

الفصل السادس

أدب الرحلات البحرية عند العرب

١ - المسعودى :

هو على بن الحسين بن على أبو الحسين المسعودى ، من ذرية الصحابي عبد الله بن مسعود ، رضى الله عنه . أديب ورحال ومؤرخ وجغرافى ، قام برحلاته فى النصف الأول من القرن الرابع الهجرى ، العاشر الميلادى . توفى سنة ٣٤٦ هـ . وصف بأنه « أكثر الكتاب الجغرافيين أصالة فى القرن العاشر » ، وأنه « هيروود العرب » ، وأنه « أنموذج المراسلين الصحفيين المعاصرين الذين يذرعون الأرض » . بسبب من أسلوبه الأدبى والقصى ، ولأن فى أسلوبه « قرابة ورحمًا مع أسلوب الصحافة الحديثة » .

وقد ترجم كتابه الشهير « مروج الذهب ومعادن الجوهر » إلى اللغة الفرنسية بمعرفة « باريه دى مينار » وطبع فى تسعة مجلدات سنة ١٨٧٢ . وصدرت الترجمة الإنجليزية لسير نجر فى لندن سنة ١٨٤١ م .

وتدل مقدمة كتابه « مروج الذهب ومعادن الجوهر » على سعة أفقه وحسن اطلاعه . فقد ذكر عناوين عشرات الكتب السابقة على كتابه ونوّه بمؤلفيها وعرض لمحتوياتها ووجه إليها النقد والثناء والتقوم ، وهو نقد قائم على أسس علمية وفنية وواقعية . لهذا قال عنه كراتشكوفسكى إنه « أحاط إحاطة تامة بكل التراث الأدبى لعصره وبمختلف نواحي العلوم . غير أن ميدانه الحقيقى فيما يبدو كان الرحلات الواسعة والاتصال المباشر بمثل مختلف الطبقات . وقد شملت رحلاته جميع البلدان من الهند إلى المحيط الأطلنطى ومن البحر الأحمر إلى بحر قزوين . ومن المحتمل أن يكون قد زار الهند وأرخييل الملايو»^(١) .

على حين ذكر جورجى زيدان فى كتابه « تاريخ اللغة العربية » أنه « نشأ فى بغداد وجاء مصر ، ورحل فى طلب العلم إلى أقصى البلاد ، فطاف فارس وكرمان سنة ٣٠٩ حتى استقر فى

(١) كراتشكوفسكى ، تاريخ الأدب الجغرافى العربى ، ج ١ ، ص ١٧٧ و ١٧٨ .

اصطخر. وفي السنة التالية قصد الهند إلى ملقان والمنصورة ، ثم عطف إلى كنيابة فصيمور
فسرنديب (سيلان) . ومن هناك ركب البحر إلى بلاد الصين . وطاف البحر الهندي إلى
« مداغسكار » وعاد إلى عمان . ورحل رحلة أخرى سنة ٣١٤ إلى ما وراء أذربيجان وجرجان ثم
إلى الشام وفلسطين . وفي سنة ٣٣٢ جاء أنطاكية والثغور الشامية إلى دمشق . واستقر أخيراً
بمصر . ونزل القسطنطية سنة ٣٤٥ . وتوفي السنة التالية .

ومع أن « رحلات المسعودي كما رأينا تشمل ميداناً واسعاً ووجدت انعكاساً كبيراً في
مؤلفاته . ولكن بالرغم من هذا فقد دخل اسمه في التاريخ لا كرحالة بل ككاتب »^(١) وقال
عنه كراتشكوفسكي أيضاً إنه « كان أديباً قبل كل شيء وناشراً للمعارف على منهج الجاحظ أو
ابن الفقيه مع ميل أكثر نحو الجدية ونحو الأسلوب القصصي . فهو قصاص ماهر .. »^(٢) وقال
إن فصول كتابه « مروج الذهب ومعادن الجوهر » عن البحار والأنهار « يغلب عليها الطابع
الجغرافي » وإنه « يقف على قمة المعارف الجغرافية لعصره وكان دائماً يتطلع إلى الحصول على
أحدث المعلومات عن البلاد التي لم يزرها بنفسه . وطريقته في التأليف تعتمد على العرض
الأدبي لا على الإسناد . ومن ثم فإنه نادراً ما يشير إلى مصادره . وما من شك في أن مجال
اطلاعه وقراءته كان واسعاً .. »^(٣)

وقال ابن شاكرفي « فوات الوفيات » وابن النديم في « الفهرست » إنه مؤرخ . ونوه به
جورجى زيدان قائلاً : « ولم يقتر في أثناء أسفاره عن الاستقصاء والبحث واكتساب العلوم
على اختلاف مواضيعها . فجمع من الحقائق التاريخية والجغرافية ما لم يسبقه إليه أحد » . وقال
محمد محيي الدين عبد الحميد ، محقق كتابه « مروج الذهب ومعادن الجوهر » إنه يعتمد في
كتابه على مصدرين : « أحدهما جملة من كتب العلماء الذين سبقوه بالتدوين . وقد أشار إلى
أكثر هذه الكتب في مطلع هذا الكتاب ، وبين مقدار أهميتها في نظره . والمصدر الثاني ، وهو
في الأكثر عندما يريد أن يحددك عن عادات بعض البلدان أو حاصلاتها ، أحاديث الناس
كأبراً عن كبار »^(٤) . وعدد محيي الدين في مقدمته بعض كتبه ، أهمها كتابه الكبير « أخبار

(٢) المرجع السابق ، ص ١٨٦ .

(٣) المصدر السابق ، ص ١٨١ .

(٤) المصدر السابق ، ص ١٨٣ .

(٥) محمد محيي الدين عبد الحميد ، مقدمة كتاب « مروج الذهب ومعادن الجوهر » - ج ١ ، ص ٥ .

الزمان « (٣٠ جزء) » والكتاب الأوسط « المفقودين ، وقد أوجز المسعودى فى كتابه « مروج الذهب ومعادن الجواهر » ما جاء بهذين الكتابين . كما تحدث كراتشكوفسكى عن كتاب ثالث للمسعودى هو « التنبيه والإشراف » ، وقال إنه « يعكس مادة جغرافية بالمعنى الصحيح » ، وإنه « يقدم لنا فيه خلاصة وافية لمعارفه وتحليلاً لكل مؤلفاته »^(٦) . وقال إنه اختتم مقدمة هذا الكتاب بأربعة أبيات من شعر أبى تمام ، نطالع فى البيتين الأولين منها صوت الشاعر القومى :
 خليفة الخضر من يربح على وطن فى بلدة فظهور العيس أوطانى
 بالشام قومى وبغداد الهوى وأنا بالرقتين وبالفسطاط إخوانى

وفى البيتين الأخيرين يعلو صوت الأديب الرحال :

فغربت حتى لم أجد ذكر مشرق وشرقت حتى قد نسيت المغاربا
 خطوط إذا لاقيتهم رددنى جريحاً كأنى قد لقيت الكتاببا

وقال كراتشكوفسكى إن « الأبيات الأخيرة لأبى تمام التى يجتزم بها المسعودى مقدمته تدل دلالة واضحة على مبلغ اهتمامه بالعرض الأدبى الذى يحتل بالنسبة له المكانة الأولى » . فنحن إذن أمام نموذج عظيم لأديب عربى رحال جمع بين الأسلوب الأدبى والمعلومات العلمية . وقد تميز المسعودى بأنه كان يقف موقف الناقد من مصادره وليس موقف الناقل ، وعرف بأخذه المعلومات الجغرافية والتاريخية والأدبية من المصادر الحية للمسافرين والتجار والرحالة ، كما فعل فى روايته لقصص ومعلومات أبناء الخليج البحارة من السيرافيين والعمانيين وقصص التجار العرب . ويحفل كتابه « مروج الذهب ومعادن الجواهر » بذكر رحلاته البحرية ، ومقارناته ومعلوماته المعتمدة على كتب سابقه وأقوال معاصريه ، ومعلوماته الواقعية المستمدة من رحلاته التى امتدت من الهند إلى المحيط الأطلنطى ومن البحر الأحمر إلى بحر قزوين ، ومن عمان إلى الصين . فقد عنى المسعودى بتدوين أحاديث رجال البحر والرحالة العرب ، قائلاً بأنه لم يترك أحداً ممن شاهد من التجار وأرباب المراكب إلا سأله عن ذلك .

ويقول الدكتور حسين فوزى ، فى كتابه « حديث السندباد القديم » ، إن المسعودى هو أحد الجغرافيين والمؤرخين العرب الذين نقلوا معلوماتهم البحرية من قصص التاجر سليمان .

(٦) كراتشكوفسكى ، تاريخ الأدب الجغرافى العربى ، ج ١ ، ص ١٧٨ .

الأثر العربي الأول الكامل في أدب البحر العربي ، وإن ما ذكره هؤلاء الجغرافيون والمؤرخون العرب « على أساس المعرفة الشخصية لبعض المواضيع التي يذكرونها ، فإنهم أيضاً ينقلون الكثير عن ذلك الأثر العربي الأول ، بلفظه ومعناه في بعض الأحيان ، وبما يكاد يكون لفظه ومعناه في البعض الآخر »^(٧). ويضيف الدكتور حسين فوزي أيضاً أنه بدأ بنقل الفقرات البحرية من مخطوط التاجر سليمان ابتداءً من الصفحة الثالثة « إذ يبدو أن الصفحات الأولى ، ومنها صفحة العنوان ، دخيلة عليه . وقد راعى فران حين نشر ترجمة جديدة للكتاب في سنة ١٩٢١ ، ان يستعير من (مروج الذهب) فقرات يسد بها النقص . ولكننا نفضل هنا أن نبدأ بوصف البحر الثالث ، وهو أول ما جاء في المخطوط مما بقي من كلام سليمان ، تاركين وصف بحر فارس وبحر لاروى لقراء المسعودي »^(٨). وهي ملحوظة ، وإن كانت غريبة تتعلق بالأمانة العلمية ، إلا أنها توضح السياق الواحد الذي جرت فيه قصص التاجر سليمان وبعض الأبواب البحرية في كتاب المسعودي « مروج الذهب ومعادن الجوهر » . ونحن نلاحظ بالفعل انساق بعض كتابات المسعودي البحرية مع أسلوب ومحتويات مخطوط التاجر سليمان . وهي على أي حال لا تخرج عن نهج المسعودي في كتابه « مروج الذهب ... » من الاستعانة بالمصادر المكتوبة بدون إسناد ، مع أنه ذكر بعض مؤلفيها في المقدمة ، ومن أخذ بقية المعلومات الأخرى من المصادر الحية للبحارة والتجار والرحالة العرب ، التي شكلت الجانب الأكبر من مؤلفه . وقد تحدث المسعودي ، في مقدمة كتابه « مروج الذهب ومعادن الجوهر » ، عن أهمية الرحلات والأسفار في طلب العلم « وليس من لزم جهة وطنه وقنع بما نعى إليه من الأخبار عن إقليمه ، كمن قسم عمره على قطع الأقطار ، ووزع أيامه بين تقاذف الأسفار ، واستخراج كل دقيق من معدنه ، وإثارة كل نفيس من مكمنه »^(٩) كما تحدث ، في تلك المقدمة أيضاً ، عن مشاق الرحلات « من تقاذف الأسفار ، تارة على متن البحر ، وتارة على ظهر البر ، مستعلمين بدائع الأمم بالمشاهدة ، عارفين خواص الأقاليم بالمعاينة ، كقطعنا بلاد السند والزنج والصنف والصين والزابع ، وتقحطنا الشرق والغرب : فتارة بأقصى خراسان ، وتارة بوسائط أرمينية وأذربيجان والران والبيلقان ، وطوراً بالعراق ، وطوراً بالشام ... فسرى في الآفاق . سرى

(٧) الدكتور حسين فوزي ، حديث السندباد القديم ، ص ٢٢ .

(٨) المصدر السابق ، ص ٢٣ .

(٩) المسعودي ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، ج ١ ، ص ٩ .

الشمس في الإشراف ، كما قال بعضهم :
 تيمم أقطار البلاد ، فتارة لدى شرقها الأقصى ، وطورًا إلى الغرب
 سرى الشمس لا ينفك تقذفه النوى إلى أفق ناء يقصر بالركب^(١٠)

وخصص المسعودي عددًا من أبواب كتابه ، « مروج الذهب ومعادن الجوهر » ، لذكر
 البحار وتصوير عالم البحر أديبًا وملاحياً وجغرافياً وتاريخياً ، مثل أبواب : « ذكر الأرض
 والبحار » ، « ذكر الأخبار عن انتقال البحار » ، « ذكر جمل من الأخبار عن البحر
 الحبشي » ، « ذكر تنازع الناس في المد والجزر » ، « ذكر بحر الروم » ، « ذكر جمل من
 الأخبار عن البحار وما فيها وحولها من العجائب والأمم » ، وغيرها من أبواب الكتاب الأخرى
 الخاصة بالبحار . وقد جمع المسعودي في أبواب كتابه الخاصة بالبحار ، بين أدب البحر وأدب
 الرحلات البحرية ، وبين المعلومات التاريخية والجغرافية الواردة في صياغة أدبية ممتعة
 ومفيدة ، تتجلى فيها الأسطورة والقصة الواقعية .

ففي الباب الثالث ، من كتاب « مروج الذهب ومعادن الجوهر » ، وهو بمثابة الباب
 الأول ، لأن الباب الأول يقوم بمهمة التمهيد ، ذكر جوامع أغراض هذا الكتاب ، والباب
 الثاني تقديم « ذكر ما اشتمل عليه هذا الكتاب من الأبواب » . في الباب الثالث يروى
 المسعودي رؤية علماء الإسلام للماء كأصل الأشياء ، وأن الله خلق الأرض على حوت ،
 فيقول « روى عن ابن عباس وغيره : أن أول ما خلق الله عز وجل الماء ، وكان عرضه عليه .
 فلما أراد أن يخلق الخلق أخرج من الماء دخانًا ، فارتفع اللسخان فوق الماء فسماه سماء . ثم أيسس
 الماء فجعله أرضاً واحدة ، ثم فتقها فجعلها سبع أراضين ، في يومين (الأحد والاثنين) .
 وخلق الأرض على حوت ... » و « والحوت في الماء .. » ، « فاضطرب الحوت فترزلت
 الأرض .. » ثم يقول إن الله تعالى « خلق في كل سماء خلقها من الملائكة والبحار وجبال
 البرد .. » وإن « تحت العرش بحر تنزل منه أرزاق الحيوان ، يوحى الله تعالى إليه فيمطر ما شاء
 الله من سماء إلى سماء ، حتى ينتهي إلى موضع يقال له الأبرم ، فيوحى الله إلى الريح فتحمله
 فتغريبه . وتحت سماء الدنيا بحر من ماء يطفح فيه من الدواب مثل ما في بحور الأرض
 مستمسك بالقدرة .. » « وأرسل الله إلى الجن - وهم حزب إبليس - قبلا من الملائكة

فطردهم إلى جزائر البحار وقتلوا من شاء الله منهم...»^(١١) هذه هي الرؤية الأسطورية لعالم البحر والجزر البحرية ، كما يصورها المسعودي في مستهل كتابه « مروج الذهب ومعادن الجواهر » .

وفي الرؤية العلمية يعرض المسعودي ، في باب « ذكر الأرض والبحار » ، ما قاله بطليموس عن البحار ، في أسلوب تقريرى مباشر ، فيقول « إن عدد البحار المحيطة بالأرض خمسة » ، و « إن في البحر الحبشى جزائر متصلة نحوًا من ألف جزيرة يقال لها الديبجات عامرة كلها » ، و « إن ابتداء بحر مصر من الروم إلى بحر الأصنام النحاس » ، وإن « في البحار ما هو معمور بالحيوان ، ومنها ما ليس بمعمور ، وهو أوقيانوس البحر المحيط » . وإن بطليموس صور هذه البحار ، في كتابه ، بألوان وأشكال مختلفة ، وإن أكثر حكماء الهند واليونان اتفقوا على « أن البحر مستدير على مواضع الأرض »^(١٢) .

ويروى المسعودي ، في باب « ذكر الأخبار عن انتقال البحار ، وجمل من أخبار الأنهار الكبار » ، حكايات البحارة العرب ، من السرافيين والعانيين ، عن تدفق مياه النيل في البحر الأبيض المتوسط وما يحمله النيل من تماسيح إلى البحر ، قائلًا : « وذكر جماعة من نواخذة هذا البحر من السرافيين والعانيين ، وهم أرباب المراكب ، أنهم يشاهدون في هذا البحر - في هذا الوقت الذى فيه زيادة النيل بمصر ، أو قبل الأوان بمدة يسيرة - ماء يخرق هذا البحر ويشقه من شدة جريانه ، يخرج من جبال الزنج ، عرضه أكثر من ميل عذبًا حلواً ، يتكرر في إبان الزيادة بمصر وصعيدها ، فيها الشوهمان ، وهو الخساح الكائن في نيل مصر ، ويسمى أيضًا الورل » . ويقرن المسعودي هذه الرؤية الواقعية بمعلوماته العلمية ، ويوجه النقد العنيف إلى ما قاله الجاحظ في كتابه « الأمصار وعجائب البلدان » من أن « نهر السند من نيل مصر » نظرًا لما يحتويه من تماسيح . فيرفض هذه الحجة ، ويذكر مجرى نهر السند من المنبع إلى المصب ، ويصف كتاب الجاحظ بأنه « كتاب في نهاية الغثاة ، لأن الرجل لم يسلك البحار ، ولا أكثر الأسفار ، ولا تقرأ المسالك والأمصار ، وإنما كان حاطب ليل ، ينقل من كتب الوراقين »^(١٣) . هذا هو أسلوب المسعودي العلمى والنقدى في تحليل أقوال سابقه وتفنيدها في

(١١) المصدر السابق ، ص ٢١ و ٢٢ .

(١٢) المصدر السابق ، ص ٦٦ و ٦٧ و ٦٩ .

(١٣) المصدر السابق ، ص ٧٤ .

ضوه علمه وأسفاره ورحلاته ومعلوماته المستمدة من الواقع ، وهو يدلنا على المستوى الفكرى الذى بلغه المسعودى بفكره العلمى والنقدى والواقعى ، بعد أن عرضنا لبعض تصوراته الأسطورية لعالم البحار .

ويمزج المسعودى الصياغة الأدبية القصصية بالمعلومات الواقعية المستمدة من البحارة ومن رحلاته البحرية ، فى الباب الخاص بالبحر الحبشى أو بحر الهند ، ويحدده بأنه يمتد « من أقصى الحبش إلى أقصى الهند والصين » . فيروى المسعودى قصص وأحاديث أصحاب المراكب ورجال البحر العرب من العانيين والسيرافيين ، كما يمزج بين رواياتهم وملاحظاته العملية . ويقول المسعودى إنه « ليس فى المعمور أعظم من هذا البحر ، وله خليج متصل بأرض الحبشة يمتد إلى ناحية بربرى من بلاد الزنج والحبش ، ويسمى الخليج البربرى ، طوله خمسمائة ميل ، وعرض طرفيه مائة ميل » . ويفرق المسعودى بين هذا الخليج البربرى وبين البربر بالمغرب فى الجانب الآخر من أفريقيا . ثم يقول إن « أهل المراكب من العانيين يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قبلو من بحر الزنج » وإن « العانيين الذين ذكرنا من أرباب المراكب يزعمون أن هذا الخليج المعروف بالبربرى - وهم يعرفونه ببحر بربرى ، وبلاد جفونى - أكثر مسافة مما ذكرنا ، وموجه عظيم كالجبال الشواحق ، فإنه موج أعمى ... يريدون بذلك أنه يرتفع كارتفاع الجبال ، وينخفض كأخفض ما يكون من الأودية ، لا ينكسر موجه ولا يظهر من ذلك زيد ، كتكسر أمواج سائر البحار . ويزعمون أنه موج مجنون . وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان عرب من الأزدي ، فإذا توسطوا هذا البحر ودخلوا بين ما ذكرناه من الأمواج ترفعهم وتخفضهم ، فيرتجزون ويقولون :

بربرى وجفونى وموجك الجحنون
جفونى وبربرى وموجها كما ترى

ويقول المسعودى إنه ركب السفن العربية فوق بحر الزنج الذى يقطعه السيرافيون . ويصور أهوال بحر الزنج ويذكر أسماء بعض النواخذة ، أى أصحاب المراكب ، الذين غرقوا فى هذا البحر ، قائلا : « وقد ركبنا أنا هذا البحر من مدينة سنجار ، من بلاد عمان (وسنجانر قرية بلاد عمان) مع جماعة من نواخذة السيرافيين . وهم أرباب المراكب مثل محمد بن الريدوم السيرافى ، وجوهر بن أحمد ، وهو المعروف بابن سيرة . وفى هذا البحر تلف ومن كان معه فى

مركبه . وآخر مرة ركبت فيه في سنة أربع وثلثمائة من جزيرة قنبلو إلى مدينة عمان ، وذلك في مركب أحمد وعبد الصمد أخوى عبد الرحيم بن جعفر السيرافي بميكان ، وهي محلة من سيراف ، وفيه غرقا في مركبها وجميع من كان معها . وكان ركوبى فيه أخيراً والأمير على عمان أحمد بن هلال بن أخت القتال .

ويصف المسعودى عجائب الأسماك في بحر الزنج مثل « سمك الأقال » ، وهو ضخيم الحجم إذ يبلغ طوله « نحو من أربعائة ذراع » ، وإذا هز البحر يخرج جناحه « كالقلاع العظيم والشراع » ، « والمراكب تفرع منه في الليل والنهار ، وتضرب له بالدبابد والخشب لينفر من ذلك . ولا يقضى على « سمك الأقال » سوى سمكة صغيرة تدعى « اللشك » تلتصق بأذن « الأقال » حتى تهبط به إلى قاع البحر وعندئذ يموت ويطفو على سطح البحر « فتكون كالجيل العظيم » ، « وربما تلتصق هذه السمكة المعروفة باللشك بالمركب فلا يدنو الأقال مع عظمتها من المركب ، ويهرب إذا رأى السمكة الصغيرة ، إذ كانت آفة له وقاتله » (١٤) .

ويمضى المسعودى فيذكر حيوانات البحر ، كالتمساح ، الذى قال إن ما يأكله يتحول إلى دود في بطنه ، فيخرج التمساح إلى البر ويستلق على ظهره فاغرافه ، لتأتى أنواع من طيور الماء ، « كالطيوطى والحصافى » ، فتلتقط الدود الظاهر في جوف التمساح ، وتخلصه منه . غير أن التمساح يلقى مصرعه بواسطة « دوية » ، تكمن إلى جواره على الشاطئ ، ثم تقفز في حلقه وتنفذ إلى جوفه حتى تقبض على التمساح من الداخل « فيحبط بنفسه في الأرض » ، وتلتهم أحشاه ، وتخرق جوفه وتخرج ، وقد يموت التمساح قبل أن تخرج هذه الدوية ، فتخرج بعد موته . ويصف المسعودى تلك الدوية بأنها « تكون نحواً من ذراع على صورة ابن عرس ، ولها قوائم شتى ومخالب » . ثم يعلن المسعودى أنه يمسك عن ذكر عجائب الأسماك والحيوانات البحرية التى شاهدها في رحلاته البحرية « ولولا أن النفوس تنكر ما لم تعرفه وتدفع ما لم تألفه ، لأخبرنا عن عجائب هذه البحار ، وما فيها من الحيتان والدواب ، وغير ذلك من عجائب المياه والجماد » (١٥) .

وقد عرضنا في الفصول السابقة من هذا الكتاب بعض الأساطير والقصص البحرية التى ذكرها المسعودى في « مروج الذهب ومعادن الجوهر » ، كمغامرة فتیان قرطبة ، وقصص

(١٤) المصدر السابق ، ص ٨١ ، ٨٢ .

(١٥) المصدر السابق ، ص ٨٣ .

التجار والبحارة العرب ، والروايات الأسطورية والواقعية عن بعض الظواهر والحيوانات البحرية ، كالمد والجزر ، والتنين ، وغيرها ، وكلها تؤكد غنى أدب الرحلات البحرية عند المسعودى .

أما الأبواب الأخرى الخاصة بالبحار ، فى كتاب « مروج الذهب ومعادن الجوهر » فإنه يروى فيها مشاهداته ومعلوماته عن البحار والخلجان والجزر والطرق الملاحية والمسافات والظواهر البحرية كهياج البحر وارتفاع الأمواج . ومعلوماته عن البحار كثيرة ومتنوعة . « وإن تعدد نواحي اهتمامه للدهش حقا فهو يجمع بشغف المعلومات عن اقتران البحر الأسود ببحر قزوين كما يجمعها أيضاً حول موضوع : هل يمكن لوحد القرن أن يمكث سبعة أعوام فى بطن أمه ؟ وفى الإسكندرية يبحث بالكثير من الاهتمام إنهار منارة فاروس المشهورة فى زلزال عام ٣٤٤هـ/٩٥٥م^(١٦) . فهو يستعرض أقوال سابقيه عن اتصال « البحر الخزرى » ببحر « مايطس » ، ويناقشها فى ضوء معلوماته الحية المستمدة من رحلاته البحرية ومشاهداته العملية ، كما أنه يتحرى الدقة ، فى معلوماته ، بسؤال التجار والبحارة العرب المسافرين إلى هذين البحرين . فيقول المسعودى : « ورأيت أكثر من تعرض لوصف البحار ممن تقدم وتأخر يكررون فى كتبهم أن خليج القسطنطينية الآخذ من نيطش يتصل ببحر الخزر » ولست أدرى كيف ذلك ، ومن أين قالوه ؟ أمن طريق الحدس أم من طريق الاستدلال والقياس ؟ أو توهموا أن الروس ومن جاورهم على هذا البحر الخزر ؟ وقد ركبت فيه من أبسكون ، وهو ساحل جرجان ، إلى بلاد طبرستان وغيرها ، ولم أترك ممن شاهدت من التجار ممن له أدب وفهم ومن لا فهم عنده من أرباب المراكب إلا سألتهم عن ذلك ، وكل يخبرنى أن لا طريق له إليها إلا من بحر الخزر حيث دخلت إليه مراكب الروس ونفر من أهل أذربيجان »^(١٧) .

كما تحدث المسعودى عما لسه طوال رحلاته البحرية من جزر ربابنة المراكب العرب العملية ، ومدى اختلافها عن الكتب اليونانية والفلاسفة اليونانيين ، قائلا : « ووجدت نواخذة بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلم والحبشة من السرافيين والعمانيين يخبرون عن البحر الحبشى فى أغلب الأمور على خلاف ما ذكرته الفلاسفة وغيرهم ممن حكينا عنهم المقادير والمساحة ، وأن ذلك لا غاية له » .

(١٦) كراشكوفسكى ، تاريخ الأدب الجغرافى العربى ، ج ١ ، ص ١٨٣ .

(١٧) المسعودى ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، ج ١ ، ص ٩٥ .

وذكر أيضا مشاهداته في البحار لسيطرة العرب على البحر الأبيض المتوسط (بحر الروم) ، وتمرسهم بالملاحة البحرية ، قائلا : « وفي مواضع منه شاهدت أرباب المراكب في البحر الرومي من الحربية والعمالة - وهم النواقي وأصحاب الرحل والرؤساء ومن يلي تدبير المراكب والحرب فيهم ، مثل لاوى المكئي بأبي الحرب غلام زراقة صاحب طرابلس الشام من ساحل دمشق ، وذلك بعد الثلاثمائة - يعظمون طول البحر الرومي وعرضه ، وكثرة خلجانه وتشعبه . وعلى هذا وجدت عبد الله بن وزير صاحب مدينة جبلة من ساحل حمص من أرض الشام ، ولم يبق في هذا الوقت (وهو سنة اثنتين وثلاثين وثلاثمائة) أبصر منه في البحر الرومي ، ولا أسن منه . وليس فيمن يركبه من أصحاب المراكب من الحربية والعمالة إلا وهو متفاد إلى قوله ، ويقر له بالبصر والحنق ، مع ما هو عليه من الديانة والجهاد القديم فيها » (١٨) . وأكد المسعودي معرفة العرب بالعلامات البحرية وطرق قياس الأعماق ودلائلها في اقتراب الشواطئ والجزر ، وتحدث عن علامات معرفة وجود المياه في باطن الأرض وطرق التمييز بين اقتراب الماء العذب والماء المالح .

ويروي المسعودي ، في باب « ذكر أخبار الإسكندرية وبنائها وملوكها وعجائبها » ، بعض الأساطير البحرية حول بناء الإسكندرية لمدينة الإسكندرية وحول منارة الإسكندرية القديمة . فتقول أسطورة الإسكندرية إن الإسكندر عندما حدد مكان الإسكندرية ، وجد بها آثار مدينة « إرم ذات العماد » ، وبينها يتصب عمود عظيم كتب عليه تحذير من شداد أحد ملوك عاد بأن بناء أية مدينة في هذا الموقع يهددها بالفناء . وبرغم أن الإسكندر حاول تفادي هذه النبوءة ، بأن أمر بأن يدك سور الإسكندرية كله في وقت واحد لدى سماع العمال لجرس في ساعة محددة ، إلا أن السور كان يهدم بمجرد صبه بواسطة « دواب البحر » التي كانت تخرج من البحر ليلا . فأمر الإسكندر بصنع تابوت ، له ولائتين من رجاله ممن يجيدون التصوير ، ودخلوا في هذا التابوت ، ودهن بالمواد العازلة للماء مع ترك مكان للروية من خلال الزجاج ، « وأمر فأقي بمركبين عظيمين فأخرجوا إلى لجة البحر » وأنزل التابوت ، بالحبال المشدودة إلى المركبين ، إلى قاع البحر . « فنظروا إلى دواب البحر وحيوانه من ذلك الزجاج الشفاف في صفاء ماء البحر ، فإذا هم شياطين على مثال الناس : رءوسهم على مثال رؤوس السباع ، وفي أيدي بعضهم الفئوس ، وفي أيدي بعض المناشير والمقارع ، يحاكون بذلك صناع المدينة

والفعلية وما في أيديهم من آلات البناء . فأثبت الإسكندر ومن معه تلك الصور وأحكموها بالتصوير في القراطيس ، على اختلاف أنواعها وتشوه خلقتهم وقدودهم وأشكالهم ، ثم حرك الحبال . فلما أحس بذلك من في المركبين جذبوا الحبال وأخرجوا التابوت . فلما خرج الإسكندر من التابوت وسار إلى مدينة الإسكندرية ، أمر صناع الحديد والنحاس والحجارة فصنعوا تماثيل تلك الدواب على ما كان صورته الإسكندر وصاحبه . فلما فرغوا منها وضعت الصور على العمدة بشاطئ البحر ، ثم أمرهم فبنوا . فلما جن الليل ظهرت تلك الدواب والآفات من البحر ، فنظرت إلى صورها على العمدة مقابلة إلى البحر ، فرجعت إلى البحر ولم تعد بعد ذلك «^(١٩)» . هذه هي قصة الأسطورة البحرية التي رواها المسعودي عن بناء الإسكندر لمدينة الإسكندرية .

أما منارة الإسكندرية القديمة فلها قصة أخرى ، وهي أسطورية أيضا ، ويقول المسعودي « إن الذي بناها جعلها على كرسى من الزجاج على هيئة السرطان في جوف البحر ، وعلى طرف اللسان الذي هو داخل في البحر من البر ، وجعل على أعلاها تماثيل من النحاس وغيره . وفيها تماثيل قد أشار بسببته من يده اليمنى نحو الشمس أينما كانت من الفلك ، وإذا علت في الفلك فأصبه مشيرة نحوها ، فإذا انحفضت انحفضت يده سفلا ، يدور معها حيث دارت . ومنها تماثيل يشير بيده إلى البحر إذا صار العدو منه على نحو من ليلة ، فإذا دنا وجاز أن يرى بالبصر لقرب المسافة سمع لذلك التماثيل صوت هائل يسمع من مبلين أو ثلاثة ، فيعلم أهل المدينة أن العدو قد دنا منهم ، فيرمقونه بأبصارهم . ومنها تماثيل كلما مضى من الليل والنهار ساعة سمعوا له صوتا بخلاف ما صوت في الساعة التي قبلها ، وصوته مطرب »^(٢٠) هذه هي قصة منارة الإسكندرية وتماثيلها ذات القدرات الأسطورية . وتمزج القصة بين الأسطورة والواقع ، وتكامل بقيتها بتفاصيل أقرب إلى الواقعية . فتقول إن أحد خدم ملك الروم لجأ إلى الوليد بن عبد الملك بن مروان ، ودخل في دين الإسلام ، وأفشى إليه سرا خاصا بأموال ومجوهرات ملوك عاد ، التي قال بأنها مدفونة في مغارات وسرايب تحت منارة الإسكندرية . وأن المنارة « طولها في الهواء ألف ذراع ، والمرأة على علوها والديابذة جلوس حولها . فإذا نظروا إلى العدو في البحر ، في ضوء تلك المرأة صوتوا بمن قرب منهم ، ونصبوا ونشروا أعلاما فيراها من بعد

(١٩) المصدر السابق ، ص ٢٧٨ و ٢٧٩ .

(٢٠) المصدر السابق ، ص ٢٨٠ .

عنه فيحذر الناس وينذر البلد ، فلا يكون للعدو عليهم سبيل . فأرسل الوليد بن عبد الملك جيشاً هدم « نصف المنارة من أعلاها » ، وأزال المرآة .

وبهذه الصياغة القصصية الممتعة يكتمل هذا النموذج الثرى لأدب الرحلات البحرية العربي عند المسعودي بعد أن عرضنا لرؤاه العلمية ومشاهداته البحرية وسعة اطلاعه ومقارناته ونقده لسابقه ، ودقته في النقل والرواية والتحليل ، وجمعه بين أدب البحر وعلم البحر والتاريخ والجغرافيا ، ومزجه بين الواقع والأسطورة . ونتناول في القسم التالي ، من هذا الفصل ، أدب الرحلات البحرية عند ابن بطوطة ، النموذج العظيم للرحال العربي .

٢- ابن بطوطة :

هو أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي الطنجي المعروف بابن بطوطة ، النموذج العظيم للرحال العربي . وصفه محمد بن جرير ، كاتب مؤلفه « تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار » ، بأنه « الشيخ الفقيه السائح الثقة الصدوق ، جوال الأرض ، ومخترق الأقاليم بالطول والعرض » وقال عنه أيضاً « إن هذا الشيخ هو رحال العصر ، ومن قال ، رحال هذه الملة ، لم يبعد .. » . وعده كراتشكوفسكى « آخر جغرافي عالمي من الناحية العملية ، أى أنه لم يكن نقالة اعتمد على كتب الغير بل كان رحالة انتظم محيط أسفاره عدداً كبيراً من الأقطار . وقد جاوز تجواله مقدار مائة وخمسة وسبعين ألف ميل . فهو بهذا يعد منافساً خطيراً لمعاصره الأكبر منه سنا ماركوبولو البندقى » (٢١) . وهى ملاحظة دقيقة عن هذين الرحالين العربي والأوربي ، لأن بينهما الكثير من التشابه والتقارب . فقد قام ماركوبولو برحلاته الشهيرة طوال الثلث الأخير من القرن الثالث عشر . على حين بدأ ابن بطوطة رحلاته في الربيع الأول من القرن الرابع عشر . وكان كلاهما في مستهل الشباب عند بدء الرحلات . فما ركوبولو كان في التاسعة عشرة ، وكان ابن بطوطة في الثانية والعشرين . وقد استغرقت رحلات كل منهما نحو ثلاثين عاماً . ويشترك كل منهما في البداية الدينية للرحلات . فالهدف الأول لرحلات ماركوبولو كان الحصول على الزيت المقدس من باب عكا ، وإبلاغه برسالة الخان الأعظم قبلاى إمبراطور التتار التى يطلب فيها من البابا إيقاد

(٢١) كراتشكوفسكى ، تاريخ الأدب الجغرافى العربى ، ج ١ ، ص ٤٢١ .

راهبين للتبشير بالدين المسيحي في بلاده . وستناول رحلاته البحرية بالتفصيل في آخر فصول هذا الكتاب . كذلك كان الهدف الأول لرحلات ابن بطوطة القيام بالحج ، وقد حج أربع مرات خلال رحلاته ، كما هو الحال عند الرحالة العرب بعد الإسلام . ثم تعددت أهداف الرحلات واتسعت لطلب العلم والمعرفة الواقعيين . كما أن كلا منها بدأ رحلته من البحر الأبيض المتوسط ، وانتهى به المطاف في الصين . فانطلق ماركوبولو من البندقية الواقعة على الساحل الشمالي للبحر الأبيض المتوسط ، وقام ابن بطوطة من طنجة المطلقة على الساحل الجنوبي لهذا البحر . وقدم كل منهما معلومات وإضافات جديدة في الجغرافيا والأساطير والأدب الشعبي وأدب الرحلات وأدب البحر . كما أنهما لم يدونا يوميات وأحداث رحلاتهما ، بل أملياها على آخرين ، بعد عودتهما من تلك الرحلات الطويلة . فقد أملاها ماركوبولو خلال سجنه لمدة ثلاث سنوات في جنوة ، على زميله السجين « ستيجيلو » . وأملاها ابن بطوطة على « محمد ابن محمد بن جزى الكلبي » كاتب السلطان أبي عنان سلطان مراکش ، بناءً على أمر السلطان . ولا شك أن هذين الكاتبين اشتركا في الصياغة الأدبية للرحلات . وقد اعترف محمد بن جزى بهذه الصياغة صراحة في مقدمة كتاب الرحلات قائلا : « وصدر الأمر العالی لعبد مقامهم الكريم المنقطع إلى بابهم المستشرف بخدمة جنابهم . محمد بن محمد بن جزى الكلبي أعانه على خدمتهم ، وأوزعه شكر نعمتهم ، أن يضم أطراف ما أملاه الشيخ أبو عبد الله من ذلك في تصنيف يكون على فوائده مشتتلا ، ولئيل مقاصده مكملًا ، متوخيا تفيح الكلام وتهذيبه معتمداً إيضاحه وتقريبه ليقع الاستمتاع بتلك الطرف ، ويعظم الانتفاع بدارها عند تجريده عن الصدف ، فامتثل ما أمر به مبادراً ، وشرع في منله ليكون بمعونة الله عن توفية الغرض منه صادراً ، ونقلت معاني كلام الشيخ أبي عبد الله بألفاظ موفية للمقاصد التي قصدتها ، موضحة للمتاحي التي اعتمدها ، وربما أوردت لفظه على وضعه فلم أخل بأصله ولا فرعه ، وأوردت جميع ما أورده من الحكايات والأخبار ، ولم أتعرض لبحث عن حقيقة ذلك ولا اختبار ، على أنه سلك في إسناد صاحبها أقوم المسالك ، وخرج عن عهدته سائرهما بما يشعر من الألفاظ بذلك وقيد الشكل من أسماء المواضع والرجال بالشكل والنقط ، ليكون أنفع من التصحيح والضبط ، وشرحت ما أمكنتني شرحه من الأسماء العجمية لأنها تلتبس بعجمتها على الناس ، ويخطئ في فك معناها معهود القياس .. » (٢٢) .

(٢٢) محمد بن جزى ، مقدمة رحلة ابن بطوطة « تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار » ، ص ١٣ .

أى أن محمد بن جزى سجل كل ما أملاه عليه ابن بطوطة من وقائع رحلاته بدون أن يتدخل في موضوعها ، ولكنه قام بتنقيح بعض كلام ابن بطوطة وصاغه لغويًا وأدبيًا بغية الإيضاح والإمتاع على حين ترك البعض الآخر من رواية ابن بطوطة على حاله فلم يغير فيه لفظاً أو لم يبدل في أسلوبه . والقارئ لرحلات ابن بطوطة سيلاحظ بوضوح الفارق بين أسلوب ابن جزى المتقعر وأسلوب ابن بطوطة البسيط المعبر عن حيوية الرحالة ولغته القصصية . كما أن ابن جزى كثيراً ما يذكر اسمه على الفقرات المعدلة . وإليه يرجع الكثير من الحشو والمقتطفات الدخيلة على وقائع الرحلات ، كآيات الشعر والنقل عن كتب الرحلات العربية السابقة عليه .

وتعرضت المعلومات والوقائع والمعارف الواردة في رحلات ابن بطوطة ، مثلما تعرضت رحلات ماركوبولو ، لبعض الشكوك في صحتها . فأبدى بعض الباحثين تشككهم في صحة الجانب الخاص بالرحلة إلى الصين ، وزعم البعض الآخر أن الرحلة إلى الصين مختلفة ، وأن ابن بطوطة لم يزر الصين . فقال « شيفير » : « إن القليل من رواياته عن الصين يستأهل الاهتمام » . وزعم الباحث الفرنسي « فيران » أن ابن بطوطة لم يزر الهند الصينية ولا الصين بل لفق روايته عنها بدون توفيق يذكر من مصادر مختلفة . أما الباحث الياباني « يا ماموتو » ، فذهب إلى أن ابن بطوطة مزج بعض معلومات رحلته المأخوذة عن مصادر صينية بملاحظاته المباشرة عن الصين ، أى أنه لم يؤيد مزاعم « فيران » في عدم ذهاب ابن بطوطة إلى الصين . بل إن ابن خلدون نفسه أشار إلى تكذيب معاصره ابن بطوطة لما جاء في رحلاته قائلاً : « فتناجى الناس بتكذيبه ولقيت أيامئذ وزير السلطان فارس بن وردار البعيد الصيت ففاوضته في هذا الشأن وأريته إنكار أخبار ذلك الرجل لما استفاض في الناس من تكذيبه فقال لي الوزير إياك أن تستنكر مثل هذا من أحوال الدول بما أنك لم تره .. » غير أن ابن خلدون لم يأخذ بمزاعم الناس في تكذيبهم لما جاء برحلات ابن بطوطة ، وقال إن عدم واقعيتها ليس مبرراً كافياً لرفضها ، وإن « كثيراً مما يعترى الناس في الأخبار كما يعترهم الوسواس في الزيادة عند قصد الإغراب كما قدمناه أول الكتاب فليرجع الإنسان إلى أصوله وليكن مهيمناً على نفسه ومميزاً بين طبيعة الممكن والمنتهى بصريح عقله ومستقيم فطرته فما دخل في نطاق الإمكان قبله وما خرج عنه رفضه وليس مرادنا الإمكان العقلي المطلق فإن نطاقه أوسع شئاً فلا يفرض حداً بين الواقعات وإنما مرادنا الإمكان بحسب المادة التي للشئ فإذا نظرنا أصل الشئ وجنسه وصنفته

ومقدار عظمة قوته أجريتنا الحكيم من نسبة ذلك على أمواله وحكمتنا بالامتناع على ما خرج من نطاقه .. » .

كما دافع كراتشكوفسكى عن رحلات ابن بطوطة وفند أقوال المشككين في صحتها قائلاً إن « من الصعب القول بأن ابن بطوطة من غير أن يزور الصين قد وجد أن هناك ما يضطره إلى القول بأنه قد التقى فيها برجل من أهل سبته ثم يذكر اسمه بالتفصيل كما يذكر أيضاً أنه قابل أخصاً لذلك الشخص نفسه بالسودان العربي . مما لا ريب فيه أن الكلام يدورها هنا عن شخصيات حقيقية كانت معروفة للكثيرين بمراكش عند رجوع ابن بطوطة إليها فلم يكن بوسعهم إذن أن يفكر في تعريض سمعته للثلب من أجل دافع تافه كهذا » (٢٣) وقد ذكر ابن بطوطة حقا أسماء كثيرين من العلماء والتجار من معاصريه الذين التقى بهم في رحلته إلى الصين ، وهي قرائن تؤكد قيامه بالرحلة ، كما أن معظم روايته لهذه الرحلة يدخل في باب الملاحظات الخاصة بالأديب الرحالة وانطباعاته بما يرى وما يسمع ، من مشاهدات ومعلومات جديدة وعجيبة أيضاً .

هكذا أثار رحلات ابن بطوطة اهتمام المستشرقين والباحثين الأجانب ، في حين لم ينل حقه من العناية لدى أقرانهم العرب ، فيما عدا ابن خلدون معاصره الذي التقى به وتحدث عنه في مقدمته المعروفة . فجاء الاهتمام به من أوروبا ، بعد أن عثر الفرنسيون على بعض مخطوطاته عند احتلالهم للجزائر ودخولهم قسطنطينية ، وضموا نسختين كاملتين بخط ابن جزى ، كاتب الرحلات ، للمكتبة الأهلية بباريس ، وترجموا الرحلات كاملة إلى اللغة الفرنسية ونشروها في أربعة أجزاء في السنوات ١٨٥٣ - ١٨٥٨ . وصدرت مؤخراً في القرن العشرين (١٩٢٩) ، ترجمة إنجليزية للرحلات قام بها المستشرق الإنجليزي « السير هاملتون جب » ، و ترجمة تشيكية لإيفان هريك وأخرى إيطالية لغابرييلي (١٩٦١) . وقبل ذلك نشر ملخص للرحلات قام به عالم عربي يدعى « البيلوف » ، كما يقول كراتشكوفسكى ، ومنه تعرفت أوروبا على ابن بطوطة ، ثم ترجمته وطبعته في القرن التاسع عشر فترجمه العالم الإنجليزي لى سنة ١٨٢٩ وترجمه العالم اليرتغالي مورا سنة ١٨٤٠ - ١٨٥٥ . أما الطبقات العربية فقد تأخرت حتى القرن العشرين عندما قام فؤاد البستاني بنشر أول طبعة عربية حديثة من الرحلات في بيروت سنة ١٩٢٧ ، وقد اعتمدنا على نسخة حديثة من هذه الطبعة العربية كمصدر لهذا القسم من الكتاب .

(٢٣) كراتشكوفسكى ، تاريخ الأدب الجغرافي العربي ، ج ١ ، ص ٤٢٩ .

تفرد رحلات ابن بطوطة بين سائر الرحلات العربية ، بمميزات عظيمة مثل طول زمن الرحلة إذ استغرقت نحو ثلاثين سنة فبدأت عام ٧٢٥ وانتهت عام ٧٥٤ هجرية ، وشغلت أخصب سنوات عمر صاحبها من مطلع الشباب إلى الكهولة . وطول المسافة نحو ١٧٥ ألف ميل ، واتساعها لتشمل قارتي أفريقيا وآسيا ، من طنجة إلى الصين ومن شمال أفريقيا إلى قلبها وتضمنت ثلاثة اتجاهات . الأول : من مدن الشمال الأفريقي حتى دمياط ، ومن دمياط عبر فرع النيل إلى القاهرة وأسوان ، ومن أسوان إلى ميناء عيذاب على البحر الأحمر ثم العودة إلى القاهرة ومنها إلى فلسطين (القدس) وسوريا ، حلب وأنطاكية واللاذقية ، ثم الحجاز (مكة والمدينة) للحج وزيارة قبر الرسول ، وتمتد الرحلة إلى العراق وفارس فالعودة للحج مرة ثانية والابحار عبر البحر الأحمر إلى الساحل الشرقى لأفريقيا والعودة إلى اليمن والسواحل العربية والخليج وعمان والبحرين ، وزيارة مكة للمرة الثالثة ثم عبور البحر الأحمر إلى الساحل المصرى ومنه إلى القاهرة ، وفي الاتجاه الثانى من رحلاته توجه ابن بطوطة إلى الشام وتركيا وآسيا الصغرى حتى البحر الأسود وغيره ليصل شبه جزيرة القرم مروراً بروسيا الجنوبية ومنها إلى القسطنطينية وتغلغل في آسيا حتى وصل إلى أفغانستان والهند ثم واصل الرحلة إلى الصين التى حاول أن يصلها برا فلم يوفق ، فوصل إليها بحراً ، وبدأت رحلته البحرية إلى الصين من كلكتا إلى جزر الملديف فيلان وأندونيسيا ومنها إلى كانتون الصينية . وفي العودة استقل سفينة مارا بسومطرة حتى ظفار في جنوب الجزيرة العربية ثم الحجاز ليحج للمرة الرابعة فأيران والعراق والشام ومصر وتونس وزار جزيرة سردينيا وتعرض في البحر للصوص البحر ولكنه نجا منهم ووصل إلى مدينة « فاس » المغربية . أما الاتجاه الثالث والأخير فيتوزع بين عبور مضيق جبل طارق إلى غرناطة وبين الجوس داخل أفريقيا حتى مالى والعودة إلى فاس في نهاية عام ٧٥٤ الهجرى (١٣٥٣م) حيث استقر بفاس نحو خمسة وعشرين سنة حتى توفي في ٧٧٩ هـ (١٣٧٧م) .

وتضمنت رحلات ابن بطوطة اكتشافات ومعلومات جغرافية ظلت المرجع الوحيد عن بعض أقطار أفريقيا وآسيا حتى أضاف إليها الرحالة الأوربيون في القرن التاسع عشر . وستتقى من هذه الرحلات الكبيرة ما يتصل منها بأدب الرحلات البحرية ، طبقاً لموضوعنا عن أدب البحر .

يتركز أدب الرحلات البحرية عند ابن بطوطة في رحلته البحرية من الهند إلى الصين ،

وتحتل هذه الرحلة مساحة كبيرة من رحلاته . وفيها يسجل انطباعه ومعلوماته عن البحر وعالمه وسفنه وجزره وأهله وحيواناته وأساطيره وعجائبه وما إلى ذلك من معطيات عالم البحر الثرى . ولا يعنى هذا أن البحر لا يتواجد فى الأجزاء الأخرى من رحلات ابن بطوطة ، بل تتوزع فى صفحات الرحلات الكثير من أحاديث ابن بطوطة عن البحر وعادات أهل البحر وسكان السواحل والجزر والسفر بالبحر الذى تمرس به فى بعض المراحل الأخرى من الرحلات . مثل ما ذكره عن عادات أهل ظفار وسلطانها فى استقبال المراكب الآتية إلى ساحل ظفار وطرقهم فى جذب أصحابها وقادتها وركابها إلى الرسو بساحلهم : « ومن عاداتهم أنه إذا وصل مركب من بلاد الهند أو غيرها خرج عبيد السلطان إلى الساحل وصعدوا فى صنبوق إلى المركب ، ومعهم الكسوة الكاملة لصاحب المركب ، أو وكيله ، وللربان ، وهو الرئيس ، وللكرانى ، وهو كاتب المركب ، ويؤتى إليهم بثلاثة أفراس فيركبونها ، وتضرب أمامهم الأبطال والأبواق من ساحل البحر إلى دار السلطان ، فيسلمون على الوزير وأمير جندار ، وتبعث الضيافة لكل من بالمركب ثلاثاً ، وبعد الثلاث يأكلون بدار السلطان ، وهم يفعلون ذلك استجلاباً لأصحاب المراكب .. (٢٤) (ص ٢٦٠) ومثل حديثه عن رحلته البحرية إلى عمان فى مركب صغير ونزوله « بمرسى حاسك » ، ومعلوماته عن عرب حاسك الذين يعيشون على صيد السمك « وعندهم شجر الكندر ، وهو رقيق الورق ، وإذا شرطت الورقة منه قطر منها ماء شبه اللبن ، ثم عاد صمغاً ، وذلك الصمغ هو اللبان ، وهو كثير جدا هنالك ، ولا معيشة لأهل ذلك المرسى إلا من صيد السمك وسمكهم يعرف باللحم ، وهو شبيه كلب البحر ، يشرح ويقدد ويقنات به ، ويوتهم من عظام السمك ، وسقفها من جلود الجمال » . ثم يصف غرائب الرحلة البحرية قائلا : « وسرنا من مرسى حاسك أربعة أيام ووصلنا إلى جبل لمعان ، وهو فى وسط البحر ، وبأعلاه رابطة مبنية بالحجارة ، وسقفها من عظام السمك ، وبخارجها غدير ماء يجتمع من المطر » (٢٥) .

كذلك ما ذكره ابن بطوطة عن هرمز وعيون الماء فى الجزيرة القريبة منها وكيف يحمل أهلها هذا الماء العذب فى القرب على ظهورهم إلى البحر ويحملونها فى القوارب إلى المدينة . وما رواه عن رأس سمكة ضخمة معلقة على باب المسجد ، تبدو عيناها كبابين يمر منها الناس ذهاباً

(٢٤) رحلة ابن بطوطة ، ص ٢٦٠ .

(٢٥) المصدر السابق ، ص ٢٦٧ .

وإيابا . و سرده لقصة الحرب البحرية بين سلطان هرمز وأخيه . ومثل تصويره الدقيق لأعمال الغوص على الجواهر التي يقوم بها سكان « سيراف » من « عرب بني سفاف » في المياه البحرية بين سيراف والبحرين في شهرى أبريل ومايو من كل سنة . فيقول إن التجار يحضرون مع الغواصين في قوارب كثيرة من فارس والبحرين والقطيف « ويجعل الغواص على وجهه مها أراد أن يغوص شيئاً يكسوه من عظم الغليم ، وهى السلحفاة ، ويصنع من هذا العظم أيضاً شكلاً شبه المقرض يشده على أنفه ، ثم يربط حبلًا في وسطه ، ويغوص . ويتفاوتون في الصبر في الماء ، فمنهم من يصبر الساعة والساعتين فما دون ذلك ، فإذا وصل إلى قعر البحر يجد الصدف هنالك فيما بين الأحجار الصغار مثبتا في الرمل ، فيقتلعه بيده ، أو يقطعه بمحديدة عنده معدة لذلك ، ويجعلها في مخللة جلد منوطة بعنقه ، فإذا ضاق نفسه حرك الحبل ، فيحس به الرجل الممسك للحبل على الساحل ، فيرفعه إلى القارب ، فتؤخذ منه المخللة ويفتح الصدف ، فيوجد في أجوافها قطع لحم تقطع بمحديدة ، فإذا باشرت الهواء جمدت فصارت جواهر ، فيجمع جميعها من صغير وكبير فيأخذ السلطان خمسة والباقي يشتريه التجار الحاضرون بتلك القوارب ، وأكثرهم يكون له الدين على الغواصين فيأخذ الجوهر في دينه أو ما وجب له منه « (٢٦) . كما يصور ابن بطوطة ركوبه البحر وأنواع المراكب في الجزء الخاص بالهند من الرحلات ، فيذكر « ركوبه » البحر ، من مدينة (قندهار) الهندية ، مع « الناخوذه إبراهيم » ، أى صاحب المركب وكان يملك ستة مراكب . منها نوع كبير الحجم ويسمى « الجاكر » ويحمل سبعين فرساً ، و « العُكَيْرَى » ويقول إنه يشبه « الغراب » (من سفن البحر القديمة) « إلا أنه أوسع منه ، وفيه ستون مجدافاً ، ويسقف حين القتال حتى لا ينال الجذافين شيء من السهم ولا الحجارة . وكان ركوبى أنا في الجاكر ، وكان فيه خمسون رامياً وخمسون من المقاتلة الحبشة ، وزعماء هذا البحر ، وإذا كان بالمركب أحد منهم نحاماه لصوص البحر » (٢٧) .

ومن الطريف أن ابن بطوطة يعترف صراحة بأنه لا يجسن السباحة ، وأنه خاف التزول في ماء ضحل بعد أن حذره الناس من وصول المد ، وأنه ركب (عشارى) قارباً صغيراً مع أصحابه ثم توكأ على رجلين من أصحابه وعبر معها الماء الضحل إلى إحدى الجزر . ويصور

(٢٦) المصدر السابق ، ص ٢٧٩ .

(٢٧) المصدر السابق ، ص ٥٥٢ و ٥٥٣ .

ابن بطوطة أيضاً هطول المطر وهياج البحر وطفغيانه طوال أربعة أشهر « لا يستطيع أحد ركوبه إلا للتصيد ». ويصف أهل مدينة « هنور » الهندية بأنهم « لهم صلاح ودين وجهاد في الحرب بالبحر وقوة .. » .

وتحفل رحلات ابن بطوطة بالحكايات والصور الأخرى المعبرة عن عالم البحر ولكنها متناثرة ومتفرقة ، مثل رحلته البحرية الأخيرة إلى جزيرة سردينيا التي تعرض خلالها لهجوم لصوص البحر ، لكنها لا تغطي أحداث ومعلومات رحلة بحرية كاملة مثل رحلته البحرية إلى الصين .

يبدأ ابن بطوطة روايته لرحلة الصين البحرية بذكر ظروف القيام بالرحلة وأهدافها . فنعرف أن ابن بطوطة عمل قاضيًا شرعيًا بالهند وأنه نال إعجاب السلطان وحب الناس ، غير أنه أراد مغادرة الهند للقيام بالحج ، فلما رفض السلطان ، ترك ابن بطوطة الخدمة ووزع ما لديه من ملابس وممتلكات ، ولبس ثياب الفقراء ، واعتكف خمسة أشهر لازم خلالها الشيخ المتصوف « الإمام كمال الدين عبد الله الغاري » ، في حين كان السلطان مسافرًا ببلاد السند . وعندما عاد السلطان إلى الهند طلب ابن بطوطة وأعادته إلى الخدمة ، فلما أصر الأخير على السفر للحج ، وافق السلطان . ثم اعتكف ابن بطوطة ، طوال شهر رجب وعشرة أيام من شعبان أى أربعين يومًا ، في زاوية دينية . وبعدها بعث إليه السلطان ببعض ثيابه الفاخرة « وخيلا مسرجة وجواري وغللمانًا وثيابًا ونفقة » ، وعرض عليه السلطان القيام بمهمة رسوله إلى ملك الصين قاتلا له : « إنما بعثت إليك لتوجه عني رسولا إلى ملك الصين ، فإنني أعلم حيك في الأسفار والجولان .. » فوافق ابن بطوطة على القيام بالمهمة وتوصيل رسالة السلطان وهداياه إلى ملك الصين ، ردا على هداياه إلى السلطان وعلى رسالته التي طلب فيها من السلطان التصريح له ببناء كنيسة ، فرد السلطان بعدم جواز التصريح بذلك إسلامياً إلا بعد التزام ملك الصين بدفع الجزية .

هكذا انطلق ابن بطوطة ، ومعه الهدايا الهائلة ، التي لا يتسع المجال لذكرها محاطاً برجال السلطان وفرسانه حتى موضع ركوبهم البحر ، بمدينة قالقوطة (كلكتا) التي يصف مرساها بأنه « من أعظم مراسي الدنيا » . وهناك أمضوا ثلاثة أشهر في انتظار الإبحار إلى الصين لأن « بحر الصين لا يسافر فيه إلا بمراكب الصين » . ثم يذكر أنواع مراكب الصين ويشرح طرق صنعها ويصفها وصفاً دقيقاً يدل على معرفته بتلك السفن . وهي سفن متنوعة ، الكبيرة منها تسمى

« الجنوك » ومفردها « جنك » والمتوسطة تسمى « الزو » والصغيرة « الككم » . ويوضح وصف ابن بطوطة لهذه السفن مدى ضخامتها ، فيكفي أن نعلم أن عدد بحارتها ستائة رجل وأنها تضم أيضاً أربعائة مقاتل من الرماة . وأن كل مركب كبير يتبعه ثلاثة مراكب صغيرة . وعلى جوانبها تقوم مجاديف ضخمة كالصواري ، ويمسك كل واحد منها عشرة أو خمسة عشر رجلاً ، يحدفون بها وقوفاً . وللمركب أربعة ظهور ، وتحتوى على « البيوت » والغرف للتجار وأجنحة كبيرة مستقلة تسمى « المصرية » تحتوى البيوت والجواري والنساء ويغلقها صاحبها بمفتاح فيستقل بها عن سائر السفينة « وربما كان الرجل في مصرته فلا يعرف به غيره ممن يكون بالمركب » حتى تصل المركب إلى مرساها . وفي هذه المصريات يسكن البحارة وأولادهم ويزرعون الخضر والبقول والزنجبيل في أحواض خشبية . أما وكيل المركب « فكأنه أمير كبير . وإذا نزل إلى البر مشى الرماة والحبشة بالحرايب والسيوف والأطبال والأبواق والأنفاز أمامه ، وإذا وصل إلى المنزل الذى يقيم به ركزوا رماحهم عن جانبي بابه ، ولا يزالون كذلك مدة إقامته » (٢٨)

فلما جاء وقت السفر بالبحر إلى الصين ، استقلوا « جنكا » ، أى مركباً كبيراً ، ويقول إن وكيل الجنك يدعى سليمان الصفدى الشامى ، ويدلنا اسمه على أنه عربى من أبناء الشام ، ويقول ابن بطوطة : « وكانت بينى وبينه معرفة ، فقلت له : أريد « مصرية » (جناح خاص) لا يشاركنى فيها أحد لأجل الجواري ، ومن عادنى ألا أسافر إلا بهن ؟ » غير أن هذه الأجنحة الخاصة (المصريات) شغلها كلها تجار الصين الأثرياء ذهاباً وإياباً . فأعطاه الوكيل الجناح الخاص بصهره ، وصعد العبيد والجواري إلى الجنك وأمضوا ليلتهم فى الجناح الصغير ، فى حين ظل ابن بطوطة على البر حتى أدى صلاة الجمعة ولدى عودته اشتكى أحد أتباعه من ضيق الجناح ، فشرح ابن بطوطة ذلك للناخودة (أى صاحب المركب) فعرض عليه الأخير أن يتقل إلى الككم (المركب الصغير) فيه أجنحة كافية ، وهكذا انتقل ابن بطوطة إلى « الككم » مع أتباعه وأمتعته .

ويذكر ابن بطوطة أن هياج هذا البحر يزداد بعد عصر كل يوم « فلا يستطيع أحد ركوبه » ، وكانت السفن الكبيرة (الجنوك) قد انطلقت قبل هياج البحر ، ولم يبق سوى جنكين والككم ، أى مركبين كبيرين ومركب ابن بطوطة الصغيرة . فاضطروا لقضاء الليلة فى

الميناء بسبب اشتداد هياج البحر . ويقول ابن بطوطة إن هياج البحر حطم أحد المركبين وأغرق بعض ركابه ونجا البعض الآخر ، وإن البحر حال بينه وبين الانضمام لأتباعه في « الككم » فبات ليلته على الساحل مفترشاً بساطاً . أما المركب الكبير الذى كان يحمل الهدايا فقد رماه البحر خلال الليل وحطمه ومزق ركابه وقضى عليهم تماماً . ويصف ابن بطوطة كيف فرق البحر الهائج جنثهم إلى أشلاء . ويقول ابن بطوطة إن سلطان كلكتا كان يقف « والنار توقد بين يديه في الساحل ، وزبانيته يضربون الناس لثلا ينتهوا ما يرمى البحر » . ويذكر أن عادة أهل تلك البلاد (الملييار) أن يرجعوا ما يحمله المركب الذى يحطمه البحر إلى المخزن . ولكن عادة أهل كلكتا تختلف ، إذ يحتفظون بأحوال المركب لأصحابها ، « لذلك عمرت وكثر تردد الناس إليها » . ثم يقول ابن بطوطة إن ركاب « الككم » لما رأوا تحطم المراكب الأخرى في الميناء أطلقوا قلاعهم وأبحروا ، تاركين إياه وحيداً مع فتى من عبيده ، كان قد أعتقه ، ولم يكن يملك إلا البساط الذى قضى عليه ليلته وعشرة دنانير لا أكثر ولا أقل . وقد أخبره الناس بالميناء أن مركبه الصغير سيتجه إلى ميناء كولم ، فقصد إليها مسافراً عن طريق النهر ، لمدة عشرة أيام . أى أنه ركب مركباً وواصل رحلته نهرياً . وتحدث عن عادات أهل البلاد عند السفر بالنهر . فقال إنهم يغادرون المركب ليلاً بعد العشاء وينامون بالقرب المطللة على النهر ، ثم يعودون إلى المركب في النهار التالى ، وأنه هذا حذوهم .

وفي كولم أقام ابن بطوطة منتظراً « الككم » فلم يعثر له على أثر أو خبر . فعاد إلى كلكتا ليجد فيها أميراً عربياً يدعى السيد أبو الحسن ويقوم على بعض مراكب السلطان ، وعرف أن السلطان بعث معه بالمراكب وزوده بالأموال ليستجلب بها أكبر قدر من العرب الذين أحبهم . ورفض هذا الأمير العودة بابن بطوطة إلى السلطان . فسافر هو بالبحر قاصداً السلطان جمال الدين في هثور . ويقول ابن بطوطة « فكنا نسير نصف النهار الأول ثم نرسو إلى الغد . ولقينا في طريقنا أربعة أجفان غزوية ، فحفظنا منها ، ثم لم يتعرضوا لنا بشر»^(١) .

وصادف وصوله إلى مدينة هثور الاستعدادات التى يعدها السلطان جمال الدين للحرب البحرية لغزو سندابور لوقوع خلاف بين سلطانها وابنه ، فانضم إلى مراكبهم مشاركاً في تلك الحرب البحرية . ويصف إحدى المعارك البحرية ، بين الجانبين ، قاتلاً إنهم وجدوا سلطان سندابور قد استعد بدوره للحرب وجهاز مراكبه بالجانيق ، فاضطروا لخصيه الليل بدون حرب

« فلما أصبح ضربت الطبول والأنفاز والأبواق وزحفت المراكب ورموا عليها بالمجانيق ، فلقد رأيت حجراً أصاب بعض الواقفين بمقربة من السلطان ، ورمى أهل المراكب أنفسهم في الماء وبأيديهم الترسه والسيوف ، ونزل السلطان إلى المكبرى وهو شبه الشلير ، ورميت بنفسى في الماء في جملة الناس ، وكان عندنا طريدتان مفتوحتا المواخير ، فيها الخيل ، وهى بحيث يركب الفارسى فرسه في جوفها ويتدرع ويخرج ، ففعلوا ذلك وأذن الله في فتحها ، وأنزل النصر على المسلمين »^(٣٠) هكذا صور ابن بطوطة فن الحرب البحرية في عصره .

وبعد انتهاء هذه الحرب البحرية سافر ابن بطوطة وتنقل بالبحر وقصد إلى جزر الملديف أو « جزائر ذبية المهل » كما أسماها . وتحدث عن هذه الجزر وأهلها وعاداتهم وتقاليدهم وأساطيرهم البحرية . فقال إنهم لا يزرعون ، وإتهم يعيشون على ثمار « أشجار النارجيل » (جوز الهند) ويأكلون معها سمكاً يسمونه قلب الماس . ويصف لحمه بأنه « أحمر لا زفر له » كما يصف طريقتهم في طهيه وشيه وتعليقه وتبيسه وأكله . وكيف يحمله أهلها معهم في رحلاتهم إلى الهند والصين . وقال إن هذا السمك يزود الجسم بقوة جنسية وحيوية يتميز بها أهل هذه الجزر ، وأنه أكل منه طوال إقامته سنة ونصف سنة في هذه الجزر ، وجرب قوته مع نسائه وجواريه « ولقد كان لى بها أربع نسوة وجوار سواهن ، فكنت أطوف على جميعهن كل يوم ، وأبيت عند من تكون ليلتها ، وأقت بها سنة ونصف أخرى على ذلك »^(٣١) ويذكر العادات البحرية في هذه الجزر ، واستقبال أهلها المراكب بالخروج إليها في القوارب الصغيرة (الكنادر ومفردها كندرة) وإعطائهم ثمار النارجيل ، ويستضيف كل منهم راكباً من ركاب المراكب ، فيحمل أمتعته ويقم بيته كأنه بين أهله ويتزوج بمن أراد من نساء البيت على أن يطلقها لدى سفره . وتحمل هذه المراكب البضائع وتستبدلها بالأسمالك وجوز النارجيل والودع والقنبر (ألياف النارجيل) ، الذى تصنع منه النساء الحبال التى تربط بها مراكب الهند واليمن بدلا من المسامير ، لأن بجرها كثير الحجارة فإذا اصطدمت المسامير المثبتة في قاع المركب بهذه الحجارة انكسرت « أما إذا كان محيطاً بالحبال أعطى الرطوبة فلم ينكسر » . أما العمل الرئيسى لأهل هذه الجزر فهو صيد الودع وبيعه للتجار بالدينارات الذهبية ويستبدلونه بالأرز مع أهل البنجال ، ويستخدمه أهل اليمن بدلا من الرمل في مراكبهم ، وقد رآه يستخدم في السودان

(٣٠) المصدر السابق ، ص ٥٧١ .

(٣١) المصدر السابق ، ص ٥٧٣ .

ومالى وبيع « بحساب ألف ومائة وخمسين للدينار الذهبى » ، أما الودع فيصفه بأنه « حيوان يلتقطونه فى البحر ، ويضعونه فى حفر هنالك فيذهب لحمه ويبقى عظمه أبيض » .

وقد عمل ابن بطوطة قاضياً طوال إقامته بهذه الجزر ، وحاول أن يستر صدور نساءها العارية فلم يحقق نجاحاً ، لأنها من عادات نساء هذه الجزر ، ومن عاداتهن أيضاً أنهن لا يأكلن مع أزواجهن . وينقل من حكاياتهم البحرية الأسطورية حكاية « عفريت من الجن يأتى من ناحية البحر كأنه مركب مملوء بالقناديل » وكان يظهر لأهل الجزر قبل دخولهم الإسلام مرة فى كل شهر ، فكانوا يعدون له جارية بكر يفترون عليها بينهم ويتركونها له فى « بيت الأصنام » المبني على ساحل البحر ، ويجدونها فى الصباح « مفتضة ميتة » حتى جاءهم مغربى مسلم يدعى « أبو البركات البربرى » طرد العفريت بقراءة القرآن الكريم فى بيت الأصنام فلما سمع العفريت القراءة غاص فى البحر وترك الفتاة لحالها . وهكذا دخل السلطان والناس فى دين الإسلام . وقال إن العفريت كان يظهر فى موعد فى البحر وإنه رأى الناس يحملون المصاحف ويضربون الأوالى النحاسية حتى يتعد العفريت . وقد واصل ابن بطوطة رحلته البحرية قاصداً سيلان فالبنجال ثم الصين . وكانت طريقته فى السفر أن يعرج فى كل جزيرة ويتعرف على أهلها وعاداتهم ويتزوج من نساءهم ، ويسرد بعض العجائب التى رآها فى هذه الجزر مثل النساء ذوات الثدي الواحد ، ومثل الجزر الصغيرة التى يوجد فى كل منها بيت واحد لرجل وعائلته ، وتسمى ابن بطوطة أن تكون له وحده جزيرة صغيرة من هذه الجزر يعيش فيها وحيداً منزلاً معتكفاً قائلاً « فعبطت والله ذلك الرجل ووددت لو كانت تلك الجزيرة لى ، فانقطعت فيها إلى أن يأتينى اليقين » (٣٢) .

ويروى ابن بطوطة الكثير من المشكلات التى قابلته فى طريقه البحرى إلى الصين ، وهى مشكلات عطلت سفره طويلاً وعرقلت مسيرته ولكنها مكنته من الرؤية الواقعية ومعاشة الناس فى الجزر الواقعة فى البحر والمحيط وعلى سواحلها . من هذه المعوقات معركة نشبت على ظهر مركب بين الركاب وصاحبها الناخوذة إبراهيم وخوفهم من استخدامه السلاح فى الاستيلاء على ما يحملونه من بضائع وأموال وعودة المركب إلى الجزيرة حتى يتم نزع السلاح . وخروجه إلى سيلان بدون « رئيس عارف » مما أطال المسافة إلى تسعة أيام بدلاً من ثلاثة . ورسوهم اضطرارياً ، لاشتداد الريح ، فى مرسى يسيطر عليه عملاء سلطان سيلان ، ويدعى « أيرى

شكروني» ، وله مراكب قرصنة «تقطع في البحر» ، وتعرضهم له ولمركبه . ويذكر أن هذا السلطان «سلطان قوى في البحر» ، وأنه رأى مائة من مراكبه الكبيرة والصغيرة تستعد لنهب ثمانية من مراكب لسلطان الهند في طريقها لليمن ، غير أن يقظة الأخير ورجاله حالت بينهم وبين الاستيلاء عليها ، وزعم القراصنة أنهم جاءوا لحماية مراكب لهم في طريقها إلى اليمن أيضاً .

ويبدو من استعراض مسار ابن بطوطة في رحلاته ، أنه لم يكن يقطع طريق رحلته إلى هدفه مباشرة ولكنه كان يعرج على كل مدينة ساحلية أو ميناء أو جزيرة في طريقه ، خاصة بعد أن افترق ركب سلطان الهند المتجه إلى ملك الصين ، فأطلق العنان لحبه للأسفار وتوقه الدائم إلى المعرفة الواقعية والرؤية المباشرة . من ذلك مثلاً أنه بدلاً من أن يمضى من سيلان مواصلاً طريق رحلته إلى الصين ، فإنه طلب من سلطان سيلان أن يمكنه من رؤية قدم «آدم» وأن يرسل معه الأدلاء وأعوان السفر حتى يصلوا به إلى القدم ، وأنه يطلب من صاحب المركب أن يواصل رحلته البحرية بدونه ، غير أن الأخير ردّاً لجميل ابن بطوطة وخدماته بصراً على انتظاره حتى يعود من رحلته الاستطلاعية الشاقة لرؤية قدم «آدم» . وهكذا تتفرع رحلات ابن بطوطة دوماً إلى رحلات فرعية ، يلم خلالها بأحوال الجزر والناس والبحر والحيوانات والأساطير . مثل حديثه عن المغارات السبع و«طائر» العلق الطيار ، أو «الزلو» ، الذي يكتر على الأشجار القريبة من الماء ويقع على الإنسان ويمتص دمه . ويعالج الناس جروحهم الدموية بعصير الليمون ، وإلا نزل الجريح حتى الموت . ومثل وصفه الشائق لجبل سرنديب الشاهق الارتفاع بحيث يرى في البحر من مسافات كبيرة ، وقال إنه صعد حتى كان السحاب أسفل منه يحول بينه وبين رؤية الأرض ، وإن بهذا الجبل طريقين إلى قدم «آدم» ، الأول يعرف بطريق «بابا» والآخر بطريق «ماما» ويعنون «آدم وحواء» . وإن الطريق إلى القدم كثير المغارات المائية ويظهر ببعضها الحيتان ، وإن القدم في أعلى الجبل . ويصف القدم بأنها ضخمة تبلغ «أحد عشر شبراً» ، وأنها محفورة في الصخر .

ويعر ابن بطوطة بالمدن المطلّة على البحر حتى يصل إلى المركب ، فيستقلها ويواصل رحلته البحرية حتى تقطعها الأنواء ، وتهدد المركب وركابها بالفرق . ويروى ابن بطوطة قصته مع العاصفة والبحر الهائج بأسلوب قصص مشوق وبسيط يعنى بالوقائع والمعلومات والتشويق والمتعة أيضاً فيقول «وقويت الريح وكاد الماء يدخل في المركب ، ولم يكن لنا رئيس عارف .

ثم وصلنا إلى حجارة كاد المركب ينكسر فيها ، ورأينا الموت عياناً ، ورمى الناس بما معهم وتوادعوا وقطعنا سارى المركب فرمينا به ، وصنع البحرية معدية من الخشب ، وكان بيننا وبين البر فرسخان ، فأردت أن أنزل في المعدية ، وكان لى جاريتان وصاحبان من أصحابي فقالا : أنزل وتتركنا ؟ فأثرتها في نفسى ، وقلت : انزلا أننا والجارية التى أحببتها ، فقالت الجارية : إني أحسن السباحة ، فأتعلق بجبل من جبال المعدية وأعوم معهم . فتزل رفيقاي ، وأحدهما محمد بن فرحان التوزرى ، والآخر رجل مصرى ، والجارية معها ، والأخرى تسبح ، وربط البحرية في المعدية حبالا وسبحوا بها ، وجعلت معهم ما عز على من المتاع والجواهر والعنبر ، فوصلوا إلى البر سالمين لأن الريح كانت تساعدهم . وأملت بالمركب ونزل صاحبه إلى البر على الدقة ، وشرع البحرية في عمل أربع من المعادى ، فجاء الليل قبل تمامها ، ودخل معنا الماء ، فصعدت إلى المؤخر وأملت به حتى الصباح ، وحينئذ جاء إلينا نفر من الكفار في قارب لهم ، ونزلنا معهم إلى الساحل ... » (٣٣) هذا هو أسلوب ابن بطوطة البسيط والواضح الخالى من التعمر والتحدثى ، القريب من أسلوب الحكاية والقصة في سرد وتصوير قصة وقوعه في كارثة بحرية ونجاته منها .

لم تسر رحلة ابن بطوطة البحرية في طريق مستقيم ، بل كانت تتقدم تارة وتتأخر تارة بسبب أنواء البحر وقراصنة البحر أيضاً . ففي مراحل كثيرة من الرحلة البحرية نجده يعود من حيث بدأ ، فكلم انطلق من كلكتا وابتعد عنها ليعود إليها بعد مرور شهر وسنين ، وكم غير من مراكب بسبب تحطمها أو غرقها أو رحيلها بدونه . وهو يصف إحدى هجمات القراصنة على مركبه ، وهى هجمات شرسة من لصوص البحار ، فيقول : « خرج علينا الكفار في اثني عشر مركبا حربيًا ، وقاتلونا قتالا شديداً ، وتغلبوا علينا ، فأخذوا جميع ما عندي مما كنت أدخره للشدائد ، وأخذوا الجواهر والياقوت التى أعطانيها ملك سيلان ، وأخذوا ثيابي والزوائد التى كانت عندي مما أعطانيه الصالحون والأولياء ، ولم يتركوا لى ساترا خلا السراويل ، وأخذوا ما كان لجميع الناس ، وأنزلونا بالساحل ، فرجعت إلى قالقوط فدخلت بعض المساجد ، فبعث إلى أحد الفقهاء بثوب وبعث القاضى بعمامة ، وبعث بعض التجار بثوب آخر » (٣٤) .

(٣٣) المصدر السابق ، ص ٦٠١ .

(٣٤) المصدر السابق ، ص ٦٠٨ و ٦٠٩ .

فلم تكن رحلة ابن بطوطة البحرية سهلة ، ولم تكن كلها متعة ومعرفة ، ولكنها كما رأينا امتلأت بالمشاق والمصاعب وأهوال البحر وقراصنة البحر ، ومع ذلك ظلت روح المغامرة وحب الكشف الجديد والمعرفة يدفعانه دفعا إلى مواصلة الرحلة البحرية وتحدى كل الظروف الطبيعية والبشرية ، والتغلب عليها بالذكاء والحيلة والعلاقات الاجتماعية والدينية . ومن هنا نجد بواصل رحلته البحرية فيصل إلى البنجال وخراسان ، بعد الإقامة على ظهر البحر ثلاث وأربعين ليلة .

وجمع ابن بطوطة بين الرحلة البحرية والرحلة النهرية ، وعنى بوصف السفر في الأنهار والمراكب النهرية من نهر النيل إلى الأنهار الآسيوية . فهو يتحدث عن سفره في النهر ، لمدة خمسة عشر يوماً في البنجال ، ويصف مراكبه وتقاليدها النهرية قائلا : « وسافرنا في هذا النهر خمسة عشر يوماً بين القرى والبساتين ، فكأنما نمشي في سوق من الأسواق ، وفيه من المراكب ما لا يحصى كثرة ، وفي كل مركب منها طبل ، فإذا التقي المركبان ضرب كل واحد طبله ، وسلم بعضهم على بعض » (٣٥) .

ثم واصل ابن بطوطة رحلته البحرية على « جنك » آخر ، أي مركب بحري كبير ، فر في طريقه ببلاد « البرهنكار » ، بعد خمسة عشر يوماً من السفر بالبحر ، ويقول إن أهلها همج وأفواههم كالكلاب ويعيشون على ساحل البحر في بيوت مسقوفة بالحشائش ويتبادلون البضائع مع المراكب بالبناء ، وإتهم لا يسمحون لركابها بالنزول إلى أرضهم أو دخول بيوتهم خوفاً على نساتهم « لأنهم يطمحن إلى الرجال الحسان » . وإتهم يحضرون إلى المراكب بقوارب صغيرة يحملون فيها الموز والأرز والقلقل والسمنك ، وإن سلطانهم أتاهم « ركباً على فيل ، عليه شبه ردة من الجلود » ، وفي موكب من أقاربه على عشرين فيلا . وإن لهذا السلطان على كل مركب يتزل بيلاده جارية ومملوك وثياب لكسوة الفيل وحلي ذهب تجعله زوجته في محزمها ، وأصابع رجلها ، ومن لم يعط هذه الوظيفة صنعوا له سحراً يهيج به البحر ، فيهلك أو يقارب الهلاك » (٣٦) . ثم وصل إلى جزيرة جاوة بعد خمسة وعشرين يوماً من الإبحار ، ومنها زار السلطان في سومطرة . وتحدث عن التوابل وأشجار اللبان والكافور والقرنفل والجوز

. (٣٥) المصدر السابق ، ص ٦٦٥ .

. (٣٦) المصدر السابق ، ص ٦٦٦ .

الهندي . وأعد لهم السلطان مركبًا كبيرًا ، وزوده بكل معدات السفر إلى الصين لأنه كان الوقت الممكن للإبحار إليها .

وبعد كل هذه المصاعب والمشاق والأهوال ، التي قابلها ابن بطوطة في رحلته البحرية إلى الصين ، انطلق أخيرًا في طريقه البحرى الطويل إلى الصين . وبعد إقلاع أربعة وثلاثين يومًا في البحر ، وصل إلى بحر هادئ أسماه « البحر الكاهل » . ووصف مراكب الصين مرة أخرى قائلاً : « وسافرنا في البحر فوصلنا بعد أربعة وثلاثين يومًا إلى البحر الكاهل ، وهو الراكد ، وفيه حمرة زعموا أنها من تربة أرض تجاوره ، ولا ريع فيه ولا موج ولا حركة مع اتساعه ، ولأجل هذا البحر تتبع كل جنك من جنوك الصين ثلاثة مراكب ، كما ذكرناه ، تجذف به فتجره ، ويكون في الجنك مع ذلك نحو عشرين مجذافًا كبيرًا كالصواري يجتمع على المجذاف منها ثلاثون رجلًا أو نحوها ويقومون قيامًا صفيين كل صف يقابل الآخر . وفي المجذاف حبلان عظيمان كالطوايس فتجذف إحدى الطائفتين الحبل ثم تتركه ، وتجذف الطائفة الأخرى ، وهم يغنون عند ذلك بأصواتهم الحسان ، وأكثر ما يقولون لَعْلَى لَعْلَى . وأقنا على ظهر هذا البحر سبعة وثلاثين يومًا . وعجبت البحرية من التسهيل فيه ، فإنهم يقيمون فيه خمسين يومًا إلى أربعين ، وهي أنهى ما يكون من التيسير عليهم » (٣٧) . ويقول ابن بطوطة إنهم رسوا ببلاد تعبد الأوثان وتحكمها ملكة قوية متسلطة ، وتسمى هذه البلاد « طولسى » . ومنها انطلقوا بحرًا لمدة سبعة عشر يومًا حتى وصل أخيرًا إلى غايته الكبرى الصين ، التي تحمل في سبيلها كل الأهوال البحرية .

وتحدث ابن بطوطة كثيرًا عن زراعات الصين وصناعاتها وأهلها وعاداتهم وبيوتهم وأسفارهم وثرواتهم ونسائهم وجوارهم ، وهو حديث يخرج عن مجالنا ، فبهنا ما ذكره عن عادات أهل الصين في استقبال المراكب وتسجيل ركابها في الذهب والإياب وسؤال صاحب الجنك أو المركب عن الغائبين منهم ومعاقبته إذا لم يقدم سببًا مقنعًا لغيابهم . كما أنهم يحصرون السلع التي تحملها المركب كما يملئها صاحبها ثم يطبقون ما ذكره لهم على ما يوجد بالمركب ، فإذا وجدوا سلعة لم يذكرها لهم فرضوا عليها غرامة أحد عشر ضعفًا ، وقد وصفه ابن بطوطة هذا الحساب الدقيق ، بأنه ظلم كبير . وفي الصين التي بالخنان الأعظم ملك الصين ، حفيد جنكيزخان ، وركب السفن النهرية في أسفاره الداخلية وشاهد الحياة المترفة على تلك السفن

النهرية ذات القلاع الملونة والمظلات الحريرية بما تحفل به من سهرات ومأكولات وموسيقى وطرب .

ولما أتم ابن بطوطة جولاته في الصين ، اشتعلت الفتن ، فركب الجنك وانطلق في البحر ليشهد المزيد من أهواله وتقلباته وعجائبه . فيقول : « وصادفنا الريح الطيبة عشرة أيام ، فلما قاربنا بلاد طوالسى تغيرت الريح وأظلم الجو وكثر المطر ، وأقنا عشرة أيام لا نرى الشمس ، ثم دخلنا مجرماً لا نعرفه ، وخاف أهل الجنك فأرادوا الرجوع إلى الصين ، فلم يتمكن ذلك ، وأقنا اثنين وأربعين يوماً لا نعرف في أى البحار نحن . ولما كان في اليوم الثالث والأربعين ظهر لنا بعد طلوع الفجر جبل في البحر بيننا وبينه نحو عشرين ميلاً ، والريح تحملنا إلى صوبه ، فعجب البحرية وقالوا : لسا بقرب من البر ، ولا يعهد في البحر جبل ، وإن اضطرتنا الريح إليه هلكتنا ، فلجأ الناس إلى التضرع والإخلاص ، وجددوا التوبة ، وابتلنا إلى الله بالدعاء وتوسلنا بنبيه ، ﷺ ، ونذر التجار الصدقات الكثيرة ، وكتبها لهم في زمام بحطى ، وسكنت الريح بعض سكون ، ثم رأينا ذلك الجبل عند طلوع الشمس قد ارتفع في الهواء وظهر الضوء فيها بينه وبين البحر ، فعجبنا من ذلك ، ورأيت البحرية يبكون ويودع بعضهم بعضاً . فقلت : ما شأنكم ؟ فقالوا : إن الذى تخيلناه جبلاً هو الرخ وإن رآنا هلكتنا ، وبيننا وبينه إذ ذاك أقل من عشرة أميال ، ثم إن الله من علينا بريح طيبة صرفتنا عن صوبه ، فلم تره ولا عرفنا حقيقة صورته . وبعد شهرين من ذلك اليوم وصلنا الجاوة ونزلنا إلى سمطرة ... » (٣٨) .

تصور هذه الفقرة الطويلة مشاق العودة بالبحر من الصين ، آثرت نقلها بنصها من رحلات ابن بطوطة لتمثيلها أدب الرحلات البحرية عند ابن بطوطة أصدق تمثيل ، فهى تجمع بين التصوير الواقعي والأسطوري وبين التسجيل والتحليل والقصص ، وبين أهوال الرحلة البحرية وعجائب البحر وأساطيره . ومع أن ابن بطوطة أكمل رحلة العودة بالبحر إلى كلكتا وظفار ومسقط وهرمز وعمان ، ولكن يبدو أنها كانت رحلة بحرية هادئة ، إذ أتى ابن بطوطة على ذكرها سريعاً . ونتقل في القسمين الثالث والرابع من هذا الفصل ، من أدب الرحلات البحرية قديماً ، إلى عصرنا ، حيث نقرأ الدكتور حسين فوزى ، السندباد العصرى ، في القسم الثالث ، ثم نعرض في القسم الرابع والأخير لعمليتين حديثين من أدب الرحلات البحرية لفتحي غانم وصالح مرسى .

٣ - الدكتور حسين فوزى السندباد العصرى :

الدكتور حسين فوزى عالم وأديب وفنان من جيل الرواد الموسوعيين الذين أرسوا أسس كثير من العلوم والفنون بعد استيعابهم لحضارة الغرب . فهو أحد رواد المدرسة الحديثة ، التى ضمت أحمد خيرى سعيد ومحمود طاهر لاشين ويحيى حقي وإبراهيم المصرى ، وانفتحت على القصة العالمية وأبدعت أول قصة عربية قصيرة فنية ، . وبالمثل كان د . حسين فوزى رائد أدب الرحلات البحرية فى الأدب العربى الحديث بعد تخصصه فى علوم البحار وتمرسه بالرحلات البحرية . وهو أيضاً مؤسس الكثير من المؤسسات الثقافية والفنية الجديدة الفعالة فى حياتنا الثقافية مثل البرنامج الثانى وفرقة الكورال ومعاهد الكونسرفتوار والباليه ، فهو أ نموذج للرائد الموسوعى الذى تشرب الحضارة الغربية وعاش فى زخمها فكانت بمثابة كشف أصاء له نواحى التخلف فى حياتنا الفكرية والثقافية والفنية .

ولد بالقاهرة فى الحادى عشر من شهر يوليو سنة ١٩٠٠ . وتشير دراساته العليا إلى هذا الشمول والتنوع . فقد تخرج من مدرسة الطب المصرية - قسم طب العيون - عام ١٩٢٣ ، ثم هجر الطب بعد عامين من العمل طبيباً للعيون بالمستشفيات الحكومية المصرية ، ليلتحق ببعثة علوم البحار المصرية إلى فرنسا لمدة خمس سنوات ، حيث نهل من روح الحضارة الغربية وظاف بمجاهد علوم البحار ونال بكالوريوس العلوم ، تخصص علوم البحار والبحريات والأنهار ، من السوربون ، وعلى دبلوم فى علم « الهيدروبولوجيا وتربية الأسماك » من جامعة تولوز الفرنسية . كذلك جاءت أعماله ترجمة صادقة لاهتماماته ، من طبيب عيون بالمستشفيات الحكومية إلى مدير لبحوث الأحياء المائية بمعهد علوم البحار بالإسكندرية فعميد لكلية العلوم بجامعة الإسكندرية ، مروراً برحلته البحرية الهامة على سفينة الأبحاث « مباحث » ، التى طافت البحر الأحمر وبحر العرب والمحيط الهندى وأثمرت كتابه البحرى الشهير « سندباد عصرى » .

كان هذا هو الجانب العلمى فى حياته الفكرية ، وبدأ الجانب الثقافى والأدبى والفنى برئاسته لأول مجلس إدارة لكونسرفتوار الإسكندرية ، فوكيل لوزارة الثقافة والإرشاد القومى ، ف رئيس لتحرير « المجلة » ثم تفرغ للكتابة وعضوية المؤسسات الثقافية فى الإذاعة والتليفزيون ومجلس الآداب والفنون . وأبرز نشاطاته الفنية أحاديثه ، التى تعد بالملئات المداعة

بالبرنامج الثاني الثقافي بالإذاعة ، في تحليل وشرح الموسيقى السيمفونية التي يسميها موسيقى الحضارة والبناء الفني المركب ، عاملا على أن تحل محل الموسيقى الفردية والألحان المنفردة التي لم تزل ترزح تحتها موسيقانا العربية ، حتى نيله لجائزة الدولة التقديرية في الآداب تقديراً لجهوده الثقافية وقيمتها الثقافية . أهم كتبه هي سلسلة سندبادياته « سندباد عصرى » ، « سندباد مصرى » ، « سندباد إلى الغرب » ، « حديث السندباد القديم » ، « سندباد في رحلة الحياة » ، « سندباد في سيارة » ، و « سندباد عصرى يعود إلى الهند » ، وقد علل تعلقه بالبحر وباسم السندباد قائلاً ، في مقدمة كتابه حديث السندباد القديم ، « السندباد هو معلمى البحرى الأول . فأنا إذ أرجع برحلتى الخيالية إلى القرون الوسطى ، أعود بها أيضاً إلى طفولتى حينما عرفت البحر أول ما عرفت في قصة السندباد البحرى » وقال أيضاً : « وليس السندباد شخصاً أو حكاية . إنما السندباد عهد بأكمله . قرأت قصته طفلاً على أنها حدوده بالبحر ملتوته ، وشاباً باعتبارها عاكساً من أعلام الأدب في الشرق والغرب ، ثم عدت إليها في محنة الحرب كخلاصة لعهد من أزهى عهود الدولة العربية ، عهد الملاحة الجسور ، والمجازفات الخطرة في مجموعة البحار الجنوبية » ، التي عرفت في ذلك الوقت باسم البحر الشرق العظيم^(٣٩) وفي مجال الإبداع الأدبى ، في سنوات شبابه الأولى أعد مسرحية شعرية بعنوان « ليلة كليوباترا » ، ومجموعة من القصص القصيرة وبعض المقالات في النقد الأدبى والنقد الموسيقى . غير أن إنتاجه الأدبى المميز والرائد سيطر في مجال أدب الرحلات البحرية ، كما يظهر في كتابيه « سندباد عصرى » ، « سندباد في رحلة الحياة » ، ففيها يتجلى حبه للبحر ومدى تأثيره في مسار حياته وأثره في تحقيق توازنه بين العلم والأدب والفن ، ورؤيته الخاصة كعالم وأديب وفنان لعالم البحر .

أما كتابه « حديث السندباد القديم » فإنه « رحلة خيالية في الزمان والمكان » كما وصفه الدكتور حسين فوزى معبراً عن رحلته في مجلدات التراث العربى القديم بحثاً عن البحر وقصص البحر وأساطير البحر . فقسم الكتاب إلى كتابين ، تناول في الكتاب الأول وصف البحر الشرقى القديم ، من عدن إلى الصين ، كما ورد في كتب التراث العربى ، وقصص التاجر سليمان ، وعجائب البحار . وفي الكتاب الثانى تناول بعض قصص ألف ليلة وليلة البحرية مع التركيز على حكايات السندباد ، وذلك بعد أن سلك طريق رحلاته على سفينة الأبحاث العلمية

(٣٩) الدكتور حسين فوزى ، حديث السندباد القديم ، المقدمة ص ٥ ط وى .

« مباحث » (١٩٣٣/١٩٣٤) ودفعته رحلته البحرية إلى كتابة أول كنبه « سندباد عصرى » (١٩٣٨) عن هذه الرحلة البحرية وإلى العودة إلى التراث العربى ورحلات السندباد ومعالجتها علمياً وأديبياً ، أو كما كتب فى مقدمة كتابه « حديث السندباد القديم » : « .. بعد عودتى إلى مصر فى سنة ١٩٣٤ أحسست بأنى سلكت البحار التى ركبها السندباد فى سفراته المشهورة . وكان إحساساً غريباً لأننى فى ذلك الوقت . وقبل أن أعرف من أمر أسفار السندباد ما عرفت ، لم يكن فى ذهنى منه إلا أنه بطل قصة مغامرات بحرية ، تبدو دواب البحر للسفار جزائر ، وتخرج عليهم من الأعماق خيول نجر أعرفها على الأرض ، وحيات تتلعق الأفيال ، ومن السماء طيور تحجب وجه الشمس ، وتحمل الناس فى مخالبها . ومع ذلك قدرت بعد إيابى من رحلتى الهندية أن إحساسى فيما يتعلق بالسندباد جدير بالعناية والفحص . فأعدت مطالعة قصته بعيون تفتحت على أرجاء بحر الهند . ورأيت أن القصة لا بد منحنى فى ثناياها معارف إيجابية تواردت على ألسنة الرحالين العرب . وكنت أعرف من تاريخ الاكتشافات البحرية أن هؤلاء فضلاً كبيراً على الملاحه فى البحار الشرقية إبان القرون الوسطى .. »^(٤٠) من هنا جاء كتابه الرائد فى أدب البحر « حديث السندباد القديم » (١٩٤٣) ، ليعيده إلى التراث العربى والحضارة العربية . وليشكل التوازن لديه بين الحضارة الغربية والحضارة العربية .

فى كتابه « سندباد إلى رحلة الحياة » علل الدكتور حسين فوزى هجرته للإبداع والخلق إلى أدب الرحلات ، بأن رحلاته وأسفاره قادتة إلى كتابة أدب الرحلات ، وأنه حاول - ذات صيف - خلال بعثته فى فرنسا كتابة قصة طويلة أو رواية غير أنه لم يتمكن من إتمامها ، كذلك أنجز فى هذه الفترة « نصف أوبرا » على حد تعبيره . ولدى عودته إلى أرض الوطن لم يسمح له عمله العلمى بالتفرغ الكامل « للإبداع والخلق » . « ولأن انصرافى الجاد إلى عملى العلمى ومسئولياتى الإدارية ، لم يكن يسمح لى لمعالجة الأدب طويل النفس من ناحية الإبداع والخلق ، فقد تلمست الطريق الأيسر والأقرب إلى خبرتى .. وهو كتابة الرحلات بالطريقة الأدبية الحديثة ، أى بالصور العابرة واللمحات السريعة ، وتداعى الأفكار والتأملات ، تبعاً لما عرفته من مطالعاتى المفضلة لأدب الرحلات ، والمعاصر منها بخاصة » . وأرجع د . حسين فوزى إلى البحر فضل الخلاص من مأزق الاختيار بين العلم والأدب والفن وتحقيق التوازن « بين الواجب (العلم) والحب (الفن والأدب) » . وهو يروى واقعة تاريخية شخصية خلال

(٤٠) المصدر السابق ، المقدمة ص (٥) .

إقامته على شاطئ البحر ببلاد البريتاني ، حيث كان يعمل بمعمل البحرية الفرنسية بقرية روسكوف في إقليم « الفينستير » ، في صيف سنة ١٩٢٧ ، ذلك المكان الذي شهد اكتشافه المثير لعشقه للبحر وحياة البحر ودراسة البحر والذي حدث « بفجائية درامية لوضعها مؤلف تمثيلي لدمغه النقاد بالافتعال » . ويصف الدكتور حسين فوزي هذا الاكتشاف بأسلوب أدبي مشوق قائلاً : « وفي روسكوف ، أمام أحواض الأكواريوم ثم على ممتد الشاطئ الذي يغطيه المد ويعبره الجزر إلى فراسخ وفراسخ ، والأستاذ المقيم يقود خطانا بين أعشاب الألبا ، نقلب الصخور ، ونجمع الأحياء لتتعرف عليها في مواطنها ... أحسست لأول مرة ، أنا ابن دروب القاهرة القديمة ، الذي لم ير البحر قبل سن العشرين ، وكأنني خلقت للبحر وحياة البحر ودراسة البحر^(٤١) . وبقراءه الحاسم بالاتجاه إلى العلم والبحر بعد اكتشافه لعشقه إياهما ، يقول الدكتور حسين فوزي إنه بذلك صار العلم والأدب والفن في كفة واحدة من الحب والمهيام في حياته .

ويعدّ كتابه « سندباد في رحلة الحياة » سجلاً دقيقاً لقصة حبه للبحر ورحلاته البحرية . ويذكر د . حسين فوزي أن حبه للبحر بدأ يتوقه للسفر والتغير ورفضه لوطنه طيب العيون التي كانت تدرّ ما لا كثيراً في ذلك الزمان ، وأن قراءاته للرحلات البحرية ورحلات السندباد وعجائب الهند قادت به إلى بعثة علوم البحار والأحياء المائة التي استمرت خمس سنوات ، هي سنوات التكوين الحقيقية لشخصية الدكتور حسين فوزي العالم والأديب والفنان . ولعل أجمل الذكريات هي البدايات ، ويصف الدكتور حسين فوزي بكلماته الشعرية الأخاذة ذكريات أول رحلة بحرية له على السفينة « الجنرال مترنج » ، من الإسكندرية إلى مرسيلا في شهر نوفمبر سنة ١٩٢٥ . « أذكر فسقية جميلة أمامه (أمام متحف مرسيلا) في وسطها مجموعة نحت لعلها تمثل بوسيدون إله البحر يسوق خيوله البحرية ذات الأعراف المتماوجة » . ويقول : « الواقع أن البحر أصبح فيما بعد ، ولستين طويلة ، موضوع دراستي : أمواجه وأمواجه . وتياراته وقيعانه ، ونباته وحيوانه ، وأن أسفاري على سطحه ، وعملي على شواطئه دامت (ربيع قرن) ، ركبت خلاله السفن الكبار والصغار ، عابرات المحيط ومراكب الصيد ، كواتر التزهة وسفن الأبحاث . ومع كل ذلك فإحساسي هو أن أعجب وأجمل وأعمق الرحلات

(٤١) الدكتور حسين فوزي ، سندباد إلى رحلة الحياة ، ص ١٥٢ .

أثرا . . كانت رحلة العبور الأول من الإسكندرية إلى مرسيليا «^(٤٢)» . فالرحلة البحرية عنده هي الحرية والانطلاق من قيود الروح ، وهي انطلاق للروح وحرية الروح لا الجسد . ثم تتوالى صور البحر فيمتزج التاريخ بالأسطورة والحلم بالواقع : « وقد أفكر بتاريخ البحر الأبيض المتوسط ، بسفن يونان توم أرض اليون ، أو بسفينة أوديسيوس تنبه في بيدها الماء . أفكر بالأساطير التي قامت حول شواطئه : المسبريدة ، السيلا والكاربيديس ، الحجر الذهبية بأرض كورخيدة ، وأطلس يحمل عمدة الدنيا في أقصى الغرب . أصحاب سفن فينيقيا من صور وصيدا إلى الموانئ البعيدة ، وجحافل هانيبال تعبره لتحدي روما ، وجيوش سيون الأفريق تتحدر من الشمال لتدمر قرطاجة « دلندا كار تاجو » ، وسفن كليوباترة ومارك أنطونيوس أمام رأس أكتيوم ، وجاريات جنوا وفنسيا . البحر الذي يتلعب التاريخ ولا يغيره الزمن » . ثم يسجل د . حسين فوزي ذكرياته وانطباعاته عن رحلته البحرية الأولى من مصر إلى فرنسا . وهي مقطوعات أدبية جميلة لأديب فنان يعشق البحر ، انظر وصفه للبحر في الليل : « كنت أرقب كل ليلة قيام البحر قرب انتصاف الليل ، أتأمل في مقعدى خلال زجاج النافذة تلك الكتلة الهائلة من الظلام ، وأنصت إلى هدير الموج ، كأنه صدر إلهة من آفة الاسكندناف يرتفع وينخفض تحت تأثير غضب هائل ، فأقوم مترنحا لأنزل إلى غرفتي فأشعر بالهدوء والاطمئنان »^(٤٣) .

ويرجع الدكتور حسين فوزي الفضل في تقدم البحرية المصرية إلى البعثات البحرية التي سافرت إلى بريطانيا في العشرينات . ويشبه رجل البحر بدارس الموسيقى ، « فرجل البحر - كدارس الموسيقى - يتعين أن يبدأ مبكرا جدا في تعليمه وتدريبه » . ويرى أن الرحلات في البر والبحر من أهم مقومات الحضارة التي تمكن من تحصيلها ، مع حبه العلم لذاته مثل حبه للأدب والفن وتغلبه على رومانتيكيته وانتقاله إلى الواقعية بفضل قراءاته ومشاهداته الفنية والأدبية .

ولدى عودته من بعثته البحرية بفرنسا تسلم عمله بإدارة مصيد الأسماك بالإسكندرية ليواجه بمشكلات سيطرة الخبراء الإنجليز ، حتى تم ترحيلهم ، وحل د . حسين فوزي محل الخبراء الأول الإنجليزى مع زميل له ، تسلا مسئولية سفينة الأبحاث « مباحث » .

(٤٢) المصدر السابق ، ص ١٣٤ .

(٤٣) المصدر السابق ، ص ١٣٥ .

ويروى د. حسين فوزى قصة السفينة «مباحث» كاملة منذ أصر الخبير الإنجليزي على شرائها مع عدم استخدامها حتى استكمال طاقتها ، إلى بداية رحلاتها التجريبية الأولى بإشراف د. فوزى . ويسجل د. حسين فوزى بتفصيلات علمية وبحرية عمليات تحريك السفينة في البحر والصيد « بشباك البحر » وتحريك السفينة في الاتجاهات البحرية وفقاً للاتجاهات الريح ، وتفادى اصطدام الحبال بالشباك . ويحكى قصص تلك الرحلات التجريبية الأولى وما حفلت به من ضروب البيروقراطية في حالة فقد (العهد) من الأدوات البحرية ووقوع الأسلاك والشباك في البحر . ويستعرض حياته البحرية من إدارة مصايد الأسماك إلى عاداته لكلية العلوم مروراً بمعهد الأحياء المائية ورحلة السفينة مباحث وتقلبات الترقبات ولعبة الأحزاب والحكم . ويخلص من ذلك إلى تأكيد حبه للبحر والسفن والصيداين . ويقدم رؤية اجتماعية تقدمية لضروب الاستغلال التي يلاقيها الصيادون ، ضارباً عرض الحائط بمتاعبه المتعددة في عمله البحري : وبالرغم من كل شيء ، فمازلت أعتبر سنوات عملي بمعهد الأحياء المائية من أسعد أيامي ، ففيها زرعت بلادى بطول الوادى الخصب وعرض الصحارى حتى أقصى الواحات شمالاً وجنوباً ، وعرفت ما يكاد يكون كل ركن من بحيرات الدلتا ، والبرديول ، وقارون . وكانت أحب رحلاتي تلك التي أجتمع فيها بالصيادين فوق ميدان عملهم المائى ، وأنزل إلى سفنهم ، أو أضع على سطح اللنش لأخطب جمهورهم وقد احتشدوا في فلايكهم حولي ، فتكشف لعيني صورة بانورامية للنظام الرأسمالى في بداوته وضراوته ، صورة مصغرة للفلاح فريسة الاستغلال والجهل والفقر والمرض وما أكثر ما حاولت للصيد فكاكاً من ربة مستغلبه بدون جدوى ! لأن فهمى قصر عن إدراك شيء بسيط جداً ، وهو أن النظام كله لم يكن يسمح بتحرير عمال الأرض ، وهم عماد ثروة البلاد ، فما بالك بعماد الثروة المائية ، وكانت لا تعد شيئاً مذكوراً ولا حساب لها في دوائر الحكومة ، ولا في دوائر المال والأعمال ، ولا حتى في غذاء الشعب ! (٤٤) .

هكذا تتنوع رؤية الدكتور حسين فوزى لعالم البحر من العشق والتصوير الشعري والأسطوري إلى النقد الاجتماعى ، وبالأخص نقد البيروقراطية والتخلف العلمى اللذين أديا إلى تعطيل السفينة «مباحث» وتوقفها عن القيام بمهامها العلمية في البحار في أوائل الثلاثينات ، وتنفيذ مخططه لمسح البحار والبحيرات المصرية . حتى طلبت بعثة بريطانية تدرس

البحر الأحمر والبحر العربي وشمال المحيط الهندي ، يمولها السير جون موري « بطل أهم بعثة جابت بحار العالم في القرن الماضي على السفينة تشالنجر » ، طلبت البعثة الإنجليزية إعارة السفينة « مباحث » بطاقها مع قيادة إنجليزية للقيام برحلتها البحرية الدراسية المشار إليها ، على أن تزود البعثة السفينة بالأجهزة العلمية الحديثة - مع ضم خبيرين مصريين للتدريب ، قبل د . حسين فوزى أن يكون أحدهما ، وأن يرأس البعثة المصرية ويقوم بأعمال طبيب السفينة أيضاً ، وأن يروض التعايش بين المصريين والإنجليز فوق السفينة .

وفي كتابه « سندباد عصري » ، يسجل د . حسين فوزى انطباعاته بالرحلة في صور إنسانية متتابعة متجنباً التفاصيل العلمية الدقيقة ، عن رحلاتها العشر طوال التسعة أشهر التي قضتها السفينة « مباحث » في البحار . وقد نشر معظم فصول كتابه « سندباد عصري » ، على صفحات « مجلتي » ، التي كان يصدرها أحمد الصاوي محمد وبهذا الكتاب عاد د . حسين فوزى إلى عالم الأدب محققاً شهرة وانتشاراً عظيمين .

أما الرحلة البحرية فقد استغرقت تسعة أشهر من ٢ سبتمبر سنة ١٩٣٣ إلى ٢٥ مايو سنة ١٩٣٤ ، ومسافتها ٢٢٠٠٠ ميل بحري في البحر الأحمر وتخليج عدن وتخليج عمان والبحر العربي وشمال المحيط الهندي . وأما السفينة مباحث فهي سفينة صغيرة مزودة بالآلات والأجهزة والأشخاص من مختلف الجنسيات والمهين بين رجال علم ورجال بحر ، مخترة أجواء مختلفة ومصاعب وأخطار متعددة ، من أمراض الحرارة والرطوبة إلى الملاريا والحساسية الجلدية .. إلى قطعان أسماك القرش التوحشة التي كادت تلتهم أحد الخبراء المصريين خلال جمعه لعينات من الماء بالأعماق ، وأنقذته شجاعة بحار ألقي بنفسه وسط قطع القرش . ويذكر د . حسين فوزى أن ضباط السفينة أطلقوا خمساً وأربعين رصاصة في أسبوع واحد وقتلوا بها ١٨ قرشا . كما ينقل بعض ملاحظاته الطبية على رجال السفينة . وانهم مروا بثلاثة أدوار ، الأولى بداية في أتم الصحة . الثاني انهيار كامل في الصحة تحت تأثير أمراض المناطق الحارة وأخطرها الملاريا والضعف العام . والثالث ، عودة الصحة إلى الجميع بعد راحة ثلاثة أسابيع في كولمبو .

وإضافة إلى تقلبات البحر وأمواجه ورياحه وتياراته . يتحدث الدكتور حسين فوزى عن « ظاهرة البحر المضيء » قائلا : « من تقريرى العام بالإسكندرية في ١٥ أغسطس ١٩٣٤ ، وكلما بدت ظاهرة البحر المضيء ، أوقف أعضاء البعثة ليشاهدوها ويصفوها ويتعرفوا مداها

وقوتها ، ويتصيدوا الأحياء المضيئة المسببة لها . ولن ينسى أعضاء البعثة ليلة والسفينة على بعد يوم أو يومين من بومباي ، إذ أوقظوا ليشاهدوا البحر وقد تلالأت أمواجه بأضواء فوسفورية قوية غلبت سواد الليل ، وانتشرت حيث ينكسر الماء ، سواء في عرض البحر ، أو على جوانب السفينة ، أو حول جبل « البركيتة » المرسل خلف السفينة . وواصلت مباحث سيرها ساعتين (أى نحو ١٧ ميلا بحريا) حتى قطعت تلك المنطقة البديعة في ضيائها ، وتركتها خلفها صقعا منيرا وسط الليل المدهم ^(٤٥) . ويشير الدكتور حسين فوزى إلى اكتشافهم لبقع البترول الزيتية في بعض مناطق خليج عمان التي خلت قيعانها من أى أثر للحياة .

ويروى دكتور حسين فوزى في ختام كتابه « سندباد في رحلة الحياة » قصة أول كتبه في أدب الرحلات البحرية « سندباد عصرى » الذى عاد به إلى عالم الكتابة والتأليف الأدبى على أيدى توفيق الحكيم وأحمد الصاوى محمد ، وذلك بعد عودته من رحلته البحرية الطويلة فوق السفينة « مباحث » التى تابعتها الصحف وبالغت في أخبارها ومنجزاتها في عالم الكشوف البحرية . فقد تناول الثلاثة العشاء في مطعم فاخر واتفقوا على أن يكتب د . فوزى انطباعاته عن الرحلة البحرية وينشرها في مقالات « بمجلتى » ، فكتبها في شكل فصول ثم جمعها في كتاب « سندباد عصرى » الذى اعونه توفيق الحكيم في طبعه وخصه بمقالة من مقالاته التى كان ينشرها بمجلتى « الرسالة » و « الثقافة » . كما كتب الدكتور طه حسين مقالا لصالح الكتاب ولكنه أخذ عليه خروجه عن أدب اللغة بذكر بعض الألفاظ العامية . أما الصاوى الذى نشر الكتاب مسلسلا على صفحات مجلته فلم يشر إليه بكلمة واحدة في عاموده اليومي « ما قل ودل » . ويختتم الكتاب بدفاع من د . حسين فوزى عن تعلقه بالحضارة الأوربية وأن هذا لا يعنى انفصالا عن الحضارة العربية في عصور ازدهارها .

« سندباد عصرى - جولات في المحيط الهندى » هو أول كتب د . حسين فوزى ولعله أول كتاب في أدب الرحلات البحرية في الأدب العربى الحديث ، وصدر الكتاب في سنة ١٩٣٨ ، وقدم له الدكتور حسين فوزى بمقدمة أدبية وأسلوب جديد يخلو من الزخرفة واللفظ الفخم ويكتفى بدلالة الصور الأدبية وجاها . وقال الدكتور حسين فوزى ، في أحدث كتبه « سندباد عصرى يعود إلى الهند » ، « إن كتاب (سندباد عصرى) أول كتيب ، الصادر عام ١٩٣٨ تجنب ذكر اسم البعثة ، بل اسم السفينة (مباحث) ، بسبب عهد بيننا وبين البعثة

البريطانية ، ألا تنشر شيئاً عن تلك البعثة قبل مضي خمس سنوات على ختامها »^(٤٦) ولعل هذا العهد هو الذى حرر كتاب « سندباد عصرى » من اللغة التقريرية وحوله إلى عمل أدنى فى أدب الرحلات البحرية . فقد حرص د . فوزى منذ بداية الكتاب على استبعاد الشكل الرسمى التقريرى لوصف رحلته البحرية فى البحر الأحمر والمحيط الهندى والتأكيد على طبيعة الكتاب الأدبية كتعبير عن انطباعاته وإحساساته بالرحلة البحرية الطويلة ، بمقياس العصر الحديث . فهو « لا علاقة له بتلك القصة الرسمية . وإنما هو صفحات ضمنها صوراً وخطرات أوحى بها إلى جولانى فى أنحاء المحيط الهندى ، وحياتى على ظهر السفينة . بدون ادعاء أو حذلقه فنية ، بل تبعاً لما أثارته فى نفسى من إحساس ، وفى ذهنى من تفكير »^(٤٧) وهذا هو التطور الذى استحدثه د . حسين فوزى فى أدب الرحلات البحرية ، فلم يعد يقتصر على السرد التقريرى لوقائع الرحلات كما كان يفعل الرحالة القدامى فى تدوينهم لرحلاتهم العظيمة . بل اقترب د . حسين فوزى أديب الرحلات من الإبداع الأدبى بتصوير وقائع الرحلة البحرية كما انعكست فى رؤية صاحبها وما أثارته فيه من مشاعر وإحساسات وليس مجرد النقل الفوتوغرافى لوقائع الرحلة . كما أن الدكتور حسين فوزى فى تجديده لأدب الرحلات البحرية لم يعد يكتفى بفائدة ذلك الأدب ولكنه صار حريصاً على أن يجمع بين الفائدة والمتعة فى تقديمه الأسطورة وفن القصص وبعض الملامح التعبيرية ، مع إيمان راسخ بالعلم وسخرية لاذعة من الخرافة وفكاهة مرحة ، وبعد عن التقعر اللغوى فهو لا يأنف من استخدام بعض التعبيرات أو المفردات العامية . لذا فإنه عندما يروى أسطورة « مانجوير » فإنه يقدمها كخرافة . أما الأسطورة فهى مثيرة حقاً فقد رأى د . حسين فوزى مقام « الشيخ مانجوير » بالقرب من كراتشى محاطاً بينابيع ماء بارد ساخن وبركة ضخمة يسبح فيها التماسيح التى تعيش على أجسام الذبائح التى ينحرها زوار الضريح ، وقيل إن التماسيح كانت فلا تساقط من رأس أحد الأولياء وعندما سقطت فى الماء تحولت إلى تماسيح وإن عيون الماء تفجرت بضرية من مانجوير .. وهكذا .. ولكن هذا كله يرفضه د . حسين فوزى لأنها « خرافات تكاد تلقى اليأس فى نفوس الإنسانية العليا التى تسعى أبداً إلى الأخذ بيد البشرية » . ولأنها قرينة للجهالة والتخلف .

وتتنوع فصول الكتاب من رؤية للرحلة البحرية إلى تصوير لشخصيات البحارة وعلماء

(٤٦) الدكتور حسين فوزى ، سندباد عصرى يعود إلى الهند ، ص ٥ .

(٤٧) سندباد عصرى ، ص ٢٠ .

البحار والحياة فوق السفينة ومهام البعثة العلمية وعالم البحر ، مروراً بملاحظاته على الحياة في شبه الجزيرة الهندية ، الهند وباكستان ، والجزر التي صادفتها السفينة في طريق رحلتها . يكتب الدكتور حسين فوزى عن « حياة البحار » فيقارن بين رحلاته البحرية السابقة على البواخر الكبيرة « المترفة » وبين رحلته البحرية على السفينة العلمية الصغيرة الفقيرة « مباحث » . ويذكر أن السفر بالباخر الكبيرة لا يسمح بالتعرف الكامل إلى البحر أو بحياة البحار ، وذلك أن المسافر بالباخر الكبيرة يعيش داخلها أكثر مما يعيش على سطحها « وهو في اللحظات التي يتمشى في أثنائها على (الكورير) لمساعدة الهضم ، يلقي نظرة عابرة على البحر مرة مقابل عشر نظرات يحدج بها سيقان الغادة التي أسرت ناظره في قاعة الطعام .. وإنما يعرف البحر من يكابده على ظهر سفينة صغيرة طولها لا يتعدى الأربعين متراً ، وحمولتها الثلاثمائة طن . على ألا تكون مبخناً مجهز بمعدات الترف . فأنت على ظهر السفينة الصغيرة تعيش مقرباً إلى البحر . هو وحده أساك وعزاؤك . وفي أمواجه وما يضطرب بجوفه تسليتك وشغلك الشاغل . فإذا ما بعثت العواصف بنديرها درت تربط المقاعد وتحشر أمتعتك المفككة ، وتعيد الآلات العلمية إلى صناديقها وتقل نوافذك زجاجاً وحديداً » (٤٨) .

هذا هو البحر الذي خبره د . حسين فوزى جيداً طوال رحلته البحرية على السفينة « مباحث » . أمواج مرتفعة ، وعمل على الأجهزة العلمية ، وقياس لدرجات الحرارة والرطوبة وسرعة الرياح وارتفاع الشمس وزوايا النجوم بالغيوم والأنواء . إضافة إلى جولاته في عنابر البحارة بباطن السفينة وسط العواصف ، لعلاج المرضى ، تطوح به العاصفة في جوانب القمرات وتطرحه أرضاً خلال نومه من سريره الصغير المرتفع . وتتابع حياة البحار في صور واقعية معبرة « تعيش قريباً من كل شيء في سفينتك . تسمع صوت ورديات الليل تتبدل كل أربع ساعات ، وتعتاد دق الآلات منتظماً كأنه نبضات قلبك . نومك وصحوك رهينان بما قد يبدو لضابط المشى من مظاهر البحر » . تلك المظاهر التي تبدو لنا جميلة في تصوير الدكتور حسين فوزى لها ، من أمواج فوسفورية مضيئة « تكاد تطالع على نورها كتابك » ، إلى أسراب الدلافين تتسابق مع السفينة وتداعبها « قافزة من الماء بأجسامها السوداء اللامعة ، في أقواس بديعة تكشف لك عن بياض بطونها » (٤٩) . وتمضى حياة البحار بسيطة منطلقة فهو يلبس من

(٤٨) المصدر السابق ، ص ١٧٥ .

(٤٩) المصدر السابق ، ص ١٧٧ .

الملابس أخفها وأرخصها لا يبال بما يعلق بها نتيجة ارتطامها بجدران السفينة وممراتها وآلاتها . لأنه وهب حياته للبحر ، يتنفس البحر ويتشبع بجباله وتقلباته يعايش الطبيعة في السماء والبحر والطيور والأسماك .

هكذا هي حياة البحار على ظهر السفينة الصغيرة « أنت على ظهر السفينة الصغيرة للبحر والسماء . لا للمغازلة والبنج بونج والرقص والأكل والهضم فوق المدينة العائمة حيث نقلت لك شركات الملاحة سريرك وحمامك وحديقتك وموسيقاك وكباريك وسيناك .. » ففي السفينة الصغيرة يعيش الإنسان حياة البحر وحياة البحار ويخبر عالم السفينة الداخلي واستعداداتها وآلياتها ووقودها ، وتمتجج بأسرة السفينة على اختلاف أعمالهم وجنسياتهم . « وإذا لم تكن رأيت كل هذا ، فلم تعرف من أمر البحر شيئاً » .

هذه هي حياة البحر والبحار ، كما صورها د . حسين فوزى ، فإذا عن السفينة ؟ إنه يرثيها رثاء مؤثراً بعد رحلاتها المجيدة وفتوحاتها العلمية ، فقد ركبها د . فوزى مراراً بعد تلك الرحلة العلمية التي استهدفت خير الإنسانية والتي أثارت اهتمام العالم وجذبت الزوار من كبار الشخصيات والعلماء . فوجدوا لم ترل تعمل ولكن بلا روح ولا معامل أو آلات علمية ، والرجال من كل مكان غايتهم « الفتح العلمي ، لا المذابح البشرية » لقد تفرقوا وعادوا إلى بلادهم وتركوا رحالتنا العالم الفنان « كالشاعر البدوي ، أبكى فوق الدمن ، واستبكى الرائح والغادى ؟ تركوفى أجوس خلال هذه القمرات والمعامل ، فتألب على أشباح ذكراهم حتى لأخال نفسى شبحاً بين الأشباح . إيه أيتها السفينة إيه أيها الجواد الأشهب ! هل قدر لنا أن ننوء بحمل الذكرى ! أو أننا سوف نعود سويّاً إلى خوض البحار النائية ، حيث للموج اصطخاب وهدير وللإعصار صرير وصفير ! » (٥٠) .

ولا يحجب هذا الرثاء العاطفي المأساوى ، طرائف الرحلة وأزماتها المروية بروح مرحة شفافة . مثل تعطل غرفة التبريد في السفينة مما أدى إلى فساد كل زاد السفينة من الأغذية الطازجة بعد مغادرتها لعدن بأمر « القومندان » الإنجليزي وإصراره على مواصلة الرحلة والاكتفاء بالأغذية الجافة ، مع الاستمرار في القيام بمهام الرحلة العلمية بدون تراخ ... حتى أصيب مهندس السفينة ، خلال محاولته إصلاح غرفة التبريد ، بمرض قاس إثر تسرب غاز التبريد إلى شرايينه وأنسجته مما اضطر السفينة للعودة إلى عدن . وهذا أتاح لركابها أكل

الخراف واللدجاج ، ولكن الأمر لم يخل من سطو البحارة الإسكندرانيين على أحد الخراف ليلا وذبحه وأكله ثم ادعاء سقوطه في البحر ، إلى غير ذلك من طرائف البحارة وعلاقتهم الداخلية ، مثل « ممشة » قطة السفينة التي صاحبها في رحلتها ذهاباً وإياباً ، وانتقاد رجال السفينة للنساء خلال الحياة الخشنة فوق السفينة « وهى حياة تقرب الرجل من فطرته الحيوانية الخشنة » ، ولكنه يدوب عندما يقبل أنامل سيدة جميلة عند رسو السفينة على الميناء وعودة الرجال إلى الأرض الصلبة . إنها حقاً رحلة بحرية لعالم فنان .

٤ - البحر عند فتحى غانم وصالح مرسى :

« البحر » هو عنوان كتابين من أدب الرحلات ، لصالح مرسى وفتحى غانم . الأول : يحاول اتخاذ شكل الرواية ، عن رحلة بحرية قام بها صالح مرسى ، البحار والصحنى والقصاص والرواى ، على سفينة مصرية عبرت البحار والمحيطات ومرت بموانئ أوروبا الجنوبية ، اليونان ، يوغوسلافيا ، إيطاليا ، فرنسا ، أسبانيا ، البرتغال ، ثم عبرت المحيط الأطلنطى إلى جزر الآزور وكندا وبحيرة اونتاريو . والثانى عن رحلة بحرية لفتحى غانم ، الصحنى والقصاص والرواى ، فوق مياه البحر الأحمر مارة بالجزر المرجانية الصغيرة التى لا تظهر فوق الخرائط ، وحتى جزيرة « أبى كيزان » المرجانية الواقعة فى جنوب البحر الأحمر ، قرب الشاطئ السودانى حيث يعيش ثلاثة من البحارة المصريين حول منار الجزيرة .

فى بداية كتاب « البحر » يتحدث صالح مرسى عن العودة إلى البحر ، حديث البحار الذى عمل سبع سنوات فوق السفن عابراً البحار والمحيطات كان البحر خلالها عالمه ودينه . « وكانت السفن هى مدنى ، والكبانن هى بيوتى ، والبحارة هم أهلى » . لذا فإنه يستهل كتابه بحديث عن العودة إلى البحر ، كعودة العاشق إلى حبيبته ، حين استجاب لنداء البحر الحبيب ، الذى جاءه فى كلمتين على لسان صديق يدعوه للسفر وهجر كل شيء ، العمل والمكتب والزوجة والابنة . ويصف صالح مرسى اللحظات الأولى لعودته إلى البحر بأسلوب التحقيق الصحنى المشوق ، المعتمد على الوصف الخارجى والأسماء الحقيقية للشخصيات والأشياء بما فى ذلك اسم المؤلف ومهته الصحفية أيضاً . ويصور كيف وجد نفسه يقف على ظهر سفينة مصرية تمتلئ ، رتاه برائحة البحر ، ويتطلع بشوق إلى رحلته البحرية الطويلة لمسافة تبلغ نحو ٢٥٦٣٠ كيلومتراً ويمارس الحياة فوق البحر لمدة أربعة شهور متصلة .

وغطى أسلوب التحقيق كتاب « البحر » لصالح مرسى . فهو يصف كل شيء في الباخرة من الكبائن إلى المقاعد والدواليب ، والركاب وذكرياتهم وأحاديثهم ، عن صعوبات الجمارك والجوازات في زمن الرحلة . ولا شك أنه حشو فرضته طبيعة الأسلوب الصحفي غير المنضبط على خلاف مقتضيات الفن الروائي . ومن هنا يدخل هذا العمل في باب أدب الرحلات ويتعد عن فن الرواية . فهذا الأسلوب الصحفي القريب من أدب الرحلات لم يمكن الكاتب من رسم شخصيات روائية مميزة تنمو وتتطور ، وتعبر عن نفسها من خلال مواقفها المؤثرة في الأحداث والضرورية لتطور البناء الروائي . كما رأيناها في شخصيات « آخاب » القبطان في « موبى ديك » ، و « ستياجو » الصياد في « المعجوز والبحر » ، و « الطروسى » في « الشراع والعاصفة » . حقا إننا في كتاب « البحر » لصالح مرسى نتعرف إلى شخصية القبطان الذكى الهادئ الذى يدير العمل فى السفينة بحزم ويحجاز الأزمات بثبات وثقة . وإلى شخصية البحار والصيد السابق « عم حسين » المريض الذى يرفض مغادرة السفينة إلى المستشفى ، لأن عمل البحار هو فى البحر وليس فى البر . ولكن هذه وغيرها من الشخصيات نتعرف إليها من الخارج . فهى لا تتداخل فى نسج الرواية ، ولا تؤثر فى أحداثها ، ولا تنمو أو تتطور أو تتشابك علاقاتها ببعضها البعض ، بل يمكن الاستغناء عن بعضها بدون أن تتأثر الرواية . وإذا نظرنا إلى كتاب صالح مرسى « البحر » ، من منظور التحقيق الصحفي وأدب الرحلات ، برغم أنه مقدم كرواية ، لأمكننا تقدير المعلومات التفصيلية الدقيقة عن الحياة فى البحر ، ونظام العمل فوق السفن ، والتعليقات والطقوس ، والبشر راكبي البحر الذين نتعرف إليهم بأسمائهم وأوصافهم الخارجية وجنسياتهم وأحاديثهم وعلاقاتهم . مع أنها لا تخرج عن الانطباعات السريعة التى لا يربط بينها رابط سوى التجمع فى السفينة ، الذى يذيب الحواجز بين البشر . ولعل أجمل صفحات الكتاب هى التى شغلها الكاتب بالحديث عن إحساسه وفرحه بالعودة إلى البحر وعالمه الواسع كدنيا مستقلة ، « ودولة لها قوانينها وعاداتها وتقاليدها وحكامها وموظفوها » ، أو تلك التى سجل فيها أحاديث القبطان عن رؤيته للبحر ، وقصته وذكرياته فى عالم البحر ومصاحبته للأمواج والأنواء ، ورؤيته لوحدة الركاب وخوفهم وقلقهم من تقلبات البحر القاسية ومسئوليته عنهم كقائد وأب ، يستخدم العقل والحكمة والخبرة والمهارة فى قيادة مجتمع السفينة كما يقود دفة السفينة ويوجهها . وهى أحاديث متناثرة نلتقطها من بين الأحاديث الكثيرة المتنوعة ، من القبلة الذرية إلى رجل الشارع الأمريكى ، ومن

فضائح الجنس والغرام إلى ذكريات الكاتب ، عن الحياة والناس والبيعة على البر في الموانئ ، التي تتوقف عندها السفينة ، والآثار والتحف ومعالم التاريخ والجغرافيا لكل ميناء وبلد ، وهي أحاديث وصور وذكريات وانطباعات لا علاقة لها بالبحر وعالمه من قريب أو بعيد . ويبدو أن الكاتب ، بعد أن حرر ثلث كتابه ، لاحظ ابتعاده عن البحر الذي منحه عنوانه ، فقرر على لسان أحد شخصياته « الكابتن راثمان » أنه ابتعد عن البحر « لكي تعيش في البحر لا تخرج بعيداً عنه .. » بل إن الكاتب ليتساءل في مرارة : ماذا فعلت في أيامي الماضية .. وماذا عرفت عن البحر ؟ « فالبحر كما قرر « الكابتن راثمان » ، يتطلب النفاذ إلى الأعماق والجوهر . ويتحدث « راثمان » بحكمة الخبير بعالم البحر بعد أن قرر العودة نهائياً إلى البيت ، تلك العودة التي انتظرها طويلاً ، وعندما حانت لحظة الافتراق عن البحر شعر بإحساس من يعتزل الحياة : « أنا عائد إلى البيت يا صديقي .. لن .. لن أقود سفينة بعد ذلك ، لن أحدث الأمواج والرياح ، سأرقيها فقط من بعيد ، مجرد عجوز يجلس على الشاطئ في سكون يجتر ذكرياته .. البحار يا عزيزي عندما يعتزل البحر يشعر وكأنه يعتزل الحياة ، يشعر وكأنه يزف إلى القبر .. وهكذا حالي .. » فأحدى الحقائق الأساسية في حياة البحار تكمن في لحظة الإبحار « والانفصال عن الأرض ، ليغوص في عالمه المالح الكبير ! » (٥١) .

وتبدأ الرحلة البحرية الحقيقية بعد أكثر من سبعين صفحة من مذكرات وانطباعات الكاتب عن جولاته في الموانئ التي تستغرق معظم صفحات الكتاب . تبدأ بتعطيل آلات السفينة من جراء إصابتها بعطب أدى إلى وقوفه في عرض البحر كالألعوبة فوق الأمواج يدفعها التيار نحو جزيرة صخرية مجهولة . وهكذا ندخل في حجرة القيادة ونتابع المصطلحات البحرية والأحاديث المتبادلة بين القبطان وضباطه حول قياس الأعماق والمسافات بين السفينة وأقرب فنار ، حتى يندثر التقرير الجوي بعاصفة وشيكة الوقوع . وسرعان ما تحققت النبوءة .. « هبت الريح عاتية ، علا البحر ، وارتفعت قمم الأمواج وأخذت تلطم جدران السفينة بقوة ، وتلبدت السماء بكسل السحاب وانتهى القبطان من قراءة التقرير الجوي ، وقال في صوت جاف السلطة مخطاف جنب شمال » (٥٢) هنا يعمل رجال البحر بشبات في مواجهة أنواء البحر وعواصفه وتقلباته فستوليهم مضاعفة عن سلامة السفينة وركابها .

(٥١) صالح مرسى ، البحر ، ص ٦٩ و ٧٠ .

(٥٢) المصدر السابق ، ص ٧٩ .

كان البحر غامضاً متقلّباً مصارعاً لأشربة السفن الشراعية ، هكذا قدمته روايات البحر « موى ديك » و « المعجوز والبحر » و « الشراع والعاصفة » ، فكلها دارت أحداثها وصراعاتها البحرية فوق سفن شراعية . أما كتاب صالح مرسى « البحر » فيصور الحياة والبحر فوق سفينة آلية حديثة . ومع ذلك فالبحر هو البحر . ذلك الجميل القاسى المتقلب . لذا فإن حديث البحر ومواجهة تقلباته يدور من خلال الآلات والأزرار والأضواء والمصطلحات الفنية والبحرية والعلمية ، غير أنها كلها تتوقف على مهارة القبطان وثباته وذكائه وحسن تصرفه . حقا إن العمل في البحر لم يعد يقوم على العضلات بل أصبح يعتمد على العقل الإنسانى والعلم الإنسانى .

ويصور الكاتب جانبي الحياة فوق هذه السفينة الحديثة ، حيث الركاب في جانب ينعمون برفاهية ، بشربون ويتسامرون ويرقصون ، وبالجملة يستمتعون بأوقاتهم فوق البحر ، وفي الجانب الآخر يخوض القبطان وضباطه وبحارته صراع الحياة والموت لإصلاح الآلات ومواجهة الرياح والحفاظ على توازن السفينة وراحة الركاب وتمتعهم . وتعرف إلى تقاليد البحر بين السفن المارة عندما تصادف سفينة مضادة تبادر بعرض التعاون والمساعدة لأن الإضاءة قرينة للتعطّل في الآلات . وقديماً كان الاعتماد على الرؤية المباشرة بالعين المجردة والتخاطب بالأصوات العالية فوق الصواري ، كما فعلت سفينة هرمان مفلّ في روايته « موى ديك » ، أما في السفينة الحديثة فيكفي تبادل الرسائل اللاسلكية على البعد بدون رؤية مباشرة أو سماع أصوات . وهنا يشكر القبطان السفينة المنقذة لبساطة العطب ويتم الإصلاح وتطفأ أنوار السفينة الخارجة وتعاود الإبحار . كما نتعرف إلى لصوص الموانئ ، وهم نوعية جديدة من قراصنة السفن « غير أن أعنى هؤلاء اللصوص هم الكونترباندا لصوص الميناء في نابولي بالذات » ، وهم يكونون عصابات منظمة ثرية ينهبون السفن ويفرضون الأتاوات عليها ويعلق القبطان قائلًا بأن هذا هو البحر .

فالبحر عند صالح مرسى هو عالم جديد وعلاقات مفتوحة بين البشر . وأنواء وعواصف أمواج عاتية ، وهدوء ساحر . وبحارة يتعذبون فوق مياهه ، بفعل القلق والحياة غير الثابتة ، كأموال البحر والعلاقات الإنسانية المتغيرة دومًا . وفي عالم البحر يواجه البحارة قراصنته أيضاً . ويعانون أشواق الحب واللقاء والفراق . وفي الموانئ يغزون شوارع الفساد حيث الخمر والرقيق

الأيض والعواطف الكاذبة . فعالم البحر عالم شائق وشاق وحافل . ودنيا كاملة لا ترضى البحار ولا يطبق الابتعاد عنها .

أما في « البحر » لفتحي غانم ، فقد التقط ذلك الروائي الفنان قصة ثلاثة رجال من عمال البحر المعزولين في إحدى الجزر المرجانية النائية في مياه البحر الأحمر ، التقط فتحي غانم قصة هؤلاء الثلاثة كخيوط رئيسي يشده إلى سفينة مصرية تحمله فوق مياه البحر الأحمر وتطوف بالفنارات المتناثرة تحمل إليها الطعام والمؤن والأخبار ورسائل الأهل والأحباب ، يستكشف الحياة فوق مياهه في السفن والجزر المرجانية ، ويتعرف إلى شخصيتي القبطان ورئيس البحارة . ويشرح كلمات القاموس البحري ، ومعنى المصطلحات البحرية المتداولة بين البحارة ، وحكايات البحارة عن الجنس والفقر ومغزى الحياة . ويقرأ تاريخ البحر الأحمر « بحر الأخطار والتجارب المريرة » ، ومياهه المليئة بالجزر المرجانية الخطرة التي يمكن أن تمزق أكبر السفن المارة في حالة الاصطدام بها . وأنواع الأسماك السابحة في البحر الأحمر . وأخطرها أسماك القرش المتوحشة والدلفين صديق الإنسان .

ويجمع كتاب « البحر » لفتحي غانم ، بين تشويق الفن القصصي ومزيج من أدب الرحلات والتحقيق الصحفي . فهو يستخدم أسلوب التقديم والتأخير والتنقل بين الأزمنة والأمكنة والشخصيات . فتتفرع في فصل إلى قصة الرجال الثلاثة المعزولين في منار « أبي كيزان » . وفي فصل تال نخوض مع السفينة في مياه البحر الأحمر ، وفي فصل آخر نتابع الحياة البحرية فوق السفينة . ثم نعود إلى رجال ذلك المنار البعيد الذين ظلوا معزولين أكثر من أربعين يوماً بدون أخبار أو طعام أو مياه أو رسائل . طوال ذلك التنقل بين الشخصيات والأمكنة والأزمنة ، يحافظ فتحي غانم على تطوير الخيط الرئيسي ، المتمثل في رحلة السفينة فوق مياه البحر الأحمر مارة بالمنارات الستة قاصدة هدفها الأخير إلى منار أبي كيزان ، للالتقاء بالرجال الثلاثة المعزولين في جزيرتهم النائية الصغيرة . وخلال ذلك يمزج بين التحقيق الصحفي القائم على الوصف الخارجى الذى يسمح كل شيء حوله وأدب الرحلات الثرى بالانطباعات الإنسانية عن البحر وعالمه ورجاله . فيصف فتحي غانم بكل جزيرة من الجزر المرجانية المتناثرة في البحر الأحمر التي تعلوها المنارات المضيئة لمياهه مرشدة السفن ورجال البحر . ويعترف المعلومات من التاريخ والجغرافيا والأساطير الخاصة بتلك الجزر . ويلوح بأمل الإنسان العصرى

في الابتعاد عن تعقد الحياة في المدينة الكبيرة والهرب من ضجيج آلات النقل والبشر، إلى جزيرة نائية طافية فوق البحر حيث الطبيعة الهادئة الجميلة والأمواج وطيور النورس البحرية . يقول فتحي غانم : « وكنت أظن أن منار أبي كيزان الذي يقع في عرض البحر الأحمر عند آخر حدود مصر الجنوبية ، هو المكان المثالي للعزلة وشفاء الأعصاب . لا صوت هناك إلا هدير الأمواج وصفير الرياح وصيحات طير البحر النورس .. ولا مناظر سوى الأفق البعيد والمياه الزرقاء والسماء وقرص الشمس بالنهار ، وقرص القمر بالليل .. » (٥٣) . غير أن التقاء الرجال الثلاثة المعزولين في جزيرة « أبي كيزان » ، جعله يتأكد أن الإنسان كائن اجتماعي يرفض العزلة . وأن « كل ما كتبه الشعراء والقصاصون في القرنين الماضيين عن الباحثين عن السعادة في جزر نائية ، كان خرافة وخيالاً لا سند له في الواقع والحياة » (٥٤) . فقد وجد الرجال الثلاثة بغرقون في عزلة ووقوع ذاتية ، كل في عالمه لا يتخاطبون أو يمتزجون بل يعيشون فرادى في عالم البحر يصيدون ويحلقون في عالمهم الخاص . حتى أن أحدهم أخذ يطاردهم سمكة كبيرة متحرقة للانتقام منها لأنها تأكل السمك الصغير وتفكك به بوحشية . فأعد لها حربة ضخمة وهبط إلى الماء مسدداً حربه إلى لحمها حتى أدمها وحاول جذبها بالحبال ، لكن السمكة أخذت تجذبه إلى البحر حتى أوشك على الغرق وأخذ يصرخ ويصيح حتى أنقذه زميلاه الآخرون . ويعلق فتحي غانم على قصة البحار بأنها نفس قصة القبطان « أخاب » مع الحوت « موي ديك » قصة صراع الإنسان مع كائنات البحر وأسمائه : « على أن قصة موي ديك وهذه القصة بطلاها عاشا في المدن ، ودخلا المدارس واكتسبا شيئاً من غرور الإنسان ، وإيمانه بقدرته المطلقة ، وهما بذلك يختلفان تماماً عن نوع آخر من الرجال يجوبون البحر الأحمر طوال حياتهم ، ولم تقع حياتهم على مدينة ولا تتطأ أقدامهم أرضاً إلا نادراً .. » (٥٥) .

وبدلنا فتحي غانم على نوعية جديدة من رجال البحر العرب ، من البدر « الجهانية » القادمين من الجزيرة العربية على متن سفن شراعية صغيرة . يغوصون في أعماق البحر بحثاً عن اللآلئ والأصداف . لا يخشون أَسماك القرش المتوحشة بل يخشاهم القرش بسبب جلودهم السوداء . ويقضون أيامهم فوق السفن الشراعية شبه عراة ، يصطادون الأسماك ويأكلونها .

(٥٣) فتحي غانم ، البحر ، ص ٣٧ .

(٥٤) المصدر السابق ، ص ٣٨ .

(٥٥) المصدر السابق ، ص ٤٥ .

ويطوفون بالجزر المرجانية يطلبون القهوة والأرز من رجال المنارات . إنهم نوعية جديدة من البشر ، لم يعرفوا المدن أو الحقد . ويصفهم فتحي غانم « بأنهم سلالة البحارة العرب في القرون الماضية أيام كانت السفن العربية تنقل تجارة العالم ، وتنقل بين الصين والهند وموانئ إيطاليا والأندلس » (٥٦) .

البحر عند فتحي غانم امرأة جميلة متقلبة ، ولوحة رائعة تضم الشمس وطيور النورس ، وبجالات حيواناً لصراع الإنسان مع قوى الطبيعة من أجل البقاء . وتجربة في المواجهة المباشرة مع الرياح والعاصفة العنيفة يمكن أن تحتذى في معارك الحياة البرية . تتيح للرجال اكتساب الصلابة والمهارة والثبات والتمرس بمواجهة العواصف والأنواع . مثل عنتر رئيس بحارة السفينة الذى يهوى البحر الهائج والعواصف ، فرجل البحر يحب الخطر ويألفه ، رجل شدته العواصف والأمواج وتجارب العمل فى باطن السفينة الحار وسطحها البارد . « إن رجال البحر لا يذكرون اسم البحر فى حديثهم أبداً ، وعندما يتكلمون بدون أن يذكروا ما يتحدثون عنه ، فيقولون : إنه هادئ ، أو عال ، أو شديد ، أو زيت ، فيجب أن تعرف أنهم يتحدثون عنه . البحر ! تماماً كرجال الدين عندما يتحدثون عنه هو القوى ... الجبار ... الرحيم ... فتعرف أنهم يتكلمون عن الله ، بدون أن يذكروا اسمه .. صورة الله عند البحارة .. هى البحر .. البحر محيط بهم ، قوى ، يتزل ضرباته المفاجئة عليهم أحياناً ، ثم يبدو رحيماً حنوناً أحياناً أخرى ، إنهم يخشونه ويرهبونه ويواجهونه ، ويقولون منه ؟ » (٥٧) .

ونكتفى بهذا القدر من التماذج الهامة فى أدب الرحلات البحرية عند العرب ، قديماً وحديثاً . لنتلقى فى الفصل التالى بأحدث فنون أدب البحر العربى ، الرواية البحرية .

(٥٦) المصدر السابق ، ص ٤٦ .

(٥٧) المصدر السابق ، ص ٧٩ .