قارب البروفيدنس

ترجمة: نمر المعاري

يعد قارب البروفيدنس (أي العناية الإلهية) آية في الجمال حسب المعايير التي يستخدمها منبوذي الجزر الصحراوية في صناعة القوارب. وهذا القارب الذي يبلغ طوله 33 قدما والمصنوع من حطام السفينة التي كانت تقلهم يعتبر بسيطا ولكنه صالحا لخوض عباب البحر. فهو بوابة العودة للحضارة لما يقارب 200 لاجئ أو أكثر. الخطوة الأولى كانت الإبحار باتجاه الغرب في رحلة تستغرق 500 كلم إلى مدغشقر حيث وجد حطام السفينة. فعندما تصل على متن سفينة من ثلاثة صواري ومن طراز حديث تابعة لشركة فرنش أيست إنديا لا يمكنك أن تغادر على طوافة .
لا أحد يعلم ما إذا كان هؤلاء المنبوذين كانوا يعيشون في أراض تابعة للشركة التي تمثل الطموحات الاستعمراية لفرنسا في النصف الشرقي للكرة الأرضية. فالخرائط التي كان يستخدمها قبطان السفينة المنكوبة والتي تدعى بالفرنسية L'Utile في الحادي والثلاثين من يوليو لعام 1761 لا تدل على شيء سوى مئات الكيلومترات من المحيطات. فبعد عناء أسبوعين من العواصف لم يكن لدي القبطان الوقت الكافي للاهتمام بأسطورة الجزر الرملية Île de Sable في المنطقة. وفي حوالي العاشرة والنصف وفي ليلة ظلماء قامت الشعب المرجانية بإعاقة السفينة. وقبيل شروق الشمس كانت سفينة L'Utile قد ظلت الطريق .

ولو كانت فعلا هي الجزر الرملية فمن المعروف عنها صعوبة العيش عليها. فهي قاحلة وصغيرة جدا بحيث يمكن الدوارن حولها مشيا في ساعة. فالأمواج المتلاطمة و الرياح العاتية تعصف بها من الأنتارتيكا جنوبا. وبحسب دراسة حديثة فهي عبارة عن قمة بركان خامد يصل إلى 4500 كيلومتر في أعماق الجزء الغربي للمحيط الهندي .
فعند وصلوهم للجزيرة ليلة تحطم السفينة بعض طاقم اسفينة كان يعتقد أن الجزيرة غير مأهولة بالسكان. لكن سكان الجزيرة ذوو البشرة الداكنة الذين إلتقوا بهم كانوا قد جاءوا على نفس السفينة ولكن في جزء مختلف منها. ففي قاع السفينة كان يقبع حوالي 160 من الرقيق: رجال ونساء وأطفال. وكان نصفهم قد فارق الحياة في الليل ربما غرقا. وهذا ترك ما يقارب 88 منهم على قيد الحياة ثلثيهم من الرجال بعد فك قيودهم .
فقد كانوا يمثلون سرا وإن كان سرا مفتوحا. فقد أخذهم القبطان من مدغشقر كصفة تجارية جانبية للشركة. فهو وبدون أن يشعر كان يسخر من الحظر الفرنسي على تجارة الرق في الأراضي التابعة لها في المحيط الهندي يزيده دافعا المخاوف من أن أي حصار إنجليزي قد يزيد من مجاعة مستعمراتها بدون الجانب الإنساني المشترك .
ربما بسبب التوفق العددي للطاقم الفرنسي فقد نجا 123 وهو النظام الاجتماعي المطبق على سفينة L'Utile وهو النظام السائد على اليابسة. وحتى سجل السفينة أبقي عليه كما كان من قبل وهو الآن ضمن المحفوظات في أرشيف وزارة الدفاع الفرنسية. فقد استمرت في إبراز الرياح والطقس ولكن أيضا تروي كيف أصيب الضابط الأول، بارثليمي كاستيلان - والذي عيّن قائدا للسفينة بدلا من القبطان – بالذهول جراء الارتطام. فقد كان كاستيلان هو من قام بقطع دفة السفينة L'Utile بحيث يمكن أنقاذ المزيد من الرجال .

كانت الجزيرة غنية بالأسماك والسلاحف والطيور والبيض ولكنها كانت تفتقر للمياه في البداية

خلال أيام نفذ كاستلان –والذي فقد أخيه الأصغر في تحطم السفينة- حكم الأعدام على أحد الرجال لسرقته بعض المؤن التي تناثرت من السفينة. فقد نتج عن تحطم السفينة *L'Utile* تناثر 22 برميل من الدقيق و200 كجم من اللحم وغيرها من المؤن مع ما تحتويه الجزيرة من الأسماك والسلاحف والطيور والبيض. لكن كان هناك شح في المياه على السفينة إضافة إلى ندرتها على الجزيرة حتى ظهر سائل ملحي بعد ثلاثة أيام من تقطيع الصخور البركانية. وساد جو من البهجة وتم العفو على البحار المدان وكان حينها قد مات 28 من المنبوذين جراء العطش، جميعهم من الرقيق. ومع ضمان وجود الماء تحسنت الأوضاع. وبدأ طاقم السفينة من الطباخ حتى الكاهن بمزاولة أدوارهم على اليابسة. ولم يتم تدوين التوترات في سجل السفينة وبدأ التركيز على تسجل حالة الطقس. (الإدخالات المسجلة في أوغسطس كان في الثامن عشر والتاسع عشر البحر كان سيئا. في العشرين كان هادئا). باستخدام الأشرعة والصواري للسفينة قام الفرنسيون بإقامة معسكر في غرب الجزيرة بالقرب من الشاطيء الذي يبرز فيه إحدى مراسي السفينة. وتم حشد العبيد في الطرف الشمالي.

في التاسع من أغسطس شاهدوا سفينة على مسافة بعيدة لكن ليس بالقدر الذي يجعلها لا تسمع دوي براميل البارود التي قاموا بتفجيرها لفت انتباها. ورغم ذلك استمرت في طريقها إلى الهند.

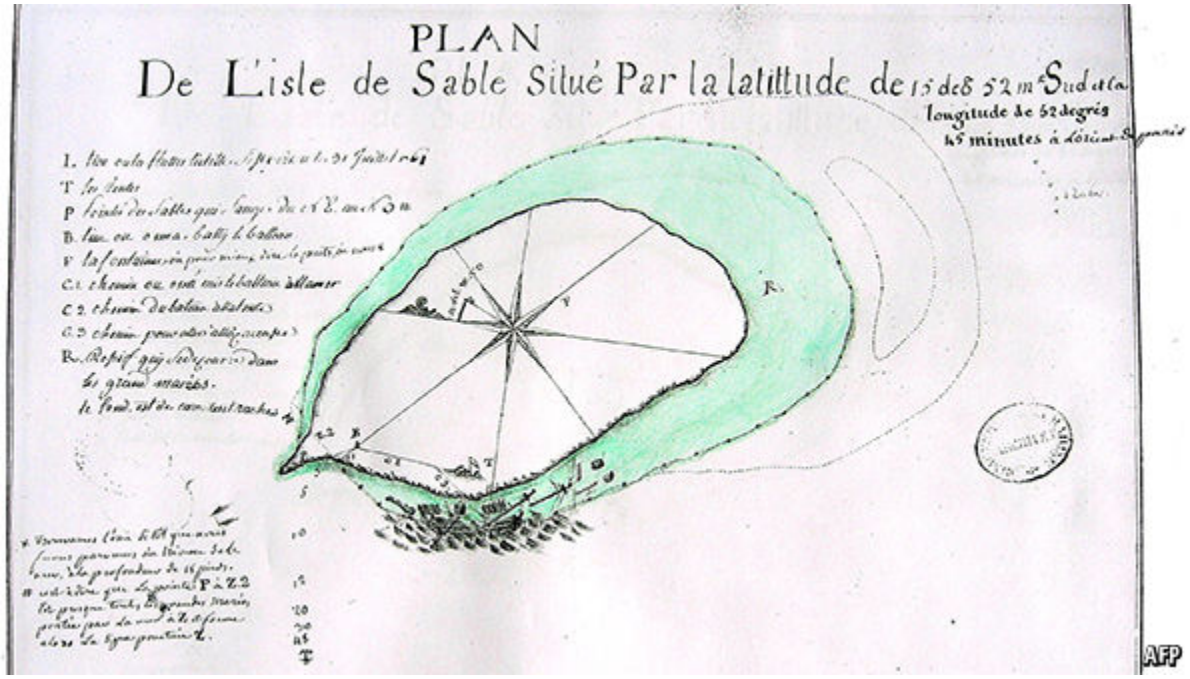
كان كاستلان يعلم جيدا من تجربة سابقة في الإبحار في سفن على متنها عبيد من إمكانية حدوث اضطراب. فكان يجب بناء سفينة وبشكل سريع. لكن طرأت ثلاث مشكلات. الأولى لم يكن النجار على درجة كافية من المهارة. والثانية تكمن في إنعدام الأشجار على السفينة، حيث كان عليهم جمع الخشب من حطام السفينة والتي طمرت المياه معظمها. أما الأخيرة فطاقم السفينة لم يكن لديهم الرغبة في العمل. فالكل باستثناء 20 منهم كانوا يفضلون العمل الأسهل الخاص بصيد الطيور على العمل اليدوي.

استطاع كاستلان التصدي للمشكلة الأولى. فرغم افتقاره للتدريب البحري للهندسة المعارية، إلاّ أنه قام وبكل مهارة برسم خطة القارب بروفيدنس. أما مشكلة تقاعس الطاقم فقد تم التغلب عليها باستخدام العبيد. وفقا لرواية معاصرة "شارك العبيد بجهد كبير". ولا توجد أي رواية تدل على أنهم أكرهوا على العمل. فحين يقدم الرجل الأبيض السبيل الوحد للنجاة، فيجب وضع العداوة جانبا إلى ما بعد الهروب.

وبقيت مشكلة نقص الخشب، أو بالأحرى الخشب المناسب. كان هناك خشب يكفي لصنع بارجة بجوانب ترتفع لمسافة 5 أقدام. لكن خطة كاستلان لبناء البروفيدنس تعتمد على إنشاء عارضة من الطرف للطرف بطول 45 قدم ليقوم عليها القارب. وهذا ما لم يكن متوفر من السفينة. فأطول عارضة وجدت كان طولها 33 قدم. فبتقليص العارضة تنخفض سعتها للنصف.

لا توجد أية فرضية تدل على أي من الفريقين ركب القارب أولا. فمن الصعب تخيل أن تم حجزهم أحدهم. ففي السابع والعشرين من سبتمبر لعام 1761، وبعد شهرين من تحطم السفينة، كان الفريق الأبيض المكون من 123 هو من صعد إلى القارب بمن فيهم المائة شخص الذين لم يكن لهم أية دور في بناء القارب. وتم ترك الفريق الآخر مع مأونة تكفي لثلاثة أشهر وشهادة حسن سيرة وسلوك، وهي شهادة مهمة للعبيد في حال مر أحد القباطنة.

وكانت أعظم منحة لهم في مقابل ولائهم وعملهم هي وعدهم بأن أحد سيعود من أجلهم. كاستلان وضع احتمالية أن يحدث ذلك خلال اسبوعين أو شهر في حال تحسن الجو. فهما حدث فإن المؤن التي تركها لهم ستكفي حتى تصل الطاقم إلى مدغشقر والعودة إليهم. ومضت أسابيع وأشهر بل وسنوات.



مخاطر جزيرة الرمل

" نؤكد أن الفضل يعود بعد الله إلى كاستلان وحده لنجاتنا من الجزيرة. فقد أطعنا أوامره" هذا ما قاله الطاقم بعد وصولهم إلى اليابسة. فقد استغرقت رحلة البروفيدنس فقط 4 أيام لتصل إلى فولبوينتا، وهو ميناء شرقي مدغشقر. سافر الرجال محشورين داخل القارب كما كان العبيد سابقا، لكن لم يمت سوى واحد فقط. وتم استقبالهم بحرارة.
ولكن هنا انتهت سلسلة انتصارات كاستلان. فقد كشف الطاقم عن نيته في استرداد العبيد. ومع ذلك أشاروا إلى عدم استطاعته في توفير الأشرعة الإضافية لفعل ذلك.
قدرات كاستلان لم تمتد إلى المجال السياسي. فكل شي كان يشير إلى أن رغبته في العودة كانت حقيقية. لكنها لم تكن متوافقة مع الإدارة العليا للشركة التي تدير الجزر. عدم مقدرته على توفير أشرعة جديدة كان العائق الأول.

تأجيل بضعة أيام تحول إلى أسابيع. وصدر الأمر على جميع الطاقم بالذهاب إلى لي دو فرانس ما يعرف حاليا بجزر الموريشيوس المعقل المحلي للسلطة الفرنسية. وعند وصولهم في الخامس والعشرين من نوفمبر يكون قد مضى على العبيد شهران كاملان.

لم ير النبلاء المحليين في لي دو فرانس أي استعجال في التدخل. أما الحاكم أنطوان ماري ديسفورجمس بورتشر، على وجه التحديد، أبدى عدم حماسه في رحلة الرحمة التي يتزعمها كاستلان. وتطرق إلى ندرة توفر السفن فجأة بعد تحطم *L'Utile*. كما أن هناك تهديد يلوح بالأفق وهو أن البحرية البريطانية تقترب بشكل كبير مما يهدد الإمدادت الأمنية للجزر. ومع كل هذه التأخيرات –التي لا يلام فيها أحد -هل لا يزال من الممكن أن يكون العبيد على قيد الحياة؟

يرى المؤرخون وجود دوافع خفية. فمن المعروف عن ديسفورجس بورتشر اهتمامه الجانبي في تجارة الرقيق. فهناك شحنة من 200 من الرقيق الموزبيقيين كان قد أمر بها وهي في طريقها للجزر. الحظر القائم على تجارة الرقيق زاد من سعرهم ورفع هامش الربح. لم يكن هناك أي مانع في أنقاذ منافس ضعيف في اللحظة الأخيرة، خصوصا إذا ما قام البريطانيون بتنفيذ المهمة.

بعيدا عن الأسباب، انتهى الرجلان على طرفي نقيض. فيسفورجس بورتشر قد وعد بسفينة بعد انتهاء الحرب مع البريطانيين (استمرت حرب السبع سنوات حتى 1763)، بينما أقسم كاستلان على عدم مبارحة الجزيرة حتى يتم استعادة جميع العبيد. وكما هي الحال دايما، سادت البيروقراطية. بيمنا عاد معظم الطاقم إلى أوطانهم، قفز كاستلان على متن سفينة أمدادات تقوم بتزويد البضايع للجزر. وكان على وشك تحقيق نجاح محتما: ففي يناير 1762 أجبر قبطان سفينته الجديدة على أخذ تحويلة باتجاه جزر الرمل. ولكن أحبطت الخطة عندما هبطت البرحية الملكية على جزيرة قريبة.

بحلول سبتمبر للسنة التالية أي بعد 12 شهرا من ابحار البروفيدنس، أدرك كاستلان عبث محاولته فعاد إلى فرنسا. مع ذلك استمالته في طلبه استمرت وهذا ما يوضحه عدة رسائل وجدت لاحقا في أرشيف الحكومة. وقد دعم قضيته اصدار كتيب عن المغامرة للحياة الواقعية تم طباعته في أمستردام والذي أعطى المنبوذين القليل من الشهرة. وكان هناك حاشية غامضة أضيفت تزعم بنهاية سعيدة للعبيد. "فقد قامت سفينة أرسلت من لي دو فرانس بإنقاذ هذه الأرواح البائيسة.:

لم يكن كذلك. فالاقتراح لم يكن لنجح لو أنه لم يغضب أحد القراء. ففي نسخة للكتيب الموجودة في أرشيف البرحية الفرنسية، الحاشية الخاطئة مشروحة بخط اليد. وتصر أيرين فران مؤلفة الرواية الخيالية عن مصير العبيد إن الحاشية هي بخط كاستلان.

وبعد مرور عقد، لازال يكتب رسائل مطالبة. إفلاس الشركة في 1769 –السبب الرئيسي في مشاكل كاستلان المالية- أدى ترتيبات إدارية جديدة للمقاطعات الهندية تحت الحكم الفرنسي. وربما هذا يفسر لماذا في 1772، وبدون أي سبب وارد، أصبح أمين سر البحرية مهتما بدعم مهمة الإنقاذ. لا أحد يعلم حينها، وبعد عقد من الزمان، هل لازال العبيد أحياء. وفي كل الأحوال، تم تجاهل الأمر لثلاث سنوات أخرى.