



البحر والحضارة التاريخ البحري للعالم

تأليف

Lincoln Paine

ترجمة

د . مصطفى محمد عبدالله قاسم

أستاذ مساعد - مكتب معالي مدير الجامعة

دار جامعة
الملك سعود للنشر
KING SAUD UNIVERSITY PRESS



ص.ب ٦٨٩٥٣ - الرياض ١١٥٣٧ المملكة العربية السعودية

ح دار جامعة الملك سعود للنشر، ١٤٤٠هـ (٢٠١٩م)

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

بين ، لينكولن

البحر والحضارة: التاريخ البحري / لينكولن بين؛ مصطفى محمد قاسم - الرياض ،

١٤٤٠

٩٣٧ ص؛ ١٧ سم × ٢٤ سم

ردمك: ٢-٧٤٢-٥٠٧-٦٠٣-٩٧٨

١- البحار ٢- التاريخ البحري أ. قاسم ، مصطفى محمد (مترجم)

١٤٤٠/٧٦٠٢

ديوي ٥٥١,٤٦

رقم الإيداع: ١٤٤٠/٧٦٠٢

ردمك: ٢-٧٤٢-٥٠٧-٦٠٣-٩٧٨

هذه ترجمة عربية محكمة صادرة عن مركز الترجمة بالجامعة لكتاب:

The Sea and Civilization: A maritime History of the World

By: Lincoln Paine

© Copyright by Lincoln 2013

وقد وافق المجلس العلمي على نشرها في اجتماعه الحادي عشر للعام الدراسي
١٤٣٩/١٤٤٠هـ، المعقود بتاريخ ٨/٥/١٤٤٠هـ ، الموافق ١٤/١/٢٠١٩م.

جميع حقوق النشر محفوظة. لا يُسمح بإعادة نشر أي جزء من الكتاب بأي شكل وبأي وسيلة سواء كانت إلكترونية أو آلية بما في ذلك التصوير والتسجيل أو الإدخال في أي نظام حفظ معلومات أو استعادتها بدون الحصول على موافقة كتابية من دار جامعة الملك سعود للنشر.

دار جامعة
الملك سعود للنشر
KING SAUD UNIVERSITY PRESS



وبينا أنا يوما جالس مع أبي علي بن حازم أنظر للبحر، ونحن بساحل عدن، إذ قال لي: "ما لي أراك متفكرا؟"

قلت: "أيد الله الشيخ، قد حار عقلي في هذا البحر، لكثرة الاختلاف فيه، والشيخ الآن من أعلم الناس به، لأنه إمام التجار، ومراكبه أبدا تسافر إلى أقاصيه، فإن رأى أن يصفه لي صفة أعتمد عليها وأرجع من الشك إليها، فعل".

فقال: "على الخير بها سقطت"

ثم مسح على الرمل بكفه ورسم البحر عليه.

المقدسي، "أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم" (٣٧٥ هـ / ٩٨٥ م. ح. م.)

مقدمة المترجم

ثمة ارتباط واضح في الأذهان بين نشأة الحضارة الحديثة والنشاط البحري، ذلك أن انطلاق العصر الحديث (الذي يبدأ من القرن السادس عشر على وجه التقريب) اقترن قبل كل شيء برحلات الاستكشاف البحري "الغربية" للمحيط الأطلسي، التي أنتجت اكتشاف الأمريكتين (الذي بدأت رحلات كريستوفر كولومبس في أعوام ١٤٩٢-١٥٠٢)، واكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح (الذي أنجزه فاسكو دا غاما في أعوام ١٤٩٧-١٤٩٩)، ثم اكتشاف الطريق الغربي من الأمريكتين إلى شرق آسيا (الدوران حول الأرض بقيادة فرناندو ماغلان في أعوام ١٥١٩-١٥٢٢)، ولاحقا اكتشاف أستراليا وجزر المحيط الهادي (الذي بدأه الهولندي فيلم يانسون في عام ١٦٠٦ وأكمله الإنجليزيان جيمس كوك حول عام ١٧٧٠ وجورج فانكوفر حول عام ١٧٩٤).^(١)

قامت رحلات الاستكشاف على تراكمات العصور السابقة في المعرفة والتقنية البحريتين، من قبيل صناعة السفن، ومعرفة الطريق على صفحة البحر، وعلى المعرفة "الجديدة" التي استمدها الأوروبيون من الأعمال الكلاسيكية التي أعاد إنسانيو عصر النهضة اكتشافها، وعلى رأسها كتابات جغرافية، منها كتاب "الجغرافية" لكلوديوس بطليموس. وأخذ سيل المعلومات العائد مع المستكشفين والبحارة حول البحار والقارات والشعوب والثقافات والسلع والموارد والمنتجات يعدل رؤية العالم الكلاسيكية، وبالنتيجة، أخذت أوروبا تنبثق من ظلام عصورها الوسطى وتخرج من عزلتها وغفلتها عن العالم خارج حدودها، ثم انطلق

(١) سيأتي على امتداد الكتاب في المتن والهوامش التي أضافها المترجم تعريف بالأحداث والشخصيات التي ورد ذكرها

في تقديم المترجم. [المترجم]

التنافس التجاري ثم الإمبريالي الأوروبي الذي جعل من العالم على اتساعه مجالاً واحداً للفعل التجاري والسياسي. وبفضل استغلال موارد إمبراطوريات ما وراء البحار واتساع نطاق التجارة العالمية، حدثت الثورة الصناعية التي كثفت بدورها هذا الاستغلال وتلك التجارة. لكن علاقة الإنسان بالبحر وركوبه واستكشافه واستكشاف ما ورائه وتقنيات ركوبه ومعرفة الطريق على صفحته واستغلاله كمصدر للموارد وطريق للتجارة والغزو أقدم بكثير من عصر الاستكشاف الأوروبي، وأقدم حتى من العصر القديم الكلاسيكي. فالبحر قرين الإنسان ورحلته على الأرض، وقد أسهم تمكن الإنسان منه وسيطرته عليه في البناء التراكمي للحضارة الإنسانية.

يسرد كتاب "البحر والحضارة" التاريخ العالمي من منظور النشاط البحري، بالغوص في أعماق التاريخ لكشف تفاعل الإنسان الأول مع البحر، وانتشار السلع واللغات والأديان والثقافات برمتها عبر الطرق البحرية العالمية وعلى طولها. يرجع بنا الكتاب إلى أصول الهجرة البحرية طويلة المسافات لأسلافنا البعيدين، أولاً من أفريقيا وآسيا إلى أستراليا والأمريكتين قبل الاكتشاف الحديث لهذه القارات. وبعد ذلك يبين الكتاب الدور الحاسم الذي لعبته التجارة البحرية وركوب البحر في حضارات مصر وبلاد ما بين النهرين ووادي السند القديمة. يعيد الكتاب الاعتبار إلى ثقافات بحرية عظيمة من العصر القديم، مثل الفينيقيين، واليونانيين، وشعوب الهند، وجنوب شرق آسيا الذين استغلوا مهاراتهم الملاحية وتقنياتهم في بناء السفن لديهم، وفطنتهم التجارية في بناء مستوطنات مزدهرة فيما وراء البحار وتأسيس طرق التجارة قبل وقت طويل من عصر الاستكشاف الأوروبي.

"يبحر" الكتاب بالقارئ عبر صفحات "بحر" التاريخ العالمي، مبرزاً دور الشحن البحري التجاري والحرب البحرية في إطلاق تغييرات سكانية وثقافية وسياسية كبرى أسهمت في تعولم العالم بداية من الهجرات "البحرية" لشعوب جنوب شرق آسيا إلى أستراليا وجزر المحيط الهادي البعيدة، مروراً بالحضارات القديمة ثم البحر الأبيض المتوسط الفينيقي واليوناني ثم القرطاجي والروماني. والكتاب بإفلاته من نقیصة التمرکز حول أوروبا، لا يفوته الوقوف على المحيط الهندي وجنوب شرق آسيا وعالمهما البحري والتجاري النشط والمحوري في وقت كانت

أوروبا فيه جزءا راکدا ومعزولا من العالم. ثم يعود الكتاب بعد ذلك إلى البحر الأبيض المتوسط والصراع على السيطرة عليه بين المسلمين والمسيحيين. ثم تأخذ الرياح سفينة المؤرخ شمالا إلى الفايكنغ وجماعات البدو "البحريين" في شمال أوروبا ودورها في صناعة الدول الأوروبية الحديثة.

هكذا يتابع المؤلف تطور علاقة الإنسان بالبحر وترويضه له من خلال التقنيات والمعرفة البحرية من أستراليا القديمة شرقا إلى الأمريكتين غربا، ومن شمال أوروبا شمالا إلى استكشاف القارة القطبية الجنوبية جنوبا، ومن المجداف والغادوف والمردى إلى الشراع وصولا إلى البخار أولا ثم النفط وأخيرا إلى الطاقة النووية، مبرزاً دور البحر في كل من السلم والحرب، وبالنتيجة في صناعة الحضارة الإنسانية.

يتجاوز الكتاب الحالي نقيصة التمرکز حول أوروبا التي ترى في شعوبها تفوقاً فطرياً على بقية شعوب العالم في ركوب البحر وارتیاده، ويثبت أن المعرفة والتقنية البحريتين وركوب البحر واستغلاله سمات لصيقة للإنسان أياً كان موقعه على خريطة الأرض أو التاريخ، ما يؤكد في الأخير أن الحضارة التي يعيشها البشر في الحقبة الحالية هي في حقيقتها حضارة إنسانية أسهمت فيها شعوب العالم ومناطقه المختلفة بنصيب ما، وأن هذا النصيب وضع شعوباً وأما وثقافات في صدارة المسيرة الإنسانية نحو التقدم في مراحل تاريخية مختلفة. فتصدر هذه المسيرة لفترة شعوب جنوب شرق آسيا، ثم تصدرتها الحضارات القديمة في مصر وبلاد ما بين النهرين، ثم الفينيقيون واليونانيون، ثم القرطاجيون والرومان، ثم المسلمون والبيزنطيون، ثم الصينيون، ثم الأوروبيون الغربيون، وأخيراً صارت الحضارة الإنسانية بكل منتجها الفكري والثقافي والتقني ملكاً للجميع ومتاحة للجميع، تماماً كما أسهم الجميع في بنائها على مر عصور التاريخ.

يلفت الكتاب انتباه القارئ إلى أن البحر الذي تراجع كثيراً في وعي الإنسان المعاصر ومخيلته، كان على امتداد التاريخ حاضراً بقوة في وعي الإنسان كطريق أساسي تأتي منه السلع الغريبة، ويجلب الغزاة، ويضع الثقافات والحضارات في اتصال واحتكاك، وإلى أن البحر الذي كان رغم علاقة الإنسان الوثيقة به مجهولاً ومخيفاً قد تحول إلى مصدر للمتعة والاستجمام وممارسة الرياضة. ومع أن البحر تراجع مكانته كثيراً في وعي الإنسان اليومي، فإنه لا يزال

يشكل الطريق السريع لأغلب تجارة العالم، ولا يزال يزود البشرية بنصيب كبير من مواردها، ولا يزال قبل كل شيء ذلك المخلوق المهيب الذي يقف الإنسان أمامه ضعيفا متعجبا.

إن كتاب "البحر والحضارة" كتاب هائل في تغطيته التاريخية وفي رؤيته الفكرية وكذلك في حجمه المادي، لذلك وقف المترجم أمامه غير مرة للشروع في ترجمته ثم يتراجع، بسبب حجم الكتاب الضخم الذي قد يجبط أي ناشر، فضلا عن هول مهمة ترجمته. إلا أن موضوعه الذي يستعرض التاريخ البحري للعالم ظل يغري المترجم، وعندما وافق مركز الترجمة بجامعة الملك سعود على نشره، شرع المترجم بالعمل عليه فوراً، أو بالأحرى جدّ في العمل عليه. وقد نال الكتاب جهدا كبيرا بسبب المصطلحات البحرية وأسماء السفن والأماكن والأحداث القديمة والحديثة وغيرها مما تتطلب من المترجم كتابة هوامش تقارب حجم كتاب عادي. لذلك لا يفوت المترجم أن يتقدم بالشكر إلى مركز الترجمة بجامعة الملك على سعود على تبنيه للكتاب ودعمه للمترجم.

والله من وراء القصد

المترجم

الشكر

لا أحد يستطيع أن يكتب تاريخنا للعالم دون دعم ومشورة من جماعة متنوعة من الزملاء والأصدقاء والأقارب. يأتي على رأس من أدين لهم بالفضل الصديق والزميل وعاشق سباقات الخيول والأوبرا الكوميديّة والوكيل الأدبي جون رايت John Wright الذي لولاه لظل هذا الكتاب فكرة وما رأى النور. حتى بعد أن بدأ هذا المشروع، تواصل دعم جون ليتأكد من أنني والمشروع ما زالنا طافيين ولم نغرق بعد. فله مني أجزل الشكر.

ثمة أناس كثيرون جادوا بوقتهم الثمين لقراءة أجزاء كبيرة من المخطوطة والتعليق عليها في مراحل مختلفة من تطويرها، هم آل أندريا Al Andrea من جمعية التاريخ العالمي World History Association، والمشرّفان عليّ في الدكتوراه ليونارد بلوسي Leonard Blussé وفيمي غاسترا Femme Gastra من جامعة لايدن Leiden، وكيلى تشافيز Kelly Chavez من جامعة تلسا Tulsa، ومارتينا دنكان Martina Duncan من كلية سذرن مين كميونتي كوليدج Southern Maine Community College، والمتجول فيليبى فرناندس أرميستو Felipe Fernández-Armesto الذي استقرّ حالياً في جامعة نوتردام University of Notre Dame، وجون هاتندورف John Hattendorf من كلية الحرب البحرية Naval War College، وجوشوا سميث Joshua Smith من الأكاديمية البحرية التجارية الأمريكية United States Merchant Marine Academy، وجم تيري Jim Terry من كلية استيفنز كوليدج Stephens College.

ومن بين الآخرين الذين قدموا النصّح حول فصول أو أقسام فردية، أشكر نك بيرننغهام Nick Burningham وآرثر دونافن Arthur Donovan من الأكاديمية البحرية التجارية الأمريكية، وماثيو إدني Matthew Edney من مكتبة أوشر للخرائط Osher Map Library بجامعة مين الجنوبية University of Southern Maine، وديفيد كاليڤاس David Kalivas وزملاءه المحررين والمشاركين في موقع إتش ووردل H-

World، وكريس لين Kris Lane من جامعة تولين Tulane University، والراحل كن مكفيرسون Ken McPherson، ونathan Lipfert من متحف مين البحري Miane Maritime Museum، وجون سي بيري John C. Perry من جامعة تافتس Tufts University، ولويس سيكنغ Louis Sicking من جامعة لايدن، وتوم فوسمر Tom Vosmer، ولودفيك فاخنار Lodewijk Wagenaar من متحف أمستردام Amsterdam Museum، وشيريل ورد Cheryl Ward من جامعة كارولينا الساحلية Coastal Carolina University، والمشاركين في مجموعة MARHST-L الإلكترونية، وغيرهم كثير.

لقد اختبرت الكثير من الأفكار التي ظهرت في هذا الكتاب في مؤتمرات ومقالات عدة، وهي الفرصة التي أشكر عليها منظمي مؤتمرات جمعية التاريخ الاقتصادي البحري العالمي International Maritime Economic History Association (فريمانتل Fremantle وغرينتش Greenwich)، وجمعية التاريخ العالمي (لندن)، وجمعية أمريكا الشمالية لتاريخ المحيطات North American Society for Oceanic History (مانيتووك Manitowoc ونورفك Norfolk)، ومتحف مين البحري في باث Maine Maritime Museum in Bath، وكذلك لويس آر "إسكب" فيشر Lewis R. "Skip" Fischer من مجلة إنترناشنال جورنال أوف ماريتايم هيسستوري International Journal of Maritime History، وفاي كيرت Faye Kert من مجلة نارثن مارينر/ لومارين دو نوردر Northern Mariner/Le Marin du Nord.

إن أمناء المكتبات أهم كثيرا مما يظنون في أنفسهم، وقد حظيت بمساعدة فيليس مكويد Phyllis McQuaide من مكتبة هوثورن لونغفيلو لايبيري Hawthorne Longfellow Library بكلية بودن كوليدج Bowdoin College، ولورين لويل Loraine Lowell وجون بلينت John Plante ومات لاجوي Matt Lajoie ونوا بيرتش Noah Burch من مكتبة غليكمان Glickman Library بجامعة مين الجنوبية، ويولندا ثيونسن Yolanda Theunissen من مكتبة أوشر للخرايط بجامعة مين الجنوبية، ونورمان فيرنغ Norman Fiering من مكتبة جون كارتر براون John Carter Brown Library في بروفيدنس Providence، وكاثرين ويلن Kathryn Wellen من معهد كي آي تي إل في KITLV في لايدن، وأمناء المكتبات من جامعة كولومبيا Columbia University وجامعة لايدن.

كان البحث عن الصور عملا مختلفا تماما، وقد لقيت في ذلك مساعدة الكثير من الأفراد والمؤسسات، أخص منهم بالذكر ديفيد نيكيرك David Neikirk، وأدينا بارت Adinah Barnett ورون

ليفير Ron Levere من مكتبة أوشر للخرائط، وبول آدمثويت Paul Adamthwaite من الأرشيف التجاري البحري Naval Marine Achive (المجموعة الكندية Canadian Collection)، وإتشب أنجل Chip Angell وجينيفر بلت Jennifer Belt وبيتر روهوسكي Peter Rohowsky من متحف مصادر الفن Art Resource بنيويورك، وأنانداجوتي بيكو Anandajoti Bhikkhu وجو بوني Joe Bonney وباربرا وايكر Barbara Wyker من مجلة جورنال أوف كوميرس Journal of Commerce، وسوهاو Sue Hao من مجلس الأعمال الأمريكي-الصيني US-China Business Council، وجون هارلند John Harland، وموراي جها Murari Jha، وزب كلوغ Zip Kellogg من جامعة مين الجنوبية، وبتسي كوهوت Betsy Kohut من معرض فرير غاليري أوف آرت Freer Gallery of Art ومعرض آرثر إم ساكلر غاليري Arthur M. Sackler Gallery، وبامبلا لونغ Pamela Long، وأنتوني نحاس Anthony Nahas، وكيم غوليت نورتن Kim Goulet Norton وأليكس أغنيو Alex Agnew من دار نشر نافيجيتر بيليشنج Navigator Publishing، ودي باسون Des Pawson من متحف العُقد وأشغال الحبال البحرية Museum of Knots and Sailors Ropework، وبوب بول Bob Poole، وبامبلا كويك Pamela Quick، ومطبعة معهد ماساشوستس للتقنية MIT Press، وأولريك رودوفسكي Ulrich Rudofsky، وسيلا تريباتي Sila Tripathi من مركز الآثار البحرية Marine Archaeological Center بالمعهد الوطني لعلم المحيطات National Institute of Oceanography في غوا Goa، وأندريس فيبر Andreas Weber، وجانغ ينغ Zhang Ying من متحف البلاط Palace Muesum في بكين، وهروينغ زاهوركا Herwig Zahorka.

تقدم قائمة المصادر تسجيلًا كاملاً لمن أدين لهم بالفضل الأكاديمي، لكنني مع ذلك أتحمّل المسؤولية كاملة عن الأخطاء في الوقائع والتفسيرات التي لا بد أنها شقت طريقها إلى بدن هذه السفينة الهشة.

لقد جعلني العمل في هذا الكتاب على وعي تام بالفضل الكبير الذي أدين به لكل من علموني من المدرسة الابتدائية حتى الجامعة. ومع أن من نسيت منهم أكثر من ما زلت أتذكرهم، فإن ثمة ثلاثة يمثلونهم جميعاً، هم جون بيريزو John Pariseau من مدرسة ألين استيفنسن Allen Stevenson School، وألان وولي Allan Wooley من مدرسة فيليبس إكستر أكاديمي Phillips Exeter Academy، والراحل استيل كمدجر Steele Commager من جامعة كولومبيا.

لقد أخذني البحث في هذا المشروع مرارا وتكرارا إلى نيويورك التي نهلت فيها من كرم جورجينا وكر Georgina Walker وهال فيسندن Hal Fessenden ومادلين ترام Madeleine Tramm وفيليب نيويل Philip Newell، كما أنني مدّين لكارولين وجيم كلارك Caroline and Jim Clark على المبيت والطعام في لندن، ومدّين أيضا لفندق هوتل غارني بلوسي Hotel Garni Blusse المهيّب في أمستردام.

وإلى جانب هؤلاء، وجدتُ دعما من الصداقات العظيمة، لا سيما ويندل وسوزي لارج Wendell and Soozie Large وناثان وإلينور سميث Nathan and Eleanor Smith وإليزابيث ميتشل Elizabeth Mitchell وأليكس كريكاوس Alex Krieckhaus. وأود أن أثنى على تحمل فلنتينا فون كلنك Valentina von Kléncke اختطافي القصير لها من كولونيا Köln إلى متحف أنتك شيفارت Museum Antike Schifffahrt في ماينتس Mainz، وأشكر نيكول فون كلنك Nicole von Kléncke على نقلنا بسيارتها.

كان للراحل أشبل غرين Ashbel Green فضلا كبيرا في التوقيع على هذا الكتاب، وكذلك لخليفته أندرو ميلر Andrew Miller، ولا سيما للمحرر الأمين والصريح أندرو كارلسن Andrew Carlson الذي أشكره على صبره ولطفه وودده. كذلك وضعت نيكول بدرسن Nicole Pedersen يدي على أخطاء لا تحصى، كبيرة وصغيرة، وأضافت الكثير لجودة العمل النهائي. وكان من وافر سعادتني أن أتعهد بكتابة الأسماء في الخرائط إلى روزماري موشر Rosemary Mosher في هذا الكتاب، وهو التعاون الرابع بيننا في الخرائط.

لقد تعطف والداي بقراءة المسودات الأولى للمخطوطة والتعليق عليها. وسوف أكون ممنونا لابنتي كاي Kai ومادلين Madeleine إن لم تكتبنا شيئا في التاريخ العالمي، وإن لم تطلبنا مني الشيء نفسه، لكنني أشكرهما على دعابتهما ودعمهما في أثناء عملي في هذا المشروع.

كما دعمت أليسون Allison هذا المشروع بكل الطرق المتخيلة من قبل أن يبدأ، وإن كانت لا تشاركني في اللائمة على عيوبه، فإن لها فضل كبير في إنجازه.

لينكولن بين Lincoln Paine

بورتلند، مين Portland, Maine

يوليو - أكتوبر ٢٠١٢

ملحوظة حول المقاييس

يستخدم الميل البحري للمسافات عبر البحار.
يستخدم النظام المتري للمسافات عبر البر.
جرت العادة على ذكر المسافات على الأمتار في الولايات المتحدة بالميل التشريعي.

الميل التشريعي	الكيلومتر	الميل البحري
١,١٥	١,٨٥	١
٠,٦٢	١	٠,٥٤
١	١,٦١	٠,٨٧
	القدم	المتر
	٣,٢٨	١
	١	٠,٣
	البوصة	الستيمتر
	٠,٣٩	١
	١	٢,٥٤

مقدمة

Introduction

بداية أريد منكم أن تغيروا نظرتكم للعالم، وتحديدًا أريدكم أن تغيروا الطريقة التي تنظرون بها لخريطة العالم بأن تركزوا انتباهكم على اللون الأزرق الذي يظلل سبعين بالمائة من الخريطة، وأن تدعوا درجات اللون الترابي تحبو. فتحويل الانتباه من البر إلى المياه يبرز الكثير من اتجاهات التاريخ العالمي وأنهاطه التي لا يتيسر ظهورها لولا ذلك. فقبل تطوير القاطرات خلال القرن التاسع عشر، كانت الثقافة والتجارة والأمراض المعدية والنزاعات تنتقل بالبحر أسرع منها بالبر. وكان فتح الطرق البحرية في بعض الأحيان جالبا لتحويلات فورية، وكان في أغلب الأحيان الأساس لما اعتبر خطأً في فترات لاحقة تغيرا مفاجئا. وأفضل مثال على ذلك هو الشبكات التجارية بالمحيط الهندي التي بدأ استخدام أقدمها قبل أربعة آلاف سنة على الأقل بفضل ملاحين رواد كانوا يبحرون بين بلاد ما بين النهرين ومصبات نهر السند. ومع بداية الحقبة المشتركة قبل ألفي سنة^(١)، كانت شبه القارة الهندية منطلقا ومقصدا للتجار والرهبان المتسولين من أنحاء بحر العرب وخليج البنغال كافة^(٢)، وهي مآثر تكاد تغيب عن السجل المكتوب للمحيط الهندي الذي لم يشهد شخصيات في قامه غلغامش Gilgamesh وأوديسيوس Udyssesus، ولا تحظى فيه هذه المآثر بالتقدير رغم الكم المتزايد

(١) الحقبة المشتركة common era هي الفترة من التاريخ التي تبدأ من ميلاد المسيح الذي يتخذ من ميلاده عادة نقطة لقسمة التاريخ إلى ما قبله وما بعده. لكن انحياز هذا التقسيم إلى تقليد ديني وثقافي بعينه دفع المؤرخين مؤخرا لاستخدام مصطلح "الحقبة المشتركة" بديلا عن "ميلاد المسيح"، وعليه فإنهم يستخدمون مصطلحي "قبل الحقبة المشتركة" (واختصاره "ق.ح") و"من الحقبة المشتركة" (واختصاره "ح.م") بديلا عن مصطلحي "قبل الميلاد" و"بعد الميلاد" على التوالي. [المترجم]

(٢) الراهب المتسول أحد أفراد أخوية دينية تعيش على الصدقات. [المترجم]

من الأدلة الأثرية المكتشفة. لذلك يبدو تدفق التجار المسلمين من شبه القارة الهندية وجنوب غرب آسيا و التجار الصينيين مختلفي الأديان والمسيحيين البرتغاليين لاحقاً على جنوب شرق آسيا واحداً من المفاجآت التاريخية الكثيرة^(١)، مع أنه كان استمراراً لاتجاه راسخ. فلم يكن البرتغاليون إلا آخر القادمين إلى البحار الموسمية التي تمتد من شواطئ شرق أفريقيا إلى سواحل كوريا واليابان. في حين كان الآخرون ورثة تقاليد تجارية وبحرية قديمة و مترابطة ربطت منذ القدم بين شواطئ شرق أفريقيا وشواطئ جنوب شرق آسيا. يبرز هذا الكتاب الكثير من الأمثلة المماثلة لمناطق بحرية استُغلت مهدوء قبل أن تتكاتف الأحداث لوضعها تحت بؤرة الضوء التاريخي.

ثمة سؤالان يستحقان التفكير قبل أن نتصدى للتاريخ البحري للعالم، سواء كمؤلف أو قارئ، هما: ما التاريخ البحري؟ وما التاريخ العالمي؟ ترتبط الإجابة عن السؤالين بكل من الموضوع والمنظور. من حيث الموضوع، يقوم التاريخ العالمي على التقصي التوليفي للتفاعلات المعقدة بين جماعات ذات خلفيات واتجاهات متميزة، ويتجاوز التركيز التقليدي للمؤرخين على جماعات متميزة سياسياً ودينياً وثقافياً، تُدرس وحدها بالدرجة الأولى على المستوى المحلي أو الوطني أو الإقليمي. والتاريخ البحري كموضوع واقع بين التخصصات والمناطق يعد فرعاً للتاريخ العالمي، يغطي موضوعات واضحة مثل بناء السفن والتجارة البحرية واستكشاف المحيطات وهجرة البشر وتاريخ الأساطيل. أما فيما يتعلق بالمنظور، فإن التاريخ البحري يقوم على مسلمة مؤداها أن دراسة الأحداث التي وقعت فوق صفحة المياه أو ارتبطت بالمياه تقدم استبصاراً فريداً حول الحالة الإنسانية^(٢). لذلك يعتمد المؤرخ البحري على مجالات مثل الفنون والدين واللغة والقانون والاقتصاد السياسي.

(١) على خلاف المسلمين والصينيين - وإن لم يكن الصينيون ممثلين ببروز المسلمين وكثافتهم - الذين تدفقوا على جنوب شرق آسيا تجاراً، وصل البرتغاليون المنطقة إبان أوائل القرن السادس عشر بأساطيل حربية، بنية احتلال محطات تجارية واحتكار التجارة بالقوة وجباية إتاوات مرور. [المترجم]

(٢) الحالة الإنسانية human condition مفهوم يشير إلى السمات الفريدة للإنسان، لا سيما الشواغل الأساسية للوجود الإنساني، تشمل الجزء الثابت في طبيعة البشر المتأصل والفظري وغير المتوقع على عوامل مثل النوع أو العرق أو الثقافة أو الطبقة، وتشمل شواغل مثل معنى الحياة، والبحث عن الإشباع، وحس الفضول، وحتمية الفراق، والوعي بأنه لا مهرب من الموت. [المترجم]

ثمة طريقة بديلة ربما تكون أسهل لمقاربة السؤال: ما التاريخ البحري؟ هي أن نتعامل مع توأمه الذي لم يُسأل: ما التاريخ البري؟ مع العلم بأن النظر من البر هو منظورنا الأصلي. تخيل عالما من البشر المحصورين على البر. لا بد أن الشتات اليوناني القديم كان سيتخذ شكلا مختلفا ويدخل في اتجاهات مختلفة لولا السفن التي حملت الوابين والميليتوسيين والأثينيين إلى الأسواق الجديدة وحققت الاتصال بين المستعمرات والأوطان^(١). ولولا التجارة البحرية، لما تمكن الهنود والصينيون من ممارسة التأثير الكبير الذي مارسوه في جنوب شرق آسيا، ولما نالت هذه المنطقة الاسمين الثقافيين Indo-China [الهند الصينية] وIndonesia [إندونيسيا] (التي تعني حرفيا "الجزر الهندية")^(٢)، ولربما ظلت الأخيرة غير مأهولة بالمرّة. ولولاها أيضا، لما تمكن الفايكنغ من اسكندينايا العصور الوسطى من الانتشار بهذه السرعة وذلك الاتساع^(٣)، وبالتالي تغيير المشهد السياسي لأوروبا العصور الوسطى. ولولا البحّارة، لجاء تاريخ القرون الخمسة الماضية مختلفا تماما. فقد كان عصر توسع أوروبا الغربية أحد نتائج النشاط البحري الذي لولاه لبقيت أوروبا ركنا مهمشا من اليابسة الأوراسية^(٤)، ظهره لما أسمته أوروبا اللاتينية Mare Tenebrosum [بحر الظلام] وما أسماه العرب "بحر الظلمات" Bahr al- Zulamat. ولولا النشاط البحري، لكانت الغلبة للمغال والصينيين

(١) الوابين والميليتوسيون والأثينيون نسبة إلى وابية Euboea وهي ثاني أكبر جزيرة في اليونان حاليا، وميليتوس Miletus وهي مدينة يونانية تقع أنقاضها حاليا في محافظة الأناضول التركية، وأثينا Athena وهي الدولة المدنية اليونانية القديمة وعاصمة اليونان حاليا. [المترجم]

(٢) تشير الهند الصينية تحديدا إلى الجزء القاري- في مقابل الجزء الجزيري- من جنوب شرق آسيا: ميانمار ولاوس وكمبوديا وفيتنام وشبه جزيرة الملايو وسنغافورة. وتشير توسعا إلى البلاد التي تعرضت للتأثير الثقافي الهندي والصيني. [المترجم]

(٣) الفايكنغ Vikings بحّارة نرويجيون (شماليون) كانوا يتحدثون اللغة النرويجية القديمة تاجروا مع مناطق القلب في شمال أوروبا وأغاروا عليها، وصلت غاراتهم حتى سواحل البحر الأبيض المتوسط وشمال أفريقيا والشرق الأوسط وآسيا الوسطى، تمركزوا في أوروبا الغربية وروسيا الأوروبية وجزر شمال الأطلسي وحتى الساحل الشمالي الشرقي لأمريكا الشمالية، وكانت لهم دول فيها. [المترجم]

(٤) أوراسيا Eurasia كلمة منحوتة من كلمتي أوروبا وآسيا، وتشير بذلك إلى كتلة اليابسة الممتدة للقارتين في نصفي الكرة الأرضية الشمالي والشرقي، من المحيط الأطلسي غربا إلى المحيط الهادي شرقا، يحدها شمالا القطب الشمالي وجنوبا البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي. [المترجم]

والعثمانيين على ممالك أوروبا المنقسمة والطائفية التي ما كان لها- لولا النشاط البحري- أن تغزو الأمريكتين أو تستوطنهما أو تنشئ تجارة العبيد عبر الأطلسي أو تجد لها موطئ قدم إمبريالي في آسيا^(١).
شهد القرن الماضي تحولا جذريا في مقاربتنا للتاريخ البحري. كان التاريخ البحري في السابق، بسبب انحصاره في الاهتمام بالأشياء الأثرية، وبسبب تركيز ممارسيه على "السفن والمراكب القديمة ونماذج السفن وصورها والأمور الإثنوغرافية والمعجمية والبليوغرافية وأعلام السفن"، يركز بالدرجة الأولى على حفظ المواد المتاحة وتفسيرها، ما أدى إلى توجيه انتباه المؤرخين إلى التاريخ البحري وتاريخ الأساطيل لأوروبا والبحر الأبيض المتوسط وأمريكا الشمالية. كان الإنجاز البحري من منظور التاريخ البحري السابق ظاهرة أوروبية فريدة لم تكتسب أهمية حقيقية إلا مع رحلة كولومبس التاريخية إلى الأمريكتين في عام ١٤٩٢، وهي القصة التي تتقدم مباشرة وحصر إلى تفسير طريقة استخدام الأوروبيين لتقنياتهم البحرية وأساطيلهم المتفوقة لفرض أنفسهم على بقية العالم.

ثمة إغراء يكمن في اتخاذ "عصر الشراع الكلاسيكي" الأوروبي من القرن السادس عشر إلى القرن الثامن عشر نموذجا لبقية التاريخ البحري، لكنه توجه غير مستحسن. فمع أن التغيير العالمي الذي أحدثته بحارة أوروبا البحرية وحركتهم مهم بلا ريب لفهم العالم منذ عام ١٥٠٠، فإن الإنجاز البحري أوسع انتشارا، وتأثيراته أشد تعقيدا مما تكشف هذه السردية. فلم يكن التفوق الأوروبي حتميا بحال من الأحوال. والأهم من ذلك أن التركيز على القرون الأوروبية الخمسة الماضية قد شوه تفسيرنا للسجل البحري للفترات والأماكن الأخرى، وأفسد تقديرنا لأهميتها للتقدم الإنساني. من ذلك أنه لا يوجد نظير للعلاقة التكافلية بين السياسة التجارية والقوة البحرية التي ميزت التوسع البحري الأوروبي والتي يمكن أن نسميها "المُجمَع البحري-التجاري"^(٢)، إذ لا يوجد شبيه لها في العصر القديم الكلاسيكي أو في آسيا

(١) المُغال Mughals هم مغول الهند الذين أسسوا السلطنة المغالية الإسلامية التي حكمت معظم شبه القارة الهندية بين عامي ١٥٢٦ و ١٨٥٨، وهم قبائل تركية-منغولية من فروع المغول Mongols الذين نشئوا في شرق آسيا الوسطى وغزوا الصين ومعظم البلدان الإسلامية الآسيوية حتى وصلوا دمشق عام ١٢٦٠ إلى أن دحرهم في العام نفسه المالك المصريون بقيادة الظاهر بيبرس وسيف الدين قطز في معركة عين جالوت. [المترجم]
(٢) على غرار مفهوم المُجمَع الصناعي-العسكري industrial-military complex، يشير مفهوم المُجمَع التجاري-البحري naval-commercial complex إلى علاقة تبادل المنافع بين التجار والمستثمرين في الخارج والقوات

أو في أوروبا قبل عصر النهضة^(١)، بل إن الصلات الوثيقة بين الإستراتيجية الوطنية للقوة البحرية والتجارة البحرية التي سادت خلال حقبة التوسع البحري الأوروبي تلاشت بحلول القرن الحادي والعشرين. معنى ذلك أن حقبة الهيمنة البحرية الأوروبية الغربية كانت مهمة بلا شك، لكنها تعد معياراً مضللاً للحكم على الحقب الأخرى.

تعززت رؤية العالم المنحازة لأوروبا بسبب الاعتقاد المنتشر بين المؤرخين الغربيين بأن العرق كان تفسيراً كافياً "للتفاوت بين المجتمعات الإنسانية المختلفة". تجسد التجلي الأوضح للتفوق العرقي خلال القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين في القوة البحرية الأوروبية وقدرة الأوروبيين على توسيع سيطرتهم إلى ما وراء البحار لبناء إمبراطوريات استعمارية بعيدة وإدارتها. أنتج ذلك تعميماً مجافياً للتاريخ مؤداه أن هناك شعوباً بحرية مثل اليونانيين والبريطانيين وشعوباً غير بحرية مثل الرومان والصينيين، وهي فرضيات تحجب حقائق معقدة. فاعتماد الأمم المختلفة على السيارات أو الطائرات يتوقف على الاقتصاد والتصنيع والجغرافية وغيرها من الاعتبارات، ولم يجزؤ أحدهم على إرجاع استخدام السيارة أو الطائرة إلى الميول العرقية أو الإثنية^(٢). وردا على فرضية التفوق البحري الفطري لأوروبا وأمريكا الشمالية،

البحرية للدولة، تلك العلاقة التي كشفت عن نفسها في الحروب والتوسع ودعم التجار فيما وراء البحار بقوة الدولة البحرية واشتغال المسؤولين البحريين بالتجارة. [المترجم]

(١) يشير العصر القديم الكلاسيكي Classical Antiquity إلى حقبة طويلة من التاريخ الثقافي المتمركز حول البحر الأبيض المتوسط للحضارتين المترابطتين اليونان وروما القديمتين اللتين تعرفان معا باسم العالم اليوناني-الروماني، وهي فترة ازدهار هذين المجتمعين وتأثيرهما الكبير على أوروبا وشمال أفريقيا والشرق الأوسط، تبدأ من أول الشعر اليوناني المدون لهوميروس خلال القرنين الثامن والسابع قبل الحقبة المشتركة، مروراً بظهور المسيحية، حتى انهيار الإمبراطورية الرومانية. وتغطي حقبة اليونان الكلاسيكية Classical Greece القرنين الخامس والرابع قبل الحقبة المشتركة، من معركة سلاميس Salamis في عام ٤٨٠ ق.ح التي كانت نقطة التحول في دحر الغزو الفارسي الثاني لبلاد اليونان، حتى موت الإسكندر الأكبر في عام ٣٢٣ ق.ح، شهدت استقلال الدول المدنية اليونانية عن الإمبراطورية الفارسية وازدهارها الذي مارس تأثيراً كبيراً على الإمبراطورية الرومانية وعلى مجمل الحضارة الغربية اللاحقة في مجالات السياسة والفن والأدب والفلسفة وغيرها. [المترجم]

(٢) الإثنية ethnicity مفهوم اجتماعي يصنف البشر على أساس الميراث الثقافي والنسب والأساطير التأسيسية والتاريخ والوطن واللغة والأنساق الرمزية كالدين والأساطير والطقوس والمأكل والملبس والفن والمظهر البدني. ومع

سعى عدد من المؤلفين لتحقيق التوازن بكتابة تواريخ بحرية وطنية منحازة لإثنا لغير الأوروبيين. ومع أن هذه الأعمال التصحيحية الثمينة كشفت عن كتابات أصيلة وأدلة بحرية لم يُلتفت إليها سابقا حول شعوب كانت تعد ذات تراث بحري ضئيل أو منعدم، فإنها بدورها أوجدت نسخها الخاصة من الاستثنائية البحرية.

في مقابل هذا الميل السائد، جاء الكتاب المرجعي لفرنان برودل "البحر الأبيض المتوسط وعالمه في عصر فيليبي الثاني" (Fernand Braudel, The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II, 1949) فاتحة لمقاربة جديدة للتاريخ البحري. تأثرا بتحليله الرائع للتفاعل بين الجغرافية والاقتصاد والسياسة والتاريخ العسكري والثقافي، غدت معاملة البحار وأحواض المحيطات كوحدة متماسكة للدراسة أمرا مشروعاً لدى المؤرخين البحريين المتطلعين لما هو أبعد من النماذج الوطنية، وقد شهد نصف القرن المنصرم تحمة في الأعمال التي تتقصى المحيطات والبحار فرادى. يعد ذلك تمرينا تنويريا يمكننا من دراسة الارتباطات العابرة للثقافة والقومية دون الرجوع المستمر للقصة المتقلبة للحدود السياسية. لكننا في الوقت عينه نخاطر باستبدال مجموعة من الحدود البرية التعسفية بتقسيم لا يقل عسفا للمحيط العالمي world ocean. ولا يوجد اتفاق على طريقة لتقسيم مياه العالم إلى كتل منفصلة تسمى أشرمة وخلجان ومضايق وقنوات وبحار ومحيطات^(١)، وليس بمقدور البحارة التعرف على هذه التمييزات من بعيد. ثمة حكمة يونانية قديمة تقر بوحدة المحيط العالمي ببساطة شديدة:

إن البحر كله بحر....

ادعُ الله إن أردت رحلة طيبة إلى الوطن

لكن أريستاغوراس المدفون هنا قد وجد

أن للمحيط طباع المحيط^(٢).

أن تصنيف الإثنية يتقاطع مع تصنيف العرق، إلا أنه أشمل منه، ويمكن أن يجمع الناس من أعراق مختلفة معاً

أو يصنف الناس داخل العرق الواحد، ويتداخل مفهوم الإثنية كثيراً مع مفهوم الشعب والأمة. [المترجم]

(١) أشرمة جمع شرم، وهو الشق أو الفرجة، ويشير للخليج الصغير. [المترجم]

(٢) أريستاغوراس Aristagoras (توفي نحو عام ٤٩٧/٤٩٦ ق.ح) قائد ميليتوس إبان أواخر القرن السادس وأوائل

القرن الخامس قبل الحقبة المشتركة، وأحد الفاعلين الرئيسيين خلال السنوات الأولى للثورة الإيونية ضد

الإمبراطورية الأخمينية الفارسية. [المترجم]

وهذا الكتاب محاولة لتقصي كيف تواصل البشر معا عن طريق البحر والنهر، وكيف نشروا محاصيلهم وسلعهم المصنعة ونظمهم الاجتماعية- من اللغة إلى الاقتصاد إلى الدين- من مكان لآخر. ومع أنني لم أتجاهل لحظات الذروة في التاريخ البحري، فقد حاولت أن أضعها في سياق أوسع لكي أبين كيف يمكن قراءة المقاربات المتغيرة للنظم البحرية كمؤشرات لتغير أوسع من البحر. وقد ركزتُ على بضعة موضوعات: كيف يوسع النشاط البحري العوالم التجارية التي تشترك في أنواع معينة من المعرفة (بالأسواق والممارسات التجارية والملاحة وبناء السفن)، وكيف يسهل انتشار اللغة والدين والقانون فيما وراء البحار الارتباطات بين المناطق، وكيف يستغل الحكام والحكومات النشاط البحري من خلال النظام الضريبي والحماية التجارية وغيرها من الآليات لتوطيد سلطتهم وتعزيزها.

وقد عرضتُ هذا التاريخ في شكل سردية لكي أبين- منطقة بمنطقة- العملية المتروية التي رُبطت خلالها مناطق العالم البحرية معا. على أن هذه السردية ليست قصة للمياه المألحة وحسب، ذلك أن النشاط البحري يشمل الملاحة النهرية إلى جانب الإبحار في أعالي البحار والإبحار الساحلي^(*). ربما كانت لدى سكان الجزر أسباب واضحة لركوب البحر، لكن استغلال الأنهار والبحيرات والقنوات العذبة كان حاسماً لنمو البلاد ذات الأقاليم القارية الممتدة. من ذلك أن وسط أمريكا الشمالية أصبح منتجاً اقتصادياً بفضل الوصول إليه عن طريق نهري سانت لورانس St. Lawrence وويلاند Welland والبحيرات العظمى Great Lakes ونهر الميسيسيبي Mississippi وروافده. وما كان لأي من هذه الممرات أن يحقق إمكاناته لولا تطوير التقنيات البحرية، ممثلة في القوة البخارية في حالة الميسيسيبي، والأهوسة والسدود في حالة البحيرات العظمى.

إذا كانت جغرافية المياه والرياح واليابسة تشكل العالم البحري، فإن النشاط البحري لا يصير عاملاً حاسماً في التاريخ إلا عندما تجتمع التوليفة الملائمة من الظروف الاقتصادية والسكانية والتقنية. لم

(*) قد يتساءل البعض عن مدى ملائمة استخدام الكلمة maritime [بحري] المشتقة من الكلمة اللاتينية التي تعني "بحر" للملاحة في المياه العذبة. لكن مما تجدر ملاحظته أن جمعية التاريخ البحري للبحيرات العظمى Association for Great Lakes Maritime History يتبعها خمسة وسبعون فرعاً في الولايات المتحدة وكندا. تشمل أسماء عشرة أفرع منها كلمة maritime [بحري]، ويستخدم ثلاثة عشر فرعاً كلمة marine [بحري]، ويقع مقر الجمعية التعليمية للبحار الداخلية Inland Seas Education Association في ساتونس باي Suttons Bay بميشيغان.

يكن بوسع مراقبي القرن الخامس عشر أن يتخيلوا الازدهار الذي كان بانتظار إسبانيا والبرتغال بفضل تمشيط بحارتهم لشرق الأطلسي. ففي حين أبحروا بحثا عن طريق إلى توابل آسيا، تعثروا في الأمريكتين اللتين كانتا أيضا مصدرا لثروة هائلة من الفضة والذهب والمواد الأولية للأسواق الأوروبية، وأسواق جديدة للمنتجين الأوروبيين، والأرض - "البكر" في أعين الأوروبيين - لزراعة المحاصيل المكتشفة أو المنقولة حديثا مثل التبغ والسكر. أنتج التدخل الباباوي في النزاعات على الأقاليم بين البرتغال وإسبانيا سلسلة من المراسيم الباباوية والمعاهدات التي قسمت الملاحة في المحيط الأطلسي غير المسيحي والمحيط الهندي بين البرتغال وإسبانيا، وهو ما يفسر لماذا جاءت غالبية الشعوب في أمريكا الجنوبية والوسطى كاثوليك ناطقين بالإسبانية أو البرتغالية.

يصقل المنظور البحري فهمننا لتوسع الولايات المتحدة "غربا". فقد أنجزت كاليفورنيا دولتها في عام ١٨٥١، بعد عامين من اكتشاف الذهب في منشرة ساتر^(١)، في وقت كانت هذه الأرض فيه مجهولة كليا للأمريكيين الشرقيين، وكان عدد الأمريكيين على شاطئ المحيط الهادي لا يتجاوز بضعة آلاف. وبفضل الإمكانيات الاستثنائية للأسطول التجاري الأمريكي حينذاك، وصل عشرات الآلاف إلى سان فرانسيسكو San Francisco بالسفن التي كانت طريقة نقل أرخص وأكثر أمنا وسرعة من السفر البري عبر القارة، رغم أن مسافة الرحلة المائتة كانت أكثر من أربعة أضعاف الرحلة البرية. وبحركة كهاشة من الساحلين كليهما، وليس تحركا برياً أحادي الاتجاه من الشرق، ضمت الولايات المتحدة داخل القارة الذي يعرف حاليا باسم الولايات التي يُطار فوقها fly-over states، لكن كان من الأنسب في ذلك الوقت تسميتها الأقاليم التي يُبحر حولها sail-around territories.

ومع ذلك ففي الغالب الأعم إذا وُجدت السفن والبَحَّارة والموانئ والتجارة، فإن الميل الطبيعي لدى معظم المؤلفين هو الاحتفاء بهم في معزل عن عالم اليابسة، أو الإقرار بهم وحسب لتفسير أحداث

(١) انطلقت حمى البحث عن الذهب في كاليفورنيا California Gold Rush (١٨٤٨-١٨٥٥) عندما اكتشف النجار جيمس مارشال James W. Marshall ذهباً في الأمهار المجاورة لموقع كان يبني فيه منشرة (ورشة لنشر الخشب) لصالح جون ساتر John Sutter في كولوما Coloma بكاليفورنيا، ما أدى إلى تدافع ما يربو على ثلاثمائة ألف منقب من داخل الولايات المتحدة وأمريكا اللاتينية وأوروبا وأستراليا والصين، استخدموا في البداية أساليب بسيطة مثل غسل الأتربة والحصى في آنية، ثم طوروا أساليب أكثر تعقيدا، انتقلت لاحقا إلى بقية العالم. [الترجم]

معينة مثل وصول الطاعون إلى شمال إيطاليا، ورحلات الفاينكنغ إلى بحري قزوين والأسود (نهرًا) وإلى أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية (بحرًا)، والغزوات المغولية على اليابان وجاوة Java خلال القرن الثالث عشر، أو جماعات الشتات المختلفة البشرية والنباتية والحيوانية. لكننا من خلال وضع علاقتنا الجماعية بالمحيطات والبحار والبحيرات والأنهار والقنوات في مركز السردية التاريخية، نستطيع أن نرى أن التاريخ الإنساني قد تشكل في معظمه بفعل وصول البشر - من عدمه - إلى مياه صالحة للملاحة. من ذلك مثلا أن الانطباع الراسخ لدى الغربيين غير المسلمين بأن الإسلام دين بدو الصحراء يتعارض مع حقيقة أن أكبر دولة مسلمة في العالم تنتشر عبر أكبر أرخبيل في العالم، وهي إندونيسيا التي لا توجد فيها إبل، لكن يوجد فيها مسلمون، والأغرب من ذلك أنه يوجد فيها هندوس - لا سيما في جزيرة بالي Bali - رغم التحريم الهندوسي للإبحار. لو كان هذان الدينان بريين، فكيف استطاعا عبور المحيط؟ هل تغيرت الأديان على مر الزمن؟ أم أن انطباعاتنا حول طبيعة هذه الأديان خاطئة؟ جاء في القرآن الكريم: "أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلُكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ" (لقمان: ٣١).

تبيّن هذه "الإشارات" أن تكيف البشرية تقنيا واجتماعيا مع الحياة فوق صفحة الماء، سواء بغرض التجارة أو الحرب أو الاستكشاف أو الهجرة، كان إحدى القوى الدافعة للتاريخ الإنساني. ومع ذلك فإن الكثير من التواريخ الرائجة لا تعترف بذلك. فكتاب جاريد دايموند "البنادق والجراثيم والفولاذ: مآلات المجتمعات الإنسانية" Jared Diamond, Guns, Germs, and Steel: The Fates of Human Societies لا يخصص غير صفحة واحدة "للتقنية البحرية" التي يقصد بها المراكب وليس القدرة على الإبحار أو أي قدرات مرتبطة بها. والغريب في الأمر أن السفر البحري كان أساسيا لانتشار الكثير من التقنيات والأفكار والنباتات والحيوانات التي يناقشها دايموند بتفصيل كاشف، ليس بين القارات وحسب، لكن داخلها وحوها أيضا. لكن دايموند بإهمال الجانب البحري لسرديته، يغفل وسائل النقل، وكذلك - في حالة بعض الاختراعات المهمة - الأشياء التي نُقلت.

لنأخذ مثلا آخر، هو كتاب "تاريخ العالم" History of the World الذي يصفه مؤلفه جاي إم روبرتس J. M. Roberts بأنه "قصة العمليات التي نقلت البشرية من التباس الحياة البدائية والحياة ما قبل المتحضرة وأخطارها إلى التباس الحاضر وأخطاره المختلفة الأشد تعقيدا.... أما معيار إدراج البيانات، فهو أهميتها التاريخية، أي أهميتها الفعلية لعمليات التاريخ الكبرى وليس الاهتمام في ذاته أو أي نوع من

الجدارة". يقر روبرتس بالملاحة في المياه الداخلية والمالحة، ويشدد على أهمية الأولى مثلاً في توسع روسيا شرقاً في سيبيريا Siberia خلال القرن السابع عشر. لكنه يقفز إلى النهايات غاضباً النظر عن الوسائل والعمليات. ويذكر أنه من مدينة توبولسك Tobolsk إلى ميناء أوخوتسك Okhotsk الواقع على مسافة ثلاثة آلاف ميل على المحيط الهادي، كانت هناك ثلاث رحلات متتالية، دون أن يناقش السفن التي استخدمت أو إنشاء المستوطنات الوسطى أو تأثير التجارة النهرية على تطور سيبيريا. بل إنه لا يسمي الأنهار، كأن يتحدث عن طريق مائي من بيتسبيرغ Pittsburgh إلى نيو أورليانز New Orleans دون أن يذكر نهر أوهايو Ohio أو الميسيسيبي.

لو كتب دايموند أو روبرتس عمليهما قبل قرن، لربما ضمّناهما المزيد من المحتوى البحري. فإغفالهما للمحتوى البحري يكشف التغييرات في إدراك الناس للعالم البحري، ذلك أن الأسطول التجاري والخدمات البحرية لم تعد تلفت انتباه الناس كما كانت تفعل عندما كانت الشاحنات وناقلات الركاب عبر المحيطات تزحم أرصفة مانهاتن وهامبورغ وسيدني وهونغ كونغ. صحيح أن السفن وخطوط الشحن تشكل أساس العولمة في مطلع القرن الحادي والعشرين، إذ تحمل السفن نحو تسعين بالمائة من تجارة العالم، وصحيح أن عدد السفن المبحرة في المحيطات زاد ثلاثة أضعاف خلال نصف القرن المنصرم، لكن طبيعة الشحن أدت إلى نقل مرافق التعامل مع الحمولات إلى أماكن بعيدة عن المدن المينائية التقليدية، بينما أخذت نسبة متنامية من الأساطيل التجارية بالعالم تحمل ما يسمى "الأعلام السهلة"^(١)، ذلك أن أصحاب السفن بحثوا عن الضوابط الأخف والضرائب الأدنى يسجلون سفنهم في دول غير دولهم. لذلك لم تعد السفن رموزاً للتقدم والمكانة الوطنيين كما كانت خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين.

ورغم أن الطائرات حلّت محل السفن في معظم نقل المسافرين عبر المسافات الطويلة - عبر الأطلسي وبين أوروبا وموانئ "شرق السويس" وعبر الهادي - فإن أكثر من أربعة عشر مليون إنسان يركبون البحر سنوياً للتنزه، وهو عدد أكبر كثيراً مما حملته ناقلات الركاب عبر المحيطات قبل أن تحلها

(١) سيأتي المزيد حول الأعلام السهلة flags of convenience في الفصل الأخير من الكتاب، وسبب سهولتها هو التيسير الذي تقدمه دولة العلم لأصحاب السفن من حيث النظم واللوائح المطبقة مثل نظم السلامة واللوائح

الضريبية وقوانين العمل المحلية السهلة. [المترجم]

طائرة نقل الركاب إلى التقاعد إبان العقد السادس من القرن العشرين، عندما كانت أسماء شركات الشحن البحري في شهرة أسماء شركات الطيران حالياً، وربما أفضل سمعة منها. على أن فكرة أن الناس يمكن أن يركبوا البحر للمتعة لم تكن واردة قبل مائة وخمسين سنة. يرجع نمو صناعة سفن التنزه، ناهيك عن اليخوت والمراكب الترفيهية، إلى التغيرات في الاقتصاد والتقنية وحركات الإصلاح الاجتماعي التي حسّنت الظروف التعمية غالباً للسفر البحري للمسافرين والطاقم على حد سواء، والتغيرات في الاتجاهات نحو البيئة الطبيعية للبحر. أدى ذلك أيضاً إلى ظهور تقدير مستنير للبحر والإبحار في الرسم والموسيقى والأدب، ومهد الطريق لاهتمام الناس بالبحر كفضاء تاريخي تتوسطه المتاحف والأفلام والكتب.

إننا نعيش في عصر تأثر بشدة بالنشاط البحري، لكن تصوراتنا لأهميته تغيرت تماماً خلال جيلين أو ثلاثة. فنحن اليوم نجد متعة فيها وجد فيه أسلافنا مشقة وأخطارا، ويمكننا أن نستمتع بشار التجارة البحرية دون أن نكون واعين بوجودها، حتى لو كنا نعيش في مدن اغتنت في الأصل من التجارة البحرية. عند تقصي مسيرة التاريخ البحري، ينبغي أن نفسر هذا التحول وأن نتذكر أن علاقتنا الجماعية بالنشاط البحري اجتازت تحولات شديدة منذ نصف قرن وحسب.

بدأت فكرة هذا الكتاب في التشكل وأنا أكتب كتاب "سفن العالم: موسوعة تاريخية" Ships of the World: An Historical Encyclopedia الذي كان في حقيقته مجموعة من السير الذاتية للسفن، أردت به أن أتقصى الأسباب وراء السمعة الجيدة أو السيئة لبعض السفن وأن أضعها في السياق التاريخي الأوسع. شق بعض هذه القصص طريقه إلى الكتاب الحالي. لكن مع أن السفن جزء من السردية التي تتكشف في هذا الكتاب، فإنه ليس حول السفن في ذاتها بقدر ما هو حول الأشياء التي كانت السفن تحملها: البشر وثقافتهم وابتكاراتهم المادية ومحاصيلهم وقطعانهم ونزاعاتهم وانحيازاتهم وتوقعاتهم للمستقبل وذاكراتهم عن الماضي. عند التفكير في مآلات هذا العمل، استرشدتُ بعبارة المؤرخ البحري نيكولاس روجر Nicholas Rodger: "لا شك في أن التاريخ البحري العام يمثل مغنا عظيم القيمة، وإذا كان الفشل مآل أول مؤلف يتصدى لكتابته، فسوف يحسب له مع ذلك أنه سيحفز دارسين آخرين أفضل منه لإنجازه". يتجاوز نطاق هذا العمل التاريخ البحري، ويستتبع بالتالي مزلق أخطر، وكل ما أتمناه هو أن يكون هذا الكتاب إلهاما للمزيد من التقصي لهذا البعد الساحر لماضيينا المشترك.

المحتويات

مقدمة المترجم	ز
الشكر	ك
ملحوظة حول المقاييس	س
مقدمة	ف
الفصل الأول: ركوب الماء	١
الفصل الثاني: نهر مصر القديمة وبحارها	٣٥
الفصل الثالث: الإبحار خلال العصر البرونزي	٦٥
الفصل الرابع: الفينيقيون واليونانيون والبحر الأبيض المتوسط	٩٧
الفصل الخامس: قرطاج وروما والبحر الأبيض المتوسط	١٣٧
الفصل السادس: ملاحقة الرياح الموسمية	١٧٥
الفصل السابع: القارة والأرخبيلات في الشرق	٢١٥
الفصل الثامن: البحر الأبيض المتوسط المسيحي والإسلامي	٢٥٣
الفصل التاسع: شمال أوروبا خلال عصر الفايكنغ	٢٩٣
الفصل العاشر: طريق الحرير البحري	٣٥١
الفصل الحادي عشر: الصين تلتفت للبحر	٣٨٧
الفصل الثاني عشر: البحر الأبيض المتوسط وأوروبا خلال العصور الوسطى	٤١٧
الفصل الثالث عشر: العصر الذهبي لآسيا البحرية	٤٥٩

٤٩٩.....	الفصل الرابع عشر: إحاطة العالم
٥٣٧.....	الفصل الخامس عشر: ميلاد التجارة العالمية
٥٨٥.....	الفصل السادس عشر: الدولة والبحر في عصر التوسع الأوروبي
٦٢٩.....	الفصل السابع عشر: صعود شمال أوروبا
٦٧٥.....	الفصل الثامن عشر: "محق المكان والزمان"
٧٢٥.....	الفصل التاسع عشر: القوة البحرية بالبخار والفولاذ
٧٦٩.....	الفصل العشرون: العالم البحري منذ العقد السادس من القرن العشرين
٧٩٣.....	هوامش الفصول
٨٤٩.....	المراجع
٩٠١.....	ثبت المصطلحات
٩٠١.....	أولاً: عربي-إنجليزي
٩١٥.....	ثانياً: إنجليزي-عربي
٩٢٩.....	كشاف الموضوعات

قائمة الصور

- ٢..... نقش على الصخور من العصر البرونزي من كفالسوند في النرويج
- ١٥..... لوحة "قوارب الجزر الصديقة" للرسم جون فيبر
- ٢٨..... قارب أوميك في رحلة لصيد الحيتان
- ٤٥..... أقدم صورة معروفة للشراع على جرة خزفية من الحقبة النقادية
- ٥٩..... عودة سفن حتشسوت من بلاد بنط
- ٦٩..... ختم أسطواني من بلاد ما بين النهرين وطبعته على طين رطب
- ٧٨..... مركب مغان، نسخة حديثة لسفينة محيطات عمانية
- ٨٣..... مقلاة طينية مينوسية مبكرة من جزيرة سيروس
- ١٠٠..... نقل جذوع أشجار الأرز على الساحل الفينيقي
- ١٠٣..... فرار لولي من صور إلى قبرص
- ١٤١..... سفينة يونانية بمنقار تلحق بسفينة شراعية إتروسكانية
- ١٦٦..... سفن رومانية تحمل الإمبراطور تراجان وجيشه عبر نهر الدانوب
- ١٧٠..... وصول سفينة إلى أوستيا
- ١٨٨..... نظم الرياح السائدة في المحيطات
- ٢١٠..... عملة ترجع إلى سلالة ساتافاهانا مزينة بسفينة ذات صارين
- ٢٢٦..... سفينة محصنة من "مجموعة أهم التقنيات العسكرية
- ٢٤٥..... نموذج برونزي لسفينة من كامبونج دوبو، فلوريس
- ٢٤٩..... رتلان من الرجال يجزّون سفينة نهريّة على ضفاف نهر اليانغتسي
- ٢٥١..... سفينة من مجمع كهوف دونهوانغ في وسط الصين

- خريطة كاريل الآرد بعنوان "خليج ومضيق جبل طارق" ٢٦٥
- سفينة غوكستاد ٣٤٧
- نحت حجري لقارب من مملكة بالا في شمال شرق الهند ٣٦٦
- نقش بارز من معبد بوروبودور في وسط جاوة ٣٨١
- سامودرا راكسا، سفينة بنيت على غرار نقوش في معبد بوروبودور ٣٨٢
- سفينة شراعية من معبد بايون في أنغكور ثوم، كمبوديا ٤١٢
- سفينة بغواديف من معبد بايون في أنغكور ثوم، كمبوديا ٤١٣
- ختم مدينة لويك ٤٤٠
- بجّارة ينامون على جذوع أشجار المنغروف على السفينة "انتصار الاستقامة" ٤٨١
- طابع بريدي صيني يجي ذكرى مرور ستمائة سنة على بعثات جينغ خه ٤٨٩
- لوحة سيياستيانو ديل بيومبو لرجل يُعتقد أنه كريستوفر كولومبس ٥١٩
- "خريطة جديدة وصحيحة لميناء كارتاخينا [كولومبيا] بأمريكا" لبيير تشاسيرو ٥٤٠
- قالب خاتم لشركة موسكو الإنجليزية ٥٦٧
- خريطة لبحار الصين من "خط رحلة" لينشون ٥٨٨
- لوحة يانس فان ميرفيلت لهوغو غورتوس ٥٩١
- بيتر بيت والسفينة "ملكة البحار"، لوحة للسير بيتر ليلي ٦١٩
- وصف لسفينة العبيد بروكس ٦٣٧
- لوحة توماس دانيل "كلكتا من نهر هوغلي" ٦٥٧
- خريطة بنجامين فرانكلن لتيار الخليج ٦٨٩
- خط التحميل أو خط الماء التحميلي ٧٠٦
- السفنتان توسيتالا وبيرنغاريا خارجتان من نيويورك ٧٠٨
- منحوتة عاجية هولندية أو ألمانية من القرن التاسع عشر ٧١٩
- تزويد ناقلة الجندي يو إس إس تروي بالفحم ٧٢٣
- غواصة التموين يو إس إس بشنيل والغواصة أي إل-٣ ٧٢٣
- البارجة يو إس إس أريزوننا تعبر قناة بنما ٧٥٢
- سفيتا إنزال دبابات على جزيرة ليتي بالفلبين ٧٦٤
- حمّالون يفرغون حمولة سفينة في نيو أورلينز ٧٧٢

قسم الصور

- (١) طبق فاينسة مصري مُزَيّن بمركب بردي ٣٢٧
- (٢) جدارية سفن مينوسية من جزيرة ثيرا (سانتوريني) ٣٢٨
- (٣) بايريم قرصنة تطارد سفينة تجارية شرعية ٣٢٨
- (٤) ميناء قرطاج ٣٢٩
- (٥) سفينة تجارية من أجاتنا بالهند ٣٢٩
- (٦) فسيفساء بيزنطية من رافينا تصور صيادا ٣٣٠
- (٧) درمونة بيزنطية مجهزة بالنيران اليونانية ٣٣٠
- (٨) نموذج مركب برويتر من أيرلندا الشمالية ٣٣١
- (٩) مشهد لصنع السفن من لوحات بايو القماشية ٣٣١
- (١٠) سفينة من مخطوطة الواسطي لمقامات الحريري البصري (١٠٥٤-١١٢٢) ٣٣٢
- (١١) جنك ركاب في كايفنغ بالصين ٣٣٢
- (١٢) "قادس كبير" بندقي من كتاب حول صنع السفن لميخائيل الرودسي ٣٣٣
- (١٣) لوحة أنطونيو كاناليتو "دوج البندقية يغادر إلى الليدو في البرج الحكومي بوشيتتورو" ٣٣٣
- (١٤) محاربون يصدون الغزو اليوناني لليابان ٣٣٤
- (١٥) صورة من مخطوطة من عام ١٣٤١ ملحممة "شاه نامه" ٣٣٤
- (١٦) سفينة تسبر العمق، من "تعليمات الدروع" ٣٣٥
- (١٧) خريطة جورج أغيار البورتولانية للبحر الأبيض المتوسط ٣٣٥

- (١٨) فُلُك نوح كما تخيله رسام المنمات المِغالي مسكين ٣٣٦
- (١٩) لوحة يوهان برون "قلعة كرونبورغ: منظر من الأوريسند" ٣٣٦
- (٢٠) لوحة جيمس غيلراي "جون بول يتناول وجبة" بعد معركة أبي قير ٣٣٧
- (٢١) "شيطان عملاق يهاجم سفينة" من "حوليات سريال" ٣٣٧
- (٢٢) لوحة الآرت ديكو "تاريخ الملاحة" لجان دوبا ٣٣٨
- (٢٣) لوحة ستيفن بون "على متن غواصة من طراز إس: تسلق برج القيادة" ٣٣٨
- (٢٤) ميناء الحاويات في سنغافورة ٣٣٩
- (٢٥) صيد ضخيم على متن سفينة ترولية في خليج ألاسكا ٣٣٩
- (٢٦) التزود بالوقود في أثناء الحركة في بحر العرب ٣٤٠

قائمة الخرائط

أوقيانوسيا	ح ح
أمريكا الجنوبية والكاربيبي ما قبل الكولومبيين	ط ط
أمريكا الشمالية والوسطى ما قبل الكولومبيين	ي ي
مصر القديمة	ك ك
من بلاد ما بين النهرين إلى وادي السند	ل ل
الشرق الأدنى خلال العصر البرونزي	م م
البحر الأبيض المتوسط خلال العصر القديم الكلاسيكي	ن ن
المحيط الهندي الإسلامي	س س
شرق آسيا وجنوب شرق آسيا	ع ع
البحر الأبيض المتوسط خلال العصور الوسطى	ف ف
أوروبا خلال عصر الفايكنغ	ص ص
أوروبا خلال العصور الوسطى المتأخرة	ق ق
البحار الموسمية	ر ر
آسيا والمحيط الهادي خلال العصر الحديث المبكر	ش ش
عالم المحيط الأطلسي	ت ت
أوروبا خلال العصر الحديث المبكر	ث ث
آسيا والمحيط الهادي في مطلع الألفية	خ خ