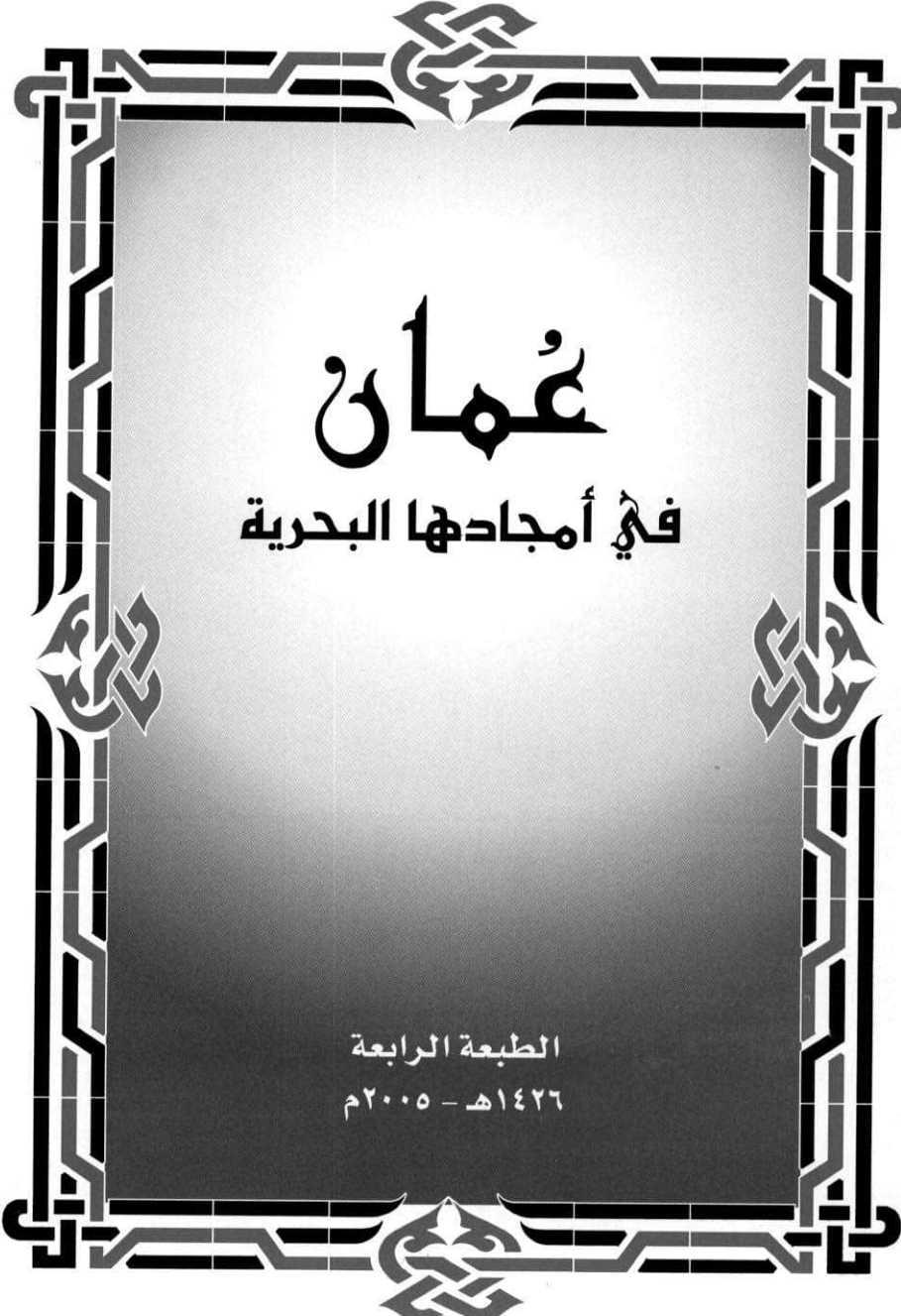




عُمان

في أمجادها البحرية

الطبعة الرابعة

١٤٢٦هـ - ٢٠٠٥م





عُمان

في أمجادها البحرية

الطبعة الرابعة

١٤٢٦ هـ - ٢٠٠٥ م



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إن تاريخ عمان البحرى يرجع الى أول بزوغ فجر الحضارة الانسانية فى العالم القديم • حيث كان البحارة العمانيون يجوبون البحار ومسالكها سعياً وراء التبادل التجارى والاتصال بالشعوب •

وكان البحارة العمانيون فى الطبيعة بين رواد المحيطات الذين اعتبرت مغامراتهم وأسفارهم مثلاً يحتذى فى الإقدام والجرأة والشجاعة •

وقد ظل العمانيون على مر العصور يجوبون البحار ، ويمخرون عباب المحيطات ، فيزودون شعوب العالم المختلفة بما توصلوا اليه من حضارة وتقدم •

وتاريخ الملاحة البحرية فى عمان يعود الى أقدم العصور التاريخية منذ المحاولات الأولى التى قام بها الانسان لشق مياه البحار ، باستخدام الصارى والشرع ، ففى خلال الفترة الألفية الخامسة قبل الميلاد ، كانت شعوب بلاد ما بين النهرين ووادى النيل قد برزت الى الوجود ، وأخذت تحاول الاستفادة من قوة الريح لدفع المراكب على مياه الأنهار ، وكان تجار البحر من بلاد ما بين النهرين ، دجلة والفرات ، يسمهون فى

تنمية النشاط التجارى على امتداد الشواطىء الشرقية لشبه جزيرة العرب ، وبدعوا يستكشفون خليج عمان متجهين نحو وادى السند فى الهند •

وقد فتح هؤلاء الرواد فى الخليج فصلا جديدا فى قصة العلاقة بين الانسان والبحر ، فقد استطاعوا لأول مرة أن يتوغلوا الى مسافات شاسعة عبر مناطق كانت تعتبر فى ذلك الوقت مناطق مجهولة ومحفوفة بالأخطار •

وومن هنا أدرك الانسان المكاسب الهامة التى تعود عليه من جراء تسخير البحر لطاعته ، كما أدرك المخاطر الكبرى التى كان لابد وأنه ترافق تلك المحاولات •

ولهذا سمي خليج عمان بحق مهد الملاحة البحرية •

وغاية ما يصل اليه العلم هو أنه خليج عمان قد شهد محاولات الانسان الأولى لارتياح البحار ، وكان العمانيون فى ذلك الزمن الغابر ، أى قبل ٤٠٠٠ سنة يسكنون المنطقة التى كانت تعرف باسم « مجان » وكان لهم نصيب فى تلك الخطوات الرائدة التى أقامت صلات منتظمة بين عدد من الحضارات المتباعدة •

وقد أدى ذلك الى توسيع معرفة الانسان بالحضارات والى زيادة علمه بالقدرات الفنية الأخرى ، والى الحصول على مواد خام جديدة ، تكون أساسا لابتداعات جديدة ، وغدت مسالك البحار شريانات نشر الحضارة •

وقد كان لعمان فضل كبير في هذا التحول التاريخي للانسانية ، فعمان تقع على ملتقى طرق بحرية هامة تربطها بالخليج والهند والبحر الأحمر ، وافريقية الشرقية ، وتحتل مركزا جغرافيا هاما •

ولقد مر الخليج باعتباره طريقا مائيا هاما بفترات الازدهار والركود ، أما اليوم فان الخليج يعيش أهم وأعظم فترات ازدهاره ورخائه ، منذ أن نشأت الحضارات والمدن على سواحله لأول مرة ، وفي كل مرحلة من هذه المراحل كان للعمانيين دور بارز فيها ، سواء على صعيد الملاحة التجارية ، أو على صعيد بناء السفن وتصميمها ، وسواء كملاحين ، أو حكام وقادة يحكمون إمبراطورية بحرية واسعة ، ويحققون لأهلها السعادة والرخاء •

ولا نكاد نعرف إلا النزر اليسير من النشاط البحري لعمان في الفترة السابقة على فتوحات الإسكندر الأكبر ، اتى أدت برغم قصرها الى تغيرات عميقة في الطابع السياسى

والحضاري لآسيا الغربية وشرق حوض البحر الأبيض المتوسط •

وتدل المعلومات التاريخية على أن الدول الكبرى في تلك الفترة كانت تعتمد في منطقتي البحر الأحمر والخليج على بناة سفن وبحارة فينيقيين ، كان يؤتى بهم لذلك الغرض خاصة ، وكان الإسكندر نفسه في عامه الأخير مشغولاً باستئجار فينيقيين ، ليعبروا الخليج قبل الرحلة البحرية من نهر السند الى بلاد ما بين النهرين ، التي تمت عام ٣٢٣ قبل الميلاد •

ومع ذلك فليس ثمة شك في أن البحارة العمانيين قد لعبوا دوراً متزايداً في التجارة البحرية في المحيط الهندي ، وهي التجارة التي كان يعتمد عليها الى حد كبير ، في رخاء منطقة جنوب جزيرة العرب ، لا سيما سبأ ، فتجارة مواد الطيب والبخور التي كانت تنقل بحراً من الهند وشرقي افريقية ، ثم براً على امتداد الساحل الغربي لجزيرة العرب كانت من أهم ما ساهمت به جزيرة العرب في حضارة العالم القديم •

فالتوابل ، ومواد الطيب ، لم تكن تستعمل في منطقة البحر الأبيض المتوسط فحسب ، وإنما كانت تدخل في تركيب المراهم والعطور والمساحيق ، ومواد التجميل ، والبخور والأدوية ، ومن ثم كان الإقبال عليها كبيراً •

وكانت المراسم الدينية والاحتفالات العامة تستهلك منها مقادير كبيرة على نحو ما كان يفعلها المصريون مثلاً في عمليات التحنيط ، أو الرومانيون عند حرق موتاهم •

ومن بين هذه المواد كان اللبان والمر والبلسم ينمو في جنوب جزيرة العرب نفسها • فزادت ثروة تلك البلاد زيادة عظيمة ، وذلك أنه إلى جانب تصدير أنواع التوابل فان تلك البلاد استطاعت أن تحتفظ بدورها كمراكز تجارية ، ومناطق توزيع لجميع أنواع التوابل ومواد الطيب التي كانت تنقل عبر طريق يمر بجنوب غرب شبه جزيرة العرب إلى البحر الأحمر ، والطريق البرى على الساحل الغربى لشبه الجزيرة العربية •

وفي ظفار كان ينمو نوع من أطيب أنواع اللبان يتم تصديره من إحدى المدن التاريخية الهامة ، وهى « سمهرم » التي كانت قد أنشئت بالقرب من « طاقة » الحديثة •



لقد استلقت الآثار التي اكتشفت بالمنطقة الجنوبية من عمان الأنظار لما لها من الأهمية في تلك الحقبة التي تلت عصر الإسكندر ، وظهر من النقوش التي عثر عليها في تلك الحفريات

أن هذه المنطقة كانت تتمتع بنفوذ كبير في الجنوب العربي ، وبأنها مركز زراعة اللبان ، الذي كان اليونانيون يسمونه مسكاً .

وتدل الدراسات الحديثة والنقوش المترجمة ، على أن الذي أسس مدينة خوررورى قرب طاقة في ظفار هو أحد ملوك مملكة حضرموت في جنوب شبه الجزيرة العربية ، وقد أراد هذا الملك أن يمد نفوذه الى منطقة زراعة اللبان في عمان الجنوبية ، وأن ينشئ ميناء لتصديره ، وسرعان ما تطور الميناء ، وكان اسمه « سمهرام » وأصبح ميناء تجارياً تؤمه السفن المسافرة الى الهند .

وهكذا أصبحت عمان بعد عام ١٠٠ قبل الميلاد منطقة هامة ، وطريقاً بحرياً ، ودولياً بين الشرق والغرب .

وقد كان إنشاء « سمهرام » تطوراً بالغ الأهمية ، أدى الى تطور تاريخي أوسع ، فقد كان أهل جنوب جزيرة العرب واليونان والرومانيون يبحثون منذ وقت طويل عن طريق تجارى بحرى بين الشرق وبين البحر الأبيض المتوسط لكي يفرضوا عليه سيطرتهم .

وبرغم أن الفرس كانوا يسيطرون على طريق تجارة

الحرير ، وهو الطريق البرى الهام الذى يمر من بلاد الصين عبر فارس ، ثم تدمر والبحر الأبيض المتوسط إلا أن أهل جنوب الجزيرة العربية واليونان والرومان قد نجحوا فى استخدام هذا الطريق الى البحر الأحمر •

ويعد عام ١٤٠ قبل الميلاد كان الفرس يسيطرون على رأس الخليج ، ولكنهم لم يكونوا يشجعون قيام تجارة بحرية مع الشرق عن طريق الخليج ، وهذا يعنى أن التجارة البحرية التى كانت قائمة فى موانى الخليج ، وهذا يعنى أن التجارة البحرية التى كانت قائمة فى موانى الخليج كانت تجارة داخلية بحثة •

وكانت المراكب تبحر أحيانا من الخليج الى الهند ، وتتوقف خلال رحلاتها هذه فى ميناء يسمى « عمانا » •

وتختلف المصادر اليونانية اللاتينية القديمة فى تحديد مكان « عمانا » هذه ، فهو قد يكون على شاطئ كرمان فى جنوب فارس ، أو - وهذا أقرب الى الصواب - على ساحل الباطنة عند صحار ، أو عند مسقط •

وإذا أخذنا هذه التسمية فى الاعتبار فانها تعنى بلا شك عمان • فضلا عن أن صادرات هذه البلاد ، وهى القوارب ،

واللالىء والتمور تؤكد أنها منطقة عربية لا فارسية ، وقد ذكر ميناء عمانى آخر على الطريق الى الهند ، هو « أكىلا » ، وربما كان قرب «رأس مسندم» • ولا شك أن الفرس الذين كانت لهم مصلحة فى المحافظة على سلامة هذه الطرق البحرية المحدودة الأهمية قد دفعتهم هذه المصلحة الى الاستيلاء على ساحل عمان ، ذلك أنه فى أثناء هجرة الأزد الى عمان عن طريق قلعات ، بقيادة مالك بن فهم ، وهى الهجرة التى لعلها حدثت فى القرن الثامن للميلاد ، نزل الفرس فى صحار محاولين زعزعة الاستقرار ، ولكنهم واجهوا مقاومة شديدة من الأزد •

وفى نحو عام ١٠٠ قبل الميلاد حدث تطوران مهمان ، آذنا بأن تفقد منطقة جنوب غرب جزيرة العرب بعض مكانتها من حيث هى ملتقى هام للتجارة •

الأول : هو أن ملك مصر ، بطليموس السابع ، أخذ يشجع بحارة بلده على الرحلات البحرية المباشرة بين مصر وبين الهند •

والثانى : وهو أن أحد اليونانيين ، واسمه ، هيبالوس اكتشف طريقا جديدا للسفر بحرا الى الهند فقد أبحر مباشرة عبر المحيط الهندى مستعينا بالرياح الجنوبية الغربية الموسمية •

وفى هذه الفترة من التحول أنشئت مدينة « سهرام »

وكانت المراكب التى تؤمها تبحر فى نفس الوقت الى موانئ أخرى ، قرب نهر السند ، ثم ساحل جنوب الهند • وكان الملاون المعانيون يعرفون هذا الطريق ، ويبحرون عبر الخليج فى الرحلات المباشرة عبر المحيط الهندى •

وقد شهدت السنوات التالية من سنة ٥٠ حتى سنة ٢٠٠ للميلاد تقريبا توسعا لم يسبق له مثيل فى آفاق التجارة ، وفى حجم تجارة النقل بين الشرق والغرب ، فقد مدت روما حمايتها لتجارها الى البحر الأحمر والمحيط الهندى ، ووصل التجار الرومان الى سيلان (سرى لانكا) ونهر الكنج • وما إن جاء عام ١٥٠ للميلاد حتى كانوا قد وصلوا الى شبه جزيرة الملايو وأطراف الصين •

ولعل هذه التجارب البعيدة المدى بقيت فى يد الرومان على حين بقى العرب يسلكون طريقا أكثر اتجاهاً الى الشمال نحو الموانئ الهندية •

أما على ساحل افريقية الشرقية فقد كانت الصلة الطويلة الأمد مع جنرب جزيرة العرب فى بدايتها ، وكانت زنجبار مركز تجارة القرفة (أو الدار صينى) التى كان يزاولها تجار إندونسيون عبر المحيط الهندى مباشرة من جنوب بلاد الصين

ويجيئون الى مدغشقر ، وكان العرب يفرضون احتكارا صارما على التجارة من شرقى افريقية .

ولما قامت دولة الساسانيين فى فارس عام ٢٢٥ ميلادية بدعوا فى تشجيع النقل البحرى فى الخليج ، وقد ترتب على هذا التحول السياسى انتقال الاهتمام مرة أخرى الى شمال عمان .

ولعل مالك بن فهم ومن معه من قبائل الأزد قد مروا فى طريقهم بالشحر على ساحل حضرموت ، فقد هاجروا من الجزيرة العربية التى بدأ يعتريها التدهور آنذاك ، حيث بقيت منهم جماعة فى حضرموت ، أما مالك بن فهم فقد واصل سفره ومن معه الى عمان ، وأخذ من قلعات مقرأ له . وقد كانت قلعات حتى تلك الفترة ذات وجد وكيان نظرا لوقعها الجغرافى الهام والحيوى ، وكانت تزخر بالنشاط البحرى ، وكان مالك بن فهم يعرف أن الفرس لهم نفوذ فى مناطق من عمان ، وكانت عاصمتهم صحر ، وقد أدى ذلك الى المواجهة والصراع بين الطرفين . وكانت نتيجة الصراع انتصار الأزد ، ثم تعاقب موجات الهجرة الى عمان .

وقد كانت سياسة الساسانيين ترمى الى تحويل تجارة المحيط الهندى من البحر الأحمر الى الخليج ، وكان لابد لهم لتحقيق هذا الهدف من السيطرة على هذا الطريق ، وخلق

احتكارات تجارية في موانئ الهند ، وقد نجحت محاولتهم نجاحاً منقطع النظير ، لهذا كان ثمة إدراك للأهمية الكبرى لطريق الخليج ، ولأهمية موانئ عمان بالنسبة له ، فكان من الطبيعي أن يحتفظ الساسانيون بمدينة صحار ، ويتخذوها مركزاً للنشاط البحري من جديد •

وهكذا غدت صحار مرة أخرى مركز النشاط البحري العماني والفارسي في المنطقة •

ومن غير المستبعد أن يكون العمانيون قد اشتركوا مع الفرس في هذه السفن التجارية ، كما يبدو أن العمانيين أهل الباطنة قد سبق لهم أن مارسوا الرحلات البحرية • لأن أردشير الأول (٢٢٥ — ٢٤١ للميلاد) مؤسس الدولة الساسانية قد نقل بعض العمانيين من الأزد من سكان عمان للعمل كبحارة في الشمر •

وقد قدر للسيطرة الفارسية أن تستمر على عمان ، وكانت آنذاك تعرف باسم مزون ، قوية تارة ، وضعيفة تارة أخرى ، حتى مجيء الاسلام ، على حين بقى العمانيون في المناطق الصحراوية المتاخمة ، وفي معظم عمان الشمالية مستقلين بشئونهم ، وأنشأوا عاصمة لهم ، هو توام (البريمي) كما أنشأوا لهم ميناء في دبي •

وقد تمكن الساسانيون بفضل مهارتهم البحرية أن يحققوا مكاسب في أجزاء متفرقة من جزيرة العرب عادت عليهم بمنافع كثيرة •

وكان أهم منافس لهم في ذلك الوقت الأحباش المتحالفون مع الدولة البيزنطية الذين كانوا يسيطرون على تجارة جنوب غربى جزيرة العرب •

وفي بداية العصر البيزنطى عام ٣٣٠ للميلاد صارت النصرانية الديانة الرسمية للدولة ، فتخلى الناس عن عادات دفن الموتى الوثنية ، التى كانت تستهلك مقادير كبيرة من البخور المستورد من الشرق مما زاد الأحوال سوءا بالنسبة لتجارة المحيط الهندى عموما وبالنسبة لتجارة اللبان ومواد الطيب بنوع خاص •

وأدى هذا الانتكاس فى أحوال التجارة الى انكماش نشاط التجار اليونانيين والرومانيين ، ولم يبق لهم جالية تجارية إلا فى عدن •

وقد ملا هذا الفراغ قيام دولة أسوم القوية فى الحبشة ، وسيطرتهم على جانبى البحر الأحمر ، والأكسوميون

أصلهم من جنوب جزيرة العرب ، وقد بدأ نفوذهم في أثناء القرن الأول للميلاد ثم طغى في جنوب غرب جزيرة العرب •

وكان لابد لمطامعهم التجارية أن تصطدم آخر الأمر بالساسانيين الذين أدى تفوقهم الى إدخال عمان في دائرة نفوذهم ، ولكن الأكسوميين استطاعوا أن يقفوا للساسانيين ، فقد كانوا حلفاء للبيزنطيين الذين لم يكتفوا بالمحافظة على تفوقهم التجارى فى البحر الأحمر على الخليج ، بل كانوا العدو الطبيعى للفرس من الناحيتين السياسية والتجارية على حد سواء •

وكان الساسانيون يسيطرون على طرق تجارة الحرير البرية ، وكذلك على الطريق البحرى ، وكانت سيلان الملتقى التجارى الرئيسى للمحيط الهندى ، وكانت التجارة المتجهة من هناك غربا تشمل سلعا غير الحرير ، ويسيطر عليها الفرس ، وكانت المراكب الفارسية تقطع المسافة كلها من رأس الخليج الى الصين ، وكانت المراكب الهندية تعمل فى الطريق البحرى الى الخليج عبر صحار ، وكانت المراكب الصينية تبحر غربا حتى سيلان •

وقد ازدادت المنافسة بين أكسوم والفرس عندما غزت

(م ٢ — عمان وامجادها البحرية)

أكسوم اليمن عام ٥٢٥ للميلاد ، وتلا ذلك ازدياد نفوذ بيزنطة في المنطقة ، وقامت هدنة بين الفرس والبيزنطيين بموجب معاهدة الصلح المعقودة عام ٥٦٢ للميلاد ، التي أتاحت الفرصة للساسانيين للتدخل في جزيرة العرب •

وعندما استتجد اليمنيون بالفرس عام ٥٧٠ استجاب الملك الساساني أنو شروان ، وأرسل حملة لم تقتصر نتائجها على دخول اليمن فترة قصيرة من الوقت تحت سيطرة الفرس فحسب • بل عززت سيطرتهم على صحار أيضا •

وقد وجد العمانيون أنفسهم يقومون بنشاط بحرى متداخل مع النشاط البحرى الفارسى ، ولم تكن مجالات هذا النشاط أقل اتساعا مما كانت عليه في عصر رحلات الصين التى ابتدأها البحار العماني أبو عبيدة ومعاصروه في القرن الثامن الميلادى •

وإزاء هذا التداخل في النشاط البحرى الذى قام به العمانيون والفرس ، فانه بالإمكان قياس هذا على ما كان في عصرى قيس وهرمز التالين ، حين كان التكامل الحضارى في جنوب الخليج تاماً ، حتى ان الاشارات الى سكان المدن في تلك المنطقة كانت تعنى الفرس والعمانيين على حد سواء ، برغم

أنه يتعذر التعرف بدقة على حجم مساهمة العمانيين في نطاق النشاط البحري الفارسي طيلة الفترة الساسانية •

لكن سرعان ما تبدل الوجه السياسي لآسيا الغربية مرة أخرى بشكل سريع ، لم يسبق له مثيل حتى خلال فتوحات الإسكندر الأكبر •

فقد أدى ظهور الدعوة الإسلامية عام ٦٣٢ للميلاد ، ثم الفتوحات العربية الى ركود مؤقت في التجارة ، خاصة بين الشرق وبين الغرب • ولكن هذا الركود لم يدم طويلا ، إذ سرعان ما أدركت دولة الخلافة أهمية الخليج كمركز تجارى وملاحى •

وقد يتصور البعض أن تجارب الفترة السابقة على ظهور الاسلام قد طوّأها الزمن ، غير أن الأمر على عكس ذلك ، فقد كان العمانيون في مقدمة الذين استفادوا من التجارب والخبرات السابقة ، كما عادوا الى ارتياد طريق من أهل الطرق البحرية في العالم ألا وهو الطريق من الخليج الى الصين •

أثرت الفتوحات الاسلامية على الوحدة الاقتصادية للبحر الأبيض المتوسط ، ولكنها خلقت وحدة أكبر تضم مصر والشرقين الأدنى والأوسط .

وفي ظل الدولة الاسلامية الجديدة لم يعد الخليج والبحر الأحمر متنافسين على المصالح التجارية ، بل جرى تنسيق وتعاون بينهما من خلال التناسق والتعاون بين مختلف أجزاء الدولة الاسلامية .

ولا غرابة إذن أن تصبح عمان ولاسيما صحار ، مرة أخرى ، مركز الاهتمام .

وعند ظهور الاسلام كان العمانيون يدينون بالولاء لشيوخ بنى الجندى ، الذين كانوا بدورهم يدينون بولاء اسمى للفرس في صحار والرساق .

وقد استولى العمانيون مع مجيء الاسلام على المناطق المتطورة زراعيًا ، وعلى المزايا التي كان الفرس يتمتعون بها من خلال تجارتهم البحرية ، حيث أدرك العمانيون في بداية الاسلام إدراكًا تامًا هذه المزايا التجارية .

ولقد كان لبني الجندى حصن في هزو ، بفارس ، على الخليج ، وكانوا يجبون الضرائب من المراكب العابرة ، وكان لهم بالتالى دور بارز في الخليج وفي المحيط الهندى منذ أوائل العصر الاسلامى • ولهذا استعان عثمان بن العاص بالقوة البحرية العمانية حينذاك عندما انطلق من صحار ومسقط بحملة ناجحة على سواحل الهند الغربية عام ١٦هـ (٦٣٦ م) •

وقد استوطنت جماعات عمانية البصرة بعد أن استقر فيها المسلمون ، كما استوطنت جماعات منهم ساحل فارس ، وهاجر كثير منهم الى سواحل افريقية الشرقية حوالى عام ٧٠هـ (٦٩٠ م) هرباً من محاولات الحجاج بن يوسف الثقفى لإخضاع عمان ، كما كان للعمانيين نشاط في منطقة مكران ، جنوب فارس ، الى جانب دورهم الهام في السند ، الذى بدأ قبل الفتح الاسلامى لذلك الاقليم عام ٩٣هـ (٧١٢ م) •

وكتب التاريخ العمانية لا تتحدث عن النشاط البحرى إلا قليلا ، لكنها تشير أحيانا الى حوادث يستدل منها بوضوح على أن العمانيين كانت لهم خبرة واسعة بالبحر •

فكتاب (كشف الغمة) •• مثلاً ، يذكر ، أن الخليفة العباسى هارون الرشيد (١٧٠ — ١٩٣ هـ) (٧٨٦ — ٨٠٩ م) قد بعث في أواخر أيامه حملة الى عمان ، لكن هذه الحملة منيت بالفشل ،

وقد تلقت هزيمة منكرة على أيدي العمانيين ، فاضطر قائدها الى الانسحاب الى سفنه والاقلاع بها . فانطلقت المراكب العمانية في أثره ، واستطاعت أن تأسره ، وترده الى صحار ، حيث أودع السجن .

ويذكر المؤرخ نفسه . مؤلف كتاب كشف الغمة ، أنه بعد ذلك ببضع سنين . وفي عهد الامام غسان بن عبد الله عاث قراصنة البحر فسادا في سواحل عمان ، وهم قراصنة قدموا من ساحل الهند الغربى ، على ظهر مراكب كبيرة ، تسمى البوارج .

واذا كان هؤلاء القراصنة قد رأوا في عمان ما يغريهم على القيام بغاراتهم في ذلك الحين ، فان هذا يدل بوضوح على ازدهار الملاحة التجارية في عمان ، والتي كانت مدينة صحار مركزها الرئيسى في العصر الذهبى لهارون الرشيد ، ومن تلاه من الخلفاء ، ويذكر كتاب كشف الغمة : أن الخليفة قد أعد مراكب صغيرة للرد على تلك الغارات التى يقوم بها القراصنة . وتقيد الوثائق الصينية أن مراكب غرب المحيط الهندى كانت تشاهد في ميناء كانتون عام ١٥١١/٦٧١م . وما إن حل عام ١٥٠١ / ٧٢٠م حتى كانت هذه المراكب شيئا مألوفا في هذه المياه ، حيث عادت من جديد الى مزاوله التجارة ، لا سيما تجارة الحرير ، ومع أن الاشارات الواردة في هذه

الموثائق الصينية قد اقتصرت على تجار فارس إبان تلك الحقبة ،
فان هذه المصادر والمواثيق تشير الى أن العرب قد حلوا محل
الفرس في أوائل القرن الثاني للهجرة ، أى منتصف القرن الثامن
الميلادى .

ومن بين الأمور التى لها دلالتها الهامة فى هذا الصدد ،
أن أول عربى ، قيل إنه قام بتلك الرحلة ، كان تاجرا عمانى
الأصل ، اسمه أبو عبيدة عبد الله بن القاسم ، وقد ذهب الى
الصين حوالى عام ١١٣٣هـ / ٧٥٠م ليشتري الصبار والأخشاب .

وقد وجدت عمان نفسها فى مفترق الطرق البحرية ، الصين
والهند شرقا ، والعراق شمالا شرقيا ، والبحر الأحمر وشرقى
افريقية جنوبا غريبا . وكان الطريق بين بغداد وبين كانتون
أطول الطرق فى العصور الوسطى ، لكن الدولة الإسلامية الموحدة
وامبراطورية تانج الصينية من ناحية أخرى كانتا تقدمان كافة
التسهيلات للنشاطات التجارية .

وكانت المراكب تحمل الى الشرق الأقصى نسيج الكتان
والقطن ، والصوف ، والسجاد ، والمصنوعات المعدنية ، والحديد
الخام ، وسبائك الذهب ، وبقيت كانتون ملتقى تجاريا هاما
بين الصينيين والعرب حتى عام ١٢٦٤هـ / ٨٧٨م ، وقد استقرت
بها جالية كبيرة من التجار المسلمين وغيرهم ، برغم أن حكومة

الصين لم تكن تسمح لأحد بممارسة التجارة إلا وفق أنظمة
مشددة •

وكان العرب يشتررون الحرير ، والكافور والمسك ،
والتوابل ، ومصنوعات الخزف الصيني قبل أن يعودوا مع بداية
الرياح الموسمية الشمالية الشرقية بين شهري أكتوبر وديسمبر
من كل عام •

وأنه من المؤكد أن هذا الطريق البحري الهام كاد أن
يصبح حكراً على رجال البحر العمانيين دون غيرهم ، وقد أصبحت
التجارات في أيديهم حتى عام ٥٢٦٤ هـ / ١٧٨ م حيث قد انتهت
التجارة نهاية مؤسفة ، فقد نهب المتمردون الصينيون كانتون •
وقضوا على الجاليات الأجنبية فيها •

وقد وضعت هذه الحادثة حداً للرحلات المباشرة المنتظمة
بين الخليج وكانتون ، ولكن التجارة بقيت قائمة بعد أن
أصبحت كلبهار المكان الذي يلتقى فيه التجار العرب والصينيون ،
بينما استمر العرب في رحلاتهم البحرية الى جاوة وسومطرة •
كما كان بعضهم يقوم أحياناً برحلات مباشرة الى الصين •

أما الهند فهي بطبيعة الحال أقرب من الصين الى التجار
العرب الذين أخذوا يسافرون إليها بشكل أوسع ، ولم تكن

حاجة المعانين مقصورة على المواد الضرورية فحسب • وإنما كانوا من قديم الزمان يستوردون المواد الخام الخاصة ببناء السفن ، لأن الهند كانت مصدر خشب الساج ، الذى كان العمانيون يصنعون منه سفنهم •

وإذا كانت الصين مصدر السلع المكالية ، فإن الهند كانت تزود عمان وبقية منطقة الخليج بكثير من ضروريات الحياة • كخشب الساج ، والأرز ، والمواد الغذائية الأخرى ، ولا سيما الليمون ، الذى أدخلت زراعته الى عمان فى هذه الفترة ، ومازال حتى اليوم من أهم المحاصيل الزراعية فى عمان ، وكانت الهند تصدر أيضا أدوات دقيقة الصنع من المعادن والأخشاب ، التى انتقلت صناعتها الى عمان بفضل المؤثرات الحرفية الهندية •

ويقول المسعودى المؤرخ : إن أصحاب المراكب الذين كانوا يبحرون الى أفريقية الشرقية فى القرن الرابع الهجرى / العاشر الميلادى كانوا عربا عمانيين ، من الأزد ، وكانت مراكبهم تسير إما بمحاذاة ساحل عدن ، ثم تتجه الى الساحل الأفريقى ، وتعبّر البحر من رأس فرنك الى رأس الغضروفى ، حيث كانت تتعرض لقراصنة البحر الهنود فى سقطرة وكان أقصى ميناء تصل اليه هو ميناء سفالة فى موزمبيق ، الذى كان مرفأ تجارة الذهب القادمة من داخل البلاد ، أما السلع التى كانت المراكب

تسعى لجلبها من شرقي إفريقيا فهي الذهب والعنبر ، والعاج ،
والأخشاب ، والتوابل •

أما النشاط التجارى بين الخليج والبحر الأحمر فيبدو
أن السيرافيين كانت لهم اليد الطولى فيه حتى أواخر القرن
الرابع الهجرى العاشر الميلادى على الأقل ، وكان لهم فضل
كبير فى رخاء جدة آنذاك ، أما فى الطرق التجارية الأخرى فإن
العمانيين كانوا أكثر مهارة من السيرافيين ، بل وكانوا يتفوقون
عليهم •

وفى بلاد الخليج التى كانت تعتمد فى حياتها اعتمادا كبيرا
على التجارة البحرية ، فإن نجمها كان يعلو ويهبط بسرعة
فائقة ، ففى زمن الساسانيين كانت ريشهر فى فارس تتحكم فى
التجارة ، ثم خلفتها فى ذلك البصرة ، بعد أن ظهر ليسراف
منافس تجارى قوى فى أثناء القرن الرابع الهجرى •

وقد حافظت عمان على مركزها كميناء عمانى هام للتجارة ،
وذلك منذ الوجود الفارسى فى عمان ، ولكن يبدو أنها
أخذت تلعب دوراً ثانوياً فى القرن الثالث الهجرى / التاسع
الميلادى ، وكان نشاطها يقتصر على الموانئ الواقعة فى المنطقة
العليا من الخليج •

وتشير المعلومات أن مركب صحار في تلك الفترة كانت
تبحر بشحناتها من البضائع الى سيراف ، كما كانت مراكب
سيراف التجارية تزور مسقط للترود بالماء والمؤن ، وهي في
طريقها الى الشرق •

ولقد بدأ العصر الذهبي لصحار عندما نالت عمان استقلالها
التام عن السلطة العباسية المركزية في العراق ، وفي عامي ٣٣١هـ
/ ٩٤٣م و ٣٤٢هـ / ٩٥٣م هاجمت أساطيل عمان البصرة ،
مما اضطر سيراف الى أن تشيد حولها سوراً درءاً لهجمات
العمانيين •

وقد بقى بنو الجلندي محتفظين بخصنهم في هزو ، وكانوا
يسكون النقود في هذه المدينة •

كذلك فان الأساطيل التجارية العمانية قد أبحرت الى
افريقية ومدغشقر لجلب العاج ، والصوف ، وجلود النمر ،
والعنبر ، وهي سلع كان الإقبال عليها شديداً في العراق والهند
والصين •

ويبدو واضحاً في البقايا الأثرية الكثيرة لمدينة صحار أن
العمانيين قد نجحوا في انتزاع الأهمية التجارية من سكان
الخليج ، وأن مدينتهم صحار كانت ذا شأن كبير في التجارة •

ويقول المؤرخ الإصطخرى عن مدينة صحار : « وهى على البحر وبها متاجر البحر ، وقصد المراكب ، وهى أعمر مدينة بعمان ، وأكثرها مالا ، ولا تكاد تعرف على بحر فارس بجميع بلاد الاسلام مدينة أكثر عمارا ومالا من صحار » .

ويصف المؤلف الفارسى ، صاحب كتاب حدود العالم ، صحار ، فيقول :

بندر الدنيا كلها ، وليس فى الدنيا مدينة تجارها أكثر مالا من تجارها ، تجلب إليها تجارات الشرق والغرب ، والجنوب والشمال ومنها تحمل الى سائر المواضع » .

وقد ذكر المؤرخ المقدسى وصفاً لصحار ، يقول فيه :

صحار هى قصبة عمان ، ليس على بحر الصين اليوم بلد أجمل منه ، عامر أهل ، حسن ، طيب ، نزه ، ذويسار وتجارة ، وفواكه وخيرات ، أسواق عجيبة ، وبلدة ظريفة ممتدة على البحر ، دورهم من الأجر والساج شاهقة بنفسها ، ولهم آبار عذبة ، وقناة حلوة ، دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ، مغوثة اليمن .

وقد جاء سقوط صحار مفاجئاً بعد أن وطدت الدولة البويهية

سيطرتها على العراق وفارس ، ولما عاد الاستقرار الى تلك المناطق تحول الاهتمام الى عمان ، وتوجهت حملة من العراق في البر والى جلفار ، وزحفت الى صحار ، قصد القضاء على المراكب الملاحية في صحار التي كانت تحمل التجارات الى المحيطات ، وعلى الرغم من هذه الحادثة فان صحار حاولت المقاومة من جديد ، ولكن هذه المحاولة قضى عليها ، وأصبحت عمان بعد ذلك تحت سلسلة من الولاة كانت تعيينهم السلطة المركزية التي كان مقرها يتحول تبعا لتحولات السلطة في العراق وفارس •

وقد تخللت حكم هؤلاء الولاة محاولات قام بها العمانيون لاسترداد استقلالهم ، ملتفين حول راية أئمتهم ، ولكنها لم تكن تدوم طويلا •

وكانت نتيجة تدهور صحار وقوع سلسلة من الانتكاسات أدت الى بقاء المدينة في حالة مستمرة من التدهور ، وقد اردهرت سيراف في أول في ظل البويهيين ، ولكن مع سقوط الدولة البويهية على أيدي السلاجقة عام ٥٤٤٧ هـ / ١٠٥٥م بدأ نجم سيراف في الأفول •

وفي عام ١٠٦٤م غزا السلاجقة عمان واحتلوها ، وكان ساحل عمان آنئذ عرضة لغارات مستمرة من قبل دول التجارة

البحرية في الخليج ، التي كانت تتنافس يومئذ على السيطرة على الطرق التجارية، وكانت قبائل عمان تسعى أيضا للسيطرة على الساحل .

وقد عجل تدهور سيرايف بصعود نجم جزيرة قيس ، التي بدأت هجمات على المراكب التجارية ، ثم تحولت الى دولة حين استقرت فيها أسرة عربية من بنى عبد القيس ، وفدت من المنطقة التي تسمى الآن الامارات العربية المتحدة .

ولما حلت جزيرة قيس محل سيرايف أصبحت المرفأ التجارى الأكبر للخليج ، واستطاع حكام جزيرة قيس أن يقيموا دولة تضم مناطق في جنوب الخليج على كد الجانبين .

ومما لا شك فيه أن السفن العمانية والملاحين العمانيين كانوا يساهمون في النشاط التجارى لهذه الدولة .

وفي القرنين اللذين شهدا نمو قيس ازدهرت التجارة في الخليج ، ولكن كانت هناك دلائل على قيام منافسة متزايدة قادمة من الطريق التجارى في البحر الأحمر ، ذلك أن حكم الدولة الفاطمية في مصر قد حقق لمصر اعتبارا من القرن العاشر الميلادى فترة من الحكم القوى ، والاستقرار السياسى ، والازدهار التجارى ، وكانت النتيجة الحتمية لذلك أن تشجع التجار على استخدام طريق البحر الأحمر للتجارة مع المحيط الهندى ، واجتذبت أسواق مصر اليها العديد من السلع التى كانت ترد اليها بسبب الرخاز الذى كانت تنعم به •

ولقد كانت منطقة ظفار ، عمان الجنوبية ، تحتل موقعا جغرافيا يساعد على الاستفادة من الطريق التجارى للبحر الأحمر ، فهى ميناء طبيعى يصلح لرسو السفن العائدة من المحيط الهندى في طريقها الى باب المندب والبحر الأحمر • وأخذت أهمية ظفار تزداد بازدياد حجم التبادل التجارى بين الخليج وأفريقية الشرقية •

وإذا كانت المراجع التاريخية لاتسعفنا بشئ يدل على أن ظفار كان لها شأن يذكر في أول الاسلام ، إلا أن ذكرها

قد ورد لأول مرة في نحو العام المائتين بعد الهجرة ، عندما اعتنق الدين الاسلامي آخر ملوك الهند على يد بعض العرب ، وقد صحبهم هذا الملك في عودتهم الى جنوب الجزيرة العربية في ظفار ، حيث عاش فيها ودفن بها ، وأصبح له مقام واحترام بين أهلها ، وكان اعتناقه للإسلام رمزا حيا لوحدة المسلمين في منطقة المحيط الهندي •

والمعروف أن الأزد كانوا يقيمون في ريسوت منذ عهد مالك بن فهم الأزدي ، إلا أن أول ذكر لمظاهر الرخاء والازدهار لهذه المنطقة ورد في سياق مدينة مرياط على الطرف الشرقي من السهل الساحلي لظفار ، وكانت مزدهرة في القرن الرابع الهجري ثم ما لبثت أن لمع نجمها ، وأصبحت مرفأ عندما أعادت بناءها أسرة المنجويين وصلها من سيراف •

وتعزو الأخبار كثيرا من الآثار القديمة في سهل ظفار الى المنجويين الذين تركوا في ذاكرة أهل ظفار أثرا باقيا ، أما وصول المنجويين الى ظفار فلعل الأرجح في تفسيره هو التوسع الذي حققته تجارة البحر الأحمر على حساب تجارة الخليج ، وقد استغوى ذلك بيوت التجار من الخليج الى شواطئ البحر الأحمر ، وجذب جزيرة العرب وشرق افريقية طلبا لتحسين العلاقة والمرافق التجارية وتوثيقها بالمشاركة في تجارة النقل بالبحر الأحمر •

وقد حلت أسرة الببوضى محل أسرة المنجوى واستمر نفوذها نحو سبعين عاما بشكل متقطع ، وخلال هذه الفترة أخذ أمراء هرمز القديمة يولون ساحل عمان اهتمامهم ، فحولوا قلعات الى مركز تجارى هام ، ومعقل حربى منيع ، وفى عام ١٢٦١م / ٥٦٠هـ هاجم الهرمزي محمود بن أحمد الكوسى ظفار ، ونهبها •

ويبدو أن الظفاريين لم يبدوا مقاومة فى البحر ، ولذلك عاد أهل هرمز بكثير من الغنائم ، مما يشهد بثناء المنطقة ، وقد مد آخر الحكام الببوضيين نفوذه لفترة قصيرة على حضرموت ، ودخل فى نزاع مع سلاطين اليمن وقام بغزو بحرى حتى وصل الى ساحل عدن ، ولكن عمله هذا لسوء حظه ، دفع سلاطين اليمن الى الرد عليه ، فوقع ظفار تحت نفوذهم فترة امتدت الى خمسين عاما •

وإن اتساع نفوذ سلاطين اليمن فى المنطقة ليدل على ازدهار تجارة البحر الأحمر حينذاك ، فلقد كانت لهم ثروة طائلة جمعوها •

وإذا كانت هذه الكارثة قد مست استقـدل ظفار السياسى إلا أنها على ما يبدو لم تؤثر فى رخائها الاقتصادى لأن سقوط بغداد عام ١٢٥٦م / ١٢٥٨م فى أيدي الغزاة المغوليين قد

عزز أهمية طريق البحر الأحمر • ومع تدهور شأن الخليج اضطر العرب والفرس الى الهجرة الى سواحل شرقى افريقية ، حيث ازداد استقرارهم هناك ، فى هذه الفترة ، الأمر الذى ساهم فى ازدياد أهمية ظفار ، لموقعها الاستراتيجى بالنسبة لحركة السفن بين شمال عمان وافريقية •

ومع حلول عام ٧٠٠ هـ / ١٣٠٠م كانت ظفار قد بلغت أوجها وكانت على وشك أن تشهد قرنين من الرخاء النسبى تخللها محاولات حكام اليمن وحكام حضرموت أن يحوزوا السيطرة عليها •

ويذكر الرحالة ماركوبولو ، أن ظفار كانت مكانا هاما لتصدير سلعة من أهم السلع العمانية فى العصور الوسطى ، هى الخيل ، وقد كان للتجارة بالخيول العمانية والفارسية شرقا دور عظيم فى خلق وحدة الجماعة التجارية فى المحيط الهندى •

وواضح أيضا أن قيام ظفار أدّى الى تجديد تجارة اللبان القديمة العهد ، وكان لهذا المنتج شأن عظيم عند الصينيين الذين بدأت معرفتهم ببلاد العرب تتزايد •

وقد كانت مرياط بين أوائل الموانئ العربية التى تمر بها المراكب القادمة رأسا من الصين والهند وهى لذلك من أكثرها

ذكرا وأوسعها وصفا ، وكان الصينيون على معرفة ببلاد العرب
تكاد تكون كاملة •

واللبان منتج شجرة تنمو في أعماق وديان جبلية ، وشجرتها
تشبه الى حد كبير شجرة الصنوبر ، ويتم أخذ اللبان منها
بخدش جذع الشجرة بفأس ، فيبدأ الصمغ بالخروج ، وعندما
يبس يصير لبانا ، فيجمع ويكبس كتلا ، ثم ينقل الى الساحل ،
فتحملة المراكب ليبادلها التجار بسلع أخرى في ساحل سومطرة ،
ويفرز اللبان الى ثلاثة أنواع ، حسب طيب الرائحة •

وكانت صلة عمان بشرقى افريقية طويلة العهد ، وكان
لها أثر بالغ في تعريب السواحل الافريقية ، حيث كانت الجماعات
التجارية قد بلغت مستوى من التحضر أدهش أوائل البرتغاليين
الذين احتكوا بهم •

وأما العناصر التي تكونت منها الجاليات الآسيوية في
شرقى افريقية فانها لم تفد الى تلك المنطقة من عمان فقط ،
وإنما جاءت كذلك من جنوب غرب جزيرة العرب ، وإيران ،
والعراق والهند •

ويقال ان أولى محاولات الهجرة المنظمة في العصر
الاسلامى كانت من أهل الشام ، وقد قاموا بها زمن الخليفة

عبد الملك بن مروان حوالى عام ٨٠ هـ / ٧٠٠ م • وهذا يتوافق
توافقا زمنيا مع رواية العمانيين عن هجرتهم الأولى لشرقى
افريقية • وبعد ذلك بمائة عام أرسل هارون الرشيد بعض الفرس
الى شرقى افريقية •

وفى القرن الثالث الهجرى أخذ الفرس يتوافدون من منطقة
شيراز ، ليستقروا فى جزيرة كلوة وزنجبار وبمبا ومناطق أخرى •

وتعتقد قبيلة الحرث من عمان أنها أنشأت دياراً لها
فى مقدشيو وبراة منذ عام ٣١٢ هـ / ٩٢٤ م • وفى القرن الخامس
الهجرى الحادى عشر الميلادى تولى الأمر فى كلوة وال عمانى ،
تم تعيينه بعد نزاع مع قبيلة افريقية محلية •

ويمكن اعتبار كلوة مدينة من أهم تلك المدن جميعا
خلال الفترة التى سبقت دخول البرتغاليين ، وفى عام ٦٠٠ هـ /
١٢٠٣ م تقريبا كان حاكم جزيرة تومباتو بالقرب من زنجبار
رجلا من البصرة ، على حين زعم أحد السلاطين فى جزيرة بمبا
بأن قومه قد نزحوا من الكوفة •

وفى زمن لا يتعدى عام ٦٠٠ هـ / ١٢٠٣ م كان يحكم بته
أمير نبهانى من عمان ، وفى أوائل القرن الرابع عشر الميلادى
كانت بته هذه متفوقة على معظم المدن الساحلية ، وذلك فى

نفس الفترة التى زار فيها الرحالة ابن بطوطة مدينة قلعات
العمانية •

وقد وفد الى هذه المدن الى جانب خليط العمانيين
والعراقيين والفرس وجماعات من مدن الساحل الجنوبى الغربى
للجزيرة العربية ، وقد جاءوا من أشحر التى كانت فى ذلك الوقت
مركزا هاما للتجارة البحرية ، وكان الوافدون من الدييل فى
الهند يحظون بأهمية سياسية فى زنجبار وبمبا ، ومن المرجح
أن الهنود كانوا يقومون بنفس الدور الذى قاموا به فيما
بعد ، وهو دور التجار والصيارفة ، والملاحين دور أصحاب
البنوك •

أما العرب ، لا سيما الذين جاءوا من عمان ، فقد كانوا
سادة المناطق الساحلية ، وبرغم الخلافات التى كانت مستمرة
بين هذه المناطق فإنه لم يتيسر لأى من هذه الدويلات التجارية
أن تفرض نفوذها على الدويلات الأخرى •

وفى القرن التاسع الهجرى / الخامس عشر الميلادى كان
معظم تلك المدن دويدت مستقلة • مزدهرة ، يربط بينها رباط
الحضارة الاسلامية وعقيدتها •

وكان التجار العمانيون ، والحكام الذين من أصل عمانى

هم العناصر المؤثرة في ازدهار النشاط العربي الملاحى في المحيط الهندى ، فمن صحار ومسقط والموانى الأخرى على ساحل الباطنة برز عدد كبير من الملاحين العرب الأكفاء الذين سيطروا على التجارة البحرية مع الشرق الأقصى وإفريقية الشرقية .

ويذكر المؤرخ السعودى أن ازدهار صحار يرجع الى القرن الرابع الهجرى / العاشر الميلادى ، وقد اشترك هذا المؤرخ فى كثير من الرحلات التجارية مع أولئك الملاحين ، ويذكر أيضا أن ربابنة السفن من سيراف وعمان كانوا يرتادون بحار الصين والهند والسند وإفريقية الشرقية ، واليمن والبحر الأحمر ، والحبشة ، كما كانوا يقطعون أطول الطرق البحرية التجارية فى فترة القرون الوسطى .

وهم الذين ألفوا القصص والحكايات التى انحدرت منها قصص السندباد ، التى ذاع صيتها بين مراجع الحضارة الغربية ، وأنه لولا مهارة وخبرة الملاحين العرب لما قدر لدولتى قيس وهرمز أن تتردها .

ويقول الرحال البرتغالى دوارتى الذى زار هرمز فى نحو عام ١٥١٨م : « إن عرب هرمز يتميزون بالأناقة ، وثيابهم بيضاء ناصعة البياض ، طويلة ، من قطن رفيع ، ومن قماش

ثمين جدا ، يلفونه حول خصورهم ، ويحملون في أحزمتهم خناجر
ومدى محلاة بالذهب والفضة ، وكل منهم يلبس حسب رتبته
ومكانته » •

ومن هذا الوصف يتضح كل الوضوح أن سكان هرمز
كانوا من العرب العمانيين الذين تتطابق أزيائهم المعروفة
بأوصاف الرحالة البرتغالي لأزياء سكان هرمز •

وكان وصول البرتغاليين الى منطقة الخليج ايزانا بمرحلة تاريخية جديدة ، لافى المحيط الهندى فحسب ، بل فى الأقطار البحرية فى أوربا أيضا •

كما كان نجاح البرتغاليين خاتمة لعدة محاولات قام بها المكتشفون للبحث عن طريق جديد الى الشرق عبر رأس الرجاء الصالح كى تحل محل الطرق التجارية القديمة الى أوربا عن طريق شرقى البحر الأبيض المتوسط التى بدأ الخطر يطل عليها بسبب تعاظم نفوذ العثمانيين •

وكان لوصول البرتغاليين تأثير كبير ، فقد صاحب التفوق البحرى البرتغالى تفوقا ونفودا تجاريا ، وبدأ عصر جديد قدر فيه للمعانيين أن يفقدوا السيطرة على تجارة الشرق •

وفقدت طرق التجارة البحر الأحمر والخليج أهميتها فى وجه الطريق الجديد حول رأس الرجاء الصالح • ذلك بسبب أن استعمال الطريق الجديد الى أوربا حول تجارة المراكب العربية فى المحيط الهندى الى تجارة داخلية ، وتناقص معدل التجارة المارة من هرمز والموانئ العمانية ، برغم أن الحول

العثمانية ، التي سرعان ما امتد نفوذها على الخليج والبحر الأحمر ، بقيت سوقاً تجارية هامة •

أما عرب شرقى افريقية فقد كان اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح ضربة لهم ، أدت الى تدهورهم • وأقول نجمهم ، حتى زمن السيد سعيد بن سلطان •

ولقد كانت مطامع البرتغاليين فى أول الأمر تجارية، ثم سرعان ما أصبحت إمبريالية ، الأمر الذى كان له أثر فى مجرى التاريخ العمانى •

غنى عام ٩١٣هـ / ١٥٠٧م وصل الفونسو البوكيرك قرب رأس الحد ، وأحرق أسطولا من مراكب صيد السمك لأهل هرمز ، ولأصحابها الآخرين من مناطق مختلفة فى عمان •

ثم مضى البرتغاليون فى البحر الى قلعات ، فتهبوا المدينة وأحرقوها ، وواصلوا سيرهم الى مسقط •

ولما فشلت المفاوضات فى مسقط أطلق البرتغاليون النار على المدينة وعلى المراكب ، وأبحر أسطولهم الى صحر ، ثم خورفكان •

وعندما رحل البرتغاليون بقيادة الفونسو الى هرمز كان

الحكام يترقبونه ، وقد جمعوا جمعا عظيما لمحاربتة ، وحاربهم البرتغاليون بمراكبهم الستة ، وانتصروا عليهم بعد قتال عنيف •

فاضطر ملك هرمز الى الموافقة على دفع إتاوة سنوية للبرتغاليين •

ونتيجة لذلك أصبح البرتغاليون يسيطرون على تجارة الخليج بالاضافة الى ممتلكاتهم الجديدة في الهند ، ورغم أنهم لم يستطيعوا أن يقيموا لهم مركزا دائما في هرمز •

ولكن العمانيين والهرمزيين شقوا عصا الطاعة على البرتغاليين بعد ذلك مرتين ، وإن لم ينجحوا في التخلص منهم •

وقد شهد النصف الثانى من القرن السادس عشر الميلادى منافسة الأتراك العثمانيين وبين البرتغاليين فى السيطرة على الخليج ، استولى خلالها الأسطول البرتغالى على مسقط ، وقد أدى ذلك الى إحكام قبضة البرتغاليين على عمان ، فأنشأوا قلعتى الجلالى والميرانى فى مسقط ، وبنوا حصن مطرح •

بيد أن سيطرة البرتغاليين على المياه العمانية لم تكن

سيطرة مضمونة ، فقد كان العمانيون يهددون هذه السيطرة دائماً •

لقد كان وصول البرتغاليين إلى الخليج إيذاناً بمرحلة تاريخية جديدة ، لا في المحيط الأطلسي فحسب ، بل في الأقطار البحرية في أوربا ، كما كان نجاح البرتغاليين خاتمة لعدة محاولات قاموا بها •

وفي تعليق للقائد البرتغالي عن مسقط يقول :

« مسقط مدينة عامرة جداً بالسكان ، والميناء صغير ، له طبيعته الخاصة ، التي تجعل الرياح لا تؤثر فيه ، ولا بد للمراكب التي ترتاد منطقة الخليج أن تمر بهذا الميناء ، كذلك فان هذا الميناء منذ وقت طويل ، يعتبر سوقاً للخيل وأنواع التمور ، ومسقط الى هذا مدينة أنيقة ، ودورها جميلة جداً . . . » •

ثم جاءت المنافسة التركية العثمانية ، والفارسية ، والهندية ، والانجليزية •

وفي عام ١٦٠٢م فقد البرتغاليون البحرين ، واسترد

الفرس في عام ١٦١٥م بندر عباس ، التي كانت قد تأسست منذ عهد قريب •

وبحلول عام ١٦٢٠ م بدأت سيطرة البريطانيين على البحار ، وسقطت جزيرة هرمز بعد هجوم مشترك قامت به قوات فارسية برية وأسطول بحري انجليزي •

وبعد سقوط هرمز أصبحت مسقط المعقل الرئيسي للبرتغاليين في المنطقة ، وقد ظلوا يقاومون غارات الفرس وهجمات العمانيين ردحا من الزمن ، إلا أن العمانيين استطاعوا وحدهم في آخر الأمر إنهاء سيطرة البرتغاليين وذلك في عام ١٦٤٩ م •

واستولى الإمام ناصر بن مرشد سلطان اليعربى في بداية حكمه عام ١٦٢٣ م على خورفكان • وكانت ميثاء يتنازع عليه البرتغاليون والفرس نزاعا شديدا •

ثم شرع الامام ناصر بعد ذلك في توحيد عمان ، بعد أن طرد البرتغاليين نهائيا من عمان ١٦٥٠ م •

وقد انتهت هذه الحركة بطرد البرتغاليين من عمان

نهائيا عام ١٦٥٠م لكن بقي للعُمانيين أثر في ناحية فنية واحدة لا يزال هذا الأثر ماثلا حتى الآن •

وذلك أن الاتصال بالأساطيل الأوربية أدخل مظاهر جديدة وكثيرة في محيط الحياة البحرية العمانية ، أهمها استخدام المسامير الحديدية في صنع المراكب ، وتصميم مؤخرتها بشكل عريض •

ولهذا فان تاريخ بعض المراكب التي استخدمها العُمانيون وأهل الخليج ، ولاسيما المركب المعروف بالسنبوق ، يعود إلى عهد البرتغاليين •

ثم ان استمرار الاتصال بالمراكب الأوربية على امتداد القرون التي أعقبت مجيء البرتغاليين أدخل أشكالاً مختلفة لمؤخرات المراكب من الطراز المربع العريض كما في المركب السنبلة والقنجة •

أما التصاميم السابقة على عصر البرتغاليين فقد بقي منها اليوم والبدن والبتيْلَ والبقارة ، وكلها متشابهة الأطراف ، وقد استخدمت المسامير في صنع بعض أجزاء هذه المراكب نفسها •

ولم يبق مركب احتفظ بشكله وطريقة صنعة دون تغيير
إلا السنبوق الذى كان يصنع على ساحل ظفار ، والذى
تدخل الخيوط فى صناعته •

وعموما فان منافسة الأساطيل الأوروبية قد فرضت على بناء
السفن العرب أن يتخلوا عن أساليبهم التقليدية التى عاصرت
الأساليب اليونانية ، والتى حافظوا عليها ، بالرغم من معرفتهم
للتصاميم الصينية للمراكب العريضة المؤخرة •

وبذلك أظهر العرب قدرتهم على التكيف مع الأساليب
الجديدة •

ولما توفى الامام ناصر بن مرشد خلفه بن عمه سلطان
ابن سيف اليعربى ، وكان إماما ذا همة وقوة ، فأعلن الجهاد
على البرتغاليين فى المحيط الهندى ، وقد صاحب الوحدة العمانية
الجديدة انبعاث الشعور القومى لدى العمانيين ضد البرتغاليين
بصورة خاصة ، وفى أيام حكم سيف بن سلطان الحاكم القوى
أصبح جهاد العمانيين موجها ضد سفن الأوربيين بصفة
عامة ، واستمر النشاط العمانى ضد البرتغاليين قويا وناجحا ،
حتى إن هذه الفترة تسمى •• حرب البحر العربى •

وفى عام ١٦٥٢ م أغار أسطول من المراكب العمانية على

مراكز البرتغاليين في بنة بزنجبار ، ولكن البرتغاليين عادوا اليها بعد قليل ، واحتلوها ، وأعادوا بناءها •

وفي عام ١٦٥٥ م أبحر أسطول عماني آخر الى ممباسة ، وكان أهلها قد استعانوا بسلطان بن سيف على البرتغاليين ، وقد استسلمت المدينة بعد حصار دام خمس سنوات ، وانسحب البرتغاليون منها ، ونصب فيها وال عماني ، ولكن البرتغاليين عادوا بعد زمن قصير ، واحتلوا المدينة مرة أخرى ، وقد بقيت في أيديهم حتى مجيء الحملة العمانية سنة ١٦٩٦ م •

وانه لمن الملاحظ أن أحد المعالم البارزة في التاريخ العماني على مر العصور هو التنافس الدائم بين البر والبحر ، وتداخل لمصالح بين الداخل وبين مدن الساحل في عمان ، وقد استطاعت المدن أن تحيا وتحقق الازدهار في التجارة البحرية . ولكن نجاح اليعاربة يعكس من ناحية أخرى المنافع التي حققها الداخل في ظل حكومة صالحة وحدت المصالح القومية •

وقد برزت القوة الموحدة في مدينة نزوى بداخلية عمان ، وهذا يفسر السبب في أن وحدة المصالح قد اتخذت هذا الشكل القومي ، وفي انتقال الثروة الجديدة اليها •

وفضلا عن ذلك فإن متطلبات الزراعة في عمان أدت الى

تدفق الثروة من أجل إنعاشها والمحافظة عليها ، فأنظمة الأفلاج التي هي عماد الزراعة العمانية منذ عهود قديمة كانت تحتاج الى صيانة باهظة التكاليف ، بارة الأساليب ، كما كانت في حاجة ملحة الى الإصلاح .

وقد تولى ذلك سلطان بن سيف . وابنه سيف . فانتعشت الزراعة ، وأنتجت فائضاً مربحاً . كان له أثر في تشجيع التجارة البحرية .

ويذكر المؤرخ العماني حميد بن زريق ، أن عمان انتعشت في ظل دولة سلطان بن سيف ، وازدهرت ، وزال العناء عن الناس ، ورخصت الأسعار ، وأمنت الطرق ، وحقق التجار أرباحاً طائلة ، كما كانت الغلال وفيرة .

وقد يسرت الثروة البحرية الجديدة إقامة حصون وتحصينات في نزوى ، وجبرين ، والرساق ، والحزم ، ومناطق أخرى ، وكلها تعود الى فترة اليعاربة .

ثم جاء الهجوم على المعقل البرتغالي الكبير في ديو عام ١٧٦٠م ، أيام حكم بلعرب بن سلطان .

وقد وصف الرحالة الانجليزى الكسندر هاملتون ، وكان

معاصرا ، تلك الحملة ، باعتبارها من أهم الانتصارات التي حققها العمانيون ضد البرتغاليين •

وإاضطر العمانيون الى الانسحاب من المدينة آخر الأمر ، وفي أثناء عودتهم الى مكان حاصروا الحامية الفارسية في هرمز ثلاثة أشهر ، ولكنهم لم يتمكنوا من الاستيلاء عليها •

وفي عام ١٦٧٣م هاجم مسقط أسطول برتغالى ، ولكنه عاد منسحبا ، ورد الامام على ذلك بمهاجمة أسطول برتغالى بالقرب من ساحل ديو وكان الأسطول محملا بالحبوب ، وقد أدى هذا الهجوم الى تدمير القسم الأعظم من الأسطول •

وفي أوائل السنة التالية هاجم العمانيون المستعمرة البرتغالية في بسين ، وغنموا ما فيها ، ولكنهم لم يتمكنوا من توطيد أقدامهم هناك •

ويبدو أن الفتنة التي قامت بين بلعرب بن سلطان وبين سيف بن سلطان أصبحت الشغل الشاغل بعد تلك الحملة ، فقد خلت البحار بعدها من العمانيين لعدة سنوات ، ولكن هذا الهدوء ، كان أشبه بالهدوء الذى يسبق العاصفة •

(م ٤ — عمان وامجادها البحرية)

ففى أثناء حكم سيف بن سلطان استأنف العمانيون نشاطهم البحرى على أوسع نطاق ، وسارع الامام سيف الى تدعيم الأسطول العمانى ، ويقال : إنه كان يملك ٢٨ مركبا صغيرا ، و٢٤ مركبا كبيرا ، زود أكبرها بثمانين مدفعا ، وحل أسطوله محل أسطول البرتغاليين فى السيطرة على منطقة غرب المحيط الهندى •

وكانت المراكب الكبيرة مزودة بصوار ، صممت على طريقة الأوربيين وكانت تتنافس المراكب الأوربية فى المنطقة •

ويذكر واحد من ربانة المراكب الانجليزية ، أن هذه المراكب كانت تستطيع الالتفاف حول المركب التجارى الثقيل القادم من التيمز •

ويرجع تاريخ النفوذ العمانى الطويل المستمر فى شرقى افريقية الى أيام سيف بن سلطان ، ففى عام ١٦٩٨م وبعد حصار دام ثلاثة وثلاثين شهرا استولى العمانيون على ممباسة ، وبمبا ، وزنجبار ، وبقة ، وكوة ، وقد صدهم البرتغاليون عن موزمبيق ، ولكنهم عادوا ودحرو البرتغاليين نهائيا فى منطقة جنوب رأس دلجادو ، ولم يعد البرتغاليون الكرة إلا بعد ثلاثين سنة ولفترة قصيرة •

ثم قامت في شرقي أفريقية ثورة عامة على البرتغاليين .
نتيجة الوجود العماني ، ولكن الامام العماني لم يحكم
سيطرته إلا على ممباسة ، فأقام فيها حامية عمانية ، وجعل
عليها واليا عمانيا ، هو الشيخ ناصر بن عبد الله المزروعى ،
الذى كان أول واحد من الولاة المزروعين في المدينة •

وبرغم أن حالة من الفوضى قد سادت المناطق الأخرى
من السواحل فيما بعد إلا أن أعدادا كبيرة من العمانيين
اعتنموا الفرصة فهاجروا إلى شرقي أفريقية في ذلك الوقت •

وكان هذا بداية انتصار العمانيين في المنطقة على
العناصر الأخرى ، من أهل جنوب غرب جزيرة العرب ، والعرب
والهند الذين هاجروا إلى أفريقية الشرقية خلال الفترة التي
سبقت الوجود البرتغالي •

وكانت البحرين أول بلد استرعى انتباه الامام سيف
وهي حينئذ في يد الفرس ، وتمكن العمانيون من الاستيلاء عليها
لفترة قصيرة ، ولكنهم اضطروا في وقت لاحق إلى الرحيل
عنها •

وقد تبين من خلال ذلك أن نفوذ عمان في الخليج نفوذ
غير منازع •

وكانت عملية تطوير وتدعيم الأسطول العماني وصنع المراكب يتم في سورت وعلى نهر السند في أحواض بناء السفن التي لم يكن لأوروبيون يعرفون عنها إلا القليل ، ولم يكن لهم فيها نفوذ •

وعلى الرغم من أنه لم يعرف شيء عن تصميم هذه المراكب إلا أن العمانيين أصبحوا أمة ثرية بوسعها أن توصى ببناء سفن لها في أحواض بناء السفن الهندية ، التي كانت قد تأثرت بالتصميم الأوربي للمراكب ، والتي اشتهرت فيما بعد بمهارتها في هذه الصناعة •

وقد أخذ الامام سيف منذ ذلك الحين ، وحتى وفاته ، ينظم محلات متزايدة على المراكب الانجليزية حتى بدأ الانجليز والفرس يفكرون في القيام بعمل مشترك ضده •

وبعد وفاته خلفه ابنه سلطان الذي استمر في سياسة والده ضد البرتغاليين والفرس ، دون الانجليز والهولنديين •

ويورد هاملتون الانجليزي بيانا عن أسطول سلطان في سنة ١٧١٥م فيقول : « إنه كان يتألف من مركب واحد مزود بسبعين مدفعا ، ومركبين ، بكل واحد منهما ستون مدفعا ، ومركب مزود بخمسين مدفعا — وثمانية عشر مركبا تتراوح

مدافع كل منها بين اثني عشر وبين اثنين وثلاثين مدفعاً
وبعض الترانكى أو القوارب ، التى زود كل منها بعدد يتراوح
بك أربعة وثمانية مدافع •

وكانت المراكب الأربعة الكبرى من طراز أوربى ، أما
تلك التى أطلق عليها هاملتون اسم الترانكى أو القوارب فان
طرازها غير واضح ، ولعلها كانت مراكب سريعة من طراز
البدن أو البتيل ، أو البقارة ، وقد كان هذا النوع من المراكب
المفضلة بصورة خاصة لدى ملاحى الخليج ، وذلك لسرعته
وسهولة توجيهه » •

ويمضى هامتون فيذكر :

أن العمانيين قد فرضوا بهذا الأسطول هيبتهم على
الساحل كله الى البحر الأحمر ، وامتد نفوذهم الى الخليج بعد
أن أقام الإمام سلطان حامية له فى عام ١٧١٧م •

وقد ملأت عمان الفراغ الذى أحدثه تدهور الفرس ، فامتد
لنفوذ العمالى على جزر الخليج كلها •

وكان الإمام سلطان يفضل التجارة على الحرب ، ولهذا
فلم يدخل فى معارك مع الانجليز والهولنديين • وبعد موت
الإمام سلطان ابن سيف بدأت الفتن الداخلية فى عمان ،

ففقّد العمانيون كثيرا من النجاح الذي أحرزوه زمن اليعاربة ، ولم تعد أساطيل عمان تسيطر على مياه غرب المحيط الهندي وأخذت قوة الأوروبيين الشماليين في المحيط الهندي تقوى وتشتد •

وبرغم هذا فقد نجح العمانيون في مقاومة الفرس والبرتغاليين الذين حاولوا تنفيذ خطة مشتركة لانتزاع الجزر عند مدخل الخليج • وكان ذلك عام ١٧٢٤م •

واسترد العمانيون ممباسة من البرتغاليين الذين كانوا قد عادوا إليها عام ١٧٢٨م ومنذ ذلك الوقت انتهى تماما نفوذ البرتغاليين في سواحل أفريقية الشرقية •

وفي عام ١٧٣٧ م أنهار ما بقى لليعاربة من نفوذ وعزة في المنطقة ، واضطر الإمام سيف بن سلطان الى طلب المساعدة من الفرس لمواجهة الأحداث الداخلية في عمان •
وانتهزت القوات الفارسية تلك الفرصة فاستولت على أجزاء كثيرة من عمان •

غير أن القائد العماني الإمام أحمد البوسعيدى استطاع إرغام الفرس على الانسحاب من عمان عام ١٧٤٤ • وبدأت عمان عهدا جديدا •

بفضل النجاح الذي حققه والى صحرار أحمد بن سعيد
فى الدفاع عن مدينة ذاع صيته ، وأصبح اماما لعمان منذ
عام ١٧٤٩م وتوحدت فى ولايته عمان مرة ثانية تحت حكمه .

وقد اتخذ الرستاق عاصمة للحكم ، وأقام توازنا بين
الساحل العماني وبين الداخل العماني ، وشجع التجارة ،
وحقق الأمن والاستقرار للبلاد فازدهرت مسقط مرة أخرى ،
واستفادت البلاد كلها من ذلك . وأنشأ أسطولا حربيا نظاميا ،
وأصبحت مسقط ملتقى لتجارة المحيط الهندى .

وقد وقع خلال حكم الامام أحمد حادثان بحريان هاما ،
أثبت الامام أحمد فيهما بحكمته ما كان للبحرية العمانية من
قوة وكفاية على عهده .

وأول هذين الحادثين هو أن الفرس كانوا مستائين من
ازدهار البصرة تحت حكم العثمانيين ، على حساب بندر عباس
وغيره من الموانئ الفارسية ، ولذلك حاولوا احتلال البصرة ،
وضمها الى ممتلكاتهم ، وأخذوا فى تجهيز حملة عسكرية لهذا
الغرض ، وقد أحس وإلى بغداد العثماني بخطورة الوضع ،

فبعث يستنجد بالإمام أحمد في مسقط ، فاستجاب اليه الامام ،
وجهر أسطولا ، فيه مركب قيادته ، المسمى ، الرحمانى ،
وحمل على هذا الأسطول ، كما يقول حميد بن زريق المؤرخ
العمانى ، قوة تتألف من عشرة آلاف رجل ، وأبحر بالأسطول
تحت قيادته •

وأما ثانى هاتين الحادثتين فهو أن الإمام أحمد أرسل
مبعوثا خاصا على المركب الرحمانى الى مانجلور للاستفسار
عن عدم وصول شحنة الأرز المقررة ، وقد علم هذا المبعوث
أن بعض قراصنة البحر قد استولوا على هذه الشحنة ، فطلب
المبعوث من السلطات المختصة أن تحدد له المكان الذى تمت
فيه القرصنة ، وسار المبعوث اليه واشتبك مع القراصنة ،
وتمكن من دحرهم ، وقضى على قائدهم •

وقد أثار هذا إعجاب وتقدير والى المغول ، فقرر عقد
حلف دفاعى هجومى مع الإمام أحمد ، وتعيين سفير مقيم له فى
مسقط •

وتوفى الامام أحمد بن سعيد عام ١٧٨٣ م ، فتولى مقاليد
الحكم من بعده ابنه السيد سلطان الذى تركر اهتمامه فى
المقام الأول على تطوير القوة البحرية ، فقتلور مركز عمان
كدولة تجارية بحرية هامة وكان يمر بمسقط جانب كبير من

التجارة الدولية • وبدأت مطرح بمينائها الممتاز تكتسب الأهمية الدولية ، وأصبح تجار المحيط الهندي في مطرح وفي زنجبار تجارا بارزين ، على حين بقيت مسقط قاعدة بحرية حربية •

ولكن أهمية مسقط وعلو مكانتها قد جرها الى نزاعات مع قوى بحرية نامية أخرى ، وكان البريطانيون قلقين من اضطراب الأحوال التجارية والمواصلات في منطقة الخليج ، فضلا عن قلقهم الشديد مما كان يبدية الفرنسيون من اهتمام لكسب ود السيد سلطان فكان طبيعيا أن تسعى شركة الهند الشرقية البريطانية في عام ١٧٩٨م الى عقد اتفاقية مع السيد سلطان •

وكان السيد سلطان ، وأخوه السيد سعيد يشعران ، بأن مناهضة القوى الجديدة في المنطقة يتطلب اتخاذ اجراءات حربية قوية •

وفي عهد السيد سعيد بن سلطان ، الذي يعد واحدا من ألمع الحكام العرب في القرن التاسع عشر الميلادي ، اتسم أوج حكمه فكانت أملاك عمان البحرية في جزيرة العرب تمتد من ظفار الى رأس مسندم ، أما في فارس فكانت عمان تستأجر عدة كبيرة من الموانى ، غير أن أهم ممتلكات عمان كانت هي

التي في ساحل افريقية الشرقية ، حيث حكمت عمان منطقة يبلغ طولها ألفى ميل من رأس العضروفى الى رأس دلجادو •

ولم يكن الحكم العماني بصورة عامة حكماً مركزياً ، بل إنه كان على غرار ممتلكات الدول الكبرى القديمة ، يتركز في المقام الأول على المصالح البحرية ويرتبط بنوع من الاتحاد الكونفدرالى الهش ، الذى يضم في اطاره عددا من الدويلات التجارية ، لكل منها منطقة نفوذ صغيرة خاصة ، وتاريخ سياسى خاص •

وقد بلغت السيطرة العمانية على بعض الموانى الى حد إقامة حاميات دفاعية فيها ، مثل ممباسة ، ولا موه وبته وكلوة ، ومركا ومقديشيو ، واعتبار هذه المناطق محميات ، على الرغم من أن بعضها كانت له سمة الممتلكات الاقليمية مثل جزيرتى بمبا وواسين القريبتين من زنجبار •

وكان وصول السيد سعيد الى زنجبار قراراً هاماً ، بل انه كان قراراً سياسياً من الدرجة الأولى اتخذها السيد سعيد رغبة منه فى توطيد الأقاليم الساحلية فى إفريقيا الشرقية ، لا سيما ممباسة التى كانت مهد الاضطرابات •

ولقد كان من بين الأسباب التى دعت الى انتقال السيد

سعيد الى إفريقيا الشرقية حاجته الى موقع تجارى على طريق رأس الرجاء الصالح ، من المحيط الأطلسى الى الهند ، بالاضافة الى وفرة الانتاج الزراعى فيها ، وقد أحرز السيد سعيد بهذه المبادرة الجريئة كثيراً من النجاح ، فقد أنشأ علاقات تجارية مفيدة مع الأمريكيين والبريطانيين الذين كانوا أكثر تجار الغرب جرأة على اقتحام هذا الطريق •

وقد أدى الأمن الذى ساد ربوع هذه المنطقة الى ازدهار الزراعة ، لا فى زنجبار وحدها ، وإنما فى جميع سواحل افريقية الشرقية ، وأصبحت المنتجات الزراعية الوفيرة ، كالقرنفل ، والسهم ، وجوز الهند ، والجلود ، والعاج . وقرون الحيوان ، وأنياب أفراس الماء ، والصدف والعنبر ، والأخشاب توزع فى جميع أنحاء المحيط الهندى ، كما تصل الى أمريكا ، وانجلترا •

وبرغم افتتاح قناة السويس فى عام ١٨٦٩ غان زيادة رخاء المناطق الداخلية من السواحل مكنت هذه البلاد من المحافظة على وجودها الى حد كبير • وقد نمت زنجبار نمواً سريعاً ، وأصبحت ملتقى تجارياً هاماً فى المحيط الهندى •

ولقد كان تشجيع التجارة وتوثيق العلاقات مع الأقطار

الواقعة على المحيط الهندي ، ومع الدول الغربية — على حد سواء — من بين المقومات الأساسية لسياسة السيد سعيد •

وانطلاقاً من هذه السياسة أوفد السيد سعيد عدداً من السفراء والوفود الى أمريكا وأوروبا ، ويان أشهر هذه الوفادات تلك البعثة التي ذهبت عام ١٨٤٠م الى نيويورك ، والتي أخذت طابع البعثة التجارية • وقد قطعت إحدى مراكب السيد سعيد المسماة السلطنة المحيط الأطلسي ، حاملة السفير أحمد بن نعمان الكعبي ، فكان أول مبعوث عربي يصل الى الولايات المتحدة الأمريكية •

كما أبحر مبعوث آخر ، هو علي بن ناصر والى ممباسة على السفينة ، السلطنة ، سفيراً الى الملكة فيكتوريا في لندن عام ١٨٤٢م ، كذلك زارت السفينة ، كارولين • إحدى قطع الأسطول العمانى : ميناء مرسيليا عام ١٨٤٩م في رحلة تجارية •

ويعتبر عهد السيد سعيد بن سلطان من أهم العصور ، بالنسبة لمجالات النشاط الملاحى ، فقد احتفظ لعمان بأسطول ، يعتبر حديثاً ، إذا قورن بمقاييس عصره •

وتحين نهاية عمر السيد سعيد ، وتشاء ارادة الله تعالى أن تكون المركب « فيكتوريا » إحدى سفن الأسطول العمانى ،

الذى أحبه السلطان سعيد ، الأم الحنون التى تضم الى حضنها
جثمان السيد سعيد ، بعد أن لفظ أنفاسه ، وتوفى على ظهرها
بالقرب من جزر سيشل وقد كان فى طريقه الى زنجبار ، وذلك
عام ١٧٥٦ م •

ثم بدأت حالة الأسطول العمانى تتدهور شيئاً فشيئاً ،
صدى طبيعياً لمظاهر التفكك التى بدت فى الأقاليم العمانية ،
وأصبح أقل قدرة على المنافسة فى تجارة النقل البعيدة المدى •

وبدأ نفوذ الدول الغربية يتزايد فى منطقة الخليج والمحيط
الهندي ، وأصبحت السيطرة البحرية مرتبطة بنمو مصالح
الدول الأوروبية ، وبازدياد التقدم التكنولوجى فى تصميم
السفن ، فأسدل الستار نهائياً على الأساليب الملاحية القديمة
التي ما تزال قائمة الى اليوم فى أجزاء من المياه العمانية •

يؤكد التاريخ أن العمانيين كانوا من أقدم الذين قاموا
برحلات طويلة في البحار ، حيث كانت مراكبهم تلقى مراسيها
في ميناء أكاد ببلاد ما بين النهرين •

ويمكن القول بأن المراكب التي كانت تمخر البحار في
ذلك الطور المبكر من محاولات الانسان لم تكن تبتعد كثيرا
من شواطئ البر ، قبل أن تتسع معرفة الانسان بالفلك ، ومن
قبل أن يتمكن من السير في البحر مهتديا بالنجوم •

وقد كانت السفن تبحر خلال أحوال جوية ملائمة تعتمد
عليها في رحلاتها ، ومن أهم هذه الأحوال الجوية الرياح
الموسمية في المحيط الهندي ، التي يساعد هبوبها من الشمال
الشرقي للسفر غربا ، من شهر أكتوبر الى شهر مارس ، ومن
الجنوب الغربي ، وهو أكثر هدوءا ، للسفر شرقا في المدة من
ابريل الى مايو ، ومن أغسطس الى سبتمبر من كل عام •

وكانت المراكب العربية في عصر ما قبل الميلاد بمائة عام
تبحر بمحاذاة سواحل جزيرة العرب وايران الى الهند ، مستعينة
بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، والأحوال الجوية الملائمة

للرياح الموسمية الجنوبية الغربية • وكان لابد لهذه المراكب القاصدة الى الهند أن تبخر بالقرب من الساحل الى عمان لتستعين بالرياح في الاتجاه الشرقى ، وهى مزودة بالأسرعة العربية المثلثة الشكل ، أو الأسرعة الربعة الممتدة من المقدمة الى المؤخرة •

ولقد كانت أجسام المراكب العربية أدق تركيباً من أجسام المراكب اليونانية ، المثبتة بالمسامير ولهذا فان الرياح الموسمية الشمالية الشرقية الهادئة كانت أكثر ملاءمة للمراكب العربية من الرياح الموسمية الجنوبية الغربية القوية التى كانت تلائمها المراكب اليونانية القوية المتينة •

وكان البحارة اليونانيون قد استفادوا من الملاحين العاملين ضريقتهم فى الإبحار بالقرب من السواحل ، مستعينين بالرياح الجنوبية الغربية ، ولكنهم عندما تبين لهم أن مراكبهم أكثر قدرة وقوة أقدموا على السير فى عرض البحر موغلين فيه على امتداد الساحل الجنوبى لجزيرة العرب •

ولعلّ بحارة البحر الأبيض المتوسط حين اكتشفوا طريق الرياح الموسمية الجنوبية الغربية فى المحيط الهندى لأول مرة ، استغلوا هذا العامل لعبور أقصى شمال البحر العربى من ساحل بلاد المهرة الى دلتا نهر السند ، ثم ازدادوا جرأة

فيما بعد ، وأخذوا يعبرون مباشرة عبر المحيط الهندي من باب المندب الى ساحل الملبار ، والى أبعد منها الى نهر الكنج والصين ، وكانت رحلات العودة من الهند تتم مع اتجاه الرياح الموسمية الشمالية الشرقية .

وتشير المعلومات والأدلة المتوافرة عن الرحلات البحرية أن السفر الى الشرق في القرن الثالث الهجري (التاسع الميلادي) كان يتم ، بأن تنطلق المراكب من الخليج ، ومن الموانئ العمانية ، كصحار ، ومسقط ، وقلهات في النصف الثاني من شهر نوفمبر الى النصف الأول من شهر ديسمبر .

وكانت المراكب التي تقوم بالرحلات الطويلة من العراق الى الصين تأخذ حمولتها من سيراف على الشاطئ الفارسي ، ثم تبحر الى ساحل الباطنة في عمان لتتروود بالمؤن . ومنها تتجه عبر البحر مباشرة الى ساحل الملبار مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، وتصل الى كولام مالى على الساحل الغربى للهند خلال شهر ديسمبر ، وبعد انتظار لبعض الوقت تكون عواصف الرياح الشمالية الشرقية في خليج البنغال قد هدأت ، وفي نهاية شهر ديسمبر تبحر المراكب متجهة الى كالابار في شبه جزيرة الملايو حول جنوب

جزيرة سيلان [سرى لانكا] ، وقد تتوقف قبل وصولها الى كالابار في جزيرة نيكوبار للتزود بالماء ، ولتصريف بعض البضائع ، ومن كالابار كانت بعض السفن تبحر الى سومطرة وجاوة •

وكانت المراكب التي تبقى في كالابار تبحر بعد الاستراحة بضعة أسابيع عبر مضيق ملقا ، مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، فتصل الى المنطقة الجنوبية من بحر الصين في فترة تكثر فيها الرياح الموسمية الجنوبية ملائمة ، وذلك في شهر ابريل ، ثم تسافر مواصلة لرحلتها الى لوفين [هانوى] في بعض الأحيان ، حتى تصل الى خانفو [كانتون] وهي آخر الطريق في تلك الرحلة ، بينما كانت بعض المراكب تتجاوز ذلك الى هانغ شاو وكوريا •

وكانت المراكب تقضى الصيف في كانتون للتجارة ، وعندما تبدأ الرياح الموسمية الشمالية الشرقية في المدة بين أكتوبر وديسمبر فإن السفن العائدة كانت تستعين بها في إبحارها عائدة حتى تصل الى كالابار مع نهاية ديسمبر ، وفي يناير تعبر المراكب خليج البنغال ثانية ، وتمضى مع الرياح الموسمية الشرقية من كولام مالى الى ريسوت أو الى منطقة

أخرى على ساحل الشحر أو المهرة ، وفي آخر ابريل أو أوائل مايو كانت تبخر مع أوائل الرياح الموسمية الجنوبية الغربية في الاتجاه الشمالى على امتداد ساحل عمان ، وحول رأس الحد الى قلحات ، أو مسقط ، أو صحر ، ومنها تعود الى الخليج •

وكانت الرحلة ذهابا وإيابا تستغرق ثمانية عشر شهرا ، بينها ستة أشهر فاصلة بين الذهاب والإياب ، ولعل أكثر الطرق البحرية التى اعتاد بحارة الخليج وعمان ارتيادها ، سواء فى الماضى البعيد ، أو القريب ، هى طريق الموانئ الغربية فى شبه القارة الهندية ، فمنذ أوائل الرحلات البحرية كان لهذا الطريق دور فى تشكيل الحضارة العمانية ، وكان لقرب عمان من الهند أهمية خاصة بالنسبة لهذا الدور لأن المراكب يمكنها أن تقوم برحلتين أو أكثر ذهابا وإيابا من عمان والخليج خلال موسم واحد •

ولقد اعتادت المراكب العمانية فى القرون الوسطى القيام برحلاتها عند هدوء الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، حيث تصل الى سواحل الهند خلال أسبوعين تقريبا ، وكانت رحلة الذهاب والإياب مع التوقف للتبادل التجارى تستغرق ثلاثة أشهر ، وقد كان على هذه المراكب أن تغادر سواحل

الهند قبل أواخر يونية ، وهو الوقت الذى تبلغ فيه الرياح الموسمية الجنوبية الغربية أقصى حدتها ، وفى الأحوال العادية قد يتسع الوقت أمامها ، فتغادر قبل ذلك بوقت طويل ، فى مارس أو ابريل .

وكانت السفن الصغيرة الزاهية من عمان الى الهند تتخذ أحيانا طريقا ساحليا من الخليج ، حيث تتوقف فى قيس أو هرمز القديمة ، أو صحر ، أو تيز فى مكران ، أو فى أحد موانى الهند ، ومنها عبر ساحل الهند الى مدن الملبار ، ومن الملبار كانت هذه السفن تبحر إما عبر المضيق بين سيلان وبين جنوب الهند الى خليج البنغال ، و تسير الى سيلان نفسها .

وفى المنطقة الجنوبية تبدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية مبكرة وتستمر لفترة من الوقت ، ولهذا فإن ساحل الملبار يعتبر من المناطق الخطرة منذ مايو حتى نهاية سبتمبر ، وهذا يعنى أن موسم الرحلات البحرية فى ملبار نفسها لا يتعدى سبعة أشهر أو ثمانية ، فى حين أنه يمتد الى عشرة أشهر على ساحل كوجارت ، وفى هذا خطر على المراكب العربية ، ويعنى أيضا أن هناك ميزة للسفن القادمة من الموانى الغربية ، فموسم رحلاتها أطول ، وهذا ما يؤيد الاعتقاد

القائل ، بأن العرب الذين لا توجد أخشاب لديهم استطاعوا أن يتغلبوا على الطرق التجارية في المحيط الهندي زمنا طويلا .

وبرغم أن معرفة البحارة العمانيين بالهند معرفة عميقة فإن الرحلات البحرية التي اشتهروا بها ، وارتبطت بهم ارتباطا خاصا هي رحلاتهم الى سواحل شرقى افريقية ، فعمان تحتل موقعا نموذجيا للاستفادة من الرياح الشمالية الشرقية للوصول الى تلك الجهات ، وما إن حل القرن العاشر الميلادى حتى كان العمانيون قد أثبتوا تفوقهم في السفر الى سواحل شرقى افريقية ، وهو تفوق بلغ أوجه في القرنين السابع عشر والثامن عشر ، حين أسسوا دولتهم الكبرى هناك .

ولقد كانت معرفة العمانيين بشرقى افريقية عام ٦٩٠ م مبررا لاتخاذها مهجرا لهم ، فرارا من اضطهاد الحجاج بن يوسف الثقفى .

وفي أوائل القرن العشرين كانت مراكز العمانيين تتألف من أنواع البوم ، والبغلة ، والسنبوق ، والجلبوت ، والبدن ، وبعضها لا يزيد طوله على ثلاثين قدما ، وكانت هذه المراكب تبحر من مسقط وصور والمرافىء العمانية الأخرى في منتصف نوفمبر وأواخره لتقوم بالرحلة مع بداية الرياح الموسمية الشمالية الشرقية على الساحل الجذوبى لجزيرة العرب ، وكان

كثير منها يذهب الى عدن باعتبارها ميناء تجاريا ، بينما يتجه غيرها الى الجنوب الغربى بعيدا عن الشاطئء بالقرب من الشحر عند رأس فرتك قاصدة رأس الغضروفى ، أما المراكب التى كانت تقصد عدن فإنها بعد الانتهاء من أعمالها التجارية تغادر الى المكلا والشحر فى منتصف ديسمبر تقريبا ، وتبحر بمحاذاة الساحل حيث تساعد على الابحار الرياح الشمالية الشرقية ، وعند وصولها الى منطقة تقع وراء الشحر تدفعها الرياح الى رأس الغضروفى ، ثم تستدير نحو الجنوب الغربى لتسير فى نفس الطريق الذى سلكته المراكب الأخرى •

وكانت الرحلة بين سوقطرة وبين رأس الغضروفى تنتهى عند أول مرفأ إفريقى ترسو فيه السفن ، ولعله هفون ، وعندما تبحر هذه السفن جنوبا من هفون فإنها كانت تتجه الى مركا وبرأوة ، ثم مصب نهر جوبا ، والمنطقة المعروفة حاليا باسم كسمايو ، ثم تمر بعد ذلك على مرفأين عامرين بالسكان ، هما مدينتا بطة ولامو •

واذا اتجهت المراكب جنوبا من ذلك فقد تتوقف فى ماليندى وقد تبحر بدلا من ذلك الى مبابسة مباشرة ، وهى أكبر مدن السواحل أو أعظمها شأنًا •

وحيث تبخر المراكب من ممباسة فإنها تلتزم بالطريق
المحاذي للساحل الإفريقي الى أن تتمكن من عبور قناة زنجبار ،
ثم تدخل الى جزيرة زنجبار ، أو قد يوجه قبطان المركب دفعة
مركبه من ممباسة الى شاكي شاكي عاصمة جزيرة بمبا ، ومنها
الى زنجبار ، والى جنوب زنجبار تقع مدن مقاطعة كلوة الهامة ،
التي أصبحت في القرن التاسع عشر مركزا رئيسيا •

وقد كانت جزيرة كلوة أهم مدينة عربية على السواحل
الإفريقية في العصور الإسلامية ، وبقي نفوذها حتى قدوم
البرتغاليين ، وعلى مسافة قليلة جنوب كلوة تقع لندى ورأس
دلجادو اللتين كانتا تنتهي عند حدودهما سلطة السيد
سعيد بن سلطان •

وبرغم أن الرحلة المباشرة من عمان الى سواحل إفريقية
الشرقية لا تستغرق إلا ثلاثة أسابيع أو أربعة فإن الوقفات
على الطريق التي لابد منها للسفن التجارية العادية كانت تؤخر
الوصول الى الوجهة المقصودة ، وهي زنجبار ، فلا تصلها
إلا في منتصف شهر فبراير • وكان هناك متسع من الوقت ،
يبلغ الشهرين تقريبا قبل أن تهب الرياح الموسمية الجنوبية

الغربية ، فكانت المراكب تقضى نحو الشهرين فى البيع وفى الشراء ، ونقل حمولات جديدة ، وربما كانت تضطر أحيانا الى القيام برحلة الى دلتا ووفيجى والسواحل المجاورة الحارة ، لقطع أخشاب شجر الغاف ، وقد كانت الحاجة اليها ماسة فى عمان وفى الخليج لمشروعات البناء •

وكانت المراكب تغادر زنجبار فى منتصف ابريل ، مع أول بواذر الريح الجنوبية الغربية ، وتبحر عائدة بمحاذاة الساحل الإفريقى لمواصلة تجارتها مع المرافئ أحيانا ، ودون أن تتوقف فى بعض الأحيان •

وخلال الرحلة يتغير اتجاه الريح ، فتكون مرة جنوبية غربية ، ومرة شمالية شرقية ، وهذه الرياح الأخيرة هى التى كانت تضطر السفن الى الابهار فى مواجهة الريح ، الأمر الذى برعت فيه السفن العمانية الشراعية ، بسبب أشرعتها المثلثة الشكل . واذا تيسرت للمراكب رحلة مباشرة سريعة فإنها تصل إلى صور أو مسقط فى ثلاثة أسابيع أو أربعة قبل منتصف مايو ، وقبل أن تبدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية بالفعل ، ولهذا كان معدل ما تستغرقه الرحلة ذهاباً وإياباً ستة أشهر إلى ثمانية •

وكان من بين المهام ، أو الخصائص الملاحية لأسطول
مراكب « البدن » العمانية تجارة السمك ، فالسمك وفير وفرة
كبرى في المياه العمانية ، وكان صيادو السمك يملئون مراكب
البدن بسمك التخم والتونة ، ويتاجرون به في الشحر والمكلا
وموانئ إفريقية الشرقية •

كان التفوق العربى فى المحيط الهندى خلال الفترة الاسلاميه يقوم جزئيا على الخبرة والمهارة اللتين استمدهما رجال البحر العثمانيون ممن سبقوهم من الملاحين اليونان ، ومن أهل جنوب الجزيرة العربية قبل الاسلام ، ويعود كثير من الفضل فى ذلك أيضا الى جغرافية بلدان الجزيرة العربية ، فالصحارى الواسعة المقفرة تحتاج الى مهارة فى معرفة الجهات ، كما يتطلب البحر معرفة بالفلك ، ولهذا كان لبناء السفن العرب فضل كبير فى هذا المضمار •

وقد بدأ علماء الفلك العرب يقيمون نظرياتهم الملاحية على ما توصل اليه اليونانيون ، وذلك بعد عام ٨٣٠ م ، بل ويتفوقون عليهم فى النظرية الفلكية ، وفى صنع الأجهزة الدقيقة المعقدة ، كالاصطربلاب ، ومع ذلك فقد بقيت الأساليب المستخدمة عند هؤلاء الملاحين بسيطة •

ومع حلول القرن الحادى عشر بدأ البحارة العرب يستفيدون فى البحار الصينية من اكتشاف الصينيين للابرة

المغناطيسية وستخدمونها وهو اكتشاف انتقل من العرب الى البحارة الأوربيين في البحر الأبيض المتوسط في القرن الثالث عشر •

وبفضل الإبرة المغناطيسية أصبح متاحا بسهولة تحديد خط العرض ، وتمكن البحارة من قطع مسافات شاسعة من المحيط دون الحاجة الى الاهتمام بالمعالم السياحية •

وقد كان الملاحون بعد استخدام الإبرة المغناطيسية ، بل وقبل ذلك ، يستعينون بمجموعات من الاشارات الملاحية التى تشتمل على معلومات عن النجوم ، وعلى جداول فلكية ، وخطوط العرض الخاصة بالموانئ التى تقف عليها المراكب ، وهى مبنية على استخدام الاضطراب ، بالاضافة الى معلومات الرياح والسواحل ، وشعب المرجان . والمعالم المرئية بالعين ، وأنواع غيرها كثيرة ، كأسراب ثعابين البحر ، التى كان وجودها يدل على الاقتراب من السواحل الهندية فى حالة الابحار من جزيرة العرب •

كما رسم العرب خرائط ، كانت دقتها ماثرا اعجاب المكتشفين البرتغاليين الأوائل ، وقد استعان البوكيرك البرتغالى بإحدى هذه الخرائط ، وهو فى طريقه الى ساحل عمان ، غير أنه

للأسف لم يبق شيء من هذه الخرائط ، لأنها تلفت من كثرة الاستعمال وأصبحت قراءتها غير ممكنة •

ولابد أن يكون الملاحون العرب قد اهتموا الى أساليب أخرى لتحديد خط العرض قبل اكتشاف الإبرة المغناطيسية بزمان طويل ، وقد كانت طريقتهم التي اتبعوها هي قياس موضع أحد النجوم المعروفة ، ثم طرح مسافة ارتفاع النجم القطبي من ذلك ، أو قياس ارتفاع النجم القطبي لتحديد خط العرض ، وكانت الطريقة التي يستعملونها في هذه القياسات سهلة للغاية ، أما الطريقة الأكثر استخداما فهي اتخاذ عرض الإصبع كوحدة للقياس ، فاذا مد الذراع فإن عرض الأصابع الأربعة يساوى أربعة أصابع ، وبالتالي فإن ٢٢٤ إصبعاً تعادل ٣٦٠ درجة ، وكان هذا التقدير يتم على أساس أن رحلة يوم بكامله في الاتجاه الشمالى ترفع النجم القطبي بمقدار إصبع واحد من الأفق •

وفي بعض الأحيان كان الملاحون يستخدمون آلة بسيطة تسمى « الكمال » وهي قطعة متوازية الأضلاع تصنع من القرون أو الخشب وقطرها بوصتان ، ويربط فيها خيط ، وفي الخيط تسع عقد ، على مسافات محددة ، وكان الملاح المسئول يمسك بطرف الخيط بأسنانه ، ويوجه الطرف الآخر منه الى

الأفق ، ثم يحرك القرن على الخيط المشدود حتى يستقر طرفه الأعلى على النجم المطلوب . . وهناك طريقة أخرى لاستعمال الكمال ، تقوم على تحريك العقد من خلال الأسنان الى أن تستقر قطعة الخشب المثبتة في طرف الخيط في مواجهة النجم .

وقد استخدم العرب هذا الجهاز ، ثم جاء البرتغاليون وأدخلوا تعديلات على طريقة العقد ، وأصبح يتم بالأرقام الهندسية .

أما الملاحون العرب فقد كانوا يضيفون عقدا أخرى لتحديد مواقع الموانئ والشواطئ ، واستطاع الملاحون العرب في الخليج والبحر الأحمر أن يرسموا خرائط دون الاستعانة بخطوط الطول . وخلال القرن الثامن عشر وبعد اختراع أوربا لطريقة دقيقة لتحديد الوقت وضبط خط الطول بدأت الأساليب القديمة تختفي في المحيط الهندي ، وبرغم هذا فإن كثيرا من الملاحين في رحلاتهم الى شرقي افريقية بوجه خاص قد آثروا أن يعتمدوا على خبرتهم الطويلة بالرياح وبالمعالم السياحية مع استخدام الإبرة المغناطيسية .

وقد حافظ العمانيون على تفوقهم البحري في غرب المحيط الهندي طوال عهود قس وهرمز وقلهات ، أما شرق

المحيط الهندي فقد بقى خاضعاً لسيطرة الصين وسيطرة إندونيسيا المتزايدة • وقد ذكر ابن بطوطة أن رحلته الى الشرق في القرن الرابع عشر الميلادي من بنادر الملبار كانت تتم على مراكب صينية •

وكانت هناك تطورات هامة تجرى على فنون الملاحة عند العرب من أهمها استعمال الإبرة المغناطيسية والاستمرار في تطوير نوع آخر اسمه « الراهمانيات » وهي قوالب شعرية تتضمن معلومات بحرية وجغرافية وفلكية •

وإنه لمن المؤكد أن الفضل الكبير في هذا التطوير يعود الى الملاحين العمانيين •

ومن أبرز الشخصيات التي اقترن اسمها بتاريخ الملاحة وعلوم البحار في تلك الفترة ، الملاح العماني ، شهاب الدين أحمد بن ماجد صاحب كتاب « الفوائد في أصول البحر والقواعد » الذي يعتبر مرجعا من المراجع البحرية الهامة النادرة ، وقد كتب أيضا ، خلال حياته الحافلة بالتجارب البحرية والرحلات المستمرة ، نحو أربعين مصنفا ، تتناول موضوعات الملاحة البحرية ، غير أن كتاب الفوائد يعتبر غاية ما وصلت اليه الكتابة العربية عن الملاحة •

وقد ألفه في الفترة بين عامي ١٤٨٦ — ١٤٩٠ م . وذكر فيه صراحة ، أن غايته من تأليف الكتاب هو تقديم اضافات جديدة الى علم الملاحة ، والكتاب يتكون من اثني عشر فائدة [فصلا] تتناول أمور الفلك ، وطرق الملاحة ، والفصول ، والظواهر الطبيعية والأحوال الجوية ، وجغرافية الملاحة .

وقد ظل الملاحون في المحيط الهندي يعتمدون على هذا المرجع الهام في رحلاتهم حتى نهاية القرن الثامن عشر .

ولقد ولد أحمد بن ماجد في عمان حوالي عام ٨٣٨ هـ (١٨٣٥ م) من أسرة اشتهر أفرادها بريادة البحر ، وحب الأسفار ، والملاحة . فتعلق بالملاحة منذ الصغر ، واكتسب مهارات أجداده ، واستطاع بفضل تجاربه العديدة ، وسعة علومه البحرية أن يتوصل الى اكتشاف أساليب جديدة في فنون الملاحة ، مستخدما علم الفلك بشكل واسع بالاضافة الى البوصلة المائية التي استخدمها لتحديد الاتجاهات ، والمسارات البحرية .

وقضى معظم حياته أستاذا ، ومرشدا ملاحيا في غرب المحيط الهندي ، والبحر الأحمر ، وكان يتخذ من رأس الحد في عمان مركزا لنشاطاته الملاحية ، وقد كان هذا كله سببا في ذيوع شهرته ، وتردد اسمه كعلم من أعلام البحر في ذلك

الزمان ، ووصلت أخباره الى شواطئ أوروبا حيث كان الإسبان والبرتغاليون يحاولون اكتشاف طرق جديدة للوصول الى الشرق ، أو الى الهند بصفة خاصة عن طريق الدوران حول رأس الرجاء الصالح ، الذى كان يسمى برأس العواصف ، وقد كان هذا بمثابة فترة حاسمة فى التاريخ البحرى ، حيث أدى تصادم النفوذ البحرى العربى بالنفوذ الأوروبى الى بداية عهد التفوق الأوروبى من ناحية ، وتدهور النشاط البحرى العربى من ناحية أخرى •

وعندما وصل أوائل الملاحين البرتغاليين ، الذين بدءوا عصر الاكتشافات الجغرافية الأوربية ، الى سواحل شرقى إفريقيا عام ١٤٩٨ م ذهبوا من المستوى الحضارى الذى بلغته هذه المناطق ، وكان فاسكودى جاما وبحارته يشاهدون كلما مروا بالموانى الإفريقية معالم حضارة اسلامية رائخة ، وتقدما ملاحيا عربيا ، بصفة خاصة ، مما جعلهم يدركون مدى مساهمة الخبرة العربية فى علوم البحار •

وفى ماليندى لقي فاسكودى جاما ورجاله ترحيبا من حاكمها المحلى ، فقرروا الاقامة هناك الى أن يجدوا مرشدا يمكن الاعتماد عليه ليقودهم الى ساحل الهند •

وتشير المصادر العربية الى أن أحمد بن ماجد تصادف

وجوده في ماليندى في أثناء زيارة فاسكودى جاما ، وأن الملاح البرتغالى حينما التقى بأحمد بن ماجد أعجب بغزارة علمه وشجاعته ، وطلب اليه أن يقوده في أول رحلة تتم عبر المحيط بين أوربا وبين الهند ، وقد كانت الدوافع العلمية هي الحافز الأساسى لقبول أحمد بن ماجد هذه المهمة ، التى فتحت آفاقا جديدة في تاريخ العالم البحرى ، والتى جعلت من أحمد بن ماجد شخصية تاريخية أسطورية .

وقد قامت شهرة أحمد بن ماجد في الغرب باعتباره المرشد الذى قدم مساعدته للبرتغاليين في رحلتهم الى الموانى التجارية في جنوب الهند ، واكتسب هذا الحدث أهمية خاصة في نظر المعلقين الشرقيين والغربيين على حد سواء ، باعتبار أن الوصول الى الطرق بين شرقى إفريقيا وبين الهند حول رأس الرجاء الصالح يمثل مفتاح السيطرة التجارية في هذه المياه .

وظل اسم أحمد بن ماجد يتردد لأجيال عديدة محوطا بالاعجاب والتقدير من جانب الملاحين العرب في المحيط الهندى ، الذين كانوا يحفظون أعماله الشعرية ، ويرددونها ، بل يسترشدون بها في رحلاتهم البحرية ، حتى أنه منذ عهد قريب أطلق بعض البحارة الأوربيين اسم الشيخ ماجد على

مركبهم ، تقديرا لهذا الملاح العربى الرائد • كما كان من التقاليد البحرية السائدة حتى نهاية القرن الثانى عشر قراءة الفاتحة على روح ابن ماجد قبل اقلاع السفن •

وقد بقى تراث العرب فى الكتابة عن فنون الملاحة متصلا على يد سليمان المهرى ، من أهل ساحل بلاد المهرة ، وهى المنطقة الممتدة من الشحر الى مرتفعات ظفار الساحلية فى عمان • وقد ترك سليمان المهرى خمسة مؤلفات ما تزال باقية حتى اليوم ، وأقدمها كتابة « العدة المهرية فى ضبط العلوم البحرية » وهو من الكتب القديمة عن علوم البحار •

وبحلول القرن التاسع عشر الميلادى بدأت تأثيرات الأساليب الأوروبية فى الملاحة تظهر بصورة تدريجية فى الوقت الذى أخذت فيه أساليب أهل الجزيرة العربية فى الملاحة تعود الى الوراء ، لدرجة أن الملاحين العرب نسبوا المرتبة العالية التى وصل إليها أحمد بن ماجد فى علوم البحار ، فيما عدا اسمه الذى ظل ماثلا فى الأذهان باعتباره صاحب الفضل فى تطوير علوم العرب وفنونهم فى الملاحة البحرية •

وإنه لمن العسير على أى مؤرخ أن يقدم سجلا تاريخيا
مسللا عن تطور صناعة المراكب فى عمان قبل وصول
البرتغاليين ، بيد أن من الممكن الاعتماد على بعض أنواع المراكب
الموجودة فى عمان ، والتي تخلفت من العهود السابقة لوصول
البرتغاليين ، وأيضا على بعض الاشارات التاريخية والأدبية
المتفرقة للعوهد الاسلامى ، لتصوير أنواع المراكب التى كانت
تمخر المحيط الهندى ، وذلك حتى يمكن الاستدلال من هذا
كله على ملامح صناعة المراكب قبل الاسلام .

وتفيد هذه الاشارات أن الخصائص المميزة للمراكب
العربية فى المحيط الهندى كانت ثلاثا ، وتتمثل فى :

١ — استخدام الألياف بدل المسامير فى ربط أجزاء المركب
بعضها الى بعض .

٢ — الشراع الممتد من المقدمة الى المؤخرة ، بدل الشراع
العريض المربع .

٣ — تشابه شكل طرفى جسم المركب .

وهذه الخصائص لا تزال موجودة حتى اليوم في عمان ،
وان كانت لا تجتمع كلها في طراز معين من المراكب إلا في النوع
المسمى « السنبوق » •

وقد دفع مجيء البرتغاليين بناة المراكب العمانية الى
ادخال تجديدات كثيرة عليها ، وأدى التأثير الأوربي على مدى
القرون الى ظهور أصناف جديدة تماما من المراكب ذات
المؤخرات المربعة ، أو العريضة ، مثل البغلة ، والقنجة ،
والجالبوت ، أما النوع ذو الطرفين المتشابهين فلا يزال موجودا .
ويتمثل في اليوم وفي البدن • وبرغم أن الشراع المثلث بقى
دون تعديل إلا أن طريقة تثبيت الألواح الى بعضها البعض
بالمسامير بدأت تحل محل طريقة الصناعة القديمة •

وكانت أجسام المراكب العمانية تصنع من خشب الساج ،
أو من جذوع شجر جوز الهند ، وهذا الخشب كان يستورد
من الهند ومن جزر المالديف ، ويقول أبو زيد الحسن السيرافي
الذي عاش في القرن العاشر الميلادي : ان جماعات من عمان
كانوا يفدون الى هذه الجزر التي تزرع شجر جوز الهند ،
ومعهم أدواتهم ومعداتهم ، ويقومون بقطع ما يشاءون من تلك
الأشجار ثم يتركونه ليجف ، ثم ينزعون عنه الأوراق ، ويفتلون
من لحاء الأشجار حبالا يصنعون منها المراكب ، كما كان شجر

جوز الهند متعدد الفوائد بالنسبة لأهل عمان فمنه أيضا يصنعون
أشرعة السفن وصواريخها •

وقد كانت صناعة هياكل السفن تتم بطريقة بسيطة
جدا ، بحيث توضع قاعدة المركب أولا على الأرض ، ثم تثبت
فيها ألواح أفقية ، تشد الى كلا الجانبين ، وإلى بعضها
البعض بدرزات من الليف ، ثم توضع أضلاع المركب ، وتثبت
بالألواح في مواضعها ، ويربط بعضها ببعض من الحافة الى
الحافة •

وكان زيت السمك ، ولا سيما سمك الحوت ، يستخدم
لحماية جسم المركب من مياه البحر ، ولعل ألياف النخيل كانت
تستخدم لقلطة المفاصل ، كما كان يستخدم مزيج من زيت
السمك والصمغ لهذا الغرض •

ولم تكن هناك أسطح للمراكب في أكثر الأحيان ، وإن هي
وجدت فإنها تكون محدودة المساحة في المقدمة وفي المؤخرة ...
وكان النوع الوحيد المعروف من الدفة هو الدفة الجانبية ، أو
مجداف التوجيه ، ولم تكن المراكب من عابرات المحيطات تحتاج
لأكثر من مجداف واحد حتى في الأحوال الجوية السيئة ،
وذلك لأن المراكب كانت ذات طرفين متشابهين ، وكان مجداف

التوجيه مثبتا في قطعة المؤخرة الأدبية فلم يكن يخشى أن تسحبه المياه اذا مال المركب •

وفي القرن الثالث عشر الميلادي ظهرت دفعة المؤخرة التي تحرك بجهاز التوجيه بالحبال ، أما عصا الدفة فقد أخذها العمانيون من البرتغاليين •

وكانت المرساة عبارة عن حجر كبير مثقوب ، يكثر عدده في المراكب الكبيرة العابرة للمحيطات •

وكانت الصواري تصنع من خشب شجر جوز الهند أو الساج ، وربما تزود المركب بأكثر من واحد منها ، كما كانت الأشرعة تنسج إما من سعف النارجيل أو سعف النخل ، أو من القطن ، وقد كان في صحار صناعة نسج القماش الذي تصنع منه الأشرعة ، وربما كانت الأقمشة تستورد من الهند ، وكان المركب يحمل شراعين ، شراع الليل والأحوال الجوية السيئة ، والثاني للنهار والأحوال الجوية الملائمة ولم يكن بالإمكان ثني الأشرعة أو تقليل مساحتها •

ومن الأشرعة نوع مثلث الشكل يتم تثبيته في المقدمة وفي المؤخرة ونوع مربع ذو حبال أربعة ، وكان استعمال الشراع

المريع عاما في العصور القديمة ، لأنه يضمن الاستقرار للمراكب في البحار المضطربة ، ويوفر طاقة جذب لحفظ توازن المركب .

وكانت المراكب العمانية في أوائل القرن العشرين تتكون أساسا من أنواع تسمى : البغلة ، والبوم ، والسنبوق ، وأبو بوز ، بالإضافة الى البدن والجالبوت المخصصين لتجارة شرقي إفريقية ، وهما أكبر في الحجم من بقية المراكب ، وكانت معظم المراكب ذات الصاري الواحد تتزود لرحلاتها الطويلة بشراعين على الأقل ، أحدهما للأحوال الجوية العادية ، والآخر للأحوال الجوية المضطربة وعند قيام البحارة بتغيير الشراع ينتزع العمود المعترض ثم الشراع وتركيب الشراع البديل ، وهذه عملية شاقة ، فإذا أريد مد الجزء الأمامي من الشراع نحو المقدمة يمد عمود معترض قابل للتوجيه . وكانت هذه العملية تتم من الجهة اليسرى للمقدمة ، ثم يحرك الصاري لتثبيتته ، وهذا يسهل دفعه نحو الأمام على حسب الرغبة .

وكانت المركب المسماة البغلة أكثر أنواع مراكب النقل العمانية والخليجية استعمالا ، وحمولتها تتراوح ما بين ١٥٠ و ٤٠٠ طن ، وربما تزيد الى ٥٠٠ طن ، وقد يبلغ طولها ١٣٥ قدما ، وكانت الكبيرة منها ذات قاعدة نحاسية ، ولها ثلاثة صوار ، كما كانت المؤخرة عريضة تتميز بالسطح العالي ،

وبالممرات العالية ، وبالفتحات الخمس الموجودة بها ، وهي في الغالب مزخرفة بحفريات ونقوش دقيقة ، حيث كان العمانيون يتقنون أعمال الحفر والزخرفة بصورة فائقة ، ليس بالنسبة للمراكب فحسب ، بل أيضا في زخرفة الأبواب والشبابيك الخشبية ، وبهذا الطابع المميز كانت البغلة نوعا من المراكب يرتبط بعمان ارتباطا خاصا ، أما مقدمة البغلة فهي منحنية تعلوها كرة خشبية تميزها عن غيرها •

وتدل المؤخرة العريضة العالية للبغلة على مدى تأثير صناعة السفن في عمان بالأسلوب الأوربي بوجه عام ، وربما كان هذا هو السبب في تفوق المراكب العمانية على المراكب العربية الأخرى ، وأصل هذا الطراز من المراكب لا يزال أمره مجهولا ، حيث لا توجد أدلة على وجود البغلة قبل القرن التاسع عشر •

وكان العمانيون يستخدمون نوعا آخر من المراكب يشبه البغلة اسمه القنجة ، وهذا النوع متأثر في تصميمه بالأسلوب الهندي ، وتشارك القنجة مع البغلة في أن لها مؤخرة مربعة ، وفيها فتحات خلفية وممرات ، وإن كانت أقل زخرفة ونقشا ، كما أن عرضها أقل بالقياس الى طولها ، وتترود القنجة بثلاثة صوار ، وقد اشتهرت مدينة صور بصناعة مركب القنجة ، وأما حمولة القنجة فإنها كانت تتراوح بين ١٣٠ و ٣٠٠ طن ،

وكان طولها يتراوح بين ٧٥ و ١٢٠ قدما ، وكانت تستخدم في التجارة عبر المحيطات كالبلغلة •

وفي القرن العشرين حل مركب « البوم » تدريجيا محل مركب البغلة لنقل البضائع والركاب في المحيط عند العمانيين ، وهو متشابه الطرفين ، وتكاليف صنعه أقل من كل من البغلة والقنجة •

وهذا النوع من المراكب قد انتقل الى عمان من بلدان الخليج ، ولا يعرف بالضبط متى بدأت صناعته في عمان ، ولكنه على كل حال يعتبر أكبر المراكب العمانية ، وتتراوح حمولته بين ٧٤ الى ٤٠٠ طن ، وطوله يتراوح بين ٥٠ الى ١٢٠ قدما ، أما عرضه فيتراوح بين ١٥ و ٣٠ قدما ، وهو يتميز بمقدمته المستقيمة القائمة على زاوية ٤٥ درجة ، وتوجد على أطرافه رسوم بسيطة ، تطلّى باللونين الأبيض والأسود ، وهى رسوم تشبه في أصولها صورة العين التى كانت موجودة على كثير من المراكب القديمة ، ويتم تحريك دفة البوم بألة توجيه معينة ، ويضاف الى الشراع الكبير المائل شراع آخر فى المؤخرة ، وهناك مراكب من هذا النوع عليها ثلاثة صوار •

ومن أشهر المراكب العربية فى الخليج وعمان وجنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر مركب السنبوق ، ويتميز هذا

الركب بمقدمته المنخفضة المحفورة ذات الشكل المنحني ،
ومؤخرته العالية •

وكان السنبوق من المراكب المشهورة في صور ، ويستخدم
في الرحلات التجارية البعيدة المدى ، وله صاريان ، وكان من
الشائع استعماله في الخليج كمركب لصيد اللؤلؤ •

وكثيرا ما كان يطلق لفظ « سنبوق » على المركب بصفة
عامة ، كما أنه يطلق أيضا على القوارب المحيطة على ساحل
ظفار ، مما يدل على أن الاسم لفظ عريق في القدم •

ومن المراكب العمانية الصنع ، مركب « الجالبوت » ،
ويتميز بمقدمته العمودية ، وله مؤخرة عريضة ، ويقال ان اسمه
مشتق من اسم المركب البرتغالي « جالبوتا » •

وكان « الجالبوت » يستخدم في الخليج كمركب لصيد
اللؤلؤ ، أما في عمان فكان يستخدم في التجارة البحرية ، وربما
استخدم في صيد السمك •

ومن أكثر المراكب العمانية شهرة مركب « البدن » أو

البدينى وهو مركب يستخدم لصيد السمك ، ولتنقل الساحلى
فى جميع أنحاء عمان ، وذلك لأنه يتناسب مع الاحتياجات المحلية .
ولكافة الأغراض ، وتصميمه منخفض مستقيم ، ويمكن تمييزه
بالصدر البارز ، وبمؤخرته العالية التى تثبت عليها الدفة
بالحبال ، وعندما يكون مركب البدن متوقفا تترع دفته فتثبت
على أحد جانبيه المؤخرة وكذلك عندما يكون راسيا فى الميناء ،
لأن المركب قليل العمق فى المقدمة ، كثيره بالقرب من قاعدة
المركب .

مركب البدن ليس له سطح ، ولكنه يبطن بحصير من
سعف النخيل ، وهو مسطح الشكل ، خفيف الوزن عند المؤخرة ،
ويصنع من القصب ومن سعف النخيل ، ويزود بصار عمردى
فريد فى طريقة تثبيته .

ولا يزال يوجد على ساحل الباطنة عدد من مراكب طراز
البدن الذى يستعمل فى صيد الأسماك ، وهى فى حالة صالحة ،
ولكن استعمالها أخذ يتناقص لعدم صلاحية مؤخرتها لتركيب
محركات آلية عليها .

ومن أشهر المراكب الصغيرة فى عمان قارب صغير ، اسمه

« الهورى » ، وهو منحوت من جذوع الأشجار ، يتراوح طوله عادة بين ١٠ و ٢٠ قدما ، ويصنع أحيانا من خشب العنبة الذى يستورد من ساحل الملبار ، ولفظة « هورى » فى الأصل لفظة هندية ويستخدم هذا القارب فى صيد الأسماك ونقل السلع الى مسافات قصيرة ، ولهذا فقد ظل يستخدم على نطاق واسع .



ويبدأ موسم بناء المراكب في أواخر الصيف عادة ، حوالى شهر سبتمبر ، وقد يستغرق بناء مركب كبير فترة تصل الى عشرة أشهر ، أما المركب الصغير فيتم صنعة في مدة تتراوح بين شهر وأربعة أشهر •

ووفقا للطريقة المتبعة يكون البدء ببناء الهيكل ، فتركب الألواح أولا ، ثم تضاف اليها الأضلاع ، ويتم رص الألواح من الحافة الى الحافة باستخدام مساند أو دعائم ، لإعطاء الهيكل شكله المطلوب ، دون الاستعانة بتصميمات أو رسوم ، ويعتمد العمال على خبراتهم ومهارتهم وحدها ، غير أن بناء المركب يتم تحت اشراف خبير له سنوات طويلة في هذه الصناعة ، ويغلب أن يكون النجارون قد ورثوا المهنة عن آبائهم ، أو تعلموها من أقاربهم ، ولذا فإن حرفة صناعة السفن ذات طابع عائلى •

ويستعمل خشب الساج المستورد من الهند لعمل قاعدة المركب والمقدمة والمؤخرة • كما أن ألواح الهيكل من الساج أيضا ، وهى تستورد من اللبار ، وقد يستخدم من الأخشاب يسمى منيتج ، ويستورد من الهند أيضا •

أما الأضلاع والركب (الكروات) فتصنع من خشب ينمو في عمان ، كما تصنع من شجر القرظ والسدر ، وقد يستعاض عن ذلك أحيانا بأضلاع من خشب الميط المستورد من الصومال ، أما العققات الخشبية فإنها تستورد من إيران والعراق والهند ، ويسمى الصارى في عمان دقلا ، وهو في الواقع جذع شجرة ساج ضخمة •

ومن بين الأيوان الأخرى المستخدمة في بناء المراكب الخشب البنغالى •

ويستخدم الساج لبناء هياكل مراكب الصيد في الباطنة ، وتبنى القاعدة من خشب شجر القرظ المحلى ، والمقدمة والمؤخرة من خشب السدر المحلى ، كما يستخدم خشب القرظ لصناعة الأضلاع ، وهذا النوع من الخشب له أهمية خاصة نظرا لصلابته وقوته ، وعموما فإن صناعة المراكب في عمان تعتمد اعتمادا كبيرا على أخشاب تنمو في عمان نفسها •

وأما الأدوات والمعدات التى تستخدم في بناء المراكب ، مهما كان حجمها ، فكلها معدات بدائية ، ولا تزال هذه المفارقة بين بساطة أساليب صناعة المراكب وجودة هذه الصناعة وروعها تثير الإعجاب ، وإذا استثنينا بعض المعدات التى

تستخدم كالمطرقة . والمنتشار ، والقودوم ومثقاب الخيط والقرس والإزميل والمسحج ، أو حديد القلفطة ، فإن العمل كله يعتمد على المهارة والخبرة والجهد الخلاق في عملية البناء .

وتجرى قلفطة الهيكل باستخدام مزيج من الليف أو القطن الخام مشرب بزيت السمك ، أو زيت جوز الهند ، أو زيت السمسم . ويستخرج زيت السمك ، إما من السردين أو من كبد السمك اللحم ، وكلاهما من منتجات عمان . ويطلق الهيكل تحت مستوى سطح الماء بطلاء واق ، يصنع من الزيت أو الدهن ، أو الصمغ ، بإضافة شيء من الجير إليه ، وذلك لوقاية القارب من التآكل ، أما الجزء فوق مستوى الماء فيطلق بزيت السمك أو بزيت نباتي ، ليضفى على الخشب لمعانا وبريقا .

ويتم تثبيت الصواري في القواعد ، ثم توضع الأشرعة ، وكل شراع مصنوع من عدة شرائح تخط متوازية ، وهى أنواع مختلفة حسب الحاجة ونوع المركب .

وقد اشتهرت البحرين بعمل أفضل نسيج قطنى لصناعة الأشرعة ، ولكن صحار وأماكن أخرى في الباطنة بعمان كانت تنتج أيضا كميات كبيرة من ذلك النسيج .

وكانت أحواض بناء المراكب في صور تتمتع بشهرة كبيرة في المحيط الهندي ، بل انها كانت في القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين معروفة بأنها أنشط مراكز بناء السفن في جزيرة العرب كلها •

وفي عام ١٩٧٥ بدأت دائرة صيد الأسماك في سلالة تدخل القوارب المصنوعة من الألمنيوم ، التي يبلغ طول كل منها ١٢ قدما ، وهي قوارب مزودة بمحرك آلي ، وقد بلغ عدد ما تسلمه الصيادون في المنطقة الجنوبية من عمان حتى أوائل سنة ١٩٧٨ مائة وأربعين قارباً من هذا الطراز •

والواقع أن فذبن الملاحة وصناعة بناء السفن في عمان لها تاريخ وتراث عريقان ، يعودان الى أكثر من أربعة آلاف سنة • ولقد أنجبت هذه البلاد العريقة ملاحين وتجاراً كانوا أول من سلك الطرق البحرية ، كما أبتدعوا أساليب فريدة في الملاحة وأنواعاً كثيرة من المراكب ، وكان العمانيون يمحرون عباب المحيطات في القرن الأول الهجري (الثامن الميلادي) ، ولا تزال المراكب العمانية تشق البحر في مياه الخليج والسواحل في عمان ، تذكر الناس بذلك التاريخ المجيد الذي صنعه العمانيون وأبدعوا فيه ، أيما ابداع •

وتعتبر الفترة الواقعة بين عامى ١٨٣٨ — ١٨٤٢ م فترة هامة فى تاريخ البحرية العمانية ، فلقد أظهر العمانيون براعة فائقة فى الاضطلاع بمعطيات مصالحهم التجارية والدبلوماسية الدولية ، فخلال هذه الفتر القصيرة استقطاع السيد سعيد بن سلطان أن يقيم علاقات دبلوماسية مع كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية ، كما بعث بسفرائه الى لندن ونيويورك .

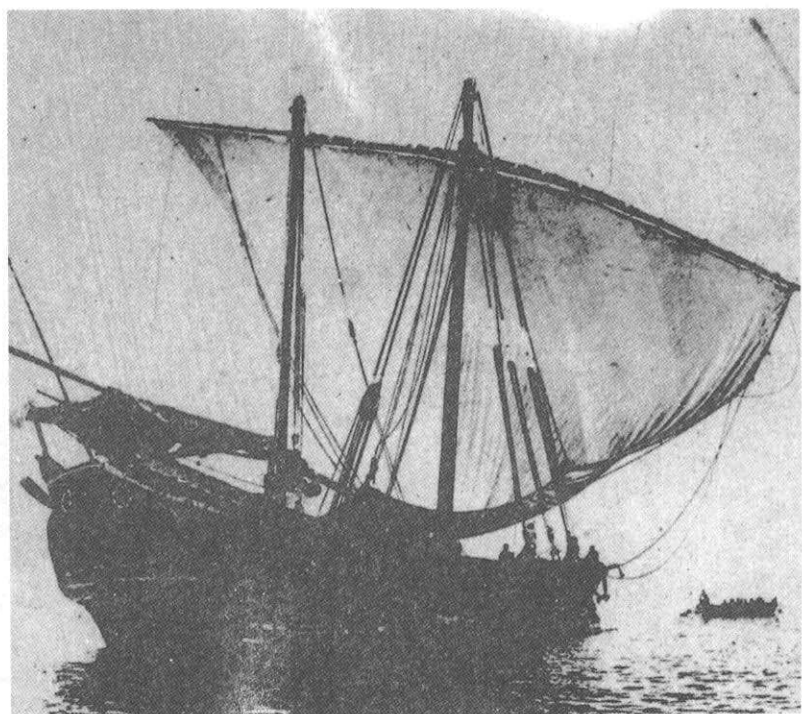
وكان لابد أن تؤتى هذه المهارات الملاحية ثمارها الطيبة فتقوم السفينة سلطنة ، إحدى قطع الأسطول العمانى برحلتها الى نيويورك عام ١٨٤٠ م .

وقد بنيت « سلطنة » فى حوض بناء السفن فى مدينة بومباى سنة ٨٣٣ م وكانت حمولتها ٣١٢ طنا ، وكان بناؤها على الطراز الأوروبى ، وهى مزودة بأربعة عشرة مدفعا . وكانت أشرعتها مربعة تحملها ثلاثة صوار ، وقد أدخل عليها فى كل من بومباى ومطرح بعض التعديلات ذات الطابع العمانى .

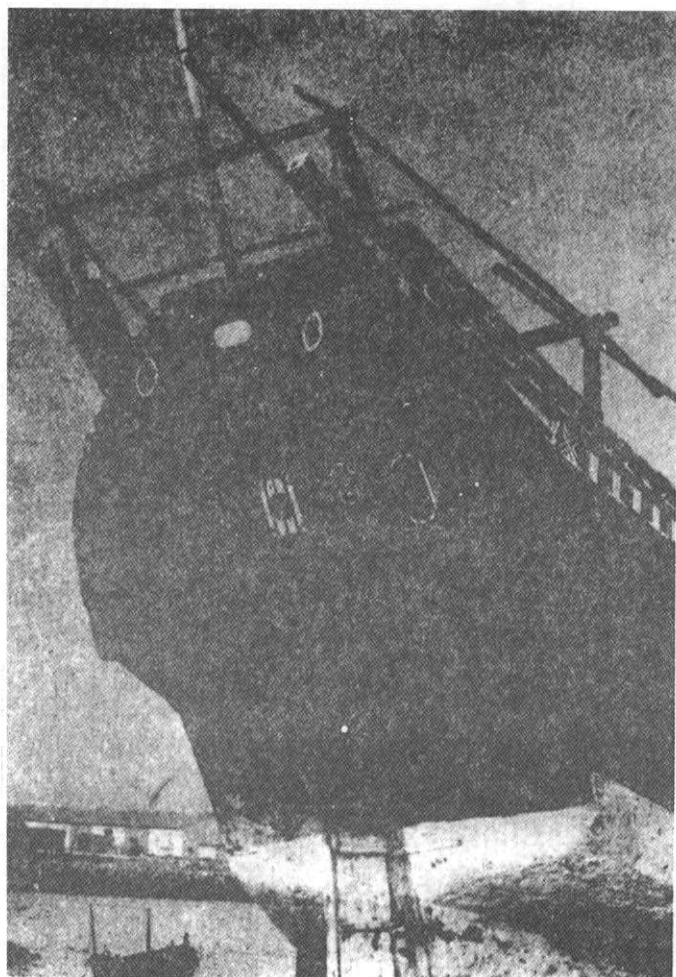
وقد بدأ الإعداد لرحلة « سلطنة » الى نيويورك فى أوائل عام ١٨٢٩ م حيث أعيد تجهيز السفينة فى بومباى ، ثم

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

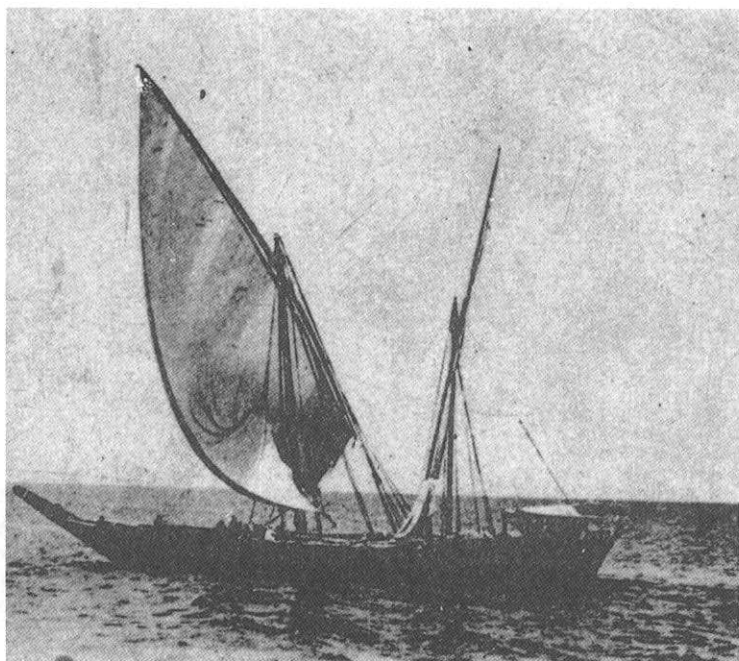
وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لَكُمْ تَآْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا
وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا، وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاحِرَ
فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ
صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ



- منظر يصور مركب البغلة ، تجاه ساحل أفريقيا الشرقية .



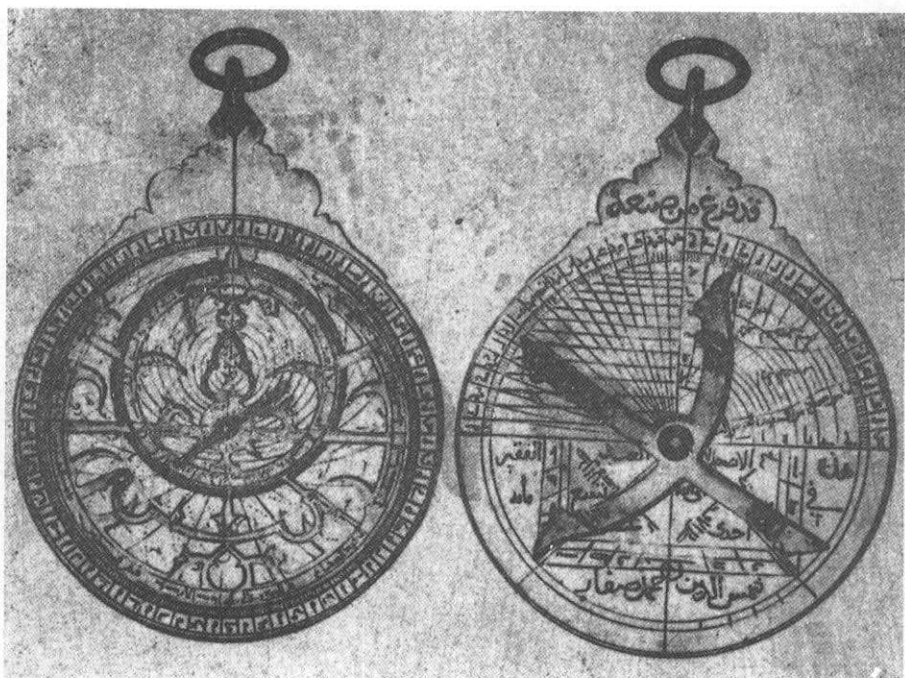
- منظر مركب القنجه .



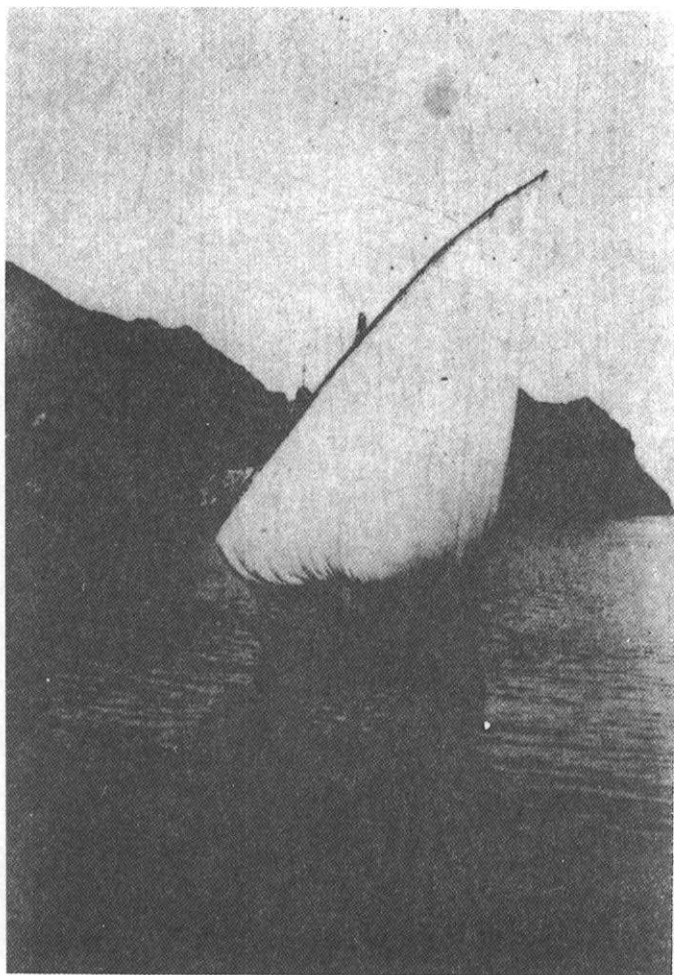
- صورة مركب يوم كبير ، ذو صارين .



- سنبوك مخيط من صنع منطقة ظفار .



- واجهتا اضطراب ، صممه الملاحون العثمانيون ، ويستخدم في البحار ، وفي البر أحياناً لمعرفة خطوط عرض المواقي .



- منظر مركب البدن في مسقط .



- منظر أمامي لمركب تحت البناء في مدينة صور .

أبحرت في آخر ديسمبر الى زنجبار ، وفي فبراير ١٨٤٠ م
أقلت مع الرياح الشمالية الشرقية ، واتجهت الى نيويورك
عن طريق رأس الرجاء الصالح حيث استغرقت الرحلة ٨٧
يوما • لم تتوقف خلالها إلا في مرفأ واحد ، هو سانت هيلانة ،
حيث قام قبطان السفينة أحمد بن نعمان بزيارة الحاكم زيارة
رسمية •

وقد أثار وصول أحمد بن نعمان ورجال مركبه اهتماما
كبيرا في صحافة نيويورك ، ولقى أحمد بن نعمان ومساعداه
محمد عبد الله ومحمد جمعة ترحيبا وتكريما من أعيان نيويورك ،
كما تجولوا هناك وركبوا القطارات البخارية ، وزاروا أحد
السجون ، ومحطة بناء سفن الأسطول ، وأقيمت لهم مأدب
رسمية عديدة ، وأدخلت السفينة « سلطنة » الى أحد
أحواض السفن التابعة للأسطول على نفقة الحكومة الأمريكية
الى أن انتهت الزيارة •

وفي يولييه بدأ أحمد بن نعمان يتهيا لرحلة العودة حيث
تم أبحار سلطنة من ميناء نيويورك في اليوم التاسع من
أغسطس سنة ١٨٤٠ م •

وبعد رحلة شاقة طويلة وصلت « سلطنة » الى زنجبار

(م ٧ — عمان وأمجادها البحرية)

في ٨ ديسمبر عام ١٨٤٠ ، ولم تتوقف خلال الرحلة إلا مرة واحدة في مدينة الرأس ، كيب تاون •

وكانت رحلة « سلطنة » التالية عام ١٨٤٢ م الى لندن ، تحمل السفير العماني على بن ناصر ، ومعه رسائل من السيد سعيد الى الملكة فيكتوريا •

وقد أبحر على بن ناصر على ظهر « سلطنة » من زنجبار في ١١ فبراير سنة ١٨٤٢ م ، ووصلت المركب الى سانت هيلانة في ابريل ، وفي خلال الرحلة أصيبت سلطنة ببعض العطب ، لكنها وصلت الى التيمز يوم الأحد ١٢ يونية ، حيث سحبتها سفينة الى رصيف ميناء سانت كاترين لتجرى لها الاصطلاحات اللازمة بناء على أوامر وزارة البحرية البريطانية •

••• ثم عادت السفينة « سلطنة » الى زنجبار •



وبعد ، فهذه إلمامة موجزة بتاريخ الملاحة العمانية وإدراكه يسيرة بنشاطات الشعب العماني العريق في مجالات صناعة السفن والمراكب الشراعية ، تحمل في ثناياها إيانة وأضحة عن مهارات الشعب العماني في شتى مناحي تاريخه المجيد •

بيد أن عمان الآن قد بدأت نهضة جديدة شاملة ،
تعيشها في عهد راعيها جلالة السلطان قابوس ، بفضل قيادته
الحكيمة وهمته الشابة ، على طريق الحضارة الحديثة قدما
نحو آفاق عصر جديد •



حقوق الطبع محفوظة لوزارة التراث والثقافة

ص.ب : ٦٦٨، الرمز البريدي: ١١٣ مسقط

سلطنة عُمان

رقم الإيداع : ٢٠٠٥/٣٦

طبع بمطابع النهضة ش.م.م. هاتف: ٢٤٥٦٣١٠٤

البريد الإلكتروني : admin@anpressoman.com