشاً والعرب لم يجربوا بأعينهم هذا النوع من الأسفار البحرية، فما عساه أن تتركه هذه التشبيهات عليهم من أثر؟

لقد صارت عناية الله كنور هداية فى تلك الظلمات، فأرشدتهم فى هذا البحر المخيف فكم كانت لها من أثر على قلوب العرب؟

فأية طريقة استعملها القرآن لإثبات قابلية التأثير للوكية الله تعالى؟

مَنْ جَعَلَ الْأَرْضَ قَرَارًا وَجَعَلَ خِلَالَهَا أَنْهَارًا وَجَعَلَ لَهَا رَوَاسِيًّا وَجَعَلَ بَيْنَ الْبَحْرَيْنِ حَاجِزًا أَلَيْسَ اللَّهُ بِأَعْلَمَ بِمَا يُكْفِئُونَ (٦١) أَمَّنْ يُجِيبُ الْمُضْطَرَّ إِذَا دَعَاهُ وَيَكْشِفُ السُّوءَ وَيَجْعَلُكُمْ خُلَفَاءَ الْأَرْضِ أَلَيْسَ اللَّهُ بِأَعْلَمَ بِمَا تَكْفُرُونَ (٦٢) أَمَّنْ يَهْدِيكُمْ فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَمَنْ يُرْسِلُ الرِّيَّاحَ بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ أَلَيْسَ اللَّهُ بِأَعْلَمَ بِمَا تُشْرِكُونَ (النمل: ٦١ - ٦٢).

كم له من أسلوب بيان مؤثر وراسخ في الذهن؟ يقول تعالى في سورة أخرى:

قُلْ مَنْ يُنَجِّيكُمْ مِنَ ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ تَدْعُونَهُ تَضَرُّعًا وَخُفْيَةً لَنْ أُنجِيَنَّكُمْ مِنْ هَذِهِ لَنْكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ (٦٣) قُلْ اللَّهُ يُنَجِّيكُمْ مِنْهَا وَمِنْ كُلِّ كَرْبٍ ثُمَّ أَنْتُمْ مُشْرِكُونَ (الأنعام: ٨).

إن أسلوب البيان في هذا الموضوع يعد شهادة علانية بأن العرب كانوا يسافرون أسفاراً بحرية كثيرة، وقد رأينا هذا النوع من المشاهد بأعيننا.

الرحلات البحرية العربية في عصر النبوة

والآن نحن في ذلك العصر، وقد طلع نور النبوة وانقضت سحب الجاهلية السوداء، ورغم ذلك فإن العرب حتى الآن لم يفسحوا لهذا النور مكاناً في صدورهم، فقد كانت جميع عادات العرب القديمة وتقاليدهم لا تزال قائمة، ومن يراقب شيئاً في ذلك العصر يجب عليه فهم الشخصية القديمة للعرب، لقد شاهدنا العرب في ذلك العصر وهم يترددون هنا وهناك على سفنهم، وكانت الحبشة دولة بحرية وبمثابة وطنهم الثاني فكانوا يذهبون إليها عندما يريدون، ويرحلون عنها عندما يرغبون، وكان الرومان يتنقلون في البحر الأحمر ذهاباً وإياباً، وتحطمت إحدى السفن التجارية الرومانية قبيل ذلك العصر قرب جدة وقد اشترت قريش أخشابها وسقفت بها سقفة الكعبة^(١).

(١) سيرة ابن هشام، ذكر بناء الكعبة.

وعندما هبت عواصف الظلم والجور على المسلمين في مكة، سمح الرسول صلى الله عليه وسلم للمسلمين بعبور البحر والهجرة إلى الحبشة، وهكذا ففي السنة الخامسة للهجرة هاجرت قافلة مكونة من أحد عشر رجلاً وأربع نساء، عندما وصلوا إلى جدة وجدوا هناك سفينتين تجاريتين تستعدان للإبحار إلى الحبشة، فركبوا فيهما ووصلوا الحبشة ووصل مبعوث قريش في إثرهم، ولكنه فشل في مسعاها^(١).

وسرعان ما وصل الحبشة إشاعات وأخبار مختلفة بتهجير قريش للمسلمين من مكة بسبب دعوة الرسول صلى الله عليه وسلم فقرر بعض المسلمين العودة إلى مكة، وعلى الفور هاجرت إلى الحبشة قافلة من ثمانين مسلماً، وعندما هاجر الرسول صلى الله عليه وسلم إلى المدينة المنورة، عاد بعض المسلمين من الحبشة إلى المدينة المنورة، وفي سنة ٦هـ، كتب رسول الله صلى الله عليه وسلم رسالة إلى النجاشي ملك الحبشة وأرسلها مع عمرو بن أمية الضمري، وفي نفس السنة شكل النجاشي وفداً مؤلفاً من ستين رجلاً وأرسلهم إلى رسول الله صلى الله عليه وسلم، ومن سوء الحظ أن السفينة تحطمت بهم وهم في عرض البحر^(٢).

وفي سنة ٧هـ، عاد مهاجرو قريش من الحبشة إلى المدينة، وعادت أم المؤمنين أم حبيبة رضی الله عنها أيضاً، وقد أرسلهم النجاشي بعد أن أركبهم في سفينتين ووصلوا إلى مرفأ جار ميناء المدينة المنورة^(٣)، وهذه الميناء في الجزيرة العربية على ساحل البحر الأحمر وهي خلف ميناء أيلة (العقبة) بعشرة منازل، ووصلوا المدينة المنورة من هناك بعد سفر يوم وليلة^(٤)، ولعلها قرب ينبع.

وقد استقل نحو اثنين وخمسين من المسلمين العرب الجدد من قبيلة أشعر باليمن سفينة وتوجهوا إلى المدينة المنورة، ولكن تغير اتجاه الرياح ووصلوا إلى

(١) تاريخ الطبري، المجلد الثالث، ص ١١٨٢، طبعة بريل.

(٢) المصدر السابق ص ١٥٧٠.

(٣) تاريخ الطبري، المجلد الثالث، ص ١٥٧١.

(٤) ياقوت الحموي؛ معجم البلدان، (جار).

الحبشة، وكان المسلمون المهاجرون من مكة موجودين هناك، فاستقبلوهم بحفاوة واصطحبوهم معهم على سفينتهم وتوجهوا إلى المدينة المنورة سنة 7هـ، وقد وصلوا في ذلك الوقت عندما كان المسلمون يفتحون خيبر، وأطلقوا على هؤلاء المهاجرين اسم أهل السفينة^(١).

كانت هذه نزهة في البحر الشرقي أي البحر الأحمر، وفي الغرب كانت رحلاتهم مستمرة في بحر الروم في ذلك العهد وكانت قبائل لخبز وجذام يستوطنون حدود الشام، وكانت لهم علاقات مع الروم، وكان أكثرهم قد اعتنق المسيحية لتأثرهم بالروم، كان منهم شخص يدعى تميم الدارى قد اعتنق الإسلام، وعندما حضر إلى المدينة المنورة حكى قصته؛ حيث كان قد استقل سفينة بحرية مع ثلاثين رجلاً من لخم وجذام وهبت رياح معاكسة فظلوا في البحر لمدة شهر وتحطمت السفينة فتركهم واستقل مركباً صغيرة حتى وصل إلى إحدى الجزر^(٢).

فالراوى يرتاب وتساوره الظنون فهل حدثت هذه القصة في بحر اليمن أم في بحر الشام؟ ولكن لأنها تتعلق بلخم وجذام فقد حددها في بحر الشام.

وبعد هذا التفصيل أنقل هنا عدة فقرات من كتاب "التمدن الإسلامى" المعروف للمؤرخ المصرى المسيحي المشهور جورجى زيدان (وقد انتقده العلامة شلبى النعمانى فى كتاب ونشر فى مصر والهند):

(لم يركب العرب البحر قبل الإسلام إلا ما كان من سفائن حمير وسبأ أيام التبابعة، ولهذا كانوا يتاجرون فى البر والبحر، لكن عرب الحجاز كانوا يخافون البحر ولا يجسرون على ركوبه)^(٣)، (المجلد الأول ذكر أساطيل البحر).

بعد أن انتشينا آنفاً من البحث بشكل كامل فهل يتأتى لأى عالم الجراءة لتأييد هذه السطور التى قيلت؟

(١) صحيح مسلم: فضائل الأشعريين.

(٢) صحيح مسلم: ذكر الدجال.

(٣) جورجى زيدان: تاريخ التمدن الإسلامى ٢٠٥/١٠ (المترجم).

العصر الإسلامي

مثلما منح الإسلام العرب ديناً جديداً منحهم كذلك حضارة جديدة، وجعل من العرب أمة وجمع شملهم في أخوة بعد أن كانوا متفرقين متشردين، وضخ في شرايين تجارتهم وسياستهم دماء جديدة دفعتهم للرقى والتحمس له، وقد ظل الإسلام محصوراً داخل حدود الجزيرة العربية حتى عصر نبوة الرسول صلى الله عليه وسلم، وفي سنتي خلافة أبو بكر الصديق دخل إلى حدود العراق والشام، وفي زمن خلافة عمر بن الخطاب توجه إلى فارس والخليج الفارسي من ناحية، وإلى الشام وفلسطين من ناحية أخرى، ووصل حتى مصر والإسكندرية، وكانت فارس ومصر هما المركزين البحريين للقوتين الأعظم في ذلك العالم؛ حيث كان الخليج الفارسي هو المعسكر البحري لكسرى، وبحر الروم هو المعسكر البحري لقيصر.

وكانت أيلة الميناء القديمة على الخليج الفارسي سوقاً للتجارة البحرية عند الإيرانيين فكانت السفن تبحر منها إلى الهند والصين، وكانت للإسكندرية نفس هذه المكانة في بحر الروم، ففتجه منها السفن إلى القسطنطينية والأندلس وشمال أفريقيا وأوروبا، وقد وصلت فتوحات العرب إلى الخليج الفارسي وبحر الروم، وكانوا متأهبين للسماح لهم، بالتقدم نحوها، ولكن الخليفة عمر بن الخطاب، خليفة العصر، لم يسمح لهم بذلك، ولكن رغم ذلك بدأ جيش العرب الهجوم البحري يملأه الحماس دون أن يسمح الخليفة عمر لهم، ولم يكن السبب فيمنع عمر بن الخطاب لهم أنه كان يضطرب خوفاً من مخاطر البحر كما يفهم من تلك القصة، عندما كتب إلى عماله يسألهم أن يخبروه بحالة البحر، فكتب له أحدهم رداً على رسالته قائلاً: "دود على عود" بل كان السبب هو أن العرب لم تكن لديهم تجربة في المعارك البحرية، بينما كان الروم والفرس ماهرين فيها، وحدث بالمصادفة أن حمل العرب على إقليم فارس بإيران حملة بحرية بالسفن عن طريق البحرين، ولكنها منيت بالفشل وأصابتهم أضرار عظيمة، وكان ذلك في

أيام خلافة عمر بن الخطاب رضى الله عنه، وكان علاء بن الحضرمى حاكماً على البحرين، وهو الذى قاد هذه الحملة، وقد غضب الخليفة عمر بن الخطاب غضباً شديداً عندما أخبره بها^(١).

وكان معاوية بن أبى سفيان حاكماً على مصر والشام فأراد الهجوم البحرى على الروم، وطلب الإذن من الخليفة عمر بن الخطاب، لكنه لم يأذن له وأرسل له يقول: "وقد علمت ما لقى العلاء" (الطبرى: سنة ٢٨ ص ٢٨٢٢).

على كل حال كانت هذه المعركة البحرية أول معركة فى تاريخ العرب، حيث قام علاء بن الحضرمى حاكم البحرين بتجهيز السفن فى البحرين، وحمل على إقليم فارس بإيران عن طريق البحر، وقد توجه الإيرانيون نحو الساحل أيضاً وتقدموا إليهم، وأحدقوا بهم المخاطر وقاموا بمحاصرتهم، وفى النهاية وجد العرب الخلاص والتجدة عندما وصلهم المدد والمؤن عن طريق البر وفتحوا المدينة.

ربط النيل بالبحر الأحمر

ولكن من ناحية أخرى بدأ عهد الملاحة الآمنة منذ أيام الخليفة عمر بن الخطاب وقد ظهر لها سبب طبيعياً فى سنة ١٨هـ أصاب الجزيرة العربية القحط المشهور؛ ولهذا خطط عمر بن الخطاب لجلب القمح من مصر، ولكن هذا القمح كان يصل متأخراً عن طريق البر، لهذا قرر حفر أحد الأنهار ليربط النيل بالبحر الأحمر، وكان يبعد عن النيل بتسعة وستين ميلاً طوليماً، وقد أنجز هذا العمل فى ستة أشهر من العمل الشاق والمضنى، وفى السنة الأولى حملت عشرون سفينة ثمانين ألف أردب قمحاً ودخلت إلى البحر الأحمر عن طريق النيل، ووصلت ميناء جار بالمدينة المنورة ورسست فيها.

وظل هذا النهر يجرى لفترة من الزمن، ازدهرت فيها التجارة البحرية بين مصر والجزيرة العربية ازدهاراً عظيماً، وظل هذا النهر يؤدى دوره حتى أيام عمر بن عبد العزيز الأموى سنة ١٠٠هـ، ثم ردمت بعض أجزائه لعدم اهتمام العمال به،

(١) تاريخ الطبرى، أحداث سنة ٥١٧ ص ٢٥٤٦.

كما ردمه المنصور العباسى لهدف سياسى خاص به ثم أعيد تطهيره وظل
يجرى^(١) لفترة من الزمن.

- التفكير فى قناة السويس

- كانت أولى الأفكار التى تواردت على ذهن عمرو بن العاص عندما كان
حاكماً على مصر هى أن يحتفر نهراً بين البحر الأحمر وبحر الروم
(البحر المتوسط) ويصل بين كلا البحرين، ولكن الخليفة عمر بن الخطاب خالف
رأيه، يكتب أبو الفدا فى كتابه «تقويم البلدان» نقلاً عن ابن سعيد المغربى: «عند
الفرما يقرب بحر الروم من بحر القلزم حتى يبقى بينهما نحو سبعين ميلاً، قال
وكان عمرو بن العاص أراد أن يخرق ما بينهما فى مكان يعرف بذب التمساح،
فتهاه عمر بن الخطاب وقال: كانت الروم تخطف الحجاج»^(٢).

ولعل الخطر الذى كان عمر - بعيد النظر - يخشاه من رفضه لهذا الاقتراح لا
يستطيع أن يدركه جاهل فى الشرق اليوم.

لقد كانت هناك ميناء بحرية إیرانى اسمه أبلة على الخليج الفارسى من ناحية
بلاد فارس استولى عليها العرب سنة ١٤هـ، وهكذا كان للعرب فى عهد عمر بن
الخطاب ميناءان تجاريتان كبيرتان إحداهما ميناء "جار" على البحر الأحمر على
ساحل الجزيرة العربية، والأخرى ميناء أبلة على الساحل العراقى من الخليج
الفارسى.

ميناء الجار

- تم إنشاء ميناء الجار على الساحل العربى للبحر الأحمر، وكانت غالباً
بالقرب من ميناء ينبع الحالية، وعندما عاد المسلمون من الحبشة سنة ٧هـ، نزّلوا
فى ميناء الجار هذه، ويتضح من هذا أنها كانت معروفة قبل الإسلام وقد زادت

(١) المقرئى وحسن المحاضرة، ذكر نهر أمير المؤمنين.

(٢) أبو الفدا: تقويم البلدان، طبعة ريس، ص ١٠٢.

أهميتها بعد ذلك عندما تم فتح مصر والشام في عهد الخليفة عمر بن الخطاب، ثم نالت هذه الميناء مكان الصدارة عندما تم حفر نهر يصل بين نهر النيل والبحر الأحمر خاصة عندما أصبحت المدينة المنورة عاصمة الدولة الإسلامية وجار الميناء الخاصة بها، فكانت البضائع والأمتعة تصل إليها من كل مكان، وكانت السفن ترقأ إليها من الصين والهند وعدن ومصر والحبشة، وقد تضاعف بهاؤها ورونقها في القرون الأولى للإسلام واشتهرت بالعلوم والفنون وقد ولد بها وترعرع كبار العلماء وبنيت فيها^(١) مبانٍ عظيمة.

وكانت هناك جزيرة في البحر على مساحة ميل طولاً وميل عرضاً في الجهة المقابلة لميناء الجار، فكانت السفن ترسو فيها اسمها قراف، وكانت ميناء خاصة بالسفن القادمة من الحبشة، وكان يعيش بها تجار مثل ميناء الجار^(٢).
أبلة

كان ميناء أبلة تقع على ساحل نهر دجلة وتبعد قليلاً عن ميناء البصرة وكانت أحد معسكرات الجيش في عهد الحكم الفارسي، وهي ميناء تجارية أيضاً واستولى عليها العرب سنة ١٤هـ، وكانت هذه الميناء خاصة بسفن الصين والهند وقد هناؤا الخليفة عمر بن الخطاب بفتح هذه الميناء وأرسلت له هذه الكلمات: "هذه ميناء سفن الصين والهند وفارس والبحرين وعمان وقد حصلنا على الذهب والفضة هنا ضمن مال الغنيمة"^(٣).

وقد ظلت المكانة البحرية لميناء أبلة كذلك في أيام حكم العرب، واستمرت قائمة بشكل متواصل حتى سنة ٢٥٦هـ، ولكنها خربت في حرب الزنج في نفس هذا العام^(٤).

(١) ياقوت الحموي: معجم البلدان، جار.

- انظر معجم البلدان: ٩٢ / ٢ - ٢٩ دار صادر ، بيروت. لبنان (المترجم).

(٢) ياقوت الحموي: معجم البلدان. جار

(٣) أبو حنيفة الدينوري المتوفى سنة ٢٨٢هـ: الأخبار الطوال، طبعة ليدن، ص ١٢٢.

(٤) انظر تلك الأحداث في تاريخ الطبري سنة ٢٨هـ.

البصرة

- موقع البصرة هو القرناء الحالى عند التقاء دجلة والفرات بالقرب من شط العرب على الخليج الفارسي، وقد تم تعمير ما بين البصرة والقرناء وشط العرب سنة ١٤هـ بأمر من الخليفة عمر بن الخطاب، وقد تطورت ونهضت سريعاً بسبب موقعها، وأصبحت في أيام معدودة منافساً بحرياً لميناء أبله، وتدرجياً بدأت تأتي إليها سفن الهند والصين مباشرة، وعندما استولى العرب على السند في سنة ٩٧هـ تطورت حركة الذهاب والإياب بين السند والبصرة تطوراً عظيماً.

موائئ العهد العثماني

- يبدأ العصر الذهبي للملاحة عند العرب من أيام خلافة عثمان بن عفان رضى الله عنه، وكان معاوية بن أبي سفيان أميراً على مصر والشام، وعلاء بن الحضرمي عاملاً على البحرين، وكان عبد الله بن قيس الحارثي أول أمراء البحر عند العرب فقد حمل على الروم خمسين حملة بحرية، وكانت بداية تلك الحملات سنة ٢٨هـ، وقد تفوق على الروم وساد عليهم، وفي آخر الحملات البحرية تعرف الروم إليه وقتلوه في بحر الروم عندما كان وحيداً في مركب صغيرة بعيداً عن الجيش.

وفي سنة ٢٨هـ حمل العرب على قبرص وكان معاوية أميراً على الجيوش البحرية الشامية، وعبد الله بن سعد بن أبي سرح قائداً للجيش البحري المصري^(١)، ثم استولى العرب تدريجياً بعد ذلك على أكثر الجزر في بحر الروم.

ومن ناحية أخرى بدأت حملات العرب البحرية على بحر الهند والخليج الفارسي منذ ذلك الوقت، وقد عين الخليفة عمر بن الخطاب عثمان بن أبي العاص الثقفي حاكماً على البحرين وعمان خلفاً لعلاء بن الحضرمي، وقام عثمان من جانبه بتفويض أخيه الحكم بن أبي العاص بأمر البحرين نيابة عنه، وكانت

(١) الأعظمي: تاريخ البصرة، بغداد، ص ١١.

البحرين مرفأ تمر به السفن التجارية للدول الشرقية ذهاباً وإياباً، ومنها بدأت فكرة إعداد الأساطيل البحرية وتجهيزها، وهكذا قام الحكم بتسيير أسطول حربي ناحية الهند، ولهذا حمل عليه أسطول الحكم، ثم أنفذ حملة أخرى إلى بهروج، وأرسل سفناً أخرى لأخيه المغيرة بن أبى العاص للحملة على ميناء ديبل (تهامة) بالسند^(١)، ويتضح من تلك الأحداث أن الملاحين العرب كانوا يعلمون فى ذلك الوقت جهات تلك المدن أو أنهم كانوا يستعينون بالملاحين الإيرانيين.

ومن المصادفات العجيبة أن أول حملة على الهند كانت على يد شاب ثقفى، وآخر حملة أيضاً كانت على يد الشاب محمد بن قاسم الثقفى الذى فتح السند بأسرها سنة ٩٢هـ.

عهد بنى أمية

- بعد الخلافة الراشدة اتخذ بنو أمية دمشق عاصمة لحكمهم، فاهتموا بالملاحة شأنها شأن باقى أمور الدولة الأخرى، وظهر لهم سبب دعاهم للمزيد من الاهتمام بالملاحة وهو هجوم الروم على سواحل الشام سنة ٤٩هـ، ولهذا أعد معاوية بن أبى سفيان خططاً مناسبة لمنع الروم والتصدى لهم، ولم يكن للعرب آنذاك سوى دار لصناعة السفن فى مصر، فاقترضت الضرورة إقامة داراً أخرى فى الشام، ولهذا قرروا مضاعفة عدد الصناعات الذين بدأوا فى صناعة السفن على سواحل الشام واتخذوا من مدينة عكا مركزاً لهم (البلاذرى ص ١١٧ - ١١٨) بعد ذلك أعد معاوية العدة وأكمل استعداداته للحملة البحرية على الروم، بل إنه تقدم فى بحر الروم واستولى على جزر بحر الروم بعد أن حاصرها، وهكذا

(١) البلاذرى: فتوح البلدان، ص ٤٢١، ٤٢٢، باب فتوح السند، وياقوت الحموى: معجم البلدان، باب البحرين، وقد ذكر البعض تاريخ هذه الحملة سنة ١٥هـ ولكن المشكلة هى أن عثمان الثقفى لم يكن حاكماً هناك حتى هذه السنة، وتحديد التاريخ يحتاج إلى بحث وتحقيق، لكن على كل حال لقد كانت الحملة فى نهاية عهد خلافة عمر بن الخطاب وبداية عهد خلافة عثمان بن عفان، (المؤلف).

فقد حمل على جزيرة صقلية فى الإقليم الساحلى لإيطاليا، واستولى جنادة بن أبى أمية الأزدي المتوفى سنة ٨٠ هـ على رودس فى سنة ٥٢هـ، بأمر من معاوية وأسس العرب هناك مستعمرة بحرية، وفى سنة ٥٤هـ فتح جنادة جزيرة تسمى أرواد بالقرب من القسطنطينية ثم حمل على جزيرة كريت^(١).

واتخذ عبد الملك بن مروان دارا للصناعة عظيمة لصناعة السفن فى تونس^(٢).

وفى عهد عبد الملك هذا عين سنة ٧٥هـ الحجاج بن يوسف الثقفى المتوفى سنة ٩٥هـ نائبا عنه فى الأقاليم الشرقية؛ أى أنه تولى إدارتها من العراق إلى تركستان والسند وكانت الكوفة دارا لإمارته، واستمر عهد إمارته أربعين سنة وتطورت الملاحة التجارية العربية فى البحار الشرقية تطورا عظيما، فكانت السفن التجارية العربية تصل حتى سرنديب، وقد قام القراصنة البحريون بنهب تلك السفن على ساحل الهند فكان جزاؤهم نتيجة لهذا أن حمل على السند من الناحيتين البرية والبحرية^(٣) وفتحها.

وكانت السفن التى تبخر فى بحر السند والخليج الفارسى قبل الحجاج تتركب وتضم أجزاءها وألواحها الخشبية بالفتائل والأحبال، بينما كانت سفن بحر الروم تتركب أجزاءها بمسامير حديدية، فقام الحجاج بترويج هذه الطريقة فى صناعة السفن ووضع الزفت والقار على الألواح الخشبية لمنع تسرب المياه بدلا من الزيت واستخدام المراكب المسطحة بدلا من المراكب ذات الأطراف الحادة^(٤).

(١) انظر البلاذرى ص ٢٢٦ باب فتوح الجزائر.

البلاذرى: فتوح البلدان، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة ١٩٥٦م ٢ / ٢٧٨، ٢٧٩. (المترجم).

(٢) مقدمة ابن خلدون، باب قيادة الأساطيل، ص ٢١٠.

ابن خلدون: مقدمة ابن خلدون بتحقيق حامد أحمد الطاهر، دار الفجر، القاهرة طبعة أولى

٢٠٠٤م ص ٢١٤ (المترجم).

(٣) البلاذرى: فتوح السند ٤٣٥٠. (المترجم).

(٤) ابن رسته: الأعلام النفيسة، ليدن، ص ١٩٥، ١٩٦.

ظلت دار صناعة السفن فى عكا قائمة حتى عهد عبد الملك، ولسبب ما نقل هشام بن عبد الملك هذا المصنع من عكا إلى صور، وطبقا لبيان الواقدي، فإن السفن ظلت تصنع فى عكا منذ أيام معاوية حتى يزيد، وانتقلت إلى صور عندما وصل بنو مروان إلى سدة الحكم، وظلت هناك حتى خلافة المتوكل (سنة ٢٤٧هـ) فى عهد الدولة العباسية^(١).

. الحملة البحرية على الهند

- من المشهور بشكل عام أن الهند قد تعرضت دائما لحملات شعوب خارجية منذ بداية التاريخ وحتى الحقبة الأوربية، لكن فيما عدا الأوربيين لم يهجم عليها أحد عن طريق البحر، وغير صحيح أن العرب الذين حملوا على الهند، حملوا عليها من الناحيتين البرية والبحرية، فقد كانت الحملات التى تمت فى عهد الخليفة عثمان بن عفان رضى الله عنه على تهانة وبهروج وتهاته (ديبل) حملات بحرية، ثم كانت الحملة التى تمت على السند بتوجيه من محمد بن قاسم الثقفى سنة 93 هـ، ومع أن قسماً من جيشه حمل على السند بعد أن وصل إلى مكران عن طريق شيراز، لكن القسم الآخر من جيشه وصل عن طريق البحر مع جميع عتاده وأسلحته الحربية وتقدم^(٢) بعد أن استولى على ميناء تهاته (ديبل) وبعد ذلك ظل المدد يصل إليه عن طريق البحر، وفيما بعد فى سنة ١٠٧ هـ، عندما جاء جنيد بن عبد الرحمن المرى إلى السند بعد تعيينه والياً عليها، وقعت معركة بحرية بينه وبين راجاجى سيه، واستولت قواته على مندل وبهروج وغيرها، والقسم الثانى من الجيش حمل على مالوه (مالبة) تحت قيادة حبيب بن مرة واستولى على إجين (أوزين) كما استولى فى الغالب على الكجرات، لأن البلاذرى يقول: "وفتح الجند البيلمان والجزر" ص ٤٤٢.

وكانوا قد احتضروا أنهاراً كثيرة فى العراق فى أيام بنى أمية بفرض الملاحة والرى والسقيا، واليوم يستطيع المرء أن يتأكد مما قاله الإصطخرى بأنه (كان فى

(١) البلاذرى فتوح البلدان، ليدن، ص ١١٧، ١١٨.

(٢) البلاذرى: ص ٤٢٦ طبعة بريل «ووافته سفن كان حمل فيها الرجال والسلاح».

حدود منطقة البصرة مائة وعشرون ألفاً من هذه الأنهار في أيام إمارة بلال بن أبي بردة سنة ١٠٩هـ، وكانت السفن الصغيرة تسير فيها). (لیدن ص ٨٠).

كانت هذه آخر مآثر حياة بنى أمية، وفي سنة ١٢٢هـ دبت فيهم عوامل الضعف والانهيار، وتولى بنو العباس زمام حكم العرب ونقلوا عاصمة ملكهم من الشام إلى العراق، بدلاً من بحر الروم صار الخليج الفارسي وبحر العرب وبحر الهند أقرب إليهم.

بنو العباس

اكتمل حكم بنى عباس في عهد المنصور، على كل حال ازدهرت التجارة البحرية مع المشرق، وزادت حركة الملاحة بشكل كبير بسبب قريهم من دجلة والفرات والخليج الفارسي، وفي سنة ١٥٢هـ أسس المنصور مدينة بغداد على ساحل دجلة، فصار لكل قصر أو منزل في هذه المدينة نهراً، وقد تم اختيار هذا الموضع لإقامة قصبتهم بهدف أن تكون حركة الملاحة والتجارة البحرية من كل أنحاء العالم عن طريق دجلة والفرات، وهكذا يقول ابن واضح اليعقوبي (سنة ٢٧٧) مؤرخ العهد القديم لعروج بنو العباس:

قال المنصور: ما رأيت موضعاً أصلح لبناء مدينة من هذا الموضع بين دجلة والفرات وشريعة البصرة والأبلة وفارس وما والاها والموصل والجزيرة والشام ومصر والمغرب ومدرجة الجبل وخراسان، فاخطت مدينته المعروفة بمدينة أبي جعفر في الجانب الغربي من دجلة^(١).

ويقول اليعقوبي في كتاب البلدان: لقد استحسن المنصور هذا الموضع لأنه جزيرة بين دجلة والفرات، دجلة شرقيها، والفرات غربيها، مشرعة للدنيا، كل ما يأتي في دجلة من واسط، البصرة والأبلة والأهواز وفارس وعمان واليمامة

(١) اليعقوبى: تاريخ اليعقوبى: دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠٠٢م / ٢٠ / ٢٦١. (الترجم).

والبحرين وما يتصل بذلك، فإليها ترقى، وبها ترسو، وكذلك ما يأتي من الموصل وديار ربيعة، وأذربيجان وأرمينية مما يحمل في السفن في دجلة. وما يأتي من ديار، والرقعة، والشام والثغر ومصر والمغرب مما يحمل في السفن في الفرات^(١).

ومن رونق هذه المدينة وبهائها جانب التجارة البحرية ونضع في اعتبارنا تلك المحلة التي شيدت من أجل التجار وشقوا منها نهرا للفرات، فكانت السفن المحملة بالبضائع تصل إلى هذه المحلة من المدينة وإلى المدينة ومنها إلى هذا النهر الصناعي، وكذلك من البحر إلى نهر الفرات، ومن الفرات إلى نهر كرخايا^(٢) ويتم هناك تنزيل البضائع^(٣).

وعلاوة على هذا شقت أخرى لهذا الغرض، مثل نهر عيسى الذي يتفرع من نهر الفرات، وكان هناك نهر كبير تسيير فيه سفن كبيرة كانت تحمل الدقيق من الرقة وجميع أنواع البضائع التجارية، وتأتي بها إلى الشام ومصر، وكانت تشحن بالبضائع وتعود أدراجها، وشيدت على سواحله مستودعات بضائع التجار ومخازنهم، وكان الماء يتدفق فيه ويجرى في كل وقت فلا تتوقف حركة ملاحه السفن فيه في أي وقت^(٤).

وبعد بغداد كان هناك موضع يسمى صرصر به نهر صرصر، وكانت تسيير فيه المراكب (الإصطخري - ٨٥). وكانت المراكب تصل إلى نهر دجلة بعد أن تخرج من نهر الفرات ومن نهر عيسى (الإصطخري - ٨٥)، ويتضح أن العرب في العصر العباسي قد تطور ذوقهم التجاري وشغفهم به أكثر من ذي قبل، ويرجع سبب ذلك إلى أن المناصب والوظائف المدنية والعسكرية التي حصل عليها العرب في أيام حكم بنى أمية قد سلبت منهم في عهد بنى العباس، وفي بداية الحكم استولى الفرس على الوظائف في المدينة سنة ١٢٢هـ، وظلت الوظائف والمناصب العسكرية فقط في أيدي العرب، وبعد ذلك في عهد المعتصم سنة ٢١٨هـ أسندت

(١) اليعقوبي: كتاب البلدان. ليدن ص ٨.

(٢) الصواب نهر كخايا أحد روافد نهر الفرات.

(٣) اليعقوبي: كتاب البلدان. ليدن: ص ٢٢٨ و ٢٤٦.

(٤) اليعقوبي: كتاب البلدان. ليدن، ص ٢٥٠.

المناصب العسكرية للأتراك، ولهذا السبب لم تبق لهم أية وسيلة شريفة للحصول على الثروة سوى التجارة.

وعلى الرغم من كل هذا فإن سلسلة فتوحاتهم البحرية قد أنجزت في هذه الحقبة المختصرة.

وقد استولى خلفاء بني أمية على السند، وبدأت الرحلات البحرية بين السند والبصرة بانتظام، وفي سنة ١٥٩هـ قام العرب بحملة بحرية على سواحل الكجرات في أيام الخليفة المهدي العباسي، وكان قائدها عبد الملك بن شهاب المسمعي، وفي سنة ١٦٠هـ وصل هذا الجيش إلى مدينة باريد على ساحل الكجرات^(١).

والاسم الأصلي لـ"باريد" هو "بهار بهوت" وتوجد حتى الآن بالقرب من بهروج ولكنها خربة وغير أهلة.

ولقد ظلت علاقة خليفة بغداد بالسند قائمة بعد ذلك لمدة مائة سنة، ولكن لم يحرز أية فتوحات بحرية جديدة، وبالتدريج ظل العرب في تلك المناطق بصفتهم تجاراً بحريين فقط، وكانت سفنهم تبحر من موانئ العراق والجزيرة العربية إلى الخليج الفارسي وبحر الهند وبحر الصين والبحر الأحمر وبحر الحبشة، وتقع تونس على بحر الروم وكانت أيام بني أمية مركزاً للسفن الحربية، وقد أبقى بنو العباس عليها كذلك وكانت ميناء مهمة لمنع الروم وصددهم، وكانت أساطيلهم تهجم منها على جزر بحر الروم وموانئ إيطاليا وفرنسا، وعندما تولى الأغالبة أمر شمال أفريقيا نيابة عن العباسيين في نهاية سنة ٢١٢هـ، قام أسد بن الفرات بغزو صقلية غزوة ناجحة بهذه السفن الحربية، وظل العرب يحكمونها حتى عام ٤٦٤هـ، في ذلك العصر كانت سواحل صقلية شمال أفريقيا ملعباً لسفن العرب، وظل العرب يترددون بين تلك السواحل في كل وقت، وإلى جانب هذا ظلت

(١) ابن الأثير: أحداث سنة ١٦٠هـ، وابن خلدون. المجلد الثالث. ص ٢٠٨.

صفوف السفن ممتدة من الساحلين الأفريقي والأوربي حتى الإسكندرية، في حين ظل التجار فقط في بحر الهند وبحر الحبش وبحر الصين.

البصرة

- مع أن ميناء الأبله القديمة كان ذات شهرة عريضة في أيام الدولة العباسية لكن السفن التي كانت تأتي إلى الفرات من بغداد كانت تلتقى في البصرة في الذهاب والإياب، ولهذا فإن مكانة البصرة قد تطورت تطوراً هائلاً، وكانت السفن التي تأتي من واسط وبغداد وتصل إلى البصرة ترسو على ساحل نهر ابن عمر، والآن صارت ميناء أبله قاصر على سفن الصين فقط^(١).

وتتضح مكانة البصرة من تلك الفقرات التي ذكرها ابن واضح اليعقوبي في القرن الثالث الهجري:

"البصرة كانت مدينة الدنيا ومعين تجارتها وأموالها"^(٢).

وقد ذكر ابن الفقيه سنة ٢٩٠هـ، الهمداني في كتابه البلدان: "تجمع تجارة أهل البصرة بين فرغانة في أقصى تركستان من ناحية وسوس في أقصى المغرب من ناحية أخرى"^(٣).

وقد تم حفر أنهار لا حصر لها في حدود البصرة، في أيام بني أمية، وأضيفت إليها أنهار أخرى في أيام الدولة العباسية. يقول الإصطخري (سنة ٢٤٠هـ) يذكر الرحالة مقدار الأنهار في حدود البصرة لدرجة أنني نفسي لم أحصها عدداً، لكن عندما زرت البصرة تأكدت من رؤية هذه الأنهار التي كانت الزوارق الصغيرة تسير فيها^(٤).

(١) اليعقوبي: كتاب البلدان، ص ٢٦٠.

(٢) اليعقوبي: كتاب البلدان، ص ٢٢٣.

(٣) ابن الفقيه: كتاب البلدان، ص ١٩١.

(٤) الإصطخري: ليدان ص ٨٠.

- اليعقوبي: كتاب البلدان، ص ١٥٩. (المترجم).

سيراف

- تم إنشاء هذه الميناء فى القرن الثالث على سواحل الخليج الفارسى على بعد سبعة منازل من البصرة، وقد ازدهرت فيها حركة الملاحة وكانت سفن العرب التى تتوجه إلى الصين والهند تمر من هناك.

عدن

- عدن اسم لميناء قديمة أقيمت على ساحل اليمن وقد تطورت فى ذلك الوقت تطوراً عظيماً، يقول اليعقوبى فى منتصف القرن الثالث الهجرى:

"فعدن وهى ساحل صنعاء وبها مرفأً مراكب الصين وسلاط (آسام)^(١) وجدة وباب المنذب والحبشة" (ص ٣١٩).

وفى نهاية القرن الرابع الهجرى يصف بشارة المقدسى ازدهار التجارة فى ميناء عدن بقوله: لو أخذت ألف درهم (عملة فضية) وجئت إلى هنا فسوف تأخذ ألف دينار أشرفياً، ولو أخذت مائة ذهبت على عدن سوف تحصل على خمسمائة (٩٨).

صحار

- كانت صحار عاصمة عمان وميناؤها، يقول بشارى المقدسى (سنة ٣٧٥هـ): "صحار هى قصبية عمان ليس على بحر الصين اليوم بلد أجل منه، عامر، أهل حسن طيب نزه ذو يسار وتجار وفواكه وخيرات أسرى من زبيد، وصنعاء أسواق عجيبة وبلدة طريفة ممتدة على البحر، دورهم من الأجر والساج شاهقة نفيسة والجامع على البحر له منارة حسنة طويلة ولهم آبار عذبية وهم دهليز الصين وخزانة الشرق ومغوثة اليمن"^(٢) (ص ٩٢).

(١) ذكر اسم مدينة سلاط، ويتضح مما ذكره سليمان التاجر ص ٩، أنها بالقرب من خليج البنغال وهى فى الغالب مدينة سلنت.

- سليمان التاجر: أخبار الصين والهند. تحقيق إبراهيم خورى. ط١، بيروت، ١٩٩١م ص ٢٢، المترجم).

(٢) البشارى المقدسى: أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم. ط١، دار الكتب العلمية، بيروت ٢٠٠٢، ص ٩٤. (المترجم).

شحر

- كانت شحر منجماً للأسماك فيصطادونها ويرسلونها إلى عمان وعدن ومنها إلى البصرة وحتى أطراف اليمن.

قيس أو كيش

- هذه الجزيرة في بحر عمان بالقرب من البحرين، وكانت مركزاً للسفن المبحرة إلى الهند (معجم البلدان: كلمة قيس^(١)).

البحرين

- ظلت البحرين دائماً موطناً للملاحين وقد بلغ رقيها مبلغاً في القرن التاسع؛ أن كان هناك نحو ألف سفينة ومركب صغيرة وكبيرة (كتاب الفوائد في أصول البحر والقواعد لابن ماجد، طبعة باريس ص ٩)^(٢).

هرمز

- هذه الجزيرة أيضاً كانت مركزاً للتجارة البرية في الخليج الفارسي، وكان هناك تنافس بين كيش وهرمز، وكانت السفن التجارية لليمن والصين والهند ترسو هناك. (ابن الأثير. حوادث سنة ٦١١هـ).

جدة

- جدة هي ميناء مكة المكرمة، وكانت السفن القادمة من الحبشة إلى الحجاز ترسو بها، ومع أن هذه الميناء كانت تؤدي دورها منذ العصر الجاهلي، لكن تطورها كان مثلما تطورت موانئ أفريقيا والحبشة والهند وفارس في الإسلام.

الجار

- الجار هي ميناء المدينة المنورة، وقد أغلقه الخليفة المنصور ولم تنل مكانتها مرة ثانية، وربما حلت محلاً ميناء القلزم.

(١) ياقوت الحموي: معجم البلدان. ٤ / ٤٦٧ (الترجم).

(٢) شهاب الدين أحمد بن ماجد: الفوائد في أصول علم البحر والقواعد. مركز البحوث والدراسات الكويتية الويت ٢٠٠٤م ص ٢٥. (الترجم).

مدينة القلزم

- هذه الميناء تقع فى حدود سيناء على الساحل المصرى للبحر الأحمر، وكانت قد تطورت فى ذلك العهد، يقول اليعقوبى:

- "هذه الميناء مدينة كبيرة على ساحل البحر، يعيش فيها التجار الذين ينقلون القمح من مصر إلى اليمن والحجاز وهنا ميناء للسفن، ويعيش بها تجار أثرياء من مختلف القوميات" (ص ٢٦٠).

آيلة

- ميناء آيلة قريب من الخليج ويطلق عليه الآن العقبة، وكان يسمى ميناء الشام، يقول اليعقوبى:

"مدينة آيلة مدينة كبيرة على بحر شور (الأحمر)، ويجتمع بها حجاج شمال أفريقيا ومصر والشام، وهى مركز لمختلف أنواع التجارة وتقطنها قوميات مختلفة" (ص ٢٦٠).

الطرق الملاحية لتجارة المشرق

كانت سفن العرب تبحر من الخليج الفارسى وتمر فى بحر الهند حتى تصل إلى الصين وتفصيل ذلك من خلال ما كتبه السائح سليمان التاجر فى بداية القرن الثالث:

"وهو البحر الذى يتوسط بين الهند والصين وسرنديب، وفيه أسماك كبيرة، والمراكب التى تكون فى البحر تخافه. فهم يضرئون بالليل بنواقيس، مخافة أن يتكئ على المركب فيغرقه، وفى هذا البحر سمكة، اصطدناها، يكون طولها عشرين ذراعاً وهذا السمك يدعى ال (وهيل)".

والبحر الثالث بحر هرکند بينه وبين بحر لاروى جزائر كثيرة يقال إنها ألف وتسعمائة جزيرة، وهى فرق ما بين هذين البحرين لاروى، وهرکند، وهذه الجزائر

تملكها امرأة. ويقع فى هذه الجزائر عنبر عظيم القدر، وهى عامرة بنخل النارجيل، وبعد ما بين الجزيرة والجزيرة فرسخان، وكلها عامرة بالناس.

والنارجيل. ومالهم الودع. وهذه الملكة تدخر الودع فى خزائنها ويقال إن أهل هذه الجزائر، لا يكون أصنع منهم، حتى إنهم يعملون القميص مفروغاً منه نسجاً بالكمين، والدخر يصين، والجيبو بينون السفن والبيوت، ويعملون سائر الأعمال على هذا النسق من الصنعة.

وآخر هذه الجزائر سرنديب فى بحر هرکند. وهم يدعونها "ديب" وبسرنديب منها، مفاص اللؤلؤ، وفى أرضها جبل يدعى الرهون، عليه هبط آدم عليه السلام، وقدمه فى صفا رأس هذا الجبل، وحول هذا الجبل معدن الجواهر، والياقوت الأحمر والأصفر والأسمانجونى، وفى هذه الجزيرة ملكان، وهى جزيرة عظيمة عريضة فيها العود، والذهب والجواهر، وفى بحرها اللؤلؤ والشنك، وهو هذا البوق الذى ينفخ فيه.

وفى هذا البحر، إذا ركب إلى سرنديب، جزاير ليست بالكثيرة، غير أنها واسعة لا تضبط منها جزيرة يقال لها الرامنى، فيها عدة ملوك، وسعتها يقال ثمانمائة أو تسعمائة فرسخ، ومعادن كافور تدعى فنصور، يكون الكافور الجيد منها.

ولهذه الجزاير جزاير تليها، منها جزيرة يقال لها النيان، لهم ذهب كثير وأكلهم النارجيل، وبه يتأدمون، ويدهنون، وإذا أراد أحد منهم أن يتزوج، لم يزوج إلا بقحف رأس رجل من أعدائهم. فإذا قتل اثنين، زوج اثنتين وفى هذه الجزيرة أعنى الرامنى فيلة كثيرة، وفيها البقم والخيزران، وفيها قوم يأكلون الناس، وهى تشرع على بحرین: هرکند و سلاھط.

وبعد هذا جزاير تدعى لنجبالوس وفيها خلق كثير عراة، الرجال منهم والنساء، غير أن على عورة المرأة ورق من الشجر فإذا مرت بهم المراكب، جاءوا

إليها بالقوارب الصغار والكبار ويبيعوا أهلها العنبر والنارجيل بالحديد، وما يحتاجون إليه من كسوة، لأن لا حر عندهم ولا برد.

ومن وراء هؤلاء، جزيرتان، بينهما بحر، يقال لهما أندمان، وأهلها يأكلون الناس أحياء وهم سود ليست لهم قوارب، ولو كانت لهم لأكلوا كل من مر بهم.
(ص ٢ - ١١ طبعة باريس) (١).

وقد وصف المسعودي (سنة ٢٠٢هـ) حال هذا الطريق وصفا جيدا، وذكره في (مروج الذهب، المجلد الأول من ص ٢٢٠ طبعة باريس)، حيث يذكر هذا الرحالة العربي والملاح أنواع البحار من الخليج الفارسي حتى بحر الصين، فيذكر اسم أول بحر وهو بحر فارس أو خشبات البصرة، ثم يذكر بحر لاروي وعلى ساحله الكجرات وكوكن، وهما من المدن الساحلية القديمة المشهورة، وأقيمت عليه كذلك مدن جمبور، وسوباره، وتهانة، وكهمبائت وبعضها لا يزال قائما حتى الآن، ويذكر بعد ذلك بحر هرکنند، ويورد بعده بحر كلاه، والجزر الموجودة فيه وبحر صنف (جمبه) ويذكر في النهاية بحر الصين واسمه بحر جنجى. (مروج الذهب، المجلد الأول من ص ٢٢٠ طبعة باريس).

ويتضح من التفصيلات آنفة الذكر أن أول بحر هو الخليج الفارسي، وأن لاروي في الاصطلاح الحديث هو بحر العرب، وأن بحر هرکنند في الوقت الحالى يطلق على بحر الهند، وبحر كلاه لعله يكون خليج البنغال.

ويذكر سليمان التاجر الطريق البحرى فى موضع آخر من كتابه بهذه الكلمات:
"أكثر السفن الصينية تحمل من سيراف، وأن المتاع يحمل من البصرة وعمان، وغيرها إلى سيراف، فيعبأ فى السفن الصينية بسيراف، وذلك لكثرة الأمواج فى هذا البحر، وقلة الماء فى مواضع منه".

(١) سليمان التاجر وأبو زيد السيرافى: أخبار الصين والهند، تحقيق إبراهيم خورى، دار الموسم للإعلام، بيروت ط١. ١٩٩١م ص ٢٩ - ٢٢. (المترجم).

والمسافة بين البصرة وسيراف فى الماء، مائة وعشرون فرسخا، فإذا عبى المتاع بسيراف، استعذبوا منها الماء، وخطفوا - وهذه لفظة يستعملها أهل البحر، أى يقلعون - إلى موضع يقال له مسقط وهو آخر عمان والمسافة من سيراف إليه نحو مائتى فرسخ، وفى غربى هذا البحر جبال عمان، وفيه الموضع الذى يسمى الدردور، وهو مضيق بين جبلين تسلكه السفن الصغار ولا تسلكه السفن الصينية، وفيه الجبلان اللذان يقال لهما كسير وعوير، وليس يظهر منهما نوق الماء إلا اليسير. فإذا جاوزنا الجبال، صرنا إلى موضع يقال له صحار عمان، فنستعذب الماء من مسقط من بئر بها، فتخطف المراكب منها إلى بلاد الهند، فتقصد كوكم ملى (كوكن) وبين مسقط وكوكم ملى شهر على اعتدال الرياح، وفى كوكم ملى تجيء السفن الصينية فيؤخذ من الصينية ألف درهم ومن غيرها من السفن ما بين عشرة دنانير إلى دينار (أشرفى) ويستعذبون الماء. ثم تخطف المراكب - أى تقلع- إلى بحر هر كند (بحر الهند) فإذا جاوزوه صاروا إلى موضع يقال له لنجبالوس (ليخيالوس)، لا يفهمون لغة العرب، ولا ما يعرفه التجار من اللغات، وهم قوم لا يلبسون الثياب، بيض كواشح، وذكروا أنهم لم يروا منهم النساء، وذلك أن رجالهم يخرجون إليهم من الجزيرة فى زوارق منقورة من خشبة واحدة معهم النارجيل، وقصب السكر، والموز، وشراب النارجيل، وهو شراب أبيض فإذا شرب ساعة يؤخذ من النارجيل، فهو حلو مثل العسل، فإذا ترك ساعة، صار شرابا فيبيعون ذلك بالحديد، إنما يتبايعون بالإشارة، يدا بيد، إذا كانوا لا يفهمون اللغة، وهم حذاق بالسباحة فربما استلبوا من التجار الحديد ولا يعطونهم شيئا، ثم تخطف المراكب إلى موضع يقال له كلاه بار، المملكة والساحل كل يقال له «بار» وهى مملكة الزابج (جاوه) متيامنة عن بلاد الهند، يجمعهم ملك ولباسهم القوط، يلبس السرى والدنى منهم القوطة الواحدة، ويستعذبون هناك الماء من آبار عذبة، والمسافة بين كوكم وكلاه بار (كله بار) شهر، ثم تسير المراكب إلى موضع يقال له بتومه، وبها ماء عذب لمن أراد. والمسافة إليها عشرة أيام.

ثم تخطف المراكب إلى موضع يقال له كندرنج (كدرنج) عشرة أيام، وفيها ماء عذب لمن أراد به وبها جبل مشرف، وربما كان فيه الهراب ومن العبيد واللصوص.

ثم تسير المراكب إلى موضع يقال له صنف (جميا)، مسيرة عشرة أيام وبها ماء عذب، ومنه يؤتى بالعود الصنفي، وبها ملك، وهم قوم سمر، يلبس كل واحد منهم فوطتين (يتمنطق بإحدهما على خصره ويتعمم بالأخرى).

فإذا استعذبوا منها، خطفوا إلى موضع يقال له صنذر فولات (سنغافورة)، وهى جزيرة فى البحر والمسافة إليها، عشرة أيام، وفيها ماء عذب.

ثم تخطف المراكب إلى بحر يقال له جنجى (صنجى)، ثم إلى أبواب الصين وهى جبال فى البحر، بين كل جبلين فرجة تمر فيها المراكب، فإذا سلم الله من صنذر فولات، خطف المراكب إلى الصين فى شهر، إلا أن الجبال التى تمر بها المراكب مسيرة سبعة أيام، فإذا جازت السفينة الأبواب ودخلت الخور، صارت إلى الموضع الذى ترسو إليه من بلاد الصين، وهو يسمى خانقوا (خانيوا)، (ص ١٤ - ٢١)^(١).

خانقوا مرفأ السفن ومجتمع تجارات العرب، وذلك أن بيوتهم هناك من خشب من قنا مشقق، ومن أسباب ذلك أن تتكسر المراكب الصادرة والواردة، أو يضطروا على المقام الطويل، فيبيعوا فى غير بلاد العرب.

ويخانقوا رجل مسلم، يوليه صاحب الصين الحكم بين المسلمين. والتجار العراقيون لا ينكرون من ولايته شيئاً فى أحكامه، وعمله بالحق. (ص ١٢، ١٤)^(٢).

ذكرنا فى السطور السابقة الطرق من سيراف والبصرة إلى جزر بحر الهند ومنها حتى حدود الصين، وظلت سفن العرب تتردد على هذه الجزر لقرون، حتى

(١) سليمان التاجر: أخبار الصين والهند بتحقيق إبراهيم خورى ص(٢٥ - ٢٨). (المترجم).

(٢) سليمان التاجر: المصدر السابق ص ٢٤، ٢٥. (المترجم).

إنهم أقاموا في أكثر تلك الجزر بشكل مستقل، وانتشر الإسلام انتشارا واسعا بفضلهم، وقد عم تأثيرهم من المالديف حتى جاوة وسومطرة، ومن هناك حتى الفلبين، ولقد سمعتم أنفا مدى ما وصلت إليه تلك الجزر من جهل ووحشية، وقد أسهم التجار العرب والملاحون العرب بنصيب وافر في تطورهم وتهذيبهم ورقيتهم لدرجة أنه بعد عدة قرون أسست هناك دولا إسلامية وأصبحت مركزاً للعرب الحضارمة بصفة خاصة، وحتى الآن لا تزال للسكان الحضارمة منزلة خاصة هناك.

وقد تناولت بالتفصيل أحوال موانئ الهند التي كان العرب يمرون بها في كتابي "عرب وهند" باعتبارها تعلقات،^(١) ولو ذكرتها هنا الآن يكون نوعا من التكرار الممل، وسوف اكتفى هنا بسلسلة بيانها بالقول إنهم كانوا يبحرون من الخشبات على الساحل الفارسي للخليج الفارسي ثم يدخلون إلى ميناء تيز في بلوشستان ثم في ميناء تهته في السند، ثم إلى موانئ الكجرات وتهيوار، ومنها إلى تهانه وكهمبايت وسوباره، وحيمور (صيمور)، وبهروج، بهار بهوت، وجندهار، وجهوجها، وبعد ذلك إلى سورت ومن ثم إلى كالى كت، وده بتن، وهنور، وجندابور، وبنداراني، وجاليات، ومنجلور، وكولم (تراونكور)، ورأس كمارى (قمار)، ومالييارور ومندل (معبّر)، في منطقة مدراس، وبعد أن يتجاوزوا مدراس يدخلون إلى خليج البنغال، وكان هناك مركزهم سلته، وكانوا يطلقون عليه اسم سلاهط ثم يرحلون إلى جاكام وكانوا يسمونها "صادجام" ومنها إلى سيام ثم يدخلون بحر الصين.

لقد كان مركزهم الأصلي في منطقتي الكجرات والسند، ولقد سمعت بدهشة وتعجب أنه في أيام قدوم المسعود إلى الهند (٢٠٢هـ) وكان يعيش في جيمور (صيمور)، ميناء الكجرات عشرة آلاف من العرب ومن مخلوطى النسل من العرب والهنود، وكان للعرب وجود كذلك في كهمبايت وكانوا في بهروج بالآلاف

(١) ترجم الزميل الدكتور أحمد القاضى هذا الكتاب بعنوان: العلاقات العربية الهندية، ونشر عن المركز القومى للترجمة بالقاهرة ٢٠٠٨م، ص ٦٦ (المترجم).

(ياقوت الحموى: معجم البلدان). وكانوا يذهبون إلى مصر لبيع حصر مدراس (عبد اللطيف البغدادى: كتاب الاعتبار). انظر كتاب العلاقات العربية الهندية لمزيد من التفصيل) (١).

السواحل الأفريقية

كان الطريق الثانى للملاحة العربية أنهم كانوا يأتون البحر الأحمر من عدن بمحاذاة سواحل بحر العرب ويبحرون إلى سواحل الحبشة فى أفريقيا عن طريق البحر الأحمر، ثم يرحلون من الحبشة إلى سفالة (موزمبيق الحالية)، وزيلع (إريتريا المحتلة آنذاك من إيطاليا)، وزيلع هذه كانت ميناء للحبشة وكان الركاب يأتون منها للحجاز واليمن (٢).

وفى أفريقيا ينعطف الطريق ويدور ثم يتجه إلى زنجبار وجميع السواحل الأفريقية، ويدخلون إلى ميناء أصحاب مناجم الذهب فى جنوب أفريقيا، وكانت جزيرة قنبلو التى يطلقون عليها اسم مدغشقر نهاية سياحتهم البحرية.

وقد ذكر المسعودى (سنة ٣٠٢هـ) وصفا لهذا الطريق فى كتابه مروج الذهب وهذه السواحل هى نفسها التى وصفها فى الوقت الحاضر كل من نتال وترنسوال وغيرهما من العلماء.

وكانت السفن تخطف من سيراف وعمان، وكان أكثر الملاحين من قبيلة الأزدي، وقد كانوا يبحرون من سيراف وعمان إلى مدغشقر مروراً بالحبشة وزيلع، وعيذاب، وسواكن، وزنجبار، وبربرة، ثم يعودون بعد أن يجلبوا الذهب من بربرة، والعنبر من سواحل الحبشة.

وكان العرب قد أقاموا مستوطنة لهم فى مدغشقر مع بداية القرن الرابع،

(١) سيد سليمان الندوى: عرب وهندكى تعلقات، ترجمة أحمد محمد عبدالرحمن، ص ٢١٦ (المترجم).

(٢) الإصطخرى: مسالك، ليدن، ص ٢٦.

وكانت هذه السواحل نفسها التي التقى عندها فاسكو داجاما والملاحون البرتغاليون مع الملاحين العرب فى القرن العاشر الهجرى واطلعوا منهم على الطريق المؤدى إلى الهند .

وكانت تحركات عرب عمان وتقلاتهم وسيادتهم البحرية فى القرن التاسع قد أحدثت تطوراً هائلاً فى تلك السواحل، لدرجة أنها صارت جزءاً من سلطنة عمان، وكانت زنجبار تحت حكم سلاطين عمان لمدة طويلة، حتى إن الأوربيين لم يحتكوا بهم هناك .

بحر الروم

كان نفوذ الدولة العباسية فى بحر الروم يمتد من سواحل الشام إلى شمال أفريقيا ومنها إلى جبل طارق، وكانوا يواجهون خطر الحملات الرومية بشكل متواصل، ولهذا فقد أبقوا على دار صناعة السفن التى أقامها بنو أمية فى مدينة صور على سواحل الشام، ولكن المتوكل بالله نقلها من صور إلى عكا سنة ٢٤٧هـ، وأعاد تنظيم جميع السواحل البحرية وتحسينها من جديد^(١).

وقد كتب بشارة المقدسى أن: "عكا مدينة حصينة ولم تكن على هذه الحصانة حتى زارها ابن طولون (أحمد بن طولون)، وقد كان رأى صور ومنعتها واستدارة الحائط على مينائها فأحب أن يتخذ لعكا مثل تلك الميناء، فجمع صناع الكورة وعرض عليهم ذلك فقبل لا يهتدى أحد إلى البناء فى الماء فى هذا الزمان، ثم ذكر له جدنا أبو بكر البناء، وقيل إن كان عند أحد علم هذا فعنده، فكتب إلى صاحبه على بيت المقدس حتى أنهضه إليه، فلما صار إليه وذكر له ذلك قال هذا أمر هين على بغلق الجميز الغليظة، فصفها على وجه الماء بقدر الحصن البرى، وخطط بعضها ببعض وجعل لها باباً من الغرب عظيماً، ثم بنى عليها بالحجارة

(١) البلاذرى: فتوح البلدان. ليدن ص١١٨ .

البلاذرى: فتوح البلدان، دار صادر، لبنان، ص١٤٢ - ١٤ (المترجم).

والشيد، وجعل كلما بنى خمس دوامس ربطها بأعمدة غلاظ ليشتد البناء، وجعلت الغلق كلما ثقلت نزلت حتى إذا علم أنها قد جلست على الرمال تركها. فالمرابك فى كل ليلة تدخل الميناء وتجر السلسلة^(١) فيعلمون بمجيئها.

وقد عين ابن طولون واليا على مصر فى عهد الخليفة المعتز بالله الذى خلف الخليفة المتوكل، وظل حاكماً عليها من سنة ٢٥٤هـ حتى ٢٧٠هـ، ولهذا فقد تم هذا البناء فى أيام ولايته.

الفاطميون فى بحر الروم

ظل بحر الروم منذ القدم مسرحاً للمواجهة بين العرب والروم (اليونانيين)، وقد أحرز العرب العديد من الفتوحات البحرية وتقهقرت الروم وانهزمت، وفى سنة ٢٩٦هـ أسس العبيدى دولة فاطمية قوية فى شمال أفريقيا سادت بالتدريج كلاً من صقلية ومصر والشام جميعاً، وكان تطوير البحرية ضرورياً من أجل قيام هذه الدولة التى ترتبط أكثر أجزائها عن طريق المواصلات البحرية، ولهذا طور مصنع السفن القديم فى تونس تطويراً عظيماً وظلت السفن الحربية تصنع وتجهز دائماً فى مصنع تونس البحرى.

وفى سنة ٢٠٢هـ، حضروا دار صناعة فى الجبل على ساحل بحر الروم، وكانت كبيرة لدرجة أنها كانت تسع مائتى شينى (أى سفينة)، وكان عليها باب مغلق وقفل ونقر فى أرضها أهراء للطعام ومصانع للماء^(٢).

صقلية

كانت مسينا أكبر ميناء تجارية وحربية فى صقلية، حيث كان تجار الشرق يأتون إليها من هنا، وتجار الغرب يأتون إليها من هناك ويتبادلون التجارة فيما

(١) بشارة المقدسى: أحسن التقاسيم، ليدن، ص ١٦٢، ١٦٣ (٦ - ٢١٩). (المترجم).

(٢) ابن الأثير: حوادث سنة ٢٠٢هـ، وذكر فى طبعة مصر مائتى سفينة وفى طبعة باريس مائة سفينة.

بينهم، وكان هنا في صقلية أيام حكم العرب لها "دار الصناعة" وهي مصنع للسفن الحربية (١).

وكذلك كان هناك في باليرمو عاصمة صقلية التي كانت تقع على حافة الساحل ميناء عظيمة ومصنعاً لصناعة السفن (٢)، وكانوا يحضرون له الحديد والخشب من مناجمها وغاباتها، وظل آلاف العمال منهمكين في صناعة السفن يومياً (٣).

ميناء الأندلس

كان هناك ميناءان مشهورتان للعرب في الأندلس يتردد عليهما الناس من المشرق، وهما: ميناء مرية وميناء بجاية، وكان يطلق عليهما في الأندلس أنهما بوابة المشرق، وفيما يتعلق بمرية يكتب ياقوت الحموي في كتابه معجم البلدان: "وهي مدينة كبيرة من كورة البيرة من أعمال الأندلس، منها يركب التجار وفيها تحل مراكب التجار وفيها مرفأ ومرسى للسفن والمراكب، يضرب ماء البحر سورها ويعمل الوشى والدبياج فيجداد عمله، وكانت أولاً تعمل بقرطبة ثم غلبت عليها المرية، ودخلها الإفرنج من البر والبحر في سنة ٥٤٢هـ، ثم استرجعها المسلمون سنة ٥٥٢هـ، وفيها يكون ترتيب الأسطول الذي للمسلمين، ومنها يخرج إلى غزو الإفرنج، ومرية بلش بلدة أخرى بالأندلس وميناء كانت مرسى يركب منها إلى بلاد البربر" (المعجم) (٤).

وكان أشهر ميناء في مراكش وشمال أفريقيا اسمها ميناء بجاية، وكانت تقع على الساحل الأفريقي لبحر الروم بين أفريقية (الجزائر وتونس)، والمغرب

(١) نزهة المشتاق للإدرسي ص ٢٦ سنة إيطالطا.

الإدرسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٢م، ٢ / ٥٨٨، ٥٨٩ (الترجم).

(٢) ابن حوقل: ص ٨٢.

(٣) ابن الأثير سنة ٢٥٨هـ.

(٤) ياقوت الحموي: معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ٥ / ١١٩، ١٢٠، (الترجم).

(مراكش)، وكانت فى البداية مجرد ميناء عادية، وفى سنة ٤٥٧هـ خطها الناصر بن علناس بعد أن جعلها ميناء بحرية مناسبة و فى النهاية صارت ميناء زاهرة، حيث كانت تأتى إليها السفن والركاب من كل ناحية. (معجم ياقوت).

كانت سبعة من الموانئ المشهورة الأخرى فى مراكش، وكانت تقع على الساحل الأفريقى المقابل للأندلس، وذكر ياقوت أنها أعظم موانئ الدنيا.

وكانت المهديّة من أشهر موانئ أفريقيا، وكانت الدولة الفاطمية قد خطتها ما بين سنتى ٣٠٠ و٢٠٥هـ، وأعدت لها موقعا حصينا على الساحل، ومرسى مهديّة منقور فى حجر صلد يسع ثلاثين مركباً على طرفى المرسى برجان، بينهما سلسلة حديد فإذا أريد إدخال سفينة أرسل حراس البرجين أحد طرفى السلسلة، حتى تدخل السفينة ثم يمدونها كما كانت تحببها لها^(١).

وقد تتبع أبوعبيد البكرى (المتوفى ٤٨٧هـ / ١٠٩٤ م)، فى كتابه «المسالك والممالك» موانئ أفريقيا حسب ما يلى، وكتاب أحوال بعضها وهى: مرسى الأندلسيين، ومرسى تينى، ومرسى التنية، ومرسى الخرطين، ومرسى الخرز، ومرسى الدار، ومرسى الدجاج، ومرسى الذباب، ومرسى المدفون، ومرسى الراهب، ومرسى الروم، ومرسى الزيتونة، ومرسى سببية، ومرسى الشجرة، ومرسى عمارة، ومرسى القبة، ومرسى ماريض، ومرسى ماسين، ومرسى مغيرة، ومرسى ملوية، ومرسى منيع، ومرسى موسى، ومرسى جبل وهران، (طبعة الجزائر سنة ١٩١١م).

لقد كان الحج من أعظم الأسباب التى دعت المسلمين للتردد على بحر الروم، فقد كان آلاف الحجاج يأتون الإسكندرية من مراكش والأندلس كل عام، فابن جبير الرحالة الأندلسى الشهير الذى وصل الإسكندرية من الأندلس فى إحدى سفن جينوا سنة ٥٧٨هـ، أخذ يحصى منازل البحرية من الأندلس حتى

(١) ياقوت الحموى: معجم البلدان ٥، ١٨٠، ١٨١. (المترجم)

الإسكندرية. يقول: "ركبت السفينة من سبته في ٢٨ شوال سنة ٥٧٨هـ، ووصلت إلى الإسكندرية في ٢٩ ذى القعدة من السنة نفسها بعد أن مررنا على جزر يابسة، وميورقة، منورقة، وسردينية، صقلية، وكريت، أى أننى اجتزت جميع هذه المنازل من الأندلس حتى الإسكندرية في ٢٩ يوماً" (١).

وكانت طلمية إحدى الموانئ في برقة، وأحياناً كانت السفن ترسو فيها (اليقوبى: ص ٢٤٢) (٢).

وكان أبو شريك قد حاصر القيروان على بحر الروم وكانت هناك مستوطنات لأناس من أسرة الخليفة عمر بن الخطاب ومن أسر عربية أخرى بل من العجم كذلك، وبالقرب منها كانت ميناء أقليبية حيث كانوا يركبون منها السفن إلى صقلية (٣).

ميناء مصر

كانت السفن الكبيرة تسير في بحيرة تيس بمصر في نهاية القرن الثالث (٤)، وكذلك كانت هناك ميناء زاهرة وكبيرة في ذلك الزمان في مدينة رشيد وهو ميناء مصر، وماء نهر النيل بعد أن تدخل من البحر (٥).

وكانت مدينة قوص أكبر مدينة بحرية في صعيد مصر في أيام المماليك، وكان التجار يأتون من البحر الأحمر في السفن من الدول الجنوبية لمصر يقيمون بها، وكانت هي محط التجار القادمين من اليمن، وحدثت ثورة واسعة بسبب التجارة البحرية (٦).

(١) ابن جبير: رحلة ابن جبير (طبعة جب)، ص (٢٥ - ٢٨).

- ابن جبير: رحلة ابن جبير/ دار الكتب العلمية، ط١ بيروت ٢٠٠٢م ص (٢٨ - ٢١) (الترجم).

(٢) اليقوبى: معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ص ١٨١ (الترجم).

(٣) اليقوبى: معجم البلدان، ص ٢٤٨.

- اليقوبى: كتاب البلدان. دار الكتب العلمية. بيروت، ص (١٨٥ - ١٨٨) (الترجم).

(٤) المصدر السابق ص ٢٣٨.

(٥) المصدر السابق الصفحة نفسها.

(٦) ياقوت الحموى: لفظ قوص، والأنيس المفيد للطالب المستفيد، نقلًا عن كتاب زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك لخليل بن شاهين الظاهري. طبعة مصر ص ٩٩.

وهناك مدينة قديمة هي قسطية بالقرب من الفرما على ساحل بحر الروم وكانت ميناء^(١).

ودمياط مدينة قديمة بين تيس ومصر على زاوية بين بحر الروم ونهر النيل. وكانت ميناء كبيرة والسفن تتردد عليها بكثرة، وعلى الميناء من جانبيها برجان بينهما سلسلة حديد عليها حرس لا يخرج مركب إلى البحر المالح ولا يدخل إلا بإذن^(٢).

الأساطيل الحربية فى بحر الروم

يعد ما كتبه ابن خلدون عن الملاحة العربية فى بحر الروم، وخاصة عن حالة الأساطيل الحربية هو الأفضل حيث يقول: "فلما استقر الملك للعرب، شمع سلطانهم، وصارت أمم العجم خولا لهم، وتحت أيديهم، وتقرب كل ذى صنعة إليهم بمبلغ صناعته، واستخدموا من النواتية فى حاجاتهم البحرية أمما، وتكررت ممارستهم للبحر وثقافته، واستحدثوا بصراء بها، فشرهوا إلى الجهاد فيها، وأنشأوا السفن والشوانى (المراكب الحربية)، وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح، وأمطوها العساكر والمقاتلين لمن وراء البحر من أمم الكفر، واختصوا بذلك من ممالكهم وثغورهم ما كان أقرب لهذا البحر، وعلى خفاء مثل الشام وأفريقية والمغرب والأندلس".

وأوعز الخليفة عبد الملك إلى حسان بن النعمان عامل أفريقية، باتخاذ دار صناعة بتونس لإنشاء الآلات البحرية حرصاً على مراسم الجهاد، ومنها كان فتح صقلية أيام زيادة الله الأول بن إبراهيم بن الأغلب وفتح قوصرة أيضاً. وكان من بعد ذلك أساطيل أفريقية، والأندلس فى دولة العبيديين والأمويين تتعاقب إلى بلادهما فى سبيل الفتنة فتجوس خلال السواحل بالإفساد والتخريب.

(١) الأنيس المفيد ص ٩٩.

(٢) الأنيس المفيد ص ١٠٠، ١٠١.

- ياقوت الحموى: معجم البلدان، دار صادر بيروت، ص ٤٧٢، ٤٧٣ (الترجم).

وانتهى أسطول الأندلس أيام عبد الرحمن الناصر إلى مائتى مركب أو نحوها، وأسطول أفريقية، كذلك مثله أو قريباً منها، وكان قائد الأساطيل بالأندلس، ابن رماحس، ومرفأها للحط والإقلاع بجاية والمرية، وكانت أساطيلها مجتمعة من سائر الممالك من كل بلد تتخذ فيه السفن أسطولا يرجع نظره إلى قائد من النواتية يدبر أمر إرسائه فى مرفئه، فإذا اجتمعت الأساطيل نغزو محتفل (مجتمع) أو غرضاً سلطانياً مهماً، عسكرت بمرفئها المعلوم وشحنها السلطان برجاله وإنجاد عن ما كره وماليه، وجعلهم لنظر أمير واحد.

وكان المسلمون لعهد الدولة الإسلامية قد غلبوا على هذا البحر من جميع جوانبه، وعظم صوتهم وسلطانهم فيه، فلم يكن للأمم النصرانية قبل أساطيلهم بشيء من جوانبه، وامتطوا ظهره للفتح سائر أيامهم، فكانت لهم المقامات الملوحة من الفتح والغنائم، وملكوا سائر الجزائر المنقطعة عن السواحل فيه مثل ميورقة ومنورقة ويابسة وسردانية وصقلية وقوصرة ومالطة وأقريطش وقبرص، وسائر ممالك الروم والإفرنج.

وكان أبو القاسم الشيعى وأبناؤه يغزون أساطيلهم من المهديّة جزيرة جنوة فتقلب بالظفر والغنيمّة. وافتتح مجاهد العامرى صاحب دانية من ملوك الطوائف جزيرة سردانية فى أساطيله سنة خمس وأربعمائة، وارتجعها النصارى لوقتها.

والمسلمون خلال ذلك كله قد تغلبوا على كثير من لجة هذا البحر، وصارت أساطيلهم فيه جيئة وذهاباً، والعساكر الإسلامية تجيز البحر فى الأساطيل من صقلية إلى البر الكبير المقابل لها من العدو الشمالية، فتوقع بملوك الإفرنج، وتثنخ فى ممالكهم، كما وقع فى أيام بنى الحسين، ملوك صقلية القائمين فيها بدعوة البيعدين وانحازت أمم النصرانية بأساطيلهم إلى الجانب الشمالى

الشرقى منه من سواحل الإفرنجة والصقالبة وجزائر الرومانية لا يعدونها، وأساطيل المسلمين قد ضربت عليهم ضراء الأسد على فريسته، وقد ملأت الأكثر من بسيط هذا البحر عدة وعددا، واختلفت فى طرفه سلما وخربا، فلم تظهر للنصرانية فيه الواح.

حتى إذا أدرك الدولة العبيدية الفشل والوهن، وطرقها الاعتلال، مد النصارى أيديهم وألحوا على سواحل مصر والشام، وضعف شأن الأساطيل على أن انقطع^(١).

ولكن السلطان صلاح الدين ولى اهتمامه بالسفن بعد أن أبعد الصليبيين عن مصر والشام وقضى على العبيديين، وهكذا قام بتجديد السواحل وترميمها وواجه سفن الأعداء، وقد وصف عماد الدين الكاتب (الأصفهانى)، ما قام به فى كتابه "الفتح القسى فى الفتح القدسى"، يكتب فى أحد المواضع:

كان السلطان قد كتب إلى النواب فى الإسكندرية، بأن يشرعوا فى تجهيز البطس الكبار، ويملأوها بالغلات وأصناف الأقوات ويعمروها بالكماة الحماة الرماة، ويرسلوها عند موافقة الريح إلى الثغر، فإن خلصت إليه ولو واحدة منها أغنته بعد الفقر، واستبعد وصولها مع امتلاء البحر بمراكب الكفر، ولما ظهرت من أقصى اللجة ثلاث بطس كأنهن الأعلام، واستبشر بظهورها الإسلام، فما تراءت حتى استقبلتها مراكب الفرنج وأحاطت بها تقاتلها وهى تشق عليها وتشققها حتى برت منها لبر الإيمان والأمان".

على كل حال يقول ابن خلدون بعد ذلك: "وضعف شأن الأساطيل، ولم يعتنوا بشيء من أمره لهذا العهد، بعد أن كانت لهم به فى الدولة العبيدية عناية تجاوزت الحد، وبقيت بأفريقية والمغرب، فصارت مختصة بها".

(١) ابن خلدون: مقدمة ابن خلدون بتحقيق عبد الله درويش، دار يعرب ط١، دمشق، ١٠٠٢م / ٤ / ٢٧٢ - ٢٣٩ (المترجم).

عماد الدين الكاتب الأصفهانى (المتوفى ٥٩٧هـ)، الفتح القسى فى الفتح القدسى/ دار الكتب العلمية، بيروت، ط١ ٢٠٠٢م، ص ٢٥٠ (المترجم).

وكان الجانب الغربى من هذا العهد موفور الأساطيل، ثابت القوة لم يتحيّفه عدو، ولا كانت لهم به كرة، فكان قائد الأسطول به العهد لمتونة بنى ميمون رؤساء جزيرة قادس، ومن أيديهم أخذها عبد المؤمن بتسليمهم وطاعتهم وانتهى عدد أساطيلهم إلى المائة من بلاد العدوتين جميعا.

ولما استفحلت دولة الموحدين فى المائة السادسة، ملكوا العدوتين، أقاموا خطة هذا الأسطول، على أتم ما عرف وأعظم ما عهد، وكان قائد أسطولهم أحمد الصقلى أصله من صقلية^(١).

يقول الإصطخرى الذى عاش فى منتصف القرن الرابع وزار بحر الروم والأندلس وصقلية:

”جميع البحار لا تزيد على هذا البحر (بحر الروم) عظمة وإجلالا، فالمدن والقرى لا تنقطع على كل من ساحلية على حد سواء، وتتردد عليه سفن المسلمين والروم ذهابا وإيابا، وكان كل فريق يذهب من جانب إلى آخر، وفى أكثر الأوقات كانت قوات المسلمين والروم تتجابه فيه بالسفن، فكان كل مائة أو يزيد من كل فريق يتجمعون فى سفينة حربية ويتحاربون فى البحر“ ص ٧١.

وخلاصة القول: إن العرب كانوا يجيئون ويذهبون على ساحلى بحر الروم، فكانوا بعد أن يصلوا إلى الأندلس وطنجة على الساحل الأفريقى يتجهون إلى جنوب أفريقيا وغربها من ناحية، ومن ناحية أخرى كانوا يصلون إلى فرنسا وإيطاليا وصقلية بعد أن يتجاوزوا الجزائر والقسطنطينية وآسيا الوسطى، فهل هناك أحد اليوم يعتقد أن ”جبرالتر“ البوابة البحرية الرئيسية لإسبانيا هى فى الأصل جبل طارق، وكذلك ”مرسليا“ ميناء فرنسا الأشهر أصله ”مرسى على“، ويوجد هذا الاسم فى كتاب الإدريسى الجغرافى.

بعد هذا الوصف المختصر الذى لم تسنح لى الفرصة لتفصيله، أشير هنا إلى «مارتن هارتمان: martin hartmann»، أحد الكتاب الأفاضل فى دائرة المعارف

(١) ابن خلدون: مقدمة ابن خلدون. ١ / ٤٢٩. (المترجم).

الإسلامية وبحثه فى مقاله ب عنوان "الصين" فهل هناك أى مؤرخ منصف يستطيع أن يوافقه على رأيه؟

"ظل الإسلام بوجه عام خائفا من البحر، وقد تأثر المسلمون منذ البداية بسيطرة الكفار على البحر، لم يحاولوا أية محاولة لمجابهة تسلطهم عليه، وعندما قمنا بحملات بحرية على المسلمين هزمناهم فى أغلب المواقع، كما أنهم لم ينجحوا فى جميع حملاتهم على الروم".

فلو أن موضوع هذه المقالة عن الجهاد البحرى للأتراك وهم إحدى القوميات المسلمة لاتضح على الملأ أيضا حقيقة بحث كاتب المقال المذكور.

علم البحار

منذ أن وضعت الشعوب أقدامها فى البحار المحيطة بها مع بداية العلم والحضارة، كانوا يعتقدون أن كل بحر مستقل ومنفصل عن البحر الآخر^(١)، وكانت أعظم الاكتشافات فى هذا الصدد، أن هذه البحار هى عالم بحرى مشترك بينهم وهى فى الحقيقة لا تنقسم فى الهند والصين وفارس والروم والشام، بل إن الماء دائرة عظيمة الشأن تحيط بجميع تلك الدول، ولم نكن نعلم متى علم العرب بهذه الحقيقة، لكن سليمان وهو أحد الملاحين العرب زعم فى سنة ٢٢٥هـ أن علمه بهذا لم يتأت لأحد قبله، يقول:

"ومما حدث فى زماننا هذا ولم يعرفه من تقدمنا؛ أنه لم يكن يقدر أن البحر الذى عليه بحر الصين والهند يتصل ببحر الشام، ولا يقوم فى أنفسهم حتى كان فى عصرنا هذا، فإنه بلغنا أنه وجد فى بحر الروم خشب مراكب العرب المخروزة التى قد تكسرت بأهلها فقطعها الموج وساقطها الرياح بأموج البحر، فقدفته على بحر الخزر، ثم جرى فى خليج الروم ونفذ منه إلى بحر الروم والشام؛ فدل هذا على أن البحر يدور على الصين والسيلا، وظهر بلاد الترك والخزر ثم يصب فى

(١) المسعودى: مروج الذهب، ١ / ٢٧٢.

- بشارة المقدسى: احسن التقاسيم. دار الكتب العلمية، بيروت، ص ١٦ (المترجم).

الخليج ويفضى إلى بلاد الشام، وذلك أن الخشب المخروز لا يكون إلا لمراكب سيراف خاصة ومراكب الشام والروم مسمورة غير مخروزة، وبلغنا أيضا أنه وجد ببحر الشام عنبراً وهذا من المستكر، وما لم يعرف فى قديم الدهور ولا يجوز إن كان ما قيل حقا، أن يكون العنبر وقع إلى بحر الشام إلا من عدن والقلزم، وهو البحر الذى يتصل بالبحار التى يكون فيها العنبر لأن الله جل ذكره قد جعل الله بين البحرين حاجزا (أرض السويس)، بل هو إن كان صحيحا ما يقذفه بحر الهند إلى سائر البحار واحدا بعد واحد حتى يفضى به إلى بحر الشام (ص ٨٩ ط طبعة باريس).

والطريق الأول الذى ذكره سليمان هو من بحر الهند إلى بحر الصين وبحر الكاهل وبحر بيرنج ثم إلى القطب المتجمد الشمالى، وبعد أن يمر بالقارة القطبية الجليدية ويعبر إلى المحيط الأطلنطى ثم يدخل إلى بحر الروم بعد أن يجتاز جبل طارق.

ولكن الطريق الثانى، الذى أخبرنا به من أجل نقل عنبر بحر الهند إلى بحر الروم هو أيسر ومفتوح، وهو نفسه الذى يؤدى على البحر المحيط من بحر الهند مرورا ببحر بربرة، ومن بحر المحيط إلى بحر الروم عن طريق جبل طارق.

على كل حال يمكننا أن نستنتج من هذا القياس الصحيح لسليمان، أنه ظل يفهم خريطة البحار، وذلك العالم فهما صحيحا، وبعد ذلك أبحر الملاحون إلى بحر الروم عن طريق سواحل أفريقيا ووصفوه بوضوح أكثر.

وهكذا يصف ابن واضح اليعقوبى - الذى جاء بعد سليمان بخمسين عاما - مدينة سوس على الساحل المغربى فى نهاية كتابه الجغرافى "كتاب البلدان" (١) قائلا هنا على الساحل مسجد هو مسجد بهلول:

(١) الأنيس المفيد ص ١٠٠ ، ١٠١ .

- ياقوت الحموى: معجم البلدان، دار صادر بيروت، ص ٤٧٢ ، ٤٧٣ . (المترجم).

“ويلقى البحر عند مسجد بهلول المراكب الخيطية التي تعمل بالأبلة التي يركب فيها إلى الصين” (ص ٢٦٠ ليدن) (١).

وقد ذكر المسعودى هذا النوع من الوصف فى كتابه مروج الذهب (١/ ٢٦٥) ويأتى بعده العالم أبو ریحان البيرونى المتوفى سنة ٤٤٠هـ، يقول ياقوت الحموى: أما كيفية وضع البحار والمعصورة فأحسن ما بلغنى فيه ما حكاه أبو الریحان البيرونى فقال:

“أما البحر المحيط الذى فى مغرب المعصورة وعلى ساحل بلاد طنجة والأندلس، فإنه سمي البحر المحيط وسماه اليونانيون أوقيانوس، ولا يلج فيه إنما يسلك بالقرب من ساحله، وهو يمتد من عند هذه البلاد نحو الشمال على محاذة أرض الصقالبة، ويخرج عنه خليج عظيم فى شمال الصقالبة ويمتد إلى قرب أرض بلغار بلاد المسلمين ويعرفونه ببحر بيرنج، وهم أمة على ساحله، ثم ينحرف وراءهم نحو المشرق وبين ساحله وبين أقصى أرض الترك أرضون وجبال مجهولة خربة غير مسلوكة، وأما امتداد البحر المحيط الغربى من أرض طنجة نحو الجنوب فإنه ينحرف على جنوب أرض سواد المغرب وراء الجبال المعروفة بجبال القمر التى تتبع منها عيون نيل مصر وفى سلوكة غدر لا تتجو منه سفينة.

وأما البحر المحيط من جهة الشرق وراء أقصى أرض الصين، فإنه أيضاً غير مسلوكة، وينشعب منه خليج يكون منه البحر الذى يسمى فى كل موضع من الأرض التى تحاذيه، فيكون ذلك أول بحر الصين ثم الهند وخرج منه خليجان عظيمان يسمى كل واحد منها بحرا على حدة.

والخليج الآخر المقدم ذكره هو المعروف ببحر التبرير، يمتد من عدن إلى سفالة الزنج، ولا يتجاوزها مركب، معظم المخاطرة فيه، ويتصل بعدها ببحر أوقيانوس الغربى، (مقدمة معجم البلدان، ص ٢٠ - ١٩ مصر). (٢)

(١) ياقوت الحموى: معجم البلدان، ص ١٩٩. (المترجم).

(٢) ياقوت الحموى: معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ٢١/١٠. (المترجم)

وقد وصف أبو حامد الأندلسى الغرناطى الرحالة الشهير المتوفى سنة ٥٦٥هـ مسألة وحدة البحار بطريقة أكثر وضوحا فى كتابه تحفة الألباب يقول:

"أعلم أن البحر المحيط الذى أحاط بالدنيا والأرض فى وسط البحر كالكرة فى غدير ماء، وهو البحر الأسود الذى يعرف ببحر الظلمات لا تدخله السفن، وبحر الهند خليج منه وبحر الصين خليج منه، وبحر القلزم خليج منه وبحر فارس خليج منه، يمتد بعضه على البصرة إلى عبادان وسيراف وكرمان والبحرين وجزيرة قيس والديبل إلى بلاد الحبشة إلى الزنج وإلى سرنديب والصوليان، وكل هذه البحار التى ذكرتها وما لم أذكرها إنما أصلها من البحر الأسود الذى يقال له البحر المحيط" (ص ٩١ - ٩٢ طبعة باريس).

ولكن فى رأينا أن أوضح تصوير للجار وأجله هو تصوير أبو الفدا المتوفى سنة ٧٢٥هـ، وأن وصف ابن خلدون المتوفى سنة ٨٠٨ هـ أكثر منه وضوحاً، ووصف أبو الفدا حسب ما يلى:

"إن جانب المحيط المغربى الذى على ساحله بلاد المغرب يسمى أوقيانوس، وفيه الجزائر الخالدات، وهى واغلة فيه عن ساحله درجات. والبحر المحيط المذكور يأخذ فى الامتداد من سواحل المغرب الأقصى على جهة الجنوب حتى يتجاوز صحراء لتونة، وهى برار للبربر، بين طرف بلاد البربر وبين أطراف بلاد السودان، ثم يمتد جنوبا على أراضٍ خراب غير مسكونة ولا مسلوكة حتى يتجاوز خط الاستواء فى الجنوب عنه، ثم يعطف على جهة الشرق وراء جبال القمر التى منها منابع نيل مصر" فيصير البحر المذكور جنوبا عن الأرض، ثم يمتد مشرقا على أراضٍ خراب وراء بلاد الزنج، ثم يمتد مشرقا وشمالا حتى يتصل ببحر الصين والهند، وهنالك بلاد الصين، ثم يعطف فى شرقى الصين إلى جهة الشمال، ثم يمتد شمالا على شرقى بلاد الصين حتى يتجاوز بلاد تسمى سد بأجوج ومأجوج، ثم يعطف ويستدير على أراضٍ غير معلومة الأحوال، ويمتد مغربا وجنوبا ويستدير على الأرض ويصير منه جهة الغرب ويمتد على سواحل

أمم مختلفة من الكفار (الإفرنج) ويسامت بلاد رومية عن غربها ثم يمتد جنوبا ويتجاوز بلاد رومية إلى مسامطة البلاد التي بين رومية وبين الأندلس، حتى يتجاوزها على سواحل الأندلس ثم يمتد على غربى الأندلس جنوبا حتى يتجاوز الأندلس ويسامت سبته من بر العدو من حيث ابتدأنا" (تقويم البلدان ص ٢٠).

وكتب العلامة ابن خلدون فى مقدمته موضوعا مفصلا تناول فيه أحوال البحار يقول: قالوا إن هذا البحر المحيط يخرج منه من جهة المغرب فى الإقليم الرابع البحر الرومى المعروف يبدأ فى خليج متضائق فى عرض اثنى عشر ميلا أو نحوها ما بين طنجة وطريف ويسمى الزقاق، ثم يذهب مشرقا وينفسح إلى عرض ستمائة ميل ونهاية فى آخر الجزء الرابع من الإقليم الرابع على ألف فرسخ ومائة وستين فرسخا من مبدئه، وعليه هنالك سواحل الشام وعليه من جهة الجنوب سواحل المغرب، وأولها طنجة عند الخليج ثم إفريقية، ثم برقة إلى الإسكندرية، ومن جهة الشمال سواحل القسطنطينية عند الخليج، ثم البنادقة، ثم رومة، ثم الإفرنجة، ثم الأندلس إلى طريف عند الزقاق قبالة طنجة، ويسمى هذا البحر الرومى والشامى وفيه جزر كثيرة عامرة كبار مثل إقريطش وقبرص وصقلية وميورقة وسردانية ودانية، وقالوا يخرج منه من جهة الشمال بحران آخران من خليجين أحدهما مسامت للقسطنطينية يبدأ من هذا البحر متضائقا فى عرض رمية السهم، ويمر ثلاثة بحار فيتصل بالقسطنطينية ثم ينفسح فى عرض أربعة أميال ويمر فى جريه ستين ميلا ويسمى خليج القسطنطينية، ثم يخرج من فوهة عرضها ستة أميال فيمتد بحر ينطس (البحر الأسود) وهو بحر ينحرف من هناك فى مذهبه إلى ناحية الشرق فيمر بأرض هرقيلة، وينتهى إلى بلاد الخزرية على ألف وثلاثمائة ميل من فوهته، وعليه من الجانبين أمم من الروم والترك وبرجان والروس، والبحر الثانى من خليجى هذا البحر الروسى وهو بحر البنادقة يخرج من بلاد الروم على سمت الشمال، فإذا انتهى إلى سمت الجبل انحرف فى سمت المغرب إلى بلاد البنادقة والروم وغيرهم أمم ويسمى خليج البنادقة، وقالوا ينساح من هذا البحر المحيط أيضا من الشرق على ثلاث

عشرة درة فى الشمال من خط الاستواء بحر عظيم متسع يمر إلى الجنوب قليلا حتى ينتهى إلى الإقليم الأول، ثم يمر فيه مغربا إلى أن ينتهى فى الجزء الخامس منه إلى بلاد الحبشة والزنج وإلى بلاد باب المنذب منه على أربعة آلاف فرسخ وخمسائة فرسخ من مبدئه، ويسمى البحر الصينى والهندى والحبشى. وعليه من جهة الجنوب بلاد الزنج وبلاد بربر التى ذكرها امرؤ القيس فى شعره، وليسوا من البربر الذين هم قبائل المغرب، ثم بلد مقدشوا ثم بلد سفالة وأرض الواق واق وأمم أخرى ليس بعدهم إلا القفار والخلاء، وعليه من جهة الشمال الصين من عند مبدئه ثم الهند ثم السند ثم سواحل اليمن من الأحقاف والزييد وغيرها، ثم بلاد الزنج عند نهايته وبعدهم الحبشة، وقالوا ويخرج من هذا البحر الحبشى بحران آخران أحدهما يخرج من بلاد نهايته عند باب المنذب فيبدأ متضائقا ثم يمر مستجرا على ناحية الشمال، ومغربا قليلا إلى أن ينتهى إلى مدينة القلزم فى الجزء الخامس من الإقليم الثانى على ألف وأربعمائة ميل من مبدئه، ويسمى بحر القلزم وبحر السويس، وبينه وبين فسطاط مصر من هنالك ثلاث مراحل وعليه من جهة الشرق سواحل اليمن ثم الحجاز وجدة ثم مدين وآيلة وفاران عند نهايته من جهة الغرب سواحل الصعيد وعيذاب وسواكن وزيلع، ثم بلاد الحبشة عند مبدئه وآخره عند القلزم يسامت البحر الرومى عند العريش، وبينهما نحو ست مراحل، وما زال الملوك فى الإسلام وقبله يرومون خرق ما بينهما ولم يتم ذلك.

والبحر الثانى من هذا البحر الحبشى يسمى الخليج الأخضر، وخرج ما بين بلاد السند والأحقاف من اليمن ويمر نهاية الشمال مغربا قليلا إلى أن ينتهى إلى الأبله من سواحل البصرة فى الجزء السادس من الإقليم الثانى على أربعمائة فرسخ وأربعين فرسخاً من مبدئه، ويسمى بحر فارس وعليه من جهة المشرق سواحل السند ومكران وفارس والأبله عند نهايته، ومن جهة الغرب سواحل البحرين واليمامة عمان والشخر والأحقاف عند مبدئه، وفيما بين بحر فارس والقلزم وجزيرة العرب كأنها داخلة من البر فى البحر يحيط بها البحر الحبشى

من الجنوب وبحر القلزم من الغرب وبحر فارس من الشرق وتفضى إلى العراق فيما بين الشام والبصرة على ألف وخمسمائة ميل بينهما^(١).

مساحة البحار

كانت رحلة ابن خلدون محدودة من الأندلس حتى مصر والحجاز، وكان بيانها كما وصفها مبنياً على ما ذكره الإدريسي وكان على قيد الحياة سنة ٥٤٨هـ، كان في هذا الوصف أم جدير بالاهتمام بشكل خاص؛ وهو أن طول المساحة كانت المذكورة في رحلته من بحر إلى آخر، وهذا النوع من القياس والمساحة المذكور كذلك في كتب جغرافية بطليموس، ولكن توجد بها أخطاء لا حد لها، وهناك فرق ضئيل جدا بين بيانات العرب وبيانات الأبحاث الموجودة حالياً مثلما يذكر السيد لبيان في كتابه "الحضارة العربية"، يقول:

كان بطليموس قد أخطأ خطأ فادحا عند اكتشافه مواضع تلك البلدان، فعلى سبيل المثال فقد أخطأ في أربعمئة فرسخ عند قياس طول البحر المتوسط (بحر الروم)، ولعل هذا القدر كافٍ لإثبات التطور الذي أحدثته العرب في الجغرافيا من خلال مقارنة أبحاثهم عن المدن والبلدان مع ما قدمه اليونانيون، حيث ثبت من هذه المقارنة وجود بعض الفروق الضئيلة فقط في عرض البلدان في أبحاث العرب، وعلى العكس من هذا فقد أخطأ اليونانيون في عدة درجات عند التحقق من طول البلد، ولم يحسبوا الساعات الصحيحة في توقيت ذلك الوقت، ولم يرصدوا الجداول الصحيحة لحركة القمر ووجدوا صعوبة في ذلك، ولا غرو فقد أخطأوا أخطاء كثيرة في حين لم يخطئ العرب أكثر من درجتين، وهي أقل بكثير من أخطاء اليونانيين، فمثلا عن قياس طول طنجة، ذكر بطليموس بعد حساب قياس الإسكندرية أنه ٥٢ درجة و ٢٠ دقيقة مع أن الطول الحقيقي هو ٢٥ درجة و ٤١ دقيقة، أي أن بطليموس أخطأ في نحو ١٨ درجة عند حسابه، وهناك خطأ في درجة واحدة في القياس الكلي لطول البحر المتوسط (بحر الروم) من طنجة

(١) ابن خلدون: مقدمة ابن خلدون الجزء الثاني.

حتى طرابلس فى خرائط العرب، وعلى العكس من هناك ١٩ درجة زيادة فى الطول فى خريطة بطليموس، وبسبب هذا حدث خطأ فى أربعمائة فرسخ تقريبا^(١).

وكذلك ذكر ابن خلدون أن مساحة بحر القلزم (البحر الأحمر) تبلغ ١٤٠٠ ميل، بينما تظهر مساحته فى الخرائط الحديثة والمعاصرة نحو ١٣١٠ أميال، ونقيس على هذا كم كانت أبحاث العرب قريبة من الأبحاث الحديثة.

بحر بيرنج

تقع آلاسكا على البحر المتجمد بين شمال أمريكا وشمال روسيا الآسيوية ويفصل بينهما بحر صغير اسمه «بيرند: bering» ونذكر من هذا أن البشر وضعوا أقدامهم هناك فى عصر متقدم، وأن أحدهم اكتشف أن هذا المكان قريب جدا من القطب الشمالى، وأنه مغطى بالثلوج، ولكننا نندهش لأن العرب كانت لهم معرفة به.

وقد وصل سليمان (٢٢٥ هـ / ٨٢٩م) خلف الصين من الطريق البحرى لبحر الصين ودلف إلى بحر الروم (البحر المتوسط) بعد أن عبر المحيط الباسفيكى (المحيط الهادى) والقطب الشمالى ويبدو من هذا أنه كان على علم بهذا الطريق أو أنه كان يتخيله.

يقول أبو الفدا (٧٢٢هـ) عند ذكر بحر درنج (درنك):

لم أجد لهذا البحر ذكرا غير فى مصنفات أبى الريحان البيرونى وفى التذكرة للنصير (نصير الطوسى) فأثبتته حسبما ذكره البيرونى قال، بحر درنك يخرج من البحر المحيط الشمالى، إلى جهة الجنوب، وله طول وعرض صالحان ودورنك أمة على ساحله. (تقويم البلدان ص ٢٥).

(١) البيان: حضارة العرب، ترجمة مولوى سيد على بلكرامى، ص ٤٢٠.

وقد توفي أبو ریحان البيروني سنة ٤٤٠هـ، ونصير الدين الطوسي سنة ٦٧٢هـ، ونستنتج من هذا أن معرفة هذا البحر في مؤلفات المسلمين باسم بيرنك أو درنك (درنج) قديم جدا .

كانت خوارزم (خيوه) موطننا لأبي ریحان البيروني، وكانت حدودها تمتد حتى بلاد الروس، وكانت بلغار على نهاية حدود روسيا في ذلك العصر (وهي غير بلغاريا الحالية) قد أسلم ملكها وأرسل الخليفة المقتدر بالله العباسي ابن فضلان بسفارة إلى البلغار، فوصلها بعد أن اجتاز أذربيجان وروسيا وقد كتب ابن فضلان رحلته من بغداد إلى روسيا وبلغار وقد ضم ياقوت مختصرا لها في معجمه، وقد ظل ابن فضلان في غزني في ذلك الوقت عندما كانت سلطة الصين تمتد حتى تركستان، وكان الطوسي في عهد التتار، ولما كان مرورهم إلى بغداد من كونون بروسيا، لهذا فإن معرفة البيروني والطوسي ببحر درنج لا تثير الدهشة والتعجب.

وخلاصة القول: إن الطريقين اللذين يخرجان من بحر العرب إلى البحر المحيط يلتقيان في النهاية، وكان العرب على علم بهما، وأن الطريق الذي ذكره سليمان في أوائل القرن الثالث قد سمعنا رجع صداه في بيان المسعودي الرحالة البحري العربي الشهير في القرن الرابع (انظر: مروج الذهب - المجلد الأول. طبعة باريس ص ٣٦٥).

والطريقان البحريان اللذان أشار إليهما العرب هما كما يلي:

من بحر العرب إلى بحر الصين، ومن هناك إلى شمال المحيط الهادي ويعبر منه إلى بحر بيرنج، ويتجه من خلفه إلى القطب الشمالي ثم يجتازه إلى المحيط الأطلنطي ومنه إلى بحر الروم (البحر المتوسط) مروراً بجبل طارق.

الطريق الثاني من بحر الهند إلى بحر الحبش ثم بحر الزنج والبربر، والذي يسمى قناة موزمبيق في الوقت الحاضر، ومنه إلى رأس أميد، وبعد أن يمر من سواحل جنوب أفريقيا، ومن بحر أوقيانوس إلى بحر الروم عن طريق مضيق جبل طارق.

وهذا الطريق البحري هو نفسه الذى سلكه فاسكو داجاما من البرتغال إلى الهند .

لكل بحر ملاح مختلف

يتضح من بيان المسعودى (٢٢٢هـ) أن لكل بحر خبيراً وملاحاً مختلف، وفيما يتعلق بالملاحين فى بحر الروم فإنه يصف أحوالهم كما شاهدها رأى العين فى عصره، يقول:

وكذلك شاهدت أرباب المراكب فى البحر الرومى من الحربية والعمالة وهم النواتية وأصحاب الأرجل والرؤساء، ومن يلى تدبير المراكب والحرب فيها، مثل لاوى المكنى بابن الحارث غلام زرافة صاحب طرابلس الشام من ساحل دمشق وذلك بعد الثلاث مائة يعظمون طول البحر الرومى وعرضه وكثرة خلجانه وتشعبه، وعلى هذا وجدت عبد الله بن وزير صاحب مدينة جبلة من ساحل حمص من أرض الشام، ولم يبق فى هذا الوقت وهو سنة اثنتان وثلاثون وثلاثمائة أبصر منه بالبحر الرومى ولا أسن منه وليس فيمن يركبه من أرباب المراكب من الحربية والعمالة إلا وهو ينقاد إلى قوله ويقر له بالبصر والحدق، وما هو عليه من الديانة والجهاد القيم فيه .

(الجزء الأول، طبعة باريس، ص ٢٨٢).

وهكذا يصف أحوال الملاحين العرب المهرة فى بحر أفريقيا وبربرة:

وأرباب المراكب من العمانيين يقطعون هذا البحر (البحر الحبشى) إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج، وفى هذه المدينة مسلمون بين الكفار من الزنج والعمانيون الذين ذكرنا من أرباب المراكب يزعمون أن هذا الخليج المعروف بالبربرى، وهم يعرفونه بحر بربرا وبلاد جفونى أكثر فى المسافة مما ذكرناه. ويزعمون أنه بحر مجنون، وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان عرب من الأزد فإذا توسطوا هذا البحر وحلوا بين ما ذكرنا من الأمواج يرفعهم ويخفضهم يرتجزون فى أعمالهم فيقولون:

بـرـيـرا و جـفـونـى و مـو جـك المـجـنـون
جـفـونـى و بـرـيـرا و مـو جـها كـمـا تـرى

ومنتهى هؤلاء فى بحر الزنج إلى جزيرة قنبلو على ما ذكرنا، وإلى سفالة والواق واق من أقاصى أرض الزنج والأسافل من بحرهم، ويقطع هذا البحر السيرافيون، وقد ركبت هذا البحر من مدينة صحار من بلاد عمان وصحار قسبة بلاد عمان فى جماعة من النواخذة السيرافيين، وهم أرباب المراكب مثل محمد بن الزيدبود وجوهر بن أحمد المعروف بابن سبره، وفى هذا البحر تلف ومن كان معه فى مركبة، وآخر مرة ركبت فيه سنة أربع وتلثمائة من جزيرة قنبلو إلى عمان، وذلك فى مركب أحمد وعبد الصمد أخوى عبد الرحيم بن جعفر السيرافى بميكان، وهى محلة من سيراف وفيه غرقا بمركبهما وجميع من كان معهما، أعنى أحمد وعبد الصمد ابنى جعفر وكان ركوبى منه آخر، وقد ركبت عدداً من البحار كبحر الصين والروم والخزر والقلمزم واليمن، وأصابتنى فيها من الأهوال ما لا يحصى، فلم أشاهد أهول من بحر الزنج " (الجزء الأول طبيعة باريس، ص: ٢٢٢ ، ٢٢٤).

يتضح من هذه المعلومات كم أظهر الملاحون العرب من شجاعة نادرة، وقد فهم من العبارة السابقة أن جزيرة قنبلو هى مدغشقر (الترجمة الفرنسية لمروج الذهب. المجلد الأول ص ٢٢٢). وقد أطلق العرب قديماً على الجزر اليابانية جزيرة واق الواق (بزرک بن شهریار، عجائب الهند، ص ١٧٥).

البحوث العلمية للملاحين العرب

من المعلوم أن علماء علم الجغرافيا وفلاسفته كانوا معتكفين فى صوامعهم ومنزلهم يقيسون البر والبحر ويحددون حدودهما ومسافاتهما، لكن علماء الجغرافيا العملية أى الملاحين العرب كذبوهم وأجروا تعديلات عليهم بمشاهداتهم العملية، يقول المسعودى:

”ووجدت نواخذة بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلزم والحبشة من السيرافيين والعمانيين عن البحر الحبشى فى أغلب الأمور على خلاف ما ذكرته الفلاسفة وغيرهم، ممن حكينا عنهم المقادين والمسباحة، وأن ذلك لا غاية له فى مواضع منه، وكذلك شاهدت أرباب المراكب فى البحر الرومى من الحريرة والعمالة“ (الجزء الأول، ص ٢٨١).

وكذلك الأمر بالنسبة للمد والجزر فإن البيان العملى لهؤلاء الملاحين غير المتعلمين يختلف تماما عن أفكار الفلسفة. (رحلة سليمان ص ٢١ ومروج الذهب، المجلد الأول ص ٢٥١).

لقد كانت معلومات هؤلاء الملاحين مبنية على التجارب والمشاهدات يقول المسعودى، ”ولكل من يركب هذا البحر من الناس رياح يعرفونها فى أوقات تكون منها مهايها قد علم ذلك بالعادات وطول التجارب، يتوارثون علم ذلك قولا وعملا، ولهم دلائل وعلامات يعلمون بها فى إبان هيجانه وأحوال ركوده وثورانه، هذا فيما سمينا من البحر الحبشى، وكذلك الروم والمسلمون سبيلهم فى البحر الرومى وكذلك ممن يركب البحر الخزرى إلى بلاد جرجان وطبرستان وديلم“ (مروج الذهب ١ / ٢٤٢)،

وأفضل ذخيرة لهذا النوع من المعلومات هى رسائل النثر والشعر التى كتبها ابن ماجد أسد البحر وسليمان التاجر فى القرن التاسع الهجرى، التى نشر صورة منها فى باريس سنة ١٨٢٨م.

وكان بشارة المقدسى قد خرج فى رحلة إلى الدول الإسلامية فى منتصف القرن الرابع الهجرى، ويصور مشاهداته فيما يتعلق ببحرين فيقول:

”أعلم أننا لم نر فى الإسلام إلا بحرين فحسب أحدهما يخرج من نحو مشارق الشتاء بين بلد الصين وبلد السدان، فإذا بلغ مملكة الإسلام دار على جزيرة

العرب كما مثلناه. والبحر الآخر خروجه من أقصى المغرب بين السوس الأقصى والأندلس ويخرج من المحيط عريضا ثم ينخرط ثم يعود فيعظم إلى تخوم الشام". (أحسن التقاسيم، ليدن ص ١٤) (١).

ثم يقول المقدسى بعد ذلك: "ولا أدري هذان البحرين يقلبان فى المحيط أم يخرجان منه، وقرأت فى بعض الكتب أيضا يخرجان منه وهما إلى القلب فيه أقرب، لأنك إذا قرئت من فرغانه لا تزال تتحدّر إلى مصر ثم على أقصى المغرب وأهل العراق يسمون العجم أهل فوق، وأهل الغرب أهل أسفل، وهذا يؤيد ما ذهبنا إليه ويدل على أنها أنهار اجتمعت فصبت فى المحيط والله أعلم".

(أحسن التقاسيم. ليدن ص١٦).

وفى القرن التاسع الهجرى قام الملاح الشجاع أحمد بن ماجد باكتشاف بطولى فى بحر بربرا، ويزعم أنه اخترع علامات فلكية للسفر إليه (ص ٤٦). ويقول: "وكانت من أول الدنيا إلى زماننا مجهولة" وأعلن كذلك أن بحر الهند يلتقى بالبحر المحيط، ويزعم أنه يسافر من بحر إلى بحر حتى مصر، ويقول:

"لأن البحر الهندى هو متعلق بالبحر المحيط" (ص ٢٨).

وفى عامى ٢٢٠هـ - ٢٤٤هـ، قام أحد الشعوب المجهولة بحملة بحرية شرسة مدعمة بالأساطيل على سواحل الأندلس، وبتوا الرعب بين معظم سكان السواحل، وفى النهاية خرج عبد الرحمن بن الحكم لمواجهةهم وهزمهم وهدم تلك المنارة التى كانت ترشد الملاحين على سواحل الأندلس. (ابن الأثير، أحداث ٢٢٠ و٢٤٥هـ).

من الذين قاموا بهذا الهجوم البحرى؟ أكثر المؤرخين يطلقون عليهم لقب "المجوس" فقط، ويقصدون من هذا أنهم شعب غير مسلم وغير كتابى، ويذكر ابن

(١) انظر، مجموعة أخبار أمم المجوس ص (٢٢ - ٢٦).

سعيد المغربى وزكريا القزوينى والمقرى أن هؤلاء الناس كانوا من سكان جزيرة بريطانيا وإيرلندا، ويطلق عليهم البعض لقب الروس، وقد أخذ الكسندر (alexanderseippet) المعلومات التى لدى العرب فيما يتعلق بهذا الهجوم، وهذا القوم من المجوس والروس وجمع كل الكتب المخطوطة والمطبوعة ووضعها تحت عنوان "أخبار أمم المجوس من الأرمان ودرنك والروس" وفى سنة ٢٤٥هـ دارت بينهم وبين المسلمين معركة بحرية حامية الوطيس^(١).

ويرى المسعودى (٢٠٢هـ) أن المغيرين كانوا من الروس، عبدة الأصنام، ثم يقول: لو صح هذا فلايد أن الروس دخلوا إلى مايطس (البحر المتوسط) من بحيرة نطيس (البحر الأسود) وهجموا على الأندلس^(٢).

ولعله يبدو من هذا أن العرب كانوا واقفين بكلا الطريقتين المتجهين من أوربا إلى إسبانيا (الأندلس)، الأول من البحر المحيط إلى بريطانيا وإيرلندا، والثانى من بلاد الروس إلى البحر الأسود ثم يعبرون مضيق الدردنيل على بحر الروم (البحر المتوسط).

وقد أجرى المسعودى (٢٠٢هـ) استطلاعاً مع كل ملاح حول البحر الأسود وبحر الخزر (بحر قزوين) وخليج القسطنطينية وتوصل إلى أن بحر الخزر لا يلتقى بالبحر الأسود (مروج الذهب، المجلد الأول، ص ٢٧٢).

جزر البحر المحيط

كان العرب يعبرون إلى الأندلس بحرًا عظيم اسمه بحر الظلمات والبحر المحيط، وكانوا واقفين على بعض الجزر من ناحيته الشمالية، ومنها جزيرة تسمى إنقلطرة (إنجلترا) والثانية إيرلندا، وكل شخص يستطيع أن يدرك أن اسم الأولى إنكلزه أى إنجلترا والثانية إيرلندا.

(١) المسعودى: مروج الذهب، المجلد الأول، ص ٣٦٤.

(٢) سنوات حملاتهم مختلفة.

وطبقاً لآراء الجغرافيين وبعض المؤرخين فإن الذين أغاروا غارات بحرية على الأندلس في عامي ٢٢٢ هـ و ٢٤٤ هـ كانوا من سكان إنجلترا وإيرلندا، ويذكر ابن سعيد المغربي (٦٧٣ هـ) أن "إيرلندا تقع شمال إنجلترا وبريطانيا وطولها ١٢ يوماً وعرضها من الوسط أربعة أيام، هي مشهورة بالاضطرابات والفتن، والسكان هناك كانوا من المجوس ثم اعتنقوا المسيحية بتأثير من جيرانهم، ويُجلب النحاس الأصفر والفضة من هناك".

وقد وصف القزويني أحوال الطيور هناك، ولماذا كان الملاحون يصطادونها (ص ٢٤) ويذكر شمس الدين الدمشقي (٧٢٨ هـ) أن الفرع الذي يتجه شمالاً من المحيط اسمه بحر إنجلترا (ص ٤٧) وكان السكر الأبيض يجلب من تلك الجزر إلى البلدان الإسلامية (ص ١٢٨ و ١٤٢).

وقد تم الصلح بين عبد الرحمن ملك أشبيلية، وسكان تلك الجزر بعد هجوم سنة ٢٤٤ هـ، وتبادلوا السفراء فيما بينهم، وهناك حكاية طريفة في هذا الشأن وهي عندما استقل المهاجمون سفنهم وبدأوا يعودون أدراجهم أوقف عبد الرحمن معهم سفيرا له اسمه غزال وحمله التحف والهدايا في سفنهم، وأرسله إلى دولتهم ووصل إلى جزرهم بعد صعوبات بحرية هائلة ومثل أمام ملكهم، وكان ملك المجوس سيده ففتنها هذا السفير حياً، وبعد أن عاد السفير المذكور نجد قصته مذكورة بالتفصيل في كتاب ابن دحية "المطرب في أشعار أهل المغرب" (١) ص (١٢ - ١٦).

وكانت جزيرة تولى الشمال مأهولة بالسكان، وكانت جزر خالدات وجزر سعادة آخر الأماكن المأهولة بالسكان في الناحية الثانية من البحر المحيط، وكانت هناك جماعة من المغرورين أو المغترين بين ملاحى الأندلس الشجعان يجوبون البحر المحيط بحثاً عن الجزر، وقد ذكرهم كل من الإدريسي والمسعودي.

(١) إشارة إلى صفحات مجموعة أخبار أمم الجوس.

جزر بحر الصين

لقد اكتشف العرب بحر الهند وبحر الصين بشكل كامل، وفي حين يقف علماء الهيئة على قدر ضئيل منها نجد أن التجار والملاحين العرب وصلوا إلى كل جزيرة فى بحر الصين، ولكنهم لم يستطيعوا الإقامة فى كثير من الجزر بسبب جهل السكان وتوحشهم، ولكنهم موجودون فى جاوة و سومطرة وبقاى جزر الهند، الصينية الأخرى منذ ذلك الوقت وحتى اليوم ووصفهم لتلك الجزر دقيق وصحيح إلى هذا الحد وكان خريطة العالم موضوعة أمامهم.

إن جهود الملاحين العرب وسعيهم للوصول إلى تلك الجزر والتواصل مع سكانها المذكورة فى كتاب عجائب الهند للملاح بزرك بن شهريار.

وكان العرب يطلقون اسم جزر واق الواق على جزر اليابان وسومطرة، وسرسبزة على سومطرة، والزايح على جاوة، وقد حكوا قصة التصنيع والمهارة والملاحة عند اليابانيين وأماكن الأخشاب هنالك والحرائق.

الفلبين

ذكر بزرك بن شهريار سنة ٢٠٠ جزيرة بركانية فى بحر الصين وهى الفلبين بالتاكيد (عجائب الهند ص ٢٢)، وفى هذا جزء أسطورى ولكن الإشارة إلى جزيرة بركانية من هذا البحر صحيحة تماماً وتنطبق وتصدق على الفلبين، وخصوصاً عندما يثبت أن المسلمين وصلوا إلى هذه الجزيرة وظلوا يسكنونها مئات السنين قبل أن يتردد عليها الإسبان، ويقال إن هؤلاء الناس بعد أن اعتنقوا الإسلام جاءوا إلى جزر الهند واستوطنوها، وبمجرد مجيئهم ظلت تحت حكم الإسبان باستمرار. (دائرة المعارف البريطانية - الفلبين).

استرايا

حكى بزرك بن شهريار فى كتابه عجائب الهند واقعة مدهشة للملاح عبهرة الكرمانى، فهذا الملاح توجه من الخليج الفارسى إلى الصين، ويادئ ذى بدء قاد

الملاحة بشجاعة فى بحر الصين إلى أن خرج من بحر الصين، ولعله وصل مجمع الجزر فتحطمت سفينته ونجا بنفسه على إحدى السفن، وفى نهاية الأمر أنقذته سفنه التى وصلت لاحقا وأفرغ سفينته من أحمال البضائع والأمتعة، ولجأ إلى جزيرة غير مأهولة حتى وصل إلى الصين، (ص ٨٨ بتصريف) فأى جزيرة كانت هذه؟

مدغشقر

يذكرون جزيرتين فى هذا البحر بالقرب من خليج موزمبيق، إحداهما تسمى عندهم قنبلو والأخرى تسمى قمر، ويعتبر أكثر الباحثين أن الجزيرتين هما جزيرة مدغشقر، ولكن الصحيح هو أن قنبلو هى مدغشقر، وقمر جزيرة صغيرة يطلق عليها فى الوقت الحاضر قمورو (جزر القمر)، وهى قريبة من مدغشقر.

الدليل (المرشد) العربى لفاسكو داجاما

نستنتج من المعلومات السابقة أن العرب كانوا يعلمون منذ عهود موغلة فى القدم أنهم يستطيعون الدخول من بحر الهند إلى البحر المحيط وبحر الروم بعد الدوران حول سواحل أفريقيا، ونتيجة لهذه المعلومات تمكن الأتراك من الاستيلاء على القسطنطينية فى ٧٥٨هـ - ١٤٥٢م، وكان من الضرورى على الأوربيين أن يبحثوا على طريق جديد للوصول إلى المشرق بعد أن سيطر الأتراك سيطرة كاملة على بحر الروم، وبعد نهاية سيطرة العرب تشوق الإسبان والبرتغاليون سنة ٨٩٧هـ، لاقتفاء آثار أقدامهم، وبدأ أصحاب الهمة من الملاحين يجوبون أطراف البحار وأكفافها، وفى سنة ٩٠٤هـ، رسى أحد أولى العزم من الملاحين البرتغاليين وهو فاسكو داجاما على أحد سواحل شرق أفريقيا ووصل إلى بحر الهند من البحر المحيط بعد أن دار على سواحل غرب أفريقيا من طريق دله عليه العرب.

وفى ذلك الوقت كان الملاح العربى الشهير المعلم أحمد بن ماجد أشجع الملاحين قاطبة من بحر بربرة حتى بحر الهند وبحر العرب والبحر الأحمر وبحر

فارس، وكان خبيراً ومهماً في علوم الملاحة وآلاتها، وموجوداً هناك فأوصل فاسكوداجاما من هناك إلى الهند طمعا في مكافأة كبيرة، طبقاً لرواية الأوربيين وهو في حالة سكر، طبقاً لرواية العرب وقد دل ابن ماجد فاسكو داجاما على طريق الهند، وأرسى سفينته في كالي كت (مدراس) وكانت أكبر موانئ تجارة التوابل.

وهذه الواقعة وهي أن فاسكوداجاما وصل إلى الهند بمساعدة أحد الرحالة العرب ثابتة ومؤكدة في الروايات العربية والبرتغالية كليهما.

وكان عالم الكجرات الشهير قطب الدين النهراي، الذي كان مدرساً ومديراً للمدرسة التي أسسها سلاطين الكجرات في مكة المكرمة، ومؤلف تاريخ مكة (الإعلام بأعلام بيت الله الحرام)، وتاريخ الفتح التركي لليمن (البرق اليماني في الفتح العثماني)، موجوداً في ذلك العهد، وقد دون في كل من مؤلفيه أحداث بدايات مجئ البرتغاليين إلى البحر الشرقي، وقد ذكر باختصار في تاريخ مكة الضجة التي أثارها مجيئهم إلى موانئ العرب والهند، ولكنه دون في كتابه البرق اليماني^(١) مجيء البرتغاليين بالتفصيل: (البرتغال)، اللعين، من طائفة الفرنج الملاعين، إلى ديار الهند، وكانت طائفة منهم يركبون من زقاق سبته في البحر ويلجون في الظلمات ويمرون بموضع قريب من جبال القمر. وهي مادة أصل بحر النيل، ويصلون إلى المشرق، ويمرون بموضع قريب من الساحل، في مضيق أحد جانبية جبل، والجانب الثاني بحر الظلمات (المحيط الأطلنطي)، في مكان شديد الأمواج، لا تستقر به سفائنهم، وتنكسر، ولا ينجو منهم أحد، واستمروا على ذلك مدة وهم يهلكون في ذلك المكان، ولا يخلص من طائفتهم أحد إلى بحر الهند، إلى أن خلس منهم غراب (نوع من السفن) فما زالوا يتوصلون إلى معرفة هذا البحر، إلى أن دلهم شخص ماهر من أهل البحر يقال له أحمد بن ماجد صاحبه

(١) قطب الدين النهروالي: الإعلام بأعلام بيت الله الحرام، ص ١٦٦ على هامش كتاب خلاصة الأحكام لدحلان.

كبير الفرنج وكان يقال له (إلى^(١) ملندی) وعاشره فى السكر، فعلمه الطريق فى حالة سكره، وقال لهم: لا تقربوا الساحل من ذلك المكان، وتوغلوا فى البحر ثم عودوا، فلا تنالكم الأمواج، فلما فعلوا ذلك صار يسلم من الكسر كثير من مراكبهم، فكثروا فى بحر الهند، وبنوا فى (جوا) من بلاد الدكن قلعة.....(٢).

وقد ذكر هذه الواقعة أحد المرافقين لفاسكو داجاما علاوة على المؤرخين البرتغاليين، وكان بيان «بروس: baros» الأكثر تفصيلا حيث يقول(٣): "عندما كان فاسكو داجاما فى مالنتدى جاء للقاءه جماعة من الملاحين وأمراء البحر من كهمبايت الواقعة فى الكجرات، وجاء معهم إلى الكجرات أحد المور (عربى مسلم) اسمه المعلم كنكا(٤)، ومن حسن الحظ أنه التقى برجالنا ورافقهم، وكان ملك مالنتدى أيضا يبحث عن مرشد لسفن البرتغاليين بهدف إرضائه (ليدلهم على طريق الهند) فوافق على الذهاب معهم، وقد اطمأن فاسكو داجاما كثيرا إلى خبرته ومعرفته بعد الحديث معه، وخاصة عندما عرض عليه هذا العربى المسلم خريطة كاملة لسواحل الهند وكانت هذه الخريطة معدة بشكل مفصل ودقيق، وتحتوى على خطوط نصف النهار وخطوط متوازية مثل خرائط المور (العرب المسلمين) ولكن لم تكن بها علامات على اتجاهات الرياح، ولما كانت خطوط نصف النهار والخطوط المتوازية قد أعدت على شكل مربع، لذا كانت صغيرة

(١) وهذه الكلمة فى اللغة البرتغالية (الميرانتى)، وفى العربية أمير البحر. قال ابن خلدون فى مقدمته ويسمى صاحبها (الأساطيل)، فى غرفهم (الملند) بتنخيم اللام منقولا من لغة الإفرنج (باب قيادة الأساطيل).

(٢) قطب الدين النهروالى: غزوات الجراكسة والأتراك فى جنوب الجزيرة، المسمى البرق اليمانى فى الفتح العثمانى - دار اليمامة - الطبعة الأولى، الرياض ١٣٨٧هـ ص ١٨ ، ١٩ . (المترجم).
- أيضا انظر: المليبارى: تحفة المجاهدين فى أحوال البرتغاليين، نشر مؤسسة الوفاء - بيروت، الطبعة الأولى ١٩٨٥م (المترجم).

(٣) نقلا عن دائرة المعارف الإسلامية، مقالة «شهاب الدين».

(٤) يقولون إن «كنكا» كلمة سنسكريتية بلهجة تاميلية معناها ماهر فى الرياضيات البحرية ومن الممكن أن يكون لقب أحمد بن ماجد شهاب الدين.

جدا، لهذا فإن الذين كانوا يقطعون خطوط نصف النهار على طريق الساحل، كانوا يعلمون خطوط الشمال والجنوب والمشرق والمغرب وهى صحيحة بشكل كامل، ولم تكن علامات اتجاه الرياح على هذه الخريطة موجودة بكثرة مثلما كانت على خريطة البرتغالية التى كانت تؤدى عملها جيدا للآخرين".

وقد عرض فاسكو داجاما على هذا العربى المسلم اصطرلابا خشبيا كبيرا كان معه، كما عرض عليه عدة اصطرلابات أخرى مصنوعة من المعدن كان يقاس بها ارتفاع الشمس، ولم يظهر هذا الملاح العربى أية دهشة أو انبهار بعد رؤية مثل هذه الآلات، وأخبره أن الملاح العربى المسلم فى البحر الأحمر يستعمل آلات مصنوعة من النحاس الأصفر على شكل مثلث وربع دائرة، وتؤدى عملها على نطاق واسع فى ملاحظتهم، وذلك لقياس ارتفاع النجم القطبى وكذلك لتقدير ارتفاع الشمس، وقال له كذلك إنه هو نفسه جميع الملاحين من كهمبايت والهند يمارسون الملاحة بمساعدة بعض النجوم الشمالية والجنوبية، وكذلك يهتدون بنجوم خاصة تنتشر فى السماء من الشرق إلى الغرب، وأن هؤلاء الملاحين لا يقيسون ارتفاع الشمس بالآلات التى عرضها عليه فاسكو داجاما، بل بآلة أخرى مثل التى يستعملها هو نفسه، وأحضر هذه الآلة على الفور وعرضها على فاسكو داجاما، وكانت هذه الآلة مصنوعة من ثلاثة ألواح خشبية، وبالنسبة لشكل هذه الآلة وطريقة استعمالها فقد تناولتها فى الباب المتعلق بآلات الملاحة فى كتابي (georaphia) ولهذا فإننى سأكتفى هنا بالقول: إن الآلة المذكورة يستعملها العرب المسلمون فى هذه المهمة التى نستعملها نحن البرتغاليين فيها كما يقول الملاح «إربالسترايل: erbalestrilla» وقد بينت طبيعة هذه الآلة فى الباب المذكور آنفا مع ذكر المخترعين لها، وجرت حوارات أخرى بعد هذا الحوار بين هؤلاء الناس وهذا الملاح، وقد شعر فاسكو داجاما أنه عثر على كنز كبير، ورأى بعد تفكير ألا يدعه يضيع من يديه فأقلع بسرعة وبقدر الإمكان وتوجه إلى الهند فى ٢٤ أبريل ١٤٩٨ هجرية".

أجهزة الملاحة وآلاتها

الخرائط البحرية: تعد الخرائط البحرية من أهم الأشياء الخاصة بالملاحة وكان الملاحون العرب والنواتية يصطحبون معهم تلك الخرائط عند إقلاعهم، وكانوا يسمعون عن المعلومات الخاصة بالخرائط البحرية من السابقين عليهم وينجزون مهمتهم بتجاربيهم الشخصية، وفي منتصف القرن الرابع يقول بشارة المقدسى فى كتابه أحسن التقاسيم أنه رأى خريطة على الورق فى مكتبة أمير خراسان (السامانى)، ثم خريطة على القماش فى نيسابور عند أبو القاسم بن الأنماطى ثم اطلع على خرائط فى مكتبتى عضد الدولة (الديلمى) والصاحب (بن عباد) ووجد اختلافاً فى كل خريطة منها، يقول: "أما أنا فسرت فيه نحو ألفى فرسخ، ودرت على جزيرة كلها من القلزم إلى عباداوى ما توهت بنا المراكب إلى جزائره ولججه، وتجار ورأيتهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزائره، فسألتهم عنه وعن أسبابه وحدوده، ورأيت معهم دفاتر فى ذلك يتدارسونها ويعولون عليها ويعملون بما فيها، فعلمت من ذلك صدرا صالحا بعدما ميزت وتدبرت ثم قابلته بالصور التى ذكرنا " (ص ١٠).

ويقول ابن خلدون فى المقدمة: "على قوانين ذلك محصلة عند النواتية والملاحين الذين هم رؤساء السفن فى البحر والبلاد التى فى حفاقى البحر الرومى وفى عدوته، مكتوبة كلها فى صحيفة على شكل ما هى عليه فى الوجود وفى وضعها فى تلك الصحيفة، ويسمونها الكنباص وعليها يعتمدون فى أسفارهم" (ص ٤٥، طبعة مصر).

مر بنا آنفا أنه عندما التقى فاسكو داجاما بالملاح العربى على الساحل الشرقى لأفريقيا، فإنه عرض على فاسكو داجاما خريطته، وفى الطبعة الحادية عشرة من دائرة المعارف البريطانية، يقول كاتب المقال إن فاسكو داجاما شاهد خريطة الملاحين العرب على سواحل أفريقيا، ووجد أن خريطته تتطابق مع خريطة العرب حول سواحل الهند ومسافاتها المشتركة.

وعندما كان البرتغالي «البيوكرك» فى الهند كلف أحد الملاحين العرب اسمه عمر بإعداد خريطة بحرية فكان يحتفظ بها معه فى سفره إلى بحر عمان والخليج الفارسى (مجموعة المقتطف المسماه بالرواد، طبعة مصر، ص ٤٦).

وقد ذكر أحمد بن ماجد أيضاً الخرائط البحرية وكان يطلق عليها اسم رهمانى (راهنامه) أى الدليل والمرشد، وكتب أن هذه هى الراهنات نفسها التى كانت عند الملاحين السابقين فى المؤلفات البحرية، وكان ملاحو بحر الروم يطلقون عليها اسم كنباص^١.

وقد ذكر ابن فضل الله العمرى المتوفى سنة ٧٤٩هـ / ١٣٤٨هـ فى الباب الأول من المجلد الثانى لكتابه "مسالك الأبصار فى ممالك الأمصار" بحثاً كاملاً عن كلمة كنباص^٢ وقال إنها معرب الكلمة اللاتينية (campas) وهى فى الغالب مأخوذة من الملاحين الرومان فى حين كان ملاحو بحر العرب والخليج الفارسى يطلقون على هذه الخريطة اسم "رهنامة".

المنارة (الفتار)

الشيء الثانى بعد الخرائط البحرية هو بناء منارة (فتار) على المواضع الخطيرة فى البحر، وكان العرب أيضاً يستخدمون تلك المنارات فى رحلاتهم البحرية، يقول بشارة المقدسى (سنة ٢٧٥هـ).

"وقد نصب فى البحر جذوعاً عليها بيوت ورتب فيها قوماً يوقدون بالليل حتى تتباعد عنهم المراكب" (ص ١٢، ليدن).

وكان فتار الإسكندرية الشهيرة (المنارة) يضىء أيضاً فى أيام حكم العرب، ويذكر اليعقوبى (سنة ٢٧٧هـ) أن هذه المنارة من عجائب الإسكندرية وارتفاعها ١٧٥ ذراعاً، بنيت على مينائها العظيمة^٣ وعليها مواقيد توقد فيها النيران إذا نظر النواظير إلى مراكب فى البحر على مسافة بعيدة^(١).

(١) اليعقوبى: كتاب البلدان، ليدن، ص ٢٢٨.

وقد غرست خشبات كبيرة فى الخليج الفارسى مكونة علامات إرشادية، يقول المسعودى (سنة ٢٠٢هـ) عند ذكر خشبات البصرة:

"وهى علامات منصوبة بالخشب فى البحر مفروسة علامات للمركب إلى عمان المسافة ثلثمائة فرسخ" (مروج الذهب: المجلد الأول، باريس ص ٢٢١).
وقد كتب الرحالة ناصر خسرو هذه الخشبات بالتفصيل وكان قد مر بالخليج الفارسى نحو سنة ٤٤٥هـ، يقول:

"هذا النوع من المعبرات البحرية يسمى (الخشبات) وصفته أنه صندل مائى ضخم من خشب الساج المحكم وهو يشبه المنجنيق، فقاعدته متسعة ورأسه ضيق، وفى أعلى الرأس تقع دفة القيادة وترتفع على القاعدة قدر أربعين ذراعاً، وغرفة القيادة مبنية من الأجر والحجارة ومشدودة بالحبال الوثيقة شداً محكماً، ويجلس القائد فى أعلى الغرفة، ويقولون إن هذه المعبرة ملك لأحد التجار، ويزعم البعض أن ملكاً من الملوك بناها، والفكرة من هذا النوع من المعابر هو؛ أنه يساعد على عبور هذه المواضع البحرية المرتفعة التى لا تستطيع السفن الكبيرة اجتيازها لقربها من سطح البحر، مما يعرض السفن للارتطام والغرق، لذلك يصنعون فى مثل هذه الأماكن الخطرة منارات تضاء ليلاً لتحذير السفن، كما يستفاد من هذه الأماكن لتشديد الرقابة البرية على السفن المعادية وكذلك سفن القرصنة.

وعندما غادرنا هذا الخشاب انتقلنا إلى ظهر آخر يشبهه، إلا أنه لا توجد به غرفة قيادة عالية". (كاويانى، برلين ص ١٢٥)^(١).

صور الكواكب

الجزيرة العربية منطقة صحراوية صخرية وجبلية، فكان الناس يسافرون فى الليل بسبب لهب رياح السموم وشدة الحرارة، ولم يكن هناك من رفيق لهم فى

(١) ناصر خسرو: سفرنامه ناصر خسرو، ترجمة الدكتور أحمد خالد البدلى، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٤، ١٩٨٢م، ص ١٨٨ (المترجم).

السفر سوى النجوم، وكانت السماء صافية بسبب كونها بلدًا صحراويًا وكانوا يجدون في نجوم السماء علامات يهتدون بها في تحديد وجهتهم في هذه الصحراء القاحلة، وكانوا قبل الإسلام ينسبون أسماء تلك النجوم للدول مثل النجم سهيل اليماني، والشعري الشامية، في حين أن النجوم الكبيرة ومجموعات النجوم المتميزة مثل: القطبين، وسهيل، والفرقدين، والشعري، وبنات النعش، والثريا وغيرها كانوا يستعملونها في أشعارهم لتحديد الاتجاهات وتعيين الأوقات، المختلفة واتجاهاتها عن طريق النجوم، ويوجد في كتاب الأزمنة والأمكنة للمرزوقي (المبطبوع في حيدر آباد - الهند) معلومات كثيرة عن علم النجوم عند العرب.

وكانت هذه المعلومات في البداية قائمة على أفكار الجاهلية وتجاربها، وبعد ذلك عندما طور العرب علم الهيئة والنجوم من الناحية العلمية نجدهم يستعملون تلك العلوم في أسفارهم البحرية، ولهذا فإن بشارة المقدسى عندما يذكر طاقم الملاحين في السفن العربية المختلفة في منتصف القرن الرابع الهجري يذكرهم باسم (الرياضيين) (١).

ولعلنا يمكن أن نستنتج من هذا، أن الملاحة العربية في القرن العاشر الميلادي كانت قائمة على أسس علمية، فقد كان عالم الرياضيات هذا يعرف الاتجاهات بعد معرفة النجوم وطول البلد وعرضها.

وقد بين ابن ماجد النجدي، وهو ملاح شهير من القرن التاسع في كتابه (الفوائد في علوم أصول البحر والقواعد) الكتب الضرورية للملاح الماهر، وأعد فهرسًا بمؤلفات صور الكواكب وكتب طول البلاد وعرضها، وكتب الفلك والجغرافيا، وذكر بصفة خاصة اسم كتاب "صور الكواكب" وهو أهم كتب عبد الرحمن صوفى، (٢) يقول:

(١) بشارة المقدسى: أحسن التقاسيم، ليدن ص ١٠.
(٢) ابن ماجد: الفوائد في أصول البحر والقواعد: ص ٤٣، ٤٤.

"دونت أسماء الكتب المهمة للملاحيين والتي بدون الوقوف عليها لا يستطيعون الوصول إلى الكمال في فن الملاحة مثل كتاب المبادئ والغايات للمراكشى وكتاب التصاوير، وفيه صور للنجوم وأشكالها، وأبعاد مسافاتها ودرجات طولها وعرضها، وكتاب الاختصار، وزيج (تقويم) مرزغ بيك بن شاه رخ، ومعرفة الزيج المجسطى لبطليموس، وزيج ابن الشاطر المصرى، ويتم العمل بهذا الزيج فى مصر، وكتاب أبو حنيفة الدينورى، ومؤلف المحقق الطوسى، وكتاب مزيل الارتياب عن مشته الأنساب لأبى المجد إسماعيل بن إبراهيم، وكتاب المشترك لياقوت الحموى، ومؤلف ابن سعيد المغربى، وكتاب الجغرافيا لابن حوقل وتناول فيه جميع البحار والمحيطات والسواحل والجبال والأنهار والمدن والدول، وبعض الكتب يذكر الأرض، وبعضها يذكر الجبال والأنهار والبحيرات والخلجان، والبعض يتناول طول البلاد وعرضها، والنجوم، وقد قرأت جميع هذه الكتب، وكذلك العلم بالشهور الرومية وفصول السنة ومواسمها، (الفوائد ص ٤٤ بتصرف).

وأكثر النجوم التى كانوا يستعملونها هى نجوم: سهيل الشعرى (الدبور) وكانوا يطلقون عليه فى الفارسية (ده تير) أى النجم ذو السهام العشر، والقطب، وسهيل والثريا، والفرقدين، وبنات النعش، والسماك، والعيوق، والإكليل، والطائر، والذئب وغيرها، والجدى ذو المنازل الاثنى عشر، والدلو، والحوت، والسرطان، والحمل والجوزاء وغيرها، والثوابت الأخرى وهى النجوم التى لا تبرح مكانها بل تظل ثابتة فى موضعها، وهى ذاتها المشاعل التى يهتدون بها فى تحديد الجهات فى الليالى المظلمة. (الفوائد: ص ٤٦).

وكان الملاحون العرب قد اكتشفوا الاضطراب علاوة على بعض الآلات البسيطة لرصد تلك النجوم، فكانوا ينظرون إليها بعد وضع أكفهم فوق أعينهم ويستدلون على مواقع النجوم وأقولها من خلال عدد الأصابع الموضوعة، وكانوا يقدرون المسافة بناء على ذلك، فكانوا يستذكرون تلك المشاهدات والتجارب بعد تدوينها.

وكانوا يكتشفون الدليل على كل موضع عن طريق الأصابع، وكان الملاح العربى الذكى يستعمل الاصطرلاب فى هذا العمل، وهكذا كان لدى الدليل العربى لفاسكو داجاما أفضل من اصطرلاب البرتغاليين كما مر بنا آنفاً.

البوصلة الملاحية

المقصود من البوصلة الملاحية تلك الآلة المغناطيسية التى يتم عن طريقها اكتشاف الاتجاهات، والتاريخ الصحيح لاكتشافها ضاع فى ظلمات القدم، ورغم ذلك لو نستطيع تقديم أى مستند خطى بزعم اختراعها، لكان ذلك من نصيب العرب، والموضوع الذى كتب عن تاريخ البوصلة الملاحية فى الطبعة الحادية عشرة من دائرة المعارف البريطانية مضلل للغاية ويتضح منه بجلاء أن كاتبه غير مستعد للاعتراف بسهولة أنها من اختراع العرب.

إن الاستدلال عن هذه الكلمة فيه خداع منطقى كامل، فلو أن الملاحين العرب فى بحر الروم كانوا يطلقون على البوصلة الملاحية اسم كمباس (campas) فليس معنى هذا أنهم أخذوها من الروم، بل إنهم منذ البداية كانوا يسمونها الخريطة البحرية، وكانوا يدونون عليها البحار والسواحل والجزر وطول البلد وعرض البلد، وبعد ذلك يبدأون يطلقون عليها اسم البوصلة الملاحية، وكان الملاح العربى فى بحر العرب فى القرن التاسع الهجرى يطلقون عليها اسم (الدائرة) و (بيت الإبرة).

على كل حال فإنه يوجد فى كتاب الجغرافيا للإدريسى المتوفى سنة 549هـ أول ذكر للبوصلة الملاحية فى تاريخ الملاحة البحرية من خلال المستندات المكتوبة، أنا لم أطلع بنفسى على هذا الجزء من الكتاب ونقلته عن بوشر (boucher) والسيد ليبان، يقول ليبان:

"لكن الأمر الموثق والمعتمد لدينا هو أن معرفة الأوربيين بالبوصلة البحرية كان عن طريق العرب، وكان العرب أنفسهم يقيمون علاقات مع الصين، وهم الذين جعلوا هذا الاختراع فى متناول الأوربيين الذين استعملوه منذ ذلك الوقت، لأنهم

لم يستعملوا البوصلة الملاحية قبل القرن الثالث عشر الميلادي، مع أن الإدريسي يذكر ذلك في منتصف القرن الثاني عشر الميلادي، ويقول: إن استعمال العرب للبوصلة البحرية كان شائعا بوجه عام^(١).

ولد الإدريسي في الأندلس عام ٤٩٤هـ / ١١٠٠م، وألف كتابه هذا في صقلية سنة ٥٤٨هـ الموافق ١١٥٤م.

بعد ذلك أمامنا شهادة أخرى لمحمد عوفى مؤلف كتاب "جوامع الحكايات ولوامع الروايات" في نهاية القرن السادس الهجري وبداية القرن السابع الهجري وكان قد جاء إلى السند والهند في عهد السلطان ألتمش، يذكر المغناطيس ضمن عجائب العالم في الباب الأخير من كتابه، وقد كتب في البداية عن جاذبية مغناطيس أحد الأصنام معلق في الهواء في سومنات بمناسبة فتح السلطان محمود الغزنوي سومنات يقول: "يقول مؤلف هذه القصة في الوقت الذي ركبت فيه البحر هبت رياح عاتية مفاجئة من مكمين الغيب، وغطت السحب السوداء وجه الهواء، وتلاطمت أفواج الأمواج المتراكمة وثار البحر، وانخرط ركاب السفينة في الصياح والنعويل، وكان الملاح قد سلك الطريق الخاطئ، فقام على الفور بإحضار آلة حديدية مجوفة على شكل سمكة وألقى الماء في الإناء وأدارها فاستقرت على جهة القبلة، وأبحر المرشد الملاح صوب تلك الناحية وبعد ذلك تعرفنا على عمل هذه الآلة، وقالوا إن لها خاصية حجر المغناطيس، ومن خواص المغناطيس أنه عندما يحك بقوة في الحديد يظل أثره على الحديد فلا يتوقف ذلك الحديد إلا على جهة القبلة، وقد أجرينا التجربة عليه فكانت كما ذكرنا، أما كيف تم ذلك فالله عز وجل يعلمه ولا يصل كنهها على فهم أي عاقل". (نسخة خطية موجودة بدار المصنفين - أعظم كره).

(١) الترجمة الأوردية لكتاب حضارة العرب ص٤٤٤. وانظر أيضا موضوع «كمباس: Campas» في دائرة المعارف البريطانية الجزء السادس ص٨٠٨ نقلا عن بوشنر، وكتاب «هالام: Hallam» العصور الوسطى، المجلد الثالث، الجزء الثاني من الباب التاسع.

وفى تقديرى أن سفر عوفى هذا كان فى بحر الهند والعرب؛ لأنه كتب فى موضع آخر من هذا الكتاب عن رحلته البحرية هذه وكيفية وصوله إلى كهمبايت. (الباب الثانى فى ذكر ملوك الطوائف وأحوالهم).

والناحية الجنوبية هى المقصودة بجهة القبلة وكانت فى ذلك الوقت هى جهة القبلة فى البحر.

وبعد ذلك فى منتصف القرن السابع الهجرى يذكر مؤلف مصرى هو بيلك القبجاقى هذه الخاصية للمغناطيس فى كتابه "كنز التجار فى معرفة الأحجار"، وتوفى المؤلف سنة ٦٨١هـ / ١٢٨٢ م، وقد ألف هذا الكتاب باسم الملك المنصور ناصر الدين بن الملك مظفر ملك حماة المتوفى ٦٨٢هـ (أبو الفداء، مصر، ٤ / ١٨، وتوجد نسخة خطية منه فى المكتبة الوطنية بباريس (رقم ٢٧٧٩)^(١)).

يذكر فى هذا الكتاب: "إن إبرة المغناطيس تسبح فى الماء بواسطة قصبه (يراع) أو قطعة خشبية مسنونة وذات حد، وكانت تستخدم فى البحار الشامية فى ذلك الوقت عندما سافرت بالبحر من طرابلس (الشام) إلى الإسكندرية".

ويقول بعد ذلك: "يقول الناس إن الملاحين الذين يمارسون الملاحة فى بحر الهند كانوا يستعملون آلة على شكل سمكة بدلا من الإبرة وقطعة الخشب، وهى مصنوعة من حديد مجوف فكانت تسبح (تطفو) على السطح بمجرد وضعها فى الماء، وتشير برأسها وذيلها ناحية الشمال والجنوب" (دائرة المعارف البريطانية، ط١١ / ٦٠٧ / ٨٠٧).

وبعد ذلك يذكر المقرئى (المولود سنة ٧٦٦هـ، والمتوفى ٨٤٥هـ) المغناطيس فى كتابه (خطط مصر) فى نهاية القرن الثامن الهجرى ومنتصف القرن التاسع، يقول: "وما برح المسافرون فى بحر الهند إذا أظلم عليهم الليل ولم يروا ما يهديهم من الكواكب إلى معرفة الجهات يحملون حديدة مجوفة على شكل سمكة،

(١) انظر الملحق الفرنسى لرسائل ابن ماجد ص ٨٠، وفهرس المكتبة الوطنية فى باريس ص ٥٠١.

ويبالغون في ترقيقها جهد المقدرة، ثم يعمل في غمز السمكة شيء من مغناطيس جيدا ويحك فيها بالمغناطيس، فإن السمكة إذا وضعت في الماء دارت واستقبلت القطب الجنوبي بضمها واستدبرت القطب الشمالي وهذا من أسرار الخليقة، فإذا عرفوا جهتي الجنوب والشمال تبين منهما المشرق والمغرب فإن من استقبل الجنوب فقد استدبر الشمال وصار المغرب عن يمينه والمشرق عن يساره، فإذا تحددت الجهات الأربع عرفوا مواقع البلاد بها فيقصدون حينئذ جهة الناحية التي يريدونها^(١) (وصف حلوان، مطبعة النيل، الجزء الأول ص: ٢٣٩ ، ٢٤٠).

وهذا الوصف يتشابه حرفيا مع ما شاهده محمد عوفى، ويتضح أن زمن تطورها الحقيقي كان في منتصف القرن التاسع الهجرى، حيث نجد اسم إبيرة البوصلة الملاحية المذكورا بوضوح تام في مؤلفات شهاب الدين أحمد بن ماجد السعدى النجدى الملقب بأسد البحر وسليمان المهري الحضرموتى، فقد ذكر ابن ماجد البوصلة البحرية في منظومته "رسالة قبلة الإسلام" عند وصفه كيفية اكتشاف القبلة في كل بلد من البلدان، وقد كتب هذه الرسالة في سنة 893هـ، ثم ذكر^(٢) إبيرة البوصلة الملاحية، إنه زعم اختراعها^(٣)، وذكرها بعد ذلك سليمان المهري (سنة ٩٠٠هـ)، في رسالته "تحفة الفحول في علم الأصول" (انظر صفحات: ٥ و ١٦٠، ١٦١ طبعة باريس).

وبهذه الكلمات يزعم ابن ماجد السعدى النجدى في كتابه "الفوائد في أصول البحر والقواعد" اختراعه للبوصلة الملاحية يقول:

"ومن اختراعنا في علم البحر تركيب المغناطيس على الحقبة بنفسه ولنا فيه حكمة كبيرة لم تودع في كتاب، إنه لم يقابل الجاه الأسهيلية فميزوا في هذه النكته، فإذا كان أحد يعرف فنحن مسبقون" ص ٤٦.

(١) مجموعة صور رسائل ابن ماجد، طبعة باريس المجلد الأول ص ٢٨.

(٢) انظر الرسالة المذكورة صفحات: ٥ و ٢٢ و ٢٧ و ٤٦ و ١٢٨.

وفى موضع آخر من هذا الكتاب، يوضح فيه التاريخ القديم المشكوك فى صحته هكذا"، وأما ضرب بيت الإبرة بالمغناطيس قيل إنها من داود عليه السلام؛ لأنه كان معنى بالحديد وخواصه، وقيل من الخضر عليه السلام لما خرج فى طلب ماء الحياة، ودخل الظلمة وبحره ومال لأحد الأقطاب حتى غابت عنه الشمس قيل اهتدى بالمغناطيس وقيل اهتدى بالنور والمغناطيس حجر يجذب الحديد" ص ٢٠٥..

ويقول قبل ذلك:

"وأما المغناطيس الذى عليه المعتمد ولا تتم هذه الصنعة إلا به ، وهو دليل على القطبين فهو استخراج داود عليه السلام" ص ١٠٥ .

ويتضح من هذا أن ابن ماجد لم يكن يعلم تاريخه، ولا يعرف من أين أتى بهذا العلم، لكن على كل حال لقد تم ذلك فى الزمن الغابر لهذا ادعى اختراعه للبوصلة البحرية، ويتضح من هذا أنه لم يطور فى هذه الآفة ولم يحدث فيها أى تغيير أو أن من جاء قبله جعلها أكثر سهولة فى الاستعمال.

وفى هذه الحالة يتضح أن الكتاب الذين ذكروا البوصلة البحرية قبله جعلوها على شكل سمكة، ويبدو هذا الشكل جليا فى البوصلة البحرية الصينية القديمة، ولكن مؤلفاته توجد فيها إشارة إلى الدائرة وبيت الإبرة والعلبة الصغيرة والإبرة ولهذا فإنه غالباً قد اخترع صورتها وشكلها.

وعقد مقارنة فى أحد المواضع بين الملاحين المصريين فى بحر الروم والملاحين العرب فى بحر الهند يقول فيها:

"ويسمى عند أهل الديار المصرية السميالان، لهم اصطلاح غير كان البحر الكبير، ولهم قمباص ولهم فيه خيوط. ونحن أخانانا ٢٢ خنا، ولنا ترفات وأزوام وقياسات لا يقدرون عليه وليس هو عندهم ولا يقدرين أن يحملوا (كذا) أدركنا ونحن نحمل إدراكهم وندرك معرفتهم ونسافر بمراكبهم".

لأن البحر الهندي هو متعلق بالبحر المحيط وله علم فى الكتب والقياس، وعلمهم ليس له قياس ولا علم ولا كتاب إلا فى قمباص وعدة أميال ليس له قيد، ونحن سهل علينا أن نساغر بمراكبهم فى بحرهم، وقد كابرونا بعض منهم فى ذلك حتى طلوعوا عندنا فأقروا لنا بالمعرفة فى البحر وعلومه والحكم على النجوم فى أودية البحر ومعرفة قطع المركب طولاً وعرضاً، لأن طولنا وعرضنا له قيود بيت الإبرة وهى الحق والقياس، وهم ليس عندهم قيد سوى الحق يهتدون بها فى القطع على صدر المركب وليس عندهم قياس يهتدون به فى الميل يميناً وشمالاً فبهذا أقروا لنا بالمعرفة " ص ٢٧/٢.

ويتضح من هذا أن الملاحين فى بحر الروم كانوا يستعملون البوصلة الملاحية البسيطة، غير أن مثل هذه البوصلة البحرية المصمم عليها قياسات الجهات لم تكن عندهم، وفى أواخر القرن العاشر الهجرى ألف أحد صناع الآلات الدمشقيين وهو الشيخ محمد بن أبى الخير كتاباً باسم "النجوم الشارقات فى ذكر بعض الصنائع المحتاج إليها فى علم الميقات"، ونشر فى حلب سنة ١٩٢٨م، وفى كشف القطب الشمالى والقطب الجنوبى عن طريق المغناطيس، والباب الثالث والثلاثون فى كيفية صنع البوصلة البحرية البسيطة، والباب الخامس والعشرون فى دوائر وقياسات الجهات، وقد وصف ابن أبى الخير هذه الأبحاث والتحقيقات بدون أى اهتمام وسرية وتعجب، ويتضح أن هذه المعلومات كانت شائعة فى ذلك العصر.

وبعد الاطلاع على جميع المعلومات العربية والأجنبية المتعلقة بالبوصلة البحرية، نستنتج أن شرف الاختراع الأول للبوصلة البحرية كان من نصيب أهل الصين، ولكنهم كانوا يستعملونها كألة رياضية وكان الملاحون العرب قد وصلوا إلى الصين فى القرن الأول الهجرى (السادس الميلادى) وأخذوا يترددون عليها من خلال الرحلات البحرية وحصلوا على البوصلة من الصين واستعملوها فى تلك الأسفار البحرية لمعرفة الاتجاهات، كما قاموا بتطويرها ولكنهم أبقوا عليها عموماً فى طى الكتمان كأحد الأسرار.

وتفيد المعلومات الأولية فى الخليج الفارسى وبحر العرب وبحر الحبش، أن العرب لم يستعملوا المسامير الحديدية فى سفنهم الموجودة فى تلك البحار^(١) وأنهم كانوا يستعملون تلك المسامير فى بحر الروم فقط، وكان الحجاج بن يوسف الثقفى، الذى كان واليا على العراق والبصرة فى الفترة ما بين ٧٥ - ٩٥هـ، أول من صنع السفن بالمسامير الحديدية فى تلك البحار^(٢)، وقد ذكر المسعودى فى مطلع القرن الرابع الهجرى سبب عدم استعمال المسامير الحديدية فى تلك البحار، وهو أن المسامير الحديدية كانت تبلى وتصدأ فى مياه تلك البحار^(٣)، إلا أن زكريا القزوينى المتوفى ٦٨٦م، يقول فى كتابه "عجائب المخلوقات" عند ذكر المغناطيس إنهم لم يستعملوها (أى المسامير الحديدية) لأنهم كانوا يخافون ألا يجذب المغناطيس تلك المسامير الحديدية، وقد ذكر محمد بن محمود (الموجود سنة ٧٥٣هـ) فى كتابه "نفائس الفنون فى عرائس العيون" (باللغة الفارسية) هذا الكلام بعينه فى قسم المعادن (الباب الرابع فى خوص الجواهر والأحجار):

"وللمغناطيس معادنه فى بحر القلزم، وكان أفضل ألوانه اللون الأسود، ويقولون إنه لا يجذب السفينة التى بها حديد" (مخطوط - دار المصنفين) ويمكننا أن نستنتج هذا الأمر من هذه القصة، وهو أن الملاحين العرب الأوائل كانوا يعتبرون أن استعمال المسامير الحديدية يبطل عمل المغناطيس، وكانوا يكتمون هذا السر لدرجة أن هذا السر كان قاصراً على الخواص حتى القرن السادس الهجرى، وقد اطلع العوام على هذا السر مع مطلع القرن العاشر الهجرى.

لقد أخذ الأوربيون علم البوصلة المغناطيسية عن العرب وقد تم ذلك غالباً فى القرن الخامس عشر الهجرى أو بعد ذلك، ويجب ألا ننخدع من الوجود الأولى لكلمة بوصلة فى أوروبا، لأنهم كانوا فى البداية يطلقونها على خرائط طول البلد وعرض البلد فقط.

(١) سليمان التاجر: ص٨٨، طبعة باريس.

(٢) ابن رسته: ص١٩٦ طبعة ليدن.

(٣) المسعودى: مروج الذهب. ١ / ٣٦٥، باريس.

وقد نقل كاتب مقال "البوصلة" فى الطبعة الحادية عشرة من دائرة المعارف البريطانية عدة اقتباسات من مؤلفات أوروبية فى القرن الثالث عشر تتناول معرفة البوصلة المغناطيسية التى يستعملها الملاحون فى السفن، لكنه لم يقدم أى شهادة عيان على استعمالها إلى جانب هذا يظهر من بعض الاقتباسات أن هذه الهدية قدمها ماركوبولو (سنة ١٢٩٥م) لأهل وطنه بعد رحلته إلى المشرق، ويتضح من الاقتباسات القديمة الأخرى أن المحاربين الفرنسيين فى الحرب الصليبية كشفوا هذا السر للأوروبيين فى القرن الثالث عشر الميلادى (الجزء السادس، ص ٨٠٨).

الآلات الفلكية الأخرى

كان الملاحون العرب يستعملون أيضاً عدة آلات أخرى للكشف عن مسافات البلدان وقرب الطرق وبعدها عن طريق تلك المسافات وقياس الأبعاد بينها واستطلاع النجوم ورصدها، وقد ورد ذكر تلك الآلات فى رسائل ابن ماجد النجدى وسليمان المهري، وهناك تعليقات وملاحظات بحثية على تلك الرسائل باللغة الفرنسية، وللأسف لم أستطع الاستفادة منها، ولكنى اطلعت على موضوع كتب عنها باللغة الإنجليزية وطبع فى المجلة الآسيوية فى البنغال سنة ١٨٢٦م.

ولقد ظل الأوروبيون يستفيدون باستمرار من علوم الملاحين العرب وآلاتهم منذ مائة سنة؛ أى منذ عهد الملاح الأوروبى فاسكو داجاما - الذى كان معاصراً لابن ماجد - حتى اليوم وقد ورد فى موضوع البوصلة فى الطبعة الحادية عشرة من دائرة المعارف البريطانية ما يلى:

"لقد أخبرنا أوسوريو OSOREO أن العرب فى أيام فاسكو داجاما كانت لديهم مهارة فائقة فى علم الملاحة وفنونها المختلفة لدرجة أن معلوماتهم عن السفن لم يعرفها البرتغاليون" (الجزء السادس - ص ٨٠٧).

وقد أورد جيمس برنسب كاتب المقال الإنجليزي المذكور آنفاً تفصيلات للآلات البحرية العربية الأخرى التى اكتشفها. ملاح عربى ماهر، وننقل فيما يلى الجزء الأول منها:

"عندما جئت إلى هنا كانت سفن العرب تأتي إلى ميناء كلكتا كل سنة، وكنت أكتشف باستمرار تلك الآلات التي يستعملونها في قياس مساحة عرض البلد، وكنت أتوقع من "بيرن فان هيمر" الذي ترجم "المحيط" أنه سيوضح هذه الطريقة بشكل واضح ولم يحالفنى النجاح حتى الآن، ولهذا استعملت الآن الربع والسدس في الآلات الإنجليزية بدلا من الآلات القديمة والبالية، ولا غرو فإننى ذات مرة عندما كشف لى معلم (ملاح) هذه الآله فإنه فسر طلبى فيما يبدو، ولكننى لم أستطع فهم تركيب صناعتها ووعدنى أنه سيحضر لى هذا النوع من الآلة فى رحلة أخرى، وعندما سألته عما يتعلق بتقسيم الإصبع قام بوضع عضديه على امتدادهما وأصابعه معهما بمحاذاة الأفق، وبدأ يحصى ارتفاع القطب من خلالهم، وقد استنتجت من هذا أن هذه هى نفس الطريقة القديمة للملاحين العرب.

وفى نهاية الأمر قابلت ملاحاً ذكياً فى إحدى سفن جزر المالديف، فأحضر لى جميع الآلات القديمة التى ساعدتنى على السفر إلى كلكتا، وعندما رسخ فى عقيدتى بشكل عام أن الناس لا يعرفونها، وأن الأمر اليقيني والمؤكد أنها (جميع الآلات) عربية الأصل لهذا أوضحها فيما يلى (مجلة معارف عدد أكتوبر سنة 1930م).

المهم أن الملاحين العرب نبغوا فى العلوم التالية:

- علم معرفة الفلك والنجوم.
- علم مهاب الرياح أى علم الهواء، ومن أى اتجاه يهب وفى أى وقت وفى أى فصل ومن أى بحر يهب.
- اكتشاف طول البلد وعرض البلد.
- معرفة الفصول والمواسم فى كل مكان من البحر وتأثيرها.
- علم الطرق البحرية الضيقة، والجبال البحرية الخطرة ومواقع الموانئ وجغرافية البلدان.

- استعمال الآلات الفلكية المختلفة.

- معرفة البلدان والمدن والموانئ والجزر وسكانها.

- الإلمام باللغات المختلفة.

- حساب الأيام والشهور الشمسية.

أسماء السفن

كان العرب على عهدهم يسمون السفن بأسماء مختلفة مثلما تسمى السفن في الوقت الحاضر، أو كانت التسمية تنسب لأصحاب السفن، وقد سافر المسعودي سنة ٢٠٤هـ على سفينة أحمد وعبد الصمد شقيقى عبد الرحيم بن جعفر السيرافى^(١)، وكانت السفينة التى ركبها ابن بطوطة فى سفره إلى الصين تسمى جاكرو واسم مالكها إبراهيم، وكانت سفينة أخيه اسمها (منورت)^(٢)، ومن المتأخرين نذكر السفينة التى ركبها مولوى رفيع الدين الدهلوى المراد أبادى من سورت إلى الجزيرة العربية وكان اسمها سفينة الرسول^(٣).

صناعة السفن

أقيمت فى عهد الدولة العربية مصانع لصناعة السفن فى جميع الموانئ المهمة، وكانوا يطلقون عليها عموماً اسم دار الصناعة، وفى المشرق كانت مصانع بناء السفن فى سيراف وأبلة على الخليج الفارسى، وهنا كان الصناع يركّبون أجزاء السفينة بالحبال بعد ثقب الألواح ثم يدهنونها بالزيت، وكانت سفن أبلة وسيراف معروفة بهذا، فى حين كان الصناع يثبتون أجزاء السفينة وألواحها بالمسامير الحديدية فى مصانع بحر الروم ثم يغطونها بالزفت والقار، وكان

(١) المسعودى: مروج الذهب، ١ / ٢٢٢ طبعة باريس.

(٢) ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة، سفره للصين، ٢ / ١٢٠.

(٣) مولوى رفيع الدين، رحلة الحرمين، مخطوط.

قام الدكتور سمير عبدالحميد إبراهيم بترجمة هذه الرحلة، ونشرت فى المشروع القومى للترجمة (المترجم).

التجديد الذى أحدثه الحجاج بن يوسف الثقفى على السفن هنا فى الخليج الفارسى هو، استعمال المسامير الحديدية فى صناعتها^(١)، لكن من المعروف أن صناع السفن هنا لم يقبلوا هذه الجدة؛ لأن سليمان تاجر وابن واضح اليعقوبى - وقد عاشا فى القرن الثالث الهجرى - يذكران أن السفن فى سيراف وأبلة كانت تشد أجزاءها بالحيال^(٢).

وكان بنو أمية فى الأندلس قد أقاموا مصنعاً لبناء السفن فى أشبيلية^(٣)، وكانت تونس المركز الرئيسى لصناعة السفن فى شمال أفريقيا^(٤)، وكان هناك مصنعان لصناعة السفن، فى بجاية فى عهد ملوك صنهاجة^(٥)، وكان هناك مصنع فى دانية (الأندلس) (صفة الأندلس للإدريسى ص ١٩٢).

وكان يوجد مصنع كبير لصناعة السفن فى سوسة (السوس الأقصى) بمراكش^(٦)، وفى أيام حكم العرب كان هناك مركز كبير لصناعة السفن فى باليرمو بجزيرة صقلية فى بحر الروم (المتوسط)^(٧)، ثم كانت لهم مصانع بعد ذلك فى سينا^(٨) وصقلية وبارى (إيطاليا)^(٩).

وأقيمت دار الصناعة فى عكا على سواحل الشام، ثم انتقلت إلى صور فى عهد الدولة العباسية، وكانت بيروت المركز الرئيسى لصناعة السفن فى عهد السلطان صلاح الدين الأيوبى.

وأقيمت مصانع كثيرة لصناعة السفن الحربية فى مصر، وعلى حد قول المقرئى، فقد أقيم فى جزيرة مصر أول مصنع فى مصر سنة ٥٤هـ، وكان هذا

(١) ابن رسته ص، ١٩٦

(٢) سليمان تاجر: رحلة سليمان تاجر، ص ٨٨ واليعقوبى: البلدان ص ٢٦٠.

(٣) ابن القوطية، فتح الأندلس ص ٦٧.

(٤) ابن خلدون: مصر وتونس فى أخبار تونس ص ٣٢.

(٥) الاستبصار فى عجائب الأمصار (طبعة ديانا) ص ٢٠.

(٦) اليعقوبى: البلدان ص ٢٤٨.

(٧) ابن حوقل: ص ٨٢.

(٨) ابن جبير: رحلة ابن جبير ص ٢٢٧.

(٩) الإدريسى: صفة إيطاليا ص ٨٥.

البلاذرى: فتوح البلدان ص ١١٧، ١١٨.

المصنع يسمى الروضة فى عهد المقرئزى (٧٦٥ - ٨٤٥ هـ)، وفى أيام الدولة العباسية بدأ أحمد بن طولون والى مصر بأعمال بناء السفن الحربية فى مصر ثم أغلق الأمير محمد بن الإخشيد (سنة ٣٢٣ - ٣٢٤هـ) هذا المصنع، وأقام مصنعاً آخر على سواحل فسطاط مصر، وأقام المعز لدين الله الفاطمى (٣٦٥هـ) دار الصناعة فى "مقس" بمصر، فقامت ببناء ستمائة سفينة حربية، وكانت لا مثيل لها من حيث جودة صناعتها، وأقيمت دار الصناعة فى القاهرة والإسكندرية ودمياط فى عهد الدولة الفاطمية، وقد اهتم السلطان صلاح الدين بالعتاد والعدة البحرية للحروب الصليبية، فأوقف دخل مدينة الفيوم، وهو أخشاب غابات القوصية والأخيمية والأسيوطية وأشمونين وريشين وسفط وويد وبهنسا لهذا الغرض، وبعد ذلك أقام السلطان ركن الدين بيبرس مصانع لصناعة السفن فى الإسكندرية ودمياط فى عهد ممالك مصر^(١)، وكانت هناك حروب بحرية كذلك فى عهد الدولة الفاطمية.

انتشال السفن الغارقة

طور العرب البحرية بطريقة عقلية وعملية لدرجة أنه خطر ببالهم إعداد الخطط لانتشال السفن الغارقة، فقد كان فيلسوف الأندلس أبو الصلت أمية بن عبد العزيز لديه مهارة فائقة فى الرياضيات والهندسة، وصادف أن جاء إلى مصر سنة ٥١٠هـ، وقد غرقت على ساحل الإسكندرية إحدى السفن المحملة بالنحاس، فزعم أبو الصلت أنه يستطيع انتشالها، فهيات له الحكومة آنذاك جميع الإمكانيات، فقام أبو الصلت ببناء آلات كبيرة لجر الثقيل، ونصبها على سفينة كبيرة وأخذ هذه السفينة ووقف بها على السطح المقابل للسفينة الغارقة، وزود آلات جر الثقيل بأحبال حريرية وقام بمد هذه الأحبال، وقام الغواصون

(١) انظر: المقرئزى: خطط مصر، مطبعة النيل، مصر، المجلد الثالث ص ٣١٣، ٣٢٠.

بتثبيت تلك الحبال فى مختلف أجزاء السفينة الغارقة، وقام بانتشال السفينة الغارقة بعد أن لف تلك الحبال عن طريق الآلات، لدرجة أنه نجح فى استخراج السفينة إلى سطح الماء وشاهدها الناس، لكنها بعد أن طفت على سطح الماء تقطعت الحبال الحريرية بسبب ثقلها وغرقت السفينة مرة أخرى فى البحر، وعلى الرغم من فشل أبو الصلت وعقابه بالسجن لكن لم يشك أحد فى نجاح قواعد التجربة وأصولها، وقد رأى العالم نجاحها فى العصر الحاضر^(١).

ريان السفينة وبحارتها

يتضح من وصف المسعودى (سنة ٢٠٢هـ) أن السفينة كان بها نوعان من العمال، "الرؤساء" أى الربابنة، و"أصحاب الأرجل" أى التجارة العاديين، وكان اسمهم "الباناتية" غالباً فى سفن بحر الهند (عجائب الهند ص ٨٥ ، ٨٦) ورغم أننا نطلق عليهم أسماء مثل ملاح ورئيس وريان وغيرها من الألفاظ، لكن يتضح من الكتابات المختلفة للرحالة البحريين أن هذه الألفاظ صارت لها معانٍ محددة ومنفصلة تدريجياً، فكانوا يطلقون كلمة "ناخوذة" (ناخدا) على مالك السفينة، ولم يكن وجوده فى السفينة ضرورياً، وريان (رهبان) هو قبطان السفينة، و"ديديان" حارس السفينة، والمعلم وهو المختص بالآلات الفلكية للسفينة وخرائطها، و"أشتيام" وهو المشرف على ركاب السفينة، وقد ذكر ابن بشارة المقدسى فى القرن الرابع الهجرى الأشخاص الذين يعملون على السفينة حسب ما يلى:

"من ربانين وأشاتمة ورياضيين ووكلاء وتجار"^(٢).

ومفرد أشاتمة أشتيام، وقد ورد فى لسان العرب أن "أشتيام رئيس الركاب، وأصبح اسم الرياضى عند المتأخرين "معلم" وترجمته فى العصر الحاضر ملاح".

(١) ابن أبى أصيبعة، طبقات الأطباء، طبقة مصر، المجلد الثانى ص ٥٢.

(٢) ابن أبى أصيبعة، طبقات الأطباء، طبقة مصر، المجلد الثانى ص ١٠.

صناع السفن وملاحوها

للغرب بحران متميزان، أحدهما يبدأ من الخليج الفارسي حتى الصين والآخر من الإسكندرية حتى الأندلس، وكان يشاركهم في كلا البحرين قومان مختلفان، فقاسمهم أهل فارس في بحر العرب والخليج الفارسي، واليونانيون والرومان في بحر الروم، وهكذا شاركهم الملاحة وصناعة السفن في كلا البحرين أقوام مختلفون فكان الروم مع العرب من الإسكندرية حتى الأندلس، كان الفرس معهم من سيراف حتى الصين، بل إننا نجد بشارة المقدسي (سنة ٢٧٥هـ) رحالة القرن الرابع الهجري يقول فيما يتعلق ببحر العرب والخليج الفارسي:

”وإن أكثر صناع المراكب وملاحيها فرس“ (طبعة ليدن ص ١٨).

ولو لم يعترض علىّ في هذه المناسبة، فإن حديثي في غير محله، لقلت إن المستوطنين المجوس كانوا مقيمين على أكثر السواحل من السند حتى الكجرات، ويثبت من هذا أنهم لم يتوافدوا على الهند هرباً من إيران في عهد الخليفة عمر بن الخطاب، بل كانوا يترددون على هذه السواحل عن طريق الرحلات البحرية لأهداف تجارية منذ مئات السنين، وأنهم كانوا يمارسون الملاحة والتجارة مع العرب حتى القرنين الثالث والرابع الهجريين وكان إقليم فارس يضم أكبر عدد سكان في إيران، وعاشوا على ساحل الخليج الفارسي، حيث أقاموا علاقات بحرية مع الهند بشكل مستمر.

وكان الإيرانيون ينتشرون في كل مكان عندما كان الديلم يحكمون بلا تعصب في القرن الرابع الهجري، لدرجة أن هؤلاء الفرس استولوا على عدن وجدة (انظر الإصطخري ص ٨٩ و٩٦) وستتضح الحقيقة من مجرد إلقاء النظر على أسماء اللاحين.

لقد كانت هناك علاقة وطيدة بين الملاحين في مليبار ومصر والجزيرة العربية، وكانوا قد اختاروا الإقامة في مليبار، وكانوا يطلقون عليها اسم ”موبلة“

فى عرفهم العام، وكان هؤلاء الملاحون الشجعان فى موانئ ملىبار ومصر
والجزيرة العربية قد تركوا أثراً بليغاً على بلاطات السلاطين والأمراء والرجوات،
وفى النهاية وصل البرتغاليون إلى هنا مع بداية القرن العاشر الهجرى وأغرقوا
أساطيلهم المزهرة والمتطورة.

ولقد تنكر العالم لهؤلاء الملاحين ولم يقدرهم حق قدرهم، لدرجة أننا لم نعثر
على أسماء أولئك الملاحين العرب الأبطال فى كتب التاريخ، وهم الذين قدموا
أرواحهم فداء لتقدم العالم، وتقتضى الضرورة اليوم أن نبحث عن أسماء هؤلاء
المحسنين الذين سخروا بحارتهم وهمتهم عمالقة البحار الشرقية، وأذكر فيما يلى
أسماء هؤلاء الملاحين الذين تعرفت إليهم أثناء مطالعاتى وهم:

- ١ - سليمان (سنة ٢٢٥هـ).
- ٢ - أبو الحسن على بن شادان السيرافى (سنة ٢٥٥هـ).
- ٣ - أبو الزهر برختى الملاح (سنة ٢٠٠هـ).
- ٤ - أحمد بن على بن ميز الملاح.
- ٥ - مروديه بن زرابخت (أبحر حتى الصين).
- ٦ - عبهرة الكرمانى.
- ٧ - شهرىارى (أبحر حتى الصين).
- ٨ - أبو عبد الله محمد بن بابشاد بن حرام بن حموية السيرافى الملاح.
- ٩ - عمران الأعرج.
- ١٠ - مردان شاه الملاح.
- ١١ - جهود كوتاه الملاح.
- ١٢ - عبد الواحد.

١٣ - يزيد العماني.

١٤ - محمد العماني.

١٥ - عبد الله بن جنيد.

١٦ - جعفر بن راشد المعروف بابن لاكيس.

١٧ - بزرك بن شهریار الملاح.

١٨ - إسماعيل بن إبراهيم بن مراداش المعروف بـ إسماعيلية (الملاح) (سنة ٢١٧هـ).

١٩ - راشد الغلام بن بابشاد (سنة ٢٠٥هـ).

وجميعهم عاش في نهاية القرن الثالث، وفيما عدا سليمان تاجر، فقد انتقلت كل الأسماء من كتاب واحد فقط هو كتاب "عجائب الهند" لابن شهریار، وجميع هؤلاء الملاحين كانوا يبحرون من الخليج الفارسي حتى الصين، وكانت منطقة فارس الواقعة بمحاذاة الخليج الفارسي يسكنها منذ عصور قديمة أناس من قبيلة الأزدي اليمنية، وأشهرهم آلجلندي واسمهم الثاني آل عمارة وكانوا ينتشرون من فارس حتى حدود كرمان، وكانت قلاعهم على سواحل الخليج الفارسي، وقد تعهدوا بمراقبة البحر وجباية ضرائبه البحرية^(١).

وفي العراق كانت قبيلتا مضر وربيعة تقطنان في أودية دجلة والفرات، وكان آل مظفر بن جعفر أيضا يقيمون على سواحل فارس^(٢)، وفي عهد بني أمية استقل آل حنظلة المراكب وتوجهوا إلى فارس وأقاموا بها، وكان المأمون قد عين عمر بن إبراهيم للمعركة البحرية مع "قطرية" وقبض على أسرته أيضاً في إحدى نواحي فارس، وكان أحد أعضاء هذه الأسرة قد قبض عليه يعقوب الصفار وسجنه في سيراف، وكذلك كان آل أبي زهير المديني الذين ينتسبون إلى قبيلة

(١) الإصطخري: ص ١٤٠، ١٤١.

(٢) الإصطخري: ص ١٤٢، ١٤٣.

سامة بن لوى يستوطنون سواحل الخليج الفارسي، وكان أناس من بني سامة بن لوى فى البحرين أيضا، وقد عبروا بحر الهند وحكموا السند^(١).

وخلصة القول: إن العرب استوطنوا بكثرة سواحل الخليج الفارسي وثغوره، وقد ذكر المسعودى اثنين من الملاحين المهرة فى بحر الزوم فى مطلع القرن الرابع: أحدهما هو غلام زرافة والى طرابلس الشام، والثانى هو عبد الله بن وزير من مدينة جيلة الساحلية بحمص، وبالنسبة لهذا الثانى يقولون إنه ليس هناك أحد أكثر منه خبرة وتجربة فى بحر الروم فى ذلك الوقت، أى سنة ٢٢٢هـ، ويعتقد من كبار الملاحين فى رأيه (مروج الذهب، الجزء الأول، ص ٢٨٢ طبعة باريس).

وأذكر هنا كذلك الملاحين فى بحر الحبشة حسب ما يلى وجميعهم من سيراف وكانوا قد أبحروا من سيراف وعمان إلى مدغشقر نحو سنة ٢٠٠هـ (مروج الذهب، الجزء الأول ص ٢٢٣ و٢٢٤ طبعة باريس) وهم:

١ - محمد بن زيد بود.

٢ - أحمد بن جعفر السيرافى.

٣ - عبد الصمد بن جعفر السيرافى.

٤ - عبد الرحيم بن جعفر السيرافى.

٥ - جوه بن أحمد.

وأكثرهم ماتوا بعد أن غرقت سفنهم، يقول الإصطخرى عند ذكر الملاحين السيرافيين فى منتصف القرن الرابع: كان هؤلاء الناس يعيشون كل حياتهم فى

(١) ابن خلدون: ٩٦ / ٤ وابن رسته.

السفن حتى إن أحدهم عرف عنه أنه لم يخرج خارج السفينة لمدة أربعين سنة وعندما تتحطم سفينة ينتقل إلى سفينة أخرى ص ١٢٨.

وكان الملاحون الذين يبحرون من عمان إلى مدغشقر من قبيلة الأزدي العمانية^(١) وكانت البلدان الساحلية قد حصلت على فوائد مالية عن طريق هؤلاء الملاحين، وبسبب ذلك كان ملوك تلك البلدان يقدرونهم تقديراً عظيماً، وكان محمد بن بابشاد الملاح واسمه الكامل: أبو عبد الله محمد بن بابشاد بن حرام بن حمويه السيرافي وكان يعيش في نهاية القرن الثالث الهجري^(٢) قد كرمه أحد ملوك الهندوس وقدره حق قدره ورسم له صورة وهو يتوسط الملاحين والبحارة^(٣)، وكذلك في كلكتا كانوا يقدرون الملاحين العرب الذين يذهبون بسفنهم عندهم^(٤).

وكان العرب يقطنون جزيرة قيس (كيش) القريبة من البحرين، وكان الملاحون يترددون عليها بسفنهم ومراكبهم بكثرة بسبب احترام ملوكها الهندوس لهم^(٥).

وكان أشهر الملاحين في القرن الرابع الهجري هم:

١ - أحمد بن ترويه.

٢ - خواشير بن يوسف بن صلاح الأركي (سنة ٢٠٠هـ) وأبحر بسفينته إلى

(ديوجره) بالهند.

(١) المسعودي: مروج الذهب، الجزء الأول ص ٢٢٢.

(٢) عجائب الهند ص ٥.

(٣) عجائب الهند، ص ٩٥.

(٤) تاريخ فرشته نقلا عن تاريخ مليبار.

(٥) ياقوت الحموي: معجم البلدان كلمة «قيس».

وهؤلاء الأشخاص جديرون بالذكر من بين ملاحى القرن الخامس الهجرى:

١ - محمد بن شادان.

٢ - سهل بن آلان.

٣ - ليث بن كهلان، علاوة على أسماء مجموعة من المشاهير وهم:

٤ - عبد العزيز بن أحمد المغربى.

٥ - موسى قنذرانى.

٦ - ميمون بن خليل.

٧ - أحمد بن محمد بن عبد الرحمن بن أبو الفضل أبو المغيرة فى القرن

السادس. حفيد ليث بن كهلان وكان موجوداً فى سنة ٥٨٠هـ^(١).

والثامن هو محمد بن عمر بن فضل بن دويك بن يوسف بن حسن بن حسين بن أبى معلق السعدى بن أبى البركات النجدى، وإبراهيم الملاح، وكان يمتلك ست سفن كانت قد أبحرت من (جندهار) على ساحل الهند إلى الصين^(٢)، وكان فى ذلك العصر ملاح قدير اسمه المعلم حسن، وكان يبحر ما بين نادير فى الكجرات والجزيرة العربية وضريحه خارج نادير، وحضر عليه^(٣) سنة ٧٢١هـ اسم المعلم بنتاس وهو الآن معروف ومن الملاحين فى القرن التاسع كل من:

١ - محمد بن عمر بن ماجد بن محمد بن عمر السعدى النجدى.

٢ - ماجد بن شهاب الدين أحمد السعدى النجدى (سنة ٨٨٠هـ).

(١) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، ٢ / ١٣٠.

(٢) الفوائد ص ٧ و ٨.

(٣) مولوى رفيع الدين المراد آبادى، المتوفى سنة ١٢١٨هـ: رحلة إلى الحرمين نسخة مخطوطة.

٢ - سليمان المهري^(١).

ومن بين الملاحين العرب فى القرن العاشر اسمان فقط معروفان لدينا^(٢) حتى الآن.

١ - المعلم حبوت المهري.

٢ - محمد عنسى الملاح.

وكان كلاهما يتردد ذهابا وإيابا ما بين الكجرات والجزيرة العربية فى نهاية عهد سلاطين الكجرات، وبعد ذلك يبدأ عهد الأتراك، وقد مرت علينا فيه أسماء مشاهير الملاحين.

ومنهم خير الدين باربروسه، وبيالى باشا، وطرغود الرئيس، وصالح الرئيس، وأمير البحر سيدى على، وبيرى الرئيس.

ذكر الطرق والموانئ فى بحر الهند وبحر العرب ذهابا وإيابا

كانت السفن تتردد ذهابا وإيابا على موانئ وجزر سواحل العراق والجزيرة العربية، وقد أحصى سليمان المهري فى القرن التاسع الهجرى أسماءها والطرق المؤدية إليها فى كتابه "قلادة الشموس واستخراج قواعد الأسوس" وهكذا يخبرنا بأسماء السواحل والجزر فى الباب الرابع من كتابه حسب ما يلى: زيلع (أفريقيا)، صومال (أفريقيا)، جزر القمر، زرين، سومطرة، فال، ديب، ائدمان، تاج بارى سيلان، جاوة، وسواحل سيام.

(١) حصلنا على أسماء هؤلاء الملاحين من كتاب الفوائد فى أصول البحر والقواعد وغيره من الرسائل المطبوعة فى باريس سنة ١٩٢١ - ١٩٢٢م.

(٢) هذان الاسمان مذكوران فى التاريخ العربى للكجرات «ظفر الواله بمظفر واله الأصفى، الاسم الأول ص٧٥٢ والثانى ص٢١٨.

ويخبرنا في الباب السادس بطرق الذهب والإياب والموانئ التي بينها حسب

ما يلي:

باب المنذب	سيبان	ديبل	(تهته)
سيبان	جدة	ديو	مسقط
سيبان	سواكس	كهبايت	عدن
ديو	ديب	ديبل	(تهته)
سنديور (جندابور)	عدن	ظفار(اليمن)	الكجرات
هنور	عدن	قلهات	الكجرات
كلكتا	جروبتن	عدن	مليبار
ديو	ملاجا	عدن	مرمز (الخليج الفارسي)
ديو	بنغال شاتي	ديو	مشقاص
	جام (جاتجام)		
سواكن (أفريقيا)	عدن	ديو	شحر
زليع (الحبشة)	الكجرات	مهايم (بومباي)	الجزيرة العربية
براه	الكجرات	ملاجا	عدن
عدن	الكجرات	جاتجام	الجزيرة العربية
فشن	الكجرات		

نهاية ازدهار البحرية العربية

كانت نهاية ازدهار البحرية العربية في القرن العاشر الهجري، وأخذ الأتراك العثمانيون يسيطرون على بحر الروم وتنتشر سفن سلاطين مماليك مصر في البحر الأحمر، وتوجه الأتراك العثمانيون كذلك إلى البحر الأحمر والخليج الفارسي بعد الاستيلاء على مصر والعراق، وكان الملاح فولاد بن محمد التركماني من مشاهير الملاحين في مصر المملوكية في القرن التاسع الهجري،

وكان قد سافر إلى بحر الهند ذات مرة مع اثنين وعشرين ملاحاً، ولكنهم كانوا جميعاً مبهوتين أمام المعلومات الفنية للملاحين العرب^(١).

وفى هذه الحقبة أخذ الأتراك يسيطرون على بحر الروم، وبدأ تجار أوروبا يبحثون عن طريق بحرى آخر للوصول إلى المشرق، ويلتمسون فيه الابتعاد عن قبضة السفن التركية فى بحر الروم، ومن بين هذه الجهود محاولات كولومبس لاكتشاف أمريكا ووصول فاسكو داجاما لطريق الهند من خلف أفريقيا، ثم جاء البرتغاليون من بعده وشرعت سفن هولندا وفرنسا وإنجلترا فى السيطرة على السواحل البحرية للمشرق، وكانت التجارة البحرية لجزر الهند، والصين، والهند وأفريقيا والحبشة، والجزيرة العربية، ومصر والخليج الفارسي يتحكم فيها الملاحون العرب وقاصرة عليهم، وفجأة بدأ يتشتت شمل النظام البحري للعرب الذى استمر لألف عام بسبب مجيء هؤلاء الملاحين المجدد خاصة البرتغاليين الذين مارسوا القرصنة والظلم وسفك الدماء، وبدأوا فى تحطيم السفن والسواحل العربية، وفى غضون عدة سنوات تخلى العرب عن كل جزيرة وساحل، وهنا أرسل كل من سلطان ممالك مصر والسلطان التركي سليمان والسلطان سليم سفنهم الحربية من السويس والخليج الفارسي لمحاربة البرتغاليين، وتحالفوا مع ملوك الكجرات وبيجاور وراجا زيمور ملك المليبار لمواجهة الأسطول البرتغالى، ولكن أسطول الشرق المتحد انهزم هزيمة نكراء أمام الأسطول الغربى، وفى سنة ٩٤٥هـ / ١٥٢٨م قام الملك أشرف قانصوه سلطان مصر بمواجهة بحرية مع البرتغاليين، ثم قام السلطان سليمان سلطان تركيا سنة ٩٤٥هـ / ١٥٢٨م بإعادة الكرة مرة أخرى وحارب الأسطول البرتغالى على سواحل الكجرات، ولكنهما فشلا فى هزيمته، وقد غرق أسطول الملاحة البحرية العربية فى خضم هذه الأحداث، ورغم أن الملاحين العرب ظلوا يترددون على مدراس البنغل ببعض السفن التجارية الشراعية بعد ذلك لفترة من الزمن، ولكنها كانت أحداث استثنائية، وكان المستوطنون العرب (المويلا) فى مليبار الذين كانت ثروتهم

(١) ابن ماجد: الفوائد ص٤٢.

تتخصص في التجارة مع جزر الهند ومدراس والعراق والجزيرة العربية ومصر قد
أفل نجم مجدهم البحري^(١).

المؤلفات البحرية العربية

ظل علم السفن وطول السواحل وعرض البلدان والخبرة بالجزر والممالك،
واكتشاف الرياح، ومعرفة النجوم محفوظا أكثره في صدور الملاحين العرب، وكان
هذا العلم يتوارث غالبا وينتقل من الأب لابنه، علاوة على هذا كان لدى كل بحار
خريطة بالجزر والبحار ومدنها الساحلية، وكانوا يطلقون عليها اسم كعباس^(٢)
في بحر الروم، و"همانمة" في الخليج الفارسي وبحر الهند، وكانوا يسمونها في
اللغة العربية "رهماني"^(٣)، وكان تدوين هذا النوع من الرهنامات وتأليفها بداية
المؤلفات في هذا الفن، وقد استكتب ابن ماجد الليث بن كهلان "رهنامة" سنة
٥٨٠هـ، وهناك أرجوزة منسوبة للإمام على كرم الله وجهه، نظم فيها المنازل
الفلكية وأشكال النجوم (ص ١٦٢ باريس).

وكان هناك مؤلفان آخران لهذا النوع من الرهنامات هما: محمد بن شادن
وسهل بن إبان، وقد بدأت تلك الرهنامات متبركة بهذه الآية القرآنية ﴿إِنَّا فَتَحْنَا
لَكَ فَتْحًا مُّبِينًا﴾ لكنها لم تحتو على أشعار ولم تحدد كل مكان عن طريق النجوم
فهذا النوع نجده فقط في كتاب ابن ماجد، ولكن لم تكن له بداية ونهاية، ولم
تكن معلوماته صحيحة^(٤)، وقد ذكر ابن ماجد في كتابه الفوائد اسم مؤلفات
محمد بن شادان في موضعين^(٥)، يتضح منهما أن كتبه في هذا الباب لا تحمل
أية أهمية خاصة، وقد ذكر ابن ماجد كذلك كتب الليث بن كهلان ومحمد بن
شادان وسهل بن إبان في منظومته "بهذه الأبيات"^(٦):

- (١) توجد تفاصيل تلك الممارك البحرية في كتب: تحفة المجاهدين (في تاريخ مليبار)، ورياض
السلطين (في تاريخ البنغال)، وظفر الواله (في تاريخ الكجرات)، وغيرها.
- (٢) ابن خلدون مقدمة ابن خلدون ص ٤٥ طبعة مصر، والفوائد ص ٢٨.
- (٣) ابن ماجد: الفوائد ص ٢.
- (٤) المصدر السابق نفس الصفحة.
- (٥) ابن ماجد: الفوائد ص ١٤ و ٣١.
- (٦) ابن ماجد: الفوائد ص ٨٩.

نظم تأليف ابن كهلان وسهل والليث بن إبان
ذوى النهى ومصلحين^(١) الشان زخرف ربي لهم الجنان.

وكان قد نظم بعض المعلومات عن المصادر العربية فى هذا النوع من الأشعار
وظلت هذه الشروة تنتقل من واحد إلى آخر^(٢).

ويحتوى كتاب "عجائب الهند" للملاح بزرك بن شهريار الذى ألف فى بداية
القرن الرابع على حكايات الملاحين ومشاهداتهم فقط، ولا غرو فإن المعلومات
التي دونها المسعودى فى مقدمة كتابه "مروج الذهب" على أعلى درجة من
التحقيق والدقة، وهناك ملاح آخر هو أحمد بن تيرويه قد ألف بعض الكتب فى
هذا الفن غالباً فى القرن الرابع، وكان لخواشير بن يوسف بن صلاح الأركى
كتاب أيضاً، وكان قد جاء إلى الهند فى القرن الرابع^(٣). وقد ألف محمد بن عمر
وابنه ماجد بن محمد بن عمر رسالة ومنظومة عن بحر القلزم (الأحمر) وبحر
العرب فى القرنين الثامن والتاسع، وكان ماجد بن محمد أعظم ملاح فى بحر
القلزم وأطلقوا عليه اسم "ربان البرين"، وكانت له رسالة منظومة تسمى
"حجازية" تحتوى على ألف بيت شعر^(٤).

وقد ألف كل من أحمد بن ماجد فى القرن التاسع، وسليمان المهري فى
منتصف القرن العاشر كتباً ورسائل كثيرة، ومؤلفات كلها موجودة فى المكتبة
الوطنية بباريس وفى سنة ١٩٢٨م نشر صورة منها فى ملحق باللغة الفرنسية^(٥).

وأول مدون لها فى الحقيقة هو أسد البحر شهاب الدين أحمد بن ماجد بن
محمد بن عمر بن فضل بن دويك بن يوسف بن حسن بن حسين بن أبى مغلط

(١) هكذا.

(٢) ابن ماجد: الفوائد ص ٤.

(٣) الفوائد ص ٧٥.

(٤) الفوائد ص ٧٥.

(٥) الفوائد: الخاتمة.

السعدى بن أبى البركات الندوى، وكان قد ورث مهنة الملاحة، وقد ألف كتابه "الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد سنة ٨٩٥هـ" بعد تجربة امتدت خمسين عاما^(١)، وقد وصل عدد مؤلفاته ورسائله المنظومة والمنثورة فى هذا الفن خمسة وعشرون مؤلفا^(٢) وتفصيلها حسب ما يلى:

١. الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد:

يحتوى هذا الكتاب على اثنتى عشرة فائدة، الفائدة الأولى: يقسم الأبراج ومنازل القمر، والثانية: فى صفة السفن والمعلومات المهمة عنها، والثالثة: فى الأشكال الشهيرة للنجوم، والرابعة: منازل القمر وخاناته، والخامسة: فى أهمية العلوم الرياضية والفلكية، والسادسة فى تحديد القبلة، والسابعة: فى تقسيم وردة الرياح، والثامنة: فى سواحل البحار وترتيب السفينة، والتاسعة: فى معرفة البلدان بالنجوم وفى بيان ثلاثة أنواع من الملاحين، والعاشر: فى بيان الجزر الشهيرة، أى الجزيرة العربية، وجزيرة القمر، والاسم الثانى لها مدغشقر، وسومطرة، وجاوة، وغور، وسيلان، وزنجبار، البحرين، والجزيرة، وابن جادان، وسومطرة والحادية عشرة: فى فصول السنة، والثانية عشرة: فى جزر البحر الأحمر وفروعه، ويرجع المؤلف إلى البوصلة البحرية من موضع لآخر فى هذا الكتاب.

٢. حاوية الاختصار فى أصول علم البحار

هذا الكتاب فى رجز ويضم أحد عشر فصلا، الفصل الأول: فى ذكر تلك الإشارات الضرورية للملاحين، والثانى فى بيان المنازل والخانات، والثالث: فى تقويم الشعوب المختلفة، والرابع فى ذكر بعض النجوم، والخامس: فى تحديد

(١) الفوائد: ص ٤٨.

(٢) الفوائد: ص ٧٨.

الدائرة الأفقية مقسمة إلى ٢٢ جزءا، كل جزء يسمى خن (خانة)، انظر: سليمان المهري العمدة المهرية ١٢.

مكان جزر القمر (مدغشقر)، والصومال وخليج البربر وأفريقيا، وسيام، والحجاز والجزيرة العربية، والسادس: فى تحديد موضع الصين، وجزيرة مهراج، وسيام والبنغال، والهند وفارس، والسابع: فى تحديد موضع مكران والصومال، وسواحل الحبشة، واليمن ومدغشقر، وسومطرة، والثامن: حساب المسافة البرية من الجزيرة العربية حتى الهند، والتاسع: فى سواحل بحر الهند. والعاشر: فى بيان فيضان البحر المحيط الذى يتوسط الهند والصين وأفريقيا، الحادى عشر: فى حساب مجئ الفيضان وإحصاء الأوقات فى الليل والنهار، وفى التقويم.

٣. أرجوزة المعرية

وهى فى قياس المسافة من خليج البربر إلى باب الهند (المنذب)، وبلاد العرب وزيلع (الواقعة فى أفريقيا).

٤. قبلة الإسلام فى جميع الدنيا

فى طريقة تحديد القبلة من البحر ومن جميع أنحاء الدنيا، ويزعم المؤلف أوليته فى اختراع هذا العلم.

٥. أرجوزة بحر العرب

من الخليج الفارسى إلى الجزيرة العربية.

٦. أرجوزة فى قسمة الجمة على أنجم بنات النعش:

فى نجوم بنات النعش.

٧. كنز المعاملة

فى الأمور المجهولة فى البحر، وفى أسماء النجوم والأبراج فى بر الهند وبحر العرب.

٨. الأرجوزة.

٩. الأرجوزة الميمية.

١٠. أرجوزة الخمسة.

١١. أرجوزة: فى إحصاء الشهور الرومية.

١٢. أرجوزة ضريبة الضرائب.

١٣. القصيدة المكية

وهى من مكة إلى جدة، وقرتك، وكلكتا، وديبل (السند) وكوكن، والكجرات،
وهرمز.

١٤. نادرة الأبدال.

١٥. الذهبية:

فى بيان بعض الآلات.

عشر رسائل متفرقة فى مباحث بحرية وفلكية متنوعة.

وكان سليمان المهرى فى بداية القرن العاشر، وألف أولى رسائله "مقدمة فى
علم التواريخ" سنة ٩٠٠هـ، وكتب كتابه "العمدة المهرى" سنة ٩١٧هـ، وفهرس
مؤلفاته هو:

١ - قلادة الشموس فى علم التواريخ:

وهو شرح لتقاويم الشعوب المختلفة.

٢ - تحفة الفحول فى تمهيد الأصول:

فى شرح بعض مصطلحات ثم تحديد كل جزيرة وميناء فى الخليج الفارسى
وبحر العرب وبحر الهند، من خلال استواء النجوم واتجاهاتها، ويرد فى هذا
الكتاب بكثرة أسماء مدراس، والكجرات والسند والموانئ التابعة لها، والبنغال
وميناءها، وجاتكام (شأتى جام)، ويذكر ابن ماجد (بنج) بدلا من بنك و(بنجاله)
بدلا من بنكاله بالجاف الفارسية.

٣. العمدة المهرية فى ضبط العلوم البحرية

وهو أفضل مؤلفات، وينقسم الكتاب إلى سبعة أبواب، الباب الأول: فى مصطلحات الملاحين والمعلومات الفلكية، والثانى: فى أسماء النجوم والقطب الشمالى والجاه والفرقد وتقدير المسافة بينها بحركة الأصابع بعد رؤيتها بالعين المجردة، والثالث: فى حساب تقويم ما جين، والصين، وسيام، والصومال، وزيلع وبحر العرب والعجم وجزائر العجم، والرابع: فى التعريف بالجزر ناك بارى، وجزيرة أندمان وجزيرة سيلان، وجزيرة ديب، وجزيرة فال، وجزيرة سومطرة، وجزيرة زرين، وجزيرة القمر (مدغشقر) والخامس: فى طرق جزر الهند وفارس والجزيرة العربية. والسادس: فى معرفة الفصول، والسابع: فى جزر بحر فارس وبحر العرب والسفر من موانئ حتى موانئ أخرى حسب ما يلى:

من باب المنذب إلى جبل زقر سيبان، ومن سيبان إلى جدة، ومن سيبان إلى سواكن، ومن سواكن إلى عدن، ومن زيلع (أريتريا) إلى الكجرات، ومن عدن إلى الكجرات، ومن بربيرة إلى الكجرات ومن كشن إلى الكجرات ومن خلفات إلى الكجرات، ومن ظفار (اليمن) إلى الكجرات، ومن كلها إلى الكجرات ومن عدن إلى منيبار (مليبار)، ومن عدن إلى هرمز، ومن ديوا إلى مشقاص، ومن ديو حتى شحر وعدن، ومن مهائم (بومباى) وجيول حتى ساحل الجزيرة العربية، ومن ديو حتى ديب، ومن ديبل (تهته الواقعة فى السند) حتى عدن، ومن جندا بور ديب، ومن ديو حتى مسقط، ومن كهمبايت (كاتھيا وار) حتى عدن، ومن جندا بور (جوا) حتى عدن، ومن هنور (سوربومباى) حتى عدن، ومن كلكتا حتى كروفن، ومن ديو حتى ملاكا، ومن ديو حتى بنكالة أى جانكام، ومن ملاكا حتى عدن، ومن جاتكام حتى ساحل الجزيرة العربية، وفى الخاتمة بعض النصائح.

المنهاج الفاخر فى علم البحر الزاخر

ويحتوى هذا الكتاب على مقدمة وستة أبواب وخاتمة، وتناول المؤلف فى المقدمة بحث الأمور الخاصة بالفلك والنجوم، والباب الأول: فى معرفة اتجاه

البحار المشهورة والذين يستوطنون في الجزر، والباب الثاني: في القياسات، والباب الثالث: في معرفة الجزر، والباب الرابع: في بحث المسافة على قياس نجوم الجاه والفرقدين. والباب السادس^(١): علامات اليابسة والجفاف، والباب السابع: مشاركة الشمس والقمر في الأبراج والمنازل، والخاتمة: في السفر إلى بعض الموانئ.

ولسليما كتابان هما: "العمدة المصرية في ضبط العلوم البحرية" و"المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر" ويوجد منهما نسخة خطية بحالة جيدة مكتوبة سنة ١٠٠٧هـ في مكتبة الكلية الإسلامية في بشاور، وكرت هذه النسخة تحت رقم: ١٩٢٥ ص ٢٧١ في الفهرس المطبوع للمكتبة، وهناك كتاب باسم "تحفة الفحول" في كتاب كشف الظنون^(٢) لجلبي.

وقد استفاد الملاحون الأتراك والهنود علاوة على العرب من مؤلفات ابن ماجد وسليمان، وكان التركي أمير البحر سيدى على الذى حضر فى عهد همايون وبهادر شاه الكجرات بأسطول تركى إلى بحر الهند وسواحل الكجرات لمحاربة السفن البرتغالية.

قد أُلّف كتاباً محققاً في فن الملاحة التركية باسم "محيط"، استفاد فيه فوائد جمة من مؤلفات ابن ماجد وسليمان المهري ووصفهما وعرف بهما تعريفا كاملا في مقدمة كتابه.

ويوجد في مكتبة المسجد الجامع في بومباي كتابين باللغة السنديّة في علم الملاحة، الكتاب الأول في شرح أحد الكتب العربية، وهناك صفحات ناقصة في أول الكتاب، وتوجد عناوين وفقرات عربية من موضع لآخر، مثلا: "معرفة أبعاد الكواكب المشهورة عند الجمهور، بعد الجاه عن نقطة الكرة سبع وثمانون درجة"،

(١) لم يذكر المؤلف وصف الباب الخامس (المترجم).

(٢) يوجد تعريف مختصر لكل من الكاتبين وتعليق كامل على كتابيهما في مقالات شهاب الدين بن ماجد وسليمان المهري في دائرة المعارف الإسلامية.

وفى مواضع أخرى باللغة الفارسية، ويبدأ كل عنوان بكلمة "معرفة" مكتوبة باللون الأحمر، وقد ورد فى أحد المواضع اسم المعلم سليمان "صحيح قول معلم سليمان، وقد دون فى هذا الكتاب المسافات بين البلدان وأسماء الجزر، ويتضح من بعض القرائن أن هذا الكتاب تم تأليفه سنة ١٠٨٤هـ".

والكتاب الثانى تختلط فيه اللغتان السندية والفارسية وهو كامل ومفصل، وهذه النسخة مكتوبة بقلم المعلم عنایت بن المعلم شيخ داکوا، أحد الملاحين المسلمين فى القرن الثانى عشر الهجرى، وكتب فى آخر النسخة: "کاتبه ومالکه الفقير الحقیير المقصر المعلم عنایت بن المعلم شيخ داکوا فى جزيرة بومباى، شهر رجب" ولم يكتب السنة، لكن يتضح أنها سنة ١١٩٦هـ، من الشهادة الداخلية، يوجد به تقويم كذلك مكتوب بين الصفحات.

ومن بين هذا النوع من الكتب أذكر کتاباً باللغة الکیجراتية أو الکیونیه ألفه یوسف کھتکی (بومباى) فى سنة ١٩٢٠م، وكان ضمن ممتلكاته للأسف لم أجده بعد وفاته.

وكل هذه المؤلفات تتعلق بالسواحل والجزر من الخلیج الفارسى حتى الهند والصین، ويعد کتاب "البحرية" أشهر کتاب عن الملاحة فى بحر الروم وكتب باللغة التركية، وألفه التركي الشهير أمير البحر بیرى بن حاجى محمد مقتول سنة 962هـ، وذكر فيه أحوال الملاحة فى بحر الروم (البحر المتوسط) وجزره وطرقه والموانئ المطلّة علیه مع خرائط لها، وقد ألف هذا کتاب فى سنة ١٠٢٠هـ، وقدمه خدمة إلى السلطان سليمان الأول، وذكر فى بدايته أصول وقوانين الملاحين فى بحر الهند وخريطة العالم^(١).

(١) جلبى: كشف الظنون: اسم «بحرية».

الخاتمة

عثرت في فترة لاحقة على أسماء بعض الموانئ أضيفها في الخاتمة لكي تكتمل الفائدة).

غلافقة:

كانت غلافقة الميناء القديم لليمن، وكانت السفن تبحر منها إلى الحبشة، وقد تطور هذه الميناء عند تأسيس زبير سنة ٢٠٤هـ في عهد الخليفة المأمون، وكانت غلافقة تقع على بعد خمسة عشر ميلاً من زبيد^(١)، في سنة ٢٢٢هـ أي سنة تأليف مروج الذهب، كان إبراهيم بن زياد حاكماً عليها، وكانت لديه العديد من السفن وصارت هذه الميناء في عهده مركزاً كبيراً للتجارة بين اليمن والحجاز، وكانت سفن ملك زبيد تبحر إلى ناصع ودهلك وزيلع وسواحل الحبشة وكان التجار يسافرون معها بأمعتهم وبضاعتهم.

وكانت لميناء غلافقة خصوصية مع الحبشة لأن عرض البحر الأحمر من هذا الجانب هو الأقل عرضاً، ولهذا فإن المسافة البحرية بين اليمن والحبشة من هنا هي الأقصر مسافة؛ حيث كانت السفن تصل من هنا إلى الحبشة في ثلاثة أيام،

(١) ياقوت الحموي: معجم البلدان، غلافقة وزبيد وكتاب البلدان لليعقوبي ص ٣١٩، والهمداني: جزيرة العرب ص ٥٢ و ١١٩.

ومع أن النجاشى كان يحكم فى ناصع ودهلك وزيلع وسواحل، غير أن المسلمين كانوا يستوطنون فيها بكثرة^(١).

وكانت غلافقة عامرة فى عهد بشارة المقدسى أيضا (٢٧٥هـ)^(٢).

عيذاب

ميناء عيذاب ميناء قديمة^(٣) على الساحل الأفريقى للبحر الأحمر ويقع، بين حدود مصر والحبشة، وكانت مدينة ذات طابع مميز وكانت السفن القادمة من عدن إلى صعيد مصر ترسو فيها^(٤).

طبرقة

كانت هذه المدينة عامرة بالقرب من باجة على ساحل البحر ناحية البربر من جهة الغرب، وكانت مدينة كبيرة ذات رونق وبهاء يتردد عليها التجار، ويمر بها نهر كبير وتأتى إليها السفن الكبيرة وبعد أن تخرج منها تدخل إلى بحر طبرقة (معجم ياقوت).

أشبيلية

أشبيلية مدينة شهيرة فى الأندلس وتقع بالقرب من البحر، ويوجد بها نهر مثل دجلة والنيل يربط المدينة بالبحر، واسم هذا النهر الوادى الكبير ونهر أشبيلية، وقد تم تشييد مدينة بحرية كبرى فى مكان أشبيلية، وكانت هذه الميناء موجودة قبل مجيء المسلمين إليها، وظلت مكانته قائمة كذلك بعد مجيء المسلمين^(٥).

(١) السعدى: مروج الذهب، الجزء الثالث ص ٢٤ طبعة باريس.

(٢) بشارة المقدسى: أحسن التقاسيم ص ٨٦.

(٣) اليعقوبى: البلدان ص ٢١٩.

(٤) ياقوت الحموى: معجم البلدان، عيذاب.

(٥) ابن القوطية: فتح الأندلس ص ٥ طبعة مدريد سنة ١٨٦٨م.

وكان أحد أكبر أسباب نهضتها ورقيها البحري هو قيام بعض الشعوب الأوروبية غير المعروفة بالهجوم البحري على الأندلس عن طريق أشبيلية عام ٢٢٠هـ، وألحقوا خسائر فادحة بالمسلمين فأمر ملكها آنذاك عبد الرحمن بن الحكم بتحسين أشبيلية وتعزيز استحكاماتها، وأقام بها مصنعا لصناعة السفن وعين حامية عسكرية بحرية بها، وأعد السفن الحربية العربية فى هزيمة تلك الشعوب عندما حملت على أشبيلية مرة أخرى سنة ١٤٠هـ وشتتوا شملهم^(١).

بجاية

كانت مدينة بجاية تحتل موقعا متميزا فريدا فى شمال أفريقيا، حيث كان البحر يحيط بها من ثلاثة جهات، وقد جعلها ملوك صنهاجة عاصمة ملكهم، وأقاموا فيها مصنعين لصناعة السفن، وكانت الحملات البحرية للمسلمين على المدن الرومية تنطلق من هذه الميناء، وكانت هذه الميناء أهم الموانئ فكانت، السفن الرومية ترسو فيها وتبحر منها إلى الشام وأقصى مملكة الروم، وتأتى إليه سفن المسلمين من مصر واليمن والهند والصين^(٢).

دانية

كانت دانية ميناء شهير ومدينة ساحلية فى الأندلس شيدت على نظم هندسية فائقة الدقة، وقد أثنى الإدريسي الموجود سنة ٥٤٨هـ على هذه الميناء ثناء حسنا، وذكر أن السفن تبحر منها إلى الشرق الأقصى وتأتى السفن من هناك أيضا، وهنا مصنع للسفن كذلك، وتخرج السفن الحربية للحرب من هنا^(٣).

(١) المصدر السابق ص ٦٧.

(٢) الاستبصار فى عجائب الأمصار ص ٢٠ و ٢١ طبعة ديانا ١٨٥٢م.

(٣) الإدريسي: كتاب الجغرافيا (صفة إفريقيا والأندلس) ص ١٩٢م، طبعة بريل سنة ١٨٦٦م.

وهران

وهران فى بلاد البربر وهى ميناء وحصن مقابل ميناء مرية بالأندلس، وكانت السفن الصغيرة والكبيرة والمراكب تأتى إليه وترسو فيها وكانت سفن الأندلس تتردد عليها دائما فى الذهاب والإياب (١).

وهناك أسماء موانئ صغيرة لا تحصى فى أفريقيا والأندلس مذكورة فى جزء أفريقيا فى المسالك والممالك لأبى عبىد البكرى المتوفى سنة ٤٨٧هـ، والمطبوع باسم كتاب (المغرب فى ذكر بلاد أفريقيا والمغرب).

(١) المصدر السابق: ص٨٤.

المؤلف فى سطور

سيد سليمان الندوى (١٨٨٤ . ١٩٥٣م)

- ولد أنيس الحسن، الشهير بسليمان الندوى، فى إحدى قرى إقليم بهار بالهند فى ٢٢نوفمبر١٨٨٤م، من أسرة عريقة عرف عنها العلم والأدب، وقد تلقى تعليمه الأولى على والده، وكانت أسرته تمتهن مهنة الطب.

- وتعلم سيد سليمان الندوى اللغة العربية والفارسية وهو صغير، وفى عام ١٩٠١م، التحق بندوة العلماء، وعندما أتم تعليمه بها على يد كبار علماء الندوة مثل مولانا شبلى نعمانى الذى احتضنه لنبوغه وموهبته الأدبية والعلمية.

- ونشر أولى مقالاته فى مجلة الندوة بتشجيع من أستاذه شبلى نعمانى عن علم الحديث، استعرض فيها أسماء الكتب التى تأثر بها، خاصة كتب الصحاح الستة وكتب الرجال والجرح والتعديل وما كتب عن علم الحديث فى العربية والأوردية والفارسية.

- وقد ترك لنا سليمان الندوى مؤلفات متنوعة تدل على علمها وتبحره فى الثقافة العربية والإسلامية، وتميزت كتاباته بالرصانة والدقة والتحقيق مثل:

- معجم اللغات الجديدة (١٩١٠م)، وأرضى القرآن (١٩١٧م)، وسيرة النبي
(ثلاثة مجلدات) (١٩٣٩م) وسيرة عائشة (١٩٢٤م)، خطبات مدراس (١٩٢٥م)،
العلاقات العربية الهندية (١٩٢٩م)، الملاحاة عند العرب (١٩٣١م) وترجم هذا
الكتاب ضمن الكتب المترجمة فى المركز القومى للترجمة، والخيام (١٩٣٠م)،
ونقوش سليمانى (١٩٣٩م)، ورحمة عالم (١٩٤٠م)، وحياة شبلى (١٩٤٠).

المترجم فى سطور

جلال السعيد الحفناوى

أستاذ اللغة الأوردية والدراسات والحضارة الهندية. قسم اللغات الشرقية.
كلية الآداب. جامعة القاهرة. مصر.

المؤلفات

- فن السيرة فى الأدب الأوردى. دار النشر للجامعات. القاهرة ١٩٩٨.

- نقد الشعر الأوردى عند أطفاف حسين حالى. دار النشر للجامعات. القاهرة
١٩٩٩.

- المسلمون فى الهند: قراءة من الداخل. مكتبة الملك عبد العزيز. الرياض.
٢٠٠٥م.

الترجمات عن الأردية

- سيرة الفاروق. تأليف شبلى النعمانى. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة
٢٠٠٠م.

- الشعر الشاعرية: تأليف أطفاف حسين حالى. المجلس الأعلى للثقافة.
القاهرة ٢٠٠٠م.

- الفردوس الأعلى: تأليف عبد الحليم شرر. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة
٢٠١٠م.

- رحلة هندی فی بلاد الشرق العربی: تألیف شبلی نعمانی. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ۲۰۰۲م.
- قصص قصيرة من الهند: تألیف قرة العین حيدر وآخريين. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ۲۰۰۰م.
- ديوان صلصلة الجرس: تألیف محمد إقبال. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ۲۰۰۲م.
- ديوان جناح جبريل: تألیف محمد إقبال. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ۲۰۰۲م.
- ديوان ضرب كلیم: تألیف محمد إقبال. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ۲۰۰۲م.
- مرآة العروس: تألیف نذير أحمد. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ۲۰۰۲م.
- النثر الأوردي: تألیف سيد محمد. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ۲۰۰۴م.
- جليل قولو زاده، كاتب أذربيجان الوطني: تألیف عيسى حبيب بايلي. دار الثقافة العربية. القاهرة ۲۰۰۸م.
- علم الكلام الجديد: تألیف شبلی نعمانی. المركز القومي للترجمة. القاهرة (تحت الطبع).

ترجمات عن الإنجليزية

- تراث الهند. تألیف جاريت. المجلس الأعلى للثقافة. القاهرة ۲۰۰۴م.
- الأوسمة: وسام الصداقة بين الشعوب من جمهورية أذربيجان ۲۰۰۸م.
- الأوراق البحثية: نشرت له العديد من البحوث باللغتين الأوردية والعربية في كل من الهند وباكستان وإيران وأوزبكستان وقازاخستان والأردن والسودان والسعودية.

التصحيح اللغوي: وجيه فاروق الإشراف الفني: حسن كامل

الكتاب مجموعة من أربع محاضرات ألقاها سليمان الندوي في قاعة المدرسة العليا للجمعية الإسلامية في بومباي عام 1391م. وقد تناول المؤلف موضوع الملاحة عند العرب من جميع الجوانب التاريخية والفنية والأدبية والدينية منذ العصر الجاهلي حتى العصر الحديث، مروراً بعصر النبوة والخلافة الراشدة، والدولة الأموية، ثم الدولة العباسية، والدولة الإسلامية في الأندلس، وذكر ما ورد في القرآن عن السفن والبحر والملاحة، علاوة على الشعر العربي. كما أبحر بنا في الخليج الفارسي، وبحر العرب، وبحر الهند، والصين، وبحر القلزم (الأحمر)، وبحر الروم (المتوسط)، متتبعا الموانئ التي تطل على هذه البحار، محصيا الجزر التي صادفها. كما ناقش المؤلف في هذا الكتاب قضية مساعدة الملاح العربي شهاب الدين بن ماجد لفاسكودا جاما في الوصول إلى شواطئ الهند، واستخدام الملاح العربي للألات الملاحية، وخاصة البوصللة الملاحية ومعرفته بالنجوم وحركة الرياح وتفوق الملاحة العربية في أوج عصور ازدهارها.

