الوثيقة

دورية تاريخية محكمة

تصدر عن

مركز الوثائق التاريخية

بمكتبة الإسكندرية

العدد الثاني والعشرون ـ السنة الحادية عشرة

رجب ١٤١٣ هـ ـ يناير ١٩٩٣م

أستمرت فى الخراب والتدمير عبر رحلتها الى الشمال .

ومرة أخرى فى مارس عام ١٩٣١ هاجمت الكويت أسراب كبيرة من الجراد ظهرت فى الأسبوع الأخير من الشهر وحلقت فوق المدينة لمدة ثلاثة ايام كالغيوم الكثيفة ثم توجهت الى الشمال بعد أن وضعت بيضها واعتقد الناس ان شدة الحر في ذلك الصيف المبكر ستفتك بالبيض وبالتالى ستنجو المدينة من بلاء الدبا . إلا أن تلك التنبؤات لم تثبت صحتها إذ ظهرت جحافله في التاسع عشر من إبريل فى مناطق متعددة من الدولة وخاصة فى الجنوب . وفى الحال بدأت تتقدم شمالا في اتجاه خليج الكويت .

وفي الثلاثين من إبريل وصلت مجموعات كبيرة من الدبا الى مشارف المدينة وبدأت تلتهم بساتين الخضراوات جنوب المدينة وبعد أسبوع كانت البلايين من هذه الحشرات قد زحفت ولحقت بسابقاتها . ومرة أخرى زحفت تلك الكتل الصفراء السوداء الضخمة فوق أسوار المدينة وغزت المدينة بأكملها . وهكذا تكرر المشهد المريع من العام الماضي ولكن فى هذه المرة كانت المحلات في السوق قد جذبت اليها تلك الحشرات فالتهمت المئات من ياردات الحرير والقطن وأتلفتها . ومرة أخرى هاجمت البيوت الخاصة والمطابخ والطعام وكانت جثث الدبا تسبح في مرق الطعام أو مدفونة في أطباق الأرز . وقد عشنا في هذا البلاء الشنيع لمدة عشرة أيام كاملة . وفى السابع عشر من مايو كانت الحالة لا تطاق ، فالليل والنهار كوابيس متصلة . فإلى جانب الإضرار بالطعام والثياب وأغطية الفراش والأثاث كانت عضتها مؤلمة . وأخيرا جاء الفرج وهبت من الشمال الشرقي عاصفة شديدة استمرت خمسة عشر ساعة جرفت معها جيوش الدبا الى الغرب وعبرت الشاطىء الجنوبى للخليج ولم تعد الى الظهور مرة أخرى ، ولكنها خلفت وراءها الخراب والدمار فى البرارى حتى إنها التهمت بالكامل المراعى الواقعة جنوب المدينة الى عمق ثلاثين ميلا مما أدى إلى موت الآلاف من قطعان الغنم جوعا قبل أن يتم نقلها الى مناطق أخرى .

وفي شهر فبراير من العام التالى مرت فى سماء الكويت أسراب من الجراد . ووردت تقارير تفيد بأن أسرابا كبيرة تحلق فى جنوب الحسا والقطيف وأن الهفوف قد تكون . قاست الأمرين بسبب هذه الحشرات فى شهر يناير . وكان الناس فى الكويت يتوقعون هجوما كبيراً في شهر مارس ولكن لحسن الحظ لم يصل أى منها الى العراق ولا الكويت ولم يتكرر هجوم الأعوام السابقة .

وبخلاف أهل المدن فإن البدو القح لا يكترثون كثيراً لقدوم الجراد ، بل إنهم يعتبرون رؤيته مؤشرا على أن العام سيكون عام خير لأن الجراد كما يقولون لا يأتى الا فى سنين الخصب . ولا يحزنون إذا جردت الأراضى من

العلف والمراعي لأنهم ينتقلون الى مناطق أخرى لم يزحف اليها الجراد بعد ويعتقدون بأن ما يحدثه الجراد من خراب يبقى جزئيا لأن هذه الحشرات لن تعيش عندهم طويلا وإنما سترحل الى مناطق أفضل فى الشمال .

كذلك بقدوم الجراد يستمتعون بفرصة سد جوعهم المستديم لأنهم يتغذون به . والجراد الذي يأتى الى الكويت وشمال شرق الجزيرة العربية نوعان نوع قرمزى أو أحمر اللون ويعرف محليا بـ (البخاخ) ، والنوع الصحراوى العادى ولونه أصفر وعليه علامات بنية ويعرف بـ (الجراد) وتؤكل الإناث من النوع الأحمر فى الجزيرة العربية مقلية فى الزبد والملح أو مسلوقة أو مشوية ويشبه طعمها طعم الكستناء المحمصة ، وقد كانت زوجتى وإبنتى تستلذان بأكلها الا أننى شخصيا لم أكن أشتهيها .

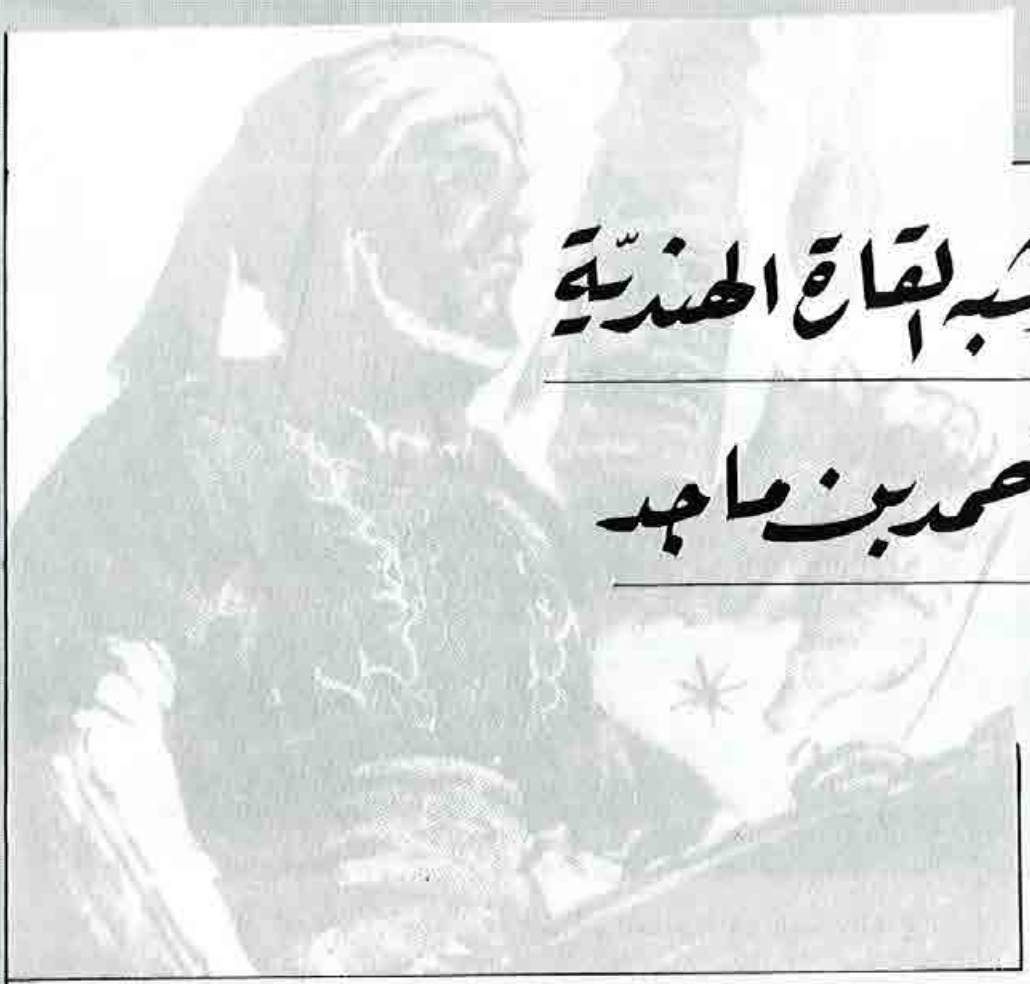
أذكر مرة أننى زرت مخيما للبدو بعد أن زارته جيوش من الجراد الأحمر ، وكان جميع أهالي المخيم يلتقطون الجراد ويجمعونه للأكل . وكان الجراد المنثور يملؤ السطوح من الطرف الى الطرف ولم يبق بساط أو سجاد أو بطانيه الا فرشت ونثر فوقها الجراد لتجفيفه . وكان الناس والجمال والأمهار والكلاب، جميعهم، مشغولين بأكل الحشرات . بينما كانت قدور الطبخ والأكياس وقرب الماء والسلال الكبيرة محشوة بالجراد المجفف . ولا شك ان أسباب إقبال العرب على التهام الجراد هو الانتقام لأنفسهم مما لحقهم من أذى وخراب وهو ما قاله لى أحد الأصدقاء البدو ! ولكن البدو يبتهجون بذلك لأيام قليلة فقط ثم يشمئزون منه ويلقون بما تبقى لديهم من الجراد المجفف الى البهائم والحيوانات .

العلاقات التجارية بين الخليج العربي في القرن الـ ١٥ كما تعكسها مؤلفات

الدكتورة صباح ابراهيم الشيخلي

لا أريد بهذه المقدمة أن أؤرخ لتاريخ العلاقات التجارية الخليجية ـ الهندية في العصر الوسيط ، وانما الهدف هو تقديم موجز عن العلاقات من حيث دوافعها واسبابها وطبيعتها . وسوف يكون محور هذا الموجز هو الاجابة على التساؤلين الآتيين : لماذا الخليج العربي ؟ ولماذا الهند ؟.

فبالنسبة للتساؤل الأول ، يحتل الخليج العربي مكانة بارزة في العالم ، فهو ليس ممراً بحرياً فحسب ، أو معبراً تجارياً فقط ، وإنما هو مركز هام من مراكز التجارة والتسويق في العالم . ويرجع السبب في ذلك إلى موقعه الجغرافي الفريد ، حيث يمتاز بمياهه الهادئة وشواطئه الصالحة للملاحة ، وتوسطه قلب العالم في العصر الوسيط ، فهو يشكل حلقة وصل رئيسية بين أقدم عالمين عرفتهما البشرية .. عالم الثروات الطبيعية الهائلة في الشرق ، وعالم البحر المتوسط في الغرب . وبفضل هذا الموقع الجغرافي غدت سواحل الخليج العربي مراكز عظمى تصب فيها ، وتتفرع منها في الوقت ذاته شبكات واسعة من الطرق البحرية والبرية .[١] .



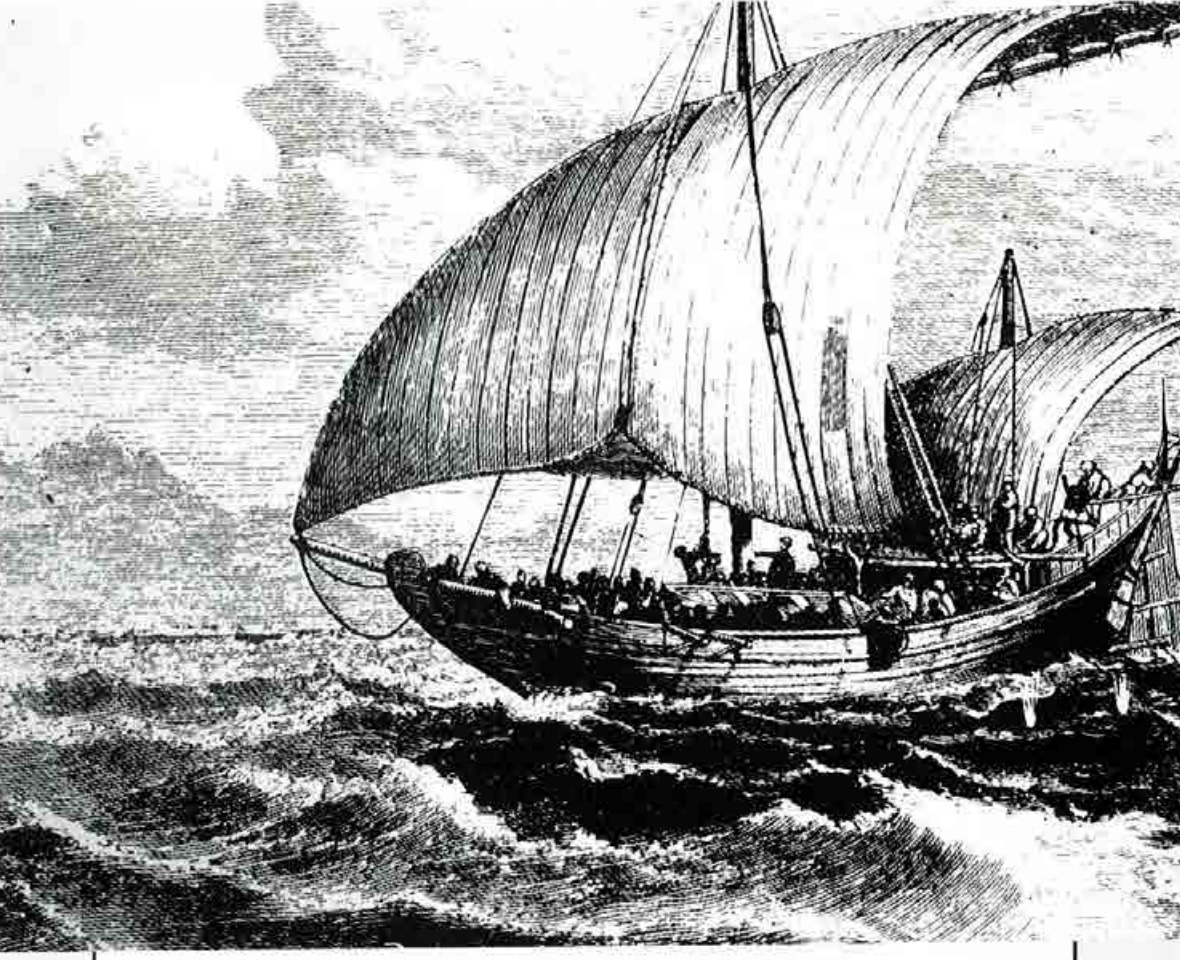
وشبه القارة الهندية

أحمد بن ماجد

وصفوة القول ، ان الخليج العربي بفضل موقعه الجغرافي يعدّ الطريق المباشر للتجارة الشرقية (وبالذات الهندية والصينية) سواء من حيث مصادرها أو أسواقها الطبيعية ، ولذا كان للخليج العربي دائماً السيطرة على مداخل هذه التجارة ومخارجها .

ان الموقع الجغرافي للخليج العربي ، فضلاً عن طبيعة البيئة ، قد شجع أبناءه على ركوب البحر منذ وقت مبكر واكتساب الخبرة الملاحية وأساليبها ، فمياه الخليج العربي غير العميقة وصلاحيته للملاحة وكثرة الجزر فيه ، أمور ساعدت سكانه على أن يكونوا رجال بحر . كما ساعدهم على ممارسة الملاحة البحرية ظاهرة المد والجزر التي يتمتع بها الخليج العربي بصفة خاصة والمحيط الهندي بصفة عامة .[٢] وكانت ممارسة الملاحة البحرية بصورة مستمرة من قبل سكان الخليج العربي ، قد جعلت منهم بحارة مهرة في النقل البحري في المحيط الهندي ، ولهذا امتلكوا زمام السيادة في ميدان التجارة البحرية مع أقاليم هذا المحيط .[٣]

كان لظهور الاسلام عقيدة وقوة



سياسية أثره على ازدهار التجارة الخليجية ، حيث سارت سفن العرب المسلمين تمخر عباب المحيط الهندي ، واستقبلت موانىء الخليج العربي بضائع الهند وحاصلات تجارة الشرق الرفيعة المستوى بشكل واسع لم يسبق له مثيل .[٤] فقد ارتبط مع قيام الدولة العربية الاسلامية وانتشار قوتها السياسية على رقعة واسعة من العالم ، قيام تجارة بحرية واسعة بين موانىء الخليج العربي وموانىء الهند والشرق منذ بداية القرن ٢ هـ/٨م . وكان لجهود العباسيين في تشجيع حركة التجارة البحرية وبوسائل متعددة ، الفضل في اعطاء دفعة قوية للتجارة الخليجية مع الهند والشرق . ويمكن تلخيص جهود العباسيين في هذا المجال كالآتي :

١ ـ سياسة التنسيق بين الخليج العربي وطرق التجارة العالمية التي اتبعها العباسيون ، من أجل ضمان التوازن الاقتصادي لدولتهم .[٥]

٢ ـ كان انشاء مدينة بغداد يشكل حدثاً مهماً في تاريخ العلاقات التجارية بين الخليج العربي والشرق ، إذ ارتبطت عاصمة الدولة العربية الاسلامية مباشرة بطرق مائية مع الخليج العربي أولا ومن ثم مع المحيط

النشاط التجاري بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية في العصر الوسيط

الهندي .[٦]

٣ ـ حاجة المجتمع العباسي المتمدن إلى البضائع والسلع الكمالية والضرورية المتوفرة في الهند ومناطق الشرق الأخرى مما نشط التجارة العربية .

٤ ـ اهتمام العباسيين بالطرق التجارية ، لا سيما البحرية منها ، وذلك بتوفير الأمن ضد المخاطر البشرية (القرصنة) ، والمخاطر الطبيعية مثل الشعاب المرجانية وضحالة المياه خصوصا قرب الموانىء . ومن أجل ذلك قام العباسيون بتشييد الفنارات (الخشبات) في الخليج العربي لتنبيه السفن إلى هذه المخاطر .[٧]

شجعت هذه الأمور التجار العرب عامة ، وسكان الخليج العربي خاصة ، على الاتجار والرحلة عبر المحيط الهندي إلى شبه القارة الهندية وغيرها من مناطق الشرق . ولعل الثراء الواسع الذي حققه هؤلاء التجار ، والسلطان الذي أحرزوه في مجتمعاتهم ، قد كان دافعاً قويا وراء تجشمهم الصعاب والمخاطر في ركوب المحيط الهندي .

أما التساؤل الثاني ، لماذا الهند ؟ فقد لا آتي بشيء جديد إذا ما قلت ان للهند علاقات قديمة مع العرب سبقت الاسلام ، وان طبيعة هذه العلاقات كانت تجارية دائما وأبدا .[٨]

ان توجه نشاط التجار العرب عامة والخليجيين خاصة إلى مناطق الهند ، يعود إلى العلاقة المكانية بينهما . فالمسافة المائية بين سواحل الخليج العربي والسواحل الهندية (لا سيما الساحل الغربي للهند) قصيرة نسبيا ، ويمكن عبورها بوسائل النقل البحرية البسيطة .[٩] والواقع ان نهاية الخليج العربي تقع جغرافيا أمام الساحل الغربي للهند وامتداده العظيم من الشمال إلى الجنوب ، لذا كان انطلاق السفن من الخليج العربي إلى الهند وبالعكس دائب الحركة . وبهذا يكون للموقع الجغرافي للهند أثر في تنظيم الرحلات التجارية بينه وبين الخليج العربي وبالتالي خلق تبادل تجاري قوي بينهما . وحرى بالقول ان الهند تعد أقرب مناطق الشرق إلى

الخليج العربي وبلاد العرب ، ولذا كان اهتمام العرب بها كثيراً وجزءا من اهتمامهم بتجارة الشرق .

ومما شجع على استمرارية الحركة بين مناطق الخليج العربي والهند ملائمة الظروف الملاحية (المناخية) ، ويأتي في مقدمة ذلك الرياح الموسمية التي تميز بها المحيط الهندي . حيث اندفعت بواسطتها السفن من الخليج العربي إلى الهند وبالعكس .

ومن الجدير بالذكر ان مناطق الهند وأقاليمه المختلفة قد وفرت للتجار القادمين إليها السلع الضرورية والكمالية معا ، فكان ذلك عامل جذب للتجار الخليجيين إلى الهند . إذ توفر في الهند الأخشاب ، كخشب الساج والنارجيل اللازم لبناء السفن في الخليج العربي ، فضلا عن المواد الغذائية الضرورية وعلى رأسها الأرز والليمون الذي كان من الصادرات المهمة لأهل الخليج العربي . ووفرت الهند أيضا التوابل والبهار ، والمواد العطرية والطبية ، والمعادن والاحجار الكريمة والمواد المصنعة وغيرها . فكانت هذه المواد والسلع المهمة سببا في تهافت التجار العرب على الهند ، بوصفها مصدراً لأرباح طائلة في تجارة العصر الوسيط .[١٠]

ابن ماجد بين الخليج العربي والهند

لقد أشارت المصادر العربية التاريخية والجغرافية وكتب الرحلات إلى الحركة التجارية الدائمة والمزدهرة بين الخليج العربي والهند في العصر الوسيط . وتحدثت عن الطرق التي سلكتها السفن التجارية واعتمدتها في رحلتها بين الاقليمين ، كما أشارت إلى الموانىء والمراكز التجارية القائمة على طول هذه الطرق ، ولم تنس أن تُذَكر المسافر عبرها بالمخاطر والصعوبات التي تجابهه ، كما وضعت قائمة بأسماء السلع والبضائع التجارية المختلفة التي كانت محور التبادل التجاري بين الخليج العربي والهند .

واستناداً لهذه المعلومات ألفت العديد من الكتب والأبحاث الحديثة عن الحركة التجارية بين الخليج العربي والهند في العصر الوسيط . ولذا نجد ان البحث عن هذا الموضوع اعتماداً على المصادر العربية التاريخية والجغرافية وكتب الرحلات يصبح عديم الجدوى والفائدة ، لان الباحث سوف لا يضيف شيئا جديداً بالمعنى الصحيح إلى ما أصبح متعارفا عليه سواء بين الكتاب القدامى أو المحدثين .

ولهذا كله رأيت ان أطرق بابا جديدا عسى أن أجد فيه ، ويجد الباحثون الآخرون إضافة مفيدة لما هو معروف عن تاريخ العلاقات التجارية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية في العصر الوسيط . ومن هنا جاء اختياري لمصنفات أحمد بن ماجد لتكون المورد الذي استقى منه مادة هذا البحث لارسم صفحة أخرى لحركة التجارة الخليجية الهندية في

نهايات العصر الوسيط أو بكلمة أدق في النصف الثاني من القرن التاسع للهجرة/ الخامس عشر للميلاد . أما اختياري لأحمد بن ماجد فله مبرراته وأسبابه ، اختصرها بما يلي :

١ ـ ان أحمد بن ماجد بن محمد بن عمر بن فضل بن دويك بن يوسف بن حسن بن حسين بن أبي معلق السعدي بن أبي الركايب النجدي (١١) هو من مدينة جلفار (رأس الخيمة حاليا) .(١٢) فهو اذن مواطن ذو نسب جزري وانتماء خليجي ، إذ كانت نشأته وترعرعه على شواطىء الخليج العربي ، وقد أعطته هذه النشأة خبرة فيه ودفعته إلى الاهتمام بكل ما يتصل به .

٢ ـ عاش ابن ماجد في الثلث الأول من القرن ٩هـ/١٥م ، وفيه بلغت الحركة التجارية والملاحية العربية في المحيط الهندي ذروتها ، على حين تميزت الفترة التالية (أي القرن ١٠هـ/١٦م) ببداية السيادة الأوروبية ونهاية الزعامة العربية في مياه هذا المحيط .

وعلى ذلك عاش ابن ماجد في فترة الازدهار التجاري والملاحي العربي ، فدون ما دونه عن الملاحة العربية في المحيط الهندي ، فكان ما ذكره عن الطرق وظروفها ومخاطرها من أدق ما كتب عن هذه القضايا ، وكانت مؤلفاته مصادر لا يستغنى عنها الباحث .

٣ ـ ومما يزيد في أهمية ما كتبه ابن ماجد عن الخليج العربي والهند هو ان ابن ماجد نفسه كان ملاحا ينحدر من صلب أسرة انصرف أفرادها لقيادة السفن في المحيط الهندي . فكان والده بحاراً ماهراً ، وكذا هو الشأن بالنسبة لجده الذي كان متمكناً في علم البحر ، فورث ابن ماجد العمل في البحر من أسرته ، وركب المحيط الهندي منذ أن شب وحتى نهاية حياته .(١٣)

٤ ـ كانت الهند واحدة من الجهات التي قصدها ابن ماجد في رحلاته في المحيط الهندي . فقد قاد مركبه ما بين الخليج العربي والهند مرات لا تعد ولا تحصى ولفترة تزيد على الخمسين عاماً . وقد أكسبته هذه الرحلات تجربة عميقة في الطرق البحرية بين هذين الاقليمين ، ومعرفة كل ما يتعلق بساحليهما من أمور جغرافية وملاحية واقتصادية وتاريخية ، تلك المعرفة التي سوف تساعدنا على معرفة معالم الحركة التجارية النشيطة بين الخليج العربي والهند ، والتي عاشها ابن ماجد وعرفها عن كثب .

ان تجربة ابن ماجد الشخصية

والغنية فيما بين الخليج العربي والهند ، وما أخذه من معلومات من أبيه وجدّه ، وما قرأه عمن سبقوه في ميادين الرحلة والملاحة بين هاتين المنطقتين مكنه من تحبير ما أراده عنهما شعراً ونثراً . وقد أثبت ابن ماجد في ذلك بحق انه يمتلك معرفة نادرة عن سواحل المحيط الهندي ما بين الخليج العربي وسواحل القارة الهندية . ومما يدلّل على أهمية ما سجله ابن ماجد عن الرحلة بين هاتين المنطقتين هو قول سيدي علي الريس في القرن ١٠هـ/١٦م في كتابه (المحيط) : «ان من الصعب على المرء ان يبحر من الخليج العربي إلى الهند دون الاستعانة بكتب الملاحة العربية ، ومن بينها ما كتبه ابن ماجد» .[١٤]

ومن الطريف أن نشير هنا إلى ان فضل ابن ماجد على الملاحة في الطرق التي تربط الخليج العربي بالهند قد جعل الملاحين العرب الذين ارتادوا البحر من بلادهم إلى الهند يقرأون الفاتحة تمجيدا للشيخ أحمد بن ماجد واعترافا بفضله حتى القرن التاسع عشر[١٥]، وقام الملاحون الهنود بالشيء ذاته احياءً لذكرى ابن ماجد وفضله .[١٦]

الخليج العربي والهند في مؤلفات ابن ماجد

أصبح من المعروف الآن ان ابن ماجد لم يكن ملاحاً وقائداً للسفن في المحيط الهندي فحسب ، وانما كان كاتبا للشعر والنثر الملاحي أيضا . فقد بدأ ينظم الشعر في وقت مبكر من حياته ، ثم كتب نثراً أيضا وان كان على نطاق محدود . وكانت حصيلة ما كتبه ابن ماجد ، وعلى مدى واحد وأربعين عاماً ، ستة وأربعين عملاً .[١٧] وقد ضمت هذه الأعمال بصورة خاصة ما سماه ابن ماجد نفسه بـ (علوم البحر)[١٨] ، التي قصد بها الملاحة الفلكية من حيث مبادئها وأصول العمل فيها .

ويبدو ان سعة اطلاع ابن ماجد على أعمال القدامى في مجال البحر ، وخبرته الدقيقة والطويلة في مجال اختصاصه ، جعلت من الملاحة الفلكية موضوعا شاملا في تصانيفه ، ليس للمعلومات الفلكية الملاحية وانما لمعلومات جغرافية مهمة أيضا ، ربما فاتت ما جاء عند الجغرافيين العرب فيما يخص مياه المحيط الهندي وسواحله وأقاليمه . والجغرافية عند ابن ماجد شملت الجغرافية الطبيعية ومعلومات اقتصادية وتاريخية وبشرية وحتى دينية وأدبية .

ومن خلال تصفحنا لمصنفات ابن ماجد المعروفة يمكن التعرف على مكانة معلوماته عن الخليج العربي والهند ، وهي المعلومات التي تثير الدهشة لكون الاقليمين يرد ذكرهما بشكل كثير جدا ، بحيث يندر الا نجد قصيدة أو أرجوزة أو موضوعا نثريا يخلو من ذكرهما فيه .

أما طبيعية المعلومات التي دونها

ابن ماجد عن الخليج العربي وشبه القارة الهندية وتحظى باهتمامنا ، فيمكن أن نصنفها إلى معلومات جغرافية وأخرى فلكية ، تتعلق تباعا بالخليج العربي والهند .[١٩]

فالمعلومات الفلكية الخاصة بالخليج العربي ، تشمل كل ما يتعلق بالملاحة البحرية ما بين الخليج العربي والهند من النجوم والكواكب ومنازلها والاخنان وما إلى ذلك ، وقد أشير لها من أجل معرفة الطرق الصحيحة بين المنطقتين . فالسفن الشراعية التي كانت تنقل المسافرين والسلع التجارية عبر مياه المحيط الهندي انما تسير بهدي النجوم والكواكب ، فتصبح معرفتها ضرورية لوصول السفن إلى الجهات التي تقصدها .

أما الجانب الجغرافي ، فيشمل الجغرافية الطبيعية ، بما فيها من وصف لطبيعة القشرة الأرضية ، وطبيعة المياه . وهنا يصف ابن ماجد ساحلي الخليج العربي الشرقي والغربي ، ففيما يخص الساحل الشرقي نجد ان ما كتبه ابن ماجد ليس مفصلا ، وانما كتب رجزاً قليلاً ، وأشار إلى بعض الجزر القريبة منه مثل قشم ، وهنجام ، وقيس ، وهذاري ، ولار وغيرها . وذكر بعض الطرق الملاحية التي تربطها بجزر الخليج العربي الأخرى الواقعة في الوسط أو بالساحل الغربي للخليج العربي .

أما الساحل الغربي للخليج العربي ، فيحوي شعر ابن ماجد كثيرا من المعلومات التفصيلية عنه غاية في الأهمية . ففي (الحاوية) وبقية الاراجيز والقصائد ، نجد وصفاً عاماً للساحل الغربي للخليج العربي دون محاولة لتجزئة أقسامه بصورة دقيقة وتفصيلية . فهو يذكر البصرة ، ثم القطيف ، ثم مناطق الاحساء (الحسا) بما فيها البحرين وقطر ثم يسكت لينتقل إلى عمان وموانئها . أما عمان فإن حظها أحسن من كل أقاليم الساحل الغربي للخليج العربي ، حيث يفصل في الفائدة التاسعة من كتابه (الفوائد) عن منطقة مسقط وصحار ، مشيراً إلى النشاط الاقتصادي فيها وإلى الطرق التجارية التي تربطها بالطرق الملاحية في المحيط الهندي . ولا ينسى الاشارة إلى السلع التجارية والمنتجات الزراعية المتوفرة فيها .

وفي الفائدة العاشرة من كتاب ابن ماجد (الفوائد) ، نجد وصفاً تفصيليا عن البحرين ، بما تحتويه من وحدات ادارية ، ومنتجات زراعية وتجارية ، وعن طبيعة الحكم السياسي فيها . كما يرد في شعر ابن ماجد وأراجيزه معلومات مهمة عن البحرين وارتباطها بطرق الملاحة في الخليج العربي لا سيما في جزره . ويفهم من تلك المعلومات ان البحرين كانت بمثابة المحطة المهمة الثانية بعد البصرة ، حيث ان السفن كانت تمر بها قبل

توجهها إلى موانىء عمان .

ولا ينسى ابن ماجد وهو يصف الساحل الغربي للخليج العربي ذكر كثرة التعرجات الموجودة فيه . كما يحدد عمق المياه وضحالتها فيه ، ويذكر حركة المد والجزر التي تميز هذا الساحل وتتحكم في الدخول والخروج من خلجانه وشعابه وتوصل إلى موانئه .

وتنال الجغرافية المناخية اهتماما كبيرا في مؤلفات ابن ماجد ، لا سيما الرياح التي تتحكم في الخليج العربي ، ومنها الرياح الموسمية التي تهب عليه . اذ يشير إلى أوقات هبوب هذه الرياح وعلاقتها بمواسم السفر ، سواء الخاصة بالرحلة إلى الهند أو العائدة منه .

وتحوي مصنفات ابن ماجد اشارات إلى المنتجات والسلع الزراعية والتجارية التي تتوفر في الساحل الغربي للخليج العربي ، والثروات التي تضمها مياهه ، والتي ساهمت في ايجاد حركة تجارية نشطة في أيامه .

ويتوج ابن ماجد معلوماته عن الساحل الغربي للخليج العربي بذكر ما يتعلق منها بربابنة السفن والمسافرين ، اذ يحدد الصعاب الطبيعية التي تواجههم ، سواء ضحالة المياه وكثرة الشعاب ، وعملية المد والجزر . ويؤكد بصورة خاصة على المصاعب التي يواجهها المسافر في رأس الخليج العربي الجنوبي ـ مكان انطلاق السفن إلى مياه المحيط الهندي ـ بقصد الوصول إلى الهند .

أما معلومات ابن ماجد عن شبه القارة الهندية ، فهي الأخرى معلومات ملاحية ـ فلكية وجغرافية . فالمعلومات الملاحية ـ الفلكية تتعلق بالطرق الملاحية التي تربط المحطات والمراكز التجارية الساحلية في شبه القارة الهندية بالخليج العربي . وهنا يفصل ابن ماجد في ذكر هذه الطرق والقضايا الفلكية من الكواكب والنجوم والبروج والمنازل التي تتحكم في هذه الطرق . ويقدم في الوقت ذاته ارشادات إلى الملاحين بشأن ذلك ، وهذا ما نجده في (الحاوية) وبقية (الاراجيز والقصائد) و(الفوائد) . وعلى أية حال ، فان معلومات كهذه تعد ذات قيمة كبيرة في خدمة الحركة التجارية مع الهند .

أما معلوماته الجغرافية عن الهند ، فيصف ابن ماجد فيها سواحل شبه القارة الهندية بالتفصيل ، ويقسم ذلك على النحو الآتي :

١ ـ ساحل السند .

٢ ـ الساحل الغربي للهند ويقسمه إلى أربعة أقسام من الشمال إلى الجنوب ابتداء من رأس مدور وانتهاء برأس كمهري . وهذه الأقسام الأربعة هي :

أ ـ اقليم جوزرات .

ب ـ اقليم كنكن .

جـ ـ اقليم تلوان .

د ـ اقليم مليبار وساحله ، الذي هو

أطول سواحل برّ الهند .

ويصف ابن ماجد برّ الهند هذا من حيث طبيعة القشرة الأرضية ، وما تحتويه سواحله من تعرجات وخلجان ، والجبال التي تكثر في هذه السواحل حيث عدها ابن ماجد خير معين لارشاد المسافر إلى تلك السواحل ، لذا ميز جبال كل اقليم عن غيرها .

كما يشير إلى الشريط الساحلي لشواطىء الهند الغربية ، والمتكون من عدد من الجزر ، ولا ينسى ابن ماجد وصف طبيعة المجرى بين أقاليم برّ الهند وبين هذه الأقاليم والجزر ، لا سيما بين اقليم مليبار ومجموعة جزر الفال المقابلة لهذا الاقليم . كما ذكر جزيرة سرنديب (سيلان) التي تقع في جنوب الساحل الغربي للهند . وقال انها مدورة . ووصف ساحل الهند الشرقي وان كان وصفه مقتضباً اذا ما قيس بالساحل الغربي ، ولعل ذلك يعود إلى سيطرة التجار الهنود على نشاط هذا الساحل .

ويتصدى ابن ماجد للرياح الموسمية التي تهب على هذا الساحل ، وتتحكم بمواسم السفر إليه . ويبدو انه أثبت بالتجربة الفعلية ان سفن الخليج العربي تستطيع السفر إلى ساحل السند لمرات متعددة في العام ذهابا وايابا ، أكثر مما إلى ساحل الهند الغربي . وأكد ان المسافر في الساحل الغربي ، لا سيما اقليم مليبار ، لا يستطيع السفر الدائم إلى بلاد السند ، بفعل الرياح العالية والطوفانات التي تميز بها ساحل مليبار . ولا يغفل ابن ماجد الاشارة إلى بعض المنتجات الزراعية والحيوانية للساحل وجزره ، وما يوجد من ثروات في مياه هذا الاقليم .

وهكذا نجد ان اهتمام ابن ماجد بالخليج العربي وشبه القارة الهندية كان كبيرا ، وسوف نحاول من خلال المعلومات التي تركها لنا أن نرسم صورة واضحة لحركة التجارة بين الخليج العربي والهند في القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر الميلادي .

التجارة بين الخليج العربي والهند في القرن ٩هـ/١٥م

أولاً : الطرق التجارية ومحطاتها:

لقد سلكت حركة التبادل التجاري بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية طرقا بحرية متعددة ، لم تتغير معالمها منذ أقدم العصور . فقد بقيت الاتجاهات الرئيسية ثابتة ، ولكن قد ينهض طريق دون آخر في فترة زمنية معينة تبعا للضمانات الأمنية التي تتحكم في الطرق البحرية سواء أكانت طبيعية أم بشرية ، وتبعاً لما يتوفر في محطات وموانىء هذه الطرق من سلع وبضائع تجارية مرغوبة ومطلوبة في الأسواق .

لقد جرت العادة أن تتبع الرحلة

التجارية ما بين الخليج العربي والهند ، أحد الطريقين التاليين اللذين وصفهما الرحالة والجغرافيون العرب :

١ ـ الطريق الساحلي ، وهو أقدمها ، اذ يبدأ من البصرة أو الابلة ويسير بمحاذاة الساحل الشرقي للخليج العربي مخترقا عدداً من جزره إلى أن يصل إلى هرمز ومنها يستدير إلى ساحل مكران قاطعا إياه ليصل إلى ساحل بلاد السند ، وهو المصدر الأول من مصادر التجارة مع شبه القارة الهندية . وبعدها تسير السفن إلى سواحل الهند الغربية إلى نهايتها ، وقد تعرج على سيلان أو تستدير إلى الساحل الشرقي للهند .

٢ ـ الطريق البحري المباشر ، وهو طريق مختصر ، يبدأ من البصرة قاطعا الساحل الغربي للخليج العربي حتى نهايته حيث مسقط في عُمان ، وهناك يتزود التجار المسافرون بالماء العذب والمؤن ، ثم تنطلق سفنهم تمخر عباب المحيط الهندي لتصل إلى أي ميناء تبغيه في السند أو ساحل الهند الغربي . وكان استخدام هذا الطريق أكثر لقصره ، بالرغم من المخاطر التي تتعرض لها سفنهم عبره .

أما في أيام ابن ماجد فقد استمرت الرحلات التجارية في استخدام هذين الطريقين ، ويسمى ابن ماجد الطريق الأول بديرة الملّ (والملّ اصطلاح يطلقه البحارة على البرّ القاري) ، وهو الذي يجري في العادة بمحاذاة الساحل . أما الطريق الثاني فيسميه بـ (ديرة المطلق) . وفيه تقطع السفن عرض البحر ، ويربط عادة بين بندر على أحد السواحل وآخر على ساحل يقابله ، وهي مشتقة من الأولى .[٢٠] وأضاف ابن ماجد طريقا ثالثاً ، وهو الذي سماه بـ (ديرة الاقتداء) . وفيه تقلد السفينة ـ مركباً آخر في البحر إلى أن تصل إلى خط عرض بندرها أو حتى تقطع مسافة معينة .[٢١]

وهكذا حدد ابن ماجد ، بصورة عامة ، الطرق الملاحية عبر المحيط الهندي ، وسوف نحاول أن نتتبع الطرق الملاحية التجارية بين الخليج العربي والهند خطوة خطوة ومحطة محطة أيام ابن ماجد وعلى لسانه . كما سندرس هذه الطرق على مرحلتين ، الأولى الطرق التي تستخدمها السفن التجارية في الخليج العربي ، والثانية ما تقطعه مراكب التجار من طرق في سواحل السند وأقاليم الساحل الغربي للهند ، ذاكرة في كلا الاقليمين أهم المحطات والمراكز التجارية التي تحط فيها السفن أو تمر عليها ، مع الاشارة إلى الجزر التي تعترض السفن في كلا المرحلتين . كما سنشير بين الحين والآخر إلى ما إذا كانت المراكب تقطع ديرة الملّ أو ديرة المطلق في خط سيرها .

١ ـ المرحلة الأولى (الطرق الملاحية التجارية في الخليج العربي

١ ـ الطريق الساحلي الغربي :

يبدأ هذا الطريق من البصرة إلى القطيف . وفي هذا يقول ابن ماجد : «اذا جاوزت البصرة الفيحاء ، انجذت البر إلى السلمية والقطيف والحسا وعمان وقطر ، الكل في المشارق والجنوب» .[٢٣] ولا يفصل ابن ماجد في المنطقة الساحلية ما بين البصرة والقطيف ، بل هناك انتقال مفاجىء إلى منطقة القطيف التي يصفها في أرجوزة (برّ العرب) بانها منطقة عامرة .[٢٣] وبهذا فهو يذكرها جزءا من الحسا ، ومن ثم يشير إلى عمان وقطر . هذه هي المحطات الرئيسية على الساحل الغربي للخليج العربي التي يجب على السفن التجارية المرور عليها أيام ابن ماجد ، غير ان الاشارات اليها جاءت مقتضبة . على أن عدم وصف ابن ماجد للطريق الساحلي بين البصرة والقطيف ، يعطي انطباعا بان السفن كانت تتجنب السير بمحاذاة هذا القسم من الساحل الغربي للخليج العربي وتسير مباشرة إلى القطيف .[٢٤]

ووفقا لما ذكره ابن ماجد فان الشريط الساحلي الغربي للخليج العربي يتكون من «جزر خراب وعمار ، وعرب لهم بنادر فيها ، وفيها جزيرة البحرين» .[٢٥] وإذا كانت اشارة ابن ماجد إلى هذه الجزر عامة ، فان البحرين احتلت مساحة ومكانة مهمة في كتاباته ، إذ عدّها من الجزر الكبار في العالم . والسبب ، على ما يبدو ، يعود إلى كونها مركزاً تجارياً مهماً ليس لمرور السفن ، وإنما لتواردها إليه لحمل البضائع المتوفرة وبالذات اللؤلؤ الذي يوجد بكثرة في المياه المحيطة بهذه الجزيرة . يقول ابن ماجد عن البحرين في الفائدة التاسعة :

«وتسمى أوال ، وفيها ثلاث مائة وستون قرية . وفيها الماء الحالي من جملة نواحيها . وأعجب ما فيها يقال له القصاصير . يغوص الانسان في البحر المالح (بالقربة) ، ويملؤها من الماء الحالي ، وهو غرقان في الماء المالح .. وحولها معادن اللؤلؤ ، وعدة جزر كلها فيها لؤلؤ تأوى إليها مراكب كثيرة نحو ألف مركب .

وفيها جملة قبائل من العرب ، وجملة تجار . وفيها كثير من النخيل المثمرات اللواتي تضرب بها الأوصاف والأمثال ، وفيها الخيل والابل والبقر والاغنام ، وفيها عيون جارية ، وفيها رمان وتين وزيتون وترنج وليم ، وهي غاية في العمارة» .[٢٦]

يتضح من هذا التفصيل الحيوي للبحرين ، ان ابن ماجد أورد معلومات مهمة ومتنوعة عن البحرين . فمن الناحية الجغرافية . وصف سعة البحرين بقوله انها تتكون من ٣٦٠ قرية .[٢٧] كما وصف وفرة الماء

العذب فيها الذي يستخرج من أماكن معينة من البحر . ووصف ثرواتها الزراعية والحيوانية . بشكل يدلل على ازدهار البحرين . ولعل من أهم ما ذكره ابن ماجد ، والذي يهمنا في هذا البحث ، ما أورده عن النشاط التجاري للبحرين ، اذ توضح معلوماته انها احتلت مكانة تجارية هامة في الخليج العربي ، لتوفر اللؤلؤ فيها ، وتوفره في الجزر والجزر القريبة منها، والذي كان سببا في كثافة النشاط التجاري للبحرين .[٢٨] ومما يرتبط بذلك ان ابن ماجد يعدد الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط البحرين بموانىء الخليج العربي وجزره ، أو تربطها بالخط التجاري العام الذي يقطع الساحل الغربي للخليج العربي ، الذي تصل نهاياته الشمالية إلى البصرة (شط الفرات) . وفي هذا يقول ابن ماجد :

ولم يعزم البحرين من هو حازم
سوى اهلها ، والغوص من قبل في الزمن
كذلك من شط الفرات وارضه
ويمكن بعض للضرورات ان شحن[٢٩]

أما جنوبا فترتبط بالخط البحري الذي يوصلها إلى رأس مسندم وموانىء عمان . ويقدر ابن ماجد المسافة بين البحرين ورأس مسندم بسبعة أيام عن طريق البحر .[٣٠]

أما الطرق الفرعية التي تربط البحرين باقاليم الخليج العربي وجزره فهي متعددة . فهناك طرق تربطها بالساحل الشرقي للخليج العربي مع رأس الكهن وسيراف ،[٣١] وطرق تربطها بالجزر القريبة إلى الساحل الشرقي . مثل جزيرة هندرابي ،[٣٢] وأخرى تربطها بالجزر التي تتوسط الخليج العربي مثل حير وزغناء وطنب[٣٣] ، وهذا ما يؤكد بالدليل القاطع على ان البحرين تعد مركز جذب تجاري مهم لسكان الخليج العربي .

ومما تجدر الاشارة إليه ان جزر الخليج العربي المتعددة لا ترتبط بطرق بحرية مع البحرين على الساحل الغربي للخليج العربي ، وانما باقاليم أخرى . فابن ماجد يصف لنا الخطوط الملاحية التي تربط جزيرة زغناء بقطر والشارقة ،[٣٤] وتلك التي تربط ميناء رأس الكهن الواقعة على الساحل الشرقي للخليج العربي برأس لفان في قطر .[٣٥] كما ان هناك طريقا بحريا يربط جزيرة طنب بالشارقة . وطريقا يربط ام القوين ورأس الخيمة .[٣٦] ويبدو ان جزيرة طنب (التي تتوسط مياه الخليج العربي مقابل رأس الخيمة) ، لها مكانة مهمة في طرق التجارة الملاحية في هذا المنفذ ، حيث لا ترتبط بطرق تجارية مع الساحل الغربي فقط ، بل مع جزر الخليج العربي الأخرى ، مثل جزيرة هنجام ، الواقعة بينها وبين هرمز ، وجزيرة أم الغنم قرب رأس مسندم ، وغيرها من الجزر ، وبالساحل الشرقي للخليج العربي أيضا ، وربما هناك خط

تجاري (بديرة المطلق) يربطها بالخطوط الملاحية في المحيط الهندي .[٣٧]

وهكذا نجد ان ابن ماجد لا يهتم باقاليم الساحل الغربي للخليج العربي والواقعة بين البحرين ورأس مسندم ، مثل قطر والشارقة ورأس الخيمة وانما يكتفي بالطرق الفرعية التي تربطها بجزر الخليج العربي . وهذا يدفعنا إلى القول ان السفن التجارية التي تقصد عمان ومن ثم مياه المحيط الهندي ، كانت لا تتوقف على ما يبدو بموانىء قطر والشارقة ورأس الخيمة أيام ابن ماجد .

تسير السفن إلى رأس مسندم الواقع في رأس الخليج العربي في الساحل الغربي . ويصف ابن ماجد هذا الرأس بانه جزيرة على رأس خور ، فهي لسان بحري اذن ، وهي عنده آخر الجزر في ساحل الخليج العربي في قسمه الجنوبي . كما لا ينسى أن يذكر المسافر بوجود عدد من الجزر الأخرى في هذه المنطقة مثل جزر سلامة وبناتها وتسمى «عوير وكوير والثالث ليس فيه خير» ، وهذه التسمية أخذها ابن ماجد من كتب أحد الملاحين القدامى المشهورين وهو «اسماعيل بن حسن بن سهل بن ابان» . وهناك جملة جزر أخرى يسكنها العرب في هذه المنطقة أيضا .[٣٨]

وبالاستدارة من رأس مسندم باتجاه الجنوب تصل المراكب إلى مرفأ سحار (صحار) . وفي هذا يقول ابن ماجد : «ثم يدور البر في مسندم في سهيل مقدار عشرة أيام في البر إلى سحار وبينهما مدن كثيرة لم تنقطع من النخيل والخشب والخلق والبنادر والعمارات» .[٣٩] وهذا يعني ان المنطقة الواقعة ما بين رأس مسندم وصحار كانت منطقة عامرة بالسكان ، كثيرة المدن ، ومنطقة خصب وزرع ، وهي تمتد لمسافة عشرة أيام سيراً في البرّ .

ومن صحار إلى مسكت ، ويرسمها ابن ماجد في أحيان أخرى مسقط .[٤٠] ويقول عنها في كتابة الفوائد :

«مسكت بندر لم يكن في الدنيا مثله . انه له أشاير ، وفيه خصائل ، لم تكن في غيره : الأول انه له حجرا على رأس بندره ، يراه الغادي والجابي في أي مكان قصده ، في الهند أو السند ، أو في هراميز أو مكران أو جاش والغرب ، وعلى مغارب النسر الكبير ، عنده جزيرة حمراء عالية ، يقال لها الفحل . وتانك اشارتان تكفيان الجاهل فيه ان ورد بالليل أو النهار . وهو بندر عمان من العام إلى العام تشحن المراكب منه البشر والتمر والخيل وتبيع فيه البزّ والسليط والغلات ، وتقصده المراكب ، وهو رأس بين ديرتين متفارقتين ، مخرق بكل ريح ، وفيه الماء الحالي . والنزال وطيئو الجانب محبون للغريب ، هو أول الاطواح ، ومنه في أول العقرب إلى

راس الحد الذي ابتدانا منه» .[٤١]

ان هذا الوصف الحيوي لمسقط يدل على ان ابن ماجد عنده الشيء الكثير ليقوله عنها . فهو يصف مسقط بانه ميناء مشهور في العالم . ويعزو هذه الشهرة إلى حركة التجارة النشطة فيه وتوفر فرص العمل . أما أسباب نشاط مسقط التجاري ، فيعود إلى ان هذا الميناء جمع خصالا كثيرة منها ، موقعه الجغرافي في راس التقاء ساحلين (الساحل الغربي للخليج العربي والساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية) ، وطبيعته المناخية .. حيث انه في مأمن من كل أنواع الرياح ، ثم توفر المياه العذبة فيه ، ثم لا ينسى أن يذكرنا ابن ماجد بالمزايا البشرية فيه وهي ان أهله مضيافون وسكانه اجتماعيون يحبون الغرباء .

وفوق هذه الخصال ارتبطت مسقط بطرق تجارية بحرية متعددة ربطتها بساحل مكران وساحل السند وساحل الهند ، ثم ربطتها شمالا برأس مسندم وأقاليم الخليج العربي المختلفة .[٤٢]

ووهبت الطبيعة هذا الميناء اشارتين واضحتين للمسافر في الليل أو النهار ، الأولى وجود حجر في بندر هذا الميناء يراه كل مار وقادم إلى مسقط من كل الاتجاهات . أما الاشارة الثانية فهي وجود جزيرة فيها مياه حمراء عالية واضحة . وبفعل هذه العوامل مجتمعة شهدت مسقط أيام ابن ماجد ، وعلى حد قوله ، نشاطا تجاريا كثيفا فتواردت عليها السفن من كل الاتجاهات وطوال العام ، لحمل بضائعها المختلفة سواء كانت حاصلات زراعية أم أقمشة أم خيلا وغيرها .

دفعت هذه المزايا ابن ماجد إلى أن يسهب في وصفه لمسقط ، وتبيان أهميتها في جذب التجار إليها . وهذا الأمر ذاته هو الذي دفع تيبتس إلى القول : بان ابن ماجد قد اندفع في الكتابة بشكل واسع عن مسقط والسواحل العمانية بوصفه مواطنا عمانيا .[٤٣]

ومع ان الأمر ليس فيه ضير ، ولكن نرى ان ابن ماجد رجل بحر ، ومن المؤكد ان يعد كل البحار هي موطنه وحياته ، ولم يدفعه للكتابة عن سواحل عمان ، ومن بينها مسقط ، إلا حركة التجارة النشطة التي تمتع بها هذا الاقليم وارتباطه بطرق التجارة العالمية المعروفة أنذاك ، فاعطى هذه التفصيلات التي هي بحق أقل ما يمكن أن يكون بالنسبة لميناء خليجي وصل إلى ذروة نشاطه التجاري في القرن ٩ هـ/١٥م .

يعدد ابن ماجد الطرق التجارية التي ترتبط بها مسقط ، فيشير إلى طريق من مسقط إلى السند ، وزجد وفي هذا يقول :

ومن حدود مسقط للسند
إلى زجد ترى المكان عندي[٤٤]

كما يذكرنا بطريق آخر من مسقط

إلى موانىء مدور في جوزرات وكنكن ، حيث يقول :

وان تكن ممن يريد مدور
أو كنكنا في مسقط والسعترى[٤٥]

ومن موانىء عمان الأخرى التي يذكرها ابن ماجد بعد مسقط قلهات . ولكن القارىء ، ومن خلال قراءته لقصائد ابن ماجد وأراجيزه ، يشعر بان هذا الثغر ، الذي يقع جنوب مسقط ، لا يحتل إلا مركزا ثانويا في أيامه ، وذلك لكونه لا يرتبط بخطوط التجارة الرئيسية في المحيط الهندي . اذ يكتفي بذكر المجرى في فرتك (في الساحل الجنوبي للجزيرة العربية إلى قلهات) ،[٤٦] ، ووصف المجرى من قلهات إلى هرمز ،[٤٧] والاشارة إلى انه ميناء تمر عليه السفن المسافرة ما بين مسقط ورأس الحد ، فهو يقول :

ومن سحار أن ترد مسكتا
أجر على الجوز ولا تمكثا
ومن هناك ان ترد قلهاتا
مجراك في السهيل كن ثباتا
ومن هناك ان شئت رأس الحد
مجراك في الجواز فلا تعد[٤٨]

وعلى أية حال ، فان قلهات تأخذ صورة أخرى في كتاب ابن ماجد (الفوائد) . اذ يشير إليها بوصفها ميناء تقصده السفن التجارية مثلما تقصد هرمز وغيرها من مراسي رأس الخليج العربي . كما تنطلق منه السفن إلى الهند ، لا سيما اقليم جوزرات ، مثلما تنطلق من مسقط ، فالمراكب ، على قول ابن ماجد ، تسافر من مرة واحدة إلى خمس مرات خلال العام من قلهات ومسقط إلى جوزرات[٤٩] وبذلك احتفظت قلهات بمكانتها التي احتلتها طوال القرون الماضية[٥٠] وظلت عليها كذلك في أيام ابن ماجد .

ومن موانىء رأس الخليج العربي الغربي ، والتي تعد نقطة انطلاق للسفن الذاهبة إلى السند والهند رأس الحد ، الذي يقع بعد قلهات ويسميه ابن ماجد رأس الجمجمة أيضا .[٥١] ووفقا لما ذكره ابن ماجد ، فان «رأس الحد منجذب إلى البحر ، أقرب ما يكون من برّ العرب للهند ، وهو بين ديرتين بعيدتي الانحراف» .[٥٢] وهذا القرب لرأس الحد إلى سواحل الهند الغربية جعله أهم نقطة في السواحل العربية لكل الملاحين العرب لانه يعد المكان المناسب الذي تنطلق منه السفن في رحلتها من الخليج العربي إلى الهند . ومما يزيد في أهمية رأس الحد انه يقع في نفس خط العرض الذي يقع فيه اقليم جوزرات في ساحل الهند الغربي ، وهذا يعني ان خط الارتباط البحري بينهما قصير ومباشر ، هذا فضلا عن ان رأس الحد يرتبط بالمجرى البحري للساحل الغربي للخليج العربي .[٥٣]

ذكر ابن ماجد عدداً من الطرق التي تربط رأس الحد باقليم السند ، ومن بينها خط في رأس الحد إلى ديول

في اقليم السند . كما يرتبط رأس الحد بخط بحري مباشر باقليم جوزرات . اذ يبدأ من رأس الحد ويصل إلى زجد ، في اقليم جوزرات ، وهو طريق مباشر ، ويقدر ابن ماجد المسافة بينهما بأربعين (زاما)[٥٤] ـ الزام هو وحدة قياس سير السفينة ـ وهناك خط آخر مباشر من رأس الحد إلى الديو (ميناء في جوزرات جنوب زجد) .

وهكذا يعطينا ابن ماجد تفصيلات واضحة عن الخط التجاري البحري الذي يسير بمحاذاة الساحل الغربي للخليج العربي ، ابتداء من المراكز والمحطات الواقعة في رأس الخليج العربي الشمالي ، وانتهاء بتلك الواقعة في رأسه الجنوبي ، لكي تنطلق السفن من هناك إلى مياه المحيط الهندي ومن ثم إلى الهند .

٢ ـ الطريق الساحلي الشرقي للخليج العربي :

يصف ابن ماجد طريقا ساحليا آخر في الخليج كانت تقطعه السفن في القرن ٩هـ/١٥م . وهو الطريق الذي تسير به السفن بمياه الساحل الشرقي وتتوقف في موانىء هذا الساحل حتى تصل إلى نهايته وتدور باتجاه جنوبي شرقي إلى ساحل مكران . ولندع ابن ماجد يصف لنا خطوات هذا الطريق .

يبدأ هذا الطريق الساحلي (ديرة الملّ) في البصرة وتسير السفن باتجاه الجنوب الشرقي إلى جزيرة خارج لمدة يوم أو أقل وفي هذا يقول ابن ماجد :

يا طالقا من آخر الفرات
والبصرة الفيحاء خذ وهاتي
واخرج على اسم الله بالترتيب
عن جملة الخيرات للجنوب
واجر من هناك يوما بل أقل
لنحو خارج في الثريا لم تزل[٥٥]

ومن خارج يسير المركب جنوبا إلى ميناء رأس الكهن في طريق خالٍ من المعوقات والمخاطر ، ويقدر ابن ماجد المسافة بين خارج ورأس الكهن بعشرة أزوام :

واجر من خارج يافي عشرة
ازوام جمةً وافية محررّة
وفي مطلع العقرب لرأس الكهن
مجرى صحيح ما له من وهن[٥٦]

ويشير إلى ميناءين تجتازهما مراكب البحر بين خارج ورأس الكهن وهما ري شهر وأبو شهر ، ويحذر ابن ماجد المسافر من وجود جنابة بين هذين الميناءين الاخيرين ، وعلامة هذه الجنابة أن يأتي بعدها شط بني تميم .

واجر من خارج إلى رى شهر
زامين في الأكليل ، عزم واجر
هناك جنابة كن عليم
وبعدها شط بني تميم
ثم أبو شهر ترى الأخوار
ان شيت تدخل اسمع الاشوار[٥٧]

ومن رأس الكهن تسير المراكب في المجرى العام إلى رأس منج ثم جزيرة لار ، ويُذكر ابن ماجد المسافر بأنه يستطيع وهو في طريقه من الكهن إلى

منج أن يعرج على بعض الموانىء في هذا الساحل كسيراف وبندر عباس ، ويصف طبيعة المنطقة في هذين الميناءين مشيرا إلى وجود جبال صغر ذات قمم مسننة عالية . ويعد ابن ماجد الوصول إلى رأس الكهن بمثابة قطع السفينة لنصف الطريق الساحلي الشرقي .[٥٨]

ويهتم ابن ماجد بذكر الجزر التي تعترض طريق المسافر على طول الساحل الشرقي للخليج العربي ، فيذكر جزيرة لار التي تبعد مسيرة خمسة أزوام عن منج ، حيث يقول :

وان أردت لار في شروقه
من نج تأتيه فخذ تحقيقه
خمسة ازوام يكن بالصورب
بشملة صادقة لا تكذب
كذا من الكهن لرأس المنج
لانه نصف الطريق يا حجي
تلقى على الطريق في اليسار
من نجّ تاتيه لنحو لار[٥٩]

ويذكر ابن ماجد المسافر بوجود ميناء يجاور جزيرة لار على الساحل الشرقي للخليج هو بندر نخيلوه ، ومن جزيرة لار يستطيع المسافر أن يسير بمحاذاة الساحل ليصل جنوبا إلى ميناء شناص وسيدوه .[٦٠] ويذكر ابن ماجد أيضا الجزر القريبة من جزيرة لار ويحدد الطرق البحرية إليها ، وهذه الجزر هي شتوار وهندرابي وجزيرة قيس ، ويحدد المسافة بين هذه الجزر والساحل الشرقي للخليج العربي وكونها لا تزيد عن فرسخين .

هم جزر بقرب برّ العجم
مقدار فرسخين يا معلم
وكل هذي الجزر فيها الناس
والماء والبذر والايناس[٦١]

وهنا يصف ابن ماجد الطريق الساحلي الشرقي (ديرة المل) ، ثم ينتقل إلى وصف طريق يمر عبر الجزر التي تتوسط الخليج العربي في قسمه الجنوبي ، وهي زغناء وطنب وهنجام ،[٦٢] وعن طريقها يصل المسافر إلى رأس الخليج العربي ثم مياه المحيط الهندي .

ومن موانىء رأس الخليج العربي الجنوبية جزيرة هرمز التي يذكرها ابن ماجد مراراً ، ويسميها هراميز أيضا .[٦٣] وهي عنده في الجزر ذات العمارة الكثيفة لكونها فرضة العراقيين .[٦٤] وفي الوقت ذاته يذكر ارتباط هرمز بالطرق البحرية ودورها التجاري كمركز حط واقلاع للسفن الخليجية إلى الهند ، ولكنه لا يشير إلى ارتباطها بالمجرى العام الذي يقدم من البصرة وعلى طول الساحل الشرقي . ولعل السبب في ذلك ان الطريق الشرقي البحري للخليج العربي لم يعد يستخدم من قبل السفن في القرن ٩هـ/١٥م للوصول إلى الهند . وانما كانت السفن تصل إلى هرمز أو مسقط أو أي ميناء في رأس الخليج العربي ، ومن هناك يتم نقل البضائع المرغوبة والمطلوبة في الساحل الشرقي ، وعبر

الطريق الذي وصفه ابن ماجد من جزيرة قيس جنوبا إلى خارج والبصرة شمالا . ولعل هذا ما يؤكد عدم استخدام الطريق البحري الخليجي الشرقي كطريق تجاري عام إلى الهند ، فضلا عن اشارة ابن ماجد إلى وجود طريق برّي يربط السواحل الشرقية للخليج العربي بهرمز .[٦٥] ومن ثم فإن هرمز ترتبط بساحل مكران وسواحل الهند وجوزرات ومليبار بطريق برّي .[٦٦] وبهذا يكون الطريق الساحلي الغربي هو الطريق المباشر الوحيد الذي يربط رأس الخليج العربي الشمالي (البصرة) بسواحل الهند والسند في القرن ٩هـ/ ١٥م ، كما اكد ذلك ابن ماجد .

ثانياً : المرحلة الثانية من الطريق التجاري بين الخليج العربي والهند :

تبدأ المرحلة الثانية في تقسيمنا للطريق بين الخليج العربي والهند ، عندما تترك المراكب المراكز والمحطات التجارية الواقعة في رأس الخليج العربي ، والتي تعد نقاط انطلاق للسفن إلى مياه المحيط الهندي . وهذه المراكز والمحطات ، كما أشرنا سابقا ، هي رأس مسندم وصحار ومسقط وقلهات ورأس الحد وهر ، فضلاً عن مراكز الانطلاق في الساحل الجنوبي للجزيرة العربية مثل رأس فرتك وظفار .[٦٧]

بعد أن تترك السفن رأس الخليج العربي في طريقها إلى الهند ، كانت تتخذ احد مسارين أولهما : الطريق الساحلي الذي يسير بموازاة ساحل مكران إلى ساحل السند ، ومن بعدها إلى الساحل الغربي لشبه القارة الهندية ، وهو الذي يسميه ابن ماجد باسم (ديرة المل) . أما ثاني المسارين ، فهو طريق في عرض المحيط الهندي ، تنطلق فيه السفن إلى احد الموانىء والمحطات في سواحل السند والهند مباشرة من دون حاجة للمرور على السواحل وهذا الطريق يسميه ابن ماجد (ديرة المطلق) .

ويبدو ان المسار الأول لم ينل من ابن ماجد اهتماما كبيراً ، كالذي أعطاه للطريق الثاني والسبب في ذلك يعود إلى قلة استعماله من قبل البحارة والتجار في أيام ابن ماجد ، وقد يعود هذا إلى ان برّ مكران لم تكن له اية أهمية بالنسبة للتجارة البحرية في المحيط الهندي في العصور المتأخرة .[٦٨] وسوف نصف الطرق التجارية التي كانت تتبعها السفن التجارية العربية في القرن ٩هـ/ ١٥م في سواحل السند والهند ، كما ذكرها ابن ماجد .

١ ـ الطريق من الموانىء العمانية إلى ساحل السند .

تنطلق السفن من مسقط إلى برّ السند في عرض البحر دون المرور بساحل مكران ، وتحط السفن في أول وأهم ميناء في السند وهو «رأس زجد» . وبعد أن يحدد ابن ماجد

الخط الذي يسير عليه المسافر عبر هذا الطريق ، يطلب منه الالتزام به ، استنادا إلى بعض الصفات والاشارات الدالة على هذا الساحل ، التي جاءت نتيجة لتجربة ابن ماجد الفعلية ، حيث يقول :

ومن حدود مسقط للسند
إلى زجد ترى المكان عندي
خمسة واربعين زاما وافية
وبعد ترمي البلد تلق العافية
وربما انك ترى الحيات
من قبل أربعين خذ صفاتي
وهذه الازوام بالتجارب
ما للمسافات بها مآرب
وشرط أن يكون في جر الصور
تليق في هذا الطريق المختصر[٦٩]

وقد تنطلق المراكب من «رأس الحد» في ساحل عمان إلى رأس زجد في السند أيضا ، وفي هذا يقول ابن ماجد :

جُدَة ثم الحد قالوا وزجد
أيضا وفي البنجالتين بالعدد
احدى عشر الجاه بلا تكذيب
فجربوه يا ذوي التجريب[٧٠]

٢ ـ الطريق من رأس الخليج العربي إلى موانىء اقليم جوزرات :

أما السفر إلى أول اقليم من أقاليم الساحل الغربي للهند وهو جوزرات ، فيكون الانطلاق إليه من موانىء ومحطات رأس الخليج العربي الجنوبي إلى ميناء الديو (أو رأس مدور) ، الذي يعد أول وأهم موانىء ساحل جوزرات الذي يسافر إليه التجار الخليجيون . ويتردد ذكر هذا الميناء عند ابن ماجد ، ويذكر بأن هناك خطا مباشراً من مسقط إلى الديو[٧١] ، وآخر من قلهات إلى الديو[٧٢] ، وثالث من رأس الحد إلى المكان ذاته ،[٧٣] ، فضلا عن وجود طريق بحري من ساحل الجزيرة العربية الجنوبي إلى الديو أيضا .[٧٤] .

ويصف ابن ماجد بعد ذلك الساحل المحيط باقليم جوزرات وصفا دقيقا جدا ، مما يدل على خبرة فيه ، كما يدل أيضا على النشاط التجاري الواسع للعرب هناك . إذ يقول في ذلك :

فان رماك الله بخور القاري
فراسه من شاطيء الجاري
ما بين مدور ودون كن عارفاً
والما ثلاثون فلا تخالفا
ان زاد انت بارز خد شورى
وان نقص فقد دخلت الخورا[٧٥]

ثم يقول ابن ماجد واصفاً خور القاري من حيث طبيعته الجغرافية وعلاماته :

ان شيت ان تعرف اي أرض
انت بها بالطول ثم العرض
فحط انجرك وميز فيها
اذا استقر مركبك عليها
ان كان قبلك يا أخي فاعلمن
جاه سهيل انت في برّ دون
وان تقابل بالسقي والسير
شرقا وغربا انت في ذا البرّ

أعني ببر الديو أفهم خبري
وكل ذا تقريب لك فاعبر
واحذر نوساري وفشت قندس
هم أطرف الأوساخ خذ واقتبس
من فشت نوساري يا خليلي
تنظر جبال دون في الاكليل
وربما بالصحو تنظر جبلا
كقبة مرتفعة مكللا
على مغيب الواقع المجرب
فذاك من بر المغيب يحسب
لابد من سافر أرض شبره
يرى بوصفي نفعه وضره
وقندس عالق برّ المغرب
منه الجبال كلها بالقرب
ويشتبه في عدم القياس
ذا الخور في غب زجد للناس
لكن هذا الخور ماؤه غزير
يضرب إلى الحمرة والتكدير
وماء ذاك أبيض تعاينه
رقيق ما منه الجبال باينه[٧٦]

يتبين من هذا الوصف الطويل لابن ماجد ، ان المسافر بعد الديو يسير إلى خور القاري واصفا شاطئه بانه جاري وان مياهه تمور بين أبيض وأسود (صافية وكادرة) ، موضحاً وجود شعاب ورؤوس في هذا الخور ويسمى أطرافها بنوساري وفشت وقندس ، مشيراً إلى ان المسافر بامكانه أن يجد إلى الغرب من قندس جبلاً عالياً مرتفعاً يرى في الصحو (ويقصد جبل جلنار في اقليم جوزرات ، والذي يعد من اشارات سواحل جوزرات الدالة المهمة) .[٧٧] تستمر السفينة إلى منطقة ساحلية يسميها ابن ماجد شبره ، ثم يدخل المسافر إلى خور القاري ، الذي يصفه بأنه غزير وضارب إلى الحمرة مؤكدا هذه الناحية لانها الميزة التي ترشد المراكب إلى هذا الخور .

في الراس الشمالي لخور القاري تحط السفن في ميناء كنباية في اقليم جوزرات[٧٨] ، وينبه ابن ماجد إلى ان اشارات هذا الميناء تتحول في كل عام .[٧٩] ولم نجد في مجاري ابن ماجد وصفا لطريق مباشر من موانىء الخليج العربي إلى كنباية وانما يذكر ان السفن تقدم من رأس الحد أو غيرها من موانىء الخليج العربي إلى زجد ، ومن زجد تسير على ساحل جوزرات إلى كنباية ،[٨٠] بعد أن تقطع ساحل الخليج القاري .

٣ ـ الطريق من موانىء الخليج العربي إلى موانىء اقليم كنكن في الساحل الغربي للهند :

ترتبط موانىء الخليج العربي باقليم كنكن ، الذي يقع بين برّ مليبار وكنباية ، وفوقه تقع الدكن . وترتبط كنكن فضلا عن المجرى التجارى القادم من جوزرات ، بخط بحري مباشر يأتي من مسقط إليها :

اذا طلقت مسقطا في الشلي
إلى حدود التيرما فافعل
ان كان قصدك كنكن العلياء
فالكل مجراها على الجوزاء[٨١]

وهناك طريق آخر من هرمز إلى كنكن العليا ، حيث يقول ابن ماجد :

ويخرج من هرموز كل مسافر
إلى كنكن والهند جمعا واليمن

وعندما يتكلم ابن ماجد عن اقليم كنكن فانه يساعد التجار في ذلك ، لانه يصف المجرى في هذا الاقليم والقياسات الخاصة به وعمق المياه ، فضلاً عن وصفه لموانىء ساحل كنكن ومحطاته بدقة . فهو يقول :

إذا طلقت مسقطا في الشلي
إلى حدود التيرما فافعل
لكنما الحكمة في القياس
وفي صفات البر والاجناس
وفي موارزها واخذ البلد
فخذه مني قط لا تعد
موارز الديو زمان المطلعي
يذكر خمسين اليك فاسمع
أما جبال كنكن ، رفاعا
تنظرها عن اربعين باعا
والماء يبيض من العشرينا
فكن على نتخاتها فطينا
فسوف أذكرها مع القياس
لتقتدي بها جميع الناس[٨٢]

وهكذا يميز ابن ماجد ساحل كنكن بجباله العالية ، ويذكر موانئه مثل دهنوه ، التي تعد محطة للسفن القادمة إلى هذا الساحل ، حيث يقول :

اعلم اذا اجنبت من سندانِ
وصار في الشمال يارِبان
ترى منارة عالية دقيقة
فهي على دهنوه بالحقيقة[٨٣]

على أن ما يميز دهنوه ويرشد الملاح إليها ـ كما يوضح ابن ماجد ـ هو المنارة العالية الدقيقة التي فيها . وفوق ذلك فانه يصف الخور الذي تقع عليه هذه المحطة المهمة في ساحل كنكن ، بقوله :

وفشت دهنوه طويل ظاهر
أحجاره سود كن له محاذر
وبينه والبر هي طريق
للخشب الخفاف يا رفيق
ومنه تنظر للشجر والتل
فلا تميلن نحوها بالكل

فدهنوه اذن تقع على خليج طويل وواضح ، وفيه أشجار سوداء يحذر ابن ماجد منها ، كما يحذر المسافر من الميل نحو الأشجار والتلال التي يراها في المنطقة ، ويوجه المسافر بانه حال اختفاء الجبال العالية يصل إلى ميناء دهراوي في الكنكن أيضا ، ويصف ابن ماجد الطريق إلى هذا الميناء بانه غريب الموج يسير الربان في صراع معه .

اذا خفيتها ترى دهراوي
في المركب العالي كلفّ ثاوي
وليس في تلك الطريق مثله
يضربه الموج غريب شكله
ومن حدود دون إليه
لا تطرح الانجر قط فيه
من حد اربعة عشر باعا
لحد سبعة ابحرن وصارعا[٨٤]

ومن المناطق التي ترحل إليها السفن في كنكن والتي يذكرها ابن ماجد تانه والمهايم ، ومن المهايم إلى

أهم ميناء في كنكن وهو الديبل (جنوب كراتشي الحالية) ، ويسميه ابن ماجد (دابول أو الديبول) .[٨٥] والديبل ميناء مهم علت شهرته قبل القرن ٩هـ/١٥م بين التجار العرب بسبب سيطرته على مصب نهر السند ، وما يحمل إليه من منتجات بلاد البنجاب وكشمير وغيرها . ومما زاد من أهمية هذا الميناء هو خضوعه لسيادة الدولة العربية الاسلامية ، فضلا عن موقعه الذي اتخذت منه السفن التجارية مركزاً ومحطة للانطلاق إلى المراكز التجارية الأخرى في ساحل الهند .[٨٦]

ويصف ابن ماجد ساحل الديبل وكيفية الدخول إلى خور مينائه ومجراه ، بقوله :

ان شيت دابول الاشارة بوديا
على سهيليها بزام تانيا
صفاته راس اذا تبدى
كأنه جمع ذراع مُدّا
وفوق كل ذا جبال المل
عالية لم توتصف يا خلي
وحازرون وراس هنزوالي
بينهم دابول خذ مقالي[٨٧]

على ان الراغب في الوصول إلى دابول ، كما يقول ابن ماجد ، يعرفها من رأس بوريا ، الذي يبدو كأنه ذراع ممتد في البحر ، وفي هذا اللسان نجد ان جبال المل تطل فوقه عالية لا توصف من ارتفاعها . كما توجد رؤوس أخرى في الطريق إلى دابول ، مثل حازون ورأس هنزوالي ، وتقع دابول بين هذه الرؤوس . ويحدثنا ابن ماجد عن خور دابو في كتابه (الفوائد) ، مبينا الطرق المؤدية إلى موانئه ، حيث يقول :

«إذا جاوزت الديو وتوقه ومهايم وداندار زفور وأنزلنا تأتي خور دابول . واشارتها جبل حازرون شماليها وجبل هيزوا إلى جنوبها ، والخور بينهما بقرب رأس هيزوا . فأقرب من الجبل على اليمين ، واشارتهم يضرب رأس جزر بوديا سافيليك بعيدة عنك مقدار مسيرة زام كمثل من لارك إلى جرون ، وهو يشبه الدبوسة : فإذا خلفته ، تأتيك جبال كثيرة ، لا يكون فيها شيء غريب نصفه ، مثل طبقة فوق طبقة إلى حدود سنجيسر وجزر دندباشي ، وبعد غبة ساجوان كلها جبال . واشارة ساجوان ، انها غبة رأسها عند دخولها تتركه يساراً والطوطة يمينا في ذلك الزمان . فإذا سرت ، تأتيك سندا بور ، وتدخل خورها في الفلق» .[٨٨]

وهذه العناية بخور الدابول من قبل ابن ماجد إنما تدل على أهمية مينائه للمسافرين إلى ساحل كنكن ، ويشير في الوقت نفسه إلى استمرار النشاط التجاري الخليجي في هذا الميناء على ما كان عليه قبل القرن ٩هـ/١٥م . ومن اهتمام ابن ماجد بالدابول التعليمات والارشادات التي يعطيها للداخل إلى خور دابول ووصفه لقياس مجراها .[٨٩] وإلى جانب وصفه لخط المجرى العام الذي يربط الدابول

بالخليج العربي ، فان ابن ماجد يصف طرقاً أخرى تبدأ من رأس فرتك (السواحل الجنوبية للجزيرة العربية) إلى دابول وهو خط مباشر .[٩٠]

٤ ـ الطريق الى برّ تلوان:

لا يعطي ابن ماجد كثيراً من التفاصيل عن هذا الساحل ، وهو الاقليم الثالث في التقسيم الجغرافي عند ابن ماجد للساحل الغربي للهند . وأهم ما يقوله انه الساحل الذي يقابل المسافر بعد الخروج من الديبل ، ويذكر أسماء محطات مثل دندباشي وازديوه ومنجلور ، ويعدها ابن ماجد من الرؤوس المشهورة على ساحل الهند ، ويبدو ان ازديوه ومنجلور من جزر هذا الساحل ،[٩١] حيث يقول :

أما بنجراشي مع جداوري
ودندباشي سبعة وساجر
والجزر والحردة سبعة قيسوا
والبعض قالوا انه نفيس
أما ازاديو فسته فادر
ومرطبان وقبلي والشحر
ايضا وراس الخلب المعروف
به كذاك الجاه ستة يوفي
وان يكن عند اعتدال الصرف
الجاه خمس افهمن وصفي
فهؤلاء الرؤوس يا ضرغامي
ذباب ودار زينة ومامي
ومنجلور ثم رأس الغال
أوله من شاطىء الشمال[٩٢]

ويبدو ان هناك مجار من الخليج العربي ، لا سيما من رأس الحد ، إلى دندباشي ومنجلور ، وذلك بدليل ان ابن ماجد يعطي لربابنة السفن قياس المسافات بين الخليج العربي وهذه الرؤوس .[٩٣]

٥ ـ الطريق من الخليج العربي إلى ساحل مليبار :

أما ساحل مليبار ، وهو الاقليم الرابع والأخير من ساحل الهند الغربي ، فقد نال هو والجزر الموجودة في مياهه اهتماما كبيرا من ابن ماجد . والسبب يعود إلى أهمية هذا الاقليم الهندي بالنسبة للتجارة الخليجية ، فهو مصدر خشب الساج ـ المادة المهمة في صناعة سفن الخليج العربي ، وإذا كان الكتاب العرب قبل ابن ماجد قد أعطوا اهتماما قليلاً بهذا الساحل[٩٤] فان ابن ماجد يزودنا بمعلومات تفصيلية عنه أكثر من أي اقليم آخر في ساحل الهند الغربي ، وذلك في كتابه (الفوائد) .

إذ يصف ابن ماجد ساحل مليبار من حيث طبيعة القشرة الأرضية ، فيتكلم عن الجبال الصغار والكبار ، كما يعدد الجزر القريبة من هذا الساحل . ففي الجبال العوالي في ساحل مليبار يقول ابن ماجد :

«وأما الجبال العوالي ، فهي متصلات ، وأشهرهن في هذه الأماكن قبة بدختن ، فإذا كنت ناتخا من البحر ، وهي عنك في مطلع العيوق ، فاعلم ان كاكاديوه تحتها وجنوبها جبال عوالي على قاب قات . وكذلك جبال على كاليكوت عوال . فاذا جاريت البرّ من كننور ، يأتيك خور درمافتن ،

ثم ميلي علوي ، ثم بدفتن ، ثم فندرينة ، ثم قاب قات ، ثم ميز عيب ، ثم كاليكوت» .[٩٥]

أما الجبال الصغار في ساحل مليبار ، فيصفها ابن ماجد بقوله :

«وأما قريب الساحل ، فاكام وجبيلات حمر ، بين قرطل واقفاف الساحل وهي علي قرب قاكنور ، تراها من بعيد . فاذا قربتها ، عرفتها ، وهي تضرب بالحمرة ، وتنجذب أقفاف الساحل من هناك إلى حدود هيلي ، لا يصير فيها علو ولا انخفاض . فأول ما يلقاك خور منجلور ، ترى انقطاعه ، إذا كنت قريب البر ، وترى اقفافه مثل انقطاعة السفينة الكبيرة . وبعدها جبلة قنبلة ، وهي مسلوبة الأطراف تشبه جبل سيبان ، وهي التي يجعلونها هيلي دروع ، بقرب هيلي رأس ، بينهما مسيرة زام واحد . وأما هذه الجبلة ، فاذا خلفتها رأيت هيلي ، وربما ترى الاثنتين ، وانت بينهما ، إذا صارت هذه الجبلة في الغطية ، وجريت بريح طيبة ثلاثة أزوام أو أربعة ، فتأتيك هيلي رأس في الغطية . ومن مطرابيل التي على خور بادقلة إلى هذه الجبلة قريب اثني عشر زاما بريح المغيب صافية ، أو عشرة أزوام . فاذا خلفت هيلي رأس ، ترى غبّة كننور ، وبينها وبين هيلي خمسة رؤوس أكام ، عليها خضرة وطوط . ولهن من المشهورات ، مهرادي ، ثم خور بالافتن ، وهذه رأسان ، وبعده زامان ، ثم رأس كننور ، وهي قصر القبة» .[٩٦]

وهكذا يذكر ابن ماجد ، بان الجبال الصغيرة (الجبيلات) في ساحل مليبار تميل في لونها إلى الحمرة ، وبعضها يمتاز بحدة انحدار أطرافه ، والبعض الآخر بكونة ذا رؤوس .

أما الشريط الساحلي لاقليم مليبار فهو يضم مجموعة من الجزر ، التي يذكر ابن ماجد منها ازاديو ومطرابيل وخيزران وبادقلة وبهندور وفاكنور . وفي ذلك يقول :

«وأما الجزر الصغار مثل ازاديو ومطرابيل وتسمى مطرابيل الساحلية ، وهي غير مطرابيل البحرية ، فانها على دباقلة . وخيزران على خور هنور من جانب الجاه ، ترى رأسها من الدقل من خور هنور وبعدها باقلة . ومن هناك إلى حدود قنبلة ، ارتفع عن الأوساخ ، وخذ ماء خمسة عشر باعا ، فتنزل على بهندور وباسرور في ذيل جبل قرطل من الشمال . وهناك جبال أقرب من قرطل للساحل ، أشهرها وأعلاها القبة التي نور بهندور ، عليها الجاه ست الا ربعا . وبعدها فاكنور ، واشارتها ان عليها جبل قرطل ، متحدب كبير تراه بالصحو ، ولا تراه بالغبار» .[٩٧]

ومن الموانىء التي تنال اهتمام ابن ماجد الكبير في ساحل مليبار كاليكوت . إذ تعرف بكونها محطة تجارية مهمة ومعروفة للتجار والمسافرين إلى ساحل الهند . وهناك خط مباشر يربط الخليج العربي بكاليكوت ، حيث يبدأ من هرمز في رأس الخليج العربي وينتهي بكاليكوت في ساحل مليبار .[٩٨] كما يوجد خط مباشر آخر يربط كاليكوت برأس فرتك في الساحل الجنوبي لرأس الخليج العربي .[٩٩]

يصف ابن ماجد قياسات المجرى إلى كاليكوت ،[١٠٠] ويكرس جزءا من أوصافه لهذا الميناء ، فيقول انه يتميز بكثرة الاكام والشعاب والوسخ . ولذا يحذر راكبي السفن الكبيرة بضرورة الانتظار إلى الصباح عند الدخول إلى كاليكوت . ويؤكد كثيرا على الاكام الموجودة في المنطقة بقوله : «فترى غبة كاليكوت فانه ليس مثلها علامة ، وهي أكمة عليها مسلوبة الأطراف بين الطوط وبين الجبال العالية» .[١٠١]

ويصف ابن ماجد ميناء كولم ، وهو مركز مهم للسفن المنطلقة من الخليج العربي ، بل ومركز رئيسي للتجارة الهندية مع العالم . وكانت تلتقي في كولم السفن التجارية التي تقطع الطريق الساحلي من الخليج العربي إلى ساحل مكران ومن ثم إلى السند وجوزرات لتصل إلى كولم .[١٠٢] وذلك مع الرحلات المباشرة التي تقوم بها السفن من عمان (مسقط) عابرة المياه الممتدة بين الخليج العربي وساحل مليبار .

وكانت السفن الخليجية تقصد هذا الميناء للحصول على السلع التجارية المهمة فيه .

ويقدم ابن ماجد ارشادات مهمة لأصحاب الرحلات الذين يرومون الدخول أو الخروج بأمان إلى ميناء كولم . اذ ينصحهم فيها بالسير بجوار الساحل ، ولا سيما في الليل ، وأن لا يترك المسافر هذا الساحل بعيدا عن نظره أبدا ، حيث يقول :

«فتأتي كولم ، وتسابر البرّ في سهيل والعقرب تارة ، والاكليل تارة ، كل رأس خرج عليك ، انحرف عنه على نظر العين في موسم المطلعي ، وان كان بالليل ، فالزم الديرة إلى حدود كمهري . وكلها رؤوس وأشجار وآكام ، وفوقها جبال عوال » .[١٠٣]

وهكذا يصف ابن ماجدً الساحل بعد الخروج من كولم للوصول بأمان إلى آخر ميناء في ساحل الهند الغربي وهو كمهري ، الذي يمتاز بكثرة الرؤوس والآكام والجبال العوالي والأشجار الموجودة فيه ، كما يحدد المجرى إلى كمهري بقوله :

إلى بلد كولم مجرى البرّ
وبعضهم قال إلى كمهري
وقال الشولي إلى كمهري
في كولم العقرب فاحزم واجر
ومن كمهري في طلوع البار
لقابل حقق ولا تمار
في مطلع الواقع بالسوّية
ومطلع الظليم في الغطية
ومن كمهري مطلق تسلم
في مطلع السماك جز واغنم[١٠٤]

ومن جزر المياه الهندية التي يعطيها ابن ماجد اهتماما خاصا هي مجموعة جزر الغال ـ مقابل ساحل كاليكوت ، إلا أن معلوماته عن هذا الأرخبيل مأخوذة من نواخذة البلد .[١٠٥] ويظهر اهتمام ابن ماجد بجزر الغال من خلال وصفه للطرق الفرعية التي تربط جزر هذا الأرخبيل ، وذكره للطرق الرئيسية التي تربط جزر الغال بساحل الجزيرة العربية الجنوبي .[١٠٦]

أما الطرق التي تربط ساحل الهند بجزر الغال فهي متعددة عند ابن ماجد ، ويؤكد ان معلوماته عنها جاءت عن طريق التجريب والخبرة

التي اكتسبها بتكرار السفر إليها .[١٠٧] وتدلل هذه المعلومات مرة أخرى على أهمية هذه الجزر في حركة النشاط البحري بينها وبين بلاد العرب في القرن ٩هـ/ ١٥م .

وإلى جانب ذلك يذكر ابن ماجد عدداً من جزر الغال واصفا سواحلها وخلجانها ومياهها ، والمناطق الأمينة من سواحلها مثل جزيرة كفيني ، حيث يعدها من بين جزر الغال الكبيرة ، التي تمتاز أقسامها الجنوبية بكثرة أشجار النارجيل فيها .[١٠٨] ولم ينس الاشارة إلى جزر الغال الأخرى مثل تودي والباري وملكي .[١٠٩]

وبعد هذا كله ، أعطى ابن ماجد وصفا كاملا لكل الطرق الساحلية (ديرة المل) والطرق المباشرة (ديرة المطلق) إلى ساحل الهند الغربي . ولم تفته فرصة الاشارة إلى تذكير المسافرين القاصدين ذلك الساحل بطريق العودة إلى أوطانهم في الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية ، حيث يقول :

من أرض كاليكوت مع دابول
وجوزرات ومن الديول
ثم هراميز مع الاطواح
فافعل بصنع خالقي يا صاح[١١٠]

وأخيراً يذكرنا ابن ماجد بالطرق التي تدور حول الساحل الجنوبي لشبه القارة الهندية متجهة إلى السواحل الشرقية لهذا الاقليم ، وإلى جزيرة سرنديب (سيلان) حيث مصدر كثير من السلع والبضائع . وقد خصص جزءاً من أرجوزته المسماة «المعلقية» لوصف الطريق بين برّ الهند وبرّ سيلان ، حيث يقول :

فلا عجب فهذه الأزوام
من أرض كاليكوت يا همام
إن تبلغ المائة أو تزيدا
جوِّد لها التقمين يا رشيدا
شهودها عندك في القياس
جعلت لك أزوامها أساسي
خوفاً من السحايب الدامانى
مع عدم القياس يا رباني
ترمد عن سيلان لم تحويكا
هذا قياس صادق ينجيكا[١١١]

ويعدد ابن ماجد المسالك والدروب التي تتفرع من جزيرة سرنديب (سيلان) إلى المناطق الأخرى في شمالها وجنوبها وشرقها ، وهي أوصاف متأتية من خبرته الشخصية .[١١٢] وجزيرة سرنديب ، كما يقول ابن ماجد : «جزيرة قريبة الاستدارة ، يدورها الماشي برجله مسيرة عشرة أيام أو أقل أو أكثر» .[١١٣] والظاهر ان السفن العربية كانت ترد إلى جزيرة سرنديب للحصول على منتجاتها المهمة .[١١٤]

الاشارات الملاحية والفلكية للطرق التجارية بين الخليج العربي والهند

قدم ابن ماجد لحركة التجارة البحرية بين الخليج العربي وشبه القارة الهندية خدمة عظيمة ليس في وصفه للطرق البحرية التي تربط المنطقتين ، بل لما قدمه من معلومات ملاحية وفلكية مهمة والتي لولاها لما كانت الرحلات التجارية بالكثافة التي

كانت عليها في القرن ٩هـ/١٥م . وكانت هذه الارشادات الملاحية والفلكية نتيجة لما عرفه ابن ماجد عن سابقيه من معارف تخص هذا الجانب ، فضلا عما كسبه بخبرته الطويلة خلال رحلاته الكثيرة إلى المراكز والمحطات عبر الطرق التي تربط الخليج العربي والهند .

لقد تنوعت ارشادات ابن ماجد الملاحية والفلكية ، وسوف نحاول أن نلخص أهمها في الصفحات الآتية :

١ ـ مصاعب الرحلة التجارية بين الخليج العربي والهند وأخطارها :

كانت الرحلات التجارية التي قام بها أبناء الخليج العربي إلى القارة الهندية في العصر الوسيط مليئة بالمشاق ، حافلة بالمفاجآت التي تثير الرهبة في النفوس . فعلى إمتداد الطرق البحرية بين الخليج العربي والهند واجه بحارة الخليج العربي هذه المصاعب والأخطار بالجرأة والخبرة وروح المغامرة العالية ، واستطاعوا بذلك السيطرة على مقاليد الملاحة والتجارة مع الهند عن جدارة واستحقاق .[١١٥]

تنوعت الأخطار والمصاعب التي سجلها ابن ماجد ، وحذر التجار والمسافرين منها ، منذ بداية الطريق من الخليج العربي إلى نهايته في الموانىء الهندية التي كانت تقصدها السفن التجارية ، كما أرشد ابن ماجد في كثير من الأحيان إلى السبل الكفيلة بتجنبها .

تكلم ابن ماجد عن المصاعب الملاحية في الخليج العربي ، فذكر منها كثرة تعاريج سواحل هذا الخليج ، والتي تشكل رؤوسا بارزة في البحر وخلجانا داخلة فيه . كما تكلم عن حركة المد والجزر التي تتحكم في الدخول إلى هذه الخلجان ، وعدّها من المخاطر التي تجابه الحركة الملاحية فيه . ففي أثناء عملية المدّ تتوقف المياه ، ويعقب ذلك انخفاض المستوى في هذه الخلجان في عملية الجزر مما يهدد السفن بالارتطام بالأرض واتلافها . لذا دعت الحاجة إلى معرفة خلجان السواحل الخليجية ومعرفة الأماكن الخطرة والآمنة فيها . وقد سبق أن أشرنا إلى وصف ابن ماجد للسواحل الغربية والشرقية للخليج العربي ، وبينا الطريق الذي رسمه عبرها والخلجان الآمنة التي تستطيع السفن أن ترسو فيها .

ويعد ابن ماجد أن أخطر الرؤوس في الساحل الغربي للخليج العربي هو رأس الحد ، الواقع في النهاية الجنوبية لهذا الساحل (في عُمان) ،[١١٦] وهناك رأس مسندم (في عمان أيضا) ، حيث يعد من المناطق الخطرة ، وذلك لوجود عدد من الجزر «شديدات الخطر قويات المدّ» ،[١١٧] قربه .

وحذر ابن ماجد من الجزر التي تتوسط الخليج العربي في قسمه

الجنوبي بسبب ضحالة المياه في سواحل بعضها ،[١١٨] وأشار أيضا إلى منطقة ري شهر في الساحل الشرقي للخليج العربي وعدها من المناطق الخطرة لضحالة مياهها .[١١٩]

ومن النصائح التي وجهها ابن ماجد إلى الربابنة بشأن ذلك ، انه نصحهم بالابتعاد في السير عن الساحل بعض الشيء حتى لا ترتطم سفنهم بالرؤوس ، وأوصى بأن يكون الدخول إلى الخلجان في أوقات المدّ وليس الجزر .

واهتم ابن ماجد كثيرا بالمصاعب والأخطار التي تتعرض لها السفن في مياه الهند وسواحلها وذكر منها الطبيعية والبشرية . فقد ذكر الطوفانات الخطرة في المحيط الهندي . وقال عنها انها لا تحدث كل سنة ، ولها علامات خاصة منها «تقطع الغيم كجلود البقر ، والبرق ، والسرطان بالماء وشدة حرارة الماء» .[١٢٠]

ومن المصاعب التي تجابهها الرحلة التجارية في المحيط الهندي وهي في طريقها إلى سواحل الهند والتي حذر منها ابن ماجد تقلب الرياح وما يتبع ذلك من تغير المجرى .[١٢١] وحذر في الوقت نفسه من شدة سرعة المياه لا سيما في الطريق الذي يربط سواحل الهند بجزيرة سرنديب (سيلان) .[١٢٢]

أما الأمور التي حذر منها ابن ماجد ربابنة السفن في سواحل الهند الغربية ، فهي كثرة الجزر ، وضيق المسالك بين كثير من هذه الجزر .[١٢٣] وأشار في الوقت نفسه إلى كثرة الشعاب المرجانية ، والتي يسميها بالأوساخ ، حيث تكثر في ساحل جوزرات أول اقليم في ساحل الهند الغربي .[١٢٤]

أما الأخطار البشرية التي تتعرض لها الرحلات التجارية ما بين الخليج العربي والهند أيام ابن ماجد . فهي عمليات القرصنة الخطرة التي تأتي على الكثير من السفن المحملة بالبضائع الذاهبة والقادمة من الهند . وسوف نترك ابن ماجد يتحدث عن عمليات القرصنة التي عرفها بنفسه في القرن ٩هـ/١٥م ، فهو يقول :

«فإذا خلفت كاليكوت ، فعندك الطوط إلى قريب فناني ، وتنقطع ، ولا يبقى عندك إلا الأشجار بغير الطوط . واحذر من الكات كوري في تلك الأماكن . فانهم يأتون هنا في بعض الأحيان . وأما مساكنه الأصلية ووطنه ، فبين كشي وكولم . وهناك غبّة كبيرة . وهم قوم يحكم عليهم سلاطينهم . وهم مقدار ألف رجل رماة ، وهم أهل بحر وبرّ وسنابق» .[١٢٥]

وهكذا نجد ان ابن ماجد يسمى القراصنة في مياه الهند بـ (الكات كوري) ، ويحدد نشاطهم ومساكنهم بساحل مليبار ، حيث كانوا تحت أمرة حاكم منهم ، وان عددهم بنحو ألف

رجل من الرماة . وبذلك يخالف ابن ماجد ما كتبه الجغرافيون العرب الذين ذكروا بان نشاط القراصنة كان في سواحل السند وسموهم بـ (الميد والكرج) ، وذكروا ان السفن التجارية القادمة إلى هذا الساحل كانت تتعرض لغاراتهم المفاجئة .[١٢٦] أما ماركو بولو في القرن ١٣م (٧هـ) ، فقد ذكر ان نشاط القراصنة يتركز في ساحل جوزرات .[١٢٧]

ومن مقارنة بسيطة بين ما كتبه ابن ماجد عن القراصنة وبين ما كتبه الجغرافيون العرب وماركو بولو ، نجد ان عملية القرصنة قد انتقلت أيام ابن ماجد إلى ساحل مليبار ، على حين كانت في ساحل السند في القرون الاسلامية الأولى . ولعل السبب في ذلك يعود إلى ان كثافة النشاط التجاري هو الذي يحدد نشاط عمليات القرصنة . ففي أي اقليم من أقاليم شبه القارة الهندية تنشط فيه حركة التجارة تزداد فيه غارات القراصنة ، وهذا يعني ان النشاط الكبير للتجارة قد انتقل أيام ابن ماجد إلى ساحل مليبار .

٢ ـ العلامات والاشارات البحرية :

ان معرفة العلامات والاشارات البحرية شرط أساسي من شروط فن الملاحة ، فمنها يستدل على معرفة المجاري المؤدية إلى الموانىء والمحطات المطلوبة وقرب البرور والجزر . والعلامات والاشارات على رأي ابن ماجد متنوعة ، حيث يقول عنها :

«ينبغي لصاحب الدرك ... أن يعرف جميع البرور ونتخاتها واشاراتها ، كالطير والحشيش والحيات والحيتان والموارز والأرياح وتغير الأمواج ، ومد البحر وجزره ، والتفقد في كل طريقة» .[١٢٨]

أ ـ طبيعة القشرة الأرضية :

ان معرفة طبيعة القشرة الأرضية للسواحل التي يسافر إليها المرء ضرورة من أجل الوصول إلى الميناء أو المحطة المطلوبة . ولذا نجد ابن ماجد يعطى هذا الجانب اهتماما كبيرا ، خصوصا في ساحل الهند الغربي ، حيث يصف ميزة القشرة الأرضية في هذا الساحل ، من حيث كثرة الجبال والتلال فيه . وقد عدّ هذه الجبال الكبيرة والصغيرة من العلامات المميزة لذلك الساحل وخير مرشد لمن عرفها للوصول إلى الموانىء والمحطات الواقعة على طول الساحل الغربي للهند .

ولعل من أشهر الجبال وأهمها في ساحل الهند الغربي التي أشار إليها ابن ماجد وعدّها من الاشارات الدالة جبل (جلنار) . حيث قال عنه :

«ليس في جوزرات جبل يشبهه ، فإذا رأيت قمته قطعة واحدة إلى ناحية مطلع العيوق ، فأنت في شوروار بلد التنبول . وان انقسم رأسه إلى قطعتين ، وكانت الشرقية أكبر فأنت

إلى الغرب من بشوروار ، وهذه العلامة ، كما يقول ، لم يسبق إلى الاستدلال بها أحد من المعالمة» .[١٢٩]

وعدّ ابن ماجد جبل دون من اشارات خور كنباية في جوزرات .[١٣٠] أما في اقليم كنكن ، وهو الاقليم الثاني في ساحل الهند الغربي ، فيذكر ابن ماجد جبال خور دابول ، كعلامات دالة ، حيث يقول :

«إن جاوزت الديو وقومه ومهايم وداندا رزفور وانزلنا تأتي خور دابول ، واشارتها جبل حازرون شماليها ، وجبل هيزوا إلى جنوبيها ، والخور بينهما بقرب رأس هيزوا . فأقرب من الجبل الذي على اليمين ، وإشارتهم يضرب رأس جزر بوريا سافليك بعيداً عنك مقدار مسيرة زام كمثل من لارك إلى جرون ، وهو يشبه الدبوسة» .[١٣١]

أما في الاقليم الثالث من ساحل الهند الغربي وهو تلوان ، فيصف ابن ماجد ساحله بانه سلسلة من الجبال المتتالية تبدو كأنها «طبقة فوق طبقة إلى حدود سنجيسر وجزر دندباشي ، وبعد غبّة ساجوان كلها جبال» .[١٣٢]

ويفصل ابن ماجد كثيرا عن الجبال العوالي والجبيلات في ساحل مليبار . وبما اننا فصلنا القول عنها ، لذا سوف أعدد أهم الجبيلات والجبال العوالي في هذا الساحل .

ولعل أهم الجبيلات التي يجدها المسافر هي جبيلات حمر وأكام قرب فاكنور وتستمر الجبال إلى خور منجلور . وبعدها يأتي جبلة قنبلة الحادة الأطراف ، ثم إذا أخلفت هذه الجبلة رأيت هيلي ، ومن ثم إلى كننور وبينها وبين هيلي خمسة رؤوس كلها أكام عليها خضرة وطوط . وأشهرها رؤوس مهرادي ، ورأس خور بالافتن ورأس كننور .[١٣٣]

وتتتابع الجبال الشوامخ من هناك ، وأبرزها قبة بدفتن ، وإلى الجنوب منها جبال عوالي تطل على قاب قات ، وكذلك جبال شوامخ فوق كاليكوت .[١٣٤] وعلامات كاليكوت ، كما يقول ابن ماجد ، أكمة تقع بين الساحل والجبال ، فإذا جئت بالليل فارصد الأكمة فليس لها هناك مثيل ولا أدل منها خصوصا في الظلام ، وهي منحدرة الأطراف .[١٣٥] ويستمر ابن ماجد في وصف جبال ساحل مليبار ، مذكراً المسافر بان المنطقة الساحلية الواقعة بين ميناء كولم وميناء كمهري ، آخر موانىء ساحل مليبار ، «كلها رؤوس وأشجار وأكام ، وفوقها جبال عوال» .[١٣٦]

وبهذا عدّ ابن ماجد الجبال على اختلاف ارتفاعها وأشكالها من الاشارات والعلامات المميزة لساحل مليبار ، بل ولساحل الهند الغربي كله . وعدّ صخور وأحجار السواحل اشارات دالة أيضا . فساحل مسقط في عُمان يستدل عليه ، على حد قول ابن ماجد من «حجر على رأس بندرة يراه الغادي والجابي من أي مكان قصده . من الهند والسند ومن

هراميز أو مكران أو جاش والغرب . وعلى مغارب النسر الكبير ، عنده جزيرة حمراء عالية ، يقال لها الفحل . وتانك اشارتان تكفيان الجاهل فيه ان ورده بالليل أو بالنهار» .(١٣٧)

ب ـ المارزة (ثعابين البحر) :

تعد المارزة من الاشارات التي تعرف المسافر من الخليج العربي وهو في طريقه إلى الهند ، إلى قرب وصوله إلى سواحل الهند . إذ يذكر ابن ماجد المسافر من مسقط إلى ساحل السند بنوع من الحيات التي تميز هذا الطريق ، إذ يقول :

ومن حدود مسقط للسند
إلى زجد ترى المكان عندي
خمسة وأربعين زاماً وافية
وبعد ترمي البلد تلق العافية
وربما أنت ترى الحيات
من قبل أربعين خذ صفاتي(١٣٨)

والمارزة (ثعابين البحر) من علامات ساحل اقليم كنكن في الهند ، اذ يعد ابن ماجد رؤيتها اشارة على قرب ساحل كاليكوت ، فيقول :

وان تنظروا اللزاق ثم الموارز
وبلدك تسعون بهنور صاير
فسيروا على الاكليل يوما وانتخوا
لهيلي وجاروا بركم للبشاير
ولزوه خوف المدّ ثم تأملوا
إلى المدّ مشهوراً وساق وثابر
وسيروا على المقدار بالليل واطّرحوا
لسبعة أبواع بقرب البنادر
بنادر كاليكوت فيها أشاير
تروها بخن البار أو خن كاسر(١٣٩)

وليس ذلك فحسب ، بل يعد ابن ماجد الموارز من الاشارات التي لا تنقطع عن المسافر في طريقه إلى ساحل مليبار .(١٤٠) ويبدو ان الموارز نوعان ، برية وبحرية ، فالبرية نجدها في ساحل جوزرات وتشاهد قريبة من البر لذا تسمى بالبرية . وأخرى بحرية يجدها المسافر على بعد أكبر وعمق أكثر من الساحل أو الميناء الذي يريده ، وهذه نشاهدها في سواحل كنكن وتلوان .(١٤١)

جـ ـ لون الماء :

ومن العلامات والا شارات التي يستطيع راكب البحر أن يستدل بها على ميناء أو طريق بحري يريده بين الخليج العربي والهند لون الماء . ومن الأمثلة التي يوردها ابن ماجد قوله : «ان علامة غبتي الحشيش بجوار ساحل عمان الجنوبي إصفرار الماء .(١٤٢) أما لون الماء في ساحل جوزرات ، خصوصا في خور القادي فيميل إلى الحمرة ، وفي هذا يقول :

لكن هذا الخور ماؤه غزير
يضرب إلى الحمرة والتكدير(١٤٣)

وتعد قوة المياه برأي ابن ماجد اشارات مهمة ، وهذا ما يميز الأمواج العالية في ساحل كنكن .(١٤٤)

د ـ الأشجار والعنبر :

ومن العلامات التي يجدها المسافر

في ساحل الهند الغربي وجزره ، الأشجار العالية ، لا سيما أشجار النارجيل . ويذكر ابن ماجد انها من أشجار ساحل كنكن ،[١٤٥] وساحل مليبار ، [١٤٦] كما انها من علامات جزر الغال المقابلة لساحل مليبار . [١٤٧] ومن اشارات الطريق إلى جزر الغال ، كما يقول ابن ماجد ، وجود معدن العنبر .[١٤٨]

ولا تقتصر اشارات وعلامات ابن ماجد على ما يوجد في الطبيعة ، بل عدّ البنايات الكبيرة من الاشارات الدالة . إذ عدّ منارة ميناء دهنوة العالية في كنكن من أول العلامات المميزة لهذا الميناء ، وفي هذا يقول :

اعلم اذا اجتنبت من سندانِ
وصار في الشمال يا رباني
ترى منارة عالية دقيقة
فهي على دهنوة بالحقيقة[١٤٩]

٣ ـ الاشارات الفلكية :

قدم ابن ماجد للتجار المسافرين ما بين الخليج العربي وسواحل الهند ارشادات فلكية مهمة وبعضها جديدة ، لا تستطيع الرحلة التجارية الاستغناء عنها ولا تستطيع بدون معرفتها الوصول إلى الميناء أو المحطة التجارية التي تريدها . وسوف يكون اهتمامنا مركزاً على جوانب محددة من هذه الاشارات .

يلخص ابن ماجد ما يقدمه من ارشادات فلكية إلى المسافر في المحيط الهندي بالكلمات الآتية :

«اعلم أيها الطالب ان لركوب البحر أسبابا كثيرة ، فافهمها ، وتعلمها ، واجتهد عليها ، واعرفها . فأولها معرفة المنازل ، وبعدها معرفة الاخنان .. وبعدها معرفة المسافات والباشيات والقياسات والاشارات ، وحلول الشمس والقمر .. وينبغي لصاحب الدرك معرفة المطالع والمغارب والاستواءات وجلسة القياس وترتيبه ، ومطالع النجوم ومغاربها ، وطولها وعرضها . وبعدها وممرها ...» .[١٥٠]

وبذلك يعطي ابن ماجد الخطوط العريضة لكل ما يحتاجه الملاح من معرفة فلكية لقيادة السفينة بأمان إلى الجهة المقصودة .

والمعروف ان النجوم كانت هي الوسيلة الوحيدة التي يهتدي بها راكب البحر في أيام السفن الشراعية ، ومن خلال النجوم يستطيع تمييز الجهة المقصودة عن بقية الجهات . وقد بات ابن ماجد يرعى النجوم خمسين عاما ، فوضع قياساتها عن تجربة دقيقة . والقياس هو ارتفاع النجم عن الأفق ، إلى مقدار ما بين الأفق والنجم من الأصابع القياسية . ويستخدم قياس النجوم لمعرفة ما قطعه المركب من المسافة طولا وعرضا . والقياس عادة ـ كما يحدده ابن ماجد ـ يكون بالنظر إلى النجم الذي أمام الربان والنجم الذي خلفه .[١٥١]

ويمكن للباحث أن يضع قائمة لقياسات النجوم وأبراجها الخاصة بالطرق البحرية التي تربط الخليج العربي بالهند من خلال شعر ابن ماجد ونثره . فقد حدد لكل جهة وساحل وميناء قياسات خاصة . فهناك مثلا قياسات للنجوم التي تتحكم في الطريق البحري بين رأس الحد في عمان ورأس زجد في ساحل السند .[١٥٢] وقياسات خاصة للنجوم التي توصل إلى ساحل جوزرات ،[١٥٣] اذ ذكر ابن ماجد النجوم وأبراجها وامكانية اهتداء المسافر بها إلى ميناء الديبول في جوزرات ، وقياسات تلك النجوم .[١٥٤]

ويضع ابن ماجد في قائمة قياسات النجوم . قياسات لموانىء تلوان ، وساحل مليبار من أقاليم ساحل الهند الغربي .[١٥٥] ولا ينسى أن يوضح التي يهتدي بها المسافر من ميناء إلى آخر من موانىء ساحل الهند الغربي مع ذكر قياساتها .[١٥٦]

يستخدم ابن ماجد كغيره من الملاحين (الازوام) كوحدة لقياس المسافة التي تقطعها السفينة حسب النجوم . والأزوام هي الوحدة التي يقيس بها المسافر في البحر ، كالميل الذي يقيس به المسافر على البر .[١٥٧] وقد سجل ابن ماجد بصورة دقيقة عدد الازوام التي يجب قطعها في أي طريق ساحلي أو مباشر يربط الخليج العربي بالهند . فمثلاً قدر المسافة بين رأس الحد في عمان ورأس زجد في السند بـ (٤٠) زاما ،[١٥٨] وما بين مسقط وزجد بـ (٤٥) زاما ،[١٥٩] وما بين رأس الحد وميناء الديو في ساحل جوزرات بـ (٦٠) زاما ،[١٦٠] وما بين الخليج العربي وموانىء ساحل مليبار مائة زام .[١٦١]

الرياح ومواسم السفر :

لقد أصبح معروفاً الآن ان أبناء الخليج العربي كانوا قد أصبحوا سادة النشاط التجاري مع الهند ، بسبب معرفتهم لنظام الرياح الذي يتحكم في مناخ كل من الخليج العربي والمحيط الهندي . ويتلخص ذلك في نظام هبوب الرياح الموسمية صيفاً وشتاءً ، وارتباطهما مع نظام الرياح المحلية في دفع السفن الخارجة من الخليج العربي والداخلة إليه .[١٦٢]

لقد مكنت الرياح الموسمية تجار الخليج العربي من القيام برحلتين بحريتين في المحيط الهندي خلال العام ، وقد اتاح لهم هذا السيادة على التجارة الشرقية مع الهند والصين ، وصار لرحلات أبناء الخليج العربي إلى تلك المناطق مواعيد ثابتة ومعروفة في الذهاب والاياب تحدث عنها الكتاب العرب في عصور الازدهار الاسلامية .

أما ابن ماجد فقد عبر تعبيرا صادقا في مصنفاته عن فهم لطبيعة الرياح الموسمية والتيارات المعاكسة في المحيط الهندي . وأصبح بامكاننا أن نضع جدولاً تقويمياً يحدد لكل

ساحل وميناء الرياح التي تتحكم به وموسم السفر إليه في القرن ٩هـ/١٥م .

ويرى ابن ماجد ان خضوع الملاحة الشراعية لطبيعة الأحوال الجوية وتقلبات الطقس ، قد حتم على الملاح أن يكون ذا خبرة وتجربة واسعة في مثل هذه الأمور ، ليكون عارفا بمواسم السفر الملائم وغير الملائم ، فهو يقول :

«المعلم الماهر لا تخفى عليه جميع الأرياح ، ومواسم جميع الدنيا ، لانها مرتبة على الأرياح .. فاعرف مواقع جميع المواسم والأرياح» .(١٦٣)

ويحدد ابن ماجد مهب كل ريح من الأرياح ، وقال ان لكل ريح حالات ضعف وحالات شدّة يسميها الحايات (جمع حاية) وقوة الحاية أو ضعفها تنسب إلى ظهور الكواكب أو المنزلة التي يتفق طلوعها مع بداية هبوبها ، وتختلف الحايات من حيث الزمن ، فقد تستمر احداها قوية أسبوعين أو أكثر ثم تعقبها أخرى ضعيفة تبقى مدة أطول أو أقصر .(١٦٤)

ويمكن تلخيص ما قاله ابن ماجد عن مواسم السفر بموجب الرياح الموسمية بما يلي : «تخرج السفن من الخليج العربي قاصدة الهند مع الرياح الموسمية الجنوبية الغربية والتي سماها ابن ماجد بريح الدبور أو الكلوس . وتعود مع الرياح الشمالية الشرقية التي سماها بريح الصبا أو القبول . وتتباين تواريخ هذه الرياح على حسابات النيروز أو السنة الرومية وحسب موقع الموانىء والمحطات وحسب الظروف المناخية والمحلية» .(١٦٥)

وكانت مواسم السفر في المحيط الهندي تحسب ابتداءً من أول النيروز وهو وقت دخول الشمس برج الحمل وتوافق يوم ٢١ مارس (آذار) وهي نقطة الاعتدال الربيعي ، ومن هذا التاريخ تحسب مواسم السفر . فعندما يقول ابن ماجد في (مائة النيروز) فانما يعني بعد مائة يوم من نقطة الاعتدال الربيعي وهكذا .(١٦٦) وبموجب هذا الحساب فان الرحلة التجارية إلى سواحل الهند الغربية تبدأ من الخليج العربي في شهر تشرين الثاني وكانون الأول ، وتصل خلال أسبوعين إلى سواحل جوزرات وكنكن . وكان يجب على السفن الخليجية أن تغادر سواحل جوزرات وكنكن قبل أواخر حزيران وهو الوقت الذي تبلغ فيه الرياح الموسمية الجنوبية الغربية أقصى حدتها .(١٦٧)

أما ساحل مليبار ، وهو الاقليم الرابع من سواحل الهند الغربية ، فان الرياح الموسمية الجنوبية تبدأ مبكرة فيه وتستمر لفترة أقصر ، ولهذا يعدّ هذا الساحل من المناطق الخطرة منذ شهر آيار وحتى نهاية ايلول . وهذا يعني ان موسم الرحلات التجارية إلى المليبار يكون أقصر مما هو عليه في ساحلي كنكن وجوزرات . ومن هنا نجد ان السفن التجارية

الخليجية تستطيع الذهاب إلى جوزرات لمرات أكثر مما هو الحال بالنسبة لساحل مليبار ، وفي هذا يقول ابن ماجد :

«ان السفر من قلهات ومسقط إلى جوزرات يكون مرتين وثلاثاً وأربعاً وخمس مرات في السنة إذا لم تمكث في الموانىء ، ويضيف أيضا بان السفر من عمان إلى جوزرات لا ينقطع طوال العام إذا كان الربان ماهراً وقادراً على اتخاذ كافة التدابير لمواجهة صلابة ريح الدبور» .(١٦٨)

ويؤكد ابن ماجد بعد ذلك ان السفن تستطيع القيام خلال الموسم الواحد برحلتين أو أكثر ذهابا وايابا ما بين الخليج العربي والهند بأمان .(١٦٩)

أما الموسم الذي تتوقف فيه الرحلات التجارية ما بين الخليج العربي والهند ، فقد حدده ابن ماجد من منتصف أيار إلى نهاية العشرين من آب تقريبا (من ١٩٥ النيروز إلى ٢٨٧ منه) ، وسماه بـ (موسم الفلق) ، إذ قال في الحاوية وهو يحدد هبوب رياح الدبور :

وينبغي معرفة الأرياح
ومغلق البحر مع المفتاح
فغلقه تمكث ربع عام
مدة تسعين من الأيام
اذ بدا الدبران وقت الفجر
ما ينبغي للفلك فيه يجري
حتى ترى الفجر استوى بالزبرة
فجز نواحيه معا وغزره
من اول الماتين يا فطينا
لأول الماتين والتسعينا
فهذه التسعون فيها الفلقا
حقيق من جاز بها ان يشقى(١٧٠)

وهذا يعني ان حركة السفن التجارية بين الخليج العربي والهند تتوقف ثلاثة أشهر في السنة بسبب صعوبة الرياح في المحيط الهندي . وخلال هذه المدة لا يتوقف نشاط التجار ، بل انهم يقضون هذه المدة في الموانىء والمحطات التجارية للقيام بعمليات البيع والشراء .

السلع التجارية المتبادلة :

على الرغم من ان قائمة التبادل التجاري بين الخليج العربي والهند كانت ضخمة بما احتوته من سلع سواء الكمالية أو الأساسية في عصور الازدهار الاسلامية ، وانها كانت السبب الرئيسي والأساسي في الرحلات التجارية الكثيفة بين الخليج العربي والهند ، فان ابن ماجد لم يزودنا بقائمة دقيقة وشاملة لهذه السلع وأماكن وجودها ، ولعل عذره في ذلك ان هذه السلع معروفة للتجار المسافرين إلى الهند منذ قرون عديدة وحتى أيامه ، ولهذا لم يكن همه تقديم شيء معروف للناس ، وإنما أراد أن يعرفهم على معلومات أخرى يحتاجونها في رحلتهم في الخليج العربي إلى الهند ، وهي باختصار ارشادات ملاحية وفلكية .

ومع ذلك ، فإننا نجد بين الحين

والآخر في شعر ابن ماجد ونثره اشارات إلى سلع ومنتجات بعض موانىء شبه القارة الهندية وجزرها . وينوه في الوقت نفسه بقلة هذه المنتوجات عبر الأزمنة المختلفة أو كثرتها .

يأتي الخشب في قائمة السلع الرئيسية التي استوردتها بلدان الخليج العربي من الهند ، لانه كان يستخدم في بناء السفن وفي عمل سقوف البيوت . والمعروف ان خشب الساج كان من أهم أنواع الأخشاب التي جلبها تجار الخليج العربي من الهند .[١٧١] وكانت أهم منابت الساج المفرط الطول هي سواحل مليبار في الساحل الغربي من الهند . وعلى الرغم من ان ابن ماجد لم يشر صراحة إلى خشب الساج ، لكنه أكد على وجود الأشجار في ساحل مليبار .[١٧٢]

أما النوع الثاني من الأخشاب الذي جلب من الهند إلى الخليج العربي فهو خشب النارجيل (وهو خشب أشجار جوز الهند) ، الذي استخدم هو الآخر في صناعة السفن وبناء البيوت . وقد ذكر ابن ماجد أماكن تواجد النارجيل في ساحل الهند الغربي وجزره ، فهو يتوفر في اقليم كنكن ، خصوصا في ثغر المهايم ، وفي هذا يقول ابن ماجد :

فان تخلفه ترى مهايما
معتزلة بالنارجيل دايما[١٧٣]

كما يشير ابن ماجد إلى وجود النارجيل في جزر الغال ، وذلك عند حديثه عن احدى الجزر الأخيرة المسماة جزيرة «كفيني» :

فمن صفاتها انها جزيرة
منقسمة في البحر كبيرة
ونخلها والناس والبنادر
على جنوبها فكن بالخابر
وعنهم في الجاه يا خليلي
نحو سهيل عوان نارجيل
كان كثيرا أول الزمان
وقلّ في ذا العصر يا رباني[١٧٤]

أما التوابل فقد كانت السلعة الرئيسية التي حفزت التجار العرب في التدفق على الساحل الغربي للهند منذ بداية نشاطهم التجاري مع هذا الاقليم . الا ان ابن ماجد ، وعلى الرغم من تفصيلاته الدقيقة لموانىء وثغور وجزر هذا الساحل ، فانه لم يشر إلى منتوجاته من التوابل المتعددة الانواع . فالفلفل الذي اشتهر به ساحل مليبار حتى سمي «ببلاد الفلفل» لم ينل من ابن ماجد أي ذكر . والنوع الوحيد من التوابل الذي أشار إليه ابن ماجد هو القرفة ، حيث قال عنها انها من منتجات جزيرة سرنديب (سيلان) ،[١٧٥] التي اشتهرت بأجود أنواع القرفة .

ومن السلع التجارية التي ذكرها ابن ماجد العاج ، الذي عدّ جزيرة سرنديب (سيلان) من أماكن توفره ،[١٧٦] علما بأن هذه المادة تعد من صادرات الهند التقليدية .

وتوفر جزيرة سرنديب للتجار أيضا

الياقوت النفيس ، وكذلك اللؤلؤ ، إلا أن مصائد اللؤلؤ هناك ، كما يقول ابن ماجد ، غير دائمة حيث تعمر في بعض السنين وتخرب في سنين أخرى .[١٧٧]

أما الذهب ، فان إشارة ابن ماجد إليه غير مقنعة ، إذ قال عنه : «وعلى جنوبي تلك الجزيرة ، الواقعة إلى الجنوب من سرنديب ، على مسيرة أربعة أيام في البحر أو أقل أو أكثر ، (جزر الذهب) . وقيل كان فيها أكسير في قديم الزمان ، ولم يكن فيها شيء منه في عصرنا هذا» .[١٧٨] وهذا يعني بالنسبة للمسافرين ان الذهب غير موجود في الساحل الجنوبي للهند على أيام ابن ماجد .

أما العنبر ، وهو من المواد العطرية التي يجلبها تجار الخليج العربي من جهات متعددة ومنها الهند ، فقد أشار ابن ماجد إلى مكان وجوده وقال بانه يتوفر في المياه الواقعة بين برّ العرب وجزر الغال (المقابلة لساحل مليبار في الهند) . وتكلم عن طريقة تكوينه قائلا : «ويمكن أن يكون حول تلك الشعب (ما بين الغال وسقطرة) معدن العنبر ، لان العنبر لا يتصور ولا يكون على البرور إلا في مكان حول ذلك المكان . واختلف الناس فيه ، ولم يدروا من أي شيء هو . فقيل من الشمع ، وقيل هو روث وحشي في جزر تلك الأماكن يرمي به السيل ، فيصير في الماء . ويزمن أو تبتلعه الحيتان ، فيصور الله تعالى فيه ذلك السرّ» .[١٧٩]

ومن المنتجات التي لم يتطرق لها ابن ماجد ، والتي كانت تشكل جزءا مهما في قائمة التبادل التجاري العربي الهندي ، المنتجات الزراعية والمواد المصنعة . فالمنتجات الزراعية من فواكه وحبوب ، والتي تكثر زراعتها في الهند ، كانت من مستوردات أقطار الخليج العربي ، وقد ذكر الجغرافيون والرحالة العرب ان الليمون والأترج والأرز تقع على رأس قائمة المنتجات الزراعية الهندية المستوردة .[١٨٠] ومن السلع المصنعة التي استوردها سكان الخليج العربي من الهند ، الأقمشة الفاخرة ، والأحذية الجميلة لا سيما (نعال كنباية) ، إلا انها جميعا لم ترد في قائمة ابن ماجد للسلع المستوردة .

أما فيما يخص صادرات الخليج العربي إلى الهند ، فقد كانت من المؤكد أقل حجما إذا ما قيست بما استورد من الهند .[١٨١] إذ ذكرت المصادر العربية قبل ابن ماجد السلع التي حملها التجار من الخليج العربي إلى الهند ومنها الخيول التي كانت تحمل من عمان والبحرين وهرمز وكانت تصدر بأعداد كبيرة وأسعار عالية ، فضلاً عن التمور والمنسوجات واللؤلؤ وغيرها .[١٨٢]

جاءت قائمة الصادرات الخليجية عند ابن ماجد لتؤكد ما جاء عند الكتاب العرب الذين سبقوه ، وهي تحوي معلومات تخص السلع

الخليجية المنقولة إلى الهند . فقد ذكر وهو يصف مسقط إلى ان السفر من وإلى الهند والسند مستمر طوال العام من مسقط حيث تشحن المراكب من هذا الميناء بالبر والتمر والخيل وتباع فيه البرّ والسليط والرقيق والغلات وتقصده المراكب .[١٨٣] وبهذا حمل تجار الخليج العربي في أيام ابن ماجد إلى الهند ، منتجات هذه المنطقة من الخيل والتمر والمنسوجات ، والمنتوجات الزراعية الأخرى . ولا ينسى ابن ماجد أن يشير إلى الازدهار الذي كان عليه الساحل الغربي للخليج العربي أيامه في مجال الزراعة والثروة الحيوانية ، وذلك في معرض حديثه عن البحرين ،[١٨٤] وعن عمان .[١٨٥]

ومن السلع الثمينة التي كانت تحمل بكثرة من الخليج العربي إلى الهند أيام ابن ماجد اللؤلؤ . فقد أشار إلى أماكن وجوده في مياه الخليج العربي ، وأماكن صيده ، محددا منطقة القطيف وقطر وعمان ،[١٨٦] إلا انه أعطى مصائد اللؤلؤ في البحرين أهمية خاصة ، حيث قال :

«حولها (البحرين) معادن اللؤلؤ وعدة جزر كلها فيها اللؤلؤ ، تأوى إليها مراكب نحو ألف مركب» .[١٨٧]

ولعل فيما ذكره ابن ماجد اشارة واضحة إلى حجم انتاج اللؤلؤ وتجارته الواسعة في الخليج العربي أبان القرن ٩هـ/١٥م .

وهكذا يتبين لنا من قائمة السلع المتبادلة بين الخليج العربي والهند أيام ابن ماجد أنها تمثل استمرارية لما كانت عليه قوائم السلع المتبادلة من قبل . فقد استمر تجار الخليج العربي منذ القرون الاسلامية الأولى وحتى أيام ابن ماجد يحملون نفس السلع والبضائع من الهند وإليها ، على الرغم من حدوث نقص في تجارة مادة وزيادة في تجارة أخرى ، لكن هذا الأمر لم يؤد إلى توقفها . ويلاحظ أيضا استمرارية في رجحان كفة السلع والمنتجات الهندية ، على مثيلاتها القادمة من الخليج العربي حتى في أيام ابن ماجد ، إلا أن هذا النقص في الميزان التجاري ـ كما نقوله اليوم ـ بالنسبة لابناء الخليج العربي قد عوضه امتلاكهم لمعظم السفن الحاملة للبضائع عبر الطرق البحرية التي تربط الخليج العربي بالهند .[١٨٨] إذ ان تجارة نقل السلع الهندية إلى الأسواق التي تطلبها قد در أرباحا طائلة لتجار الخليج العربي ، فقد كانوا يجوبون بسفنهم الطرق بين الخليج العربي والهند مسيطرين على النشاط التجاري في كلا المنطقتين حتى مجيء البرتغاليين إلى مياه المحيط الهندي .

وأخيراً لا بد لنا من القول : ان أهمية ما صنفه ابن ماجد عن الخليج العربي والهند ، تتلخص في كونه قد عرف عن كثب كلا الاقليمين ، ووصفهما بدقة ، وأدخل تعديلات مهمة على فن الملاحة البحرية بين

الخليج العربي والهند . كما ان وصفه للطرق البحرية التي تربط المنطقتين ومصاعب وأخطار هذه الطرق ، قد عدلت كثيراً من رؤية الكتاب العرب القدامى إلى هذه الطرق . وبذلك يكون ابن ماجد قد قدّم خدمة جليلة لحركة التجارة بين الخليج العربي والهند في القرن ٩هـ/١٥م . ولم ينس معالمة المحيط الهندي هذه الخدمة ، فقد بقيت ذكراه حية بينهم حتى القرن التاسع عشر .

د. صباح إبراهيم الشيخلي
جامعة بغداد ـ كلية الآداب

مصـــادر البحـــث

(١) سليمان ابراهيم العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي (مطبعة المدني ، القاهرة ، ١٩٧٢) ص ١٤ .

(٢) ابو الحسن علي بن الحسين بن علي المسعودي ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، تحقيق محيى الدين عبدالحميد (القاهرة ، ١٩٦٤) ج ١ ، ص ١١٣ .

(٣) عبدالله الماجد ، «الربان أحمد بن ماجد» ، مجلة العرب (السعودية) ، الجزء الثالث ، السنة الخامسة (تشرين الثاني ، ١٩٧٠) ص ٢٨٣ .

(٤) عطية القوصى ، تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث للهجرة ، المجلة الجغرافية الكويتية (الكويت) ، العدد ١٨ ، (حزيران ، ١٩٨٠) ، ص ٦ .

(٥) العسكري ، المصدر السابق ، من ص ٦٦ ـ ٧٠ .

(٦) مقبول احمد ، العلاقات التجارية بين الهند والعرب من القرن العاشر قبل الميلاد حتى العصر الحديث ، مجلة ثقافة الهند ، المجلد ١٦ ، العدد ١ (يناير ١٩٦٦) ، ص ٣٢ .

(٧) المقدسي البشاري ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (ليدن ، بريل ، ١٩٠٦) ، ص ١٢) .

(٨) أحمد ، المصدر السابق ، ص ٢٣ .

(٩) حسن صالح شهاب ، فن الملاحة عند العرب (دار العودة، بيروت ، ١٩٨٢) ص ٢٧ .

(١٠) سلطنة عمان ، وزارة الثقافة والتراث ، عمان وتاريخها البحري (١٩٧٩) ، ص ٣٣ .

(١١) ان أحدث وأشمل وادق ما كتب عن نسب ابن ماجد وحياته ، هو كتاب الاستاذ إبراهيم الخوري الموسوم «أحمد بن ماجد ، حياته ، مؤلفاته ، استحالة لقائه بفاسكو داجاما» منشورات مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري براس الخيمة ، سلسلة كتاب الأبحاث (مطبعة الأندلس ، دمشق ، ١٩٨٩) .

(١٢) المصدر نفسه ، ص ٢٩ .

(١٣) اغناطيوس كراتشكوفسكي ، تاريخ الأدب الجغرافي العربي ، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم (القاهرة ، ١٩٦٥) ج ٢ ص ٥٧٣) : انور عبدالعليم ، ابن ماجد الملاح (القاهرة ، ١٩٦٧) ، ص ١٣ .

(١٤) جبرائيل فران ، دائرة المعارف الاسلامية ، مادة احمد بن ماجد ، ج ٣ ص ٣٩٨ .

(١٥) G.R. Tibbetts, Arab Navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese (London, 1971), p.17.

(١٦) فران ، دائرة المعارفة الاسلامية ، مادة احمد بن ماجد ، ج ٣ ، ص ٤١١ ، الخوري ، أحمد بن ماجد ، ص ١٥٩ .

(١٧) المصدر نفسه ، ص ٥٥ ، ٧٥ .

(١٨) أحمد بن ماجد ، حاوية الاختصار في أصول علم البحار ، تحقيق وتحليل وترجمة إبراهيم خوري . مركز الدراسات والوثائق في الديوان الاميري براس الخيمة ، كتاب الأبحاث ، الجزء الثاني (مطبعة الأندلس ، دمشق ، ١٩٨٩) ، ص ٨٦ .

(١٩) ان مصنفات ابن ماجد المنشورة والمعروفة اليوم هي :

١ ـ «كتاب حاوية الاختصار في اصول علم البحار» ، وهو شعر ابن ماجد الملاحي الذي وصف فيه الملاحة الفلكية العربية في المحيط الهندي ، ويعد من أعظم مؤلفات ابن ماجد ، بل ان كل ما كتبه بعد الحاوية يعد توضيحاً لمعلوماتها .

٢ ـ «الاراجيز والقصائد» وعددها ٢٣ ارجوزة وقصيدة حبرها ابن ماجد في أوقات مختلفة ، وقد قام الاستاذ إبراهيم خوري مشكوراً بوضع قائمة بيّن فيها التاريخ الذي كتب فيه هذه الاراجيز والقصائد . وعلى أية حال ، فان هذه الاراجيز والقصائد تعطينا صورة واضحة عن حوض المحيط الهندي والجوانب الأساسية المختلفة للملاحة فيه .

٣ ـ «كتاب الفوائد في اصول علم البحر والقواعد والفصول» ، ويعد هذا الكتاب خاتمة أعمال ابن ماجد وثمرته الناضجة . وهو الذي كتبه نثرا عام ٨٩٥هـ/١٤٨٩ ـ ١٤٩٠م . وهو على رأي أحد الباحثين المحدثين «المفتاح الحقيقي لدراسة الملاحة العربية» . خوري ، أحمد بن ماجد ، ص ٨٣ ، ١٤٨ .

(٢٠) ابن ماجد ، الفوائد ، من ص ١٣٩ ـ ١٤٠ .

(٢١) المصدر نفسه ، ص ١٤١ .

(٢٢) المصدر نفسه ، ص ١٩٦ .

(٢٣) احمد بن ماجد ، الاراجيز والقصائد ، تحقيق وتحليل إبراهيم خوري (مطبعة الأندلس ، دمشق ، ١٩٨٩) ص ١٨٢ .

(٢٤) G.R. Tibbetts, Arabia in the fifteenth century navigational texts, Arabian studies, ed. by R.B. Serjeaut and R.L. Bidwell (London, 1.74), p. 97.

(٢٥) الفوائد ، ص ١٩٦ .

(٢٦) المصدر نفسه ، من ص ٢٠٨ ـ ٩ .

(٢٧) لقد درس البروفسور بول كونيتش ، نص ابن ماجد عن البحرين ، موضحاً ما يحتويه من معلومات جغرافية وتاريخية . وقد راى ان ذكر ابن ماجد لما تحتويه البحرين من ٣٦٠ قرية ، انما هو نقل عمن سبقه من الكتاب ، كما يرى ان هذا العدد من القرى يدل على سعة سلطة البحرين التي لم تشمل الجزيرة فقط على ايام ابن ماجد او قبله ، وإنما تضم مناطق واسعة من شرق الجزيرة العربية انظر : «وصف البحرين لأحمد بن ماجد ١٤٩٠م» مجلة الوثيقة ، العدد الرابع ، السنة الثانية ، يناير ، ١٩٨٤ ، ص ص ١٩٢ ـ ١٩٧ .

(٢٨) يؤكد ابن ماجد ما جاء في كتب التاريخ والجغرافية والرحلات العربية من كون البحرين كانت مركزاً تجارياً قديماً ، اشتهرت بوجود اللؤلؤ ، فتوارد التجار على شراء هذه السلعة . انظر : محمد بن عبدالله اللواتي ابن بطوطة ، رحلة ابن بطوطة ، حققه وقدم له وعلق عليه الدكتور علي المنتصر الكتاني مؤسسة الرسالة ، بيروت ، ط ٢ ، ١٩٧٩) ج ١ ، ص ٣٠٤ ، حسين السليمان الناصر ، النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى ، ١٢٥٠ ـ ١٥١٧ (مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٧٧) ص ٣٧ ، ٧٥ .

(٢٩) الاراجيز والقصائد ، ص ٣٠٥ .

(٣٠) الفوائد ، ص ١٩٦ . ويشير ابن ماجد إلى وجود طريق بري يربط البحرين براس مسندم ، ويقدر المسافة بمسيرة شهر في البرّ . (الفوائد ، ص ١٩٦) . وذكر ابن بطوطة هذا الطريق في رحلته . وقال عنه انه مقطوع في ايامه

لكثرة الرمال فيه ، واستعيض عنه بالطريق البحري (رحلة ابن بطوطة ، ج ١ ، ص ٣٠٥) .

(٣١) الاراجيز والقصائد ، ص ص ١٨٢ ـ ٣ .

(٣٢) المصدر نفسه ، ص ١٨٤ .

(٣٣) المصدر نفسه ، ص ١٨٥ .

(٣٤) المصدر نفسه .

(٣٥) المصدر نفسه ، ص ١٨٢ .

(٣٦) المصدر نفسه ، ص ١٨٥ .

(٣٧) المصدر نفسه ، ص ص ١٨٦ ـ ٧ .

(٣٨) الفوائد ، ص ١٩٦ .

(٣٩) المصدر نفسه ، ص ص ١٩٦ ـ ٧ .

(٤٠) الاراجيز والقصائد ، ص ١٧٤ .

(٤١) الفوائد ، ص ١٩٧ .

(٤٢) المصدر نفسه ، ص ١٩٦ .

(٤٣) Tibbetts, Arabia.. P.89,93.

(٤٤) الاراجيز والقصائد ، ص ١٧٢ .

(٤٥) المصدر نفسه .

(٤٦) المصدر نفسه ، ص ٢٦١ .

(٤٧) المصدر نفسه ، ص ٢٦٥ .

(٤٨) الحاوية ، ص ٣٤ .

(٤٩) الفوائد ، ص ٢١٦ .

(٥٠) احتلت قلهات مكانة تجارية مهمة في العصر الوسيط ، وهذا ما اكده الرحالة العرب والاوروبيون . يقول ماركو بولو عنها : كانت قلهات مركزاً كبيراً لاستقبال السفن التجارية من الهند ، وتوزيع بضائعها إلى المناطق الداخلية في عمان . رحلات ماركو بولو ، ترجمة توفيق جاويد (القاهرة ، ١٩٧٧) ص ص ٣٤٠ ـ ٣٤١ . واكد ابن بطوطة هذه المكانة ايضا في

رحلته . انظر : ج/١ ص ٢٩٦ .

(٥١) الفوائد ، ص ١٨٥ .

(٥٢) المصدر نفسه .

(٥٣) الحاوية ، ص ٣٤ .

(٥٤) الفوائد ، ص ١٢٤ .

(٥٥) الاراجيز والقصائد ، ص ١٨٠ .

(٥٦) المصدر نفسه ، ص ١٨١ .

(٥٧) المصدر نفسه .

(٥٨) المصدر نفسه ، ص ١٨٢ .

(٥٩) المصدر نفسه ، ص ١٨٣ .

(٦٠) المصدر نفسه ، ص ١٨٤ .

(٦١) المصدر نفسه .

(٦٢) الاراجيز والقصائد ، ص ص ١٨٥ ـ ٧ .

(٦٣) الفوائد ، ص ١٩٥ ، و٢١٤ و٢١٧ .

(٦٤) المصدر نفسه ، ص ٢١٢ .

(٦٥) الفوائد ، ص ١٩٥ .

(٦٦) المصدر نفسه ، ص ٢١٧ ، الاراجيز والقصائد ، ص ١٤ .

(٦٧) المصدر نفسه ، ص ٢٥٩ ، ١٥ .

(٦٨) شهاب ، فن الملاحة ، ص ٢٩٣ .

(٦٩) الاراجيز والقصائد ، ص ١٧٢ .

(٧٠) حاوية الاختصار ، ص ٦٩ .

(٧١) المصدر نفسه ، ص ٦٣ .

(٧٢) المصدر نفسه ، ص ٦٩ .

(٧٣) المصدر نفسه ، ص ٦٢ .

(٧٤) الاراجيز والقصائد ، ٢٦١ . الحاوية ، ص ٦٩ .

(٧٥) الاراجيز ، ص ١٧٣ .

(٧٦) المصدر نفسه ، ص ص ١٧٣ ـ ٤ .

(٧٧) الفوائد ، ص ١٧٦ .

(٧٨) المصدر نفسه ، ص ١٩٤ .

(٧٩) المصدر نفسه ، ص ١٧٧ .

(٨٠) الحاوية ، ص ٦٥ .

(٨١) الاراجيز ، ص ١٧٤ .

(٨٢) المصدر نفسه ، ص ص ١٧٤ ـ ٥ .

(٨٣) المصدر نفسه ، ص ١٧٥ .

(٨٤) المصدر نفسه .

(٨٥) الحاوية ، ص ٤٣ ، الاراجيز ، ص ١٧٨ .

(٨٦) العسكري ، المصدر السابق ، ص ١٢٩ ، ١٥٣ .

(٨٧) الاراجيز والقصائد ، ص ١٧٨ .

(٨٨) الفوائد ، ص ١٧٩ .

(٨٩) الاراجيز ، ص ١٧٨ .

(٩٠) المصدر نفسه ، ص ٢٦٠ .

(٩١) حاوية الاختصار ، ص ٧٠ .

(٩٢) المصدر نفسه .

(٩٣) المصدر نفسه ، ص ٦٤ ، الاراجيز ، ص ٢٥٩ .

(٩٤) جورج فضلو حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة واوائل العصور الوسطى ، ترجمه وزاد عليه الدكتور السيد يعقوب بكر (مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٨) ، ص ٢١١ .

(٩٥) الفوائد ، ص ١٨١ .

(٩٦) المصدر نفسه ، ص ص ١٨٠ ـ ١٨١ .

(٩٧) المصدر نفسه ، ص ١٨٠ .

(٩٨) المصدر نفسه ، ص ١٨٢ .

(٩٩) الاراجيز ، ص ٢٥٨ .

(١٠٠) المصدر نفسه ، ص ص ٢٥٩ ـ ٦٠ .

(١٠١) الفوائد ، ص ١٨٢ .

(١٠٢) الحاوية ، ص٤٣ ـ ٤٤ .

(١٠٣) الفوائد ، ص ١٨٣ .

(١٠٤) الحاوية ، ص ٤٤ .

(١٠٥) الفوائد ، ص ٢٠٦ .

(١٠٦) الاراجيز ، ص ٦٨ ، ١٥ .

(١٠٧) المصدر نفسه ، ص ص ٧٦ ـ ٧٧ .

(١٠٨) المصدر نفسه ، ص ٦٨ .

(١٠٩) المصدر نفسه ، ص ص ٦٨ ـ ٦٩ .

(١١٠) المصدر نفسه ، ص ١٤ .

(١١١) المصدر نفسه ، ص ١١٢ .

(١١٢) الحاوية ، ص ٤٤ ، ص ص ٤٦ ـ ٧ .

(١١٣) الفوائد ، ص ٢٠٦ .

(١١٤) المصدر نفسه .

(١١٥) العسكري ، المصدر السابق ، ص ٢٠٥ ، حوراني ، المصدر السابق ، ص ٢٠٦ .

(١١٦) الفوائد ، ص ١٩٦ .

(١١٧) المصدر نفسه .

(١١٨) الاراجيز ، ص ١٨٤ .

(١١٩) المصدر نفسه ، ص ١٨١ . يبدو ان ابن ماجد قد نسى ان يذكر ضحالة المياه في منطقة البصرة والتي كانت السفن تتجنبها قبل ايام ابن ماجد . عن طريق الخشبات التي عملتها الدولة العربية الاسلامية في تلك المنطقة لتحذر السفن منها . حوراني ، ص ٥٦ .

(١٢٠) الفوائد ، ص ١٧٥ .

(١٢١) الاراجيز ، ص ٧٦ .

(١٢٢) الحاوية ، ص ٤٧ .

(١٢٣) الاراجيز ، ص ٧٦ .

(١٢٤) المصدر نفسه ، ص ١٧٣ .

(١٢٥) الفوائد ، ص ص ١٨٢ ـ ٣ .

(١٢٦) حوراني ، المصدر السابق ، ص ٢١٠ .

(١٢٧) رحلات ماركو بولو ، ص ٣١٩ .
(١٢٨) الفوائد ، ص ص ٣١ ـ ٣٢ .
(١٢٩) المصدر نفسه ، ص ١٧٦ .
(١٣٠) المصدر نفسه ، ص ١٧٧ .
(١٣١) المصدر نفسه ، ص ١٧٩ .
(١٣٢) المصدر نفسه .
(١٣٣) المصدر نفسه ، ص ص ١٨٠ ـ ١٨١ .
(١٣٤) المصدر نفسه ، ص ١٨١ .
(١٣٥) المصدر نفسه ، ص ١٨٢ .
(١٣٦) المصدر نفسه ، الاراجيز ، ص ٢٦٠ .
(١٣٧) الفوائد ، ص ١٩٧ .
(١٣٨) الاراجيز ، ص ١٧٢ .
(١٣٩) المصدر نفسه ، ص ص ٢٥٩ ـ ٢٦٠ .
(١٤٠) الفوائد ، ص ١٧٥ .
(١٤١) شهاب ، فن الملاحة ، ص ص ١٦٣ ـ ٤ .
(١٤٢) الفوائد ، ص ١٩٧ .
(١٤٣) الاراجيز ، ص ١٧٤ .
(١٤٤) المصدر نفسه ، ص ١٧٥ .
(١٤٥) الاراجيز ، ص ص ١٧٥ ـ ٦ .
(١٤٦) الفوائد ، ص ١٨٣ .
(١٤٧) الاراجيز ، ص ٦٨ .
(١٤٨) الفوائد ، ص ١٧٥ .
(١٤٩) الاراجيز ، ص ١٧٥ .
(١٥٠) الفوائد ، ص ص ٣١ ـ ٢ .
(١٥١) حسن صالح شهاب ، علوم العرب البحرية من ابن ماجد إلى القطامي (دراسة مقارنة) (الكويت ، ١٩٨٤) ، ص ص ٧٧ ـ ٩ .
(١٥٢) الاراجيز ، ص ٢٦٨ .
(١٥٣) المصدر نفسه ، ص ١٧٠ .