

# رَحْلَةُ السِّندِ بَادُ



تأليف  
قيم سفرن

الطبعة الثالثة  
١٤٣٨هـ - ٢٠١٧م

١٤٣٨ هـ - ١٧٠١٧ م

الطبعة الثالثة

تأليف

سيف الدين

١٤٣٨

# رحلة السندباد



الكاتب  
فهد بن محمد

مطبعة الثقافة  
1435هـ - 2013م

ISBN 978-99969-0-745-6



9 789996 907456

## جدول التوقيت للرحلة

١٩٨٠م

١ كانون الثاني (يناير)	- وضع القاعدة
نهاية كانون الثاني	- تركيب مقدم السفينة مؤخرها
آخر حزيران (يونيو)	- إكمال غلاف الهيكل
تموز (يوليو)	- الإنزال
الأسيبوع الوطني	
تشرين الثاني (نوفمبر)	- الإبحار
منتصف كانون الأول (ديسمبر)	- جزر لاديف"
آخر كانون الأول	- سلاسل مالابار

١٩٨١م

منتصف كانون الثاني (يناير)	- جزر مالديف
منتصف شباط (فبراير)	- سريلانكا
منتصف آذار (مارس)	- جزر أندمان
أوائل نيسان (أبريل)	- جزر نيكوبار
آخر نيسان	- ملاقا
منتصف أيار (مايو)	- سنغافورة
أوائل حزيران (يونيو)	- سومطرة
أوائل تموز (يوليو)	- هونغ كونغ
منتصف تموز	- كلكتون"

x خاضع لموافقة الحكومة



## السفينة:

تم بناء الهيكل من خشب الآني المختار من غابات الهند وجرى تشكيله بعناية من ألواح تصف بعضها إلى جانب البعض بتفاوت يقل عن جزء واحد من أربعة وستين جزءاً من البوصة وبعد ذلك تتم خياطة كل لوحة في موضعها بواسطة حبل من ألياف جوز الهند المبرومة باليد والمشدودة بأحكام حول حشو من قشور جوز الهند.

وتحتاج السفينة إلى قشور أكثر من خمسة وسبعين ألف جوزة هند وأربعة أطنان من حبل ألياف جوز الهند لأربطة الأشرعة والصواري والمراسي وقد حملت السفينة سارية رئيسية بلغ طولها (٧٥) قدماً.





رَحْلَةُ السِّندِ بَادِرٌ



سلطنة عُمان  
وزارة التراث والثقافة

حقوق الطبع محفوظة لوزارة التراث والثقافة سلطنة عُمان

رقم الإيداع المحلي: 2016 / 120

رقم الإيداع الدولي (ISBN): 978-99969-0-745-6

سلطنة عُمان - ص.ب.: ٦٦٨ مسقط، الرمز البريدي: ١١٣

هاتف: ٢٤٦٤١٣٠٠ / ٢٤٦٤١٣٢٥، فاكس: ٢٤٦٤١٣٣١

البريد الإلكتروني: [info@mhc.gov.om](mailto:info@mhc.gov.om)

موقع الوزارة على الإنترنت: [www.mhc.gov.om](http://www.mhc.gov.om)

إن الآراء والمعلومات الواردة في هذا الكتاب هي على مسؤولية المؤلف ولا تعبر  
بحال من الأحوال عن آراء حكومة سلطنة عُمان.

◀ لا يجوز نسخ أو استعمال أي جزء من هذا الكتاب في أي شكل من الأشكال أو بأية  
وسيلة من الوسائل. سواء التصويرية أو الإلكترونية، بما في ذلك النسخ الفوتوغرافي أو  
سواء وحفظ المعلومات واسترجاعها. إلا بإذن خطي من الناشر.



# رَحْلَةُ السِّدِّابَادُ

تأليف  
تيم سقرن

ترجمة  
د. سامي عزيز

أعدّه للنشر  
محمد كامل

الطبعة الثالثة  
١٤٣٨هـ - ٢٠١٧م



## المقدمة

كان لصاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد سلطان عُمان المعظم فضل النهوض بالأعباء المالية لرحلة السندباد. وقد نبع الاقتراح الرسمي من وزارة التراث القومي والثقافة العُمانية، التي قدم وزيرها صاحب السمو السيد فيصل آل سعيد الدعم من دون تردّد للقيام بالمغامرة. ونادراً ما تجد أي بعثة مثل هذا التأييد القلبي التام، وإنني أرجو أن يكون نجاح رحلة السندباد خير مردود - إلى حد ما - لهذا الكرم الواضح الذي يعبر عن أحد أنبل التقاليد العربية الأصيلة.

لقد استغرق وضع الخطة وتنفيذها وتقديم نتائجها في كلمات مكتوبة وصور وأفلام فترة بلغت خمسة أعوام.

وقد قامت شركة طيران الخليج التابعة للبحرين وسلطنة عُمان وقطر ودولة الامارات العربية المتحدة بإيصال الشحنات والأشخاص المشتركين في المشروع من دون مقابل. وهذا مثال آخر في السخاء العربي. وقد وضعت شركة تنمية نفط عُمان كل مصادرها الفنية تحت أمرتنا في أثناء إجراءات الدقائق الأخيرة

الحرحة قبل الإبحار، كما قدّمت منحة ساعدت على بدء تشغيل الفيلم الخاص بالرحلة. وكانت هذه المنحة تتفق مع ما قام به البنك البريطاني للشرق الأوسط. وطوال الرحلة كنت في غاية السعادة لاكتشاف أن الهيئة المهيمنة على البنك كانت على استعداد لتقديم كافة التسهيلات التي قد ينظر إليها السندباد نفسه بعين الحسد، وقد وصل كرم البنك ومساعداته إلى أقصى مدى في هونج كونج حيث قام البنك بدور العميل المحلي الخاص بنا. وقام بالمشروع المعقد مجموعة مختارة من الشخصيات، ويحاول هذا الكتاب تسجيل بعض الأحداث التي صادفها المشروع. وإنني أرجو أن يقدم اختياري نظرة عادية ومسلية للرحلة، وألا يبعث على الضيق وخيبة الأمل لمن لم يرد ذكرهم.

تيم سقر

إيرلندا اربيع ١٩٨٢م

## الفصل الأول

### عودة إلى ألف ليلة وليلة

لم يكن هناك شك في أن سمكة القرش قد ابتلعت الطعم في الساعات الأولى من الليلة الماضية، فقد كان الحيوان على درجة كبيرة من الإرهاق حينما لاحظنا حبل صنارة الصيد المشدود عند أول بصيص من الفجر، وتواثب عدد من الرجال هاتفين هتاف النصر إلى حاجز السفينة، وأخذوا يجذبون حبل الصيد ويسلمه الواحد منهم إلى الآخر يداً بيد، وعندما شقت سمكة القرش سطح البحر بدت أشبه بالطوربيد بطولها البالغ حوالي سبعة أقدام، وأخذت تضرب بشدة إلى الخلف وإلى الأمام بيأس وهي تشعر باختناق في الهواء البارد، وتحول الماء إلى زبد ورغوة حول جسم السمكة المتهالكة، وإذا كان الحبل غير قوي بدرجة كافية لجذبها رأسياً من المياه، فقد حاول البعض غرس خطاف معلق على سارية بحذر في جسم السمكة، ولكن الخطاف أخذ ينزلق جيئةً وذهاباً على جسم السمكة المبلل المتلألئ محاولاً الوصول إلى إحدى الفتحات: العين أو الخيشوم أو الفم ولكن السمكة ناضلت بآخر ما تبقى لديها من

قوة من تأثير الرعب، وألقت بكل ثقلها على السارية في اللحظة التي تمددت فيها على الجبل ولم يلبث الجبل أن انقطع تحت ضغط السمكة التي سرعان ما سقطت في البحر ولم تلبث سوى لحظة واحدة اختفت في أثرها بهدوء وغاصت منهكة في أعماق الماء.

وجاء صوت كالصفير: «يا للحسرة، كنت مشتاقاً إلى شريحة طازجة من لحم سمكة القرش».

وتساءل شخص آخر: «هل رأيت سمكة اللشك الملتصقة ببطن القرش؟ إن طولها لا يقل عن اثني عشر بوصة».

وأضاف ثالث: «إني أتساءل كم سحبناه وراءنا، إنه بدا لي كراس سمكة قرش بيضاء».

وأخذت الجموع المتراصة حول حاجز السفينة تتفرّق. وعندما ركزت انتباهي نحوهما ظهروا أمامي كجماعة غريبة المظهر بكل المقاييس، فلون البشرة يتراوح بين اللون الأبنوسي واللون القرنفلي الذي لوّحته الشمس. وكانت أجسام غالبيتهم عارية حتى الوسط، والجميع حفاة الأقدام، ارتدى عدد قليل أوزرة قصيرة، وكان نصفهم على الأقل ذا لحية كثة، هذا الأمر بالإضافة إلى أنهم يضعون عمائم على رؤوسهم ويحملون مدياً ذوات غمد تتدلّى من أحزمتهم، وهكذا أصابتنى الدهشة وأنا أتأمل ما يحيط بي من معالم ذات طابع خيالي غير طبيعية، فهل أنا حقاً أعيش في القرن العشرين أم أنني أتخيل نفسي في وقت مبكر؟

وبالرغم من إحساسي الواقعي بالأرض الخشبية تحت قدمي فإنّ الموقف كلّه كان يتحدّ صورة حلم، فالبحر الاستوائي ذو الزرقة الداكنة يمتد على طول الأفق من جميع الجهات، وقد ظهر فيه أثر ضئيل للسفينة التي تمخر عبابه، وامتد أمام السفينة سرب من الطيور المائية يدور صارخاً وهو يدقّ النظر إلى الأعماق أملاً في التقاط ومضة ترشد إلى سمكة صغيرة وقد قذفتها الأمواج التي تثيرها السفينة. وامتلأت الأشرعة الثلاثة الضخمة المثلثة الشكل برياح موسمية دافئة وكان أكبر هذه الأشرعة يحمله صاري بطول السفينة ذاتها وقد مال الشراع بزاوية غير محددة، وتوسط كل شراع شعار قرمزي لامع: سيفان متقاطعان وخنجر، مما يدل على أن السفينة تابعة لسلطنة عُمان.

وقد التقطت أذني وسجلت الأصوات الدائمة الخلفية للسفينة الضخمة وهي تندفع في الماء، وأصوات الحبال التي لا تنقطع، والرزاز المتصاعد أحياناً، وأصوات الأمواج التي تتضخم في منحنيات الأشرعة لتنصب في أذني بشكل هائل، وتابعت عيناى الخطوط الزخرفية حتى مقدمها حيث يشير إلى الشرق حربة رفيعة لصيد الحيتان تغوص وتظهر بطريقة متناغمة بين أمواج البحر بينما تمخر السفينة عبابه.

كنت على معرفة تامة بكل بوصة من السفينة، وكل قطعة خشبية وكل قطعة من الحبال الليفية، ولكنني لم أتوقف عن الإعجاب بروعتها ورشاقتها كانت نموذجاً فريداً لسفينة تجارية عربية من التراث الكلاسيكي تبحر على صفحات كتاب ألف ليلة

وليلة، كانت الوحيدة من نوعها في العالم تحملنا نحن العشرين جميعاً عبر البحار السبعة إلى الصين، وبدت السفينة وكأنها قد جلبت من زمان ضارب في أعماق الماضي السحيق أكثر من كونها حقيقة واقعة، كانت كأنها صورة من نسج الخيال، كانت أقرب إلى السراب ووجدت نفسي أعود بأفكاري إلى اللحظة الحاسمة التي تبلورت عندها فكرة هذه المغامرة الغربية.

تعود جذورها إلى ثلاث سنوات مضت، عند نهاية إحدى الرحلات ذات الطابع المختلف في سفينة أصغر في بحر بعيد شديد البرودة، كنت في ذلك الوقت، مع ثلاثة زملاء، على وشك الوصول إلى شاطئ نيوفونلاند في مركب صغير مكشوف مصنوع من جلد الثيران، كان الهدف من تلك الرحلة اختبار مدى إمكان وصول الرهبان الإيرلنديين إلى أمريكا الشمالية قبل كولمبس بحوالي ١٠٠٠ عام. وكانت حاملتنا الصغيرة نموذجاً طبق الأصل من السفن المصنوعة من الجلد التي كان الرهبان الإيرلنديون يستخدمونها وقد أطلق عليها اسم برندن تخليداً لذكرى أشهر قديس عند البحارة الإيرلنديين: سان برندن البحار، وهو بطل محبوب تحكي القصص أنه مع رهبانه أبحروا عبر المحيط حتى وصلوا إلى أرض بعيدة على الشاطئ الآخر في هذا اليوم من شهر يونيو ١٩٧٧م، كان واضحاً أنه لولا بعض الحوادث المانعة، أنني كنت مع زملائي البحارة على وشك إثبات أن علم سان برندن من المحتمل أنه يقوم على حقيقة ثابتة هي وجود الرحلات الإيرلندية في المحيط الأطلنطي الشمالي في القرن السادس، وبالرغم من أننا لم نشاهد شاطئ أمريكا الشمالية



فقد كان باستطاعتنا تشم رائحة غابات الصنوبر في نيوفونديلاند بكل سهولة ووضوح، وفي يوم أو اثنين عرفت أنه في الإمكان إثبات أن القوارب الجلدية تستطيع عبور المحيط الأطلنطي الشمالي، وفي هذه اللحظة ارتدت أفكارني إلى رحلات تجريبية أخرى تستطيع إضافة معلومات إلى الكشوف المبكرة وركوب البحر.

لقد برهنت رحلة برندن أنه من الناحية الفنية إمكان بناء نموذج طبق الأصل من سفينة بدائية مبكرة إنما هو فكرة نافعة للبحث. إن ذلك علّمنا كيفية صناعة المراكب الجلدية القديمة والمواد التي كانت تستخدم وكيفية التعامل مع هذه المراكب وأعطانا ذلك أيضاً صورة للحياة التي كان يحياها البحارة القدماء على ظهر مركب مكشوف مصنوع من الجلد، ومما جذب انتباهي بزوغ الفكرة في استخدام نفس الطريقة لاستقصاء تخيل آخر مرتبط بالبحر قد يكون أسطورياً، وإذا كانت السفينة برندن قد اجتازت الاختبار بنجاح فهل هناك نموذج أسطوري آخر قد يؤدي الكشف عنه إلى حقائق ثابتة عن رحلات حقيقية قام بها أشخاص حقيقيون؟

وفي هذه اللحظة انبثق الرد في ذهني: لماذا لا نضع أشهر البحارة العالميين قاطبة موضع اختبار، بحار يعرفه كل طفل قرأ ألف ليلة وليلة، رجل يترادف اسمه مع الاشتغال في البحر، لماذا لا نختبر أسطورة السندباد البحري؟.

ومع إنني كنت على بعد خمسين ميلاً من شاطئ

نيوفونديلاند وقد عرفت ما فيه الكفاية عن العمل العظيم غير العادي من اشتغال العرب في البحار لدرجة تبعث على التعجب من أن شخصية السندياد البحري إنما هو أكثر من أسطورة. فبعد ظهور الإسلام في الربع الأول من القرن السابع بدأ العرب رحلة توسع جغرافي مذهل، ووصلت جيوشهم البرية ما بين الأندلس (إسبانيا) ووسط آسيا، ووصلت سفنهم إلى شواطئ زنجبار والصين.

وأسس التجار العرب أكبر شبكة تجارية بحرية عرفها العالم، شبكة لا يقارن بها ما حدث بعد سبعة قرون حينما بدأ الطواف الأول للسفن الأوروبية حول العالم، قد خرج من بين العرب الكثيرون من مشاهير البحارة المشهود له بالكفاءة في التاريخ، فمنذ اثنا عشر قرناً قام البحارة العرب برحلات امتد بعضها ثلاثة أعوام أو أربعة قبل عودتهم إلى أسرهم. وقد مارس البعض حياته في البحر وكأنه في الصحراء، وبالمصادفة فإن فلسفتهم كان في استطاعة الرهبان الإيرلنديين فهمها. فقد كتب رهبان سان برندن أنهم يعتقدون بوجود صحراء في البحر، بمعنى أنهم كانوا يطوقون إلى تجربة روحية في ذلك الخضم الهائل من المياه. وبشكل مماثل فقد تناول العرب البحر بنفس الفلسفة التي تدعو إلى اجتياز الصحارى، وقد اعتمدوا على المشيئة الإلهية التي ترعاهم. واستخدم الأعرابي الذي يقود قافلة والعربي الذي يقود سفينة نفس النجوم لإرشادهما إلى طريقهما بإيمان أن الله سبحانه وتعالى قد وضع النجوم لهذا الغرض.

وعندما كنت على سطح القارب برندن كان يكفيني النظر إلى أعلى لكي أقدّر ما تركه لنا العرب من إرث خاص بالإبحار، فإنّ معظم نجوم الإرشاد البحري التي يستخدمها البحارة إنما تحمل أسماء عربية ذلك أن علماء العرب هم الذين طوّروا فن الملاحة الفلكية.

لذلك فإنني أخذت، منذ أول فرصة، في البحث عن خافيات السندباد البحري، إنّ قصصه تظهر في كتاب ألف ليلة وليلة، وهو مجموعة من القصص الشعبي بدأ نشرها في أوروبا في بداية القرن الثامن عشر بعد العثور عليها مخطوطة في سوريا على يد عالم فرنسي هو أنطوان جالان، الذي استطاع نسخ قصص أخرى لا تزال تروى في الشرق الأوسط، ومن الواضح أن القصص أقدم كثيراً من المخطوطات. بل إنّ بعض الباحثين لا يخاطر بتخمين متى بدأت هذه القصص. وقد تجمّعت قصص ألف ليلة وليلة من مصادر عديدة بعضها من الهند، والبعض من فارس، والكثير منها العالم العربي ذاته، وتداولتها الألسن من جيل إلى جيل. ويبدو أن أقدمها بدأ تداولها منذ ما يقرب من خمسة عشر قرناً. وإنّ مجموعة القصص المعروفة باسم «رحلات السندباد البحري» كما يطلق عليها العرب، يظن أنها حدثت عندما كان هارون الرشيد يتولى الخلافة في بغداد ما بين عام ٧٨٦ وعام ٨٠٩، ومن المحتمل أن مؤلفاً واحداً هو الذي قام بتجميع هذه المغامرات في أواخر القرن التاسع وأوائل القرن العاشر مستخدماً مصادر متعدّدة من بينها عدد من كتاب الجغرافيا العربية وكتب الرحلات وقصص البحارة.

لم يستغرق الأمر طويلاً لإثبات أن قصص السندباد البحري مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالعصر الذهبي للجغرافيا العربية التي ازدهرت ما بين القرن الثامن والقرن الحادي عشر. وعندما قارنت بين الأماكن التي زارها السندباد في مغامراته بالأرض التي جاء وصفها في كتاب الجغرافية العربية، كان من الواضح أن أماكن مغامرات السندباد حدثت في دول وصفها الجغرافيون العرب تماماً. بل إنه في بعض الأحيان استخدمت كتب الجغرافيا وقصص السندباد نفس الجمل لوصف بعض المظاهر الخاصة. والآن فإن الحقيقة الباعثة على السرور أن الجغرافيون العرب حصلوا على قدر كبير من معلوماتهم عن طريق دول بعيدة بعقد مقابلات مع بعض البحارة العائدين من رحلات طويلة. وهكذا يتساوى الأمر سواء كانت الأماكن التي وقعت فيها مغامرات السندباد قد استخدمتها كتب الجغرافيا العربية، أو أن مؤلف قصص السندباد قد استخدم ما ورد في كتب الجغرافيا العربية.

وعلى وجه الخصوص فهناك كتاب فريد عن حكايات البحارة باسم «عجائب الهند» وضع في القرن العاشر، ويحتوي على الكثير من نصوص المادة التي تتكوّن منها قصص السندباد، بل إنه يحتوي على العديد من قباطنة البحر الذين قاموا برحلات طويلة، فهل كان أحد هؤلاء القباطنة هو السندباد الحقيقي؟ وهل وجد السندباد حقاً؟ إنّ بحثي قد لا يجيب على هذا التساؤل خاصة، ولكن على الأقل فإنّ في استطاعتي وضع حد فاصل بين الحقيقة والخيال في المغامرات، وأحاول الكشف عن كيفية اعتماد رحلات السندباد على المنجزات الحقيقية للبحارة العرب.

ولكي أقوم بذلك كان عليّ أن أوسّع أفق البحث والاستقصاء لضم كل المادة الأصلية وثيقة الصلة بابتداع قصص السندباد، كان عليّ القيام باختبار فن الملاحاة العربية الأولى للتعرف على طريقة قيادتهم للسفن وكان عليّ أن أتعرف على طبيعة التجارة العربية التي نشأت في البحار، كذلك كان عليّ أن أعقد مقارنة بين قصص السندباد والحكايات العربية الأخرى، وباختصار، فإنّ السندباد كان رمزاً للظاهرة النادرة للعمل البحري العربي بنفس الطريقة التي استخدمها المؤلف في مغامرات السندباد سواء كانت حقيقية أو خيالية.

ويحتوي كتاب ألف ليلة وليلة على قيام السندباد بسبع رحلات. وفي كل رحلة تغرق سفينته أو يواجه أخطاراً، وتقذف به الأمواج بطريقة أو بأخرى بعيداً، فيقوم ضد رغبته بإحدى المغامرات، وهذه الحيلة والصورة البلاغية في السرد قد مكّنت الراوي من تحويل مادته إلى مسلسل جذب انتباه جمهوره بحدث وراء آخر.

والآن، لقد اقترحت القيام بحركة عكسية أي القيام برحلة واحدة لمعرفة كيفية الربط بين العناصر المختلفة في الروايات وربطها بتلك الأيام العظيمة التي شاهدت التوسع البحري العربي، وهنا ظهرت حقيقة واضحة: فعند إعادة قراءة كتاب ألف ليلة وليلة كان واضحاً أن الكثير من الأماكن التي ورد ذكرها في نص السندباد كانت تمتد على طول الطريق البحري المتجه من الخليج العربي شرقاً وليس الأمر مصادفة أن ذلك الطريق

البحري كان هو الإنجاز الضخم للملاحة العربية الأولى وكان ذلك الطريق يمتد حوالي ستة آلاف ميلاً عن طريق سيلان وجنوب شرق آسيا إلى مدن الصين الأسطورية.

وعند هذه المرحلة بدأت أتتحقق من مدى خطورة المشروع، فهذه الرحلة ليست كرحلة برندن في مركب صغير مكشوف استطاع بضعة أصدقاء صنعه، إنّ رحلة السندباد كانت أكثر طموحاً إذ إنها استلزمت بحثاً وتخطيطاً وبناء سفينة ضخمة، إنّ ذلك قد احتاج مكاناً لبناء السفينة وميناء مناسباً بها ومجموعة كبيرة من البحارة للإبحار بها، ويجب أن يكون على ظهرها كمية كافية من المواد والأدوات للحفاظ على استمرار وجود مركب من القرون الوسطى في البحر لمدة ثمانية شهور على الأقل، مع كمية من المؤن والماء تكفي كل مرحلة من مراحل الرحلة.. وإذ كان الهدف الأساسي من القيام بهذه الرحلة هو تسجيلها بدقة فإنه كان من الضروري وجود مصوّر سينمائي ومسجل للصوت، وكان لا بد من الحصول على أفراد يستطيعون تسيير مركب شراعي عربي، وقبل كل ذلك كان من الضروري الإلمام بقدر من اللغة العربية، ولم تكن هناك نهاية لقائمة المطالب، كذلك فإنني أعترف بأن المغامرة كانت ضرباً من المخاطرة، وقد قادني البحث إلى الحقيقة التي تثير القشعريرة بأنه في السنوات الأولى من هذا القرن فإنّ سفينة عربية واحدة من بين عشر سفن عجزت عن الوصول إلى الممرات عبر المحيط الهندي واختفت في مياه البحر، وكانت الرحلة إلى الصين في عصر السندباد تعد أمراً خطيراً، حتى أن الربّان المتمرس الذي يعدّ سالماً كان يعدّ بحاراً

نادراً، وإذا كانت رحلة ناجحة إلى الصين تمنح صاحبها ثروة تدوم مدى الحياة، فإنّ فرص النجاح المتاحة لمثل هذه الرحلات كانت نادرة، فكثيراً ما فقدت سفن ولم تعد إلى موانيها وكانت الخسارة رهيبية.

على أية حال، فإنّ رحلة السندباد لم تكن تتطلّب نفقات باهظة فحسب، ولكنها تتطلّب ذلك الذي يضع أمواله في المشروع وأن تكون لديه ثقة بالغة في المركب والبحارة.

وإذا أحسست بالرهبة فإنني نحيث مشكلة تمويل الرحلة جانباً، وأخذت أركّز اهتمامي على نوعية المركب التي تناسب المشروع مناسبة تاريخية تامة، ولحسن الحظ فإنّ تاريخ البحرية العربية جذب اهتمام العديد من مؤرّخي البحرية، وهناك عدد لا بأس به من الدراسات والبحوث عن تصميمات المراكب العربية الأولى، وأن الأمر العظيم الأهمية أن الباحثين اعتقدوا أن تصميم المراكب العربية قد تغيّر تغييراً كبيراً بعد وصول الأسطول الأوروبي الكشفي بقيادة فاسكو دي جاما إلى بحر العرب في عام ١٤٩٨م، ومنذ ذلك الوقت فإنّ العرب أخذوا يقلّدون التصميم الأوروبي ببناء مراكبهم بمؤخرة رباعية، بينما كانت المراكب العربية قبل ذلك ذات مؤخرة مزدوجة، وكانت المراكب الوحيدة ذات المؤخرة المزدوجة والتي تجوب مياه المحيط لا تزال موجودة في الخليج العربي، وكانت نوعاً من المراكب يطلق عليها العرب اسم «بوم» وكان تصميمها يطابق تمام المطابقة التصرّ الذي يدور في ذهني، هي مركب شحن مصممة على

الإبحار بالأشرعة، وأن الشكل الثنائي لنهاية جسم المركب قد تغير قليلاً في الفترة التي تدور حولها التسجيلات، ولكن كانت هناك عقبة واحدة غير متوقعة ذلك أن بعض مؤرخي البحرية اعتقدوا أن البوم ظهرت في القرن التاسع عشر أي بعبارة أخرى فإنها تصميم حديث وأنها لا تلائم أهدافي.

وقد أصابني الحيرة، فإن البوم بدت كأنها الحل الأمثل للحاجة إلى مركب تجارية تقوم برحلات طويلة، وأن لها تاريخاً ضارب في القدم وكانت غاية في البساطة، أنيقة، فسيحة، كانت النموذج الأمثل للمراكب التجارية ولكن كيف باستطاعتي التأكد من أن «البوم» كانت موجودة قبل وصول الأوروبيين إلى الخليج العربي؟.

إن النصوص العربية تحتوي على إشارات قليلة متناثرة عن مراكبهم وعن حجمها وبنائها، ولكن لم تكن هناك أية إشارة إلى شكل جسمها العام، وقد وجدت صورة أو صورتين بقلم فنانيين عرب عن المراكب العربية، وقد بدت الصور أقرب ما تكون إلى شكل «البوم» أكثر من أي نموذج آخر، ولكن الصور لم تكن ذات فائدة كبرى، فمن هو الذي يقوم برسم صورة لمركب عربية في عصر ما قبل وصول الأوروبيين؟ ومن هو الذي كانت لديه النظرة التي يتطلبها رسم التصميم؟.

إن الأقرب إلى ما حدث هو وجود بحار آخر، واحد من الذين شاهدوا المراكب العربية قبل أن يدخل عليها تأثير أوروبي وأن أنسب مكان لذلك هو الأرشييف البرتغالي، ذلك أن



البرتغاليين كانوا أول طلائع الأوروبيين الذين داروا حول رأس الرجاء الصالح ووصلوا إلى المياه العربية، لذلك فإنني راجعت الخرائط البرتغالية الأولى عن المحيط الهندي، وقد عثرت على ضالتي المنشودة، ففي إحدى الخرائط لعام ١٥١٩م عن المحيط الهندي وجدت رسماً لأسطول كامل من المراكب، كان بعضها لمراكب شرعية برتغالية تتميز بوجود إشارة الصليب على أشرعتها، وكانت هناك مراكب عربية تتميز بوجود رسم الهلال الإسلامي على أشرعتها، وكان معظمها من نموذج البوم.

هي إذن كانت من نوع البوم، وهكذا اتخذت خطوة حذرة في المشروع وكانت جميع المراكب العربية المرسومة في الخريطة تحمل الشراع الثلاثي الواسع وهو ما يميّز المراكب العربية حتى الآن، وكانت الأشرعة شديدة الضخامة، وكانت الساريات التي تحمل الأشرعة طويلة إلى حد أنها لا تقل عن السفينة طولاً، وكان تغيير اتجاه المركب من جهة إلى أخرى يستلزم تغيير وضع الشراع وكل ما يتصل بناقل الحركة من جانب إلى جانب آخر، وكانت تلك العملية بسيطة ولكنها خطيرة، ولكن كم يبلغ مدى خطورتها؟ ذلك ما سوف نعرفه أنا والبحارة.

ولكن قبل كل ذلك كانت هناك مشكلة كبرى يجب حلّها، أن السفينة يجب أن تصنع من دون استخدام مسمار واحد في بنائها، وكان ذلك تحدياً صارخاً، ولأن كل النصوص الأولى توضح بما لا يدع مجالاً للشك أن المراكب العربية الأولى لم تستخدم فيها المسامير بتاتاً، ولكن كانت ألواحها تثبت مع بعضها

البعض بحبال مصنوعة من قشرة ثمرة جوز الهند، وقد تبدو هذه الطريقة بسيطة لصناعة مركب تخوض عباب المحيط، ولكن جميع المؤرخين القدامى اتفقت كلمتهم على أن تلك الطريقة الغريبة لبناء المراكب كانت هي الطابع المميز للمراكب العربية، وقد أدلى البعض بتفسيرات كثيرة، فقليل إن المركب التي تستخدم الحبال أكثر مرونة من ذلك أنها إذا ما اصطدمت بالشعب المرجانية فإنها لا تنشطر بل هي تنثني وتشق طريقها بين الصعاب، وقال واحد من القدامى إن العرب يثبتون ألواح مراكبهم بالحبال لاعتقادهم في وجود مغناطيس ضخمة في قاع البحر يستطيع جذب المسامير الحديدية من جسم المركب عندما تمر فوقه، وهذه القصة بدت لي كرواية خرافية ابتدعها بحار، ولكن ماركو بولو ذاته وهو أحد المراقبين الدقيقين الذين يعتمد عليهم أشار إلى هيكل المراكب التي استخدمت في صناعتها الحبال في بحر العرب، وبالرغم من أنه لم يتأثر بذلك فقد كتب يقول: «إن مراكبهم غريبة جداً، وإن عدداً كبيراً منها يغرق، أنها لا تثبت بمسامير حديدية ولكن تخاط مع بعضها البعض بخيط من قشور ثمرة جوز الهند، إنهم يضعون هذه القشور في الماء حتى تتخذ شكل نسيج من شعر الخيل، ويصنعون منها حبالاً أو خيوطاً يخيطنون بها مراكبهم، إن ذلك يدعو إلى المخاطرة بركوب مثل هذه المراكب.. وإنني أقرّر أن كثيراً منها غرق لأن المحيط الهندي غالباً ما يكون عاصفاً».

ولم يكن مؤرخوا البحرية الحديثون أكثر حفزاً للهمم، فقد كتبوا عن مراكب عربية حطمتها العواصف، وعن رجال يقاومون

تسرّب المياه إلى جوف المركب، وعن المراكب المحطمة والتي انقلبت، وأن بحارة المراكب العربية قد هجروا طريقة تثبيت ألواح المراكب بالخيط لأن مثل هذا الطراز لا يستطيع مقاومة رد فعل هزة المدافع على سطحها، بل أنها تنشطر أجزاء، كانت الرواية طويلة مظلمة، حتى إذا ما تجاهلت هذه التحذيرات فكيف يمكن للمرء أن يخيط الألواح الخشبية السميكة ليصنع منها مركباً تعبر المحيط؟ كيف يمكن عمل ذلك؟.

وقد قرأت أن الخيط المصنوع من قشر ثمرة جوز الهند هو أقل الخيوط تماسكاً، وبدت حماقة القيام برحلة لمسافة تقرب من خمس محيط الكرة الأرضية بمركب تثبت ألواحها بخيط يتردد المرء في استخدامه لربط طرد صغير.

ولكنني تذكّرت تجربتي مع القارب برندن الجلدي التي علّمتني عدم رفض النصوص القديمة، وعلى أية حال فإن برندن كانت قد استخدمت خيوطاً من نوع آخر، فإن جلد الثور كان يثبت بخيط كتاني، وقد أجمع النقاد على أنه لا الخيوط ولا الغرز يمكنها الاستمرار وهي مغمورة في ماء البحر، ولكن برندن استطاعت الصمود في المحيط الأطلنطي عى الرغم من احتكاكها بالجليد الطافي، لذلك رأيت أن التعبيرات الصادرة من بعيد مع بعدها عن المنطق قد تكون صحيحة، وأن مثل هذه التعبيرات يجب التنبّه لها وتقديرها وإذا أمكن يجب وضعها موضع التجربة العملية، فقد تستطيع التفرقة بين مركب تعوم وأخرى تغرق، كذلك فقد أدركت أنه بالبحث يمكن اكتشاف مثال للطريقة الفنية

المفقودة لبناء المراكب، وأن أكثر الأماكن وضوحاً للبدء في البحث عن شواهد المراكب العربية المثبتة بخيوط إنما هي شواطئ بحر العرب.

لذلك فقد توجهت إلى سلطنة عُمان، تلك الدولة الواقعة في أقصى ركن بجنوب شرق شبه الجزيرة العربية، والتي يرتبط وجودها منذ العصور الأولى بالبحر ارتباطاً وثيقاً، وتقع عُمان على مفرق الطرق البحرية في العالم العربي، ذلك أن السفن لا بد أن تمر بالقرب منها في ذهابها إلى الهند أو إلى أفريقيا أو إلى الخليج العربي، وهكذا ذاعت شهرة البحارة العُمانيين وقد استطاعت السفن العُمانية طرد البرتغاليين من المحيط الهندي، وقد ازدهرت نهضة عُمانية بحرية فترة طويلة وامتدت ما بين شواطئ فارس حتى جزيرة زنجبار، ولعل الأهم من ذلك أن عُمان لا تزال تحتفظ بتراث حي من الاشتغال بالبحر لأنه حتى عام ١٩٧٠م كانت الدولة تعيش بمعزل عن العالم الخارجي، وحتى بعد ثمان سنوات لم يكن من السهل ترتيب القيام بزيارة لعمان طالما أن السلطنة كانت تتبع سياسة حازمة جداً بخصوص الزائرين فلكي تدخل عُمان لا بد من الحصول على تأشيرة خاصة لا تعطى إلا لمن لديه دافع طيب للزيارة، وقد طلبت ذلك التصريح بمعاونة من سفير عُمان بلندن وتبعاً لنصيحته أرسلت إلى وزارة التراث القومي والثقافة في مسقط عاصمة عُمان طالباً من الوزارة معاويتي في الزيارة لمشاهدة المراكب القديمة التقليدية، ومضى بعض الوقت قبل أن تطأ قدماي لأول مرة الدولة التي

أصبحت مقرّاً لي لمدة اثنا عشر شهراً وحيث تحوّلت رحلة السندباد من مجرد حلم إلى حقيقة.

وقد منحني اللحظة الأولى التي وصلت فيها إلى المطار هاجساً مشجّعاً، كان مطار السيب الجوي خارج مسقط يتلأأ، وقد امتد نظيفاً، لطيف الهواء، هادئاً إلى حد كبير، كان كل ما فيه يلمع: صفوف من عربات النقل اصطفت لاستقبال الطائرة، صالة الوصول، نوافذ برج المراقبة الزجاجية، أزرار الملابس الرسمية لرجال الشرطة العُمانيين الذين تجمّعوا حول مكتب الهجرة، كل شيء كان هادئاً منظماً لامعاً لدرجة فائقة، وقد بدا شرطي الهجرة الذي فحص جواز سفري غريباً إلى حد ما بقبعته ذات الشريط الأبيض والأسود، وقد بدت حلّته جيدة الكواء يفخر بها خرّيج أي كلية للشرطة، وجمعت حقائبي وأوصلتني سيارة أجرة إلى أقل فنادق مسقط تكلفة، ولم يكن ذلك الأمر صعباً، إذ إن الكتيّب الإرشادي كان يذكر أسماء خمسة فنادق فقط في كل السلطنة، وقد أمضيت الأيام العشرة التالية في حالة من عدم الاهتمام، وتحادثت تليفونياً بوزارة التراث القومي والثقافة لإعلامهم بوصولي وشكرهم على قبول طلبي للزيارة، ثم أخذت أتجوّل على شواطئ عُمان لمشاهدة السفن العربية التقليدية.

كان المنظر مشيراً للدهشة، فعلى مرأى من البحر كانت الجبال ذات المناظر الغربية الخلافة بتكويناتها الصخرية وتبدو حلماً لأي عالم جيولوجي، وقد أكسبت المعادن الصخور بعض

الألوان المذهلة: اللون البنفسجي القاتم، اللون الرمادي، اللون الزيتوني، وكانت الحدائق ذات النخيل الكثيف تبدو مغايرة تماماً للأجزاء الصحراوية الصفراء القاحلة على طول مجاري المياه التي أكسبتها شكلاً مستديراً، وكانت بيوت القرى ذات اللون الأصفر وقد طليت بالطين الجاف مبنية داخل الأشكال المتعرجة في الجبال، وقد توزعت القلاع وأبراج الحراسة على كل النقاط الاستراتيجية في القرى وعلى طول الممرات، وارتفعت على كل الحصون والبيادين أعلام السلطنة ذات الألوان الحمراء والبيضاء والخضراء، وبدت الدولة بأجمعها وكأنها في انتظار مهرجان كبير، وعلى امتداد الشاطئ الرملي ميلاً وراء ميل نحو الشمال الغربي من مسقط وجدت طرازاً من قوارب الشاطئ لم يتغير منذ ألفي عام، وكان يطلق عليه لفظ شاشة وهو مصنوع من الغصن الداخلي لسعف النخيل، ويقطع هذا السعف في فصل معين ويقشر ثم يجفف، وتثبت هذه الأغصان مع بعضها البعض من أطرافها بحبل على شكل حزمة فتبدو وكأنها حوض استحمام صغير للأطفال، وعلى هذا القارب الأقرب شبهاً بالطوف يستطيع صياد سمك بمفرده التجديف بالقارب وهو يصطاد حتى إذا شعر أن القارب قد ثقل وزنه لكثرة المياه عاد أدراجه إلى الشاطئ ويجذب قاربه ويتركه ليحجف، وقد شاهدت كهلاً يصنع أحد قوارب الشاشة وأخذ يشذب السعف بسكين مقوس، وعلمت فيما بعد أنه أفضل صانعي الشاشة وأن صيادي السمك يأتون إليه من كل صوب طلباً لقواربه، ونمت شهرته إلى علمي بعد عام ونحن في منتصف الطريق في المحيط

الهندي على لسان ابن أخيه الذي أصبح أحد بحارتي وترك الشاطئ الهادئ خلفه لكي يبحر إلى الصين.

وعلى الشاطئ ذاته صادفت أول نموذج لصناعة قارب عربي بالخيط، وكان القارب مهجوراً وقد استقر على جانبه وتحولت ألواحه إلى لون رمادي من تأثير الشمس واتسعت الفجوات بين الألواح، ولكن بالرغم من ذلك كان يبدو كالطوف غير العادي، ويبلغ طوله حوالي (٣٠) قدماً، وقد اتخذ شكل الخنجر، وكان جسم القارب الضحل الرفيع ينتهي بما يشبه منجنيق سفينة حربية من العصور القديمة، وكان القارب قديماً جداً وقد خيط عدة مرات، وامتزجت الخيوط بحبال قشر جوز الهند لتكون حبالاً لصيد السمك مع حبال أخرى من النايلون، ويطلق على هذا النوع لفظ بدن، وهو ذو شكل أنيق كان يستخدم في الصيد والتجارة على طول الشاطئ العُماني، وقد قلّ استخدام هذا النوع لأنه يتطلب ما بين عشرة واثنا عشر بحاراً للتجديف، وقد وجدت أجسام البدن في كل قرى الصيد تقريباً، وصادفت نفس النموذج بنفس أسلوب البناء ونفس العقد وأسلوب استخدام الخيوط ليس فقط في عُمان، بل كذلك في الشاطئ المقابل من بحر العرب أي في شاطئ مالابار بالهند.

وعلى شاطئ عُمان ذاته امتدت مدينة صحار، وهنا عثرت مصادفة على صدى أخاذ للسندباد البحري ذاته، ففي عهد الرحلات العربية الكبرى لصحار شأن كبير بين الموانئ الهامة في العالم العربي، وقد كتب الجغرافي العربي الإصطخري - الذي

عاش في القرن العاشر - يقول: «إنها أكثر المدن ازدهاماً بالسكان والثروة في عُمان، وليس في الإمكان وجود مدينة أكثر من صحار ثراء في مبانيها وبضائعها الأجنبية على طول شاطئ الخليج أو في البلاد الإسلامية قاطبة» وقال: إنها مقر العديد من التجار الذين يتاجرون مع الدول الأخرى، بينما معاصره المقدسي يصف صحار بأنها «المدخل إلى الهند وهي مخزن بضائع الشرق» وهكذا كان من الأمور المثيرة للفضول كثيراً اكتشاف أن السندباد البحري يعد من أهالي صحار، وكان هذا أحد الادعاءات التي يصعب التأكد منها، فليس هناك شيء مكتوب يؤكده، ولكن الأمر لا يتعدى القول بأن السندباد البحري كان شخصاً من صحار.

وطبقاً لما هو مكتوب فإنَّ السندباد نجل تاجر ثري، بدد ما ورثه عن أبيه بعد وفاته في حياة اللهو مع أصدقائه اليافعين، وعندما نضب معين ثروته الشخصية باع آخر ممتلكاته ودخل ميدان الاستثمار التجاري وبدأ يعمل كتاجر مغامر في البحر، ويقول كتاب ألف ليلة وليلة إنَّ السندباد عاش وتاجر في بغداد وكانت كبرى مدن العالم العربي آنذاك وعاصمة الخليفة هارون الرشيد، وكان الخليفة شخصية لامعة بدرجة شبه خرافية، لذا فإنه كان من عادة رواة الأزمنة المتأخرة أن يلصقوا بحكم هارون الرشيد روايات عن مغامرات كبرى وأعاجيب تشمل بطبيعة الحال أعمال السندباد البحري البطولية، لذا فإنني وجدت أن هناك مجالاً لإثارة الفضول بأن السندباد لا بد أن يرتبط في عُمان بمدينة صحار، وقد تولَّى ذلك أشخاص لم يدركوا المصادفة



التاريخية بأن صحار كانت المدينة التجارية القائدة في وقت كانت حكايات السندباد قد تم جمعها، فهل هذا يعني أن السندباد البحري كان حقاً تاجراً صحارياً وأن مقرّه وأعماله البطولية قد نقلت قرناً لاحقاً لتزامن فترة حكم هارون الرشيد؟ أم أن السندباد كان من صحار وذهب للعيش في بغداد؟.

إنّ الإجابة تكمن في العملية الفعلية للأساطير، وهي الطريقة التي يصوغ بها رواة القصص شخصية السندباد، ومن المحتمل ألا يكون هناك شخص واحد مفرد هو السندباد، ويبدو أنه كان هناك تاجر عربي شهير يتاجر مع الخارج، وعن رحلاته كتب العديد من الروايات، وتدرجياً نسب إليه الكثير من روايات ومغامرات غيره من الأفراد، وهكذا أظهرت شخصية البطل، وهذا هو التطور الطبيعي لدورة القصص إذ تؤخذ أعمال شخصية حقيقية ويبالغ فيها، وتزين ببطولات أشخاص آخرين حتى تتجمع الروايات وتقدم على شكل قصة مسلسل، وكانت هذه هي الطريقة التي خلقت بها كل من رحلتي أوليسس وسان برندن البحرية، ويبدو أن هذا الأسلوب هو ذاته الذي اتبع في كتابة رحلات السندباد البحري والتي شارك فيها تجارب تجار صحار مع البلاد الأجنبية.

وكان سيرى على الشواطئ لشمال عُمان ذا تأثير غريب لدي، فقد أحسست أنني أعيش في زمن يتردّد في جيئة وذهاباً بشكل متقطع، فهو يطوح بي بين القرن العشرين ثم يعيدني ثانية إلى العصور الوسطى، ولعل السبب في هذا الإحساس أن عُمان

ذاتها كانت تتأرجح بين الماضي والحاضر فقبل ثمانية أعوام كانت السلطنة بين أكثر دول العالم عزلة.

وأصبحت المفارقات بين القديم والحديث مثاراً للدهشة، فبينما يشاهد المرء وهو يسير فوق طريق جبلي، العديد من الجمال في واد قريب وقد حمل كل جمل حملاً من حطب الوقود تحت قيادة رجل صاحب نظرة صارمة حاملاً بندقيته، إذا بالمرء ذاته يفاجأ بمنظر العجلات الضخمة لقافلة من العربات ذات الحمولة البالغة أربعين طناً تهدر في طريقها حاملة العوارض الصلبة لمشروع بنائي جديد، وبينما يعجب شخص لعظمة أحد الحصون القديمة بأبوابه المزدوجة الضخمة ذات المسامير البارزة، وقد أرسلت الشمس أشعتها المضيئة من خلال الفتحات وكأنها جهاز لعرض الأفلام، إذا به يفاجأ بصوت محركات نفثة تقطع جو الهدوء وتبدو الطائرات الحربية للسلاح الجوي السلطاني وهي تزأر فوق أشجار النخيل ثم تتمايل في خفة وتسرع بعيداً في السماء تاركة المشاهد يتابع بسرعة شعار السلطنة مرسوماً على جسم الطائرة.

كذلك ذهبت لإلقاء نظرة على ميناء صور الواقع في أقصى نقطة في شرق شبه الجزيرة العربية وهنا يخطر بالذاكرة ما كان من أمر وجود أسطول هائل من السفن الخشبية التجارية، تحت التصنيع أو الصيانة يعمل ما بين صور والخليج العربي شرقاً حتى موانئ الهند وجنوباً حتى زنجبار، وكانت أكثر من مائة سفينة تقف وقد ألفت مراسيها في رمال صور في انتظار تغير يطرأ على

الرياح الموسمية التي تجلب معها موسماً تجارياً جديداً، وذاع صيت سفن صور وملاحيتها ووصل حتى الكويت وبمباي ودار السلام، وفي مدينة صور تمتد منازل ضخمة قامت بينائها عائلات العمانيين الذين جمعوا ثروات ضخمة من تجارة القرنفل مع شرق أفريقيا، أو الذين استخدموا سفنهم بانتظام في نقل الأخشاب والتوابل من ساحل مالابار بالهند، ووصلت سفن صور حتى القرى الجبلية حيث يتحدث الأهالي، إلى جانب العربية، اللغة السواحيلية وهي لغة أهالي شرق أفريقيا.

ثم حدث التغيير، فقد أغلقت التطورات السياسية في شرق أفريقيا موانئ تنزانيا في وجه السفن العربية، ولكن الرخاء الناتج عن البترول كان معناه عدم حاجة العمانيين من بعد لمواجهة صعاب الحياة في البحر وسرعان ما عمدت حكومة الهند بعد ذلك إلى فرض قدر من الضرائب ووضع قيود صارمة على التصدير مما جعل الإبحار إلى بمباي للتجارة أمراً لا يستحق مما أصابها بالشلل، وفي أقل من عقد واحد من الزمان تقلص أسطول صور وودع أيامه المزدهرة.

ومن ثم كانت صور تجربة تتصف بالتردد والتقلب، فعلى ضفاف المدخل الذي يصل بحيرة صور الضحلة بالبحر كانت عشرات السفن التجارية تحت البناء يوماً ما، وإذا بي الآن لا أجد سوى عشرة قوارب صيد صغيرة في مرحلة التصنيع، وكان صناع القوارب لا يزالون يستخدمون أدواتهم التقليدية: القدوم، والمنشار اليدوي، وقوس المثقاب الذي يشبه آلة الكمان، ولا

يزالون يبنون مراكبهم بالنظر من دون استخدام رسوم الهندسة البحرية، كان عملهم تقليدياً لبناء السفن العظيمة في السابق حينما كان أصحاب حرفة صناعة السفن من صور يستطيعون بناء السفن الضخمة (البغلة) التي تحمل ما يقرب من (٤٠٠) طناً، وكانت تشبه سفن الإسبان الضخمة (الفليون).

وشاهدت سفينة من نوع الغنجة وهي تشبه البغلة في صور، وقد استندت على ركائز في الأجزاء الضحلة من البحيرة، وقد تركها على هذه الحال ابن أحد أبناء صور من العاملين في التجارة. وكانت السفينة فخمة بداية من رأسها الذي يشبه رأس الطائر وعلى امتداد سطحها الهائل حتى نهايتها المتينة المقوسة، ولكنها لم تعد قادرة على الابحار مرة أخرى، فقد تشققت ألواحها وكان كل مد يدفع قدراً من الماء إلى قاعها، ويمكن مشاهدة مثل هذا المنظر مكرراً كثيراً على طول الشاطئ الذي تحول إلى مستقر للسفن الوطنية التي هجرها أصحابها وتناثرت كأنها أوراق من كتاب يحوي رسوماً للسفن العربية.

ولا يستخدم العرب لفظ الدهو بالرغم من أنه لفظ سهل وربما جاء أصلاً من شرق أفريقيا لوصف السفن العربية بوجه عام - ولكنهم يفضلون إطلاق لفظ معين على طراز من السفن ذي شكل خاص، وهنا في صور كان هناك مركب من نوع السنبوك كانت تستخدم في رحلات إلى بومباي، وجثم على الخشب المتعفن عدد من طائر مالك الحزين كي تعطي لنفسها فرصة مشاهدة المياه الضحلة.

وانتقلت بعبرة من الشاطئ بجوار مقر الجمارك القديم واجتزت حوالي مائة ياردة من المياه الزرقاء المتلاثة، ونزلت في العيجة على الشاطئ الآخر، حيث يطل على مكان الرسو مسجد صغير يضفي عليه اللون الأبيض مهابة وجلالاً، وكان الشاطئ على شكل قوس يحتمي فيه أسطول العيجة في الأزمنة السالفة، وهناك وجدت مركباً من طراز السنوك في مرحلة البناء الذي كان يقوم به ثلاثة عمال من صنّاع السفن، كان عملهم جيداً دقيقاً، ولكن اتضح أن عاملاً واحداً فقط هو الذي يقوم بالعمل بينما كان الآخرون مجرد مساعدين، وكان الصانع متين البنية. وقد حياني بابتسامة رقيقة، وقد مكثت ساعة أرقبه وكنت مأخوذاً غير متفطن إلى أن هذه الأسرة من صنّاع السفن سوف تمدني بأحد بحارة سفيتي وأنه سيكون أصغر أفراد الطاقم الذي سيعمل معي.

وفي اليوم قبل الأخير لزيارتي لعمان تلقيت خطاباً من وزارة التراث القومي والثقافة يستفسر مني سمو السيد الوزير عن استطاعتي القيام بإلقاء محاضرة أمام عدد من المستمعين عن رحلة برندن، ولحسن الحظ كنت قد جلبت معي نسخة من الفيلم عن الرحلة وكنت مزماً عرضة في لندن عند عودتي من إيرلندا، وقد حضر سمو السيد الوزير في الميعاد المحدد تماماً، وهو أحد أفراد الأسرة المالكة في عمان، وجلس في الصف الأول في حالة انتظار تام، وكان الأمر غريباً بعض الشيء، إذ إنني سأقوم بشرح الأثر الذي تركته رحلة قديس إيرلندي مسيحي في قارب جلدي وفي بحر جليدي أمام جمهرة من السادة المسلمين يرتدون

الدشداشة والعمامة والخناجر، وعلى الشاشة ستظهر مناظر للاطواف الجليدية في جيرينلاندا بينما تبلغ درجة الحرارة هنا في عُمان أكثر من (١٠٠) درجة فهرنهايت، وقد استمع المشاهدون في صبر، وعندما خرج الجميع اخذت أتأمل في أحداث الدنيا وما يجري فيها من أمور غير متوقعة.

وفي اليوم التالي، وهو اليوم الأخير لزيارتي لعمان، تأهبت لسداد حساب الفندق ولكن قيل لي إن الوزارة قامت بسداد ما هو مطلوب مني، وأن هناك رسالة من سمو السيد الوزير يطلب مني مقابلته، وقد استقبلني وأخذ يستوضح جوانب مشروعني في القيام برحلة السندباد، وشكرني على المحاضرة ومنحني هدية عُمانية فخمة هي سيف عُماني. وكانت لفظة ذات تأثير بالغ لدي، إذ إن الوزير فطن بنفاذ بصيرة نموذجي، للهدية التي تنال إعجابي البالغ، وفي مساء ذلك اليوم كنت في طريق عودتي إلى إيرلندا حاملاً السيف ومعني خطاب وزاري للسماح لي بأخذه معي.

ولم يمض سوى أسبوعين في إيرلندا حتى تسلّمت برقيتين في يوم واحد من الوزير في مسقط وقد تعطلتا نتيجة للنظام البريدي الإيرلندي الملتوي، وحملت البرقيتان نفس المعنى: أن صاحب الجلالة السلطان وافق على مشروعني، وأن عليّ الحضور في أقرب فرصة ممكنة إلى عُمان لمناقشة الأمر وبعد أربع وعشرين ساعة فقط كنت في مقر صاحب السمو السيد فيصل وزير التراث القومي والثقافة الذي ابتدرني بقوله: «يسرنني أن أخبرك أنني قد تحادّثت مع صاحب الجلالة عن مشروعك، وأن

جلالته تفضل بالموافقة، وأن وزارة التراث القومي والثقافة ستتكفل بالمشروع».

ولم أدرك ما المقصود من كلمة «تتكفل» بالمشروع وما هو المعنى وراء هذه العبارة، فلم أنبس ببنت شفة، وأضاف الوزير قائلاً: «إننا نريد المشروع خاصاً بعمان، وأن تكون السفينة عُمانية، تبحر تحت العلم العُماني، إنَّ عُمان لها تاريخ طويل مشهور كأمة بحرية، وفي الواقع فهي أول دولة عربية ترسل سفينة إلى الولايات المتحدة الأمريكية وكان ذلك عام ١٤٨٠م، إنَّ العام المقبل هو العام العاشر لعيدنا القومي، وعلى السفينة أن تكون مجهزة حتى ذلك الحين».

وتساءلت قائلاً: «وما هو ميعاد العيد القومي؟».

«إنَّ الاحتفالات ستمتد على مدى أسبوع يبدأ من ١٨ نوفمبر».

وبعملية حسابية بسيطة وجدت أن أمامي فسحة من الوقت تبلغ (١٥) شهراً أحصل فيها على المواد اللازمة للسفينة، وهو عبء كنت أدرك مدى صعوبته غير العادية، ثم بناء السفينة واختيار بحارتها وتدريبهم، والقيام بالتجارب البحرية اللازمة.. كان الجدول مشحوناً جداً.

وكانت إجابتي «يا صاحب السمو، أعتقد أن باستطاعتي تجهيز السفينة في الميعاد إذا لم تكن هناك معوقات كبيرة، وأن شهر نوفمبر ميعاد ملائم لبدء الرحلة، إذ إن الرياح تكون مؤاتية في ذلك الفصل».

«حسناً دعني أعرف متطلباتك، ونحن سنعمل كل ما بوسعنا لمعاونتك» ويبدو أنني كنت لا أزال أنظر في حيرة، إذ أنني لم أدرك بعد مدى المعونة التي سيعتزم سمو الوزير تقديمها مع موافقة جلاله السلطان قابوس المعظم على القيام برحلة السندباد، ويبدو أن سمو السيد فيصل قد أدرك ما انتابني من حيرة إذ إنه كرر عرضه السالف بأن الوزارة ستكفل بالرحلة ولكنني لبثت متحيراً غير مدرك الأمر بوضوح، وكلما ازداد في محاولته الشرح كلما ازدادت حيرتي، وتطور الأمر واقترب من نهاية مربكة.

واقترح الوزير أخيراً: «هل تفضل الحصول على خطاب خاص بالترتيبات» وفكرت في أي شيء يمكن أن يضع حداً للحيرة فأجبت «نعم يا صاحب السمو».

وفجأة وضح الأمر في ذهني، فإنه بمساعدة صاحب الجلالة السلطان قابوس فإن وزارة التراث القومي والثقافة تعرض القيام بكل النفقات التي تتكلفها رحلة السندباد، وكان مدى هذا السخاء مثيراً للغاية فإنني لم أطلب هذه المساعدة، ولكن العرض قدم لأن تاريج عُمان البحري كان لا يزال قريباً من أفئدة أهالي عُمان، وأن الوزير وضع ثقته في شخصي لبناء سفينة لبلده، والإبحار بها حتى أقصى الأطراف الشرقية من آسيا، ومثل هذه الثقة وهذه الشهامة كانت أكثر مما أحلم به أو أطمح إليه.



## الفصل الثاني

### ساحل مالابار

كان الخشب الذي تصنع منه سفن عُمان يجلب من ساحل مالابار بالهند على بعد حوالي (١٣٠) ميلاً، وتضرب هذه التجارة جذورها إلى آماذ بعيدة، وذلك لأنه لا توجد في عُمان أشجار ضخمة إلى درجة تصلح لصناعة سفن من الدرجة الأولى، لذلك فإنني قمت بست رحلات إلى ساحل مالابار في خلال السبعة شهور التالية بحثاً عن أشجار ضخمة تصلح لبناء السفينة المطلوبة والحصول على المواد التي نحتاج إليها، وشاهدت في هذه الرحلات جانباً من الهند لا صلة له بتاتاً بالقرن العشرين أعادني إلى عهد مضى واندثر.

وقد ذهبت إلى الهند بصحبة ثلاثة أفراد قدمتهم لي وزارة التراث القومي والثقافة بعُمان وهم سعيد الحاتمي وحديد إسماعيل ودرامس ننسى.

وقد طفنا الطرق الرديئة المليئة بالحفر على طول ساحل مالابار في سيارات أجرة عتيقة متهاوية ما بين ميناء وآخر، وكانت بعض السيارات تتعطل بنا بينما الأمطار الموسمية تهطل

مدراراً، وكنا ندرس في عجلة من أمرنا بقلق وانزعاج وباختصار حيث كان البحث عن الأخشاب تجربة مثيرة.

كانت كلكتا محور نشاطنا وهي الميناء الذي أعطى كاليكو اسمه، إذ إنه عندما وصل فاسكودي جاما إلى كلكتا عام ١٤٩٨ م وهو يقود أول أسطول تجاري أوروبي في المحيط الهندي، كان العرب يتاجرون في المنطقة منذ عدة قرون، والآن كانت بضع سفن عربية لا تزال تصل إلى كلكتا لتحمل التوابل والأخشاب وبعض أنواع التجارة الأخرى، وفي الأزمنة الغابرة كان هناك مجتمع هندي يعيش على فتات التجارة العربية، فكان هناك صانعو الأشرطة، وصناع المراكب، وصانعو الحبال.

إن مجتمع تجار كلكتا الآن الذي كان يحيا على تجارة العرب قد اضمحل وانكمش إلى أسرتين تجاريتين اثنتين: أسرة بارامي، وأسرة كويا، وتشغل الأسرتان منزلين متشابهين يحتلان موقعاً استراتيجياً على الشاطئ ويطلان على المرفأ، ويتكون كل منزل من طابق واحد متسع يقع خلفه فناء تتناثر فيه صناديق تحتوي على مسامير لصناعة السفن، ولفائف من الحبال وصفائح من الدهن وبعض الصناديق ذات مظهر عجيب إلى جانب مجموعة من المراسي المصنوعة يدوياً، وكانت الشرفة الرائعة هي مركز النشاط الحيوي إذ تتجمع فيها طوال ساعات اليوم، وخصوصاً عند موعد صلاة المغرب، جموع من التجار العرب في راحة على كراسي من الخيزران يرشفون أفداح القهوة أو

الشاى ويحملقون في العشب الذي يغطي الطريق حيث تتكسر أمواج بحر العرب وتدمدم على الشاطئ.

ويعد رئيس كل من الأسرتين البارامي والكويا من الأشخاص المرموقين في مجتمع كلكتا، ويقوم عملياً بتنظيم العلاقات بين العرب من ناحية وبين الهنود الذين يمدونهم بالأخشاب والتوابل وبقية المحاصيل التجارية من ناحية أخرى، وقد ذهبنا إلى عبد القادر البارامي الذي كان يحمل هموم الدنيا جميعاً على كتفيه كرجل أعمال عالمي، وكان إلى جانبه سبعة إخوة، وهي علامة على رضاء الله، ولكن طبقاً للتقاليد المتبعة في مثل هذه المؤسسات لم يكن أي أمر يتم من دون الحصول على موافقته، وكان إخوته، وكلهم يرتدون ملابس بيضاء زاهية، موزعين بطريقة استراتيجية بارعة: كان أحدهم يدير مكان إصلاح السفن البارامي على بعد عشرة أميال على امتداد الشاطئ عند بيبور حيث يصنعون سفناً آليه حديثة للعرب، وكان الثاني يتردد بصفة دائمة على الخليج لتفقد عملائه العرب، ويقوم الثالث بعقد اتفاقات مع الموظفين المدنيين في دلهي، ويقوم الباقون بأية أعمال تطلب منهم.

وكان عبد القادر يعرف تمام المعرفة ما يتصل بتجارة الأخشاب وبناء المراكب كغيره من بقية الأهالي في ساحل بالامار، لذا كان يشعر بالتشاؤم تجاه مهمتنا ويرى أن من الصعوبة الحصول على قطع كبيرة من خشب الساج اللازم لنا، وخصوصاً في هذه الفترة، والأكثر من ذلك أن حكومة الهند قد منعت تصدير الخشب الساج، وقدم لنا عبد القادر قائمة بأنواع

الأخشاب التي قررت الحكومة منع تصديرها كمادة خام ومن بينها خشب الساج، أما بخصوص تصنيع مركب بطريقة الربط بين أجزائها فقد عفا عليها الزمن الآن، بالإضافة إلى أن من كان يعرف هذه الطريقة من بناء السفن قد اختفوا وانتهى عصرهم، واقترح عبد القادر إلغاء فكرة تصنيع سفينة بهذه الوسيلة في عُمان، وأضاف أنه يقترح بناء سفينة ذات مسامير في الهند وأن ذلك يستغرق عاماً واحداً، وكان في استطاعتنا بطبيعة الحال الاستمرار في البحث عن الأخشاب، ولكن لم يكن لديه كبير أمل في الحصول على مطالبنا.

كان الأمر يدعو إلى خيبة الأمل ولكن ليس بصفة نهائية، ففي العام المنصرم بينما كنت في إحدى الرحلات إلى الهند لمشاهدة إحدى السفن التقليدية الهندية، صادفت في طريقي نهيراً صغيراً شمال منجالور، وكانت المنطقة منعزلة تبعد على الكآبة، فهي أشبه بمقبرة للسفن الغارقة في الطين بعد انتهاء فترة خدمتها، ولكن الهدية التي حصلت عليها في هذه الزيارة وهي اكتشافي لوجود ثلاث سفن من النوع الذي ترتبط أجزاءه ببعضها البعض بالحبال، وهي تشبه تمام الشبه المراكب التي شاهدها على شواطئ عُمان، ولم تكن هذه السفن مصنوعة من خشب الساج ولكن من نوع آخر يماثله تماماً يسمى آني، وعندما تفحصت خصائص هذا النوع الأخير وجدت أن شجرته ابنة عم شجرة الخبز (ذات لب نشوي) وإن خشبها لا يمكن استخدامه في بناء المنازل وصناعة الأبواب والنوافذ والسفن، وبوجه عام فإنه يشبه تماماً خشب الساج وعلى نفس درجته من القوة والكثافة

والوزن، وتنمو شجرة الآني حتى تصل إلى درجة كبيرة من الضخامة وهي في نفس الوقت سهلة التصنيع، ولكن هناك مأخذ كبير عليها، فإنّ خشبها يميل إلى الشقق إذا ما استخدمت فيه المسامير، ولكنني لم أكن راغباً في استخدام المسامير إذ كنت أرغب في تصنيع سفينة باستخدام الحبال، ولهذا فإن السفن الهندية التي تستخدم الحبال في ربط أجزائها كانت مصنوعة من خشب الآني، واكتشفت كذلك أن ألياف خشب الآني تحتوي على نسبة كبيرة من الجير مما يصعب عملية الطلاء إذ إن الجير يحرق الألوان، ولكن في نفس الوقت فإن وجود الجير في خشب السفينة يبعد عنها الإصابة بأنواع كثيرة من الفطريات والحشرات التي تصيب السفن، وقد أخبرني خبراء صناعة السفن الهنود أن خشب الآني يستطيع تحمل الماء أكثر من خشب الساج ذاته، ومما زاد من ميلي إلى الآني أن سعره يبلغ نصف سعر خشب الساج، ولعل السبب الرئيسي الذي جعلني أفضل خشب الآني أن حكومة الهند لم تورد في قائمة الأخشاب الممنوع تصديرها، وكانت القائمة تشمل جميع أنواع الأخشاب تقريباً، ولكن لخطأ مقصود أو بسبب غموض أمر هذا النوع فإنّ السلطات الهندية أسقطت اسم الآني من القائمة.

وقد بعث ذلك قدراً من التشجيع لدي ولدى زملائي، ووجدنا هذا الخشب في جبال تقع خلف كوشين، فهناك كانت كتل الآني ملقاة على الأرض.

وأثار وصولنا شيئاً من الضجة، فمن ناحية توقع تجار

الأخشاب حصولهم على قدر كبير من الربح، ولكن من ناحية أخرى فإنهم لم يعتادوا قيام العملاء بالبحث عن الأخشاب في الجبال والتغلغل في الغابات مستخدمين مقاييس معينة للحصول على ما يطلبون والقرع على كتل الخشب بالمطارق لمعرفة الأجزاء الصلبة والأجزاء الجوفاء والتحدث مع عمال الغابات.

وكان تجار الأخشاب الهنود ذوي سمعة غير طيبة في طول البلاد وعرضها وكانوا هم أنفسهم يفخرون بذلك، وقد نصحني البعض بعدم أخذ الأمور مأخذ الثقة وأن أقوم باختبار كل كتلة خشبية والتأكد من أن الكتل التي وقع اختياري عليها هي نفس الكتل التي تصل إلى المنشرة وأنه لم يحدث تغيير في الكتل، ومما بعث السرور لدي اكتشافي أن تاجر الأخشاب الذي تعاملت معه كان منغمساً في أساليب اللعبة تماماً، ففي اليوم الأول، وفي مكتبه الكائن على طرف الغابة، بدأت في استخدام المقياس الخاص بي والذي احتفظ به لمعرفة مقاييس الكتل، ولم يكد التاجر يطلب مني في دهشة رؤية المقياس وهو في داخل علبته حتى اختفى المقياس خلال خمس دقائق، وقد استأذنت من التاجر وذهبت خلف المكتب لأجد أحد العمال يتفحص مقياسي بدقة ويحاول معرفة العلامات المسجلة عليه خوفاً من أن يكون مقياساً مزيفاً مصنوعاً خصيصاً بقصد الخداع والغش.

كانت الرحلات داخل الغابات مسلية للغاية، وقد سعدت بسماع ضربات الفؤوس بينما نحن نشق طريقنا، وكذلك صوت سقوط الأشجار الضخمة، وتبدو الغابة للحظات غاية في الهدوء

فيما عدا أصوات ودمدمات مخيفة لمئات ومئات من الأغصان والأوراق التي تنهمر على الأرض وقد سقطت من الأشجار، وقضيت ساعات في مشاهدة الفيلة تدفع الكتل الخشبية من داخل الغابات حتى الممرات وكانت دهشتي تتزايد مع متابعتي لنشاط الفيلة واستخدامها لذكائها في العمل، فيتقدم الفيل من الكتلة الخشبية وينظر إليها في رشاقة وينتظر ويتسمع بأذن حادة إلى أن يقوم العامل بقطع الأغصان وتسوية الكتلة الخشبية، ثم وتحت أوامر قائده يتخذ موقعاً مناسباً، وسرعان ما يدحرج الفيل الكتلة الخشبية في الاتجاه الصحيح مستخدماً قدميه الغليظتين ويدفع الكتلة عشرة أقدام في الطين وهو مغمض العينين، ثم يستمر في دفع الكتلة متخذاً الزوايا المناسبة لتدحرج مجتازة كل ما يعترضها من عقبات وجذور إلى أن تصل إلى الطريق أمامنا.

وكان تاجر الأخشاب يقف على مقربة من الحيوان الهائل الجسم وهو يتمتم. «إنّ الفيلة مكلفة جداً، إنني أستأجرها بالساعة من مؤسسة تأجير الفيلة، ويستغرق تنظيفها وقتاً طويلاً، إنها في حاجة إلى الاستحمام ثلاث مرات يومياً وإلا فإن جلدها يثير لديها اضطراباً أو ألماً ولا تستطيع القيام بعملها، كذلك فإنني أقوم بتقديم الطعام لها» ثم أضاف في سرور: «ولكنني الآن أقوم بشراء فيل خاص بي وسوف يعمل معي سنوات وسنوات، وإذا لم يصب بشيء واستمر حياً فأعتقد أنه سيقوم بالعمل مع أولادي، إنّ الفيل أفضل من الجرار، وإنني قد فكرت في هذا الأمر ووجدت أن الجرار لا يستطيع العمل في هذه المناطق الشديدة الانحدار، ولن نجد شخصاً في الغابات يقوم على إصلاح الآلات وصيانتها،

كذلك فإنّ قطع الغيار يصعب الحصول عليها، حقاً إن الفيل أفضل كثيراً».

في الواقع فإنني ازددت إعجاباً بتاجر الأخشاب إذ إنه كان يقوم بمجهود هائل لإرضاء عملائه. وكان يصحبني في كل رحلة للبحث عن الأخشاب وشرائها، ركباً سيارته المتهالكة، يخوض بها طرقاتاً طينية، ولا يفقد جرأته وشجاعته إلا عند حلول المساء، بينما أصر على ضرورة استمرار العمل وانتقاء الكتل الخشبية اللازمة.

وعندما اندفع خارجاً من سيارته إلى الطين في جو ممطر، فإنه كان يقدّم إليّ مصباحاً محذراً إياي من الأفاعي قائلاً: «إن هناك العديد من الأفاعي السامة، إنها تنطلق بكثرة بعد الغروب باحثة عن الضفادع.. مثل الكوبرا والكريت والأفعى الخبيثة...، إنّ هناك أنواعاً عديدة من هذه الأفاعي يبلغ عددها أكثر من مائتي نوع».

ولكنني بالرغم من اصطدامي كثيراً وتدحرجي وتعثري فإنني لم أصادف أفعى واحدة.

وقد زوّدت نفسي بقائمة من الأخشاب التي اخترتها وحصلت عليها لصناعة الألواح الثقيلة والعوارض، والقواعد والأطر، وكل ما يتصل بها من قطع أخرى مختلفة الحجم والشكل، وكان المهندس الذي أشرف على تخطيط عمل رحلة برندن، هو الذي أمدني بتلك القائمة التي تستند عليها المادة التاريخية التي حصلنا عليها، وقد عرضت ما خطه المهندس



على صناع السفن العُمانيين في صور وأضفت ما يروونه من إضافات وتعديلات، والتي استطاع ادماجها في تخطيطه النهائي، واتفق الجميع على أن العارضة الرئيسية الممتدة على طول قاع المركب هي الأساس الذي سيقوم عليه بناء السفينة، إن هذه العارضة في نوع سفينة البوم طويلة ومستقيمة وضخمة، وهي العمود الفقري للسفينة وأبعادها وهي التي تحدد بقية أجزاء السفينة حيث إن صناع السفن العرب يبنون سفنهم معتمدين على هذا الحساب، وبمجرد وضع العارضة فإن بقية الأخشاب المتعلقة بها تنتظم متخذة الزوايا المناسبة والأحجام الملائمة، لذلك فإنه إذا تحادث فرد إلى شخص عربي عن سفينة من طراز البوم أو السنبوك وأخبره عن طول العارضة فإن هذا العربي سيحدّد فوراً حجم السفينة وشكلها عندما ينتهي العمل منها، وبينما يقيس بناء السفن الأوروبيون حجم سفنهم بطولها كاملاً، نجد صناع السفن العرب يحسبونها بطول العارضة.

وكانت المشكلة تقوم على أساس أن طول عارضة السفينة التي كنا بصدد بنائها يصل إلى (٥٢) قدماً والمقطع المستعرض لها (١٢ بوصة x ١٥ بوصة)، على أن تكون مستقيمة تمام الاستقامة، وكان المهندس يرى ضرورة الحصول عليها من جذع واحد، وكان ذلك يعني بالضرورة الحصول على كتلة ضخمة لا نجد مثيلاً لها في أوروبا، بل أن رجال الأخشاب الهنود كانوا ينظرون في ريبة وفي شك ودهشة عند سماعهم بالحجم المطلوب، ولكن جهدي تكلم أخيراً بالنجاح، ففي شهر يوليو عثرت على الشجرة التي تمدني بالعارضة المطلوبة، كانت شجرة

هائلة الحجم تمتلكها عائلة كانت تقوم على العناية بها حوالي نصف قرن من الزمان، وتشذب الأغصان السفلى منها وبذلك سمحت للجذع الرئيسي أن يستمر في انطلاقه إلى أعلى، والأمر الهام أن تلك العائلة كانت تعد العدة لزواج ابنة من بناتها، لذا كانت على أتم الاستعداد لبيع الشجرة والحصول على المال اللازم للزواج، واشترت الشجرة في موضعها، واستطاع أحد العاملين في الغاية ربطها من أعلى للتحكم في سقوطها الذي قام به عاملان آخران، وانتزعت الأغصان ولحاء الشجرة ليبدو الجزع بلونه الأصفر الذي يتحول إلى اللون البني في خلال أسابيع قليلة تالية، وقد قيل لي بصورة تأكيدية أنه لا ضرورة مطلقاً لتجفيف تلك الأخشاب إذ إن خشب الآني صالح لبناء السفن وهو طازج، واستطاع فيلان إيصال تلك الشجرة الضخمة إلى الطريق حيث وضعت على حامل وقام عاملان بتشذيبها وتجهيزها، واستغرق ذلك أربعة أيام، وكان طولها النهائي يزيد عن المقياس المطلوب بحوالي قدمين، وأمكن شحنها على سيارة نقل لتوصيلها إلى الشاطئ.

ودعت زيارتي المتكررة للهند للاستعانة بحاشية شبه دائمة، وكانت هذه هي طبيعة تلك الدولة إذ كان وجودي غير كاف للقيام بكل المهام، لذا فإن الأمر تطلب وجود أشخاص آخرين لتلك المهام.. إذ وجدت إنني بحاجة إلى سائق يعرف الطرق ويعتني بالسيارة ونجار يستطيع التفاهم مع رجال الغابات فيما يختص بالأخشاب، و مترجم يقوم بدور المساعد يستطيع إنهاء آلاف الإجراءات، وعلى سبيل المثال فإنه في الساحل

الممتد بين كوشين وجوا حيث كنت أبحث عن المواد اللازمة كان أهالي القرى يتكلمون أربع لغات، وكانت متطلباتي تقودني إلى قرى صغيرة جداً ومواقع خلفية منعزلة حيث يندر وجود الغرباء وينعدم وجود الأجانب، ومن ثم كان يلزمني مترجم متعدد المواهب، وحصلت عليه، إذ جاءني شخص بخطاب توصية من عالم هندي للأحياء البحرية كان قد التقى به أثناء جمعه لعينات بحرية في جزيرة مينيكوى بعد حوالي (٢٠٠) ميلاً من شاطئ الهند، وقد كتب في خطابه لي أنه يستطيع التحدث بأربعة عشر لغة، ويتابع أي موضوع يثير اهتمامه، وأخذت أفكر في ذلك الرجل منذ تلك اللحظة، كان اسمه علي، وهو ابن آخر رئيس لجزيرة مينيكوى، يعيش الآن في الهند، إذ وجد الجزيرة تضيق بمواهبه ولديه احساس مرهف بكرامته وإمكاناته، وقد يعامل الهنود في غطرسة شديدة وهو في نفس الوقت يستطيع القيام بأعمال الطهي والحياكة وتسيير المراكب وإصلاح الآلات وإمسك دفاتر المحاسبة، ومنذ فترة عمله البحري استطاع معرفة جميع الأسماء اللاتينية التي تطلق على أنواع الأسماك والأصداف حول جزيرة مينيكوى، وهو في الوقت ذاته يتكلم العربية الكلاسيكية إذ إنه مسلم ككل أهالي جزيرة مينيكوى وقد درس في إحدى مدارس القرآن.

ولرجال مينيكوى سمعة طيبة على طول شاطئ مالابار، وهم يعيشون في عزلة في جزيرتهم وتبلغ مساحتها (٤٠) ميلاً مربعاً، وقد استطاعوا تطوير تنمية ثقافة خاصة بهم ملفتة للنظر، فالمتوقع من كل رجل أن يعرف كيف يعتني بنفسه، وأن يصيد

السماك، وأن يقوم بالعناية بأشجار جوز الهند، وأن يعرف كيف يبني مسكنه، وأن يطهو الطعام، وأن يعرف السباحة، وأن يعمل في انسجام مع رفقاته، ويقال إن أهالي مينيكوى هم أفضل بحارة في الهند وهم أصل البحارة (بجزر الهند الشرقية) الذين استطاعوا لعدة قرون القيام بأعمال البحارة في السفن الأجنبية، وغالباً ما كانوا يقضون بضع سنوات في الخارج بعيداً عن بلادهم قبل عودتهم إلى جزيرتهم، وحتى في ميناء بومباي الهائل المزدهم كان لرجال مينيكوى شهرة مدوية، فهم يشكلون فريق المرشدين البحريين لسفن بومباي، ويقال أنهم لا يستطيعون التحكم في تسيير السفن في جميع أنحاء الميناء فحسب، ولكن مهما حدث، ومهما بلغ الجو من رداءة، فإن رجال مينيكوى يستطيعون الاحتفاظ بسفنهم في أمان، والأكثر من ذلك ومما يلفت النظر بشكل واضح، إنه في ميناء بومباي حيث تكثر الاضطرابات العمالية، فإن رجال مينيكوى لا يضربون عن العمل بتاتاً.

وتعد مينيكوى إحدى الجزر التي كانت تمد سفن العصور الوسطى العربية بالحبال المصنوعة من قشر ثمرة جوز الهند والتي تستعمل في صناعة السفن، وأن الصادرات الوحيدة حتى الآن من جزر لكاديف هي ألياف جوز الهند أي الحبال المصنوعة من قشرة جوز الهند.

وكان من المنطقي إذن أن أحاول الحصول على حبال جوز الهند لصناعة السفينة الخاصة بي من نفس المنبع الذي كان يحصل منه العرب القدامى على الحبال، ولكن الحكومة كانت

تحرّم على الأجانب زيارة جزر لكاديف على أساس أن هؤلاء الدخلاء سيثيرون نوعاً من البلبلة الفكرية أو الاضطراب في ثقافة الأهالي الهشة، وهكذا زادت أهمية علي: فباستطاعته ترتيب مقابلات بيني وبين أهالي لكاديف عندما يأتون إلى الهند لشراء حاجياتهم من الأرز والدخان والمؤن، وكان مفتاح الفرج الذي عثرت عليه شخصاً غير طبيعي ملتحي من جزيرة أجاتي يدعى كونهكويا، سريع البديهة، نشطاً، ذا ابتسامة جذابة تبعث على الإلفة، وكان كونهكويا على معرفة تامة بتجارة حبال جوز الهند، وقد اشتغل فترة في أعمال بناء السفن، وأخبرني أن ما أطلبه إنما هو صنف محدّد من الحبال، صنف يلف باليد من أفضل أنواع قشور جوز الهند.

ولصناعة هذه الحبال تغمس القشور في ماء البحر لتفكيك الألياف ولكن غالباً ما تنقع القشور في مياه عذبة أو مياه راكدة، كما قال كونهكويا، وهذا النوع لا يصلح للغرض الذي أهدف إليه، فهو ليس بالقوة المطلوبة لصناعة سفينة، وبعد غمس القشر في مياه مالحة يوضع في الشمس ليجف، ثم يدق بمدق خشبي على قواعد خشبية لكي يتحلّل المسحوق وإذا استخدمت مطارق معدنية للدق فإنّ الألياف تتكسر وتصاب بالضرر، وهكذا يصبح الحبل ضعيفاً، وبعد ذلك تلف الألياف باليد لعمل الحبال، وإذا لُتّ بالآلات خرجت حبال ضعيفة كذلك.

وقد أعلن كونهكويا إننا في حاجة إلى (١٥٠٠) حزمة من الحبال لبناء السفينة، وبعملية حسابية سريعة وجدت أن طول

الجبال سيكون حوالي (٤٠٠) ميلاً، وقد بدا لي أن تلك الكمية هائلة ولكن أثبتت الأحداث صدق رأي كونهكويا، وبمساعده بدأت معه على مهمة شراء كمية من جبال جوز الهند من القرى الصغيرة المختفية في المناطق المعزولة على ساحل مالابار وكان منظر الرجلين مثيراً للاهتمام وهما يقومان بذلك العمل، إذ كانا متخصصين وكانا يعرفان تمام المعرفة ما يبحثان عنه، فضلاً عن معرفتهما لجميع أنواع الخدع والحيل التي تصادفهما، وكان كونهكويا عندما يتناول قطعة كنموذج من الجبال المجدولة فإنه يلوي قسماً وجهه بطريقة مسرحية ويأخذ القطعة بين يديه وبحركة سريعة من معصمه يحل الخيوط اللولبية، ثم بحيلة أخرى يطبق فكيه على الخيوط وكأنها خيوط قطنية، ثم يدعها تسقط على الأرض محطمة وهو يعبر عن اشمئزازه، وكان كونهكويا ممثلاً بارعاً، وكانت يداه قويتين إلى حد أنه يستطيع إظهار أقوى الجبال فيبدو هشاً سريع التفكك ولم يكن يتقبل احتجاجات البائع في أن الجبال قد عطنت في مياه مالحة إذ إنه يأخذ قطعة ويضعها في فمه ويمضغها محاولاً التأكد أن الألياف كانت مغمورة في مياه مالحة، وإذا وجدها غير مملحة فإنه يستدير نحوي ويعض على قطعة لأتذوقها، وكنت أمضغ قطعة الجبل بهدوء محاولاً تناسي المياه الراكدة التي عطنت فيها ثمار جوز الهند وأجد نفسي مسروراً للتخلص سريعاً من هذا العرض التمثيلي المسرحي.

والواقع فإنني تقبلت أن يكون المكان الذي أجد فيه جبلاً من قشر جوز الهند معطنة في المياه المالحة هو جزر لكاديف

نفسها، وذلك من خلال عميلي كونهكويا، ولم يكن أمراً مثيراً للدهشة، إنني بعد أربعة أشهر عندما تسلمنا حزم الحبال، كان كونهكويا قد أصبح بعيداً جداً، ثم عثرت على بعض الحزم المصنعة آلياً بين الكمية، ولكن لا بد مما ليس منه بد، فقد أنقذني كونهكويا من الوقوع في أخطاء شراء كثير من السلع المغشوشة.

وكانت بعض السلع التي نصحني بالحصول عليها تبدو غريبة حقاً لبناء سفينة تربط أجزاءها بالحبال، كان هناك قشر (٥٠,٠٠٠) ثمرة من ثمار جوز الهند لاستخدامها كمواد للحشو، وحبال مزدوجة السمك، وأربعون حزمة من العقد الموجودة على جذوع الشجر من الجزيرة، وكنت أعتقد أنها من جذور المانجروف، وكان هذا الخشب قوياً إلى درجة كبيرة وشديد الصلابة وقال كونهكويا أنه يصلح لاستخدامه روافع يحتاجها صناع الحبال في ربط أجزاء السفينة، وكان هناك ربع طن من الصمغ النباتي يطلق عليه لفظ شندروز، وهو مادة راتنجية صمغية طبيعية تستخدم كثيراً في صناعة بخور رخيص الثمن، ويستعمله صناع السفن كنوع من الك المصفى (شيلاك) لدهان الأجزاء التي بين الألواح الضخمة، ولكي ينتقي كونهكويا الشندروز كان يتناول كمية من المادة الراتنجية ويشعل فيها النار ليشاهد كيفية احتراقها وكان الأمر يستغرق أحياناً يوماً كاملاً حتى يقوم بكل هذه الاختبارات وقبل أن يعلن عن اقتناعه التام بما اختاره من الشندروز، ولكن، يا للأسف فقد ذهبت متاعبنا أدراج الرياح، إذ إنني وقد أخذت ستة أجولة كبيرة من الشندروز وأغلقتها وختمتها

ووضعت علامات خاصة عليها، ثم وضعتها في مخزن الجمر، وقد وجدنا عند وصولنا إلى عُمان أن ثلثي الأجوالة كانت مليئة بالحصى والبثور الصخري الشفاف، وهكذا كنا ضحية البديل السيئ غير الصالح.

ورأى كونهكويًا أيضاً ضرورة الحصول على ست براميل من زيت السمك يمزج مع السكر المذاب ويدهن به الوجه الخارجي لبدن السفينة بعد الانتهاء من صناعته، ويمكن الحصول على هذا الزيت من سمك صغير الحجم يوضع في راقود بالقرب من بنجالور ويغلى ويستخلص منه المادة الدهنية وكانت للزيت رائحة كريهة، كذلك كان هناك نصف طن من الجير للصلق على سطوح السفينة المغمورة في الماء لمقاومة التلوث، وللحصول على الجير انطلقنا إلى الكلاسة بالقرب من الراقود الخاص بالزيت، وكان المنظر أقرب إلى الجحيم فكان هناك صف من النسوة حوامل دلاء مليئة بالأصداف البحرية على رؤوسهن يقذف بها إلى كومة خارج كوخ طويل منخفض تخرج من سقفه المصنوع من القش كتل كثيفة من الدخان، وكان في داخل الكوخ كهل، مجرد هيكل عظمي، يستخدم دواصة لإدخال الهواء إلى أحواض تحترق فيها الأصداف البحرية، كذلك كان هناك بضعة رجال ذوي أجسام هزيلة يلفون رؤوسهم بقطع من القماش، يقلبون الأحواض بمجارف خشبية، بينما هناك طفلان يعملان جيئةً وذهاباً ويقذفان في الأحواض بمزيد من الأصداف، وكان الجميع غارقين في عرقهم يسعلون كلما اختلف اتجاه



هبوب الرياح، وعيونهم محمرة من تأثر الدخان اللازع... كل ذلك في مقابل أجر زهيد جداً.

وهكذا استطعنا تنفيذ الجزء الرئيسي من الأصناف التي وضعها كونهكويما مادة وراء أخرى لصناعة سفينة ترتبط أجزاءها بالحبال: ست مثاقيب لأعمال النجارة، بعض الأزاميل لقطع الأخشاب، لفيفة من الحبال الكتانية لا نعرف فيم تستعمل، وأربع عتلات كبيرة، ومطرتين من طراز قديم، والعديد من الصناديق تحتوي على أدوات وآلات مختلفة، أما المادة التي لم أجد مبرراً لها فهي ذيول ست أسماك من نوع الراي اللساع ذي الذيل الطويل، وقد طلبت منه إيضاح سبب الحصول على تلك الذيول فأجاب بأنها «لعمل الثقوب في الألواح الخشبية حتى يمكن ربطها بالحبال (بالغرز)».

«ولكن لماذا تستخدم ذيول السمك اللساع؟».

«إننا نستخدمها لجعل الثقوب أكثر نعومة حتى لا تنقطع الحبال».

وقد تبينت ما يقصد، فإن أهالي لكاديف كانوا منعزلين بدرجة بالغة إلى حد أنهم كانوا يستخدمون ذيول السمك اللساع بدلاً من المبارد الخشبية، وشعرت براحة وشرحت له أننا نستطيع استعمال المبارد المعدنية للقيام بذلك العمل.

وكان آخر نصر أحرزه كونهكويما، وفي نفس الوقت مأساته الكاملة عندما عدنا إلى بيور لشراء صواري السفينة والقوائم

الخاصة بها فكان علينا أن نبحث عن نوع خاص من الأشجار يطلق عليه الهنود لفظ بون، وشجرة البون التامة النمو تبدو كالرمح أو السهم ويبلغ ارتفاعها أحياناً خمسين قدماً قبل أن ينمو لها أول غصن، وعرف الأهالي منذ عدة قرون أنه يمكن صناعة صواري السفن والقوائم الخاصة الممتازة من خشب البون، وفي الواقع فإنّ البحرية الملكية ترسل عملاء إلى الهند للحصول على صواري البون لسفن البحرية الملكية، وشجرة البون لا تنمو في مجموعات كما هو الحال في شجر الآني، ولكنها تنمو منعزلة ويصعب تكاثرها، وتقطع أشجار البون الآن وترسل إلى مصانع يصنع فيها الخشب الرقائقي، ولكن في بيور لا تزال كتل من خشب البون ترسل عبر النهر لاستخدامها في صناعة السفن الهندية وتتناثر كتل البون على شاطئ النهر نصف غارقة في الماء وتبدو كأنها تماسيح نائمة في المياه الراكدة التي أصبحت عفنة ذات رائحة مقززة من تأثير المواد التي تفرزها الأسماك والأفاعي والنباتات المتعفنة مع مياه المجاري من المناطق التي يمر بها النهر، وفي الأيام الحارة تزكم الرائحة الأنوف وتنتشر كالبخار فوق المياه الراكدة، ولكن هذه الرائحة لم تكن عائقاً أمام كونهكويا، فإنه كان يبدو في أفضل حالاته في ذلك الصباح، يقفز من كتلة خشبية إلى أخرى كالعصفور يتبعه رئيس عمال الأخشاب، وقد رفع الجزء الأسفل من ثوبه حتى لا تصيبه المياه العفنة، وكان كونهكويا يلوح في يده ببلطة صغيرة، وكلما صادف كتلة خشبية انتزع قطعة صغيرة منها لاختبار ما وراء اللحاء، وكان رئيس العمال يقيس الكتل إذ إنها كانت تباع تبعاً

لطولها، ولحسن الحظ فقد تذكرت ما حدث للمقياس سابقاً ورأيت أن أختبر هذا المقياس، ووجدته ينقص الثلاثة أقدام الأولى منه وهكذا كان المقياس يعطي طولاً ياردة كل مرة، ولم يشعر رئيس العمال بأي خجل وأعلن أن الجزء الأول من المقياس قد تلف من كثرة الاستعمال نتيجة الأجواء الرطبة، ولكنني لاحظت خدعة أخرى، فإنه كان يقف على جذع الشجرة وهو طاف في المياه ثم يدحرج الجذع حتى لا أنتبه إلى المقياس الحقيقية ومدى جودة الأخشاب، لذلك كنت أقفز أشبه بلاعب السيرك حتى أمنع نفسي من السقوط في المياه العفنة.

واستطعنا الحصول على الصواري التي كنا نبحث عنها في الظهيرة وبعد شرائها وضعنا عليها العلامات الخاصة ببلمة كونهكوييا، ولم ينقصنا سوى كتلة ضخمة للصاري الكبير الرئيسي، وأنفقنا بقية اليوم باحثين منقبين عن كتلة تصلح إلى أن عثرنا عليها في نهاية اليوم: كتلة طولها (٦٥) قدماً وأبعادها تطابق ما هو مطلوب، ولم ينقصها سوى التشذيب لتصبح هي الصاري الرئيسي.

وأخذ كونهكوييا يقفز في فرح على الكتلة الخشبية وهو يختبرها ببلمته وكان المساء قد حل، وانصرف أصحاب الأخشاب، لذا فقد اضطرت إلى تسجيل العلامات التي وضعها صاحبها عليها كما هي عادة تجار الأخشاب بالنسبة للكتل الضخمة التي يمتلكها.

وكان الجزء الذي يحتاج إلى قدر من الكياسة في مهمتي

هي الحصول على النجارين وصناع الجبال للذهاب إلى صور والإسهام في صناعة السفينة، وكان أصحاب السفن في صور قد أخبروني إنهم كثيراً ما يستأجرون نجارين من الهند إذ إن أعمالهم ممتازة، ثم كانت هناك مشكلة العملة الصعبة فإن استخدام نجارين من الهند كان يتكلف أقل كثيراً من نظرائهم العُمانيين وكانت زيارتي لصور قد أوضحت لي أنني لن أجد صنّاع سفن عُمانيين بالعدد الكافي لإنهاء المهمة في فترة الستة شهور التي قدّرتها في تخطيطي للمشروع، وكان الواضح أن أفضل النجارين في صور كانوا مرتبطين بأعمال أخرى فضلاً عن أن عددهم في الواقع كان قليلاً، وقد مرّ على صور عشر سنوات لم تصنع فيها سفينة واحدة من عابرات المحيط، والآن إذا احتاج شخص لصنع سفينة فإنه يطلبها مباشرة من بيبور ومن بين الجموع الصاخبة في أماكن صناعة السفن في بيبور، شاهدت العديد من أصحاب الدشداشات البيضاء وغطاء الرأس العُماني والبحريني يراقبون سفنهم الآلية التي يقوم على تصنيعها الهنود، بل إنني وجدت أن ذلك العمل سيكون حلقة من السلسلة القديمة والعودة إلى أيام عمل أهالي عُمان وزنجبار والهند سوياً في صناعة السفن التجارية على شواطئ صور، وكان استئجار نجارين في بيبور للعمل في عُمان أمراً سهلاً إذ كان هناك العديد منهم، ولكن التحدي الحقيقي كان الحصول على صانعي السفن الذين يقومون بربط أجزاء السفينة بالجبال من ألياف قشر جوز الهند، وكان عبد القادر البرامي على حق عندما أعلن أنه من الصعوبة بمكان العثور على مثل هؤلاء في ساحل مالابار، ولكنني قمت بمحاولة إذ أعلنت

عن حاجتي إلى صناع مهرة لبناء سفينة ترتبط أجزاءها بالحبال، وتلقيت سيلاً من طلاب الوظيفة المتشوقين للعمل، وكل منهم يعد بأنه يعرف تلك الصناعة وإنه على استعداد للذهاب إلى عُمان، وقررت بعمل اختبار لهم على الشاطئ وطلبت تثبيت الألواح بالحبال، وكانت النتيجة مأساة، فلم يستطع واحد منهم القيام بذلك العمل، وفشلوا جميعاً في التحكم في الحبال، وكان المشهد مصدر تسلية لأحد الأشخاص وهو جاثم على الأرض الرملية القريبة يدخن، وقد طلبت منه القيام بمحاولة، وسرعان ما قام بعمل ست غرزات متينة سليمة مستعيناً بأكثر الأشخاص المتقدمين رشاقة، وسألته عن المكان الذي أتى منه، فأجاب بأنه أتى من جزيرة شتلات إحدى جزر لكاديف، وكان في زيارة للهند بضعة أيام، وطلبت منه الموافقة على الذهاب إلى عُمان للمشاركة في تصنيع سفينة ضخمة، ولكنه رفض في عناد وصرح بأنه لن يترك جزيرته للذهاب إلى بلاد بعيدة، فإن مجرد ذهابه إلى الهند كان أمراً سيئاً بما فيه الكفاية، ذلك أن الناس غالباً ما يخدعون الأشخاص الذين يأتون من الجزر ويجدون العمل ويحصلون على اتفاق بدفع ما يستحقون من أجر، وعندما ينتهي العمل يطردون من دون أن يتلقوا ما وعدوا به، وبما أنهم لا يملكون مالاً ولا يعرفون لأنفسهم مقرأً للإقامة فإن المخرج الوحيد أمامهم هو العودة إلى جزرهم، وإنه هو نفسه يترقب وجود مركب تعود به إلى أرض الوطن.

كان هذا القدر الكبير من فقدان الثقة المتبادلة أمراً متوطناً بين أهالي لكاديف، وكان الأمر حيويًا بالنسبة لي، ففي الحقيقة

كانوا هم البقية الباقية في العالم الذين يحتفظون باتقان الفن القديم في تثبيت السفن الكبيرة الحجم بالحبال، بل إنه حتى في جزر لكاديف فإنّ هذا الأسلوب من النشاط أخذ يضمحل، وعلمت أن هناك سفينتين فقط تحت التصنيع في لكاديف وإن العمل توقف في أحديهما منذ أربع سنوات.

وبدأ الإحساس بقيمة الوقت والمواد والاهتمام يتلاشى، فإنّ بناء السفينة لن يتم أبداً.

ثم راودني الأمل فأرسلت علياً إلى الجزر للبحث عن صناع آخرين وعاد معه قائمة بأسماء حوالي عشرين من صناع الحبال ذوي الخبرة في تصنيع ذلك الطراز من السفن والذين أعطوه وعداً بالحضور لمقابلتي، ولكن عشرة أفراد فقط هم الذين حضروا إلى كلكتا، وظهر أن اثنين من بينهم كانوا مهتمين بالوصول إلى الهند فقط، وبدأت أحس أنني أشبه بضابط في القرن الثامن عشر يحاول تجنيد عدد من الأفراد، ومعني علي كركيب يحاول المعاونة في الحصول على هؤلاء المجتدين بالتملّق وبالملاطفة حتى يقبلوا الانضمام إلى الكتيبة، وعقدت العديد من الاجتماعات الشاقة مع هؤلاء الأفراد القادمين من الجزر لمحاولة إفهامهم حقيقة المشروع، وكان مفهومهم عن الذهاب إلى بلاد غريبة شيئاً جديداً بالنسبة لهم، واستغرق الأمر بضع ساعات لإفهامهم أنهم لن يصبحوا أرقاء، وعرضت عليهم جزءاً من الراتب مقدّماً لتشجيعهم مع الوعد بأنهم سيتلقون طعامهم ويجدون المسكن ويتعرّضون للإشراف الطبي وإنهم لن

يتكلفوا ثمن تذاكر السفر، وفي مقابل ذلك سيقومون بتصنيع سفينة أكبر مما شاهدوه من قبل، وأخذت ألافهم وانتظرت، ثم كرّرت الملاحظة مرات، ذلك أنه من دون هؤلاء الأشخاص الحذرين لن نستطيع تصنيع سفينة طبق الأصل للسفن العمانية الأولى، وكنت أتطلع إليهم وأنا أفكر في مدى تفاؤلي.

وكان من بين الأفراد كهل لم أعرف ما إذا كان سيتم رحلة الذهاب إلى عُمان أم لا، وشخص آخر كان قد فقد إحدى عينيه، وثالث يبدو ساذجاً على وجهه ابتسامة دائمة تدل على البلاهة، ووضع كونهكويًا حداً للأمر إذ اقترح أن يقوم أخوه عبدالله، وهو لا يقل عن أخيه مرحاً وانتهازاً للفرص، بقيادة الفريق إلى عُمان لمساعدتي، وقد وعدني الأفراد إنهم سيعودون إلى جزرهم للإعداد للسفر وتجميع آلاتهم التي يستخدمونها، والحصول على جوازات السفر وتوديع أسرهم ثم يجتمعون بي في عُمان، وخوفاً من أن يفقد أحدهم الطريق في مطار بومباي، فقد رأيت أن يتسلّم كل فرد منهم قميصاً ذا لون أخضر وبذلك يتعرّف كل فرد على زملائه في الرحلة.

وبقيت عقبة واحدة أخيرة، فقد حصلت على الأدوات والأشخاص اللازمين ولكن كان عليّ أن أحصل على وسيلة لإرسال (٤٠) طناً من الأخشاب إلى صور، فقد كان كثير منها غريب الشكل والحجم والزوايا، وكان من الصعب أن ترسل هذه الأخشاب والأدوات بالطريق المعتاد، وفي الأوقات السالفة كانت مثل هذه الأخشاب تشحن مباشرة بواسطة السفن العربية،

ولكن هذه التجارة أغلقت أبوابها الآن، ولم يتبق سوى مركب هندي آلي صغير يقوم أحياناً برحلات بين كلكتا وبلاد العرب، كان عليّ إذن أن أستخدم سفينة خاصة يقوم قبطانها بتوصيل الأخشاب إلى صور وأن يقذف بهذه الأخشاب والآلات على الشاطئ كما كان الحال منذ ألف عام، وعندما عرضت هذا الرأي على رجال الأخشاب في شاطئ مالابار، وبالرغم من أنهم كانوا هم أنفسهم يتمتعون بقدر كبير من الخبث، فإنّ عيونهم أبرقت من الرعب.

فلم أفطن إلى أن صناع الأخشاب إنما هم أكثر صدقاً بالمقارنة بأصحاب السفن؟ أي أن أي قبطان سفينة حقيقي كان مشغولاً في أعمال التجارة، وأن صاحب السفينة الذي يقبل مجرد التفكير في القيام برحلة إلى صور كان واحداً من اثنين: إما صاحب سفينة توشك على الغرق ويتطلع إلى الحصول على التأمين عليها، وإما أن يكون شخصاً مقتنعاً تمام الاقتناع أنه سيقوم بخدمة من الدرجة الأولى، والخدعة التقليدية البارعة، كما أخبرني البعض، هي أن الأخشاب سوف تحمل على السفينة التي تبحر بها عدة أميال بعيداً عن الشاطئ ثم يقذف بها في الماء وتسحب إلى الشاطئ بواسطة بعض الشركاء في الجريمة في مراكب صغيرة وتباع من دون أن يتعقبها أحد، وترحل السفينة حتى تصل إلى وجهتها المقصودة ومعها قصة الكارثة التي تتمثل في العاصفة الهوجاء التي صادفتها مما هدّد السفينة بالغرق ولم يكن هناك مفر من طرح الحمولة لإنقاذ السفينة، وقمت ببعض الاستفسارات، وكانت هذه القصة أمراً حقيقياً.



كان من المحال الوثوق من قيام أية سفينة هندية بحمل شحنة الأخشاب والأدوات.

وأخذت أبحث هنا وهناك على طول الساحل عدة أسابيع وأخيراً وجدت قبطان إحدى السفن وكانت تبدو عليه علامات الغرور في وضوح إلى حد أنه كان يجلس وقد وضع ساقاً فوق أخرى في مكتبه فوق مخزن التوابل، وقد غرق الحمالون في عرقهم من تأثير عملهم الشاق، وقد أعلن عن استعدادة لتجهيز سفينته وتوصيل الشحنة، شريطة أن يتناول أجر الشحن كاملاً ومقديماً، ولم يكن أمامي سوى المساومة في الأجر ومشاهدة السفينة، وكانت تبدو وكأنها ستتهار بمجرد قيامها بتلك الرحلة.

وكان الأمر مجازفة مرعبة، ولكن أين المفر، لم يكن هناك سبيل آخر، وقد وضعت شرطاً واحداً في العقد، أن يصاحب السفينة أحد البحارة أختاره أنا وأدفع أجره، وإذا اتفق على ذلك الشرط، وبما إنني كنت أضع ثقتي فقط في رجال مينيكوى فقد اخترت شاباً في مقتبل العمر من الجزيرة التي أتى منها علي، وتم شحن الأخشاب والراتنج وقشور خمسين ألف ثمرة جوز الهند، وزيت السمك، وأجولة الجير، وكل المعدات والأدوات الأخرى، وجاءتني فاتورة الحساب، وكانت تحتوي بكل صراحة على مبلغ الإكرامية التي أعطيت لرئيس عمال الميناء المحلي... وهكذا أبحرت السفينة في طريقها إلى صور وعلى متنها الحارس الخاص من مينيكوى.



## الفصل الثالث

### أصحاب القمطان الخيزاء

في منتصف ديسمبر شاهدت للمرة الثانية الشحنة الثمينة من الأخشاب والمعدات حينما وصلت إلى صور السفينة الهندية ذات اللون الأخضر واصطحبني إليها إحدى سفن دورية شرطة عُمان السلطانية وقفزت إلى سطح السفينة وقد شاهدت الشاب من جزيرة مينيكوى وهو يتوارى في الخلف وتبدو عليه علامات الرغبة في محادثتي على انفراد. . . وأخبرني أنه كان على السفينة الابن الثالث لصاحبها، وبالرغم من أنها كانت رحلته الأولى فإنه كان القبطان ولم يكن هناك قبطان آخر إلى جانب ضابط كان يقود السفينة.

وبدأ لي الأمر كأن كل فرد يريد التنصل من أية مسؤولية. وذهب شخص لإيقاظ ابن صاحب السفينة الذي تسلق سلماً وظهر على سطح السفينة محاولاً محو آثار النوم من عينيه بكفّيه، وكان في الخامسة والعشرين من عمره، ويبدو أنه كان محباً للطعام إذ كان صاحب بطن بارز فوق حزامه، وأن قميصه الملون يكاد يتفجر من جسمه الممتلئ. وتدل ابتسامته على انحراف صحته

وهو يتهدى فوق سطح السفينة متجهاً نحوى وقد ارتدى حذاءً متناثراً منبسط النعل. وأعلن في صوت أشبه بالنحيب أن الرحلة كانت مرعبة وأنه كان يخشى على حياته، وأن السفينة كانت على وشك الانهيار وأن تأجير السفينة لا يساوي الوقت الذي انقضى والمشقة التي عاناها، وأنه يطلب زيادة في قيمة استئجار السفينة إذ إنها استغرقت وقتاً أطول، وأنهم لم يتلقوا أية مساعدة من رجال السواحل لتحميل شحن الأخشاب. وقد بدا هذا الشخص البائس على درجة كبيرة من المراوغة إلى درجة أنه حاول الإيحاء إلينا بقبول خدعته، ثم أعلن وهو يكاد أن ينفجر أنه نظراً لعدم تعاون رجال السواحل فإنه لم يستطع تحميل كل الأخشاب وأنه اضطر لترك بعضها على الشاطئ. هزتني هذه الأنباء.. وبنظرة إلى سطح السفينة لاحظت أن نصفه فارغ، فتساءلت لماذا لم يحمل كمية أكبر. فهزّ كتفيه وقال أنه لا يعرف فهو تاجر وليس بحاراً. وكانت عيناه بلونهما البني المبلّتان تطيلان النظر إليّ في تفحص انتظاراً لرد الفعل. والآن لقد تبين ما كان يهدف إليه. فإنّ جزءاً من الشحنة ترك عن قصد على الشاطئ حتى أجد نفسي مضطراً إلى عقد اتفاق جديد معه لإحضار الكمية الأخرى. واستشطت غضباً واستدرت نحو ضابط الشرطة الذي كان يصاحبني وشرحت له الموقف. وأعلنت له أنه يحاول خداعنا.

أجاب الضابط بشكل حاد «الأمر سهل جداً، إننا سنضع السفينة تحت الحراسة وأخبره أنه لن يستطيع التحرك من دون إذن ويمكنك أن تحتفظ بجوازات السفر الخاصة بالبحارة وأن تخبرني عندما تجد الوقت سانحاً لسفرهم».

وهكذا مكثت السفينة في المرفق ثلاثة أسابيع في حالة سكون. وقد جاءني الشاب من مينيكوى الذي كان يراقب السفينة وأخبرني بالقصة والدموع تنهمر من عينيه. قال إنه لم تجرِ محاولة تحميل كل الأخشاب على السفينة وأن البحارة حرصوا على وضع الأخشاب على السفينة بطريقة تسمح بوجود فراغات متسعة ورفض بعد ذلك تحميل كل القطع الخشبية وحاول الشاب الاعتراض ولكنه فشل في تغيير ما عقدوا عليه العزم. وفي طريقهم إلى صور هدّده البحارة بالقتل إذا ما صرح بالحقيقة. وحدث في إحدى الليالي أن سقطت بعض القطع الخشبية عليه في أثناء نومه وأصيب ببعض الرضوض. وطلب مني في رجاء ألا أعيده مرة أخرى على نفس السفينة، فقد كان على ثقة أنه في طريق عودته إلى الهند سيلقى في البحر انتقاماً منه على المعلومات التي أفشاها لي.

لذلك فقد أعدت شاب مينيكوى إلى بلده بالطائرة. وقد انتقلت له بحجز السفينة في المرساة حتى بعد إفراغ شحنتها من الأخشاب. وحدث أن انتهزت السفينة فرصة هبوب رياح خطيرة وأقلعت مبتعدة عن الشاطئ، ولكن إحدى الطائرات المروحية التابعة لسلاح الجو السلطاني استطاعت العثور عليها مخبئة في فجوة فأخذت تحوم حولها فاضطرت السفينة إلى العودة إلى صور. ثم أعيدت جوازات السفر بعد فترة إلى البحارة وبدأت السفينة رحلة العودة إلى الهند.

وقبيل رأس السنة وصل صناع السفن وصناع الحبال

بالطائرة. وقد ظهروا بمظهر أنيق بممصانهم الخضراء التي صرفتها لهم في الهند. وكانت مهمتهم الأولى تنظيم البيت الذي استأجرته وزارة التراث القومي والثقافة لي والذي سيكون مقراً لنا طوال الشهور الثماني المقبلة.

وكان منزلاً كبيراً شيدته منذ مائتي عام أسرة أحد تجار صور حول دهليز على النمط العُماني التقليدي. وكان هذا الدهليز مفروشاً بالمرجان المجروش ينسحق بصوت مفرح عندما تطأه أقدام أي شخص. وعلى امتداد الدهليز عدد من الأبواب تقود إلى العديد من الحجرات تقع في حماية سور خارجي. وهنا كانت توجد أنواع عديدة من الحجرات ذات أشكال وأحجام مختلفة، بعضها متسع يصلح للنوم وأخرى صغيرة تصلح لأن تكون مطبخاً أو مخزناً لحفظ الأطعمة. وكانت هناك حجرة تصلح لأن تكون حماماً. كذلك كانت بعض الحجرات صالحة لاستخدامها كمخازن. على أية حال، فكلما كنت في حاجة إلى حجرة لغرض خاص كان الطلب جاهزاً. كان بيتاً نموذجياً وكأنه كان معداً للغرض الذي كنا نسعى لتحقيقه، أي منزل يصلح لإقامة فريق يستعد لصناعة سفينة. وكان هناك مقر خاص لرئيس العمال ورئيس النجارين، بالإضافة إلى حجرة متسعة باردة ذات سقف منخفض تصلح لتخزين قشور الخمسين ألف ثمرة جوز الهند. كذلك كانت هناك حجرة حصينة لحفظ الأشياء ذات القيمة بالإضافة إلى ركن يصلح لوضع فرن الحداد لصناعة بعض الأدوات التي تستخدم في بناء السفينة.

ويقود سلّم منعزل إلى مجموعة علوية من الحجرات تنتظم في صفين على امتداد الدهليز. وقد خصصت هذا المكان لإقامتي حيث كان يعيش أصحاب المنزل الأصليون. وكان ملحقاً بكل حجرة أخرى صغيرة تصلح حماماً خاصاً أو مطبخاً مناسباً. وكان الجو في الحجرات العلوية أميل إلى البرودة مهما بلغت درجة الحرارة في الخارج، وذلك من تأثير الحوائط التي يبلغ سمكها ثلاثة أقدام. كذلك كانت نسمات باردة تمر من خلال مصاريع النوافذ الخشبية. وكانت النوافذ تطل على بحيرة تظهر على سطحها رؤوس السلاحف تستدفئ في المياه الدفينة. وكانت الرمال الناعمة تنحدر تدريجياً نحو هضبة صغيرة لا تزال تحتفظ ببقايا قلعة حربية قديمة متهدمة، كنت أشاهد خلفها سلسلة من الجبال التي تفصل صور عن المناطق الصحراوية، وفي معظم الأمسيات كانت هذه الجبال البعيدة تظهر كأفق أرجواني بينما كانت الشمس تنحدر في مسيرتها إلى الغروب.

باختصار، كان المنزل فخماً، وكان من دواعي السرور أن نعيد إليه رونقه الماضي مرة أخرى، كما كان عليه الحال من قبل كمقر حي مزدهر. وقد عمل ذوو القمصان الخضراء بجد لمدة عشرة أيام لإصلاح حال المنزل الذي كان عند وصولهم في حالة يرثى لها، وبعد أن أصبح المنزل نظيفاً أحضرنا من الشاطئ ملء خمس عربات نقل من الحصى نثرت في الفناء. وأحضرت وزارة التراث القومي والثقافة بواسطة ذرامس نسي (٣٦) سريراً، وتحول عدد من الحجرات إلى غرف للنوم. ووضع في الدور العلوي بعض السجاد والوسائد بشكل تقليدي، وكان الأمر يدعو

إلى الانتقاد إذا لم نفعل ذلك. وقد دهنت الجدران من الداخل والخارج بثلاثة أرباع طن من الدهان الأبيض، وأمكن تزييت الباب الرئيسي الضخم.

وهكذا تحول المنزل العتيق بعد الانتهاء من عمليات التجميل واستعاد رونقه القديم، وأقمنا حفلاً بتلك المناسبة، وتحت السماء الزرقاء، وفي برودة المساء، كان الرجال يتحركون كالفرشات يوزعون المصاييح على طول جدران الفناء، بينما أخذ اثنان من الطهارة الهنود يعدان الكاري الهندي. ولم يكن يسمع سوى صوت النقاش بين الرجال وصوت حفيف أقدامهم فوق الحصى المتناثرة. وكان منظرهم يبعث على البهجة والسرور. كان للمنزل مزية أخرى، إذ إنه يقع على المسافة ذاتها من البقعة التي كنت قد اقترحتها لبناء السفينة، أي أنه كان على مقربة كافية كي يتحرك العمال ويؤدي كل منهم العمل المنوط به، ولكن في الوقت ذاته يكون بعيداً عن غرف النوم، حتى لا ينسحبوا خفية للنوم خلال فترة النهار، ذلك أنني كنت أرقب في حذر كمية ما يتم عمله. وكان المكان الذي وقع عليه الاختيار رابية قليلة الارتفاع بالقرب من الشاطئ. وكانت إحدى ثلاثة أماكن يمكن استخدامها للبناء. وكنت قد شاهدتها على طول الشاطئ، ولم يكن أمراً مثيراً للدهشة عندما علمت أن هذه الأماكن الثلاثة كانت هي مقار بناء السفن في صور في عهدنا السابق. والمأخذ الوحيد على المكان الذي وقع عليه الاختيار أنه كان يفيض بالماء في فترة المد. ولم يكن الأمر في الماضي مثيراً للإزعاج، إذ كان العمال يتوقفون عن العمل حتى ينحسر المد ثم يستأنفون عملهم.



ولكن الأمر كان مختلفاً بالنسبة لي إذ أنني لم أكن مستعداً لتحمل فقدان عمل يوم واحد. كنت أسابق الزمن لإعداد السفينة قبل العيد الوطني العاشر للسلطنة في منتصف شهر نوفمبر. ورأيت - حتى لا يتوقف العمل - أن نبني رصيفاً من الحصى يرتفع حوالي متر واحد حتى نستطيع تفادي مياه المد.

وكان بناء ذلك الرصيف مثلاً للسرعة والكفاءة اللتين يمكن بهما تنظيم العمل في عُمان عند الحاجة. ففي اليوم الأول ذهبت إلى مسقط للحصول على إذن ببناء الرصيف من الوزارة المختصة، وصدر الإذن بعد أربع وعشرون ساعة فقط. وتفاهمت مع مؤسسة كبرى للبناء كنت أشاهد عرباتها وهي تعمل في الصحراء المجاورة لصور. فهل يستطيعون مساعدتي؟ نعم، إنهم يستطيعون.

وقام مديرهم المقيم بوضع تخطيط كان من نتائجه ضرورة الحصول على (٣٠٠) طن من الحصى لعمل الرصيف وكان كل ما يحتاج إليه أن أحدّد له المكان. وأخبرني أنه في خلال ثلاثة أيام سينتهي عماله من إنجاز ما أطلبه، وعدت إلى صور. وكان بالمنطقة المحددة كوخ متهدم يقطن به اثنان من العمال، وطلبت منهما العمل على نقل الكوخ إلى منطقة أخرى قريبة حتى نستطيع تشييد الرصيف، فوعداني بإجابة طلبي وليس في الأمر أي مشكلة، وإنهما سيقومان بنقل الكوخ بأيديهما في اليوم التالي. وكررت عليهما ضرورة القيام بذلك حيث إن سيارات النقل ستصل في خلال ثلاثة أيام فأكدما ما وعدا به من قبل.

ولكن مر اليوم الأول واليوم الثاني ولم يتحرك الكوخ بوصة واحدة، ولم يكن هناك أي بادرة تدل على النقل. وعدت أحذر أحد العاملين حيث إن الوقت يمر سراعاً فأجاب مؤكداً «ليست هناك مشكلة، ليست هناك مشكلة».

وفي اليوم الثالث وجدت العاملين/ جالسين عند الكوخ يستمتعان بدفء الشمس وهما يدخان ويتناقشان. فأخبرتهما بأن سيارات نقل الحصى في طريقها هذا الصباح إلى الموقع وأن الكوخ يقع في منتصف المكان المطلوب ولكنهما هزأ كتفيهما في ابتهاج. ويبدو أنهما كانا يعتقدان أنه من المحال القيام بأي عمل يمثل هذه السرعة. وذهبت لتناول طعام الإفطار في المنزل، وعدت بعد ساعة واحدة لأجد العاملين يترنحان. كانت إحدى سيارات النقل الضخمة تقذف على الأرض بحوالي (١٥) طنًا من الحصى الذي غطى غبارها الكوخ وجعله يهتز وكأنه يتداعى، وقد ارتدى السائق ملابس بدا فيها أشبه برجل الفضاء. وأصاب الذعر العاملين وأخذوا يصرخان طالبين إيقاف السيارة فإن الكوخ كان في سبيله إلى الاختفاء، وأعلنا أنهما سينقلانه فوراً بمساعدة رافعة. ولكنني أخبرتهما أنه لا توجد روافع، وقد شاهدت سيارات أخرى في طريقها نحونا، وقد أثارت الغبار حولها من شدة سرعتها، وهي تحمل أطنان من الحصى. فأخبرت العاملين بضرورة الإسراع في نقل الكوخ فأجابا بالإيجاب.

وأوعزت إلى العشرين عاملاً من ذوي القمصان الخضراء بإشارة وكانوا يشاهدون ما يجري وعلى وجوههم تكشيرة

عريضة، وفي حركة مرحة أسرعوا إلى داخل الكوخ. ومثل النمل الذي يحاول إنقاذ بيضه ظهر العمال واحداً وراء الآخر في سرعة يحمل كل منهم بعض الأدوات بعيداً عن مواطن الخطر. وبعد رحلة ثانية كان الكوخ قد أفرغ من محتوياته. وسرعان ما عاد العمال ومعهم مطارق ضخمة، وفي لحظات رفعوا السقف ونقلوه، ثم أخذوا ينقلون الحوائط وكأنها أوراق اللعب، وانتزعوا أعمدة الزوايا الأربع وفي خلال عشرين دقيقة اختفى الكوخ.

وأخذت سيارات نقل الحصى تروح وتجيء وهي تفرغ شحناتها في المكان المحدد وتصدر عنها ضوضاء صاخبة. وأخذ «تراكتور» ينثر الحصى ويدمجها، وازدحم المكان بالأصوات العالية والغبار والهرج والمرج. وبعد أربع ساعات انتهى التراكتور من نثر الحصى وتسويتها واستدار لنقل الجزء الرئيسي من أخشاب السفينة إلى الرصيف الجديد، وعاد أدراجه بعد أن انتهى من مهمته.

واسترد العاملان أنفاسهما وأحسا بالسرور إذ استطاع ذوو القمصان الخضراء تثبيت الكوخ على بعد (٣٠٠) ياردة من المكان الأول وعلى ارتفاع يبعد عنه خطر المد، كل ذلك في فترة ثماني ساعات فقط. وقد انتهى العمل في الرصيف في مطلع عام ١٩٨٠م وكان ذلك أفضل هدية تمنيتها.

وعندما استطعنا نقل العارضة الرئيسية البالغ طولها (٥٢) قدماً ووضعناها على كتل خشبية مثبتة في الأرض، طلب رئيس

عمال صناعة السفن العُماني ذبح عنزة احتفالاً بالمناسبة وأن ذلك سيجلب الحظ الحسن للسفينة الجديدة.

في صباح اليوم التالي اشترت عنزة من البدو المجاورين، وذبحت ولطخت العارضة الرئيسية بدمائها، وقدم لحمها في الاحتفال لصناع السفينة.

وجمعت صنّاع السفينة وأخذنا نتناقش حول التخطيط الذي كان المصمم قد وضعه لبناء السفينة. ومن الطبيعي أن هؤلاء الأشخاص لم يستخدموا الرسوم من قبل في صناعة سفينة، ولكنهم كانوا يعتمدون في عملهم على خبرتهم ونظرهم.

وبينما نحن نتناقش ونتحاور حول التصميمات الفنية اكتشفت أن أحد العمال من ذوي القمصان الخضراء لم يفهم الرسوم فحسب بل كان على مقدرة من ترجمتها إلى الحاجات الضرورية لصناعة سفينة ترتبط أجزاءها بالجبال، وكان هذا كسباً ضخماً، وكان الرجل من جزيرة مينيكوى الأمر الذي لم يبعث على الدهشة كثيراً، كان اسمه محمد إسماعيل، وكان وجوده في صور مجرد مصادفة بحتة. إذ كان علي مانكفان قد أوصى بأن يكون إسماعيل، والد محمد، رئيساً للعمال، ذلك أن الأسرة كانت ذات شهرة كبيرة في مينيكوى كصانع للسفن. وعندما حضر إسماعيل ومعه ابنه محمد، تبين أن الابن هو الذي ورث موهبة العائلة، فقد ولد لكي يصبح صانع سفن. وكان في الثلاثينيات من عمره، ولكنه كان واثقاً من آرائه متبصراً في أحكامه إلى حد أن بقية ذوي القمصان الخضراء أخذوا ينظرون إليه باعتباره قائدهم

الطبيعي. وعلى سبيل المثال فإنّ محمداً لاحظ انحناء طفيفة جداً في العارضة الرئيسية، انحناء كانت تخفى على الجميع حتى إنني لم ألاحظها. ولكن محمد كان قد بلغ حد التمكن، فطلب من أربعة من عمال القمصان الخضراء حفر حفرة كبيرة تحت الجزء المنحني ووضع كتلة صخرية مستديرة في الحفرة ولف حبلًا قوياً حول العارضة وأخذ يشد الحبل بقوة بقطعة حديدية حتى استقامت العارضة، وهنا فقط شعر بالراحة. كذلك تقبل حديد براعة محمد من أول مناقشة فنية، فقد تباحثا حول كيفية ربط بعض الأجزاء بالعارضة، وكان محمد يشرح وجهة نظره ببعض الرسوم على الرمال. وحفر النجارون ذوو القمصان الخضراء تجويفاً مفصلياً معقداً وثبتوا عاموداً طوله (٣٦) قدم، وهنا تواردت إلى خاطري أول بادرة تؤكد براعة محمد في مهنته. فقد اكتشفت ضياع الكتلة الخشبية التي تصلح لعمل الجزء الخلفي من السفينة إذ كانت من بين الأجزاء التي تركها بحارة السفينة الهندية عمداً في الهند. ولكن محمد إسماعيل لم ينزعج إذ أخذ يتفحص الكتل الخشبية ويقيس بعدها وأخبرني أن باستطاعته عمل الجزء الناقص بإيصال قطعتين من الخشب. أما عن القطع الخشبية الأخرى الناقصة فإنه استعاض عنها بألواح خشبية ثقيلة وعوارض ودعامات تتناسب مع المقاييس المطلوبة، بينما استطاع درامسي تنظيم الحصول على الأخشاب الأخرى من الهند عن طريق بعض أصدقائه في بومباي ودبي.

وفي خلال الأيام القليلة التالية أصبحت أقدر كم هو مرهق وشاق ودقيق القيام بعمل جسم السفينة. إذ من المفروض أن تصنع

السفينة على هيئة قشرة البيضة، أي بوضع الألواح الخشبية في أماكنها وعمل الانحناءات المعقدة اللازمة لبدن السفينة قبل أن تتمكن من وضع الدعامات الداخلية. وكان السبب في ذلك العمل الذي يبدو متخذاً طريقاً ملتويًا، يعود إلى أمر بسيط هو أننا لا يمكننا ربط الألواح بعضها البعض بالحبال في حالة وجود دعامات أو عوارض بالداخل. وكانت مهمة تجميع الألواح قبل الدعامات أمراً شاقاً جداً، إذ كان علينا أن نشكل الألواح بالأشكال المطلوبة قبل تثبيتها. وهكذا كان التواء الألواح الخشبية وتجهيز انحناءاتها تتم قبل وضعها في مكانها المناسب. وكان هذا النوع من العمل معروفاً في أوروبا منذ ثلاثة قرون، ولكنه ترك الآن لصعوبته ودقته وحاجته إلى وقت طويل. والآن نحن بسيلنا إلى صناعة سفينة تجارية كبيرة على هذا النمط.

وظهرت الصعوبة منذ محاولة تثبيت اللوح الأول وكان طوله (١٢) قدماً وهو الجزء المركزي من صفيحة ألواح طولية في السفينة مجاور للجزء الخلفي منها. وكان سمك هذا اللوح الخشبي ثلاث بوصات، واستغرق ثنيه ونحته أربعة أيام حتى حصلنا على الانحناء المطلوب. ثم كان علينا أن نصقل حواف الدعامة الرئيسية ذاتها مليمترًا بعد آخر حتى تصبح ملائمة، وحفرنا بالإزميل صفًا من الثقوب للحبال وثبتنا اللوح مؤقتاً على جسم السفينة بأوتاد خشبية. وهنا عبّر محمد عن ارتياحه لما تم من عمل. وأصبح اللوح الأول معداً لتثيته بوساطة الحبال. وكما جرت العادة عند وضع حجر الأساس فإنّ محمداً سجل بقلمه على اللوح الأول الساعة واليوم والشهر والسنة التي بدأ فيها

العمل لبناء السفينة، وكان ذلك في تمام الساعة الثالثة من بعد ظهر يوم ٤ فبراير عام ١٩٨٠م.

وبدا منظر جديد غريب على طول الأرض الرملية التي تصل إلى المنزل، إذ كان اثنا عشر عاملاً من عمال الحبال يسرون صفاً واحداً - يحملون على أكتافهم ما يبدو وكأنه أصله (ثعبان كبير جداً) وكان في الواقع حبلًا طوله (٥٢) قدماً مصنوعاً من قشر ثمرة جوز الهند وقد التف حوله حبل رفيع حتى يصلح لعمل الحشو بين الألواح الخشبية. ووضع العمال هذا الحبل بزاوية بين الدعامة الرئيسية واللوح الأول من داخل هيكل السفينة، ثم بسطوا بعض الحبال الأخرى السميكة على طول الحبال الأولى حتى تمت تغطيتها تماماً، وكانت العملية دقيقة جداً، وكانت كمية الحبال هي المطلوبة تماماً.

وعندما أصبح كونهيكويا مستعداً للعمل، فإنه قسم رجاله إلى أزواج، أحد الرجال يعمل من الخارج ويقابله شخص آخر من داخل بدن السفينة. وكل من الرجلين يلتقط الحبل من خلال الثقب ويرده بدوره إلى زميله من خلال الثقب التالي وبذلك يلتف على الحبل الرئيسي. ويستخدم كل من الرجلين يديه وقدميه في سبيل استكمال ذلك العمل الشاق. وعمد العمال إلى شد الحبال بقوة حتى حشر الحبل الرئيسي بين القطع الخشبية ولم يعد هناك مجال بعد ذلك لأي ضغط. وعمد العمال إلى إغلاق الثقوب بأوتاد خشبية صغيرة خفيفة. وهكذا استمر العمل على هذا المنوال، وأخذ فريق العمل يعمل جيئةً وذهاباً، وتكرر العمل

ثلاث مرات في كل لوح حتى انتهى آخر رباط بين اللوح والعماد الرئيسي والجب، ثم أغلقت الثقوب بألياف من قشر جوز الهند. واستغرقت تلك العملية جزءاً كبيراً من اليوم. ولكن عند الانتهاء منها كان الجبل الرئيسي قد أصبح قوياً وثبت اللوح الأول تماماً في مكانه. وتجمع صنّاع السفن من صور، وبعد فحص ما تم عمله أبدوا ارتياحهم وتمتموا بإعجاب «تمام - مضبوط».

كان صنّاع الجبال مجموعة غريبة، فقد عمدوا إلى عزل أنفسهم عن بقية العمال ذوي القمصان الخضراء، ولعل ذلك كان راجعاً إلى خجلهم أو لعل السبب هو أنهم جاءوا من جزيرة منعزلة وفضلوا الارتباط ببعضهم البعض. ويشتهر هؤلاء الأهالي في الهند بالكسل، وكان ذلك واضحاً من طريقة تحركهم الشديد التأني. ولكن كان ذلك النقص الظاهري في السرعة أمراً خادعاً، فقد لاحظت أنهم كانوا يقيسون عملهم طبقاً لما يقوم به النجارون، إذ عندما ينتهي هؤلاء من العمل في أحد الألواح الخشبية فإن صنّاع السفن يتناولونه بدورهم مستخدمين الجبال المناسبة والطول الصحيح والأوتاد، ويثبتون آخر سداة في اللوح في نفس اللحظة التي ينتهي فيها النجارون من إعداد لوح آخر للعمل. وكان عبدالله كويا شقيق كونهكويا - ويبدو أنهما كانا توأمين - هو القوة المحركة وراء صانعي الجبال. وكان شخصاً نشطاً ولكنه دائم التذمر والشكوى، وكان يستحث العمال الآخرين دائماً بصوت أشبه بصوت المنشار الأزاز يسمع على طول فناء المنزل الكبير. وكان أكثر من نصف صانعي الجبال قد وصلوا إلى سن الخمسين أو الستين من أعمارهم، وكان ذلك يعد



سناً طاعناً بالقياس إلى متوسط أعمارهم في الجزيرة والذي لم يزد عن الخمسين. ولا شك في أن صور كانت تبدو بالنسبة لهم مدينة غريبة بما استحدث فيها من مظاهر التمدن الحديث كالسيارات وأجهزة التليفزيون. وقد اتضح لي أنه حتى أصغر الأفراد من أجاتي لم تكن لديه أية فكرة عن التليفون وكيفية عمله. وعندما توقف التليفون عن العمل طلبت من الرجل، وكان هو أفضل من يتسلق أشجار جوز الهند، فأشار إلى أحد رجال أجاتي من الشباب. ومشيا على الرمال ونحن نتبع أعمدة التليفون إلى أن صادفنا الجزء المعطوب وكان سلكاً مقطوعاً، ولم يكن الأجاتي قد قام من قبل بتثبيت سلكين سوياً، فشرحت له الطريقة. وسرعان ما تسلق العمود مستعيناً بحبل من ألياف جوز الهند وكأنه كان يمشي في أحد الشوارع. ومكث على قمة العمود وكان من الواضح أنه لا يشعر بأي تعب إلى أن أصلح السلك.

قلت لعلي: «إن هذا شيء مثير للإعجاب».

ولكن عليّ تنفس بعمق وأجاب في ازدراء «إنه لم يكن في حاجة إلى الحبل حول قدميه، إنه عديم الخبرة. فإن أي فرد من الجزيرة يستطيع عمل ذلك».

ولم يكن عمل النجارة في السفينة بأقل روعة ولفناً للنظر عن أعمال تثبيت الحبال. وكان صناع السفن تحت قيادة حديد صانع السفن العُماني مسؤولين عن تجهيز الأطر الخاصة بالسفينة، وقد تجمّعوا تحت مظلة من قماش أشرعة المراكب يحفرون ويشذبون الكتل الخشبية التي يصل سمكها إلى ست

بوصات لصناعة الأطر. وكان عملهم يقوم على أساس النظر بالعين وهم في حالة دائمة من البهجة.

وكان الأمر على عكس ذلك تماماً لدى ذوي القمصان الخضراء. ففي داخل سقيفة من النخيل كنا قد شيدناها لتلقي ظلاً على بدن السفينة، كان النجارون يعملون بشكل أقرب إلى الجنون حيث كان يستحيل أن يتم ذلك تحت وهج الشمس الحارقة وكانت أدواتهم لا تزيد عن المطرقة والإزميل. وسواء كانوا يقطعون كتلة خشبية سمك بوصة للحصول على الطول المطلوب. أو كانوا يجهزون قطعاً صغيرة رقيقة من الخشب المفصل رقيق، فإنّ تسعين بالمائة من عملهم يتم بالمطرقة والإزميل، وقلّما كانوا يستخدمون المنشار أو المسحاج. وكان الإزميل هو أدواتهم الرئيسية وبه كانوا يصنعون عجباً، فيستخدمونه في نحت الأخشاب وعمل التقوسات وتجهيز السارية بطول ستين قدماً وكأنها خارجة من مخرطة جبارة. كانوا صناعاً مهرة، حرفتهم الرئيسية في الهندي أعمال النجارة. وكان آباؤهم وأجداد أجدادهم إلى أجيال غير محدودة نجارين. ولم يكن هناك ضرورة للتعرف على مجال العمل أمام الأطفال، فليس هناك سوى حرفة النجارة. وكان الفرد يزاوّل العمل بمجرد استطاعته التحكم في المطرقة ذات الرأس الخشبي، والآن بعد أن شبوا أصبحوا أشبه ما يكن بالآلات السريعة الحركة، وكان الأمر أشبه ما يكون بضغط محمد على مفتاح العمل، إذ بمجرد إشارة منه يبدأون المهمة فوراً، ويتركهم هكذا إلى أن يعلن لهم انتهاء العمل. ولم يكن هناك أي عمل يبعث لديهم على الملل مهما كان

مكرراً، أو أن يبعث لديهم على الضيق مهما كان شاقاً. وهم قلماً كانوا ينظرون إلى العمل بين أيديهم أو أن يتابعوا حركات الإزميل بين أصابعهم قبل أن يحفر في الأخشاب كانوا يتناقشون وهم ينظرون إلى بعضهم البعض أو يراقبون السقيفة، بينما المطارق تعلو وتهبط بدقة بارعة، بينما كنت أراقبهم متوقفاً حدوث ضربات غير صحيحة تحطم أصعباً... ولكن لم يحدث.

وكان الاتقان المتوقع من النجارين شيئاً غير عادي، ذلك أن هيكل السفينة كان مثبتاً بعضه ببعض الآخر ولم يكن هناك ما يدعو لسد الشقوق، بل لم يكن بالإمكان وضع مواد لسداد هذه الشقوق بين الألواح قبل أن تغمر السفينة في الماء كما هو الحال عند صناعة أي سفينة خشبية كبيرة. وكانت ضربات المطارق لوضع السدادات تعمل أيضاً على تمديد خيوط التثبيت وتوسيع ما بين الألواح، لذا كان من الضروري الانتهاء من صناعة العماد الأساسي للسفينة بشكل تام قبل أن تنزل إلى الماء. وكان هذا يعني وضع الألواح حافة بجانب حافة من دون أدنى شق بسمك الشعرة وفي طول قد يصل إلى ثمانين قدماً. وكان إنجازاً رأى بعض الأوروبيين الذين كانوا يزورون منطقة العمل أنه أمر مستحيل وأنه كان يتكلف الكثير في أي مرفأ لصناعة السفن في أوروبا إلى جانب ما يتطلبه من حرص دقيق لإنهائه.

ولكي نحصل على الدقة اللازمة، كان كل لوح يمر بثلاث تجارب قبل تثبيته نهائياً في مكانه المناسب. وقبل التثبيت كان النجار يكسو أحد حواف اللوح الخشبي بمسحوق أزرق اللون ثم

يضم حافتي اللوحين إلى بعضهما ثم يفصلهما ليكتشف الأجزاء التي أخذت اللون الأزرق من الحافة الأخرى، وهكذا يتعرّف على أي خلل مهما صغر. ولم يكن محمد يسمح بإتمام العمل إلا في حالة واحدة: أن وجهي اللوحين مطابقان تماماً أحدهما للآخر، وهنا يضع قدراً من مادة نباتية لاصقة على كل وجه من اللوحين الخشبيين ومعها قطعة من نسيج قطني رقيق يساعد على عملية تثبيت الألواح بالحبال. ولكي يتعرّف على نجاح العملية فإنه يجذب قطعة النسيج فإذا انجذبت كرّر العملية مرة أخرى من البداية. وقد أبدى أحد المهندسين الزائرين إعجابه لمثل هذه الدقة المتناهية.

وكان الجزء الناتج عن هذه الدقة أننا قضينا ساعات طوالاً في بناء السفينة، ذلك أن بناء سفينة بتثبيتها بالحبال يستغرق ضعف أو ثلاث أمثال الوقت الذي يستغرقه بناء سفينة باستخدام المسامير. وكان صنّاع السفن من بارامي في الهند قد قدّروا الفترة اللازمة لبناء هذه السفينة بثماني عشرة شهراً. بل إنّ النقاد في صور، وقد شاهدوا سير العمل وصل تقديرهم إلى فترة تتراوح بين سنتين إلى ثلاث سنوات حتى تلمس السفينة سطح الماء. ولكن لم يضع أي من أولئك أو هؤلاء في تقديره ما يبذله ذوو القمصان الخضراء من جهد شاق. لقد تعاملوا مع المهمة وكأنهم في سباق ماراثون يعدون بأقصى سرعتهم على طول السباق. فكانوا يبدأون عملهم في السادسة صباحاً بنشاط وهمّة وحماس لا يفتر وبعد اثني عشر ساعة من العمل عندما تقترب ساعة انتهاء فترة العمل اليومي. وكانوا أحياناً، ومن دون أن

يطلب أحد منهم شيئاً، يستمرّون في عملهم حتى التاسعة مساءً للانتهاء من مهمة معيّنة. ولم يعتادوا على الانحساب واحد وراء الآخر في المساء. وإذا كان أحدهم لم يتته بعد من عمله يجد بجانبه زملاءه يساعدونه ليعودوا أدراجهم ليلاً كمجموعة. وكانت قمصان النجارين تتصبّب عرقاً تحت حرارة الشمس الشديدة، إذ لا ينقضي نصف ساعة منذ بدء العمل حتى يبدو معظمهم وكأنهم في مسبح من كثرة العرق. وقد صمّمت على أن يتناولوا حبوباً ملحية، وبالرغم من ذلك فإنّ واحداً أو اثنين قد أغمي عليهما من الإرهاق. إنهم كانوا يعملون بهمة حقاً حتى يسقطون إعياء.

ولكن وجه الغرابة أنهم ازدادوا وزناً. وكانوا كالألات التي تحتاج إلى وقود فكانوا يتناولون كميات ضخمة من الأطعمة. ففي الصباح إفطارين ثم غداء وعشاء هائلين. وكان كل فرد يلتهم صحتين كبيرتين من الأرز يومياً. ولولا تلك الكميات الهائلة من الطعام فإنّ معدّل سرعة عملهم يهبط، فقد كانوا يعملون عشر ساعات يومياً في المتوسط وستة أيام في الأسبوع.

وبالرغم من المجهود الشاق الذي يبذلونه كان الجو داخل السفينة باعثاً على البهجة والانتعاش. ويتنقل النجارون من مهمة إلى أخرى وهم يضحكون ويتبادلون النكات، وكانت تلك الروح تنتقل منهم إلى الآخرين وقد علت أصواتهم دالة على حماسهم الشديد، بينما خبطات صناع الحبال بالمطارق كانت تسمع على بعد ميل. وكانت الأصوات سريعة وعلى نمط واحد أشبه بما كنت أسمعه في مرفأ بيبور حيث كانت أيدي (٣٠٠ أو ٤٠٠)

عامل تصنع أكثر من عشرين سفينة خشبية، والآن فإنّ الصوت في صور كان أقوى وأكثر سرعة وأشدّ صخباً بينما القائمين بالعمل ثلاثون فرداً يصنعون سفينة واحدة.

وسرعان ما أصبح لكل فرد من النجارين صفة محددة ولقباً، إذ إن أسماءهم الأصلية كانت صعبة جداً وتتكوّن من مقاطع بلغة مالا يالام وهي لغة محرفة من ساحل مالابار. فكان هناك «القدم الكبيرة» أضخم النجارين، وهو شخص ضخم الجسم، قوي البنية من صنّاع السفن في بيور، وقد تزامن مع أصغر النجارين حجماً والذي أطلق عليه الصغير اليافع: وكان صاحب جسم ضئيل مع أضخم عمامة وأعرض ابتسامة، وكان ميالاً إلى القفز مرحاً على الألواح ويرقص باعثاً البهجة بين أقرانه. ثم كان هناك النجار الرزين الهادئ ويشبه أهل يوركشير. والذي كان ينظر بإمعان إلى عمله قبل أن يبدأ. وقلّما كان يتحدث، ولا يترك أدواته من بين يديه إلا عند الانتهاء التام من عمله. بل إنّ أصغر النجارين سنّاً والذي حضر باعتباره صبيّاً، أصبح صانعاً ماهراً عندما تم بناء السفينة.

كان اليوم العادي يبدأ في الساعة الخامسة صباحاً عند بزوغ أول وميض من الضوء ويعلو صوت المؤذن لأداء صلاة الفجر في المسجد الصغير المجاور للمنزل. وفي حجرتي كنت أسمع أصوات الديكة وأصوات الماعز الباحثة عن الطعام تحت النوافذ. وقد اعتادت الماعز على التهام الفضلات وبذلك كانت المنطقة نظيفة. ثم يعلو صوت المواد لكي يعد الطهارة طعام الإفطار

الأول. وبينما كنت أغتسل كنت أسمع صوت قارب سنبوك بخاري في طريقه للصيد. وكان الإفطار يتكوّن من صحيفة من الأرز والعدس. وفي تمام الساعة السادسة كنت أخرج إلى الشرفة وأطلق صفارتي كي يتجمع الفريق. وكان أصحاب القمصان الخضراء يحبّون ذلك فينطلقون من غرف نومهم وهم يرتدون قمصان العمل الخضراء ويجمعون أدواتهم اليدوية وينادون زملاءهم المتكثّنين. ولكي يتلاءم محمد مع مرتبته باعتباره رئيساً للعمال كان يتأخر عنهم دقيقة واحدة ويسير بخطى وتيدة لمقابلتي عند أسفل الدرج لمناقشتي في برنامج العمل اليومي. وكنت أتساءل عمّا إذا كان أحد مريضاً بالرغم من أن ذخيرتي الطبية لم تزد عن الأسبرين والمليينات، وأي أمر أكثر من ذلك كان يحتاج إلى رحلة لصيدلية المدينة.

ويقوم محمد بشرح عمل اليوم ثم يختار العمال اللازمين. ويبدأ ذوو القمصان الخضراء مسيرتهم. ويستمرون في عملهم حتى الساعة التاسعة والنصف صباحاً إلى أن يظهر الطاهيان حاملين قدوراً على رأسيهما، وقد امتلأت بالفطائر البنية اللون، ويتناول كل عامل ثلاثاً أو أربعاً منها ومعها بعض الأرز أو البقول. ويستغرق هذا الإفطار الثاني نصف ساعة. ويعود العمال إلى عملهم حتى موعد الغذاء الذي يتناولونه في المنزل تتبعه إغفاءة لتجنب أشد الأوقات حرارة في اليوم. ويستيقظ النائمون في الساعة الثانية على قرع شديد على طبل. ويواصلون العمل في الموقع حتى الساعة الخامسة وهي الميعاد الرسمي للانتهاء، ولكنهم كانوا في كثير من الأحيان يفضلون الاستمرار في العمل

حتى الساعة السادسة أو السابعة، ثم يقفلوا عائدين إلى المنزل وقد أنهكهم التعب. وبعد أن يغتسلوا يجلسون القرفصاء على الحصر الممتد في الفناء حيث يتناولون كمية ضخمة من الكاري. وفي تماما الثامنة والنصف يستغرقون في النوم العميق.

أما في أيام الجمعة فكانوا يغسلون ملابسهم ويسطرون خطابات لذويهم أو يمارسون عملية الصيد في بعض الأماكن الضحلة، ولم تكن لديهم رغبة في الاستمتاع كثيراً إذ أنهم حضروا إلى عُمان بقصد التكسب والحصول على العملة الصعبة لذويهم في الهند، وقد حرصوا على ادخار أجورهم حتى يوم سفرهم عائدين إلى بلادهم. ثم انضمت مجموعة أخرى إلى ذوي القمصان الخضراء، إذ حضر فريق عمل من مينيكوى إلى الجزيرة التي أتى منها محمد إسماعيل. وكانت المجموعة الأخيرة تستطيع القيام بأي عمل يطلب منها، فهم يعملون بالنجارة وصناعة الحبال، ولكنهم لم يكونوا بارعين كما هو حال المجموعتين المتخصصةين. وكانوا في الأساس بحارة والآن يعملون في البر لذا كانوا يقومون بالمهام التي يحتاجها العمل في بناء السفن مثل حمل الكتل الخشبية وإقامة السقالات التي تلتف حول السفينة أو إصلاح السقيفة المخصصة لبناء السفينة إلى غير ذلك من المهام. وكانوا كغيرهم من البحارة يستطيعون القيام بكثير من الأعمال، من استخدام الآلات والأدوات اللازمة لبناء السفينة، وتشغيل المثقاب الذي يثبت أماكن ربط الحبال، كذلك استخدموا المنشار الشريطي الهندي الصنع لعمل الشدات الداخلية القوية. وكان ذلك المنشار أداة ضخمة غريبة الشكل تهدد من يقرب



منها، وكانت عجلاته الضخمة تهتز بجنون، وكان سلاحه حاداً يمر فوق فحم مشتعل وقد انتابني الذعر خوفاً من أن يتطاير هذا السلاح ويحطم جزءاً من أي عامل. ولكن كما كان الحال بالنسبة للأدوات النجارين لم يحدث أي شيء من هذا القبيل.

وكان شهر فبراير أسوأ الشهور. فقد هبت عاصفة هوجاء من الصحراء، واخترقت الفتحة بين الجبال خلف صور. واكتسحت المقر الذي يقع فيه المنزل، وكان سقف السفينة يئن تحت ضغط العاصفة. وملاً الغبار المتطاير أعين الرجال بينما هم منهمكون في أعمالهم، وتسببت جذوة مشتعلة متطايرة في إشعال حريق في السفينة، وسرعان ما اصطف ذوو القمصان الخضراء صفاً يتناولون الدلاء المليئة بالماء لإطفاء شرارات الحريق قبل أن تستشري. وكان الأمر تحذيراً بأن المشروع يمكن تحطيمه وانهيائه في سرعة. وكان أسوأ الآثار المترتبة على الرياح العاصفة ما حدث للألواح الخشبية، ولكي نستطيع الحصول على الانحناءات اللازمة كان علينا أن نضع الأخشاب في صندوق بخاري صناعة محلية، وبعد ثلاث ساعات أو أربع نفتح الصندوق ونقبض على الأخشاب بأيدينا وبسرعة ندسها في إطار خشبي في الأرض، وسرعان ما يمسك رجال المينيكوى بالألواح ويضغطون عليها بالرواقع ويحاولون ثني الألواح وعمل الانحناءات المطلوبة. وكثيراً ما كانت الألواح تتفتق وتشقق تحت الضغط، وإذا ما وضعت يدك على الأجزاء المضغوطة أحسست ناراً صادرة عن هذه الأجزاء. وكانت الرياح الصحراوية تجفف الألواح في

سرعة إلى حد أن بعضها تحطم. وكان معنى ذلك ضياع بضع ساعات من العمل سدى.

في هذه الأيام العصيبة ظهرت بثرات متناثرة على الرجال ربما بسبب جفاف عرقهم سريعاً على جلودهم أو لأن الغذاء غير متلائم. وباستعادة مذكرات الكابتن كوك طلبت منهم المداومة على تناول بعض الليمون الطازج يومياً.

حينئذ انضم إلينا بروس فوستر المصور المحترف من نيوزيلندا وقد أنيطت به أولاً مسؤولية تصوير خطوات بناء السفينة، فهي في أغلب الظن آخر سفينة كبيرة تصنع بطريقة ربط أجزائها بالحبال، وكنت راغباً في الاحتفاظ بسجل كامل لهذا العمل الفريد. وكنت قد تقابلت مع بروس بينما كنت ألقى بعض المحاضرات في نيوزيلندا، وعرض التطوع لمساعدتي في تنفيذ الفكرة وكلما كنت أغادر صور في زيارة إلى مسقط كان بروس - يحل محلي ويتولى الإشراف على سير أعمال ذوي القمصان الخضراء. وكان بروس مدمناً للرحلات، وقد زار الهند مرتين، وقد مال، كما هو الحال بالنسبة لي - إلى ذوي القمصان الخضراء إذ كانوا عمالاً مهرة بشكل يدعو إلى الإعجاب. ولكنهم لم يستطيعوا مقاومة أي مناسبة لاختبار مدى سداجتنا وسهولة خداعنا.

وكان درساً تعلمه صديق قديم لي هو تروندور باترسون، كان قد حضر إلى صور ليحل محل بروس الذي قام بإجازة إلى نيوزيلندا. وكان تروندور في الأصل فناناً يعيش في جزر فارو وقد

عمل بحاراً في برندن. وبينما هو يتسلق في عناء شديد للوصول إلى الجزء العلوي من السفينة كان يصيح «حسن، إنه عمل طيب» ويضيف وهو يحدّق إلى طول السفينة، قائلاً: «إنها أشبه بشكل الحوت الأزرق وهو يسبح فوق سطح الماء».

وقد صحبته زوجته وابنهما البالغ عامين فقط. واستقرت الأسرة في المنزل الكبير، وكان منظرهم غريباً في البداية ببشرتهم البيضاء، ولكن سرعان ما اكتسبوا اللون البرونزي من تأثير تعرّضهم للشمس، واعتادوا ارتداء الملابس العمانية للاحتفاظ ببرودة أجسامهم. وأعطت بعض النساء المجاورات للزوجة سروالاً فضفاضاً وقميصاً خارجياً بينما كان الصغير يعدو في دشداشة صغيرة بينما أذناه الحمراء تبدوان بالكاد من أسفل العمامة.

ووقع تروندور صريع حب الألوان والأشكال في العراء خلف صور، وكان ينطلق في أيام الراحة الأسبوعية حاملاً أدوات الرسم ليرسم مناظر الكثبان الرملية الساحرة وخصوصاً في فترة الفجر أو الغروب حيث كانت أشعة الشمس تنعكس بألوانها الحمراء والبرتقالية على الكثبان منتجة أشكالاً غريبة.

وتركت تروندور ليشرف على العمال بينما كنت في رحلة إلى لندن، وفي خلال يومين فقط بدأ أكثر ذوي القمصان الخضراء مراوغة يسبر غور مقاومة تروندور. بعد أن وجد ذوو القمصان الخضراء أنه شخص رقيق معتدل. فلم يكن يشكو عندما بدأوا يتركون مساحة العمل مبكراً متقبلاً أعذارهم بأنهم يبحثون

عن أدوات أو مواد. بل إنهم استطاعوا إقناعه بوجود إجازات قومية هندية وسرعان ما تباطأ نبض العمل بل أصبح أقرب إلى الزحف وتقاوس كثيراً عما كان مقرراً في الخطة.

وقد أخبرني تروندور بكل ذلك بابتسامة بطيئة غريبة عندما عدت وقال «إن زوجته غاضبة جداً جداً، وأن العمل تحسن الآن».

وهكذا بدأت جوانب جسم السفينة ترتفع، وبدأنا في تلقي الزائرين، وحضر سمو السيد فيصل بن علي بن فيصل لمشاهدة مدى تقدّم العمل. وكان العاملون في وزارته على درجة عالية من الرغبة في بسط رعايتهم وتركوا لنا حرية العمل، وقام درامس ننسي يمدّنا بكل ما نطلبه ونحتاج إليه. وكان يرسل لنا شهرياً سيارة نقل محمّلة بالمواد الأساسية: أجولة من الأرز والبقول وأكياس من الحبهان والكزبرة وصفائح من زيت جوز الهند للطهي. وأرسل كاتباً هندياً كان يجلس القرفصاء على الأرض وسط الفناء بينما كان ذوو القمصان الخضراء يقفون صفّاً واحداً لتسلّم مرتباتهم، وكان يسجل أرقام المرتبات بطريقة منظمة بحبر أحمر في سجل ضخّم.

وذاع الخبر أن سفينة ضخمة شراعية بدأت تأخذ شكلها على شاطئ صور، وبدأت عليه القوم في الولايات يفدون لمشاهدة ما يجري. وكانت مظاهرهّم الفخمة بعباءاتهم وخناجرهم الفضية محاطين بعساكر من حاملي البنادق بأحزمتهم الضخمة المتعارضة فوق صدورهم وبها طلقات الرصاص المتلألئة الزاهية، وكان الزوار الكرماء يتسلّقون إلى سطح السفينة

ويهزون رؤوسهم في رضا وإعجاب شديدين. وهم يلمسون حبال جوز الهند القوية كالصخر. وهكذا بدأت السفينة تكتسب لنفسها شهرة وتعلق الناس بها.

وكان من بين الزوار كهل في نحو السبعين من عمره، يمشي ببطء شديد، ولكن ذلك لم يمنعه من تسلق السقالات التي كان ارتفاعها حينئذ قد بلغ (١٢) قدماً، وكان يختبر الألواح الخشبية والمفاصل بعصاه. وأخبرني حديد رئيس عمال صناعة السفن العُماني أن هذا الشخص يدعى صالح بن خميس وهو قبطان سابق ربما يعد أفضل قبطان في صور، وأنه لا يوجد شخص آخر يستطيع إمدادي بالمعلومات عن الأزمنة التجارية القديمة غيره. ومن ثم ذهبت إلى صالح خميس في منزله في وسط صور وقضيت معه أمسية لطيفة.

كان صالح لبقاً في حديثه القوي المليء بالروايات وفي عزم رجل لا يزيد عن نصف عمره. وأخبرني أن أول سفينة تولّى قيادتها حينما كان عمره لا يتعدى اثنا عشر عاماً وكان في رحلة العودة من الهند وتوفي والده في الطريق، وكان هو صاحب السفينة. واستطاع الغلام في سن الثانية عشرة أن يقود السفينة إلى بلاده. ومنذ ذلك الحين ولمدة أربعين عاماً قام برحلات منتظمة مرتين أو ثلاث مرات سنوياً إلى الهند. وكان صالح خميس يلوح بيديه في حماس بينما كانت عيناه تبرقان عندما يتحدث عن العواصف وغرق السفن وعن إنقاذ البحارة من الغرق، كذلك تحدث عن ابنه الذي تولّى قيادة السفينة عندما أصبح هو طاعناً في السن،

ولكنه اصطدم بقاع البحر على شاطئ عُمان الجنوبي وكانت الخسارة فادحة، ولم يبق أي سفينة أخرى لتحل محلها حيث إن التجارة اندثرت بعد ذلك. ولكن صالح احتفظ بخرائطه ومقياس (آلة السدس) لقياس ارتفاع الأجرام السماوية باعتبارها تذكارات، وأخذ ينقب بين صناديقه وحزمه وأمتعته في الحجرة وعرضها عليّ في فخار.

وكانت إحدى قصصه على قدر كبير من التسلية، فعلى مبعده من صور هبت عاصفة هوجاء على السفينة بالقرب من رأس الحد وأصبح البحر هائجاً بدرجة كبيرة وارتفعت الأمواج بشدة، وأصبحت السفينة على حافة الغرق، لذا فقد اضطر إلى تخفيف حمولتها وأخذ مع بحارته يقذفون ما تحمله السفينة حتى تستطيع الارتفاع فوق الأمواج الهائجة. وسألته إذا لم يكن يخشى انقلاب السفينة فأجاب بالنفي وقال إنه احتفظ بستة آلاف كيلو جرام من البلح في أسفل جوف السفينة حتى تحتفظ باعتدالها واستمرار انتصابها وأن تكون في وضع عمودي، وبذلك أخذت بهذه الفكرة وبعملية حسائية صغيرة استطعت تقدير مقدار الثقل الذي يجب وضعه في السفينة الجديدة.

وأخبرني صالح بن خميس كذلك عن الأسباب التي أدت إلى هجرة المنازل المواجهة للشاطئ ومن بينها المنزل الذي نستخدمه. فكانت الهجرة نتيجة كارثة وقعت منذ قرن كما قال، إذ بينما كان أسطول صور الأفريقي راجعاً إلى بلاده بكامل حمولته من زنجبار هبت عاصفة قوية بينما هم يقتربون من شاطئ

عُمان فأسرع قباطنة السفن طلباً للنجاة بالقرب من جزر كوريا موريا بإلقاء المرساة، ولكن العاصفة كانت من الشدة بحيث تقطعت الحبال واندفع الأسطول بأكمله نحو الشاطئ وغرق. وكانت الخسارة في الأرواح فادحة مريعة. وقيل إنه من أكبر السفن التي غرقت الغنجة، وكانت مفخرة صور، كما غرق أكثر من مائتي شخص واكتسحت الكارثة الرجال والنساء والأطفال، وعائلات بأكملها وتحطمت ثرواتهم مع السفن الغارقة، ولم تستطع المجموعة التي تمتلك السفن في صور استعادة نفسها بعد ذلك، وتحطمت أسر كثيرة وفقدت الأمل في استعادة ما فقدته أو استمرار الحياة نفسها.

وكانت أسرة باترسون لا تستطيع المكوث سوى شهرين فقط، وكان عليّ أن أبحث عن وكيل جديد. وبينما كنت في لندن وصلني خطاب يطلب مني صاحبه نسخة من تخطيط برندن، وكان المرسل نحائلاً أو مثلاً يخطط لعمل نموذج للسفينة الجلدية، وكان طلبه واضحاً إلى درجة كبيرة ويبدو فيه التخصص إلى حد أنني دعوته لمقابلتي حتى أستطيع إجابته لمطالبه. وقد اتضح أنه أميركي يدعى توم فوسمر، وكان أشبه بالدب بلحية كثة وخلق هادئ يخفي روحاً وفيه مخلصه قوية. وكان توم يقوم برحلات حول العالم ويقوم كذلك بأي عمل. وتحادثت معه عن نماذج السفن التي صنعها أو أصلحها لعملائه، ووردت على خاطري فكرة أنني وجدت الشخص الذي يساعدني في صناعة السفينة الجديدة. حقاً لم يكن هناك أي شخص حي لديه خبرة في صناعة سفينة عربية من العصور الوسطى، على

شكل نماذج، لكل أنواع السفن القديمة من القرن الثامن عشر إلى السفن الرومانية الشراعية الكبيرة ذات المجاذيف. وعندما طلبت من توم أن يعاونني ليس في بناء نموذج وإنما في بناء سفينة حقيقية كبيرة من العصور الوسطى «بوم»، أبرقت عيناه سروراً من خلف زجاج نظارته، وقفز فرحاً لهذا العرض. وطلب مني أن أعطيه ثلاثة أسابيع لإنهاء التزاماته في لندن على أن يكون بعدها في عُمان.

وصل توم مع صديقة له في الوقت المحدد، وكما حدث لآل باترسون فإنه صمد لخداع ذوي القصمان الخضراء، فذات يوم وصلت برقية إلى أحد رجال الآجاتي وبعد دقائق قليلة جاء أحد نجاري مالابار يسأل توم عن معنى كلمة ميت بالإنكليزية.

فأجاب توم بسرعة «ميت يعني ميّت». وبعد وهلة تساءل «لماذا تريد أن تعرف؟» وكانت الإجابة «إن كاسميكويا وقد تلقى برقية من بلده أو من منزله تقول إن أحد أعضاء أسرته مات». وذهب توم حزيناً يبحث عن كاسميكويا ووجده فاقد الوعي تقريباً وقد أحاط به زملاؤه من الجزر بوجوه حزينة، وعرضوا على توم البرقية المشؤومة وكانت تحمل كلمات «احضر إلى الوطن، ابنتك جميلة ماتت». وأحضر توم كاسميكويا بعطف إلى المنزل وطلب من الطاهي أن يعطيه بضعة أكواب من الشاي ثم جاءني مسرعاً وعليه مظاهر الاكتئاب وقال «ابنة كاسميكويا توفيت وقد تسلّم برقية الآن، والرجال مضطربون جداً. وقد أعطيته راحة بعد الظهر».



وسرعان ما قفزت شكوكي إلى السطح. فإنني كنت أعرف حقيقة ذوي القمصان الخضراء، ونظرت إلى التقويم ووجدت أننا فعلاً في يوم تسلّم المرتبات، كذلك لاحظت أن الأحوال ملائمة لإحدى الحيل والخداع وأن كاسميكويا كان قد اتفق على الاستمرار في العمل في السفينة حتى نزولها إلى الماء، فإذا ظهر كذبه وخداعه لنا بأن يتركنا مبكراً فإنّ رفقاءه من صناع الحبال سيتبعونه ولن نستكمل بناء السفينة إلى الأبد. وأعطاني توم البرقية قائلاً: «هذه هي البرقية».

فقرأتها، وكانت البرقية حقاً رسالة من أجاتي، وأرسلت في طلب كسميكويا الذي حضر لمقابلتي يجر قدميه ناظراً بعصبية واضحة فبادرته وأنا أحاول الظهور بمظهر المحايد بقدر المستطاع وقلت له «كسميكويا، إنني حقاً آسف جداً لسماعي أنك تسلّمت برقية تخبرك عن وفاة ابنتك جميلة. من تظن أنه أرسلها؟».

«فأجاب: ابن عمي. إنها صادرة من ابن عمي».

«وهل تريد الذهاب إلى وطنك؟».

«نعم، لا بد أن أرعى أسرتي إنّ زوجتي متوفاة أيضاً ولا يوجد أحد يهتم بأطفالي الآخرين».

«ولكن قد تكون هذه البرقية خدعة من شخص يريد أن يؤلمك. وقبل أن تتركنا فإنني سأرسل مستفسراً للتأكد من التفاصيل ومن الأفضل أن نعرف حقيقة ما حدث».

فأخذ كسميكويا ينظر نحو قدميه.

«إنني سأرسل برقية إلى أجاتي، سأرسلها إلى الضابط المسؤول الذي يتولّى شؤون الجزيرة وأطلب منه تفاصيل وفاة ابتك» وترك كسميكويا الغرفة وبعد نصف ساعة سمعت قرعاً خفيفاً على الباب وجاءني أحد الأجاتي الآخرين وقال لي بخجل «إنّ كسميكويا لا يريد أن ترسل برقية، إنه سينتظر للمساعدة في إنهاء صنع السفينة».

وفي صباح اليوم التالي ظهر كسميكويا، ولم تبد على وجهه حتى علامات الخجل بل كان مرحاً إلى حد يبدو وكأنه لم يسمع بخبر البرقية السابقة. وكان ذوو القمصان الخضراء على أية حال في حالة فرح، وقد تمتعوا بفترة من السخرية والغمز واللمز والضحك المكبوت عندما ظهر كسميكويا في موكب الصباح. وفي نفس الوقت فإنّ توم أخذ درساً بالآ يصدّق ما يبدو على وجوه ذوي القمصان الخضراء.

نحن الآن في شهر مايو، وكانت الحرارة رهيبية ووصلت درجة الحرارة في الظل إلى (١١٨) درجة فهرنهايت الساعة العاشرة صباحاً. وكانت الوهج المنعكس من الرمال يؤدي العيون، وكاد النشاط العادي على طول الشاطئ يتوقف. وكانت الكلاب تزحف للاحتماء بالظل وتشارك الماعز في هذا المأوى الضيق.

ولكن العمل على السفينة لم يبطء، وبالرغم من موجات الحر التي كانت تلفح الرمال استمرت خبطات المطارق ودقات الأزاميل، ويتقدم العمل وألواح السفينة تعلو واحداً وراء الآخر.

ولكن كان العمل مستحيلاً في فترة الظهيرة - وبدلاً من تلك الفترة كنا نعمل في المساء ونقضي فترة الظهيرة في راحة حتى الساعة الثالثة بعد الظهر على أن نعود إلى العمل بعد ذلك ويأخذ الجو في الاعتدال قليلاً ونستمر هكذا حتى حلول المساء، وكان ذوو القمصان الخضراء ينامون على الحشايا المتناثرة في الفناء.

ووصل إلينا أحد ذوي الخبرة المتخصصين، شخص فارح الطول من العاملين في صناعة السفن، روبرت مارتن الذي كان يقطن بالقرب مني في كاونتي كارك بإيرلندا. وكان روبرت هو الشخص الوحيد الذي لم يمارس ذوو القمصان الخضراء خداعهم عليه، فقد كان أكثر مكرماً وقد أدركوا منه ذلك، وصرح روبرت بأن ذوي القمصان الخضراء إنما هم أطفال في أمور الخداع إذا ما قورنوا ببعض صناع السفن الإيرلنديين ولكن كان هناك سبب آخر لعدم قيام ذوي القمصان الخضراء بغش روبرت، إذ كانت لديه البراعة والموهبة في معرفة عمل كل نجار على حدة، فإن عين روبرت الخبيرة كانت تدرك العلامات التي يتركها كل نجار على أي عمل يقوم به مهما صغر. وهكذا كان روبرت يقوم بجولاته في أي وقت من اليوم ويعود إليّ وفي جعبته تقرير دقيق عما قام به كل شخص.

وأخيراً استطعنا تثبيت العوارض الأخيرة بالحبال حتى تستطيع التحرك والانشاء حول السفينة، وقد وضعت عارضة مستعرضة على سطح السفينة لتحمل ثقل الصاري، وأمكن تثبيت السطح على العوارض واستطاع رجال الآجاتي الانتهاء من تثبيت

الألواح الخشبية بالحبال وقضوا أسبوعاً في حشو ألياف قشر جذور جوز الهند في الفتحات الموجودة في الألواح. وكان عملاً مرهقاً ولكنه كان أساسياً. وكان تقديري أننا قمنا بعمل حوالي (٢٠) ألف ثقب في الألواح، وإذا لم نعمل على سد هذه الثقوب فإن المياه ستسرب إلى السفينة في سهولة وسرعة. وحشيت الثقوب من الخارج بمعجون لاصق مصنوع من صمغ نباتي سائل مختلط بمسحوق أصداق بحرية.

وأخيراً دخل رجال الآجاتي إلى داخل السفينة، وبدأوا في وضع صفائح زيت الخضروات، وباستخدام الفرشاة والممسحة أخذوا بنظفون الأخشاب الداخلية من الزيت وفي نفس الوقت يحشون الفجوات التي نتجت عن الربط بالحبال. واستطاعت ألياف ثمار جوز الهند أن تتشرب الزيت. وأخبرني صناع الحبال أن من الضروري احتفاظ الحبال بالزيت إذا أردنا أن تعيش هذه الحبال. وإذا أمكن غمس الحبال في الزيت مرة كل أربعة شهور أو ستة فإنهم يقدرّون أن تظل السفينة محتفظة بكيانها سليماً لمدة تتراوح بين ستين عاماً وقرن من الزمان. ولم يداخني الشك بإزاء ذلك، فقد شاهدت ألواح سفينة قديمة مضى عليها أكثر من ستين عاماً وألواحها مرتبطة بالحبال، وكانت الحبال الأصلية بداخل السفينة سليمة كأنها جديدة.

وقبل إنزال السفينة بأسبوع دهنا الجزء الخارجي لحمايته من ديدان البحر التي تهاجم جسم السفينة وتأكله، وأصبح استخدام هذا الدهان أمراً تقليدياً، واستخدمنا أيدينا في عمل

خليط من الجير والدهن المأخوذ من خروف كنا قد حصلنا عليه من السوق.

وكان العمل شاقاً يستغرق وقتاً طويلاً فتحدثت تليفونياً مع معسكر تدريب سلاح البحرية السلطاني لطلب مساعدين إذ إن الوقت كان يقترب من ساعة الصفر. وكان الرد بالإيجاب وحضر أربعون شاباً عُمانياً من المشتركين في التدريب للإسهام في العمل، وأصدر رئيسهم أوامره ببدء العمل. وكانت رائحة دهن الخروف مقرزة، ولكن عندما جف كان المنظر أبيض جميلاً.

وعلى طول الخط الفاصل بين الجزء الذي يغمر بالماء والجزء العلوي من السفينة ظهرت ألواح الخشب الأنبي بلونها البني الغامق. وأخذ رجال مينيكوى يفكون السقيفة، وظهرت السفينة وكأنها فراشة تخرج من الشرنقة وبدأت ضخمة الحجم وهي تقف شامخة على الرمال. وكانت أشبه بالنصب التذكاري للمقدرة الفائقة للرجال الذين بنوها، (١٤٠) طناً من الخشب الخام تتحوّل إلى منتج صناعي مفرد رائع، وأصبحت جميع أجزاء السفينة في مكانها تماماً وبدأ إعداد السفينة للتوافق مع البحر.

وبدأت إجراءات إنزال السفينة إلى الماء، وأبعدنا عنها ما لا ضرورة له، ووضعنا أسفلها شبكة من القضبان، وقيدنا السفينة بجزار هائل ليقطرها ويصل بها إلى حافة الماء. ووضعنا على شبكة القضبان آخر ما لدينا من خشب الهند بعد دهانه بدهن الخروف. ولكن فشلت محاولات جذب السفينة بالرغم من استخدامنا الآلات والمعدات ومحاولات ذوي القمصان

الخضراء في تخليص السفينة من الأخشاب التي لصقت أسفلها. ولكن السفينة لم تتزحزح قيد أنملة. كانت ملتصقة لا تستطيع الحراك. وبدت الوجوه كلها من حولنا وقد أصابنا الرعب والذعر. وكان من المخطط إنزال السفينة إلى الماء في صبيحة اليوم التالي لهذه المحاولات الفاشلة. وكانت الوزارة قد أعدت العدة للاحتفال رسمياً بتلك المناسبة.

وأحسست بأنني كعامل في بناء هرم لا يستطيع رفع الحجر ليضعه في موضعه على القمة. ثم ظهر مهندس يعمل في بعض الأبنية في الصحراء ومعه آلة المزواة. وقام بإجراء بعض المقاييس وفاجأنا بالخبر السيئ: إن السفينة كانت مرتكزة على الرصيف بزواية فكأننا كنا نحاول الصعود بها إلى أعلى.

لم يكن هناك سوى مجال واحد للاختيار، هو أن نحطم الرصيف ونتزع كمية من الأتربة لعمل منحدر لسحب السفينة، وكان ذلك عملاً بالغ المشقة، وأسهم الجميع في المهمة الجديدة بما في ذلك الطهارة، واستغرق العمل ليلة بأكملها مستخدمين كافة الأدوات والعتلات والمجارف، وقد أزعجنا أطنانا من الأرض. وتحت ضوء المصابيح استمر عملنا من دون توقف لمدة (١٨) ساعة، وأخذنا نسحب السفينة بوصة خلف بوصة، وقد أصاب ذوي القمصان الخضراء إعياء تام إلى حد أنهم اضطروا إلى النوم في أماكن العمل، ثم أيقظهم العاملون بعد ساعة لاستئناف العمل.

وعندما بزغ نور الصباح كان الإرهاق قد بلغ منا مبلغه

وأصبنا بدوار، ولكن السفينة كانت قد وصلت إلى الرمال المسطحة قرب المد المنخفض وتوقفت هناك في انتظار الاحتفاء بها وخلفها المنصة التي منحتها الميلاد وقد أصابتها جروح أشبه بآثار تركتها وراءها حرب الدبابات.

ووقف روبرت ينظر إلى الشاطئ من حوله. ولم يكن هناك فرد واحد على مدى البصر، كان المكان مهجوراً. فصاح روبرت «حسناً أين الاحتفال إذن؟ أين الأشخاص؟ ألم يخبرهم أحد أن احتفالاً بإنزال السفينة يقام اليوم؟».

وبعد برهة تناهت إلى أسماعنا أصوات ضعيفة غريبة، أصوات محارات وأصداف مختلطة بقرع الطبول. وأخذت الأصوات تعلقو رويداً رويداً وبدأنا ننتبئ أصوات أهاليج المغنين وأصوات تصفيق الأيدي. وكان الأمر غريباً! من أين تأتي هذه الأصوات؟ إنها ليست صادرة من الكثبان الرملية خلفنا فلم يكن هناك أي شخص على مدى البصر. ويبدو أن الأصوات كانت آتية من البحر ثم لمحنا مركب صيد فخمة من طراز السنوك تشق العباب بأقصى سرعة، وقد ارتفع علم ضخمة من قمة ساريتها، وازدانت جوانبها بأعمدة تحمل أعلاماً زاهية يتلاعب بها الهواء. واحتشد على ظهر المركب جمع غفير لا يقل عددهم عن خمسين شخصاً كانوا جميعاً وقوفاً ينظرون نحو الشاطئ وهم يرقصون ويضربون سطح القارب بأقدامهم ويصفقون على النغمة الصادرة من قارعي الطبول وعازفي المزمار.

كان المنظر مثيراً، كان الجميع يتكوّن من أشخاص يعيشون

في القرى الساحلية أتوا لتحية ميلاد السفينة الجديدة، وأخذوا يرددون بعض الأغنيات التقليدية تحية للسفينة، وما لبثوا أن استداروا وتوقفت مركبهم بالقرب من الشاطئ ليهبط الراقصون وقد أصابهم البلل، ولم يكثرثوا لذلك، واستمرت الموسيقى من دون توقف، وصعد العازفون إلى السفينة وهم يقرعون طبولهم وعازف المزار لا يتوقف. وعلى رمال الشاطئ بدأ الرجال يصطخبون في رقصة عنيفة دائرية، وقد امتلأت عباةاتهم بالهواء وامتدت أيديهم بقوة بينما استمرت آلات العزف تضرب في عنف صاخب.

لم نلبث أن سمعنا صوت موسيقى أخرى، وظهر ثلاثة صفوف من رجال صور. كان على رأس كل صف مجموعة من المنشدين والراقصين وعدد من حاملي الأعلام والبيارق. وبدت هذه الصفوف وكأنها كتبية من المحاربين في جيش من العصور الوسطى. وارتفعت في الهواء غابة من عصي راكبي الجمال تهتز على نغمات الأغاني والأناشيد، وبين الفينة والفينة يتجمع عدد من الرجال حول السفينة، وأحاط بها المغنون والعازفون والراقصون. وكانت الأصوات صاخبة وامتلاً الجو بأصوات قرع الطبول التي لا تنتهي وأصوات المزار العالية وتصفيق المشتركين. وكانت النغمة أفريقية والنبرات زنجية. وشاع بين الجميع شعور بالإثارة والسعادة، وكان الجوّ يعبر عن التهليل والابتهاج. وأخذ بعض الرجال يشبون في الهواء حاملين صوراً لصاحب الجلالة السلطان قابوس، وآخرون يرقصون رقصة الثعبان، فيصطفون صفّاً واحداً فرداً وراء آخر وهم يغتّون بين الجموع. واشتركت بعض النساء مرتديات ملابس حريرية سوداء



زاهية مزركشة بالفضة وازدانت رقابهن وآذانهن بحلي ذهبية وتزيّنت أرجلهن بسوارات كانت تصطدم وهن يرقصن ويصدر عنها أصوات عالية. إنني لم أشاهد احتفالاً بمثل هذا بمناسبة نزول سفينة إلى الماء.

ووضع المد أخيراً حداً لهذا الاحتفال إذ اضطر الجميع إلى الانسحاب وبدأنا نحن نقوم بالعمل الشاق لتعويم السفينة. وخطر لي في البداية أن المهمة سهلة وقد انزلت السفينة بتأثير المد وتحركت بضعة أقدام قليلة. ولكن ما لبثت السفينة أن اصطدمت بالرمال وتوقفت. وحدث الجزر وبقيت السفينة وكأنها تتطلع في سرور إلى الأنغام إلى رفيقاتها في الماء. وكرّرنا المحاولة في الليلة التالية. وكان المد قد أخذ يتناقص ولم يتبق أمامنا سوى يوم واحد لحفر قناة تنزلق منها السفينة. وفي اليوم التالي كنا على أهبة الاستعداد واشترك معنا مجموعة من رجال البحرية في مركب آخر لجذب السفينة، ووقف ذوو القمصان الخضراء حتى وسطهم في الماء يدفعون السفينة إلى الأمام. وقد غاص رجال مينيكوى للكشف عن العوائق التي تعترض سير السفينة.

وأخيراً ارتفع المد إلى قمته ووقفت على سطح السفينة الجديدة وأعطيت الإشارة إلى رجال البحرية بالسحب. وسرعان ما صدرت من ذوي القمصان الخضراء الأغاني التي تحفز على العمل وكان صوتهم مدوياً. وأخذت أنظر إلى ما وراء السفينة ولاحظت كأن الشاطئ يتمايل أو يتأرجح.. كانت السفينة تتحرك وانزلت إلى الماء بخفة ولطف وبدأت تعوم.

وعندما تحركت نحو القناة سمعت هتافات النصر. ووقف ذوو القمصان الخضراء في الماء يثبون فرحاً يهتفون. وقفز صاحب القدم الكبيرة في الهواء بحركة بهلوانية وقفز من سطح السفينة، وإذا لم يكن يعرف السباحة فقد أشرف على الغرق. ولكن أحد رجال مينيكوى أنقذه.

وسحبنا السفينة إلى منطقة مرساة عائمة في وسط القناة، وأبعدنا الأخشاب التي كانت تستند عليها السفينة. وكانت لحظة عجيبة، ووقفت ومحمد وكل منا يدعو زميلة إلى أن يكون أول شخص تطأ قدماه أرض السفينة للتأكد من جوفها. ووجدنا مجرى رقيقاً من الماء يتسرب إلى الداخل، ولكنه كان سيتوقف عندما تتشعب الأخشاب بالماء وتتفخ. وهنأت محمداً قائلاً: «إنك قمت بعمل رائع. إنها رائعة». وأحسست أن السرور قد زاد من حجم محمد وانصرف لبعضه وتركني بمفردي داخل السفينة، وقد تحوّل شعوري تماماً نحوها، فهي الآن تتحرك في سهولة على الماء. ووصل إلى سمعي الأصوات الخفيفة وتدفق الماء لارتظام المد بجدران السفينة من الخارج. وأخذت أتحمس الألواح الخشبية التي استغرق تركيبها وقتاً طويلاً عن يد خبراء هذا العمل البتاء. وكان في استطاعتي الشعور بأن السفينة تهتز بأسرها من تأثير جذب المد. كانت سفيتي جنة، وأن تصنيعها استغرق مائة وخمسة وستين يوماً وليس ثلاث سنوات كما تنبأ البعض وليس ستة عشر شهراً كما تنبأ آخرون.

## الفصل الرابع

### بجارة عُمان

بأمر من صاحب الجلالة السلطان قابوس المعظم أطلق على السفينة اسم «صحار»، وكان ذلك إجلالاً وتشريفاً لميناء صحار التجاري القديم الواقع على ساحل الباطنة والتي كانت يوماً ما أكثر مدن عُمان ازدهاراً، وهي المحطة النهائية للسفن الآتية بعد إنهاء رحلاتها إلى الشرق الأقصى.

وكان هناك فريق من علماء الآثار الفرنسيين ينقبون على القلعة الضخمة في صحار والتي كانت في فترة ما تسيطر على المكلا (موضع قرب الشاطئ تستطيع السفن الرسو فيه)، وحيث تلقي السفن الأجنبية مراسيها. ومن بين الكشوف الأثرية عثر رجال الآثار على بقايا مدفونة من البورسلين الصيني من العصور الوسطى كان قد وصل عبر الطريق الطويل من الصين وربما على سفن عُمانية.

والآن وبمحض المصادفة غير العادية، كنت أستعد للإبحار في الاتجاه المضاد لاقتفاء نفس الطريق التجاري القديم وعلى سفينة من ذات الطراز. ولكنني في هذه المرة كنت أستعين ببجارة من عُمان الحديثة.

وقد تبين لي أن «صحار» في حاجة إلى طاقم يتكوّن من عشرين بحاراً، يمثل ثمانية منهم قلب الفريق على أن يكونوا بحارة عُمانيين وأنهم سيقودون السفينة بالأسلوب القديم التقليدي. وكان أمراً ضرورياً اختيار بحارة ممتازين ذوي خبرة في قيادة السفن، إذ سيقع عليهم عبء تدريب بقية البحارة على طريقة الإبحار بسفينة خاصة مبنية على شكل وطراز وآلات وأشعة الصواري لسفينة عربية من طراز «بوم» وعلى طوال امتداد الرحلة كان على البحارة العُمانيين القيام بأعباء العمل الأساسي في الإبحار وضبط حبال الأشعة والصواري وصيانة السفينة.

وكانت مهمة تسجيل ما يقوم به العُمانيون من أعمالهم ومساندتهم يقوم بها متطوعون آخرون غالبيتهم من الأوروبيين من ذوي المهارة التقنية الخاصة. وكان على بروس فوستر التقاط الصور الثابتة. ويقوم توم فوسمر بتشغيل مذياع السفينة الصغير. وأن يتولى المختص بالتصوير والتسجيل التقاط فيلم عن الرحلة.

كنا في حاجة إلى ضابط محاسبة مسؤول في السفينة عن الأوراق والحسابات ودفع الرواتب، كذلك كنا في حاجة إلى غواص وبطيعة الحال نحتاج إلى طاهٍ.

وكان المتطوع الأول من الفرقة البحرية لشرطة عُمان السلطانية برتبة رقيب، وكان شخصاً متألقاً ببرزته الرمادية اللون وانحدرت البيريه السوداء على شعره الأسود الفاحم. وكان حذاؤه وشاراته وأزراره لامعة براقاً. وتقدّم في عجلة رافعاً يده بتحية

رياضية، وقال: «أنا خميس بن ثابت. أريد أن أبحر إلى الصين». وتحولت تعبيرات وجهه إلى ابتسامة جذابة بعد التحية العنيفة التي هزته.

وكلمة خميس تطلق على يوم الخميس باللغة العربية. وهو أقرب إلى أن يكون بطلاً من الوزن المتوسط. محباً للحياة لدرجة أنه كان يهتز من شدة تحمسه. وكان أحد مواطني صور كما أخبرني وأنه كان يتتبع بناء السفينة بشوق ولهفة. وبمجرد صدور النداء بطلب بحارة متطوعين اندفع إلى ضابطه للحصول على موافقته للسماح له بالانخراط في طاقم السفينة.

وسألته عن الأسباب التي دفعته إلى الالتحاق برحلة السندباد. فأجاب بابتسامة سريعة أنه يرغب في الارتحال حول العالم.

«ألا تخشى ويساورك القلق من مثل هذه الرحلة الطويلة؟»

فأجاب بالنفي.

وقد تمسك خميس الشرطي كما أطلق عليه، بنفس طريقة تعبيراته الأولى، ولم يفتر حماسه بتاتاً طوال الشهور الثمانية. ومنذ اليوم الأول ونحن نقوم بتجربة الإبحار وكان خميس على رأس المندفعين إلى ظهر السفينة وهو يقفز، ويصيح صيحات الفرح ويندفع للإمساك بحبل مفكك أو إعادة شراع إلى مكانه. ولم يتخل بتاتاً عن روحه المرحة الطيبة. وكان ذا مزاج متفائل إلى درجة أنه استطاع أن يبعث روح السرور على كافة رفقائه في السفينة.

وكان عيد الصغير أكثر هدوءاً وقد أتى من الشرطة البحرية أيضاً ولم يتعدّ عمره اثنتين وعشرين عاماً، وبذا كان أصغر المتطوعين سنّاً. وكان من صور أيضاً. وبرهنت ملامحه العربية ولون بشرته السمراء على العلاقة الوثيقة التي كانت ترتبط بين ساحل صور وشاطئ زنجبار. وتذكّرت بسرعة الصلة بينه وبين الرجل الرقيق صانع السفن وكان منهمكاً في صناعة سفينة من طراز السنوك في العيجة Al Aiga في أثناء زيارتي الأولى لعمان.

وقد أخبرني ونحن نجاهد ليفهم كل منا الآخر بلغة عربية إذ أنه لم يكن يعرف الإنكليزية، أن صانع السفن هو ابن عمه. وقد ولد عيد في العيجة وكانت أسرته من بتائي السفن وصيادي السمك. وأنه هو نفسه التحق بالشرطة البحرية، مديناً خاضعاً للتدريب العسكري. وكانت تبدو عليه سمات البساطة. وأنه وصل في حياته إلى مرحلة يتوق فيها إلى هجرة محبسه في مدينته الصغيرة والترحال للتعرف على أساليب الحياة التي تمارسها الشعوب الأخرى. وحتى يعثر على نصيبه في الدنيا.

ولم يكن على دراية بتاتاً بما تشتمل عليه رحلة السندباد، ولم تكن لديه أدنى معرفة بالدول أو البحار التي تمتد على طول الطريق إلى الصين أو كم من الزمن سوف تستغرق هذه الرحلة. كل هذا لا يهم، فإنّ رحلة السندباد تمثلت لعيد اليافع فرصة نادرة للمغامرة.

وعلى العكس من ذلك كان خميس القصير القامة القوي البنية في بزته المتألقة الباهرة، يتسلّق بجهد بينما كانت صحار

ترسو في خليج مسقط. وبدا خميس أكبر من أن يقوم بعمل عادي على ظهر سفينة من طراز سفن القرن التاسع عشر العربية الشراعية. وقد دلّت بزّته الناصعة على أنه ضابط صغير في بحرية صاحب الجلالة السلطان قابوس. وأحسست بدهشة إذ كان يدرك أن رتبته ليس لها شأن في نوعية عمله على السفينة. ولكن لم يكن هناك محل لعجبي ودهشتي، إذ إن خميس أثبت أنه أكثر العُمانيين تحفزاً للعمل بين البحارة، إذ أراد التطوُّع للعمل في الرحلة لأنه كان يود تقديم أي خدمة لبلاده. وقد أحسّ بأن الرحلة إذا قدّر لها النجاح فإنّ ذلك سيضفي شيئاً من التقدير لعلم السلطنة، لذا فإنه كان يريد الاشتراك مهما كان الثمن.

وزادت الشهور التالية من تقديري لوطنية خميس وأعجبت بإحساسه العميق بالواجب وبرغبته المقدامة الجسورة. وكان خميس مميّزاً بين أقرانه من العُمانيين وكان له وضع خاص نتيجة لأصله وتربيته وتعليمه وذوقه؛ وقد أرسل خميس إلى الكويت، وهناك تلقى العلم وأتقن اللغة الإنكليزية وأصبح مستعداً للعودة إلى بلاده للاشتراك في تدريب الضباط عندما تولّى العرش صاحب الجلالة السلطان قابوس الذي صمّم على تحديث بلاده.

وكان مسلّم هو المتطوع الثاني، وكان أيضاً من بحارة السلاح البحري لصاحب الجلالة السلطان. وهو شخص متأنق هادئ وكان ضابطاً صغيراً من مدينة السويق الصغيرة على ساحل الباطنة، وكان عمه هو الشخص الذي قابلته عند حضوري إلى

عُمان للمرة الأولى، وكان يقوم بصناعة قوارب الشاشة Shasha المصنوعة من سعف النخيل.

وقد أحضر مسلم ثلاثة أشخاص من مدينة السويق يريدون الاشتراك كبحارة على صحار. وتساءلت عما إذا كانت لديهم تجربة في البحر. وكانت إجابته بالإيجاب فهم ينحدرون من أسر صيادي السمك، وتربوا بالقرب من الشاطئ وكانوا يصيدون السمك وقاموا بعدة رحلات. وداخلني إحساس بأن هذا الأمر غامض، فسألته عن الأسباب التي دفعت هؤلاء الأشخاص إلى الاشتراك في رحلة السندباد، فأجاب لأنهم لا يعملون في الوقت الحاضر - وأشار إلى ثلاثة أشخاص معتمين يحومون في الفناء. واقتربوا لكي يقدمهم إليّ، وكانوا ثلوثاً متنوعاً وأكثرهم غرابة كان شخصاً طويلاً يشبه عيد في سواد بشرته، وكان اسمه جميل.

أما الشخص الثاني فكان قصيراً، وكان من الواضح أنه بحار إذ إن ذراعيه اللذين يغطيهما شعر كثيف ظهرتا بمظهر من يعمل في شباك الصيد أو استخدام المجاديف طول عمره، وكان اسمه عبدالله.

وكان ثالث الثلاثة، وهو أكبرهم سنّاً، شخصاً متأنقاً واضح الملامح يرتدي ملابس مهندمة. وأما سبب وقوفه خارجاً فيعود إلى طريقته إذ كان يمنح نفسه قدراً من الاحترام الواضح، ويعطي انطباعاً بأنه شخص يكتفي بما مر به من تجارب عديدة وأنه رأى الكثير. وكان اسمه جمعة، وشرح مسلّم أنه بحار محترف، وكان مظهره ملائماً لعمله، إذ كان جمعة بحاراً طول عمره، ولا يتقن



أي عمل آخر. وعندما سألته عن أسباب اشتغاله بالبحر أجاب أنه لم يكن هناك أي خيار، ذلك أنه منحدر من أسرة من إحدى قرى الشاطئ وأن الفرصة الوحيدة السانحة له هي العمل على ظهر إحدى السفن. ومن دون ذلك لن يستطيع إدخار مال كاف لزواجه، لذا فإنه عمل على أمل أنه في نهاية إحدى الرحلات الناجحة فإن القبطان سيعطيه مرتبه، وقال إنه لم يكن هناك أي عقد مكتوب وليس هناك مرتب رسمي ولا شروط للعمل، إنَّ الإنسان يضع ثقته كلها في الله ويبحر.

وكان جمعة كنزاً، فهو يخزن معلومات وفيرة عن طرق الإبحار التقليدية لسفينة عربية. ولم يكن يبدي أي رأي ما لم يوجه إليه السؤال، ولكنه كان يدلي بنصائح تدل على خبرته الوفيرة. وكان ينصح بكيفية إعداد السفينة صحار والإبحار بها. وقد علمت أنه يعرف تمام المعرفة كل ما يتطلبه الحال في حالة حدوث أزمة على ظهر السفينة وأي نوع من الحبال يستخدم وكيفية إدارة السفينة، وقد أمضى في البحر مدة طويلة إلى حد أنه لا يستطيع تتبع الرحلات التي قام بها. فقد قام بست رحلات إلى ساحل أفريقيا الشرقي. وكثير من الرحلات إلى الهند ورحلات لا تعد في الخليج العربي. بل إنه لا يعرف مجرد عمره الحقيقي إذ إنه ولد في عهد لم يكن فيه تسجيل للمواليد في عُمان وقال إنَّ عمره يتراوح بين الأربعين والخمسين عاماً، ولكن من الواضح أنه كان أكبر من ذلك بحوالي عشر سنوات. وعلى الرغم من سنوات عمره كان نشاطه يضارع نشاط شباب في الخامسة

والعشرين من عمره، وكان لديه إحساس بالنزوع إلى الإزعاج ويبدو ذلك في نكاته في السفينة.

وكان دافع جمعة إلى الاشتراك في الرحلة نابعاً من قضائه سنوات عمره كلها كبشار. وقال لي إن السفن التقليدية اختفت، وأنه منذ (١٥) سنة يعيش على الشاطئ في حياة هادئة في بيته يرعى أسرته ويتحدث مع الجيران متذكراً الأيام الخوالي. والآن وقد سمع عن صحار ورحلتها التي تقصد الصين فإنه وجد من نفسه ضرورة المشاركة لأنه لم يشاهد الصين. ولا توجد لديه أية قيود تقيد حركته فإن أعضاء أسرته قد نضجوا، وأنه يحس بالشعب من الحياة على الشاطئ لذا فإنه يريد القيام برحلة واحدة ويعود ليواصل حياته على الشاطئ. وكان ذلك التعبير واضحاً جداً ولأول مرة أسمع عن ظاهرة تعرف باسم «نداء البحر».

وكان وصول جمعة وعبدالله وجميل ومسلم يعني أن صحار أصبح لها أربعة بحارة من عُمان من ساحل الباطنة، وأن هذا العدد يوازي تماماً عدد البحارة القادمين من المنطقة الشرقية خلف صور، ذلك أن شخصاً يدعى صالح اشترك مع عيد وخميس البحرية وخميس الشرطة.

ولم أكن متأكداً متى قابلت صالح للمرة الأولى، وكل ما لاحظته أنني رأيته يوماً ما على ظهر السفينة بينما كانت الاستعدادات قائمة فيها. ولكن لم يكن هناك أدنى شك في أن أسلوب صالح وتحركاته حول صحار أنه يعرف تماماً قيادة السفينة.

وهكذا حصلت على ثمانية بحارة من عُمان، وأن هؤلاء سيقومون بتعليم الآخرين كيفية تسيير سفينة من طراز «بوم».

وبدأنا بوضع صحار في مسقط أكثر الموانئ في العالم إثارة للتعجب. فمن ناحية وعلى ارتفاع شاهق تلوح في الأفق قلعة الميراني، وهي قلعة عالية كان البرتغاليون قد شيّدوها لحماية خليج مسقط ضد الغزاة. أما الآن فإنّ علم الحرس السلطاني الملون يرفرف متأثراً بالنسيم الشرقي وتحولت القلعة إلى ثكنات للحرس السلطاني الخاص.

وفي يوم الاحتفال بالعيد الوطني العاشر كان الجنود على أتم استعداد بمدافعهم، وكانت الأجزاء النحاسية لامعة جداً، وأطلقت المدافع إحدى وعشرين طلقة تحية لجلالة السلطان، وكان للطلقات صدى في الجبال حول الميناء، وعلى ظهر السفينة صحار أخذنا نصيبنا من دوي صوت الانفجارات، ووضعنا أيدينا على آذاننا إذ كانت المدافع موجهة صوبنا تماماً وكنا نشاهد المقذوفات النارية عند انطلاقها.

وكنا نحن واقفون فوق ظهر السفينة صحار نشاهد قصر العلم بلونه الزاهي وأعمدته الرخامية ونوافذه الزجاجية الضخمة بما فيه من نافورات وحدائق وأضواء متلاثة.

وإلى أقصى اليسار قلعة الجلالي ثم الجبل الشهير، وعلى جوانبه سجلت أسماء السفن التي ألقت مراسيها في خليج مسقط في القرنين الماضيين، وكانت أحدث الأسماء مسجلة حديثاً بلون جديد إحياء لذكرى المدمرات والسفن الحربية والتجارية. وكانت

هناك أسماء شحبت لونها وهي من القرن التاسع عشر. ويقال إن نلسون شخصياً كان على الشاطئ عندما سجل اسم سفينته.

وإذ يجد المرء نفسه محاطاً بهذا الخليط من التاريخ الممزوج بالخيلاء والأبهة.. فلم يكن غريباً إذن العمل في بناء سفينة من طراز العصور الوسطى عليها سارية ارتفاعها إحدى وستين قدماً وأجزاء مثيرة للتعجب، وما بها من حبال قشرة جوز الهند. وكانت ظلال البحارة وهم يتسلقون جوانب صحار ويأخذون طريقهم صوب السارية الرئيسية تبدو بشكل طبيعي وخلفها خليج القلعة.

كان الأمر بالنسبة للنظر رومانتيكياً، ولكنه لم يكن كذلك بالنسبة لحاسة الشم، إذ كان لدى الأنف انطباع مخالف. كانت السفينة قد انبعث منها رائحة عفنة، ولم يكن في الاستطاعة إدراك هذه الرائحة عند الاقتراب من السفينة في قوارب صغيرة فحسب، بل وحتى بالوقوف على ظهرها فيما عدا الأماكن المفتوحة. وعندما يهبط المرء إلى باطن السفينة كانت الرائحة المخيفة تزكمه. فقد كانت رائحة تشبه رائحة البيض الفاسد. ويمكن للمرء أن يميّزه من دون الالتجاء إلى تحاليل معملية، وهو وجود غاز كبريتات الهيدروجين. ولكنني لم أهتم بمسألة الغاز فالبرغم من أنه من الأمور المرغوب فيها إلى أن المرء يستطيع معاشته.

أما موضع اهتمامي فكان الغاز ذاته إذ أنه يصيب الأدوات المعدنية بالتلف. فإذا نسي المرء سواراً فضياً أسفل السفينة على

سبيل المثال. فسرعان ما يفقد لمعانه في خلال ساعة أو اثنتين. وحتى عندما وقفنا على ظهر السفينة يصبح السوار أسود اللون بعد يوم واحد. وقد أصابتنني قشعريرة عندما تخيلت ماذا يمكن أن يحدث لمجموعة الصمامات الكهربائية المعدنية للمذياع الذي كان عليه أن يستقر في باطن السفينة نصف عام. وحتى بعد فتح الفتحات الصغيرة للهبوط إلى قاع السفينة فإنّ راحة الغاز ظلت واضحة بجلاء. وإذا ما تركنا الفتحات مفتوحة فإنّ رائحة الغاز تستمر واضحة. وإذا ما أغلقنا الفتحات طوال الليل تخرج هبة شديدة من رائحة الغاز الفاسد عندما تزيح أغطية الفتحات في صبيحة اليوم التالي.

كانت تلك الرائحة الكريهة تنبعث من باطن السفينة، وعندما يرفع المرء أحد ألواح الأرضية فإنّ الرائحة كانت كافية لأن تحول دون الكلام وقد يتقيأ. ولم يكن في وسعنا اتخاذ إجراء آخر. وغسلنا أسطح السفينة بمياه البحر الجارية ولكن لم يحدث أي تغيير، ففي صبيحة اليوم التالي استمرت الرائحة كما هي. وبحماس شديد غيرنا ثقل الموازنة في السفينة ووضعنا ١٥ طناً من الرمال في أكياس، وبعد فترة أضفنا (١٥) طناً أخرى من الرمال الجافة في أكياس.

وعلى الرغم من كل ما قمنا به من المهام الشاقة استمرت الرائحة المرعبة ولصقت بملابسنا. ورأيت استشارة بعض علماء المياه للأخذ بما ينصحون به، وأخذوا عيّات وقرّروا أن الماء الآسن ينتج عنه غاز كبريتور الهيدروجين. وحذرونا من أن

استمرار وجود الغاز على هذا النحو فإنه كفيل بقتلنا جميعاً. ولكنهم لم يقدموا أي اقتراح للقضاء عليه ولم يعرفوا مصدر الرائحة.

وتوهمت أن ذلك الغاز إنما هو نتاج تفاعل مياه البحر بزيت الخضروات الذي كنا قد نشرناه بين الألواح لكي تحتفظ بحال جوز الهند بمقاومتها، ولكنني لم أجرؤ على تنظيف السفينة بمادة مطهرة قوية خشية أن تزيل تماماً الزيت الذي يحفظ الألواح، والأكثر من ذلك قد تؤثر على مكان الغرز والحياكة، وإذا حدث ذلك وقضت المواد الكيماوية على الزيت والغرز التي تحكم بناء السفينة كانت النتيجة الطبيعية انهيار السفينة تماماً.

ولم يكن محمد إسماعيل قلقاً بخصوص رائحة البيض العفن، وكان يهزّ كتفيه من دون مبالاة ويقول: إنّ بطون السفن الخشبية التجارية يصدر عنها دائماً مثل تلك الرائحة. وحاولت طمأنة نفسي بالحقيقة التي قرأت عنها بأن السفن الخشبية في القرن الثامن عشر كانت تنبعث منها رائحة قوية نفاذة إلى حد أنه هناك فتى يافع يمشي جيئةً وذهاباً على سطح السفينة السفلي ويديه ملعقة من الفضة، وعندما يظهر على سطح السفينة يقدم الملعقة لقبطان السفينة للفحص، فإذا كانت قد فقدت لمعانها دلّ ذلك على ضرورة الابتعاد عن بطن السفينة. وهكذا يبدو أن السفينة صحار اشتركت مع سفن القرن الثامن عشر في أمر هذه الرائحة الكريهة.

وبالرغم من كل ما قمنا به استمرت لدي حالة من القلق

الناتجة عن الرائحة الكريهة، وقد تخيلت الحبال التي تربط أجزاء السفينة وقد تفككت ببطء حتى يأتي اليوم الذي تنهار فيه السفينة تماماً، وهكذا تنفجر صحار أجزاء كأنها برعم صغير يخرج من بذرة منتفخة. وفي كل يوم، ومن دون أن أجعل البحارة يجفلون. كنت أرفع أحد الألواح وبنفس مكتوم كنت أتسلل حتى الأجزاء ذات الرائحة العفنة وأتفحص حبال قشر جوز الهند بأداة حادة مصنوعة من عظام سمكة ضخمة، لاكتشاف هل الحبال أصبحت إسفنجية ناعمة.

وأصبحت صحار بؤرة نشاط مكثف، وكان الزورقان الصغيران اللذان سوف نستخدمهما لتموين السفينة أو الانتقال بهما إلى الشاطئ يتحرّكان جيئة وذهاباً لحمل النجارين والمؤن والبحارة المتطوّعين وبعض الزوار العاديين، واستطعنا تموين السفينة بكل ما نحتاج إليه: مئات من الأصناف اللازمة للرحلة التي ستمتد ما بين سبعة شهور أو ثمانية، لفافة فوق لفافة من الحبال من جميع الأحجام، وحزم من الخيوط المجدولة، وحبال لرفع العلم وخفضه. وعشرات من القطع الخشبية كل قطعة منها تحفة، وقد أحسّ ذوو القمصان الخضراء بالاعتزاز بالنفس نتيجة أعمالهم الممتازة.

ووضعنا في السفينة أكياساً من الجير تحسباً لليوم الذي ننظف فيه السفينة في ميناء أجنبي ونكسوها من جديد ضد الحشرات والهوام. كذلك كان هناك صفائح من دهن الأغنام لخلطه بالجير لتشحيم الحبال. ووضعنا في صحار بعض المدقات

والمسامير الضخمة. وصناديق بها أدوات النجارة. وقطع متعددة الأطوال من الخشب والسلاسل. وإذ تذكّرت تجربتي في رحلة برندن فأخذت الإبر والخيط وأحزمة جلدية سميكة.

وكان بالسفينة أربعة مراسي عثرنا عليها في ميناء مسقط وكان أحدها من الطراز العربي ذي الأربعة خطافات. وظهرت صحار في مقدّمتها هذه المرساة فكانت شبيهة تماماً بالصور التي رسمت في العصور الوسطى.

ووضعنا في السفينة كذلك المعدات الحديثة. مولّد كهربائي لشحن بطاريات المذياع وأنوار الإبحار. وكنت أشك في أن المولّد سيبقى حتى نهاية الرحلة، لذا فقد حرصت على أن يكون لدينا عدد من المشاعل اليدوية ومصايح غازية.

ثم كان هناك معدّات الإنقاذ: عدد من أطواق النجاة وعدد من سترات النجاة وشعلات تستعمل في إصدار الإشارات ولفت النظر. وطعام للطوارئ، وعدد من آلات إطفاء الحرائق، ذلك لأننا نبحر في سفينة خشبية موسوقة بالزيوت وأنها جففت تحت شمس استوائية. وشغلت هذه المعدات جزءاً لا بأس به من السفينة، ولكنني كنت أعتقد أن أي بعثة مهما كانت مماثلة تماماً لسابقاتها القديمة ألا تعرض أرواح أعضائها للخطر. وإذا كنت قد أخطأت في بحثي أو في بناء السفينة، وإذا ما اندفعنا في ليلة مظلمة في مضيق ملقاً بواسطة ناقلة بترول مثلاً، أو أن تهاجمنا الأعاصير في بحر الصين الجنوبي فإنني كنت أريد تأمين أكبر الفرص لنجاة البحارة.



وكان علينا أن نختار الطعام وأن نحزمه ونحملة، وإذ كان معي عشرون بحاراً أشدّاء دائمي الجوع. لذا لم يكن هناك مكان كافٍ للطعام لمواجهة الرحلة بأكملها. وقد رأيت أننا نستطيع حمل قدر أساسي من الطعام وأن نشترى ما نحتاج إليه من الأماكن التي نمر بها في طريقنا. ونبعت مشكلة أخرى مفادها أن نحفظ بالطعام على الطريقة العربية للبحارة العُمانيين أم الطعام الأوروبي للأوروبيين. واشترينا ما يلزم وخلطنا ما عندنا طبقاً للحاجة.

وحصلنا على صناديق من البندق والفاكهة المجففة ومئات من البيض احتفظنا بها في الدهن ولفناها في نشارة الخشب، وأجولة من البصل وبقول جافة وأرز وعلب التوابل. وللتغيير كان لدينا مأكولات معلّبة مختارة وفواكه معلّبة. وكان طهي الطعام يتم على فحم محترق موضوع في الرمل.

وداعبتنا كثيراً فكرة الحصول على سمك طازج يشوى على نار الفحم مما أسأل لعابنا. ولكن كان علينا أن ننتظر الحظ السعيد لصائد السمك. وحرصت على أن يكون معنا كمية ضخمة من نوع محدّد هو البلح. وبلح عُمان ذو شهرة عالمية مدوية وخصوصاً في العالم العربي بنكهته وحلاوة مذاقه. وفي أيام السندباد كان البلح هو العنصر الأساسي في كل ما تحمله السفينة من أطعمة وكان العنصر الرئيسي في غذاء البحارة. وفي الواقع كان العرب يحسبون سعة سفنهم بعدد الأجولة من البلح التي تستطيع السفينة حملها، وقد أوسقنا بطن صحار بكمية من أجولة البلح. وتراكت

هذه الأجلة مع بعضها في كومة مكتنزة. وكنا سعداء الحظ ذلك أن التمور التي وضعناها في السفينة كانت من الأنواع الممتازة.

وكانت قائمة الأدوات والأشياء لا تنتهي: نصف طن من الفحم لطهي الطعام، وصينيتين عُمانيتين فاخرتين، وإناء للقهوة عُماني من طراز تقليدي لاستخدامه للزائرين في الموانئ الأجنبية، ولقاح ضد الجدري والكوليرا والتيفوئيد والتيتانوس. وأثبت بروس فوستر براعته في اكتشاف أصناف ضرورية في الدروب الملتوية في السوق. وكان يقود سيارة مرة أو مرتين أو ثلاث مرات أسبوعياً إلى المطار لتسلم معدّات للسفينة كانت تشحن بالطائرة لنا.

وكانت شركة طيران الخليج المملوكة لسلطنة عُمان والبحرين وقطر ودولة الإمارات العربية المتحدة تقوم بحمل معدّاتنا ورجالنا من دون مقابل وقد أثنى يوسف شبراوي مدير الشركة كثيراً على رحلة السندباد.

وبدأت المعدّات العلمية تصل، ذلك أنني ظننت أن رحلة صحار تستطيع الإسهام في بعض الأبحاث المائية، إذ إن السفينة ستمخر عباب ستة آلاف ميل من مياه المحيطات في بطاء وفي أغلب الأحيان في مناطق بعيدة عن المسارات البحرية المطروقة الآن. لذا فقد أجريت عدة اتصالات بالعديد من الجامعات ومعاهد الأبحاث البحرية متسائلاً عما إذا كان هناك بحث بحري مفيد تستطيع سفينتنا الإسهام فيه.

وأوصلني ذلك إلى العديد من علماء البحار ووضعنا

برنامجاً علمياً. واتفقنا على تخصيص ثلاثة أماكن فوق السفينة صحار للعلماء الذين سيأتون ويذهبون كما يريدون. وسيلحقون بالسفينة عند وصولها إلى اليابسة، لذا فإنهم سيأتون في فترات من الرحلة ملائمة لهم.

وإذ أخذت المعدات العلمية والصناديق تتراكم على الشاطئ فإنّ البرنامج العلمي بدأ يتخذ شكلاً. كان من بين المعدات طوربيد فارغ هائل الحجم. وهو خاص بعالم الأحياء المائية الذي يريد دراسة بعض الحيوانات البحرية القشرية التي تعلق بالصخور. وقد اقترح أن يربط الطوربيد خلف السفينة على طول الطريق إلى الصين ثم ملاحظة أي حيوانات بحرية التصقت به. وعبرت عن مخاوفي من أن الحيوانات البحرية قد تموت لطول الفترة حيث إن الطوربيد كان ثقيلاً وضخماً وسيعمل على الإقلال من سرعة السفينة كثيراً، لذا فقد أعدت الطوربيد الضخم وتسلمنا طوربيداً آخر أصغر منه.

وكان هناك أداة تشبه المطرقة الصغيرة، لحسن الحظ، عليها وسائل صغيرة تمتص وتستخدم لإجراء التجارب على التلوث باختبار البترول العائم فوق سطح البحر. وكان هناك كمية مجمّدة من مصبل سم الثعبان كان واضحاً أنه يخص العالم الذي يأمل في تجميع بعض الثعابين على طول الطريق.

كذلك وصل فيض لا ينتهي من القناني والجرار البلاستيكية وشباك للغوص والعديد من المعدات والأدوات العلمية الأخرى. وأخذت أفكر بقلتي في رحلة كابتن كوك الثالثة وقد طلب منه

العلماء تخصيص مساحة في السفينة لوضع أدواتهم، فاقترح بطريقة جادة أن يوضع سطح إضافي فوق ظهر السفينة حتى تستطيع حمل كل المعدات. وإذا كان كابتن كوك يدرك أن ذلك سيكون مصدر خطر وسيزيد من متاعب قيادة السفينة فإنه رفض وترك معظم العلماء في الهواء. وقد آملت أن يكون علماء صحار أكثر مرونة.

وصل العلماء الثلاثة إلى مسقط للمرحلة الأولى من الرحلة في وقت مناسب، وبدأت عملية ملاءمتهم لمهامهم. وكان أندرو برايس هو العالم المهتم بدراسة الثعابين والعوالق البحرية. أما جون هاروود من جامعة كامبردج، فقد حضر ومعه كتاب عن الحيتان وتلسكوب وهو من وحدة أبحاث الثدييات البحرية ويقوم بعملية رصد الحيتان على طول الطريق حتى الهند. أما صاحب الطوربيد فإنه لن يلحق بالسفينة إلا عند وصولها إلى سيرلانكا، وأرسل مذكرة يطلب فيها أن تسحب صحار الطوربيد إلى أن يصل.

وكان ثالث العلماء في المرحلة الأولى من الرحلة روبرت مور، وقد حضر متأبطاً صندوقاً من تصميمه يدل على براعته في صنعه وقد امتلأ بأنابيب اختبار لامعة وزجاجات وأوانٍ غريبة الشكل مليئة بالمواد الكيماوية. وهو صاحب سلوك رقيق شديد العناية بالتفاصيل، ذو عينين هادئتين بلونهما البني خلف نظارة سميكة، وله ذقن كالماعز، وظهرت رجلاه الرفيعتان أسفل سرواله القصير الواسع. وكان عندما يمسك بيده شبكة

لاصطياد الفراش فإنه يتخذ مظهر العالم المكتشف من العصر الفيكتوري.

وواجهت العلماء الثلاثة بنظرة فاحصة على معداتهم المتراصة وقلت لهم: «أخشى عدم إمكاننا اصطحاب سوى نصف هذه المعدات. وإن أول مهمة أمامكم هي اختيار ما ليس أساسياً وتركه خلفنا أو إعادته إلى جامعاتكم، وبذلك نجد مكاناً لما يتبقى، وحالما يحدث ذلك عليكم الإسهام في تحميل السفينة».

وبدأ أندرو الكلام قائلاً: «ولكننا حضرنا كعلماء».

فقاطعته في حدة قائلاً: «أخشى أن هذا ليس على صحار. إن كل فرد هنا هو أولاً وقبل كل شيء بحار وإلا فلن تبحر السفينة. إنني أود من الجميع الاشتراك في عمليات الحبال والتجهيز والمراقبة، فأنتم بحارة أولاً وعلماء ثانياً».

وأخذت ثلاثة أزواج من عيون العلماء تنظر إليّ في شدة وريبة.

وتحدّد يوم الإبحار، ٢٣ نوفمبر في ختام الاحتفالات بالعيد العاشر لتولي صاحب الجلالة السلطان قابوس الحكم. وكانت عُمان بأسرها في حالة شديدة من الإثارة استعداداً للاحتفال. ونصبت أقواس النصر على طول الطرق وظهرت صور صاحب الجلالة السلطان على أعمدة الإضاءة في الشوارع وعلى لوحات الإعلانات الضخمة وعلّق بعضها في شرفات المنازل.

وتدلى بعض العمال على واجهات المباني الحكومية يثبتون أسلاكاً كهربائية بها مصابيح أحالت العاصمة في الليل إلى بلاد السحر. وحضر المختصون لتجهيز الألعاب النارية. وأقيمت أربع لوحات ضخمة تعبر عن الحياة في عُمان. وكانت إحداها رسم للمحيط الهندي وألصق عليها نموذج مصغر للسفينة صحار، وتخرج من مسقط خطوط تبيّن الطرق الملاحية القديمة، وتبدو هذه الخطوط في السماء مضيئة تنير الطريق إلى الصين. وقد رجوت ألا يكون ذلك تفاقلاً أكثر مما يجب.

ووضعنا خطة لكي تبدو صحار على المستوى اللائق بهذا اليوم الوطني، وقمنا بتلوين الجزء العلوي من السفينة باللون الأحمر والأبيض والأخضر وهي الألوان الوطنية لعلم سلطنة عُمان، ووضعنا مصابيح كهربائية على الساريتين الكبيرتين، لذا عندما تبدأ الألعاب النارية في خليج مسقط، وعندما تهتز قلعة الجلالي بسبب أصوات الألعاب النارية الهائلة، فإن صحار تأخذ مكانتها بين قطع الأسطول المتجمّع من السفن الحربية وسفن الحراسة التي تضيء طوال الليل. وكانت مشكلة صحار الوحيدة أن المولد الكهربائي كان ضعيفاً إلى حد أنه لم يكن في استطاعته إضاءة جميع المصابيح الكهربائية على الساريتين، لذا فقد استعنا بمولد آخر من مركب بجوار صحار.

وكانت الألعاب النارية فرصة ملائمة للاحتفال بوداع ذوي القمصان الخضراء، وقد اصطفوا بملابسهم الزاهية على ظهر السفينة في فزع من الألعاب النارية التي كانت تنفجر فوق

رؤوسهم وهم يحسبون كاري الدجاج وقد وضع عليه شرائح من الحلوى.

وفي الليلة التالية دعا ضباط القاعدة البحرية بحارة صحار للعشاء وانقضى المساء في ممارسة بعض الألعاب العنيفة التي نتج عنها بعض الإصابات الخفيفة.

وعندما جلبنا بعض الفاكهة الطازجة. كان ذلك إيذاناً بأن صحار قاربت على الإقلاع.

وأخذت صحار أهبتها وتزوّدت بالزاد والسلاح واستعدّت للمغامرة الكبرى، وأخذت على القوم وأصحاب المقام الرفيع، يتجمعون صبيحة يوم ٢٣ نوفمبر في القاعدة البحرية. وتجمع لتحية صحار سفينتان من سفن إطلاق الصواريخ، وسفینتان من سلاح الحدود، واليخت السلطاني الأبيض. وقد ألقى سمو السيد فيصل كلمة، وكذلك مبعوث صيني خاص أتى من بكين لمشاهدة إقلاع السفينة.

وباركنا أحد رجال الدين، وتسلّم خميس البحري نسخة من القرآن الكريم معدّة خصيصاً في داخل علبة مبطّنة بالمخمل الأحمر على أن يقدّمها إلى مسلمي الصين. وألقى بحار كهل من صور، قصيدة شعرية وضعها خصيصاً تذكراً لبسالة بحارة عُمان الأولين، واحتفاءً بنجاح الرحلة، ثم صافحني سمو السيد فيصل مودّعاً و متمنياً لنا رحلة طيّبة. وقال المبعوث الصيني إنّه يأمل أن يكون في استقبالنا في كانتون.

وعزفت فرقة موسيقى شرطة عُمان السلطانية السلام السلطاني وكما هي العادة في العالم. كان العُمانيون يشاهدون الموكب في حماس. وفي تمام الساعة الحادية عشرة انطلقت رصاصة واحدة من بندقية كان لها صداها العميق بين قمم الجبال. وفي نفس اللحظة أطلقنا العلم المثلث الشكل لبدء الرحلة، وهو علم قرمزي مثلث الشكل مطرزاً عليه بلون الذهب «بسم الله الرحمن الرحيم».

وسرعان ما انبعث هدير كالرعد عندما بدأت آلات السفن المرافقة تهدر وهي تقوم بعمل تشكيل كالسهم حول صحار. وألقى خميس الشرطي الحبل لإحدى السفن واستطاعت سفينة من سفن سلاح الحدود مساعدتنا على الاستدارة حتى نقوم بتحية عليّة القوم الذين اصطفّوا في شرفات القيادة العامة للقاعدة البحرية، ثم انطلقت صحار في البحر واتخذت وجهتها إلى الجنوب الشرقي.

وأمسك العُمانيون بحبل الشراع الرئيسي القوي وقطره ست بوصات ويتصل بالسارية الرئيسية التي تعلو خمسين قدماً فوق رؤوسنا. صرخ خميس الشرطي «آه يلا. آه يلا» وسرعان ما ترك العُمانيون الحبل وتدلت فوق رؤوسهم الحبال الرفيعة التي تطوى بها الأشرعة، وما لبث الشراع الكبير أن امتلأ بالهواء كأنه نافذة. وصدرت أصوات الارتياح عندما انفكت جميع الحبال من حول الشراع الذي اتخذ شكل قوس هائل.

وأخذ البحارة ينشدون «يلا. يلا. الله المعين» بينما هم



يجذبون الشراع الرئيسي حتى يتخذ أفضل الأوضاع، واستمرت صحار في طريقها. وأخذت أسمع في المذياع الأوامر المقتضبة من قبطان اليخت السلطاني، وكان اليخت هو السفينة الرئيسية بين السفن المرافقة. وبعد لحظات مررنا في طريقنا بالسفينة «شباب عُمان» المخصصة لطلاب كلية البحرية بالسلطنة. وأخذ طلبة البحرية في ملابسهم الكاكية يحيون صحار بينما هي تمر بالقرب منهم.

ومن مكان ما حصل جمعة على محارة أطلق منها عدة فتحات صدرت كأصوات طويلة عالية رداً على تحية الطلبة البحريين. وأخذت السفن الحربية تشق عباب البحر في سرعة فائقة. وسمعنا فرقة موسيقية أخرى تعزف في سرور، وكانت هذه المرة من موسيقي القرب من اليخت السلطاني. ثم طلقات نارية مرت فوق رؤوسنا وكانت على مقربة جداً من السفينة صحار إلى درجة أنني وضعت اثنين من البحارة على أهبة الاستعداد ومعهما آلات الإطفاء خشية اندلاع النار في ظهر السفينة الخشبي.

وأخذت السفن المرافقة طريق العودة بسرعة إلى مسقط تاركة خلفها تياراً بحرياً أبيض اللون يتحرك بعنف في خطوط عميقة مستقيمة، كذلك فإن المراكب ذات الآلات القديمة والتي كانت تحمل ذوي القمصان الخضراء بدأت تشق طريقها للعودة فقلت لهم بصوت مرتفع: «إلى اللقاء إلى اللقاء ذوي القمصان الخضراء، أشكركم على بناء سفينة جميلة. أشكركم».

وأخذت أراقبهم من خلال التلسكوب ولاحظت الدموع

تظفر من عيونهم. واستدرت قائلاً: «دعونا نلاحظ أمور السفينة وأن نضع كل شيء في مكانه. إننا في طريقنا الآن».

وشغل العُمانيون الثمانية أنفسهم بلف الحبال وترتيب الأشياء في عناية تامة. وساعدهم البحارة المتمرسون: محمد إسماعيل رئيس عمال بناء السفينة، وقد طلب مصاحبتي حتى الهند للاطمئنان على السفينة التي شارك في صنعها. وترندور باترسون الذي حضر لمصاحبتنا في المرحلة الأولى من الرحلة، وقد فشل في مقاومة رغبته في الاشتراك في إبحار سفينة عربية، وتوم فوسمر صانع النماذج والذي أصبح الآن مسؤولاً عن المذياع.

وصرّح لي توم بأنه يود ألا يحدث شيء ضار بالمذياع وقال إنه ليس لديه أدنى فكرة عن إصلاحه. فطيّبت خاطره قائلاً: «سيكون هناك وقت طويل للتعلّم، وعليك ألا تفقد الدليل».

حقاً لقد أخذت أفكر: إننا جميعاً سيكون لدينا الوقت الطويل للتعلّم. ونحن الآن في الطريق الذي سار فيه السندباد البحري والبحارة العرب القدامى، طريق البحار السبعة إلى الصين وهو الطريق الذي عرفه التجار العرب المغامرون منذ ألف عام.

## الفصل الخامس

### بحر العرب

من الأمور الطبيعية أن الأيام الأولى من مغامرة مثل رحلة السندباد إنما تدرج بين الأمور المثبطة للعزم وتبعث على الإحساس بالإحباط. ويحدث ذلك عندما ينقطع أحد الحبال فجأة، أو أن تفك أنشودة كانت رديئة الربط، أو أن يتمزق قماش الشراع أو أن تتناثر بعض المعدات والآلات والمواد التي أمكن تنظيمها بعد عناء، أو أن تضع بعض ساعات بحثاً عن شيء دسّ في آخر لحظة من لحظات تصفيف المواد وتخزينها. كذلك عندما يكون البحارة في أقصى حالات الانحطاط النفسي.

ولكن سرعان ما تخبو الإثارة عند الرحيل، ويبدأ رد الفعل، ويترنح الرجال الذين لا يستطيعون التحكم في حركات أرجلهم ويسقطون ويتقيأ البعض أو يحاول منع ذلك حالما تبدأ السفينة في الإقلاع وتتقاذفها الأمواج. وهنا يدرس كل بحار الآخرين خفية، وهو مدرك تماماً أن أمامه شهوراً عديدة مستمر عليه وهو يعيش معهم في هذا العالم الخشبي الصغير.

وبدأت رحلة صحار بحادث؛ ففي صبيحة اليوم الثاني من

الرحلة، كنت أقوم بتسجيل سرعة السفينة وتقدّمها اليومي في قمرتي في مؤخّرة السفينة، عندما صك سمعي صوت خشخشة صادرة من المولّد الذي يعمل بالديزل لشحن البطاريات، وسرعان ما سمعت صوت انفجار المولّد، وفي نفس اللحظة صدرت عدة خبّطات قوية تنذر بالخطر، وفي وقت واحد أخذت سلسلة من الخبّطات القوية الأخرى تهز سطح السفينة، وبعد لحظات سمعت صرخات تدل على الألم.

اندفعت صاعداً على الدرج ووجدت المولّد وقد مال على جانبه وينسكب منه الزيت والوقود. وقد وجدنا مقدّمة المولّد وقد تحطمت تماماً واستقرّت بعيداً. وكان بيتر دوبس منهاراً على ظهر السفينة، وقد انقلبت سحنته من الألم بينما يمسك بقدمه. وكانت نافورة من الدماء تندفع من بين أصابع قدمه، وتناثرت بقع دموية كثيرة في كل مكان. والتفّ بعض البحارة حول بيتر وقد أصيبوا بصدمة، ولكنهم سرعان ما تمالكوا أنفسهم واستردّوا وعيهم. ونقلوا بيتر إلى صندوق خشبي على ظهر السفينة وعاونوه على أن يستلقي في راحة. واندفع بروس إلى أسفل، باحثاً عن صندوق الإسعافات الأولية. وعاونني خميس البحري على إيقاف نزيف الدم المندفع من قدم بيتر، ونظرت إلى موضع النزيف لأجد جرحاً بليغاً عميقاً وصل إلى العظام.

وسألت بيتر: «ماذا حدث؟».

وأجاب بيتر وقد أصبح وجهه أبيض من الصدمة والألم: «كنت أعدّ المولّد للعمل، وقد تشابكت ذراع التشغيل وأخذ

الموئذ يدور حول نفسه وما لبث أن انقلب. وارتطمت الذراع بظهر السفينة وانقصف بسرعة محدثاً صوتاً حاداً، وانفجر الجزء الأمامي وأصابت قدمي قطعة حديدية طائرة».

وكان الجرح كأنه من شظية قنبلة وثقب عميق يستدعي عناية بالغة، ولم يكن لدينا طبيب على السفينة. وداهمني الخوف بأن يتعفن الجرح. إذا لم نعتني به تماماً. لذلك حاولت تنظيفه، بقدر المستطاع على أمل أن أخرج منه الشظايا المعدنية، وربط بروس الجرح بضمادة ولكن استمر التزيف.

ووجهت رسالة عبر الراديو إلى شخص يدعى نيل إدوارد، وهو هاوي إذاعة في مسقط مع مجموعة من هواة الإذاعة في عُمان لالتقاط ما نصدره من إشارات.

«هنا صحار تنادي. لقد أصيب شخص في السفينة من جرّاء حادث: هل نستطيع ترتيب مساعدتنا طبيّاً». كان هذا هو النداء الذي أطلقناه ووعد نيل بعمل كل ما يستطيع.

وبعد مضي ساعة نادى نيل قائلاً إن بحرية صاحب الجلالة السلطان في سبيل إرسال طبيب وإنّ سفينة من سفن الدورية في طريقها إلينا من مسقط وستصل في خلال ساعتين. واستفسر عن مكان صحار، وأعطيته موقعنا، وبعد عملية حسابية وجدت أنه في أحسن الأحوال سيصل الطبيب في ظرف ثماني ساعات. وكان بيتر يعاني آلاماً حادة، ومن حسن الطالع أن صحار كانت تسير في أحد المسارات التي تتخذها ناقلات البترول جيئة وذهاباً بين الخليج العربي والشرق الأقصى من خلال مضيق هرمز. وفي هذه

الأثناء كانت هناك ثلاث ناقلات بترول ضخمة على مرمى البصر، وراودني الأمل في الحصول على مساعدة مؤقتة من إحداها.

وطلبت من توم أن يحاول الاتصال بالناقلات عن طريق الراديو، وأن نطلب زيارة طبيب، إذا كان لديهم، لمعالجة جريح عندنا، وحاول توم الاتصال بتلك الناقلات ولكن لم نستقبل أي صدى لنداءاتنا ولا شك أن ناقلات البترول لم تكن تملك وسيلة اتصال.

وبعد ظهر ذلك اليوم وعلى بعد ميل واحد من صحار مرّت ناقلتان، وكان الجو صحواً والشمس ساطعة والرؤية واضحة، وكانت سفينتنا تسير في هدوء يدفعها نسيم لطيف ملاً أشرعتها البيضاء، ولكن لم يلق أحد بالناقلتين. وطلبت إشعال ضوء أحمر لمحاولة جذب انتباه الناقلتين. وبالرغم من ذلك لم نجد أي استجابة واستمرت الناقلتان في طريقهما متجاهلتين سفينتنا.

وكان ذلك درساً عملياً في عدم الاستجابة لأي طارئ في البحر في أثناء السفر. وكان لدينا كل معدّات الأمان على ظهر صحار، ومصابيح الإضاءة التي تستعمل في الإشارة للفت النظر، والمذياع، ومرآة الإشارات، وكنا على مرمى البصر من سفن كبرى حديثة الصنع. وبالرغم من ذلك فإنه من دون حراس منتظمين على ظهور تلك السفن ولعدم وجود جهاز يدير وجهة صحار حتى تقوم بمحاولة لاعتراض طريق تلك السفن، كل هذه الأمور جعلتنا في حالة يأس. كان وضعنا أقرب ما يكون للوجود في الأراضي المنعزلة المفقودة من قارة أطلانتيس.

وكان لقائنا مع سفينة الدورية تجربة هادئة. كانت السفينة تستطيع الإبحار بسرعة تزيد عن (٢٠) عقدة، وقد جهّرت بجهاز رادار. وكان بحّارتها قد نالوا تدريبهم في سفن صغيرة في البحر، وبالرغم من ذلك لم تستطع سفينة الدورية أن تلحق بنا إلا بعد إنقضاء (١٤) ساعة. وكانت صحار تمثل هدفاً صغيراً بالنسبة للرادار، ولم يكن في استطاعتي تحديد مكاننا بدقة حتى تلحق بنا سفينة الدورية حتى ظهرت النجوم الأولى في السماء واستطعنا تحديد مكاننا.

أخيراً في تمام الساعة العاشرة من صباح اليوم التالي وصلت سفينة الدورية إلينا لا عن طريق الرادار ولكن بيضع ومضات في الأفق صادرة من ساريات صحار. ووصل الطيب على قارب مطاطي وأخذ يتفحص قدم بيتر المصابة، وطلب تنظيف الحجر، وخاط الجزء المصاب. وكان بيتر مصمماً على الاستمرار في الرحلة، فطلبت من الطيب إبداء رأيه في ذلك فأجاب إنها مخاطرة إذ قد يتعرّض الجرح للتلوّث، وبما أن طريقنا هو بحر العرب فإننا لن نجد أي مساعدة. ولكن من ناحية أخرى إذا استطاع بيتر عدم إجهاد قدمه وبقائها نظيفة فإن الجرح سيندمل كما ينبغي.

وتناقشت مع بيتر واتفقنا على أن يستمر معنا، وكان ذلك التصميم أمراً طيباً، إذ إن بيتر كان شخصاً قوياً منظماً إلى جانب براعته في الغوص وكان عضواً بارزاً بين البحارة في أوقات الشدة التي قد تواجهنا.

وكان إبحار صحار عنصراً أساسياً في رحلة السندباد بأسرها. وكان من بين الأغراض الأولى للرحلة معرفة كيفية نجاح البحارة العرب الأولون في شق طريقهم إلى الصين. كان ذلك إنجازاً مذهلاً. فقد استطاعوا الإبحار حول ما يقرب من ربع محيط الكرة الأرضية. بينما كانت السفن الأوروبية العادية تعاني من متاعب ومصاعب الإبحار وعبور القنال الإنكليزي. واستطاع العرب قيادة سفنهم في الطرق السليمة لا بالحظ ولكن بعد حسابات دقيقة. وتدلتنا النصوص القليلة عن العرب الأولين بكيفية قيامهم بهذا العمل البطولي.

كما تؤكد تلك النصوص أنهم استعانوا بالنجوم وليس بالشمس لتحديد مواقعهم. وهناك بضع إشارات غامضة عن خرائط. وكتب للمرشدين على ظهر السفن، وكانت تجميعات من تجارب البحارة العظام. ولكن لم توجد خريطة عن بحر العرب قديماً، حتى جاء القرن الخامس عشر عندما ظهر كتاب استطاع كشف الغموض الذي كان يلف قيادة السفن العربية.

والكتاب الذي نعنيه بقلم أحد أهالي عُمان، هو أحمد ابن ماجد. وكان رئيس بحارة في صور ويعد واحداً من أشهر ملاحى عصره. ومن حسن الطالع أن كتاباته ترجمت إلى لغات أخرى ووضعت لها الحواشي والهوامش بقلم باحث إنكليزي يدعى جيرالد تيبس، وكنت قد اصطحبت معي نسخة من كتاب ابن ماجد، وأصبح الآن دليلى في اختبار الوسائل التي اتبعها العرب القدماء في الإبحار.



كان الدليل على درجة كبرى من الصعوبة في تنفيذه، ويزيد من صعوبته أنه كتب بالشعر. ويبدو أنه كان معجباً بالشعر. وكان الكتاب واحداً من السلسلة التي كتبها ابن ماجد ووضع فيها كل الأساليب التي كان يتبعها الملاحون العرب الأوّلون. وهو بالتأكيد عرض للنظرية الفلكية، كيف أن النجوم تتحرّك في السماء في أوقات مختلفة من السنة، وكيفية تعيين الأبراج المتعدّدة، والأمر الذي بعث لديّ البهجة والسرور تلك التفاصيل العملية، وكيف كان البحار العربي يحدّد مكانه في البحر، وكيف كان يحدّد طريقه.

كانت آلة ابن ماجد الوحيدة في مواجهة تلك الأمور لا تزيد عن لوحة خشبية طولها حوالي ثلاث بوصات بها ثقب في وسطها. وتتحرك في هذا الثقب قطعة من الخيط به عقدة. ويقوم الملاح بوضع تلك العقدة بين أسنانه ويمد الخيط بحيث يصبح مشدوداً جداً، وينظر بعين واحدة ويراعي أن يكون أحد طرف الأداة ملامساً للأفق. وبعد ذلك يحدّد ارتفاع النجم القطبي على الناحية الأخرى من الأداة، كان الأمر يبدو بسيطاً إلى حد بعيد.

وقد قطعت نموذجاً من الورق المقوى وثقبت فيه ثقباً في وسطها ووضعت قطعة من الخيط ذي العقدة في الثقب، ووقفت على ظهر السفينة لأجرب تعليمات ابن ماجد. وكان من بين نصائحه أن يغسل البحار عينيه بماء بارد قبل الرصد، وأن يتخذ وقفة ثابتة، ويحاول الابتعاد عن الرياح حتى لا تمتلئ عيناه بالماء.

وكان أنسب الأوقات للملاحظة كما يقول، عندما يكون

الجو صحوً والأفق واضحاً. وكان الليل الذي يضيئه القمر مناسباً جداً وبعد بضع لحظات من تغيير وضع الأداة وتحريكها تمكنت من قياس ارتفاع النجم القطبي، وسجلت وضع صحار في مذكرة وكررت التجربة في الليلة التالية وأدركت مدى التغيير الذي أصاب وضع النجم القطبي وبعد قراءة ما دوّنه ابن ماجد في كتابه وقارنت ما سجله مع جداول الإبحار الحديثة فوجدت العلاقة واضحة على الرغم من أن ابن ماجد لم يستخدم الدرجات والدقائق في مقياسه، بل كان يستخدم إصبعه في القياس. وفي الليلة الثالثة كان في استطاعتي رصد ارتفاع النجم القطبي بدقة تكفي لتحديد خط العرض الذي يحدّد مسار صحار بهذه القطعة من الورق المقوى وقطعة من الخيط ذات عقدة.

وبالرغم من أنني كنت مبتدئاً فقد كان باستطاعتي قيادة صحار إلى أي نقطة على طول ساحل الهند ونحن على بعد (٥٠٠) ميل. وكل ما كنت أريد معرفته هو مدى ارتفاع النجم القطبي بالقياس بالأصابع وأن أستدير شرقاً وأن أجعل النجم القطبي على نفس الارتفاع حتى أصل إلى الشاطئ.

وأصبح يطلق على هذا الأسلوب عبارة «الإبحار بخط العرض»، ولكن مما زاد من الإثارة ما قدّمه ابن ماجد من معرفته كيفية تحديد خطوط العرض باستخدام مجموعة كبيرة من النجوم في الليالي التي يختفي فيها النجم القطبي. وقد وضع قائمة بالنجوم بعد قياسها وأن تحل محل النجم القطبي. وكان بعض هذه النجوم يظهر بسهولة بينما البعض الآخر كان يقاس مزدوجاً

إذا كان متصلين ببعضهما وفي بعض الشهور القمرية. وهكذا فإنّ معلومات ابن ماجد عن أبراج النجوم وتحركاتها تدعو إلى ضرورة إدراجها في دوائر المعارف.

وشرح ابن ماجد كذلك كيفية إدراك ارتفاعات النجم القطبي المتعدّدة، وكيفية احتساب سرعة الرياح، والعلامات التي تبحث عنها عندما تقترب من الشاطئ بعد مسيرة طويلة في المحيط إلى غير ذلك من معلومات. ولكنه لم يعرف كيفية تحديد خطوط الطول بالنسبة للمكان بين الشرق والغرب. ولكن ذلك لم يكن أمراً هاماً. وفي رحلة إلى الصين حيث نجد معظم الشواطئ تمتد إلى الشمال وكانت معرفة الوضع بالنسبة لخطوط العرض كافية جداً.

وكان ابن ماجد يعرف كذلك ما يجب التنبّه إليه عندما يقترب من اليابسة، وحدّد كثيراً من الجبال والألسنة التي تمتد على طول الشواطئ. ووضع قائمة بأماكن الموانئ الهامة. لذا فليس هناك مجال للدهشة كثيراً من أن ابن ماجد يصبح «معلماً» وهذه أعلى الرتب التي يحصل عليها بحار.

وبيّن العرب كيف كانت الرتبة الدنيا للبحار تطلق على الشخص الذي يعرف خطوط الشواطئ ويستطيع الإبحار على امتدادها متجنباً الصخور القريبة من الشاطئ والأخطار التي يتعرّض لها.

أما المرتبة الثانية فتطلق على البحار الذي يعرف ما فيه الكفاية عن ممرات المياه المفتوحة بعيداً عن الشاطئ والسير

في طريق مستقيم ما بين مكان رحيله حتى يحط رحاله على اليابسة.

والمرتبة الثالثة الأرفع هي «المعلم» وهو الذي يستطيع الإبحار بسفينته تحت كل الأجواء ومختلف الظروف بعيداً عن اليابسة ما بين أي ميناء إلى أي ميناء آخر مستخدماً النجوم وحصيلته من الخبرة. وألا يفقد خط سيره مهما صادف من عواصف عنيفة أو أن يحمله التيار بعيداً عن خط سيره.

وكان أحمد بن ماجد «معلماً» وقيل إنه هو المرشد العربي الذي أرشد فاسكودي جاما إلى الطريق من أفريقيا إلى الهند. وعندما استدار فاسكودي جاما حول رأس الرجاء الصالح وأبحر شمالاً على طول شواطئ شرق أفريقيا فإنه استعان بأحمد بن ماجد لكي يقود السفن البرتغالية إلى كلكتا وساحل مالابار في الهند. إذ كان المعلمون العرب والهنود يستخدمون نفس الممرات المحيطية عدة قرون. وهكذا فإن ما احتسبه البرتغاليون كسفاً كان شيئاً روتينياً بالنسبة للمعلمين العرب.

وقد أحسنت استخدام اللوحة الورقة والخيط وتعرفت تحت اسم (كمال) (Kamal). ولكن هل يستطيع غيري من البحارة استخدامها؟ وقد حاول العديد منهم عبثاً قياس النجم القطبي. وقد أدركنا أن هذه الأداة البسيطة لا تصلح إلا لمن هم في مثل حجمي، وحصل البعض على قراءات مختلفة. وقد اعتمدت على كتابات ابن ماجد ووجدته قد وضعه حلاً لهذه المشكلة كذلك.

ولكن هل استخدم البحارة العرب الأوائل البوصلة

لإرشادهم؛ حقاً إنه في زمن ابن ماجد في القرن الخامس عشر كان استخدام البوصلة على نطاق واسع، ولكن المصادر الأولى لم تشر إلى ذلك. وللمرة الثانية كانت الإجابة هي الاعتماد على النجوم. وعندما استفسرت من صالح الذي كان رباناً لمركب صيد عربي أن يحدّد لي الأسماء العربية التي تطلق على البوصلة، كشفت إجابته أن معظم نقاط البوصلة مغايرة لما يستخدمه الأوروبيون إذ كانت تدل على أسماء النجوم. وكان من العادات القديمة أن يوجّه البحّارة العرب سفنهم في الاتجاه الذي تظهر فيه النجوم ليلاً. ففي أثناء فترة الليل كان البحّارة العُمانيون المهرة على صحار يوجّهون السفينة مسترشدين بالنجوم في السماء، أما في النهار فإنهم كانوا يوجّهون السفينة مسترشدين بالشمس على أن تكون الرياح الموسمية على نفس الزاوية لأشعة صحار.

ولكي أعرف مدى تقدّمنا كان عليّ أن أعرف مدى سرعة صحار في المياه، وقد عرضت ذلك الأمر على العلماء المصاحبين لنا. وقضى العلماء الثلاثة ساعة ممتعة مع حساباتهم ثم ساعات التوقيت (الميقاتية) واثنى عشر برتقالة.

وقاسوا أولاً المسافة الحقيقية لطول السفينة. وكان روبرت مور يجلس في الجزء المقوّس من السفينة، وقد ظهر بمظهر الأستاذ بعمامته التي استطاع لُقّها حول رأسه وصاح «الآن»، وقذف بقطعة من قشر البرتقال في الماء. ونظر جون هاروود في الساعة الميقاتية عندما ارتطمت القطعة بسطح الماء. وصاح أندرو عندما وجد قشرة البرتقال تعوم أمامه. وأوقف جون الساعة

الميقاتية وأخذ يحسب بالأرقام. وأخذت قشور البرتقال طريقها بجوار صحار. وما لبث جون بعد أن قرع على حاسبته وقال إنَّ سرعتنا هي (٤,٣٨٣٩) عقدة مع التنبّه إلى خطأ ضئيل. وقال روبرت: «ألا يوجد أحد يرغب في التهام برتقالة؟ إنني قد نزعت القشر عن كثير منها».

أنَّ الأصوات على ظهر سفينة شراعية عربية فريدة في تنوعها. والأصوات الصادرة عن صرير الخشب والحبال، وهو بمثابة الخلفية الدائمة في حياتنا يتخذ صفات خاصة. فهناك الصرير المرتفع الصادر عن حبال قشرة جوز الهند التي تسند السارية، وهو صوت يختلف تمام الاختلاف عن أصوات الحبال الأخرى.

ثم هناك الصوت الناعم المكتوم الصادر عن ذراع الدفة عند ما تصطدم به الأمواج المحيطة بالسفينة وما يحدث من أصوات عندما يعدل قائد الدفة وضعها. ويأتي بعد ذلك صوت احتكاك ناعم عندما تحتك الأشرعة بالصواري. وكانت عشرات من الأجزاء الخشبية يصدر عنها ما يقرب من الكلام مع بعضها البعض في كل جزء من أجزاء السفينة، بينما صحار تشق طريقها بين الأمواج.

وكانت الكتل الخشبية الضخمة تزحف إلى أعلى وإلى أسفل في جسم السفينة، بل إنني في قمرتي كنت أعرف اختلاف اتجاه الرياح من دون أن أصعد إلى ظهر صحار. كذلك كان الصفير الصادر عن المياه المحيطة بالسفينة توضح سرعتها.

وعلى امتداد الأيام القليلة الأولى فإنّ الصناديق والعلب الورقية والحبال والأكياس والقدر الصغيرة ذات المقابض وأجزاء من الملابس، كانت تنتشر في كل مكان على ظهر صحار إلى حد أنه بدأ من الاستحالة وجود مكان نستطيع الوقوف فيه. وإنّ السفن العربية مشهورة بالاختلاط والتشوش الكامل على ظهرها، ولكن يبدو أن صحار ضربت الرقم القياسي في ذلك الأمر.

وكانت المناشف تضرب بعنف قبل أن تجف وهي معلقة. وأخذت خيوط أدوات صيد السمك تلتف حول أقدامنا. وكانت شبك الفواكه تتأرجح فوق الأبواب الموصلة إلى الحجرات. وتدرجياً بدأت الفوضى تنحسر عندما التهمنا الفواكه الطازجة.

وقد خصص لكل بحار صندوقان يحتفظ فيهما بمتاعه وحاجياته الشخصية؟ ونظمنا وضع الصناديق تحت أسرة النوم المترابطة على امتداد جسم السفينة. ولكي نحفظ بالبرودة داخل السفينة بقدر المستطاع لم يكن هناك حواجز فاصلة بل كانت هناك دعامة طويلة تمتد على طول السفينة بين المخزون في المقدمة حتى الحائط من قماش القلوع مروراً بغرفة القبطان في مؤخرة السفينة، ويعيش البحارة في الجزء القريب من الدعامة ومعهم العُمانيون والعلماء. وباعتباري القبطان المسؤول كنت لحسن الحظ أعيش في غرفة بمفردي.

وحول الجزء الأسفل من السارية الكبرى الممتد إلى أسفل مخترقاً ظهر السفينة العلوي كانت هناك خزائن الأطعمة المثلجة

المعلّبة. وفي الجزء الأوسط يوجد صندوقان كبيران، خصص أحدهما للأجهزة العلمية والآخر لحفظ آلات التصوير. وفي نفس الوقت كنا نستخدم هذين الصندوقين كمكاتب. وعلى مسافة وبالقرب من مؤخرة السفينة كان المخزن الرئيسي للأطعمة، أجولة وبراميل. ثم منضدة للمذايع، وبعدها قمرتي وبها سريران إضافيان وبضع ألواح خشبية تشكّل مكتباً، وصندوق عُماني مقوّس بشكل رقيق يستخدم كمقعد. وعندما كنت أجلس فوق الصندوق وألقي نظرة أرى قدمي البحار المختص بالدفة وهو واقف في طرف السفينة فوق رأسي مباشرة.

وكانت ملابسنا تتلائم مع الأحوال المناخية، وكان العُمانيون في الليل يخلعون الدشداشة ويتخففون بقمصان خفيفة وأوزرة. وسرعان ما قلّدناهم وارتنينا الأوزرة واخلعنا أحذيتنا إذ كان الحفاء عملياً وأكثر ملاءمة وراحة.

كان يومنا يبدأ من الفجر عندما يصلّي العُمانيون صلاة الفجر، ويولي ذلك تناول الإفطار ومعه الخبز والفظائر.

وقد قسّمنا البحارة إلى ثلاث دوريات: عمل لمدة أربع ساعات يتلوها راحة لمدة ثماني ساعات. ولذلك كان هناك وقت فراغ طويل وكان العمل اليومي روتينياً بسيطاً: فحص الأشرعة وتثبيتها في أفضل زاوية، وفحص الدفة، وملء البراميل على ظهر السفينة بالماء، على أن تكون الأشرعة مشدودة بإحكام.

وفي كل صباح نجد كمية من المياه صفراء اللون آسنة كريهة الرائحة بارتفاع حوالي قدم. وكنا نتخلّص من الماء



بالمضخة حيث كان يترك أثراً قذراً خلفه. ولم يكن يوجد إلى جانب ذلك عمل آخر في معظم الأوقات.

وكانت المجموعة غير العاملة تقضي وقتها في القراءة أو كتابة خطابات نرسلها في بريد المنطقة التالية للتوقف، أو النوم نوماً خفيفاً في الشمس. وكان الظهر الأمامي هو المكان المفضل إذ كانت السارية الرئيسية بشراعها تدفع الهواء كنسيم لطيف بارد، وفي أوقات ارتفاع الشمس كان ذلك الشراع يمنحنا مساحة لا بأس بها من الظل.

وقد بدأ كل بحار يتخذ لنفسه خصائص فردية، كان عبدالله بذراعيه الهائلتين ومشيته السريعة وكأنه يتدحرج. أثبت أنه خير من يقود دفة السفينة، إذ كان صاحب براعة وموهبة في توجيه صحار. وكان يجلس بشكل غير مريح في مهب الرياح ويقبض على ذراع الدفة بقبضة يده الضخمة القوية وتبدو عليه مظاهر الراحة. وكثيراً ما كان يجذب الدفة قليلاً أو أن يعدل من وضعها من دون أن ينظر إلى الدفة ذاتها. وكانت السفينة تطيعه وهي تشق طريقها في هدوء وببساطة تاركة خلفها أثراً مستقيماً. ولم يكن هناك شخص آخر يستطيع منافسة عبدالله في توجيه دفة المركب إذ كان البحارة الآخرون أقل منه براعة في توجيه الدفة.

وأثبت عبدالله أنه أفضل متسلق بين البحارة، وكان جسمة ملائماً لذلك. وبالرغم من أنه كان في أول الأمر لا يحتمل التسلق، وكانت حبال الأشرعة تبعث لديه الدوار، إلا أنه كان يمتلك من الجرأة ما يدفعه إلى التسلق عالياً بين الأشرعة

والصواري إذا ما طلب منه ذلك. وكان يقبض على الحبل الرئيسي الضخم ويرتفع إلى أعلى قبضة وراء أخرى.

وفي البداية كنت أعطيه أداة إنقاذ خوفاً من سقوطه فيصاب بالعجز إن لم يورده مورد الهلاك. ولكن في خلال عشرة أيام تولدت لديه الثقة في الصعود إلى قمة السارية قبل أن يفكر في ارتداء عدة الإنقاذ، ويتطلع نحوي من أعلى بوجهه الأسمر وعلى رأسه عمامته البرتقالية الزاهية.

وكانت الليالي لطيفة جداً فوق صحار. وأحياناً كنا نشاهد بداية ظهور القمر بلونه الأحمر القاني وهو يرتفع رويداً رويداً من خلال طبقات الغبار وكلما اضمحل الضوء كانت الألوان تتخذ اللونين الأبيض والأسود، وقد اتخذت الصواري والأسرعة وضعها الصحيح وهي ترتفع نحو السماء، بينما كان شعار السلطنة القرمزي اللون فوق الأشرعة يتحول إلى اللون الأحمر القاني في ضوء القمر، وتتخذ ثنيات الأشرعة أشكالاً جميلة وتداخلات معقدة. ويبدو قائد الدفة كالصورة الظلية، بينما بقية البحارة ينامون فوق ظهر السفينة هرباً من الغاز الذي يصيب حناجرهم بالألم إذا ما قضوا الليل بأكمله في الجزء الأسفل من السفينة، وكانوا يبدو كالأشباح فوق ظهر صحار.

وكثيراً ما كان يبدو في البحر وميض فوسفوري والسفينة تترك خلفها خطاً مضيئاً لامعاً. وفي هذا الوقت فإنك إذا نظرت إلى الماء شاهدت العديد من الومضات السريعة كأنها البرق الذي يضيء تحت سطح الماء حيث تدور الأسماك في الممر الذي

سارت فيه صحار، أو إذا ملأت دلواً بالماء لكي تأخذ حماماً، فإنك ستدهش من انزلاق الماء فوق الجلد كالغدير الطيفي تاركة وراءها بقعاً من الضوء وتستقر بعض الكائنات المتلاثلة على الجسم حيث تبدو كالثور الشيطانية.

ويبدأ اليوم عند الفجر بالصوت الصادر من الطاهي وهو يعدّ العجين لصنع فطائر لإفطار البحارة، وكان هذا هو الصنف الوحيد السائغ الذي يجيد طهيه، أما بقية الأصناف التي يطهوها فكانت فاشلة تماماً. وهذا الخطأ يلحق بي أنا شخصياً. ذلك أن الطاهي ظهر على الشاطئ في اليوم الأخير قبل بدء الرحلة من مسقط. شخص لا ندري عن ماضيه شيئاً ولا يبدو عليه ما بلغه من عمر.

وبعد برهة من التفكير وجدت أن ابتسامة الطاهي الباهتة وعينه الذابلتين، كان كل ذلك يمنحه صورة شخص حي بعد زوال ما كان حوله من أشياء. هو شخص يحاول شق طريقه بحذر يراقب وينتظر المستقبل معتمداً على غريزة حب البقاء، ولا يقدم على أي خطوة بخطوات متسعة. كان جندياً سابقاً خدم ثلاثين عاماً من دون أن تكون لديه رغبة في التقدّم واتخاذ مكانة أعلى والظهور على مسرح الحياة، وعلى العكس من ذلك كان يبحث عن أي طريقة توصله للحصول على أقصى راحة ممكنة.

«كان يقول: إنه يستطيع الطهي، وهو خبير في الطهي».

وكنا في حاجة ماسّة إلى طاهي يستطيع أن يطهي الطعام لعشرين رجلاً على موقد بالفحم على ظهر السفينة. وكان شنيبه هو

الشخص الوحيد الذي تطوَّع لأداء هذه المهمة. وكنت أفكر من قبل أن يقوم بهذه المهمة البحارة العشرون كل فرد منهم يتولاها يوماً إذا لم نعرثر على طاهي.

وكان الطعام الذي قدّمه شنييه مقبولاً، كان كاري من الخضروات والأرز لا مذاق له. ووافقت على أن يعمل معنا. وقد فكّرت في أنه شخص جديد على السفينة وليست لديه خبرة فيما يتعلّق بموقد الفحم وأنه قد تنقصه الأواني التي اعتاد استخدامها، والأكثر من ذلك أنه لم يختار الأصناف بنفسه. كان عليّ أن أكون أميناً مع نفسي، فالسفينة في حاجة إلى طاهٍ بسرعة، ونحن الآن على وشك الإقلاع بعد يوم واحد، لذلك فإنني أخذت شنييه بالموافقة على أن يعمل معنا وأن عليه أن يذهب إلى السوق لشراء ما يحتاجه من أدوات وتوابل وأن يحضر في صباح اليوم التالي. وقد ظهر شنييه قبل الإقلاع بساعة واحدة. وفي تلك الليلة لم تكن هناك حاجة إلى طعام مطهي إذ كنا لا نزال نرتّب ونجهّز المعدات، وكان ظهر السفينة في حالة من الفوضى، وكان عشاؤنا من التفاح والخبز. وفي اليوم التالي قدّم شنييه ما استطاع طهيه، وكان نفس الصنف من الكاري غير المستساغ الذي قدّمه في اليوم السابق. وفي المساء تناولنا بقية نفس الصنف من الكاري غير المستساغ.

وأخذ العلماء ينفّذون برامجهم وأبحاثهم. وقد جمع أندرو كل يوم نماذج من العوالق؛ وهي الكائنات الحيوانية والنباتية الصغيرة المعلقة في الماء، وأستخدم في ذلك شبكة على جانب

صحار، ثم يضع ما يحصل عليه في زجاجات. وفي خلال أربع وعشرين ساعة كان يدلي بمطرقة مرتين لجميع الزيت في الماء وتقفز المطرقة على جانب السفينة وتزيل الزبد من الماء وتلتقط الزيت العائم وأي مادة ملونة.

ولحسن الطالع يبدو أن صحار بالرغم من أنها كانت تعبر منطقة تستخدمها ناقلات البترول، فإنّ التلوث كان ضئيلاً. وكان أندرو يقضي ساعة كل صباح ليصيد الكائنات البحرية الصغيرة من سطح المحيط فكان يجمع سرطان البحر والحشرات التي تعيش في المنطقة والكائنات الأخرى التي تطفو بجوار صحار في هدوء. وكان أندرو يجلس فوق حافة السفينة ويده شبكة لصيد الأسماك مرتدياً ملابس السباحة وقبعة من القش ويبدو أشبه بطفل من العهد الإدواردي يتعلّم كيف يصيد الجنبري على شاطئ البحر.

وكان رفيقه روبرت مور منشغلاً في دراسة تركيز الآثار المعدنية في مياه البحر. وكانت هذه الآثار المعدنية حيوية جداً للحياة في المحيط. وكانت صحار نموذجاً طيباً لهذه الدراسة، إذ إن جسم السفينة كان مصنوعاً من الخشب والجمال لذا فإنها لا تمد البحر بأقل قدر من المعادن كما هو الحال مع غيرها من السفن المصنوعة من الصلب ومثبتة بالمسامير. كان ذلك يعني أن النماذج التي حصل عليها روبرت من مياه البحر بجوار صحار كانت أقل تلوثاً من غيرها من السفن الأخرى مهما كان طرازها. وكان روبرت يقضي الساعات الطوال داخل السفينة منكباً

على صندوقه الساحر بأدواته وآلاته العلمية، ويبدو كأنه عرّاف حديث يستدعي الأرواح، وقد وضع على رأسه عمامة، ويتناول أنابيب اختبار مليئة بمياه البحر لحملها إلى الجامعة عند عودته.

أما العالم الثالث جون هاروود فكان يقضي معظم وقته في الطرف النهائي من السفينة ويتدلّى بالقرب من ساري السفينة في كرسي مرتفع بواسطة حبل رفع العلم، ومعه مذكرة ونظارة مكبرة، يرقب الثدييات البحرية، الحيتان، الدرافيل وغيرها. كذلك كان يحتفظ بسجل بكافة أنواع الطيور التي نشاهدها. ولكن الحيتان حتى الصغيرة منها كانت قليلة العدد وتبعد عن بعضها البعض بمسافات طويلة. وكان جون يلاحظ، وهو مكتئب، أن أهم الأشياء التي تعلّمها أنه عند ظهور الحيتان المرقطة كان بحارة صحار المتمرسين أكثر خبرة من العلماء.

وكان ترون دور ومحمد على وجه الخصوص، وهما على ظهر السفينة بإمكانهما رؤية الحوت بدرجة أسرع من جون وهو في هذا الارتفاع. وتحوّل الأمر إلى دعاية عندما ينادي البحارة لجون أن يستيقظ ويسألونه إذا كان قد شاهد ذلك الحوت. وينظر جون إلى أسفل بارتباك ويصوّب منظاره المكبر في كل اتجاه حتى يحصل على الاتجاه الصحيح.

وكان جون بارعاً في التعرف على الطيور، وأضاف إلى متعتنا الكثير بينما هو يتعرّف عليها، بينما كانت تحوم حول السفينة. وكانت معظم الطيور مألوفة. فمنها الأطيش آكل

السّمك، وجلم الماء وهو طائر بحري طويل الجناحين، والطيور الاستوائية ذات الأجنحة الرفيعة الطويلة.

ولكن كان هناك كذلك بعض الطيور المثيرة للدهشة. فقد رأى زوجاً من طائر الكركر يشبه النورس، ولم يكن هذا موطنها. كذلك كان هناك صقر الليل، وهو طائر بري ولكن يبدو أنه كان سعيداً بطيرانه فوق الماء ولم يَقم بأي مجهود للعودة إلى البر وكان يدور حول السفينة ساعات طوالاً.

وقد استخدم العرب كغيرهم من البحارة، الطيور كعلامات إرشادية في البحر ويتبعون مساراتها ويعرفون بواسطتها مدى اقترابهم من اليابسة عندما تظهر طيور أخرى. وفي إعجاب يدركون أن طائر النور الصغير الهش الشديد الرقة يعيش في جو معتدل بل ويحيا طوال عمره فوق البحار ويفقس فوق زبد البحر.

وفي يوم ٢٩ نوفمبر اصطادت شباكنا أول سمكة من نوع البنيت وأخرى تشبه السالمون. وكانت السمكتان أقل من أن تطعما البحارة العشرين الذين يشعرون بالجوع باستمرار، لذا فقد علّقناهما لتجفيفهما واستعمالهما كطعم لصيد سمك القرش. وبالفعل كانت سمكة قرش طولها (٦) أقدام تسبح بجوار السفينة يوماً وكانت كالشبح الأسود الشرير في انتظار فئات الطعام.

وكان تقدّم صحار طيباً، ولكنه لم يكن باعثاً على الإعجاب كنا نتقدّم يوماً ما بين (٧٠ إلى ٨٠) ميلاً معتمدين على الرياح. وعندما كانت الرياح خلفنا كانت السفينة تتقدم بشكل سيئ متمائلة إلى الأمام وإلى الخلف والأشعة تثن بشدة مع

الصواري، والخشب يقع وحبال الصواري تتدلى ثم تشتد مع حركة الأشرعة. أما إذا كانت الرياح تهب إلى الأمام فإن السفينة تشق طريقها إلى الأمام ببسالة ولكن تقطع الحبال كان يعوقها. وكانت الأشرعة سيئة المنظر وتشبه أجولة الدقيق، صنعت في الهند وقام بصناعتها قروي ما زال يعمل في صناعة أشرعة للمراكب الهندية الصغيرة. وتعلّمت درساً آخر مفاده أنه إذا كان المطلوب عمل سفينة من طراز العصور الوسطى لا بد من التنبّه إلى كل صغيرة وكبيرة شخصياً سواء اختيار الأخشاب اللازمة أو عدد الغرز المطلوبة في البوصة من الأشرعة، ذلك أن صانع الأشرعة كان متعجلاً في عمله، وقد حاولنا قبل الإقلاع من مسقط أن نحاول تحسين حال الأشرعة وقد تبين لنا ونحن في عرض البحر أن الصانع كان يستخدم قماش أشرعة رديء النوع.

وكانت الأشرعة مصنوعة يدوياً لكي تتحمّل، فإنّ أول اندفاع من الرياح يمدّد الأشرعة فتنتفخ بشكل سيئ. وعند نقطة التوقف التالية تنبّهت إلى ضرورة الحصول على أشرعة أخرى، وإلا فلن تستطيع صحرار بلوغ هدفها إلى الصين قبل فصل الرياح الاستوائية (التايفون) في بحر الصين الجنوبي والذي يجعل الإبحار منطوياً على المخاطرة.

وكان قلقي التالي يتجه نحو الدفة التي كانت تتأرجح من دون إحكام إلى الأمام وإلى الخلف وتهدّد بالانهيار التام. وكانت الحبال التي تربطها لكي تستمر قائمة قد تمدّدت. وأصبح حبلان منها تحت سطح الماء وصارا غير صالحين بتاتاً - وأصبحت



أطرافهما تتماوج كالطحلب البحري. ولم يكن أمامنا ما نعمله سوى إصلاح الأشرعة مؤقتاً وبقدر المستطاع.

وفي اليوم التالي تدلّى محمد وتروندور في مؤخرة السفينة وثبّتا رباطاً آخر فوق سطح الماء. وقد رأيت أن ترك الأربطة تحت الماء كما هي خوفاً من أن تقطع الدفة يد أي شخص يقدم على تغييرها إلى جانب أن سمكة القرش كانت لا تزال تسبح إلى جوارنا تتشمّم ما حول صحار في جوع.



## الفصل السادس

### جزر جبال جوز الهند

في يوم ٤ ديسمبر صادفتنا أول عاصفة كانت أشبه بالإنذار لما سيأتي من بعد، فقد حدث منخفض استوائي في خليج البنغال اكتسح شبه جزيرة الهند قادماً نحونا. وقد جهّزنا السفينة لاحتمال مواجهة العاصفة، ورفعنا الركاب من ظهر السفينة وأسرعنا لإنهاء حياكة أغطية الفتحات الموصلة إلى غرف صحار. وكانت الفتحة الرئيسية يبلغ طولها (١٢) قدماً وعرضها (٦) أقدام، وكانت تغطي عادة بحاجز مشبك من قضبان حديدية يسمح للهواء النقي بالدخول إلى العنبر ذي الرائحة الكريهة. ولم أكن ميّالاً لتغطية الفتحة والاحتفاظ بالغاز في جوف السفينة. ولكن ماذا نعمل في هذا الجو العاصف المضطرب؟ لم يكن هناك خيار، ولكن العاصفة تلاشت قبل أن تصل إلينا، ولاحظت فرحة البحارة عندما اعتقدوا أن هناك مهمة سيقومون بها.

وكان واضحاً في الحقيقة كيف أن الأوروبيين على ظهر السفينة كانوا يجدون صعوبة في أقلمة أنفسهم على قضاء مثل هذا الوقت الطويل من دون تأدية أي عمل إلى جانب الظروف الصعبة

وطعام شنيه المرعب، والظروف المحيطة بهم. وقد كانوا أفراداً صغار السن، أقوىاء صالحين للعمل، ذوي نشاط ولكن السفينة بوضعها كانت تقيدهم.

أما العُمانيون فكانوا على العكس أقل اضطراباً، وكانت متطلباتهم قليلة بسيطة، وكانت لديهم القدرة على قضاء وقت طويل من دون عمل. وكان سطح السفينة العلوي يبدو مزركشاً بالبحارة العُمانيين وهم مستلقون أو غارقون في النوم على الألواح الخشبية وعماماتهم غير ملفوفة وقد استقرت على وجوههم لتعطيمهم قدرأً من الظل. ولكن الانطباع عن تكاسلهم كان أمراً ظاهرياً، إذ إنه عندما تدعو الضرورة إلى أي عمل كانوا يقبلون عليه في حماس. وكانوا يفضلون العمل كفريق، ويغنون وهم يقومون بالعمل، عند جذب الأشرعة أو عمل غطاء لفتحة.

وكان أحدهم، وهو في الغالب عيد أو عبد الله، يبدأ أغنية العمل فيردد الآخرون القرار، ثم يستمر الحادي البادئ يقود النشيد. وهكذا يستمرون في عملهم مع الأغاني. وقد يتجمع الفريق بجوار الحبل الذي يرفع العلم ويخفضه، ويقف عيد في مكان يراه منه الجميع ويبدأ في تنعيم اللحن الأول ويردد الآخرون، وهكذا يستمر الغناء حتى يستقيم ويندمج الجميع في الأغنية.

وبعد قليل يضرب عيد ظهر السفينة بقدمه العارية ويصفق بيديه بشدة، وسرعان ما ينفجر الفريق في التصفيق والحركة، بينما ترتفع الصواري عالياً. وكانت وسيلة فعالة وجذابة تحفز

على العمل إلى حد أن الأوروبيين انضموا إليهم بعد أسبوعين. وقد لاحظت بسرور بوادر التحام البحارة جميعاً في كيان واحد.

وعمل ترتيب السفينة وتنظيمها على رفع المعنويات كذلك كانت الأخبار التي وصلنا من مذياع توم الهاوي وأن زوجة مسلم في عُمان قد أنجبت له ابنة. وفي تلك الليلة كان ظهر السفينة يدوي بالأغاني العُمانية المبهجة المرتجلة احتفاء بالمولودة.

وإذ أصبحنا في منتصف المسافة إلى شاطئ الهند وقد قطعنا (٦٠٠) ميلاً من الطريق، فقد قمنا بالتدريب على عمليات الإنقاذ. وكان الخطر من سفينة كبيرة مثل صحار الضخمة أنه إذا حذق وسقط أي فرد منها في الماء سوف ينقضي بعض الوقت حتى نستطيع إنقاذه. ومن دون وجود موتور نستطيع به تغيير الاتجاه، كان الإجراء هو نفخ طوف مطاطي وإنزاله وكأنه زورق إنقاذ وقذفه في الماء ليتعلق به الفرد حتى يمكن إنقاذه.

وفي حالة وجود رياح شديدة أو اضطراب في مياه البحر، فإن صحار كانت تسبق الطوف بحوالي ميل. لذا كان هناك جبل إنقاذ يتدلى من خلف السفينة باستمرار مع أنشطة في نهايته، حتى إذا تصادف ووقع شخص في الماء كانت لديه الفرصة للتعلق بالأنشطة. ولكن في حالة فشله في التعلق فإن حياته تتوقف على مدى السرعة التي يجهّز بها الطوف وقذفه والتعلق له وجذبه.

كان التدريب على تلك العملية للإنقاذ واقعياً وهاذاً فقد قسّمت البحارة إلى قسمين متنافسين لمعرفة أيهما أسبق في استرداد صندوق من الورق المقوّى قذف به في الماء بينما كانت

صحار تشق طريقها. وقام الفريق الأول بالمهمة على نحو واف. فقد قذف بالصندوق في الماء مع صرخة «رجل فوق»، ثم سحب الفريق الطوف المطاطي ونفخه من أسطوانة من الهواء المضغوط كان من بين المعدات الخاصة بالغوص، وأنزلوا الطوف في الماء مع تشغيله. وسرعان ما كان الطوف على بعد نصف ميل من السفينة وغاب عن الأنظار بين الأمواج وصرخ البحارة على القارب لأنه من حسن الحظ تم عثورهم عليه.

ولكن جهود الفريق الثاني كنت في حاجة إلى إسعاف حقيقي، ففي سرعتهم فشلوا في وضع ألواح الأرضية في موضعها الصحيح وعندما ولّى الطوف انقلب وانفصلت الألواح وذهبت بعيداً.

وكانت الألواح تقوم بعملية تقوية الطوف ومن دونها لا يستطيع الطوف القيام بالمهمة كما ينبغي وفقدتها يعني أن الطوف لا قيمة له.

واندفع محمد وبيتر إلى الطوف واستخدما البديل إلى ما خلف السفينة نحو الألواح. وكنت قد أخذت للتدريب يوماً عاصفاً متقلب المناخ تكثر فيه الرياح. وأخذ البحارة يراقبون بدقة ما يمكن عمله للتغلب على مخاطر السقوط من السفينة إلى البحر.

وكانت صحار تسير بسرعة. واستغرقت عودة الطوف بعض الوقت. وقد تصوّرنا ماذا يحدث عندما يسقط أحد البحارة ليلاً أو في يوم عاصف، فإنّ البحارة في مثل هذه الحالات كانت ضعيفة جداً.

وجذب جون هاروود أنظارنا إلى حقيقة مسلية فقال: إنه «لاحظ أمراً شديداً الغرابة، إذ بينما كان محمد وبيتر يقومان بعملهما فوق الطوف ظهرت سمكتان من أسماك القرش أسفل الطوف المطاطي وإلى جانبه. وقد بقيت السمكتان طوال الفترة التي قضاها محمد وبيتر فوقه. ويبدو أن السمكتين أدركتا الموقف الحرج، وكان طول إحداهما حوالي ثلاثة أمتار».

وكانت هناك فصول مضحكة تبعث فينا بعض البهجة. وكان أندرو قد نجح في جمع عشرات من الحيوانات البحرية القشرية لدراستها. وكانت قد التصقت بحبل النجاة خلف صحار وتركت الطورييد المخصص لجمعها. وشعر أندرو بالسعادة ذلك أن الحيوانات الصغيرة لا تلتصق بالسفن وهي في الميناء، كما تدعي إحدى النظريات، ولكنها تسبح في مياه المحيط وتلتصق بالسفن في عرض البحر. وبدأ في دراسة العينات كل يوم بدقة. ويسجل مقاييسها مستخدماً المسمك (لقياس السمك) لتقدير مدى سرعة نموها.

وفي أحد الأيام جذب أندرو حبل النجاة وصرخ «الخنزير، الخنزير» ونظرنا حولنا لنرى ما حدث. كان أندرو قابضاً على الحبل والمياه تتساقط منه قطرات وهو يضرب الحبل بقطعة خشبية، وشاهدنا سرطان البحر يسقط من الحبل ويسرع طالباً النجاة. وصاح أندرو وهو في غاية الغيظ. لقد التهم نصف العينات. هذا السرطان البشع. إنني سأقضي عليه.

وحدث هرج ومرج صاحب على ظهر السفينة والسرطان

يحاول النجاة من ضربات البحارة الذين تعقبوه بقطع الخشب وقراب السكاكين وأدوات الطهي وأي شيء يقع تحت أيديهم، وأخيراً حوصر السرطان في أحد الأركان.

وصرخ أندرو هكذا وقعت. ولعقابك فإنني سأضعك تحت الاختبار العملي. ثم وضع السرطان في زجاجة بها مادة الفورمالين. ولم يكن السرطان الذي يعيش في دعة بأحد الألواح من خارج السفينة ويتغذى على حيوانات أندرو هو مصدر القلق، بل كان هناك أيضاً أشياء مؤذية ومزعجة فوق صحار، إذ إن الفجوات في أسفل السفينة كان مقاماً مثالياً للعديد من المخلوقات من بينها عائلة من الجدجد (صرصار الليل) كانت تضايق تيري المختص بالتسجيل الصوتي.

وقال تيري: «لا يمكن لأي شخص وهو يستمع إلى ما سجلناه أن يقتنع بأن هذه التسجيلات كانت في البحر وصوت الجدجد واضح وهو يعيش على الأرض وليس في البحر». ووضع تيري خطة للهجوم ليلاً واستمر يقظاً طوال الليل وهو يحاول القضاء على الجدجاد، ولكنها كانت أسرع نمواً ولم ينجح تيري في إبادتها واستمرت الجدجاد تملأ الفضاء بأصواتها المتعارضة.

وفي نهاية الأسبوع الأول من ديسمبر لاحظنا بعض الإشارات بقرب الأرض. واستخدم العلماء شبكة ضخمة، وسرعان ما اصطاد العُمانيون اثنا عشر سمكة من صنف التونة وهذد خميس الشرطي الطاهي شنيه بعدم الاقتراب منها.



وبعد نصف ساعة كانت الأسماك تشوى فوق موقد الفحم، واختار خميس أضخم الأسماك وشواها بدقة وقطع أفضل أجزائها وقدمها إليّ على طبق قائلاً: «أنت القبطان يجب أن تكون أول من يأكل السمك ولن يأكل أي شخص آخر حتى تنتهي أنت من طعامك».

وكان ازدياد وجود الكائنات العالقة وقطعان الأسماك دليلاً على أن صحار قد عبرت الأجزاء العميقة من بحر العرب وأنها الآن تمر فوق سلسلة صخور باساس دي بدرو التي تبعد حوالي (٢٥٠) ميلاً عن شاطئ الهند الجنوبي. وكان علينا أن نسير بحذر بالغ حيث إن صحار تبخر الآن في مياه خطيرة. وإذا كانت حساباتي صحيحة فإن سلسلة من الجزر الصخرية المرجانية، وهي جزر لكاديف التي تمتد على طول طريقنا وهذه الجزر الصغيرة الحجم وكثير منها لا يزيد طوله عن ميل واحد لا تكاد بالكاد تبرز فوق سطح الماء. وكانت أشجار نخيل جوز الهند تبدو أعلى ما في هذه الجزر. وتحرس الجزر من ناحية الشرق. وهي الجهة التي تقترب منها السفينة صحار - بواسطة سلسلة من شعاب المرجان تستطيع شطرقاع السفينة شطرين. وليس هناك أي إشارة تدل على أماكن وجود هذه السلاسل التي قد تهلكتنا إذا سرنا بينها ليلاً.

وقمت بفحص موقع صحار وأعدت الفحص، وفي ليلة ٩ ديسمبر لاحظنا طيفاً يلوح على نحو غير واضح، إنه الفئار الذي يحدّد الطرف الشمالي من جزر لكاديف. وطلبت تغيير طريق

السير ست درجات إلى الغرب، وأن نخفض من سرعة صحار، وهكذا بدت السفينة وكأنها تزحف في الليل البهيم.

وعندما بدأ الضوء يغمر الأفق عند الفجر وانقشع ظلال الليل شاهدنا اليابسة. وعلى امتداد الدقل (وهو العمود الضخم المنبثق من مقدمة السفينة) مباشرة ظهر بالكاد الأفق بلون أخضر زيتوني لا يكاد يدرك بالعين المجردة. شيء ضبابي غير واضح مختلف عن لون البحر الذي كنا نراه طوال الأسابيع القليلة المنصرمة. إنها كانت جزيرة شتلات الصغيرة، وهي أقصى جزيرة في شمال مجموعة لكاديف وأول سلسلة من الصخور. وكانت ترشد البحارة العرب الأوائل إلى الطريق نحو الصين. وكانت مادة خام لقصص السندباد البحري.

وكتب الجغرافي الغربي الإدريسي في القرن ١٢ يقول: «إلى هذه الجزر ترد سفن العُمانيين وتتجمع للحصول على جوز الهند ويقطعون الأشجار لصناعة سفنهم، ويمكنون في الجزر حتى ينتهي بناء سفنهم ثم يعودون إلى بلادهم».

وبالرغم من أن جزر لكاديف إنما تبدو كالبقع الصغيرة في بحر العرب عند المرور بها، فهي تقع مباشرة على طريق السفن المبحرة من جنوب شبه جزيرة العرب إلى الشاطئ الغربي من الهند. وكانت حدائق الجزيرة المكتظة بنخيل جوز الهند مصدراً ممتازاً للحصول على خبال للمراكب العربية. وفي الحقيقة فإن أجزاء صحار ذاتها ترتبط ببعضها البعض بهذه الخبال. والذين

قاموا بربط أجزاء السفينة هم من جزر لكاديف وكذلك أفراد الأجاتي الذين ربطوا أجزاء السفينة.

وإن الارتباط التاريخي العربي يبدو الآن في صورة أن (٩٠٪) من الأهالي مسلمون، ويقولون إن الإسلام وصل إليهم منذ عهد النبي محمد (ﷺ) على يد أحد الأولياء المسلمين التي تحطمت مراكبه على صخور جزر لكاديف.

وتتبع جزر لكاديف الهند حالياً من النواحي السياسية، وعندما كان الإنجليز يحتلون الهند أعلن أن هذه الجزر منطقة حماية، وأن ينظر إلى أهلها باعتبار أن حضارتهم تتطلب فرض حماية عليها من أي ضرر أجنبي، وتبعاً لكل الظروف فإن حضارة أهالي لكاديف كانت في حاجة ماسة إلى مثل هذه الحماية.

وكان الأهالي يعيشون في مجتمع يموج بالأناشيد والقصائد التي توحى بجو من الرضا والطمأنينة، واعتبرت كل جزيرة مجتمعاً قائماً بذاته يحكمها مجلس من الأهالي يجتمع لتصريف شؤون الجزيرة. وليس للمجلس قوة سوى أنه يمثل الرأي العام. ويطيع الأهالي المجلس لا لشيء سوى أنه يمثل الشعب. ولا تعرف هذه الجزر الجرائم الكبرى، ولم تسجل السجلات جريمة قتل واحدة بل ولا جريمة اغتصاب واحدة. وكان الخروج على القوانين يتمثل في سرقة بعض ثمار جوز الهند، وكان ذلك نادراً ما يحدث. وإذا لم يقيم المتهم بإعادة ما أخذه يصدر الأمر بإيقافه في أحد الأركان ووجهه تجاه الحائط وكأنه طفل شقي. وفي مثل هذه المجتمعات كان مجرد النبذ يعد عقاباً كافياً.

أما الجريمة الثانية فهي عدم المشاركة في مطاردة الفئران إذ كانت تنظم حملات للقضاء على فئران الأشجار وكانت تتلف وتخرب محصول جوز الهند. وكان الصبية يتسلقون نخيل جوز الهند ويهزّون الأغصان حتى تسقط الفئران بينما الجموع تقف على استعداد لقتلها بالعصى. وكان التقاعس عن الاشتراك في صيد الفئران يواجه بالعبوس والتهجم، ويرسل المجلس إنذاراً لمن لم يحضر، ولكنه يعطي فرصة أخرى فإذا استطاع الحصول على خمسة فئران في خلال الأيام القليلة التالية يفرج عنه ويعفى من الجلوس في الركن.

وكان إنتاج هذه الجزيرة ينحصر في جوز الهند والسمك فقط، وكانوا يستوردون الأرز من الهند.

وكان المجتمع ينقسم إلى أربع مراتب تبعاً للعمل الذي يقوم به الأفراد: فهناك أصحاب الأرض، وصانعو القوارب، وصيادو الأسماك، ومتسلقو أشجار جوز الهند.

وتبعد جزر لكاديف عن الهند بحوالي (٢٠٠) ميل من المياه لذا فهي تنزل جغرافياً وسياسياً ولم يصيبها أي تغيير لعدة قرون. وبعد استقلال الهند فإنّ الحكومة الهندية احتفظت بالوضع كما هو، وأعلنت أن الجزر إقليم موحد، وأن تكون الإدارة مباشرة من نيودلهي. وباستثناء جزيرة أو اثنتين فإنّ الجزر كانت محرّمة على الأجانب.

وبينما كانت صحار تزحف ببطء كنا نحدّق البصر في

الأراضي الخضراء في جزيرة شتلات، وبدا المنظر كأننا نسبح في الأحلام. كانت الجزيرة تعطي انطباعاً بأنها جنة استوائية، كانت هناك شريحة من الرمال البيضاء اللامعة ثم شاطئ يتدرج في الارتفاع حتى منطقة النخيل. وكان من المستطاع رؤية سقف بيوت الأهالي الوطنيين المصنوعة من القرميد الأحمر وسعف النخيل.

وإلى الجنوب من الجزيرة كانت المياه تبدو بلون الزبرجد على نطاق واسع مما يدل على وجود طبقة صخرية مرجانية وتعلو صخور المرجان بحيرة راكدة، وكان هناك قاربان يقومان بصيد الأسماك في جانب بعيداً عن تأثير الرياح، وكان الصيادون يراقبون تقدّمنا بحذر. وكنت أتساءل عما يفكر فيه الأهالي من رؤية صحار وهي كالصورة الخارجة من ثنايا التاريخ بسارياتها الكبيرة البيضاء والشعار القرمزي للسلطنة.

وكان عليّ أن أركز تفكيري، فإنني لأول مرة أتولّى قيادة سفينة شراعية ليس فيها محرّك تدخل في مرساة من دون أدنى معرفة بالتيارات البحرية أو المد والجزر فيها. وكانت هناك لحظة من التحذير عندما شاهدت موجات يعلوها الزبد بالقرب من المكان الذي وقع عليه الاختيار لرسو صحار. وعندما استخدمت النظارة المكبرة شاهدت الأمواج المتكسرة على الطرف الآخر البعيد عن المرساة. وانسلت صحار برفق في المياه الزرقاء الداكنة.

كانت الجزيرة مثلاً ونموذجاً للحيد البحري المرجاني.

وحتى مساحة نصف ميل من الشاطئ، فإن قائد الدفة لم يعثر على مرساة بعمق (٢٠٠) قدم. وفجأة تغير لون الماء من الأزرق الداكن إلى اللون الأخضر الباهت بينما نحن ننزلق ببطء فوق سلسلة الصخور المرجانية.

وطلبت من محمد أن يجذب الشراع المنصوب على السارية الأقرب إلى مؤخرة السفينة وسرعان ما أنزل العُمانيون الشراع على السارية القريبة وطوى الشراع. وكان في هذه اللحظة على بعد (٨٠) ياردة فقط من المكان المختار ثم كرّرت الطلب، وردّد محمد الطلب أيضاً. وكان العُمانيون والأوروبيون على نفس المستوى في فهم الأوامر باللغتين العربية والإنجليزية، واختفى الشراع كأنه منديل في يد ساحر.

أما الأفراد الذين لم يشاركوا في هذه المهمة فكانوا يحملقون نحو الجزيرة مأخوذِين بجمالها وأصبحت صحار تتهدى على الطريق السليم، وبعد برهة طلب تروندور إنزال المرساة ووصلت إلى عمق (٣٠) قدماً في مياه صافية جميلة وبها بعض الصخور المرجانية. وتوقفت صحار في هدوء واستدارت بمقدّمها نحو الرياح واستقرّت بلطف.

وقد رأينا من خلال ثغرة في الرصيف البحري زورقين آليين صغيرين لدى وصولنا، ولكن لم يظهر على الذين في الزورقين أي علامة من علامات الترحيب. وكان الزورقان محتشدين برجال الشرطة المسلّحين ويرتدون الملابس الكاكية ويحملون البنادق. ولكن سرعان ما زال التجهم وبدأ رجال الشرطة ينظرون

إلينا في دهشة أو يتسمون في سرور. وكانت صحار تبدو لهم كأنها إحدى سفن الفضاء آتية من كوكب آخر.

وعندما توقف القارب القائد بجوار صحار لاحظت الضابط المسؤول وكان ذا مظهر محبب إلى النفس في ملابس رسمية على النمط الإنجليزي لعام ١٩٤٠م. وكان رجاله يرتدون ملابس تدعو للدهشة. ويضعون على رؤوسهم قبعات مترهلة ذات خيوط حمراء لامعة، وتحمل قمصانهم علامة ش.ل (شرطة لكاديف) بينما كانت سراويلهم القصيرة مثاراً للعجب إذ كانت مكواة بمادة النشا وكان المنظر مثيراً للضحك. وعلى كل رجل من رجال أفراد الشرطة لفافة من شريط كاكي ملفوفة بشدة وتنتهي بجورب كاكي اللون، وكان قاع الجورب منزوعاً لتسمح للكاحل العاري أن يظهر، وكانت أقدامهم في أحذية لاعبي التنس.

كان من الواضح أن هذه المجموعة من رجال شرطة لكاديف قد ارتدت خصيصاً هذه الملابس لمناسبة قدومنا، لذا أخذنا نراقبهم في أدب وهم يحاولون الصعود إلى ظهر صحار، واتضح أنهم جاؤوا لإلقاء القبض على السفينة، وكان وجه الضابط خليطاً من الارتباك ويحاول أن يبدو متشددًا.

وإذ أوشك الضابط على السقوط في الماء فاحتضنه تروندور وتناول البحارة بنادق رجال الشرطة وساعدوهم في امتطاء ظهر صحار. وسأل الضابط بإنجليزية سليمة وبعد أن استردّ توازنه: «ماذا تفعلون هنا في منطقة غير مسموح بالبقاء فيها؟ إنني أطلب منكم أن ترحلوا».

فأجبتة «لدينا خطاب رسمي من وزارة الخارجية في حكومة الهند، ويقول الخطاب لا اعتراض على أن تقوم السفينة بزيارة جزر لكاديف».

وبدا على الضابط بعض إمارات الارتياح، وكان واضحاً أنه يكره عملية مطاردتنا بعيداً عن شتلات، فالزوار نادرون جداً. وقال: «إذن فسوف أتصل بالرئاسة وأخبرهم عن الوضع. وفي هذه الأثناء غير مسموح لرجالك بالنزول إلى البر. وأرجو أن تأتي معي إلى مركز الشرطة للحصول على الوثائق الضرورية».

وبعد عشر دقائق كنت أصاحب رجال خفر السواحل في قارب آلي واخترقنا الحاجز المرجاني. وكانت جزيرة شتلات جميلة إلى حد أنني كنت أعدها خيالاً أو ثمرة من ثمرات الخيال. وبينما كان القارب يشق طريقه في القناة ويدخل إلى البحيرة الفيروزية اللون كنت أتطلع نحو الشاطئ الغربي الذي اتخذ شكل هلال. وكانت الرمال لامعة وظهرت بعض البيوت القليلة. ثم كان هناك حاجز للماء ضعيف متداع، ومنازل طويلة غريبة الشكل تصل حتى الشاطئ. ووصل القارب إلى حاجز المياه وتوقف وهبطت منه مع الضابط. وكان جمع غفير من الأهالي يتطلعون نحونا على حاجز المياه؛ أطفال ورجال يحملقون نحوي في صمت. وكان الرجال يرتدون السارنج الطويل (وهو اللباس الرئيسي لأهالي الجزر من جنوب الهند) ويصل حتى الكاحلين، وكان القليل منهم يرتدي قميصاً، بينما الطاعنون في السن يضعون وشاحاً على رؤوسهم وهو قطعة من القماش غير الملوّن تنسكب على الأذنين ويمتد طرفها وكأنها خمار.



وعلى مسافة صغيرة خلف الرجال لاحظت جماعات صغيرة من النساء يرتدين صداراً وتنورة ذات ألوان زاهية. وكان شعرهن الأسود الفاحم يتدلّى على أكتافهن ومعقوص إلى الخلف بوشاح زاهي اللون. وبدت النساء على شكل عناقيد من الزهور الاستوائية مبعثرة عشوائياً بين جذوع نخيل جوز الهند التي تبدو أشبه بغطاء شفاف أو مظلة فوق الجزيرة. وكان الجميع رجالاً وأطفالاً ونساء ينظرون نحوي في فضول.

وقال ضابط الشرطة: «إنهم خائفون، فالكثير منهم لم يشاهد شخصاً غير هندي بتاتاً. وإنّ جلدك الأبيض اللون يبعث فيهم الخوف».

وهكذا في عصر الإذاعة والتلفزيون والمجلات المصوّرة والسياحة حول العالم يبدو الأمر شاذاً، أن الجيل الحالي من أهالي جزيرة شتلات لم يشاهدوا طوال حياتهم أجنبياً غير هندي. ولم يكن هناك سوى الأشخاص الذين عبروا المحيط إلى الأرض الأم (الهند) الذين يعرفون شيئاً عن العالم الخارجي.

وقبل الاستقلال كان مندوب الحكومة يزور الجزيرة أو مندوبه مرة في كل عام. ولكن منذ الاستقلال - كما قيل لي - لم يطأ الجزيرة أي شخص أبيض، وخلال سيري مع الضابط إلى مكتبه في ممر رملي متعرّج بين النخيل كانت مجموعة الرجال يسرون خلفنا ولم تفارقني نظرتهم التي تركّزت عليّ بينما كانت مجموعة الأطفال ينطلقون بسرعة من نخلة إلى أخرى على الجانبين وهم يختلسون النظر نحوي. وكان الرجال الذين يسرون

خلفنا يبدون حنكتهم بتشكيل فرقة خلفنا وهم يسيرون في نظام تام.

كان مكتب الضابط يتفاخر بوجود جهاز إرسال وهو الوسيلة الوحيدة التي تربط الجزيرة بالعالم الخارجي بالإضافة إلى مركب حكومي يصل مرة كل أسبوعين، ويمكنه بضع ساعات لتفريغ حمولة في قوارب الأهالي. وفي خلال موسم الرياح الموسمية كان ذلك المركب يتأخر نظراً لاضطراب المحيط وغالباً ينحرف عن خط سيره المعتاد.

وكانت الجزيرة عند وصول صحار في انتظار المركب الحكومي منذ ثلاثة أسابيع لذا فإنّ عدداً من الأهالي بدأوا يطلبون سجائر من بحارة صحار، بينما العامل المختص بجهاز الإرسال يعمل بطريقة مورس. ولاحظت أن مكتب الشرطة لا يحتوي سوى مكتب صغير وأربعة مقاعد وصندوق محطّم يستخدم لجمع بقايا الورق.

وأخرج الضابط من أحد أدراج المكتب استمارة حكومية قديمة مجمّدة لانقضاء وقت طويل عليها. ونظر الضابط نحو رقيب أخرج من جيبه قلماً من الحبر الجاف الوحيد بالمكتب.

واستغرقت الإجراءات الحكومية، لحسن الحظ، فترة طويلة. وأحضروا لنا ثماراً خضراء من جوز الهند للشرب. ثم ذهب الجنود لتبديل ملابسهم وعادوا وهم يرتدون السارونج والقمصان، وكانت هناك فرصة لطهي الكاري السمكي.

وقال الرقيب وهو يطل على ما يسجله رئيسه: «إننا نتمتع بكل الراحة هنا» وأخذت أقرأ رقع الاشارات المدونة على الرفوف خلف الضابط وكانت تدل على مركز شتلات، وسجل الجرائم، وملفات معلقة. وكانت الإشارات قديمة جداً أصابها الالتواء. وكانت الأوراق المحفوظة تدل على عدم المساس بها منذ فترة طويلة.

وسألت الضابط عن عدد رجال الشرطة تحت إمرته في الجزيرة. وإذا كان الضابط على وشك الإجابة نظر إليه الرقيب محذراً. ومن الواضح أن هذا الرقيب كان يعتبرني جاسوساً وأن تلك المعلومات في غاية الأهمية والسرية. فأجاب الضابط «عندنا ما يكفي».

وأعدت السؤال عن آخر جريمة ارتكبت في الجزيرة فأجاب إنها كانت في العام الماضي وكانت حادث سرقة، وصدر قرار بالتبرئة.

وقد عدت حوالي (١٢) من رجال الحراسة بالإضافة إلى الضابط. والرقيب والعامل على جهاز الإرسال، وبدا لي أن هذا العدد أكثر مما هو لازم في مثل هذه الأوضاع المسالمة.

وتساءلت عن الفترة التي انقضت منذ إنشاء هذا المركز، وكانت الإجابة أنه «منذ الاستقلال أخذت حكومة الهند على عاتقها مساعدة أهالي جزر لكاديف والعمل على تمدينهم».

«ولكنني قرأت أنه في الأزمنة السالفة لم يكن هناك أي جرائم فلماذا يوجد هذا العدد من رجال الشرطة».

«إنّ الأمور تغيّرت. فقد أصبحت الجزيرة متمدنة، لذا فلا بد من وقوع جرائم».

واصطحبني الضابط حتى حاجز الماء، ودخلنا أحد المنازل الطويلة ذات السقوف المصنوعة من القش، ووجدنا بداخله أحد قوارب الجزيرة وهو فريد من نوعه من طراز أودام Odam طوله (٣٠) قدماً وهو مصنوع بالحبال مثل صحار. وكنت قد شاهدت أحد القوارب من نفس الطراز في مالابار وهو يبحر في الماء في رشاقة وكأنه طائر النورس. وكانت مراكب الأودام قبل عشرين عاماً تقوم برحلاتها المنتظمة حتى شبه جزيرة الهند حاملة حبال قشر جوز الهند لبيعها.

أما الآن فلا يوجد شخص واحد يستطيع الإبحار بها، لذا بطل استخدام هذا الطراز من القوارب. وكان الأفراد القلائل الذين يصلون إلى شتلات يفضلون استخدام العبّارات الحكومية مهما تأخرت، وكان ثمن الحبال منخفضاً جداً بعد أن احتكرته الحكومة.

وكانت الهبة السخية التي منحتها الطبيعة لجزيرة شتلات ترقد مختبئة تحت الماء حول الجزيرة. وقد غاص ديف تاتل أخصائي الغوص للتعرف على ما تحويه المياه حول الجزيرة حالما رجعت إلى صحار قبيل المساء. وكان ديف قد غاص كمحترف في أجزاء كثيرة من المحيط الهادى بل وحتى في

المناطق الثلجية من أنهار كتيكا لجمع عينات لعلماء الأحياء المائية. والآن غاص ديف ومعه بندقية صيد بحرية لبحث لنا عن العشاء. ولم يمكث تحت الماء سوى ثلاث دقائق حتى ظهر رأسه فوق الماء إلى جانب صحار، صاح في لهفة «يجب أن تشاهدوا الحد البحري، إنه شيء لا يصدق، إن السمك موجود بوفرة غريبة، إنك تجده أمامك في أي اتجاه تدير عينيك نحوه. توجد حوائط من السمك الذي لا يروعه شيء».

ثم غاص مرة أخرى وظهر بعد برهة وفي يده ست سمكات يتراوح وزن الواحدة منها ما بين ستة إلى ثمانية أرطال، لطعام العشاء. وقال «إنني لم أر قط في حياتي مثل ذلك. عندما غصت للمرة الأولى وجدت نفسي فوق كتلة ضخمة، كانت سمكة لا يقل وزنها عن (٥٠ أو ٦٠) رطلاً. وكنت قد رأيت فيما قبل سمكاً ولكن ليس بمثل هذه الكثرة والضخامة، وهذه الأسماك التي رأيتها سابقاً تعيش منعزلة منفردة. أما هنا فشاهدت أشياء لم يكتب عنها من قبل. رأيت العديد من هذا النوع من الأسماك الضخمة وهي تعوم ببطء بين الصخور، ولم يبد عليها أي بادرة خوف أو فرح مني. إنها أشبه بقطيع من البقر يرعى».

وكان الغنى الواسع في الحياة المائية حول شتلات فرصة كبرى سنحت لعلماء الأحياء المائية الموجودين معنا. وقضوا أربعة أيام في الغوص، وجمعوا وهم مبهورون في كل مرة يغوصون فيها أنواعاً عديدة.

وكان أندرو مبتهجاً جداً فقد حصل على قنديل البحر

وبعض الرخويات البحرية وكانت هي موضع دراسته. وكان يردّد «انظروا إلى هذه» ونشاهد في يده عيّنة من هذه الرخويات السمكية. ثم يسترسل فيقول: «لم أر في حياتي مثل هذه. إنها أعجوبة». وسرعان ما يقذف بها في أحد الدلاء التي تزايد عددها إلى حد أن أصبح ظهر السفينة أشبه بالمتحف البحري بما يشتمل عليه من نجم البحر، سرطان البحر وأنواع أخرى كثيرة. وكان أثنى ما حصل عليه قنديل بحر ضخّم لونه أصفر برتقالي في حجم وشكل كتلة مخروطية تشبه الرغيف المستدير وقنديل آخر ذا أيدي طويلة رفيعة يبلغ طولها قدمين.

وفاق عدد الأسماك الكبيرة كل ما كان قد وقع في أيدي العواصين من قبل. ولم تكن هذه الأسماك تخشى الإنسان، ويبدو أنه لم يحدث أن غاص شخص في مياه شتلات من قبل.

وكانت مشكلة ديف تاتل تتركز في الحصول على أسماك صغيرة الحجم تتناسب مع الأوعية ولا تحطمها لكبر حجمها أو تجذبه وهو يصيدها. وكانت حشود السمك كثيفة إلى حد أنه عندما يطلق سهماً فإنه يمر من سمكة إلى أخرى وهكذا كان يجمع سمكتين في كل مرة.

وقرّر غواص آخر أنه شاهد سمكة من نوع الراس هائلة الحجم يصل وزنها إلى (١٠٠) رطل. كذلك كانت هناك أنواع أخرى من الأسماك التي تعيش في المياه العميقة. بل إنه حتى في الشعب المرجانية كانت تعيش أعداد كبيرة من الأسماك، وكانت مجموعات من السمكة البغاوية تترك وراءها خطاً أبيض

كالسحاب، وقد استمع الغواصون لها وهي تقرض بعض الأعشاب بالقرب من الشاطئ.

وبعد أربعة أيام جاء الضابط وعلى وجهه دلائل الارتباك، فقد تسلّم من وزارة الشؤون الداخلية في نيودلهي، وهي الجهة المسؤولة عن شؤون المحميات، أنها تسحب موافقتها السابقة وأن على السفينة صحار مغادرة جزر لكاديف.

وكان العرب الأوّلون يعتبرون جزر لكاديف جزءاً من الأرخييل الواسع «جزر ديباجات» الذي يمتد على طول الطريق البحري بين الهند وشبه جزيرة العرب. وكان الجغرافيون العرب يفرّقون أحياناً بين الجزر في الشمال التي تصنع الحبال من قشر جوز الهند وهي لكاديف، وبين الجزر الأخرى في الجنوب التي تنتج أصداً صفراء وهي جزر مالديف الجديدة. وهذه الأصداً الصفراء تستخدم كعملة في بعض مجتمعات أفريقيا والهند. ولذلك كانت السفن العربية تعرج على جزر مالديف لتحمل شحنات من هذه الأصداً، وكذلك للاتجار في أصداً السلاحف التي كانت تتراكم على الشاطئ بالآلاف لتضع بيضها.

وكان الجغرافيون العرب يعتقدون أن إحدى السيدات تحكم جزر ديباجات وأنها تحيا حياة فخمة. وهناك قصة يتداولها البحارة عن وجود جزيرة كل أهلها من النساء. وكانت تسمى جزيرة النساء الشهيرة. وطبقاً لما يتناقله البحارة فإنّ هذه الجزيرة، وقد ورد ذكرها في عجائب الهند، قد هبط على شاطئها بحارة

عرب على أثر حادث وكانوا قد فقدوا طريقهم وظنوا أنهم أصبحوا سالمين. ولكن جماعة من النساء قبضت عليهم، ولم يفلت من تلك النهاية المحزنة سوى بحار عجوز مسلم خبأته سيدة مسنة واستطاع صنع قارب صغير هرب به ومعه منقذته، وكان هو مصدر هذه القصة.

وقد يكون أحد المصادر عن قصة جزيرة النساء نشأ في جزيرة مينيكوى التي تقع في منتصف المسافة بين جزر مالديف وجزر لكاديف، وأن البحارة العرب الذين يزورون المنطقة قد حملوا معهم أخباراً ومعلومات عن الحضارة في مينيكوى وأن النساء هن القائمات بالعمل. وكانت المهمة الوحيدة المكلف بها الرجال هي الحصول على الطعام سواء من صيد السمك أو جمع ثمار جوز الهند. وعندما يحصل الرجل على ما يكفي اليوم من الطعام تنتهي مهمته، وتقوم الزوجة بجميع الأعمال واتخاذ القرارات وهي صاحبة المنزل. وتورث الأملاك من خلال النساء. وعندما يتزوج الرجل فإنه ينتقل للمعيشة في بيت الزوجة ويتخذ الرجل اسم زوجته. ويبدو أن الأمر كما هو الحال الآن. لأن عدد النساء يفوق عدد الرجال كثيراً. ذلك أن العديد من الرجال بحارة لذلك كانوا يتغيّبون عن أسرهم فترات طويلة. ويضاف إلى هذه الفكرة عن النظام الأمومي احتمال عن حقيقة جزر لكاديف والتي تكون جزءاً من أرخبيل جزر ديباجات في أنها تنتمي إلى سيدة حاكمة. وكانت هذه الجزر أشبه بالإقطاعات تنتسب إلى مملكة



كانانور في الهند، وكان على أهلها جزية من حبال جوز الهند يرسلونها كل عام. وقد اعترفت أسرة كانانور الحاكمة بحق النساء في تولي العرش. وكان حاكم كانانور في الغالب سيدة تتخذ لقب ملكة يطلق عليها اسم اراكال بببي Arrakal Bibi. ويبدو أن هذا الانطباع عن جزيرة النساء قد اختلط بما يحدث في الهند باسم suttee أو انتحار الأرملة، وذلك لتهيئة المكان لكهف الدفن، وهو ما تردّد في قصص السندباد البحري.

ففي إحدى رحلات السندباد وجد نفسه في بلد يحبه حاكمها جداً وكان الحاكم يرجو أن يبقى السندباد لديه ولذا فإنه أجرى الترتيبات لزواج السندباد من إحدى النساء الوطنيات من أسرة عريقة. وعاش السندباد حياة هائلة ثرية مع زوجته حتى مرضت وماتت. وأصابه الذعر عندما عرف أنه سيدفن حياً معها. وكانت التقاليد تقرّر أن الزوج الذي تموت زوجته يدلى بحبل في كهف مقبرة مع جثمان الزوجة المتوفاة ومعه قدر ضئيل من الطعام والماء. ثم يغلق أهل الزوجة مدخل الكهف ويترك الرجل حتى ينتهي. وعندما رفض السندباد أن يفك الحبل من حوله فإنهم تركوا الحبل معه وانصرفوا.

وعاش السندباد وهو محاط بجثث الموتى وأحس برهبة الأسلوب الذي ينص على قتل الرجال الأرامل وراح ضحيته رجال تدلّوا في نفس الكهف، واستولى السندباد على طعامهم. وحدث أن وجد السندباد حيواناً ضخماً متوحشاً ينطلق في الكهف فتبعه من خلال ممر ضيق إلى أن وجد نفسه على شاطئ الجزيرة.

ولحسن حظه وجد سفينة عربية تجارية تمخر عباب المحيط. واستطاع لفت نظر من فيها، وهكذا تم إنقاذه لكي يتم مغامراته.

وعندما أبحرت صحار من شتلات في ١٣ ديسمبر كان يفصلنا عن الهند (١٧٠) ميلاً من بحر لاروي Larwi وهو الاسم العربي في العصور الوسطى الذي كان يطلق على بحر العرب.

وفي هذه المرحلة من الرحلة شاهد جون هاروود أول حوت. ففي صبيحة يوم ١٤ ديسمبر صادفنا قطعياً من الحيتان عددها سبعة أو ثمانية. وكانت الحيتان تتبعنا وترفع رؤوسها للتنفس بانتظام وهي تشعر بكل الراحة. وكانت تقذف نفسها أحياناً خارج الماء ثم تعود إليه باندفاع. وفي بعض الأحيان كانت تمد رأسها فتتخذ شكل كلاب الحراسة وهي تراقب صحار.

وبعد قليل صادفنا مجموعة من الجرامبوس (Grambus) وهو حيوان بحري أشبه بالدرفيل، يعوم على بعد (١٥٠) ياردة من صحار وهذه بدورها لم يبد عليها أي مظهر من مظاهر الفزع أو الانزعاج. وتوقفت على سطح الماء وقد امتدت زعانفها الخضراء وكأنها تشق الماء بجوارنا.

وبعد خمسة عشر دقيقة ظهرت مجموعة ثانية من الجرامبوس عددها ستة ولكنها كانت من الجهة الأخرى. وعندما هبت الرياح وبدأت صحار تزيد من سرعتها ظهر زوج من الدرافيل ذات الأنف الذي يشبه الزجاجاة وهي تؤدي حركات رياضية وتلعب حولنا وتثنى ثم تغوص في الماء. ولكي يتم كتاب جون فإن حوتاً صغيراً مرّ من خلف السفينة في الماء.

وكانت جماعات من طيور الماء معظمها يشبه النورس تشاهد هذه المجموع من أنواع الحياة المائية المتعددة. وكانت تلك الطيور متسخة وكانت تدور وتنقض على الزبد الأبيض فوق سطح الماء. وكانت الأسماك التي لا تزيد الواحدة منها عن رطل واحد تطارد الأسماك الصغيرة جداً وتدفعها إلى سطح الماء، وكانت هذه الأخيرة تحاول النجاة بنفسها فتهاجمها طيور الماء وتلتهمها. كذلك كان السمك الكبير يلتهم السمك الصغير منه بعد هجوم من أسفل. وفجأة حدث انفجار فوق سطح البحر وكأن مدفعاً انطلق داخل معركة.

وصاح خميس الشرطي «سمكة قرش. سمكة قرش» وهو يشير إلى إحدى الجهات. وهناك وجدنا خيط السنارة وقد أمسك بسمكة القرش. وسرعان ما جذبها بيتر وطعنها تروندور بحربة مثلثة الشعب وضربها محمد على رأسها بقطعة خشبية، وحملها خميس الشرطي وهو يتسم ابتسامة النصر.

وأنتجت هذه الجهود الدولية عشاء فخماً من لحم سمكة القرش. وقد أخذت مذكرة عن طريقة طهي العُمانيين لسمك القرش. ففي البداية تنظف السمكة وتخرج العظام منها، ويغسل لحمها في ماء البحر حتى يسهل مضغه، ثم تصفى من الماء ويلف اللحم في منشفة ويضغط عليه جيداً حتى يخرج كل السوائل. ويقطع اللحم قطعاً صغيرة يضاف إليها البصل وتلقى على نار الفحم، ويضاف صلصة الطماطم مع التوابل لإعطائه مذاقاً سائغاً. كذلك يضاف التمر هندي ومسحوق الثوم ومسحوق

الخبهان. وبعد ذلك يوضع على النار ثانية ثم يقدم للطعام، وكان عشاء طيباً.

وعلى بعد حوالي مائة ميل من الشاطئ رأينا شواهد لا يمكن إنكارها تدل على الهند. كان هناك جزء عريض من الركاب الملوث فوق سطح الماء؛ قطع من الخشب، قطع من البلاستيك، أجزاء من شباك الصيد، خضروات متعفنة، زجاجات قديمة فارغة، بقع من الزيت، حزم من الأعشاب البحرية، ونفايات كثيرة. وعلى الرغم من مظهرها المنفر، فإن العلماء كانوا منفعلين وحصلوا على عينات من هذه النفايات. وجمعت بقع الزيت ووضعت في زجاجات لتحليلها. وجمعت الأعشاب البحرية ووضعت لتجربتها كطعام للحيوانات.

كذلك وجدت ديدان صغيرة مقززة، وسرطان البحر الصغير، وحيوانات بحرية قشرية عالقة ويرقات.

ولتعويض هذه المجموعة المقززة، فإن الشباك اصطادت أسماكاً ذات ألوان جذابة تعيش حول النفايات وتتغذى على ما بها. وللمرة الثانية تبدو صحار وكأنها متحف للأحياء المائية. وكانت الأسماك تدور وتدور في الأواني والأوعية المليئة بمياه البحر في انتظار تصويرها والتعرف عليها.

وفي اليوم التالي بعد الظهر مرت صحار في نطاق آخر من المواد الملونة. وكنا نعتقد في بداية الأمر أنها زهور أو أوراق شجر قذفت بها الرياح إلى البحر. ولكن بعد التحقق والتدقيق

تبيّن أنها ملايين وملايين من الفراشات التي لم نعرف سبباً لانتحارها في الماء.

ثم ظهر حوت صغيرة وحيد يبلغ طوله ما بين (١٦ إلى ١٨) قدماً. وقال جون لا بد أنه افترق عن أسرته وفقد طريقه، وربما كان هذا الحوت يظن أن صحار ستقوم برعايته، وكان يبدو عليه إمارات الفضول وأخذ يتقدّم حتى وصل إلى (٣٠) ياردة من السفينة واستدار وأخذ يتطلع إلى صحار فترة ثم ابتعد في هدوء وهو لا يزال على سطح الماء ينفث الماء بشكل منتظم إلى أن تقلّب في الهواء.

وعلق جون قائلاً إنه في الستينيات من القرن التاسع عشر كان هناك عدداً من الحيتان في بحر لكاديف تغري سفن صيد الحيتان. والآن يبدو أن الحيتان انقرضت، وقد أعلن أن المحيط الهندي بأسره منطقة محرّم فيها صيد الحيتان، ولكن هذا القرار صدر متأخراً.

وقال صالح المسؤول عن الدفة أن الحوت الضخم كان في استطاعته الاحتكاك بالسفينة وقلبها. ولبث الرعب لدى الحوت وهو يطلق صوت عالٍ كأنه قطعيتين من المعدن. وكانت أفكار صالح على درجة عالية من التسلية، وكانت حكاياته تردّد كلمة بكلمة قصص العرب القدماء.

وقد تبيّنت كيف أن الحيتان كانت هي المسيطرة على كثير من قصص البحار. ففي القرن الخامس قبل إن سان برندن قد استقر فوق ظهر حوت وهو يعتقد مع بحارته أنه جزيرة. وكذلك

الحال بالنسبة للسندباد البحري فقد مرّ بنفس المغامرة. بل إنّ حوت السندباد كان يحمل على ظهره قطعاً من الحجر والتربة وكان هناك أيضاً أشجار نامية ومجرى ماء عذب استخدمه البحارة في غسل ملابسهم. وعندما غاص الحوت في الماء اندفع البحارة زملاء السندباد نحو سفينهم بينما أنقذ السندباد نفسه وارتمى في حوض خشبي ضخم للغسيل وأخذ يجدف بيديه ورجليه والأسماك تناوش رجليه إلى أن وصل إلى بر الأمان، إلى أرض حقيقية.

كانت العلامة الثانية بقرب اليابسة ظهور ثعبان بحري أصفر اللون لامعاً مع أجزاء خضراء اللون ويبلغ طوله حوالي ٤ أقدام وكان المعلم أحمد بن ماجد قد تنبأ بأن ظهور ثعابين البحر إنما هي دليل على الاقتراب من الأرض. وأيد أندرو ذلك وقال إنّ كل أنواع الثعابين البحرية، ما عدا نوع واحد، تعيش في المياه الضحلة. وهكذا ثبتت صحة كلام ابن ماجد عن الحيوانات.

ولم يكن أندرو متحمساً لاصطياد ذلك الثعبان الأصفر والأخضر وإضافته إلى مجموعته، إذ إن الكتاب الذي اعتمد عليه يحدّد أن ثعبان الماء بطيء الحركة كسول. ولكن يبدو أن الثعبان القريب منا إنما كان استثناء إذ إنه عندما لمح السفينة اندفع بشدة نحوها ثم انحرف بسرعة عندما لامسها وأخذ يتلوّى إلى جانب جبل النجاة. وعندما لامس الجبل الثعبان التّف حول الجبل وضربه بأنيابه، وإذ كانت الثعابين البحرية أكثر قدرة على التسمم من ثعابين البر السامة، فإنّ أندرو أخذ يفكر في الأمر بجديّة.

وفي تلك الليلة هاجمتنا عاصفة وانتشر السحاب الأسود وقصف الرعد. وبعد قليل انهمر المطر مدراراً وأسرع العُمانيون إلى الأشرعة حتى لا تنحرف وتنحرف السفينة بالتالي. وعند الفجر أضاءت الشمس قمم الجبال الخضراء العالية في غرب الهند، ولمحنا صواري السفن بعيداً عنا، وكانت عبارة عن مراكب صغيرة هندية وهي البقية الباقية من عهد التجارة البحرية. وكان بدنها غير مصقول، كذلك كان هناك العديد من المراكب الشراعية الصغيرة تتميز بالرشاقة والفخامة.

وبينما كانت صحار تستخدم أشرعة تتحمل الإبحار في المحيطات كانت المراكب الهندية مزودة بأشرعة للقيام برحلات قرب الشاطئ في جو معتدل، لذلك كانوا يستخدمون كميات هائلة من قماش الأشرعة لتسيير المراكب. وبمثلث فوق مثلث وشراع فوق شراع كانوا يتفاخرون بكل الترتيبات التي يمكن تصوّرها. وكانت هناك أشرعة أساسية وأشرعة منصوبة على الصواري الأقرب إلى مؤخرة المركب، وأشرعة المؤخرة، وأشرعة منصوبة على الصواري الأمامية وأشرعة عالية والأشرعة المثبتة وهكذا.

وكانت إحدى المراكب ذات ثلاث صواري، ولكنها كانت تحمل أربعة أشرعة وقد مررنا بجوارها، وكان مشهداً لا ينسى، مركبان كبيران غريبان، وبحارة كل منهما ينظرون للآخرين بشغف.

وفجأة صاح ديف تاتل «يا للجميل انظر!». وكان يحدّق في

الشاطئي بمنظاره المكبر بينما كانت صحار تسير موازية للشاطئي على بعد حوالي نصف ميل منه. وأضاف ديف «يا للأهالي! من المؤكد أنه يوجد آلاف وآلاف منهم. إنهم مثل النمل. وماذا بحق السماء يعمل هؤلاء؟».

وأخذت منه المنظر المكبر ورأيت جزءاً من الشاطئي أسود لكثرة الأهالي، ولكن ذلك لم يكن أمراً شاذاً. إذ كان الأهالي الريفيون يتاعون السمك من أسطول صيد السمك بعد عودته من صيد اليوم. ولم يكن ديف قد شاهد مثل ذلك المنظر من قبل. فهو قادم من نيوزيلندا، وهذه هي المرة الأولى التي يشاهد فيها جمعاً بشرياً بشكل كثيف جعلت ساحل مالابار بالهند أكثر بقاع العالم كثافة في السكان.

واستمر ديف يرقب الجموع المسرعة ويدمدم في دهشة بينما كانت صحار تتجه بهدوء نحو قارب بمحرك يرسو بالقرب من مدينة كلكتا ولم يكف ديف عن المراقبة إلى أن ألقينا مراسينا وتوقفت صحار. ودمدم ديف قائلاً: «يا إلهي، كم عدد هؤلاء الأهالي؟ من أين أتى كل هؤلاء؟ وماذا يستطيعون القيام به؟ إن الأشخاص يتحركون جيئة وذهاباً، لماذا بحق السماء؟».

وفي الصباح التالي، بعد أن قضينا ليلة شاقة، ونحن نندحرج والسفينة تتمرجح في المرساة الواسعة المكشوفة تحت رحمة عاصفة أخرى هوجاء. ولم يكن هناك أي أثر لرجال المكوس أو الشرطة لإنهاء إجراءات السفينة، لذلك فقد قررت الذهاب إلى الشاطئي للبحث عن رجال السلطات الهندية.



وإذ اقترب الزورق المطاطي الصغير من الشاطئ تدفعه الرياح، وجدت جمعاً آخر يتكاثر، وفي هذه المرة كانوا يحدقون ببلاهة نحو القارب المطاطي. وفي آخر دقيقة صاح شخص من بين الجموع وأشار إلى ما وراءنا. واستدرت برأسي لأرى برميلاً ضخماً يتبع القارب ويمسك به ويعوقه وقلبه ظهراً لبطن في الماء. وإذ وصلت إلى الشاطئ الرملي دلّني أنفي على الإجابة عن سؤال ديف عما يفعله هؤلاء الناس على الشاطئ أنهم يستخدمونه مغسلة عامة.



## الفصل السابع

### عيد الميلاد في كلكتا

ابتدرني رجل الجمارك بصوت عال قائلاً: «إنك لم تحصل على إذن يسمح لك بالنزول إلى الشاطئ» وكانت عيناه متورمتين من الغضب وبإحساس الشخص الذي وقع اعتداء على سلطاته. وأضاف: «ليس لك أدنى حق في المجيء إلى الشاطئ إلا بإذن مني. ماذا تقصد بما فعلته؟ كان من الواجب أن تنتظر حتى أرسل لك فرقة لتفتيش السفينة. هذه هي التعليمات. إنني أستطيع منعك من النزول إلى البر».

وجذب الضابط نفسه عالياً من المقعد وأخذ يحملق. ولكن ذلك الغضب لم يأت بالنتيجة التي كان يرجوها، إذ حط غراب أسود، بحثاً عن الطعام، على إفريز النافذة المفتوحة خلف الضابط وأطلق نعيماً خشناً. فأشار الضابط إلى أحد مرؤوسيه أن يطارد الغراب. وكان الرجل عاملاً سابقاً في الجمرك، وبسلوك متملق ذليل نتيجة عمله سنوات عديدة وبإيماءة قوية طارد الغراب الذي طار بعيداً.

وبدا الضابط وكأن الغضب أصابه بالسكته، وأخبره عامل

الجمرك السابق أنه بعد انقلاب القارب على الشاطئ القدر فإنني ذهبت إلى الفندق المحلي واغتسلت وبدلت ملابس قبل حضوري إلى مكتب جمارك كلكتا.

وأخذت أنظر في المكتب من حولي، كان صورة جلية للتداعي والإهمال. ويبدو أنه كان بيتاً فخماً فيما مضى، طلق الهواء، ذا سقف مرتفع وأفاريز مفتوحة تسمح بدخول الهواء. ومن خلال النوافذ العالية يمكن مشاهدة مناظر بحرية رائعة. وكان السقف العلوي من القرميد الأحمر، ولكنه وصل الآن إلى درجة كبرى من الإهمال. وليس هناك ريب في أنه لم يدهن منذ عشرين سنة على الأقل، وكانت هناك بقع خضراء على الجدران البيضاء.

كان مكتب الضابط المختص بالجمارك في الطابق العلوي. وعندما وضعت يدي على الحاجز للصعود اهتز مصدراً صوتاً مزعجاً، وقد أكلت الحشرات أجزاء منه. وللوصول إلى الضابط يجب تجنب الأجزاء المتآكلة من الأرضية إذ يبدو المبنى كأنه سينهار. وفي خارج النافذة كنت أشاهد الهياكل العظمية المتبقية من محطة جمارك السفن، وهي بدورها كانت منهاراً بشكل واضح. وكانت الأعمدة الحديدية على وشك الانهيار فوق أي مركب تقترب منها. ولم يكن هناك أي إشارة على وجود زورق الجمارك أو زورق شرطة بخاري. بل يبدو وكأنه ليس هناك أي من هذه السفن على مرمى البحر، وإن أي سفينة ترمي مراسيها على شاطئ كلكتا كان عليها أن تنتظر أمد الدهر.

وكان مكتب الضباط المكلف بمراقبة جوازات السفر في نفس المكان في الطابق الأول، وكان أكثر خلواً من الأثاث. كانت هناك بضعة مقاعد كمقاعد المدارس ومقعدين عاديين، ودولاب ذو أبواب ملتوية. واحتجز أحد رجال الشرطة من المكتب الخاص، جوازات سفر البحارة، وكان يبدو عليه الفزع لئلا يفقد وظيفته وبينما كان يدوّن إيصالاً أُلقيت نظرة على السجل الذي يدوّن فيه، ولاحظت أنه خلال الشهر الاثني عشرة الماضية لم تصل سوى خمس سفن أجنبية إلى كلكتا وكانت جميعها من النوع الصغير dhow بمحرّك وشاهدت سبعة من رجال الشرطة ودسته من صف الضباط في خدمة الجمارك. وفي الطابق العلوي كان هناك ضابط للميناء ومساعد له ومعهما عدد لا يحصى من الكتبة والحجاب. وليس لديهم أي عمل يشغلهم.

واستأجرنا زورقاً بسعر باهظ لكي يقطر صحار إلى مدخل النهر في بيور على بعد عشرة أميال جنوبي كلكتا. كانت بيور هي المرفق لمدينة كلكتا، وكان من الأسهل أن نسير إلى بيور مباشرة، ولكن التعليمات الخاصة بالمكوس كانت تمنع الطرق المنطقية. وتعد كلكتا الميناء الرئيسي للسفن الآتية، وكان على السفن أن تتوقف هناك لإنهاء الإجراءات الرسمية.

وكان زورق السحب يتباهى بأنه من ممتلكات سلطات الميناء. ولكنه تعطل قبل أن يغادر الشاطئ. وهكذا مكثنا يوماً ونصف يوم نتخبط في الإجراءات على مرسة كلكتا إلى أن أمكن إصلاح الزورق وأخذ يسحب صحار.

وتشير بيور إحساساً غير طبيعي، فكأننا انتقلنا إلى الماضي إلى ميناء في القرن ١٨. وتنتشرت فيها جميع أنواع الروائح والجلبة والنشاط ومع بعض لمحات من الجمال المبهم مثل جنوة وهي في زمن كانت فيه المراكب الشراعية ترسو في أكثر موانئ أوروبا فقراً للإمكانات. ففي المساء عندما يرتفع البخار العفن من نهر بيور فإنه يحجب الأشباح السوداء على رصيف الميناء ويلتف حول السفن الشراعية فلا يظهر منها سوى الصواري التي تبدو فوق ضباب النهر وكأنها الرماح المشرعة.

وكان الظلام يحمل في طياته أصوات ناعمة بينما النهر الفائض يتدفق حول صحار، وبين الحين والحين يخرج قارب صغير مصنوع من تجويف شجرة، في رحلة قصيرة وينزلق في خفة حول صحار أو يحلق متلصصاً بالقرب من مرسة السفينة، وكأنه يريد إلقاء نظرة على السفينة الأجنبية.

وأول ومضة من الفجر أظهرت الأعاجيب؛ فإنّ الواجهة المائية من بيور تبدأ في اتخاذ شكلها عندما يسقط الضوء على السقوف المصنوعة من النخيل التي تستخدم لصناعة القوارب، وهي أبنية على شكل حظائر ضخمة تصطف على طول شاطئ النهر، وتحت هذه الحظائر يوجد ما بين (٤٠، ٥٠) مركباً خشبية للتصنيع أو الإصلاح، وربما تكون بيور هي أضخم مركز لصناعة السفن الخشبية في العالم. ولا تزال أحواضها تموج بالعمل منذ ألف عام لبناء مراكب من أصغرها حجماً إلى السفن الحربية

للبحرية الملكية. وهناك سفينة صنعت في بيور اشتركت في معركة الطرف الأغر.

وفي المياه الراكدة على طول الشاطئ تمتد كتل خشبية يغوص نصفها في الطين، وتبدو كالزواحف الرهيبة التي يمكن سحبها إلى الشاطئ وتصنع منها ألواح خشبية لصناعة السفن. وعلى بعد ربع ميل على امتداد النهر يمكن أن يلحظ المرء رصيف المرفأ، وعلى تبة مرتفعة قليلاً نجد مكتباً للجمارك متهدماً كذلك.

وامتدت مياه النهر على الأراضي المجاورة في ناحية، نظراً لاتساع المجرى، وكانت تبدو بلون رمادي في مطلع النهار ثم تتحول بعد ذلك إلى لون القهوة الممزوجة باللبن عندما يبدأ بزوغ الشمس. وعلى الضفة الأخرى كانت أشجار جوز الهند تتخللها فتحات من المياه وبعض الممرات التي توصل إلى الجنوب على طول الشاطئ، أو حول مرسة النهر توجد أكبر مجموعة لافتة للنظر من المراكب الشراعية، مراكب من جميع الأنحاء والأشكال والأوصاف (dhangies, paitmars, thonis) بعضها يتأرجح وهو مقيد بالمرسة، والبعض موثوق في صفوف، والبعض الثالث يميل على الشاطئ حيث تجري عملية التنظيف.

وعندما ترتفع الشمس في السماء ويزداد الضوء تأتي الأصوات التي لا تخطئها الأذن مبشرة بيوم جديد في بيور، الصرخات الخشنة الصادرة عن آلاف فوق آلاف من غربان الهند التي بنت أعشاشها في أشجار جوز الهند، وسرعان ما تبدأ

الغربان رحلتها في الهواء، وتبدو كأنها رقائق سوداء من الرماد تصطف في طريقها نحو المدينة تحاول البحث عن الطعام ليقيم أودها.

وعلى ظهر صحار كان هجوم الغربان الصباحي مصدر عذاب يومي، إذ كانت تستقر فوق الأشرعة والصواري وتتشاجر وتطلق صيحاتها الخشنة وتسقط فضلاتها على ظهر السفينة. وإذا استدار المرء سرعان ما ترفرف أجنحتها وتشرع مخالبتها للانقضاض. وكانت تتغذى بأي شيء تصادفه: بقايا الخبز وقشور الفاكهة. بل والشحم الحيواني ذي الرائحة الفاسدة والمذاق الكريه الذي نشحم به الألواح الخشبية. وفي كل مكان وكل وقت كانت عيون الغربان الجائعة تتطلع نحونا وهي تطير في صفوف فوقنا على الصواري أو وهي على مسافة منا.

وقد أعطانا أهالي بيور انطباعاً مماثلاً للغربان، إذ كانوا في كل مكان، وفي قوارب على طول الشاطئ يتجمعون في حشود ويقفون ساعات طوالاً على الرصيف أو في مركب محلية موثقة بالقرب منا وهم يتطلعون نحونا بنظرة الغربان النافذة وبنفس الإحساس بالجوع.

وعندما مزق صالح بعض أربطة الأشرعة المتآكلة التالفة، وهي من حبال قشر جوز الهند، وقد أدت مهمتها، فقذف بالأربطة بعيداً. فإنّ كهلاً في قارب صغير اندفع نحو الأربطة التالفة والتقطها من الماء العفن وجرف بها بعيداً.



وكان للجو الثقيل الوطأة في بيور أثره في ضيق صدر الملاحين الأوروبيين، فإنّ الفقر المدقع الواضح، مع الحرارة الشديدة والرطوبة العالية من تأثير النهر ينتج عنها بالضرورة بلادة مرهقة ولا مبالاة على ظهر السفينة. كان هناك عمل أساسي لا بد من إتمامه، كان علينا أن نصنع أشرعة جديدة أفضل مما لدينا، وأن نعى بالصواري وإصلاح السفينة، وننظفها وأن نصنع بعض الصناديق لحفظ الأدوات والآلات المتناثرة على سطح السفينة.

وإذا كانت صحار سيارة جديدة فإنها كانت في حاجة إلى العناية بها بعد الألف ميل الأولى التي قطعتها. ولكن القصور الذاتي التام في بيور كان موهناً يستنزف الحيوية. وقد استغرق الأمر ساعات وساعات من المرافعة والمحاجة والمداهنة والتملق حتى نجد مكاناً على رصيف الميناء لكي نرسي صحار، وأن نجد خشباً لأشرعة الصواري، وأن نعثر على نجار يستطيع عمل بكرات إضافية لحبال الأشرعة والصواري. وكانت صحار في نفس الوقت قد ألفت مرساتها في النهر الضار بالصحة وتمايل مع المد ويتفرّسها الأهالي في كسل.

وفي خلال (٢٤) ساعة سقط أول بحار مريضاً وقد أصابته الرطوبة بالوهن والضعف مع الحرارة الرطبة، واضطراب المعدة، وهجوم البعوض الذي لا يتوقف، والمطر المنهمر كل ليلة فيغرق ظهر السفينة والطعام الذي كان من المحال تنظيفه بعناية. وكان النهر نفسه قدراً بدرجة لا توصف، كان كالبالوعة

مجارٍ مفتوحة إلى أقصاها، وكان مصدر الماء النظيف الوحيد من بئر على الشاطئ وقد وجدنا ديداناً تسبح فيه.

وإنَّ المرض والجو العام المفعم بالعفن ذكّرني بالأوصاف التي كانت تطلق على السفن التجارية التي كانت تبحر إلى غرب أفريقيا منذ قرنين من الزمان وتقف ببلادة في فوهات الأنهار في انتظار الشحنات حتى تتعفن وينهار بحارتها ويسقطن صرعى الحمى. وفي خلال ثلاثة أيام كان نصف البحارة الأوروبيين يعانون من الصداع والآلام، وبدأ العُمانيون يرتعشون من إصابتهم بالبرد الشديد. هذه كانت أحوال البعثة في عيد الميلاد عام ١٩٨٠م.

وكان العمل الشاق والمجهود البدني المطلق هي العوامل التي تمنع البعثة من التفسخ والتحطيم. وبمجرد أن وجدنا المكان الملائم للسفينة على الرصيف سحبناها إلى المرساة واستطاع البحارة تجفيف السفينة بمجهود منظم، وكان العمل مروعاً.

في هذه الحرارة الاستوائية الرطبة بدأنا نقل كل المواد من السفينة ونضعه على الشاطئ: الحبال، والسلاسل، والمراسي، وجميع أنواع الطعام، وصفائح الوقود، وكل ما استطعنا نقله حتى يرتفع جسم السفينة على سطح الماء.

ثم وجهنا اهتمامنا إلى ثقل الموازنة الذي يحفظ اتزان السفينة فانتزعنا الألواح السفلى وغيرنا أماكن أكياس الرمال، مئات فوق مئات منها كانت متراصة جيداً ونحن في مسقط.

والآن كان من الضروري وضعها على اليابسة، وكانت حالتها غاية في السوء. وكانت الحرارة تلسع ظهر السفينة فيصبح مثل الموقد مع الرائحة الفاسدة المستمرة المنبعثة من الغاز المتراكم والتي أصابت حناجرنا. ومع ذلك بالرغم من هذه الظروف غير الملائمة، فقد ظهر البحارة جميعاً بسرور كفريق عمل موحد، فيأخذ الفرد كيس الرمال ويوصله لآخر وكأنهم سلسلة آدمية متصلة الحلقات حتى يقذف بالأكياس على الشاطئ الجاف.

وبدأ أحدهم، لعله عيد، فاصلاً من الغناء، وبدأ العُثمانيون يغنون وما لبث الأوروبيون أن اندمجوا في الغناء واحداً بعد الآخر. وهكذا نسي البحارة جميعاً ما أصابهم من آلام وأوجاع وعلا صوتهم وأخذوا يدقون الأرض بحيوية بالغة. وكانت أكياس الرمال معرّضة للشمس والهواء. وبدأت الابتسامات العريضة تظهر ثانية.

وظهر خميس الشرطي وكأنه مقاتل نال جائزة، وكان العرق يضيء على جلده لمعاناً وهو يلقي بأكياس الرمال من فتحة في ظهر السفينة. أما بيتر كانت قدمه قد التأم جرحها، فقد وقف بجسمه الضخم (٦ أقدام وثلاث بوصات) يقذف أكياس الرمل على الشاطئ وكأنها كرة التنس. بل إن جميل الذي كان يبدو كالنائم على الدوام، اندمج تماماً في العمل وأخذ ينقب باحثاً عن الفئران لكي يسحب أكياس الرمال، وقدماه العاريتان تتخبطان كأنهما لمخلوق عجيب، وقد رفع رأسه لكي يستنشق الهواء. ولسبب ما صمم على التخلص من شعر رأسه تماماً وأصبح

أصلعاً، وكان رأسه تظهر من بين الفتحات وكأنها روح غريبة تلمع من العرق مثل كرة القدم السوداء اللامعة. وفي ساعتين ونصف ساعة استطعنا نقل (١٥) طنّاً من الرمال بأيدينا.

وأصبحت صحار الآن خفيفة وأعدت للإصلاح. وبعد أن تركنا حارساً لحراسة المعدّات والآلات والطعام على الشاطئ، وقطرنا السفينة إلى منطقة رملية مرتفعة على الشاطئ الآخر من النهر. وانتهزنا فرصة المد وجذبناها على الشاطئ وأصلحنا السارية، ثم بدأنا تنظيف باطن صحار. كان عملاً رهيباً، فالقاذورات متراكمة إلى حد أن بيتر دوبس تردّد للمرة الأولى والوحيدة قبل أن يطأها بقدميه. ولم يكن هناك مفر، إذ كانت الحاجة ماسة لكشط الأعشاب والمواد الفردية الناتجة عن الأسماك والحيوانات المائية القشرية، وأن نضع طبقة جديدة من دهن الخروف مع الجير لحماية الأخشاب من ديدان السفن.

وللمرة الثانية تردّدت في منطقة بيبور الأغاني العريية عندما أخذ بحارة صحار، أوروبيون وعُثمانيون، يغنون وهم ينظفون قاع السفينة. وقد تخلّصت من الأقدار بسهولة إذ إن الجير القديم وطبقة الدهن انسلخت حاملة معها كل القاذورات وبدأت الأخشاب في القاع سليمة. ولكن الألواح الخشبية العارية التي ثبتناها في جسم السفينة من الداخل أصبحت كقرص عسل النحل فقد ثقبتة الديدان ثقوباً ضخمة ونهبتة أثناء الشهرين اللذين انقضا منذ تثبيتها. وأسوأ الألواح الخشبية كان سمكه بوصتين ونصف

بوصة ويمكن أن تدخل فيه يد عارية. وكانت تجربة هامة قاسية ودرساً لحماية جسم صحار من ديدان السفن.

وبينما كانت الإصلاحات في صحار قائمة على قدم وساق كان تروندور يضع تصميماً جديداً للسارية. وقد أرسلت تاجرأ من جوجرات إلى مدراس لشراء قماش لشراع المراكب ليحل محل القماش الأصلي للصواري. واستطاع التاجر - بعد أن دفع مبلغاً كبيراً كرشوة - الحصول على طنين ونصف طن من القماش أحضرها في القطار بعد رشوة حارس القطار الذي حوّل وجهه إلى الجانب الآخر، وحمل التاجر القماش مع بعض الحمالين ووضعوه في إحدى عربات القطار.

وكان القماش من نوع ممتاز، وقد صنع ليلائم المواصفات المطلوبة وظهرت عليه علامات تشير إلى وزنه ومتانته. وتعد الهند من الدول التي يعتمد عليها في الحصول على قماش ممتاز لساريات السفن. وفي الهند فقط استطعت أن أنهى عمل قماش الصواري في فترة أسبوع واحد بينما يستغرق هذا العمل أربعة شهور.

وكانت الخطوة الأولى البحث عن مكان مستوي السطح نظيفاً حيث يستطيع صائدوا السمك أن يرسوا بقواربهم الصغيرة. وبعرض الدبابيس الخشبية وخيط، أخذت مع تروندور نضع التخطيط للأشربة، واستخدمت أحد الهنود رئيساً للعمال. وقد اختار اثني عشر صياداً كانوا على الشاطئ وأحضرهم للعمل معه، وقد اطلعناهم على طريقة عمل قماش للأشربة وكانوا في حالة

من السرور، إذ إن الدفع كان فورياً، بل لقد وعدناهم بمنحة إضافية. وبعد أن اشتغل الصيادون ثماني ساعات، وحسبت ما تم إنجازه طلبت من رئيس العمال أن يستأجر اثنا عشر عاملاً آخرين، وسرعان ما أحضرهم في نصف ساعة، وهكذا تضاعفت قوة العمل.

وانتهى الأمر بأن أصبح لدينا ثلاثون عاملاً انهمكوا في عمل الأشربة الضخمة على الشاطئ. وفي فترة اشتداد حرارة الشمس كانوا ينامون أو يذهبون لصيد السمك، ويتجمعون في المساء عندما يتحسن الجو قليلاً لاستئناف العمل في الأشربة بالاستعانة بضوء مصابيح إحصارية إلى جوارهم. وبعد خمسة أيام كان لدينا طاقماً من الأشربة تقدر مساحته بحوالي (٣٠٠٠) قدماً مربعاً على أتم الاستعداد للعمل، ومددنا الأشربة القديمة في صحار وأصلحناها وثبتنا الحبال الجديدة وتخلّصنا من الأشربة التالفة.

ولكي نجد طاهياً يحل محل غير المرغوب فيه كان أمراً أكثر مشقة من صناعة طاقم من أشربة الصواري. ففي بيور تفوق شنبه على نفسه، فقد سرق بعض المواد وانسل إلى الشاطئ ليقايضها مقابل بعض السجاير لذلك فقد وضعته في الحجز بالسفينة، ومنعته من مغادرتها أو الاتصال بأي شخص من المدينة. وفي الوقت نفسه كنت أدبر كيفية إعادته إلى بلده.

وكان شنبه مواطناً باكستانياً، لم يحصل على الجنسية العُمانية، وقد قادنا ذلك إلى صعاب وعقبات شتى إذ إن الهند

ترفض استقبال بحارة باكستانيين صرفوا من الخدمة. ولمدة ثمانية أيام كنت أتحرك جيئةً وذهاباً من مكتب حكومي إلى مكتب آخر في كلكتا محاولاً التخلص من شنييه ولم يرحب أي شخص به. وبخّ صوتي وأنا أشرح الموقف لصغار المسؤولين. وكان كل منهم يطلب رشوة وقد أعطيتهم إياها ولكن لم يجد ذلك فتيلاً.

ووصل الأمر إلى حد أن جاءني أحد رجال الشرطة بكل صفاقه طالباً تغيير الورقة النقدية التي أعطيتها له في اليوم السابق قائلاً، إن الورقة ممزقة ولم يقبلها المصرف.

وكانت نظرة على قسم الشرطة الرئيسي في كلكتا تثير الرعب. كان المكتب الرئيسي يزدحم بعشرين مكتباً يواجه كل منها الآخر في صفيين، وكل مكتب عليه طوفان من الملفات الممزقة وأوراق بالية لقدم العهد بها، لذلك ولايجاد مكان كان بعض الكتاب يجلس وعلى رجليه ملف ليكتب. ولكن لم يكن هناك شيء يكتب، فإن نصف المكاتب لم يكن عليها موظفون والنصف الذي بقي لم يكن لديهم أي عمل يقومون به أو أن يجلسوا على مقاعدهم وهم يحملقون في الفضاء من دون أي لمحة من الاهتمام. ولم يتحرك أي ملف، وبالرغم من ذلك يجلس الموظفون من دون حراك.

وأخيراً، وبعد فترة من اليأس للتخلص من شنييه وطهيه المرعب، مررت بالسلسلة حتى وصلت إلى منزل الضابط المسؤول الخاص، وبينما كنت في طريقي إلى حجرة الاستقبال

في منزله لمحته يقرأ قصة إنجليزية هي ماجوس (Magus) للروائي جون فاولز. وأحسست بارتفاع روعي المعنوية فهنا شخص قد يفهم. وكان لديّ في صحار رواية أخرى لنفس المؤلف فاولز وهي رواية «زوجة الضابط الفرنسي» هل قرأها الضابط؟ وهل هو مغتبط بالرواية التي يقرأها؟ لا شك في ذلك فهي رواية لطيفة.

لهذا فإنني رأيت أن أشرح له غيرها لنفس الكاتب ليقراها. وبعد (٢٤) ساعة كانت الرواية الأخرى بين يدي الضابط، وكان شنييه في حافلة ومعه تذكرة ومرتب شهر في الطريق إلى مطار بومباي ومنها إلى باكستان. وبينما كنت أشاهد رحيله اجتاحني شعور بأنه لن يضار وأنه ولد ليبقى حياً.

وحل إبراهيم ليعمل طاهياً محل شنييه، وكان إبراهيم مواطناً من مينيكوي كنت قد عرفته في إحدى رحلاتي السابقة للبحث عن الخشب في مالابار. وكان يعمل كاتباً تجارياً، ولكنه كان يضيق بحاله إذ ليس أمامه بصيص من التقدم، وقال إنه سيغيّر عمله ليصبح طاهياً. وكان أي تغيير بعد شنييه إنما هو نوع من التطور في طهي شنييه. وقد أثبت إبراهيم جدارته في طهي الطعام. وكان للكاري مذاق رائع، وكذلك بعض الأصناف الأخرى. وكانت خطوة في سبيل رفع الروح المعنوية لصحار.

كان الوقت قد أزف لكي يعود روبرت مور، وجون هارووند، وديف تاتل وهم العلماء البحارة، إلى جامعاتهم. وهكذا أنهى العلماء الثلاثة مهامهم وتركوا بيور إلى جامعاتهم. كذلك فإنّ تروندور الذي كان يعدّ العدة لإقامة معرض هام



لرسومه ونحته في اسكنديناوه، وكذلك محمد إسماعيل صانع السفن الذي انصرف للحاق بأسرته وتقطن بالقرب من كلكتا، وكانوا سعداء برؤيته بعد غيبته التي امتدت حوالي عام.

ولتعويض من تركونا حضر بيتر هونام، وهو عالم في الأحياء المائية متخصص في أعمال الصيانة البحرية والنهرية. وحضرت ابنتي ايدا البالغة من العمر (٩) سنوات بعد أن حصلت على إجازة خاصة من مدرستها لبضعة أسابيع لمرافقة رحلة السندباد في مرحلتها الثانية، وقد حضرت مع بيتر هونام واستغرقت رحلتها أربعة أيام من لندن بالطائرة أولاً ثم بالقطار ثم بالسيارة الأجرة التي على وشك الاحتضار.

وظهرت عينا ايدا واسعتين دهشة وإعجاباً بمدينة بيور، فالمناظر اليومية في الحارات الضيقة والمماشي الخلفية التي تصل ما بين الواجهة المائية بدت وكأنها صور أو رسوم متحركة في أحد كتبها القصصية. وكان حاملوا السمك يتمايلون وهم يهرولون وركبهم منحنية وأقفاصهم التي يحملونها على رؤوسهم محملة بالسردين وصغار السمك تتساقط منها المياه. وهم يصيحون على المحاسبين الذي يحسبون أجر الحمالين في كوخ صغير على الشاطئ.

وفي الجهة الأخرى من النهر كان هناك سيل لا ينقطع من المشاة قاصدين القوارب الصغيرة الخضراء اللون وكانت تقوم بعملية العبور من شاطئ إلى الآخر، ورجال يعتلون دراجاتهم، وسيدات يلبسن الساري، وأطفال المدارس بحقائبهم المدرسية،

وسيدات أخريات حاملات المؤن، وموظفون حكوميون يرتدون الدوطة (وهو مئزر خاص بالهنود) حاملين مظلات سوداء. وفي كل شارع خلفي توجد أكشاك لبيع الفاكهة والمشروبات المثلجة والأقشمة والخضروات ولفائف من حبال قشر جوز الهند والصابون والخردوات.

ويتناثر في الشوارع محلات مختلفة، ما بين كوى يقوم بكي قميص بمكواة ساخنة على فحم مشتعل، وأحد العمال يجفف جوز الهند على الأرض مما يضطر المشاه إلى الالتفاف حول بضاعته. وكانت النساء يغسلن طوال النهار، ويطعمن الماعز، أو تدق الكاسافا، ويمشطن بأصابعهن خصلات الشعر الطويل الأسود الفاحم لبناتهن الصغيرات اللواتي يقفن من دون حراك.

وتتجمع بعض النسوة يغزلن قشر جوز الهند ويجهزونه لكي يقوم الرجال بلفه في لفائف ضخمة أشبه بما كانت تقوم به الجدات من غزل الصوف وكانت هذه اللفات الهندية يصل محيطها إلى أربعة أقدام. ويحمل الحملون هذه الأحمال من اللفائف الضخمة على رؤوسهم، ويبدو المنظر أقرب إلى السريالية واللفائف تهتز أعلى من رؤوس المشاة ويدفع الحملون غير البارعين عربات صغيرة ذات عجلات خشبية في حارات ضيقة.

ويتقدّم ملاحظو العمال بعمائمهم البيضاء من مراس المراكب بوقار ثقيل، وأحد الهنود من صانعي السفن عائد من

رحلة الحج إلى المزار المحلي، وقد ارتدى ملابس سوداء وعلامة التقوى تبدو على جبهته وقطعة من المخمل خلف أذنه.

وكان أحد أحياء المدينة تدوى فيه أصوات معادن تصطفق مع بعضها البعض، وإذا حملق الفرد في السقائف المظلمة يستطيع رؤية الحدادين وكل اثنين يقفان بجوار السندان ويستخدم مساعد الحداد الملقط ببراعة لالتقاط قطعة معدنية من موقد الفحم ويضعها في مكانها الصحيح. ويقوم الحدادان بتشكيل المعدن بشكل آلي والصوت الصادر من هذا العمل أشبه بدقات الساعة وهما يصنعان مسماراً بطول عشر بوصات من الحديد لاستخدامه في تصنيع سفينة.

وكان من السهولة إدراك الأسباب التي وراء حالة الهند ما بين الثراء الفاحش والعجائب المثيرة. وقد سجل الجغرافيون العرب أن الهند بلاد هائلة تتقاسمها ثلاثون مملكة على الأقل تتراوح بين المملكة الكبرى لملك الملوك بالاهارا (Ballahara) حتى المملكة الصغيرة تكين Takin. ولكل مملكة خصائصها التي تميّزها عن غيرها. فكانت نساء تكين ذوات بشرة ناعمة، وقد اختار ملك بالاهارا زوجة له منهن. ويقال إن جوجيرات كانت محكومة حكماً عادلاً إلى حد أنه إذا وجدت قطعة من الذهب ملقاة في الشارع لن يمسها أي مواطن.

ويلاحظ شدة تمسك الهنود بالدين والفلسفة. وقد حدثت مناقشات أحياناً وتعاون أحياناً بين التجار الهنود والتجار العرب بخصوص الطرق البحرية في المحيط الهندي. وفي الحقيقة فإن

الهنود يظهرون عدة مرات كتجار متقلين في قصص مغامرات السندباد البحري. وكانت التوابل والأقمشة وأسواق الهند الحافلة بمختلف الأصناف هي الوجهة الأساسية للعرب. وكانت أقطان الهند الجيدة ذات شهرة برقتها البالغة. وكان الهنود يشترون من العرب الخيول والبلح وهما لا يوجدان في الهند. وتبادل العرب هذين الصنفين بالأقمشة الرقيقة والأخشاب والتوابل.

وشكّلت الجبال الخضراء في مالابار ساحل الفلفل حيث تطيب حبات الفلفل الخضراء الحريقة وكأنها عنب صغير على الكرمة قبل اقتطافه وتعريضه للشمس كي يجف. وكانت توابل الهند تعد حمولة ذات قيمة عالية، وكانت السفن العربية تحمل الفلفل وثمار الأريكة وهي فصيلة من النخيل، والزنجبيل وحب الهال والقرفة والقرنفل من ساحل مالابار سواء إلى الشرق أو إلى الغرب إلى شبه جزيرة العرب والخليج.

وكانت كلكتا وكولام مالي بالقرب من كوتشين وهما أكبر المراكز التجارية لتوزيع هذه المواد التجارية. وعندما وصل فاسكودي جاما أول مرة إلى اليابسة في الشرق الأسطوري للبحث عن التوابل، فإنّ مرشده سواء كان عربياً أو هندياً أرشده إلى طريق مستقيم طوله (٤٠٠٠) ميل عبر المحيط ما بين شرق أفريقيا مباشرة إلى سوق كلكتا.

ولا تزال كلكتا تنتج التوابل والأقمشة، ففي الأفنية وفي أماكن مسقوفة على السواء كان النساء والرجال يقومون بملء الصناديق والأكياس والحقائب بمنتجات المنطقة الغربية وكان

شيئاً لم يحدث أو يتغير منذ أيام السندباد البحري. وظل ساحل مالابار موطناً للوفرة والخصب. وقد أضيف إلى التوابل التقليدية محاصيل أخرى مثل المطاط والبن والشاي. وفي الليل يشاهد التجار العرب وغالبيتهم تجار أخشاب إلى جانب تجار عاديين عموميين يحتسون أقداح الشاي وهم جالسون في الشرفات مع عملائهم الهنود، ويشاهدون الشمس عند المغيب وهي تختفي فيما وراء البحر العربي.

أصبحت صحار على استعداد، وتم تنظيفها وجهزت من جديد ضد العفن، وأعدناها إلى الحاجز النهري ووضعنا فيها ثقل الموازنة، وحملناها بالأشعة الجديدة وجلبنا لها دقل مائل جديد (وهو عمود ضخم يثبت في مقدمة السفينة)، وخففنا من سمك قائم الشراع الرئيسي لتخفيف الحمولة فوق ظهر صحار. كذلك اشترينا جرساً نحاسياً من أحد محلات كلكتا يلمع بالقرب من ذراع الدفة لاستدعاء من يقوم بالحراسة، وأحضرنا ست صناديق قام بصناعتها ذوي القمصان الخضراء رتبت فوق ظهر السفينة. وكان ذوو القمصان الخضراء قد علموا بوصول صحار إلى بيور فحضروا من بلدتهم لزيارتنا.

وشعر ذوو القمصان الخضراء بالسرور عندما شاهدوا السفينة التي اشتركوا في صنعها. وكانت رؤيتهم شيئاً حسناً، ولكننا أحسنا بالحزن للحالة التي أصبحوا عليها. إذ إنهم في عُمان كانوا سعداء واثقين من أنفسهم، أما الآن فيبدو عليهم القلق والخوف، كلما ظهر أي شخص رسمي سواء من موظفي

الجمارك أو من سلطات الميناء، كان ذوو القمصان الخضراء يخبئون تحت ظهر السفينة. وقد تساءلت عما إذا كانوا يعملون وهم مخالفين للقانون. وكانت إجابتهم بالنفي وأن الأمر يتلخص في أنه إذا شاهدتهم أحد موظفي الحكومة يعملون لحساب الأجانب فإنه يسبب لهم المتاعب إذ لم يقتصم معهم في دخلهم بتقاضي نسبة مما يحصلون عليه.

وكنت أدرك أن الرسميات تستطيع تعطيل صحار عن الرحيل، والسبب هو نفس السبب السابق أي الرغبة في الحصول على المال، لذلك قمت باسترضاء المسؤولين قبل البدء في الرحيل. وتلقى أربعة من المكتب الخاص وسبعة من موظفي الجمارك «هدايا» رمزية، فجاءتني أوراق السفينة وجوازات سفر البحارة والإذن بالإبحار.

ولم يحدث سوى أمر واحد سبب لنا قلقاً، ذلك أن أحد رجال الشرطة رأى أن يمنع ابنتي من الإبحار على السفينة لأنها حضرت إلى الهند بالطائرة وليس بالبحر ولكن نظرة إلى وجهي غيرت رأيه. وبدأ كل شيء يسير سيراً طبيعياً إلى أن بدأت المصيدة. ذلك أن المعدات الأخيرة من المواد وأكياس الفحم النباتي ولفات الحبال الإضافية كانت محجوزة في جمارك بيور، وكان التوقيت والحسابات المالية خالية من الأخطاء، وكانت قيمة البضائع تساوي تماماً المبلغ الذي يجب دفعه لرشوة كتيبة العاملين في جمارك بيور، وكان علينا أن نتحمل في سرور تعقيدات الترتيبات. فإنّ البضائع حجزت بعد أن تسلّمنا إذن

الإبحار، ولذلك فإنّ بحارتي لم يكن في استطاعتهم رسمياً النزول إلى البر ثانية. وإذا رأيت أنه من الأفضل مناقشتهم حول حجز البضائع كان معنى ذلك ضرورة الحصول على إذن جديد بالإقلاع، وهو أمر يستغرق عدة أيام، أو أن أترك بحارتي على ظهر صحار يتناولون الأطعمة الطازجة المعدة للمرحلة التالية من الرحلة.

كان طبيعياً أن حجز السلع مجرد ذريعة. وادعى ضباط الجمارك أن أحد التجار وهو الذي أمدنا بالحبال لم يدفع الضريبة المفروضة عليه للدولة وأن الأمر سيستغرق بضعة أيام لإنهاء ذلك الأمر. وفي تلك الأثناء فإنّ السلع ستبقى محجوزة في السقيفة على الشاطئ بالقرب من صحار.

كان السيناريو واضحاً، فأعلنت أنني سأكون عند السقيفة هذا المساء بعد الغسق، وجهزت حقيبتي اليدوية، وسرت في الماء على الشاطئ ومعى الحقيبة وتوقفت خلف السقيفة. وعلى ضوء القمر وجدت طا بوراً نظامياً من رجال الجمارك وضباط الشرطة وظهروا وكأنهم في عرض عسكري.

وانفتح باب المخزن بشكل خفي غامض، وظهر بحارة صحار وكأنهم مهربون، وعلى ضوء القوارب الصغيرة أخذوا يحملون بالات الحبال وأكياس الفحم وغيرها إلى صحار. وفي تلك الأثناء كنت أوزّع الصدقات المطلوبة.

وكان أمراً يدعو إلى الضحك، ذلك أن الأشخاص المقلقين قد اصطفوا بنظام حازم تبعاً لأسبقية الرتبة والسن.

وتناول كل فرد ما اتفق عليه من ثمن وتراوح ما بين بضعة روبيات للعامل الهندي إلى مئآت من الروبيات للمفتش. وتمت الإجراءات في جو من الصداقة التامة. وكنت أشبه بقائد عام يودّع فرقته فتحادثت مع كل فرد وصافحته وأعطيته نصيبه.

وفي نهاية الصف خلف اثنين من المفتشين رأيت رجل الشرطة الأول الذي تجسس علينا عند رسونا في كلكتا يهز رأسه بتحفظ وحضر صراف الجمارك لتحية الوداع. ولكنه كان ينتظر في سيارة أجرة في ركن قريب.

وفي تمام الساعة الواحدة بعد منتصف الليل انزلت صحار في النهر فترة المد، من دون دفع، ولا حبال للسحب، ولا احتفالات، وكان الرحيل صامتاً كالأشباح في الظلام. انزلاق بين المراكب الصغيرة وقد استغرق البحارة في النوم.

وقد تصورت أن ما نقوم به لا يزيد عن عمل مهربي البضائع وأنا أرقب ضوء المصابيح، وكان معنا مصباحين كهربائيين يحملهما رجال في قاربين صغيرين يتقدمون صحار ويحركون المصباحين كالمروحة على جانبي النهر والقناة المتعرجة إلى أن وصلنا إلى البحر، واستعدنا المصباحين وتوقف القاربان وأسلمت آخر ما في يدي من روبيات للرجال الذين صحبونا، وتراجع القاربان واختفيا في الظلام.

وهكذا استأنفت صحار مسيرتها وتركت الهند.



## الفصل الثامن

### مملكة سرنديب

اشتركت ابنتي ايدا مع الفرقة العمانية كضاربة على الصنج. وكان العُمانيون قد اشتروا بعض أدوات العزف، وكانوا يتجمعون كل مساء على ظهر السفينة لتقديم حفلات غنائية بقرع الطبول والتصفيق والغناء والرقص. وكانت ايدا تلتقط الإيقاع وتبدأ في سرور الضرب على الصنج. وتغير الإحساس العام على السفينة وبدأ أعضاء البعثة جميعاً يحسون بقدر من الاسترخاء، وأصبحت صحار تمخر العباب وهي أكثر ثقة. وبدا الحال كأن الرفقة والتعايش على السفينة قد انبثقا من القلق الناتج من عدم المران في عبورنا بحر العرب منذ إقلاعنا من مسقط.

وأصبح كل شيء خفيفاً ممتلئاً بالحياة، وأصبح الهواء أكثر نقاوة، والبحر أكثر زرقة، واليقظة على السفينة أكثر وضوحاً، وساعدت الأشعة الجديدة على زيادة سرعة صحار وهي تشق عباب المحيط وباستخدام شراع ضخم أصبحت السفينة أكثر استقراراً، وكانت تبدو أكثر خفة وسرعة.

وأخذت جبال مالابار الخضراء تتراجع رويداً رويداً. وكان

طهي إبراهيم يبعث على السرور بعد كابوس الكاري وهو الطعام الوحيد الذي كان يطهيه شنييه.

واستقرت ايدا في هدوء واضح، ولكن حدث شيء مؤسف عندما سقطت من باب أرضي خفي ووقعت من ارتفاع عدة أقدام مباشرة في القمرة الأخيرة التي كانت تتقاسمها معي، ولكنها كبتت دموعها وسرعان ما انتهت الكدمات واختفت بالتعرض لأشعة الشمس. فكانت تحرق في الماء باشتياق إلى العوم. لذلك فعندما بدأت السفينة تبطئ في سيرها زودنا مقعداً بالقماش وأدلىنا ايدا في ذلك المقعد إلى الماء، وأخذت تعوم وتغوص مثل البطة الصغيرة، بينما كان أحد البحارة يراقبها خوفاً من سمك القرش. وعندما كان أي شبح يبدو من بعيد مهدداً بالخطر، كان اثنين من البحارة يرفعانها بسرعة في الهواء ويقذفان بالطفلة على ظهر السفينة وكأنها طرد.

وقد اجتذب العلماء اهتمام ايدا، وكانت تجلس مع أندرو وتشير إلى الشبكة التي يستخدمها، وكانت تقفز حول ما يصيده، وأخذت عينات الكائنات الحية التي تقع في شبابه، وكانت في الليل تدير الدلاء وبها الكائنات الحية لكي يظهر لمعان الكائنات الفوسفورية وتصيح بابتهاج.

ووجدت ايدا جزءاً فارغاً على ظهر السفينة واعتبرته ملكها الخاص، وكان مقراً صغيراً لا يسع أي شخص سواها، ورتبت المكان بوضع وسادة وغطاء من الصوف، وهكذا ضمنت ألا يعكر صفوها أحد، وأن تكون بعيدة عن الحبال كلما اندفع

البحارة لكي يقوموا بأعمالهم وكان المطر المنهمر ليلاً هو الدافع فقط لنزولها إلى القمرة. وصاحت ايذا بصوت مرتبك «أبي. إنَّ السقف يرشح». وكانت المياه تتسرّب من بين أخشاب ظهر السفينة، فوضعت قطعة من القماش المخصص للأشعة على ايذا وسرعان ما استغرقت في النوم.

وكان الجو عادة معتدلاً ففي فترة الظهيرة كان النسيم من الجنوب الشرقي يساعد على سرعة صحار ووصلت هذه السرعة إلى أربعة أو خمس عقد. وكانت الرياح في الليل إما أن تسكن أو تهب من خلفنا بشدة وقد تتحول إلى عاصفة هوجاء. وفي مثل هذه الحالات كان النشاط يزداد بدرجة كبيرة. ويبدأ الحارس الليلي في طلب المساعدة وسرعان ما يندفع العُمانيون بسرعة إلى الحبال وهم يرتدون معاطف واقية من المطر وفي هذه الأثناء فإنَّ الحارس يسحب شراع السارية القريبة من المؤخرة وينظم سطح السفينة للعمل. وكان عبدالله أمهر الجميع وأصبح هو المكلف بهذا العمل عادة. ويقوم ثلاثة أفراد أو أربعة بالتحكم في السارية الكبرى.

وعندما ترتطم العاصفة بالسفينة وتغيّر اتجاهها فإنَّ البحارة يعملون على اعتدال سيرها بجذب الحبال أو تركها قليلاً إلى أن تعتدل السفينة في خط سيرها وتأخذ الطريق الصحيح ممزقة حجب الظلام الليلي.

وفي حالات تدفق مياه الأمطار الاستوائية بغزارة واندفاعها على ظهر السفينة إلى مكان الطهي فإنَّ المياه تحدث بركة على

الظهر. وكانت ومضات البرق تضيء معاطف المطر الجلدية الحمراء اللون والوجوه البيضاء والسمراء المتوترة من تأثير المجهود الذي بذل. وكان بعض البحارة يفضلون ارتداء معاطف المطر بينما يقف آخرون حاسري الرأس، وقد التصق شعرهم بجماجمهم وعندما ينتهي انهمار المطر فجأة يصبح أحد البحارة طالباً من زملائه «اجذب اجذب». ويستمر العمل ويندفع اثنا عشر بحاراً إلى أماكنهم بأقدامهم العارية وهم يتخبطون وينزلقون على ظهر السفينة قابضين على حبال الأشرعة. وأخيراً ينتهي العمل برفع الشراع الرئيسي وتنتهي العاصفة.

وكانت الرياح تغيّر اتجاهها أحياناً بهبوب عاصفة، لذا فإن صحار كانت تسير بطريقة خطيرة وتنحرف تجاه الشاطئ وهنا كنت أقرع الجرس النحاسي فيندفع الجميع إلى ظهر السفينة وهم يحاولون التخلص من النعاس، وسرعان ما يتخذ كل فرد مكانه. وهنا يبدأ العمل في محاولة تغيير الاتجاه لإبعاد مقدمة السفينة عن العاصفة.

كانت مناورة تعديل الاتجاه تستدعي نقل الشراع الرئيسي من جهة إلى أخرى باستدارة الشراع وهو يزن حوالي طن. وإذا ما اشتبك الشراع مما يعطل سهولة الاستدارة فإن الشراع يتمزق طولياً أو ينهار الصاري الرئيسي.

وكانت هذه مهمة شاقة بالنهار، وتحتاج مهارة كبرى في الليل. وكان كل فرد له عمله الخاص به على ظهر صحار، لذا كان كل بحار يعرف أين يضع يده في ظلام الليل ويتفادى العقبات

وخصوصاً الجبال التي تشد الأشرعة. وكان عندما يحتل كل فرد المكان المخصص له فإنَّ قائد الدفة يوجه السفينة في اتجاه الرياح، بينما يجذب بحار المقدمة الطرف الأسفل من الصاري الرئيسي المائل حتى يرتفع الجزء الأمامي عمودياً وهو معلق فوق ظهر السفينة وكأنه رمح هائل متديلاً من البكرة ويبلغ طول الحبل حوالي (٨٠) قدماً.

وكان صالح يدور ويقفز على السياج حول مقدمة صحار ثم حول مؤخرتها، وهو يحمل الحبل الثقيل الوزن الذي يتحكم في الصاري الرئيسي، والذي كان يتحرك جيئة وذهاباً ما بين جهة وأخرى. وحالما يصبح الحبل في مكانه السليم فإنَّ المسؤول عن الدفة سرعان ما يحوّل صحار إلى الواجهة الجديدة. ويقوم بعض البحارة بمد الجبال للأشرعة الأخرى، وتغيّر صحار اتجاهها وتبعد مقدّماتها عن الرياح.

إنَّ الإبحار بمركب عربي تقليدي أمر ينطوي على المغامرة، وقد كانت جبال صحار من الضخامة بحيث إنها كانت تؤذي أي شخص بسهولة. وكانت الكتل الخشبية المزدوجة، وتزن الواحدة منها حوالي (١٠) أرطال، تتحرّك بشكل دائري وقد تصيب أي فرد وكأنه لعبة قابلة للكسر. وفي كل مرة تغيّر اتجاه صحار فإنَّ السارية الأساسية تأخذ الوضع الرأسي ويتحرّك الجزء الغليظ من السارية إلى الأمام وإلى الخلف تبعاً لاهتزاز السفينة وكأنه منجل مميت. فإذا تصادف وجود شخص على السفينة في هذه الحالة فإنه يصاب بجروح.

ويتحكم بحارة السفينة في الجزء الغليظ من السارية ويعقدون أنشودة من الحبال تساعدهم على التحكم. وكنا حريصين على مواجهة المخاطر بشجاعة والدخول في المناطق الخطرة في الوقت المناسب. وكان ذلك يعني أن يكون كل فرد مطمئناً واثقاً أن زملائه يقومون بالعمل تماماً. وإذا حدث أي خطأ فالنتيجة إصابة. وتحت هذه الظروف، لم يكن ما يثير الدهشة من سرعة اندماج البحارة مع بعضهم البعض لتكوين فريق متناسق للغاية.

ولا تمر لحظة واحدة ونحن في مياه مسطحة هادئة عندما تقف السفينة تنظر وترقب وهي على استعداد العمل في جراحة، فقد ينطلق حبل متوسط السمك بقوة. ويبدو شرع السارية الأمامية ربيعاً كأنه منديلاً إذا قورن بشرع السارية الرئيسية. وبالرغم مما يواجهنا من عقبات كانت صحار تشق طريقها وسط الرياح وينبعث من السارية الأمامية تحذير من أثر الرياح ويتقوس شرعها.

وحمداً لله وشكراً فإنّ الساريات لم تسبب أي إصابات ما عدا إصابة واحدة. ذلك أن قدم جميل اليسرى وقعت بين الجزء الغليظ من السارية الرئيسية والمقدمة فأصيبت بكدمات شديدة. وسقط جميل على ظهر السفينة وعلامات الألم ترسم على وجهه. وبعد الانتهاء من إصلاح وضع السارية الرئيسية بدأ العُمانيون يعتنون بجميل، وصنعوا معجوناً ساخناً من البلح المسحوق والملح فوضعه في قطعة من القماش وأخذوا يدلكون العضلة

المصابة، ثم لفوا القماش والمعجون حول فخذ جميل على شكل ضمادة. واستمر جميل أسبوعاً وهو يعرج.

وعندما تهب رياح قوية فإنّ السفينة العربية لا تخفض مساحة الشراع على الطريقة الأوروبية بأن تطوى الأشرعة، وبدلاً من ذلك كان البحارة العرب يغيّرون الشراع ويضعون بدلاً منه شراعاً آخر أصغر حجماً. وإنّ تغيير الشراع والرياح قوية والأمواج تتلاعب بالسفينة إنما هو مناورة تثير الإعجاب. وقد قمنا بهذا العمل لأول مرة ونحن بالقرب من رأس كومورن في أقصى جنوب الهند. وكنت أشعر أن صحار تعاني تحت ضغط السارية الرئيسية. ولم تكن سفينتنا تبجر باعتدال بل كانت تميل تحت تأثير الرياح التي كانت تدفع المياه على شكل غطاء فوق ظهر السفينة. وأصيبت ايذا بدوار البحر، وأدركت أنه لا بد من تخفيض الأشرعة ولا نسرع حتى لا تتحطم السفينة.

ولم يكن خفض الشراع الرئيسي أمراً شديداً الصعوبة، ذلك أن وزنه الكبير يساعد على خفضه، ويستطيع شخصان طي الشراع بنظام لمنع سقوط السارية والشراع بقوة وكأنه مقصلة.

وكانت الإثارة تبلغ أقصاها عندما يحاول البحارة التحكم في السارية الرئيسية الضخمة. حتى لا يطير الشراع في البحر أو أن يتقطع قطعاً صغيرة، ويسارع جميع البحارة بإنزال الشراع الرئيسي الذي يلتف حول رؤوسهم وكأنه نفق من القماش ويمسكون به ويلفونه ياردة وراء أخرى.

وكان الشراع يخفق بشدة من وقت لآخر ويجذب معه

عشرة أفراد ويرفعهم من ظهر السفينة بقوة الرياح. وعندما يسقط الشراع بأكمله يلفونه ويخلصوه من السارية ويوضع على ظهر السفينة، ويثبت شراعاً صغيراً في مكان الشراع الرئيسي ويأخذ كل شخص المكان المخصص له. وكان البحارة ذوو الأجسام القوية يجلسون على ظهر السفينة بطريقة تشبه المتسابقين في سباق للتجديف، أو يغيرون وجهة السفينة بحبل يجذبونه لرفع الشراع أو خفضه.

وفي مقدمة السفينة كان جمعه - وهو أكثر البحارة خبرة - يتحكم في الكتلة الخشبية في أسفل السارية على الرغم من خطورة ذلك العمل. وكان عبدالله وخميس الشرطي يمسكان بحبل الشراع ويجذبانه إلى أسفل بكل ما يملكان من قوة.

وكان الترابط بين البحارة يساعد على تأدية تلك المهمة بسهولة. وهكذا يرتفع الشراع إلى أقصى مداه. وعندما يتم وضع السارية في الزاوية الصحيحة وتأخذ صحار طريقها من دون عقبات فإن البحارة ينصرفون للراحة فيما عدا الحارس.

كانت حياة البحار العربي قاسية في العادة. وكانت فكرة متزنة تلك التي راودتني أن نصف البحارة العُمانيين معي لأنهم قد مرّوا بتجربة غرق سفنهم. وقد عرف جمعة غرق العديد من السفن وهو على متنها. وحدث لصالح تجربة أخرى فبعد غرق قاربه تعلّق بقطعة خشبية مدة يومين إلى أن التقطته سفينة عابرة. وكان خميس الشرطي على وشك الغرق حينما غاصت مركب صيد، وأمكن إنقاذه ولكنه فقد أخاه.



ولعل خميس البحري قد مر بأكثر التجارب لفتاً للاهتمام. كان في مركب شراعي صغير «الدهو» عندما هاجمته عاصفة واضطر إلى الرسو في شاطئ معرّض للخطر. واستمرت العاصفة الشديدة إلى حد أن الرجال على المركب اتفقوا على إرسال الأطفال إلى الشاطئ. وانتقل خميس البحري مع أخيه إلى الشاطئ، ووضع جسميهما في حفرة في الرمال بعيدة عن المد. واستمرا نصف مطمورين في الرمال حتى هدأت العاصفة. وقد عثر عليهما بعض البدو وأعادوهم إلى أسرهم، بينما ضاعت المركب.

كانت قمة آدم هي اليابس الذي يتطلع إلى رؤيتها البحارة العرب بعد مغادرتهم شاطئ مسقط. وهذه القمة علامة على جزيرة سرنديب أكبر وأجمل الجزر التي تقع بالقرب من الهند. وقد أطلق عليها هذا الاسم من الادعاء بأنه عندما قذف بآدم من الفردوس إلى الأرض. فإنّ قدمه لمس قمة هذا الجبل ولا تزال آثار هذا القدم موجودة حتى الآن، واختفت بعد ذلك علامات أقدامه لأنها كانت من الضخامة بحيث وقعت في البحر.

كتب أحد المؤرخين العرب في القرن التاسع «إنّ بحارتنا يستطيعون رؤية القمة حيث سقط آدم لمدة تسعة أيام، فيقودون سفنهم تجاهها. وكانت قمة آدم هي الهدف الذي تسعى إليه صحار أيضاً.

في صبيحة يوم ٢١ يناير أخذنا نحدّق النظر لعلنا نشاهدها والشمس ساطعة. وكان قد مضى علينا يومان بعد مغادرة رأس

كومورين واتخذنا طريقنا إلى الجنوب الشرقي بين بقعة في البحر ملوثة السطح. وكانت مزلجة أندرو التي تجمع ما يصادفها قد تكوّنت عليها طبقة من الكرات الزيتية بعد بضع دقائق من وجودها في الماء، وبدا واضحاً أن أكثر من حاملة بترول كانت تنظف خزاناتها في المنطقة البحرية الواقعة جنوب الهند وأفرغت قاذوراتها في البحر.

والآن كنا نتطلع إلى رؤية القمة حيث انتشرت شائعة بأن ضوءاً روحياً يشتعل بصورة متقطعة فوق القمة يثبت أنها مكان مقدس. ولكن الهواء كان ثقيلًا محملاً بالتراب. يكسوه الضباب. ومن ثم ضعفت الرؤية، واستمر الحال على هذا النحو حتى اقتربت صحار من الشاطئ فاستطعنا رؤية اليابسة. رأينا حدة الجبل المميز ويعرفه البحارة باسم «كومة القش». واتخذت صحار طريقها ودخلت إلى ميناء جال حيث رسونا.

وجزيرة سرنديب لها اسم أطلقه العرب على سيلان أو سيريلانكا وأعطى اللغة الإنجليزية كلمة تعنى اكتشاف الأشياء السارة مصادفة. وكانت سيريلانكا فعلاً اكتشاف سار بالنسبة لرحلة السندباد. وكان مقرراً أن تمكث البعثة شهراً في الجزيرة، وكانت فترة من أسعد الفترات التي مرّت بها الرحلة.

وأراد علماء الأحياء المائية أن يعرفوا عدد الحيوانات الثديية التي لا تزال موجودة في المياه بالقرب من شاطئ سيريلانكا الشمالي الشرقي، والحيوان الثديي أو البقرة البحرية، وهي حيوان ضخم ينتشر بكثرة في كل بحار العالم. ومنذ ثلاثين

عاماً كانت قطعان من الحيوانات الثديية تعيش في المضائق بين الهند وسيريلانكا. والحيوان الثديي آكل للحشائش، وهو بالنسبة للشخص العادي حيوان كثير اللحم ليس له أنياب يأكل تحت الماء أنواعاً من الحشائش المائية التي تمتد على مساحات شاسعة في هذه المنطقة.

ولكن العلماء وجدوا أن سلالات هذه الحيوانات أخذت أعدادها تتناقص بشكل يدعو إلى الأسى. وقد وجدوا فصيلتين منهما فقط وقد غاصت هذه الحيوانات بسرعة في الماء، ويبدو أنها أصبحت تخجل من رؤية الإنسان.

وإنّ أحد أسباب النقص في هذه السلالات يبدو بوضوح، ذلك أن مناطق الحشائش المائية قد اختلطت بأعداد من شبك صيد الأسماك التي كانت ولا شك مصيدة للحيوانات المائية كذلك. وهذه الحيوانات تتنفس فوق سطح الماء، وعندما تقع في شبك الصيد تقطع أجسامها أجزاء وتباع في أسواق السمك. ولا يقع اللوم على صيادي السمك السيريلانكيين إذ إنهم يصيدون هذه الحيوانات من دون قصد وفي نفس الوقت فإنّ هذه الحيوانات تمزق شبك الصيادين. وقدّر علماء صحار أن عدد هذه الحيوانات لا يزيد عن مائة أو مائتين بينما كان العدد منذ فترة يبلغ عدة آلاف.

وقد وجد بيتر هنام أخصائي صحار في صيانة الحيوانات البحرية شواهد ودلائل تدل على الضغط المتزايد على ثروات شواطئ سيريلانكا؛ وهناك تصاد السلاحف وتقتل ويأكل لحمها

وتصنع منها بعض أدوات الزينة على الرغم من أن الحكومة أصدرت أوامرها بالحفاظ عليها. ووجد تجار ترس السلاحف مهرباً ملائماً للتخلص من تلك الأوامر، ذلك أن صيد السلاحف وقتلها لم يكن محرماً في جزر مالديف، لذلك كان هؤلاء التجار يدعون أنهم اصطادوا تلك السلاحف من تلك الجزر.

كذلك كانت الأسماك الجميلة الشكل تعيش في المناخ الاستوائي بالقرب من شواطئ سيريلانكا تقع في شبك الصيادين. وكذلك كان الغواصون المحليون، وبعضهم لديهم أدوات الغوص يصيدون الأسماك ويبيعونها لعلماء يقومون بدورهم بإرسالها بطريق الجو آلاف وآلافاً وهي لا تزال حية توضع في أكياس من البلاستيك إلى المتاحف المائية في أوروبا وأميركا الشمالية. كذلك فإن تجار الأسماك يتعاملون في الأصداف البحرية النادرة التي يلتقطها الغواصون من قاع البحر. وصرح الغواصون والمصدرون أن الأسماك النادرة والأصداف البحرية أصبحت نادرة.

وامتد الصيد كذلك إلى المرجان في سيريلانكا، وقد انتزعت قطع المرجان الجميلة الرقيقة لتدخل في صناعة الزينة بينما تعرض المرجان الكبير على شاطئ سيريلانكا للتكسير، وتؤخذ القطع المرجانية الكبيرة وتضاف إلى قشر جوز الهند وتحرق لصناعة الجير للبناء.

وإن فقدان هذه الشعب المرجانية قد حرم شواطئ سيريلانكا من مصدات الماء الطبيعية، وكانت هذه الشعب

تعمل على: إضعاف حدة الأمواج. والآن فإنّ البحر ينحرف في الرمال وأخذ خط الشاطئ يتراجع ويرتد إلى الخلف. وتبدو جزوع نخيل جوز الهند الخشنة والتي وقعت في المسطحات المائية الضحلة وكانت من قبل أرضاً جافة.

وبينما كان بيتر هناك يجمع مادته حتى يفهم العوامل الاجتماعية والاقتصادية المعقدة وراء استغلال الموارد الساحلية في سيريلانكا، كنت أفكر في سؤال أبسط يدور حول حيوانات سيريلانكا. كنت أود معرفة ماذا يجري للفيل السيريلانكي الضخم عندما يموت.

إنّ السبب وراء فضولي يوجد في الرحلة السابقة للسندباد البحري. ففي إحدى روايات الرحلة السابعة يتحدث السندباد عن كيفية وقوعه أسيراً في يد القراصنة وبيع كرقيق، ويبدو أن ذلك حدث في سيريلانكا، وهناك أرغمه سيده الجديد على أن يصبح صياداً للفيلة وكانت المهمة التي أنيطت به أن يتوغل في داخل الغابة وأن يختبئ في قمة إحدى الأشجار وأن ينتظر إلى أن يمر قطع من الفيلة، وفي كل يوم كان السندباد يقتل أحد الفيلة ويأخذ الأنياب العاجية لسيده.

واستمر ذلك العمل فترة حتى حدث في أحد الأيام وأرعب السندباد أن قطع الفيلة أحاط بالشجرة التي يمتطيها وأسقطوها حتى وصلوا إليه. وإذ ظن السندباد أنه قد وقع في فخ الحيوانات الثائرة، ولكن أصابته الدهشة عندما رفعه الفيل قائد القطيع بلطف بخرطومهم وسار به في الغابة إلى مكان تنتشر فيه عظام

العديد من الفيلة المتوفاة. وكان هذا هو المكان الذي تأوي إليه الفيلة حينما تشعر بدنو أجلها. وكان الهدف من وراء ما حدث أن الفيلة أرادت أن يعرف السنديباد المكان الذي يستطيع منه الحصول على العاج من دون قتل الفيلة.

وعندما عاد السنديباد إلى سيده أطلعه على ذلك المكان وكانت الهدية التي حصل عليها حصوله على حرته وإطلاق سراحه من العبودية.

وقد تكون مغامرة السنديباد السابعة مع الفيلة في سيريلانكا إضافة أخيرة إلى ألف ليلة وليلة مع أن قصة فيل سرنديب ورد ذكرها في المغامرة الرابعة عندما قيل إن الملك الأعظم لسرنديب كان يمتطي فيلاً ضخماً طوله (٧) أذرع (أي ١١ قدماً) في أثناء احتفاله.

وتنتشر قصة مدفن الفيلة في طول البلاد وعرضها وورد ذكرها في مناطق كثيرة وكتب عنها بلغات عديدة إلى جانب اللغة العربية. فهل كان لهذه القصة قدر من الحقيقة على الأقل فيما يختص بسرنديب؟ وبوجود صحار في سيريلانكا أتاحت الفرصة لتوجيه ذلك السؤال لهؤلاء الأفراد الذين يعرفون ما حدث للفيلة المتوفاة بين القطعان الحية في سيريلانكا.

وكان أقرب الناس لمعرفة ما حدث هم الأفراد الأحياء الذين يعملون في الغابة ويطلق عليهم لفظ الفدى Veddah، وهم أهل سيريلانكا الأصليين، ولا يعرف أحد متى وصلوا إلى هذه الجزيرة والاعتقاد السائد أنهم أقدم أصول الجنس البشري.

وتتبع الفدى إلى سلالة النجريتو المنتشرة في أندامان. وحتى وقت قريب كانت هناك عصابات من الفدى تعيش في غابات سيريلانكا، واشتهروا ببراعتهم في الصيد. وهم لا يسكنون في منازل وإنما يعيشون في كهوف أو مخابئ مبنية في أعلى الأشجار. ويتكوّن طعامهم من لحم الحيوانات التي يصيدونها بالحرايب والرماح، إلى جانب فواكه الغابة وبعض النباتات الصالحة للغذاء، ويجمعون العسل البري، ويرتدون ثياباً من أوراق أو لحاء الأشجار. وبغض الطرف عن المدي الحديدية والطباق الذي يحصلون عليها من القرى، فإنهم يعيشون في العصر الحجري.

ولا يوجد الآن من الفدى سوى قبيلة واحدة مبعثرة. وكانوا يحرصون على ارتداء ملابس مهلهلة عند ذهابهم إلى القرى. وحدث تزواج بينهم وبين أهالي القرى، ولكنهم بصفة عامة لا يزالون صيادين في الغابات التي يقطنون فيها ويتجولون في أنحاء الغابات التي لا تزال بكراً في سيريلانكا حيث توجد بعض أعداد من الفيلة.

ولا يتحدث الفدى عما يحدث للفيلة المتوفاة، ويصرحون بأنهم لا يصادفون جثثاً للفيلة إلا نادراً جداً. والواقع فإنهم لا يعرفون سوى حالة أو حالتين من عثورهم على جثث الفيلة طوال العشرين سنة الماضية.

أين سقطت بقية الفيلة؟ إنهم لا يعرفون. وادّعى أحد الأشخاص أنه رأى فيلاً يحمل عظام فيل ميت ويسير بها في

الغابة. ولكن السؤال هو إلى أين كان الفيل سائراً؟ لا أحد يعرف.

وقد تعمق السر عندما وجهت هذا السؤال إلى المسؤولين عن هذا الأمر، ففي ميادين المباريات في سيريلانكا يوجد حوالي (٢٠٠٠) فيل غير مستأنس، وهي تدخل وتخرج من الميادين تبعاً لفصول السنة. ونظرياً يموت ما بين عشرين وثلاثين فيلاً كل عام. وفي الحقيقة فإن المسؤولين يعلنون أنهم لا يجدون إلا القليل جداً من هياكل الفيلة، وللمرة الثانية تقول إن جثث الفيلة نادرة جداً. ويقول المسؤولون إنهم يجدون في كثير من الأحيان عظام حيوانات أصغر جداً من الفهد، وهي أقل من الفيلة عدداً وقد لا تجذب الأنظار أحياناً، وأن عظام الفيلة القليلة التي يجدونها كانت واضحة جداً وبقيت كعلامات لفترة طويلة وهم لا يقدمون تفسيراً لذلك.

واصطحبني المسؤولون إلى بحيرة صخرية طبيعية في أسفل بروز صخري فوق سطح الأرض محاط بشجيرات قصيرة، وكان الوقت مساء والهدوء سائداً والجو صافياً. وكانت البحيرة طويلة وضيقة ذات شكل غير متناسق. ويبلغ طولها حوالي (٤٠) ياردة وعرضها ما بين (٤ إلى ٨) ياردات، وفي أحد طرفيها يوجد نهر صغير يجري هزياً رقيقاً يزيد عن مستوى سطح البحيرة بقليل من الماء. وكانت مياه البحيرة راكدة غير شفافة. وكانت جوانب البحيرة شديدة الانحدار بل إنها عمودية تقريباً.

وكان مستوى الماء في البحيرة ينخفض جداً عدة أقدام في



فصل الصيف وتظهر جوانب البحيرة. ومهما كان الجفاف شديداً وتجف مياه جميع البحيرات الأخرى والنهيرات في المنطقة، وتقصدها جميع الحيوانات المفترسة. ومنذ ثلاث سنوات انتهز المسؤولون فرصة الجفاف ونقص المياه في البحيرة وأرادوا تجفيفها. وهبط العمال وبدأوا في تنظيف البحيرة من الرواسب الطينية من القاع.. ويا لدهشتهم إذ وجدوا قاع البحيرة مكوّن من عظام حيوانات متحلّلة رمادية اللون. وعندما استمروا في الحفر عثروا على عظام فيلة، أطنان منها منتظمة في الطين. ورفعت العظام ووضعت في أكوام ونقلت بعيداً لاستخدامها كمخصبات وأمكن نقل حمولة خمس عربات مليئة بعظام الفيلة.

ولكن لماذا توفي هذا العدد من الفيلة ودفن في البحيرة؟ هل سقطت من دون قصد وغرقت ربما في فصل الجفاف بينما كانت تحاول الحصول على مياه للشرب؟ إنّ خطوة واحدة غير حذرة أو غافلة تفقد الحيوان اتزانه فيتعثّر الحيوان ويسقط ولا يجد أي وسيلة تساعد على الخروج. أم أن الفيلة الطاعنة في السن والتي أوشكت على النهاية كانت تأتي إلى البحيرة لتموت؟ ولأنها طاعنة في السن وضعيفة فإنها تستقر بالقرب من الماء كي تعيش، مع وجود بعض الطعام حول البحيرة.

ولكن لماذا تغرق الفيلة نفسها في البحيرة ولا تموت بجوار البحيرة حتى يسهل جمع عظامها؟.

لم يستطع أي شخص تفسير ذلك في إجابة شافية، وبقي سر مدفن الفيلة من دون إجابة.

وفي إحدى مغامرات السندباد البحري وجد تفسيراً معقولاً في سيريلانكا، وربما كانت أكبر المغامرات شهرة وهي مغامرة وادي الماس. وتبدأ أحداث المغامرة في الرحلة الثانية، إذ وجد السندباد نفسه، بعد غرق زملائه، وحيداً على جزيرة مهجورة، وشاهد بيضة هائلة الحجم، هي بيضة الطائر الضخم الخفي الذي يطلق عليه العرب اسم «الرخ». وعندما عادت أنثى الرخ ربط السندباد نفسه في إحدى رجليها وطارت به إلى مكان طعامها في وادٍ بعيد حيث تتغذى أنثى الرخ على الحيات التي تزحف بأعداد هائلة. وحل السندباد قيده من رجل الرخ، ولم يلبث أن شاهد أرضية الوادي مرصعة باللالئ والأحجار الكريمة. ولكن السندباد كان مذعوراً خوفاً من الحيات الضخمة التي كانت تطوف في كل اتجاه، وحاول الوصول إلى مأوى لقضاء ليلته فيه، فوجد كهفاً استطاع إغلاقه بصخرة ضخمة مستديرة. ولفزعه البالغ الشدة شاهد حية ضخمة تحتضن بيضها بداخل الكهف، وقضى ليلته في حالة من الذعر، وإذ شق طريقه في الصباح للخروج من الكهف وهو يترنح من الخوف والجوع. فانتابه الذعر إذ وجد جثة حيوان مقبلة نحوه وسقطت على الأرض أمامه. وقد تذكر أنه سمع كيف أنه في بعض المناطق الجبلية النائية الشديدة الانحدار كان تجار اللالئ يجمعونها بقذف جثث حيوانات تلتصق بها اللالئ وتأتي الطيور الجارحة تلتقط تلك الجثث وتضعها في أعشاشها حيث يستطيع التجار التقاط اللالئ.

وأخذ السندباد الواسع الحيلة يملأ جيوبه باللالئ ولف حول جسمه الكثير من الأحجار الكريمة وربط نفسه أسفل جثة

ضخمة بقماش عمامته. وأتى نسر كبير الحجم واختطف الجثة ومعها السندباد وارتفع النسر إلى قمة الجبل. وهناك حيّاه التجار المسلمون على نجاته التي تثير الدهشة.

إنّ قصة وادي اللآلئ وكيفية استخراج الأحجار الكريمة عن طريق قطع اللحم إنما هي فكرة أخرى التقطها القصاصون العرب من مصادر أخرى. ولكن الكاتب العربي القزويني الذي جمع كثيراً من روايات الرحالة في القرن العاشر يقول إنّ هذا الوادي في سرنديب.

وحتى اليوم فإنّ كمية ضخمة من الأحجار الكريمة تستخرج من سيريلانكا والطريقة التي تستخرج بها قد تفسر العديد من مظاهر مغامرات السندباد. فالأحجار الكريمة الحقيقية لا توجد الآن في سيريلانكا، ولكن يوجد كثير من الأحجار نصف الكريمة ليس من بينها اللآلئ مثل الياقوت وعين القط، والعقيق وحجر السفير الأزرق الشهير.

وكانت الجزيرة مصدراً هاماً للأحجار الكريمة عدة قرون، وهذه الأحجار توجد في الأودية العميقة، حيث يغطيها الطمي والحصباء والغرين التي تنحدر من سفوح الجبال. ويستخدم الأهالي السلالمة المتحركة للوصول إلى مناطق تجمع الحصباء والطين على مستوى انخفاض يبلغ عشرين أو ثلاثين قدماً، ويجمعون ملء سلالهم بهذا الخليط ويرفعونه إلى أعلى بالجبال ويحملونه إلى الأنهار أو البحيرات وتغسل على أمل وجود أحجار كريمة، فيما يشبه عمليات الكشف عن الذهب.

ولعل مكان تلك الحجارة في الأودية ذات الجوانب الرأسية، وصعوبة تجميع الطين والغرين والحصباء ورفعها إلى السطح مع احتمال وجود ثعابين في داخل الطين، كل تلك الأمور هي التي ربطت بين إنتاج الأحجار الثمينة في سرنديب وبين قصة السندباد عن وادي اللآلئ. وكان تجار الأحجار الكريمة يؤيدون هذه الروايات لأن ذلك يزيد من قيمة الجواهر، وفي نفس الوقت يمّوه على المورد الحقيقي لثرائهم.

والآن فإنّ تجار الأحجار الكريمة في سيريلانكا من المسلمين الذين يعتقد أنهم من أصول عربية. وهم يتحكمون في إنتاج الأحجار الكريمة ولا يعرف متى بدأوا هذا النوع من النشاط فليس هناك تاريخ معيّن يحدّد بدء تلك التجارة في سرنديب.

لكن البرتغاليين في القرن الخامس عشر وجدوا عرباً يخفون بشدة عملهم كوسطاء في التجارة، وأن أول ضريح للمسلمين في سيريلانكا يعود إلى القرن السابع ويوجد في القسم الجنوبي الشرقي من الجزيرة حيث تأتي السفن من الهند كما فعلت صحار تماماً، وأن هذا أول مكان تطأه أقدامهم في الجزيرة.

وأرست صحار مراسيها على مرمى البصر من الموضع الأول الإسلامي الأصلي في سيريلانكا. وهناك مسجد قديم متهدّم يقال إنه بني على الموضع الذي دفن فيه أول شخص مسلم يقضي نحبه في سيريلانكا، وكان هذا الشخص أحد البحارة الثمانية الذين أبلغوا رسالة النبي محمد صلى الله عليه وسلم إلى

سرنديب. وهذا القبر المقدس يوجد وسط الحشائش تحت نخيل جوز الهند التي تحيط بالمسجد. ويمتد نهر ضحل متعرج حول المنحنيات ليصب في ميناء جال على بعد (٤٠٠) متر، وهذه البقعة هي أول المناطق التي يحط فيه البحار رحاله.

وقام العُمانيون بزيارة مقابر البحارة العرب الذين استطاعوا توصيل الإيمان إلى سرنديب وصلّوا في المسجد. وفي أثناء تزويد صحار بالمؤن انتهز البحارة الفرصة وتجوّلوا في الجزيرة.

وكانت الجزيرة تمثل موقفاً نموذجياً لهذه الرحلة الطويلة إلى الصين. إذ إن الجزيرة بدفتها ولونها ولطف أهاليها ووداعتهم تمثل البلاد السعيدة الحظ.

وكان من السهولة بمكان تقدير الأسباب التي دعت المؤرّخين العرب للكتابة عن ملك سرنديب بأنه من بين أغنى الحكام في العالم. فقد سجلوا كيف أنه كان يعيش في أقصى حالات الترف. وكانت مزارعه تنتج جميع أنواع زهور العطور والروائح والصبان والنباتات العطرية الرائحة والطيب.

وكانت اللآلئ التي تستخرج من قاع النهرات تستخدم في عمل شتى النماذج الرقيقة، أما القطع الكبيرة الحجم من الكريستال فكانت تستخرج من مجاري الأنهار الطوال، كذلك كانت بعض اللآلئ الممتازة توجد على شواطئ الأنهار التي تتبع ممتلكات الملك. وكان المعبد في عاصمة ملكه مغطى بالجواهر التي لا يمكن تقدير أثمانها. وهناك يحكم الملك المعظم بمساعدة ستة عشر وزيراً، من بينهم أربعة وزراء من

الهندوس، وأربعة من المسلمين، وأربعة من المسيحيين، وأربعة من اليهود.

وطبقاً لحكايات ألف ليلة وليلة فإن السندباد البحري عندما عاد إلى بغداد أحضر معه خطاباً من الملك العظيم إلى هارون الرشيد ومعه هدايا ثمينة: كأساً مصنوعة من ياقوته ويبلغ ارتفاع الكأس تسع بوصات مزينة باللآلئ، وسرير مغطى بجلد الثعبان الذي ابتلع الفيل، وعليه بقع يبلغ حجمها حجم الدينار، ويحتوي على سحر بأن من يجلس عليه لا يصاب بأي مرض، ومائة ألف مثقال من الخشب العطري، وفتاة من الرقيق تشبه القمر المنير!

واستدعي السندباد البحري أمام الخليفة وأخذ يروي لهارون الرشيد كيف أن ملك سرنديب ظهر في مواكب رائعة جداً، فكان يطوف في عاصمته ممتطياً فيله الخاص الذي يبلغ ارتفاعه (١١) ذراعاً (أي خمس ياردات ونصف ياردة) ومحاطاً بعلية القوم وضباطه، وأمامه حامل الرمح يحمل رمحاً مذهباً، وخلفه حامل الصولجان يحمل هراوة ذهبية رأسها عبارة عن زمردة طولها تسع بوصات وسمكها قدر إبهام رجل.

وكانت الكوكبة التي تحيط بالملك - كما يقول السندباد تقدر بألف فارس يرتدون ملابس مطرزة بالقصب والحريز.

ولا تزال مواكب سرنديب قائمة ولكنها اتخذت شكلاً حديثاً. وفي الوقت الحاضر فإن هذا الموكب التقليدي يشرفه كل شهر هيئة من نساك سيريلانكا البوذيين، وقبل يومين من إقلاع صحار من سيريلانكا شاهد بحارتها أحد هذه المواكب حيث كان

يطوف في الشوارع المظلمة، وكان تأثيره على البحارة أشبه بالسحر، وكان الراقصون حول النار تغطيهم الأوساخ وهم يقفزون في مرح ويدورون حاملين جمرات ملتهبة، ورجال الاحتفالات يصدرون أصوات عالية بالسياط التي يبلغ طولها اثني عشر قدماً لتنظيم سير الموكب، بينما مجموعة وراء مجموعة من الراقصين يدورون بسرعة ويتحركون في حركات دائرية على وقع الطبول والمزمار ويقفزون فتصدر أصوات مرتفعة من الأجراس المعلقة بأرجلهم بينما تصدر أصوات أخرى من الصفائح الفضية التي تغطي صدورهم. أما راقصوا الشيطان فكانوا يرتدون أقنعة وحللاً مصنوعة من ألياف جوز الهند وفي أيديهم كلاب سوداء اللون، ثم رجال يرتدون ملابس النساء ويقفون على ركائز خشبية. ويزين الاحتفال النسك البوذيون حسب رتبهم، الرتب الأعلى ثم الأقل فالأقل وهم يرتدون أثواباً بلون الزعفران البرتقالي ورؤوسهم ناعمة لا توجد شعرة واحدة فيها، وذراع واحدة عارية تحمل مروحة برتقالية اللون، كذلك كان هناك راقصون يتميزون بأشرطة حمراء وبيضاء ويرتدون سراويل تغطي نصفهم الأسفل ولا يستر نصفهم الأعلى شيء، وعلى رؤوسهم قبعات مستدقة الرأس وعمائم.

وكان الموكب حشد خضم من المهرجين المتنكرين يرتدون ملابس تشبه ملابس أمراء الراجبوت (الطبقة الهندوسية العسكرية الحاكمة والمالكة للأرض) يحركون وجوههم المغطاة بالدقيق الأبيض مع أيديهم، وكانوا أشبه بالدمى. وتنتشر على طول الاحتفال أعداد من فيلة سيريلانكا الضخمة، التي تحدث

عنها العرب، أكثر من ثمانين فيلاً تسير كل ثلاثة منها مع بعضها بوقع أقدامها الناعمة، وتتمايل وهي تعلق فوق رأس الجموع. وكانت الفيلة تبدو في شكل فخم مغطاة بأغطية مزركشة بالحرير ومطرزة بالقصب، ويمتطي الفيالون رقاب الفيلة وهم يرتدون ملابس بيضاء ناصعة.

وفي وسط هذا الاستعراض المثير للدهشة بألوانه الزاهية وأصواته التي تغطي العيون وموسيقاه العنيفة لم تكن هناك صعوبة في فهم رؤية العرب عن سرنديب.



## الفصل التاسع

### منطقة الأوقيانوس الهادئة

أبحرت صحار من سيريلانكا وعلى ظهرها مصوّر جديد يدعى ريتشارد غرينهل، حضر من لندن ليحل محل بروس فوستر الذي كان قد أمضى فترة تزيد عن عام في مشروع السندباد، وشعر أن الوقت قد حان ليعود إلى نيوزيلندا لرؤية زوجته وابنته. وقد عادت ابنتي إلى مدرستها في إنجلترا.

وعندما وقع نظري لأول مرة على ريتشارد غرينهل لم أتصور أي شخص آخر لكي يصبح بحاراً مثله، فهو أشبه بطائر مالك الحزين. كان طويلاً ضخماً الجسم مع ضمور أنفه فبدأ كمنقار طير جارح، وعين باحثة منقبة. وكان يبدو كأنه يخوض في مياه ضحلة لصيد السمك وهو يتجول على سطح السفينة بخطوات طويلة. وكان متحمساً للتصوير وآلات التصوير، ولكنه لم يستخدم سفينة في تنقلاته من قبل طوال عمره. ولم يكن يعرف أي معلومات عن الملاحة، بل وأبدى شكوكه في قدرته على تعلّم الملاحة. وأبدى رغبته في أن يقضي كل لحظة من وقته في التقاط صور. وأحضر معه مجموعة غريبة من آلات

التصوير أغلبها صنع في إنجلترا وقد حرص على اقتناء قطع من خشب خفيف قوي، وبعض الغراء، ولفائف من الحبال، وزنبرك ساعات، ودبابيس أمان، وقطع مطاطية، وحقائب بلاستيكية، بالونات اللعب. وكان يرجو من وراء ذلك كله إلى استنباط آلات تصوير أخرى.

كانت كل حركة من حركاته إما أن تقود إلى كارثة وإما تثير الضحك باستثناء ما يمت إلى التصوير بصلة. وعندما يمشي على ظهر السفينة كان دائماً يتعثّر فوق فتحة صغيرة على السطح. وعندما يجلس كان أحد الحبال يرتطم بقبعته من القش ويقذف بها بعيداً. وإذا هبط إلى داخل السفينة كانت رأسه ترتطم بقطعة خشبية ناتئة.

إنه باختصار متحرّكاً إلى حد تحويل الهدوء التام إلى حركة تبدو فيها السفينة وكأنها ستغوص في البحر. ولكنه لم يستسلم أو يذعن للمكائد التي تحاك ضده ويوماً بعد يوم تمكن ريتشارد من الاحتفاظ بتوازنه على ظهر صحار، وهو يلتقط الصور، واستطاع بشيء من الكيمياء الساحرة أن يظهر جزءاً من الفيلم.

ولم يكف ريتشارد عن التفكير في عمل بعض الإضافات إلى آلات التصوير. وكان يثبت بعضها بقطع من الفلين للوقاية من الماء، وآلات أخرى مثبتة في طوف مصنوع من خشب البلزا على شكل مهد للأطفال، وآلات تصوير أخرى مثبتة في طرف عامود، وآلات أخرى مثبتة في السارية، وآلات أخرى مربوطة بحبل إلى طائرة ورقية، وآلات مثبتة على تلسكوب. ولم يحل الظلام في

المساء بينه وبين عمله. وكان الليل يضيء بما يطلقه ريتشارد من بنادق على أشياء لا نستطيع رؤيتها.

وبدا وجه ريتشارد شاحباً بتأثير دوار البحر خلال الثلاثة أيام بعد إبحار صحار من جال يوم ٢٢ فبراير متجهة إلى سومطرة ومدخل مضيق ملقا. ويبلغ طول هذه المرحلة حوالي (٩٠٠) ميل في خط مباشر عبر المحيط الهندي. وكنت أتمنى قطع هذه المسافة في أقل من شهر إذا ساعدتنا الرياح. وكان هذا أقصر طريق مباشر نحو أراضي جنوب شرق آسيا، وهو الطريق الذي كانت تتبعه السفن العربية منذ القرن الثامن. وكان الموقف بأكمله يتوقف على وصول الرياح الموسمية، وكان شهر مارس هو ميعاد ضعف الرياح الموسمية الشرقية تدريجياً على أن تحل الرياح الموسمية الجنوبية الغربية.

وفي الطريق إلى سومطرة فإن أي رياح شمالية شرقية إنما هي مضادة لاتجاه السفينة وتصبح أكثر سوءاً بتأثير التيار المندفح نحو الغرب، وكان الارتباط بين الرياح المعاكسة والتيار المضاد أقوى من استمرار صحار في تقدمها. ولكن كل شيء يتغير بمجرد هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية إذ تصبح الرياح في صالح السفينة، ويغير التيار من وجهته وتستطيع السفينة المتجهة شرقاً أن تتقدم بسرعة وراحة.

وإن هذه القاعدة الذهبية لهذا الجزء من الرحلة كان البحارة العرب القدماء هم الذين وضعوها. وانعقد الأمل على هبوب

الرياح الموسمية الجنوبية الغربية قبل الإبحار إلى سومطرة. تلك البلاد التي أطلق العرب عليها بلاد الذهب.

لكن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية تأخرت عن ميعادها تأخيراً ضاراً جداً. فقد تركنا سيريلانكا في الوقت الذي يفترض فيه انتهاء رياح الشمال الشرقي أو ضعفها، فأبحرنا على أمل أن نصادف بداية الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تمر عبر خط الاستواء. ونظرياً كان من الواجب أن نختبر الجو غير المستقر وتغير اتجاهات الرياح، وفترات سكون الرياح التي سرعان ما تصبح رياحاً حارة رطبة جنوبية غربية. ولكن حدث العكس إذ هبت الرياح المعاكسة المزعجة.

ويوماً بعد يوم كانت الرياح تهب من الشمال الشرقي مع فترات قليلة من السكون. وكانت صحار تسير إلى الأمام ثم تتراجع إلى الخلف، وتقدمت قليلاً، ولكن سرعان ما فقدت المسافة التي تقدمتها عندما سكنت الرياح ودفعها التيار إلى الخلف. وكانت خريطة الطريق التي تستخدمه السفينة متعرجاً ودائرياً مع عدم الاقتراب من سومطرة بالرغم من انقضاء فترة طويلة ومضي الأسابيع. وكان الموقف يدعو إلى الإحباط في انتظار الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تأخرت عن موعدها. ورأيت أن أقود صحار جنوباً واقتربنا من خط الاستواء، ولكن من دون فائدة. واستمرت هذه الظروف غير المواتية: رياح معاكسة وهدوء وتيار مضاد وليس هناك بصيص أمل في أي تغيير.

وكان لآخر اندفاع من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية لسعة قاسية. وقد حذر كتاب الإرشاد من أن فصل التغييرات في الرياح الموسمية من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي هو أكثر الفترات خطورة. كذلك هناك مخاطرة هبوب عواصف هوجاء مفاجئة وسرعة كبيرة في تغيير اتجاهات الرياح وظروف غير مستقرة.

وفي وقت الغسق يوم ٣ مارس كان الهواء ينذر بخطر، وكان الجو طوال هذا اليوم حاراً شديد الرطوبة ثم تحول إلى جو راعد كثيب، وأخذت قطع السحاب تتجمع في المساء، واتخذت السحب أشكالاً كأنها أهرامات كبيرة الحجم وتحول البحر من حولنا إلى لون الفضة الصافية.

وهبت أول رياح مصحوبة بالمطر بعد الغسق، وكانت الصدمة التي تلقيناها كأنها خبطة يد قوية مفاجئة. وأجفلت السفينة وأخذت تهتز بشدة. وبعد برهة هبت الرياح الحقيقية الثقيلة، وبدأت السفينة تميل منذ الخبطة الأولى وتفقد توازنها، وبازدياد الضغط على السارية الكبرى بتأثير الرياح مالت السفينة بمقدّمها وأوشكت على أن تجنح، وأصبح كل شيء غير مستقر، وفقدنا موضع أقدامنا على السطح المنحدر، وأمسك البحارة بالحبال. وتناثرت الأدوات على ظهر السفينة في فوضى وانتهى الهدوء الذي ساد بالنهار، ولم تلبث الأدوات والآلات أن انزلقت إلى بالوعة السفينة، وكان بها بعض القدور الصغيرة والأطباق الصفيحية والأكواب ومصابيح يدوية، وشلال الفاكهة، وبلح

يتدحرج وكأنه كرات صغيرة. وأصبحت السفينة في حالة حرجة جداً إذ كانت العاصفة التي هبت شديدة جداً. وأصبحت صحار تمايل وترنج بالإضافة إلى المطر المنهمر بغزارة.

وكان العُمانيون آنذاك في حالة من السرور، وكانوا يعرفون تماماً كيفية التعامل مع هذا الجو، فأسرعوا مندفعين نحو ظهر صحار المرتفع وهم يصيحون بشدة. وجذب عبدالله ذراع الدفة من أندرو واستطاع بمساعدة مسلم أن يضغط على الدفة وتحول مقدم صحار الثقيل نحو اتجاه الرياح. وفي تلك الأثناء كان خميس البحري وصالح قد أمسكا بالشرع المنسوب على الصاري الأقرب من مؤخرة السفينة واستطاعا جذبها. واندفع أربعة من العُمانيين نحو الأشعة الثقيلة المزدوجة، وبصوت مشجع استطاعوا فك الجبال الضخمة حتى تمر الرياح من دون أي عائق. وهكذا ضعف أثر ضغط الرياح غير المحتمل على صحار وكان للضربات الشديدة على صواري السفينة صدى أعلى من صوت المطر وصخب الرياح.

واستطاعت صحار أن تعتلد وتستقيم وأن تتجه مقدمتها نحو الرياح، وكما يفعل لاعب الأكروبات لإراحة عضلاته فإن العصب ومصدر القوة في حبال الأشعة والصواري بدأ يضعف.

وهبت الرياح القوية مرة أخرى، وحاولت صحار أن تبتعد عن العاصفة، وللمرة الثانية عمل العُمانيون على توازن ذراع الدفة، واستطاعوا التحكم في السفينة المتمردة، وأمكن تنظيم الآلات والأدوات وأصبح ظهر السفينة في حالة طيبة وابتسم

العُمانيون في سرور، إذ كان ما حدث باعثاً على ابتهاجهم وهو تحدّي البحر. وتوقفت المخاطر من حدوث انقلاب أو انتقال ثقل الموازنة، أو تمزق الأشرعة أو تحطيم السارية الرئيسية وسقوط المطر على ظهر السفينة، أي كل الأخطار التي تعاني منها أي سفينة من مخاطر سوء الجو.

وانقشع خط العواصف الأولى ونحن في ظلام المساء تاركين ليلاً مرقطاً ببقع من أجزاء صغيرة لامعة وحولها سحب سوداء كثيفة. والآن أصبحنا أقرب إلى فريق يلعب لعبة الأعمى أمام عشرة من المنافسين مرة واحدة في غرفة مظلمة. وكانت صحار هي الضحية وكانت العواصف مصدر المتاعب.

وأمعنا النظر في السحاب الذي تقوده العواصف والابتعاد عن السحاب الأسود. وكنا نحاول الاستماع إلى العواصف حتى نتبين اتجاهها. ولكن صوت الأمواج الذي ارتفع جداً أفقدنا تتبع ما تحدثه الرياح من أصوات. وبدلاً من ذلك استخدمنا أنوفنا للقيام بعملية الرقابة إذ إنه بالإمكان أن تشم المطر عند قرب هطوله.

وهاجمتنا العواصف مرة أخرى في ظلام الليل. ومرة أخرى استطاعت صحار الهروب وصورايها تحتج على ذلك الحمل المفاجئ. ولكن سرعان ما أصابتها العواصف مرة ثالثة.

أخذت أتدبّر الأمر، هل تستطيع صحار الصمود؟ وهل تركنا جزءاً كبيراً من الأشرعة طمعاً في النجاة؟ وهل سيصبح الأمر أشد خطورة إذا خفضنا قائم الشراع الرئيسي أم أن ذلك

سيكون شيئاً قاتلاً أو مسبباً لجرح بعض الأفراد، أو أن يلتف حبل حول شخص ويقضي عليه؟ وهل من الأفضل أن نمتطي ظهر العواصف ورؤية ما يستطيع البحارة إنجازه؟

وفي تلك الليلة ظل جميع العُمانيين ساهرين على ظهر صحار للقيام بأي مهمة سواء منهم من كان نصيبه الحراسة في تلك الليلة أم لا. وارتدى بعضهم معاطف واقية من المطر. وصمم عبدالله على ارتداء المئزر والقيمص على الرغم من غزارة المطر الذي استمر ينهمر. وبين كل عاصفة وأخرى كان العُمانيون يتبادلون النكات والغناء في انتظار عاصفة أخرى إذ سرعان ما يقفزون للعمل فيتناولون العمل في الحبال والكتل الخشبية التي كادت تقضي على بعضهم أو تفقده الوعي.

وتغير نظام الحراسة، فالأوروبيون كانوا يأتون ويرحلون، بعضهم ينتظر دوره، والبعض ينام في أسفل السفينة على أسرة مثبتة في جدار السفينة. وكانت مياه الأمطار تتساقط عليهم.

أما بيتر دويس فقد انسحب لفحص صندوقه أسفل مسقط مياه صغير في ظهر السفينة. بينما استمر العُمانيون على ظهر صحار طوال الوقت ولم يكن ذلك لعدم وثوقهم من الأوروبيين والغربيين وطريقتهم في العمل على السفينة، ولكن لأن صحار كانت سفينتهم وهم بحارتها وأن واجبهم يحتم عليهم الوقوف معها.

ولكن، لسوء الطالع، وقع حادث مؤسف عند انبلاج الفجر، ولم يكن العُمانيون قد غمض لهم جفن طوال (١٢)



ساعة. إذ إن عاصفة هوجاء هاجمت صحار بعنف وتمزق قماش الأشرعة، وحاولت السفينة استرجاع استقرارها وإذا بموجة عنيفة تمر أسفل السفينة التي أخذت تتمايل وتتأرجح ويغوص مقدمها، في الماء بين الأمواج بغير نظام.

وأزاح الارتجاج وتد التثبيت حول الحبل الذي يرفع الراية ويخفضها على الصاري الأقرب إلى مؤخرة السفينة. وحدث ارتخاء للشرع في وقت غير مناسب، وسقط الوتد تاركا الحبل، فسقط الشرع والصاري على ظهر صحار.

كان ذلك الحادث الثاني الذي كنت أخشى وقوعه. إذ كان سقوط الشرع الأساسي الرئيسي كارثة مدمرة إذا حدث. وكان وزن الصاري والشرع اللذان سقطا حوالي ثلاثة أرباع الطن. وسقطا كأنهما مقصلة موجهة مباشرة إلى الرجال الموجودين على ظهر السفينة.

ولم يكن هناك سوى ثلاثة رجال هم المسؤول عن الدفة، والحارس الليلي وإبراهيم الطاهي الذي كان بالكاد يزحف لتجهيز طعام الافطار. وكانوا حسني الحظ جداً وبشكل غير عادي، إذ اعترضت الصاري والشرع عارضة خشبية أسطوانية الشكل التي تشد إلى الصاري بقصد تثبيت الشرع فخففت من خطورة سقوط الصاري والشرع ولم يبعد مكان السقوط عن إبراهيم إلا بمقدار أصبع واحدة وقد اهتزت السفينة من أعلى السارية الرئيسية حتى قاعها.

واستطعت أن أسمع تحتي صوت ارتطام واهتزاز السفينة.

وبعد لحظة ضجعة صاخبة من جرس الإنذار الذي أخذ يدق بشدة. وظهرت كل الأيدي على ظهر السفينة في لحظات كالإسعاف. واندفعت كالسهم لأشاهد منظر من التشوش الكامل. كانت السارية ترقد على السطح المرتفع عند مؤخرة السفينة وحولها كتلة متشابكة من الحبال. وظهر إبراهيم ممتقع الوجه وفي حالة سيئة وهو لا يصدق أنه نجا من ذلك الخطر الداهم. وتمدد شرع السارية بغير نظام.

وظهر جميع البحارة وفي المقدمة العُمانيون واندفعوا إلى ظهر السفينة عند المؤخرة. وقفز خميس الشرطي ومعه عيد على السارية التي تلتف وتدور واستطاعا السيطرة عليها وربطها ببعض الحبال وتمكنا من قطع الجزء السائب الخطر من الشراع وطيه وكان ذلك عاملاً مساعداً على السيطرة على الخطر.

ولم يبق سوى شيء واحد فوق رؤوسنا، هو كتلة الكسر الذي يتحكم في حبل رفع الراية أو الشراع وخفضهما، وكان طولها ثلاثة أقدام وعرضها قدمين مصنوعة من كتلة ضخمة من الخشب، وكانت تتأرجح جيئةً وذهاباً وتصيب السارية بخبطات تهتز لها السفينة بأسرها مما جعل ظهر صحار يهتز بشدة تحت أقدامنا. وبدأت خطورة ذلك الوضع إذ كان باستطاعة هذه الكتلة الخشبية تحطيم الصاري. وكانت هذه القطعة الضخمة الخشبية جزءاً رئيسياً ومن دونه لا تستطيع السفينة الإبحار. فقفزت وتمسكت بحبل الصاري وحاولت الارتفاع إلى أعلى لأقطع الحبل الذي يربط الكتلة الضخمة وإذا انقطع الحبل يسهل إنزال

الكتلة على ظهر السفينة. وأخذت أتسلق في حذر والسفينة تترج وسط الأمواج. وكان تأرجح السفينة وارتجاج السارية يضاعفان من المهمة الشاقة التي أردت القيام بها وتنطوي على قدر من المخاطرة، إذ كان من المرجح أن أنقلب تماماً وأسقط في المحيط.

وعندما وصلت إلى حوالي ثلثي الارتفاع أحسست أنني لست بمفردى، ونظرت فوجدت أحد البحارة يتسابق معي للوصول إلى الكتلة الخشبية، وكان هذا البحار هو جمعة! البحار الهادئ الذي يدخل الغليون، وهو جد المجموعة كلها. ولم يكن جمعة حتى ذلك الحين قد تحرك لتسلق الصواري، بل كان يجلس في هدوء على ظهر السفينة بينما كان عيد والبحارة الصغار السن يقومون بهذه الأعمال التي تحتاج إلى قدر كبير من القوة والحيوية.

ولكن إذا كان القبطان يتسلق بين الصواري والأشرعة فإنه لن يقف في تكاسل. وسرعان ما تسلق إبراهيم على الحبال وقد وضع قبة صغيرة على جزء من رأسه والتفت يده ورجلاه حول الحبل. وسبقني جمعة في دقيقة ووصل إلى قمة السارية وبقفزة واحدة جلس على الكتلة الخشبية، ولم يكن في وسعي عمل شيء سوى أن أحرق فيه فاغراً فمي.

واستطعت جذب جسمي إلى أعلا ثلاثة أقدام وأعطيت إبراهيم السكين وهبطت في هدوء إلى ظهر السفينة. وقطع إبراهيم الأربطة ثم هبط بهدوء وأعاد السكين فقلت له محيياً «عمل طيب يا إبراهيم».

والآن جاء دور بيتر دوبس، ولم يكن في استطاعتي أو استطاعة جمعة إنزال تلك الكتلة الخشبية الضخمة الثقيلة الوزن. فتسلق بيتر واتخذ الوضع الملائم بأن تمدد بكل ثقله على الكتلة وأخذ يفك الحبال بينما كان عبدالله وعيد وأندرو يجذبون الكتلة بوصة بعد بوصة، وكان ذلك الجهد شاقاً، وإذ أخذت الكتلة تهبط كان ذلك أكثر خطورة، لذا كان على بيتر أن يستأنف مهمته والحذر من أن تحطمه هذه الكتلة وأصبح مربوطاً بها كأنه دمية. وأخيراً وصل بيتر إلى ظهر السفينة بينما البحارة يجذبون الكتلة الخشبية وانزلت بيتر على ظهر صحار ووضح أثر المجهود العنيف على وجهه... وهنا فقط أحسست بالراحة التامة.

وإذ أصبحت الرياح تهب بقوة فإنّ آخر الرياح الموسمية كانت أشبه بمحاولة الأخذ بالثأر منا. واستمرت الرياح طوال اليوم التالي تهب بشكل عاصف وتشق مياه المحيط مما أعاد إلى ذاكرتي بدرجة كبيرة تجربة شمال المحيط الأطلنطي وتأثيره على الشاطئ الغربي لإيرلندا أكثر من وجودنا في مياه المحيط الهندي.

وكانت السحب الرمادية اللانهائية تسرع فوق رؤوسنا، وكان المطر ينهمر مدراراً وبصوت عالٍ على أغطية أبواب الحجرات. وبدأ التآرجح والهزات لقائم الشراع الرئيسي تتكرر مرة أخرى مما أثر في شراع السارية الرئيسية ثم حدث شق هائل بالقرب من زاوية الشراع المشدود إليها حبل التثبيت وتمزق الشراع شر تمزيق.

واستمر الرعد والبرق طوال الليلة التالية، وبالرغم من أن

السفينة أصبحت تسير في سهولة بفضل الصواري الصغيرة فكان واضحاً أننا عن قريب سنرغم على استدارة السفينة بحيث تبعد مقدمتها عن اتجاه الرياح التي كانت آنذاك قد اتجهت إلى الشرق وكانت تدفعنا رويداً نحو الجنوب.

واشترك جميع البحارة في محاولة لتغيير السارية الرئيسية نحو الجهة الأخرى وأصبحت صحار مرة أخرى تتجه شمالاً. وبعد الظهر جذبنا شرع السارية الرئيسية المتآكل، وأقبل الجميع في سرور على العمل لإصلاح الشرع.

وكان الأمر يدعو إلى الدهشة، كما تصورت، كيف أن الأشخاص الأكفاء يستطيعون التجاوب مع أقصى الظروف. وفي ذروة عاصفة أخرى هبت في الصباح، فإن تيري المكلف بالتسجيل الصوتي كان عند الدفة، ولم يكن هو أو زميله ديفيد بريدجز المسؤول عن التصوير، قد مرا بأية تجربة على سفينة شرعية من قبل، وهما الآن قد تحولوا إلى بحارة من الدرجة الأولى بما قدماه من عمل شاق مع الحماس.

وعندما هبت العاصفة التالية على صحار وانهمر المطر بشدة مما أثار الأمواج التي غسلت ظهر السفينة وأغرقتة بالماء، فإن تيري كان يبدو سعيداً، وبابتسامة كبيرة وقد التصق شعره بفروة رأسه من المطر المنهمر، ومعطفه ضد المطر ينزلق عليه الماء.. وكان يقوم بعمله على الدفة خير قيام، ويغير اتجاه الدفة كلما حاولت الرياح التحكم فيها.

وقال تيري بنغمة ابتهاج والمطر ينساب عليه «من كان يظن

منذ ثلاثة شهور وحسب أنني كنت سأقوم بهذا العمل على الدفة وفي هذه الظروف».

بل لقد بدأ ريتشارد المصور يتلاءم مع هذه الأحوال. ولم يكن هناك أي أمر يستطيع إقناعه بأن يطرح بعيداً حذاءه السويدي الذي يشبه القارب وكان يرتديه باستمرار فوق ظهر السفينة. وقد ضاع منه الجورب، وقد فقد قبعته القش إذ أطارها أحد الحبال بعيداً. وكان الآن يرتدي مئزراً متهدلاً ينزلق من جسمه. وبدأت بشرته تتخذ اللون الأسمر بتأثير الشمس. وفجأة سمعنا صوت صرخة تنبعث منه، وداخلنا الخوف عليه لئلا يكون قد تعثر على ظهر السفينة، فأرسلت بعض الأفراد للنظر فيما يجب أن نقدمه إذا كان في حاجة إلى شيء، ولكنهم وجدوه جالساً على صندوق إبراهيم الطاهي وقد ارتدى صدار النجاة، وفي الصباح التالي كان يطلب مني شرح كيفية استخدام قارب النجاة.

واستمر الحال هكذا أسبوعاً والرياح الموسمية تعذبنا بالعواصف أحياناً وفترات من الهدوء أحياناً أخرى. وبقيت صحار تتقدم وتتأخر تسير مع الرياح ونحن نغير اتجاهها لإبعاد مقدمتها عن الرياح. وكانت صحار تستطيع السير كأنها يخت حديث، ولكن المسافة التي تقطعها كانت تضيع عندما يهدأ الجو ويجرنا التيار إلى الخلف.

وبعد ثلاثة أسابيع من إقلاعنا من سيريلانكا أخذت أفكر في كمية الماء والأغذية التي يسمح بها للاستهلاك. واستقر الرأي على إخضاع كمية الماء لنظام الحصص الصارم، وأن يستخدم

الماء العذب للشرب والطهي فقط وأن يستخدم في الغسيل مياة المحيط، بل إن مياه الطهي كان نصفها عذبا والنصف الآخر من ماء البحر. وقد وضعنا الماء العذب في صهريجات في قاع صحار استخدمت أيضاً لعملية توازن السفينة، وكنا نسحب من الصهريج كل صباح ٢٥ جالوناً بالمضخة اليدوية إلى برميلين على ظهر السفينة، وكان ذلك المقدار هو المخصص للشرب في اليوم وعندما يفرغ أحد الصهاريج كنا نملؤه بالمياه المالحة استمراً لتوازن السفينة.

وحسبت كمية المياه المتبقية في الصهاريج وعرفت أنها تكفي لمدة شهر ويفيض بعضه لمدة أسبوعين آخرين مع الإقلال من الاستهلاك، لكنني لم أكن واثقاً من ذلك.

وإذ ضعفت الرياح الموسمية الشمالية الشرقية فقد طالت فترات الهدوء البحري، وفي أثناء الفترة الأولى من هذا الجو العاصف لم يكن في استطاعتنا حجز ماء المطر المنهمر على ظهر صحار إذ كنا منهمكين تماماً في محاولات حفظ السفينة من الأخطار أو الانقلاب ولم يصحب العواصف الأخيرة مطر، وبدأت الشمس تجفف ظهر السفينة وتزيد من الإحساس بالعطش.

بعد ثلاثة أسابيع أخرى ونحن في المحيط كنا قد استهلكنا نصف المياه المحجوزة، ولم نكن قد اقتربنا من سومطرة كما كان الحال عليه عندما أقلعنا من جال. ولكن الأمر الأكثر أهمية أن صحار انحرفت إلى الجنوب من سيريلانكا بحوالي (٤٠٠)

ميل . وهكذا اتضح عدم وجود طريق يوصلنا إلى المياه العذبة إذ استمر هبوب الرياح الشمالية الشرقية. وكان من الأكثر سهولة أن نعود إلى جزر مالديف أو أن نعبر أرخبيل تشاجوز على بعد (٦٠٠) ميل، وكان الأمر برمته متوقفاً على اتجاه الرياح.

وأخذت اتفحص الخرائط مرة أخرى، هل كنا نتجه إلى شمال سومطرة أم إلى الجنوب تجاه جاوه ومضيق سلات كما كان عليه الحال في القرن التاسع عشر بالنسبة للسفن؟ ولكن لم يكن ذلك هو طريق العرب القدماء، بل كان هناك مخاطرة أكبر إذ قد نتجه إلى المنطقة الخطرة الساكنة في غرب سومطرة حيث تقف السفن شهوراً عديدة وهي لا تستطيع الحراك، ونجد أنفسنا أخيراً في حمى شاطئ في مواجهة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية.

رأيت أن من الأفضل الوقوف حيث نحن، وأن نقلل من كمية المياه التي توزع يومياً. وأخذ البحارة يسجلون عدد الأكواب التي يتناولونها كل يوم وكانت النتيجة تبعث على التفاؤل إذ كان البعض يكتفي بربع جالون. ولم يكن هناك ارتباط بين كمية الماء الذي يشربه شخص بما عليه حجمه. ولكن لوحظ أن الشخص الذي يقوم بعمل تحت وهج الشمس كان يشرب قدراً أكبر من الآخر الذي يبقى ساكناً في الظل. وحتى هذا الوقت كان حال الماء يبعث على القلق ولكنه لم يصل بعد إلى حد الخطورة. لذا كان يكتفي بنصح الأشخاص أن يتناولون أقل قدر ممكن وأن يسجلوا ما استهلكوه من الماء يومياً.



ثم حدث إنذاراً بالخطر، فإن أندرو المكلف بضخ الماء المطلوب يومياً إلى البراميل على ظهر السفينة أعلن أن الصهريج الثاني قد فرغ تماماً. فأخذت أتأكد من حساباتي إذ أن الأمر لا بد أن به بعض الأخطاء، فهذا الصهريج كان به من الماء - حسب التقدير - ما يكفي أربعة أيام أو خمسة أيام، فهل تسرب الماء منه، أم أننا أخطأنا في حساب طاقته؟ على أية حال فقد خشينا أن يكون الصهريجان المتبقيان فارغين كذلك أو أن فيهما كمية أقل من الماء. لذا أصدرت أمري بالكشف عليهما والتأكد مما فيهما. وكان ذلك يعني نقل بعض الأطعمة من مكانها وإفساح المجال للتأكد مما في الصهريج. وبينما كنت أرقب بيتر دويس وهو يرفع غطاء الصهريج، وكانت لحظة من لحظات الترقب لمعرفة الحقيقة. فإما أن أكون قد وجهت البحارة توجيهاً خاطئاً بالنسبة للماء، أو أن هناك تفسيراً أكثر بساطة. وارتفع غطاء الصهريج ووجدنا في قاعة ما بين (٤٠ إلى ٥٠) جالوناً من مياه الشرب الثمينة، وليس نظيفاً تماماً ولكنه كان صالحاً للشرب.. كانت المضخة قد سدت ببعض العوائق لذا فلم تسحب الماء ولم تصل إلى القاع.

وانتهت الأزمة إذ تأكدنا أن لدينا ما يكفي من الماء. وشعرت بعبء ثقيل انزاح عن صدري، وكذلك كان حال البحارة. ولم ينس أحدهم بنت شفة. ولكن نظراتهم وما بدا على وجوههم كان دليلاً على أنهم كانوا يعانون من قلق شديد.

وفي الأسبوع الثالث من شهر مارس كانت صحار مستلقية

على مياه بحر غاية في الهدوء والسكينة إلى حد أنها كانت واقفة في ظلها هي نفسها، وكانت مثلاً للسكون، ولم يعكر صفو هذا الهدوء شيء. وظهر في القاع بقع سوداء في الأماكن التي سقط منها الجير الذي وضع لمنع الحشرات.

وارتفعت ساريات السفينة وانتشرت أشرعتها، ولكن الجو كان هادئاً خالٍ من رياح تساعد على تحرك الأشرعة. وبدأ البحر كأنه من الصلب المطروق. وكان في استطاعتنا أن نرى في الماء حول دفة السفينة الطيور التي تلتقط الأسماك وهي تحاول المكوث من دون حركة حول السفينة.

وعلى ظهر صحار اشتدت الحرارة ولم تستطع ثلاثة شهور في المنطقة الاستوائية أن تعدنا لمواجهة هذه الحرارة. ففي كل يوم كانت الشمس تسطع ثم تقف رأسياً فوق السارية مرسله أشعتها الحارقة، ولم يكن هناك شيء يمنع هذه الأشعة سوى السارية التي ألفت ظلاً ضئيلاً كان البحارة يتنقلون وراءه كلما تحرك تبعاً لتحرك الشمس. أما ظهر صحار فقد أصبح لا يحتمل من شدة الحرارة إلى حد عدم استطاعة لمسها، واضطر البحارة العراة الأقدام لمدة حوالي (١٢) أسبوعاً من دون أن يرتدوا صنادلهم فيما عدا البحارة العُمانيين الذين اعتادوا تحمل الحرارة الشديدة سواء بالنسبة لأقدامهم أو لمس الخشب الساخن.

ولم يكن هناك عمل كثير على ظهر السفينة، وكنا قد انتهينا من إصلاح الأشرعة والصواري واستبدلنا بالأجزاء المهلهلة أخرى جديدة، ورتبنا الأطعمة إلى غير ذلك من المائة وواحد

عملاً التي تساعد على قضاء الوقت. والآن لم يتبق أي أمر يحتاج إلى بذل مجهود.

وكنا قبل أسبوع قد استطعنا تثبيت الدفة الضعيفة وكانت غير مثبتة وتمثل خطراً على الشخص الذي يقود الدفة. وكلما مرت السفينة فوق موجة كانت الدفة تتخبط إلى الأمام وإلى الخلف وتصبح مصدراً للخطر. وعندما ترتفع المياه على الجزء الأسفل من السفينة كانت الدفة تستدير إلى جانب وتصبح عديمة الفائدة وتجعل التحكم في مسار السفينة أمراً شبه مستحيل.

وقد خامرني الشك في قدرة تلك الدفة على اجتياز هذه المرحلة فإن أسبوعاً آخر من السير فوق الأمواج العالية سيفقدنا الدفة بأكملها. وقلت لبيتر: «دعنا نقوم بالعمل، فإنني أرغب في قيامك بتثبيت الرباط الأسفل أولاً، وتستطيع استخدام الحبال إذا وجدت أن استخدام المطاط أمر صعب غير ملائم بينما السفينة تسير في طريقها. ولكن حذار أن تقطع الكلابة جزءاً من جسمك».

قام بيتر ومعهُ أثنان من البحارة بنفخ قارب مطاطي وأنزلوه بعد ربطه واتخذوا منه ما يشبه ورشة العمل بجوار الدفة. وارتدى بيتر قناعاً وزعنفه وانزلق بجوار القارب. وكان باستطاعتنا رؤيته تحت الماء. وهو يعمل في الأربطة. وبما أن صحار كانت تتحرك بسهولة في الماء فإن بيتر ربط جسمه بحبل نجاة إلى السفينة. وكان الوقت بعد الظهر والجو حار والأحوال كلها مواتية للعمل.

وفجأة ظهر بيتر واندفع بجوار القارب صائحاً «سمكة قرش. ساعدوني في الخروج بسرعة». وبعد تردد لم يدم سوى

دقيقة واحدة جذبه اثنان من البحارة كانا في القارب المطاطي وألقيناه في القارب وسقط رأساً على عقب في القارب وأضاع أحد الزعانف في البحر.

وتمتم بيتر قائلاً «إنها سمكة قرش ذات رأس أبيض مستدق. وبينما كنت أقوم بعملتي في الدفة لأتخلص من العوالق بالمديّة لكي أصل إلى الأربطة، استدردت لأجد سمكة القرش قريبة جداً مني جاءت تسبح خلفنا متتبعه الأثر الذي تركه صحار في المياه، وكانت تأكل العوالق التي كنت أتخلص منها، وفجأة وجدتها أمامي. وليس في مقدوري أن أحدد مدى الجوع الذي كانت تشعر به السمكة، ولكن لم يكن هناك شيء تأكله في هذا الجزء من المحيط».

وأصبح في استطاعتنا مشاهدة سمكة القرش، كانت ذات حجم متوسط يتراوح طولها بين أربعة أو خمسة أقدام، ولا يبدو عليها أي علامة من علامات الفزع، ولم نعرف هل كانت جائعة أم أنها كانت محبة للاستطلاع حيث إنها كانت تعوم في الماء جيئةً وذهاباً بشكل تهديدي وتبعد عن السفينة بحوالي (٥٠) قدماً بل تصل أحياناً إلى أسفل القارب المطاطي حيث كان بيتر جالساً، وكنا نحن في أزمة، ولم يكن في استطاعتنا ترك الدفة بوضعها الحالي بعد أن كشف بيتر عن نصف الدفة ولا يمكن تركها هكذا، فأصبحت السفينة تسير على غير هدى. وكان من الواضح مدى الخطورة التي تكتنف نزول أي شخص في الماء وسمكة القرش في انتظاره لذا فقد أخذنا نفكر في كيفية التخلص منها.

وضع جمعة طعماً على صنارته لصيد السمكة، ولكنه لم ينجح، ويبدو أن السمكة كانت معجبة بحركة الدفة. ودليت نارياً في الماء بوساطة حبل، وانفجر الصاروخ إلى جوار السمكة، ولكنها اضطربت من تأثير الصدمة واستمرت في طريقها من دون تأثر.

وبعد ثلاثين دقيقة من الترقب كان من الواضح أن السمكة لا تريد البعد عناء وانتهى صبر بيتر فقال «إنني سأعود لإتمام المهمة». وهبط من القارب. وكان العمل بطيئاً، فكان يوقف العمل كل دقيقتين ويستدير لمراقبة سمكة القرش التي كانت تسبح بطريقة غير عادية. فكانت أحياناً تقترب حتى تصبح على بعد عشرة أقدام فقط من بيتر الذي طفا على سطح الماء وصاح «انها جوعانة جداً. لقد التهمت قطعة من الأربطة الممزقة».

وأخذنا نتدبر الأمر لوضع خطة ورأينا أنه بينما ينشغل بيتر في إصلاح الدفة ومعه ديك دالي عالم الأحياء المائية الذي لحق بنا في سيريلانكا، فإن بحاراً ثالثاً كان عليه القيام بعمل الحارس تحت الماء. وكانت مهمته السباحة تحت الماء في مكان وسط بين فريق العمل وبين سمكة القرش.

وتنازعت السمكة حالة من حب الاستطلاع مع كثير من الحرص إذ كانت تغير اتجاهها دائماً فتتقدم وتتأخر، ولكن في كل الحالات كانت تجد الحارس يراقبها. وكان الحارس يمسك بعضاً ومعه خرطوشة بها (١٢) طلقة مثبتة في طرف قضيب طوله أربعة أقدام. وتقوم الخطة على أساس أنه إذا هاجمته السمكة كان

عليه أن يطعنهما في أنفها بالعصا ويطلق الخرطوشة التي تثير رعب السمكة فتهرب. وقد بدت هذه الخطة غير عملية فإنه حتى إذا كان الحارس سريعاً ودقيقاً جداً وهو يطعن سمكة القرش في حالة هجومها وهي تسبح بكامل سرعتها فلن يسلم من شرها.

ولكن لحسن الحظ لم يستعمل الحارس الغواص العصا إذ وجد أن الوسيلة الأفضل هي أن يدمدم في أنبوب حلة الغوص تجاه السمكة. وهكذا فإن الأمر الذي كان يثير لدينا شيئاً من التأزم انتهى بطريقة مسرحية ضاحكة. وبينما كان فريق العمل يقوم بإصلاح الدفة كنا نحن على ظهر السفينة نسمع صوت الحارس وهو ينفخ في الأنبوب بينما هو يسبح ويواجه سمكة قرش جائعة وجهاً لوجه.

وكان تيم ريدمان هو ذلك الحارس الغواص أو كما أطلق عليه «الغواص الضحية». وكان تيم يعمل في شركة إنشاءات في مسقط قبل خمسة شهور، وقد انضم إلينا ونحن نقوم بشحن الأدوات والآلات في السفينة، وكان شديد الرغبة في المشاركة في رحلة السندباد إلى حد أنه ترك عمله ولحق بنا في سيريلانكا. وقد وقع اختياري عليه للقيام بمهمة ضابط المحاسبة المسؤول عن الحسابات ودفع الرواتب، وكان وجوده معنا إضافة ممتازة للفريق، إذ كان قوي البنية ذا شعر مجعد، على استعداد تام للابتسام وقد اعتاد ارتداء سروال فضفاض والغليون يطل من بين ذقنه وكان جاحظ العينين.

وحضر معه دالي عالم الحيوان وصاحب الطوربيد،

كذلك حضر نك هوليس ، وهو شاب تخرج حديثاً في كلية الطب بلندن وهكذا أصبح لصحار طيبب أخيراً.

وأخذنك يعالج الجروح والقروح التي أصابت البحارة ولا تريد أن تشفى. وكانت من آثار عض الحشرات وحيوانات البحر عندما هبط البحارة في الماء في سيريلانكا، بالإضافة إلى سحجات في الجلد من أثر العمل في الحبال. وقد تحسنت الجروح وغيرها ببطء شديد في هذا الجو الحار الرطب والمياه المالحة.

وظهر تيم ويدمان وأندرو بيرس كأنهما مخلوقان غريبان وقد ملأت بقع المواد المضادة للعفونة أيديهما وأرجلهما. وكانت حالة إبراهيم أشد خطورة من غيرها. فعندما تركنا كلكتا في طريقنا إلى سيريلانكا قفز إبراهيم في الماء لاسترجاع حبل كان قد سقط. وأصيب بجروح في كاحله من السكين الحادة المتدلّية من حزامه. ولم يظهر الجرح بشكل خطير في البداية، ولكنه سرعان ما أصيب بالتعفن. وعندما غادرنا سيريلانكا كان الجرح لم يلتئم بعد وتقيح مع جزء من حول عظام الكاحل. وعالجه نك يوماً بعد يوم ببعض الأدوية ولكن الالتئام كان بطيئاً جداً. وكان إبراهيم يعاني آلاماً شديدة تحملها بشجاعة، وقد سيطرت عليه فكرة بأن الجرح لن يشفى بتاتاً، لذلك اعترته حالة من الكآبة. وكان من الصعوبة بمكان أن يمشي إبراهيم على ظهر صحار، ولكنه على الرغم من ذلك لم يستسلم. واستمر في تقديم الطعام الشهي وهو يعرج أو يجذب رجله المصابة وراءه.. انه كان يتمتع بقدر كبير من الشجاعة.

إن الضغوط النفسية والتوتر العصبي لتوقف السفينة تقريباً وعدم هبوب الرياح الملائمة، كل ذلك يكون تجربة تختلف تماماً الاختلاف عن الصعاب التي واجهناها في البحر. ولكن التوترات التي أصابتنا كانت تنتهي بمضي الوقت. وبدلاً من الفزع الذي كان سيتابنا في بعض الفترات خوفاً من الغرق أو وقوعنا في مهب عاصفة هوجاء، فإننا أصبحنا عرضة للإصابة بالملل البطيء المزعج والاحباط وإمكانية حدوث العطش التام.

وهكذا مكثنا في منطقة الأوقيانوس الهادئة، على بعد مئات الأميال عن أي شاطئ في تلك المنطقة المحيطة الخالية تماماً. وقد انقضى شهر بأكمله منذ إقلاعنا من سيريلانكا لم نشاهد خلاله أية سفينة، وكنا بعيدين عن المسار الذي تتبعه السفن الأخرى. ولم يكن حولنا أي منطقة لصيد السمك أو أسطول صيد قريباً منا. وكان في استطاعتنا إطلاق نداء استغاثة بالراديو، ولكن هل هناك من يهتم بالنظر نحونا أو الاهتمام بالبحث عنا؟ كان الشك يملأ أحاسيسنا من التجربة التي مررنا بها بعد إقلاعنا من مسقط وأصيب بيتر في قدمه.

كان من الأفضل أن ننظر بأنفسنا في أحوالنا، وكان مما يبعث على الرضا أن البحارة جميعاً كانوا على أتم استعداد للمساهمة في أي فكرة. ولم تكن هناك أي مشكلة بصدد العُمانيين إذ كانوا على ثقة لا حد لها بالنسبة للسفينة والاعتماد على القبطان وأن الأحوال ستتغير لا محالة.

أما بالنسبة للأوروبيين ربما كانت هناك بعض الصفات، إذ



كانوا يرقبون النقص المستمر من الماء العذب، وكانوا يحسبون حالة المواد الغذائية، ويلاحظون أن هذه المواد تختفي واحدة بعد أخرى. ولكنهم كانوا يحتفظون بالرأي لأنفسهم.

لم يكن هناك شيء نستطيع عمله وفيما عدا التمسك بأهداب الصبر وتعديل نظام الحياة اليومي مع الانتظار. حقا لقد عدنا إلى الابحار كما كان الحال في الأيام الخوالي، ولكن الوقت الذي استغرقناه كان أطول وأبطأ، وفي نفس الوقت يعتمد على الطبيعة وما تصنعه بنا.

وكان يوم ١٨ مارس من الأيام التي لا تنسى من ذاكرة كل من كان على ظهر صحار. حوالي الظهر بينما السفينة تتهدى في الماء فشهدنا مجموعة كبيرة من عائلة سمك الماكريل بالقرب من الدفة. واستخدمنا صنارة ما لبثت أن أمسكت بسمكة بسرعة، ثم استخدمنا ثلاث أو أربع صنارات عندما اشترك معنا العُمانيون، وسرعان ما وقعت ست سمكات وضعناها في سلة استعداداً لتجهيزها للغذاء. وبينما كان الصيد مستمراً، خرجت سمكة فوق سطح الماء وسرعان ما أقدمت سمكة قرش نحوها والتهمتها.

ووجد البحار الذي فوجئ بمشاهدة سمكة القرش وقد علقت بصنارته وكان طولها حوالي أربعة أقدام، وارتجفت الصنارة بين أصابعه ثم انكسرت وانطلقت السمكة في حرية إلى الماء. وبعد قليل استطعنا رؤية أكثر من عشرين سمكة قرش تتطلع إلى ما يجري. وكانت أسماك القرش تسبح للوصول إلى مجموعة

سمك الماكريل والتفت حولها. وحاولت أسماك الماكريل أن تجد لنفسها منفذاً وهي في ذعر بالغ.

ولم يلبث خميس الشرطي أن تناول إحدى السمكات التي وقعت في أيدينا وأخذ قطعة من لحمها وثبتها في خطاف طويل وقذفها بين أسماك القرش الجائعة. وما كاد الطعم يصل إلى الماء حتى أسرع إحدى أسماك القرش نحوه والتهمت الطعم، وانتظر خميس حتى استدارت سمكة القرش لتسبح بعيداً. وجذب خميس السمكة التي حاولت النجاة وامتلاً سطح البحر بالزبد من محاولات السمكة من التملص، ولكن خميس ناضل بكل قوته وساعده عبدالله واستطاعا جذب السمكة على ظهر السفينة بحركاتها، وتحرك حركات ملتوية لتخليص نفسها فافرة فاها لتلتهم أي شيء في طريقها. وحدث هرج ومرج عندما حاول الجميع الابتعاد عنها وقد ظهرت كالفك المفترس.

وأمسك بها عبدالله وقد تثبت وبدأ يضرب رأس السمكة لقتلها، وكان خميس البحري يلف ويدور حول السمكة وفي يده سكين وكان متنبهاً إلى إبعاد قدميه العاريتين عن أسنان القرش التي كانت تمضغ بعض الحبال.

ولم يكن أحد في هذه الأثناء يشاهد جمعة وقد وقعت سمكة قرش أخرى في صنارته، إلى أن استدار عبدالله وشاهد جمعة فقفز لمساعدته واستطاعا جذب السمكة الضخمة التي وزن حوالي (٨٠) رطلاً. وأخذت الهراوات تنهال عليها واستخدم عبدالله قضيباً من الحديد طوله (٤) أقدام وأمطر السمكة ببضع

خبطات قوية بينما وقف بقية البحارة يشاهدون ما يجري، ثم وقعت سمكة ثالثة وألقيت على ظهر السفينة.

وكان العُمانيون ينظرون بابتهاج وهم يسحبون الخطافات من أفواه أسماك القرش. والآن أصبح لدينا طعام يكفي بضعة أيام. واستمرت أعداد من هذه الأسماك تحوم حولنا وهي تحاول كسر الخطافات وقد جذبتها رائحة الدم وكانت في حالة هياج واضطراب بالغ.

واستطعنا جذب العديد من سمك القرش التي بدت أمامنا غير محدودة العدد في الماء. وقد أفلت منها عدد لم نستطع اصطياده بينما كان عدد آخر في صناراتنا وجذبناها إلى ظهر صحرار.

وبينما كان هناك هدوء تام في هذا المحيط الفارغ حول السفينة، إذا بهذا الهدوء ينقلب إلى ساحة معركة مع أسماك القرش. ومن أين جاء هذا العدد الهائل؟ لم يخمن أحد.

وأصبح ظهر السفينة كأنه ميدان معركة حربية، وازدحم بأجزاء من سمك القرش في كل مكان، واستمرت تتحرك وتضرب ظهر السفينة بالرغم من الضربات التي انهالت عليها من دون حساب. انتشر دم هذه الأسماك على ظهر السفينة، وكانت ذيولها تتحرك في كل اتجاه بل إن بعضها كان يلتهم أجزاء من أسماك القرش القريبة.

وصحت بكل ما أملك من قوة طالباً الانتهاء من الصيد إذ

أصبح لدينا قدر كبير من الطعام الآن بالإضافة إلى أن الحياة على ظهر صحار أصبحت شديدة الخطورة، فإن آجلاً أو عاجلاً قد تتعرض أقدام البحارة العارية لأن تلتهمها هذه الأسماك المتوحشة.

وهكذا حصلنا في عشر دقائق على سبعة عشر سمكة قرش وكان في استطاعتنا صيد غيرها، ولكن لم تكن هناك أي فائدة تجنى من هذه المذبحة.

وصحت فيهم مرة ثانية للتوقف حتى سمعني العُمانيون أخيراً وهبطت الإثارة وتوقف البحارة عن ضرب الأسماك، وتدلّت العصي والهرارات إلى جانبهم، وسحبت الصفارات واستراح الرجال.

ولكن هذا اليوم غير العادي لم ينته بعد. فقد كدسنا الأسماك على ظهر السفينة وكنا على وشك سلبها حينما ظهرت مجموعة من السحب الراجعة تقترب منا. وكانت سحباً رمادية وسوداء مثقلة بالمطر وكنا في هذه المرة على استعداد. وأصدرت تعليماتي بأن يسرعوا في تجهيز المشمعات حيثما يسقط المطر. وطلبت من أندرو وتيري أن يتخلصا من هذه المياه فوراً، أما جميل وديك فكانت مهمتهما صب مياه المطر في خزانات المياه الفارغة.

وكانت السحب الممطرة تغطينا ودخلنا فيما يشبه حائطاً رمادياً مبللاً، وانهمر المطر الاستوائي كالسيل الجارف وكان البرق ينير الظلام الحالك حولنا، وكان الرعد يهزنا، وأخذ

البحارة الذين اشتركوا في جمع الماء يعملون بأقصى جهدهم وبكل ما يملكونه من طاقة وقوة.

كان الماء العذب الثمين يسقط بغزارة كالشلالات، فأسرع البعض نحو أركان المشمعات يرفعونها للحصول على قدر أكبر من الماء الذي كان يتجمع في الجزء الأوسط من المشمعات. ووقف أحد البحارة بقدمه العارية في الماء كي يريح بالدلو ما يسقط من أمطار ويتسلم الدلو بحار آخر وثالث حتى يصل إلى الصهريج. وكان المطر غزيراً ينهمر بدرجة تثير الدهشة. وتقاذفت الدلاء يد وراء يد حتى تستقر في صهريج الماء العذب. وابتسم الرجال في سعادة غافلين عن شعرهم المبلل وملابسهم التي تقطر ماء.

كان هذا الماء أقصى ما كنا نطمع فيه، فقد جمعنا من مياه المطر كمية كافية لاستهلاكنا لمدة أربعة أيام وإذا حدث سقوط أمطار مرة أخرى وبهذه الكيفية فلن تبقى أمامنا مشكلة مياه. واستمر صوت الرعد يدوي والبرق يتوهج.

وصاح أندرو وهو يزحف من أسفل الشراع حيث كان يعمل وصاح «إنها أصابتنى في ذراعي». وكانت شحنة من البرق قد سقطت على الشراع.

وفي أثناء ذلك الوقت كان عيد وخميس يعملان كأنهما مخلوقان لأوبرا الشيطان، فكانا يركعان على ظهر السفينة وينحنان فوق سمك القرش المذبوحة. وفي وسط هذا الجو الكئيب الممتلئ بالرعد والبرق كان البحارة يسلخون ما

اصطادوه. وأخذت المدى تشق السمكة وتخرج أحشاءها وتفصل اللحم عن العظام، وكان عملهم يدل على براعة لا تقل عن براعة تجار الأسماك. وفي نفس الوقت كانوا يغنون أغنيات إيقاعية موزونة تتماشى مع سرعة العمل بالمدى.

وضعنا لحم السمك بعد تقشيريه في قماش أحمر اللون مبلل ووضعناه على ظهر صحار. أما الأجزاء الأخرى غير الصالحة والقشور والجلد والرؤوس والذبول فقد قذفناها في المحيط. واستطاعت مياه المطر المنهمر أن تنظف السفينة من الدماء الحمراء القانية التي تحولت إلى اللون الأحمر الفاتح ثم عاد لظهر السفينة لونها الخشبي الذي صنعت منه.

في خلال ساعة واحدة كان لدينا ربع طن من لحم سمك القرش اللذيذ الطازج، وهي كمية تكفي بقية زمن الرحلة التي ستمتد لمدة أسابيع. وتم طهي جزء من السمك في نفس الليلة وقدم للعشاء. وأضيف الملح إلى بقية لحم السمك حتى لا يفسد ووضع عند باب مخزن الأطعمة. وعندما سطعت الشمس في صبيحة اليوم التالي عرضنا ذلك اللحم للشمس حتى يجف، وكانت رائحة اللحم شديدة بينما تعطن اللحم نفسه قليلاً، ولكن كان لدينا قدر ضخم من الطعام الاحتياطي.

وفي خلال الأسبوع التالي أدخلنا بعض التحسينات على نظام تجميع مياه المطر. وتركنا المشمعات على أهبة الاستعداد حتى إذا ما بدأت أولى قطرات المطر تتساقط، كان على الحارس أن يسرع لإعداد قماش الأشرعة لتلقي المطر. وكانت

معظم الأمطار تنهمر ليلاً أو بعد الغسق بحوالي ساعتين وقضت بذلك على فترات الاسترخاء. وقد اعتدنا إضاءة مصباح بترولي يلقي الضوء على المنطقة الوسطى من السفينة: وهناك يتجمع البحارة غير المكلفين بأي مهمة يلعبون الشطرنج التي أصبحت اللعبة المفضلة لديهم بينما كان البعض يكتبون خطابات أو يقضون الوقت في تكاسل، وكنا نتسلى ببعض حبات من البلح.

وكان العُمانيون يقرعون طبولهم في هدوء وبنغمة هادئة أو يقضون بعض الوقت في حديث فيما بينهم. وكنا في بعض الأحيان نضيء مصباحاً كهربائياً مزوداً بمدخنة زجاجية يكشف موضع الحارس الليلي وهو يقود الدفة إذا كانت هناك رياح فيساعده على الرؤية.

وكان أندرو يمسك في بعض الأحيان جيتاره وعندما ينتهي العُمانيون من الغناء وقرع الطبول، كنا نستمع إلى أندرو وهو يؤدي بعض القطع الموسيقية على جيتاره.

وكانت الليالي أحياناً مشحونة بالسحب التي تسمح لضوء النجوم بالظهور، ولكن كثيراً ما كانت السماء تصفو إلى درجة أنك هوليس الذي كان يميل إلى تتبع مواقع النجوم، كان بإمكانه التعرف على أصغر نجوم يعتمد عليها البحارة. وكانت بعض الليالي ذات نسيم عليل لدرجة تحملنا على الظن بأننا في جو ساحر، حينذاك يسبح فوق بحيرة من الفضة بشراعها الأسود المثلث الضخم في مواجهة النجوم وكوكبة الدلفين التي كانت

تبدو خلف صحار بالنهار وتتحرك إلى أعلى السفينة وتنحني وتثب حول صحار تاركة أثاراً تتحرك باضطراب على سطح الماء.

وكان المصباح المثبت على الصاري الرئيسي هو الضوء الوحيد في أثناء الليل إذ إن المصابيح الأخرى كانت تحتاج إلى شحن من البطارية التي أصبحت ضعيفة لدرجة أنها لا تستطيع إضاءة المصابيح ليلاً. وكان الماء المالح والأمطار العاصفة التي تتدفق من ظهر السفينة قد أفسدت كل الأدوات الكهربائية وتأكلت الأسلاك أو أصيبت بالرطوبة التي أفسدتها. وكان شاحن البطاريات قد ضعف وبالكاد يشغل جهاز الراديو في أفضل الأوقات - وقلما كان ذلك يحدث.

وفي يوم ٢٣ مارس وبينما السفينة تبخر ببطء على سطح ساكن تماماً، أصر ريتشارد على الاستحمام بجوار السفينة ومعه واحدة من أدوات التصوير غريبة المظهر، عامود من الخيزران في أحد طرفيه ثبت آلة تصوير وفي الطرف الثاني وزنة من الرصاص لحفظ توازن العامود، وأخذ يتحرك بعيداً عن السفينة رافعاً العامود كأنه منظار الأفق الذي يكشف جميع الجوانب. وتملكه الرغبة في تصوير صحار وهي من دون حراك تقريباً. واستمر المنظار يطفو ويدور حول السفينة نصف ساعة بينما أخذ ريتشارد يتباعد رويداً رويداً.

وانتابنا القلق فأخذنا نصيح عليه طالبين منه العودة، لكنه استمر عائماً وهو يشعر بسعادة غامرة. غير مدرك لما حوله. وقد لاحظنا وجود خط ملون فوق سطح الماء، إنه النسيم الذي يغضن



سطح المحيط، تتبعه رياح شديدة هي مقدمة لهياج بحري يهب قادماً نحو السفينة. وهكذا كانت صحار على وشك استئناف مسيرتها مرة أخرى.

وبدا أننا حتى لو ألقينا مرساة الآن فإن صحار لن تقف بل سيكون معدل تحركها أسرع مما يستطيع ريتشارد أن يلحق به لينضم إلينا. فأخذنا نصرخ ونصيح ولكنه لم يسمعنا واستمر صراخنا وصياحنا بصوت عالٍ، وأخيراً وجدنا رأسه يرتفع فوق الماء وأخذ يلوح لنا بأسلوب أقرب إلى تلويح صديق لصديقه، ويبدو أنه لم يدرك المأزق الذي أوقع نفسه فيه. وأخذ نصف البحارة يقفزون فوق ظهر السفينة وهم يصرخون لريتشارد ويطلبون منه العودة محذرين إياه من الرياح.

وفجأة بدأ ريتشارد يدرك ما هو فيه من خطر بالغ. وأخذ المنظر يرتجف في يده وريتشارد يشق طريقه نحو السفينة ضد الرياح التي اشتد هياجها. وبدا أنه قد تأخر إلى حد ما إذ إن الرياح اشتدت وأخذت تدفع صحار إلى الأمام فوق الماء بدرجة أسرع مما يستطيع أي شخص اللحاق بها عائماً.

وطلبت من البحارة جذب الأشرعة فأبطأت صحار وأخذت تميل إلى جانب، وظهر أن جذب الشراع الرئيسي قد أدى إلى عدم استقرار السفينة التي بدأت تدور ولكنها استمرت تتقدم ببطء.

وأخذ الجميع يصرخون ويشيرون لريتشارد أن يلحق بجبل النجاة. وأخذ يحرق نحونا بوجه شاحب ممتقع وقد تملكه الذعر. واستمرت يده قابضة على الأنبوب الخيزراني وقد بدا عليه

الإرهاق. وأخذ يجاهد بكل قوته ويدفع نفسه ببعض الحركات الاندفاعية واستطاع أخيراً التعلق بحبل النجاة. وصاح البحارة يطلبون منه أن يستمر متعلقاً بالحبل وهكذا أصبح مرتبطاً بالسفينة من الخلف كأنه طائر مالك الحزين، وقد ظهر نصفه فقط فوق الماء، ولكنه كان عاجزاً عن اللحاق بالسفينة التي كانت تبهر بسرعة عقدة واحدة إذ أن قواه قد بدأت تخور، وكررنا نداءنا بأن يستمر متعلقاً بحبل النجاة، وبدأنا نجذب ذلك الحبل حتى وصل إلى قارب النجاة الذي ينخفض (١٢) قدماً عن سطح السفينة وأخذنا نرفعه إلى أعلى وبدأ جسم ريتشارد يرتفع، ولكننا لاحظنا أنه متعب جداً إلى حد أن داخلنا الخوف أنه سيسقط في الماء، وتقلصت مفاصله وازداد رعبه، وبالرغم من ذلك استمر قابضاً على آلة التصوير الثمينة. وأخذ يصيح «آلة التصوير، خذوا آلة التصوير». وضاعت بقية كلماته إذ إن فمه كان يتجه إلى أسفل.

يا لللعنة! آلة التصوير! وتذكرت أن لديه العديد من آلات التصوير وصحت فيه أن يتركها، لكنه رفض. واندفع أحد البحارة وتمكن من القبض على الأنبوب الخيزراني وانتزعه من قبضة ريتشارد الذي فقد الأمل في النجاة وأخذ يصيح «إنني لا أستطيع إنني سأترك الحبل. إن قوتي خارت».

وقفز بيتر وخميس الشرطي على حافة السفينة واستطاع خميس التقاط يد ريتشارد وجذبه إلى منتصف المسافة إلى ظهر

صحار وأمسك بحار آخر بذراع ريتشارد الثانية وجذب بحار ثالث ريتشارد من جهاز العوم حتى وصل إلى ظهر صحار سالماً، ولكنه كان في حالة قصوى من الإرهاق. وأقسم ألا يعوم ثانية ما لم يحصل على إذن بالعموم.

وكان النسيم الذي يغضن صفحة الماء والذي كان سيفقدنا ريتشارد، يهب من الجنوب الغربي. إنه كان الإشارة الأولى بأن الجو سيبدأ في التغيير. وأخذ البحارة ينظرون على أمل أن السحب ستدلنا على أن الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في الطريق إلينا. ولكن التغيير كان تدريجياً وببطء. وكانت الرياح منقطعة واستمرت حوالي ساعة تهب في الاتجاه الملائم لنا واستطاعت صحار أن تتقدم قليلاً. ولكن ما لبثت الرياح أن توقفت عن الهبوب بل تحولت إلى هدوء تام ثم أصبحت تهب إلى الاتجاه المخالف. وأحسنا بخيبة أمل.

وظهرت بوادر الغضب والرغبة في المشاركة على الأوروبيين ضد بعضهم البعض، وبدأ القلق ينتابني لأن صبرهم قد نفذ. بينما كان العُمانيون أكثر استقراراً وإحساساً بالهدوء. وبالرغم من أنني كنت ألاحظ شيئاً من القنوط لديهم إلا أنهم ظهروا بمظهر أن كل شيء سيكون على أتم ما يرام من دون ريب.

وأخذ كل فرد يجاهد متعمداً ليشغل نفسه. وبدأ تيم ريدان يحيك لنفسه سترة من قماش الأشرطة. وأخذ نك يشغل وقته

ببعض الأعمال المسلية مستخدماً الحبال. واستمر العلماء في أبحاثهم اليومية الروتينية. أما ديف بریدجز فكان يحاول صنع صندوق مقسم ومبطن بوسائد رقيقة ليضع فيه آلة التصوير قبل الوصول إلى سومطرة.

حاولنا قضاء الوقت بأي مظهر من مظاهر الإلهاء والتسلية، بل لقد حاولنا استئناس أحد طيور النورس الذي اصطحبنا منذ إقلاعنا من سيريلانكا. وكان الطائر - كما كنا نحن - على مسافة بعيدة عن اليابسة، لذا فقد استقر بالقرب من السفينة طائراً طوال اليوم ثم يرفرف ويستقر على ظهر صحار ليلاً. وكان الطائر صغير الحجم ذا ذيل مروحي طويل، وجناحين طويلين رفيعين، وجسم أبيض اللون تنتشر عليه نقطة سوداء، ورجلين حمراوين ورأس مستدير ومنقار صغير رفيع. وكان يقضي فترة الليل بالقرب من الحارس الليلي على حافة الضوء الصادر من المصباح. وهنا كان في استطاعتنا لمسها والإمساك به برقة، وقد أعطينا بعض الماء العذب ليشرب. وفي فترات هبوب العواصف الرعدية كان يتتاب الطائر الصغير قلق شديد ويحاول تجنب الرياح والمطر لذا فقد وضعناه في مكان آمن بعيداً عن المطر.

في يوم ٤ أبريل طلبت من جميع الأفراد عقد اجتماع على ظهر السفينة فالتفوا في دائرة وأخذوا يثفحسون الخريطة التي كنت أحملها وقد احتفظت بها معي متعمداً ذلك، ولم أخبر أي أحد منهم من قبل عن المكان الذي كنا نجتازه. كنت أنا الوحيد

الذي يعرف الموقع الذي كانت صحار تجتازه جيئة وذهاباً من دون أي تقدم يذكر في مياه المحيط .

وأخذ الجميع يحملقون في الخريطة وأوضحت لهم موقع السفينة التي لا تتقدم بل تدور حول نفسها في هذا الموقع الهادئ مع الرياح المعاكسة للسفينة والتيارات المضادة .

وقال تيم ريديمان «إنني أشعر بالسرور لأنك أخفيت عنا ما نحن فيه الآن، إن ذلك أفضل من معرفتنا بذلك قبل الآن حتى لا نحس بالحزن والكآبة».

فقلت له: «إنني لم أكن راغباً في بث القلق بينكم، إن أمامنا مسافة تبلغ حوالي (٦٠٠ أو ٧٠٠) ميل حتى نصل، ومع تأخر الرياح الموسمية الجنوبية الغربية غير العادي وليس هناك أي ضمان عن ميعاد هبوبها فإنها عندما تهب ستكون ملائمة لإبحارنا في الاتجاه الصحيح. وإن لدينا الآن من لحم سمك القرش قدرأً كافياً للطعام. وقد جمعنا من مياه الأمطار ما يكفي لمواجهة العطش، إننا نستطيع التوقف هنا إلى ما لا نهاية، أما موضع القلق الحقيقي فهو نقص الفحم الحجري. وقد أخبرني إبراهيم بأن كل ما لدينا منه لا يكفي سوى أسبوعين فقط لذلك منذ الآن لن نقدم وجبة ساخنة سوى مرة واحدة في اليوم حتى نستطيع مواجهة أزمة الوقود».

وتحدث عيد باللغة العربية وترجم مسلّم ما قاله عيد الذي اقترح الاكتفاء بكوبين من الشاي يومياً فقط.

ووافقت على ذلك الاقتراح وقلت «وإذا استطاع صيادو السمك تأدية عملهم بإتقان، فإننا سنتناول ما يصاد من سمك طازج مع سمك القرش المجفف».

وابتسم العُمانيون وقال عبدالله، أسماك، وبلح، وأرز، وماء. إن ذلك يناسب البحارة تماماً. وكان ينظر من دون أن تظهر عليه ملامح القلق وهو يذرع ظهر صحار بصدرة القوي وقدميه العريضتين وأصابع قدميه المفلطة وبريق يطل من عينيه.



الصورة الأعلى من الأطلس البرتغالي لعام ١٥١٩م ويظهر بها ثلاث سفن عربية (في الوسط) من طراز البوم وذلك قبل وصول أول سفينة أوروبية إلى المنطقة العربية والصورة الأسفل تظهر بها سفينة من المخطوطة العربية مقامات الحريري سنة ١٢٢٧م.

















السفينة صحار في نهر اللالئ بعد سبعة أشهر ونصف من إبحارها من مسقط وهي تقترب من كانتون ميناء الوصول إلى الأرض الصينية



جانب من الاحتفال الرسمي لاستقبال السفينة صحار قدم فيه أطفال جمهورية الصين الشعبية عرضاً شائقاً من الرقص الشعبي والأغاني الوطنية بمصاحبة فرقة موسيقية.



الوفد الرسمي العُماني وعلى رأسه صاحب السمو السيد فيصل بن علي آل سعيد وزير التراث القومي والثقافة أثناء مراسم الاستقبال للسفينة العُمانية صحار وبحارتها يرافقه وفد رسمي من الجانب الصيني حضر من العاصمة الصينية بكين للمشاركة في حفل الاستقبال الرسمي.





## الفصل العاشر

### السارية المحطمة

خفت منطقة الأوقيانوس الهادئة من قبضتها على صحار، وهب نسيم من الجنوب الغربي في الساعات الأولى من اليوم الخامس من ابريل، واستمر حتى الظهر. وتبع ذلك الجو الهادئ انفجار مثير عندما غيرت الرياح وجهتها فجأة مع تزايد قوتها وأصبحت السفينة تحت رحمتها. واندفعت صحار إلى الأمام وكأنها فرس سباق ألهبها السوط. وتزايدت سرعتها حتى بلغت ما بين ثماني إلى تسع عقد، واندفع رذاذ الماء بشدة تحت مقدمة السفينة وكانت الصواري تعمل بإحكام ودبت في صحار الحيوية مع الإثارة.

وأسرع العُمانيون، في سرور، لرفع شراع آخر، ولكن لم يكد الشراع يصل إلى منتصف المسافة حتى زادت سرعة الرياح مرة أخرى وانفخ الشراع كالبالون وامتلاً بالهواء وظهر كالمثلث الضخم مع اتجاه الرياح، وزادت سرعة صحار عقدة أخرى واستمرت في اندفاعها. وعندما حولت نظري إلى الورا شاهدت صنارات صيد السمك وهي معلقة بالسفينة السريعة. ثم طرق أذني صوت تحطم عالٍ كأن إحدى الصفارات قد تحطمت.

وكما حدث للجو من تغيير كذلك تغير البحر من حولنا، كنا نشاهد ما يحدث للبحر والتغيير العميق الذي حل عندما ضعفت الرياح الموسمية الجنوبية الغربية وقد استجابت حيوانات البحر لما يحدث. وإذا كان المحيط من حولنا بدا فارغاً خالياً من الحياة فيما عدا الطيور التي تتغذى على الأسماك ومجموعة أسماك القرش، فإن الهدوء المحيط بنا تبدل إلى حياة ونشاط، وظهرت طيور البحر بكثرة، وأخذ السمك الطائر يقفز من أعلى الموجات المزبدة. وينزلق على سطح الماء. بينما كنا نشاهد الدرافيل تحوم حول السفينة. ثم قررنا صيد بعض السمك، وكان من نوع التونة ويبلغ طول الواحدة حوالي (١٨) بوصة بلونها الأبيض الفضي، وقد حصلنا على (١٥) سمكة تونة كل مساء تقريباً.

وكان العُمانيون يشعرون بالبهجة إذ كانوا جميعاً صيادي أسماك وهم بارعون في الصيد بالصنارة. وهكذا دبت الحياة على ظهر صحار، والكل يشتركون في أي عمل يتصل بصيد الأسماك. وكان كل فرد من العُمانيين لديه صندوق به أدواته الخاصة بالصيد. وكان خميس الشرطي أبرع الأفراد في الصيد حيث كان يبدو هادئاً بالرغم من طول الوقت الذي يستغرقه في ذلك ساعة وراء أخرى، وهو يقذف صنارته ويستعيدها ليقذفها من جديد ولا يظهر عليه بوادر من التعب. وكان بذلك يصيد عدداً هائلاً من الأسماك، وكان ينجح في ذلك بينما الآخرون ينتظرون وصول سمكة إلى صنارتهم لتلتهم الطعام. وعندما يلمح أي فرد الدرفيل فيخبر خميس الذي يقفز بسرعة ويقذف صنارته وكلما اصطاد سمكة جذبها إلى ظهر السفينة بين تحيات البحارة الآخرين.



وأصبح صيد سمك التونة في المساء شيئاً منتظماً، وكان ذلك مدعاة للتسلية وقطع الوقت، وحيث كانت أحجام الأسماك متقاربة إلى حد كبير. وكان انتظام الصيد أمراً يبعث على الحيرة إذ إن صحار كانت تقطع ما بين أربعين إلى ستين ميلاً في اليوم بمساعدة الرياح المواتية، وبالرغم من ذلك كنا نشاهد سمك التونة مرافقاً لنا كل مساء. وهنا فقط لفتت أنظارنا ظاهرة هامة، أن صحار كانت تسير وحولها فوج من الأسماك المصاحبة لها دائماً. وسواء كانت صحار تقضي اليوم في هدوء أو أنها تقطع (٧٠) ميلاً في يوم آخر، إذا كانت الرياح مواتية، فإن السمك كان يحرص على مصاحبتنا.

كذلك كانت هناك ظاهرة أخرى هي أن الأسماك كانت تسبح أمام السفينة ولم يحدث أنها كانت تسبح خلف السفينة بتاتاً. وكانت الطيور هي التي وجهت نظرنا إلى ذلك. ففي النهار كنا نلاحظ وجود مجموعة من الطيور المائية حيث تختطف الأسماك من أمام صحار دائماً. وكانت طيور النورس تنقسم إلى مجموعتين أو ثلاث مجموعات صغيرة تهاجم كل مجموعة منها تجمعات الأسماك، وكان ذلك يتم أمام السفينة باستمرار.

وحتى إذا اختفت الأسماك في عمق المحيط أو تفرق مؤقتاً كانت الطيور المائية تطير على مستويات أعلى حتى تستطيع رؤية الأسماك من منظور متسع، وهي في انتظار ظهور الأسماك وكان ذلك يتم أيضاً أمام السفينة أو على مقربة من جانبها.

وكان عكس ذلك يحدث في المساء، إذ عندما يحل الغسق

تقرب الأسماك من السفينة، وكان هذا هو الوقت المناسب الذي يصيد فيه العُمانيون سمك التونة، وهو الوقت الذي كانت تتغذى بما تجده في المياه، وتقع بذلك في مجال الصيد بالصنارة. وكنا في خلال ما يقرب من ساعة نصيد من الأسماك كفايتنا للعشاء وغذاء اليوم التالي. وسرعان ما ينفرط عقد تجمعات التونة عند الفجر وتأخذ وضعها المعتاد أمام السفينة.

كنا نطل أحياناً في الليل على مياه المحيط، وبالضوء المنبعث من كشاف كنا نشاهد منظرًا فريداً، كان الضوء يوضح لنا الأسماك آلاف فوق آلاف متراسة على جانبي صحار، وهي تعوم بنفس سرعة السفينة سواء بلغت هذه السرعة عقدين أو سبع عقد.

وكان المنظر غريباً خارقاً للطبيعة، وكانت بعض الأسماك صغيرة يتراوح طولها ما بين (٨) بوصات إلى قدم واحدة. ولم يكن في استطاعتنا التمييز بين الأنواع. وكل ما نشاهده أنها كانت تعيش في مجموعات كثيفة وإذا رفعنا الكشاف عالياً كنا نرى الأسماك البعيدة كأنها أكبر حجماً وأنها من أنواع أخرى. وقد ساورنا إحساس أن صحار تتحرك وسط كتلة ضخمة من الأسماك أصغرها هو القريب وأكبرها البعيد عنها.

كانت ظاهرة لم أشاهدها من قبل، ولم يستطع علماء الأحياء المائية على صحار إيجاد تفسير لها. وأعلنوا أن صحار، كما يبدو، تمثل للأسماك نقطة ثابتة في المحيط، نقطة تلجأ إليها الأسماك لصلتها بسلوكها كمجموعات، أو أنها وعاء يجذب أفراد

هذا التجمع المستقل الصغير منها ما يقترب من السفينة عله يجد غذاء من العوالق التي تلتصق بها، وفي الوقت ذاته يتغذى السمك الكبير على الصغير، ويتكرر ذلك حتى تصبح صحار هي البؤرة في سلسلة طعام الحيوانات المائية.

ومن الطبيعي أنه يصعب التأكد من أن الأسماك التي تصاحبنا هي ذاتها من دون تبدل. وربما كانت بعض الأسماك تنضم إلى المجموعات وهي في طريقها معنا، ومن المحتمل أن بعضها ينصرف عنها. ولكن كانت هناك حقيقة يجب ملاحظتها خلال الأسبوعين التاليين، هي أن الأسماك التي رافقت صحار قطعت مسافة تقرب من (٤٠٠) ميلاً وهذا لغز لم نجد له جواباً شافياً.

وفجأة انبعثت صرخة مدوية سريعة «كابتن كابتن» من الباب أيقظتني من النوم في لحظة وقفزت من مرقدتي. وكان الوقت أشد فترات الليل إظلاماً قبل الفجر، وقد صدرت الصرخة من البحار المناطق به الحراسة وهو خميس الشرطي. وسرعان ما أخذ جرس الإنذار يدق بشدة. وجذبت شعلة مضيئة وصعدت إلى ظهر السفينة لأجد تيري عند ذراع الدفة وهو يحملق مشدودها إلى أعلى الصاري الرئيسي. وتابعت نظرتة لأشاهد الكارثة، لقد انكسر الصاري الرئيسي، الذي يرتفع (٨١) قدماً، إلى قطعتين وظهر وكأنه جناح طائر وقد شطر إلى جزئين وتدلى جزء منها يبلغ طوله حوالي (٣٠) قدماً ولا يمنعه من السقوط سوى الشراع. أما الجزء الآخر فقد التف حوله الشراع والحبال في فوضى شاملة.

وكلما اهتزت السفينة يتطوح الصاري المنكسر بشكل خطر مهدداً بالإطاحة بأي فرد يصادفه في طريقه.

بل إنني عندما أخذت أحرق إلى أعلى من خلال قطرات المطر المتقطع محاولاً تحديد مدى الخسارة، سمعت صوت ضربة خفيفة سريعة تبعثها صرخة لاهفة صادرة من مقدمة السفينة أقرب إلى أن تكون صادرة من شخص تقطعت أنفاسه. وانطلقت النداءات تنادي الطبيب. وظهر خميس الشرطي من طيات الظلام يحمله اثنان من العُمانيين إلى ظهر السفينة، وبدا خميس مرهقاً، ووجهه شاحباً، وهو يمسك بجانبه ويسعل بشدة اهتز لها جسمه.

اعتقدت أنه أصيب بكسر أحد ضلوعه، فهل سأفقد هذا الشخص الذي أعده أفضل من عندي، كما أنني فقدت السارية الرئيسية؟ وطرح خميس عليّ صندوق وأخذك هوليس يتفحص إصابته.

وأصدرت أمري بأن يتجه جميع الأشخاص غير العُمانيين إلى مؤخرة السفينة بعد أن ازداد عدد البحارة حول خميس. وسرعان ما اتجه كل فرد إلى موقع عمله في انتظار ما يصدر من تعليمات. وكان من الضروري الإسراع في إنزال السارية المحطمة مع الحرص على ألا تصيب فرداً ثانياً بقدر المستطاع. وطلبت من بيتر وديك وتيري أن يتحكموا في الجزء الأخير من السارية أثناء هبوطها، وأسرعوا يطوون الجبال التي تتحكم في الطرف العلوي من السارية المحطمة.

وطلبت من العُمانيين أن يراعوا هبوط الجزء المحطم بهدوء وبطء. وكان جميل وصالح قد جمعا الحبل الذي يرفع ويخفض الشراع الرئيسي وانتظرا التعليمات. فطلبت منهما إنزال الحبل بعناية فأخذا يربطان الحبل وقطره ثماني بوصات، وبدأ الجزء المحطم من السارية يهبط بهدوء.

وطلبت من مسلم وخميس البحري أن يمسكا الجزء المحطم بعناية، فأخذ الرجلان يقبضان على الطرف غير المثبت الذي كان يهدد بقذفهما بعيداً، ولكن أسرع عبدالله وجمعة وعيد لمساعدتهما. وطلبت منهم التوقف عن إنزال الجزء المحطم والإمساك به وأن يحاولوا قذفه خارج السفينة، وفي خلال بضع دقائق كان الجزء المحطم قد اصطدم بمياه البحر إلى جانب صحار.

وقد بذل البحارة جميعاً مجهوداً أكبر للتحكم في الصواري، كان على رأسهم جمعة ذو الخبرة الطويلة. وكانت الرياح تهب بشدة وأصبحت السارية المعطوبة تشكل خطراً داهماً. وفي كل حركة من السفينة كانت الحبال تتشابك وتلتف بشكل خطير وتحول التناسق بين الصواري إلى كومة من الحبال المنهارة والأخشاب المحطمة... لقد أصيبت صحار بعطب شديد.

وبدأ تيم ريديمان يتسلق السارية الكبرى في مشقة ويطوي شراعها حتى وصل إلى مقربة من الطرف المحطم ومزق الشراع بسكينه ثم هبط وحوله الشراع.

واستفسرت منه عن حالته وعمّا إذا كان قد أصيب وكنت في حالة شديدة من القلق، ولكنه طمأننا وهو يخرج من بين كومة من الحبال.

ورأيت أن يحتسي كل فرد كوباً من الشاي وأن يستريح بعد ذلك المجهود العنيف، وأن نتفحص جميع الإصابات في ضوء النهار.

وفي ضوء فجر كئيب رطب ظهر لنا مدى الإصابات التي لحقت بصحار: تحطم الصاري الرئيسي إذ تغير اتجاه الرياح وتغير وضع الشراع الرئيسي إلى الخلف وأخذ يضغط على قماش الشراع، ولحسن الحظ استطاع الصاري مقاومة الضغط، ولكن استمرار الضغط الشديد أدى إلى كسر الصاري، وهكذا أصيبت بالعجز.

أخذت أتأمل ما حدث، وهل في استطاعتنا إصلاح السارية الرئيسية ووضع عارضة خشبية لتدعيمها وربط الجزأين مع بعضهما البعض؟

كان ذلك الأمر يستغرق وقتاً طويلاً، بل إن من الصعوبة اتمامه فوق ظهر السفينة. ولن يكون هناك أي ضمان لأن يكون هذا الإصلاح من القوة بحيث يتحمل ثقل السارية الرئيسية، وقد لاحظت أن طول الجزء المتبقى لا يقل كثيراً عن الأصل السليم.

طلبت من ديك وأنדרو قياس ذلك الجزء الخشبي المتبقي فأجابا بأن طولها (٤٩) قدماً. ورأيت أن نشذب الجزء المحطم

ونضيف إليه الجزء الذي استطعنا إنقاذه، وبذلك نحصل على سارية لا تقل كثيراً في طولها عن السارية الأصلية.

وهكذا أخذ بيتر دوبس وتيم ريديمان يعملان بالمشار والإزميل لإعداد الجزء المتبقي، وفي نفس الوقت كان العُمانيون يعملون في إعداد الجزء الآخر من السارية حتى يستقر الجزآن تماماً. وحدث ذلك فعلاً، وهكذا أمكن إصلاح السارية. واستخدم جبل قوي لتثبيت السارية، وجبل رفع وخفض العلم في موضعهما تماماً. وبين الأغاني ارتفعت السارية مرة أخرى. واستمرت أنظارنا موجهة إليها لتتأكد أن كل شيء على ما يرام وأنه يقوم بالمهمة المطلوبة منه.

ولدهشتنا البالغة اتخذت صحار شكل سفينة لم يحدث لها أي عطب على الرغم مما حدث للسارية الأمامية والشراعين المنصوبين بالقرب من مؤخرة السفينة.

وانتفخت الأشرعة وكأنها تشعر بالابتهاج لما حدث، وبالرغم من أن سرعتها قلت إلى ثلثي ما كانت عليه من قبل، فإنها أصبحت تشق عباب البحر برشاقة. وبعد سبع ساعات مما حدث وبالتقريب في ميعاد الغذاء اتخذت صحار وجهتها صوب سومطرة، ومرة أخرى أثبت بحارتها كفاءتهم.

وعدت مرة ثانية إلى حساباتي عن السرعة والمسافة التي نقطعها. وجدت أنه لا يزال أمام صحار حوالي (٤٥٠) ميلاً حتى نصل إلى سومطرة في خط مستقيم وأنه لا يوجد لدينا من الفحم

سوى ما يكفي خمسة أيام فحسب، راودني الشك في أن ذلك القدر سيكون كافياً حتى نصل إلى سومطرة.

ولذلك فإننا سنتناول أطعمة باردة. وكان العزاء الوحيد أننا لم نعد نشكو أو نرتاب في نقص كمية المياه والمأكولات. وقد استطعنا خلال الأيام الثلاثة المنصرمة جمع (٢٠٠) غالوناً من مياه الأمطار، وأن الكمية في الصهاريج تكفي لمدة ثلاثة أسابيع. هذا إلى جانب أن العُمانيين لا يزالون يصيدون يومياً من الأسماك ثلثي كمية الطعام التي نستهلكها على الأقل في اليوم، وأنا نسير الآن على نظام في الطعام يقوم على أساس الأرز والسمك والبلح.

باختصار إن رحلة السندباد وصلت إلى وفاق مع البحر، وأمكنا الحصول على توازن قيم، وكان ذلك تطوراً هاماً. فقد أظهر لنا حادث كسر السارية أننا نستطيع صيانة أنفسنا أمام أكبر النكبات، وأنه بسفينة قوية البنيان بمقدورنا تخليص أنفسنا من المآزق الكبرى.

بعد مرور أربعة أشهر ونحن في البحر، وصلنا إلى فهم الاحتياجات التي تتطلبها السفينة يوماً بعد آخر. وأصبحنا نميز الإشارات والعلامات التي تلفت النظر أو السمع إلى ما يجب عمله من إصلاحات. وعرفنا الأجزاء التي يجب العناية بها أو التخلص منها، وإحلال غيرها مكانها. وأدركنا الطريقة المثلى لتنظيم الحبال. ووضع الأشرعة في موضعها الصحيح، وأن تكون دفة السفينة متوازنة حتى تسير السفينة في يسر، وأنه إذا غيرت الرياح اتجاهها فإن علينا تغيير وجهة السفينة من دون مناقشات أو



إزعاج. إن كل فرد يعرف موقعه والمطلوب منه إنجازه. وهكذا كان العمل يتم في سهولة وبساطة. بل إن الأمطار الليلية لم تعد مصدر إزعاج لنا. فعندما يبدأ رذاذ المطر في السقوط كان على الحارس الليلي أن يبسط قماش تغطية الفتحات التي توصل إلى باطن السفينة، وأن يطفى جميع المصابيح على ظهر السفينة، وأن يرتدي ملابس تلائم الجو المضطرب.

أما الأشخاص غير المرتبطين بعمل معين، كانوا يقومون بترتيب أو تخزين ما يمكن أن تتلفه مياه المطر، أو أن يهيئوا لأنفسهم ما يقيهم ويحميهم من انسياب مياه الأمطار التي قد تسرب من بين الألواح الخشبية التي أصابها حرارة الشمس بالجفاف والتشقق.

وكنا نستمع إلى صوت المطر لمدة ساعة أو ساعتين وهو ينهمر بصوت مرتفع على أغطية أبواب الحجرات، ثم يتبع ذلك الهواء المنعش الذي يندفع إلى داخل السفينة عند نهاية سقوط الأمطار. وينزع قماش تغطية الفتحات مرة ثانية.

وكانت الرائحة التتة في أسفل السفينة يصعب تحملها. وهي عبارة عن خليط يخنق الأنفاس من غازات عفنة وهواء فاسد وروائح الحبال المتعفنة مع رائحة الطعام والأجسام البشرية ومخازن السفينة. وكانت موجات من الهواء الدافئ الكريه الرائحة تهب عندما ترفع الأغطية عن أبواب الحجرات السفلى من صحار مما يدفع الحارس إلى أن يتقيأ لرائحتها التي تشبه رائحة نباتات فاسدة.

ولم يكن مما يثير الدهشة كثيراً أننا نقضي (٩٠٪) من ساعات اليوم على ظهر صحار حيث الهواء المنعش بعيداً عن الأماكن الخائقة للأنفاس. وكانت معظم الأعمال تتم على ظهر صحار، ويأخذ كل فرد نصيبه من الراحة على ظهر السفينة. وكانت معيشتنا على ظهرها عاملاً مساعداً على الانسجام مع المحيط من حولنا. وبدأنا نلاحظ التغيرات التي تطرأ على لون الماء وأشكال وأحجام الأمواج، بل كذلك الإحساس بالمحيط ذاته.

كما أننا نلاحظ اختلاف مجموعات الطيور المائية التي كانت ترافقنا دائماً، وكان بعضها يطير مرتفعاً والبعض الآخر يهبط إلى مستوى سطح الماء، وكان البعض يكون مجموعة صغيرة والبعض الآخر يطير في أعداد وفيرة. وكذلك لاحظنا وصول سلالات جديدة مثل طائر الكركر وطيور المنطقة الاستوائية التي تنضم إلى طيور النورس. وكانت حركاتها تشبه ما يصدر عنا من حركات عند هياج المحيط أو عندما يظهر حوت طوله (٣٠ أو ٤٠) قدماً مندفعاً لالتهام الأسماك التي تظهر على سطح الماء مما يبعث الرعب لدى الطيور التي تصرخ في فزع.

وأصبحنا أشبه بالامتداد الواقعي للسفينة ذاتها، نتجاوب مع حركاتها ومزاجها، فعندما تتلكأ وتهدأ سرعتها في أوقات سكون الرياح كنا نحن أيضاً نتكاسل ونضيع الوقت في كسل. ولكن عندما تشتد الرياح وتبدأ السفينة تشق عباب المحيط كنا نتجاوب معها وتفيض السفينة بالنشاط والحيوية. وكانت تسير أحياناً كأنها

قطار سريع، وبالرغم مما يصيبها من هزات مؤقتة كانت سرعتها تصل إلى (٦ أو ٧) عقد وتبحر في راحة محافظة على توازنها وتقطع الأميال بسرعة في المياه التي تفصلنا عن اليابسة التي تتجه إليها، ونشق عباب البحر وكأنها في وضع ملائم لمقدرتها.

وفي مثل هذه الأوقات كان العُمانيون خصوصاً يبدوون معجبين بأنفسهم ويتبادلون الحديث وهم يتبادلون الابتسام، وفي نفس الوقت يعملون على إصلاح أي شرع ويواصلون صيد السمك.

وكنت منذ فترة قد امتنعت عن ضرورة إلزام عيد وصالح بارتداء ملابس الفرسان الآمنة عند صعودهم عالياً بين الصواري والأشعة. وكان هذان الشخصان على أتم استعداد للصعود إذا حدث تشابك في الحبال التي ترفع وتخفض العلم من دون أن يعبا كل منهما بخطر السقوط من ارتفاع (٥٠) قدماً على ظهر السفينة، وقد تبعهما الأوروبيون في ذلك.

أما بيتر وهو أكثر الأشخاص نشاطاً وروحاً رياضية، كنا نشاهده يعتلي الصاري الرئيسي ومظاهر البهجة واضحة على وجهه. وكان يعمل أحياناً مع عيد، وهكذا تجمع الأسود مع صاحب الجلد البرونزي وكل منهما يرتدي سروالاً ويضع على رأسه عمامة.

وقد تعلمت من البحارة العُمانيين كيفية تقدير قوة الرياح والتعرف على حالة السفينة من الصوت الذي يصدر عن هؤلاء البحارة. فإذا كانوا ينادون بعضهم بعضاً بترحاب وصراخ متبادل.

كان ذلك يدل على أن الأمور تسير في سلام، وأن صحار تسير في راحة. لكن عندما يتحول صياحهم إلى صيحات سريعة متقطعة، فإن الرياح تصبح شديدة قاسية. وعندما يصمت الجميع فهذا دليل على انتظارهم أوامر القبطان بصدد ما يجب عليهم القيام به من مهام.

وعندما تندفع الرياح في المساء وينهمر على المطر على ظهر صحار، كان العُمانيون يبرزون فجأة، يهمسون في ترقب. ويتدثرون بمعاطف المطر وهم يمرحون، مشتركين في النشاط العام بالسفينة. وعندما تنتهي العاصفة تاركة ظهر السفينة يتلاًلاً من قطرات المطر، حيث ينال كل فرد كمية من المطر المنهمر، كانوا يطهون الطعام وهم مستبشرون بطبيعة الجو الرطب الحار، وكان عندهم كرة لزجة رطبة تزن حوالي سبعة عشر رطلاً من البلح المطحون حيث يعجن بكمية من الزيت وتوضع على النار. ويتناول العُمانيون ذلك المعجون بأيديهم على شكل كتل صغيرة زيتية، وكان هذا الطعام أفضل وسيلة لبعث الحرارة في أجسامهم بعد المطر البارد، كما قال العُمانيون وقد لاحظت ذلك.

أما الأوروبيون، الذين لم يستسيغوا هذا النوع من الطعام اللزج، فإنهم كانوا يعانون كثيراً من المتاعب. وإذا انهمر المطر مرة أخرى وأغلقت الفتحات فإن رائحة الثوم القوية النفاذة كانت تتغلب على الروائح العفنة في قاع السفينة.

وكان السمك الرائع الذي يرافقنا يبدو بوضوح حتى ونحن في حالة توقف وهدوء. وكانت البقع على سطح الماء المحيط بنا

تموج بحركات السمك الذي يتغذى على السمك الأصغر منه، وعندما كنا نستحم في الماء بجوار السفينة كنا نصادف مستعمرات من الحيوانات المائية في ظل السفينة. وحول الدنة كانت مجموعات من الأسماك الصغيرة تجتمع وترافق السفينة وكأنها ترشدها.

وكثيراً ما نجد سمك اللشك وفي أعلى رأسه قرص يستخدمه في الالتصاق بسمك القرش والسلاحف وغيرها. كذلك كان هناك حيوانات بحرية رمادية اللون وأسماك رقيقة تلتصق بغيرها. وكان سمك اللشك يلتصق بأسفل صحار ويرافقها في مسيرتها مما كان يغضب العُمانيين، فإذا التهمت إحداها الطعم فإنها تلتصق بأسفل السفينة من الخارج ولا تترك مكانها بناتاً. ويظن الصياد أنه وقع على صيد ثمين ويجذب صنارته بقوة ليجد في نهايتها سمكة صغيرة جداً. وكانت طريقة الدكتور تأتي بنتائج أفضل إذ كان يستخدم بندقية الصيد في إصابة عدد من هذه الأسماك مما يكفي للإفطار.

ولاحظنا مرتين بوجودكم كميات من الأسماك حول صحار، وكانت الطيور المائية ترسل لنا تحذيرات إذ إنها كانت تشاهد الأسماك الكبيرة قادمة فهي تنبه باقي الطيور إلى ذلك الحدث، ثم تطير هذه الطيور بسرعة بعيداً عن السفينة ونشاهد في الوقت ذاته كميات لا حصر لها من الأسماك وهي تقفز فوق سطح الماء، وعند اقترابنا منها نجد مئات من أسماك التونة كبيرة الحجم وسمك البكورة. كذلك كنا نشاهد أنواعاً أخرى من السمك

تقفز من موجة إلى أخرى، وكان طول إحداها حوالي ثلاث أقدام ونصف تدفع نفسها دفعاً إلى الأمام بقوة وجسمها يلمع تحت أشعة الشمس، وتمر أمامنا وهي في حالة فزع بالغ. وسرعان ما نشاهد سبب اندفاعها إذ وجدنا مجموعة من الدرافيل، حوالي (٥٠) منها - كانت تصيد سمك التونة وقد نظمت الدرافيل نفسها على شكل قوس يمتد ليكون جبهة طولها حوالي ميلين وتقود ضحاياها كما تفعل كلاب الحراسة بالنسبة للأغنام التي تحرسها.

وكانت بؤرة القوس صحار نفسها ولاحظنا أن الدرافيل تسوق ضحاياها من الأسماك إلى صندوق أمام السفينة، وكان ظهور الدرافيل تعلو وتهبط كلما دفعت فريستها بقسوة إلى مكان أفراسها، وعندما اقتربت الدرافيل من السفينة استطعنا سماع صوت أنفاسها وصفيرها.

وبدأت الدرافيل تظهر واحداً وراء الآخر، وكان البعض يسبح بمفرده ولكن الغالبية كانت تسبح في مجموعات صغيرة ثلاثة أو أربعة مع بعضها حيث تحيط بقدر من الفريسة. وكلما ضاق نطاق القوس يزداد يأس أسماك التونة وهي تسبح في كافة الاتجاهات من دون أن تلاحظ السفينة التي تشق طريقها بينها.

وأخيراً أتمت الدرافيل مناوراتها فقد ضاق القوس إلى حد أننا اعتقدنا أن البحر من حولنا يموج بأعداد لا حصر لها من الدرافيل. ثم تقطعت حلقة الصيد وأصبحت الدرافيل تعوم إما إلى جوار صحار أو في أسفلها لتلتهم ضحاياها.

وكان الصيادون على ظهر صحار يطاردون أسماك التونة.

وفي الصباح وبجانبنا قارب كوري لصيد أسماك التونة به خطوط صدئة وظهرت عليه علامات القدم، وتجمع بحارته في مؤخرته ينظرون بدهشة إلى تلك السفينة الشراعية العربية وهي تشق طريقها في هذه المياه.

وفي مساء ١٣ أبريل شاهدنا أضواء عدد من المراكب السواحلية الصغيرة مخصصة للتجارة بين المرافئ. وهكذا أدركنا أننا لا نبعد كثيراً عن اليابسة. وكانت الرياح تدفع صحار إلى الطريق السليم تماماً، وزادت بسرعة صحار للوصول إلى هدفها أي الطرف الشمالي من سومطرة ومدخل مضيق ملقا.

وبعد يومين دخلنا في الطريق الرئيسي للسفن وكانت تجربة تبعث على الرعب. ففي لحظة كنا نتهادى برفق نحو صف طويل من الناقلات وحاملات البضائع في طريقها إلى مضيق ملقا. وكانت الرياح ضعيفة والسفينة تتقدم ببطء شديد. وكنا نشاهد تسع أو عشر سفن تسرع خلفنا. وما لبثنا حتى تحولت السماء إلى لون داكن وتكاثفت السحب السوداء فوق رؤوسنا. وسرعان ما انهمر المطر وازدادت الرياح عنفاً وأخذت صحار تندفع إلى الأمام في الظلام متجهة نحو طريق السفن كالأعمى المترجل يخطو في طريق السيارات تحت مياه الأمطار. كانت لحظة مشؤومة، وأخذنا نحملق في هذا المطر الذي بدا أشبه بالجدار أو الحاجز أو حاولنا التعرف على أشكال السفن الرمادية التي بدت كقوة ساحقة تسحق كل من يعترض طريقها.

فقدنا الأمل تقريباً في استطاعتنا، بصواري صحار غير

العملية، أن نجد مخرجاً من هذا المأزق. وفي كل لحظة نتوقع أن تظهر من الظلام فجأة إحدى هذه السفن الضخمة. ورأينا مرتين شبح سفينة هائلة تمر بجوارنا غافلة عن وجودنا، فلم يكن هناك شخص يتصور وجود سفينة شراعية في مداخل مضيق ملقا، وإن ما يبدو على شاشة الرادار في هذه السفن التجارية الكبيرة لا يزيد عن علامة محيرة وليس سفينة خشبية.

لذلك كنا نعمل على زيادة سرعة صحرار إلى أقصى حد على الجانب الأيمن من الطريق الرئيسي للسفن الضخمة حتى نستطيع المرور من هذا الطريق بأسرع ما يمكن. وبعد ثلاث ساعات ابتعدنا عن السفن. وعندما بدأت النجوم تظهر حسبت موقعنا بالاستعانة بالنجوم، ووجدت أن أحد التيارات أبعدها نحو الشمال قليلاً، وكان علينا أن نسير صوب الجنوب قليلاً حتى نصل إلى الموقع الذي وقع عليه اختيارنا للتوقف، وهو جزيرة سابانج Sabang التي تبعد عشرة أميال عن أقصى نقطة في شمال سومطرة.

وفي صبيحة اليوم التالي أظهرت الشمس الروابي السوداء الممتدة في الأفق والتي كان من المفترض أنها جزيرة سابانج والجزر المجاورة لها والجبال الواقعة في الجزيرة. وبدا كأننا على وشك الوصول إلى الأرض المرجوة. ولكن كانت المسافات خادعة، فإن سومطرة هي خامس أكبر الجزر في العالم، وكل ما يتصل بالجزيرة ضخم الحجم.

كانت الجزيرة الممتدة أمامنا تعلو ألفي قدم، وكان الجبل



الصغير في الجزيرة الكبرى يرتفع حوالي ستة آلاف قدم. لذلك فإن ما بدا من النظرة الأولى أن المسافة بين صحاروسومطرة لا يزيد عن خمسة عشر ميلاً كانت في الواقع لا تقل عن أربعين ميلاً وهي تشكل عقبة كبيرة إذ سكنت الرياح مرة أخرى. وتوقفت صحار في مكانها، وكأن الطبيعة أرادت أن تذكّرنا مرة أخرى بأننا نعتمد عليها اعتماداً كاملاً.

وتوقفت صحار ثلاثة أيام فهي من دون الرياح لا حول لها ولا قوة، وتدور حول نفسها ومرأى الأرض القريبة يعذبها. وقضينا الوقت في صيد الأسماك، وكررنا تجربة تحديد كميات المياه المستخدمة. وطال انتظارنا في صبر، ووجدنا كتلاً ضخمة من الأخشاب الطافية في مدخل خليج ملقا وأجزاء كثيرة من الأشجار وفروعها عائمة إلى جانب حطام سفن، واستطاع بحارتنا ربط بعض هذه الكتل بالحبال وجذبناها إلى ظهر صحار، وجفت الأخشاب بتعريضها للشمس وسرعان ما استخدمناها في طهي الطعام.

واستطعنا الاكتفاء ذاتياً مستخدمين مياه الأمطار للشرب وصيد السمك للغذاء والأخشاب الجافة للطهي. لذلك عندما وصلت صحار إلى ميناء سابانج بمساعدة يخت صديق «ريجيننا جوهان» كانت صهاريج المياه مليئة بأكملها وكتل خشبية معدة للطهي وكمية من لحم سمك القرش تكفي شهرين. ولكي يذكرنا اليخت بالزمن فقد بعث إلينا هدية هي كعكة وبعض البيض المحلى بالشوكولاته إذ كان اليوم يوافق عيد الفصح.

وعندما يعبر أي فرد البحر... توجد بعض الجزر يقطنها أهالي يطلق عليهم لفظ لانجا Langa لا يتحدثون بأي لغة، ولا يرتدون أي ملابس، لهم لحى كثيفة، ولا تظهر النساء بينهم. وهم يبادلون الكهرمان بقطع من الحديد، ويتقابلون مع التجار خارج الجزيرة في قوارب تحمل جوز الهند. وخمرهم بيضاء، مصنوعة من النخيل وهي ذات مذاق حلو أقرب إلى عسل النحل إذ كانت طازجة وإذا تركت يوماً واحداً تحولت إلى خمر مسكرة، وإذا تركت بضعة أيام اتخذت مذاقاً مرّاً. ويتاجر الأهالي بها في مقابل الحديد. ويقومون بعملية المقايضة بإشارات باليد. وهم سباحون مهرة وكثيراً وما كانوا يستولون على الحديد من التجار من دون أن يقدموا مقابله شيئاً.

هذا ما سطره الجغرافي العربي ابن الفقيه في القرن العاشر عند وصفه للجزر التي كان العرب يتخذونها محطات للتزود بالموث بعد عبور المحيط الهندي. وهذه الجزر تحرس مضيق ملقا ما بين جزر نيكوبار إلى جزر بولاويه وبولاوبريويه بالقرب من شاطئ جزيرة سومطرة في الجنوب.

وتشكل هذه الجزر مواقع نموذجية لحصول السفن على ما تريده من مياه عذبة وطعاماً طازجاً بعد الرحلة الطويلة من سيريلانكا. ويبدو أنه في القرن العاشر كان يقطن هذه الجزر قبائل بدائية تعيش على امتداد الشواطئ أو في داخل الغابات الكثيفة العذراء. وأطلق العرب على إحدى هذه الجزر اسم الجزيرة الذهبية، وهي جزيرة بولاويه حيث وقفت صحار في مينائها.

ألقينا مراسينا في خليج ممتاز تحيط به جوانب الجبال الشاهقة الشديدة الانحدار تغطيها حدائق من أشجار جوز الهند الشديدة الخضرة وغابات تشغل مساحات واسعة. وعلى أحد جوانب الخليج تقع مدينة سابانج وهي تشكل موقعاً ملائماً للعمل اليومي بهوائها الملائم. وكانت هناك مجموعة من المستودعات خلف حاجز الماء. وكان الموقع رائعاً، تنشر فيه مجموعة من البيوت الكبيرة يظهر بعدها صف من المنازل ذات الطابق الواحد تطوق الخليج.

وإلى جانب الموقع الذي توقفت عنده صحار، توجد قرية للصيادين تتكون من مجموعة من المنازل الصغيرة يمر خلالها جدول مائي صغير يصل إلى الخليج. وتجمعت على الشاطئ الرملي الزوارق الصغيرة وقوارب صيد السمك. وكان أهالي القرية يختلفون اختلافاً كبيراً عن جميع الأهالي الذين صادفناهم على طول الرحلة. كانت وجوههم ملاوية (جزر الملايو) وعظام الخد بارزة، شعورهم سوداء مسترسلة، وعيون بنية اللون وجلد بني، كانوا باختصار عنصر آسيوي لذلك فقد شعرنا فجأة أننا وصلنا إلى الشرق.

والغالبية الساحقة من أهالي سابانج مسلمون، وتعد الجزيرة الذهبية جزءاً من مقاطعة اسه Aceh في أقصى شمال أندونيسيا وأهلها شديدو التمسك بالدين الإسلامي. وكان وصول سفينة عربية عليها بحارة عرب يرتدون الدشداشة والعمامة يثير الشعور ويعد حدثاً مثيراً.

وعندما توقفت صحار للتزود بالماء تزاخم الأهالي لرؤية البحارة العُمانيين الذين كانوا أينما ساروا في المدينة يقابلون بالترحاب والضيافة في المنازل، ويعاملون بكرم فائض. وقد دعا عمدة سابانج جميع الرجال لحضور حفل زفاف ابنته، وشاهدنا الرقص الوطني التقليدي. وكان الراقصون أطفالاً، والبنات رقيقات يرتدين تنورة ضيقة مع صداري محكم، بينما الصبية يرتدون سراويل فضفاضة وصديري صغير ويحملون خناجر. كانت رقصة الحرب. كما شرح لنا العمدة - عندما يحرك الصبية خناجرهم في الهواء.

وكان البحارة العرب في العصور الوسطى ينظرون إلى سومطرة نظرة يمتزج فيها الرهبة والفرع. كانت الرهبة ناشئة عن أن هذه الجزيرة الكبيرة خصبة والرخاء كثير يتمتع به حاكمها وشعبها، المهم كانوا يطلقون عليه لقب المهراجا، وكانت مملكته تمتد على الجزء الشرقي من الجزيرة وتحدد مضيق ملقا.

وكتب العرب أنها كانت كثيفة السكان إلى درجة أنه عندما يصيح ديك في أول القرية في الفجر فإن ديوك القرى الأخرى ترد عليه وهكذا ينتقل الصوت من قرية إلى أخرى لمسافة مائة فرسخ (٤٠٠) ميل

وكان المهراجا يعيش في قصر فخم به بحيرة تملؤها مياه المد، وكان المهراجا يقذف قطعة ذهبية كل صباح في البحيرة إشارة إلى ثرائه، وعند وفاته تسترد هذه القطع الذهبية وتوزع على أفراد العائلة المالكة لتكريم حكمه.

وإن مؤلف مغامرات السندباد البحري طبق لقب مهرجانا على أي حاكم غني قوي في الممالك البعيدة.

ولكن الطريق البحري إلى مملكة المهرجانا الأعظم كان محفوفاً بالمخاطر. فإذا كان الإبحار من خليج البنغال فإن البحارة العرب كانوا يخشون المنطقة الساكنة عند جزر أندامان. ذلك أن أهالي اندامان، كما كتب العرب، كانوا سلالة بشعة مشاكسة من أكلة لحوم البشر، ذوي شعر مجعد يقبضون على البحارة ويمزقونهم إرباً وهم أحياء ويلتهمونهم. كذلك كان هناك أكلة لحوم بشر آخرون على شاطئ سومطرة، يبدو أنه جاء ذكرهم في مغامرات السندباد البحري.

ففي الرحلة الرابعة تحطمت السفينة التي كانت تقل السندباد ورفاقه على شاطئ جزيرة غريبة. وتقول القصة: إن الأهالي قادوا الناجين من الغرق إلى قريتهم حيث قدموا للرجال المنهكين طعاماً أضيف إليه بعض الأعشاب، والتهم الرجال الطعام بشراهة، وكان السندباد غير مطمئن، وبالرغم من إحساسه بالجوع لم يتناول من الطعام شيئاً. وشاهد رفاقه وهم يأكلون أنهم قد فقدوا شعورهم، وبدأت عيونهم تدور بينما هم يترنحون ويميلون وكأنهم مخدرون. واستمر تقديم الطعام لهم وهم يلتهمونه بشراهة. وفي الأيام التالية استمر تقديم الطعام بكميات هائلة، وبدأ هؤلاء الزوار الذين لا يداخلهم الشك يزداد وزنهم واستمر السندباد رافضاً طعام الأهالي إذ إنه لاحظ وجود مواد مخدرة به.

وبينما كان السندباد يقوم في أحد الأيام باستكشاف القرية، صادف رئيس الجزيرة ورجاله يلتمسون أحد الأشخاص، وتحقق أن الأهالي يقدمون الطعام لرفاقه حتى تصبح أجسامهم سمينة تصلح لإقامة حفل لأكل لحومهم. وإذا كان الوقت قد انقضى وهم مخدرون فإن السندباد هرب من القرية ومر على رفاقه فوجدهم راكعين على أيديهم وأرجلهم في الحقول يأكلون الحشائش كأنهم ماشية سمينة تحت مراقبة الرعاة.

إن التطابق المحتمل لقصة السندباد عن أكلة لحوم البشر مع وصفاتهم أكلة لحوم البشر في سومطرة يشير إلى حقيقة واضحة هي أن الأهالي في قصة السندباد كانوا يستخدمون مخدراً في الطعام الذي يقدم للضحايا، وفي شمال سومطرة كان النبات المخدر هو الحشيش يضاف إلى الطعام ليعطيه نكهة ومذاقاً مقبولاً، وربما كانت هذه هي الفكرة عن الضحايا المخدرين لأكلة لحوم البشر فيما وصل إلى الفولكلور العربي، وقد اختلطت هذه الفكرة مع التقارير عن أكلة لحوم البشر في سومطرة، إما لأن أهالي الباتاك Batak من الشمال، أو ربما كانوا من القبائل المحاربة الشرسة في الجزر الممتدة على طول الشاطئ الغربي. وتمتد هذه الجزر مباشرة في الطريق الذي تسلكه السفن العربية التي تقصد ميناء فانسور Fansur والذي عرف بعد ذلك باسم باروس Baroes حيث كان العرب يشترون الكافور العالي الجودة والذي اشتهرت به المنطقة. وكان الصينيون يدفعون مبالغ طائلة في سبيل الحصول على كافور فانسور عندما كان العرب يجلبونه معهم إلى كانتون، وإن الحصول على هذه

الشحنة الثمينة كان يستحق المخاطرة والوقوع في أيدي أكلة لحوم البشر.

وكانت جزيرة نياس Nias بصفة خاصة مصدر رعب وفزع. وجاء ذكرها لأول مرة في القرن التاسع على لسان أحد الكتاب العرب (عام ٨٥١) كتب التاجر سليمان أحد أهالي الجزيرة عندما أراد أن يتزوج. لم يجد زوجة إلا بشرط حصوله على جمجمة أحد أعدائهم، وإذا استطاع قتل اثنين يمكنه الزواج باثنتين أو هكذا حتى إذا استطاع قتل خمسين يمكنه التزوج من خمسين طبقاً لعدد الجماجم. وجاءت أصول هذه العادة من الحقيقة بأن أهالي هذه الجزيرة يحاطون بالأعداء من كل جانب وأن من يثبت أنه الأشجع في القتال هو الذي يستحق أقصى تقدير.

ولا تزال نياس حتى الآن تحتفظ بآثار قوية بثقافة المحارب غير العادي التي كان لها أبعاد الأثر لدى البحارة العرب القدامى. ولا يزال الغموض يطوي أصل أهالي نياس، ولكن قد يكون لهم صلة ما بالقبائل الجبلية في بورما وأهالي ناجا في شمال شرق الهند. وكيف وصلوا إلى مكان إقامتهم الحالي في جزيرة نياس المغطاة بالغابات؟ هذا ما لم يكشف الستار عنه بعد، ذلك أن أهالي نياس الحاليين ليسوا شعباً بحرياً ونادراً ما يستخدمون القوارب ولكنهم مزارعون.

ولكن قراهم مبنية لمواجهة الحرب، فكل قرية مبنية على قمة جبل أو في حوض سلسلة جبلية. وغالباً ما تسوى بعد جهد شديد لإعداد سطح مستو يصلح للبناء.

وإن أهم معالم كل قرية هو وجود شارع مركزي متسع مرصوف بأحجار مستوية ضخمة. وعلى جانبي الشارع توجد مساكن أهالي نياس مستقرة على جذوع أشجار ضخمة مثبتة في الأرض كأنها دعامات. ويحتوي كل منزل على شرفة تشبه في شكلها مؤخرة السفينة الشراعية الأسبانية المسماة الغليون، وقيل إن بناء هذه المنازل هم من الأسرى. ولا شك أن هذا العمل تطلب جهداً كبيراً لنقل كتل الأخشاب التي أقيمت عليها البيوت والدعامات التي يستند عليها سقوفها التي كانت تعلو في منازل كبار القوم حوالي (٤٥) قدماً فوق الأرض.

وتفتقد هذه المنازل المداخل، لذا فإن أجزاءها الداخلية أخذت لون الدخان الأسود بمرور الوقت. وعند تشغيل النيران للطهي تبدو السقوف وكأنها تفرز شعاعاً رفيعاً من الدخان الرمادي، وخارج البيوت توجد كتل حجرية ضخمة رمادية اللون تستخدم كمقاعد مفردة أو زوجية أو مناضد أو منصات للخطابة في أثناء اجتماعات الأهالي. ونحت على بعضها نقوش بينما البعض الآخر نقشت عليه رسوم حيوانات أسطورية يقال إنها تمثل أرواح الحماية التي تحرس القرية.

وتربط هذه البيوت مع بعضها من الداخل على طول الشارع. فإذا قام الأعداء بهجوم استطاع المدافعون الانتقال من بيت إلى بيت آخر من دون التعرض للرماح والحرايب. أما المواقع فوق قمم الجبال فكان من الصعوبة شن هجوم عليها، بالرغم من أنها غير مريحة لسكانها.



وكان على النساء أن يهبطن مئات ومئات من الدرجات المنحوتة في الصخر حتى يصلن إلى آبار الماء ثم يصعدن حاملات أنابيب من الخيزران مليئة بالماء. ويقوم الرجال بنفس هذه الرحلة يومياً كل صباح للذهاب إلى أشغالهم في الحقول والحدائق في المناطق المنخفضة ثم يصعدون هذه الدرجات في المساء عند عودتهم من أعمالهم.

ويحمل الرجال سيوفاً حديدية قصيرة ثقيلة مقوسة تستخدم في قطع الأشجار أو للدفاع عن النفس. وإذا صادف أحدهم مجموعة تطارد خنزيراً برياً فإن الأهالي يتسلحون بحراب حديدية طول كل منها سبعة أقدام لصيد الخنازير ذات سن حاد كأنه حد موسى. ويهجم الأهالي على الخنازير في شجاعة وهم يحيطون أعناقهم بعقود من أنياب الخنازير رمزاً لقوتهم ويؤدون رقصة الحرب التي كان الغرض منها بث الخوف في صفوف الأعداء، ويضعون أقنعة فوق وجوههم ويرتدون ملابس غريبة الشكل مبطنة بألياف من نخيل جوز الهند ومزركشة بعناقيد من أنياب الخنازير، ويؤدون بحركات مختلفة ويقومون بمناورات عسكرية.

وكانت الإغارات والإغارات المضادة واصطياد الرؤوس هي الأدلة على الرجولة. لذلك ففي الشارع الرئيسي لكل قرية من قرى نياس توجد منصة يتدرب عليها صغار المحاربين، ويوجد حائط من الأحجار بارتفاع عشرة أقدام يمثل خط الدفاع عن قرية معادية. ويتسابق الصبية واحداً وراء الآخر في الشارع وينطلقون بشكل دراماتيكي فوق الحاجز الحجري ويهبطون وخناجرهم معدة.

وقد أمدتنا سومطرة كذلك بتفسير لمغامرة أخرى من مغامرات السندباد البحري، هي مغامرة عجوز البحر. وطبقاً لما جاء في ألف ليلة وليلة وجد السندباد البحري نفسه في أرض تغطيها غابة غنية تبعث على البهجة بما تحويه من أشجار الفاكهة والزهور.

وصادف السندباد رجلاً متقدماً في السن جالساً بجوار جدول مائي، ولم يتكلم العجوز ولكنه أتى بإشارات تدل على رغبته في عبور الجدول. ولكي يتفضل عليه بخدمة حمل السندباد العجوز على كتفيه وخاض في الماء في طريقه إلى الشاطئ المقابل. ولكنه عندما انحنى لكي يهبط العجوز بعد وصولهما، إذ به يرفض الهبوط بل إنه فجأة شد رجليه بقوة حول عنق السندباد حتى قارب على الإغماء. وإذ تطلع السندباد إلى رجلي العجوز أصابه الرعب إذ رأى ساق حيوان وحشي يغطيها جلد أسود خشن. وأخذ هذا الحيوان يضرب على رأس السندباد وظهره وكأنه حيوان للحمل، وأرغمه على المسير في الغابة حاملاً إياه، وقد أمكنه اقتطاف فواكه برية ليأكلها. وكلما حاول السندباد الحصول على شيء من الراحة أو أن يهرب من هذا الحيوان كان ذلك المخلوق يرفسه ويرغمه على الطاعة.

وأخيراً وبعد مضي عدة أيام في هذه المأساة، وضع السندباد بعض الفاكهة البرية في ثمرة من القرع العسلي وتركها تتخمر وأخذ يشرب منها ليخفف من متاعبه. وعندما شاهده العجوز في حالة انتعاش خطف منه المشروب واحتساه. وأعطاه السندباد المزيد من المشروب. إلى أن أصبح في حالة سكر شديد

وأخذ يترنح ويتمايل وخفف من قبضته وقبضة رجليه عن عنق السندباد وسرعان ما انتهز السندباد هذه الفرصة وألقى بذلك المخلوق الذي أسكره المشروب المسكر إلى الأرض. وإذا بقي هكذا عاجزاً عن الحركة التقط السندباد حجراً وألقاه على رأس عجوز البحر فقتله.

وقد يكون عجوز البحر هذا هو من وجهة نظر عربية قديمة أحد أفراد القردة العليا الأورانج أوتان لأن هذه العادات تتفق تماماً مع الأوصاف التي أطلقت على عجوز البحر، ومظهره كشخص عجوز حكيم، والجلد الأسود الخشن الذي يغطي ساقه وطعامه الذي يجمعه من أشجار الغابة.

وقد روى البحارة العرب الكثير عن أحوال حيوانات عجيبة في سومطرة والبيغاوات ذات الألوان الزاهية الكثيرة والتي تنطق كالإنسان، والحيوان وحيد القرن السومطري، والخنزير الاستوائي (التاير) ويبدو أن الأورانج أوتان سلالة خاصة بإنسان لا ينطق، ولا يزيد غرابة عن كثير من أفراد القبائل المتوحشة ولا شك أن أهالي سومطرة يؤيدون هذا الاعتقاد الخاطئ. ففي هذه القرى المنعزلة داخل الغابات في سومطرة لا يزال الأورانج أوتان يعد نوعاً من السلالات البشرية الخطرة والتي يجب تحاشيها بأي ثمن، وهي مختلفة تمام الاختلاف عن القرد الجبان الذي نعرفه.



## الفصل الحادي عشر

### مضيق ملقا

أبحرت صحار من سابانج وقد استبدلت قطعة جديدة في قماش شراع الصاري الرئيسي بالقطعة القديمة. وكان البحارة قد جاسوا في الغابة بحثاً عن شجرة ملائمة وقطعوها وجذبوها إلى أن وصلت إلى الشاطئ وهناك أزيل اللحاء وشذب الخشب. وهكذا أمكن تجهيز السارية وجددت.

وبدأنا المسير نحو مضيق ملقا الذي كان العرب يطلقون عليه بحر سلاحت (Sea of Salahit)، وهو البحر الخامس في سلسلة البحار بين شبه جزيرة العرب والصين، ولإبحار فيه كان العرب يمرون في مملكة المهراجا الأعظم الواقعة على الجانب الأيمن وميناء كالا، وقد يكون اسمه الحديث كداه Kedah على الجانب الأيسر وكان العرب يتاجرون مع كالا في مادة الصفيح والأخشاب الثمينة والحديد قبل أن يحملوا شحناتهم نحو بحر الصين.

والآن وعلى نفس الطريق فقد صممت على أنه من الأفضل إبقاء صحار بالقرب من شاطئ سومطرة فالرياح في مضيق ملقا

مشهورة بالتقلب، إذ إنها قد تهب من كل الاتجاهات، ولكنها في الصيف تكثر من الجنوب وبذلك فإنها قد تعاكس صحار في سيرها. وتبعاً للرياح فإن التيار يقوم بدور مماثل في المضيق. وكان أفضل طريق لاجتياز المضيق - كما بدا لي - أن أستخدم مزيجاً من المد مع الاقتراب من اليابسة واستغلال النسيم البحري حتى نقود السفينة نحو الجنوب.

وهكذا أخذت صحار تشق طريقها في منطقة ساحرة تختلف تماماً عن ذلك الجزء من المحيط بمياهه الزرقاء ما بين سيريلانكا وسومطرة. والتزمنا الملاحة قرب اليابسة الذي بدا كجزء من شاطئ الجزيرة الاستوائية المزدهرة. وكانت سرعة السفينة معتدلة وتقدمنا مطرداً، نقطع ما بين ثلاثين إلى خمسين ميلاً في اليوم تبعاً للظروف. وغالباً كنا نبحر في هدوء، وأحياناً تواجهنا الرياح أو التيار المضاد، وفي مثل هذه الحالات كنا نستخدم مرساة بسلسلة طولها (٦٠) قامة (القامة ٦ أقدام) نلقي بها في الماء وتتوقف عن الحركة حتى يتغير المد أو تهب رياح مواتية لنا.

تركنا سابانج في السابع من شهر مايو بتأخير في آخر لحظة إذ اضطررنا إلى سد الكثير من الثقوب في جسم صحار، التي مر عليها الآن أربعة أشهر في الماء من دون أن ننتبه إلى ما هو تحت سطح الماء من أجزاء، ومن المتعذر اجتناب ما كان يحدث عند جذب السفينة في المحيط الهندي وتغيير الاتجاهات وثني الاخشاب والألواح الخشبية في البحر مما أفضى إلى وجود شقوق بين الألواح. وبالرغم من أنها كانت لا تستحق اهتماماً

بالغاً إلا أنها كانت مصدر إزعاج إذ اقتضى الأمر ضخ المياه التي كانت ترتفع حوالي قدم واحد كل ثلاث أو أربع ساعات.

وكانت المشكلة الكبرى وجود شق بين العارضة الرئيسية واللوح الأول من قاع صحار. واستطاع أحد الغواصين سد ذلك الشق وانقطع انسياب الماء. وكان قلقي الوحيد وجود سرطان البحر الجائع دائماً ويسافر معنا متطفلاً، وكان يتغذى على المادة الدسمة التي استخدمت في سد الشق.

في يوم ١٤ مايو أخذنا وجهتنا على طول ساحل سومطرة الشمالي واتجهنا صوب المضيق مع الحرص على ملازمة الشاطئ وانتهت سلسلة الجبال التي كنا نسير في خط مواز لها إلى أرض سبحة منخفضة. وكنا نشاهد في الليل اللهب المتوهج الناتج من احتراق بترول سومطرة.

وكانت قوارب الصيد الصغيرة التي تعمل بالآلات تتناثر أمام القرى على طول الشاطئ، وي طرح الصيادون شباكهم في الممر، ويقذفون كتلاً ضخمة من سعف النخيل في الماء في انتظار تجمع الأسماك حولها، وهنا يحيط الصيادون الأسماك بشباك رقيقة ويمسكون بها. وكانت هذه القوارب تدور حولنا لمشاهدة هذا المشهد الغريب: سفينة عربية شرعية تشق طريقها بحذر وببطء في هذه المياه. وانتهزنا الفرصة وأشرنا إليهم للحصول على بعض الأسماك وحصلنا على أربعين سمكة للعشاء مقابل مبلغ زهيد.

ومياه المضيق أشبه بالحساء الثقيل الدسم الغليظ القوام وقد

تلونت المياه بالطمي الذي تقذفه الأنهار المنحدرة من وسط سومطرة وكانت الكتل الخشبية وجذوع النخيل وكل ما يسبح في الماء يدور ويلف في مياه المد. وكنا نشاهد مجموعات من الدرافيل. وفي أحد الأيام شاهدنا حوتاً يظهره المحذب يسبح بالقرب منا ليشاهد هذه السفينة الهادئة قبل أن يغوص في الماء في دوامة كبيرة من الماء المعتم، وشاهدنا زعنفة غريبة الشكل على هيئة المنجل رقيقة مقوسة يصعب رؤيتها، وأخذت تدور حول السفينة ساعتين.

وكان أندرو يسجل أعداد ثعابين الماء بينما كان ديك يسجل الأعداد اليومية من الحيوانات البحرية القشرية الجديدة والتي تظهر على حبل النجاة، وأعلن أن حوالي (١٠٠ أو ١٥٠) يرقة قد ثبتت نفسها إلى الحبل يومياً. وإذا قارنا هذا العدد بما كان يثبت يومياً ونحن في المحيط الهندي أي ما لا يزيد عن (٢٠) يرقة في اليوم، فإن ذلك يدل على أن مياه مضيق ملقا تعد الموطن الأصلي لتربية العديد من السلالات البحرية الموجودة في المحيط الهادي والمحيط الهندي.

وبعد ظهر أحد الأيام، وقف ريتشارد المصور على ظهر السفينة ويده طائرة ورقية اقترح استخدامها لرفع آلة تصوير عالياً حتى يتمكن من التقاط صور جوية للسفينة. وعندما بدأ في إعداد الطائرة ووقف جميع البحارة على أطراف أصابعهم بهدوء وانتظام في انتظار التقاط الصور وبداية فاصل من المرح. وعندما انتهى ريتشارد من إعداد الطائرة الورقية وهو غير شاعر بزملائه، ارتقى



فوق الجزء الأيمن من المغسلة التي انتقاها لأخذ الصور، لكن الشراع على صاري المؤخرة اهتز بشدة وقذف قبعة ريتشارد المصنوعة من القش بعيداً. وحاول ريتشارد الإمساك بالقبعة، ولكن لم يلحق بها بين ضحكات البحارة الخانقة.

وثبت ريتشارد لفة كبيرة من الخيط النايلون الرفيع القوي بالطائرة الورقية بعقدة ضعيفة يسهل حلها مما أثار البسمة على وجوه البحارة ثم وقف وقذف بالطائرة الورقية فوق حافة السفينة، وهز الخيط وبدأت الطائرة تسبح في الهواء. لكن ريتشارد أخطأ في تقدير قوة الرياح فقد كانت أقوى كثيراً مما قدرها. وأخذت الطائرة تعلو بسرعة وتجذب الخيط من خلال أصابعه بشدة إلى أن أصابت أصابعه بالجروح. وصاح ريتشارد من الألم. وبدأ كأنه يرقص رقصة الرومبا فوق المغسلة ناقلاً الحبل من يد إلى يد ومحاولاً التمسك به، وألا يفلت من بين أصابعه، وانزلق مئزره وقارب الانزلاق تماماً. وكان البحار يشاهدون ما يدور في مرح.

وأخذ الخيط ينسحب والطائرة تبتعد عن ريتشارد الذي استمر في حالة الاهتزاز وكأنه يؤدي الرقص أو كأنه أحد العرائس المتحركة. وأفلت الخيط من بين يديه إذ إنه نسي أن يثبت نهايتها وهكذا انطلقت الطائرة الورقية الصفراء اللون فوق رؤوسنا من دون عائق في اتجاه سومطرة بينما كان ريتشارد يحملق في أسى.

ولكن ريتشارد لم يستسلم للفشل إذ كان لديه طائرة ورقية أخرى، وهبط لإحضارها، وفي هذه المحاولة الثانية ظهر ومعه

زوج من القفازات الجلدية خصيصاً لحماية يديه من تأثير الخيط ولا شك أنه كان أحضر بضعة قفازات معه، ولكنه لم يستعمل واحداً منها في المحاولة الأولى. والآن وقد ارتدى القفاز فإنه بدا أشبه ما يكون بالأرنب الأبيض في قصة أليس في بلاد العجائب.

وأطلق طائرته الثانية ونجح في هذه المحاولة، وارتفعت الطائرة عالياً في ثبات واستقرار وحلقت فوق السفينة. وبمنظرة استحسان عميقة ذهب ريتشارد لتثبيت آلة التصوير في ضبط الطائرة. وكان تثبيت الآلة أمراً بالغ الصعوبة. وقد وضعها في البداية في كيس من النايلون، ثم دس الكيس في صندوق خفيف من الخشب أشبه بالمهد الصغير، وثبت بالوناً هوائياً بالمهد على أساس أن يكون هذا المهد كأنه صدر النجاة إذا ما سقط هذا التجمع بأسره في الماء. واستغرقت هذه الاستعدادات نصف ساعة أو عندما أصبح كل شيء معداً للتصوير حان الوقت كذلك لكي تستدير السفينة بحيث يتعد مقدمتها عن الرياح.

طلبت من ريتشارد أنه من المستحسن إنزال الطائرة وقلت له: «إننا سنقوم باستدارة السفينة، وسوف يعوق الصاري القريب من المؤخرة الطائرة، وتستطيع إطلاقها فيما بعد لالتقاط ما تريد من الصور».

وذهب ريتشارد لملاحظة الطائرة، ولم أعد أفكر في الأمر. وبدأنا في عملية استدارة صحار، وفي منتصف محاولتنا رنوت ببصري وشاهدت الطائرة الورقية لا تزال طائرة في الجو، ولدهشتي وجدت ريتشارد بدلاً من جذب الطائرة قريباً من صحار

فإنه تركها تطير وارتفعت حوالي (٢٠) قدماً على الجانب المحجوب عن الرياح حيث إنها لا بد أن تتشابك مع الشراع. وأدرك ريتشارد خطأه في لحظة، وبصرخة مختنقة أخذ يجري محاولاً فك الخيط قبل أن يطيح به الصاري وحاول ربط الخيط بعقدة ولكنه لم يستجب له في عناد، فنزع قفازه وقذف به إلى ظهر السفينة واستمر في ربط العقدة. وبدأ الصاري يدور فوق السفينة. ولكي يتخلص ريتشارد من المأزق رأى أن يقطع الخيط، وأخذ يتحسس بارتباك المطواة المثبتة في حزامه وقطع حبل الطائرة، ولكنه أخطأ إذ ظن أنه قطع بين العقدة والطائرة والواقع أنه قطع حبل الطائرة. وهكذا وجدت الطائرة نفسها من دون رباط فجذبت الخيط هاربة إلى الحرية، وسقط باقي الحبل على ظهر السفينة.

وكانت صحار تسير باتجاه الرياح مباشرة لذلك فإن الخيط الذي يربط الطائرة انزلق على ظهر السفينة بسرعة أكبر قليلاً من سرعة ريتشارد الذي تعثر وهو يجري باذلاً كل جهد للإمساك بالخيط الذي كان يتراقص في الهواء بعيداً عن قبضة ريتشارد وزلت قدماه وقام سريعاً ولم يستطع الإمساك به وسرعان ما اختفى، ولدهشة الجميع صعد على الصاري ونظر حوله في يأس ثم قفز خلف الطائرة في تخبط إلى الماء. فصحت بصوت عالٍ منادياً ريتشارد أن يعود وصرخت اقفوا حبلاً، اجذبه إلى السفينة بسرعة. وكانت صحار تنزلق فوق الماء وسرعان ما مرت بريتشارد وهو يتقلب بعيداً بطريقة عشوائية، وأصبح موازياً لمنتصف السفينة، وقذف له البحارة حبلاً تعلق به وجذبه إلى

ظهر صحار وهو يقطر ماء وواهن العزيمة يلاحق طائرته الضائعة بنظرة مكتئبة.

وصاح أحد البحارة «هذه هي» وكان يشير إلى طوف أصفر مقلل بالماء خلف صحار مباشرة.

وقلت لأندرو، إنك أفضل السباحين، تقدم واربط الطائرة بخيط ولا تحاول السباحة مع الطائرة فإنك لن تستطيع.

وقفز أندرو في الماء وخلفه حبل واستطاع استعادة لعبة ريتشارد الذي فرح باسترجاعها. وكم شعرنا بالراحة عندما حطمها تماماً في اليوم التالي عندما غاصت في الماء بينما كانت صحار تسير بسرعة سبعة عقد، وتحطمت الطائرة إلى أجزاء صغيرة.

وكان التصاقنا بالقرب من شاطئ سومطرة بهدف الاستفادة من أي رياح، ولكن هذا القرب من الشاطئ كان مصدر لحظات من الإثارة، فعلى يميننا إلى مسافة بعيدة كنا نشاهد السحب وهي تغطي الجبال التي تعلو فوق السهل الفسيح المرتفع. وكان الهواء يحمل دفناً استوائياً ثقيلاً وتهديداً أو إنذاراً لنا.

وكاننا في فترات الصباح نسير ببطء شديد إذ كان المد معاكساً لنا، وقد ألقينا المرساة. أما في فترات بعد الظهر فإن الهواء غير المستقر فوق سومطرة يسخن وتأخذ السحب في الارتفاع، ويبدو الأفق الغربي ملبداً بالسحب الكثيفة وينهمر المطر الاستوائي على منحدرات الجبال وكنا نستمتع للرعذ عبر المستنقعات.

وبالقرب من نهاية فترة ما بعد الظهرية كان الرعد يزداد شدة وتكراراً وتبدأ ومضات البرق فوق الجبال، وكانت بعض الومضات قوية تستمر عدة لحظات خلف الجبال، وكانت بعض الومضات قوية تستمر عدة لحظات خلف الجبال فكانت تبدو للناظرين كأنها صورة ظليلة. ولا نلبث أن تلحق بنا الرياح والأمطار قبل الغسق، وكنا نسحب المرساة ويشترك جميع البحارة في العمل وهم يغنون ويضربون ظهر صحار بقوة وكانت ملابسهم المبللة قد التصقت بأجسامهم ويبدو عليهم النشاط وقد انتشرت الأشعة وثبتت في مكانها حيث تنزلق السفينة على سطح الماء.

وفي فترة الليل كانت الأمطار العاصفة تكتسح ظهر السفينة ويتحول كل شيء إلى ظلام دامس وصوت المطر الاستوائي يشبه حفيف الأفاعي وتندفع صحار إلى الأمام، ويحتمي الحارس الليلي تحت قماش مشمع بجانب العمود الضخم المنبثق من مقدم السفينة وهو ينظر شذراً في الظلام لعله يعثر على قوارب صيد أو خط الزبد الذي يشير إلى وجود شاطئ طيني قريب.

وكنا خلال العاصفة الرعدية نبحر خلال منطقة معتمة إلى حد لا يصدق، ودفعات البرق تتلوى وينعكس صداها داخل السحب، وكثيراً ما كان البرق يصطدم بمياه البحر إلى جانبنا، وكان مصدر ازعاج بالغ، ثم يتفجرفوق رؤوسنا وكأنه صادر من نيران مدفعية. وكان ذلك يحدث أحياناً على مقربة جداً منا مما ينتج عنه صوت كأنه سوط ضخم، ويبدو الرعد كأنفجار قذائف

أو أجزاء لامعة تطير محدثة أزيزاً فوق السفينة في سرعة فائقة إلى حد أن المرء يظن أن صاروخاً أطلق على ظهر السفينة.

وكانت مهمة الحارس الليلي حيوية جداً. وكان المد يدفع صحار نحو الشاطئ، كذلك كانت الرياح تساعد على الانزلاق السريع. وكان الشاطئ المنخفض المليء بالمستنقعات ينحدر في رقة إلى أن يصل إلى مياه البحر. وكان الغرين الذي تحمله النهيرات يتجمع في شاطئ مليء بالممرات المتشابكة وحواجز رملية كان المد يغطيها ثم ينحسر عنها في تيارات ودوامات.

وكانت بعض الأجزاء من ذلك الشاطئ غير واردة في الخرائط. ذلك لأنها كانت تغير مواقعها بسرعة. ولم يكن هناك وقت للقيام بمناورات حول أي عائق يعترض طريق صحار، وكانت كل لحظة تمر بنا لها قيمتها. كانت هناك مخاطر كثيرة، قوارب الصيد، وشباك الصيد المنتشرة في أماكن المد، وكان أهم المخاطر جميعاً بيوت الصيد التي بناها أهالي سومطرة على الشواطئ الطينية.

كانت بيوت الصيد صلبة البنيان تقوم على أعمدة ضخمة، مرتفعة عن سطح البحر، وبها باب سحري يمكن من خلاله وضع شباك الصيد فتزلق في الماء أو أن يضع الصيادون العديد من الصنارات لصيد الأسماك. ولحماية الأهالي من المناخ الاستوائي تبنى سقيفة على قمة رصيف منبسط. ويبلغ حجم هذه السقيفة في بعض الأحيان حجم منزل صغير، ولذلك كان البناء قوياً ليستمّر طويلاً. ولحسن الحظ كان الصيادون يضيئون أنواراً باهرة لجذب

الأسماك إلى مناطق الضوء، فكانت هذه الأضواء مرشداً لنا بوجود العوائل.

ولم يكن من السهل دائماً أن نستطيع التفرقة بين ضوء صادر من قارب والأضواء التي تحدد الشاطئ الطيني وما عليه من أكواخ.

وهكذا كانت مهمة الحارس الليلي إلى جانب استجابة الرقيب سريعاً على ظهر السفينة مهمة جداً، إذ قد تندفع صحار محطمة سلسلة الأضواء. وكان رئيس المراقبين يستدعيني في بعض الأحيان لنحملق في الأضواء التي تقترب منها في سرعة. وهل نبحر من حولها أم نبحر من داخلها؟ وكم هي سرعة المد؟ وما هو مقدار انحراف السفينة؟

كان هناك سيل من الأسئلة يتسابق في ذهني وكان القرار هو الحاجة الماسة إلى الحركة السريعة من القائمين على شؤون الصواري. وعندما يأزف وقت تغيير اتجاه السفينة تسرع الأقدام ويسمع صوت إبعاد الأغطية ويتردد لفظ «خفف، خفف». ويسحب الشراع الصاري الرئيسي بهدوء. وكان صالح أو عبدالله يعدو رافعاً الشراع الرئيسي إلى مكانه الجديد. وقد نسمع صوت تمزق في الشراع عندما يأخذ الصاري وضعه الجديد، وتصدر صرخات وتضرعات تنادي «يا الله، يا الله» حتى يستقر الصاري في موضعه، ثم تصدر صيحة أخرى أسرع؟ وتدور صحار في طريقها الجديد.

كان ذلك أمراً مخالفاً لما كان نعمله من محاولاتنا تلمس

الطريق بعد أن تركنا مسقط. وكان معظم البحارة جدداً على هذا النوع من العمل. أما الآن فإن في إمكاننا تغيير وجهتنا في أقل من عشر دقائق، وتحت رياح قوية في أكثر الأوقات إظلاماً. وبالرغم من ذلك كانت دقات قلبي تسرع غالباً إذا انزلت صحار مرة واحدة فإنها سوف تندفع بعنف نحو بيت من بيوت الأسماك وتجد نفسها بين الصواري وحطام السفن، أو أن يلتف الشراع حول الصاري ونفقد القدرة على التحكم في مسيرتنا.

ولكن لحسن الحظ لم يحدث شيء من ذلك... ولكننا اقتربنا جداً من أحد هذه البيوت أو الأكواخ وأخذت أتصور ما ورد على أذهان صيادي السمك السومطريين عندما يشاهدون سفينة عملاقة تمر بهم، وقد يظهر لهم خلال الظلام خيال غريب لسفينة عربية من طراز بون بصواريتها المثلثة الشكل التي تشبه الوطواط. سفينة ساكنة تماماً فيما عدا الأصوات التي تصدر عن حبالها وصوت جسمها وهي تندفع في الماء.

وقد يبدو الظهور الغريب لصحار بمقدمتها التي ينبثق منها عمود ضخمة واتجاهها نحو بيوت الصيادين، فإن المشهد يشير إلى قرب حدوث صدام عنيف. ويبدو أن شكل السفينة يتغير عندما تريد أن تتفادى الصدام، وتمر من دون أن تبدي أي إشارة، وكما حدث أنها ظهرت فجأة فإنها تختفي فجأة في طيات الليل المظلم. وكان من غير المحتمل وجود سفينة عربية تعمل في هذه المياه، كما يذكر البعض، لذا فإن تأثيرها على الصيادين السومطريين كان مرعباً.



وإن أكثر أجزاء المضيق خطورة قناة يطلق عليها، رمال الجنوب، وهي منطقة لا تسمح بالملاحة فيها إذ إن المسطحات الضحلة المائية على الجانبين الملاوي والسومطري تمتد في المضيق غير تاركة سوى قناة ضيقة جداً بينهما، ومن خلال هذه القناة كان من المفروض أن تمر جميع السفن الصاعدة والهابطة. وهنا اضطرت صحار إلى الابتعاد عن شاطئ سومطرة والاتجاه صوب شاطئ الملايو لضمان عدم الوقوع في مخاطر المسطحات المائية الضحلة والشواطئ الطينية على الجانب السومطري.

وكانت مناورة استطاع البحارة العرب الأولون ممارستها بنجاح، وقد نبه البحار العُماني أحمد بن ماجد إلى مخاطر ممر الرمال الجنوبية، وذلك في القرن الخامس عشر. وكان من الأمور الداعية إلى السخرية أن رمال الجنوب، هي الموقع الوحيد الذي اقتربت فيه صحار للاتصاق بالأرض على طول الرحلة إلى الصين.

وقد حدث ذلك في الليل، إذ كنا نحاول الانحدار نحو الممر الضيق المحدود، ونحن في حالة انتباه تام لتفادي السفن الضخمة عندما تهب علينا الرياح المتقلبة. وكان خميس الشرطي يتولى رئاسة مجموعة الحراس فصاح منادياً لي بأن الطريق إلى الجنوب الغربي، كما خطر في ذهني، وكان طريقاً خاطئاً تماماً إذ إنه كان يقودنا إلى الرمال. فطلبت منه سبر غور الماء وما لبث الحبل أن توقف وصاح خميس صيحة حادة «أربع قامات».

يا إلهي، إننا أصبحنا على طرف الرمال... وكان الشاطئ

في هذه المنطقة شديد الانحدار، فإذا هبت رياح هوجاء فإنها تسحق السفينة إلى أجزاء صغيرة في عدة ثوانٍ. ولم يكن هناك وقت للاستدارة إذ كانت الرياح مستمرة في تغيير وجهتها.

وطلبت من البحارة إلقاء المرساة، وبدت اللحظات كأنها دهر، وجرى بحار ليقطع الحبل المثبت للمرساة، وكانت صحار تشق طريقها في مياه لا ترحم. وأصبح اتجاه الرياح خلف السفينة وانعدم تأثير الدفة، ودفعت الرياح السفينة إلى حافة الرمال وانزلت المرساة التي لم تستغرق سوى ثانيتين ووصلت إلى القاع واتخذت لها موقعاً ملائماً. وطلبت إنزال المرساة الرئيسية، وقفز الرجال لإعدادها ثم ألقوا بها في الماء. وطلبت من توم معرفة مدى العمق فأخبرني أنه أربع قامات وأضاف بعد برهة إنه ثلاث قامات ونصف قامة.

وهكذا أصبحنا الآن على حافة الشاطئ، وطلبت من ديك الانتظار حتى نتيين مدى ما يقوم به المد.

وتجمع البحارة جميعاً منتظرين في قلق بالغ... وكانت الرياح تستجمع قوتها، وتغير صوت المياه من حولنا، فبدلاً من الددمة العميقة للأمواج بدأنا نستمع إلى صوت الأمواج الخفيفة في المسطحات المائية القريبة وإذا زادت سرعة الرياح كنا نستمع إلى الموجات المتكسرة على الصخور.

وبعد انقضاء عشرين دقيقة فحصت الحبل ووجدت أن صحار فقدت ثلاث قامات من الماء تحتها، وسواء كان المد ينحسر أو أن المراسي كانت تنسحب فإن صحار قد وصلت إلى

الرمال، واتخذت زاوية غير مطمئنة وكانت مقدمتها في اتجاه الرياح بينما المرساتين تنسحبان خلفها.

كانت الأوضاع كلها لا تبعث على أي اطمئنان. وتطلب الأمر اتخاذ إجراءات سريعة على شكل طوارئ. وكان من الطبيعي عدم استخدام مرساة كبيرة ثقيلة في زورق صغير ليلاً، فإن ذلك يعرضه للانقلاب وأن يسحب المرء ويغرق إذا وقعت ساقه أو يده بين السلاسل. وكان من الصعوبة كذلك استدعاء نجدة إنقاذ في ذلك الظلام الحال، لكن لم يكن هناك مخرج آخر. كان علينا أن نسحب صحار من الرمال بأسرع ما يمكن مع بذل كل جهد.

قلت لبيتر: «أرجو أن تأخذ الزورق المطاطي مع من تختار من البحارة للتعرف على عمق المياه حول السفينة». وسرعان ما اختفى، في الظلام بيتر دوبس، وتيم ريتمان، وبيتر هانام في القارب المطاطي، وأضاءوا مصباحاً وأخذوا يقيسون عمق المياه.. وكان الموقع الذي توقفت عنده صحار هو أكثر الأماكن عمقاً في هذه المنطقة الرملية، ووجدوا الماء عميقاً مع الأمان، وكان علينا أن نرمي مرساة في ذلك الاتجاه.

وعاد البحارة وبدأنا المهمة الصعبة الخطرة، أن نسحب السفينة بوساطة الحبال، ورفعنا الحبال من إحدى المراسي وغيرها الاتجاه واستعدنا المرساة الأخرى.

وتدريجياً استطاع البحارة البواسل سحب صحار من منطقة الخطر وأنزلنا المرساة مرتين بعد ذلك وتأكدنا أن صحار تعوم من

دون عوائق. وكان قاع القناة عميقاً إذ إننا بعد تحركنا (٦٥) ياردة فقط وصلنا إلى عمق (٢٠) قامة، وأصبحت صحار سالمة بقية تلك الليلة.

في فترة وجود أحمد بن ماجد كان العرب قد أسسوا شبكة تجارية في طول الأرخييل المتسع وعرضه في جنوب شرق آسيا. وكانت سفن العُمانيين وغيرهم من العرب تحمل التجارة إلى سومطرة، وزاروا جاوة وتغلغلوا حتى بورنيو وجزيرة سلبيس. وكانت السفن العربية تجوب تلك الأنحاء باستمرار مستعينة بالرياح الموسمية للوصول إلى جزر اندونيسيا ثم تدور حول الأرخييل مستخدمة الرياح. وكان من دواعي المتعة والتشويق أن سنغافورة كانت من بين الموانئ التي أشار إليها ابن ماجد في بيانه عن الموانئ التجارية. وبذلك أصبحت ميناء للتجار العرب الذين جابوا البحار قبل أن يعمل سير ستامفورد رافلز على تطويرها.

وفي فترة ابن ماجد كانت ملقا أهم الموانئ في جميع أنحاء جنوب شرق آسيا. وكانت زيارتنا القصيرة دليلاً على الموقع الملائم وأن تخطيط المدينة يدل على أنها كانت في الذروة. وتقع ملقا على مقربة من الممر الذي يصل إلى ممر ملقا. وقد أرغمتنا المستنقعات على شاطئ سومطرة إلى أن نعبر إلى شواطئ الملايو، وكان الاتجاه نحو الشاطئ المريح وإلى الخضرة الجذابة يصل بنا إلى مدينة ملقا بجبلها الواضح جداً.

وكانت الجزيرة الصغيرة تعد مأوى مريحاً إذا كان المرء لا

يريد الوصول إلى مصب النهر، ولا توجد صخور أو مساحات من المياه الضحلة تفوق القادم. وأبحرت صحار في هدوء وبسرعة أربع عقد حتى وصلت إلى الميناء وألقت مرساها.

وأنزلنا القاريين المطاطيين بعد نفخهما بالهواء وانطلقا صوب الشاطئ، حيث كان البعض في انتظارنا. كان هناك مسؤولون مهندسون مرحبين، وانتهت مراجعة أوراقنا بسرعة، وأخبرتهم أننا لن نمكث طويلاً وإنما لترميم السفينة فحسب.

كان الشراء من الأسواق سهلاً جداً وتقدم الزورقان في النهر الضيق، وشاهد البحارة بعض الزوارق التي تفرغ حمولتها من أجولة الفحم بين البيوت العينية الطراز المبنية بالقرميد الأحمر الجذاب والتي ازدحم بها الشاطئ على كلا الجانبين، وتعطي المنطقة إحساساً بأنها البندقية الاستوائية.

وكان سوق ملقا مشيداً على ضفة النهر حيث تستطيع زوارق صيد السمك تفريغ حمولتها من الأسماك مباشرة إلى أكشاك البيع، بينما تقوم زوارق أخرى بجلب الخضروات والفاكهة من الداخل. واشترك زورقانا مع الزوارق الأخرى التي تجمعت حول السوق. وقد قوبل بحارة صحار بالبشر والترحاب. وأخذ أحد أصحاب القوارب سلسلة وجذب القاريين. ووصل البحارة إلى الشاطئ وكأنهم كانوا من مرتادي السوق منذ بداية حياتهم، وفي خلال نصف ساعة فحسب ظهر تيم ريديمان الصراف خلف كومة مكدسة من الأناناس وعش الغراب والخضروات المجففة ودجاجتين لم تذبجا بعد أن اتفقا على السلع المشتراة.

ودعا مدير البنك المحلي ستة من البحارة لتناول غذاء صينياً مع عائلته. وقد ذهّل المدير عندما التهم بحارة صحار مآذبة معدة لعشرين شخصاً. وزادت دهشة المدير عندما علم أن ثلاثة من البحارة قد تناولوا طعام العشاء قبل حضورهم المآذبة.

وعدنا إلى السفينة ورفعنا المرساة على أن نبحر في المضيق بعد ظهر اليوم التالي. وكان الجميع في أفضل حالاتهم ما عدا الدجاحتين اللتين كانتا تتأملان بأسى وهما واقفتين على ظهر السفينة، وربما كانتا على علم سابق بما سيفعله ابراهيم بهما.

وكان الجو ملائماً تماماً ووجدت صحار رياحاً مواتية، وأين؟ في منطقة كنا نعدّها أكثر المناطق ازدحاماً بالصعاب. وكانت الرياح معنا وهي تهب من جهة اليابسة فدفعنا إلى التقدم في طريقنا. وكانت كل الدلائل تدل على أن المضيق يضيق من حولنا، وكان المد سريعاً وقوياً في الأجزاء الضحلة، وأن الطريقين اللذين تستخدمهما البواخر كانا مزدحمين ويزداد الازدحام كلما تقدمنا.

وقدرت أن صحار ستقطع المسافة ما بين ملقا وسنغافورة في ثلاثة أيام، ولكنها تمكنت من قطعها في نصف هذا التقدير الزمني ففي الساعة الواحدة بعد منتصف اليوم التالي شاهدنا الأنوار تتلألأ وتضيء السماء وهي تحدث توهجاً هائلاً. كانت هي أضواء سنغافورة. وشاهد أول انبثاق للفجر سفينتنا وهي تبجر، وقد امتلأت أشرعتها بالهواء في مجرى المضيق، وكانت العقبة الوحيدة أننا كنا نسير على عكس تدفق السفن.

وحاولت متلهفاً مناداة مرشد سنغافورة بوساطة الراديو وأحذره بأن قباطنة السفن الضخمة ليس لهم أن يفزعوا إذا شاهدوا سفينة شراعية عربية مندفة نحوهم بتأثير المد. ولكن لم يكن هناك أية أسباب للقلق، فإن سنغافورة كانت في انتظار صحار. وأن أكبر موانئ العالم بما يزخر به من حركة السفن كل يوم قد سمع عن سفينة أبحرت من سلطنة عُمان.

وأقبل زورق من زوارق الشرطة مسرعاً وتبعه زورق آخر يحمل مسؤولي الميناء. وتقدم شخص أنيق يحمل سمات مشتركة صينية وسنغافورية يرتدي زياً أبيض زاهياً، وارتقى سلم السفينة ومعه جهاز الإرسال والاستقبال (المذياع الصدري) وخريطة كبيرة للميناء. وقال وهو يصحافني إنه مرشد السفينة وأضاف إنني لا أعرف كيفية إرشاد هذه السفينة فهي تجربة جديدة أن ارتقي ظهر سفينة شراعية. وأرجو أن ترشدوني إلى ما يجب عمله، ولا يساوركم القلق بأنكم اتبعتم الطريق المخالف وأنتم في قناة المضيق. إننا نظن أن التعليمات لا تنطبق عليكم.

وهكذا تحت إشراف وأوامر كبير المرشدين مستخدماً جهاز الإرسال والاستقبال، فإن صحار أبحرت في عظمة بين مجموعة ضخمة من السفن المتجمعة في سنغافورة، ومرت بين صفوف من السفن التجارية وتحيات الناقلات العملاقة وأرصفتها شحن البترول وسفن تبريد الأطعمة، وحيث حيثنا بإطلاق صفارتها عدة مرات شاحنة مرفوع عليها علم جمهورية الصين الشعبية المرصع

بالنجوم الصفراء اللون وابتعدت ناقلة ضخمة مربعة الشكل عن طريقنا. ووصلنا إلى موضع إلقاء المرساة.

وتزايد عدد الزوارق الخاصة بالشرطة ومسؤولي الميناء ورجال التلفزيون الذين يعجز المرء عن مواجهتهم. كل ذلك لمصاحبة صحار إلى مكان رسوها. واحتشدت أعداد كبيرة من الأهالي على طول الرصيف وهم يحيون. وأخذت فرقة صينية في الرقص على وقع طبلة كبيرة مع أصوات صادرة عن صنج ضخمة. كما كان هناك أسدان صينيان بأرجل آدمية.

وبينما نحن نثبت صحار قرب الرصيف، تجمعت حولنا بعض فتيات الملايو يغنين أغنيات الترحيب التقليدية. وبدا الأمر بأن علينا أن نرد التحية. وعندما توقفت صحار في مراساتها صعد جميع البحارة إلى ظهر السفينة وتبادلنا التحية بأصوات كورس نشط. وظهر من ابتسامات الجموع المحتشدة أن أهالي سنغافورة كانوا مبهجين.



## الفصل الثاني عشر

### بحر الصين الجنوبي

لم يكن أمامنا الآن من رحلات العرب الأوائل إلى الصين سوى بحرين فحسب، ولكنهما كانا في التقديرات أسوأ البحار ملاحاً. وعن هذين البحرين الأخيرين كتب الجغرافيون العرب أن المرء يصادف فيها أعنف العواصف، تلك العواصف التي يعجز الإنسان عن وصفها. فهنا تقذف العاصفة الهوجاء بالسفينة إلى مقرها الأخير، وتحيلها الأمواج العاتية إلى قطع صغيرة لتستقر في قاع البحر.

وقد تستطيع السفينة إنقاذ نفسها بأن تمزق ساريتها، أو أن تقذف بشحنتها إلى البحر، ولكن في جميع الحالات لم يكن هناك من منقذ سوى الله سبحانه وتعالى عندما تحول عنايته بين السفينة والنهاية المؤسفة.

وفي هذه المياه المضطربة كانت الشياطين السوداء تخرج من بين الأمواج وتمشي الهوينا على سطح السفن. وفي ذروة هياج أعتى العواصف يمكن مشاهدة ضوء واضح عالياً في حبال

الأشربة والصوراري، فإذا اتخذ هذا الضوء شكل طائر لامع، كان ذلك علامة على أن السفينة لن تغرق.

وقد سألني العُمانيون عما إذا كان بحر الصين أسوأ البحار، وأخذوا يستفسرون عما إذا كان صدقاً حقيقة القول بأنه من هنا يقابل المرء الطوفان على شكل رياح عاصفة. وقد أعتقدت أن كلمة طوفان مرادفة للكلمة الصينية تايفون، (أي الإعصار الاستوائي في بحر الصين). وحاولت تهدئة روعهم.

وكانت النظرية الكلية من وراء برنامج الإبحار حتى الآن أن نمكث في المنطقة التي تتحدد فيها فصول الإبحار كلما تقدمنا إلى الأمام. لذلك فقد غادرنا مسقط حالما بدأت الرياح الموسمية الشمالية الشرقية تستقر وتصبح ملائمة لنا. وغادرنا سيريلانكا وتحملنا التأخير الطويل في منطقة الأوقيانوس الهادئة لكي نصل إلى سومطرة بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، واندفعنا إلى مضائق ملقا بمعونة النسيم الذي يهب من اليابسة والبحر حتى نستطيع الوصول إلى بحر الصين الجنوبي في أسرع وقت ممكن، فإننا بذلك الوصول المبكر نأمل في الإقلال إلى أقصى حد ممكن من مخاطرة الدخول في مهب رياح التايفون، ولكن لم يكن من المستطاع تجنب المخاطرة بأكملها. ذلك لأن رياح التايفون يمكن أن تهب في أي فصل من فصول السنة، ولكن فصلها الرئيسي يبدأ في يوليو ثم تزيد تردداتها وتكرارها فتصل إلى الذروة في سبتمبر أو أكتوبر.

وقد أثبتت صحار أنها سفينة متينة البنيان قوية الأساس،

وخامرني الظن أن لديها الفرصة لتعبر رياح التايفون إذا ما أحسنت قيادتها، ولكنها تجربة فضلت إلا أجربها.

وأبحرنا من سنغافورة يوم ١١ يونيو متجهين مباشرة إلى ساحل الصين، ونحن عازمون على قطع المسافة في أسرع وقت ممكن، وكانت زيارتنا لسنغافورة طيبة، فقد تجولنا في شوارع المدينة، ولقينا ترحيباً حاراً كريماً سواء من جانب السلطات الحكومية أو من الأهالي: وفي مقابل ذلك رحبنا بأعداد كبيرة من الزوار على ظهر صحار على الرغم من أنهم صدموا بحالتنا المعيشية الصعبة.

ومما يثير الدهشة أنه لم يكن هناك عمل كثير يمكن أن نؤديه نحو السفينة. وحاولت إعادة الحياة لجهازي الاذاعة ولكن الغاز الآسن أضر بالأجزاء الداخلية في الجهازين وأصبحت غير صالحين بتاتاً للعمل. ولكن أمكننا الحفاظ على المولد الصغير بالعناية الفائقة. أما المعدات الحديثة مثل المحركات الحديثة الخاصة بالزوارق المطاطية (خارج السفينة) فكانت في أجود حالاتها، إذ إنها كانت موضع عناية بيت دوبس وتيم ريتمان.

وعلى النقيض مما حدث لبعض المعدات الحديثة مثل جهازي الاذاعة، كانت المعدات التقليدية في حالة جيدة. وكنا باستمرار نعمل على تغيير حبال الأشرعة والصواري حيثما يجد الحاجة ماسة لذلك الإجراء. كذلك كنا نلاحظ الألواح الخشبية ونجدد جهاز تعشيق التروس البالي، وكانت الدفة معلقة

بسلاسلها جيداً. وقام العُمانيون بدهان جسم السفينة بطبقة زيتية لامعة. وهكذا بدت صحار رشيقة صالحة للإبحار.

وكان موضع الضعف الذي تنهبت إليه هو الأشرعة والألواح في قاع صحار بعد شهور من الليل المستمر ونزح المياه وتعريض الألواح للشمس كي تجف، كذلك فإن الساريات وصلت إلى حالة سيئة. وقد أدت الأشرعة التي حيكت يدوياً دورها تماماً، ولكنها الآن أصبحت في حالة يرثى لها لطول فترة احتمالها. كذلك فإن صحار قضت فترة في البحار ولم يوجه إليها الاهتمام وبخاصة ذلك الجزء من جسمها المغمور بالمياه طوال ستة شهور، لذا كان من الطبيعي أن يحدث تسرب بين الألواح الخشبية. وكان علينا أن نضخ الماء إلى الخارج مرتين يومياً. وغاص البعض أسفل السفينة واستطاعوا سد الثقوب ببعض الشحوم والقطن. ولكن كان علينا لكي يتم هذا العمل على ما يرام أن نسحب صحار ونرفعها من الماء ونكسوها باليد بطبقة جديدة من الجير ودهن الشاه.

كانت الأيام الأولى بعد مغادرة سنغافورة رائعة حقاً. وكان البحر ممتازاً بلونه الأزرق اللامع والأسماك الطيارة تتقاذف حولنا. وكانت الرياح المعتدلة الدفينة تهب بانتظام من الجنوب، والسماء صافية أحياناً مرصعة بقطع من السحب البيضاء كأنها من القطن والصوف أحياناً أخرى، وصحار تتقدم في سهولة وبساطة ميلاً وراء ميل في ظروف ملائمة جداً. وكنا نقطع يوماً ما بين (٩٠) ميلاً، (١٠٠) ميل من دون أن نلمس الأشرعة تقريباً.

وبقيت الساريات من دون تغيير في اتجاهها وينحدر منها نسيم بارد على ظهر صحار.

وكان جميع البحارة في حالة استرخاء وثقة بالنفس مع الحزم. وأخبرني جمعة أن هذه الظروف المثالية تشبه ما كان يحدث عند الإبحار من عُمان إلى زنجبار للاتجار مع أفريقيا. يوماً بعد يوم في جو لطيف معتدل ورياح مواتية، ولم يكن هناك ما يشغل البحارة سوى الاسترخاء، ولم تكن هناك حاجة لتغيير وجهة السفينة وعلى طول المسافة من عُمان حتى الاقتراب من ساحل أفريقيا. وأضاف وهو يتسمم «أما الإبحار إلى الصين فكان أمراً مختلفاً، إذ يستطيع المرء الإبحار عشرين مرة إلى زنجبار من دون أن يواجه أية ظروف مثيرة».

واستيقظت من نومي فزعاً في الليلة الرابعة بعد مغادرة سنغافورة وكانت الساعة حوالي الثالثة بعد منتصف الليل، وكنت نائماً كالمعتاد فوق ظهر السفينة بالقرب من ذراع الدفة، وكان بيتر يصيح «يبدو أن المطر سينهمر».

ولكن خميس البحري رد «ليس هناك مطر، إنها رياح فقط». استيقظت نصف نائم ولففت حشيتي وحملتها إلى أسفل ونشرت المشمع وصعدت إلى ظهر صحار ثانية متوقفاً حدوث عاصفة ليلية شديدة كما حدث لنا في مضيق ملقا. ولكن خاب فآلي، فإن أكثر الأجزاء سواداً في تلك الليلة كانت تقترب نحونا بينما الرياح تضاعفت من سرعتها، وكانت صحار رافعة صارياتها الصغرى ولم أكن أشعر بقلق شديد. إن صحار قد صادفت الكثير من

العواصف الشديدة من قبل، ولكن تضاعفت قوة الرياح وأخذ الصاري يهتز بشدة وبدرجة تنذر بالخطر.

وإلى جانب الرياح الرئيسية وقع انفجار عنيف مفاجئ، إذ هبت عاصفة عاتية بكامل ثقلها، وصدر عن جبال الصواري والأشعة ما يشبه الأنين أو التأوه العالي النبرة، ثم صدرت أصوات تنذر بحدوث شروخ ضخمة وكسر في بنية السفينة. واختلط البحر الهائج بالرياح القاسية وتحول الأمر إلى فوضى عارمة. ومن خلال الظلام ظهرت الأمواج على هيئة صفوف من الإسطوانات القصيرة الشديدة الانحدار. وكلما مرت إحداها أسفل صحار كانت السفينة تترجح ويغوص مقدمها في الماء ثم يعلو ثانية والسفينة تندفع إلى الأمام. وتحول الصاري الرئيسي إلى ما يشبه بندول الساعة، وصارت السفينة ترتفع وتنخفض تحت ضغط الشد والجذب اللذين طرحاها على جانبها تقريباً. وكان الميل كافياً لإغراق الجانب المحجوب عن الرياح. وأخذت مياه البحر تندفع من خلال الفتحات وصدرت من أسفل السفينة دمدمة وصوت تحطيم وكثيراً من الأصوات المكتومة، إذ إن الصناديق والبراميل أخذت تتدحرج في كل مكان.

وظهر البحارة وهم أشبه بسرب من النمل المدعور، وأخذوا يتسلقون في جهد إلى ظهر صحار، وقد ارتدوا ملابس واقية من المطر، بينما على الجانب الواجه للعاصفة قذفت الرياح بالكثير من البحارة من أسرتهم وهم نائمين. وأخذ الصاري الرئيسي يميل بشكل خطير كلما تمايلت السفينة وترنحت.

إنني لم أقدر قوة الرياح حق قدرها، وكان واضحاً أننا سنندفع في البحر بكل عنف وأن من الصعوبة بمكان تخفيض هذه السرعة بسلام. وأخذت أصبح طالباً طي الأشرعة، وسرعان ما اندفع العديد من البحارة لطي الحبال التي ترفع الشراع الرئيسي، ولكن على الرغم من أن خمسة من البحارة حاولوا ذلك إلا أنهم فشلوا. وكان الاحتكاك على الحبال مع ثقل الشراع المبلل، وقوة الرياح... كل هذه العوامل تجمعت لتجعل من طي الشراع أمراً مستحيلاً، كانت العملية أقوى من طاقتنا.

وصرخ بيتر هانام طالباً من البحارة أن يستمروا في سحب الشراع وقذف البحارة بأنفسهم على الحبال بطريقة جنونية، وبدا أنه إذا لم يتمكن البحارة من عمل شيء فإن صحار ستواجه خطر الانقلاب أو أن الصاري سيتحطم.

والآن أصبحت العاصفة فوق رؤوسنا تماماً، وتحول الضجيج الصادر عن الرياح وخبطات الحبال إلى جحيم من الأصوات مع العنف البالغ الشدة، وأضواء ومضات البرق أوضاع وأشكال البحارة مرات عديدة، وفجأة بدأ أحد الحبال يتحرك.

وصدرت صيحة تطالب بالاستمرار في الجذب، ولكن الأمر لم يكن يتعدى الوهم، إذ سرعان ما حدث شق على طول الشراع الرئيسي بطول (٥٦) قدماً من قماش الأشرعة المزدوج، وتباعداً الجزآن المنفصلان عن بعضهما. ولم يستغرق ذلك سوى لحظة واحدة. وبعد برهة تمزق الجزء الخلفي إلى شرائح من

قماش الأشرعة الممزقة. وهكذا لم تستطع الحبال أن تجذب سوى شرائح من القماش إلى أسفل، وأصبح الصاري الرئيسي حطاماً، وضاعت (١٦٠٠) قدماً من القماش في لحظة واحدة، وأسقطت الرياح آخر جزء من الشراع وبدأ في ظلام الليل كأنه روح تفارق جسدها. ولم يكن أمامنا ما نعمله إلا أن نحاول الإقلال من الخسائر.

أنزلنا شراع الصاري وتركنا الحبال، إذ إن كل شيء أصبح عديم القيمة. وأخذت الخشبة الإسطوانية المستعرضة التي تشد إلى الصاري لتثبيت الأشرعة تترنح وتتمايل ثم سقطت بكامل ثقلها. ومنذ ستة شهور كان إنزال الخشبة الاسطوانية المستعرضة الرئيسية في اثناء هبوب العاصفة المعتدلة أمراً لا يمكن التفكير فيه. أما الآن فقد تمرسنا على هذه المهمة الصعبة بالرغم من وجود الخطر الدائم.

لم يكن هناك داع لأن ينتظر شخص الأوامر ليعمل إذ إن كل فرد كان يعرف تمام المعرفة المهمة المناط به للتحكم في السارية الكبرى. انبطح صالح وجمعة على الألواح الخشبية في الجزء الأمامي من ظهر السفينة وهما ينظران إلى أعلى وعلى أتم استعداد للانقضاض على الطرف الأمامي من الصاري في أثناء انقضاضه على رأسيهما، ويجذبان به بحبل يحيط به وبذلك يستطيعان التحكم فيه. وكان تيري يقف في المقدمة وفي يده حبل آخر به أنشودة وعلى أتم استعداد لجذب الطرف الخلفي عند سقوطه.



وفي أول تباشير الفجر سقط الصاري والشراع الممزق وأسرع بعض البحارة لإنقاذ القطع الممزق وأسرع بعض البحارة لإنقاذ القطع الممزقة وتكديسها لعلها تصلح فيما بعد. وقفز البعض الآخر، وكأنهم أبطال رياضيون، إلى الصاري وبدأوا يفضلون الجبال التي تثبت الصاري في موضعه.

وعندما اتضح نور الصباح كان الصاري المحطم قد استقر على ظهر السفينة وبدأت الرياح تخف قوتها، وبمعاونة شراع السارية الأمامية والشراع المنصوب على السارية الأقرب إلى المؤخرة، أخذت صحار تتقدم بشكل هادئ. وأخذت أتأمل موقفنا: على ظهر السفينة حيث ترقد السارية القديم المشبعة بالماء، واستقرت فوقها السارية التي حلت محلها. ولكن هذه العملية أي إحلال الجديدة محل القديمة يحتاج الى فترة من الوقت. وارتدى البحارة كأنهم أموات على امتداد السارية، أجسام ممددة مستغرقة في النوم من فرط الاجهاد، غير مدركين ما يحدث للسفينة من اهتزاز قماش الأشرعة المشبعة بالماء، وملايسهم المصنوعة من الشمع تقطر ماء ولم يحاولوا نزعها. كانوا باختصار في منتهى الإعياء، إن الإبحار بسفينة شراعية إلى الصين لا يمكن أن يطلق عليه عبارة سهلة بسيطة.

وكان الغذاء غير مستساغ، وقد تكون من الشريد والشاي، إذ كان إبراهيم قد أصيب بدوار البحر.

ثم استأنفنا العمل وكان هناك الكثير في انتظارنا. فقامت مجموعة بتنظيف أسفل السفينة، فقد تبعثرت حبوب البازلاء من

الأجولة التي تمزقت، وأكوام من القماش المشمع، وتحول الموز إلى نوع من العجين إلى جانب الأناناس المتعفن، وعلب الطعام نصف المستعملة وقد أريق ما كانت تحتويه، بل إن مخزن الأطعمة فقد نصف طن مما كان فيه، وكان مطلوباً ترتيب هذه الأوضاع المقلوبة. وكان بعض البحارة يحاولون تثبيت شراع آخر على ظهر السفينة للصاري الكبير.

وانتهى العمل في الشراع وكانت الساعة الثانية بعد الظهر، وتم ترتيب الجزء الأسفل من السفينة وتنظيم وضع بعض المواد وإلقاء البعض الآخر بعيداً. واستمرت صحار تتقدم بثبات مستخدمة شراع السارية الأمامية والشراع المنصوب على الصاري الأقرب إلى المؤخرة فقط. وطلبت من البحارة على ظهر السفينة الإسراع في تثبيت الصاري الرئيسي فإن قادراً كبيراً من الرياح كان في طريقه إلينا.

لم أشاهد في حياتي شيئاً يشبه السماء جهة الغرب، فعلى مستوى سطح البحر كانت تتقدم كتلة سوداء من الظلام ممتدة على طول الأفق، وعلى هذه الظلال يمتد حائط رأسي من السحب الرمادية تشبه الدخان المتصاعد من بيت يحترق، ويختلط بالتيارات الهوائية الصاعدة. وكانت قمة هذا الحائط من السحب نظيفة ومستوية وكأنها قطعت بسكين، وظهر خلفها حائط آخر من السحب أقل كثافة، ثم خلفها يبدو حائطان آخران وكأن رماداً أخذ ينظم طبقات السحاب الرمادية رأسياً. وأسفل هذه المجموعة الغريبة من السحب كان البحر قد تحول إلى مزيج

من اللونين الأزرق والأسود تشقه قمم الأمواج التي تدفعها الرياح.

وقلت للقوم «نحمد الله إذ استطعنا تثبيت الشراع الرئيسي بإحكام وبسلام، فإن العاصفة التي داهمتنا الليلة كانت نعمة في صورة متكررة، إننا الآن على استعداد لمواجهة ما يحدث واعتقد أن السارية الأمامية هي التي ستتحطم».

وصدق حدسي، وكأن الكلمات كانت تنبأ بما سيحدث. وأخذت مجموعات من السحب تحيط بنا وكانت الرياح الصرصر العاتية تزار بكامل قوتها وكان شراع السارية الأمامية أشبه بالمنديل الصغير ولكنه تحول إلى وحش كاسر إذ ملأته الرياح تحت توتر عنيف وبدأت السارية تنحني مع الرياح.

وصاح بيتر «انظروا إلى الدقل المائل (عمود منبثق من مقدمة السفينة)، إنه ينحني، لن يتحمل الضغط، إنه سيتحطم».

وكان في الاستطاعة سماع الصرير الصادر عن الدقل أعلى منه صوت العاصفة عندما انحنى على جانب واحد، وأخذت ألياف الخشب تن تحت ضغط الرياح، وانحنى الدقل تماماً على جانبه. وفي هذه اللحظة عندما تبين أنه لن يتحمل أكثر من ذلك تمزق شراع السارية في مقدمة السفينة بصوت مرتفع وكأنه طلقة بندقية وتحطمت السارية إلى أجزاء رفيعة في لحظة. ولم يتبق من الشراع سوى شريط رفيع من قماش الشراع.

وصحت بصوت أعلى من صوت الرياح أن ينقذوا ما

يستطيعون إنقاذه مما تحطم، وقد انزلت الأجزاء المحطمة من السارية إلى البحر. لكن أمكن استعادتها وحصلنا على ثلث قماش الشراع. وثبتنا شراع السارية الأمامية في موضع السارية الرئيسية وكان صغير الحجم من قماش لا يصلح إلا ليخت صغير أفضل من صلاحيته لسفينة ضخمة. واستطاع ثمانية من البحارة رفع الشراع بينما كانت الرياح تعصف، ولكنه تحطم أخيراً. وهكذا فقدنا ثلاثة أشرعة في يوم واحد.

وكانت الرياح تضرب قمم الأمواج وتحيلها إلى زبد أبيض وفقدت الأمواج أجزاءها العلوية إذ إنها لا تكاد تبدو حتى تسفحها الرياح، وأخذت المياه تموج من حولنا بالاضافة إلى تساقط المطر عمودياً على ظهر السفينة. ولم يكن من المستطاع التطلع إلى الرياح إذ إن المطر كان يلسع العين بشدة مؤلمة، وازدادت شدة الرياح، وأصبح من المحال الوقوف لمراقبة أحوال السفينة. وكان في الإمكان أن نجثم على ظهر صحار في حماية جانب السفينة الممتد فوق سطحها العلوي بعيداً عن تأثير الرياح. وبدت صحار في حال لا بأس بها، وهي تشق عباب البحر في العاصفة الهوجاء، وعندما يزيد ميلها على جانب كانت الفتحات تصبح أسفلها وهي في الماء.

وقد طلبت من البحارة أن يرتدوا صدار النجاة خوفاً من انقلاب السفينة ولكن ليس لفترات طويلة. وكنت على يقين أن صحار تستطيع مقاومة العواصف الهوجاء، ولكن أمر الارتداء كان لازماً في حالة إطاحة حبل شارد بأي فرد، أو أن ينزلق أحد أو يتعثر ويسقط في البحر.

ثم تمزق شراع سارية الجزء الخلفي من السفينة، وكان شراعاً جديداً وكان أفضل ما لدينا وقد خيط بشكل وثيق، وكانت مقاييسه ملائمة تماماً وهو من قماش قلع المراكب ومن أفضل الأنواع. ولكن الرياح العاصفة كانت أقوى منه، وبصوت كأنه قعقة الرعد انشق الشراع وتمزقت الأجزاء المتبقية منه إلى قطع صغيرة، وقد كان شراعاً قوياً صلباً كأنه من الحديد ومنذ دقيقتين يواجهه العاصفة وقد أصبح الآن قصاصات من القماش تضرب وتصنع في هياج.

كان هذا هو الشراع الرابع الذي يتمزق وينتهي، وفجأة وبعد دقيقة واحدة قفز خميس البحري ومعه جبل الصاري وكان المطر يتساقط على مئزره الممتلئ بمياه المطر ووضع يده على فمه وأصدر صيحة عالية وهو واقف في مواجهة العاصفة. كان ذلك دعاء الله تعالى ارتفع فيها صوت خميس فوق الأصوات الأخرى على ظهر السفينة بينما كنا نحاول الاحتماء من المطر، وأخذنا ننظر لبعضنا البعض، فهل كان خميس يصلي لله ويمجده على أعماله أم أنه كان يتضرع إليه لوضع حد لهذه العاصفة، حقاً لم نكن نعرف ماذا يقصد.

وانحسرت العاصفة في ذلك المساء وأصبحنا في بحر رمادي متلاطم الأمواج. وأخيراً صار في استطاعتنا رفع الصاري الرئيسي وأن نغير شراع السارية الأمامية وشراع الصاري القريب من مؤخرة السفينة، وأن نعمل على إصلاح ما نستطيع إصلاحه من قماش الأشرعة التي أمكن انقاذها.

كانت درجة التدمير أعلى من أن تتحملها السفينة، فقد تحطمت ساريتنا تماماً، واثنتان تحتاجان إلى فترة طويلة لإصلاحهما مع عمل شاق. ولكن البحارة لم يرهبوا الموقف بل كانوا هادئين واثقين من أنفسهم ولكن ساورني الخوف من أن هذه الظروف قد ينعكس تأثيرها سلباً عليهم.

وتحت ظهر السفينة كان عليهم أن يواجهوا الإجهاد الدائم بملابس مبللة مع الانهيار. ولم يكن هناك موضعاً للعجب إذ إنه منذ الف عام كان العرب يعدون الإبحار في بحر الصين الجنوبي هو أسوأ تجربة في الرحلة إلى كانتون. ولكن العواصف التي صادفتها صحار كانت أقل بدرجة واضحة من تجربة مواجهة الرياح الموسمية.

عبرت صحار الآن أخطر المراحل، وكانت العواصف السوداء الغربية التي تواجه السفينة ظاهرة محلية تسمى بالعواصف المقوسة. وكانت تتلاعب بالسفينة عدة مرات، مرتين يوم ١٦ يونيو، وثلاث مرات يوم ١٧ يونيو، ٤ مرات يوم ١٨، مرتين يوم ١٩، مرة واحدة يوم ٢٠ يونيو.

أصبحنا الآن على معرفة بما يجب عمله ففي كل مرة تظهر السحب المتراسة المنذرة بالخطرة كنا نسرع بإنزال شراع الصاري الرئيسي وهو آخر ما تبقى. وكنا نخشى أن يتمزق أو أن تتحطم السارية التي جلبناها من سومطرة.

وكان الصاري الأكبر هو القوة المحركة للسفينة، وكنا في حاجة ماسة لوجوده إذ كنا نريد أن نصل إلى الصين حقاً قبل

موسم هبوب الرياح الموسمية، لذا فقد اتجهنا شمالاً ونحن على دراية تامة أن كل يوم نقضيه في بحر الصين الجنوبي كان يضاعف مخاطرة التورط مع الرياح الموسمية. وانهزنا فرص فترات الهدوء بين العواصف المقوسة لإصلاح الصواري سواء تلك التي في مقدمة السفينة أو في مؤخرتها. وعملنا على حياكة الأشرعة بالخيط لنحافظ عليها مرتفعة بين الصواري. وكلما واجهتنا إحدى العواصف المقوسة كنا نلاحظ بدقة أقل تمزق يصيب الشراع الأمامي أو الآخر في المؤخرة إذ إنهما عماد الإبحار بالسفينة الشراعية. وكنا نبحر أحياناً والأشرعة مطوية، ونتعرض للعواصف الهوجاء والمطر. وعندما تنتهي كان كل فرد من البحارة يعرف مكان المهمة التي يناط بها للإبحار شمالاً. وكان سيرنا جيداً، نقطع (٩٠) ميلاً في أحد الأيام، (١١٠) ميلاً في يوم آخر، بل وصلت المسافة التي قطعناها في أحد الأيام إلى (١٣٥) ميلاً وكان أفضل أيام الإبحار بين الأيام المضطربة.

وفي أثناء العاصفة المقوسة الثانية يوم ١٩ يونيو حدثت ظاهرة غريبة تعجبت لها ولكن لم أرغب في تجربتها أو اختبارها. إذ مرت زوبعة دوامية فوق السفينة مباشرة، ولم تكن زوبعة كبيرة، بل كانت مجرد دوامة هوائية تلف ولا تزيد عن جزء ضئيل من بقايا عاصفة هوجاء على شكل عامود ملتو من الرذاذ كان في الغالب يبتعد عن السفينة، ولكن في هذه المرة اقتربت الدوامة من السفينة وأحاطت بها ومرت على جانب السفينة المحجوب عن الرياح. وفي لحظة كانت فوق صحار ونحن على غير استعداد لها. وفي لمح البصر شاهدناها بوضوح تام وهي تلف وتدور

بشكل جنوبي على بعد (٥٠) متراً، ارتطمت بالسفينة بسرعة معتدلة (٣٠ ميلاً في الساعة)، ومرت فوق ظهر السفينة المرتفع عند مؤخرتها، ثم ابتعدت وهي تلف وتدور مع الرياح.

وبينما هذه العاصفة الدوارة تمر فوق صحار حدثت ضجة وهياج غير عاديين، وكنا على أتم الإدراك لسرعة الرياح المرعبة التي يصعب رصد سرعتها. وكان الهواء يدور في حلقات كاملة حول الزوبعة مرتين أو ثلاث مرات كل ثانية. وارتطم الرذاذ بسرعة بوجوهنا مرتين أو ثلاث مرات، وعندما ابتعدت الزوبعة تغير اتجاه الرياح (١٨٠) درجة وتوقف تدفق الماء.

ولكن عندما وقفنا أمام هذه الزوبعة الدوارة اختفت الضجة والصخب الصادرين عن العاصفة، وبدلاً من ذلك وفي نفس اللحظة امتلأت آذاننا بصفير غريب عالي النغم يختلف تماماً عما يصدر من الرياح.

وامتلأت الأسرة بمياه المطر، وكانت أصابعنا قد أصبحت بيضاء اللون وتجمدت من العمل ساعة وراء أخرى في حياة الأشربة المبللة، وتحولت صحار إلى مكان غير صالح للحياة، وبالرغم من ذلك كانت الروح المعنوية للبحارة عالية جداً بل تزداد ارتفاعاً لعاملين هامين، أحدهما معرفتنا بأننا الآن في المرحلة النهائية من رحلتنا وأن صحار أخذت تشق طريقها باتزان. والعامل الثاني أن المشقة والعمل الشاق كانا تحدياً استطاع أن يكشف عن أفضل ما لدى البحارة. وكان كل فرد يمد يد المساعدة لزميله من دون أنانية. وكان لديهم بعض الوقت من



دون عمل. لذلك أخذوا يلاحظون إبراهيم الطاهي الذي كان يقذف به من دون شفقة حول موقده المكشوف ومعه الأواني وكمية من الأرز والكاراي، واستطاع اتمام الطهي بمساعدة أحد البحارة الذي أمسك إبراهيم من وسطه حتى لا يسقط وكأنه حزام النجاة لمنعه من التزحلق إلى قاع السفينة.

كذلك فإن ريتشارد كاد يقع في أزمة إذ كان على وشك تحطيم الصاري بمناورة أوقعتنا جميعاً في حيرة وارتباك. وكانت صحار تبخر برشاقة مع الرياح في تلك الأثناء، وكان الشراع الرئيسي قد اتخذ شكلاً مربعاً، وكان عبدالله يقود الدفة بطريقة ممتازة. كان كل شيء يبدو على أحسن ما يرام.

تسلق ريتشارد إلى المغسلة في مؤخرة السفينة، وكنا قد نصحنه ألا يلمس أي جبل من جبال السفينة، ولكن عندما أراد عبدالله أن يحاول تثبيت مقبض الدفة حتى تسير صحار كما ينبغي، فإنه وجد مقبض الدفة ثابتاً لا يتحرك. ونظر عبدالله حوله فأصيب بالذعر إذ وجد ريتشارد، ولأسباب لم يصرح بها وقد جذب الأطراف غير المثبتة في مقبض الدفة معه إلى المغسلة وجمعها كلها ليحولها إلى عقدة كبيرة ربطها في طرف ملابس الإنقاذ في داخل المغسلة. وأصبحت الجبال مثل كتلة متشابكة الخيوط تبدو عديمة الفائدة، وتشابه ذلك الوضع بمحاولة تسير سيارة قد أغلقت عجلة القيادة. وظهرت مخاطرة حقيقية جادة، فقد تدفعا الرياح إلى الخلف مع انهيار الصاري الرئيسي هذا إذا لم يتحطم هذا الصاري.

وانطلقت صيحات عبدالله سريعة متلاحقة باللغة العربية،  
ولأول مرة يعلو صوته، واندفع البحارة كالرعد، حفاة الأقدام،  
وأخذ العُمانيون يتسابقون في محاولة فك ذلك التشابك ووجهوا  
السفينة الوجهة الصحيحة وإبعاد السفينة عن الخطر وانقاذ  
الموقف بصورة عامة.

وفي وسط هذا الهرج والصبخ كان في استطاعة المرء  
سماع صيحات ضعيفة صادرة من ريتشارد وهو نصف عار يبرز  
فجأة مذعوراً من المغسلة منحنيّاً كأنه دجاجة نتف ريشها،  
ويتساءل عما اقترفه من أخطاء، وهل كانت السفينة على وشك  
الغرق، وعبر عن أسفه العميق. وعفا عنه العُمانيون إذ إنهم تمكنوا  
من السيطرة على الموقف، ولكنهم كانوا يواجهونه بجدية  
ساخرة مع هز رؤوسهم بحزن لأنهم أدركوا عدم استطاعتهم  
النجاح في تحويله إلى بحار.

وكان التعويض الوحيد للأحوال السيئة الرهيبة في بطن  
السفينة وجود رفقاء لنا في الرحلة وهم في حالة من الرضا، وكنا  
في انتظار إشارة منهم بعدم إكمال الرحلة معنا، هؤلاء الرفقاء  
كانوا مجموعة متعددة الألوان من مخلوقات زاحفة، سريعة  
العدو، متسلقة، طنانة، سارقة للطعام، كانت تسكن في السفينة  
في الموانئ العديدة التي توقفنا عندها على طول الرحلة. ونحن لا  
نستطيع تتبع تقدمنا عن طريق معرفة هذه الحيوانات التي صاحبتنا.

كان هناك مجموعة أولية من الصراصير صاحبتنا منذ إقلاعنا  
من مسقط، ويبدو أن ذلك تم في صناديق الأطعمة، وقد أحضروا

معهم رفقاءهم وأصدقاءهم من فصيلة الجدجد. صرصور الليل. وتضاعفت أعدادها وزادت قوتها بما انضم لها من صراصير تدفقت من ميناء بيور بالاضافة إلى سرب من حشرات الفاكهة. وكانت هذه الحشرات متمسكة جداً بسمعتها في التهام الفواكه بنهم شديد. ولمدة أربعة أو خمسة أيام كنا نصاب بأسراب جديدة من هذه الحشرات عند وصولنا إلى أحد الموانئ فيدخل بعضها في أنوفنا أو يحط بعضها في الحثالة المتبقية في أكواب الشاي، وعند الانتهاء من الفاكهة كانت هذه الحشرات تنتهي وكنا نعزي أنفسنا بأنها ماتت جوعاً.

وأخيراً عندما توقفنا في سومطرة وصلت إلينا مجموعة من الجرذان ولكنها كانت أكثر حكمة من زميلاتها السابقات. وكانت مندمجة مع بعضها نادرة الظهور، وغالباً ما يكون هذا الظهور ليلاً وهي مارة بسرعة إلى الجزء الخلفي من ظهر السفينة.

كانت الصراصير تثير اشمئزازنا، لذلك فقد شعرنا بقدر من الغبطة عندما لاحظنا كيف أنها تكره الرطوبة والحركة الدائمة التي نثيرها حتى نعبر بحر الصين الجنوبي، وعندما يتدفق الماء في باطن السفينة كانت الصراصير تخرج من الشقوق في فزع باحثة عن مكان للاحتباء فيه، وكان واضحاً أنها تكره أن يصيب البلل أقدامها. وعندما تميل السفينة على أحد جانبيها وتندفع المياه إلى هذا الجانب فإن الصراصير المختبئة في الشقوق في هدوء واطمئنان كانت تصاب بالذعر وتبحث لها عن مأوى آخر. وحينئذ نشاهد طابور من الصراصير الغاضبة الساخطة.

وفي يوم ٢٥ يونيو عبرنا الممر بين جزر باراسل Baracel وشاطئ ماكسفيلد الذي يفصل فيتنام عن الصين. وبدأنا الآن نحس بنوع من الانتعاش والابتهاج على ظهر صحار، فلم يبق أمامنا سوى (٣٠٠) ميلاً لنصل إلى مدخل نهر بيرل. وكانت صحار تسير باعتدال بمساعدة الرياح الموسمية الجنوبية الغربية. وداخلنا الظن بأننا قد نتخطى الأعاصير الاستوائية (التايفون) وقد استمعنا في الراديو عن هبوب رياح استوائية، ولكنها كانت بعيدة عنا وعن مسار صحار. بينما كانت السفينة تشق طريقها إلى الأمام كانت تتلقى أحياناً كلمات التشجيع من العُمانيين على ظهرها قائلين «إلى الأمام صحار. إلى الأمام». ويعبرون عن تحيتهم وتشجيعهم ببعض الحركات اليدوية مع الغناء الذي تمرسوا عليه لتحية الصينيين عند الوصول. وكانت لازمة إحدى هذه الأغنيات تقول «أهلاً ومرحباً بشباب الصين نحن حضرنا لنقدم لكم تحياتنا».

وكان عيد هو القائد بصوته الجمهوري. وكان جمعة يردد اللازمة بجواب عالي النغم. وكان العُمانيون يشون ويصفقون بأيديهم طبقاً للنغم مع قرع أقدامهم على ظهر صحار، بينما صوت الطبلية يصاحبهم.

وفي اليوم التالي ظهر الفجر الجميل بلون أحمر شاحب، ونسمة رقيقة، مع تحيات الترحيب من العديد من السفن، ومرت بنا ناقلتان تتجهان في أغلب الظن إلى هونغ كونغ. وعندما بدأت الشمس تعلو وترتفع في السماء ضعفت نسمة الهواء. وكانت

صحار بالكاد تتحرك زاحفة. وبعد الظهيرة شاهدنا إحدى السفن الصغيرة المختلفة تماماً عن غيرها من السفن، تتجه مباشرة نحو مؤخرة صحار. كانت عبارة عن زورق بمحرك آلي، وكان المشهد يثير الشك، إذ إن الزورق كان بعيداً عن أن يكون زورقاً للصيد. وباستخدام المنظار الكبير شاهدنا بعض الرجال في الزورق.

وتذكرت التحذيرات المروعة التي تلقيناها من قبل، فقد حذرونا من وجود جماعة من القراصنة تمارس نشاطها على بعد (٥٠) ميلاً من سنغافورة وتهاجم العديد من السفن والناقلات التي تضطر إلى الإبحار ببطء حتى تعبر الأجزاء المائية الضيقة. ويستخدم القراصنة زوارق سريعة ويتسلقون سطح السفن وينهبون ما مع بحارتها. وقد رعد عدد القراصنة في الشمال بما يقرب من (١٥) ألف في بحر الصين الجنوبي، كانوا يحترفون صيد السمك ثم تحولوا إلى النهب وقتل اللاجئين الفيتناميين الذين أطلق عليهم اسم «أهالي القارب». ويهاجم القراصنة الآن هؤلاء اللاجئين في قواربهم والسفن الصغيرة التي تؤخذ على غرة.

وإذ كنا في سفينة لا تسير بالآلات فقد أصبحنا تحت رحمة هؤلاء المهاجمين الذين يستخدمون القوارب الآلية، وكانت صحار غنيمة واضحة: فطلبت من بيتر دوبس أن يعد العدة للدفاع عن صحار.

وكان معنا ثلاثة مسدسات وبعض البنادق وما يلزم من ذخيرة مع صندوقين من زجاجيات الغاز المسيل للدموع وكان الأمل يراودني أننا لن نحتاج إلى هذه الأسلحة ولكن تحسباً لما

قد يحدث، وقد مارسنا التدريب على هذه الأسلحة منذ إقلاعنا من مسقط وتلبية لتعليمات بيتر الدقيقة كنا ننظف البنادق ونضع بها بعض الزيت ثم نمارس التدريب على إصابة أهداف مثل صناديق البرتقال والزجاجيات الفارغة وبعض الأهداف التي نصادفها.

ولاحظت أن مسلم يتعامل مع بندقيته بخبرة واضحة.

وليس هناك شك في أن هؤلاء الزوار المتقدمين نحونا كانوا على نفس الفكرة التي راودت مخيلتنا، إنهم ليسوا قراصنة، بل على العكس قد يصبحوا ضحايا للقراصنة. إنهم مجموعة من أهالي القارب، الفيتناميين، وعندما اقتربوا منا لاحظنا أنهم أستعدوا بإخفاء النساء في أسفل القارب.

وبعد لحظة اندفع قارب مطاطي سريع جداً من خلف صحار وهو يصدر صوتاً عالياً. ليعترض طريق القارب قبل أن يصل إلى صحار، وكان في القارب المطاطي بيتر دوبس وتيم ريديمان، وهما مسلحان تماماً، وقد صدر إليهما الأمر بإيقاف القارب وتفتيشه للتأكد من هويته، فوجدنا في القارب سبعة رجال وأربع سيدات وسبعة أطفال بينهم بعض الأطفال الرضع بين أيدي أمهاتهم، وقد حشر الثمانية عشر شخصاً في هذا القارب الصغير وطوله (٢٥) قدماً وأقصى عرض له (١١) قدماً.

كان هؤلاء اللاجئين قادمين من أحد الموانئ الفيتنامية وقد أمضوا ثمانية أيام في البحر وكانوا في حالة جوع حاد، وعطش للماء، وذلك بالرغم من وجود خمس أواني من البلاستيك مليئة

بالماء العذب ولكن هذه الأواني كانت تستخدم من قبل لحفظ زيت الوقود فأصبح الماء فيها غير مستساغ. ولكي يواجهوا العطش كانوا يسحبون الماء من خلال أنبوب رفيع من البلاستيك، وكان الأطفال يشربون بنفس الطريقة. وبضربة حظ شاهدوا صحار وهي تنزلق فوق سطح الماء لذا اقتربوا منها طلباً للعون من هذا الشبح الغريب، السفينة الشراعية من العصور الوسطى تبخر في بحر الصين الجنوبي.

وكان لدينا أشياء كثيرة لمساعدتهم، وقفز طبيبنا نك إلى القارب وصرح بأن جميع اللاجئين في حالة صحية جيدة بالرغم من أن بعض الأطفال يعانون الجفاف من تأثير حرارة الشمس. وكان أحد الأطفال مصاباً بضمور إحدى ساقيه أنه كان في حالة مبكرة من مرض شلل الأطفال.

وكان جميع اللاجئين عرضة لمخاطر التعرض البالغ القسوة لحرارة الشمس. ولم يكن لديهم سوى ما يرتدونه من الملابس وقد بلي بعضها وتمزق. ولم يكن باستطاعتهم تجنب الشمس إذا لم يكن هناك غطاء لهم جميعاً.

وعالج نك الأطفال المصابين بحروق، وعقم قدراً من الماء الذي بعثته لهم صحار بدلاً عن الماء الملوث. وصنعنا مزيجاً من السكر والملح لطفل في حالة التهاب في الأمعاء. وبعثنا لهم حقيبة بها بعض مواد الإسعافات الأولية لمواجهة ما قد يلاقونه من متاعب جسمانية في سيرهم. ولحسن الحظ ظهرت إحدى اللاجئين وكانت مختفية وتعرف قدراً من اللغة الإنكليزية،

وتفهمت ما أصدره لها نك من تعليمات لاستخدام مواد الإسعافات.

في تلك الأثناء كان هناك خط مكوكي بين صحار والقارب الفيتنامي إذ أرسلنا لهم شحنات من الطعام وكيساً ضخماً من البلح العُماني، وجلوكوز، وكيساً من الأرز، ولفة من قماش الأشرعة مع الإبر والخيط لاستخدامها في صناعة مظلة تحميهم من أشعة الشمس الحارقة. كذلك بعثنا لهم ببعض قطع من الصابون إذ كان منظرهم مشوشاً ورائحتهم منفرة من أثر فحم الطهي الذي تناثر على امتداد ظهر القارب وأصبح هذا الفحم غير ملائم للاحتراق، فأرسلنا لهم كمية من الفحم إذ كنا نستطيع الحصول على بعض الأخشاب ونجففها تحت وهج الشمس.

وكشف تيم على جسم القارب والمحرك ووجدهما في حالة طيبة جداً، وكان لديهم ما يكفي من زيت الوقود إلى أن يصلوا إلى وجهتهم تايوان.

وكان أهم مشكلة تؤرقهم أنهم فقدوا طريقهم إذ تلفت البوصلة ولم يكن لديهم خريطة يسترشدون بها، ورسمت لهم خريطة تبين لهم الطريق الذي يجب أن يسلكوه مع توضيح بعض المعالم تبين ذلك الطريق. وكانت البوصلة التي استخدمونها من بين ما حصلوا عليه من بقايا الأسطول الأميركي، وكان مثبتاً في قطعة من الورق المقوى كانت تطفو فوق سطح الماء في إناء من البلاستيك. وكانت تعمل بوقود الديزل الذي انسكب فتوقفت عن



العمل إذ إنها ثبتت في الورق المقوى. وعندما نظفت من زيت الديلز عادت البوصلة تعمل بكفاءة عالية.

ولعل أسوأ نقص كانوا يعانون منه هو عدم وجود شخص مارس العمل في البحر. وكان ربان القارب شاباً في حوالي الواحد والعشرين عاماً. ولم يكن لديه سوى فكرة غامضة جداً عن طريقة تشغيل القارب، ولكنه بمساعدة من الفتاة التي تعرف الانكليزية استطاع تفهم كيفية إدارة الدفة وكم يوماً تنقضي وهم يبحرون حتى يصلوا إلى هدفهم.

وكانت الجملة الإنكليزية الوحيدة التي أتقنها اللاجئون هي «شكراً لكم، شكراً لكم»، بعد أن زودتهم صحار بأقصى قدر من المواد يستطيع القارب تحملها. واندفعت النساء مع الأطفال إلى الطعام مع صيحات التقدير. وكان لدينا فائض كبير يمكننا الاستغناء عنه، وكانت تلك المساعدة محل سرورنا. وعندما فتح أحدهم كيس البلح ازدادت دهشتهم، ولمعت عيونهم وهم يعبرون عن امتنانهم بنفس العبارة «شكراً لكم».

ووجدت أنه بالقياس لما نستهلكه على صحار فإن كمية البلح التي حصلوا عليها تكفيهم لمدة شهرين. وألقى البحارة للاجئين مجموعة من الملابس ليسوا في حاجة إليها. وكان أحد اللاجئين لا يرتدي سوى معطف واق من المطر، وسمعنا مرة أخرى «شكراً لكم» وهم متجمعون لتحيتنا تحية الوداع.

وكانت إجابتنا التمني لهم بحظ سعيد. وصاح خميس البحري «تذكروا عُمان» بينما كان قاربهم يبحر بهم مبتعداً عنا،

محدثاً صوتاً خافتاً. وكان عليهم أن يبحروا ستة أيام للوصول إلى  
تايوان، ولا ريب في أنهم كانت لديهم الفرصة لتحقيق تلك  
الأمنية وبلوغ اليابسة.

## الفصل الثالث عشر

### البحرين

في تمام الساعة الثامنة من صباح يوم ٢٨ يونيو لمحنا الأراضي الصينية، وظهرت أمامنا تماماً قمة رمادية واضحة محددة، وهتف بعضنا، وانطلق العُمانيون في ثرثرة مثيرة. وظهر عيد مندفعاً نحوي ليربت على ظهري. كان كل فرد واقفاً يحملق إلى الأمام لإلقاء نظرة خاطفة على البلاد.

وقال خميس الشرطي «أعتقد أنني رأيت شيئاً في السابعة صباحاً. ولكن لم يصدقني أحد». وكانت عينا خميس أكثر العيون حدة على ظهر صحار، لذلك ربما كان كلامه صحيحاً، ولا ريب في أن الجائزة المخصصة لأول شخص يرى الصين كانت من نصيب هذا العريف الشرطي من مدينة صور.

والآن لم يبق لدينا شك في وجود اليابسة أمامنا. ولمحنا سلسلة من الجبال المخروطية الشكل على مدى الأفق، هي الأراضي الصينية من دون شك، الهدف الذي ظللنا سبعة شهور نسعى للوصول إليه منذ انطلاقنا من مسقط. وانطلق العُمانيون يرددون نشيد النصر وأصواتهم تعلو وتنخفض. وقد انتاب طاقم

السفينة بأسره شعور مثير وكأن الكهرباء قد مستهم. لقد نجحنا في مهمتنا وأوصلنا صحار إلى الصين. وارتفعت الخطبات على الدفوف؟. وغمر الجميع شعور بالابتهاج ظهر على شفاههم بينما الأيدي تصفق والأرجل تضرب الأرض في رقصة النصر المدوية.

ولا ريب في حدوث خيبة أمل في بعض عمليات الوصول إلى اليابسة بعد عناء شديد لرحلات طويلة. ولكن وصول صحار إلى شاطئ الصين كان انجازاً ساحراً، إنه حصيلة امتزاج ضخامة العمل وغزارة الإنتاج بالتطلع إلى زيارة بلاد قطعنا (٦٠٠٠) ميلاً للوصول إليها.

وأخذت أسأل نفسي كم عدد الأساطيل التي شاهدت هذه القمم الرمادية في الفجر وهي تشق طريقها تدفعها الرياح الموسمية، تبحث في الأفق البعيد عن لمحة للصين وهي متعطشة؟

وكان التجار الصينيون على امتداد القرون المنصرفة يعودون من جنوب شرق آسيا، وسفن التجار الهنود، وأساطيل البرتغاليين من العمائر البحرية، وسفن الشاي الشراعية السريعة، وسفن أساطيل الشركة الهولندية، وسفن شركة الهند الشرقية لكل هؤلاء كان جبل «تايوان شان» المنارة المرتفعة فوق نهر بيرل Pearl River المدخل الجنوبي للصين. وعلى هذا النهر يقع المركز الجنوبي التجاري الضخم كانتون.

وربما كان لدى مؤلف المغامرة السابعة من مغامرات السنبداد فكرة غامضة عن الصين، وهي أقصى ما وصل إليه من معلومات، إذ إنه سجل ذلك في المغامرة السابعة بعد أن

تحطمت سفينته في أكثر البحار خطورة، ووجد السندباد أناساً غرباء الشكل إلى درجة لا يمكن تصديقها، فهم يتحولون إلى أشكال طيور يوماً في الشهر ويطيرون عالياً في السماء. واستطاع السندباد إقناع أحدهم بأن يسمح له بامتطاء ظهره فارتفع السندباد عالياً إلى درجة أصابته بدوار، فأخذ السندباد يذكر اسم الله فتوقف مفعول السحر، وأعيد السندباد فجأة إلى الأرض.

وتفيض كتب الغرائب العربية بأخبار هذه الطيور الآدمية، فهي مخلوقات خيالية أو خرافية ذات ريش ناعم لامع ووجوه ساحرة تسلب اللب. وربما كانت هذه الفكرة العامة الغامضة التي كانت تزخر بها التقارير المبدئية للرحلات التجارية الأولى إلى الصين للتحديث عن البلاد الغربية التي حدثت فيها مغامرة السندباد السابعة، تتحدث هذه القصة عن كيفية جمع السندباد لثروته في تلك البلاد من بيع أجزاء من جذوع أشجار الألو الضخمة (أشجار الصبار حيث تستخرج منها عصارة مرة)، وفي الحقيقة فإن التجار الصينيين من كانتون كانوا يدفعون مبالغ باهظة للحصول على خشب الألو من الخارج كما هو واضح من التقارير، وليس هناك شك في أن أول عربي وصل إلى الصين طبقاً للتقارير المدونة كان شخصاً عُمانياً يدعى أبو عبيدة وهو تاجر خشب الألو في منتصف القرن الثامن. ومن المؤكد أن الجغرافيين والتجار العرب كانوا يعرفون الكثير عن تجارة الصين، وكانت هذه البلاد بالنسبة لهم المملكة الوحيدة التي يكمن مغامرتها بالهند مع كل أمرائها في الحجم ومظاهر الفخامة والنظام الاجتماعي والقوة. وتبدأ حدود الصين جغرافياً بالنسبة

للغرب مباشرة بعد نهاية حدود الهند، وتمتد حتى نهاية الأجزاء المعروفة من العالم. وهي بلاد غامضة. ربما كانت كوريا التي كان أهلها يرسلون الهدايا لامبراطور الصين الذي من دون وجوده ينقطع نزول ماء المطر.

وعرف التجار العرب والبحارة أن التجارة عبر البحار منظمة تنظيمًا تاماً رائعاً في كانتون. وكان أحد ضباط البحرية الصينية موجوداً حرصاً على سلعهم. وكانت شحناتهم التجارية يقدرها ضباط صينيون وتوضع في مخازن حكومية خاصة. وتستمر هناك تحت الحجز والاعلاق لمنع التصرف فيها تماماً، ولا يمسه أحد حتى تصل آخر سفينة أجنبية إلى الميناء وإعلان أن موسم الإبحار قد انتهى، وحينئذ فقط تفتح المخازن الحكومية أبوابها، وبذلك الطريقة تتجنب السلطات الصينية الهزات الضخمة في أسعار السوق طبقاً لوصول السفن. وتحصل السلطات الرسمية على عشر (١٠/١) جميع السلع الواردة مع دفع ثمنها بسخاء وتترك الباقي لبيعه في السوق.

كنت أتوقع أنه بعد ألف عام ستقابل السفينة العربية بمثل هذا الترحيب الحار الفعال وهي تشق طريقها نحو مدخل نهر اللؤلؤ، وكان سفير الصين وأحد رجال الحكومة الصينية الرسمية قد حضروا حفل رحيلنا من مسقط، وقد دعت حكومة الجمهورية الصينية الشعبية السفينة صحار لدخول الصين، وخيل إليّ أن هذا الأمر حدث منذ عهد بعيد، إذ لم يكن هناك أي اتصال رسمي بين السفينة وبين السلطات الصينية.

وبدأت معالم اليابسة تتضح تدريجياً. ووجدنا المدينة تمتد على سلسلة من الجزر الصخرية التي تغطيها نباتات خضراء ناعمة على صخور بنية اللون تمتد نحو الشمال الغربي. وفي الجهة اليمنى وعلى مسافة بعيدة كان في استطاعتنا التعرف على القمتين العاليتين التوأمتين واللتين أطلق عليهما عبارة «أذني الحمار».

وكان طريقنا يتجه صوب مدخل أطلق عليه اسم «القناة الكبرى الغربية» ولكن مدخل النهر كان متسعاً جداً إلى حد أننا لم نتبين وجهتنا تماماً. وبصرف النظر عن «تايوان شان» وأذني الحمار، لم تكن هناك أية علامات إرشاد، لا مدينة، لا منائر، لا شيء بتاتاً. وبدا مصب النهر كأنه مهجور. وعلى الشاطئ كانت قوارب الصيد تنتشر على مسافة من سفيتتنا وتتجاهل وجودنا تماماً وهي ممتدة في خط غير مستقيم.

وشاهدنا زورقاً واحداً صغيراً يظهر من النهر بشكل لا يلفت الأنظار، واستدار واتجه بعيداً ناحية الشمال. لم تكن هناك أي علامة تدل على أي نشاط أو حركة. وكانت الجبال في الجزر هي الوحيدة التي شاهدت وصولنا بشكل غريب غامض.

ولتأكيد ذلك الجو الدال على الهدوء والذي لا ينتهي شاهدنا قرية للصيد متهدمة وهي منعزلة في كهف أسفل قمة تايوان شان. وربما كانت هذه القرية

قد مضى عليها قرن واحد أو عشرة قرون. وباستخدام المنظار المكبر لم نلمح أي علامة من علامات النشاط البشري في هذه المساكن، فلا يوجد أهالي أو زوارق أو كلاب، لا شيء إطلاقاً.

وعلى قمة تايوان شان ذاتها كانت هناك محطة رادار للمراقبة، وأحسنا أن هناك من يراقبنا سراً وكأنه عين مؤذية منعزلة.

واستمرت صحار في طريقها. وكانت تنساب بين الجزر بواسطة بعض الحيل في الإضاءة فاتخذ المشهد جواً صينياً. وكانت السحب تنطلق على دفعات بعد الظهر وقد تلونت بلون أحمر ذهبي. وظهرت السحب الأكثر سواداً وأعقبها المطر. وظهرت الجبال البعيدة مصطفة صفاً وراء صف لتصور بطريقة نابضة بالحياة والتقاليد الصينية القديمة في الرسم حتى من دون رسم الزوارق الصينية لصغيرة الشبيهة بالصندوق في مقدمة الرسم لتحديد المنظر.

ومن الخريطة الأولى وقع اختياري على مرسة في مصب النهر حيث نقضي الليلة. وكان الموقع محمياً من الرياح الجنوبية بوجود جزيرة سان شياوشان. وأخذت أسأل نفسي كم من الوقت قد انقضى منذ وصول آخر سفينة شراعية عربية إلى هذه الأنحاء منذ (٤٠٠) عام؟ أو أكثر.

وما كان مؤكداً، على أية حال، أن صحار دخلت إلى النهر الكبير كما كان العرب يطلقون على «نهر بيرل» (أو نهر اللآلئ)، وأن السفينة تحيي الصلة الوثيقة بين الصين وعمان والتي تعود على الأقل إلى ألف عام، وعندما أخذت صحار تتقدم بالرغم من تيار المد على جانب الجزيرة الصخري، كان ذلك الأمر يبدو كأنه لحظة رمزية للسفينة وبحارتها. وداخني الأمل في أن وصولنا غير المعلن عنه قد يكون موضع فخر للقباطنة العرب الأولين الذين نجحوا في الوصول إلى الصين.



ودخلنا المرفأ الصغير مستخدمين الساري، وهو عمل بطولي لم نكن نحلم بتنفيذه ونحن بحارة عديمي الخبرة عندما تركنا مسقط. والآن مع صالح وهو واقف يدير الدفة كانت صحار تتقدم وتشق طريقها إلى الميناء الصغير ويحيط بها جبال متوسطة الارتفاع. وكان قارب صيد صيني صغير قد ألقى مرساته، ولم يكن هناك أي شخص في ذلك الزورق.

وأخذ بحارة صحار يهيئون المرساة ورسونا على مقربة من القارب مستخدمين المرساة الرئيسية التي غاصت في الطين الصيني.

وأخذ البحارة العُمانيون فترة عشر دقائق يؤدون فيها صلاة العشاء. ثم أنزلنا الشراع الرئيسي للمرة الأخيرة وقد اتخذ مظهر شخص مسافر وصل إلى بغيته منهوك القوى وجلس ليستريح على مقعد حديدي بعد رحلة شاقة.

وعندما خفت آخر ضوء من النهر، وصل زورق سيد آخر إلى الميناء، ويبدو أن هذا المكان كان مفضلاً للرسو ليلاً. وأضأنا مصباحين وثبتنا أحدهما على الدفة، والآخر على العمود البارز في مقدمة صحار.

ولم يبد الصيادون أدنى اهتمام نحونا، بل لم يحاولوا النظر إلينا أو أن يبدو إشارة أو أن يكون لديهم رد فعل لهذا المنظر الغريب غير المألوف لسفينة شراعية ألفت مرساتها في هذا الكهف.

استقرت صحار في موقعها بهدوء من دون أي جلبة، واتخذت وضعها المناسب والملائم للرياح. وهكذا أصبحت صحار سالمة كالطير الذي استقر على غصن شجرة بعد هجرة بعيدة طويلة.

وتساقط المطر بغزارة على فترات منذ الفجر، واغتسل ظهر صحار بمياه الأمطار. وكان البحارة الذين بدأوا فترة استرخاء بعد عبور آخر المراحل، استيقظوا متأخرين، وعند الظهيرة رفعنا المرساة وانطلقنا بحثاً عن أي اتصال رسمي صيني، وكان مصب النهر خالياً من الحياة وكان الجو غير طبيعي.

وظهرت الجزر الصغيرة أقرب شبهاً إلى رسم من الرسوم الصينية، والصور الظلية واضحة تماماً والآجام المتفرقة ظاهرة في وضوح وخلفها الأفق الرمادي اللون. وكنا نبدو وكأننا نمر فوق صفحات كتاب مصور عن الصين.

وداخلنا اعتقاد أن زروقاً من زوارق الحراسة، أو من زوارق الجمارك، أو من زوارق الإرشاد ينطلق نحونا ليوقفنا، ولكن شيئاً من ذلك لم يحدث، فليس هناك سوى زروقي الصيد اللذين تجاهلانا تماماً. إننا أصبحنا داخل المياه الصينية وقطعنا عشرة أميال في نهر اللآئى، وبالرغم من كل ذلك كأننا لا نزال على بعد ١٠٠ ميل في البحر المفتوح.

وألقينا مرساتنا في فترة الظهيرة على بعد (١٠٠) ياردة من جزيرة عليها ما يشبه المعسكر الحربي. وشاهدنا بعض الجنود في زيهم الأخضر الفاتح، وهم يتطلعون نحونا ثم أسرعوا إلى قمة

الجبل. ثم ظهر رقيب نظر إلينا وسرعان ما عاد على عقبيه. وأخيراً ظهر ضابطان حملقا فينا بعض الوقت بمنظار مكبر، ولكنهما لم يفعلوا شيئاً.

ورفعنا مرساتنا واتجهنا صوب جزيرة لاسا واي La.Sa.Wai التي لاحظت من الخريطة أن بها ما يشبه محطة للإرشاد.

وفي طريقنا رأينا أن نتخلص من الأسلحة الموجودة لدينا استجابة للنصيحة التي قيلت لنا على لسان بعض المسؤولين في قوات السلطات الحربية. أغرقنا البنادق بطريقة تحول دون استردادها، في المياه المعتمة بنهر بيرل، وقذفنا صناديق قنابل الغاز في المياه كذلك وأحسنا بالراحة لأننا لم نستخدم أي سلاح طوال الرحلة.

ولم نكد ننتهي من إلقاء آخر قطعة حربية حتى رأينا سفينة حربية صينية تتجه نحونا بكامل سرعتها، وكانت صحار تشق طريقها بإجهد وسط مياه قدرة صاخبة. وأسرعت السفينة الحربية لملاقاتنا. وانحرفت عدة مرات وهي في الطريق إلينا، كانت سفينة من طراز قديم جسمها طويل رفيع تشبه زوارق الطوربيد التي استخدمت في الحرب العالمية الأولى. واحتشد على ظهرها جمهرة من البحارة يحملقون في دهشة على هذه السفينة العربية الشراعية غريبة المنظر.

ورفعنا العلم الصيني للترحيب، وحاولنا الاتصال بهم بالراديو وهي تدور حولنا وضباطها يتفحصوننا.

هل قام أحد بإبلاغ السلطات الصينية أننا في الطريق إلى الصين أم أننا سنكون سبباً في إثارة أزمة دبلوماسية؟ ولكن لم نحصل طبعاً على أي رد، كذلك لم يصلنا رد على نداءاتنا بالراديو. وبدأت السفينة الحربية ترسل إلينا اشارات ضوئية، وأسرع البعض لإحضار ورقة وقلماً. وكان مسلّم قد مارس أسلوب الإشارات الضوئية وهو في السلاح البحري للسلطان، فأخذ يسجل ما يبعثون به، ولكن الإشارات لم تحمل مضموناً واضحاً، ولم تكن سفينة من طراز سفن العصور الوسطى الشراعية تمتلك مصباح إشارات حديثاً. فوضعنا قطعة من ورق مقوى على لمبة بطارية ترسل نوراً كشافاً وأرسلنا رسالة. وكان الرد الصيني طلب إعادة الإرسال. وأصابتنا الحيرة بخصوص تلك الكلمات، واستمر عدم فهمنا لما يريدون، وكان ردنا إيماءات تشير إلى عدم إدراكنا لمطالبهم. واستمر الزورق الحربي يدور حول صحار وقد رصع عدد كبير من البحارة الصينيين المتلهفين لمعرفة ما يحدث.

وكان العمل الوحيد الذي نستطيع عمله أن نلقي بالمرساة مرة أخرى وأن نتنظر. وكانت صحار قد اقتربت من جزيرة لاساوي، وقذفت بالمرساة مرة أخرى. ويبدو أن الزورق الحربي قد اطمأن فاستدار وأبحر بسرعة فائقة تاركاً خلفه أثراً صاخباً من المياه.

وقضينا ليلة بعيدة عن الراحة، فالسفينة تسير معرضة للخطر وأخيراً استطاع توم أن يحقق اتصالاً بالراديو. وكان اتصالنا

بالسلطات الصينية غير مباشر، إذ وصلت رسالتنا إلى أحد هواة الإذاعة في هونغ كونغ وقص ما سمعه لصديقه في بنك هونغ كونغ وشنغهاي. وخاطب هذا الصديق ممثل البنك في كانتون الذي قام بدوره بالاتصال بسلطات كانتون المحلية التي قامت بإرسال الرد بنفس الأسلوب السابق شرحه.

كانت سلطات كانتون مترقبة وصولنا وأحسوا بالسرور بوصولنا سالمين. كان كل شيء معداً، ولكن كان هناك إنذار بقرب هبوب إحدى عواصف التايفون. وكان على صحار أن تترك مصب النهر فوراً وأن تتجه إلى أعالي النهر حيث يوجد ملاذ مناسب لرسو السفينة بعيداً عن أعاصير التايفون. وأرسلت سلطات ميناء كانتون زورقاً لسحب صحار.

إن ما حدث فاق كل تصور جال بخاطري. فإن تسيير سفينة شراعية تقليدية في بحر الصين الجنوبي كان نجاحاً في النجاة من أكثر الأمور خطراً. لقد دخلنا نهر بيرل (اللائي) ووصلنا بسلام بالكاد قبل هبوب رياح التايفون الشديدة في المنطقة بثمان وأربعين ساعة فحسب، واستطعنا ترميم الساريات بعد العواصف العاتية، وأصلحنا الأعطاب في الصاري الكبير وكسبنا بضعة أميال ونحن نتقدم وكان ذلك أفضل تعويض.

وفي صبيحة اليوم التالي تحولت السماء إلى اللون الداكن لاقتراب رياح التايفون. وشاهدنا زورقاً من زوارق السحب الصينية يسرع نحونا من الجبهة الشمالية، وصدر عن الراديو الخاص بنا ما يدل على عودته للحياة.

وجاءنا صوت أحد الصينيين من الزوارق بإنكليزية سليمة يسأل عن أحوالنا وقدام نفسه بأنه «مستر ليو من رجال الخارجية الصينية. إنني حضرت من كانتون للالتقاء بكم».

وحديثه وقلت «إنني تيم سيفرن. وقد حضرت مع بحارتي من عُمان لتحييتكم».

وكانت رحلتنا في نهر بيرل (اللائي) مقدمة سارة للضيافة الصينية. كانت التعليمات للزورق أن يقطر صحار إلى بر الأمان بأقصى سرعة ممكنة حيث إن سلطات كانتون كانت تخشى تأثير رياح التايفون القادمة على السفينة. والآن وقد نجحت صحار في رحلتها من دون أن يصيبها عطب منذ إبحارها من عُمان، فإن الصينيين لا يرغبون في رؤيتها تغرق في مياههم. لذلك فإن بحارة زورق السحب قذفوا جبلاً لنا لتثيته في السفينة، وبدأت عملية قطر السفينة بسرعة في النهر حتى ميناء هامبوا Whampoa القديم حيث كانت تحجز السفن الأجنبية طبقاً للتقاليد حتى يصدر الأمر بالإفراج عنها والدخول إلى كانتون ذاتها.

وكان بحارة زورق السحب مجموعة نشطة من رجال البحر المرحين المحبين، ليس لديهم أقل المفاجئة تجاه عملهم. وفي منتصف الطريق ونحن لا نزال في النهر وعند منتصف الليل أخذ المطر ينهمر وأطراف رياح التايفون وصلت إلينا، رأى بحارة الزورق أن يغيروا طريقة سحب صحار إلى ربطها بجوار الزوارق: وكانت المنارة ورطة سيئة. فقد أدخل البحارة أنفسهم في أقصى ما يمكن تصوره من مأزق مع حظ عاشر. إذ لم نلبث إلا

قليلاً حتى ارتفعت الصيحات وعلا الصراخ وسقط بعض البحارة على ظهر الزورق بشكل درامي عنيف، وانحلت الجبال وتقطعت وسقط أحد البحارة في النهر وكان يتمتع بروح الهزل، وسبح حتى وصل إلى الزورق ثم قفز إلى الماء مرة أخرى لاستعادة خفه (صندله) وكان يطفو فوق سطح الماء مع التيار، وبعد دقيقة عاد والماء ينساب من سرواله وقبعته المصنوعة من القش وأخذ يصدر الأوامر ويشير بكلتا يديه.

وكان الزر المنظم لعمل الرافعة على ظهر الزورق معزولاً بطريقة خاطئة وكان يصيب كل من يقترب منه بالكهرب. ونتيجة لأمطار التايفون التي سقطت فوق الظهر المعدني للزورق، وبأقدام عارية مبللة، كان الأسلوب الذي يتبعه الكانتونيون هو استخدام قضيب من الخشب لتشغيل أو إيقاف عمل الآلة الرافعة. وكانت هذه التحركات تثير ضحك من يشاهدونها والتي كانت تتم من دون كلام، أو ما يطلق عليه البانتوميم. وتساوي في الرغبة في الضحك الصينيون والعرب والأوروبيون، فتعالى ضحكهم جميعاً وفي لحظة واحدة اختفت المظاهر الرسمية والتحفظ.

وقفز خميس الشرطي إلى الزورق وهو يحمل معه صينية مليئة بالبلح هدية للصينيين، وتناول المضحك واحدة من التمور بطريقة رشيقة وجلس من دون تنبه على موقد ساخن، وسرعان ما ظهر الدخان من ملابسه فقفز صارخاً من الألم والعبوس يغطي وجهه.

واستطاعت السلطات الصينية أن تكون زيارة صحار

لكانتون ناجحة نجاحاً باهراً، فبعد سبعة شهور ونصف شهر في البحار غمرنا الاستقبال الدافئ الذي قوبلنا به وكان في انتظارنا. ففي الأرض المحاذية لرصيف ميناء هوامبوا استقبلنا العديد من الشخصيات الرفيعة في المدينة ومقاطعة كانتون وكذلك سفير سلطنة عُمان في الصين الذي حضر من بكين لمقابلتنا.

وكان الجمهور الصيني المضيف قد أعد لنا برنامجاً خاصاً، وكان على صحار أن تمكث في هوامبوا تحت إشراف الصينيين بينما بحارتها يقومون بجولة للمدينة وما يجاورها. وكانت طلباتنا للزيارات لجهات معينة سرعان ما تجاب وتوضع الترتيبات لتحقيق ذلك. وكان في صبحتنا مرشدون ومترجمون للانكليزية والعربية إلى جانب الإقامة المريحة في الفنادق وكل ما نطلبه يجاب. وتم وضع حرس خاص على صحار ولم نكن نشعر بأي خوف عليها. وأضاف رئيس هيئة الميناء مرسة أخرى للسفينة، وكنا طوال هذه الأيام ضيوف شرف.

إن ذلك الكرم باقٍ في ذهننا ولن ينسى. وقام عيد ومسلم والعُمانيون جميعاً بجولات إلى الأماكن الجميلة والمناطق السياحية. وقام علماء الأحياء المائية بزيارة محطات بحوث الأسماك ومزارع السمك والجامعات. وكان من حظك هو ليس مشاهدة إحدى العمليات التي يستخدم فيها الوخز بالإبر الصينية بمستشفى المدينة. وعلى اعتبار أن تيم ريدمان مهندس مدني فقد شهد بعض مناطق التشييد للتعرف على الطرق الصينية في البناء. أما أنا فقد قمت بزيارة لاختبار زوارق الصيد التي تدل على براعة



التركيب مع الاحتفاظ بالتصميمات التقليدية لضمان أن يبقى السمك حياً إلى أن يصل إلى أسواق البيع، فقد ثقبوا قيعان الزوارق بثقوب تسمح للماء أن يدخل ويتحرك باستمرار وأصبحت هذه السفن أو القوارب كأنها أحواض عائمة للأسماك، وقضيت فترة ما بعد ظهر أحد الأيام على ظهر سفينة شراعية صينية يطلق عليها لفظ سواتو Swatow رأسية في النهر في مأمن من رياح التايفون.

وحول أكواب صغيرة جداً من شاي سواتو اللازع، أخذ البحارة يشرحون لي تجارتهم وأنهم يبحرون بسفيتتهم من دون بوصلة أو محرك آلي أو خريطة من ميناء إلى آخر وهم ينطلقون بسرعة في أجزاء النهر معتمدين على المد حاملين السلع الصينية التقليدية. ويتراوح عدد البحارة بين (٨ أو ١٠) أفراد من بينهم اثنان من الصبية يتدربون على ذلك العمل لمدة سنة. وإذا كانت الرياح مواتية فإنهم يبحرون بسرعة خمس عقد، ولكن إذا هبت الرياح بشدة فقد تصل السرعة إلى (٧) عقد وبذلك يتعرضون لخطر الغرق، لذا فإنهم يحاولون البحث عن مكان آمن يحميهم.

وكانت سفيتتهم جيدة الصيانة. وبما أن دعوماتها مصنوعة من خشب أشجار الكافور، لذا كانت ذات رائحة عبقرة لطيفة. وكانت على طرف النقيض مع رائحة صحار ذات الغاز الآسن. وقد أطلق على السفينة الصينية هويلا (١٠٨) Huilai وتمتلكها جماعة الإنتاج في كوميون هوشوي Huishui Water Transport Commune لنقل المياه، ولا يزال هناك الكثير من التقاليد مما

يمكن التحدث عنه خاص بهذه السفينة. فقد عملت لها عملية جلفطة بمزيج من زيت التانج والجير وعيدان نبات الأرز، وهي من دون محرك ولكنها تعتمد على مراوحها الضخمة بأشعة مصبوعة باللون الأحمر، وقد استخدمت المسامير في تثبيت ألواحها حافة بحافة، بالطريقة الصينية التقليدية. ويتولى زمام العمل على السفينة الابن عن أبيه، إذ يحل الابن محل الأب عندما يعتزل العمل. وعندما حاولت التعرف على كيفية إدارة السفينة، وعما إذا كان البحارة قد وصلوا إلى قرارات كوميونية في قيادتها وكانت النتيجة العملية والواقعية بالنفي «إن القبطان أو الضابط الأول هو السلطة».

وطوال مدة زيارتنا كان الصينيون أصحاب الضيافة مبهورين بشكل جلي ببعثة صحار، إذ كان حدثاً جديداً بالنسبة لهم، فقد قطعنا (٦٠٠٠) ميلاً في مركب من دون محرك لزيارة دولتهم وقد أظهر أصحاب الضيافة قدراً من التقدير البالغ لهذه الرحلة، وقد ظهر عليهم تفهم المجهود اللازم لإتمام الرحلة، وأن بحارة صحار قد شقوا طريقهم إلى الصين بقوة سواعدهم مع الصبر واستخدام العمل المضمون بين أيديهم. وهذه الصفات هي موضع تقدير الصينيين، وأن نجاح الرحلة يعود في غالبيته إلى وجود عملي جماعي أو عمل الفريق. وربما يبدو المظهر التاريخي الذي جلبته صحار معها على شيء من الصعوبة حتى يدركه أصحاب الضيافة الصينيون، فإنهم كانوا فخورين ببرامج التحديث الصينية، وأن من الأمور المحيرة أن يكون هناك زوار يجددون عن قصد رحلة تجارية مر عليها (١٠٠٠) عام.

يستطيع المرء أن يكشف بسهولة نماذج الحياة الصينية الدائمة. ففي زمن السندباد البحري كانت كانتون هي المخرج الرئيسي لتجارة الصين، وأن الآلاف من رجال الأعمال الذين كانوا يردون إلى السوق التجاري لكانتون هم المراد في الحديث من العرب والهنود والفرس الذين كانوا يردون من قبل من (١٠٠٠) عام، وأنه في الكوميونات حول كانتون لا يزال هناك ملايين وملايين من دودة القز تعيش على أوراق شجر التوت ولا تزال تغزل الحرير الذي كان يصدر في العصور الوسطى. والآن يشتري بحارة صحار قطعاً من الحرير اللامع يحملونها إلى بلادهم، إلى زوجاتهم وعائلاتهم في سلطنة عُمان.

عند زيارتنا لمصانع الأدوات الصينية وجدنا أن خطوط الإنتاج ترسم أشجار النخيل المصغرة على أكواب القهوة التي تصدر إلى الأسواق العربية، ويوماً ما ستضيف قطع محطمة من هذه الأكواب طبقة أخرى فوق الطبقات التي حدثت في العصور الوسطى من الإنتاج الصيني والتي يكشف عنها الأثريون في بلاد العالم العربي.

في جامعة كانتون تشاورت مع المؤرخين الصينيين برقة شديدة حول تاريخ الصين. وشعرت بالبهجة عندما عثروا على سفينة مصنوعة بالحبال وقد وجدها أحد الصينيين الرسميين في ميناء كانتون في أواخر القرن الثامن. وقد كتب هذا الصيني «إنها سفينة بحارهم. إنها من دون مسامير. والمادة الوحيدة التي ربطت الأجزاء والألواح مع بعضها البعض هي قشر ثمرة جوز الهند».

كان هذا دليلاً على أن السفن التي تستخدم الحبال في ربط أجزائها كانت ترسي في موانئ الصين عندما كان هارون الرشيد خليفة في بغداد وأسرة تانج الملكية تحكم الصين.

في أواخر عهد الأسرة المالكة تانج في نهاية القرن التاسع، قيل إنه وجد (١٠،٠٠٠) أجنبي يعيشون في الصين. ويقال إن أغلب هؤلاء الأجانب كانوا من المسلمين. وكان المسجد الذي يقصدونه هو نفسه المسجد الذي لا يزال يقصده الأهالي المسلمون في كانتون للصلاة كل يوم جمعة. والآن فإن ما يطلق عليه الصينيون عبارة Smooth Pagoda يقع في وسط المدينة. ولكن مظهر المدينة قد أصابه التغيير، فقد أصلحت الأرض، ويقع المسجد الآن بالقرب من شاطئ النهر.

وكان المسجد بطبيعة الحال، مكاناً يصلي فيه البحارة المسلمون في صحار، فقد أدوا الصلاة فيه وقدموا آيات الشكر لله على نجاح رحلتهم، وكان يؤم المصلين أحد مسلمي الصين وهو شيخ طاعن في السن ويضع على رأسه قلنسوة تقليدية.

ولا يزال في كانتون الآن (٤٣٠٠) شخص مسلم يتجمعون للصلاة كل يوم جمعة في المسجد. وتحترم الحكومة شعائر الإسلام، ووضع المسجد تحت حماية الدولة. وأعطى للمسلمين تموين خاص وتسهيلات لافتتاح مطاعم خاصة حتى يحافظوا على قوانين الطعام الخاصة بهم. وفي دولة يحرق فيها الموتى كقاعدة سائدة أساسية فإن المسلمين لهم الحق في دفن موتاهم.

ولم يبق سوى ضرب واحد من الرسمىات للتحديث عنه ألا

وهو التحية الرسمية التي قدمتها حكومة الصين لصحار. وحدد لذلك يوم ١١ يوليو. ووصل سمو السيد فيصل وزير التراث القومي والثقافة العُماني في اليوم السابقة على موعد الاحتفال، واستخدم في رحلته طائرة خاصة من طائرات السلطنة. وكان في صحبته وفد عُماني وممثلون عن كل من الجيش وسلاح البحرية ووزارة الدفاع ووزارة الخارجية، أما من بكين فقد حضر رئيس اللجنة الثقافية في الحكومة الصينية ونائبه والعديد من كبار رجال وزارة الخارجية الصينية ومضيف لعلية القوم وتجمعوا جميعاً على الأرض المحاذية لرصيف الميناء.

في تلك الأثناء كان بحارة صحار قد عادوا إلى سفينتهم في هوامبوا Whampoa وبعد الفجر مباشرة قدم زورق ليصبحنا إلى أعالي النهر. وكانت كل القوارب حولنا ترفع الرايات والأعلام. وقد تزاممت الأعلام الصينية على جميع أجزاء صحار وصواربها إلى جانب ثلاثة أعلام عُمانية كبيرة ارتفعت فوق أعلى الصواري. وبدت صحار مزهومة بالألوان الزاهية على الرغم من المتاعب التي صادفتها. وعندما بدأت تتقدم في نهر اللآلئ كان في انتظارها زورق حربي من السلاح البحري الصيني لمرافقتها، واصطف جميع بحارة الزوارق في نظام صارم واستعداداً لتحية صحار. ووقف أحد البحارة في رباطة جأش لتحية العلم. ومرت بي لحظة من الحرج إذ لم يكن لدي أي فكرة عن سيبدأ برفع العلم، الزورق أم صحار ولكن حيث إن المركبين كانا في مستوى واحد، فقد شاهدت نظرة الألم على وجه كبير الضباط الصينيين، وكانت نظرة كافية لأن أفهم أن الضيف هو الذي يبدأ.

وتقدم عيد وهو يرتدي أفضل دشداشة وعلى استعداد فأسرع برفع العلم ورد الزورق وحيًا البحارة الصينيين بينما كانت سفيتهم تصدر صفيراً للتحية، وردت صحار بصوت جرس نحاس جاد. ثم انطلقنا في النهر لمقابلة لجنة الاستقبال.

وكان المنظر مؤثراً، فقد نظف الرصيف الرئيسي وأرسلت شاحنة كبيرة إلى داخل النهر، وعلى جانب من الرصيف اصطف تلاميذ المدارس يلوحون بالريش المصبوغ باللون الأحمر أو اللون الأخضر على نغمات الفرقة الموسيقية الصينية. وعندما اقتربت صحار كان الصوت مدوياً يكاد يصيب المرء بالصمم، فالفرقة الموسيقية تعزف والمفرقات تتفجر والتلاميذ يغنون.

ونزلنا إلى البر لتقبل تحية سمو السيد فيصل والصينيين الرسميين ثم توجهنا إلى مكان تلاميذ المدارس ويسبقنا الأسود الصينية تؤدي بعض الرقصات.

وعلى المنصة انهمرت كلمات الترحيب والشكر والإشارات إلى إعادة ترسيخ علاقات الصداقة الطويلة المدى بين عُمان والصين.

وأخيراً جاء دوري لكي أتحدث نيابة عن صحار وبحارتها فتحدثت عن المساعدات الرائعة التي تفوق الوصف، والتي أعطيت بنا بكرم زائد لكي نحقق رحلة السندباد إلى جانب الرعاية التي حظينا بها والتعاون بقصد الإبحار في البحار السبعة كما كتب الجغرافيون العرب، وعن حفل الاستقبال المؤثر الذي احتفى بنا.

وأثناء إلقاءي خطابي تذكرت بعض اللحظات الرائعة والأشخاص الذين أسهموا في المشروع، والفيلة التي ساعدت في توصيل الأخشاب من غابات الهند، وبنائي السفن الذين عملوا تحت حرارة صور اللافحة، عن إصلاح السفينة في بيور، عن الملل الطويل في منطقة الأوقيانوس الهادئة، عن اقترابنا من الاصطدام بالأرض في المناطق الرملية الجنوبية في مضيق ملقا، عن هجوم العواصف الرعدية في بحر الصين الجنوبي.

وعلمت أن صحار ستعود عن طريق النهر إلى هونغ كونغ، ثم تعاد إلى مسقط حيث تصبح تذكراً للتاريخ العُماني في الاشتغال بالبحر. انها حققت تماماً الغرض الذي بنيت من أجله.

كان بحارة صحار يقفون أمامي، وشعرت بالأسى والأسف عندما تبين لي أن هذه قد تكون آخر فرصة نتجمع فيها سوياً كفريق عمل. لقد قمنا بالأعمال التي كان علينا القيام بها. وقد تتبعنا الأصول التي أخذت عنها قصص السندباد في منطقة يبلغ طولها ربع الطريق حول العالم في الهند وسيريلانكا وسومطرة وأخيراً الصين. إن مغامرنا الكبرى قد انتهت، وعمّا قريب سوف ينصرف كل إلى بيته.

وفي مقدمة الاحتفال وقف العُمانيون بعماماتهم الملونة الفاخرة. والدشداشة اللامعة. كيف استطاعوا الاحتفاظ بأطقم ملابسهم بمثل هذه النظافة، وهم يهبطون إلى الشاطئ بملابس مرتبة (مكواة) جيداً، هذا ما لم أستطع تفهمه.

ووقف الأوروبيون خلفهم وقد أطلقوا لحاهم واكتسبوا

اللون البرونزي. ويبدو كل منهم صلب العود وكفاء للعمل، وأنهم كانوا مع المجموعة العُمانية قد كونوا فريق بحارة رائع. وإلى اليمين منهم حضر عدد من مجتمع كانتون المسلم بغطاء الرأس الخاص بهم، ثم كان هناك بعد ذلك صفوف من تلاميذ المدارس، وجماهير المشاهدين وفرق الموسيقى ثم الأسود الراقصة.

وخلف هؤلاء جميعاً ارتفع الصاري وساريات صحار الفريدة في نوعها. لم تكن هناك أي سفينة على نمطها أو يمكن رؤيتها في نهر اللالئي منذ أيام ازدهار البحرية العربية.

وكان في استطاعتي أن أعمل علماً لرحلات السندباد مثلث الشكل قرمزي اللون بطول (٥) أقدام، وكان ذيل العلم المتشعب يهتز حتى يمكن رؤية شعار الطائر الذهبي طائراً. وقد تذكرت آخر مرة كان يعلو فيها هذا الشعار الذهبي عندما بدأنا الإبحار من مسقط، وتبين لي أنه إذا قدر لي وللبحارة النجاة، وأن نصل إلى شاطئ كانتون، وإنه إذا نجحت الرحلة، فإن الشكر يوجه لله على عنايته برحلة السفينة العُمانية صحار التي جعلت من رحلتنا شيئاً حقيقياً، والآن فإن رحلتها كما هو الحال فيما يختص بمغامرات السندباد السبعة.. أنها قد تصبح قصة أخرى



## الفصل الرابع عشر (\*)

### رحلة العودة

انتهت رحلة السندباد عند نقطة الوصول في ميناء كانتون بالصين إلا أن رحلة السفينة صحار لم تنته عند هذه النقطة فكان لا بد للسفينة أن تعود مرة أخرى إلى أرض الوطن بمسقط حيث مقرها الأخير في متحف عُمان البحري.

وقد ودّع البحّارة السفينة صحار في ميناء كانتون وعادوا إلى بلادهم تاركين السفينة في المياه الصينية بعد رحلتها التاريخية لكي تكمل رحلة العودة بطريقة توفر الوقت والجهد وتضمن لها السلامة وتجنبها أخطار مغامرة جديدة.

وكانت هناك عدة مقترحات وتصورات للطريقة التي تعود بها السفينة، منها تزويدها بمحرك بخاري والعودة بها مباشرة عبر الطرق الملاحية حالياً أو الدوران حول العالم في رحلة سلام وصداقة من الصين إلى أميركا فأوروبا عبر قناة بنما فالشرق

---

(\*) لم يورد المؤلف هذا الفصل ضمن النص وإنما تم وضعه أننا عملية الإعداد للنشر.

الأوسط نزور خلالها موانئ الدول الصديقة والشقيقة في الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربي.

وكانت هناك أيضاً فكرة لقطرها بواسطة زورق خاص لقطر السفن ثم استقر الرأي أخيراً على شحنها على سفينة تجارية للمحافظة عليها وضمان وصولها سالمة لحفظها بالمتحف البحري العُماني لتكون دليلاً حياً وشاهداً أميناً على عظمة البحار العُماني الذي وطأت أقدامه اليابسة على شواطئ الصين منذ أكثر من ألف سنة بسفن من نفس الطراز حاملاً مشاعل نور الحق والهداية ثم كرر الرحلة بنجاح واقتدار في أواخر القرن العشرين.

وبعد وصول السفينة إلى مسقط واستقرارها بالقاعدة البرية سلطان بن أحمد كان لا بد لها من أن تواصل رحلتها الأخيرة - وهذه المرة على اليابسة - حيث مقرها المؤقت بموقع وزارة التراث القومي والثقافة بالخوير حيث تتوفر لها الحماية والعناية الفائقة والصيانة الدورية الضرورية بواسطة عدد من نفس البحارة العُمانيين الذين أبحروا بها إلى الصين وذلك إلى أن يتم بناء المقر الدائم لها بالمتحف البحري العُماني.

وكان اختيار الأرض المجاورة للوزارة بالخوير من الأمور الباعثة على عدم الثقة في إمكان تحريك هذه السفينة الضخمة على اليابسة في ظروف الحالة الفريدة التي بنيت بها وهي تثبيت أجزائها بالحبال والتي بلغت حداً من الضعف بعد الرحلة المثيرة

ورحلة العودة فضلاً عن أن رحلة اليابسة لسفينة من هذا الحجم تكون أكثر إثارة بالإضافة إلى الآثار التي ترتبت على العوامل المختلفة التي واجهت السفينة في أجواء متقلبة ومتباينة عبر أكثر من ستة آلاف ميل من شدة الحرارة وغزارة الأمطار وقسوة العواصف في البحار المضطربة الشديدة الملوحة والأنهار الجارية والبالغة التلوث.

وكانت تجربة مثيرة وخطرة لرفع سفينة بهذا الحجم والوزن على مقطورة والسير بها عبر طرق العاصمة ذات الجسور العلوية وخطوط التوتر العالي التي تنتشر بها.

وبعد جهد كبير وشاق وتعاون وثيق من عدة أجهزة بالوزارة ووزارة الدفاع وشرطة عُمان السلطانية ووزارة الكهرباء والمياه ووزارة البريد والبرق والهاتف ووزارة المواصلات، وفي ساعة متأخرة من الليل حيث تقل حركة المرور على الطرق تحركت الحافلة وعلى متنها السفينة صحار في رحلتها النهائية حيث إنه كان من المتعذر أن تشارك السفينة أي حافلات أخرى على الطريق لما ينطوي عليه ذلك من أخطار يصعب التنبؤ بفداحتها فضلاً عن السرعة الشديدة البطء التي يحتمها الموقف على الناقله والتي تستلزم ساعات وساعات للوصول بالسفينة إلى مقرها المؤقت.

وقد استلزم الأمر إجراءات كثيرة غير إخلاء الطرق، منها الترتيبات الخاصة بأمن الطريق وأمن السفينة وتأمين وصولها إجراءات قطع التيار عن بعض خطوط الجهد العالي وانزال بعض

الكابلات الكهربائية وخطوط التليفون الهوائية التي يقل ارتفاعها عن الحد الذي يسمح بمرور السفينة فوق الحافلة.

وعلى الرغم من كل المخاوف وتجاوزاً لأكثر التوقعات تشاؤماً وصلت صحار إلى مقرها المنشود لتقف شامخة دليلاً حياً وشاهداً عملاقاً على عظمة البحار العُمانية الذي أخضع الشراع وروض الأمواج واستأنس العواصف واستحق أن يكون بكل جدارة رائداً للملاحة البحرية على مر العصور.

## فهرس المحتويات

- المقدمة . . . . . ٥
- الفصل الأول: عودة إلى ألفه ليلة وليلة . . . . . ٧
- الفصل الثاني: ساحل مالابار . . . . . ٣٥
- الفصل الثالث: أصحاب القمصان الخضراء . . . . . ٦١
- الفصل الرابع: بحارة عمّان . . . . . ١٠١
- الفصل الخامس: بحر العرب . . . . . ١٢٥
- الفصل السادس: جزر حبال جوز الهند . . . . . ١٤٩
- الفصل السابع: عيد الميلاد في كلكتا . . . . . ١٨١
- الفصل الثامن: مملكة سرنجيب . . . . . ٢٠٣
- الفصل التاسع: منطقة الأوقيانوس الهادئة . . . . . ٢٢٧
- الفصل العاشر: السارية المحطمة . . . . . ٢٧٣
- الفصل الحادي عشر: مجنيق ملقا . . . . . ٣٠٣
- الفصل الثاني عشر: بحر الصين الجنوبي . . . . . ٣٢٣

- 
- الفصل الثالث عشر: العيين . . . . . ٣٤٩
- الفصل الرابع عشر: رحلة العودة . . . . . ٣٧١
- فهرس المحتويات . . . . . ٣٧٥



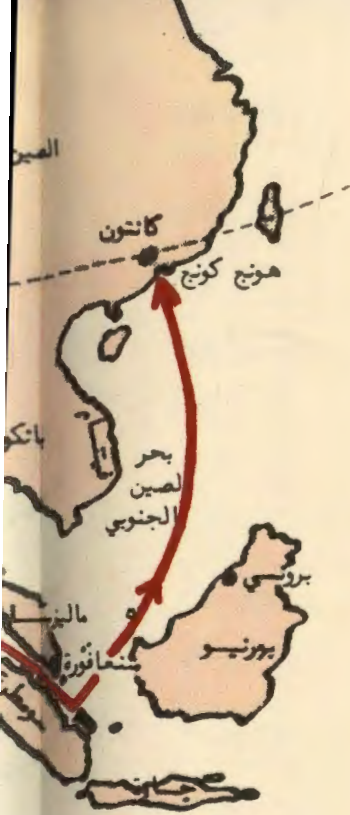
## جدول التوقيت للرحلة

١٩٨٠م

١ كانون الثاني (يناير)	- وضع لقاعدة
نهاية كانون الثاني	- تركيب مقدم السفينة مؤخرها
آخر حزيران (يونيو)	- إكمال غلاف الهيكل
تموز (يوليو)	- الإزالي
الأسبوع الوطني	
تشرين الثاني (نوفمبر)	- الإبحار
منتصف كانون الأول (ديسمبر)	- جزر لاكليف*
آخر كانون الأول	- سطل مالابار

١٩٨١م

منتصف كانون الثاني (يناير)	- جزر مالديف
منتصف شباط (فبراير)	- مريلاكا
منتصف آذار (مارس)	- جزر أندامان
أوائل نيسان (أبريل)	- جزر نيكوبار
آخر نيسان	- ملاكا
منتصف أيار (مايو)	- سنغافورة
أوائل حزيران (يونيو)	- سومطرة
أوائل تموز (يوليو)	- هونغ كونغ
منتصف تموز	- كلنتون*
* خاضع لموافقة الحكومة	



## السفينة:

تم بناء الهيكل من خشب الأني المختار من غابات الهند وجرى تشكيله بعناية من ألواح تصف بعضها إلى جانب البعض بتفاوت يقل عن جزء واحد من أربعة وستين جزءاً من البوصة وبعد ذلك تتم خياطة كل لوحة في موضعها بواسطة حبل من ألياف جوز الهند المبرومة باليد والمشدودة بأحكام حول حشو من قشور جوز الهند.

وتحتاج السفينة إلى قشور أكثر من خمسة وسبعين ألف جوزة هند وأربعة أطنان من حبل ألياف جوز الهند لأربطة الأشرعة والصواري والمراسي وقد حملت السفينة سارية رئيسية بلغ طولها (٧٥) قدماً.



