بعد عشرين قرنا

حضارة عربية
تنكشف عنها الرمال

الأستاذ وندل فيلبس
رئيس البعثة الأثرية الأمريكية

كان الأمر على جانب من الخطورة ، فالعربي في جنوب الجزيرة لايتردد عن قتل من يسوق سيارة من سيارات النقل ، إذا تصور أن تلك السيارة ستنتزع منه ومن بعيره رزقهما من نقل البضائع . لقد حذرونا قبل السفر بأن نكون يقظين لأولئك الذين قد يتربصون لنا خلف الصخور .

إن اكتشاف الزيت في شمال الجزيرة العربية قد أزاح الإبل عن العمل في نقل البضائع إزاحة تامة . وهي بالنسبة لأصحاب الإبل نكبة اقتصادية فادحة . فليس في وسع القسم الأكبر من عرب جنوب الجزيرة شراء سيارات لنقل البضائع نظراً لفداحة أثمانها ، دع عنك تكاليف صيانتها وحفظها ، فالسيارات لاتستطيع العيش كما تعيش الإبل على الكلأ والأشواك ، والسير يوماً بعد يوم من غير ماء . ولا أن تغدو طعاماً ووبراً للحياكة ، وما ينتهي أمرها كحيوانات للنقل . ولذلك فإن النظام الجديد في عدن لا يستفيد منه سوى القتدرين . أما أصحاب الإبل الذين لم يتأثروا بعد تأثراً يذكر بمزاحمة السيارات لهم فما زالوا مستعدين للكفاح في سبيل البقاء

ولكن الخطر الأكبر في طريقنا كامن في الخلاف بين اليمن والإنجليز على الحدود ، فقد جاءني كتاب من المصادر اليمنية الرسمية قبل حين جاء فيه :

« يجب الالتفات إلى أن حوادث « الغنف » التي تقع في المناطق الجنوبية من اليمن ، قد أثارت الأهالي في تلك الناحية . بحيث قد يصبح السفر خطراً في بعض الأجزاء النائية منها »

ومرنا من عدن التي جئتها من لندن طائراً خلف سفينتنا ، بعد السير بمحاذاة ساحل حضرموت البعيد . وحضرموت ميناء بحري يمن في القدم تبدو — كشأن الفجريات — جميلة على البعد . أما وقد اقتربنا منها ، فإن الأبنية التي كانت تشرق في أشعة الشمس على حافة البحر الأزرق من بعيد ، أخذت تبدو لنا الآن قاتمة على القرب ، والأبخرة العفنة المتصاعدة من أرجاء المدينة تزحم هواء البحر النقي بروائحها الكريهة

واقتربت نحونا ، في كسل ، بعض السفن العربية الهبيطة تدفعها مجاديف توتيها من العرب . فابتدأت من تلك الساعة مهمتنا الشاقة في الاحتفاظ بسياراتنا على ظهرها حتى نصل بها إلى الساحل . إن ثبات هذه السفن الشراعية على وجه الماء كثبات الزوارق المصنوعة من لحاء الشجر ، حتى لقد كدنا نفقد إحدى سياراتنا ، فقد اندفعت على حين غرة من جانب من السفينة إلى الجانب الآخر فقطعت الأمراس التي كانت تشدها ، وبدأت تميل بالسفينة لو لم يتدارك أحدهم بحبل ثم رفعناها بالآلة الرافعة

وكانت الحواجز التي تحتم على ذلك النهار إزالتها من الطريق في الجرك أبلغ خطراً . فقد كانت السلطات المدنية تدرس مشروعاً لشق الطرق في البلاد ، فطالبوا منا المساهمة في تمويل المشروع لقاء السماح لنا بالدخول

قلت موجهاً حديثي لجيهان خان الهندي ، سكرتير المالية لحكومة المكلا : « لابأس ! فكم تريدون ؟ »

فأجاب بلغة إنجليزية فصيحة : « أعتقد أن ١٦،٢٠٠ جنيهاً إنجليزية كافية »

فنظرت إلى رفيق شاراس النجمي وقلت : « معنى ذلك ٥٠٠٠٠٠ دولار أمريكي إننا لا نملك هذا المبلغ ، فما يريد أن يفعل به ؟ أيريد أن يوفد بعثة أخرى من قبله بذلك المبلغ كله ؟ »

فضحك النجمي ، وتوصلنا بعد سويعات إلى حل مرض ، فإن حكومة المكلا يرضيها أن نقدم لها هراسة بخارية أو ممهدة للطرق . ومع ذلك فلم يكن لدى أي واحدة منها في ذلك الحين . فقنع جيهان خان بتعهد كتابي مني . ويسعدني القول أنني استطعت تحقيق ما جاء في هذا الفصل بفضل هذا التعهد . ثم تشرفنا بعد

الظهر من ذلك اليوم ، وكان يوم الأحد ، زيارة صاحب السمو السيد صالح صالح بن غالب القعيطي . سلطان الشحر والمكلا ، وأكبر زعماء الجانب الشرقي من الحمية ، فدعانا للعشاء على مائدته تلك الليلة . ولن أنسى ما حييت ، وقوفي إلى جانب سموه أقدم له أفراد البعثة . إن السلطان شديد الاهتمام بالشؤون العالمية ، وهو يتكلم الانجليزية ويؤلف في الفلسفة ، والعلم ، والدين ، ويحب الأدوات الحديثة ، وقد جهز قصره بالنور الفلوريسيني . وبمسجل الأصوات . ولما كنت جالساً بجانب سموه على مائدة الطعام ، كان سؤاله الأول موجهاً إلي ، وقد نزل على رأسي ، فقد أراد أن يعرف ، من بين الأشياء جميعها ، الثقل النوعي لأحديث معدن تصنع منه الطائرات النفاثة . فهتفت : « بنرى » محيلا عليه السؤال ، فهو وحده من بيننا على علم بمثل هذه الأمور

وابتدأنا بالسفر غداة يوم الإثنين ٢٠ فبراير مبكرين ، وعند الظهر اندفعت قافلتنا من بوابة المدينة وبدأت تتسلق المرتفعات متغلغلة في داخل البلاد

كان طريقنا يتجه نحو الشمال إلى وادي حضرموت فوق سلسلة من النجود العالية تسمى « الجول » ومن هناك نسير محاذين لطرف الصحراء الجنوبي حتى رملة الصباطين ثم نتجه غرباً حتى نصل إلى الطرف الجنوبي من وادي بيحان

صورة تحت رمال الصحراء

إن رملة الصباطين بحر مثلث مترامي الأطراف من الرمال الصريحة ، زرعت على سواحله الصخرية يوماً ما ، ثلاث من ممالك جنوب الجزيرة العربية الأربع — معين في الشمال ، وحضرموت في الشرق ، وسبأ وقطبان في الجنوب . وقد قامت مدينة مأرب عاصمة سبأ في الزاوية الشمالية الغربية من هذه الأرض التي ليس لأحد سلطان عليها ، كما قامت « تمنع » في الزاوية الجنوبية الغربية منها . وكلتا المدينتين الآن تحت الرمال التي تذروها الرياح في كل ناحية وصوب في الجزيرة العربية المعاصرة القليلة المياه

منذ نهاية العصور الرومانية حوالي عام ٥٠٠ قبل الميلاد عندما جاء الأحباش المسيحيون إلى حضرموت ، ثم تلاهم المسلمون المتحمسون للقضاء على الوثنية ، حتى عام ١٩٢٠ ، لم يتعد عدد من زار حضرموت من الأوربيين ستة أشخاص ، ولم يقدر لبعثة أمريكية منظمة قبلنا أن ترى حضرموت أو وادي بيحان الثاني

تبلغ مساحة حضرموت حوالي ٤٠٠ ميل طولا ، ويحدها عدد من النجود المكونة من الحجارة الكلسية التي تعلو في السماء البيضاء الصافية آلافاً من الأقدام . إن حضرموت شحيحة الأمطار ، وعندما تمطر السماء فيها ، فإنها تقرع نغمها فوق الجبال ، فتتجمع المياه هناك أولا على هيئة غدران فجداول ثم تصبح في النهاية سيولا جارفة ، تتدفق من أعلى الهضاب مدوية في الوديان ، كاسحة أمامها ما يقع في طريقها

وكنا خلال اجتيازنا الجول المرتفع القارس في منتهى الحذر خوفا من أولئك العرب الذين يكرهون سيارات النقل أشد الكره .. فكان مبارك عبدالله ضابط حرس القافلة .. يرتب سياراتنا كل ليلة على هيئة مربع مجوف كما تفعل طلائع الجيوش بسياراتها ومدافعها الرشاشة المتحركة

لقد حسبنا في اليوم الثالث أننا مشرفون على الوقوع في المشاكل ، فطريق السيارات في الجول لا يتسع لأكثر من سيارة واحدة ، وكانا جانبا الطريق مليئين بالصخور الصلدة العظيمة . كنت أسوق سيارة القيادة ، وهي من نوع السيارات التي تستعمل في الاستكشافات الحربية ، فشاهدت أمامي سحابة من الغبار ثم انجلت بعد حين عن سيارتين من سيارات مكافحة الجراد الذي يكثر في الجزيرة العربية . إنه يتدلى من الشجيرات كالعناقيد فيلتقطه العرب منها كالتوت ، ويدسونه في أفواههم وهو لا يزال حيا يرفس برجله

ووقفت السيارتان أمامي ، وقفز منهما أربعة من العرب يتنكبون بنادقهم . كان الأستاذ (أولبرايت) معي فأمرونا بواسطته أن نخلي الطريق لهم من سياراتنا . فقلت لهم إني لا أرى ما يبرر إخراج ١٦ سيارة من الطريق من أجل سيارتين . فرفع أحدهم بندقيته ، ومرت لحظة من الزمن كنت أسائل نفسي فيها : « أهذه هي النهاية ؟ » ثم سمعت مبارك عبد الله يقول

بصوت مرتفع ، وهو يقفز من سيارته وكانت قد توقفت فى تلك اللحظة خلف سيارتنا .

« مع تلك البندقية جانبا » فأنزل الرجل بندقيته ، وقال : « من أنتم ؟ »

فأجابه مبارك : « أنا الضابط مبارك عبد الله . وإذا لم تتنحوا عن الطريق ألهبت رؤوسكم بالرصاص » . فأطاع الرجال وتنحوا انا عن الطريق بخفة

عندما قتل ضيف

إن لمبارك شهرة واسعة فى حضر موت . فقد أرسل ذات مرة ضيفا إلى إحدى حفلات الزواج فى حى عمه ، فقتل الضيف . فلما بلغ النبأ مباركا ، اشترى بندقية جديدة ، ومقدارا من الرصاص ، وتوجه ليثأر لشرفه طبقا لما تخوله التقاليد القبلية من الحقوق . وبعد سنة كاملة استطاع أن يريح ضميره مرة أخرى بعد أن قتل ثلاثة من أفراد عائلته كانوا مسئولين عن إراقة دم ضيفه

كان مبارك يركب دائما بجانب « جلادس » ، ومع أنها كانت رائدتنا فطالما توارت عن أنظارنا عند منعطفات الطرق أو فوق التلاع . ولكنى ما كنت أقلق عليها لوثوقى من سلامتها ما دام مبارك بجانبها على قيد الحياة . فقد كان شديد الإعجاب بقيادتها للسيارة . فالعربى ينظر لمن يسوق سيارة أو يطير طيارة بالإعجاب والإكبار . و« جلادس » كانت هائلة سواء أمام عجلة السيارة أو قيادة الطائرة

ففى غضون الرحلة التى قمت بها قبل سنتين منتدبا من جامعة كاليفورنيا كانت جلادس تقود سيارة من سيارات الحمل من القاهرة إلى مدينة الكاب وهى مسافة تقرب من ٥٠٠٠ ميل . وفى العام المنصرم سجلت رقما قياسيا فى الشرق الأوسط بقيامها بست رحلات فى غضون ١٠ أيام من القاهرة إلى جبل سينا . وقد رافقتها « جيفرس كافرى » السفير الأمريكى فى القاهرة فى إحدى تلك الرحلات ، فلم يستطع احتمالها ، فإنها لتمرسها بالأسفار فى الصحراء كانت تتغلب على ما يعترض سبيلها من العقبات ، ومع ذلك فقد كانت عنايتها مضاعفة بحيث لم ينفجر ولا إطار واحد من أطر السيارات أو ينكسر محور واحد فى الطريق الصخرية إلى بيحان . وهى مهارة لم أكن أتوقعها

كانت سيارتها تتقدم القافلة دائما ، بينما كنت أتنقل فى سيارة من سيارات الاستكشاف بين أضلاع الوديان ومتون الصخور ، فقد كان تخصصى العلمى الأول هو الإحاثة فكانت تستهوينى التشكيلات الجيولوجية الظاهرة العجيبة ، وبعضها يعود إلى الزمن الذى لم تكن فيه الأرض سوى كرة صخرية جرداء تلفحها الرياح

كنت فى المقدمة عندما تراءت انا « شيبام » مدينة الأبنية العالية والخصومات . فحينما بلغت بسيارتى قمة إحدى الهضاب ، وبدا منظر المدينة منبسطا أمامى على حين غرة ، كان الوقت ظهرا والحرارة محرقة ، حتى أن الإعياء كان قد أخذ مأخذه من حراستنا فلاظ الأجسام . كانت الصحراء ترقص أمام أنظارنا فى بهر الشمس ، وأبراج المدينة تبدو كأنها معلقة فى الهواء العائم تشدها خيوط من الفضة فوق الرمال

تسمى شيبام شيكاغو حضر موت ، لا لسبب سوى أن أبنيتها أعلى مافى البلاد ، فبعضها يعلو الأسوار التى تحيط بالمدينة وتحميها من هجمات قبائل الصحراء بـ ٩ أو ١٠ طبقات . والبلد قسمان : سكان المدن المستقرون ، وسكان الصحراء المتنقلون

وليس ما يميز تلك الأبنية من المضى فى الارتفاع سوى عدم سلامة الطين الذى يخلط بالقش « التبن » وبعر الإبل ، ويسلح بدعائم من الخشب . فإن العلو زيادة فى الاحتراس وليس من الضرورى لرخص مواد البناء فى شيبام . فكلما علت مرتفعا بالمعنى المادى ، سبقت فى رؤية اقتراب الأعداء

لقد سمعت قصصا عن شيبام وهى من أفظع ما شهدته بلاد العرب من الميادين الحربية الدامية ، فقد كانت ميدانا للكفاح من أجل السيطرة استمر قرنا كاملا بين قبيلتين عربيتين كبيرتين هما القعيطيون الذين انتصروا فى النهاية ، والكثيريون الذين فقدوا السلطة هناك . وهذا طرف من تلك القصص :

لسبب لا نعرفه الآن أجاز السلطان منصور حاكم شيبام الكثيرى سنة ١٨٣٠ للقعيطيين شراء قسم كبير من أملاك

المدينة، فلما استقر بهم المقام ساءت نية منصور وأخذ ينظر إلى الطارئين الجدد كمتعدين ، وبدأ يعمل فيهم السيف . هذه هي البداية . ثم ارتحل قسم من الكثيريين وعادوا بجيش اضطر معه منصور في النهاية إلى تقسيم شيبام بينه وبين الكثيريين

واستمر الهدوء حيناً من الزمان حتى بدأ منصور ، الحول القلب الذي لا يستقر على حال يتطلع للقتال ، فسولت له نفسه أن يمكر بالقميطيين فيدعو ثلاثمائة من كبارهم إلى العشاء . وكان البارود من ضمن الطعام . ولكن الخدعة لم تنطل على أحد . فإن الثلاثمائة قميطي الذين كان يرمي إلى استئصالهم ، جاءوا مع عدد كبير من الأتباع أكبر مما كان يقدر . فعاد الكفاح سيرته الأولى من جديد . ودارت الدائرة في النهاية عليه ، فشق حلقه من الأذن إلى الأذن ، وابتدأ من ذلك الحين استئصال ما بقي من الكثيريين في القاطمة في تصميم ورويه ، من غير رحمة أو شفقة ، حتى كادوا يقضون على بكرة أبيهم ، إلى أن جاء ما يسمى بصلح أنغرام قبل بضع سنين فوضع الإنجليز به حداً للقتل المنظم . لم يكن المرء ليأمن على نفسه بأن يمشي أو يركب منفرداً في شيبام نهاراً . وكان بيت كل إنسان حصنه . وإذا كنت فقيراً فإنك تقتل أعداءك بنفسك . أما إذا كنت غنياً فإنك تستأجر من يتولى قتلهم عنك . وكان القتلة دائماً ينالون جزاءهم إما مالاً أو قتلاً ، وأحياناً مالاً وقتلاً . وعند ما يصل إغناء عائلة من العائلات حداً بعيداً ، فإن المتلوين يحاولون عادة حسم الأمور بينهم وبين المنتصرين ، فيهيئون وليمة كبيرة ، وكجزء من الوليمة يحاولون الاتفاق على تأدية ديات القتلى ، وبذلك تذوب في بعض الأحيان ثروات بعض العائلات قبل أن يتم تسديد الديات

وبالرغم من وجود مبارك الذي يتولى حمايتنا أثناء رحلتنا إلى يهجان، فقد انتابني فزع شديد ذات يوم مرتين. الأولى بسبب جلادس، وبعد ذلك مباشرة بسبب البعثة كلها . كنا قد تجاوزنا شيبام ، ووصلنا إلى قلعة منفردة في بئر عسكر . وكان علينا أن نقضي الليل هناك

وبينما كنا نغادر سيارتنا ، التف حول جلادس ما يقارب عشرين امرأة كن قد جئن بابل القبيلة إلى بئر عسكر . فأخذن في شد مئزر فلادس الغريب الهيئة الأبيض الفضفاض ، وهن يتدافعن للاقتراب منها . فأفزعني تدافعهن ، ولكني عندما هرعت نحوها ارتحن لما لاحظت أنهن كن لطيفات ، وأن فضولهن كان وديا بالرغم من خشونته . وكانت فلادس تبدو في أول الأمر مندهشة ، ولكنها أخذت تضحك بعد ذلك ، فأخذن في الابتعاد عنها نوعاً ما ، وهن يؤلفن حلقة متراصة حولها ، وتركز إحداهن الأخرى ويتطلعن إليها ويتهامسن على ذات الشعر الذهبي

ثم ارتفع على حين غرة صوت إطلاق الرصاص ناحية وادي حضرموت الرملي . إنه العلامة المتوقعة للخطر الذي كنا في انتظاره منذ أن غادرنا المكلا ، فتطلعت مجلا نحو مصدر الصوت ثم أسرعت إلى بندقيتي لأني استطعت أن أشاهد على البعد سحابة من الغبار وفي وسطها دون شك بعض الرجال الأشداء على ظهور إبلهم

ع . ت

(الرسالة) نقلت شركات البرق أن الأستاذ وندل فيلبس كاتب هذا المقال قد فرهو وبعثته من اليمن إلى عدن . وظل فرار هذه البعثة حديث الناس في كل مكان، يظنون فيه الظنون، ويتلمسون له الأسباب. وقد قال مكاتب (المصري) في عدن من رسالة بعث بها إلى جريدته في الخامس عشر من هذا الشهر: «قمت بتحري الأسباب التي حملت حكومة جلالة ملك اليمن على إبعاد هذه البعثة فعلمت أن ذلك يرجع إلى أن الحكومة اليمنية كانت قد سمحت لهذه البعثة الأمريكية بالتنقيب عن الآثار في منطقة مأرب وغيرها من البلاد اليمنية بموجب اتفاقية عقدت بين الطرفين أهم بنودها أن تكون جميع الآثار التي تعثر عليها البعثة ملكا لحكومة اليمن التي ساهمت بمبالغ كبيرة في هذا المشروع العلمي الجليل . وقد بدأت البعثة عملها بعد أن وقعت على الاتفاقية بتاريخ ١٦ أبريل سنة ١٩٥١ ونجحت في العثور على آثار عظيمة . ولما أوشكت مدة الاتفاقية أن تنتهي طلب رئيس البعثة من الحكومة اليمنية أن يستمر في العمل واعدا بإلاف الأخطاء التي ارتكبها أعضاء