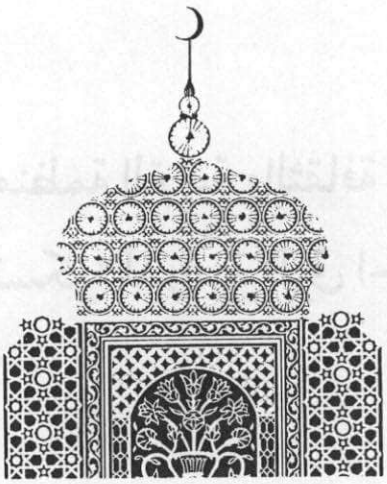
سلطنة عمان
وزارة التراث القومي والثقافة

مشروع منظمة التربية والثقافة والعلوم «اليونسكو» لدراسة طرق الحرير

حصاد الندوة الدولية لطرق الحرير بجامعة السلطان قابوس

الفترة من ٢٠ إلى ٢١/ ١١ سنة ١٩٩٠م

١٤١٢ هـ — ١٩٩١م



بسم الله الرحمن الرحيم

تقديم

أشتهر أهل عمان بتاريخهم الملاحي وصلاتهم الحضارية مع شعوب العالم القديم والحديث، حيث وصل العمانيون الأوائل بسفنهم إلى كانتون بالصين في القرن الثامن الميلادي، كما وصلوا أيضا إلى المحيط الهندي وشرق أفريقيا.

وفي النصف الأول من القرن التاسع وصلوا إلى العالم الجديد ـ الولايات المتحدة الأمريكية ـ ورست سفنهم في ميناء لندن بالمملكة المتحدة ومرسليا بفرنسا.

وكانوا في رحلاتهم البحرية هذه إلى العالم يحدوهم دافع عميق لإقامة روابط اقتصادية وحضارية مع العالم الخارجي.

ومنذ بداية العهد المبارك لحضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم حفظه الله سعت حكومة السلطنة إلى تعزيز روابطها مع العديد من الدول الشقيقة والصديقة وعلى وجه الخصوص الروابط الثقافية العالمية مثل مشروع دراسة طرق تجارة الحرير الذي رعته منظمة التربية والعلوم والثقافة «اليونسكو» العالمية وشاركت فيه حكومة السلطنة، حيث تفضل المقام السامي حضرة صاحب الجلالة حفظه الله بموافقته الكريمة على تخصيص اليخت السلطاني فلك السلامة لهذا المشروع الحضاري، الذي احتضن بين جنباته العديد من علماء العالم. وكان الهدف الرئيسي من هذا المشروع هو دراسة دروب الحوار الحضاري بين شعوب العالم القديم والتعرف على أوجه الروابط الثقافية والتجارية فيما بينها وتأصيل هذا التعاون في عالم اليوم والغد لما يخدم التفاهم القائم بين شعوب العالم بما يعود عليها بالنفع.

بدأت رحلة اليخت السلطاني من ميناء البندقية في ايطاليا يوم ٢٣/ ١٠/ ١٩٩٠م ووصل إلى ميناء اوساكا باليابان في ٣/ ٣/ ١٩٩١م وخلال هذه الرحلة رست السفينة في العديد من موانيء العالم القديم وفي كل ميناء كانت تقام العديد من الأنشطة الثقافية مثل الندوات والمعارض للتعريف بالتراث الحضاري لشعوب العالم.

وخلال توقف السفينة في ميناء مسقط عاصمة سلطنة عمان أجرى حفل استقبال رسمي وشعبي يوم وصولها ١٧/ ١١/ ١٩٩٠ بمناسبة العيد الوطني العشرين المجيد، كما أقيم معرض ثقافي بفندق الخليج في مساء يوم ١٧/ ١١/ ١٩٩٠ وندوة عن طرق تجارة الحرير بجامعة السلطان قابوس من ٢٠/ ١١/ ١٩٩٠ إلى ٢١/ ١١/ ١٩٩٠م حيث شارك في هذه الندوة العديد من الاساتذة والباحثين من السلطنة وخارجها فألقوا العديد من الدراسات عن دور السلطنة واسهامها الحضاري في طرق تجارة الحرير مع العالم القديم، ويسر الوزارة ان تقدم هذا الكتاب ثمرة للجهود الخيرة الذي بذلها المشاركون في هذه الندوة وما قدموه من عطاء واسهام في هذا العمل العلمي الجليل.

والله نسأله التوفيق والسداد

كلمة

صاحب السمو السيد فيصل بن علي بن فيصل آل سعيد

وزير التراث القومي والثقافة



بسم الله الرحمن الرحيم

ونصلي ونسلم على رسول الله وعلى آله وصحبه المنتجبين .

الفاضل / دودو ديان منسق مشروع طرق الحرير، أصحاب السمو والمعالي والسعادة أيها السيدات والسادة .

يغمرني شعور مفعم بالابتهاج والغبطة وأنا أنتهز هذه المناسبة الفريدة لارحب بكم جميعا في هذه الندوة الدولية حول أهمية عمان لطرق الحرير.

وانه لمن الطالع أن تتزامن هذه التظاهرة العلمية بعيدنا الوطني العشرين الأغر مما يضاعف أهمية هذا الحدث التاريخي في نفوسنا .

أيها الأخوة الأعزاء .

ان الدور الذي لعبه أهل عمان في الملاحة البحرية قديم قدم تاريخ هذا البلد العريق ويتفق المؤرخون بأن العمانيين ركبوا البحر أول ما عرف الانسان السفينة والشراع ومما زاد في الفتهم للبحر الموقع الجغرافي الذي تحتله عمان على مفترق الطرق الامر الذي جعل منها محطة تتوقف فيها القوافل التجارية المترددة بين الشرق والغرب متخذة من موانئها ملجأ آمنا يأوون إليه من عتو البحر، ومن مدنها موردا وفيرا يتزودون منه بحاجتهم من المؤن ويتبادلون فيه التجارة وهم آمنون مطمئنون .

لقد قيل بأن التجارة هي مطية الحضارة، فالتاجر المتنقل يحمل مع سلعه التجارية أفكاره وعاداته ومعتقداته ليبثها أينما حل ثم يعود إلى بلده وقد انغرست في نفسه عادات ذلك البلد ومعتقداته وافكاره، وهذا هو التواصل الثقافي ما بين الأمم . وقد استفاد أهل عمان من هذا التواصل بحكم كون هذا البلد ملتقى التجار القادمين إليه من مختلف الأقطار. فازدادت عقولهم تنورا وتوسعت مداركهم وتعززت طاقاتهم الانتاجية . وهذه الخصائص هي التي تمكن الانسان العماني المعاصر بين المضي قُدُماً نحو تحقيق أهداف النهضة المباركة التي يقودها بكل جدارة وعزم ابن عمان البار وقائد مسيرتها مولانا حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم أعزه الله .

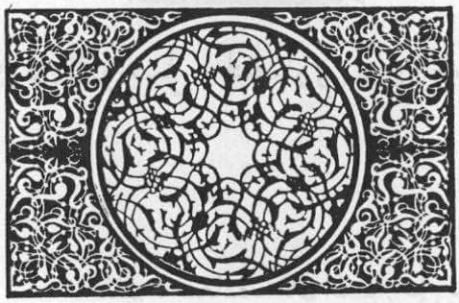
ضيوفنا الكرام أيها السيدات والسادة .

ستتناول هذه الندوة، كما يذكر برنامج فعالياتها زخما من المعلومات العلمية والتاريخية حول عمان، لذا فلن أطيل الحديث عن هذه الجوانب، وان تاريخ عمان البحري هو الذي حدا بمنظمة اليونسكو إلى دعوة وزارة التراث القومي والثقافة للمشاركة في مشروع دراسة طرق الحرير، ويسرني أن أنوه بأننا فخورون بمساهمتنا التي نعتبرها تشريفا لأهل عمان، ولا يسعني إلا أن أتقدم بالشكر والتقدير إلى جميع المسؤولين في اليونسكو الذين ساهموا في تخطيط وتنفيذ هذا المشروع العلمي الفريد .

كما أتوجه بجزيل الشكر والامتنان للمسؤولين بجامعة السلطان قابوس لكريم تعاونهم في تنظيم هذه الندوة، وفي الختام أكرر الترحيب بضيوفنا الكرام أعضاء بعثة اليونسكو متمنيا لهم طيب الاقامة وسلامة الوصول إلى غايتهم المقصودة وأتمنى لمشروع طرق الحرير كل التوفيق والنجاح، والسلام عليكم .

إســــــــــهام
عمان في التواصل الحضاري بين الشعوب

بقلم : سعادة: مال الله بن علي بن حبيب اللواتي
مستشار وزارة التراث القومي والثقافة



ان المحور الـذي اعتمدتـه هذه الندوة هـو أهمية عمان لطـرق الحرير. وقبل الدخول في صلب البحث نلقي شيئـا من الضوء على الصفات والمميزات التي أضفت هذه الأهمية على عمان.

أولا: من أهم مـلامح هـذه الأهميـة مـوقع عمان الجغـرافي بين قـارتي آسيـا وأفريقيا وامتداد جزئها الشمالي إلى مدخل الخليج العربي الذي يفضي إلى العراق والهلال الخصيب.

ثانيا: مـوقع بعض موانئها على بحر عمان مثل مسقـط وصحار بحيث كان الاول يـوفر ملجأ آمنـا يقي السفن من هيجان البحـر والثاني أي صحـار يوفـر للمسافرين أسباب الإعاشةوالمؤن والسلع التجارية المعدة للتصدير.

ثالثا: استفـادة ربابنة السفن من خبرة العمانيين بالبحـر وشئون الملاحة من جهة وحسن المعاملة التي كان يلقاها الوافدون من أهل عمان.

التجارة البحرية العمانية:

لا غرو ولا عجب في اكتساب العمانيين هذه الخبرة الواسعة في فنون الملاحة وفي اتساع تجارتهم عبر البحار. فإنهم ركبوا البحر منذ أن عرف الانسان السفينة والشراع. وكانت السفن العمانيـة تصل بلاد مـا بين النهرين في الألف الثـالثة قبل الميلاد. فقد مدح سارغون الملك الأكدي في تلك الحقبة السفن الراسية في ميناء أكد في العـراق والقادمة من ماغـان وهو الاسم الذي أطلقه السـومريون على عمان.

وفي الألف الثـانيـة قبل الميـلاد كـانت السلع التجـاريـة تنقل من عمان إلى موهينجـودارو في الباكستان حيث كانـت تزدهر حضارة حـوض نهر الاندلس آنذاك. ويقول مؤلف كتاب «الطواف حول بحر اريتريا» الذي صدر في القرن الأول للميـلاد بأن عمان كـانت تستـورد ألـواحـا من الخشب من الهنـد لصنع السفن. وان السفن المخيطـــة كـــانـت تصـــدر من عمان إلى اليمـن في ذلك الوقت.. وقـد اكتشفت في وادي ميسر بالمنطقة الشرقيـة اختام من الطين على شكل كمثـرى تعـود إلى الألف الثانيـة ق.م ويعتقـد أن لهذه الأختـام علاقـة بتجارة التصدير. وتوجد كذلك شواهد للتجارة البحرية خلال هذه الفترة بين

عمان ومصر فقد اكتشفت على جدران معبد الدير البحري في جنوب مصر رسوم لسفن جاءت من عمان محملة باللبان والمر والعطور والاخشاب بناء على طلب الملكة الفرعونية حتشيبسوت التي حكمت مصر في أواخر القرن الخامس عشر ق.م.

يقول صاحب كتاب التجارة والحضارة في منطقة المحيط الهندي بأن المرحلة الاخيرة لنقل السلع من الشرق الاقصى والهند إلى الشرق الاوسط وافريقيا كانت تقطع براً. فقد كانت السفن تفرغ حمولتها في ميناء الأبله بالقرب من البصرة بعد اجتياز الخليج العربي في سفرها إلى الشرق الاوسط وآسيا الوسطى، أو في ميناء الاسكندرية عندما تكون وجهتها إلى افريقيا. وفي كلا الحالين تتوقف السفن في مسقط أو صحار للتزود بالمؤن والانتظار للرياح المواتية قبل استئناف السفر. ومن البديهي أن يتبادل الوافدون السلع التجارية فيما بينهم.

أما الجانب الآخر لاهمية عمان لطرق الحرير ولا سيما الطريق البحري فهو اسطولها البحري الذي كان له دور أساسي في توسيع علاقات هذا القطر على صعيد التجارة الخارجية. ولا مجال هنا للتفاصيل حول نشاط عمان البحري التجاري والعسكري منذ العصور الوسطى بل نكتفي بايراد لمحات مختصرة للبرهنة على مدى هذا النشاط فمثلا في عام ٧٥٠م وصل أبو عبيدة عبدالله بن القاسم من عمان إلى مدينة كانتون وله في هذه المدينة أعمال رائعة يذكرها المؤرخون الصينيون. وفي ٨٦٠م أرسل الامام الصلت بن مالك اسطولا حربيا لمحاربة الاحباش في جزيرة سقطره استجابة لاستغاثة سيدة عمانية كان الاحباش قد زجوا بها إلى السجن. وقد كان النصر حليف جيش الامام بحيث تم طرد الاحباش من تلك الجزيرة. وفي ٩٤٢م احتل العمانيون ميناء الأبله وهي مدينة المحمرة الحالية ثم احتلوا مدينة البصرة عام ١٠٣٩م. وقد لعب الاسطول البحري العماني دورا مشرفا في مقارعة الغزو البرتغالي وطردهم من منطقة الخليج ثم تحرير بلدان الساحل الافريقي الشرقي من ربقتهم وبسط الحكم العماني على تلك المنطقة لاكثر من مائتي عام.

ولا يمكن اختتام الحديث عن النشاط الملاحي العماني دون ذكر المعلم العلامة أسد البحار شهاب الدين أحمد بن ماجد السعدي الذي حوى من

علوم البحر ما لم يحوه غيره. فهو الذي طور البوصلة الملاحية وكانت تسمى «الحقة» أي الصندوق وله مؤلفات عديدة اشهرها كتابه « الفوائد في علم البحار والقواعد » و« ثلاث أزهار في معرفة علم البحار » وقد ترجم الاول إلى اللغة الانجليزية بقلم جي. آ. تيبيت تحت عنوان The Arab Navigation وفيه يبين المؤلف ما بلغه العرب من التقدم في فنون الملاحة البحرية. ومدى تأثر الاوروبيين وبالاخص البرتغاليين بالافكار والتقاليد التي سنها العرب في تطوير المهارات الملاحية. ويقول أحد القادة الاتراك ان احمد بن ماجد هو أفضل ربان عرفه الساحل الهندي على مدى القرنين الخامس عشر والسادس عشر في المهارة والنزاهة. ويصفه المؤرخ البريطاني Richmand Burton بأنه مخترع البوصلة الحديثة. أما قصة إرشاده للرحالة البرتغالي فاسكو دي جاما إلى طريق الهند عبر مضيق رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٨ فمعروفة.

وصول السفن العربية إلى الصين

هناك نقطة مهمة في تأريخ الملاحة بين الخليج والصين نتوقف عندها قليلا فالمؤرخون مثل البلاذري والمسعودي وغيرهما الذين يؤرخون الفترة ما قبل القرن الثالث عشر يكثرون من ذكر: السفن الصينية أو سفن من الصين أو مراكب الصين. ويفهم من ظاهر هذه العبارات أن سفنا مصنوعة في الصين كانت ترتاد مياه الخليج قبل القرن الثالث عشر إلا ان الباحث الانجليزي William Facy قد أوضح هذا اللبس استنادا إلى عدد من المصادر واثبت بأن سفن الصين لم تصل إلى الخليج إلا في منتصف القرن الثالث عشر. أما قبل ذلك فكانت هذه السفن تتوقف في موانىء الهند مثل كالم مالى ومالابار وكيلون حيث كانت تفرغ حمولتها من البضائع الصينية وتتزود بالبضائع التي تحتاجها الصين. وإلى هذه الموانىء كانت تأتي السفن العربية من البصرة وسيراف وعمان. ولا يذكر هذا الباحث شيئا عن وصول السفن العربية إلى الصين. إلا أن المؤرخين يشيرون إلى وصول شخصيات عربية إلى الصين منذ القرن الثامن الميلادي. ويذكر المسعودي في مروج الذهب مثلا أن النشاط العماني في ميناء مالابار بشبه جزيرة الملايو ازداد بعد وقوع انقلاب ضد أسرة نانج في كانتون عام ٨٧٨م وامتناع السفن العمانية عن الوصول إلى هناك. وبسبب ازدياد النشاط العماني

أصبح ميناء مـالابار ملتقى للسفن العمانية والصينية . وفي قـول المسعودي هذا دلالة على ارتياد السفن العمانية ميناء كانتون قبل وقوع هذا الانقلاب فيها .

أهمية صحار ومسقط

أعود إلى نقطة البدء لشرح الدور الذي كانت تلعبه مدينة صحار في توسيع علاقات عمان الخارجية . فصحار تقع خارج الخليج وبالقرب من مضيق باب المندب والبحر الاحمر. ولا تتأثر بالـرياح الموسمية التي تهب على الهند في فصل الصيف . ومن النـاحية الأخـرى كانـت تتوفـر في صحار الميـاه العذبـة والمواد التموينية . وتزدهر فيها صناعة الغزل والنسيج حتى نسب إلى صحار نوع معين من الثياب فقيل ثوب صحاري . ويذكـر ابن هشام في كتابه « السيرة النبوية» بأن الـرسول عليه أفضـل الصلاة والسلام كفـن في ثوبين صحاريين وبـرد من الحيرة . وراجت في صحار صنـاعة الزجاج فكانـت تصدر القوارير الـزجاجية منها إلى اليمن وافريقيا في القرن الثامن الميلادي . ويقول السير دونالد هولي في كتـابـه «عمان ونهضتهـا الحديثـة» بأن صحـار كـانت أغنى مـدينـة في العـالم الاسلامي في القـرن العاشر للميلاد وكان في مينـائها مرسى للسفن طولـه ستة كيلومترات . وقال المقدسي المتوفى عام ألف للميلاد في كتابه «أحسن التقاسيم في معرفـة الاقاليم» ما يلي : صحار هـي دهليز الصين وخزانة الشرق ودعـامة (أو مغوثة) اليمن .

أهمية مسقط

ورد ذكـر هذه المدينـة ومينـائهـا الذي أسماه بعض المؤرخين بـالميناء الخفي لاحتجابه عن بحر العرب ولصـلاحه كملجأ للسفن ، أقول ورد ذكر مسقط في معظم الكتب التي تناولت الحركـة التجاريـة بين آسيا وافريقيـا من جهة وبين الشرق الاوسط وأوروبا من الجهـة الأخرى . فقـد ذكر ابن الفقيـه الهمداني بأن مسقط ميناء تبحـر منه السفن إلى الهند وما وراءها . وأشـار المقدسي إلى سفن يمنيـة ترسـو في مينـاء مسقط . وفي تأريخ المستبصر لابن المجـاور بأن مسقط كانت تصدر السلع إلى بارياهار في الهند و إلى كرمان وسجستان في أواخر القرن السابع الهجري .

ويعتقد أن مسقط كـانت نقطة الانطلاق لاسطول الامام غسـان بن عبدالله

اليحمدي لصد القراصنة الهنود الذين كانوا يتعرضون للسفن في مياه الخليج في أوائل القرن الثالث الهجري. وفي هذه الحقبة كانت المراكب من سيراف تزور مسقط للتزود بالمياه والمؤن وهي في طريقها إلى الهند. أما العلامة أحمد بن ماجد فيقول عن مسقط في نهاية القرن الخامس عشر بأن مسقط هي الميناء الأول لعمان وتأتي إليها السفن كل عام لتتزود بالمؤن والفواكه.

دراسة طرق الحرير

خلافا للعنوان الذي اختارته اليونسكو والمقتصر على الحرير فإن آفاق الدراسة تمتد إلى أبعاد علمية واسعة مستقصية الافرازات المختلفة التي خلفتها الرحلات التجارية ما بين بلاد العالم منذ الأزمنة الغابرة ولذا فقد أطلق المسؤولون المعنيون على هذا المشروع عنوانا تعبيريا فأسموه دروب الحوار بين الحضارات. وتعنى هذه الدراسة كذلك بتقييم عملية احتكاك الشعوب ببعضهاوالمعطيات التي ورثها الجيل الحاضر من هذه العملية ثم يعنى بفهم التيارات الفكرية المترددة بين الشرق والغرب ودراسة تأثيرها على مسار الحضارة الانسانية.

أهداف دراسة طرق الحرير:

بعد إتمام الإستقصاء لهذه العوامل سيسعى المسؤولون في اليونسكو وخارجها إلى تحقيق الأهداف التالية من بين أهداف أخرى مثل:

١ ـــ خلق وتنمية الاحساس لدى أفراد الجيل المعاصر بضرورة ايجاد قنوات فاعلة لحوار بناء بين الشعوب عبر تبادل الزيارات والاتصال المباشر والتبادل الثقافي والتجاري.

٢ ـــ خلق القدرة في النشء الصاعد من الشباب لادراك مصداقية الفضيلة والتمسك بها و إدراك متاهات الرذيلة وتجنبها. وذلك عبر ما سينشر من مطبوعات وغيرها.

٣ ـ مواجهة مشاكل الحياة وطرح حلول لها ليس في المجتمع الذي يعيش فيه الفرد فحسب بل وفي المجتمعات الاخرى كذلك اي خلق شعور لدى الفرد بأنه جزء من كل بالنسبة إلى المجتمع البشري الكبير.

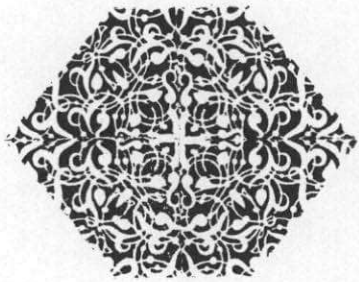
٤ ـــ توظيف التفاعلات التي تنشأ بين الامم في ميادين العلوم والفنون والمعتقدات وتوظيف المعطيات فيها لصالح الترابط بين أفراد المجتمع البشري.

هذا هو الوجه الحضاري لدراسة طرق الحرير وستساهم الاصدارات العلمية المختلفة التي ستنشرها اليونسكو بطرق متعددة بعد إتمام المشروع في تعميم فوائد هذه الدراسة على عدد كبير من سكان هذا الكوكب ولا شك أن المادة العلمية الغزيرة والوسائل الحديثة الفعالة التي ستعتمدها منظمة اليونسكو ستنجح في إبلاغ هذه الرسالة الانسانية الحضارية النبيلة إلى عدد كبير من بني البشر لبناء مستقبل أفضل.

والله ولي التوفيق والسلام عليكم.

المراجـــــــــــع

* مختصر كتاب البلدان لابن الفقيه الهمـداني سنة ٣٠٠هـ/ ٩١٢م طبعة ليدن ١٣٠٢هـ
* أحسن التقـاسيم في معـرفـة الأقـاليـم طبعـة ليـدن ١٩٦٧ المقـدسي ٩٤٦/ ١٠٠٠م.
* سلسلة التـواريخ : سليمان التاجر وابـو زيد الحسن السيرافي (القـرن الثالث الهجري) طبعة باريس ١٨٤٥ .
* ثلاث ازهـار في معرفـة علم البحار: لأحمد بن مـاجد السعـدي العماني سنة ٩١٠هـ/ ١٥٠٤م ـ طبعة القاهرة ١٩٦٩ .



عمان وطريق تجارة التوابل عبر المحيط الهندي في العصر الإسلامي

بحث
من اعداد الدكتورة
سحر السيد عبد العزيز سالم
مدرس التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية
كلية الآداب ـ جامعة الاسكندرية

هذا البحث مقدم إلى مؤتمر «طرق الحرير»
اليونسكو ـ نوفمبر ١٩٩٠



عمان وطريق تجارة التوابل في المحيط الهندي في العصر الإسلامي

اشتهر الملاحون العرب في الأقطار المطلة على الخليج العربي، لا سيما في عمان والبحرين. بدورهم التجاري المتميز منذ أقدم العصور. وكان هؤلاء النواخذة على دراية تامة بمسالك الخليج العربي، والمحيط الهندي الملاحية. وقد وصل الملاحون العرب إلى الصين والهند في عصر ما قبل الإسلام، واستمر هذا التفوق في العصور الإسلامية. وكان الحرير السلعة الصينية الرئيسية في تجارة الصين مع العالم العربي كما كانت التوابل والأفاوية والعنبر، السلع الرئيسية في تجارة الهند وجنوب شرق آسيا. ومن المعروف أن هناك طريقين لنقل الحرير من الصين إلى الشرق الإسلامي ومن هناك إلى الغرب الأوروبي. أما الطريق الأول فبري[1]، والطريق الثاني فأعني به الطريق البحري، وسنؤكد في هذا البحث أنه هو نفسه الطريق الذي سلكه الملاحون العرب في تجارتهم للتوابل.

أولاً: شهرة الملاحين العرب في عمان والبحرين في تجارة التوابل والحرير مع الهند والصين منذ أقدم العصور:

يؤكد جمهور كبير من الباحثين ان عرب الخليج العربي هم الذين سعوا إلى الشرق الأقصى. وليس العكس، وأن عبارة «سفن صينية» التي كان يستخدمها جغرافيون العرب ومؤرخوهم كانت تعني أحياناً سفناً إسلامية مخصصة للابحار إلى الصين، وأن المياه العربية لم تعرف قبل الإسلام سفناً غير عربية وغير فارسية سوى سفن القراصنة الهنود[2].

وفيما يتعلق بعمان فقد اشتهر أهلها بمهارتهم في مجال التجارة البحرية والملاحية في الخليج العربي قبل ظهور الإسلام بمئات السنين. وقد أقدمت القبائل العربية على الهجرة من الساحل الغربي للخليج العربي إلى الساحل الشرقي منه منذ أزمنة قديمة جدا بحيث يمكننا القول بأنه ما من قبيلة عربية نزلت بالساحل الشرقي للخليج إلا ولها أصل في عمان أو البحرين أو العراق[3] كذلك يمكننا القول بأن الفضل الاعظم فيما أصابه سكان الخليج العربي في العصور القديمة في مجال الملاحة انما يرجع إلى عرب جنوب الجزيرة العربية

الذين هـاجروا واستوطنـوا الساحل الشرقي للخليج العربي أو أسهمـوا بجهد متميز في حركة التجارة العالمية في تلك العصور.

ومما يؤكد ذلك مـا ذكرته المصادر العربية من حدوث هجـرة عربية كثيفة في الفترة التي سبقت قيـام الأسرة الساسـانيـة التي حكمت فـارس بدءاً من عـام ٢٢٥م من ذلك نص الطبري الذي أكد خروج جمع عظيم من بلاد عبد القيس (البحرين وعمان) وكاظمـة إلى ايرانشهر وسواحل أردشير خـره وأسياف فارس وتغلبهم على أهلها[٤].

وكـانت تجارة الخليج والبحر المحيط طـوال الفترة الممتـدة من القرن الثـاني الميلادي، وحتى الشطر الأول من القرن الرابع في حوزة العرب[٥]، وظهرت من مـوانىء الخليج في منتصف القـرن الـرابع الميـلادي عمانـة Umana وظفار Moschaومسقط Mosen Portus وكان رد فعل الدولة السـاسانية ازاء هذا التفوق البحري العماني والعـربي، عنيفاً فحدثت مواجهة كبيرة في عهـد سابور الثاني (٣٠٩ ـ ٣٧٩م) بين الفرس والعرب وصـف الطبري تفاصيلها في كتابه «تاريخ الأمم والملوك»[٨]، وتجدد الصراع على السيادة البحريـة في مياه الخليج والمحيط الهنـدي بعـد نصف قرن في عهـد سـابور نفسـه، وانضم العـرب إلى البيزنطيين، وتمكنوا من اقتحام طيسفون أو المدائن[٩]واستمر الصراع على هيأة مد وجـزر بين القوتين. ورغم استقـرار بعض العنـاصر الفارسية على سـواحل عمان إلا أن ذلك لم يؤثـر على غلبة العنـاصر العربيـة هناك، والتي سرعـان ما اصطدمت بـالعناصر الفارسيـة، وفي منتصف القرن السادس الميـلادي شهد سـاحـل عمان قدوم مـوجة عربيـة من أزد اليمن سيطـرت على البادية والجبال وأطراف عمان، وأصبحـت كل الأمور منـاطة بهم،[١٠] ولم يتمكن الفـرس في عمان مطلقاً من التفـوق على عربها في مجال تجارة الخليج. فقبل ظهـور الإسلام نشطت الحركـة التجـارية التي كـان روادهـا عـرب عمان من الأزد، مع الشرق الأقصى وسواحل أفـريقيا على البحر الأحمر، وازدهرت دبـا على ساحل عمان، بحيث أصبحت أحد أسـواق العرب الشهيرة[١١] كما اشتهرت مواقـع عديدة على امتداد سيف عمان والبحرين[١٢]، وكانت تستورد الرماح القنا من الهند، وتقوم بتصنيعها وبيعهـا للعرب، ونسبت هذه الرمـاح إلى تلك المنطقة فعرفت

بالرماح الخطية[١٣].

أما البحرين[١٤] فقد عرف أهلها ركوب البحر منذ أقدم العصور شأنهم في ذلك شأن أهل عمان. ومن الثابت تاريخياً وأثرياً أن البحرين هي نفسها دلمون[١٥]القديمة ذات الدور الحضاري المتميز فقد عثر على العديد من الأختام الدلمونية المميزة في مدن العراق القديم ووادي السند، مما يؤكد تفوق أهل دلمون (البحرين) أو أوال في التجارة البحرية، كما يؤكد وجود ممثلين ووكلاء تجاريين دلمونيين، كانوا يقيمون في هذه المناطق[١٦]. أما أسواق دلمون فكانت تعد من أشهر الأسواق في تلك العصور القديمة فقد كانت ترد إليها البضائع من الهند والشرق الأقصى وأفريقيا فضلاً عما كانت تصدره من تمور ولآلىء ونحاس ومواد غذائية. وقد اشتهرت مدينة جرهة (جرعاء) تجارياً وأثرى أهلها نتيجة لذلك ثراءً فاحشاً.

ومما يؤكد على تفوق عرب عمان والبحرين في مجال التجارة مع بلدان الشرق الأقصى والهند ومهارتهم الملاحية ودرايتهم بمياه المحيط الهندي في العصور القديمة، مشاركتهم في حركة الفتوحات الإسلامية لفارس والهند. ففيما يقرب من عام ١٦ هـ أقدم العلاء بن الحضرمي والي البحرين على عبور الخليج العربي إلى أرض فارس في بداية عصر الفتوحات غير أن ذلك أغضب الخليفة الراشد عمر بن الخطاب عليه، ودفعه غضبه على إقدامه فتح جزيرة اللار المقابلة لسيف عمارة والهجوم على جزيرة خارك إلى تلويمه[١٧]، لأنه خرج بدون اذنه[١٨]، وانتهى الأمر بعزل العلاء عن البحرين وتولية عثمان بن أبي العاص الثقفي سنة ١٧ هـ بدلاً منه على البحرين، وكذلك على عمان. ومن ذلك التاريخ تبدأ المرحلة الحقيقية لفتوحات اقليم فارس من البحرين وعمان، فقد طلب الخليفة عمر من عثمان بن أبي العاص أن يستفيد من خبرات أهل عمان والبحرين الملاحية، والتي اكتسبوها من خلال رحلاتهم التجارية في المحيط الهندي وبالفعل لبى عثمان بن أبي العاص طلب الخليفة الراشد عمر بن الخطاب، فقطع البحر لمحاربة كسرى فارس على رأس ثلاثة آلاف محارب أو الفين وستمائة من الأزد وناجية وعبد القيس من البحرين وعمان، وعبر بهم من جلفار[١٩] بعمان إلى جزيرة إبن كاوان، وهي جزيرة عربية نسبة إلى كاوان وهي

لقب تلقب بـه الحارث بن امـرىء القيس بـن حجـر بن عـامـر من بني عبـد القيس[٢٠] وتمكن عثمان بن أبي العـاص ومن معه من مـلاحي ونواخـذة عمان والبحـرين من فتح جـزيـرة ابن كاوان فيما يقـرب من سنـة ١٩ هـ، وبنى بها مسجدا، ومن ثم نزلها العرب[٢١]. وكان عثمان الثقفي أثنـاء ذلك قد اشتبك مع جيوش الفرس بقيادة شهرك في جزيرة القسم، وأسفر الاشتباك عن انتصار العرب ومقتل القائد الفـارسي شهرك. ولم تكن فارس الهدف الوحيـد للبحرية العربيـة الخليجية في عصر الفتوحـات، فقد كان لهم دور متميـز أيضاً في فتح بلاد السند والهند، عند تانه بـالقرب من بومباي، كما وجه أخاه المغيرة إلى خور الديبل عند مصب نهر السند في سنة ١٩ هـ[٢٢]. كذلك كان لعمان دور مرموق في مواجهة اعتداءات القراصنة الهنـود في العصر الأموي، فقد أمر الحجاج بن يوسف الثقفي قائد عمان أن يرد على غارات القراصنة الهنود[٢٣].

ثانيا : تجارة عرب الخليج في المحيط الهندي في العصر الإسلامي :

١ ـ المسالك البحرية للتجارة العربية في الخليج العربي والمحيط الهندي.

يعد الخليج العربي شبه من بحر الهند العظيم أو المحيط الهندي كما نطلق عليه اليـوم فهو يشتمل على ثـلاثة بحـار، بحر فـارس وبحر البحـرين وبحر عمان. ويتصل الخليج العـربي شرقـاً ببحـر لاروى، أكبر بحـار بحـر الهنـد أو المحيط الهندي. ويطل لاروى بـلاد صيمور وسـوبارة وتابـه وسندان وكنبـاية وغيرها من السند والهند[٢٤]، ثم بحر هركند[٢٥] الذي يفصله عن بحر لاروى عدة جزر تعرف بالدبيحات آخرها جزيرة سرنديب يليها شرقاً جزيرة الراين ثم جزائر لبنجبالوس، ثم بحر كلاهبار في شبـه جزيرة الملايو ويليه بحر شلاط، فبحـر كردنج فبحـر الصنف الـذي ينتهي ببحر الصين أو بحـر صنجي المليء بالجزر[٢٦].

وأول هـذه البحار بحـر فارس، وأهم مـوانيه الأبلـه، والبصرة، وسيراف. وكانت السفن التجارية العربية تتـوقف عند مراسي هذه المدن ثم تبدأ رحلاتها سواء إلى الشرق الأقصى نحو الصين أو غرباً إلى سواحل شرق افريقيا. وكانت

السفن العربية تجتاز هذه المسافة البحرية في رحلتها بارشاد الخشبات والنواظير، مستفيدة من المد ووقته ويصف الاصطخري تلك الخشبات التي كانت بمثابة علامات للبحارة والملاحين في بحر فارس من الخليج العربي بقوله «بحر فارس وهو عريض البطن جداً في جنوبه بلدان الزنج وفي هذا البحر هوارات كثيرة ومعاطف صعبة ومن أشدها ما بين جنابة والبصرة في مكان يسمى هور جنابة، وهو مكان مخوف لا تكاد تسلم منه سفينة عند هيجان البحر، وبها مكان يعرف بالخشبات من عبادان على نحو ستة أميال، على مجرى ماء دجلة في البحر، ويرق الماء حتى يخاف على السفن الكبار، أن سلكته أن تجلس على الارض إلا في وقت المد، وبهذا الموضع خشبات منصوبة قد بني عليها مرقب يسكنه ناظور، يوقد بالليل ليهتدى به، ويعلم به المدخل إلى دجلة . . »[٢٧].

ويضيف المسعودي في وصفه لتلك الخشباب بعض التفاصيل منها أن في أول بحر فارس «خشبات البصرة والموضع المعروف بالكفلاء، وهي علامات منصوبة من خشب في البحر مغروسة علامات للمراكب إلى عمان مسافة ثلاثمائة فرسخ، وعلى ذلك ساحل فارس وبلاد البحرين . . »[٢٨].

ويتبين لنا من خلال وصف الاصطخرى لبحر فارس أنه كان مليئا بالهوارات والمعاطف الصعبة التي طالما تعرضت بسببها كثير من السفن التجارية للغرق، هذا بالاضافة إلى كثرة أمواج هذا البحر وعنفها، ولقد عرف النواخذة العرب، والعمانيون على وجه الخصوص، أسرار بحر فارس لقد كان يهدأ في فترات معينة من السنة، وكان لهدوئه أرتباط بتغيرات تطرأ على المحيط الهندي وكان أيضا يخضع في هدوئه وعنفه لقواعد فلكية استوعبها الملاحون العرب الذين كانوا على دراية خاصة بأحوال البحار، والمد والجزر منذ أقدم العصور، وقد أسرف الجغرافيون العرب في الاشارة إلى ذلك ومنهم ابن الفقيه الهمذانى. وابن رسته والمسعودي ويعبر المسعودي عن ذلك بقوله:

«بحر فارس تكثر أمواجه ويلين بحر فارس وتقل أمواجه ويسهل ركوبه عند ارتجاج بحر الهند واضطراب أمواجه، وظلمته وصعوبة مركبه فأول ما تبتدىء صعوبة بحر فارس عند دخول الشمس السنبلة، وقرب الاستواء

الخريفي، ولا يـزال في كل يـوم تكثـر أمـواجـه إلى أن تصير الشمس إلى بـرج الحوت، فأشد ما يكون ذلك في آخـر الخريف عند كون الشمس في القوس ثم يلين إلى أن تعود الشمس[٢٩] إلى السنبلة . . ».

ومن المظاهـر الأخرى لخطورة بحر فارس، كثـرة المضايق الجبلية بـه خاصة بالقرب مـن عمان، وعلى الرغم من خطورة هذه المنطقـة الجبلية، فان العمانيين بحكم مهـارتهم الملاحيـة تمرسوا على اجتيـاز المضيق الجبلي الخطير الـذي يقع بالقرب من عمان وكان يعرف بالدردور بينما عجز الملاحون الصينيون عن عبوره بسفنهم، ويصف ابن الفقيه هـذا المضيق الجبلي عند عمان بقولـه: «وفي غربي هذا البحر جبال عمان وفيها الموضع الذي يسمى دردور وهو مضيق بين جبلين تسلكه السفن الصغـار ولا تسلك فيه الصينيـة وفيه جبلا كسير وعـوير، فإذا جاوزت الجبال صرت إلى موضع يقال له صحار عمان . . »[٣٠].

ويـذكر المقـدسي أن الخليج العـربي قليل العرض فيما بين عمان وعبـادان، وكـان ذلـك الضيق احـدى المشـاكـل التي تمرس على مـواجهتهـا العمانيـون والملاحون العرب[٣١].

ويلي ذلك من بحـار المحيط الهنـدي العظيم الـذي كـان يعبره العمانيـون بسفنهم في رحـلاتهم التجـارية إلى الشرق الأقصى، بحـر لاروى، وهـو أكبر بحار هذا المحيط[٣٢]. ولم يتمكن البحريون من حصر امتداده طولا وعرضاً أو معـرفـة عمقـه، وعـرف بحر لاروى بقلـة عنبره، فقـد ورد في كتـابي سلسلـة التـواريخ، ومـروج الـذهب أن العنبر ببحـر لاروى قليل، ذلك أن العنبر يقع أكثره في سواحل بلاد الزنج وساحل الشحر من أرض العرب[٣٣].

وبين هذا البحـر الثاني لاروى، والبحر الثـالث هركند، مجمـوعة من الجزر تبلغ نحو ألف وسبعمائة جزيرة، كانت مأهولة بالسكان، وقيل ألفا جزيرة[٣٤] وقيل ألف وتسعمائة. وكانت تتولى هذه الجزر كلهـا امرأة، لها جيوش كثيفة لا تعد ولا تحصى. وكانت هذه الجزر تعرف بالدبيجات[٣٥]، وآخرها جزيرة[٣٦] سرنديب التي تقع عند حـد بحر هركند، وفي هـذه الجزيرة جبل قيل انه الجبل الذي هبط عليه آدم عليه السلام، وذكروا أنه عليه أثر قدمه.

ويلي جزيرة سرنديب جزائر أخرى عرفها العمانيون في بحر هركند تبعد نحوا

من ألف فرسخ أهمها جزيرة تعرف بالرامين[٣٧] أو الرامنى[٣٨]، وهي جزيرة معمورة يكثر بها الذهب، ويكثر بارضها الكافور، والنارجيل (جوز الهند)، وفيها من الحيوانات الفيل والكركدن والجواميس. وتبلغ مساحة جزيرة الرامنى ثمانمائة فرسخ[٣٩] ويلي الرامنى في بحر هركند، بلاد قنصور، ويزرع بها الكافور الشهير بالكافور القنصوري[٤٠]، ويليها جزر النجمالوس[٤١] أو لنجبالوس[٤٢]. وكان أهلها من الشعوب البدائية في نظر المسعودي ويصفهم بقوله «وهي أمم عجيبة الصور، عراة يخرجون في القوارب عند اجتياز المراكب بهم..»[٤٣].

وليس من شك في أن الملاحين العرب وصلوا بسفنهم التجارية إلى الجزائر التي تلي لنجبالوس وتعرف بجزائر أندامان، وكان سكانها سود الوجوه عجيبي الشكل مفلفلي الشعر تتميز أقدامهم بالطول، لا خبرة لهم في ركوب البحر[٤٤]. وتعتبر جزر أندامان آخر حدود بحر هركند، فقد بدأت بعدها حدود البحر الرابع، وهو بحر كلاهبار.

كان النواخذة العرب بحكم ترددهم على بحر هركند يدركون ثروات جزره وما اختصت به من معادن وزروع ولآلىء وعنبر، فكانوا يسعون إليها ليحصلوا عليه ويتاجروا فيه، وفي ذلك يقول ابن الفقيه «وفي هذا البحر جزيرة سرنديب، وفي هذه الجزيرة الجبل الذي هبط عليه آدم وعليه أثر قدم آدم، وهو عظيم طويل وعليه أنواع الأفاويه والطيب وفأر المسك، وفي بحره مغاص اللؤلؤ[٤٥].

وورد في كتاب سلسلة التواريخ «وأخبرني غير واحد من نواخذة السيرافيين والعمانيين بعمان وسيراف وغيرها من التجار ممن كان يختلف إلى هذه الجزائر أن العنبر ينبت في قعر هذا البحر (هركندا) ويتكون كتكون أنواع الفطر من الأبيض والأسود والكمأة والمغاريد، ونحوها، فإذا خبث البحر واشتد قذف من قعره الصخور والأحجار وقطع العنبر..»[٤٦].

وفي موضع آخر من نفس الكتاب أن «بسرنديب منها مغاص اللؤلؤ، بحرها كله حولها وفي أرضها جبل يدعى الرهون.. وحول هذا الجبل معدن الجوهر، الياقوت الأحمر والأصفر..»[٤٧].

وعلى هذا النحو يتبين لنا أن هذه الجزر اشتهرت بالعنبر واللؤلؤ والياقوت بأنواعه والذهب ومعادن الفضة، وكذلك بشجر النارجيل.

يلي هذه البحار، بحر كلاهبار أو بحر كله[٤٨]. وكله جزيرة في ذلك البحر المحيط تقع في منتصف الطريق بين عمان والصين في طرف خط الاستواء ويصفها ياقوت بأنها فرضة الهند[٤٩].

ويتسم بحر كله هذا بقلة مياهه «كثير الجزائر والصراوي، «واحدها صرو» وذلك أن أهل المراكب يسمون ما بين الخليجين، إذا كان طريقهم فيه الصرو وبهذا البحر أنواع من الجزائر والجبال عجيبة. .»[٥٠].

ويذكر ابن الفقيه ان بين بحر هركند وبحر كلاهبار مجموعة من الجزر يسكنها قوم يعرفون باسم «لنج» وكانوا على حد وصفه «لا يعرفون لغة ولا يلبسون الثياب كواسج، لم ير منهم امرأة، يبيعون العنبر بقطع الحديد، ويخرجون إلى التجارة من الجزيرة في زوارق ومعهم النارجيل، وشراب النارجيل يكون أبيض، فإذا شرب منه فهو حلو كالعسل، فإذا ترك يوماً صار مسكراً فإن بقى أياماً حمض[٥١]. . وكانت جزيرة كله وبحرها يدخلان في نطاق مملكة «الزابج» التي تقع على يمين بلاد الهند[٥٢]، وكان يطلق على ملك الزابج اسم «المهراج» أو ملك الملوك.

أما بحر شلاهط أو سلاهط فهو بحر عظيم فيه جزيرة دورها ثمانمائة فرسخ[٥٣] وربما كان يطلق عليها اسم شلاهط فقد ذكر ابن رسته أن بجزيرة سلاهط العنبر الكثير الذي ليس في البحر أجود منه[٥٤].

ويبدو أن خطاً ملاحياً مباشراً كان يربط ما بين بحر سلاهط وعمان، فقد ذكر ابن الفقيه أن بحر فارس قد يركب في كل أوقات السنة بخلاف بحر الهند الذي كان لا يركبه الناس عند هياجه لصعوبته «فمن أراد الصين أو عدن أو شلاهط أخذ من ناحية المغرب على اليمامة وعمان، ومن أراد السند أخذ من ناحية فارس على سيراف. .»[٥٥].

ويلي بحر سلاهط بحر كردنج الذي كان كثير الجبال والجزائر، وهو لذلك قليل الماء رغم كثرة الأمطار في هذه المنطقة الموسمية، وكان يعيش في هذه الجزر

على حد قول المسعودي أقوام يقال لها «الفنجب» يتميزون بشعورهم المفلفلة وصورهم العجيبةوكانوا «يعترضون إلى قوارب لهم لطاف للمراكب إذا اجتازت بهم، ويرمون بنوع من السهام عجيبة قد سقيت السم . . »[٥٦].

ويلي بحر كردنج، بحر يعرف ببحر الصنف به مجموعة من الجزر أطلق على ملكها اسم المهراج، وفي أطراف تلك الجزر جبال شاهقة، يغلب على الظن أنها كانت بركانية فقد وصفها المسعودي بقوله «تظهر من جبالهم النار بالليل والنهار بنهارها حمراء، وبالليل تسود، وتلحق بعنان السماء لعلوها وذهابها في الجو تقذف بأشد ما يكون من صوت الرعد والصواعق . . »[٥٧].

ويعتبر المسعودي جزيرتي الرامني والزابج من جزر هذا البحر (بحر الصنف بينما يخالفه ابن الفقيه الذي يذكر جزيرة الرامني على أنها بعد سرنديب بين بحري هركند وشلاهط[٥٨]. أما مملكة الزابج فقد اعتبرها ابن الفقيه من جزر وممالك بحر كله أو كلاهبار.

ومن جزر الصنف كذلك جزيرة سريرة، وكل هذه الجزر كانت تتبع مملكة المهراج في بحر الصنف.

وينتهي بحر الصنف ببحر الصين أو بحر صنجي، وتصف المصادر العربية هذا البحر بأنه شديد الموج وفيه جبال كثيرة. وتؤكد هذه المصادر أن التجار العرب وخاصة العمانيين كانوا يصلون بسفنهم إلى هذا البحر، من ذلك قول المسعودي أن «أهل المراكب والتجار من أهل البصرة وسيراف وعمان وغيرهم ممن قطع هذا البحر وما ذكرناه عنهم فممكن غير ممتنع ولا واجب . »[٦٠].

هذا فيما يتعلق بأمر البحار الشرقية التي خاض العمانيون بسفنهم مياهها والتي تؤكد خطورتها وكثرة أمواجها ومضائقها الجبلية على أمر واحد، هو مهارة العرب البحرية بوجه عام والعمانيين بوجه خاص وسيادتهم في عالم التجارة البحرية في العصر الإسلامي.

أما من الجهة الغربية، فقد كان الخليج العربي يتصل بالبحر البربري أو بحر الزنج الذي ينتهي جنوباً بجزيرة قنبلو، وبلاد سفالة، والواق واق من

أقاصي أرض الزنج .

وقد وصل النواخذة العرب بسفنهم التجارية إلى الساحل الشرقي لأفريقيا، واعتادوا الابحار في البحر البربري وفي ذلك يقول المسعودي «وأهل المراكب من العمانيين يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج، وفي هذه المدينة مسلمون بين الكفار من الزنج، والعمانيون الذين ذكرنا من أرباب المراكب، يزعمون أن هذا الخليج المعروف بالبربري وهم يعرفونه ببحر بربري وبلاد جفوني . .»[٦١]. وفي موضع آخر من «مروج الذهب» يقول المسعودي وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر (بحر الزنج) من أهل عمان عرب من الأزد، فاذا توسطوا هذا البحر ودخلوا بين ما ذكرناه من الأمواج ترفعهم وتخفضهم فيرتجزون ويقولون :

بربري وجفوني وموجك المجنون

جفوني وبربري وموجها كما ترى

ومن الجدير بالذكر أن المسعودي ركب هذا البحر في إحدى[٦١] رحلاته من صحار (سنجار) قصبة عمان مع جماعة من البحريين، كما ركب احدى السفن في عام ٣٠٤هـ من جزيرة قنبلو في طريق عودتها إلى عمان، وكان أمير عمان آنذاك أحمد بن هلال[٦٣]. ويؤكد المسعودي في أكثر من موضع من كتابه «مروج الذهب» على مهارة نواخذة عمان وعلى سيادتهم في بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلزم والحبشة[٦٤].

ويرجح بعض الباحثين ان قنبلو التي وصل إليها العمانيون، هي مدغشقر الحالية وان كان فريق منهم يرجح أن تكون احدى جزر القمر[٦٥]. وكان يربط بين قنبلو وصحار مباشرة طريق ملاحي هو نفس الطريق الذي سلكه المسعودي في رحلته التي تحدثنا عنها، وكانت الرياح تدفع السفن أحياناً بعديداً عن قنبلو فتتجه رأساً إلى الساحل الأفريقي[٦٦].

٢ ـ الطرق البحرية والمحطات التجارية التي استعملها الملاحون العرب في العصر الإسلامي

ـ الطريق البحري إلى الشرق الأقصى وأهم محطاته التجارية :

هذا الطريق البحري إلى الشرق الأقصى، الـذي كان يسلكه التجار العرب والسيرافيون ذهـاباً وإيابـاً، عند نقلهم للحريـر وسائر سلع الشرق الأقصى، كان همزة الوصل بين عالمين مختلفين، عالم الشرق وعالم الغرب.

ومن المسلم بـه أن النواخذة العـرب تمرسوا في سلـوك هذا الطـريق البحري وأصبحـوا سادتـه والعـارفين بكل أسراره، وتـوصلوا إلى التعـرف على مـواطن الضعف فيه ومنها مده وجزره، وأوقات هبوب الرياح والعواصف، وأفادوا من ذلك كل الفائدة وخصصوا في جزره محطات ومراسي للتموين والاستراحة.

وتسوق المصـادر العربية تفاصيل ضـافية على وصف محطات هـذا الطريق البحـري الذي كـان يسلكـه النـواخذة العـرب من عمان والبحـرين في المحيط الهندي، وأكثـر من زودنا بتفـاصيل وصفية عن هـذا الطريق ابن خـرداذبة في كتابه «المسالك والممالك»[٦٧]، وابن الفقيه في كتابه «مختصر كتاب البلدان»[٦٨] وكذلك صاحب كتاب «سلسلة التواريخ»[٦٩] وبفضل هذه النصوص أمكننا أن نقدم عرضاً مختصراً للرحلة البحرية التي كان يقوم بها التجار العرب إلى الهند والصين سعيـاً وراء التـوابل والحريـر. فقـد كـانت السفن الصغيرة تبحـر من البصرة إلى سيراف حيث تفـرغ شحنـاتها في سفـن أكبر يمكنهـا أن تتحمل من المحيط الهندي بأمواجه العاتية، أحياناً أو ضحالة مياهه أحياناً أخرى. وتتجه السفن بعد ذلك إلى صحـار قصبة عمان ومنهـا إلى مسقط وكانت المسـافة بين سيراف ومسقط مائتي فرسخ.

وفي مسقط كانت السفن تتميَّز بالمياه العذبة حيث بئرها المشهور بذلك، ثم تبحر فيهـا إلى كولم ملى الـواقعة جنـوب ساحل الملبـار بالهند. وكـانت السفن التجاريـة تقطع المسافـة من مسقط إلى كـولم ملى في نحو شهر. ومـن كولم ملى تتابع السفن رحلتها إلى جزيرة سرنديـب فتغادر بذلك بحر لاروى، وتبدأ بعد ذلك في الدخول في ميـاه بحر هركند، فاذا اجتازت السفن ميـاهه، فانها تصل إلى جزر لنجبالوس، وكان أهلها لا يعرفون اللغة العربية، فكانوا يتفاهمون مع النواخذة العرب بالاشـارة. ثم تنطلق السفن إلى كله على الساحل الغربي لشبه جزيرة الملايو، حيث تتزود بالماء من الآبـار العذبة، ثم تواصل السفن ابحارها إلى موضع يقال له بتومه[٧٠] يتوفر فيه ماء عذب وكانت السفن التجارية تقطع

المسافة إلى بتومة فيما يقرب من عشرة أيام، ثم تعبر بعد ذلك مضيق شلاهط، ومن هناك إلى بلاد الصنف حيث تكثر المياه العذبة، والعود الصنفي، ومن الصنف تبحر السفن إلى موضع يقال له صندر فولات، وهي جزيرة بالبحر بينها وبين بلاد الصنف مسافة كبيرة، كانت السفن تقطعها في نحو عشرة أيام. وبالدخول إلى بحر صنجي أو بحر الصين تقترب الرحلة التجارية العربية من النهاية حيث ترسو في مدينة خانفو[٧١].

كان ذلك هو الخط الملاحي التجاري الرئيسي من الخليج العربي إلى الشرق الأقصى وان كان يتفرع منه خط يبدأ من جزيرة كله إلى جزيرة الزابج وجاوه هذا بخلاف الخط الملاحي المباشر الذي كان يربط مدن الخليج العربي بالديبل وبلاد السند وكان هذا بخلاف الخط الملاحي الممتد ما بين عمان وسواحل الخليج العربي، وبين بلاد الشرق الأقصى الذي يتعرض لبعض الاضطرابات والتغيرات تبعاً للظروف السياسية في البلاد التي يمر بها الطريق. فالمسعودي مثلاً يذكر أن السفن الصينية[٧٢]، اعتادت أن تصل إلى الخليج العربي إلى أن اضطرب أمر الصين، وعندئذ بدأ الصينيون يتجهون إلى كله التي كانت تقع في منتصف الطريق بينها وبين عمان، وهناك كانوا يلتقون بالتجار المسلمين والعرب، ويعبر المسعودي عن ذلك بقوله «بلاد كله وهي النصف من طريق الصين أو نحو ذلك، واليها تنتهي مراكب أهل الإسلام من السيرافيين والعمانيين في هذا الوقت، فيجتمعون مع من يرد من أرض الصين في مراكبهم، وقد كان في بدء الزمان بخلاف ذلك، وذلك أن مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأبله والبصرة، وكذلك كانت المراكب تختلف من المواضع المذكورة إلى هناك، فلما عدم العدل، وفسدت النيات، وكان من أمر الصين ما وصفنا التقى الفريقان جميعاً في هذا النصف، ثم ركب هذاالتاجر من مدينة كله في مراكب الصينيين إلى مدينة خانفو»[٧٣].

والمقصود بمقولة المسعودي «اضطراب أمر الصين» الفوضى السياسية التي شملت الصين في أواخر عهد أسرة تانج (٦١٩ ـ ٩٠٧م) وتذكر المصادر الصينية ان ملوك هذه الأسرة اعتادوا طوال قرنين من الزمان أن يشجعوا العلاقات التجارية بين بلادهم، وبين بلاد غرب آسيا وأوروبا وأفريقيا،

وفارس، وبلاد العرب (التازى كما كانوا يسمونها» والدولة البيزنطية.

كما تذكر المصادر الصينية أن أكثر من ثلاثين سفارة عربية وصلت إلى الصين خلال الفترة ما بين عامي (٣١هـ ـ ١٨٢هـ) (٦٥١ ـ ٧٩٨م).

ومن المعروف ان المدن الصينية كانت تعج في عهد أسرة تانج بالتجار والفنانين العرب الذين اهتموا بالاتجار في الحرير والجواهر والبواقيت. وكان في مدينة Yang Zhou «قانصو»[٧٦] وحدها حوالي ألف تاجر مسلم وعربي[٧٧]. أما مدينة الزيتون Guang Zhou فقد كان بها أكثر من عشرة آلاف مسلم. وتؤكد المصادر الصينية أن الإسلام انتشر انتشاراً واسعاً في الصين زمن أسرة تانج، كذلك تؤكد أن طريقة صناعة الورق (الكاغد) وحياكة الحرير عرفتها افريقيا وأوروبا عن طريق العرب عبر الخط الملاحي التجاري العربي[٧٨].

ولكن سرعان ما دبت الفوضى في جسد هذه الأسرة الحاكمة، وبدأت سلسلة من الاضطرابات العسكرية والاجتماعية في الصين في أواخر عهد أسرة تانج[٧٩] منذ سنة ٢٦٤هـ (٨٧٧م) فقد اندلعت بالصين نيران ثورة اجتماعية كبيرة كانت بمثابة انتفاضة قام بها العامة بأعلن زعيمهم نفسه امبراطوراً واستولى على أهم مدن الصين التجارية[٨٠].

ويصف المسعودي تفاصيل هذه الثورة بقوله «ان نابغاً فيهم من غير بيت الملك كان في بعض مدائن الصين يقال له يانشو، وكان شريراً يطلب الفتنة ويجتمع إليه أهل الشر، فلحق الملك وأرباب التدبير غفلة عنه، لخمول ذكره وانه ممن لا يبالي به، فاشتد أمره، ونما ذكره وكثر عتوه، وقويت شوكته وقطع أهل الشر مسافات نحوه..»[٨١].

وقد أساء يانشو إلى التجار العرب الذين كانوا يقيمون بمدن الصين التجارية، فعندما استولى يانشو واتباعه على خانفو[٨٢]، أكبر مركز تجاري في الصين، جمّع فيه العرب عنوة، وقتل من أهلها خلقاً لا يحصون كثرة، وأحصي من المسلمين والنصارى واليهود والمجوس ممن قتل وغرق خوف السيف فكان مائتي ألف[٨٣].

ومضى هذا الثائر يفتتح مدينة بعد أخرى ثم قصد كلا من مدينتي أنموا،

ومد بـالقرب من التبت، وانتهى أمره بأن اختفى عقب احـدى المعارك، وقيل قتل، وقيل أحرق[٨٤].

ترتب على هذه الاحادث المضطربـة التي مرت بها الصين أن عدل النواخذة العرب عن الابحار إلى الصين ومـوانيها التجارية الهامـة لفترة مؤقتة إلى أن تهدأ الأمور وأصبحت كلـه المحطة التجارية التي يلتقي فيهـا تجار عمان والعرب مع تجار الصين والهند حيث كان يتم تبادل السلع والمتـاجر، ثم ما لبثت الأمور أن استقرت في عهد أسرة سانج الصينية (٣٤٩ـ٦٧٨هـ)[٨٥](٩٦٠ـ١٢٧٩م).

وقبل أن ننهي الحديث عن أسرة تـانج علينا أن نوضـح أن عمان تميزت عن غيرهـا من أقطار الخليج العـربي «العـربية» في ازدهـار نشـاطها التجـاري مع الصين خلال الفترة المستقـرة من حكم هذه الأسرة. وتصف المصـادر الصينية الدور الذي قام به عـرب عمان في التجارة البحرية مع الصين في النصف الأول من القرن الثاني للهجرة (العصر الأموي) فقد ورد في تلك النصوص ذكر تاجر عربي من عمان اشترك مع عدد من التجار في رحلة تجارية إلى الصين بهدف نقل شحنة كبيرة من الأخشاب كما أشارت المصادر الصينية إلى قيام تاجر عماني آخر في النصف الثاني من القرن الثاني للهجرة برحلة من البصرة إلى الصين[٨٦].

ويصل سوفاجيـه إلى نتيجة غاية في الأهميـة، وهي أن العرب الأوائل الذين استقروا في الصين كانـوا يرجعون بأصولهم الأولى إلى عمان التي كـانت على حد قوله أهم قاعدة للنشاط البحري التجاري إلى الشرق الأقصى[٨٧].

أما في عهـد أسرة سانج الصينيـة، فقد عـادت السفن العربيـة والعمانية إلى الابحار إلى موانىء الصين للتجارة وتبادل السلع. وقد استمرت هذه العلاقات التجارية المتبادلة حتى بعد التغيرات السياسية والاقتصادية التي أعقبت التغير في الخلافـات في المشرق الإسـلامي. وفي عهـد أسرة مينـج الصينيـة (٧٧٠ـ ١٠٥٤هـ) (١٣٦٨ ــ ١٦٤٤م) ازدادت الصلات التجاريـة توثقـاً بين أقطار الخليج العربي والصين.

ومن الجدير بالذكر أن كثيراً من المحطات التجارية التي توقف بها النواخذة العرب، وتبـادلوا فيها السلع التجاريـة، كانت تتغير أهميتها ومكانتهـا بمرور الزمن، من ذلك على سبيل المثـال ميناء سيراف التي كـانت تقع على الساحل

الشرقي للخليج والتي كان التجار العرب من عمان والبصرة يصلون إليها بتجارتهم، ويرحلون منها إلى بلاد الهند والصين هذه المدينة التجارية الهامة، بدأت تفقد مكانتها التجارية عندما وقعت تحت سيطرة أهل جزيرة قيس[٨٨]، فانتقلت الأهمية التجارية لجزيرة قيس.

وقيس نفسها (كيش) ازدهرت اقتصادياً وتجارياً[٨٩] خلال فترة لا تزيد عن قرن من الزمان ثم بدأت تضمحل لتفسح مكانها لهرمز، ويصف ابن بطوطة هرمز ومكانتها التجارية التي قضت بها على شهرة جزيرة قيس[٩٠].

ومن الملاحظ أن مدن عمان وحدها هي التي احتفظت بشهرتها ومكانتها التجارية عبر كل العصور. فلم تذكر المصادر مثلا أن صحار من عمان قد اضمحلت أو تنازلت عن مكانتها لغيرها من المدن، حتى بعد القرن الرابع الهجري عندما بدأت عدن وموانىء الحجاز، «جدة والسرين» في منافسة موانىء عمان، لم تسلم عمان مكانتها وازدهارها التجاري لموانىء اليمن والحجاز، بل وصفتها كل المصادر الجغرافية المتأخرة بأنها ذات مدن لها بيوت جميلة وأسواق حسنة ومتاجر ومساجد عظيمة.

ـ الطريق البحري إلى شرق افريقيا وأهم محطاته التجارية:

كان النواخذة العرب يبحرون بسفنهم التجارية إلى سواحل شرق افريقيا لتصريف سلع الشرق الأقصى من حرير وتوابل، كما كانوا يجلبون من هناك الرقيق والعاج وغيرها من السلع الافريقية، لبيعها في بلاد العرب والهند والصين.

كما كان هؤلاء النواخذة يلازمون الساحل الافريقي، ولا يتعمقون داخل مياه المحيط بهدف التنقل بين أكبر عدد ممكن من الجزر المتناثرة قبالة الساحل الشرقي لافريقيا سعياً لتبادل السلع معها[٩١].

وكانت أقصى المناطق التي تصل إليها الرحلة العربية، أرض سفالة وفي ذلك يقول المسعودي «سفالة وهي أقاصي بلاد الزنج وإليها تقتصد مراكب العمانيين والسيرافيين وهي غاية مقاصدهم في أسافل بحر الزنج»[٩٢]. وربما

يرجع السبب في توقف النواخذة العرب في رحلاتهم التجارية جنوباً على طول الساحل الأفريقي فيما يلي بلاد سفالة، عند هذا الحد، إلى توقف الرياح الموسمية من الهبوب جنوبي رأس كورينيس الذي عرفوه بجبل الندامة، وكذلك إلى اشتداد التيارات المائية وعنف الزوابع.

ومن الجزر التي وصل إليها عرب الخليج في رحلاتهم التجارية براً إلى شرق أفريقيا جزيرة قنبلو التي سبق أن تحدثنا عنها. كذلك وصلوا إلى جزيرة زنجبار(٩٣).

وكان هؤلاء النواخذة العرب، وعلى وجه الخصوص نواخذة عمان، يقيمون مستوطنات تجارية في هذه الجزر الافريقية المقابلة لساحل افريقيا الشرقي وكذلك على امتداد ساحل شرق افريقيا في منطقة القرن الافريقي الحالية لحماية مصالحهم التجارية مما أدى إلى نشأة ما يعرف بامارات الطراز الإسلامي(٩٤) في الحبشة(٩٥).

ثالثا : أهم السلع التي كان يتجر فيها النواخذة العرب مع بلاد الشرق الأقصى وسواحل شرق افريقيا

كان النواخذة العرب من عمان والبحرين يملأون سفنهم التجارية المتجهة إلى افريقيا بسلع متنوعة من منتجات الجزيرة العربية والهند والصين، في حين كانوا يحملون معهم إلى الشرق الأقصى. الكثير من منتجات بلادهم، وسفالة الزنج وأهم هذه الصادرات العربية التي كان النواخذة العرب يتجرون بها اللؤلؤ العماني، ويذكر الجاحظ أن خير اللؤلؤ الصافي، العماني المستوي الجسد الشديد التدحرج(٩٦)، وهناك ايضا اللؤلؤ الذي كان يستخرج في بحر البحرين(٩٧). وكان يسمى باللؤلؤ القطري(٩٨)، هذا بخلاف اللؤلؤ الذي كان يستخرج من مغاصات دهلك بين بر اليمن وبر الحبشة، ومن مغاص الشرجة باليمن(٩٩)، ومن كيش وأوال وخارك(١٠٠) واللؤلؤ الذي كان يصاد من جزيرة بالقرب من جبل ابن جرشم بين سواكن وعيذاب(١٠١). كذلك كان النواخذة العرب يجلبون العنبر من شحر عمان(١٠٢)، ومن عدن إلى مخا ومن زيلع(١٠٣). أما التمور فكانت تجلب من عمان ومن البصرة(١٠٤) واللبان والكندر من حضرموت(١٠٥)، هذا إلى جانب الجلود المجلوبة من مدابغ عدن

واليمن من «البقـرى والملمع والادم الثقيل*. والقنى العمانية[١٠٦] والعقيق من مخاليف صنعـاء «وأجوده مـا أتى بـه من معدن يسمى مقـرى، وقـرية أخـرى تسمى الهام، وجبل يقال له قساس، فيحمـل بعضه باليمن ويحمل بعضه إلى البصرة»[١٠٧].

وكذلك اتجر النواخذة العرب بالنحاس العماني[١٠٨]، والشب اليماني الأبيض والورس اليمني[١٠٩] كما كـانـوا يجلبون الـزمـرد من مصر[١١٠]، والخيـول من عمان[١١١] وظفار[١١٢].

أمـا فيما يتعلق بـالمنتجـات الصينية التـي كان يستـوردهـا عـرب الخليج، وينقلونها في سفنهم إلى بـلاد العرب وشرق افريقيـا فهي وفقاً لما أورده[١١٣] ابن خرداذبـة وابن الفقيـه الهمذاني[١١٤]: الحريـر والمسك[١١٥] والعـود والسروج والسمور والخضار والدار صيني والخولنجان.

ويضيف صاحب سلسلـة التواريخ أن الذهب والفضـة واللؤلؤ والـديباج كان من أهم منتجات الصين وصادراتها[١١٦].

وتتمثل المنتجـات الهنديـة في القطن والذهب والفضـة والعود والصنـدلان والكـافور والقـرنفل والقاقلـة والنـارجيل (جوز الهنـد)[١١٧]، وانيـاب الفيل والطيب والجواهر كالياقيت والماس والعنبر، والساج والفلفل[١١٨].

وكـان تجار الخليج العـربي يجلبـون الـرصـاص القلعي والعـود والكـافـور والصندل والعاج والابنوس والبقم والأفاوية من جزيرة كله[١١٩].

ويشير المسعودي إلى توفـر الكافور الجيد والعـود والقرنفل والصندل والجوز والبسباسة والقاقلة والكبابة في جـزر الصنف مما كان يحمله النواخذة العرب في سفنهم إلى بلادهم[١٢٠].

وتتمثل منتجـات جـزيـرة تيومـة التي تقع في الطـريق إلى الصين في العـود والكافور وفي قمار العود المعروف بالقماري[١٢١].

أما سرنديب فمن أشهر منتجاتها اللؤلؤ والجوهر والياقوت والذهب والفضة والكافور[١٢٢]، كما اشتهـرت جزيـرة الكلب من جـزر بحر هـركنـد بالـذهب والنارجيل وقنصور بالكافور القنصوري[١٢٣].

واشتهرت جزر الدبيحات بالعنبر والنارجيل . أما فيما يتعلق بمنتجات البلاد الافريقية فمنها العاج ، وكان يجهز على حد قول المسعودي «من بلاد عمان إلى أرض الصين والهند ، وذلك أنها تحمل من بلاد الزنج إلى عمان ، ومن عمان إلى حيث ذكرنا ولولا ذلك لكان العاج بأرض الإسلام كثيراً[١٢٤]»

وكان ملوك الصين وامراؤها وقوادها يتخذون الأعمدة من العاج ، كما استخدم الهنود العاج في نصب الخناجر وقوائم السيوف وفي إعداد صور الشطرنج والنرد .

وكذلك كان النواخذة العرب يحملون الصبر من جزير سقطرى[١٢٥] التي تقع قريباً من بلاد الزنج وبلاد العرب ويعرف بالصبر الاسقوطري . ويذكر صاحب كتاب عجائب الهند أن أحمد بن هلال أمير عمان، اهدى إلى الخليفة العباسي المقتدر بالله سنة ٣٠٦ هـ، سلحفاة قد أتي بها من بلاد الزنج [١٢٦]، كما ورد في السجلات الصينية أنه كان يجلب إلى الصين قرن وحيد القرن من مناطق مختلفة من آسيا ، ولكن أفضل ما كان يرد إلى الصين منه ، ما كان يأتي عن طريق النواخذة العرب من جزيرة زنجبار[١٢٧].

وكان بيع هذه السلع وشراؤها يتم في بداية الأمر عن طريق المقايضة ، وقد تطورت الأمور فبدأ النواخذة العرب في استخدام المسكوكات المعدنية ، ثم استبدلت بالعملات الورقية ، فقد كانت الصين أول بلاد العالم في استخدام العملة الورقية من الكاغد الصيني في حجم كف اليد ، وكان كل ٢٥ كاغدا يساوي ديناراً[١٢٨].

ومن الجدير بالذكر أن النواخذة العرب من عمانيين وبحرينيين ، تميزوا بمشاعرهم الانسانية وتسامحهم . فقد سمحوا للتجار اليهود الذين سموا بالتجار الراذانية في بعض المصادر العربية بمشاركتهم تجارتهم مع دول العالم الإسلامي وبلاد الشرق الأقصى . فقد ذكر ابن خرداذبة أن التجار الراذانية كانوا يجلبون من الغرب الأوروبي الخدم والجواري والغلمان والديباج وجلود الخز والفراء والسمور والسيوف ، وكانوا يركبون البحر من جنوب بلاد غالة إلى الفرما في مصر ، ثم يحملون تجارتهم على ظهور الابل حتى يصلوا إلى القلزم ، ومن هناك يركبون البحر إلى السند والهند والصين فيحملون من الصين المسك والعود

والكافور والدار صيني وغير ذلك مما يحمل من تلك النواحي ثم يعودون إلى القلزم فيحملونه على القوافل إلى الفرما ومن هناك يركبون السفن إلى مدن أفرنجية لبيع تجارتهم . ويذكر ابن خرداذبة أن هؤلاء التجار الراذانية كانوا أحياناً يركبون من انطاكية حتى يصلوا للجابية ومن هناك يركبون في الفرات إلى بغداد ثم يركبون في دجلة إلى الأبلة ومنها يصلون إلى عمان والسند والهند والصين .

ورغم هذه المحاولات من قبل اليهود لمنافسة تجار الخليج العربي من عمان والبحرين والبصرة في تجارتهم إلا أن العرب سيطروا على عالم تجارة الشرق الأقصى ، وشرق أفرقيا ، وكانوا بفضل مهارتهم وكفاءتهم وتمرسهم في البحر ، همزة الوصل بين الشرق والغرب في العصور الوسطى[١٢٩].

رابعا — مكانة طريق الخليج العربي في تجارة الحرير والتوابل ومنافسة طريق البحر الأحمر له :

١) — التطورات التي لحقت بطريق الخليج العربي التجاري :

اهتم العباسيون منذ قيام دولتهم اهتماماً خاصاً بتأمين اقتصاد قوي محكم لدولتهم . ولما كانت تجارة التوابل (والحرير بطبيعة الحال) في الخليج العربي التي تحكم فيها أبناء عمان على وجه الخصوص ، مورداً رئيسياً من أهم موارد الدولة العباسية فقد حرص خلفاء بني العباس طوال عهودهم بسبب ذلك العامل الاقتصادي بالاضافة إلى عوامل اخرى سياسية ومذهبية ، على احكام سيطرتهم على عمان[١٣٠] وأقطار الخليج العربي . وربما يفسر ذلك أن الخليفة العباسي أبا العباس السفاح افتتح عهده بصدام مسلح بينه وبين الامامة الأباضية الأولى بعمان . ففي عام ١٣٤ هـ سير الخليفة أبو العباس السفاح ، جيشاً قوياً بقيادة خازم بن خزيمة[١٣١] إلى عمان ، وأسفر ذلك عن مصرع امام عمان الجلندى بن مسعود في موقعة جلفار ، ودخول عمان في فلك الدولة العباسية[١٣٢] . وبذلك ازدهرت تجارة العباسيين في الخليج العربي بحيث يمكننا القول بأن العباسيين نجحوا بحق في نقل مركز الثقل التجاري في الدولة العباسية إلى الخليج العربي وامكنهم في ذات الوقت شل الحركة التجارية في البحر الأحمر [١٣٣].

وفي أواخر القرن الثاني للهجرة سيطر نواخذة عمان على تجارة الخليج العربي والمحيط الهندي وساعد على ذلك قيامهم بثورة عارمة على الولاة العباسيين في عمان سنة ١٧٧ هـ انتهت بعودة الامامة الأباضية العمانية ، ونصب العمانيون على أنفسهم الامام محمد بن عبد الله بن عفان اليحمدي . واستمر تفوق العمانيين وسيادتهم على طريق تجارة التوابل والحرير زمن الامام الوارث بن كعب الخروصي الشاري الذي خلف محمد اليحمدي على الامامة الاباضية سنة ١٧٩ هـ ، وفي سنة ١٩٢ هـ توفي الامام الخروصي غريقاً وخلفه على الامامة غسان ابن عبد الله اليحمدي وتؤكد المصادر أن عمان في عهده . خصبت وازدهرت وصارت «خير دار إلى حد أن أطلق المؤرخون والمستشرقون على عصره وعصر الامام الخروصي «العصر الذهبي لعمان»[١٣٤].

وقد ازدهرت تجارة التوابل والحرير في الخليج العربي في عهدهما خاصة وان الامام غسان قد اظهر اهتماماً كبيراً بتأمين تجارة الخليج التي سيطرت عليها بلاد عمان، عن طريق انشائه اسطولا بحريا عمانيا كبيرا وقويا لحماية سواحل بلاده . وقد اطلق الازكوي والرقيشي على هذه السفن العمانية التي كانت تطارد بوارج القراصنة الهنود اسم «الشذاوة» [١٣٥].

وبلغ ازدهار طريق الخليج العربي التجاري ذروته في عهد الامام العماني المهنا بن جيفر اليحمدي (٢٢٦ — ٢٣٧ هـ)[١٣٦] ، واصبح ابناء عمان يملكون زمام الملاحة في مياه الخليج العربي والمحيط الهندي ، ويجوبون البحار إلى الهند والصين وافريقيا ويحتكرون تجارة التوابل في العالم طوال القرن الثاني للهجرة ومعظم القرن الثالث الهجري . وبفضل نشاط نواخذة عمان التجاري وتمرسهم في الملاحة أصبحت تجارة العالم تنقل من الشرق الأقصى إلى العراق عبر الخليج العربي ، ومن العراق تنقل إلى البحر المتوسط ثم إلى سائر انحاء أوروبا ، ولولا قدرات نواخذة عمان العالية وسيادتهم للبحار الجنوبية ، لفقد البحر المتوسط أهميته في هذه الفترة الزمنية . ولكن منذ الربع الاخير من القرن الثالث الهجري تعرضت تجارة التوابل في الخليج العربي لظروف سياسية ومذهبية وطبيعية غير مواتية أسفرت في النهاية عن افساح المجال لطريق البحر الأحمر التجاري لأن يصبح المنافس الجديد لطريق الخليج العربي وانتهى الأمر

بمنافسة كارمية عدن ومصر . لكارمية عمان والخليج العربي منذ القرن الرابع الهجري وحتى أواخر عصر دولة المماليك الجراكسة في طليعة القرن العاشر الهجري .

وأول هذه العوامل اضطراب الأمور السياسية في اقطار الخليج العربي ، فمثلاً على سبيل المثال تعرضت عمان للاضطرابات السياسية والفتن الداخلية بعد عزل الامام الصلت بن مالك سنة ٢٧٣ هـ ، فقد نشب هناك صراع طويل بين النزارية واليمنية وأدت هزيمة النزارية سنة ٢٧٨ هـ ، في موقعة القاع .[١٣٧] إلى فرار بني سامة بن لؤي [١٣٨] إلى البحرين واستنجادهم بواليها العباسي محمد بن بور ، وانتهى الأمر بتدخل العباسيين من جديد في شؤون عمان . فقد استولى محمد بن بور سنة ٢٨١هـ على جلفار والسر ، وحاصر نزوى مقر الامامة الاباضية بعمان . وترك ابن بور والياً من قبله على عمان ، هو أحمد بن هلال ، وعاد بعد ذلك إلى البحرين ، واستمرت السيطرة العباسية على عمان أربعين عاماً ، لم يتوقف خلالها العمانيون عن مقاومة العمال العباسيين .

وفي خلال هذه الفترة سيطر القرامطة على البحرين تماماً واخذوا يشنون هجماتهم على البصرة ، وكان لظهورهم بهذه الصورة العنيفة أكبر الاثر في الاضرار بتجارة الخليج العربي ، بل انهم بدأوا يتحرشون بعمان نفسها في سنة ٣٠٥ هـ ، ولم تحل سنة ٣١٧ هـ حتى كان القرامطة قد بسطوا نفوذهم على عمان وذلك في عهد ابي طاهر القرمطي . واستمرت السيطرة القرمطية على عمان حتى ٣٧٥ هـ . ويتجدد الصراع بين حكام عمان وبين العباسيين في العراق عندماقفز يوسف بن وجيه الذي ينتسب إلى بني سامة بن لؤي على حكم عمان ، وذلك في العصر البويهي ، وبدأ محاولاته للاستيلاء على البصرة سنة ٣٣١ هـ، وقد فشلت هذه المحاولة فأعاد الكرة مرة ثانية بعد عشر سنوات من المحاولة الأولى أي سنة ٣٤١ هـ .

وفي سنة ٣٤٢ هـ . قتل ابن وجيه على يد مولاه ، فدخلت عمان في سلسلة من الاضطرابات الجديدة انتهت بخضوع عمان للنفوذ البويهي في ظل الخلافة العباسية ، وزوال السيطرة القرمطية عنها [١٣٩].

وفي مطلع القرن الخامس الهجري سنة ٤٠٨ هـ تمكن العمانيون من اعادة

الامامة الأباضية واختاروا الخليل بن شاذان الخروصي اماماً لهم ، ولكن ذلك لم يعد لعمان عصرها الذهبي فقد هاجم السلاجقة عمان في منتصف القرن الخامس الهجري وحكموها زهاء ثمانين سنة ، كان يتولى خلالها ولاة عمان عملهم من قبل سلاطين السلاجقة في بغداد[١٤٠] .

وفي سنة ٦٦٠ هـ، سيطر امراء هرمز العرب على عمان [١٤١].

لقد أثرت هذه الاضطرابات السياسية في عمان ، وظهور القرامطة في البحرين على طريق الخليج العربي التجاري إلى حد كبير ، كما كان لظهور الخلافة الفاطمية في الشرق الأدنى الإسلامي أكبر الاثر من تقليل أهمية طريق الخليج فقد نجح الفاطميون في جعل البحر الأحمر بحيرة تجارية منافسة للخليج العربي بل انهم بدأوا التفكير في احتكار تجارة الكارم والتوابل دون كارمية الخليج العربي .

وثاني هذه العوامل ، الاضطراب الذي أصاب الدولة العباسية نفسها ، والذي أدى إلى زحزحة مكانة طريق الخليج العربي التجاري ، فبدءاً من منتصف القرن الثالث الهجري احتدمت نيران الثورة المعروفة بثورة الزنج في الأراضي الممتدة بين البصرة ووراءها واستغرقت هذه الثورة خمسة عشر عاماً (٢٥٥ ـ ٢٧٠هـ)[١٤٢]. وقد عاصرت هذه الثورة ظهور الحركة القرمطية التي انتشرت في جنوب العراق وبادية الشام وفي اليمن وجنوبي فارس والبحرين وتمكنت من التسلل إلى عمان في الفترة من سنة ٣١٧ هـ إلى سنة ٣٧٥ هـ كما سبق أن ذكرنا . وقد عاث القرامطة فساداً في كثير من المناطق الآمنة فهاجموا القرى وقوافل الحجاج والتجارة والمساجد ، كما هاجموا مكة المكرمة والكعبة المشرفة في سنة ٢٧٧ هـ ، ونهبوا الحجر الأسود[١٤٣] ونقلوه إلى عمان .

وقد ربط العديد من المؤرخين بين الحركة القرمطية وثورة صاحب الزنج[١٤٤] من حيث ادعاء النسب العلوي باعتبار أن شعار التشيع هو الشعار العارض للعباسيين وفي تصوري أن الحركة القرمطية تضافرت مع ثورة الزنج في أمر واحد يتمثل في الاثر السلبي الذي ألحقته هاتان الحركتان بتجارة الخليج العربي مع الهند والصين وشرق أفريقيا ، فقد افلحت هاتان الحركتان في افساح المجال للدولة الطولونية في مصر ومن بعدها الاخشيدية فالفاطمية لاعادة الازدهار

لطريق البحر الأحمر التجاري .

وثالث هذه العوامل في اعتقادي يتمثل في هجوم مملكة الحبشة المسيحية على سقطرى ، ووقوع هـذه الجزيرة منذ منتصف القرن الـرابع الهجري تحت سيطرة القراصنة الهنود وكـانت هذه الجزيرة مركزا تجاريا لتجـار ونواخذة عمان واصبح القراصنة الهنود منذ ذلك الوقت يهاجمون السفن التجارية العربية المتجهة للهند والصين وشرق افريقيا مما اثر كثيراً على مكانة تجارة الخليج العربي[١٤٥] .

ورابع هذه العوامل يـرجع إلى تعـرض بعض الأقطـار العربيـة المطلـة على الخليج العـربي ، ولا سيما عمان لبعض الكـوارث الطبيعية التي تضـافـرت مع الظروف السياسية السابقة للاضرار بالطريق التجاري في الخليج العربي . فمنذ منتصف القرن الثالث الهجري تعرضت عمان لسلسة من السيول الجارفة ، التي اكتسحت ما قابلها من عمران . فأسفرت عن تخريب العديد من المدن والمراكز التجارية الهامـة مثل الباطنة وسمائل ودما وصحار وكانت صحـار الاكثر تأثراً بهذه السيول ، فقد دمـرت تماماً مما أثر على اقتصاديـات عمان وأدى إلى تدهور الأوضاع التجارية في الخليج العربي لفترة طويلة لا تقل عن نصف قرن[١٤٦] .

ومن خـلال ذلك العرض الموجـز تبين لنا أنه لم يكـد ينتصف القرن الـرابع الهجـري ، حيث بدأ النشـاط التجـاري الفعلي لتجار الكـارم في مصر يتضح بجلاء ، حتى اصبح هنـاك طريقان بحـريان تجاريان يتنافسـان للسيطرة على تجارة الكـارم ، طـريق الخليج العـربي ، وكان العمانيـون أبـرز رواده ، وطـريق البحر الأحمر الـذي كان يـرتاده تجار عـدن وزبيد بـاليمن وتجار الحجاز وشرق افـريقيا ومصر وسـاعـدت سيطرة الصليبيين على مـواقع هـامة من السـواحل الشامية في أواخر القرن الرابع الهجري على ابراز الدور التجاري الهام الذي يقوم به طريق البحـر الأحمر على حساب طريق الخليج العربي ، فقـد اصبح الطريق القديم بين الموانىء المصرية وبين عسقلان آخر المعاقل الفاطمية في الشام حتى ٥٤٨ هـ) محفوفـاً بالأخطار لتعرضـه للاعتداءات الصليبية مـا دفع الفاطميين والكـارمية إلى تحويل الطـريق التجاري إلى البحـر الأحمر .[١٤٧] وقد أدى هـذا الوضع الجديـد إلى ظهور عـدد من الموانىء والمدن في اليمن والحجاز ومصر ، قامت بدور هام في نقل تجارة الكارم . ومن ابرز هذه المدن عدن التي اصبحت

تشكل منذ طليعة القرن الرابع الهجري منافساً عنيداً لمدن عمان والبحرين ولـلأقطار المطلة على الخليج العربي، كما برزت كل من جدة والسرين من موانىء الحجاز ، وعيذاب في مصر.

أما عدن فقد ظفرت بنصيب وافر من كتابات الجغرافيين والرحالة العرب وتسجل هذه الكتابات ، المكانة التجارية الكبيرة التي أصبحت تشغلها منذ القرن الرابع الهجري والتي أهلتها لمنافسة صحار قصبة عمان ، وأكبر أسواقها ، وأعظم مركز تجاري في الخليج العربي. وقد وصفها ابن حوقل بأنها «فرضة على البحر، ينزلها السائرون في البحر ، وباليمن مدن أكبر منها ليست كشهرتها . »[١٤٨] أما الأدريسي فيقول فيما ذكره عنها في زمنه تفوقها الاقتصادي على غيرها من الثغور العربية فيذكر انها «مرسى البحرين ومنها تسافر مراكب السند والهند والصين، وإليها يجلب متاع الصين مثل الحديد الفرند والكيمخت والمسك والعود والسروج والغصار والفلفل والدارفلفل والنارجيل والهرنوة والقافلة والدار صيني والخولنجان والبسباسة والاهليلجات والأبنوس والذبل والكافور والجوزبوا والقرنفل والكبابة والثياب المتخذة من الحشيش . . »[١٤٩] ونستدل من هذا النص على أن سفن الكارمية العمانيين والهنود والصينيين ، القادمة من الشرق الأقصى محملة بالتوابل والعود والمسك والحرير ، كانت ترسو في ميناء عدن . وقد اكد القلقشندي ذلك، فقد ذكر أن «عليها ترد المراكب الواصلة من الحجاز والسند والهند والصين والحبشة . ويمتار أهل كل اقليم منها كما يحتاج إليه اقليمهم من البضائع ، قال صلاح الدين بن الحكيم : «ولا يخلو أسبوع من عدة سفن وتجار واردين عليها وبضائع شتى ومتاجر منوعة ، والمقيم بها في مكاسب وافرة وتجائر مربحة ، ولحط المراكب عليها واقلاعها مواسم مشهورة»[١٤٩].

وقد ورد ذكر عدن كثيراً في وثائق الجنيزة بعد أن أصبحت منذ القرن الرابع الهجري من اهم موانىء شبه الجزيرة العربية . وتحتوي وثائق الجنيزة على العديد من المراسلات المتبادلة بين التجار الكارمية المقيمين بعدن وبين ذويهم أو شركائهم خارجها سواء كانوا بمصر أو عما ن أو بلاد الهند والشرق الأقصى[١٥١].

وساعد على ازدهار عدن التجاري سفن الأسرة الزيادية باليمن إلى تشجيع تجار التوابل على القدوم إلى بلادهم . واستمرت عدن محط رحال تجار الكارم من جميع الأجناس بعد أن آل حكم اليمن إلى الصليبيين ، واستمر الوضع على تلك الحال حتى حكم عدن بنو زريع نيابة عن الصليبيين، وعندما استقل بنو زريع بعدن استأثروا بأرباح تجارة الكارم وبلغت عدن قمة ثرائها زمن بني زريع . [١٥٢] فقد عمل بعض حكامها أنفسهم بتجارة الكارم ومنهم بلال بن جرير (٥٣٤ ـ ٥٤٧هـ) ويورد الادريسي خبراً هاماً يذكر فيه أنه ولي كيش عامل من اليمن «فحصنها» واحسن إلى أهلها ، وعمرها ، وأنشأ بها أسطولاً فغزا به بلاد اليمن الساحلية فأضر بالمسافرين والتجار ، ولم يترك لأحد مالاً واضعف البلاد وانقطع بذلك السفر من عمان وعاد إلى عدن . وصاحب جزيرة كيش يغزو بهذا الأسطول مدينة الرانج ويصل إلى بلاد القامرون أهل الهند يخافونه ويهابون شره . »[١٥٣].

وعلى الرغم من أن الأدريسي لم يحدد عند ذكره هذا الخبر سنة معينة أو تاريخاً معيناً ، فإننا نعتقد أنه عاصره أو سمع عنه ، وفي تصوري أن هذا التحول حدث في حياة الادريسي في النصف الأول من القرن السادس . ونستنتج من هذا النص مدى التنافس الذي كان قائماً بين مدن عمان والجزر التابعة لها والتي كانت تمثل تجارة الكارم في الخليج العربي ، وبين عدن موانىء الحجاز التي كانت تمثل تجارة الكارم في البحر الأحمر . وتؤكد الأحداث التاريخية صحة هذا الاستنتاج حتى أوائل القرن السادس الهجري وبالتحديد في سنة ٥٣٠هـ، يذكر ابن المجاور في تاريخه وكذلك وثائق الجنيزة أن حاكم كيش واسمه ولد العميد انتهز فرصة الخلاف الذي دب بين حاكمي عدن وهما مسعود وعباس من بني زريع ، وكانا ولدي عم ، فأغار على عدن رغبة منه في احتلالها للاستفادة من عائد التجارة الضخم الذي كان يعود عليها من تجارة الكارم ، خاصة وأن سعر البهار كان قد ازداد بمقدار الثلث في ذلك الوقت .

وقد كان الرحالة الأسباني بنيامين التطيلي قد زار كيش في منتصف القرن السادس الهجري ، في الوقت الذي بدأت تتعرض فيه مكانتها التجارية للاهتزاز بسبب منافسة عدن لها ، ولعمان في التجارة الكارمية . ولقد استمر

حصار ولد العميد لعـدن مدة شهر ولكنه اسفر في النهايـة عن هزيمة أسطول امام عـدن هزيمة مـروعة إلى حد انـه أطلق على مكان المعـركة اسم «الجماجم» لكثرة ما وجد فيها من رؤوس القتلى من أهل كيش[١٥٤].

وتتمثل أهم ثغور الحجـاز المطلة على البحر الأحمر ، والتي بدأ ازدهارها في مطلع القرن الرابع الهجري في جدة والسرين .

أما جدة فهي كما يذكـر كل من ابن خرداذبـة والادريسي وياقـوت الحموي والقلقشندي «فرضة مكة»[١٥٥] على سـاحل بحـر القلـزم أو البحـر الأحمر . والمسافة بين جدة ومكة أربعون ميلاً . وقد اتخذت جدة ثغراً لمكة منذ سنة ٢٦ هـ في خلافة أمير المؤمنين عثمان بن عفان رضى الله عنه . وكان ميناء مكة قبل ذلك هـو الشعيبـة الذي يقع جنـوبي جـدة[١٥٦] مقـابل وادي المحـرم . لقـد اجتمعت كل العوامل التي جعلت من جدة ميناء من اهم موانىء البحر الأحمر لعدة قرون ، فقربها من عيذاب أهم موانىء مصر المطلة على البحر الأحمر ، لا سيما في العصر الفـاطمي ، وقربها مـن ميناء عـدن واتسـاع مينائهـا عن بـاقي موانىء الحجاز ، كل ذلك أهلها لشغل مكانة تجارية مرموقة[١٥٧] .

وكان يحكـم جدة والٍ يعينـه شريف مكة ينـوب عنه في إدارة شـؤون المدينة وتجارتها ، ويتولى عنه جباية الـرسوم والاستقبال الرسمي للشخصيات الكبرى [١٥٨].

لقد ذكرنا فيماسبق أن تجارة الكارم والسلع الأخرى كانت تصل إلى عدن من الحبشة وساحل افريقيا واليمن والهند وعمان ، بـاعتبار أن عدن كانت الطريق المؤدي إلى البحر الأحمر ، ومـن عدن كانت تنقـل إلى جدة ، ومن جدة كـانت تنقل بالسفن المصرية إلى عيذاب . وهكذا بدأت جدة منذ طليعة القرن الرابع الهجري تلعب دوراً تجارياً هاماً فيما يتعلق بنقل تجارة الكارم .

ويلي ميناء السريـن في الأهمية ميناء جدة ، إذ كان السرين يمثل الـواجهة البحرية الثانية لمكة المكـرمة ، ولم نستطع في الوقت الحاضر أن نحدد على وجه الدقة موقع السرين ، وان كان د. احمد عمر الزيلعي يرجع أن تكون في المنطقة المعروفة بالسرير ، ففي تصوره أن هذه اللفظة محرفة من السرين[١٥٩]

ويصف الادريسي ما كانت تنعم به السرين من ازدهار تجاري بسبب السلع التي كانت ترد إليها من اليمن بقوله «والسرين حصن حصين موضعه كثير مياهه ، ولواليه وجابيه شيء معلوم ورسم ملزوم على المراكب الصاعدة والنازلة من اليمن بالتجارات والمتاع والرقيق . »[١٦٠]ولكن تجارة السرين لم تكن تضارع في الأهمية تجارة جدة ، ولذلك فقد وصفت بأنها ميناء داخلي لمكة المكرمة يمكن عن طريقه تموين الشقة الجنوبية لامارة مكة المكرمة[١٦١]

أما عيذاب فكانت أهم موانيء مصر المطلة على البحر الأحمر ، ظهرت على استحياء كميناء بحري متواضع بادىء ذي بدء ، وكان أهلها يعيشون على صيد الأسماك واستخراج اللؤلؤ من قاع البحر الأحمر ، كما اشتغل بعضهم برعي الأغنام . ثم اخذت تنمو شيئاً فشيئاً حتى أصبحت تنافس ميناء القصير الذي كان يؤدي قبل القرن الخامس الهجري دوراً تجارياً هاماً . ولم تلبث عيذاب في العصر الفاطمي أن أصبحت الميناء المصري الأول على البحر الأحمر ، وازدهرت منذ منتصف القرن الرابع الهجري ازدهاراً أخذ يزداد تدريجياً حتى بلغ ذروته في القرنين الخامس والسادس للهجرة . وكان التجار والحجاج يفضلون عيذاب على القصير، خاصة في أيام الشدة العظمى في عهد الخليفة الفاطمي المستنصر بالله[١٦٢]بعد خراب الدلتا وتحول القوافل التجارية والحجاج عن طريق شبه جزيرة سيناء إلى طريق النيل حتى قفط أو إدفو أو أسوان ومنها عبر الصحراء الشرقية إلى عيذاب .

كما كان الكارمية يرسون بها عند قدومهم من عدن أو من جدة والسرين بسبب عمق مياهها وغزارتها هذا إلى جانب خلوها من الشعاب المرجانية التي تعترض سبيل السفن في البحر الأحمر ، وتشكل أعظم الأخطار الملاحية[١٦٣].

ويبرز ابن جبير في رحلته أهمية عيذاب التجارية ، فقد وصف احمال الفلفل والبهار التي كانت ملقاة على شواطئها بكميات لا حصر لها . ويعبر عن ذلك بقوله «ورمنا في هذه الطريق احصاء القوافل الواردة والصادرة فما تمكن لنا ولا سيما القوافل العيذابية المحملة بسلع الهند الواصلة إلى اليمن ثم من اليمن إلى عيذاب وأكثر ما شاهدنا من ذلك احمال الفلفل ، فلقد خيل

إلينا لكثرته أنه يوازي التراب قيمة ، ومن عجيب ما شاهدناه بهذه الصحراء انك تلتقي بقارعة الطريق احمال الفلفل والقرفة وسائرها من السلع مطروحة لا حارس لها تترك بهذه السبيل اماء لاعياء الابل الحاملة لها أو غير ذلك من الاعذار وتبقى بموضعها إلى أن ينقلها صاحبها مصونة من الآفات على كثرة المار عليها من أطوار الناس . . » (١٦٤).

وقد نقل المقريزي عن ابن جبير هذا الخبر في كتابه الخطط المقريزية . (١٦٥) ونستدل من هذا النص على حجم المعاملات التجارية لمدينة عيذاب والذي تميز بالضخامة والتنوع ، فقد تعامل تجارها مع كارمية الهند واليمن والحبشة . كما يوضح لنا المقريزي مدى قوة العلاقة التي كانت تربط بين عيذاب ومدينة قوص التي برزت كميناء نهري داخلي في نفس الفترة الزمنية التي ازدهرت فيها عيذاب . والذي تميز وترجع أهمية قوص إلى أنها تقع عند نهاية طريق القوافل الممتد ما بين عيذاب والنيل ، وكان يفد عليها بدورها العديد من الحجاج والكارمية اليمنيين والهنود والأحباش (١٦٦). ويصفها الحميري بأنها «كبيرة بها منبر وأسواق جامعة وتجارات ودخل وخرج والمسافر إليها كثير. والبضاعات نافقة والمكاسب رائجة والبركات ظاهرة . . » (١٦٧) وتتمثل أهمية قوص إدارياً واقتصادياً في أنها كانت احدى مدن مصرية ثلاثة كانت بها دور ضرب للعملات ، واحدة بالقاهرة والثانية بالاسكندرية والثالثة بقوص(١٦٨) وربما يرجع السبب في ذلك إلى وفرة ذهبها .

وكثيراً ما تعرضت سفن الكارمية لاعتداءات القراصنة الأحباش وغيرهم . الأمر الذي دفع حكام مصر الفاطميين إلى إعداد أسطول بعيذاب ليتلقى الكارم فيما بين سواكن وعيذاب وما حولها . وكان عدة هذا الأسطول خمسة مراكب ثم صارت ثلاثة وكان والي قوص هو الذي يتولى امر هذا الأسطول(١٦٩).

٢) استمرار ازدهار طريق الخليج العربي التجاري رغم ظهور طريق البحر الأحمر كمنافس له :

ولنا أن نتساءل هل كان ظهور طريق البحر الأحمر التجاري كمنافس قوي لطريق الخليج العربي في تجارة الكارم والتوابل ، وظهور عدن كمنافس خطير

لصحـار، وموانـىء عمان والبحرين يعني أن تجارة التـوابل والكـارم في الخليج العـربي توقفت تمامـاً أو أن نشـاطها فتر على الأقل؟؟ هل كـان ذلك يعني أن نواخذة عمان والبحرين وباقي الأقطار العربية المطلة على الخليج أسلموا ابتداء من القرن الـرابع الهجري، الـراية إلى كارميـة عدن والحجـاز ومصر عبر البحر الأحمر ؟؟.

يـرى كثير من المؤرخين أنـه مع بـداية العصر الفـاطمي في مصر ، حـدث انقـلاب في عالم تجارة الكـارم نتيجـة لظروف متعـددة أسفـرت في النهايـة عن تحويل هذه التجارة من الخليج العربي إلى البحر الأحمر ، فأصبحت عدن المركز الأول في تجارة الشرق الأقصى. (١٧٠) ولكنني أرى أن طريـق الخليج العربي لم يفقد على الاطـلاق مكانته التجـارية الذي كـان ينعم به منذ أقـدم العصور ، رغم كل ما سبق أن أوضحناه من ظروف سياسية وطبيعية غير مواتية مَرَّ بها.

وفي اعتقـادي أن التغيير الـذي حدث انما يقتصر على مجرد ظهـور منـافس جديد لطريق الخليج العربي التجاري، ولا يعني ذلك أن نشاط الخليج العربي بـوجه عـام ، وعمان والبحرين بـوجـه خاص في تجارة الكـارم والتوابل قـد فتر وأصيب بنكسة ، وخير مثال على ذلك أن نواخـذة عمان ظلوا يقومون بدورهم كوسيط تجاري رئيسي بين عـالم الشرق الأقصى ، وعالم الشرق الأدنى على خير وجـه . وسنؤكـد الآن بـالادلة التـاريخيـة استمرار قيـام كـارمية عمان بـدورهم التجاري المعهود في القـرن الرابع الهجري وفيما تلاه من قرون فلـو أننا رجعنا إلى كتـابات المقـدسي على سبيل المثـال ووصفـه لصحار وتجارتها في القـرن الـرابع الهجري وقوله من أنها دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوثة اليمن يتأكد لنا استمرار مكانة عمان التجارية في القرن الرابع الهجري(١٧١).

ويؤكد المسعودي أنه خرج إلى بحر الزنج في احدى رحلاته من صحار بعمان مع جماعـة من البحريين والتجـار ، وكان ذلك في أوائل القـرن الرابع الهجـري وبالتحـديد في عام ٣٠٤ هـ ، ووصل إلى جزيرة قنبلـو ، وركب من هناك في طريق عودته سفينة إلى عمان ، وكان ذلك في زمن الأمير أحمد بن هلال(١٧٢).

ويـؤكد المسعـودي في كثير من مـواضع كتابـه «مـروج الذهب» على مهـارة نواخذة وتجار عمان وعلى سيادتهم في بحـر الصين والهند والسند والزنج واليمن

والقلزم والحبشة .[١٧٣] كل ذلك يوضح استمرار تجارة عمان والخليج العربي في القرن الرابع الهجري .

هذا وقد ورد في السجلات الصينية الخاصة بأسرة سانج الحاكمة (٣٤٩ — ٦٧٨ هـ) ،[١٧٤] وهي المعروفة بسانج — شى أو (تاريخ أسرة سانج) اسم مزون (مسقط) باللغة الصينية Ma-jun كما ورد اسم صحار وعمان .

وتقرر هذه السجلات أن مزون (مسقط) سيرت سفارتين عمانيتين لأسرة سانج ، الأولى في عام ٤٠٢ هـ (١٠١١م) والثانية في عام ٤٦٥ هـ (١٠٧٢م) . وفي السفارة الأولى زارت سفينة عمانية يقودها قائد عماني اسمه أبو القاسم عاصمة أسرة سانج [١٧٥].

أما السفارة العمانية الثانية فقد كان يمثلها شخص يدعي هاشم بن عبدالله ، أهدى ملك الصين هدية تشتمل على مجموعة لآلىء وتمور وماء ورد وأقمشة وأشياء أخرى ، ورد ملك الصين على تلك السفارة العمانية بهدايا قيمة [١٧٦].

وفي ذلك ما يوضح تجاوز العمانيين في تجارتهم للكارم والتوابل بلاد الهند وجنوب شرق آسيا إلى الصين في القرن الخامس الهجري إلى حد قيامهم بسفارات رسمية نالت احترام وتقدير ملك الصين .

ويذكر المؤرخ الصيني Chau-Ju-Kua (تشاو جو كوا) في مدونته التي كتبها بين عامي ٦٤٠ و٦٥٦ هـ (١٢٤٢ — ١٢٥٨م) أسماء الشعوب والأقطار التي كانت لها تجارة مباشرة مع الصين كما تحدث عن أنواع التجارات المتبادلة بينهم وبين تلك الأقطار .

وقد ورد اسم صحار Wu-Pa وعمان Wong-li وجزيرة قيس Ki-shi ، والشحر Shi-ho ، وظفار Un-Fa ، وقلهات Kle-Hi-Ki والعراق L-Lu ، والبحرين Pai-Lien ، باللغة الصينية[١٧٧].

وإذا رجعنا إلى الحديث عن عمان كمثال حي لازدهار تجارة الخليج العربي في التوابل والكارم عبر العصور الإسلامية نجد أن عمان واصلت صلاتها التجارية مع مدن الصين حتى القرن الثامن حيث وصل تاجر عماني يدعي أبا

عبيدة إلى الصين في منتصف ذلك القرن [١٧٨].

هذا وقد وصف الادريسي تجارة عمان في مواضع عديدة من نزهة المشتاق مما يدل على استمرار التفوق التجاري [١٧٩] لعمان حتى زمنه ، وكذلك وصفها القلقشندي في القرن التاسع الهجري بأنها «فرضة بلاد البحرين وإليها تنتهي مراكب السند والهند والزنج . . » [١٨٠].

ومما سبق يتضح لنا أن طريق الخليج العربي استمر في اداء دوره الهام في تجارة التوابل والكارم حتى بعد ظهور طريق البحر الأحمر التجاري الذي بدأ ينافسه على انتزاع المكانة المزدهرة التي شغلها الخليج طيلة العصور السابقة . منذ القرن الرابع الهجري .

خامسا — النتائج التي ترتبت على تجارة عرب الخليج في المحيط الهندي :

كان للدور الكبير الذي قام به النواخذة والتجار العرب في مجال التجارة البحرية كوسطاء رئيسيين بين الشرق والغرب آثار عظمى ، فإلى جانب هذا الاسهام الحضاري الرائع الذي قام به هؤلاء التجار في مجال التجارة العالمية ، فانهم أسدوا للاسلام وحضارته اجل الخدمات ، وضربوا أروع المثل لأهالي البلاد الذين كانوا يتعاملون معهم تجارياً فبفضل معاملاتهم السمحة وتمسكهم بمبادىء الإسلام الحنيف تمكنوا من كسب قلوب من كانوا يتعاملون معهم ، واجتذبوهم إلى اعتناق الإسلام طواعية فلم يلبث أن انتشر بفضلهم بين شعوب جنوب شرق آسيا والصين وشرق أفريقيا .

ومن الجدير بالذكر أن الإسلام قد دخل إلى الصين في عهد الرسول صلى الله عليه وسلم كما يذكر بعض الباحثين أن بعثة إسلامية تتألف من ثلاثة أشخاص وفدوا على الصين زمن النبي صلى الله عليه وسلم توفي منهم اثنان أما الثالث فقد أسس أول مسجد في الصين ، عرف بجامع «الذكرى» لا يزال قائماً حتى يومنا هذا[١٨١] كما أقيم في خانفو أول مسجد سنة ٦ هـ (٦٢٧م) كان يسمى مسجد «المنارة المنورة» أو «كوانج تا» وبذلك يكون قد انشىء بعد مسجد قباء بالمدينة المنورة بخمس سنوات .

كما يذكر الصينيون أن بداية انتشار الإسلام بينهم حدثت في عهد الملك

الصيني «تاي تونغ» (٦ هـ — ٣٠ هـ) (٦٢٧ — ٦٥٠م) ، فقد دخل إلى الصين في عهده رجل من آل البيت كان ابناً لحمزة عم الرسول صلى الله عليه وسلم يصحب معه ثلاثة آلاف مهاجر وقد لحق بهم عدد آخر من المسلمين ، أما المجموعة الأولى فقد سلكت الطريق البري بينما سلكت المجموعة الثانية طريق البحر . ويقال انه كانت هناك علاقات سياسية بين عثمان بن عفان (رضي الله عنه) ثالث الخلفاء الراشدين وبين امبراطور الصين ، وأن الخليفة عثمان أرسل سفارة عربية إلى الصين في سنة ٣١ هـ (٦٥١م) استقبلها الامبراطور الصيني بكل حفاوة وترحاب .[١٨٢] ورغم أن الإسلام عرف طريقه إلى الصين منذ بداية قيام الدولة الإسلامية في المدينة ، ولكن الفضل الأعظم في سرعة نشر الإسلام ، وتهافت أبناء الصين على اعتناقه ، انما يرجع إلى النواخذة والتجار من عرب الخليج ، ونخص بالذكر منهم تجار عمان الذين تميزوا بدورهم التجاري المتفوق في المحيط الهندي .

وكانت الجالية الاسلامية في الصين كبيرة العدد نسبياً ، وكان قوامها التجار المقيمون هناك فقد ارتبط الإسلام بالتجارة ، وارتبطت التجارة بالدين . وقد وصلتنا أسماء بعض هؤلاء التجار العمانيين الذين ارتحلوا إلى الصين في وقت مبكر ، وكانوا من طبقة تابعي التابعين ، ومن هؤلاء أبو عبيدة عبد الله بن القاسم الذي عاش في النصف الأول من القرن الثاني للهجرة ، وقد ارتحل إلى الصين للتجارة في العود ، وعاش بالصين سنوات طويلة إلى أن عاد إلى عمان . ثم وصل إلى الصين بعده بقليل رجل عماني آخر هو النضر بن ميمون ، كان يعيش قبل ذلك في البصرة ، وليس من شك في أن هؤلاء التجار العمانيين من تابعي التابعين كان لهم أعظم الفضل في نشر الإسلام في الصين .[١٨٣]

لقد اعتاد التجار العرب الخروج في السفن ، ليغيبوا سنوات عديدة قبل أن يعودوا إلى بلادهم مرة ثانية ،[١٨٤] وخلال هذه الاثناء أقبلوا على الزواج من سيدات صينيات ، نتج عن هذه المصاهرة جيل مولد من الصينيين المسلمين ، مما ساعد على انتشار الإسلام ومن مظاهر ذلك التوسع في بناء المساجد مثل المسجد الجامع بمدينة زيتون الصينية والتي تشير نقوشه أنه بنى سنة ٤٠٠ هـ (١٠٠٩م)[١٨٥].

أما فيما يتعلق بالهند فقد شارك عرب عمان والبحرين في فتحها بحراً منذ منتصف العقد الثاني للهجرة فقد قادهم واليهم عثمان بن أبي العاص كما سبق أن ذكرت للاغارة على سواحل الهند عند تانه كما وَجَّهَ أخاه إلى خور الديبل عند مصب السند سنة ١٩ هـ .

ويذكر ابن رستة أن بالملتان[١٨٦] بالهند قوم يزعمون انهم من ولد سامة بن لؤي يقال لهم بنو منبه ، وانهم الملوك على الهند ، وربما يرجع إلى بني منبه الفضل في التوسع في نشر الإسلام في الملتان . وعن أهل الملتان وحكامها يقول الحميري «والغالب على أهل الملتان أنهم مسلمون والحكم فيهم لأهل الإسلام ورئيسهم مسلم»[١٨٧].

وقد تعرض بنو منبه في كثير من الاحيان لغزو ملوك الهند ، ويذكر ابن رش أن ملوك الملتان من بني منبه كانوا ينتصرون عليهم ليسارهم وقوتهم وكثرة أموالهم ومن أرباض الملتان وضواحيها ربض جندراون ، وكان هذا الربض كثير البيوت والمباني ، وكان به مقر الأمير الحاكم . أما المسجد الجامع فقد كان بالملتان نفسها .

وفي يوم الجمعة ، كان الأمير يخرج من جندراون راكباً الفيل ، إلى الملتان لاداء فريضة الصلاة في مسجدها الجامع . ويحدثنا المسعودي الذي زار مدينة صيمور بالهند سنة ٣٠٤ هـ انه التقى هناك بجالية عربية تبلغ نحو «من عشرة آلاف قاطنين بياسرة وسيرافيين وعمانيين وبصريين وبغداديين» ويؤكد الادريسي أن أكثرهم من أهل عمان . وكان هؤلاء التجار محل تقدير ملوك الهند ، وكان الهنود إذا شاهدوا رجلاً عربياً سجدوا له .[١٨٨]

وإذا انتقلنا للحديث عن انتشار الإسلام في جنوب شرق آسيا بفضل النواخذة والتجار العرب ، نجد أن هؤلاء التجار كان لهم شرف نشر الإسلام في أرخبيل الملايو خاصة في كله[١٨٩]، وفي ميناء «ملقا» التي نشأت نتيجة استقرار التجار العرب هناك وذاعت شهرتها التجارية منذ العصور الأولى للاسلام ، فأصبحت منذ ذلك الحين وحتى يومنا هذا المركز التجاري الرئيسي على الساحل الغربي من شبه جزيرة الملايو[١٩٠].

وكان هؤلاء التجار العرب يقيمون في المدن الكبرى والمراكز التجارية الهامة

فاحتكوا احتكاكاً مباشراً بالأهالي مما أدى إلى نشر الإسلام في تلك المراكز الحيوية الهامة . وكان التاجر المسلم يجمع بين التعليم والتجارة فإذا ما استقر به المقام كان ينشىء المدارس الدينية لتعليم أهالي البلاد قواعد الإسلام ولتحفيظهم القرآن الكريم في نفس الوقت الذي يمارسون فيه تجاراتهم [١٩١] ولم ينشر التجار العرب الإسلام في ارخبيل الملايو فحسب ، وانما وصلوا بتجارتهم واسلامهم إلى جزر الهند الشرقية . وتذكر المصادر أن شيخاً عمانياً عاش في بلاد الزابج (سومطرة) وتمكن بحكمته وذكائه وبعد نظره أن يجبر ملكها أن يعامل المسلمين معاملة خاصة . واسلم ملوك الزابج زمن الرحالة ابن بطوطة .[١٩٢] وقد عثر في شبه جزيرة الملايو ، وفي جاوة على مقابر قديمة للمسلمين لها شواهد ، قبور تحمل نقوشاً كتابية عربية ، من ذلك قبر لسيدة عربية بمدينة Gresik جريسيك بجاوة يرجع تاريخ وفاتها إلى سنة ٤٧٥ هـ (١٠٨٢م).

أما ملبار فقد عرف الإسلام عن طريق جماعة من التجار المسلمين في عام ٢٠٠ هـ ، وقد اسلم ملكها وتوفي أثناء عودته لبلاده من رحلة إلى الحجاز ودفن بظفار[١٩٣] .

ويذكر ابن بطوطة انه شاهد أثناء زيارته لمدينة فندرينا بملبار سنة ٧٤٢هـ ثلاثة مساجد مقامة بها ، وكان قاضيها وصاحب الصلاة فيها رجل من أهل عمان .[١٩٤]

وفيما يتعلق بانتشار الإسلام على يد النواخذة والتجار العرب في شرق افريقيا نجد أن أهل البحرين وعمان قد لعبوا دوراً هاماً في هذا المجال . فتجار البحرين عرفوا الطريق إلى بلاد الزنج خلال رحلاتهم التجارية في المحيط الهندي وقاموا بتأسيس مراكز تجارية لهم على سواحل شرق افريقيا والجزر القريبة منها إلى جانب هجرة أعداد كبيرة من أهل البحرين إلى منطقة القرن الأفريقي ، واستقرارهم بها لأسباب سياسية . من ذلك هجرة الاخوة السبعة من الاحساء ، عاصمة دولة القرامطة بالبحرين سنة ٣٠١ هـ (٩١٣م) [١٩٥]، في قول وسنة ٣٠٨ هـ (٩٢٠م) [١٩٦] في قول آخر إلى السواحل الأفريقية الشرقية مؤسسين دولة قوية ، كانت مقديشيو[١٩٧] عاصمة لها حتى انتهاء

نفوذهم فيما يقرب من سنة ٣٦٥ هـ (٩٧٥م). واصبحت امارة الاخوة البحرينيين السبعة في مقديشيو مركز انطلاق الدعوة الإسلامية في شرق افريقيا ، فلم يلبث الإسلام ان انتشر بعد ذلك ، وكثر انشاء المساجد. ومن أقدم مساجد مقديشيو المسجد الجامع في الحي القديم لحمروين ، ويتميز بمئذنته المقامة بأعلى المدخل ، وهي مئذنة تتخذ شكل برج ، وأغلب الظن أن هذه المئذنة أقيمت في عام ٦٣٦ هـ (١٢٣٨م) .[١٩٨]

أما تجار عمان فقد وصلوا بدورهم إلى السواحل الشرقية لافريقيا كما سبق أن ذكرنا وأقاموا مستوطنات تجارية لهم هناك منذ عصر ما قبل الإسلام ، وفتحوا الطريق بعد ذلك للعديد من القبائل العمانية الفارة من عمان لظروف سياسية ، والراغبة في الأمان ، للاستقرار هناك مؤسسة مجتمعات إسلامية كاملة ، مما سهل نشر الإسلام في الجناح الشرقي لافريقيا . وترجع أقدم وأول الهجرات العمانية الإسلامية إلى شرق افريقيا إلى العصر الأموي ، فقد طمع الحجاج بن يوسف الثقفي في فرض سيطرته ونفوذه على عمان فسير إليها حملات متتالية انتهت بفرار سليمان وسعيد ولدي عباد بن الجلندى[١٩٩] مع ذويهما واتباعهما من عمان إلى شرق افريقيا . واخذت أعداد كبيرة من القبائل العمانية من الأزد تتبعها إلى هناك . ويبدو انهم استقروا حول منطقة أرخبيل لامو [٢٠٠]. وفي جزيرة مافيا المواجهة لمصب نهر الروفيجي أو جزيرة بتاء في الشمال ،[٢٠١] ولم تكن هذه الهجرة العمانية الأولى والاخيرة فقد فرت مجموعة من القبائل العمانية في العصر العباسي في أواخر القرن الثالث الهجري عبر الخط الملاحي إلى شرق أفريقيا ، فراراً من المذابح التي ارتكبها محمد بن بور القائد العباسي في عمان .[٢٠٢] كما سجل مطلع القرن السابع الهجري هجرة عمانية جديدة إلى الساحل الشرقي لأفريقيا ، كان لها أكبر الاثر في تاريخ هذه المنطقة . وقاد هذه الهجرة العمانية الكبيرة التي تعد من اكبر الهجرات العربية إلى أفريقيا ، سليمان بن سليمان بن مظفر النبهاني صاحب عمان ، واستقبله العرب في بتاء استقبالاً رائعاً . وقد أسس هذا الأمير العماني امارة إسلامية ضمت إلى حكمها معظم الساحل الشرقي لأفريقيا في أواخر القرن السابع الهجري فضمت تسمايو ، وبراوه[٢٠٣] ومقديشيو ، وظلت هذه الأسرة تحكم حتى عام ١١٥٨ هـ (١٧٤٥م) .[٢٠٤]

وبفضل هؤلاء العرب انتشر الإسلام تدريجياً بين الأفارقة ، كما كان لهم أعظم الفضل في صهر الأجناس المتعددة التي كان يتكون منها المجتمع في ساحل شرق أفريقيا في بوتقة الحضارة الإسلامية فبتزاوج التجار والمهاجرين العرب ، وأهل البلاد الأفارقة ، امتزجت الدماء والنظم والأذواق امتزاجاً ظهرت آثاره في ظهور أجيال يتسم أفرادها بسمات عقلية وجسمية قريبة الشبه بالسمات العربية ، وعرف هذا العنصر الجديد بالعنصر السواحلي الذي كان يتكلم باللغة السواحيلية ، ويدين بالإسلام الذي وحد بين هذه الشعوب المختلفة [٢٠٥]. ومن الجدير بالذكر أن دراسات عديدة صدرت عن اللغة السواحيلية ولهجاتها وعلاقاتها باللغة الأفريقية واللغة العربية .[٢٠٦] ومن هذه الدراسات يتأكد لنا ارتباط السواحيلية ارتباطاً وثيقاً باللغة العربية منذ نشأتها الأولى .

كما ترتب على قيام التجار العرب الخليجيين بدور الوسيط التجاري أن ازدهرت تجارة مصر في العصور الإسلامية المختلفة ، خاصة منذ العصر الفاطمي ، وعلى الأخص في العصر المملوكي ، فقد اعتمدت مصر في تجارتها على التوابل (الكارم) التي قام الكارمية العرب بنقلها من مواطنها وتوصيلها إلى سفن مصر في بحر القلزم وقد وفر تجار عمان والبحرين والخليج العربي بذلك لمصر الإسلامية ، فرصة الحصول على حاجتها من البهار والتوابل للاستهلاك المحلي وللتصدير . واعتمد الاقتصاد المصري اعتماداً خاصا على التجارة الكارمية . وقد أدى ذلك إلى حرص مصر على تأمين هذه التجارة (الهامة لاقتصادها) في البحر الأحمر ، فدفعها إلى ضرب تجارة الخليج العربي بهدف احتكار تجارة الكارم لنفسها بدلاً من الاقطار العربية المطلة على الخليج العربي.

وربما يفسر ذلك سياسة مصر تجاه شبه الجزيرة العربية منذ العصر الفاطمي . فالفاطميون لم يقنعوا ببسط نفوذهم على مصر والشام بل أخذوا يتطلعون إلى مد نفوذهم على الأراضي الحجازية للحصول على الزعامة الروحية من جهة وللسيطرة على الموانىء الحجازية المطلة على البحر الأحمر لتأمين تجارة مصر الفاطمية من جهة أخرى[٢٠٧]. كما ان سياسة الفاطميين في اليمن

ومحاولتهم نشر الدعوة الاسماعيلية هناك ، وامتداد هذه الدعوة إلى عمان والبحرين بل والهند يؤكد تماماً اهتمام الفاطميين اقتصادياً بمنطقة الخليج العربي وتجارة التوابل في المحيط الهندي . وتشير السجلات المستنصرية إلى سياسة الفاطميين مع الملوك الصليحيين في اليمن ، كما توضح بعض السجلات علاقة الفاطميين ببلاد الخليج العربي والهند .

كذلك كان هذا الدافع الاقتصادي احد العوامل التي جعلت صلاح الدين يوسف بن أيوب يسعى إلى ضم اليمن إلى كيان الدولة الأيوبية .[٢٠٨] كذلك حرص سلاطين دولة المماليك على استمرار العلاقات الطيبة بينهم في مصر وبين بني رسول في اليمن حفاظاً على تجارة مصر في البحر الأحمر ، وضماناً لوصول التوابل والفلفل والبهار إلى تجار مصر .[٢٠٩] ورغم تمسك سلاطين بني رسول بالدعاء لخليفة بغداد على المنابر ، وعدم ذكرهم خليفة القاهرة عند الدعاء إلا أن سلاطين المماليك لم يكونوا على استعداد لخوض معارك لهذا السبب طالما استمر بنو رسول على تقديم الهدايا والأموال السنوية إليهم .

لقد ذاع صيت التجار العرب الخليجيين (ولا سيما تجار عمان) وانتشرت أخبار تفوقهم التجاري والملاحي في عالم المحيط الهندي ، حتى بلغ أسماع أهل المغرب والاندلس الذين كانوا بحكم تطرف بلادهم يتوقون إلى زيارة المشرق الإسلامي مهد الحضارة الإسلامية ومصدر السلع النادرة والتحف النفيسة .

ومن هنا بدأت الرحلة إلى المشرق مما أدى إلى ربط أطراف العالم الإسلامي ببعضها البعض .

وقد زخرت كتب التراجم باسماء العديد من علماء الأندلس وتجارها الذين رحلوا إلى الشرق الإسلامي طلباً للعلم أو بهدف التكسب من التجارة .[٢١٠] ومن علماء الاندلس الذين زاروا عمان ، المحدث أبو الحسن علي بن أحمد ابن عبد العزيز الانصاري الميورقي ، الذي رحل إلى البصر وأقام بها عامين ثم رحل عنها إلى عمان ، ثم إلى مكة في عام ٤٧٣ هـ ، ثم عاد إلى البصرة ، حيث توفي في العام التالي .[٢١١] وأبو عبد الله محمد بن عيسى الاندلسي التاجر الذي زار عمان ودرس الحديث بها ، وكان من اهل النصف الأول من القرن الرابع الهجري .[٢١٢]

أما محمد بن معاوية بن عبد الرحمن القرطبي المعروف بابن الاحمر ، فقد رحل إلى العراق ، وانتقل إلى البصرة والابلة إلى الهند .[٢١٣] مما يؤكد ضرورة مروره على البحرين وعمان .

أما المغرب فنجد أن علاقته بالخليج العربي كانت وثيقة ، وقد وصف كل من الجغرافي الشهير الشريف الادريسي والرحالة ابن بطوطة الطنجي عمان والخليج العربي .[٢١٤] في كتابهما والادريسي مثلاً أسهب في وصف عمان . وأورد في خريطته ذكر ظفار ومسقط ونزوى وصحار وجلفار . والمطلع على كتاب نزهة المشتاق يتبين له مدى اهتمامه بهذه المنطقة ، أما ابن بطوطة فقد زار المنطقة بنفسه ، وتعد أوصافه لعمان دقيقة ومفصلة .

المصادر والحواشي :

١ — لمزيد من التفاصيل عن الطريق البري ارجع إلى نقولا زيادة ، الجغرافيا والرحلات عند العرب ، طبعة دار الكتاب اللبناني ، ١٩٦٢ ، ص ٢٢٠ وما يليها .

٢ — عبادة كحيلة (العرب والبحر) ، القاهرة ١٩٨٩ ، ص ٥٩
Yajima Hikoichi, Mortime Activities of Gulf People and the Indian Ocean World in the 11 th and 12 th centuries.

من الأبحاث المقدمة لمؤتمر قطر في تاريخ شرق الجزيرة العربية ، ١٩٧٦ ، جـ٣ ص٥٥ .

٣ — فاروق عمر فوزي ، انتشار العرب في أقاليم الخليج العربي الشرقية في العصور الإسلامية الأولى، بحث مقدم إلى ندوة مكانة الخليج العربي في التاريخ الإسلامي، دولة الامارات العربية المتحدة ، العين ١٩٨٨ ص٦٢ .

٤ — الطبري، تاريخ الامم والملوك طبعة دار القاموس الحديث، جـ٢ ، ص٦٦ . وعن المقصود ببلاد عبد القيس ارجع إلى آراء كل من (عصام سخنيتي، الانتشار العربي في الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية ، بحث مقدم إلى ندوة مكانة الخليج العربي الامارات ١٩٨٨ ، ص ٨٤ وما يليها ، وهو يرى أن المقصود بهذه البلاد البحرين ، وارجع كذلك إلى بحث سحر السيد عبد العزيز سالم ، عمان وتجارتها مع الشرق الأقصى، وشرق أفريقيا في العصر الإسلامي، بحث مقدم إلى ندوة تاريخ عمان عبر العصور تحت النشر ، ص ٤٣ حاشية ١٩ ، حيث ترى الباحثة أن عمان كذلك كانت موطناً ومستقراً لقبائل عبد القيس (الطبري، جـ٣ ، ص ٢٦٢ ، ٢٦٣ ، ناصر الدين الأسد، مقدمة لدراسة القبائل العربية في الخليج قبل الإسلام ، بحث مقدم إلى مؤتمر قطر لدراسة تاريخ شرقي الجزيرة العربية ، ١٩٧٦ ، ص ٨٨ جـ١) .

٥ — عصام سخنيني ، الانتشار العربي ، ص ٨٧ .

٦ — صحار هي أهم مدن عمان وبها قصبتها مما يلي الجبل ، أما توام ففيها

قصبتها مما يلي الساحل . وقد تبارى الجغرافيون العرب في وصف محاسن ومزايا صحار الاقتصادية من أسواق وخيرات ، كما وصفوا دورها ومساجدها (ارجع إلى المقدسي، احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ليدن ١٩٠٦ ، ص ٩٠ ، ٩٢ ، ١٩٣ ، الادريسي نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، نشر سيروللي وجابريلي وآخرين . نابلي ص ١٥٦ ، ١٥٧ ، وارجع كذلك إلى ياقوت الحموي، معجم البلدان، بيروت ، سنة ١٩٥٧ جـ٣، ص ٤٩٤) ويسميها المسعودي سنجار فيطلقون عليها وعلى عمان كلها اسم مزون . (المسعودي ، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محيي الدين عبد الحميد ، جـ١ ص١٤٩ ، سيدة كاشف، عمان في فجر الإسلام ، عمان ، ١٩٧٩ ، ص ١٢) .

٧ — جواد علي ، تاريخ العرب قبل الإسلام، مطبوعات المجمع العلمي العراقي ، ١٩٥٩ جـ٨، ص ٩٩ .

٨ — الطبري ، المصدر السابق ، جـ٢ ، ص ٦٧ .

٩ — المصدر السابق، ص ٦٨ ، ٦٩ سحر السيد عبد العزيز سالم، عمان وتجارتها ص ٨ .

١٠ — عصام سخنيني ، الانتشار العربي ص ٨٩ .

١١ — ياقون الحموي، معجم البلدان ، مجلد ٢ ، ص ٤٣٥ .

١٢ — المصدر السابق ، مجلد ٢ ، ٣٧٨، وارجع كذلك إلى الحميري، الروض المعطار في خبر الأقطار ، لبنان ١٩٨٤ ، ص ٢٢٠ .

١٣ — عصام سخنيني ، الانتشار العربي ، ص ٩٠ .

١٤ — البحرين جزيرة كبيرة تقع على مقربة من الساحل الغربي للخليج العربي إلى الشرق من هجر التي تعرف بالحسا أو الاحساء، وتحيط بهذه الجزيرة مجموعة جزر صغيرة يبلغ عددها نحو ٣٢ جزيرة من اهمها ام نعسان والمحرق والمنامة حاضرة البحرين الحالية (لمزيد من التفاصيل عن مدنها ارجع إلى الحميري، الروض المعطار ص ٨٢، وعن قرى البحرين الخط والقطيف وهجر والمشقر وجواثا وسابون ودارين والغابة

والشنون ارجع إلى ابن خـرداذبة، المسالك والممالك طبعـة مكتبة المثنى ببغـداد ، ص ١٥٢ ، وارجع كـذلك إلى أحمد الشـامي، العـلاقـات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، واثر ذلك في بعض الجوانب الحضـاريـة في العصـور الـوسطى، بحث مقـدم إلى مـؤتمر دراسات تـاريخ شرق الجزيرة العربيـة ، الذي عقد في قطـر في مارس ١٩٧٦، جـ١ ص ٣٣٥) .

١٥ — عبد الرحمن سامح، حضارة البحـرين القديمة، بحث مقدم إلى مؤتمر قطر ١٩٧٦ ص ٦٢ .

١٦ — المرجع السابق، ص ٧٨ .

١٧ — فاروق عمر فوزي ، انتشار العرب، ص ٧١ .

١٨ — الطبري ، تـاريخ الأمم والملـوك ، جـــ٤، ص ٢١٢، ٢١٣، وعن استخدام العلاء الحضرمي للسفن في غزو فارس، ارجع إلى السيد عبد العزيـز سالم ، تـاريخ الاسكندريـة وحضارتها في العصر الإسـلامي، الاسكندريـة ١٩٨٢ ، ص ١٤ ، تاريخ البحـرية الإسـلامية في مصر والشام لنفـس المؤرخ ، من منشورات جـامعة بيروت العـربية ببيروت ١٩٧٢، ص ٧ هامش ١ .

١٩ — جلفار هي منتهى البحرين ومبتـدأ اقليم عمان الممتد على الساحل من جلفـار إلى مسقط . ومن جلفـار يقـول ياقـوت الحمـوي «بلـد بعمان عـامـر، كثير الغنم والجبن والسمن ، يجلب منهـا إلى مـا يجاورهـا من البلدان» (ياقوت الحموي، معجم البلدان جـ٢ ص ١٥٤) .

٢٠ — البلاذري ، فتـوح البلدان ، جـ٢، ص ٤٧٦ ، فاروق عمـر فوزي، انتشـار العـرب ص ٧٢، سحـر عبـد العـزيـز سـالم ، عمان وتجارتها ص١٠ .

٢١ — البـلاذري ، فتـوح البلـدان ، جـ٣ ، ص ٥٣٠ ، عبـادة كحيلـة ، العرب والبحر ص ٤٩ .

٢٢ — البلاذري ، فتوح البلدان ، جـ٣ ، ص ٥٣٤، ٥٣٠ عبادة كحيلة ،

العرب والبحر ، ص ٤٩ .

٢٣ — البلاذري ، المصدر السابق ، ص ٥٣٤ .

٢٤ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٤٩ السيد عبد العزيز سالم ، التجارة البحرية في الخليج في صدر الإسلام ، بحث مقدم إلى مؤتمر قطر ١٩٧٦ جـ١ ص ٤٠٠ .

٢٥ — المسعودي ، المصدر السابق ، ص ١٤٩ .

٢٦ — نفسه . . ص ١٤٩ .

٢٧ — الاصطخري ، المسالك والممالك ، ص ٣٠ ، ويذكر د. عبد المحسن الحسيني انه في بعض الأحيان كان يقصد ببحر فارس ، الخليج العربي ، وبحر اليمن ، والبحر الأحمر (عبد المحسن الحسيني ، الأقسام الجغرافية لجزيرة العرب ، مجلة كلية الآداب ، جامعة الاسكندرية ١٩٥٢ ، ١٩٥٣ ، ص ١٠١ وما يليها) بينما يذكر د. سعد زغلول عبد الحميد أن المقصود ببحر فارس عند الاصطخري وابن حوقل المحيط الهندي كله (لمزيد من التفاصيل عن الآراء التي دارت حول مسميات المحيط الهندي ، ارجع إلى سعد زغلول عبد الحميد البحرين وقطر ، الأصول القديمة للمسميات الحديثة في المكتبة الجغرافية العربية ، بحث مقدم لندوة قطر ١٩٧٦ ، جـ١ ، ص ٢٩ ، ٤٠).

٢٨ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٤٩ .

٢٩ — المصدر السابق ، ص ١٤٧ ، وارجع كذلك إلى ابن الفقيه مختصر كتاب البلدان ليدن ١٣٠٢ ، ص ٨ ، ابن رستة ، الاعلاق النفيسة ، طبعة مكتبة المثنى ببغداد ، ص ٨٦ . وعن المعوقات التي واجهت حركة التجارة في شرقي الجزيرة العربية ارجع إلى احمد الطوخي ، شرق الجزيرة العربية في العصور الوسطى في كتابات الرحالين المسلمين ، قطر ١٩٨٩ ، ص ٩٢ ـ ٩٩ .

٣٠ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ص ١١ ، سلسلة التواريخ ص

١٠٠ ويـذكر المسعـودي أن الـدردور عـرف بدردور مسنـدم ويكنيـه البحريون بأبي جهرة (المسعودي مروج الذهب ، جـ ١ ، ص ١١١)

٣١ — المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص ١٨ .

٣٢ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٠ .

٣٣ — سلسلـة التـواريخ ، ص ١٨٢ المسعـودي ، مـروج الـذهب ، جـ١ ص ١٥٠ .

٣٤ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلـدان ، ص ١٣ سلسلة التواريخ ، ص ٥ ، ص ١٨٦ ، ١٨٧ المسعودي ، مـروج الذهـب جـ١ ، ص ١٥١ المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص ١٣ .

٣٥ — سلسلـة التـواريخ ، ص ٧ المسعودي ، مـروج الـذهب جـ١ ، ص ٨٨، ص ١٥٢ . وكانت هذه الجزر متقاربة في المسافات ، فكان بين الجزيـرة والجزيـرة ــ على حد قـول المسعـودي ــ نحـو الميل والفـرسخ والفرسخين والثلاثة (المسعودي ، المصدر السابق ص ١٥١) .

٣٦ — سرنديب أكبر جزر بحـر هركندا وأعظمها بأقصى بلاد الهنـد ، ويتوفر فيهـا الياقـوت الأحمر والماس ، ومن شواطئهـا يجلب العنبر واللؤلـؤ ، وكان يـزرع بها نبت طيب الرائحة ، لا يجود بغيرها ، وببحـر سرنديب طـرق بين جبلين هي مسـالك لمن أراد بـلاد الصين وبجبـالها منـاجم الذهب والفضـة (ياقوت الحموي، معجم البلدان ، مـادة سرنديب، سلسلة التواريخ ص ١٧٢ ، ١٧٣ ، الحميري، الروض المعطار، ص ٢١٣ .

٣٧ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٢ .

٣٨ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ص ١٠ .

٣٩ — المصدر السابق ص ١٠ .

٤٠ — المسعودي ، مـروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٢ سلسلة التـواريخ ، ص ٧، ٨.

٤١ — المسعودي ، المصدر السابق ، ص ١٥٢ .

٤٢ — سلسلة التواريخ ، ص ٩ .

٤٣ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٢ .

٤٤ — المصدر السابق ص ١٥٣ .

٤٥ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ص ١٠ .

٤٦ — سلسلة التواريخ ، ص ١٨٧

٤٧ — المصدر السابق ص ٧

٤٨ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٣ .

٤٩ — ياقوت الحموي ، معجم البلـدان ، جـ٤ ص ٤٧٨ ، وكلة تختلف عن كلاه ، فكلاه بلد أقصى الهند كان يجلب منه العود ، وقال أبو العباس الصفري شاعر سيف الدولة :

لها أرج يقصر عـن مـــــداه فتيت المسك والعـود الكلاهي

(ياقوت ، المصدر السابق ، جـ٤ ، ص ٤٧٥)

٥٠ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٣ .

٥١ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ص ١٢ .

٥٢ — المصدر السابق ص ١٢

ابن رسته ، الاعلاق النفيسة ، ص ١٣٨ .

٥٣ — ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، جـ٣ ، ص ٣٥٧ .

٥٤ — ابن رستة ، الاعلاق النفيسة ، ص ١٣٨ .

٥٥ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ص ٨

٥٦ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٣ .

٥٧ — المصدر السابق ، ص ١٥٤ .

٥٨ — ابن الفقيـه ، مختصر كتـاب البلـدان ، ص ١١ . وبـذلك يكـون

المسعودي قد فرق بين جزيرة الرامني ، وجزيرة الرامين .

٥٩ — المصدر السابق ص ١٢

٦٠ — المسعودي مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٥ .

٦١ — المصدر السابق ص ١٠٧

٦٢ — نفسه ص ١٠٨

٦٣ — نفسه ص ١٠٨

٦٤ — نفسه ، ص ١٢٨

٦٥ — عبادة كحيلة ، العرب والبحر ، ص ٥٧ .

٦٦ — عجائب الهند ، ص ٣٨ .

٦٧ — ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ، ص ٦٤ ـ ٧٢ .

٦٨ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ص ١١ — ١٣ .

٦٩ — سلسلة التواريخ ، ص ١٥ ـ ٢١ .

٧٠ — نفس المصدر ص ١٨ .

٧١ — يذكر د. عبادة كحيلة أن سرنديب تقابل سريلانكا حالياً ، وبحر هركند خليج البنغال في الوقت الحاضر وان جزر لنجبالوس هي نيكوبار وشلاهط هي مالقة ، وبلاد الصنف هي مملكة تشامبا Champa الواقعة شرقي الصين الهندية ، وجزيرة الزابج هي سومطرة . (عبادة كحيلة، العرب والبحر . ص ٦٠) .

٧٢ — أشرنا فيما سبق إلى الرأي القائل بأن تعبير السفن الصينية انما كان يقصد السفن التجارية العربية والإسلامية التي كانت مخصصة للرحلة إلى الصين Yajima Hikoichi, Mortime Activities of Gulf Peo-ple (p55. 56). ويأخذ د. عبادة كحيلة بهذا الرأي فيما يتعلق بالتجارة العربية قبل الإسلام أما بعد الإسلام فيتفق مع المسعودي في مجيء السفن الصينية إلى الخليج العربي إلا في حالات الاضطراب التي

يتعرض لها الصين (عبادة كحيلة العرب والبحر ، ص ٥٩ـ٦٣) ونحن نأخذ برأي د. عبادة كحيلة ، ولا نعمم الرأي الأول على كل العصور . فكلمة تجارة في رأينا تعني تبادل تجاري أي بيع ، وشراء ، ومن المنطقي أن تصل السفن الصينية إلى نفس الأماكن التي تأتي منها السفن الإسلامية ، وان كان المسلمون أنشط في الحركة التجارية لاستقرار الأمور في بلادهم بعكس الصين التي تعرضت لبعض الاضطرابات السياسية في عصر حكم الاسرات المختلفة كما سنوضح بالمتن (ارجع سحر سالم ، عمان وتجارتها ، ص ١٧ حاشية ١٤٤).

٧٣ — المسعودي، مروج الذهب ، ص ١٤٠ .

٧٤ — دارت مناقشات بين عدد من الباحثين أمثال فران، وسوفاجييه، وجورج فاضلوا حوراني حول حجم الدور الذي قام به عرب الخليج في مجال التجارة البحرية مع الهند والصين . ويرجح البعض ومنهم فران ، أسبقية الفرس استناداً إلى أن الأسماء الدالة على المواضع مثل جزر الدبيحات، ولفظة التازي أو التاشي التي أطلقها الصينيون على العرب ترجع إلى أصول فارسية ويرى بعض المؤرخين ومنهم الدكتور السيد عبد العزيز سالم أن كلمة تازي ليست محرفة من الفارسية ، وانما قد تكون محرفة من الكلمة العربية «التاجر» . ويؤيد سوفاجييه الرأي القائل بسيادة العرب في تجارة الهند والصين ، ونحن نؤكد هذا الرأي ، وقد سبق أن أوضحنا أن القبائل العربية من عمان على وجه الخصوص ، والبحرين ، ارتحلت إلى سواحل الخليج العربي الشرقية ، وهذا يعني أنه حتى لو كان لبلاد فارس أي دور بحري . فالفضل في ذلك يرجع أساساً للعرب (ارجع إلى سيدة كاشف ، علاقة الصين بديار الإسلام ، مجلة كلية الآثار ، عدد ١ ، ١٩٧٥ ، ص ٣٩ ، السيد عبد العزيز سالم ، التجارة البحرية في الخليج ص ٤٠٨ . Sauvaget, Ilelation de la Chine et de l'Inde, le Commentaive, pp XXXV-XXXVl.

٧٥ — book Ser- Yajima Hikoichi. Martime activities. p55 - China

ies - History - translated by Dun J.Li. p59

٧٦ — ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ص ٧٠ .

٧٧— China Hand book Series - History p 57 - 59

٧٨ — op. cit, p 59

٧٩ — لمزيد من التفاصيل عن هذه الاضطرابات السياسية في أواخر عهد أسرة تانج الصينية إرجع Marwyn. S. Samules and Carmen- cite Samuels, Islam in the southern Seas. The Impact of Arabian Gulf merchants in the south China sea, 10 - 19 centu ries p 68-69.

بحث مقدم إلى ندوة قطر عام ١٩٧٦ جـ٣

٨٠ — عبادة كحيلة ، العرب والبحر ، ص ٦٣ .

٨١ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٣٧ ، ١٣٨ .

٨٢ — خانفو مدينة عظيمة على نهر عظيم أكبر من دجلة يصب إلى بحر الصين وبين هذه المدينة وبين البحر مسيرة ستة أيام أو سبعة . تدخل هذا النهر سفن التجار الواردة من بلاد البصرة وسيراف وعمان ومدن الهند وجزائر الزابج والصنف وغيرها من الممالك بالأمتعة والجهاز وتقرب إلى مدينة خانفوا وفيها خلائق من الناس مسلمون ونصارى ويهود ومجوس وغير ذلك من أهل الصين (المسعودي ، مروج الذهب جـ١ ، ص ١٣٨) .

٨٣ — المصدر السابق ص ١٣٨ .

٨٤ — نفسه ، ص ١٣٩ .

٨٥ — حكمت خمس أسرات صينية ، الصين فيما بين آخر سنة ٩٠٧ م (٢٩٥هـ) عندما سقطت أسرة تانج وحتى سنة ٩٦٠م (٣٤٩ هـ) ليبدأ عهد من الاستقرار خلال فترة حكم الأسرة الجديدة سانج (٩٦٠ ـ ١٢٧٩م) (٣٤٩ ـ ٦٧٨ هـ) .

٨٦ — السيد عبد العزيز سالم ، التجارة البحرية في الخليج في صدر الإسلام ،

ص ٤٠٩ .

٨٧ — المرجع السابق ص ٤٠٩ . Sauvaget, op. cit, p XXXVII

٨٨ — جزيرة قيس أو «كيش» كانت قيس تتأرجح بين السيادة الفارسية والعربية ، وقد سميت بهذا الاسم نسبة إلى قيس بن عمارة من آل عمارة المعروفين بآل الجلندى من عمان (فاروق عمر فوزي ، انتشار العرب ، ص ٦٦ ، وقد اطلق عليها ياقوت الحموي «فرضة الهند» (ياقوت الحموي ، معجم البلدان جـ٣ ، ص ٢٩٥) وعن انتقال مكانتها التجارية إلى هرمز ، ارجع إلى ابن بطوطة ، الرحلة ، طبعة بيروت ، ص ٢٧٣) .

٨٩ — ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، جـ٤ ، ص ٤٢٢ . وانظر (أحمد الشامي) العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى ، ص ٣٣٢ ، نقولا زيادة ، الجغرافية والرحلات عند العرب ، ص ٢٣٥ ، ٢٣٦ ، سحر سالم ، عمان وتجارتها ص ٤٩) .

٩٠ — ابن بطوطة ، الرحلة ص ٢٧٣ . وهرمز : تقع على الساحل إلى الأمام من رأس جسر يمتد إلى الشرق من مياه الخليج العربي . وتتحكم هرمز في المدخل الجنوبي للخليج العربي ، وهي ذات أهمية استراتيجية كبرى ويقابلها في البحر جزيرة هرمز الجديدة وتسمى مدينتها جرون ومعظم تجار هرمز من العرب وبعضهم من الفرس . وكانت هرمز مدينة صناعية ، بالاضافة إلى كونها مدينة تجارية ، فكان أهلها يصنعون من تربتها الملحية الأواني المزينة .

٩١ — عبادة كحيلة ، العرب والبحر ص ٥٥

٩٢ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ٢ ، ص ٧ . وسفالة لفظة أصلها سامي نجدها في اللغات العربية والعبرية ، ومعناها الأرض المنخفضة أو أرض الساحل المنخفضة وسفالة الزنج هي أوفير لوفرة الذهب بها (ارجع إلى السرسيد أحمد العراقي معالم الحضارة الإسلامية في ساحل شرق افريقيا في العصور الوسطى ، مجلة دراسات افريقية ، يصدرها

المركز الإسلامي الافريقي بالخرطوم، العدد الثاني ، ابريل ١٩٨٦ ، ص ١٠٢).

٩٣ — عبادة كحيلة ، العرب والبحر ، ص ٥٥ وما يليها .

٩٤ — يتكون اقليم الطراز الإسلامي في الحبشة من سبعة ممالك أو قواعد ، هي أرفات أو حيرت وهديري ودوارو، وأرابين وشرحا، وبالي ودارة . (القلقشندي، صبح الاعشى في صناعة الانشا ، طبعة تراثنا، القاهرة جـ٥ ، ص ٣٢٥) وقد اطلق عليها هذا الاسم بحكم امتداد هذه الامارات الإسلامية على الشريط الساحلي ، فكانت أشبه بالطراز الفاصل بين البحر الأحمر والمناطق الداخلية في الحبشة . لمزيد من التفاصيل (ابراهيم طرخان ، الإسلام والممالك الإسلامية في الحبشة ، بحث مقدم إلى المجلة التاريخية المصرية ، المجلد الثامن ١٩٥٩ ص ٣٣) محمد عبدالعال أحمد ، بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما ـ القاهرة ١٩٨٠ ص ٤٢١ ، ت . تامرات ، القرن الأفريقي السليمانيون في اثيوبيا ودول القرن الأفريقي ، اليونسكو ١٩٨٨ ، ص ٤٢٥).

٩٥ — مصطلح الحبشة : يطلقه المؤرخون المتخصصون في الدراسات الإسلامية والوسيطة على المنطقة الممتدة من النيل غرباً والبحر الأحمر شرقاً ، ومن النوبة شمالاً إلى ما وراء خط الاستواء جنوباً أي ما يشمل حالياً جميع أراضي السودان والحبشة واريتريا ، والصومال . وهذا يختلف تماماً عن مضمون لفظ «الحبشة» أو «أثيوبيا» في العصر الحديث التي رسمت حدودها بمقتضى معاهدة أديس أبابا عام ١٩٠٢م بينها وبين السودان من جهة ، وبين اريتريا والصومال من جهة أخرى (ابراهيم طرخان، الإسلام والمماليك الإسلامية ص٦).

٩٦ — الجاحظ ، البيان والتبين ، طبعة بيروت ، جـ٢ ، ص ١٧ .

٩٧ — سلسلة التواريخ ، ص ١٤٣ .

٩٨ — ابن رستة ، الاعلاق النفيسة ص ٨٧ السيد عبد العزيز سالم ، التجارة

البحرية في الخليج ، ص ٤١٢ .

٩٩ — المرجع السابق ص ٤١٢

١٠٠ — ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ، ص ٦٢ — المقدسي ، احسن التقاسيم ص ١٠١ .

١٠١ — ابن حوقل ، صورة الأرض ص ٤٨

٢٠٢ — ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ، ص ٦١ .

١٠٣ — المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص١٠١ .

١٠٤ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ص ٣٠ ، ٢٥٣ .

١٠٥ — المقدسي احسن التقاسيم ص ٨٧ .

* — ابن حوقل ، صورة الأرض ص ٤٩

١٠٦ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ص ١٦ .

١٠٧ — المصدر السابق ، ص ٣٦ .

١٠٨ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١١٢ .

١٠٩ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ص ٣٦ .

١١٠ — سلسلة التواريخ ، ص ١٤٧ .

١١١ — ابن بطوطة ، الرحلة ، ص ٣٢٨ .

١١٢ — المصدر السابق ، ص٢٥٩ .

١١٣ — ابن خرداذبة ، المسالك ، ص ٧٠ — ٧١ .

١١٤ — ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ص ١٦ ، ٢٥١ .

١١٥ — يذكر صاحب سلسلة التواريخ . أن المسك في التبت أفضل من المسك الصيني . (ارجع إلى سلسلة التواريخ ص ١١٠) .

١١٦ — المصدر السابق ، ص ٣٥ .

١١٧ — يذكر ابن بطوطة أن النارجيل هو جوز الهند وأن شجره يشبه شجر

النخيل لا فرق بينهما، وليف النارجيل يصنع منه حبال المراكب بدلا من مسامير الحديد (ابن بطوطة، الرحلة، ص ٢٦٣).

١١٨ — سلسلة التواريخ، ص ٢٩، ٣٠، ١٢٩ ابن الفقيه، مختصر كتاب البلدان ص ١٥.

١١٩ — سلسلة التواريخ، ص ٩٠.

١٢٠ — المسعودي، مروج الذهب، جـ١، ص ١٥٤ وارجع إلى سلسلة التواريخ ص ١٧٢.

١٢١ — ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٨.

١٢٢ — المصدر السابق، ص ٦٤.

١٢٣ — ابن الفقيه، مختصر كتاب البلدان، ص ١٦. وعن السلع الهندية في الأدب العربي ارجع إلى القاضي أطهر مبار كيوري الهندي، العرب والهند في عهد الرسالة ترجمة عبد العزيز عزت عبد الجليل، طبعة الهيئة العامة للكتاب، ١٩٧٣، ص ٥٣١.

١٢٤ — المسعودي، مروج الذهب. جـ٢، ص ٧, ٨.

١٢٥ — سلسلة التواريخ ص ١٣١، ١٣٤.

١٢٦ — عجائب الهند، ص ٤٩.

١٢٧ — عبادة كحيلة. العرب والبحر، ص ٥٣.

١٢٨ — أحمد الشامي، المرجع السابق، ص ٣٤٨.

١٢٩ — ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ١٥٣.

١٣٠ — لم تخضع عمان لنفوذ الأمويين منذ قيام دولتهم إلا لفترة قصيرة في عهد عبد الملك بن مروان، ويعود الفضل في ذلك إلى الحجاج بن يوسف الثقفي واليه على العراق. وقد تسبب هجومه على عمان في هجرة سليمان وسعيد ولدي الجلندي، حكام عمان، وأتباعهما من بلادهما إلى شرق افريقيا. ويعتبر ابناء الصومال هذه الهجرة الإسلامية العمانية أكبر حدث تاريخي في شرق افريقيا كما يرون أنها الدعوة

الإسلامية الأولى المنظمة في الصومال(حمدي السيد سالم) الصومال قديماً وحديثًا، طبعة وزارة الاستعلامات بالصومال جـ١، ص٢٥١. عبادة كحيلة، العرب والبحر، ص ٥١. السر سيد أحمد العراقي، معالم الحضارة الإسلامية، ص ٨٢. حسين علي المسري، العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق ومنطقة الخليج العربي. رسالة دكتوراه نوقشت بجامعة الاسكندرية ١٩٨١، ص ٤٨. فاروق عمر فوزي الخليج العربي في العصور الإسلامية، دبي ١٩٨٣، ص ١٢٤).

١٣١ — هو خازم بن خزيمة النهشلي: من صخر بن نهشل، ويكنى أبا خزيمة، ولي خراسان، ثم ولي عمان، وتوفي ببغداد. وعن علاقة ابن خزيمة السيئة بأبي العباس السفاح، وقتله لأخوال الخليفة من بني الحارث بن كعب، ارجع إلى الطبري، تاريخ الأمم والملوك، طبعة لبنان جـ٩، ص ١٤٩. عز الدين بن الأثير، الكامل في التاريخ، بيروت، ١٩٦٥، المجلد الخامس، ص ٤٥٠. حسين المري، العلاقات السياسية والاقتصادية، ص ٩٨ ـ ١٠٢).

١٣٢ — عن موقعة جلفار سنة ١٣٤ هـ ارجع إلى فاروق عمر فوزي، الخليج العربي في العصور الإسلامية، ص ١٧٩ وما يليها.

١٣٣ — عطية القوصي، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٤٦.

١٣٤ — الحارثي، العقود الفضيعة في أصول الاباضية، عمان، ١٩٨٣، ص ٢٥٣ وما يليها حسين المري، المرجع السابق، ص ١٠٣ ـ ١٠٧، فاروق عمر فوزي، الخليج العربي، ص ٢٠١ وما يليها J. C. Wilkinson, Sources for the early history of Oman بحث في كتاب مصادر تاريخ الجزيرة العربية باللغة الانجليزية، جـ٢، ص ٨٩ وما يليها (طبعة الرياض ١٩٧٩).

١٣٥ — فاروق عمر، الخليج العربي، ص ٢١٦. وكان الامام الوارث بن كعب قد أبدى اهتمامه بالأساطيل. (لمزيد من التفاصيل ارجع إلى

فاروق عمر، الخليج العربي، ص ٢٠٨).

١٣٦ — فاروق عمر ، الخليج العربي ، ٢٢٣ وما يليها .

١٣٧ — الحارثي ، العقـــود الفضيـــة ، ص ٢٥٦ ، حسين المري ، المرجع السـابق ، ص ١٠٧ . فـاروق عمـر، الخليج العـربي، ص ٢٩٢، ٣٢١.

١٣٨ — بنو سامـة بن لؤي : أسرة عمانية نزارية تنتسب إلى سـامة بن لؤي بن غالب، ومن اهم من بـرز من رجالها على مسرح السيـاسة ، الفضل ابن الحواري الذي خـرج على الامام عـزان بن تميم وهو يماني أزدي . وقـد كـان لبعض أفـراد بني سـامة الفضل في نشر الـوجـود العـربي والسيادة التجارية للعرب على الساحل الشرقي للخليج العربي فكان جعفـر بن أبي زهير من بني سامـة بن لؤي من بين وفـد ملوك فـارس على هـارون الرشيـد ، ممـا يـؤكد انتشـار العنصر العـربي العماني على الساحل الشرقي للخليج العربي وسيادتـه في المجالات الاقتصادية . وقـد استمـر وجـودهم في فـارس حتى أوائل القـرن الـرابع الهجـري (فاروق عمـر فوزي) انتشـار العرب في أقاليـم الخليج الشرقية ، ص ٦٤ — ٦٨ محمـد أبـو الفـرج العش ، النقـود العـربيـة الإسـلاميـة المضروبـة في مـدن شرقي الجزيـرة العربيـة ، بحث مقـدم إلى مـؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العـربية ، قطر ١٩٧٦ ، ص ٢٠٤ وما يليها).

١٣٩ — حسين المري ، المرجع السابق ، ص ١١٣ وما يليها .

١٤٠ — فاروق عمر ، الخليج العربي ، ص ٣٣٤ .

١٤١ — ابن بطوطة ، الرحلة ، ص ٦٤٨ ، ويختلف د. حسين المري مع د. فاروق عمر في تفاصيل الأحداث التي أعقبت وفاة الامام الصلت بن مـالك ، ربما لاضطـراب تـاريخ عمان في هـذه الفترة فتشـابكت الأحداث التـاريخية خـاصة إذا عـرفنا أن المؤرخين العمانيين لم يهتمـوا بتدوين الأحداث التاريخية لذاتها ، وانما كانوا معنيين بسير الأئمة وما

يتعلق بها وهـذا في حد ذاتـه يفسر سر صعوبـة تدوين تـاريخ عمان (سليمان الغنام) الوجود البرتغـالي في عمان في المصادر المحلية العمانية ، كتاب مصـادر تاريـخ الجزيرة العـربية ، الـرياض ١٩٨٩ ، ص ١١٦ فـاروق عمر فـوزي ، التـاريخ المحلي لاقليم عمان ، بحث في الكتاب السابق ص ١٠٥ وما يليها .

١٤٢ — عن ثـورة الـزنج أرجع إلى الطبري ، تـاريخ الأمم والملـوك جـ١١ ، احـداث سنة ٢٥٥ هـ ، ص ١٨٧ وما يليهـا . المسعودي، مـروج الـذهب، جـ٤ ص ١٩٤ ، عبـد الرحمن بن خلـدون وديوان المبتـدا والخبر ، دار الكتاب اللبناني جـ٥ ص ٦٦٧ ومـا يليها . ولمزيد من التفـاصيل ارجع إلى عبد المجيـد عـابدين ، القـرمـاطيون ، المجلـة التـاريخية المصريـة ، المجلـد ١١ ، ١٩٦٣، ص ١٦٧ وما يليهـا ، حسن احمد محمـود واحمد الشريـف، العـالم الإسـلامي في العصر العباسي، القاهرة ١٩٦٦ ، ص ١٤٦ ـ ٣٥٢، حسين المري، المرجع السابق ص ١٤٧ ـ ١٦٤).

١٤٣ — فاروق عمر ، الخليج العـربي، ص ٢٦٢ ، ولمزيد من التفاصيل عن القرامطة (وهم بخلاف القرمـاطيين ، وهم جنس من الأفارقة قدموا من الصـومال وعملـوا في الـزراعـة وسبخ الأراضي بالعـراق في عصر الدولة العباسية ، ارجع إلى محمد بن مالك بن أبى الفضائل اليماني، كشف أسرار الباطنية واخبار القرامطة، تحقيق محمد عثمان الخشن ، القاهـرة ١٩٨٨ ، الطبري، تاريخ الأمم والملـوك جـ١١ ، ص ٣٣٧ وما يليها ، المقريزي، اتعاظ الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفا، نشر وتحقيق د. جمال الدين الشيـال ، مصر ١٩٤٨ ، ص ٢٠٤ وما يليها ، عارف تامر القرامطة، بيروت ١٩٧٩ ، وعن هجوم القرامطة على مكة ونقلهم الحجر الاسود إلى عمان، اربع إلى احمد عمر الزيلعي مكة وعلاقاتها الخارجية (٣٠١ ـ ٤٨٧ هـ) الرياض، ١٩٨١ ، ص ١٨١).

١٤٤ — صاحب هذا الرأي هو د. فاروق عمر فوزي، الخليج العربي، ص ٢٨٤.

١٤٥ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ٢ ، ص ٢٠ ، فاروق عمر فوزي ، الخليج العربي ص ٢٩٦ ـ ٣٠١ ، شوقي عبد القوي عثمان ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١ ـ ٩٠٤ هـ) سلسلة عالم المعرفة ، الكويت ، يوليو ١٩٩٠ ، ص ١٠٩) .

١٤٦ — فاروق عمر، الخليج العربي، ص ٢٩٣ وما يليها ، وكان قد سبقها في عمان في أوائل القرن الثاني للهجرة سيول جارفة مشابهة لها وهي التي غرق في احداها الامام الوارث بن كعب الذي توفي غريقاً سنة ١٩٢ هـ ومعه سبعون من أتباعه (المرجع السابق ص ٢١٠) .

١٤٧ — حسن ابراهيم حسن ، تاريخ الدولة الفاطمية ، القاهرة ١٩٦٤ ص ٦٠٢ وما يليها ، راشد البرادي ، حالة مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين ، القاهرة ، ١٩٤٨ ص ٢٨ إلى ص ٢٤٢ .

١٤٨ — ابن حوقل، صورة الأرض ، ص ٤٤ .

١٤٩ — الأدريسي ، نزهة المشتاق ، ص ٥٤ .

١٥٠ — القلقشندي، صبح الأعشى جـ٥ ، ص ١١ وارجع إلى ياقوت الحموي معجم البلدان ، مجلد ٤ مادة عدن ص ٨٩ .

١٥١ — من هذه الوثائق رسالة هامة أرسلها أحد التجار إلى شريك له يعمل بالتجارة في أحد موانىء الساحل الغربي لبلاد الهند ، ويخبر كاتب الخطاب شريكه أنه قضى بضع سنوات في الهند قبل قدومه إلى عدن سنة ٥٤٤ هـ (لمزيد من التفاصيل والأمثلة ارجع إلى حسنين ربيع ، وثائق الجنيزة واهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانيء الحجاز واليمن في العصور الوسطى ، بحث في كتاب مصادر تاريخ الجزيرة العربية الرياض ، ١٩٧٩ ، ص ١٣٥ وما يليها عطية القوصي ، تجارة مصر، ص ١٢٥ وما يليها . وارجع كذلك إلى Heyd, Histoire du Commerce du levant ou moyen, age, 1967, Vol I, P 381.

عن وصف ماركو بولو لعدن ارجع إلى Heyd, op. cit, p 382 .

١٥٢ — عطية القوصي ، تجارة مصر ص ١٢٥ . وعن الأيوبيين في اليمن ارجع إلى محمد عبد العال ، الأيوبيون في اليمن ، القاهرة ١٩٨٠ ، ص ٨٩، ١٩٥ فاروق عثمان اباظة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر، ١٩٧٦ ، ص ٢٨ ، محمد جمال الدين سرور ، دولة بني قلاوون في مصر ، القاهرة ٣٢٨ .

١٥٣ — الادريسي ، نزهة المشتاق، ص ١٥٦ ، ١٥٧ .

١٥٤ — ابن المجاور ، تاريخ ابن المجاور ، نشر لوفجرن جـ١ ، ص ٥٠ ـ ٥٢ ، عطية القوصي المرجع السابق ، ص ١٢٦ .

١٥٥ — ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ص ٢٣ الادريسي ، نزهة المشتاق، ص ١٣٦ ياقوت الحموي، معجم البلدان ، جـ٢ ، ص ١١٤ . القلقشندي، صبح الأعشى، جـ ٤ ، ص ٢٥٨ .

١٥٦ — احمد عمر الزيلعي ، مكة وعلاقاتها الخارجية ، ص ١٧٤ .

١٥٧ — ابن خرداذبة ، المسالك ، ص ٢٣ .

١٥٨ — الادريسي ، نزهة المشتاق ، جـ ١ ، ص ١٣٦ .

١٥٩ — الزيلعي ، مكة وعلاقاتها الخارجية ، ص ١٨٤ .

١٦٠ — الادريسي ، نزهة المشتاق ، جـ ١ ، ص ١٣٦ .

١٦١ — الزيلعي ، المرجع السابق ، ص ١٨٤ وما يليها .

١٦٢ — المقريزي ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ، طبعة لبنان ، جـ١ ص ٣٥٧ .

١٦٣ — عطية القوصي، تجارة مصر ، ص ١٢٨ .

١٦٤ — ابن جبير ، الرحلة ، تحقيق وليم رايت ، ليدن ١٩٠٧ ، ص ٦٧ ، ٦٨ ، حسن ابراهيم حسن ، المرجع السابق ، ص ٦٠٢ .

١٦٥ — المقريزي ، الخطط ، جـ١ ، ص ٣٥٦ .

١٦٦ — ابن جبير ، الـرحلـة ، ص ٦٥ المقـريـزي، الخطط ، جـ١ ، ص٣٥٦ .

١٦٧ — الحميري ، الروض المعطار ، ص ٤٨٨ .

١٦٨ — المقريزي، الخطط ، جـ١٥ ص ١٩٥ .

١٦٩ — القلقشندي ، صبح الأعشى ، جـ٣، ص ٥٢٠

١٧٠ — عطيـة القـوصي ، تجارة مصر ، ص ١٢٤ — ١٢٥ احمد عمـر الزيلعي ، مكه وعلاقاتها الخارجية ، ص ١٨١ حسين ربيع ، وثائق الجنيزة ، ص ١٣٤ وما يليها . Heyd, op. cit, p 381

١٧١ — المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص ٩٣ .

١٧٢ — المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٠٨ ، ١٢٨ .

١٧٣ — المصـدر السـابق ص ١٠٧ ، ١٤٠ ، ١٤٧ ، ١٤٩ ، ١٥١ ، ١٥٥ ، جـ٢ ، ص ٧٢٦ .

١٧٤ — سحر السيـد عبد العزيـز سالم ، تجارة عمان في الكارم وصـداها على سيـاسة مصر حتى طليعـة القرن السـابع الهجري ، بحث مقـدم إلى ندوة العلاقات المصرية / العمانية ، تحت النشر ، ص ٤٥ .

١٧٥ — Yajima Hikoichi, Martime activities. p 56, 57 ويؤكد هذا المؤرخ الذي يعمل أستاذاً بجامعة طوكيو أن الخليج العربي استمر في تجارته المتفوقة طوال القـرن الحادي عشر والقرن الثاني عشر الميلاديين (الخامس والسادس الهجريين) رغم ظهور الـدولة الفاطمية ، ورغم الآراء التي تقول بـانتقال مركز الثقل إلى طـريق البحر الأحمر . ويعبر عن ذلك بقوله :

"Some scholars assert that with the decline of the Abbasid supermacy and the rise of the Fatimids in Egypt in the latter part of the tenth century, the centre of Muslim maritime activities in the Indian Ocean shifted from the arabian Gulf to the Red sea. But as mentioed, above we should not neglct the importance of the continuation of trade and communication amoog the Arabian Gulf, East Africa and India

even after some changes of political and economic conditions in the lands of the eastern caliphate .

١٧٦ — Ibid, p 58

١٧٧ — نقولا زيادة ، الجزيرة العربية في اخبار المؤلفين الصينيين ، بحث في كتاب مصادر تاريخ الجزيرة العربية ، جـ٢ ص ٣٣ وما يليها .

١٧٨ — السيد عبد العزيز سالم ، التجارة البحرية في الخليج ص ٤١٠ .

١٧٩ — الادريسي ، نزهة المشتاق ، جـ١ ، ص ١٥٦ ، ١٥٨ .

١٨٠ — القلقشندي ، صبح الأعشى ، جـ٣ ، ص ٢٤٣ ، جـ٥ ص ٥٥ .

١٨١ — بدوي عبد اللطيف عوض ، دور عرب الخليج في نشر الإسلام في جنوب شرق آسيا ، بحث مقدم لندوة قطر ، ١٩٧٦ ، جـ١ ، ص ٢٣٠ .

١٨٢ — المرجع السابق ، ص ٢٣١ وما يليها .

١٨٣ — عبادة كحيلة ، العرب والبحر . ص ٦٢ ، سحر عبد العزيز سالم ، عمان وتجارتها مع الشرق الأقصى وشرق افريقيا ، ص ٥٢ .

١٨٤ — حاول الفقهاء في عمان على سبيل المثال التغلب على مشكلة غياب التجار العمانيين فترات طويلة خارج عمان ، مما أدى إلى ظهور مشاكل تتعلق بدفع الزكاة والجزية وعشور التجارة وأفتى بعض فقهاء عمان أن من خرج من تجار عمان المسلمين للتجارة وغاب عن بلاده سنوات ، ولم يؤد الزكاة خلالها ، فإنه يؤديها عند وصوله ، وأمر الامام المهنا بن جيفر اليحمدي (٢٢٦ هـ — ٢٣٧ هـ) بأن يتولى والي صحار جمع الزكاة من التجار عن الازكوي ، عبادة كحيلة ، (العرب والبحر ص ٤٦) .

١٨٥ — لمزيد من التفاصيل عن مدينة الزيتون (ارجع إلى ابن بطوطة ، الرحلة ص ٦٣٣ وما يليها) .

١٨٦ — الملتان اختلفت المصادر في تحديد موضع الملتان فبينما يرى ياقوت الحموي انها «بلد من بلاد الهند على سمت غزنة» (ياقوت الحموي ،

معجم البلـدان جـ٥ ، ص ٢٧٧) يـرى الحميري أنها مدينـة في آخر بلاد السند ، مجاورة للهند (الحميري الـروض المعطار ص ٥٤٦) اما ابن رستة فيـذكر أن (الملتان)مـاسي المنصورة من السنـد (ابن رستة ، الاعلاق النفيسة ص ١٣٥) . والملتان مدينة كبيرة لها سور يحيط بها ، ينفتح فيه أربعة أبـواب ويحيط بهذا السور خندق ولها حصن منيع . وللملتـان نهر صغير عليـه أرحـاء ، ويصب في نهر مهـران السنـد ، وفتحت الملتان على يد القائد العربي محمد بن القاسم الثقفي سنة ٩٢ (السيـد عبد العـزيز سـالم ، التـاريخ السياسي والحضـاري للدولـة العـربيـة ، الاسكنـدريـة ١٩٨٨ ص ٣٧١) . وعن فتح المسلمين الملتان انظر (ياقوت ، معجم البلدان ، جـ٥ ص ٢٢٨) .

H. G. Rawlinson, India, London, 1948, P 223 - R.C. Majumbar , H. C. Raychaudhuri, K. Datta, An advaned History of India, p 175

١٨٧ — الحميري ، الروض المعطار ص ٥٤٦ .

١٨٨ — المسعودي ، مروج الذهب جـ١ ، ص ٢١٠ ، الشريف الأدريسي ، وصف الهنـد ومـا يجاورها مـن البلاد ، تحقيق السيـد مقبـول أحمد ، عليكرة ، الهنـد ، ١٩٥٤ ص ٢٩ ، ياقـوت الحموي ، المعجـم جـ ٥ ، ص ٢٢٧ ، أحمد الطـوخي ، شرق الجزيرة العـربية في العصـور الوسطى في كتابات الرحالة المسلمين ، ١٩٨٩ ص ٨٤ .

١٨٩ — عبادة كحيلة ، العرب والبحر ص ٦٣ .

١٩٠ — بدوي عبد اللطيف ، دور عرب الخليج في نشر الإسلام ، ص ٢٢٥

١٩١ — المرجع السابق ص ٢٢٥ ، ٢٢٦ .

١٩٢ — عبادة كحيلة ، العرب والبحر ، ص ٦٥ .

١٩٣ — المرجع السابق ص ٦٥ .

١٩٤ — ابن بطوطـة ، الرحلة . ص ٥٦٤ ولمزيد من التفـاصيل عن الإسلام في الميلبار ارجع لنفس المصدر ، ص ٥٥٦ وما يليها .

١٩٥ — السر سيد احمد العراقي ، معالم الحضارة الإسلامية ، ص ٨٣ .

١٩٦ — ابراهيم على طرخان ، الإسلام والممالك الإسلامية بالحبشة ، ص ٤٢ وارجع كذلك إلى حسن ابراهيم حسن ، انتشار الإسلام والعروبة فيما يلي الصحراء الكبرى ، شرق القارة الأفريقية وغربها ، القاهرة ١٩٥٧ ص ١٣ .

١٩٧ — مقديشيو ، تتضارب الآراء حول اسمها ويرى البعض انه يتكون من مقطعين عربي وهو مقعد ، والثاني فارسي هو (شيو) محرف من شاه ومعناها مقر الحاكم ويرى البعض أن كلمة مقديشيو كلمة صومالية . الأصل تعني المكان الذي تتجمع فيه الأمتعة توطئة لبيعها ، وقد عثر البرتغاليون في مدينة كلوة على وثيقة عربية هامة في عام (١٥٠٥م) مكنتنا من معرفة بعض الأخبار الهامة عن مدينته مقديشيو في القرون الأولى للهجرة ، منها الأخبار عن هجرة الاخوة السبعة من الاحساء ، الذين نزلوا في ساحل اسمه ساحل «الزاهية» وقاموا بتأسيس مقديشيو ، وبراوة وتذكر الوثيقة أن مؤسسي مدينة مقديشيو أسسوا مجلساً للحكم يتألف من اثني عشر رئيساً من ذرية اثني عشر أخا وفي عهدهم امتد نفوذ مقديشيو على طول ساحل الزاهية كذلك ذكرت الوثيقة أن أهل مقديشيو هم أول من وصل إلى سفالة في موزمبيق لاستغلال مناجم الذهب هناك . لمزيد من التفاصيل ارجع إلى (حمدي السيد سالم ـ الصومال جـ١ ، ص ٣٥٥ وما يليها) .

١٩٨ — وقد تبقى من مساجد هذا الحي مسجد آخر يعرف بمسجد فخر الدين ، يضم بعض المخطوطات في بعضها ما يشير إلى أن بناءه تم في سنة ٦٦٨ هـ (١٢٦٩م) (حمدي السيد سالم ـ الصومال جـ١ ، ص ٣٠٣) .

١٩٩ — آل الجلندى بن المستكبر المعوليون : أهم ملوك عمان منذ عصر ما قبل الإسلام . . فقد أرسل النبي صلى الله عليه وسلم عمرو بن العاص سنة ٦ هـ في رأي ، وبعد فتح مكة في رأي آخر إلى ملكي

عمان، وكانا جيفر وعباد أو (عبد) ابني الجلندى الأزديين . (ابن هشام السيرة النبوية ، طبعة ١٩٣٦ ، جـ٤ ص ٢٥٤) . ولمزيد من التفاصيل عن إسلام هذين الملكين من آل الجلندي ارجع إلى (البلاذري، فتوح البلدان ، سيدة كاشف، عمان في فجر الإسلام، ص ٢٠ وما يليها ، فاروق عمر ، الخليج العربي في العصور الإسلامية ، ص ٤٠ ، احمد الطوخي ، شرق الجزيرة العربية ص ١٦).

٢٠٠ — السر سيد احمد العراقي ، معالم الحضارة الإسلامية ، ص ٨٣

٢٠١ — عبادة كحيلة ، العرب والبحر ، ص ٥١ .

٢٠٢ — عامر محمد الحجري، العلاقات العمانية الأفريقية بحث مقدم إلى مؤتمر قطر ص ٧٧٧ .

٢٠٣ — براوة مدينة تأسست عقب هجرة الاخوة السبعة من الاحساء في القرن الرابع الهجري. وكان عليها اسم براوة بن أو علي، ومعناها بالصومالية الفضاء المتسع . وقد عرفت براوة بأنها كانت مركزاً إسلامياً . يتجه إليه طلاب العلم للتزويد بأصول الدين والتفقه فيه . وانتشرت فيها الطرق الصوفية وأشهرها القادرية (الادريسية والزيلعية) والاحمدية (رحمانية ورشيدية) لمزيد من التفاصيل ارجع إلى الشريف عيدروس بن الشريف علي العيدروس ، بغية الآمال في تاريخ الصومال ، ١٩٥٥، ص ٢٢١ ـ ٢٢٩ ص ٥٨ ـ ٦٤).

٢٠٤ — حمدي السيد سالم ، الصومال ، جـ١ ، ص ٣٥٠ . عبادة كحيلة ، العرب والبحر ٥٣ ، محمد محمد أمين ، تطور العلاقات العربية الأفريقية في العصور الوسطى فصل من كتاب العلاقات العربية الأفريقية، ١٩٧٧، نشر معهد البحوث والدراسات العربية ص ٤٩، ٥٠ .

٢٠٥ — سيد حامد حريز، المؤثرات العربية في الثقافة السواحيلية ، دار الجيل ، بيروت ١٩٨٨ ، عرض الأستاذ عبد الرحمن احمد عثمان ، مقال

دراسات أفريقية ، العدد الخامس اكتوبر ١٩٨٩ ، ص ١٢١ وما يليها السر سيد أحمد العراقي، معالم الحضارة الاسلامية في ساحل شرق افريقيا، ص ٥٥ . ف . ف . ما تغييف، تطور الحضارة السواحلية ، بحث لكتاب تاريخ أفريقيا العام ، اليونسكو، ١٩٨٨ ، ص ٤٥٤ وما يليها .

٢٠٦ — لمزيد من التفاصيل ارجع إلى سيد حامد حريز ، المرجع السابق ص ١٢٧ .

٢٠٧ — عائشة بنت عبد الله باقاس ، بلاد الحجاز في العصر الأيوبي (٥٦٧هـ) منشورات نادي مكه الثقافي ، ١٩٨٠ ص ١٩ ، ٢٠ سحر السيد عبد العزيز ، عمان وتجارتها ص ٣١، ٥٩ .

٢٠٨ — سحر سالم ، عمان وتجارتها ص ٢٧ وما يليها .

٢٠٩ — المرجع السابق ص ٢٩

٢١٠ — السيد عبد العزيز سالم ، تجارة الأندلس مع العراق والخليج العربي في العصر العباسي، بحث مقدم إلى ندوة الامارات العربية عن مكانة الخليج العربي في عصر الدولة العباسية ١٩٨٩ ، ص ٦١ .

٢١١ — ابن عبد الملك الأنصاري ، الذيل والتكملة لكتابي الموصول والصلة للدكتور احسان عباس ، السفر الخامس ، القسم الأول ص ١٦٤ ، ترجمة ٣٢٥ .

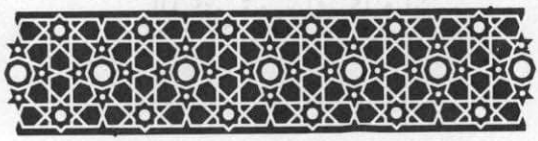
٢١٢ — ابن الفرضي، تاريخ علماء الأندلس ، تحقيق فرنشسكو كوديره ، مدريد من ١٨٧ ، ـ ٣٥١ ترجمة ١٢٤١ .

٢١٣ — المصدر السابق ، ص ٣٦٢ وما يليها ، ترجمة ١٢٨٧ .

٢١٤ — سحر السيد عبد العزيز سالم ، عمان وتجارتها ، ص ٢٨ عبد الهادي التازي الصلات التاريخية بين المغرب وعمان ، عُمان، طبعة وزارة التراث القومي والثقافة . العدد ٢٢ ص ٢١ .

مدينة صحار العمانية وعلاقتها بطرق الحرير البحرية

الدكتورة مونيك كارفران



مدينة صحار العمانية وعلاقتها بطرق الحرير البحرية

يمتد تاريخ مدينة صحار إلى أعماق التاريخ ، وتعتبر بحكم موقعها الجغرافي والتجاري ، همزة الوصل بين بلدان الشرق الأقصى والأدنى منذ العصور القديمة وحتى عصرنا الحديث ، ويؤكد هذا الأمر مقولة الجغرافي العربي الكبير (المقدسي) الذي عاش في القرن العاشر ، حيث وصف صحار بأنها «المدخل إلى الصين ، ومخزن الشرق ومصدر عون ومساندة اليمن» .

لم يتضح الكثير من تاريخ صحار قبل وبعد عصر ازدهارها في ذلك الوقت ، ولم تحدد العوامل التي ساعدت على ظهور هذا التطور الكبير في القرنين التاسع والعاشر ، وكذلك لم تعرف أسباب الأفول المفاجىء لتلك الحضارة . وحسب مصادر مرحلة ما قبل عصر الاسلام . فلا توجد بيانات مؤكدة تشير إلى كيفية نشوء مدينة صحار .

وبعد قيام كثير من حملات التنقيب عن الآثار بين عامي ١٩٨٠ — ١٩٨٦ ، برزت دلائل عديدة ساعدت كثيراً في توضيح تلك العوامل . وطبقاً لتلك الاستكشافات الاثرية وإعادة تدقيق تلك المصادر المكتوبة . ويمكن على ضوء ذلك تقسيم مراحل تاريخ صحار الرئيسية منذ نشأتها وحتى العصر الوسيط إلى ثلاثة مراحل .

المرحلة الأولى : تشمل تاريخ صحار ما قبل الاسلام ومدتها من ستة إلى سبعة قرون .

المرحلة الثانية : تشمل فترة الازدهار الاقتصادي الكبير للمدينة وهي الفترة ما بعد ظهور الاسلام بستة قرون وحتى القرن الثالث عشر الميلادي .

المرحلة الثالثة : تبين أسباب التدهور الاقتصادي للمدينة وذلك ما بين القرنين الثالث عشر وبداية السابع عشر .

وخلال تلك القرون السبعة عشرة ، كانت المناطق المحيطة بصحار ، وهي الخليج والمحيط الهندي تشهد حركة ملاحية تجارية نشطة بين الشرق والغرب .

وسوف نرى بأن تاريخ صحار يعتمد وبشكل كلي على تدفق تلك التجارة، حيث كان لها الاثر الكبير في تطور وقيام حضارة صحار .

المرحلة الأولى :

لقد كشفت التنقيبات الاثرية التي نفذت في صحار ما بين عامي ١٩٨٠ — ١٩٨٦ على أن المدينة أسست قبل العصر الاسلامي بستة أو سبعة قرون. ورغم أن المصادر المكتوبة والنقوش الاثرية لم توضح ذلك بشكل مناسب، إلا أننا سنحاول فهم ذلك من خلال القاء الضوء على ما كان يحدث في تلك الفترة ، في عمان ذاتها بالاضافة إلى المناطق المحيطة المرتبطة بها وخاصة الجزيرة العربية وايران والمحيط الهندي .

مع بزوغ وتطور الحضارة في مدينة صحار ، كانت عمان تخضع للنفوذ الفارسي لمدة لا تقل عن ستة قرون ، حيث هزمها أول حاكم من سلالة الاخمينيين ، الملك (سايروس) . وفي حين كان هدفه مد السيطرة على المناطق المجاورة واخضاع الشعوب لحكمه ، كان هدف ملوك البارثيين الذين حكموا الجزيرة العربية بعد ذلك بأربعة قرون هو السيطرة على التجارة ، حيث ان التجارة بين الشرق والغرب شهدت تقدماً واسعاً وذلك في القرن الاخير قبل الميلاد . ونتيجة لذلك أصبحت الضرائب والجمارك التي يتم تحصيلها على البضائع أكثر أهمية وقيمة من تلك الجزيات المفروضة على الشعوب الخاضعة للحكم .

ولا شك أن الوثائق التي تبين السياسة التجارية للامبراطورية الرومانية في تلك الفترة وثائق كثيرة ، حيث نشطت التجارة في البحر الأحمر وفي معظم المنافذ البحرية في المنطقة . لذلك نراهم قد اقاموا الخانات أي الفنادق في هذه المنطقة . ورغم أن بعضها لا يزال غير مكتشف ، إلا أن البعض الآخر تم التنقيب والكشف عنه ومثال ذلك (القصر القديم) .

ولعل الاكتشافات الدالة على صحار في تلك الحقبة الزمنية قبل العصر الاسلامي والدلائل التاريخية التي بينتها تلك الاكتشافات تتميز بأهمية خاصة

وهنا سيتم الحديث عن اهم المعلومات التي تم التوصل إليها من خلال الأطوار الزمنية لاحتلال مدينة صحار ، وذلك بدءا من تأسيسها وحتى بداية العصر الاسلامي .

من خلال التنقيبات الاثرية في صحار ، تم اكتشاف قطع عديدة من السيراميك المتيميز جداً حيث بيّن علماء الحفريات الاثرية بأن هذه القطع هي أصلاً أوعية فخارية مصقولة ذات لون احمر ، تم صنعها في معامل هندية ، وهي عبارة عن أوعية مقلدة للنموذج الايطالي الأصلي الذي انتشر في الهند ما بين سنة (٥٠) قبل الميلاد وسنة (٥٠) ميلادية ، حيث كان يستبدله التجار الرومان بالحرير في موانىء الهند .

ولقد اثبت وجود هذا السيراميك في صحار . بأن الهند كان لها دور في التجارة مع صحار وذلك منذ تأسيسها . وقد شملت تجارتهم كذلك استيراد الحرير الخام ، حيث كانت تتم حياكته في مشاغل ايرانية . وقد استمرت صحار في استيراد السلع الخزفية حتى القرن الثاني أو الثالث الميلادي ، حيث بدأت نوعية هذه السلع بالاختفاء بشكل سريع .

وفي اطوار لاحقة تعود إلى عهد الساسانيين ، ظهر نوع آخر من الخزف وهو عبارة عن أوعية صلبة ذات لون يميل إلى السواد أو بلون أسود رمادي ومغلفة بطبقة زجاجية . وقد ظهرت هذه الأوعية لأول مرة بعدما تم استيرادها من الصين إلى شبه الجزيرة العربية على ايدي التجار العرب الذين كانوا يقومون بشحنها من الموانىء الصينية واحضارها إلى بلادهم .

وما عدا استعمال هذه الأوعية فإنه من المرجح أن تكون قد استخدمت لحفظ المواد القابلة للتلف .

وهنا أصبح من الواضح ان هذه القطع الخزفية المكتشفة في صحار تقف شاهداً على الملاحة العمانية المباشرة باتجاه الصين وبالعكس ، وذلك منذ بداية القرن الرابع أو الخامس الميلادي .

لذلك فإن الاكتشافات الاثرية التي شهدت على صحار في الفترة التي سبقت العهد الاسلامي تعتبر علامة هامة وراسخة في دراسة الطرق البحرية

قبل العصر الاسلامي ، حيث ان صحار هي أول منفذ بحري يتم تحديده واكتشافه في المنطقة .

لقد بدأت حياة مدينة صحار الفعلية مع بداية التقويم الميلادي ، عندما بدأ ظهور التبادل التجاري بين روما والهند والصين لأول مرة في التاريخ . وحيث تم تأسيس المستودعات التجارية على شواطىء البحر الأحمر ، كانت موانىء (عدن وسوقطرة) من اهم الموانى في الجنوب . وعلى الطرف الآخر من الخليج كانت توجد (جيرا) وغيرها من الموانىء .

ولهذا كان لابد من وجود ميناء بحري على الساحل الشرقي للجزيرة العربية من اجل تسهيل عملية الشحن البحري ما بين الهند وهذه المنطقة .

وهنا برز ميناء صحار لتلبية الحاجة والرغبة في تطوير الاقتصاد ، وكان ذلك إما بمبادرة من التجار أو السلطات السياسية في ذلك الوقت في تلك المدينة ، حيث ان ذلك الامر لم يتضح في التاريخ العماني القديم .

المرحلة الثانية :

ان الحديث عن المرحلة الثانية من تاريخ صحار يبدأ مع بزوغ فجر الاسلام في المنطقة . ورغم أن انتشار الاسلام في عمان لم يكن له تأثير سريع على حياة مدينة صحار في بداية الأمر ، إلا أن عوامل ومظاهر التقدم والازدهار بقي أثرها واضحا على المدينة .

ومن ضمن هذه المؤشرات ، التنقيب عن النحاس الذي يعود تاريخه إلى القرن الحادي عشر وكذلك الزراعة المنتشرة في المنطقة الداخلية بشكل واسع ، وذلك بفضل الاستمرار في صيانة شبكة قنوات الري .

ولعل النظام الاجتماعي والاقتصادي والسياسي الجديد الذي تعود جذوره إلى القرن الثامن الميلادي كان له اثر كبير في تعزيز التفاعل بين الممتلكات الحقيقية للمدينة وموارد التنقيب عن النحاس من جهة . وموارد النقل البحري من جهة ثانية .

لذلك تعزز الوضع الاقتصادي في الفترة ما بين القرنين الثامن والعاشر . ومما ساهم في ذلك أيضاً امكانية السفر بين المغرب والهند دون مواجهة حدود

فاصلة تعيق حركة الملاحة . والأهم من ذلك وجود عوامل مشتركة أهمها الدين واللغة ، والتي تساعد في سهولة الانتقال والتفاهم .

وعلاوة على ذلك ، فإن الدين الاسلامي يشجع التجارة التي تؤدي إلى ازدهار المجتمع من خلال الكسب المشروع لكل مسلم حيث يبارك الله الثروة التي يجمعها الانسان نتيجة لسعيه وجهده .

وفي ظل هذا الوضع المزدهر ، برز أصحاب السفن والقباطنة العمانيون وأصبح لهم شهرة عالمية ، وقد وصف المؤرخ العماني (ابو سفيان محبوب بن الرحيل) ، الذي عاش في عمان عندما كان يحكمها الامام الاباضي (المهنا بن جيفر) ، وقد صف اثنان من هؤلاء التجار العمانيين في بداية القرن الثاني الهجري احد هؤلاء التجار بانه يسمى (أبو عبيد عبد الله بن القاسم) ويعرف بالصغير وينتمي إلى بلدة تجارية صغيرة في عمان تسمى (بسيا) أو (نسيا) وبالاضافة لكونه احد ائمة شيوخ الأباضية في تلك الفترة ، فقد كان تاجراً مشهوراً ، حيث كان يعمل بالتجارة مع الصين . والتي ثبت انه قام بنفسه بالسفر إليها قبل عام ٧٥٨ م .

وهناك حكاية تتحدث عن علاقته بالتجار الآخرين في تجارة خشب الصبر، حيث كان له شركاء في تلك التجارة ، وكان من عادة شركائه ان يبخسوا أسعار البضاعة التي يرغبون بشرائها حتى يحصلوا عليها بأقل الأثمان من البائع ، وإذا حصل ذلك واشتروها فإنهم عند بيعها يمتدحون البضاعة نفسها حتى يبيعوها بأعلى الأسعار . وبذلك يحققون أرباحاً كثيرة . وحيث ان هذا الأسلوب في التعامل التجاري لم يكن ليرضى الشيخ (عبد الله بن القاسم) عمل على فسخ شراكته معهم .

وقد قضى شيخنا النصف الثاني من حياته في مكه المكرمة حيث تزوج من امرأة ثرية واستقر هناك .

أما عن التاجر العماني الآخر ، فلم يذكر المؤرخ العماني (ابو سفيان) الكثير عنه ، وكل ما نعرفه انه كان يعيش في البصرة في أواخر القرن الثامن وبداية التاسع حيث كان يعيش فيها اثنان من أئمة الأباضية من أقاربه .

وهذا التاجر الثري كان يدعى (نزار بن ميمون) وقد قام برحلة إلى الصين متوجهاً في الغالب من البصرة .

وهناك ذكر لبعثة تجارية عمانية أخرى ورد في كتاب «عجائب الهند» لمؤلفه القبطان (بوزورغ بن شريار الهرمزي) .

بالاضافة لذلك ، فقد وردت رواية عن ذلك اليهودي اسحق الذي كان يعمل بالتجارة في عمان ، ونتيجة لتشاجره مع يهودي آخر ترك عمان ولم يكن معه سوى مائتي دينار ، وكان ذلك عام ٩١٢ .

وبعد مرور ثلاثين سنة عاد إلى عمان على ظهر سفينة تجارية ومعه شحنة من البضائع فيها المسك بقيمة مليون دينار، وكذلك صفقة من الحرير تعادل مليون دينار، بالاضافة إلى الخزف والقطع الأخرى المصنوعة يدوياً ذات القيمة العالية . وقد جلب هذه البضاعة من الصين .

ولعل هذه الخلفية التاريخية تؤكد على الدور الكبير الذي لعبته مدينة صحار، المدينة الرئيسية في عمان ، في مجال التجارة ، حيث كان يقطنها العديد من التجار الاثرياء وهناك شروحات تبين نوعية البيوت التي كانت موجودة في صحار في ذلك الوقت حيث كانت متعددة الطوابق ، مبنية من الطوب الأحمر وخشب الساج .

وكانت هذه البيوت موجودة على أطراف المدينة ، بينما كان يعيش في وسطها الحرفيين وأصحاب المحلات التجارية الصغيرة .

ولا غرابة في أن تكون بيوت هؤلاء التجار الاثرياء وأصحاب السفن مملوءة ومزينة بالتحف والأشياء النادرة التي كانوا يجلبونها معهم من الهند وافريقيا وبشكل خاص من الصين .

ونتيجة للتنقيب الاثري الذي نفذ في صحار عام ١٩٨٦ تم الكشف عن أحد هذه البيوت، حيث وجدت بعض القطع الخزفية والفخارية والزجاجية في ساحة البيت بجانب بئر للماء . وان دلت على شيء فإن هذه القطع تدل على فخامة الأوعية التي كان يستعملها اثرياء صحار في بيوتهم وغلاء ثمنها في ذلك الوقت (القرن العاشر الميلادي) .

وقد مكنت الحفريات الاثرية التي اجريت في مدينة صحار وضواحيها من الكشف عن أنواع الخزف والسلع الأخرى التي تم استيرادها إلى صحار في ذلك الوقت .

ومن الدلائل الشاهدة على مرور طرق الحرير في صحار وجود ذلك الخزف الصيني ، حيث ان من الصعب اكتشاف وجود الحرير نفسه بعد مضي هذه القرون ، وذلك بسبب الرطوبة والملوحة المنتشرة في المنطقة والتي تؤثر على الحرير . وعلى كل حال فإن الحرير الخام الجاهز للحياكة كان يشكل جزءاً كبيراً من شحنات السفن العمانية وقد ورد في كتاب (عجائب الهند) ذكر لسفينة عمانية كانت تحمل شحنة كاملة من المسك والحرير والخزف المستورد .

وهناك دليل غير مباشر على استيراد الحرير إلى منطقة الخليج وخاصة إلى صحار . ألا وهو انتشار صناعة حياكة الحرير في المناطق الجنوبية من العراق وايران . حيث كان الكثير من الفرس وأهالي خوزستان يمتلكون العديد من مشاغل حياكة الحرير .

واشتهر منهم اثنان هما (شوش) و(يازد) حيث أصبحت لهما شهرة واسعة بسبب تعاملهم بنوع محدد من الحرير والأقمشة الحريرية الممتازة ذات الجودة العالية .

ولو أن ملوك (الساسان) أقاموا هذه المشاغل قبل الاسلام لشهدت تطوراً كبيراً فيما بين القرنين الثامن والتاسع واستمرت في تطورها . لكن الحقيقة انهم لم يبدوا أي اهتمام ، ولو عرفنا أن مدينة (شيراز) الايرانية لم تعرف الحرير وحياكته إلا في بداية العصر الإسلامي ، لامكننا أن ندرك الحقيقة السابقة ، ألا وهي عدم اهتمام ملوك الساسان بالحرير.

وعلى ما يبدو فان ايران بدأت في أقلمة شجرة التوت ودودة القز المنتجة للحرير على وجه السرعة . وقد ذكر (ابن البلخي) بأن مقاطعة (يزد) الايرانية بدأت في انتاج الحرير في بداية القرن الثاني عشر ، حيث تتوفر شجرة التوت بكثرة في هذا الاقليم .

وبعد أقل من قرنين من الزمان بين (أبو الفداء) بأن معظم الأشجار المزروعة

في بلدة (منبج) العراقية هي شجرة التوت ، وذلك بهدف انتاج الحرير.

وهناك مصدر آخر أشار إلى أن (جينويس) ادخل الملابس الحريرية إلى (جيلان) وهي منطقة تقع بالقرب من بحر قزوين في شمال ايران وذلك خلال القرن الرابع عشر الميلادي.

ونتيجة لذلك بات من الممكن القول بأن الأقاليم الاسلامية بدأت في تخفيف استيراد الحرير الخام تدريجياً ، في حين زادوا من صادراتهم للأقمشة والملابس الحريرية ، حيث كان من أولويات الصفويين واهتماماتهم التركيز على تلك الصادرات ، وكان ذلك في القرنين السادس عشر والسابع عشر .

المرحلة الثالثة :

مع بداية القرن العاشر بدأت حضارة مدينة صحار بالتدهور وبشكل مفاجيء ، وفي دراسة قام بها (اندرو ويليامسون) بعنوان «صحار والملاحة العمانية في المحيط الهندي» . فإنه وطبقاً لهذه الدراسة التي تمت وبدون الاعتماد على الاكتشافات الاثرية فإن مما لا شك فيه ان جزءاً كبيراً من السكان تركوا معظم مناطق المدينة خلال فترة وجيزة وكان ذلك على الأرجح قبل عام ٣٩٠ ميلادية ، وانه تم التخلي عن حوالي ثلثي المناطق الزراعية المحيطة بالمدينة وتركها بدون زراعة بعد ذلك بوقت قصير .

ويرى ويليامسون أن أسباب التدهور والانحطاط المفاجيء الذي حصل لتلك الحضارة المزدهرة في صحار في ذلك الوقت تعود إلى تقلبات الحكم في الامبراطورية الاسلامية ونتيجة لاستخدام القوة في معظم الحالات .

وقد تأثرت عمان بالحملات والغزوات التي كان أسوأها في عام ٩٧٠ ، حيث قام عساكر البويهيين بمهاجمة البلاد وسلبوا وذبحوا الكثير من أهلها . وقد خلص ويليامسون في تحليله لتاريخ مدينة صحار مؤكداً على أن المدينة شهدت تدهوراً وانحساراً خلال القرنين الحادي عشر والثاني عشر.

ورغم ما ورد على لسان ويليامسون «إلا أن الاستكشافات الاثرية ومراجعة المصادر المكتوبة والمتوفرة عن هذا الموضوع ، تعطي فكرة مختلفة كلياً عن تاريخ صحار خلال هذين القرنين (١١ ـ ١٢)» .

ومن اجل اثبات ذلك لابد من جولة سريعة نهدف من خلالها الاطلاع على اكثر المصادر الموثوقة والتي تحدثت عن مدينة صحار.

ومن أبرز الأسماء في هذا المجال (المقدسي) و(ابن حوقل) و(الاصطخري) . حيث أشار هؤلاء الجغرافيين إلى تلك الفترة المزدهرة من تاريخ صحار في القرن العاشر الميلادي ، ويؤكد هذه الحقيقة الادلة التي تم التوصل إليها نتيجة للاستكشافات الاثرية .

وينبغي لنا أن نذكر بأن المقدسي وابن حوقل قاما بزيارة لمدينة صحار مما يؤكد ما ورد عنهم حول تاريخ المدينة .

وقد أكد (الادريسي) بأن المدينة كانت لا تزال مزدهرة حتى القرن الثاني عشر ، حيث كانت السفن تبحر من مينائها باتجاه الصين ، ولكن التجار وأصحاب السفن تركوا المدينة واتجهوا إلى ميناء عدن وذلك بسبب الدمار والخسائر التي لحقت بطواقم سفنهم وبضاعتهم من جراء مهاجمة (أمير قيس) لها .

وقد هاجم جنود الأمير ميناء (مكران) واستولوا على اثنتي عشرة سفينة ، وكان ذلك في بداية القرن الحادي عشر.

وسوف يتطرق الحديث لمقالة الأدريسي لاحقاً لبحثها بالتفصيل .

وقد تحدث (ابن المجاور) عن حضارة صحار ، حيث كان يعرف اليمن والجزيرة العربية وعاش في الفترة الواقعة في منتصف القرن الثالث عشر .

فقد أشار إلى وجود اثني عشر ألف منزل في المدينة ، حيث كان كل بحار يعيش في منزل منفصل . وكانت البيوت مبنية من الطوب والآجر وخشب الساج .

ولكن الروايات تقول ان تلك البيوت دمرت فيما بعد ، وسكن الجن في القلاع المحيطة بالمدينة ، وذلك حسبما ورد عن (ويليامسون) .

ومع بداية القرن الرابع عشر ، جاء المؤرخ المعروف (أبو الفدا) ، وقال عن صحار بأنها «مدينة صغيرة مدمرة» . وفي ذلك الوقت وبسبب هذا الدمار ، فإن زيارة المدينة اصبحت عديمة الجدوى ، حتى ان ابن بطوطة ، الرحالة

المشهور لم يذكر مدينة صحار فيما بعد ذلك التاريخ .

ولعل المصادر المكتوبة توضح انه وبالرغم من مضايقات أمير قيس لسفن وبحارة صحار ومهاجمة مينائها واستيلائه على بعض السفن والبضائع خلال القرن الثاني عشر ، إلا أن المدينة بقيت تحظى بدرجة عالية من التطور والازدهار حتى منتصف القرن الثالث عشر عندما تركها معظم أهلها وبدأت حضارتها بالنكوس .

وتوضح الدراسة التي أجريت للطبقات الجيولوجية في صحار هذا التحول التدريجي في تاريخ المدينة ، وخاصة ذلك المسح الذي تم في وسط المدينة ، حيث يعكس الفترة ما بين القرنين التاسع والثالث عشر لتاريخ صحار .

ومن خلال تلك المسوحات لوحظ أن هناك جدراناً مبنية بشكل مرتب استعملت فيها قطع الطوب الأحمر المخلوط بالسيراميك ، وأن معظم هذا الطوب تم استيراده من الصين ، والهند وبعض الدول الاسلامية مثل ايران والعراق .

ولوحظ كذلك أن فوق هذه الطبقات مباني بسيطة وقليلة العدد استعمل في بنائها قطع الطوب المصنوعة من الطين . وقد كشفت هذه المباني عن احتلال المدينة واعمال السلب والنهب والتخريب التي كان يمارسها المحتلون .

ورغم أن القطع الاثرية من التحف والمشغولات اليدوية التي وجدت في هذه الطبقات الأرضية دلت على انتهاء صناعة السيراميك في المدينة ، إلا أنه لم يتم العثور على اية قطعة مستوردة في تلك الطبقات .

وبدت صحار في ذلك الوقت كمدينة اثرية صغيرة ، هجرها جميع سكانها تاركين وراءهم مناطق المدينة الفاخرة الزاخرة بالعمران والحضارة .

الأسباب الكامنة وراء تدهور حضارة صحار :

لقد ذكر آنفاً ما ورد على لسان الادرسي فيما يتعلق بتهديد أمراء قيس للملاحة العمانية ومهاجمة السفن التي كانت تبحر في الخليج وسلبها ونهبها . وحسب وجهة نظر ذلك المؤرخ المغربي الكبير ، فإن هذه الأعمال كانت بمثابة عمل من اعمال القرصنة البحرية ، وهي المحاولة الأولى والمنظمة بذلك الشكل

بهدف السيطرة على التجارة مع الهند والصين وذلك باستخدام الاسطول الحربي حيث كان يتمركز أمراء قيس في مواقعهم المحصنة في جزيرة قيس ، ويتولون منها تنظيم عمليات المهاجمة والتخريب للسفن المارة في الخليج .

وقد نجح أمراء قيس في السيطرة على الوضع والتحكم بالملاحة لعدة عقود من الزمن ، حتى سقطت جزيرتهم في عام (١٢٢٩) على أيدي امراء هرمز . وقد اهتم هؤلاء كذلك بالتجارة واستطاعوا أن ينشئوا امبراطورية تجارية وصلت قمة ازدهارها وتطورها في نهاية القرن الرابع عشر الميلادي ، حيث خضعت بعدها لحكم البرتغاليين . وبحكم موقعها ضمن تلك الامبراطوريات تأثرت عمان بازدهار تلك الحضارات وتطور تجارتها . وقد ورد سابقاً كيف ترك السكان ميناء صحار في الفترة خلال القرن الثاني عشر الميلادي .

وهناك احداث أخرى توضح المحاولات التي قام بها أمراء الساحل الايراني بهدف السيطرة على التجارة في منطقة الخليج .

وأول تلك المحاولات جرت في عام (١٢٦٢) حيث قدم الامير الهرمزي الثاني عشر والمعروف باسم (ركن الدين) ، من (قلهات) ونزل في جنوب ساحل الباطنة ، وكان هدفه ضم هذه البلاد لامارته .

وقد حاول هذا الأمير أن يغري حاكم المنطقة النبهاني ، (أبو المعالي كهلان ابن نبهان) ليقف بجانبه في محاولته تلك ، وقد باءت محاولاته بالفشل حيث لم يتمكن من كسب مساعدة ذلك الحاكم ، مما أدى بالأمير الهرمزي إلى اللجوء إلى زعماء القبائل البدوية واستطاع حشد صفوفهم إلى جانبه عن طريق اغرائهم بالهدايا .

وقد توجه بتلك الحشود إلى (ظفار) يسلبون ويقتلون كل من يلاقيهم في الطريق إليها وبعد عودة هذا الأمير مع حشوده ومغادرته عمان ، واجهوا صعوبات كبيرة على طول طريق عودتهم إلى هرمز ، حيث فقدوا أكثر من خمسة آلاف (٥٠٠٠) رجل من الجيش .

وبعد أربعة عشر عاماً من المحاولة السابقة قام أربعة آلاف وخمسمائة جندي (٤٥٠٠) قادمين من (شيراز) بغزو عمان بناء على أوامر من امرائهم وهم (فخر

الدين احمد بن الداية) و(شهاب الدين) وقد شهدت عمان اضطهاداً فظيعاً على أيدي هؤلاء الغزاة استمر لمدة أربعة أشهر ، حيث قاموا بمحاصرة (بهلا) ولكن دون نتيجة ، وبسبب أعمالهم العدوانية وحصارهم انتشرت المجاعة في البلاد ، وكانت تحت حكم الملك النبهاني (عمر بن نبهان) إلا أن محاولاتهم للسيطرة على البلاد باءت بالفشل الذريع وارتدوا على اعقابهم منهزمين نتيجة لصمود أهل هذه البلاد .

وقد أشار ابن بطوطة إلى تلك الحملات العسكرية بهدف اخضاع عمان ، حيث نجح بعضها وفشل البعض الآخر ، عندما ذكر بأن أفضل مناطق عمان خضعت لامراء هرمز.

ولم يكن الهدف من تلك الغزوات التي جرت في القرن الثالث عشر السيطرة ومد الحكم على مناطق جديدة ، بل على العكس ، إذ كان الهدف الحقيقي هو الاهتمام بالسيطرة على التجارة البحرية التي كانت سائدة بين منطقة الخليج والشرق الأقصى في ذلك الوقت وحيث ان تلك التجارة البحرية كانت تدر أرباحاً هائلة على أصحابها ، وقد تطورت بشكل كبير منذ القرن الثامن الميلادي ، ونظراً لما يترتب على البضائع التجارية من ضرائب وجمارك ، فقد طمع امراء وحكام مناطق الجنوب الايراني بالحصول على تلك الفوائد المترتبة على تلك البضائع الثمينة التي كانت تقوم السفن القادمة من الصين بتفريغها في موانىء المنطقة .

لذلك عملوا على وضع نظام قسري لاجبار السفن التجارية بالمرور في موانيهم التي أقاموا فيها مراكز جمركية لفرض الرسوم على البضائع المحملة .

وكانوا يقومون بمصادرة الأشياء الثمينة ، ويفرضون الضرائب على بقية البضائع بطريقة عشوائية يتم الاتفاق على قيمتها بدون تنزيل البضائع وتحديد قيمتها .

ونتيجة لتلك الممارسات . فقد ادى هذا النظام في فرض الجمارك والضرائب على السفن التجارية إلى الممارسة السياسية من قبل هؤلاء الامراء والحكام الراغبين باحتكار التجارة في المنطقة .

ولقد أصبح من الضروري في نظر هؤلاء السيطرة على المناطق الساحلية للخليج وخاصة تلك المناطق التي لها موانيء قديمة مرتبطة مع الطرق التجارية الممتدة إلى بلدان العالم البعيدة ، وأهم هذه المنافذ البحرية هي (ظفار) ومنطقة (قلهات) صور وصحار .

وكان الهدف من ذلك هو منع السفن التجارية من التوجه إلى مناطق أخرى لبيع البضائع التجارية المحمولة ، وبذلك يستطيعون السيطرة عليها واجبارها على المرور بموائنهم والموانىء التي تخضع لهم من اجل تحصيل الرسوم والجمارك على تلك السفن .

وقد حاول ملوك النباهنة صد الغزاة ومقاومتهم حتى لا تهزم عمان وتخضع لسيطرة الغزاة ومن اجل ذلك أقاموا الحصون والقلاع على أطراف الجبال . . ومن أشهر هذه القلاع المعروفة بوادي عندام ووادي قانت وحورة برغة .

ولعل قلعة حورة برغة القريبة من صحار كانت تشكل ملجأ لعدد كبير من سكان المنطقة حيث بنيت على قمة تلة صخرية شامخة وقوية .

ورغم تلك المقاومة التي أبداها النبهانيون إلا أن السواحل العمانية سقطت في أيدي امراء هرمز ، وقد كان لسيطرتهم آثار سلبية وتدميرية على عمان وخاصة صحار .

وقد دلت الحفريات الاثرية التي اجريت في صحار على الاقتران والتلازم الذي كان بين نهاية فترة الازدهار الاقتصادي للمدينة وبناء القلاع والحصون والتي بنيت من اجل مقاومة امراء هرمز . وكذلك دلت الحفريات الاثرية على أن قلعة صحار بنيت على بقايا المباني السكنية التي كانت تعود ملكيتها لاغنياء المدينة والواقعة في الجزء الجنوبي للمدينة ، وقد استعملت حجارة تلك البيوت في بناء الحصن .

وحقيقة الأمر أن هذا التدهور الحضاري والاقتصادي للمدينة استمر طيلة فترة حكم امراء هرمز وسيطرتهم على منطقة الخليج وامتد حتى جاء البرتغاليون وسيطروا عليها في القرن السادس عشر الميلادي .

ورغم أن البرتغاليين أبقوا على سيطرتهم وتحكمهم بالتجارة ومنعوا السفن

القادمة من الشرق الأقصى في المرور والرسو في ميناء صحار ، إلا انهم بدأوا في تخفيف القيود والضغط الاقتصادي على المنطقة مع بداية القرن السابع عشر حيث عاودت السفن القادمة من الهند لترسو في ميناء صحار.

وفي عام (١٦٢٢) عاود البرتغاليون هجومهم على صحار واحتلوها وذلك بهدف منع تجارها وأهاليها من التأثير على المصالح التجارية في المنطقة .

وبقي الأمر على هذا الوضع حتى جاء (الامام ناصر بن مرشد) وطرد البرتغاليين وامراء هرمز من عمان ، وعلى اثر ذلك استعاد ميناء صحار أهميته التجارية البحرية . واثبتت الحفريات الاثرية في طبقات الأرض لمدينة صحار استعادتها للتجارة مع الصين واليابان . واثبتت هذه الحفريات كذلك الفترة السابقة التي شهدت تدهور وانحطاط حضارة المدينة وازدهارها التجاري والعمراني .

ولو رجعنا إلى فترة الحكم الاسلامي في بداية القرن العاشر الميلادي ، لوجدنا أن الفرضية التي تشير إلى تدهور حضارة صحار في تلك الفترة بسبب المشاكل السياسية التي كانت تسود الدولة الاسلامية هي فرضية غير مؤكدة ، حيث لم تثبتها المصادر المكتوبة ولا حتى الاكتشافات الاثرية في المنطقة .

ورغم أن الدولة الاسلامية كانت تقوم بإرسال حملات تأديبية خلال القرنين التاسع والعاشر إلا أنه لم يكن لها اثر كبير على مدينة صحار حيث ان تجارتها لم تتأثر بتلك الحملات . ولا شك أن عمان ، وخاصة مدينة صحار تأثرت بشكل كبير بسبب خضوعها لحكم امراء قيس وامراء هرمز الذين كان هدفهم الأساسي السيطرة على التجارة البحرية للمنطقة .

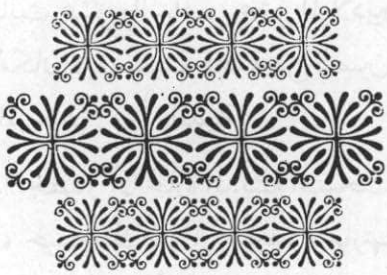
وقد أشار (الادريسي) في القرن الثاني عشر إلى الدمار والاستيلاء على السفن العمانية على أيدي امراء قيس . حيث كانوا يحرقون أو يستولون على السفن وبضائعها بحيث أصبحت الطرق والموانيء البحرية غير آمنة . وقد أدى ذلك إلى تجنب السفن التجارية المرور بميناء صحار . ويؤكد ذلك استيراد الخزف الصيني الذي تضاءلت كمياته المستوردة خلال القرن الثاني عشر عما كانت عليه في القرون السابقة . ما بين القرن التاسع والحادي عشر ـ بشكل خاص .

ورغم كل ما حدث وتعرضت له عمان وخاصة مدينة صحار من حملات وتخريب ، إلا أن التدهور الحقيقي في حضارتها لم يحدث إلا بعد قرنين من الزمان عندما استطاع امراء هرمز ، الذين كانوا أكثر قوة من امراء قيس ، من السيطرة على عمان بعد مواجهة المقاومة العنيفة من العمانيين .

ومنذ أن اقام الهرمزيون حصنهم في المدينة ، لم يعد يسمح لأية سفينة تجارية قادمة من الصين تفريغ حمولتها في ميناء صحار . ولعل هذا الحصار القوي الذي فرضه الهرمزيون على صحار كان مشدداً جداً ، إذ أن التنقيبات الاثرية في المدينة لم تكشف عن قطعة واحدة من الخزف الصيني الذي يعود تاريخه إلى الفترة ما بين القرن الثالث عشر والسادس عشر الميلاديين ، وهذا يثبت ما ورد آنفاً حيث لم يكن بالامكان لاية سفينة قادمة من الصين أن تصل ميناء صحار بسبب ذلك الحصار المنيع على ميناء المدينة .

وقد ترتب على هذا الحصار أن تجارة المدينة اصبحت معدومة ، مما أدى إلى التدهور الاقتصادي ، حيث ترك التجار منازلهم وتجارتهم التي كانت مزدهرة ، وتخلى اصحاب الأراضي عن زراعة أراضيهم . وبذلك كان لهذا الحصار الاثر الكبير في تدمير المدينة وتخريب حضارتها .

وحسبما ورد في كتاب (عجائب الهند) حدث ما كان يخشاه أهالي صحار قبل حدوثه بأربعة قرون ، حيث كان اثرياء المدينة وتجارها يتوقعون ذلك ويرددون القول بأنهم سوف تسلب تجارتهم ومواردهم الأخرى بحيث لا تعود السفن ترسو في ميناء صحار وتفرغ حمولتها ، مما سيؤدي إلى حرمان المدينة وسكانها من مصدر عيشهم الرئيسي ألا وهو البحر . ولسوء الحظ ، جرت الأحداث حسبما توقعوا وعلى عكس ما تمنوه .



الدور الذي ساهمت به عمان في طرق الحرير البحرية

العوامل البشرية والتجارية والملاحية التي ساعدت على تحقيق هذا الانجاز البحري الكبير .

« تيـــم ســـفرين »



الدور الذي ساهمت به عمان في طرق الحرير البحرية

العوامل البشرية والتجارية والملاحية التي ساعدت على تحقيق هذا الانجاز البحري الكبير .

كان ابن بطوطة ، الرحالة العربي الكبير ، احد المسافرين على متن سفينة يقودها ربان عربي من (مصيرة) حيث كانت تشق طريقها على طول ساحل ظفار باتجاه (رأس الحد) . كان ذلك قبل (٦٥٩) ستمائة وتسع وخمسين عاماً . وقد اشتهر ابن بطوطة ، وكعادته ، بتدوين الأحداث التي يصادفها في رحلاته ، حيث ترك لنا معلومات شيقة حول طبيعة الحياة اليومية على ظهر تلك السفينة .

وقد بدأ وصفه لطبيعة الأكل اليومي لطاقم السفينة وركابها ، حيث تذمر من تكرار نفس الوجبات ، إذ كان يتم اصطياد نفس النوع من السمك كل صباح ، ويقطع ويشوى ثم يوزع بحصص متساوية على الجميع بما فيهم ربان السفينة ، وبالاضافة للسمك كان يوجد لديهم التمر الجاف .

ولحسن حظ ابن بطوطة ، عندما نفذ طعامه الخاص من البسكويت والخبز، لجأ إلى رفيق له على متن السفينة ، وهو تاجر عماني ثري ، الذي كان يحضر وجبته من (النب) ويسكب عليه عسل التمر ، ويأكل معه من تلك الوجبة ، وقد وصف ابن بطوطة تلك الوجبة بأن قال : «انه طبق لم ولن اتذوق طعمه في حياتي»[1].

ورغم أن ابن بطوطة كان يركز على الأمور الشخصية بأسلوب قصصي ، اكثر من وصفه المسائل الأكثر أهمية . كالأمور السياسية والاقتصادية والجغرافية ، إلا أن ذلك الأسلوب يذكرنا بأن تلك الانجازات الرائعة في ارتياد العمانيين للبحر على طول طريق الحرير عبر القرون الماضية ، مكونة في حقيقة الأمر من تلك العناصر الواقعية والخبرات الشخصية ، كتلك التجربة المتعلقة بالتاجر الذي كان يحضر الوجبات لزملائه على متن السفينة .

وقد وجد كاتب هذا البحث أن أسلوب ابن بطوطة يمكن أن يكون نموذجاً

يحتذى به ، بحيث يتم التركيز على بعض العناصر العملية للتجارب الانسانية والتجارية والملاحية التي ميزت انجازات عمان البحرية على طريق الحرير البحري .

ويضيف الباحث انه من حسن حظي كذلك ، كما هو الحال بالنسبة لابن بطوطة أن أبني ملاحظائي على تجربتي الأولى أثناء قيادتي لسفينة (صحار) العمانية على الطريق البحري من مسقط إلى الصين عام ١٩٨٠/ ١٩٨١ .

وانني مدين بذلك إلى وزارة التراث القومي والثقافة لرعايتها وتقديمها لكل تكاليف ومتطلبات تلك الرحلة . وذلك بتوجيه من جلالة السلطان قابوس ابن سعيد ، سلطان عمان . ولكي نبدأ بالموضوع سنلقي الضوء على حقيقة معروفة ، وهي حقيقة موقع عمان الجغرافي الاستراتيجي على ملتقى طرق العالم العربي .

مما لا شك فيه أن السفن المبحرة ما بين الخليج والبحر الأحمر والساحل الشرقي لأفريقيا من جهة ، والساحل الغربي من الهند من جهة ثانية ، يجب أن تمر بالقرب من السواحل العمانية . وذلك لا يعني انها ترغب بالتوقف في موانئها إذا لم يكن هناك ضرورة لذلك .

ولكن السواحل العمانية تتمتع بشهرة وسمعة حسنة ، وهي مصدر أمن وسلامة لكل السفن المارة أو المتوقفة في مياهها ، على العكس من مضائق (ملكا) حيث كان من الممكن أن تواجه السفن في مواقع منها صخوراً قريبة من سطح الماء وضفافا موحلة واحياناً تتعرض لأعمال القرصنة .

ولو كانت السواحل العمانية غير آمنة ، لابحرت السفن بأقصى سرعة لها قبالة عمان ، ورغم ذلك هناك القليل من المخاطر التي يمكن أن تواجه السفينة المارة بالقرب من الساحل بين شبه جزيرة (مسندم) و(رأس الحد) .

وفي المقابل فإن المواقع المرتفعة في قمة الجبل الأخضر تجعل ارشاد السفن اسهل ، وتحقيق نسبة عالية من السلامة والأمان .

ومع أن مينائي (صحار وقلهات) لم يكونا في حقيقة الأمر مناسبين لرسو السفن ، إلا انهما تطورا وازدهرا بشكل كبير ، حيث كانت السفن تشد إلى

مراسي غير مناسبة أثناء تبادل شحناتها بواسطة المراكب المسطحة ، أو كان يتم تنزيل وتحميل البضائع أثناء وجود السفن في أماكن بعيدة عن الشاطيء مما كان يشكل خطراً كبيراً عليها لو تغيرت الظروف الجوية بشكل مفاجيء . فمثلاً لو ارتفع الموج قليلا لادى إلى ارتطام جسم السفينة بالرمال مما يسبب تلفاً في بنائها الخشبي .

وباختصار يمكنني القول بأن المزايا الجغرافية للملاحة في الساحل الشمالي لعمان مناسبة جداً وتجذب رواد البحر إليها ببساطة .

ولكن الوضع مختلف بالنسبة لميناء (مسقط) حيث كان يقع على طريق الحرير ، وبإمكان اية سفينة مبحرة أن تلجأ للميناء في الظروف الجوية غير المناسبة للملاحة ، أو ترسو بأمان لعدة أسابيع بانتظار البضائع أو أن تجري لها الصيانة والاصلاحات بعد رحلة بحرية طويلة . وعلى نفس المستوى من الأهمية ، كان يمكن للسفن أن تتزود بالماء النقي قبل توجهها إلى الجنوب الشرقي نحو (ملبار) أو إلى أماكن أبعد من ذلك .

وبذلك يشبه ميناء مسقط تلك الواحات الواقعة على طريق الحرير البري .

ولعل التزود بالماء النقي أثناء الرحلة أمر ضروري جداً في حالة قطع مسافات شاسعة لذلك كان يحرص ربابنة السفن على التزود به وحفظه في جرار فخارية أو خزانات خشبية من اجل أن يبقى الماء نظيفاً ويستمر لمدة أطول دون أن يفسد ، وقد تصل هذه المدة إلى شهر أو أكثر.

وتعتمد المدة الزمنية على عدة عوامل ، فقد تعيق الرياح العكسية حركة السفينة ، وقد تبطيء الحركة نتيجة لعدم وجود رياح كافية لدفع السفينة بسرعة ، وبذلك قد يستغرق قطع جزء من الطريق ما بين سبعة أو ثمانية أسابيع ، بينما في الظروف العادية قد يستغرق شهراً واحداً .

وفي مثل هذه الظروف قد يضطر طاقم السفينة إلى صيد السمك بشكل أكثر، أو يأكلون من حمولة السفينة إذا كانت من التمور .

وقد حدث نفس الأمر مع السفينة (صحار) عندما اضطرت للتوقف لمدة خمسة أسابيع في المحيط الهندي بانتظار هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية

لتدفعها نحو (سومطرة) إذ بدأت المياه الصالحة للشرب بالنفاذ مما جعلنا نخفف من الاستهلاك قدر المستطاع حيث يدرك كل شخص على ظهر السفينة أن توفر الماء النقي ضروري ويمنع من الاصابة بالامراض.

وهذا يفسر اهتمام ربابنة سفن طريق الحرير البحرية بالحصول على الماء النظيف من الآبار لأنه أنقى من المياه التي يمكن أن يجمعوها من سقوط المطر.

وبالنتيجة فإن الجغرافيين العرب عندما كانوا يذكرون موانيء التوقف المؤقت للسفن في طريقها إلى الصين ، فإنهم بالاضافة لحديثهم عن التجارة كانوا يركزون على توفر المياه النظيفة الصالحة للشرب التي يمكن التزود بها من تلك الموانيء.[٢]

وللدلالة على أهمية التزود بالماء النقي ، فقد جاء وصف لميناء عماني صغير يسمى ميناء (طيوي) حيث كان يستقطب السفن المارة للتزود بمياه نظيفة عذبة.

وقد جاء على لسان (دوارتي باربوسا) في القرن السادس عشر بأن «طيوي مكان صغير يتوفر فيه الماء الجيد الذي كانت كل السفن المارة من هذا الساحل تتزود به»[٣]

اذن يمكننا القول بأن أي ربان سفينة ينوي الابحار في تلك الطريق باتجاه الهند أو حتى زنجبار ، كان يجب عليه التوقف في ميناء (مسقط) للتزود بالمياه النقية العذبة وهناك عامل آخر مهم كان يجذب تلك السفن إلى عمان ، وقد لا يتمثل هذا العامل بالموقع الاستراتيجي لعمان كونها تقع على ملتقى الطرق البحرية.

ولعل الجغرافيين العرب رأوا في موقع عمان أكثر من كونها نقطة التقاء للطرق البحرية ومن ضمن هؤلاء التاجر سليمان ، وابن الفقيه وأبو زايد.[٤] حيث راحوا إلى أبعد من ذلك وقالوا بأن عمان هي في الحقيقة نقطة انطلاق السفن المتجهة غرباً نحو مجتمعات وثقافات اجنبية.

وحسب مفهوم هؤلاء الجغرافيين فإن عمان هي نقطة البداية بالنسبة لأي بحار متجه إلى الشرق على طريق الحرير البحرية . وإذا تعدى عمان فإنه سيبدأ

بالدخول في بيئات اجنبية يصعب احياناً التعامل معها ، لذلك فإن أي ربان سفينة بدأ رحلته من (جدة) أو (البصرة) أو حتى (هرمز) على سبيل المثال، فإنه يعتبر عمان آخر فرصة هامة له للاتصال بالعالم العربي .

فهو يستطيع أن يحصل على تموين سفينته بالسعر المناسب ، كذلك يمكنه توظيف عدد اضافي من البحارة من نفس بيئته ومجتمعه ، فلا يحتاج هنا لمترجمين أو وسطاء من اجل انجاز اهدافه .

وبنفس الطريقة ، فإنه في طريق عودته من (كالكوتا) أو (قيلون) أ و (سرنديب) يكون بشوق للنزول في موانيء عمان ، أو ساحل عربي يواجهه في طريق عودته . والآن يمكنه استعمال اللغة العربية التي يتحدثها سكان عمان ، كما يمكنه معرفة اخبار العالم العربي، وفي الحقيقة انه نادراً ما يتعدى قبطان سفينة هذه المنطقة دون أن ينزل في احد المرافيء العمانية ولو ليومين أو ثلاثة قبل أن يكمل رحلته في الخليج أو حتى في عدن .

وفي الحالة هذه فإن تجار (صحار) و(قلهات) أو غيرها من الموانيء العمانية، يسعدون بهذا التوقف وقد أشار ابن بطوطة إلى ذلك حيث ذكر بأن «السكان هنا يعملون بالتجارة التي هي مصدر دخل رئيسي لهم ، حيث يتاجرون بالبضائع المستوردة من الهند ، ويعبرون عن سعادتهم عند وصول أية سفينة» .(٥)

وهكذا مرة ثانية نستطيع مقارنة الموانيء على الساحل العماني بتلك الواحات التي كانت موجودة في الصحراء التي كان يمر بها المسافرون القادمون من وسط آسيا .

ولعل مزايا الموانيء العمانية ومواصفاتها المناسبة على طرق الحرير البحرية، كانت العامل الرئيسي في ابراز دور عمان المتميز في تشغيل طرق الحرير البحرية

وعلى مدى العصور استطاع تجار عمان واصحاب سفنها وبحارتها وملاحيها أن يحققوا مكانة متميزة في مجال التجارة مع الشرق .

وباستطاعتنا القول أن هناك اسباباً مميزة أدت إلى هذا النجاح والتفوق

الكبير.

دور التجار العمانيين :

لقد تركزت معظم صادرات عمان في القرون الوسطى على ثلاثة أشياء رئيسية وهي : التمور والخيل والأسماك . وهذه النوعية من الصادرات لا تجلب ثروة كبيرة . ولم يكن في ذلك الزمن سوق تجاري عماني، ولا يتوفر انتاج وفير في اراضيها لكي تستطيع منافسة المدن التجارية مثل البصرة .

ورغم ذلك فقد وصف (ماركو بولو) الرحالة المشهور الذي قطع طريق الحرير البرية والبحرية . وصف (قلهات) بأنها «مدينة يسكنها تجار أثرياء» .(٦)

وكذلك (المسعودي) الذي ضم عمان إلى البصرة وسيراف، ضمن الموانيء التي كانت ترسل سفنها إلى (كالاه) بشكل منتظم في القرن العاشر الميلادي .(٧)

والسؤال الآن : كيف استطاع التجار العمانيون أن يشقوا طريقهم في مجال التنافس التجاري ؟ لعل من المنطق القول أن موقع عمان الحيوي ساهم في دعم نشاط التجار العمانيين الذين كانوا يبيعون ويشترون البضائع القادمة من على الخطوط البحرية المنتظمة .

وقد أشار إلى ذلك الجغرافي العربي (اليعقوبي) الذي قال بأن أصحاب السفن العمانية يشترون الكهرمان الذي يستورد من الهند إلى عمان» (٨).

ومن التجار العمانيين من كان يعمل على ظهر السفن ، ومنهم تجار أصحاب خبرة استطاعوا أن يرتادوا الطرق البحرية بأنفسهم ولكن معظمهم كانوا من اصحاب وربابنة السفن ، حيث كان هؤلاء يتاجرون بالبضائع التي يحملونها على سفنهم بالاضافة إلى المتاجرة ببضائع يستوردها أو يصدرها آخرون . وبهذا الأسلوب فإنهم يوفرون تكاليف الشحن ، حيث كانت لهم سفنهم الخاصة ، وعلاوة على ذلك فإنهم يجعلون غيرهم من التجار يساهمون معهم في تكاليف شحن بضاعتهم .

وباختصار فإن التجار العمانيين كانوا بحارة وتجاراً في نفس الوقت أكثر من

كونهم تجاراً فقط ، وصفهم المسعودي بالقول : «كانوا يبحرون باستمرار إلى (كالاه) و(سومطرة)» [٩]. ومما دعا الباحث إلى مثل هذا القول عن التجار العمانيين ، هو أن المصادر الضرورية للقيام بمثل ذلك الدور مهيأة لهم واهمها : الخبرة الكافية لبناء السفن ، ووجود البحارة القادرين على تسييرها .

وفي كتاب (عجائب الهند) ذكر المؤلف بأن عمان كانت تستورد خشب الساج منذ القرن العاشر الميلادي ، وهناك بعض الرويات التي جمعها الكابتن (بوزورغ بن شريار) [١٠]ومنها تلك القصة المتعلقة بشحنة كاملة من خشب الساج تم استيرادها من الهند وأفرغت في ميناء عمان ، حيث تم وضع علامة على كل جذع من اجل التعرف عليه كما هو حاصل في الوقت الحاضر.

وكما أسلفنا الذكر ، كان السمك من الصادرات العمانية الرئيسية ، حيث كان يتوفر بكميات كبيرة وبأصناف عديدة .

وقد أبدى ابن بطوطة اعجابه بطعم السمك العماني في (قلهات) وأشار إلى وفرة سمك التونة في مسقط . [١١]

وحيث ان تجارة الأخشاب تلتقي مع صيد الأسماك بالنسبة للعمانيين ، فإنه لابد من وجود صناعة القوارب الخشبية لاستخدامها في الصيد . وقد استطاع نجارو السفن الذين كانوا يبنون قوارب الصيد من بناء السفن الكبيرة التي تستخدم للرحلات التجارية لمسافات بعيدة وقد ذكر (ماركو بولو)[١٢] وأحد المرافقين (لفاسكو دي جاما)[١٣] الطريقة الفريدة التي كان يتم بها صنع السفن وفن شغل الحبال التي كان يقوم بها بناؤو السفن وذلك قبل (٧٠٠) سبعمائة عام .

والجدير بالذكر أن هذه الطريقة استخدمت لعمل نموذج مصغر للسفينة (صحار) وقد اثبت فن استخدام لحاء شجرة جوز الهند لتثبيت وربط ألواح السفينة (صحار) بأنه أقوى وأفضل من استخدام المسامير الحديدية أو الخشبية لنفس الغرض .

وعند الحديث عن السفن العمانية ، فإن النصوص المكتوبة تشير إلى تلك السفن التي كان العمانيون انفسهم يقومون ببنائها ، وكذلك يمتلكونها

ويشغلونها بأنفسهم .

وكان الكثير من السكان العاديين في مدن (صور ، قلهات ، طيوي ، صحار، وخورفكان) يكسبون عيشهم من صيد الأسماك ، ولذلك كان الكثير منهم لديه القدرة على الابحار لمسافات بعيدة على السفن التجارية . وهكذا كانت السواحل العمانية أرضية مناسبة لتدريب البحارة وبنائي السفن .

ومما لا شك فيه أن المهارات الضرورية لتسيير سفينة قديمة مجهزة بما يلزم للرحلة ، هو أمر هام للغاية ، وخاصة إذا كانت الرحلة طويلة .

ومثال ذلك تلك الخبرات التي لزمت لتسيير (صحار) حيث تبين أن البحارة يجب أن يمتازوا بالقدرة على التحمل والشجاعة والقوة الجسدية بالاضافة إلى التعاون والخفة في اداء العمل ومعرفة البحر .

لذلك من الأفضل أن تتوفر كل هذه الشروط بطاقم السفينة قبل ابحارها ، وذلك لضمان اقصى درجات السلامة ، والتشغيل المناسب للسفينة ، حيث ان عدم وجود الخبرة الكافية وعدم توفر تلك الشروط قد ينتج عنها اخطار كبيرة تضر الانسان العامل على السفينة ، أو تؤدي إلى اضرار مادية تلحق بنفس السفينة أو الاثنين معا .

وعلى نفس الدرجة من الأهمية مسألة صيانة واصلاح السفن ، حيث كان من الضروري اصلاح السفن باستمرار ، فالحبال التي كانت تستخدم ، مصنوعة من لحاء شجرة جوز الهند ، وكذلك من القطن والكتان والقنب ، وكان من الضروري أن يكون الحبل المصنوع من لحاء شجرة جوز الهند أثقل وأكثر سماكة من غيره ، فهو لذلك صعب المناولة ومعرض للتلف بسرعة بسبب الكشط المستمر ، فهي بحاجة إلى الصيانة والاستبدال كلما دعت الحاجة .

وأصبح من فن الملاحة ، معرفة الربان متى وأين يعمل الصيانة والاصلاح اللازمين لسفينة ، إذا أراد لها انجاز رحلتها الطويلة ، على سبيل المثال إلى مضائق (ملقا) والعودة ثانية إلى عمان .

إذن يمكننا وصف حياة البحار العماني الذي كان يسافر على طريق الحرير،

بأنها كانت حياة صعبة قاسية . فأثناء الرحلة وعند توقف تشغيل السفينة كان عليه أن يطرح المياه المتجمعة في احواض السفينة خارجاً ، وعند وصول السفينة إلى الميناء ويتم تفريغ البضاعة كان لديه العمل الروتيني الشاق والذي كان يشمل معالجة جسم السفينة بزيت جوز الهند للمحافظة على ثبات الحبال ومكانتها . وكذلك معالجتها من الخارج بالليمون والدهون لمقاومة دودة السفن ـ وخطرها كبير على السفن ـ ومن اجل التأكد من خطر هذه الدودة تم تثبيت أربعة ألواح خشبية على غاطس السفينة (صحار) وقد تركت دون معالجة بالزيت والدهن .

وفعلاً ومع وصول (صحار) إلى (سومطرة) كانت هذه الألواح مثقبة بحيث يمكن تفتيت هذه الألواح باليد . وهذا الأمر أثبت خطر دودة السفن .

إذن استطيع القول بأنه إذا لم يتم فحص ومعالجة السفينة بشكل مناسب كل شهرين أو ثلاثة ، فإنها تكون معرضة للتفسخ والخراب .

وعلى الرغم من صعوبة وقساوة حياة البحار العماني في ذلك الوقت ، إلا أنه كان يتمتع بصحة جيدة بالمقارنة مع البحارة الأوروبيين . ولعل هناك مثالاً واضحاً في رحلة (فاسكو دي جاما) عندما قام لأول مرة بالدخول في المحيط الهندي متبعاً طريق الحرير ، فقد عانى طواقم سفنه من مرض الاسقربوط في طريق عودته من (كالكتا) إلى أوروبا .[١٤]

وفي المقابل ، فإن البحارة العرب لم يواجهوا مثل تلك المشاكل ويعود ذلك إلى نوعية الأكل الذي كانوا يتناولونه وهو السمك والتمر ، وكانت معظم حمولات سفنهم من التمر ، حيث كانوا يبيعونه بأسعار مناسبة ، وبنفس الوقت يحافظ على صحة افراد طاقم السفينة .

وبطبيعة الحال فإن الرحلة البحرية على طول طريق الحرير يحفها بعض المخاطر ، انسانية وطبيعية ، حقيقية ووهمية . . فقد أشار (ماركو بولو) إلى القراصنة الذين كانوا يخرجون من سواحل (ملبار) ولديهم اسطول من عشرة سفن تبحر إلى جانب سفينة القرصان [١٥] بهدف الاستيلاء على البضائع أو السفن المارة .

كما تحدث التاجر العماني (سليمان) عن الباحثين عن حطام السفن لنهبها ، وأولئك القراصنة الـذين كانوا يخرجون من (سومطـرة) ويسبحون باتجاه السفن الراسية ويقطعون حبال المرسـاة حتى يستطيعوا فيما بعد الاستيلاء على السفينة .(١٦)

والأسـوأ من ذلك هو الاستيـلاء على السفينـة وحجز طـاقمهـا الذي كـان يحدث احياناً على يد حاكم منطقة ما على الساحل .

ومن ضمن المخاطـر الأخرى التي كان يتعـرض لها التجار وسفنهم ، والتي ورد الكثير منها في كتـاب (عجائب الهند) سمك الـربيان الضخم الـذي كان يتعلق بالمرساة ، كذلك السمك الكبير الحجم الذي كان يضرب السفينة ، هذا بالاضافـة إلى المخاطر الأخرى المتمثلة بهبوب العـواصف والأمواج والتي كانت كثيراً ما تدمر السفينة وتقضي على طاقمها .

وكـانت تلـك المشكلـة هى الأقصى والأصعب حيث تـؤدي إلى خسـائر كبيرة .

وجاء في كتاب (عجائب الهند) :

«كانت السفن تبحـر في مياه (ملايـا) وتكون على مسـافة قريبـة من حدود الصين ، حيث يمكن للطـاقم أن يرى بعض جبالها ، وفجأة تهب الـريح من الساحـل من الاتجاه الذي يقصـدونه ، وهنا تـواجههم صعـوبة بالغـة قبل أن يستطيعوا أن يديروا دفة السفينة لتكون مع اتجاه الريح . إذ لا يمكنهم مواجهة الريح العاصفة وعندما تصلهم فإنها تـدفعهم من خلال الأمواج العالية بإتجاه (كانوبس) . وهناك يفقدون الأمل في عودتهم» .(١٧)

ومع مواجهـة كل هذه المخاطر فإن كل مسـافر على طريق الحرير البحـرية كـان يدرك بأن حيـاته رهن بحكمـة وخبرة قبطـان السفينة . أكثـر ما تكـون مرتبطة بخبرة الملاحين ومتانة السفينة .

وهنـا يجب الاعتراف بمسـاهمة العمانيين المتميـزة في هـذا المجـال . ولعل الجميع يعرف الملاح العـربي المشهور (احمد بن ماجـد) ـ اسد البحر ـ وكذلك نعـرف طريقتـه في ارتيـاد البحر ، والتي قـام بكتـابتها ونشرهـا بشكل تفصيلي

ومتقن .[١٨] يخبرنا (ابن ماجد) بأنه يمثل ذروة خبراء الملاحة الذين نقلوا ونظموا معلوماتهم وخبراتهم في كل ما يتعلق بالملاحة من جيل إلى جيل .

وأكد على هذا ما ورد عن الجغرافي العربي (المقدسي) الذي قال بأن البحارة «كان لديهم عدد كبير من الملفات والمراجع التي كانوا يعتمدون عليها في ملاحتهم ، ويتصرفون بناء على توجيهات تلك الكتب» .[١٩]

ويمكن هنا الاشارة إلى انه ليس من قبيل المصادفة أن يشير إلى أن (مسقط) هي على الأرجح مسقط رأس ابن ماجد . حيث في كل رحلاته البحرية كان التركيز دائماً على (رأس الحد) ووصفه لسواحل بلدان العالم كان يبدأ وينتهي (برأس الحد) .

وهكذا فإن ابن ماجد يعتبر رمزاً يعتمد على معرفته الكثير من البحارة في السفر إلى الصين ، نتيجة لخبرته والمامه بكل الأمور المتعلقة بالابحار من الساحل العماني، إذ لابد لكل سفينة تبحر من ميناء مسقط باتجاه الشرق إلى الهند وسرنديب ومضائق ملكا . أن تعتمد على خبرة وتجربة ابن ماجد في سلوك هذا الطريق .

ومن هذا المنطلق فإن السفينة (صحار) المغادرة من مسقط سالكة طريق الحرير، تبحر بناء على تجربة وخبرة ابن ماجد في تلك الطريق .

ان المرحلة الأولى من رحلة السفينة إلى الصين ــ وذلك من (مسقط) إلى (ملبار) عبر البحر العربي — كانت بحاجة إلى مهارات وخبرات ملاحين من الدرجة الثانية ، حيث يتمتع البحار بمعرفة الاشارات الارشادية الأرضية وباستطاعته متابعة مساره على الخط الساحلي بأمان .

ثم يأتي دور الرتب الأخرى كلما تقدمت السفينة ودخلت إلى الأعماق ، فكل ضابط بحري يقوم بدوره طبقاً لما تمليه عليه متطلبات الرحلة .

وبالنسبة لنا على متن السفينة (صحار) ، كان من السهل علينا أن تبحر بإتجاه (ملبار) وذلك عن طريق تثبيت الشراع في الزاوية المناسبة ـ الشمالية الغربية ـ لاستغلال اتجاه الريح الذي كان يدفع السفينة بسهولة مع اجراء تعديلات بسيطة في وضع الشراع ، وذلك كلما تطلب الأمر ذلك .

وهنا ندرك امراً آخر ، وهو ما جعل الملاحين العمانيين القدماء بإمكانياتهم وخبراتهم أن يساهموا ويوجهوا كل العمليات المتعلقة بطريق الحرير البحرية . فقد كتب (المسعودي) عن ذلك وقال :

«ان البحارة الذين يمخرون عباب البحر يعرفون الأوقات التي تهب فيها الريح . . حيث يعرف هؤلاء متى يكون البحر هادئاً ومتى يكون هائجاً وينقل هؤلاء البحارة خبرتهم وتجاربهم إلى الاجيال اللاحقة» .(٢٠)

فقد كان البحار العماني الذي ينوي ارتياد البحر سالكاً طريق الحرير، يجهز نفسه وسفينته ويستغل فرصة هبوب الريح الذي يساعده على التقدم في اعماق البحر بسهولة .

وعند التقدم في الأعماق، فإن البحار العماني المتمرس كان يعتمد على حساب مواقع النجوم من اجل تحديد وجهته ، بالاضافة إلى استخدام بعض الأدوات البسيطة والجداول الخاصة لقياس زاوية الافق .

وهذا ما تم على سفينة (صحار) حيث تم استخدام مثل تلك الأدوات البسيطة لتحديد وجهتها ومن هذه الأدوات ، الاداة المسماة (كمال) حيث بواسطتها كان يمكن لأي بحار متوسط الدرجة أن يوجه السفينة في مسارها الصحيح ويوصلها إلى هدفها .

ومن العوامل التي تساعد البحار والتي اشار إليها ابن ماجد هي الاشارات البحرية ومن الأمثلة عليها المد والجزر ، الرياح ، الجزر، الصخور، الساحلية لون الماء ، طيور البحر ، سمك البحر وغيرها من العناصر التي كانت تشكل دليلاً في طريق الحرير البحرية ، وتعتبر مصدر أمن وسلامة .

وللدلالة على أهمية تلك الاشارات سنعطي مثالاً من خلال رحلة (صحار) عند اقترابها من سواحل (ملبار) بالقرب من (كالكتا) إذ انه وطبقاً لما وصف ابن ماجد تلك الاشارات ، ذكر بأن الأفاعي البحرية هى من أكثر الاشارات أهمية بالنسبة للبحار . ومع اقتراب (صحار) من السواحل الهندية ظهرت تلك الأفاعي البحرية مما دل على قرب وصولها فعلاً ، كما أكد على ذلك عالم الأحياء المرافق للرحلة ، حيث اشار إلى أن هذه الأفاعي تعيش في المياه الضحلة التي

يتراوح عمقها بين عشرة وثلاثين متراً .

أما الجزء الثاني من رحلة (صحار) إلى الصين ، فكانت من (ملبار) إلى (سرنديب) علماً بأنه لم يكن هناك اية صعوبات تذكر أثناء الابحار .

ثم المرحلة الأخرى وهي عبر المحيط الهندي حتى مدخل مضيق (ملقا) والتي كانت من أكثر المراحل صعوبة ، حيث كان موعدها مع بداية هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية .

وهذه الرياح لا تكون قوية بشكل كاف وكذلك لا تكون ثابتة بشكل يناسب الابحار بسفينة شراعية في طريق بحري طويل ، وذلك عند بداية هبوبها .

وهذا ما كان يحصل احياناً مع التجار البحارة العمانيين ، حيث ان عدم ثبوت تلك الرياح كان يضطرهم للمسير مع التيار إلى أماكن لا يرغبون التوجه إليها مثل السواحل الغربية لسومطرة ، وكثيراً ما كانوا يتعرضون للنهب والسلب على أيدي القراصنة وقبائل (اندامناس) و(نكوبارس) في الشمال .

وفي مثل تلك الحالات كان عليهم الانتظار حتى ثبوت الرياح الموسمية الجنوبية الغربية واستقرارها لكي يبدأوا رحلة العودة .

ومن المشاكل الأخرى التي واجهت (صحار) وقد ذكرها أيضا ابن ماجد في رحلاته البحرية ، هي مشكلة مواجهة الرمال في المضائق . إذ عندما كانت (صحار) تسير بمواجهة الرياح والتيار في مضيق (ملقا) كان الحل بأن تتوقف بالنهار وتتابع السير في الليل على طول ساحل (سومطرة) مستغلة الرياح التي تهب نتيجة للعواصف المدارية الليلية .

وكان ذلك سبباً في دفع (صحار) إلى جيب رملي وشواطيء موحلة ضمن سواحل سومطرة .

وهنا ركز ابن ماجد على استخدام الاشارات البحرية ، وخاصة سير الأعماق ، حتى يستطيع الربان أن يقرر اللحظة التي عندها سيترك ساحل سومطرة ، ويستغل فرصة هبوب الرياح الخفيفة في الليل حتى لا يندفع في اماكن الرمال .

أما المرحلة الأخيرة من الرحلة إلى الصين ، ووصولا إلى ميناء (كانتون) ، فلم يذكر ابن ماجد الكثير عنها ، ولا نعرف كيف ابحر في تلك الطريق .

ومن خلال التجربة الشخصية ، يمكنني القول بأنها كانت تعتمد على عاملين وهما الرياح أولاً ــ والتي تكون ثابتة في مثل هذا الوقت من السنة ـ ومتابعة مراقبة البر ثانياً من اجل الدخول في الميناء .(٢١)

ومن المخاطر هنا هبوب الاعصار الاستوائي ، وهنا كان يتم اختبار شجاعة البحارة العمانيين ، ومدى صمود سفنهم .

وتحدث (ابن الفقيه) عن الرياح التي تهب في بحر الصين ، حيث يجب على السفينة التخلص من حمولتها لو أراد الربان سلامتها .(٢٢)

وهنا قد يكون رد فعل بعض المسافرين سلبياً نتيجة الخوف الشديد من تلك الأمواج الضخمة والرياح العاصفة ، مثل رد فعل ذلك المسافر مع ابن بطوطة على السفينة التي ورد ذكرها في بداية البحث والتي غادرت من ميناء ظفار .

كان ذلك المسافر راجعاً من الحج ، وكان اسمه (خضر) وعندما هبت العاصفة ، خبأ (خضر) رأسه بعباءته وتظاهر بالنوم ، وبعد هدوء العاصفة سأله ابن بطوطة عما حصل معه في ذلك الموقف ، فقال (خضر) .

«لقد بقيت أراقب اللحظة التي سيأتي فيها ملك الموت ليأخذ أرواح الغرقى ، ولكن ذلك لم يحصل فحمدت الله على أن أحداً لم يغرق ، وهكذا كنت افتح واغمض عيني من حين لآخر حتى هدأت الأمور وانجانا الله» .(٢٣)

ورغم مواجهة تلك الظروف الرهيبة ، فإن الربان العماني لا يمكن أن يتخلى عن مثل ذلك المسافر المرتعب ، على طول الطريق البحرية إلى الصين .

ويخبرنا ابن ماجد التزام البحارة العرب الثابت بسلوك نظام مهنة الملاحين بالقول : «نحن أعضاء جمعية الربابنة مسخرين لاداء واجباتنا ، بحيث لا يمكن أن نتخلى عن سفننا مهما بلغ الثمن . لذلك عندما نصعد إليها نبقى ملتصقين بها إلى الأبد ، وما دامت هي سليمة ، نشعر بالأمان والسلامة معها،(٢٤) وإذا فنيت نموت معها» . لذلك بالنسبة لي ، ليس هناك مثال افضل

من دور البحـارة العمانيين عبر العصـور في شق طريق الحريـر ومسـاهمتهم في جعل ارتياد تلك الطريق البحرية ممكناً وسهلاً .

المراجع : (مرتبة حسب الأرقام التي وردت في البحث) :

١ — رحلات ابن بطوطة ، كامبريدج ١٩٦٢ ، المجلد الثاني، ص ٣٩٤ .

٢ — تقرير عن التاجر سليمان في (وصف الجغرافيين العرب والأتراك والفرس لرحلاتهم البحرية في مناطق الشرق الأقصى ـ ترجمة عن الفرنسية ، باريس ١٩١٣ ، ص ٣٩/ ٤٠ .

٣ — وصف سواحل شرق أفريقيا وملبار ، لندن ١٩٨٦ ، ص ٣٣ .

٤ — ورد في المرجع رقم (٢) .

٥ — في المرجع رقم (١) ص ٣٩٦ .

٦ — كتاب ماركو بولو ، لندن ١٩٠٣ ، المجلد الثاني ، ص ٤٤٩ ـ ٤٥١ .

٧ — في المرجع رقم (٢) ، ص ٩٦ .

٨ — في المرجع رقم (٢) ، ص ٥١ .

٩ — في المرجع رقم (٢) ، المجلد الأول ، ص ١٠٧ .

١٠ — كتاب عجائب الهند ، لندن ١٩٨١ .

١١ — في المرجع رقم (١) ، ص ٣٩٧ .

١٢ — في المرجع رقم (٦) المجلد الأول ، ص ١٠٨ .

١٣ — وصف لرحلة فاسكو دي جاما الأولى ١٤٩٧ — ١٤٩٩ لندن ١٩٨٩ ، ص ٢٦ .

١٤ — في المرجع (١٣)، ص ٢١ .

١٥ — في المرجع رقم (٦) ، ص ٣٨٩ — ٣٩٠ .

١٦ — في المرجع رقم (٢) ، المجلد الأول، ص ٣٦ —٣٧ .

١٧ — في المرجع رقم (١٠)، ص ١٣ .

١٨ — الملاحة العربية في المحيط الهندي قبل قدوم البرتغاليين لندن ١٩٧١ .

١٩ — بشار المقدسي، احسن التقسيم ، في كتاب الملاحة العربية، ١٩٦٦ .

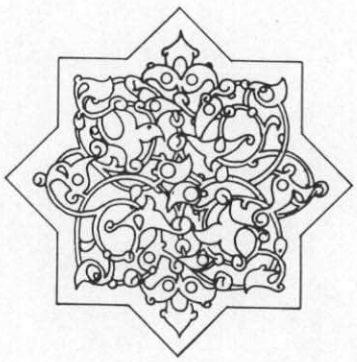
٢٠ — المسعودي ، مروج الذهب ، المجلد الأول ص ٢٤٣ .

٢١ — في المرجع رقم (١٠) ، ص ١٠٥ .

٢٢ — في المرجع رقم (٢) ، المجلد الأول ، ص ٥٩ .

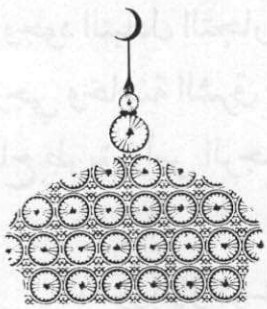
٢٣ — في المرجع رقم (١) ، ص ٣٩٣ .

٢٤ — في المرجع رقم (١٨) ص ٣ .



الشواهد الاثرية على وجود التبادل التجاري بين التجار العمانيين من جهة والعالم الخارجي وخاصة الشرق الأقصى من جهة ثانية قبل افتتاح طريق رأس الرجاء الصالح

الدكتور باولو كوستا



الشواهد الاثرية على وجود التبادل التجاري بين التجار العمانيين من جهة والعالم الخارجي وخاصة الشرق الأقصى من جهة ثانية قبل افتتاح طريق رأس الرجاء الصالح

بدأ الباحث حديثه عن المدة التي قضاها في عمان في مجال البحث المتواصل. حيث أشار إلى اهتماماته ونشاطاته خلال عشر سنوات في السلطنة ، مركزاً على المسائل الأساسية لحضارة عمان القديمة وخصوصاً ما يتعلق منها بأسس وأسباب الاستقرار مثل اقلمة البيئة وأصول أشكال الاستقرار والاستيطان المختلفة بالاضافة إلى استغلال الموارد الطبيعية واستصلاح الأراضي وعملية تنظيم ري الزراعة ، وما يتعلق بها من ترتيبات فنية في ذلك العصر القديم . وهذا ما جعل الباحث يركز اهتمامه في مجال بحثه على المناطق الداخلية المحلية .

ولعل حضارة عمان المتميزة هي التي جعلت الباحث يقوم بإجراء إتصالات مع العالم الخارجي بين حين وآخر .

ومع ان الحضارة العمانية كانت تتركز في المناطق الساحلية التي يزيد طولها عن ألفي كيلومتر ، إلا أن أثر تلك الحضارة امتد وانعكس على المناطق الداخلية والتي تبعد عن الساحل مئات الكيلومترات . إذن لا شك انها حضارة عظيمة ازدهرت في الماضي ولا تزال مزدهرة حتى وقتنا الحالي .

ومن الأدلة على صحة ذلك ، الخزنة الكبيرة التي تحتوي على القطع الفضية ، والتي تم اكتشافها في مدينة (سناو) والتي تقع في الداخل على الطرف الشمالي من الصحراء العمانية ، حيث وجدت حوالي (١٠٠٠) ألف قطعة نقدية مدفونة في داخل وعاء يعود تاريخه إلى عام (٢٢٦) هجرية ، سنة ٨٤٠ ميلادية ، وعلى الأرجح أن أحد التجار المحليين قام بدفنها وفي ذلك اشارة واضحة للتجارة الواسعة التي كان ذلك التاجر يقوم بها في ذلك الوقت وخاصة في أرجاء العالم الاسلامي بدلالة أن تلك القطع النقدية تضم (٥٩) تسعة وخمسين عملة لبلاد مختلفة من الأندلس وحتى طشقند .

كذلك فإن تطور الحياة العمانية نتيجة حتمية لوجود تلك الرابطة بين الأرض والبحر واثرها على حياة السكان ، فالتعاون والاتصال موجود بين سكان المناطق الداخلية وسكان المناطق الساحلية .

فقد عرف عن سكان المنطقة الشرقية وأهم قبائلها في عمان . ألا وهم أفراد قبيلة (الحرث) بأنهم كانوا من رواد البحر والتجار المشهورين في المحيط الهندي وكذلك شهرتهم الواسعة نتيجة اهتمامهم بالزراعة والتي استطاعوا أن يقيموا لها أنظمة الري الحديثة .

ولقد تم العثور على مواقع كثيرة في عمان تعود إلى أزمنة مختلفة تثبت وتوضح ذلك التطور الاقتصادي الذي كان يعتمد على التجارة البحرية مع العالم الخارجي ، وكذلك على الاستغلال الجيد لمصادر الأرض وزراعتها ، مما أسهم في نشوء واستمرار تلك الحضارة العريقة .

ولعل من أبرز المناطق التي تدل على هذا الاعتماد وبالتعاون المتبادل بين المناطق الساحلية والداخلية هي منطقة صحار ، حيث تجسد حضارة المدينة تلك الاتصالات التجارية بين عمان والعالم الخارجي وازدهار الحركة التجارية بشكل كبير ، مما جعلها مدينة تجارية غنية معروفة على مستوى العالم .

وقد وصف العالم الجغرافي العربي المسلم (الاصطخري) في كتابه «المسالك والممالك» مدينة صحار كما يلي : «تقع مدينة صحار على البحر ، وهي العاصمة ، يسكن فيها الكثير من التجار واصحاب السفن الذين يقيمون علاقات تجارية مع الكثير من البلدان وهي أكثر المدن تعدداً للسكان واكثرها ثراء في عمان ، ولا يوجد على ساحل الخليج أو أي بلد في العالم الاسلامي ، بلد تفوق صحار من حيث غناها ومبانيها الجميلة وتوفر البضائع والسلع الأجنبية» .

أما (المقدسي) فقد وصفها بأنها : «بوابة الصين ، ومستودع الشرق ومصدر عون ودعم اليمن» . . وقال عنها (ابن حوقل) بأنها المركز التجاري للعالم .

ومما سبب دهشة الكثير من العلماء والباحثين أن تكون لصحار تلك الأهمية ، رغم عدم مناسبة ساحلها ليكون الميناء الرئيسي ، حيث لا يوجد

ميناء طبيعي في المكـان ، كما ان ساحلهـا المخصص لرسـو السفن مفتوح على البحر ومعرض للرياح الشمالية ، ولا يمكنه الاستفادة من الرياح الموسمية التي تهب بـاتجاه (رأس الحد) الـذي يبعـد حـوالي (٥٠٠) خمسمائة كيلـومتر نحـو الشرق!

اذن لابد من اعتبار منطقة صحار بجزئيها الساحلي والداخلي لكي نستطيع أن ندرك ذلك التطـور السريع والحضارة ذات الشهرة العالمية للمـدينة ، حيث ان المنـاطق الداخليـة لصحار غنيـة بمواردهـا الطبيعية ومتصلـة بطرق سهلـة وميسرة بالمدن التي تقع في الداخل .

وقـد نفـذت وزارة التراث القـومي والثقـافة مشروعـاً مـدتـه عشر سنـوات للتنقيب عن الآثـار في المنـاطق الـداخلية لمدينـة صحـار ، وأشرف على ذلك المشروع كـاتب هذا البحث ، في حين كـان هناك فـريق فرنسي ، تشرف عليـه الباحثة (مـونيك كيرفران) يقوم بعمل الحفريات في أحيـاء المدينة نفسها حيث كـان يقطن التجـار وأصحاب السفـن . ونتيجة لتلك الحفـريـات ، تبين أن وجـود المعادن الكثيرة ، وتـوفر الميـاه والأرض الـزراعية الخصبـة ساعـدت على الاستقرار في المنـاطق الداخلية لصحار حيث كـانت الزراعة مـزدهرة ، وعمل السكان كذلك على استخراج النحاس .

كما تبين كـذلك أن سكان قـرية كبيرة تعـرف اليـوم باسم (وادي بني عمـر الغربي) قامـوا باستخراج النحاس الخام من بـاطن الأرض وعملوا على تنقيته . وقد بنيت هذه القرية حوالي سنة ٣٠٠٠ قبل الميلاد .

وهناك دلائل أخرى على الاستقرار في المنطقة واعمارها . كالعديد من القرى التي بنيت بشكل جيـد . وتميزت كل قـريـة بوجـود حصن على تلتها المرتفعـة وبناء سور حول القرية بأكملها . ويعـود تاريخ هذه المميزات والدلائل إلى ما قبل ثلاثة آلاف سنة .

وقد كـانت عمان في الفترة ما قبـل العهد الاسـلامي منتجاً رئيسيـاً للمعدن الخام بـالاضافـة إلى انتاج القطع النحـاسيـة ذات المواصفات الجيـدة ، حيث وجـدت المئـات من هـذه القطع في المنـاطق التي جـرت فيهـا الحفـريـات في السنوات الاخيرة .

ويعـود تاريخ التنقيب وتعـدين النحـاس إلى الفترة مـا بين القرنين التـاسع والعاشر ، حيث هناك الكثير من الدلائل التي أشارت إلى ذلك ، فقد وجدت في موقع يسمى (عرجـا) بعض آثار تعدين وتنقية وتصنيع هـذا المعدن، وبعد ذلك بدأ الانتاج بالتقلص وكان ذلك بحدود عام (١٠٣٠) ميلادية .

ولعل اكتشاف الكميات الهائلة من مخلفات صهـر المعادن ، بمثابة الدليل القاطع على استغـلال معدن النحـاس ، حيث وجدت كميـات تعادل (٤٠) ألف طن موزعة على أرض منطقة تعدينية بعد اجراء حفر كامل للموقع .

وهناك دليل آخر ، وهو اكتشاف فرن حراري كان يستعمل لصهر المعادن، بالاضـافة إلى اكتشاف بكرة خشبيـة لرفع المعدن من المنـاجم ، حيث وجدت على عمق (٨٧م) تحت سطح الأرض .

وطبقاً للمخطـوطات الموجودة في وزارة التراث القـومي والثقافـة والتي يعود تاريخها إلى حـوالي عام (٩٠٠) ميلادية ، يتضح أن التجـار الأغنياء في صحار كانـوا يعتمدون على ما يـربحونه من تـأجير تلك المناجم في المناطق الـداخلية بالاضافة إلى اعتمادهم على الزراعـة التي كانت مزدهرة في ذلك الوقت وتشكل دخلاً جيداً لهم .

ولعل من الجدير بالذكر أن الاجراءات المتعلقة بالتعدين كانت ترتبط بتلك الاجراءات المتعلقة بملكية السفن والأراضي الزراعية .

وقد تـوسعت مدينـة صحار خـلال القرنين التاسع والعـاشر حتى وصلت مساحتهـا إلى حوالي (٧٣) هكتار . وانتشرت الزراعـة بشكل كبير والتي كانت تعتمد على آبار المياه المنتشرة بكثرة في المنطقة . وبالاضافة للآبار وجدت أنظمة الري بالافلاج ، حيث كانت هنـاك خمسة أفلاج تستخدم في ري المزروعات ، وكان أشهـرها (فلج المطاريـد) الذي يصل بين الجبال والسـاحل بطول (٣٧) كم . ويمكننا القول انـه مع انتشار تلك الأفلاج واستخدامهـا لري المزروعات زادت مساحة الرقعة الـزراعية لصحار بشكل ملحوظ إلى أن وصلت (٥٠٠٠) خمسة آلاف هكتار ، وبـذلك استطاعت المدينة أن تصدر المنتوجـات الزراعية بالاضافة إلى تحقيق الاكتفاء الذاتي من تلك المنتوجات .

وبما أن اقتصاد مدينة صحار المزدهر بهذا الشكل مشتملاً على التجارة الدولية ، والتعدين والزراعة المكثفة ، فلا بد من الاستثمار لكل تلك الموارد ، وتشغيل رؤوس الأموال ، بالاضافة إلى ضرورة توفر النظام الاجتماعي المتطور ، وتوفر المهارات والقدرات الفنية ، ويعتبر ذلك ضرورياً بالدرجة الأولى لعمليات استخراج المعادن وكذلك عمليات صهر وتنقية النحاس على وجه الخصوص .

وفي الجانب الآخر تتطلب الزراعة نشر وتأمين وصيانة أنظمة الري ، حيث كان المزارعون يعملون على تحويل مياه الأودية إلى القنوات والأفلاج الموصلة للمزارع ، وقد كشف عن وجود النواعير المائية في أحد الأفلاج ، إذ كانت تعمل بطاقة شلال صغير للمياه ، وهذه النواعير تعتبر دلالة واضحة على تحديث أساليب الزراعة في ذلك الوقت .

وفي سهل الباطنة تم الكشف عن آثار لاثنتي عشرة ناعورة ، وهذا العدد بمثابة دليل قاطع على انتشار الزراعة بدرجة كبيرة وخصب الانتاج في تلك المنطقة .

وعلى ضوء هذه الخلفية من التطور الاقتصادي في مدينة صحار يمكننا فهم وادراك تاريخ صحار كما ورد في كتب التاريخ بدون أدنى شك في حقيقة ازدهار المدينة والذي يفسر تلك الاستثمارات الاقتصادية في مجال التجارة على المستوى الدولي .

ومما يساعد على تفسير تلك الظواهر ويؤكدها تلك العلاقات التجارية بين العالم العربي والشرق الأقصى والتي كانت تدر أرباحاً كبيرة على تجار الخليج ، وذلك بعد قيام الخلافة العباسية في العراق وتأسيس مدينة بغداد .

وعلى اثر ذلك ازدهرت الأسواق التجارية لمدينة بغداد وبعدها مدينة سامراء ، حيث اصبحت تعج بالبضائع الثمينة المستوردة من الشرق . ولعل هذا الازدهار في جنوب العراق كان له اثر ايجابي على الأسواق الخليجية .

إن زيارة التاجر العماني (أبو عبيد) للصين ، ليست من قبيل المصادفة في الوقت الذي تأسست فيه بغداد كعاصمة للعباسيين ، وكذلك اقامة أول

مسجد في (كانتون) في الصين بعد عقود قليلة من الزمن . ولو عرفنا كذلك أن الوثائق الهامة التي تشرح العلاقات التجارية بين العالم العربي والصين كتبت في القرن التاسع الميلادي ، لادركنا أهمية تلك العلاقات التجارية وازدهارها الكبير .

وقد اثبتت الاكتشافات الاثرية في رأس الخيمة وجود دار لسك العملة ، وكانت تسمى (عمان) وعلى الأرجح انها كانت في مدينة صحار ، وقد كان لها نشاط كبير في سك العملة خلال القرن الحادي عشر ، واصدرت مسكوكات ذهبية وفضية مع بداية عام (١٠٤٠) .

ومع بداية القرن الثاني عشر الميلادي بدأت حضارة صحار بالتدهور التدريجي لعدة أسباب ، حيث تحول خط التجارة الدولية إلى الموانيء والسواحل الغربية والجنوبية للمنطقة العربية ، واصبحت مدينة (ظفار) من أكثر المنافذ البحرية أهمية في المنطقة .

وقد ورد ذكر مدينة ظفار لأول مرة على لسان الجغرافي العربي (ابن المجاور) وقد اطلق على مسقط اسم (مرساة صحار) .

وبعد عقود قليلة من الزمن وصف (أبو الفداء) ، في كتابه «تكوين البلدان» مدينة ظفار على انها تضاءلت إلى حجم قرية صغيرة تحولت معظم مناطقها إلى آثار.

ورغم التدهور في حضارة صحار ، إلا أنها استعادت أهميتها السابقة خلال القرن الخامس عشر ، حيث اصبحت المركز الرئيسي لقوة امراء هرمز البحرية ، وقد اشارت المصادر البرتغالية إلى هذا الجانب من تاريخ صحار ، ومن علامات استعادة تلك الأهمية التجارية والاقتصادية اكتشاف العديد من الأشياء المستوردة من الصين يرجع تاريخ بعضها إلى القرنين الرابع عشر والخامس عشر الميلاديين . حيث تمكن فريق البحث الفرنسي عن الآثار في المدينة من اكتشاف زجاجة صغيرة وتمثال لبوذى جالس على زهرة اللوتس ومرتكز على تمثالين لاثنين من الاسود .

وعند قدوم البرتغاليين ودخولهم صحار في عام (١٥٠٦) كانت المدينة

مزدهرة ويوجد بها حصن منيع وبيوتها جميلة .

وقد كـان لصحار دور كبير وهام أثنـاء وجود البرتغاليين في القـرن السادس عشر .

ومـما يدل على ذلك قيـام البرتغاليين بترميم وتجديـد القلعة وكـذلك تحسين سـور مدينـة صحار وحصنهـا وهذا مـا نشـاهده اليـوم من الحصون المصغـرة والمنتشرة في المنطقة التي تثبت بشكل قاطع أهمية مـدينة صحار في تلك الحقبة الزمنية .

واستمرت صحار بتلـك الأهمية أثناء وجود البرتغـاليين في المنطقة الذي دام (١٥٠) مائة وخمسين عاماً ، حيث بقيت تساهم في التجارة الدولية كغيرها من الموانيء العمانية ، ولكن بسبب الضرائب أصبحت صحار أقل أهمية من موانيء (مسقط وقلهات) .

وكان لموقع ميناء مسقط المثالي أثر كبير على التجـارة البحرية مما دعا البحار العماني المعروف (ابن ماجد) ان يقول بأن «ميناء مسقط ليس له مثيل في العالم ، وهو ميناء عمان على مدار السنة» .

وهـذا ليس مستغربـاً إذا أخذنـا بعين الاعتبار أن مسقط قـد ورد ذكرهـا في كتاب «اخبار السنـد والهند» في منتصف القرن التاسـع الميلادي على انها ميناء هام يمكن للسفن تحميل الحلويات والماء واللحم الطازج منها .

ومن المعروف أن مسقط اصبحت أحد المعاقل الهامة للبرتغاليين الذين قاموا ببناء حصنين كبيريـن هما (الجلالي والميراني) وعملوا على تحصين المدينـة بجدار قوي ، ونصبوا دفاعات قوية ، بمحاذاة البحر .

أما مدينة قلهات ، فموقعها الطبيعي أقل أهمية من مسقط ، فميناؤها يقع على طـرف (وادي حلتي) ، وهو أحـد الأوديـة العميقة الـذي يشق مجراه عبر المنحـدر المعروف بـاسم (حجـر الشرقي) . ويعتبر هـذا الوادي مصـدراً دائماً للمياه ولكن لسـوء الحظ فإن منطقة قلهـات تفتقر للأرض القـابلة للـزراعة . ولـذلك فإن من المعــروف ان قلهـات تعتمـد على الاستيراد لتأمين متطلبـاتها الغذائية .

وقد أشار إلى هذا الأمر الرحالة المعروف (ماركو بولو) وذلك في نهاية القرن الثالث عشر ، وكذلك (ابن بطوطة) بعد ذلك بثلاثة عقود . وقد اعتمد ماركو بولو على الروايات وذلك أثناء رحلته في طريق العودة من الصين إلى هرمز، أما ابن بطوطة فقد زار المدينة بنفسه حيث وصف زيارته بشكل واضح ومفصل .

وفي عام (١٥٠٧) كانت قلهات أول ميناء عماني يحتله البرتغاليون ، الذين قاموا بطرد أهلها وتدميرها بعد ذلك بوقت قصير وذلك انتقاماً من سكانها بعد محاولتهم الثورة ومقاومتهم الاحتلال .

وفي عصرنا الحاضر فإن قلهات قرية صغيرة يعتمد أهلها على صيد السمك، بيوتها مبنية من الحجارة ، وتقع على الضفة الغربية لممر مائي يملأه الطمي ، يفترض انه كان بمثابة مأوى للسكان في الأيام الغابرة .

أما قلهات القديمة فكانت تقع على مساحة صغيرة من الأرض المنبسطة ممتدة إلى شرق ذلك الخليج الصغير الواقع بين الجبال المنحدرة والبحر .

وكان يحيط بها جدار حجري قوي من الجانب الشرقي ، ومن الجانب الآخر يوجد ممر سهل ولكنه ضيق يؤدي إلى (صور ورأس الحد) .

ان موقع هذه المدينة وما وجدت عليه يثير حيرة الانسان ، حيث ان معظم مبانيها دمرت بشكل كامل باستثناء القليل منها ، وقد سويت بالأرض بحيث لم يكن بالإمكان تحديد معالمها ، ويبدو كذلك أن مسجد البلدة الجميل . الذي ذكره ابن بطوطة ، قد اختفى كما ان الجدار المحيط بها أصبح كومة من الركام .

وأصبح من الصعب التعرف على الشوارع في البلدة ، ولم يتبقَ من المباني سوى جدران بسيطة يصل ارتفاع أعلاها إلى مترين فوق سطح الأرض .

ورغم كل هذا الدمار ، فإن موقع المدينة ومركزها مثيران الاعجاب، ويتمثل هذا الاعجاب بذلك الحجم من المناطق الاثرية الشاسعة ووجود تلك الطبقة الكبيرة من القطع الاثرية وبقايا السلع المستوردة والتي تصور ازدهار المنطقة وثراءها في القرون الماضية .

ومما يجلب انتباه الزائر للمدينة بقايا تلك المباني القديمة المنتشرة هنا وهناك ، وكذلك الحوض الـذي يحوي القناطـر الضخمة ، بـالاضافـة إلى وجود قبرين ذوي قبة ، والضريح الذي بني بعناية فائقة .

ولعل هذه البقـايا تخفف من وقع الاثـر الناجم عن مشـاهدة ذلك الـدمار الشامل ، وتربط بين حاضر البلدة وتاريخها القديم .

هذا وقد انقسمـت قلهات القديمة إلى سلسلة من الصخـور ، والشواطيء المنبسطة لمدينة صور مع ذلك الشريط الـرملي لرأس الحد الذي يعتبر أعلى قمة جبلية في شرق الجزيـرة العربية وعلى طـرف ذلك الامتداد الجبلي ، يقع المحيط الهنـدي حيث تهب الريـاح الموسميـة ، وتوجـد تلك الممـرات المؤدية للطـرق البحرية .

وقد كشف التنقيبات التي جـرت مؤخراً في موقع (رأس الجنيـز) بالقرب من قمم التلال الواقعة في المنطقة عن الادلة التي توضح تلك الاتصالات بين عمان وبلاد وادي السند ، وذلك في بداية القرن الثاني عشر قبل الميلاد .

ورغم ان نتائج البحث الذي قام به فـريق عالمي للتنقيب عن الآثار لا تزال تحت الـدراسة ، إلا أنـه يمكننـا القول بأن مـا تـم التـوصل إليه يشير إلى وجـه ومظهـر جـديـد يكشف عن انخـراط عمان بالتجـارة البحـريـة ، حيث كـان العمانيون يصدرون القطع النحاسية والبرونزية إلى (سومر) .

كما ازدهرت في ذلك الـوقت تجارة البخور (اللبـان العماني) حيث كان يجمع من الأشجـار المنتشرة في أوديـة ظفـار ويتم تصـديـره إلى الشرق ومصر ودول حوض البحر الأبيض المتوسط .

ومن الجدير بـالذكر أن شجـرة البخور تنمو في الصومـال وجزيرة سـوقطرة ومناطق في الهنـد ، إلا أن أجود أنواع اللبـان هو ذلك الـذي يجمع من اشجار ظفار .

ولعل من الممتع معـرفة كيفية استخـراج اللبان من شجـرة البخور ، حيث يجمع الصمغ السائل من جذوع الأشجار واغصانها بعد احداث شق عميق، ويترك الصمغ ليشكل كرات كبيرة ، تجمع فيما بعد ويتم تخزينها قبل أن تصدر

للأسواق .

وهذا يقودنا إلى اماكن تلك المخازن ، حيث وجد احدها في بلدة (حنون) التي تبعد (٤٠ كم) عن صلالة ، ويقع هذا المخزن على الضفة الغربية لوادٍ تجري فيه المياه على مدار السنة ، وبالقرب منه وجدت بقايا لمبنى يعتقد انه كان معبداً أو قاعة عامة .

ومن هذه المخازن كان يتم تصدير البخور نحو الشمال ، وعادة ما كان ينقل بالقوافل إلى (شبوة) في حضرموت أو إلى ميناء قين وبعدها إلى شبوة . بالقوافل وكان يصدر البخور من بلدة حنون إلى مدينة (سمهرم) المحصنة . على الطرف الشرقي (لخور روري) الذي يبعد (٥٠ كم) إلى الشرق من صلالة .

وهنا يأتي الحديث عن مدينة سمهرم ، حيث تبين المصادر المختلفة ، واهمها تلك الكتابات المنقوشة في اماكن مختلفة من سور المدينة بأنها بنيت حوالي القرن الثاني أو الثالث الميلادي . وكانت سمهرم المنفذ الرئيسي لتصدير بخور ظفار عبر الطرق البحرية المؤدية إلى الشرق والشمال . حيث كانت الشحنات تنقل إلى ميناء قين (حصن الغراب) شمالاً ، وبعد ذلك تنقل براً إلى مدن شبوة ، ومأرب ، ومكة ويثرب (المدينة) واجرا (مدائن صالح) والبتراء وشواطيء البحر الأبيض المتوسط .

ولا يقتصر تصدير البخور إلى تلك المناطق فقط ، بل كان يتم تصديره إلى (روما) بكميات كبيرة ، حيث تم تصدير (٣٠٠٠) ثلاثة آلاف طن إلى مدينة (بيوتيولي) بالقرب من نابولي بإيطاليا ، في القرن الأول الميلادي .

وفيما يتعلق بالتنقيبات الاثرية في سمهرم فقد نفذ أول دراسة على يد فريق امريكي تابع «للمؤسسة الأمريكية لدراسة الانسان» بإشراف الباحث (ويندل فيلبس) ، وكان ذلك في الستينات ، حيث تم الكشف عن البوابة الرئيسية للمدينة وعلى معبد بداخلها .

وتقوم المدينة على مرتفع بسيط لا يبعد كثيراً عن البحر ويحيطها جدار قوي . وتوجد بعض الأبراج في الطرف الشمالي من البلدة ، وقد بني سور المدينة حسب خطة مفصلة إذ توجد في السور ثلاثة مداخل رئيسية كبيرة لها أبواب

ضخمة، وبين هذه الأبواب يوجد ممر ضيق متعرج يسمح للمشاة بالدخول إلى البلدة عند اغلاق الأبواب الرئيسية.

أما في الداخل، فتتكون المدينة من تجمع مكتظ لبنايات صغيرة غير منظمة، بالاضافة إلى ذلك المبنى الضخم ذي الجدران السميكة. وقد اثار هذا المبنى الهام والغامض اهتمام الكثير من فرق البحث عن الآثار والمهتمين بها .. إذ لا يوجد سوى بوابة واحدة للبناية، وهي عبارة عن ممر ضيق متعرج يشق الواجهة الشرقية من المبنى.

وحسب رأي الأشخاص الذين اجروا الحفريات لتحديد حجم وموقع البناية. فإنها اما أن تكون معبداً أو قصراً. ويؤكد كونه قصراً تلك المخطوطة التي وجدت بجانبه والتي بينت أن المبنى يتكون من جدران رئيسية دون وجود غرف داخلية، ولا توجد فتحات لشبابيك في تلك الجدران، وتشير المخطوطة كذلك إلى (سين ـ اله القمر) وأصبح الانطباع الاخير بأن المبنى كان معبداً سمي (معبد سين). ولابد من اجراء بحوث أخرى من اجل الوصول إلى حقيقة مقنعة لماهية ذلك المبنى.

وبوسعنا القول أن الجزء المتبقي من المبنى كان يشكل الطابق الأرضي والذي يعتبر الأساس القوي بجدرانه السميكة للمبنى المكون من عدة طوابق. وعلى ما يبدو أنه عبارة عن بيت على شكل برج كتلك المباني القديمة المنتشرة الآن في ظفار.

ولا يزال الحديث عن ميناء سمهرم حيث كانت الطرق التجارية تصل إلى (قين). وكذلك الطرق البحرية التجارية تصل الشرق. وكانت الصين أكثر الدول استيرادا للبخور العماني منذ قديم الزمان.

وفي خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر الميلادين، كانت تحكم الصين أسرة (سنج) وكانت العلاقات التجارية قد تحسنت بينهم وبين العرب، وقد اشار كتاب اسمه (تواريخ الشعوب الاجنبية) إلى العديد من الموانىء الجنوبية العمانية، فعلى سبيل المثال ميناء (مهرا، وميناء ظفار وميناء مرباط) ويضيف الكتاب القول :

«ان عمان تنتج أصنافًا عديدة من التمور ، تعرف باسم تمور الألف عام ، كذلك تشتهر بصيد اللؤلؤ على طول ساحلها ، وتربى الخيول في الجبال ، وباختصار فإن هذه البغال في البلاد غنية جداً يقطنها التجار واصحاب السفن والمزارع وهي مشهورة جداً » .

وقد وصلت العلاقات التجارية إلى ذروتها في عهد أسرة سينج في الصين الذين حكموا في الفترة ما بين (١٣٨٦ — ١٦٤٤) ، وهنا لابد من الاشارة إلى بعض الحقائق المتعلقة بتلك الفترة ، وسيتطرق الحديث إلى شخصية رئيسية منهم وهو الادميرال الحاج (زينغ هو) من الأسطول البحري الصيني .

وفي سبيل تعزيز وتطوير الاتصالات والمعاملات التجارية والاقتصادية وغيرها، عمل حكام أسرة مينغ على انشاء مدرسة خاصة للترجمة . وشجعوا كذلك دراسة واكتشاف الدول الاجنبية ، كما ركزوا اهتمامهم على بناء السفن المحلية الكبيرة الحجم ولتكون مناسبة للابحار إلى مناطق بعيدة من العالم .

وقد كان وراء كل هذه الخطط الادميرال زينغ هو ، وهو مسلم صيني من بلدة (ينان)، قدم لاداء فريضة الحج وأبدى اهتمامه بالعالم العربي، ومن خلال رحلاته العديدة إلى المنطقة استطاع أن يحصل على الكثير من المعلومات الصحيحة والدقيقة .

وكانت أول سفينة شراعية ضخمة من اسطوله ، حيث بلغ طولها (١٦٠) مترا، وقد زارت ميناء ظفار ، حسبما ورد عن المرافقين لتلك الرحلة من الأشخاص القائمين على الترجمة وتدوين الاخبار.

ولعل ما يلفت النظر في فترة حكم هذه الأسرة أنه في عام (١٤١٢) ميلادية قام وفد رسمي يمثل ظفار بزيارة إلى الصين ، وعلى اثر ذلك طلب الامبراطور مينغ أن يقوم وفد رسمي صيني بزيارة ظفار وأن يحمل معه الهدايا والأوراق الرسمية لاعتمادهم مندوبين عن الصين لدى ظفار .

والسؤال الآن ما هي مدى مطابقة الحفريات الاثرية لتلك الأخبار عن الوثائق الرسمية الصينية وما ورد عن المؤرخين أمثال (ابن مجاور، وماركو بولو وابن بطوطة وابن خلدون والخزرجي)؟

لقد قامت وزارة التراث القومي والثقافة بعمل تنقيبات اثرية في موقع مدينة ظفار القديمة ، وهي تعرف باسم (البليد) وهي منطقة محمية تقع ضمن مدينة صلالة الحديثة .

وكان الهدف من مشروع الحفريات هو دراسة التطور الحضري والتركيبة العمرانية للمدينة . وقد تبين أن المدينة انشئت في بداية القرن الحادي عشر ، وذلك بين خليجين ممتدين ويشكلان خندقاً مائياً محيطاً بالمنطقة السكنية للمدينة وكأنه مانع دفاعي طبيعي ، هذا بالاضافة إلى السور الذي كان يحيط بالمدينة ، ولم يكن خارج هذه المنطقة سوى مقبرة رئيسية وبعض المناطق السكنية .

وقد كان الخليج الشرقي يستخدم لرسو السفن الصغيرة والقوارب ، بينما كان الخليج الآخر هو الميناء الرئيسي وهو (ريسوت) اليوم .

كشفت الحفريات أولا عن الجامع الكبير للمدينة ، وهو عبارة عن مبنى مستطيل الشكل وبه ساحة مركزية واسعة يغطيها سقف مرفوع على أعمدة متراصة مشكلة (١٤) أربعة عشر ممراً موازية لاتجاه جدار القبلة الذي يوجد بداخله تجويف للمنبر ، غير متصل مع المحراب .

كما كشفت الحفريات عن وجود بقايا مئذنتين ربما يعودان لطورين مختلفين من أطوار البناء في ذلك العصر.

ومن خلال مرحلة التنقيب الثانية ، والتي نفذت في الجانب الغربي من الخندق المائى ، كشف النقاب عن وجود مدخل للمدينة عبر جسر ضخم ، كان يمتد فوق القناة المائية . وكان هذا الجسر مدعماً بثلاثة صفوف من الأعمدة . في كل صف أربعة أعمدة ضخمة .

أما المرحلة الثالثة من التنقيبات فقد نفذت من اجل التحقق من الجدار الداخلي الذي كان يفصل المدينة ويقسمها إلى قسمين ، واثناء الحفريات تم الكشف عن بناية قديمة تقع تحت البوابة الرئيسية .

هذا ومن الجدير بالذكر أن الكثير من القطع والأشياء القديمة وجدت أثناء عمل الحفريات ومنها ما يؤكد ويشير إلى تلك العلاقة القديمة بين العرب

والصين ، حيث وجدت بقايا زجاجات للعطور في منطقة المسجد .

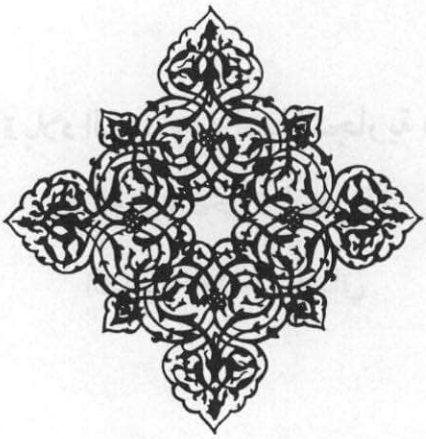
وتشير الوثائق الصينية إلى استيراد العطور من المنطقة ، ووجود هذه البقايا يؤكد ذلك .

كما وجدت قطع عملة برونزية كثيرة تعود إلى سلالة (سنغ) التي كانت حاكمة في الشمال ، حيث كانت القطع متناثرة في المنطقة التجارية لمدينة ظفار الواقعة في الجزء الشرقي منها .

وهكذا نخرج بنتيجة واضحة مما ورد أعلاه ، ألا وهي حقيقة مساهمة عمان في التجارة العالمية منذ قديم الزمان ودور التجار العمانيين في تطوير التجارة المحلية والعالمية ، منذ ذلك الوقت وحتى عصرنا الحاضر .

حضارة بلاد السند وعلاقتها التجارية مع عمان
في مجال التجارة البحرية

الدكتور احمد حسن داني



حضارة بلاد السند وعلاقتها التجارية مع عمان
في مجال التجارة البحرية

لقد قام العديد من الدارسين والباحثين المهتمين بعمل أبحاثهم حول التجارة البحرية عبر بحر العرب، إلا أن القليل منهم تطرق إلى الحديث عن التجارة في العصر البرونزي حتى تم البدء باكتشاف ودراسة ثقافات ذلك العصر للشعوب التي كانت تقطن سواحل بحر العرب بشكل تفصيلي. وذلك بالاعتماد على الحفريات الاثرية والنصوص والمخطوطات المكتوبة.

ولعل نقطة البداية تكمن في حضارة بلاد ما بين النهرين، حيث ان المخطوطات المكتوبة بالخط المسماري تحتوي على المعلومات الأساسية، بالاضافة للموجودات التي تم استيرادها من الخارج.

كذلك فإن الاكتشافات الاثرية الحديثة اضافت معلومات جديدة ومفيدة ساعدت في وضع صورة متكاملة عن الحضارة المنتشرة في ذلك الوقت والتي اعتمدت على التجارة العالمية.

ان أي شكل من أشكال التجارة يعتمد على الحصول على المواد الخام إما من الداخل أو باستيرادها من الخارج على شكل مقايضة بمنتوجات محلية. وتساعد هذه العلاقة في اقامة روابط وثيقة كما تؤدي إلى تبادل الافكار بين شعب وآخر أو منطقة وأخرى.

ويعتمد استغلال هذه المواد الخام على وجود الخبرة سواء كانت متوفرة محلياً أو يتم تأمينها من مناطق أخرى. وفي كلتا الحالتين فإن الفائدة تعود على المجتمع المحلي، كما توجد فرصة مناسبة لتطوير النظم الاقتصادية والسياسية لذلك المجتمع، إذا تم تنظيم أموره الاجتماعية.

كما يمكن تطوير النواحي الحضارية على الصعيد المحلي بالاعتماد على الخبرات المحلية لذلك المجتمع وفي هذه الحالة أيضا يمكن أن توجد الاتصالات وتبنى العلاقات بين مجتمع ومجتمع آخر مجاور له، وخاصة في مجال تبادل البضائع والمنتوجات على أسس العرض والطلب ولعل التجارة البحرية

في منطقة بحر العرب خلال العصر البرونزي قد شملت كل تلك العناصر السابقة . لذلك فمن الأفضل أن يعتمد البحث في هذا المجال على كل المناطق التي شملتها التجارة البحرية في ذلك الوقت حتى يتمكن الباحث من القاء الضوء على التجارة البحرية بشكل مدعم بالادلة والبراهين الكثيرة المأخوذة عن عدة مصادر من مناطق وبلدان مختلفة .

ومن هنا جاءت الفكرة في الحديث عن تطور حضارة بلاد السند وعلاقاتها التجارية مع الحضارات المعاصرة لها . ولعل الموضوع سيتطرق إلى محاولة فهم المراحل المختلفة لتطوير التجارة البحرية ومدى اثر ذلك على العلاقات المتبادلة بين عمان وبلاد السند .

وسنبدأ الموضوع بتحليل الدراسة القديمة التي قام بها .

الذي اعتمد على النصوص المسمارية في بيان المراحل المختلفة في تطور التجارة البحرية :

١ — **المرحلة الأولى** : وصلت العلاقات والتبادلات التجارية إلى ذروتها في بداية القرن الثالث عشر قبل الميلاد ، حتى وصل الأمر بملك (اكاد) أن يجبر السفن القادمة من أو المتجهة إلى (ملوخة) و(مكان) و(دلمون) بالرسو في ميناء عاصمة مملكته ، بهدف فرض الرسوم والضرائب .

٢ — **المرحلة الثانية** : استمرت الاتصالات التجارية وذلك في عهد حكم أسرة (أور) الثالثة في الفترة ما بين (٢١١١ — ٢٠٠٣) قبل الميلاد ، وكذلك في عهد حكم أسرة (لارسا) في الفترة ما بين (٢٠٢٥ — ١٧٦٣) قبل الميلاد .

فقد كان تجار (اور) يساهمون بالتجارة البحرية شرقاً إلى (مكان) و(ملوخة) وقد عرف عن (ملوخة) في هذه الفترة بأنها بلد لتصدير المواد الخام .

وبالنسبة لـ (دلمون) و(مكان) فقد ورد ذكرهما وعلاقاتهما التجارية المستمرة في العديد من النصوص الجغرافية وغيرها إلى فترات لاحقة .

على أي حال فقد كانت (مكان) هي المصدر الرئيسي للعديد من

السلع .

٣ — **المرحلة الثالثة** : في هذه المرحلة احتلت (دلمون) وضع (مكان) في التجارة إلى الشرق، وذلك بعد انهيار حكم اسرة (أور)، ولم يرد ذكر (مكان) في عهد حكم أسرة (لارسا) .

٤ — **المرحلة الرابعة** : لقد أصبحت العلاقات التجارية محدودة مع (دلمون) وذلك في الفترات التالية :

فترة حكم البابليين ما بين (١٨٩٤ — ١٥٩٤) قبل الميلاد ، ثم اثناء فترة حكم (حمورابي) ما بين (١٧٩٢ — ١٧٥٠) قبل الميلاد ، وحتى فترة حكم أمراء قيس ما بين (١٦٨٠ — ١١٥٧) قبل الميلاد .

حيث اقتصرت التجارة على تصدير التمور، وهذا يعني انها لم تعد تتمتع بنفس المكانة التجارية السابقة ، بالاضافة إلى قطع الاتصالات مع (مكان) ووقف استيراد المواد الرئيسية مثل الخشب والحجارة وغيرها .

٥ — **المرحلة الخامسة** : اصبحت (دلمون) على علاقة تجارية مع حكام البابليين وذلك في النصف الثاني من القرن الثاني عشر قبل الميلاد، بعد أن انتقلت تجارة (مكان) و(ملوخة) إلى دول أفريقية .

٦ — **المرحلة السادسة** : في هذه المرحلة كان حاكم (دلمون) واسمه (أوبري) يبعث بالجزية إلى ملك الاشوريين (سارجون الثاني) في فترة حكمه ما بين (٧٢٢ — ٧٠٥) قبل الميلاد . وقد اقترح حاكم (دلمون) تحسين العلاقة بينهما ووضع نظام أفضل ، وفي عهد حكم (أشور بانيبال) و(سنحاريب) عاودت (دلمون) تصدير النحاس والبهارات والعطور بالاضافة إلى أصناف الخشب النادرة في الشرق .

وهذا يعني أن الأهمية التجارية بدأت بالظهور مرة أخرى، واستعادت التجارة مع الشرق مركزها وذلك بعد مرور ألف عام .

ولعل أول مرة تذكر فيها (دلمون) تعود إلى الفترة ما بين (٢٥٢٠ — ٢٤٩٠) قبل الميلاد في عهد حكم أسرة (لكش) ، حيث كانت السفن تأتي محملة بالأخشاب من (تلمون أي دلمون) .

وهنا حدث التحول باستخدام الطرق البحرية في التجارة ، وهذا مؤشر على قيام نوع جديد من العلاقات بين بلاد ما بين النهرين من جهة ، والبلاد الواقعة على ساحل بحر العرب من جهة ثانية .

وهنا كذلك تكمن بداية العلاقات التجارية البحرية بين عمان وبلاد السند . وهذا يتفق مع ما ورد عن الباحث ديلز الذي تطرق إلى الحديث عن مناطق وسط آسيا وبلاد السند ، حيث أشار بالقول :

«لقد شهد النصف الأول من القرن الثالث عشر قبل الميلاد تبادلاً واسعاً في المعرفة التقنية والفنية والعقائدية وغيرها الكثير، ومع منتصف ذلك القرن انتشرت ظاهرة الهجرة العشوائية من اماكن عديدة في وسط آسيا بدءاً من (سستان) في جنوب افغانستان وحتى (بلوخستان) في الشمال . وقد صاحب هذه الظاهرة انهيار تام للتجارة وتبادل العلاقات الثقافية عبر تلك المناطق .

كما ظهر حضارة (هرابان) في بلاد السند في نفس تلك الفترة ، وقيام التجارة البحرية الساحلية والعلاقات التجارية في مناطق بحر العرب والخليج العربي» .

وبهذا أصبح لدينا دليل آخر من نفس الفترة على أن التجارة انتقلت من بلاد ما بين النهرين إلى بلاد السند وذلك بحلول منتصف القرن الثالث عشر قبل الميلاد .

ومع أن الباحث لامبرج كارلوفسكي تحدث عن شبكة الطرق البرية التي تربط بلاد ما بين النهرين وعيلام والسند ، فإنه من الواضح يشير إلى زمن سبق ذلك الانتقال في طرق التجارة من بلاد ما بين النهرين إلى السند .

وعلى أي حال ، فقد كان للاستكشافات الاثرية في منطقة وادي السند اثر في حل التناقض الذي ورد على لسان كل من ديل ولامبرج رغم وجود فارق من حيث وجهتي نظرهما فيما يتعلق بتفسير تسلسل الأحداث والعوامل التي أدت فيما بعد إلى نشوء حضارة السند الحقيقية . فعلى سبيل المثال أشار ديل في الاقتباس الذي ورد ذكره آنفاً إلى تلك الحضارة واعتبر انها هي (الحضارة الأصلية) إذ أنها لم تنشأ عن حضارات أخرى .

بينما اعتبر الدكتور (رفيق موغل) بأن هذه الحضارة في بلاد السند قد نشأت على مراحل وأن أصلها يعود إلى حضارة (هارابان) القديمة ، رغم ان حضارة (هارابان) كانت تفتقر إلى الكثير من مؤشرات الحضارة كالأمور الثقافية والادبية ، وعدم تخطيط المدن بالاضافة إلى النقص الكبير في معايير الحياة المتمدنة .

هذا ومن ناحية أخرى فقد كشفت الحفريات الاثرية التي اجريت حديثا في (مهرجار) وسهول (بانو) عن وجود فترات حضارية مبكرة في منطقة السند ، حيث وجدت بعض التماثيل المصنوعة من الطين ، والتي تعود إلى فترات سبقت حضارة السند الحقيقية .

وهذا مؤشر جيد على استمرار التطور الحضاري في تلك المنطقة على مدى مراحل زمنية متلاحقة مما أدى إلى انتشارها بشكل واسع في مناطق مختلفة من العالم ، وهنا تأتي المرحلة التي بدأت فيها التجارة البحرية بالظهور والتي ربطت هذه المناطق ببلدان العالم العربي الساحلية .

فقد كتب الباحث كاد قبل حوالي ستين عاماً عن نمط الاختام الهندية القديمة التي وجدت في (أور) ، ومناطق أخرى مثل (كيش) و(لكش) وغيرها .

وقد وجد كتابة مسمارية على أحد الاختام يعود تاريخه إلى عهد سابق لحكم (سارجون) أي قبل عام (٢٥٠٠) قبل الميلاد ، وآخر يعود إلى فترة حكم امراء قيس ، أي بعد عام (١٦٠٠) قبل الميلاد .

وكذلك بالمقابل وجدت أختام اسطوانية الشكل في مناطق السند تدل على انها احضرت من بلاد ما بين النهرين .

كما عثر على اختام في مناطق متفرقة من السند تعود أصولها إلى مواقع على الخليج العربي . ونخلص إلى القول بأن وجود تلك الأختام دليل واضح على قيام التبادل التجاري بين منطقة السند من جهة وبلاد ما بين النهرين والخليج العربي من جهة ثانية .

فقد اتسعت تجارة بلاد السند مع هذه المناطق بشكل أكبر مما كانت عليه في الفترات السابقة مثل فترة حضارة (هارابان) ، حيث وصلت التجارة إلى كل

المناطق الساحلية الواقعة على البحر العربي، وكانت تجارتهم تشمل الصدف واللؤلؤ، والخشب، والحجارة الثمينة كالعقيق الأحمر، وحتى الذهب والفضة. بالاضافة إلى العاج وطيور الطاووس التي كانت مناطق السند تشتهر بها في ذلك الوقت.

وعن هذا التطور والتوسع في التجارة البحرية كتب الباحث هوجلاند حيث قال:

«ان ما تم التوصل إليه من خلال دراسة النصوص المكتوبة بالخط المسماري التي تعود إلى بلاد ما بين النهرين ان العلاقات التجارية المباشرة كانت مزدهرة بعكس ما قيل عن توقفها في نهاية فترة حكم الاكاديين، ورغم قلة السلع التي تعود أصولها إلى (هاراباان) والتي تم الكشف عنها في بلاد ما بين النهرين والخليج العربي، إلا أن ذلك لا يدل على تقلص العلاقات التجارية في تلك الفترة».

وقد طور باحث آخر وهو راو ما ورد في الفقرة السابقة وخلص إلى القول بما يلي:

«لقد استورد سكان بلاد السند النحاس من مناطق بعيدة مثل بلاد فارس وعمان وذلك في خلال القرنين الثالث عشر والثاني عشر ما قبل الميلاد» وقد اعتمد في ذلك على وجود تلك السبيكة النحاسية ذات الشكل الدائري التي تم العثور عليها في (موهينجودارو).

أما فيما يختص بالعلاقات المتبادلة مع عمان ودول الخليج العربي الأخرى، فقد كتب كلوزيو وتوزي عن ذلك حيث أكدا على قيام العلاقات التجارية بين مناطق السند وتلك الدول وخاصة عمان. ولعل الادلة على ذلك كثيرة ومنها توفر الكثير من السلع الواردة من (هاراباان). وانتشارها في كل مناطق عمان، وكان ذلك في الفترة ما بين (١٩٠٠ — ١٨٠٠) قبل الميلاد. وقد صاحب ذلك انتشار السلع الواردة من بلاد السند في جنوب ايران والمنطقة الغربية من الخليج.

ولعل هذا الانتشار الواسع في التجارة يعود إلى وجود التكامل الثقافي

والسياسي في عمان، وبمستويات متقدمة ، الأمر الذي ساهم بقيام تلك التجارة المتبادلة وتطورها بشكل ملحوظ حتى وصلت إلى القمة في ذلك الوقت .

وإذا كان تاريخ هذه العلاقة التجارية المتبادلة بين عمان ومناطق السند مؤكداً وثابتاً، فإن ذلك يعني انه لم يكن هناك علاقة مسبقة بين الطرفين قبل عام (٢٠٠٠) قبل الميلاد ، رغم انه من المعروف أن السفن التجارية كانت تبحر من (ملوخة) إلى بلاد ما بين النهرين في عهد حكم (سارجون) الاكادي .

ولكن كلوزيو وفوج يشيران في مقالة لهما إلى اثر حضارة (هارابان) في منطقة شبه جزيرة عمان ، والتي يقولان انها بدات قبل عام (٢٠٠٠) قبل الميلاد بحوالي قرن من الزمان أو أكثر.

ويمكن حل هذا التناقض في الآراء من خلال الفهم الصحيح للعلاقات التجارية التي كانت سائدة بين الحضارتين الاساسيتين في ذلك الوقت وهما حضارة بلاد السند وحضارة بلاد ما بين النهرين . وتقع الأولى على طرف بحر العرب والثانية على رأس الخليج العربي .

ففي المرحلة الأولى : لم يكن هناك اية علاقات تجارية بين السند وعمان، حيث كانت التجارة مقتصرة على الطرق البرية .

وفي المرحلة الثانية : بدأت التجارة البحرية بشكل مباشر بين بلاد السند وبلاد ما بين النهرين ولعله من المحتمل أن تكون في هذه الفترة قد برزت (ملوخة) كمركز تجاري يتبع للسند ضمن بلاد ما بين النهرين .

كما انه من المرجح في هذه الفترة أن قام تجار مناطق السند بالاختلاط والتعامل مع أهالي وتجار دول الخليج العربي بما فيها عمان .

وبناء على هذا الافتراض المعقول فإنه يمكننا القول بأن التجارة بدأت بين الطرفين ، حيث بدأت مناطق السند باستيراد النحاس والكلورايت وبعض السلع الأخرى في هذه المناطق وخاصة من عمان .

وفي المقابل كانت السفن تأتي محملة بالبضائع من بلاد السند إلى المنطقة ومن اهم الادلة على ذلك في دول الخليج، تلك الاختام التي وجدت لدى

الطرفين. فقد اقتبس كل منهما نماذج للاختام الموجودة لدى الطرف الآخر. كذلك استخدمت دول الخليج نظام الوزن الذي كان يستعمله سكان بلاد السند.

وفي المرحلة الثالثة : فقد تزامن التطور الاجتماعي والاقتصادي في عمان ودول الخليج العربي الأخرى مع بداية تدهور حضارة السند ، وهنا بدأت (دلمون) و(مكان) في الظهور كمدن تجارية وبدأتا في استيراد منتوجات من مناطق السند بشكل مباشر، وكان لهما دور كبير في مجال التجارة البحرية في بحر العرب. وقد استمر هذا الحال حتى بدايات الألف الثانية قبل الميلاد.

وهنا تأتي المرحلة الأخيرة : والتي تحدث عنها كل من كلوزيو وتوزي حيث اشارا إلى وجود العديد من المواد والأشياء التي يعود أصلها لحضارة السند ، وذلك عندما تم الكشف عنها أثناء الحفريات الاثرية في عمان.

وهنا دليل واضح على أن السفن العمانية كانت تبحر إلى موانيء السند، ويقوم أصحابها والتجار بجلب تلك البضائع في طريق عودتهم إلى عمان إلا أن تلك التجارة قد توقفت بعد أن أصاب حضارة السند ذلك التدهور والأفول.

وبعد مرور ما يقارب الألف عام ، عاودت التجارة البحرية العالمية لتأخذ مكانها وأهميتها على سواحل بحر العرب. وعلى الأرجح أن يكون قد حصل ذلك في عهد الاخمينيين.

المراجـــع :

١ — (البحارة التجار في أور)، مجلة مجتمع امريكا الشرقي، العدد (٧٤)، ١٩٧٥، ص ١٥٥ — ١٦٣ .

٢ — (نحو تاريخ موحد في التغيير الثقافي لمنطقة الخليج العربي)، مجلة الدراسات العمانية، العدد (٤) ١٩٧٨، ص ٢٩ — ٥٢ .

٣ — تاريخ كامبريدج القديم، ادوارد، جود، هاموند الناشرين، كامبريدج ١٩٧١، العدد (١)، ص ١٣١ .

٤ — (انماط التبادل التجاري بين ايران وبلاد وادي السند في الألف الثالثة قبل الميلاد) الناشر جى دشيز باريس، ١٩٧٧، ص ٦٧ — ٧٨ .

٥ — (الأساليب التجارية في العلاقات بين بلاد السند وبلاد ما بين النهرين)، مجلة مجتمع امريكا الشرقي، العدد ٩٢، ١٩٧٢، ص ٢٢٢ — ٢٣٠ .

٦ — (شيري خان تاركاي : موقع جديد في شمال غرب الباكستان)، فريد خان، نوكس مجلة آسيا الوسطى، المجلد (٤)، رقم (١)، ١٩٨٦، ص ١٣ — ٣٤ .

٧ — (فترة هارابان الأولى في وادي السند وشمال بلوخستان) رسالة دكتوراه، جامعة بنسلفانيا، ١٩٧٠ .

٨ — (الحفريات الاثرية في مهرجار وبلوخستان). جيري، لشفيل، آثار جنوب آسيا ١٩٧٧، ص ٤٦٣ — ٥٣٥ .

٩ — (الحفريات الاثرية في وادي كيتا، غرب الباكستان) ولتر فيرشفيل نيويورك ١٩٥٦ .

١٠ — (الحفريات الاثرية في وادي جمال) باكستان القديمة، العدد (٥)، ١٩٧٠، ص ١ — ١٧٧ .

١١ — (نتيجة أربع سنوات من الحفريات في بالاكوت) ديلز الناشر داني حضارة بلاد السند : توجيهات جديدة، اسلام آباد ١٩٨١، ص ٢٥

— ٣٢ .

١٢ — سجلات الاكاديمية البريطانية جاد، العدد (١٨) ، ١٩٣٢ ص ٣ — ٢٢ .

١٣ — باكستان القديمة دراني العدد (٦)، ١٩٨٨ .

١٤ — موهنجودارو وحضارة بلاد السند ، لندن ، ١٩٣١ ، ص ٧٦ .

١٥ — أدلة جديدة على أثر حضارة هارابان في منطقة الخليج العربي، آثار جنوب آسيا ١٩٨٥ ، ص ٤٩ .

١٦ — الاتصالات بين لوثال وسوسة، بوسل مدن السند القديمة نيودلهي ١٩٧٩ ، ص ١٧٤ — ١٧٥ .

١٧ — الحدود الجنوبية الشرقية للشرق الأدنى القديم : آثار جنوب آسيا ١٩٨٥ ، ص ٤٠

١٨ — الحضارات المتقدمة لشرق ايران وحضارة بلاد السند ، الناشر تادي آثار جنوب آسيا، ١٩٧٩ نابولي ص ١٦١ .

١٩ — جوكار وصورة حضارة هارابان في وادي السند الكبير، آثار جنوب آسيا، باريس ١٩٨٩ . (ورقة بحث) .

٢٠ — الحفريات الاثرية التي قام بها شنهو دارو ، مكان المرفأ الجديد، ١٩٤٣ .

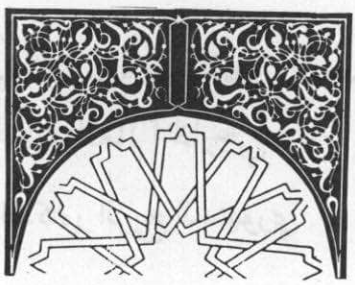
٢١ — الضريح (أ) في الهيلي / الامارات العربية المتحدة ، والارتباط المادي مع جنوب شرق ايران ووادي السند الكبير، الناشر آثار جنوب آسيا ١٩٨٣ ، نابولى ١٩٨٥ ، المجلد الأول ٢٧٣ .

٢٢ — قرية ملوخة : شواهد على التبادل الثقافي بين تجار هارابان وبلاد ما بين النهرين من الألف الثالث قبل الميلاد .

٢٣ — آثار جنوب آسيا ، ١٩٨٥ ، الشكل ١٢ ، ص ٤٠ — ٤١ .

أثر العصور التاريخية القديمة على الطرق التجارية التي تربط عمان بالعالم الخارجي

الدكتور الريح السنهوري



أثر العصور التاريخية القديمة على الطرق التجارية التي تربط عمان بالعالم الخارجي

لقد ارتبطت عمان ، ومنذ فجر التاريخ ، بالعالم الخارجي وذلك بسبب ازدهار التجارة والتطور الاقتصادي، حيث كانت تنتشر الطرق التجارية البرية والبحرية واصلة بين الشرق الأقصى والأدنى .

فعلى سبيل المثال، كانت الطريق التجارية البرية المعروفة بطريق الحرير. تربط ما بين الصين وايران والشرق الأدنى، وما وراء ذلك من بلدان .

وفي أقصى الجنوب، كانت الطرق البحرية تربط ما بين النهرين والخليج العربي وعمان، وتمتد حتى تصل الاجزاء الشمالية الغربية من شبه القارة الهندية ، ومن هناك تصل إلى الأجزاء الشرقية في ماليزيا والصين .

ولعل موضوع البحث سيركز على الطرق التجارية البحرية التي كانت تربط عمان والخليج العربي بالهند وافريقيا .

ولو نظرنا إلى موقع عمان، نجد انها تقع في اقصى الجهة الجنوبية الشرقية لشبه الجزيرة العربية مشكلة ملتقى الطرق التجارية الهامة وعلى رأسها طريقان رئيسيان هما :

١ — الطريق الدولية ما بين الشرق والغرب :

وتصل هذه الطريق ما بين الجزء الشرقي من افريقيا مروراً بجنوب شبه الجزيرة العربية وحتى بلوخستان والهند وتتفرع هذه الطريق في أقصى الجهة الجنوبية الغربية من شبه الجزيرة العربية إلى فرعين ، احدهما يصل براً إلى غزة والفرع الآخر يصل إلى دلتا النيل في مصر عبر البحر الأحمر، ثم إلى دول حوض البحر الأبيض المتوسط .

٢ — الطريق الدولية ما بين الشمال والجنوب :

وتمتد هذه الطريق ما بين النهرين مروراً بالخليج العربي عبر فيلكة والبحرين إلى عمان ، ثم تصل إلى بلوخستان والهند .

استخدام تلك الطرق التجارية في التاريخ القديم :

١ — كان أول من استخدم الطريق التجارية الدولية الواصلة بين الشرق والغرب تلك الشعوب التي كانت تقطن على السواحل وتهتم بصيد الأسماك . كان ذلك بزمن يتجاوز خمسة آلاف عام قبل الميلاد . وكانت رغبتهم اكتشاف العالم شرقاً وغرباً .

ورغم صعوبة تحديد اهدافهم الحقيقية في ارتياد تلك الطريق ، إلا انه يمكننا القول انها كانت تتضمن الأهداف التالية :

أ) أراد بعض المغامرين معرفة ما وراء بلادهم ، لذلك سلكوا الطريق المذكورة أعلاه .

ب) رغبة البعض الآخر في الحصول على مصادر ومنتوجات أخرى ، غير تلك التي في بلادهم .

جـ) وبما انهم كانوا يعتمدون على صيد الأسماك ، فقد يكون الدافع لبعضهم اكتشاف مناطق صيد جديدة .

ومن الجدير بالذكر انه لم يقم احد في البداية بقطع كامل تلك الطريق الطويلة ، حيث كانت الجماعة يصل بعضها البعض ، بحيث يتوقف فريق في مكان ما ، ليتابع الطريق بدلاً منه فريق آخر وهكذا على طول السواحل .

فمثلاً كانت الرحلة تبدأ من عمان باتجاه الغرب على طول سواحل شبه الجزيرة العربية وحتى عدن وباب المندب ومن ثم إلى الساحل الشرقي لافريقيا ، وبدورهم كان الأفارقة القدماء يقطعون مضيق باب المندب إلى عدن .

وكان بعض العمانيين القدماء يبحرون جنوباً حتى يصلوا الساحل الباكستاني والايراني ويلتقون ويتعارفون بالجماعات القادمة من الهند باتجاه الغرب حيث كان هؤلاء يصلون بدورهم إلى عمان .

وهكذا استمر الوضع في التطور ، واستمر المهتمون بالتجارة بارتياد تلك الطريق مستخدمين سفناً بسيطة يقطعون بها مسافات شاسعة على طول

الطريق التجاري.

ونتيجة لتلك الرحلات المتواصلة بين الموانيء على طول الطريق، فقد انتشر استخدام الذرة كنبات غذائي، حيث تم استيراد بذوره من شرق افريقيا إلى جنوب الجزيرة العربية وعمان وبعدها انتشرت زراعته في الهند.

وفي منطقة الهيلي بالامارات العربية المتحدة تم الكشف عن وجود ذلك النبات تحت طبقات الأرض ويعود تاريخه إلى ٢٩٠٠ سنة قبل الميلاد.

وهناك دلائل تشير إلى وجود نبتة الذرة في عمان إلى تاريخ يعود إلى ما قبل ذلك، حيث وجدت نبتتان من الذرة في (القرم) بمحافظة مسقط، من الأرجح أن تاريخها يعود إلى ٤٨٠٠ سنة قبل الميلاد.

وقد وجدت آثار أخرى كذلك في اثيوبيا والهند.

وهكذا فإن هؤلاء الرواد القدماء لتلك الطريق التجاري استطاعوا أن يجدوا نبتة غذائية ونقلوها من افريقيا إلى الجزيرة العربية وعمان ومن ثم إلى الهند.

٢ — اما الطريق التجاري الثاني الواصل بين الشمال والجنوب الشرقي، فيعود تاريخ استخدام هذه الطريق إلى القرن الخامس عشر قبل الميلاد. وكانت المرحلة الأولى تبدأ من بلاد ما بين النهرين إلى سواحل الخليج العربي (الحسا والمنطقة الشرقية) ممتدة إلى البحرين وقطر.

ومما يؤكد ذلك اكتشاف الخزف المزخرف في أربعين موقعاً في منطقة الجزيرة العربية وحدها، كما اثبتت الفحوص المخبرية ان هذا الخزف تم صنعه في (سومر) وتم احضاره فيما بعد إلى الجزيرة العربية والبحرين وقطر.

وكذلك تم جلب الخزف من بلاد ما بين النهرين إلى البحرين وقطر، ومن الممكن أن يكون القادمون من بلاد ما بين النهرين إلى المنطقة قد جاءوا من اجل صيد السمك أو من اجل التجارة.

٣ — استمرت العلاقات التجارية على نفس الطريق بين عمان وبلاد ما بين

النهـرين وذلك في الفترة مـا بين القـرن الـرابع عشر والثـالث عشر قبل الميلاد . ويؤكد ذلك اكتشاف الخزف المعروف باسم خزف (جمدت نصر) الذي وجد في عمان في منطقة (قرن بنت سعود) وكذلك في (عبري) وفي الامارات العربية المتحدة في منطقة حفيت .

٤ — وفي فترة لاحقة تمتـد من منتصف القرن الثـالث عشر وحتى بدايـة القرن الثاني عشر قبل الميلاد ، استمرت التجارة على نفس تلك الطريق ، فقد وجدت آنية من حجـر الكلورايت منقوشة بشكل جيـد تعكس نقوشها اكثر من ثقافـة امة واحدة ، وذلك في ايران وبـلاد ما بين النهرين وعلى طول ساحل الخليج العربي .

وكـانـت بـلاد مـا بين النهــرين تستـورد الخشب والتمــور من (دلمون والبحــرين والحســا) وكــذلـك من (مجان) في عمان عبر (دلمون) ومن (ملوخة) في بلوخستان .

كما استوردوا الذهب والفضة من ملوخة .

وقد استمر استيراد تلك المواد في فترات لاحقة ، وكذلك استمر تصدير النحـاس وحجـر الصخر البركـاني من (مجان) في عمان إلى بـلاد مـا بين النهرين ، وهذا دليل على استمرار التجارة وتطويرها .

وقد كانت عمان تنتج كميات كبيرة من النحاس ، وذلك في الفترة ما بين نهاية القرن الثـالث عشر وبداية القرن الثـاني عشر قبل الميلاد ، وكانت معظم الكميات المنتجة تصدر للخـارج ، حيث كانت يصدر النحاس كذلك إلى خوزستان (عيلام) .

وقد وصلت ذروة التصدير والتبادل التجاري من (مجان وملوخة) إلى بلاد ما بين النهـرين في اواخر القرن الثالث عشر قبل الميـلاد ، حيث كانت تتم بشكل مبـاشر في ذلك الوقت . ولكن مع بـداية القـرن الثاني عشر قبل الميلاد ، اصبحت (دلمون) وسيطاً تجارياً بين تلك الأطراف .

ومع منتصف القـرن الثاني عشر قبل الميـلاد بدأت حضـارة بلاد مـا بين النهريـن بالتـدهور وكذلـك بدأ انتاج عمان مـن النحاس بـالتضاؤل .

ونتيجة لذلك توقفت التجارة بين عمان وبلاد ما بين النهرين .

٥ — وفي نهاية القرن الثاني عشر قبل الميلاد ، أصبحت التجارة شبه معدومة . لذلك فإن الادلة التي تعود إلى تلك الفترة محدودة جداً ، وفي تلك الفترة كان امراء قيس البابليون يحكمون المنطقة ، ولهم حكامهم في (دلمون) الذين كانوا يحاولون اخضاع المناطق والشعوب الأخرى لسيطرتهم والتحكم بتجارتهم .

لذلك لا يمكن لنا أن نثبت أو نبين اية علاقات تجارية مع (مجان) أو غيرها في تلك الحقبة الزمنية .

٦ — ومع بداية القرن العاشر قبل الميلاد ، وصل اثر الدولة الأشورية إلى الخليج ، وعادت العلاقات التجارية مع الهند مرة ثانية وبشكل غير مباشر.

وتشير الوثائق المسمارية إلى اسم آخر لعمان وهو قادي .

وخلال الجزء الأول من القرن العاشر قبل الميلاد، استعادت عمان استخراج النحاس ، وكذلك بدأت في استخراج الحديد .

وكانت تجارة الاشوريين مع الهند تتركز على تجارة الخشب . وخلال القرن السابع قبل الميلاد استورد (سنحاريب) الخشب من الهند لتزيين قصره .

٧ — وأثناء العصر الهلنستي في نهاية القرن العاشر قبل الميلاد ، وبداية العصر الروماني اثناء القرنين الأول والثاني الميلاديين ، استمر السلوقيين تجارتهم مع الخليج . ومن الممكن أن يكون هؤلاء قد ابقوا لهم حامية عسكرية في (دلمون) وذلك للتأثير على منطقة (جيرا) التجارية المشهورة ، وكذلك للتحكم بخطوط التجارة في المنطقة العربية وخاصة تلك الطريق التجارية الواصلة بين (مأرب وجيرا) ثم إلى (تيماء وغزة) أو إلى بلاد ما بين النهرين .

٨ — وفي نفس الحقبة الزمنية السابقة (الهلنستية/ الرومانية) ازدهرت الطريق التجارية ما بين الشرق والغرب وامتدت كذلك لتصل شمالا إلى فلسطين ومصر وكذلك دول حوض البحر الأبيض المتوسط .

وقد أصبحت تعرف بطريق البخور والبهارات، حيث كان بخور (ظفار) يصدر إلى الشمال عن طريق البر إلى ممالك (سبأ ومعين وقتبان) وكان ذلك خلال القرن العاشر قبل البلاد. وكان هؤلاء وسطاء تجاريين لمنتوجات الهند التي كان يتم تصديرها إلى الشمال ومنطقة البحر الأبيض المتوسط.

وضمن الموانىء العمانية التي كانت تقع على تلك الطريق التجاري الطويل (خور روري) المتميز بسهولة رسو السفن فيه رغم ضيق مساحته.

وقد بدأ دور تجار جنوب الجزيرة العربية كوسطاء تجاريين بالتضاؤل عندما أقام البطالسة المصريون مراكزهم على طول الساحل الغربي للبحر الأحمر، وذلك من أجل حماية الطريق التجارية التي تصلهم، حيث كانت التجارة بين مصر والهند في ذلك الوقت تستخدم تلك الطريق.

٩ — وفي القرن الثاني الميلادي كان لخراسان دور واضح على التجارة في طريق الخليج. وفيما بين عامي (١٠٥ — ١٥٠) ميلادية، وسع ملوك الهلال الخصيب (دلتا الفرات ودجلة) سلطتهم وعملوا على توسيع تجارتهم حتى شملت الجانب الغربي من ساحل الخليج العربي وامتدت إلى ساحل أم القيوين في الامارات العربية المتحدة.

وقد تم الكشف عن وجود قطع من عملتهم في موقع يسمى (ادور) وهي عبارة عن مستوطنة قديمة تضم ببوتا ومعبدا وأضرحة وحصنا.

ومن الممكن القول ان هذه المستوطنة القديمة كانت ميناء ومركزا تجاريا يسمى (عمانا) الا وهي عمان اليوم.

أثر الاحداث التاريخية على استخدام تلك الطرق التجارية:

لقد ثبت استخدام الطريق التجاري الواصل بين الشرق والغرب، حيث تم افتتاحه لأول مرة (حوالي القرن الخامس عشر قبل الميلاد) بواسطة الرواد الأوائل في عمان والجزيرة العربية والهند وشرق افريقيا.

وكـان الهدف الاساسي في سلـوك تلك الطـريق هـو التبادل التجـاري مثل استيراد وتصدير النباتات الغذائية مثل الذرة وشجر النخيل .

وقد تطـورت التجارة على تلك الطـريق وازدهرت بشكل كبير لتصل ذروتها في القـرن العاشر قبـل الميلاد . حيث كـان يتم تصـديـر البخور والبهـارات في المنطقة العـربية ، وتستورد الأحجـار الكريمة من الهنـد إلى دول البحر الأبيض المتوسط .

وأما الطـريق الآخر الـذي يربط الخليـج بالهند ، فقـد ثبت استخدامـه من خلال النصوص والوثائق المكتوبة وكذلك من خلال اجراء الحفريات الأثرية .

حيث أن الخزف المنقـوش الذي وجـد في منـاطق عـديدة ، دل على قـدوم المستوطنين والتجار من بلاد ما بين النهرين إلى سواحل الخليج العربي في الفترة مـا بين القرنين الخامس عشر والـرابع عشر قبل الميـلاد . وبـالاضافـة لـذلك الخزف فقد أحضروا معهم الزجاجيات وأشياء أخرى كالقمح والملابس .

وهناك دلائل عديدة تشير إلى ازدهار وتطور التجارة في القرنين الثالث عشر والثاني عشر قبل الميلاد .

حيث كان البابليون والسومريون يستوردون كميات كبيرة من نحاس عمان ، بالاضافـة إلى الخشب والحجارة ، وذلك مقايضة مع القمـح والبضائع الجاهزة والملابس وغيرها .

ومن المناطق البعيـدة كان يتم استيراد الـذهب والفضة والأحجار الكـريمة بالاضافة إلى الخشب من ملوخة (الهند) . ,

كذلك كـان يتم تصدير النحـاس والحديد من عمان في بداية القـرن العاشر قبل الميلاد ، وبـذلك يمكن القول ان النحـاس هو المادة الرئيسيـة التي كانت تصدر من عمان على مدى الاحقاب الزمنية القديمة وبشكل ثابت ومستمر .

ومنـذ القرن الثـالث عشر قبل الميـلاد وحتى العصر الهلنستي والرومـاني ، استمـرت تجارة الأشياء والبضـائع الثمينـة بين الهند مـن جهة والخليج العـربي ودول البحر المتوسط من جهة ثانية ، مثل البهارات والأحجار الكريمة وغيرها ، هذا بالاضافة إلى الخشب الذي كان يستورد إلى الخليج وبلاد ما بين النهرين .

ومن الجدير بالذكر أن التبادل التجاري كان قائما بين عمان ومناطق السند، ويؤكد على ذلك تلك الموجودات الأثرية التي تعود إلى حضارة (هرابان) وتم الكشف عنها في مناطق مختلفة من عمان، مثل الأوعية الخزفية.

وتعود تجارة البضائع الجاهزة في الخليج إلى العصر الهلنستي، حيث ثبت ذلك من خلال الآنية الزجاجية المصنوعة في سوريا، وكذلك الخزف الروماني في ادّور، كذلك كان اللؤلؤ يصدر من البحرين إلى الامبراطورية البارثينية (شمال شرق ايران).

هكذا اذن فالادلة كثيرة على تطور وازدهار التجارة منذ غابر الزمن في هذه البلاد، ورغم ان المصنوعات الأصلية يمكن ان تختلف وتتغير، الا ان الأطار العام للمادة الخام وتلك المصنوعات تبقى خالدة عبر العصور.

المراجع :

١ — آل خليفة، رايس ١٩٨٦، البحرين عبر العصور، لندن، . ١٩٨٦ .

٢ — الشن ١٩٨٤، آثار جنوب آسيا، كامبريدج ١٩٨٤ .

٣ — بيستون ١٩٧٦، الاستيطان في خور روري، مجلة دراسات عمان، العدد (٢) ١٩٧٦، ص ٣٩ — ٤٤ .

٤ — بارثيو، كلوزيو ١٩٨٣، الجماعات الزراعية في شبه جزيرة عمان، مجلة الدراسات، عمان، العدد (٦) ١٩٨٣، ص ٢٣٩ — ٢٤٦ .

٥ — بيجي، نسبت ١٩٨٥، عمان: الحفريات الأثرية في القرم ٨٥/ ١٩٨٦، الشرق والغرب العدد (٣٥)، ١٩٨٥، ص ٤٠٧ — ٤١٧ .

٦ — بوشلت الاستكشافات الأثرية في ادور، ام القيوين، الامارات العربية المتحدة، اكاديكا العدد (٥٨)، ١٩٨٨، ص ١ — ٢٦ .

٧ — ١٩٨٩، كيسون ترجمة وتعليق، برنستون، ١٩٨٩ .

٨ — ١٩٨٦، (دلمون) و (مكان) خلال القرن الثاني عشر قبل الميلاد، في المرجع رقم (١)، ص ١٤٣ — ١٥٥ .

٩ — كوستا ١٩٩٠، مجلة الدراسات العمانية، الناشرين كوستا وتوزي الشرق، العدد (٦٣)، روما ١٩٩٠ .

١٠ — ديكاردي ١٩٨٦، بعض مناحي الاستقرار في العصر الحجري في البحرين والمناطق المجاورة، في المرجع رقم (١) ص ٨٧ — ٩٣

١١ — درنج كسبرز ١٩٧٢، تجارة هارابان في الخليج العربي في الالف الثالثة قبل الميلاد، ، بلاد ما بين النهرين العدد (٧)، ١٩٧٢، ص ١٦٧ — ١٩١ .

١٢ — درنج كسبرز ١٩٨٩، بعض الملاحظات عن عمان، في حلقة حول الدراسات العربية، رقم (١٩)، ١٩٨٩، ص ١٣ — ٣١ .

١٣ — فريفلت ١٩٧٥، الاستيطان القديم وتاريخ عمان، الشرق والغرب العدد (٢٤)، ١٩٧٥، ص ٣٥٩ — ٤٢٤ .

١٤ — هابتمان ١٩٨٥، النحاس في عمان قبل خمسة آلاف سنة العدد (٤)، بوخم، ١٩٨٥.

١٥ — هيمبل ١٩٨٧، المناطق الداخلية، العدد (٧)، ١٩٨٧، ص ٢٢ — ٢٩.

١٦ — هيمبل ١٩٨٨، مجان، الناشر المجلد ٧/ ٣ — ٤، برلين، ١٩٨٨، ص ١٩٥ — ١٩٩.

١٧ — لاند سبرجر ١٩٦٦، بعض الحقائق الغامضة عن حضارة أكاد، عالم الشرق، العدد (٣)، ١٩٦٦، ص ٢٤٦ — ٢٨٦.

١٨ — لوكنبل ١٩٢٤، سجل تاريخ سنحاريب، منشورات معهد الشرق (٢) شيكاغو، ١٩٢٤.

١٩ — مكسول هيسلوب ١٩٨٣، دراسات الاناضول، العدد (٣٣) ص ٦٧ — ٧٢.

٢٠ — نيسن ١٩٨٦، ذكر دلمون في النصوص القديمة لبلاد ما بين النهرين، في المرجع رقم (١)، ص ٣٣٥ — ٣٣٩.

٢١ — نيسن ورينجر ١٩٨٧، بلاد ما بين النهرين والمناطق المجاورة، الطبعة الثانية، برلين، ١٩٨٧.

٢٢ — دوتي ١٩٨٦، الخليج في مرحلة ما قبل التاريخ، في المرجع رقم (١)، ص ٧٩ — ٨٦

٢٣ — برن ١٩٧٥، ميناء البخور — خور روري في ظفار، مجلة الدراسات العمانية العدد (١)، ١٩٧٥، ص ٨١ — ٩٦.

٢٤ — بورادي ١٩٧١، آراء حول النقوش على الحجارة في السعودية ومناطق أخرى قديمة في الشرق الأدنى، العدد (٣٣)، ١٩٧١، ص ٣٢٣ — ٣٣١.

٢٥ — بولتز ١٩٧٨/ ١٩٨١، نحو تاريخ موحد للتغير الثقافي في منطقة الخليج العربي: ملاحظات عن دلمون، مكان، واقتصاد سومر

القديم، مجلة الدراسات العمانية، العدد (٤)، ١٩٧٨/ ١٩٨١، ص ٢٩ — ٥١.

٢٦ — بولتز ١٩٨٤، المنطقة الشمالية الشرقية للجزيرة العربية في فترة ما قبل الاسلام، الناشر بوشلر سيل باريس ١٩٨٤، ص ٨٥ — ١٤٤.

٢٧ — بولتز ١٩٨٥، انعكاسات تاريخ وآثار البحرين، مجلة مجتمع امريكا الشرق، العدد (١٠٥) ص ٦٧٥ — ٧١٠.

٢٨ — بولتز ١٩٨٥، من أكاد حتى مزون: أربعة ملاحظات عن عمان، في الفترة من (٧٠٠ قبل الميلاد إلى ٧٠٠ سنة ميلادي، مجلة الدراسات العمانية، العدد (٨) ص ٨١ — ٩٥.

٢٩ — بولتز ١٩٨٧، حدود زاغروس ومشكلة العلاقة بين ايران وجنوب بلاد ما بين النهرين في ألف الثالث قبل الميلاد، في المرجع رقم (٢١)، ١٩٨٧، ص ٣٣ — ٥٥.

٣٠ — بولتز ١٩٨٨، الجزيرة العربية ومملكة خراسان، كوبنهاجن، ١٩٨٨، ص ١٣٧ — ١٦٧.

٣١ — ريد ١٩٨٩، تجارة أم احتلال: التغيرات في العلاقات بين بلاد ما بين النهرين ودلمون، في المرجع رقم (١)، ص ٣٢٥ — ٣٣٤.

٣٢ — سيلز ١٩٨٧، الناشر كورت وشيرو نوايت الحضارة الافريقية في الشرق، لندن ١٩٨٧، الفصل الرابع، ص ٧٥ — ١٠٩.

٣٣ — سيلز ١٩٨٩، التغيرات الثقافية والتجارية في منطقة الخليج في الفترة ما قبل الآلف الأولى قبل الميلاد، الناشر، ات فهد، البيئة الثقافية والتاريخية للجزيرة العربية في مرحلة ما قبل الاسلام، ليدن ١٩٨٩، ص ٦٧ — ٩٦.

٣٤ — توزي ١٩٨٦، بروز الجزيرة العربية في عصور ما قبل التاريخ، المراجعة السنوية للانتروبولوجيا، العدد (١٥)، ١٩٨٦، ص ٤٦١_٤٩٠.

٣٥ — توزي ١٩٨٦ ، الثقافات البحرية القديمة للخليج العربي والمحيط الهندي ، في المرجع ، رقم (١) ، ص ٩٤ ـ ١٠٧

٣٦ — فايسجربر ١٩٨١ ، أكثر من الحديد في عمان : نتائج بعثة دراسية ، العدد (٣٣) ، ١٩٨١ ، ص ١٧٤ ـ ٢٦٣ .

٣٧ — فايسجربر ١٩٨٣ ، انتاج النحاس في عمان خلال الألف الثالث قبل الميلاد ووضع (مكان) ، مجلة الدراسات العمانية ، العدد (٦) ، ١٩٨٣ ، ص ٢٦٩ ـ ٢٧٦

٣٨ — وزمان ١٩٧٧ ، بلد البخور ، تقارير من مؤتمر فينا ، ١٩٧٧ .

ملخص عام حول أصول الصناعة البحرية على طول ساحل
عمان وذلك في عصور ما قبل التاريخ

سيرج كلوزيو



ملخص عام حول أصول الصناعة البحرية على طول ساحل عمان وذلك في عصور ما قبل التاريخ

ان هدف هذا البحث يمثل الرجوع بالذاكرة إلى عصور ما قبل التاريخ لمحاولة الاطلاع على وضع الطرق البحرية وظروف التحكم بها على طول الساحل العماني، ومما لا شك فيه أن هذا المؤتمر المنعقد في عمان لتدارس طرق الحرير البحرية سيعزز الدور الذي يقوم به البحارة العمانيون على طرق التجارة عبر المحيط الهندي.

لقد كشفت التنقيبات الأثرية التي أجريت حديثا باشراف وزارة التراث القومي والثقافة على طول الساحل العماني عن وجود عدة مئات من المستوطنات الساحلية يعود تاريخ قيامها إلى الفترة ما بين القرن السادس عشر والرابع عشر قبل الميلاد.

كما بنيت الفحوص التي أجريت، بان سكان هذه المناطق كانوا يعتمدون على الأسماك والأصداف كمورد رزق يومي رئيسي لهم، علما بأنهم كانوا يعملون على تطوير اسالب ملاحتهم وصيدهم بأنفسهم.

ونتيجة لتحليل بقايا الأسماك التي وجدت أثناء التنقيب في موقع مستوطنة رأس الحمراء (٥) الواقعة بالقرب من مسقط، والتي يعود تاريخها إل القرن الرابع عشر قبل الميلاد، فقد تبين أن أهالي المنطقة كان يعتمدون في صيدهم على قوارب مناسبة ومجهزة للابحار في الأعماق وجدير بالذكر ان هناك مواقع كانت معاصرة لتلك المستوطنة، تقع في دول أخرى من الخليج العربي مثل الامارات العربية المتحدة، قطر، المملكة العربية السعودية والبحرين.

وهذا يشير إلى وجود التبادل التجاري الذي كان يتم بين هذه المواقع ومثيلاتها في عمان، ومما يؤكد على ذلك اكتشاف ذلك الفخار المدهون المعروف بنمط (عبيد) المستورد من بلاد ما بين النهرين، حيث عثر على بقاياه في منطقة (رأس الخيمة).

وكان هذا التبادل يشمل البضائع التي لم تكن متوفرة محليا، ولكنها ضرورية

لبناء القوارب، كمادة القار على سبيل المثال.

ومن ضمن هذه البضائع العديدة كان نبات الذرة، التي يعود أصول زراعتها إلى منطقة شرق افريقيا، وقد دلت الحفريات على وجودها في (رأس الحمراء) في فترة القرن الرابع عشر قبل الميلاد، وكذلك في منطقة واحة (الهيلي) حيث تم التوصل إلى أنها وجدت هناك في القرن الثالث عشر قبل الميلاد.

في عام ١٩٥٢ اعتبر الجغرافي سور بأن الساحل الجنوبي للجزيرة العربية منطقة منسية، استقر فيها الانسان منذ عصور قديمة جدا.

ولعل الحفريات الأثرية الجارية تكشف الآن عن خبايا هذه المنطقة، وعلى الأخص الطريق الساحلي، حيث بينت الحفريات وجود التبادل القائم على الطرق البحرية على طول الطرف الغربي للمحيط الهندي وذلك عبر العصور القديمة، حيث ان أهالي المستوطنات القديمة التي وجدت آثارها على السواحل الممتدة من عمان إلى باب المندب، وكانت مهنتهم الرئيسية صيد الاسماك، كانوا على اتصال مستمر مما دفعهم إلى اقامة شبكة من الاتصالات الواسعة لتشمل شرق افريقيا وحتى سواحل (مكران).

وكانت هذه الجماعات ونشاطاتها التجارية واتصالاتها بمثابة الأسس الضرورية التي أقيمت عليها فيما بعد التجارة الأوسع مدى والتي تطورت خلال القرن الثالث عشر قبل الميلاد، وذلك لمواكبة المتطلبات المتنامية لحضارة العصر البرونزي الأول لمنطقة الشرق الأوسط والأدنى.

ومما يؤكد على انتشار تلك التجارة البحرية الواسعة، تلك الوثائق الهيروغليفية والمسمارية والتي تشير كذلك إلى تجارة السومريين مع (دلمون) و(مجان) و(ملوخة) أو إلى التجارة المصرية مع ما يعرف اليوم بالصومال.

وكانت الحفريات الأثرية التي نفذت خلال العقود الثلاثة الماضية بمثابة الأساس المادي المحسوس لتحليل الوثائق والنصوص المكتوبة، بحيث أدت إلى اعادة اكتشاف المستوطنات القديمة في (دلمون) في البحرين و (مجان) في عمان و (ملوخة) في الباكستان.

ومما لا شك فيه ان القوارب وسفن الابحار التي كانوا يستخدمونها هي كما

وصفت في النصوص المكتوبة، ولكننا لا نعرف الكثير عن شكل وأساليب بناء تلك القوارب، ولا عن الطرق الملاحية، رغم محاولات عديدة بذلت من أجل ذلك.

ومن أجل ذلك قامت وزارة التراث القومي والثقافة في عمان بالاشراف على مشروع مشترك سمى مشروع رأس الحد والذي نفذته بعض المؤسسات الأوروبية في روما، (معهد الشرق الجامعي) في نابولي، في باريس بالاضافة إلى المتحف البريطاني بلندن، حيث تم تكريس هذا المشروع لبحث وفهم احدى الأسباب الرئيسية التي كانت وراء انتشار التجارة بذلك الشكل الموسع في القرن الثالث عشر قبل الميلاد.

وقام هذا الفريق بالكشف عن مستوطنتين في (رأس الجنيز) و (رأس الحد) حيث تم العثور على العديد من الأشياء التي تشير إلى انتشار تلك التجارة وعلاقة هذه المناطق مع بلاد السند وحضارتها، ومن ضمن تلك الأشياء الجرار (العبوات) التي كانت تستخدم لنقل البضائع (حيث توجد على بعضها كتابة تشير إلى الحضارة في بلاد السند) وكذلك الاختام المصنوعة من النحاس.

فان الدراسة الواسعة التي اجريت حول رأس الجنيز كان لها أثر كبير في معرفة طبيعة تلك التجارة القديمة الحديثة، كما اشارت إلى ان تلك التجارة كانت مرتبطة بشكل وثيق باستغلال الموارد المحلية، وأهمها (الكحل والمحار والاصداف البحرية) والتي كان يتم تصديرها إلى مناطق بعيدة كبلاد ما بين النهرين وبلاد السند.

ومن خلال البحث، تم التعرف على العديد من السلع التي تعود أصولها إلى بلاد ما بين النهرين والهند، وبذلك من المحتمل ان هذه المناطق (رأس الحد) و (رأس الجنيز). جمعت البضائع الغربية التي كانت تستورد من تلك البلاد، وعلى سبيل المثال ما وجد في القبور الملكية في (اور).

أما بالنسبة للعلاقات التجارية مع افريقيا. فانها لم تتوضح بشكل مؤكد رغم ما قيل عن استيراد تلك البضائع القابلة للتلف، والتي يصعب على علماء الآثار ايجاد بقايا لها.

ولقد أكـد الكثير من الدارسين على أن البضـائع الواردة مـن افريقيا كـانت تصل إلى بلاد ما بين النهرين و (ملوخة) بالاضافة إلى احتمال وصولها إلى (رأس الحد) .

ومن الدلائل التي تـوضح اساليب وفنون الملاحـة البحرية القـديمة ، تلك الأشيـاء التي وجـدت في (رأس الجنيـز) مثل قطع القـار والحصر والقصب والحبال ، وهـي من الأشياء التي تـدل دلالة واضحة على بنـاء السفن في ذلك الوقت ، واستخدامها لاغراض التجارة على الطرق البحرية القديمة .

وقد تم الكشف عن هذه الأشياء في العديد من مساكن المستوطنة ، ويرجح انها ازيلت من جسم قارب مصنوع من القصـب ، وتم تخزينه في تلك الأماكن لاعادة استخـدامه في بناء قـارب آخر ، وقد يكون هـذا الاثبات الوحيـد الذي يشير إلى وجود تلك القوارب التي كانت غالبا ما تستخدم على الطرق التجارية البحرية البعيدة بين (سومر) و (ملوخة) .

ومن الجديـر بـالـذكـر أن بعض السلع المستـوردة من شرق ووسط آسيـا كالقصدير واللازورد (حجر ازرق سماوي) قد وصلت إلى بلاد ما بين النهرين مرورا بالطرق البحرية عبر الخليج .

ومن المرجح القـول بـأن تلك المجتمعـات التي كـانت تقطـن السـواحل ، ومعظمهم من الملاحين وصيـادي الاسماك المحترفين ، هـم الـذين عملـوا على تطوير أساليب وفنون الصناعة البحريـة ، بالاضافة إلى الالمام بالعوامل المناخية التي ساعـدتهم على ارتياد البحر ، مثل معـرفة مـواعيد التيارات المائيـة وهبوب الرياح الموسمية ، وهي من الأمور الهامة في تحديد الطرق البحرية .

لـذلك نستطيع القـول بأن مسـاهمة البحارة العمانيين في نشر طـرق الحريـر البحرية تمتد إلى العصور القديمة من تاريخ وحضارة عمان .

ملاحظات في احياء ذكرى سعيد بن أبو علي
دراسة حول العلاقة بين العمانيين والصنيين
في الفترة ما بين القرنين الحادي عشر والخامس عشر

لي . يانغ . شنغ



ملاحظات في احياء ذكرى سعيد بن أبو علي
دراسة حول العلاقة بين العمانيين والصنيين
في الفترة ما بين القرنين الحادي عشر والخامس عشر

لقد قدم الكثير من العلماء (أبحاثا ودراسات حول تاريخ العلاقة بين الصين وعمان على مدى فترات زمنية مختلفة ، ففي بداية القرن العشرين قدم (هيرث وروكهيل) معلومات هامة حول الموقع الجغرافي لعمان . وقد اعتمد هؤلاء في دراستهم على بحث آخر يتطرق إلى التجارة العربية الصينية في القرنين الثاني والثالث عشر الميلاديين . . وقدم هذا البحث العالم الصيني (زهاو روكا)

وقد أشار هذا الكاتب إلى أسماء بعض المدن العمانية ، فمثلاً ، (وونغ مان) تعني عمان ، ووبا تعني مرباط ، ونوفا تعني ظفار) .

وجاء فيما بعد علماء صينيون وايدوا الأفكار الواردة في دراسة (هيرث وروكهيل) ، ومن هؤلاء (زانغ كسينغ لينغ ، وفنج شينغ) . وغيرهما .

وفي مقالة رائعة للكاتب الياباني (ياجيما هيكوتشي) نشرت عام ١٩٦٥ ، بعنوان (موانىء جنوب الجزيرة العربية الواقعة على الطريق التجاري البحري) بين الكاتب اسماء مواقع عمانية ورد ذكرها في الأدب الصيني ، كما وردت في الآثار الجغرافية العربية والاسلامية .

وفي احدث دراسة صينية ، تطرق الحديث إلى الأعمال الجغرافية للصينيين في عهد حكم أسرة مينغ ، حيث تضمنت افكاراً هامة حول موضوع العلاقة بين عمان والصين .

ونلاحظ أن الوثائق الصينية خلدت أسماء اثنين من العمانيين وهما (السندباد) و(أبو عبد الله بن القاسم) حيث قاما شخصياً بزيارة الصين ، كلا على حده .

وهناك ثلاثة مصادر صينية تحدثت عن حياة (أبو عبدالله بن القاسم) :

المصدر الأول: وهو عبارة عن فصل من كتاب عنوانه : تاريخ اسرة يوان المنغولية : حيث ورد في هذا الفصل ما يلي :

— في عام ١٢١٨ ميلادية بدأت مهمة مبعوثي حكومة (يوان) بالتوجه نحو (قيلون) في الهند. وبعد مرور ثلاثة أشهر على ابحارهم وصلت سفينتهم إلى سريلانكا وكان لتوقف هبوب الرياح الموسمية وحاجتهم إلى المواد الغذائية والتموين أثر في تحويل مسارهم والابحار إلى (معبر) ومن هنا ارادوا التوجه إلى (قيلون) في الهند.

وفي (معبر) أبدى الوزير (ابو علي) رغبته في خدمة (قبلاي خان) وكذلك ان تكون له علاقات تجارية مع الصين فقام بارسال مبعوث خاص له إلى الصين، وكان اسم هذا المبعوث (جمال الدين).

وعندما علم سلطان (معبر)بالموضوع من خلال سكرتيره الخاص، غضب جدا وعمل على حجز أموال واملاك ونساء وخدم (ابو علي) وكان ينوي قتله، ولكن تم اطلاق سراحه بعد ان استطاع مراوغة السلطان.

المصدر الثاني: هي عبارة عن فقرة من فصل في كتاب للمؤرخ الكوري (زهي لنزهي) بعنوان (تاريخ كوريا) صدر سنة ١٤٥١ وقد ورد في هذه الفقرة أن (أبا علي) اختلف مع الملك في (معبر) وهرب إلى امبراطورية (يوان)وتزوج هناك من فتاة كورية.

المصدر الثالث: الذي ذكر (أبو علي)هي تلك المخطوطة التي احيت ذكرى سعيد بن أبو علي.

ورغم ان هذه المخطوطة اختفت، الا أن النص بقي موجودا في أعمال الكاتب الصيني (ليو مينزهونغ) حيث بينت ان الاسم الحقيقي بـ(ا بو علي) هو سعيد، وانه كان يعيش في بلدة تسمى بالصينية (هالا هادي) حيث هاجر اجداده إلى بلدة صينية ساحلية تسمى (كي يانغ)واستقر هناك حيث عمل بالتجارة أما والد، سعيد فكان يسمى (أبو علي) وقد كان الملك يثق جدا (بأبي علي) وكان يعتبره الأخ السادس له، وطلب منه أن يكون زعيما لبعض القبائل.

ونتيجة لذلك أصبح غنيا وكـان عنده (٣٠٠) ثلاثمائة من الخدم والنساء. كان سريره مصنوعا من العاج، وكان يمتلك الكثير من أدوات الزينة المصنوعة من الـذهب. وعندمـا توفي (أبـو علي) حل مكـانه ابنـه (سعيد) وكـان الملك يسمى (سعيد) هـذا باسم والده — أبـو علي — لذلك كـان قليل من الناس يعرفون ان اسم الابن الحقيقي هو (سعيد).

وفي مقـالة صـدرت قبل عشر سنـوات للكاتـب الصيني (شين جاو هـاو) اثبت الكاتب فيهـا ان بلدة (كي يـانغ) التي استقر بها اجـداد (أبو علي) هي نفسها بلدة (معبر) في الهند.

هذا ما ورد عن تلك الشخصية، ولكن الكـاتب الصيني في مقالته يتساءل عن الموطن الأصلي (لابي علي)، اذ أنه لا يستطيع الاجابة عن تساؤله بنفسه.

ولم يتطرق الحديث لحد الآن عن عمان إلا انني بناء على الدراسة التي قمت بها، فأنني أجـد أن الموطن الأصلي لعـائلة (أبـو علي)المسماة بـالصينية (هـالا هادي)هي ذلك الميناء العماني القديم لمدينة(قلهات)

ومما يـؤكد ذلـك أن مدينة(قلهـات) وردت في الكثير من المصـادر الصينية وبأسماء مختلفة. كذلك أشار العديد من البحارة الصينيين الذين كانوا يبحرون في سفنهم للمنطقـة بهدف التجـارة إلى مـدينة (قلهـات) التي زارهـا البحـار الصيني (زن) عدة مرات.

وبـالاعتماد على المصادر السـابقـة يمكنني اعطاء صـورة مـوجزة عن حيـاة (سعيد أبو علي).

— ولد (سعيـد) في معبر (كولا) في الهنـد عام ١٢٥١ ميـلادية، وقـد جاء اجداده من (قلهات) إلى الهنـد في زمن غير معروف، وكانوا يشتغلـون كوسطاء تجاريين بين دول الخليج العـربي والصين، وكان لهم اتصـال مستمر مع أهـالي الخليج والصين.

وقد ادركوا التغيرات السياسية في الصين وغرب آسيـا. وبعد هزيمة المغول في الشرق والغـرب، اتيحت الفـرصـة لهم ولتجـار مسلمين آخـرين في الهنـد لتـوسيع تجارتهم. فأصبحت سفنهم تبحر وتـرسو في الموانيء ويتم استقبـالها

بشكل مناسب، حيث كان ضباط امبراطورية (يوان) المنغولية يستقبلون سفنهم في مدينة الزيتون ويحترمون وفادتهم.

وعندما ارسل سعيد مندوبا عنه إلى الصين عام ١٢٨١م غضب الملك عليه، ورغم ذلك إلا انه استمر في ارسال مندوبين للقاء (قبلاي خان) في كل عام، وكذلك مندوبين للقاء الأمراء المنغوليين أمثال (أباقة وقزان) في ايران.

وكذلك عندما كان مندوبو الحكومة المنغولية في الصين وايران يتوقفون في معبر كان سعيد يجهز لهم السفن مسبقاً ويزودهم بالمؤونة.

وبذلك لم يكن هناك توازن بين ما يقوم به بشكل فردي في إرسال مندوبين وبين عمله كوزير في معبر، مما أدى إلى فقد ثقة الملك به.

وعندما عرف قبلاي خان أن وضع سعيد أصبح في خطر، أرسل له أحد وزرائه ويدعى (علي بيغ) على رأس وفد عام ١٢٩١، وسلمه رسالة يدعوه فيها (قبلاي خان)إلى الحضور إلى الصين. وهنا سافر (سعيد) وترك نساءه وأولاده واملاكه في (معبر).

وقد هرب معه ومع الوفد الصيني (١٠٠)مائة من الخدم في (معبر).

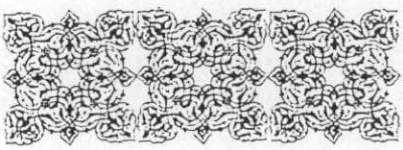
وصل (سعيد) إلى (بكين) في السنة التالية عام ١٢٩٢ واستقبله هناك (قبلاي خان) بكل احترام وتقدير، واعطاه الملابس المطرزة، وزوجه من فتاة كورية، ومنحه بيتا للسكن، ولذلك فقد استمر بالاتصال مع الأسرة الحاكمة في كوريا.

وعندما تولى (تيمور) الحكم في الصين عام ١٢٩٤ ميلادية، منح (سعيد) لقب وزير كما كان يقدم له الأموال الكثيرة في مناسبات عديدة.

ولما توفيت زوجته الكورية، قدم له (تيمور خان) فتاة أخرى وتزوجها.

وفي شتاء عام ١٢٩٩ توفي سعيد في بكين عن عمر ناهز (٤٩) تسعة وأربعين عاما. وقد ترك ولدا وابنتين له. وعلى أثر ذلك أمر (تيمور خان) يعمل جنازة له وتغطية تكاليفها من أموال الدولة، واصدر كذلك قرارا كلف بموجبه المسؤولين بحماية ورعاية عائلته.

هذا وقد نقلت جثته إلى مدينة الـزيتون عبر محطات رسمية، حيث تم دفنه هنـاك، ولبيان مكـانة سعيـد قام أحـد العلماء الصينيين وهو (ليـو منغ زونغ) بكتابة تلك الكلمات على قبره وذلك من أجل تخليد ذكراه على مدى العصور.



محتويات الكتاب

	الموضوع		الصفحة
١	تقديم	وزارة التراث القومي والثقافة	٥
٢	كلمة	صاحب السمو السيد فيصل بن علي بن فيصل آل سعيد وزير التراث القومي والثقافة	٧
٣	اسهام عمان في التواصل الحضاري بين الشعوب	سعادة مال الله بن علي بن حبيب اللواتي ـ مستشار وزارة التراث القومي والثقافة	١١
٤	عمان وطريق تجارة التوابل عبر المحيط الهندي في العصر الاسلامي	الدكتوره سحر السيد عبد العزيز سالم مصر	٢١
٥	مدينة صحار العمانية وعلاقتها بطرق الحرير البحرية	الدكتوره مونيك كارفران فرنسا	٨٥
٦	الدور الذي ساهمت به عمان في طرق الحرير البحرية — العوامل البشرية والتجارية والملاحية التي ساعدت في تحقيق هذا الانجاز البحري الكبير	تيم سفرين — بريطانيا	١٠٣

٧	الشواهد الأثرية على وجود التبادل التجاري بين التجار العمانيين من جهة والعالم الخارجي وخاصة الشرق الأقصى من جهة ثانية قبل افتتاح طريق رأس الرجاء الصالح	الدكتور باولو كوسنا — ايطاليا	١٢٣
٨	حضارة بلاد السند وعلاقتها التجارية مع عمان في مجال التجارة البحرية	الدكتور احمد حسن داني باكستان	١٣٩
٩	أثر العصور التاريخية القديمة على الطرق التجارية التي تربط عمان بالعالم الخارجي	الدكتور الريح السنهورى جامعة السلطان قابوس	١٥١
١٠	ملخص عام حول اصول الصناعة البحرية على طول ساحل عمان وذلك في عصور ما قبل التاريخ	سيرج كلو زيو — فرنسا	١٦٥
١١	ملاحظات في احياء ذكرى سعيد بن أبو علي دراسة حول العلاقة بين العمانيين والصينيين في الفترة ما بين القرنين الحادي عشر والخامس عشر	لي . بانغ شغ — الصين	١٧١