


## الجغرافيا التاريخية للبحر الأحمر قبل الإسلام «القرن السادس الميلادي»

■ حاتم الطحاوي

أفاض كل من الجغرافي اليوناني أجاثارخيدس  Agatharchides في القرن الثاني قبل الميلاد، وسترابون Strabo (63/64 ق.م - 24م)، ثم المجهول صاحب كتاب الطواف حول البحر الأريتيري في القرن الأول للميلاد، ومعاصره بليني الأكبر Pliny the Elder (23-79م)، وحتى بطليموس الجغرافي Ptolemy (90-168م) في الحديث عن البحر الأحمر وجغرافيته.

وكان من الطبيعي بالنسبة لبيزنطة - وريثة التراث الكلاسيكي القديم - أن يتواصل اهتمام مؤرخيها وجغرافيينها أيضاً بالبحر الأحمر؛ غير أن المصادر البيزنطية لم تخلف لنا عملاً واحداً يتناوله قبل الإسلام بشكل مباشر. مما يجعلنا نتلمس معلوماتنا

■ باحث وأكاديمي من مصر.



عبر ثنايا كتابات أميانوس ماركيلينيوس Ammianus Marcellinus، وماركيانوس Marcianus من القرن الرابع الميلادي، ثم ستيفان البيزنطي Stephan of Byzantium، فضلاً عمّا كتبه كوزماس الملاح الهندي Cosmas Indicopleustus، وبروكوبيوس Procopius، وحنا مالالاس John Malalas من القرن السادس الميلادي، مع بعض المصادر الأخرى المعاصرة.

وفي البداية يجب أن نذكر نبذة جغرافية بسيطة عن البحر الأحمر الذي يشكل منطقة وصل ومعبراً ملاحياً بين قارتي أفريقيا وآسيا، وتسود الرياح الشمالية والشمالية الشرقية في الجزء الشمالي منه حتى عرض 19 شمالاً، وكذلك في الجزء الأوسط ما بين خطي 14-16 شمالاً، ويلاحظ أن الرياح تكون متغيرة؛ بينما تسود الرياح الشرقية والجنوبية الشرقية في جزئه الجنوبي. وتقسم الحواجز المرجانية بامتداداتها البحر الأحمر إلى قناة وسطى، وقناتين ساحليتين. وتعدّ القناة الممتدة إلى الساحل الأفريقي أكثر ضيقاً من مثلتها على الجانب الآسيوي. وتتخلل تلك الحواجز فتحات عميقة تسمح بإبحار السفن.

والحقيقة أن البحر الأحمر قد احتل مكانة مهمة لدى الحضارات القديمة والأمم المجاورة له، فقد أطلق الفراعنة عليه اسم «الأخضر الهائل» M-W KDW. على حين ورد في كتاب العهد القديم تحت اسم «يم سوف» Yam Sof. كما عنت كلمة سُوف بالعبرية أيضاً «نبات البردي»، وهو ما جعل البعض يرى أن البحر الأحمر إنما هو تحريف لكلمة Reed Sea (بحيرة البردي) التي ورد ذكرها في الوثائق المصرية القديمة التي ترجع إلى القرن الثالث قبل الميلاد.

بينما أسماه اليونانيون والرومان البحر الأريثيري Erytraean بفضل لون مياهه الحمراء بعيد انعكاس أشعة الشمس عليها، أو بسبب جباله

التي أصبحت حمراء بفضل الشمس الحارقة. ولا بد أن نتذكر أن تسمية البحر الأريتيري لم يكن يقصد بها البحر الأحمر الحالي فقط؛ بل أيضاً المنطقة البحرية شمالي المحيط الهندي وجنوبي شبه الجزيرة العربية بالإضافة إلى الخليج الفارسي. ولهذا فإننا نجد بليني يشير إلى انقسام البحر الأريتيري إلى خليجين: الأول في الشرق وهو الخليج الفارسي، والآخر في الغرب ويسميه الخليج العربي؛ بينما يسمى المحيط الهندي الذي يتدفق الخليجان منه بحر عزانيا Azanian Sea كما تراوحت المصادر التاريخية البيزنطية في تسمية البحر الأحمر بالخليج العربي Sinus Arabicus أو بالبحر الهندي أيضاً.

وتذكر المصادر الرومانية انقسام البحر الأحمر شمالاً إلى خليجين هما خليج هيروبوليس Heroopolis (السويس)، وخليج إيلة Elani (العقبة). وكان الجغرافي أجاثارخيدس قد أشار منذ القرن الثاني قبل الميلاد إلى دور الملوك البطالمة في تدشين الملاحة في خليج العقبة، الأمر الذي جعله صالحاً أمام الرحلات التجارية البحرية. وهو ما جعل المصادر البيزنطية تشير إليه فيما بعد، وإلى مدينة العقبة Aelas ودورها التجاري بوصفها قريبة من مدينة غزة شمالاً، وشبه الجزيرة العربية الصخرية Arabia Petraia شرقاً.

ولدى وصفه للساحل الغربي للبحر الأحمر في مصر، أشار سترابون من قبل أنه عند الإبحار من مدينة هيرون Heronopolis باتجاه الجنوب نحو منطقة سكان الكهوف Troglodytic يمكن للمرء أن يصل إلى موانئ Philotera وأرسنيوى Arsinoe، ثم إلى ميناء ميوس هرموس Myous Hormus الذي عرف أيضاً بميناء أفروديت Aphrodite، قبل أن يصل إلى ميناء مدينة برينيقي Brenice، ومن بعده إلى ميناء بطلمية Ptolemais.



وبطبيعة الحال فقد أشار العديد من الكتاب البيزنطيين فيما بعد للبحر الأحمر في أعمالهم، غير أننا نجد أن أحدهم فقط وهو التاجر السكندري كوزماس المعروف بالملاح الهندي - والراهب النسطوري فيما بعد - هو الوحيد من بينهم الذي أبحرت سفينته في مياهه، فشاهده بنفسه، فضلاً عن إشارته في كتابه - الذي تناول فيه رحلته التجارية من مصر حتى جزيرة سيلان - إلى أنه قد استمد العديد من معلوماته عن البحر الأحمر من البحارة والسكان المحليين الذين قابلهم في مختلف الأماكن التي مر بها. وبالتالي كان كوزماس شاهد العيان البيزنطي الوحيد للبحر الأحمر وسواحله، بعكس باقي الأعمال البيزنطية التي يمكن وصفها بأنها كانت أعمالاً مكتبية استفادت قليلاً من التراكم المعرفي السابق عليها على صعيد الجغرافيا اليونانية والرومانية.

وعلى الرغم من ذلك يمكننا تلمس النقص الواضح لدى كوزماس عند الحديث عن جغرافية البحر الأحمر وسواحله وموانيه، وأهميتها الملاحية والتجارية مقارنة بما كتبه الجغرافيون السابقون.

ومع اتفاهه مع المصادر السابقة حول تسمية البحر الأحمر بالخليج العربي أو خليج العرب، فإنه من الغريب أن كوزماس لم يحدثنا عن الميناء المصري الذي انطلقت منه سفينته إلى المحيط الهندي مروراً بالبحر الأحمر. سواء أكان هذا الميناء أرسينوى (القلزم) أم ميوس هرموس (قصور القديم)، أو برينيقي جنوبي رأس بناس.

وعلى الرغم من كونه تاجراً في الأساس قبل تحوله إلى الرهينة بعد ذلك - وهو ما جعل رؤيته لجغرافيا العالم تتسم بصيغة مسيحية كما هو واضح من عنوان كتابه - فإنه لم يكلف نفسه الإشارة إلى الأهمية التجارية لمدينة القلزم، فاكتفى بإشارة مقتضبة عنها

بوصفها تقع بجوار المكان الذي فرّ منه موسى باتباعه حسبما ورد في العهد القديم.

حدث ذلك على الرغم من إشارات العديد من كتابات الحجاج المسيحيين الذين وصلوا من قبل إلى القلزم إبان رحلات الحج، والتي تناول معظمها الأهمية التجارية للميناء منذ وقت مبكر. كالتديسة إيجيريا Egeria التي وصلت إلى المدينة بعيد انتهائها من الحج في القرن الرابع الميلادي. وكذلك الأسقف إيفانوس Epiphanius (320-402م) الذي أشار إلى وجود ثلاث موانئ هامة على البحر الأحمر، هي القلزم والعقبة وبرينيقي.

أطلق الفراعنة على البحر الأحمر اسم «الأخضر الهائل» على حين ورد في كتاب العهد القديم تحت اسم «يم سوف»

كما ذكر الشهيد أنطونيوس Antonius Martyer عام 570م أن ميناء القلزم يعدُّ نهاية المطاف بالنسبة للسفن التجارية القادمة من موانئ الهند. وهو ما أكدّه أيضاً في القرن التالي بطرس الشماس Peter the Deacon الذي أشار إلى ميناء القلزم الذي تنطلق منه السفن التجارية نحو الهند. بل إنه زاد على ذلك بأن سفن الهند تصل إليه فقط دون باقي موانئ مصر.

والحقيقة أنه لا يمكن الحديث عن الرواج التجاري الكبير الذي تمتع به ميناء القلزم المصري شمالي البحر الأحمر، منذ عهد الإمبراطور البيزنطي أنستاسيوس Anastasius (491-518م) دون الحديث عن رواج تجاري مواز أيضاً في جزيرة تيران Iotabe الواقعة على مدخل خليج العقبة، حيث أقام موظفو الجمارك بها مكتباً لمتابعة حركة السلع والبضائع حتى العام 473م.



حدث هذا قبل أن يتمكن العربي امرؤ القيس Amorkesos من ضم الجزيرة إلى ممتلكاته ليبدأ في جمع الجمارك والمكوس لصالحه. إلى أن نجح الأسطول البيزنطي في العام 498م تحت قيادة رومانوس Romanos في استعادتها بعد معركة ضارية. لتعود الأمور سيرتها الأولى بعد السماح للتجار البيزنطيين بالسكن بها واستيراد السلع والبضائع من الهند، مع إعادة دفع الجمارك للإمبراطور أنستاسيوس.

وعلى الرغم من عدم إشارة التاجر كوزماس لجزيرة تيران في القرن السادس الميلادي، فإننا نجد إشارة عنها لدى معاصره بروكوبيوس الذي وصفها بأنها تبعد مسافة أقل من ألف Stadia ستاديا عن مدينة أيله (العقبة)، وأن السكان اليهود الذين كانوا يعيشون بها منذ زمن بعيد، قد خضعوا تماماً للإمبراطورية البيزنطية على عهد الإمبراطور جستنيان (527-565م).

ومن الغريب أيضاً بالنسبة للملاح كوزماس الذي ارتاد البحر الأحمر بسفينته ألا يشير إلى واحد من أشهر الموانئ المصرية في الفترة الرومانية المتأخرة، وهو ميناء برينيقي، الذي سبق أن أشار إليه الأب إبيفانوس في نهاية القرن الرابع الميلادي، واعتبره - إلى جانب ميناء القلزم - من أهم موانئ مصر. وهو الميناء الذي أشار إليه كتاب الطواف بوصفه يقع على مسافة 1800 ستاديا من ميناء ميوس هرموس. كما أن سترابو قد أشار إليه من قبل مذكراً أن به مراسي عديدة صالحة للسفن.

وعلى أية حال، فلم تخلُ كتابات الرحالة السكندري كوزماس من بعض الإشارات الأنثروبولوجية لسكان الساحل الأفريقي للبحر الأحمر، مثل إشارته الوحيدة عن سكان الكهوف بطول الساحل المصري للبحر الأحمر من جنوبي برينيقي حتى سواحل الحبشة، عندما أشار إلى اصطلياد

الملوك البطالمة للأفيال من تلك المناطق. والحقيقة أن تلك الإشارة لسكان الكهوف على الساحل الإفريقي للبحر الأحمر لم تكن الأولى في المصادر الجغرافية البيزنطية، فقد سبقه إليها الجغرافي البيزنطي ماركيانوس في القرن الرابع الميلادي. كذلك نجد لدى كوزماس أيضاً إشارة واحدة إلى قبائل البجة Boja الرعوية التي سكنت المنطقة الواقعة شرقي نهر النيل حتى ساحل البحر الأحمر في مصر العليا والسودان.

وعلى الرغم من الدور الكبير الذي لعبته قبائل البجة أو البليمي Blemmye في الصحراء الواقعة ما بين النيل وساحل البحر الأحمر في منطقة مصر العليا والسودان - وهو ما مكّنهم من تحقيق انتصارات عسكرية على السلطات الرومانية منذ القرون الميلادية الأولى - فإن كوزماس - الذي مر من بلادهم في طريقه للبحر الأحمر - لم يشر إلى تاريخهم المقاوم للسلطات الرومانية والبيزنطية، فضلاً عن عدم تعرضه لحياتهم الاجتماعية والدينية.

ومن المثير أن نلفت الانتباه إلى مسألة الهجرات القديمة لسكان سواحل البحر الأحمر منذ العصور القديمة؛ فقد حدثت هجرات قديمة من شبه الجزيرة العربية إلى الأراضي المقابلة الواقعة غربي البحر الأحمر، كما هو الحال في الحبشة ومصر نتيجة لظروف جغرافية ومناخية في العصور القديمة.

وهو الأمر الذي دفع بعض الباحثين المتخصصين إلى ملاحظة العلاقة بين سكان قبائل البجة في شرقي مصر والسودان وقبائل عرب شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وخاصة قبيلة «بلى» المعروفة، وذلك اعتماداً على ما خلفه الجغرافيون والمؤرخون المسلمون من كتابات ربطت ما بين قبائل البليمي والبجة.



على أية حال، استمرت سفينة كوزماس التي انطلقت من أحد الموانئ المصرية السابقة في الإبحار باتجاه جنوبي البحر الأحمر حتى وصلت إلى ميناء مدينة عدوليس Adulis، الذي عُد الميناء الرئيس للعاصمة الحبشية أكسوم Axoum، حيث نزل من سفينته متخذاً الطريق البري من عدوليس باتجاه العاصمة، ليشير إلى معلومة في غاية الأهمية، هي أنه كان موجوداً بالعاصمة الحبشية عام 522م، عندما كان ملكها كالب الإصباحا Elesbaan يجهز حملته العسكرية البحرية لغزو الحميريين على الساحل الشرقي المقابل للبحر الأحمر. وكانت المصادر التاريخية البيزنطية المعاصرة لكوزماس قد أشارت إلى الصراع والتنافس بين الأحباش والحميريين الذين سيطروا على الساحل الشرقي الجنوبي للبحر الأحمر.

وهنا اتفقت الجغرافية البيزنطية عبر كوزماس مع ما سبق أن ذكره المؤرخون الرومان كبليني، الذي كان أول من أشار إلى ميناء عدوليس الحبشي، وكذا صاحب كتاب الطواف الذي أشار إلى وجود سوق صغير في ذلك الميناء، لا بد أن التاجر السكندري كوزماس قد توجه إليه. وكان ميناء عدوليس يبعد عن المدينة بحوالي الميئين، وهو الذي عرف في القرن الرابع الميلادي بجمرك Gabaza نسبة إلى ملك Gabaz الذي ورد في النقوش الاكسومية.

كما تعرضت المصادر الجغرافية والتاريخية البيزنطية قبل الإسلام للساحل الشرقي للبحر الأحمر، بداية من أيله على خليج العقبة في أقصى الشمال الشرقي. ولميناء العقبة أهمية تجارية قديمة منذ الفترة الرومانية والبطلمية، حيث ذكر أجاتارخيدس أن الملوك البطالمة قد اهتموا بالملاحة في خليج العقبة، وهو ما دعى بعض السكان إلى تشييد



سفن وممارسة القرصنة عبر مهاجمة السفن التجارية الموجودة به، وملاحقة التجار والبحارة.

غير أن الجغرافيا البيزنطية أغفلت الحديث عن أهم موانئ الجزيرة العربية على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وهو ميناء لويكي كومي Lueke Kome (القرية البيضاء - الحوراء)، الذي كان يقع مقابل الميناء المصري ميوس هرموس. وهو الميناء الذي سيطر على الطريق التجاري الممتد إلى البتراء، بفضل السفن التجارية التي كانت تصل إليه حاملة السلع والبضائع من الهند. ثم عاد الجغرافيون والمؤرخون البيزنطيون للحديث عن ساحل الجزيرة العربية جنوبي لويكي كومي، فذكر ماركيانوس وبروكوبيوس أن العرب أصحاب الخيام Saracini كانوا يسكنون الصحراء المتاخمة للساحل الشرقي للبحر الأحمر. كما أشار بروكوبيوس إلى عرب يمتلكون أراضي على الساحل يدعون Maddeni (ربما كان يقصد أهل مدين)، خاضعين سياسياً للحميريين الذين استوطنوا الجزء الجنوبي الغربي من جزيرة العرب آنذاك.

على أن بروكوبيوس عاد ليشير إلى وجود عدد كبير من الموانئ الطبيعية للبحر الأحمر بالساحل الغربي للجزيرة العربية بسبب التعرج الطبيعي لليابسة، «و هو ما سهل على ربانة السفن إيجاد مراس أينما أرادوا».

غير أن ذلك يخالف ما ورد سابقاً لدى سترابون من وجود ساحل صخري طويل على الضفة الشرقية للبحر الأحمر المطلة على الجزيرة العربية، كان يصعب من مهمة السفن المبحرة بسبب وجود سلاسل من الجبال تتسببت في عدم وجود موانئ أو أماكن للرسو الآمن.

وهو ما عرّض السفن وبحارتها للخطر خاصة وقت الرياح الموسمية،



وكذلك ما ورد لدى صاحب كتاب الطواف الذي أشار إلى أن الأماكن التي تقوم السفن بالرسو فيها على الساحل الشرقي للبحر الأحمر تتصف بصعوبة الوصول إليها بسبب وجود الصخور الناتئة والأمواج العالية. ووصفه بأنه «ساحل مزعج في جميع الأحوال».

وإذا كان صاحب كتاب الطواف قد أشار قبل ذلك أيضاً إلى قيام سكان الساحل الغربي للجزيرة العربية بنهب السفن التجارية التي ترسو على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، مردداً ما سبق أن ذكرته الجغرافيا الرومانية أيضاً. وهو ما يمكننا من الاستنتاج أن الأمر قد تغير زمن بروكوبيوس في القرن السادس الميلادي، إذ أصبح ذلك الساحل أكثر أماناً بعد أن بسطت الإمبراطورية البيزنطية نفوذها هناك بشكل شبه كامل عبر التحالف مع القبائل والسكان العرب القرييين من الساحل، كالتحالف الذي تم بين الإمبراطور جستنيان والزعيم القبلي أبي كرب بن جبلة الغساني Abocharbus الذي عينه الإمبراطور شيخاً على العرب الموجودين بتلك المناطق، والذي رد على ذلك بأن منح الإمبراطور هدية عبارة عن إقليم Phenikon الذي كان يحوي العديد من الواحات التي تميزت بالنخيل.

على أية حال، استمرت الجغرافيا البيزنطية منذ القرن الرابع الميلادي في وصف الساحل الشرقي للبحر الأحمر حتى جنوب غربي الجزيرة العربية حيث بلاد الحميريين وبلاد حضرموت.

وعملت السياسة البيزنطية على استمرارية الصداقة مع حكام جنوب غربي شبه الجزيرة العربية، بالإضافة إلى علاقاتها الجيدة مع مملكة أكسوم المسيحية في الحبشة، وهو ما دفع الإمبراطور جستنيان إلى إقناع حكامها بالإسهام في تدفق التجارة، وبشكل خاص تجارة الحرير

من الهند إلى الموانئ المصرية على البحر الأحمر بدلاً من الاعتماد على التجار الفرس.

وفي الغالب كانت السلع والبضائع القادمة مع التجار القادمين من موانئ الهند والحبشة ومنطقة جنوب غرب شبه الجزيرة العربية تصل إلى ميناء برينيقي المصري، الذي سبق ذكره، حيث تحملها الجمال براً حتى مدينة قفت، ومنها إلى الإسكندرية عبر نهر النيل.

إن ملوك البطالمة اهتموا بالملاحة في خليج العقبة، مما دعا بعض السكان إلى تشييد سفن وممارسة القرصنة عبر مهاجمة السفن التجارية وملاحقة التجار والبحارة

ومن الغريب أيضاً أن الجغرافيا البيزنطية صممت عن أي حديث يتعلق بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر، فلم تتناول الموقع الإستراتيجي لمضيق باب المنذب باعتباره النقطة التي ينتهي عندها البحر الأحمر، لينفتح بعدها على المحيط الهندي. فلم تتطرق إليه بعكس ما ذكره صاحب كتاب الطواف في منتصف القرن

الأول الميلادي عندما أشار إلى اقتراب يابسة الساحل الغربي للبحر الأحمر عند خليج زيلع Avalite الأمر الذي تكونت على أثره قناة قصيرة لتصبح مضيقاً يبلغ طوله 60 إسطاديا، تقع في وسطه جزيرة ديودوردس Diodorus لتقوم بتقسيمه إلى قسمين.

وعلى الرغم من اهتمام السياسة الرسمية البيزنطية بمنطقة جنوب شرقي الجزيرة العربية قبل الإسلام لأسباب تجارية ودينية، بالإضافة إلى اتساع النفوذ الفارسي في حمير، وقيام ملكها ذي نواس باضطهاد وقتل المسيحيين في مدينة نجران عام 522م، ثم تحريضها ملك الحبشة على غزو بلاد حمير لإنقاذ المسيحيين بها وعقاب الملك الحميري؛ فإن المصادر البيزنطية التاريخية والجغرافية أغفلت أيضاً



الحديث عن كيفية اقتحام الأسطول الحبشي للأراضي الحميرية، فلم تذكر أياً من الموانئ جرت فيها أحداث القتال.

غير أننا نعرف أمراً تفردت به الرواية العربية لاستشهاد الحارث بن كعب ورفاقه في نجران، وهو أن الحميريين كانوا يتحسبون لمثل هذا الهجوم الحبشي البحري، فقاموا بمد سلسلة حديدية «... في مكان من البحر يقال له المضيق بين أرض الحبشة وأرض سبأ... غير أن الأمواج العالية رفعت السفن عن السلسلة التي يبدو أنها لم تكن قوية بما فيه الكفاية فتكسرت بفضل ضربات الموج لها».

ونتيجة للأبحاث العلمية العديدة التي قام بها الباحثون ريكمانس Rykmans وجام Jamme ورودنسون M. Rodinson، وبعد اكتشاف العديد من النقوش المتعلقة بتاريخ سبأ وحمير - كنقش جبل الكوكب، ونقش بئر حما، ونقش بئر حما الثاني التي وصفت تفاصيل الهجوم البحري الحبشي على الميناء. وبعد التمكن من قراءتها - استطاع ريكمانس ترجمتها «بسلسلة باب المنذب»، ثم ترجمها الباحث جام «بسلسلة الكتبان الرملية»، قبل أن يعود رودنسون لترجمتها من جديد «بسلسلة باب المنذب».

ويعدُّ هذا تأكيداً للرواية العربية لاستشهاد الحارث بن كعب ورفاقه في نجران، حول وجود سلسلة في مضيق باب المنذب استخدمها الحميريون لحماية موانئهم من الغزو الخارجي.

وبالإضافة إلى ما سبق، فلدينا دليل آخر من القرن الثالث عشر الميلادي لأحد المؤرخين والجغرافيين المسلمين الذي أشار إلى وجود «سلسلة من بر العرب إلى بر الحبشة» كانت تتحكم في دخول السفن إلى الميناء آنذاك، وأضاف أنه على الرغم من رفعها فيما بعد، فإن أثرها ما زال باقياً حتى زمانه.

ومن الجليّ أن القوات الحبشية المهاجمة قد واجهت سلسلة حديدية ضخمة امتدت ما بين جزيرة ديودوروس (بريم) في باب المنذب والساحل اليمني؛ إذ ليس من المعقول أن تمتد من الساحل الحبشي الإفريقي حتى اليمن

وإذا ما قمنا بمحاولة لتتبع رصد الجغرافيا البيزنطية لجزر البحر الأحمر وأهميتها الإستراتيجية، سوف نجد أن الكتابات البيزنطية لم تتحدث سوى عن جزيرة تيران Iotabe في مدخل خليج العقبة، فأشارت إلى أهميتها التجارية بوصفها جمركاً للسفن القادمة من الهند.

وإذا كان البحر الأحمر يكاد يخلو شمالاً من الجزر الاعتراضية - باستثناء خليجي العقبة والسويس، الذي لم ترد أية إشارة للجزر به - فإن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر يحتوي على بعض الجزر مثل ديودوروس (بريم)، خراسان، دهلك، الطير، قمران، الزبير.

وهكذا لم يلتفت الجغرافيون والمؤرخون البيزنطيون إلى ما ورد في جغرافيا بطليموس عن جزر البحر الأحمر، كجزيرة الطير والجزيرة المحروقة وغيرهما. كما لم تشر الكتابات البيزنطية أيضاً إلى الجزر التي ورد ذكرها عند أجاثارخيدس، وهي على الأغلب ثلاث جزر تقع جنوبي جزيرة تيران: صنافير Sinfir، شوشه Shusha، وبرقان Barqan، فضلاً عن جزيرة الزبرجد جنوبي رأس بناس.

سوف نحاول فيما تبقى تبيان موقف الجغرافيا البيزنطية من مواعيد الإبحار وأحوال الملاحة والرياح في البحر الأحمر في القرن السادس الميلادي. غير أننا لم نجد في المصادر المعاصرة أية إشارة عن سجلات رحلات بحرية مباشرة من الموانئ المصرية إلى



موانئ الحبشة وموانئ بلاد حمير جنوبي الجزيرة العربية. وإنما بعض الإشارات الواردة بخصوص بعض الرحلات والسفارات البيزنطية التي بدأت من الإسكندرية، ثم اتجهت جنوباً عبر نهر النيل إلى مصر العليا، ومنها إلى أحد الموانئ المصرية على البحر الأحمر.

كما استمر السفراء البيزنطيون في اتخاذ طريق الإسكندرية - نهر النيل - قفط، ثم أحد موانئ البحر الأحمر ومنها إلى الحبشة وبلاد حمير. من ذلك سفارة جوليان Julian عام 527م إلى ملك الحبشة. وهو ما تكرر مرة أخرى في سفارة نونوسوس Nonnosus عام 530م إلى الأحباش والحميريين والعرب سكان الخيام Saraceni.

على أية حال كانت السفن المبحرة تخرج من الموانئ المصرية في طريقها إلى جنوبي البحر الأحمر والمحيط الهندي خلال الفترة من شهر أبريل حتى أكتوبر، وهو الموعد الذي حددته قوانين ثيودوسيوس للسفر. ومن الملاحظ أن تلك القوانين حظرت الإبحار منذ بداية شهر نوفمبر، حيث الشتاء والعواصف التي تؤدي إلى ارتفاع الأمواج.

وكان من الطبيعي أن تتسق قوانين ثيودوسيوس الخاصة بالملاحة مع التراث الجغرافي الروماني المتعلق بخروج السفن إلى البحر الأحمر، فنحن نعرف مما ذكره بلييني من قبل أن الرحلات البحرية تخرج من الموانئ المصرية في منتصف فصل الصيف، وتستغرق السفينة شهراً كاملاً حتى تصل إلى ميناء سلا في اليمن Cel. كذلك الحال فإن صاحب كتاب الطواف يخبرنا أن إبحار السفن من مصر إلى موانئ البحر الأحمر والساحل الأفريقي المطل على المحيط الهندي، إنما يكون في شهر يوليه (أبيب Epeiph).

وهكذا غادرت السفن ميناء ميوس هرموس في يولية لتدخل في

نطاق الرياح الشمالية الغربية التي تسود الجزء الجنوبي من البحر الأحمر في فصل الصيف، لتصل إلى ميناء عدوليس الحبشي أو المخا اليمني في شهر سبتمبر (توت Thouth)، بينما تعود السفن من الهند في شهر نوفمبر لتصل إلى الموانئ المصرية في ديسمبر أو قبل السادس من شهر أمشير Mechir (أي قبل 13 يناير) عبر استخدام الرياح الجنوبية الشرقية، حيث تصل إلى ميناء عدن، ثم تدخل الطرف الجنوبي للبحر الأحمر مستعينة بالرياح الجنوبية الشرقية في القطاع الأوسط من البحر الأحمر نظراً لوجود منطقة الضغط المنخفض السوداني الذي يقوم بجذب الرياح الشمالية، مما يجعل الملاحة بالشرع في اتجاه الشمال صعبة للغاية.

وبالنسبة لمواعيد الإبحار فقد استحسن الملاحون والربابنة مغادرة الموانئ المصرية على البحر الأحمر في شهر يولية بفضل الرياح الشمالية الغربية، التي كانت تدفع بسفنهم إلى المحيط الهندي حيث الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تصل بهم إلى ساحل جزر المالابار في شهر سبتمبر.

ولدينا دليل للسفن المبحرة في البحر الأحمر من الشمال إلى الجنوب، فقد أشار كتاب الطواف إلى صعوبة الإبحار والملاحة بطول الساحل الشرقي بعد لويكي كومي، وأنه من الأفضل للسفينة الإبحار وسط البحر الأحمر بشكل مستقيم باتجاه الجنوب حتى الجزيرة المحروقة. غير أن السفن التي كانت تقوم بعبور مضيق باب المندب تعرضت لخطورة كبيرة تستلزم حنكة من ربابنتها وذلك بسبب مواجهتها لتيارات مائية عنيفة ورياح عاتية كانت تهب بقوة من سلسلة الجبال القريبة. وهو الأمر الذي تحدث عنه سترابو من قبل عندما أشار إلى صعوبة الإبحار في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر، بسبب التيارات المائية العنيفة والرياح المصاحبة لها.



وخلف لنا الملاح كوزماس السكندري وصفاً دقيقاً للإبحار عند نهاية البحر الأحمر وبداية المحيط الهندي إبان القرن السادس الميلادي. فذكر أن الإبحار في البحر الأحمر أكثر سهولة عن المحيط الهندي الذي تميز بعدد ضخم من التيارات المائية، فضلاً عن الضباب الذي حجب أشعة الشمس. وحكى لنا تجربته الشخصية عندما أشرفت سفينته على الغرق في بداية المحيط، مما دفع الركاب إلى الصراخ في الربان بسرعة العودة إلى البحر الأحمر، وعندما أقدم الربان على ذلك قامت التيارات المائية والأمواج العالية في مضيق باب المندب بإعادة دفع السفينة من جديد نحو المحيط الهندي.

غير أن كوزماس وحده أيضاً من بين المصادر البيزنطية أشار إلى مسألة هامة تتعلق بالملاحة في البحر الأحمر، فقد لاحظ أن إبحار السفينة من الشمال إلى الجنوب يكون أكثر سرعة، وتفسيره في هذا أن المناطق الشمالية أعلى من المناطق الجنوبية. ويبدو أن تفسيره هذا لم يكن يتعلق بالملاحة في البحر الأحمر فقط؛ إذ كان كوزماس بشكل عام يرى أن الأماكن الشمالية والغربية أعلى من مثيلتها الجنوبية والشرقية.

وعلى أية حال يمكننا تفهم ملاحظته إبان رحلة عودته من جزيرة سيلان في المحيط الهندي، وعبور سفينته مضيق باب المندب باتجاه الشمال في البحر الأحمر عندما كان سيرها أكثر بطأً؛ لأننا نعرف الآن أن ذلك كان بسبب وجود منطقة الضغط المنخفض السوداني الذي يقوم بجذب الرياح الشمالية، مما يجعل تقدم السفينة الشراعية التي كان على متنها كوزماس السكندري باتجاه الشمال أكثر صعوبة.

كما تناول كوزماس أيضاً التجارة على الساحل الشرقي الأفريقي



المواجه للساحل الحميري، فذكر شهرة إنتاج البخور (اللبان) في بعض أقاليم الحبشة، وهو ما دفع سكان الساحل الشرقي للتجارة مع السكان المحليين في اللبان والبخور والنباتات العطرية والقرفة الصينية. وعندما وصل إلى نهاية رحلته التجارية حيث جزيرة سيلان، لاحظ وجود تجار أحباش بها قاموا ببيع الزمرد الذي جلبوه من قبائل البليمي.

على أية حال يتضح من العرض السابق مدى النقص الكبير في المعرفة الجغرافية البيزنطية المسيحية بالبحر الأحمر وسواحله في القرن السادس الميلادي، عما كان موجوداً لدى الجغرافية اليونانية والرومانية قبل ظهور المسيحية. حدث هذا على الرغم من الاهتمام البيزنطي به لأسباب سياسية وتجارية ودينية. ويبدو أن ذلك جاء نتيجة لاستغراق المفكرين المسيحيين في قرونها الأولى بعلوم الدين واللاهوت على حساب باقي العلوم التي عدوها علوماً وثنية.

## أهم المصادر والمراجع

- Agatharchides of Cnidus. On the Erythraean Sea, trans.and ed. by Burstien, S.M, London,1989.
- Geography, Book, XVI, XVII, Loeb Classical Library edition, Harvard, 1932.
- Anonymi [ARRIANI, UTFERTUR] «Periplus Maris Erythraea», in, Muller, c.w, Geographici Graeci Minores, Vol, 1, Paris, 1855, pp. 257 - 305.
- Natural History, with an translation in Ten volumes, Vol. II, Book. VI, by, Rackham, M, A, The Loeb Classical Library - Ammianus Marcellinus, trans. By, John.C.Rolfe, v.2, Cambridge, mass.1915.
- «Peripli Maris Exteri», in, Muller, C. W, Geographici Graeci Minores, Vol. 1, Paris, 1855. pp. 515 - 562., Miller, E, Periple de Marcien d'Heraclee, paris, 1839



- Stephani Byzantini, Ethnica ed. By, M. Billerbeck et coll, «Corpus Fontium Historai Byzantinae», xliii, Berlin, New York, 2006.
- The Christian Topography, Trans, M crindle, J, W, New York, 1897.
- The Chronicle of John Malalas, Trans. By, Jeffreys, E, Jefferys, M, and Roger Scott and others, Melborne, 1986.
- Copisarow, M, «The Ancient Egyptian, Greek and Hebrew Concept of The Red Sea», in, Vetus Testamentum, vol, 12, 1962.
- Theophanes, The Chronicle of Theophanes Confessor, Byzantine and Near Eastern History A.D 284- 813, Trans. With Int. and Comm. By, Cyril Mango and Roger Scott, Oxford, 1997, p. 361.
- Procopius. History of The Wars, book 1, The Persian War, The Loeb Classical Library, Cambridge, Man., 1992.
- Mayerson, ph, «The Island of Iotabe in The Byzantine Sources: A Reprise», in, Bulletin of The American School of Oriental Research, No. 287 (Aug. 1992).
- Zachariah of Mityline, The Syriac Chronicle Known as That of Zachariah of Mityline, trans.by, F.J.Hamilton and E.W.Brooks, London, 1899, ch. Iii, p. 192

- الكتاب المقدس، سفر الخروج، الإصحاح 15، العدد 22، القاهرة، 1970م.
- الإدريسي (أبي عبد الله محمد بن محمد) نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، المجلد الأول، بيروت، 1989م.
- الزهري (أبو عبد الله محمد بن أبي بكر)، كتاب الجغرافية، تحقيق محمد حاج صادق، القاهرة، د.ت.
- ابن الوردي (سراج الدين أبي حفص عمر)، خريدة العجائب وفريدة الغرائب، القاهرة، 1939م.
- ابن المجاور، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، مراجعة ممدوح حسن محمد، القاهرة، 1996م.