

من تاريخ بحرية عمان التقليدية

تأليف
حسن صالح شهاب

الطبعة الأولى
١٤٢٢هـ - ٢٠٠١م



المقدمة

الناظر فيما عرف من تاريخ المشاركة العربية فى الملاحة البحرية ، فى المحيط الهندي ، يلاحظ أن هذا التاريخ يخلو من ذكر أية قوة بحرية ، كانت للعرب فى هذا المحيط ، غير البحرية العمانية . فم منذ ظهور الإسلام ، بل ربما من قبله ، كانت البحرية العمانية تقوم بتعقب سفن القراصنة ، لطرق التجارة البحرية بين الهند وكل من عمان والخليج ، وبحماية أطراف السواحل العمانية من اعتداءاتهم على سكانها ، وغارات من يطمع فى السيطرة عليها .

لكن مما يؤسف له حقاً ، إنه لم يعرف من تاريخ البحرية العمانية ، غير لمحات خاطفة وإشارات عابرة قليلة ، وردت متفرقة فى كتب التاريخ الإسلامى ، وفى بعض كتب المتقدمين من المؤرخين العمانيين ، لم يهتموا بتدوين الأحداث البحرية فى مؤلفاتهم . فالسالمى ، وهو من المؤرخين العمانيين المتأخرين ، يقول فى سيرة الإمام سلطان بن سيف بن مالك اليعربى : « وليتهم أرخوا وقائعهم بالنصارى (يعنى البرتغاليين) ، وفتوحاته بأرض الهند ، لكن الطبع غلب عليهم ، فقد جرت العادة عندهم بإهمال التاريخ ، إشتغالاً بالأهم (*) » .

فكان من الطبيعى أن يترك إهمال الجانب البحرى من التاريخ العربى العام ، الباب مفتوحاً لأولئك المتعصبين على العرب من كتاب الغرب فينكروا وجود تاريخ بحرّى للعرب فى المحيط الهندي ، أو

(*) عبد الله بن حميد السالمى ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان ، ج ٢ ، ص ٤٥ (الطبعة الثانية) .

يقللوا من شأنه ، فالعرب عندهم ، أصحاب إبل وتجارة برية ، أما ركوب البحر والتجارة البحرية ، فكانتا لغيرهم من الأمم المتحضرة ، كالفرس والهنود ، كما يزعمون أن جزيرة العرب لم تنتج في يوم من الأيام ، الأخشاب الصالحة لبناء السفن . إلى آخر تلك المزاعم ، التي سنفندھا ، فی بعض فصول هذا الكتاب بالبراهین والحجج الدامغة والكتاب لا يتناول إلا ماله علاقة بتاريخ البحرية التقليدية ، التي كانت تسیر بالشرع ، والتي حددنا نهايتها ، بظهور السفن البخارية ، في المياه العمانية والخليجية ، في سنة ١٨٦٢م ، وبنهاية عهد السيد سعيد بن سلطان البوسعيدي ، فهذه البحرية ، باستثناء السفن الحربية البرتغالية التي استولى عليها العمانيون في معركة تحرير (مسقط) ، وغيرها من المعارك البحرية ، كانت مؤلفة من السفن العمانية الأصلية .

لكن لا نعني أن هذه السفن هي نفس السفن التي نرى أشكالها في فصل المراكب ، وإن كنّا لا نستبعد أن الأنواع السريعة منها ، مثل (البتيل) و (الزاروقه) ، كانت تستخدم في المعارك البحرية . وأن الكبير منها ، والثقيل ، كان يستخدم في نقل المؤن والجنود . فقد كانت جميعها ، موجودة في النصف الأول من القرن التاسع عشر ، ولا يستبعد أنها كانت موجودة ، قبل هذا التاريخ ، فقد شاهدها في ميناء (مسقط) ، وغيره من الموانئ العمانية ، من زار عمان في هذا التاريخ من الضباط والرحالة الأوروبيين ، مثل (ديمون باريس) Paris ، والفنان (وليم دانييل) ، كما شاهدها الضابط الانكليزي (هنتر) Hunter في ميناء (عدن) في منتصف القرن التاسع عشر . وقد أشرنا إليهم في هذا الفصل .

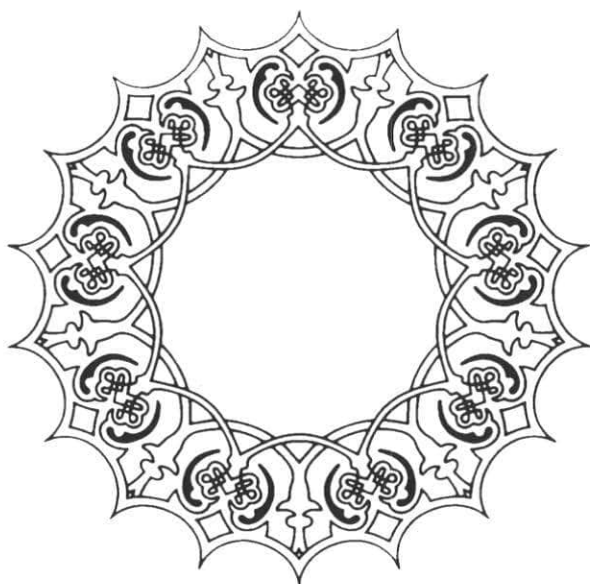
والكتاب محاولة متواضعة لعرض بعض ملامح تاريخ البحرية
العمانية ، أرجو أن تتبعها محاولات أخرى ، تتناول هذا التاريخ
بشكل أوسع ودقيق .

فى الختام أقدم شكري وامتناني لوزارة التراث القومي والثقافة
على مساعدتها وتشجيعها لي على انجاز هذا الكتاب .

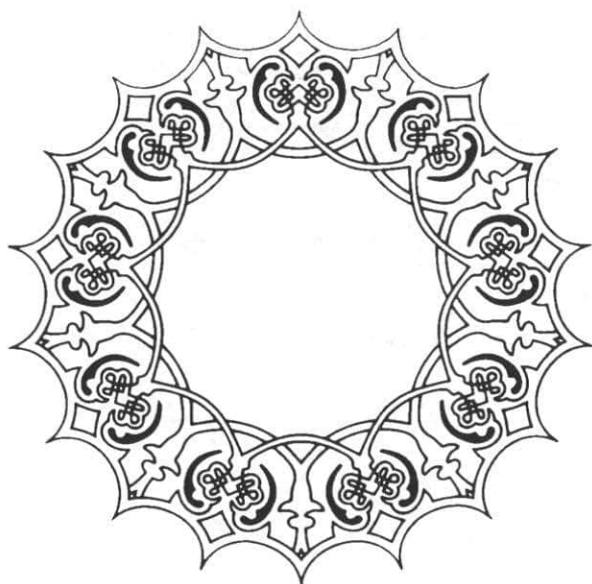
والله ولي التوفيق ،،،

حسن صالح شهاب

١٩٩٦/٧/١٥ م







الفصل الأول الملاحة فى خليج عُمان

يمتد القطر العماني على معظم الزاوية الجنوبية الشرقية من شبه الجزيرة العربية ، وهي زاوية بارزة بين البحر العربي وخليج عمان ، معترضة مجرى الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، المعروفة عند البحارة بـ (الكوس) ، وما تثيره من الأمواج العظيمة في البحر العربي ، خلال فصل الصيف ، فلا يصل منها إلى خليج عمان إلا ما خفت حدته ، لذلك كانت الملاحة الشراعية تتوقف في البحر العربي ، جنوبي (رأس الحد) ، أثناء فترة شدة هذه الرياح ، ولا تتوقف في (خليج عمان) ، ويشتد هبوب هذه الرياح ، عادة من أول شهر يونيه إلى نهاية شهر أغسطس من كل عام .

ويعتبر (رأس الحد) الحد الفاصل بين البحر العربي وخليج عُمان . قال ابن ماجد : « رأس الحد ويسمى رأس الجمجمة ، وبرّه يسمى برّ (الأطواح) ، وهو رأس ينغلق البحر على جنوبه ، ولم ينغلق البحر على شماله (...) وهو رأس منجذب إلى البحر ، أقرب ما يكون من برّ العرب إلى الهند (*) » ، فقله : « ينغلق البحر على جنوبه » يعني أن البحر جنوبي (رأس الحد) يقفل في وجه السفن الشراعية ، أثناء فترة شدة رياح (الكوس) ، ولا يقفل البحر شمالي الرأس ، يعني بحر أو خليج عمان .

فوضع هذا الخليج بالنسبة للرياح الموسمية في القسم الغربي من المحيط الهندي ، كان ملائماً للملاحة الشراعية بين ساحله العماني

(*) شهاب الدين أحمد بن ماجد كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد مخطوطة المكتبة الوطنية - باريس ، ص ٦٣ ب .

وسواحله في كل من (السند) ، و (مَكْران) والطرف الشمالي من ساحل الهند الغربي ، أو ما كان يعرف عند البحارة بساحل (جوزرات) أو (غجرات) . فالسفن الشراعية كانت تسافر في العام الواحد ، من (قلهات) و (مسقط) إلى (جوزرات) مرتين ، وثلاثاً ، وأربعاً وخمس مرات ، إذا لم تمكث في البنادر (١) . وهذا يعني أن سفر المراكب الشراعية ، من بنادر عمان الشرقية إلى (جوزرات) ، كان يجري طول العام .

ومن المسلم به أن العلاقة البحرية بين بلاد العرب والهند ، بدأت عبر خليج عمان . فهو ، باستثناء المضاحل بجوار سواحله الشرقية ، والشمالية الشرقية ، والتيارات ، عند مدخله من (الخليج العربي) ، بجوار جزر (سلامة وبناتها) ، وحول (رأس الحد) ، خال مما يعرف عند البحارة بالأوساخ ، وهي الأشياء الخطرة على الملاحاة ، كالصخور والشعاب المرجانية ، والجزر ، والمياه الضحلة ، والفشوت (جمع فشت) ، وهي قطع من الرمل والحصى ، غالباً ، في مستوى وجه الماء ، يتكسر عليها الموج ولا يرى ظهرها من بعيد ، وغيرها ، لذلك كانت المراكب الشراعية تسلك عدة طرق عبر هذا الخليج ، فيما بين ساحل عمان الشرقي ، وسواحل كل من (السند) و (جوزرات) و (هرمز) ، تسير فيها رياح الكُوس الملائمة لسفرها ، وبالرياح الشمالية الشرقية ، التي تهب أحياناً من الشرق ، ورياح الشمال ، القادمة إلى هذا الخليج عبر جبال عمان (٢) .

وكانت أشهر الطرق التي تسلكها السفن الشراعية ، عبر خليج عمان ، إلى الهند ، هي الطريق المسائرة لساحل عمان الشرقي حتى

(١) ابن ماجد ، الفوائد ، ١/٧٢ .

(٢) ابن ماجد ، الفوائد ، الفائدة الحادية عشرة .

(مسقط) أو (رأس الحد) . ومن هناك تنطلق إلى الساحل الغربي من شبه جزيرة (كمبايا) أو (كنبايه) من اقليم (جوزرات) . وهناك طرق أخرى ، كانت المراكب الخارجة من مضيق (هرمز) تسلكها ، إذا كان لها غرض من مرورها بمراسي (السند) و (مكران) ، فتسير بحذاء ساحلها إلى (ديُول) أهم مراسي (السند) قديماً ، ومن هناك تنطلق جنوباً إلى رأس (زجد) ، وهو رأس شبه جزيرة (كمبايا) الغربي ، ويقابل تماماً ، (رأس الحد) من الشرق ، ويسمى الآن برأس (جكت) .

وتأخذ السفن في رحلتها من (ديول) إلى (زجد) طريقاً بعيداً عن مصب نهر (السند) ، وساحل الهند إلى الشمال من (زجد) ، بسبب المضاحل الخطرة الكثيرة بجوارهما . ولهذا السبب ، وطول هذه الطريق كانت المراكب القادمة من داخل الخليج العربي ، تسلك في طريقها إلى الهند ، الطريق الأولى المسيرة لساحل عمان الشرقي إلى (مسقط) و (رأس الحد) (١) .

أما إلى الجنوب من (رأس الحد) فلم تكن المراكب الشراعية تسافر إلى الهند إلا في موسمين فقط في العام الواحد ، الأول منهما في الشهر الأول من موسم الرياح الجنوبية الغربية ، أي في شهر مايو ، حين تكون هذه الرياح في بدايتها غير شديدة ، وتسمى البحارة موسم سفر المراكب هذا إلى الهند ، موسم (رأس الريح) وموسم (الغلق) ، لأن البحر ، أعني البحر العربي ، يغلق بعده ، فلا تجرؤ السفن الشراعية على دخوله والسفر إلى الهند ، بسبب اشتداد هبوب رياح (الكُوس) ، أي الرياح الجنوبية الغربية ، بعد شهر مايو ، والموسم الثاني الذي كانت المراكب تسافر فيه إلى الهند ، هو الموسم

(١) عيسى القطامي ، دليل المختار في علم البحار ، ص ١٠ ، ١١ (الطبعة الأولى - الكويت) .

الذي تسميه البحارة (الديمانى) ويسميه بعضهم (الدامانى) ، ويعنون بذلك آخر (الكوس) ، فديمان الشيء عندهم ، هو نهايته وآخره .
وأخر موسم (الكوس) يكون في شهر سبتمبر . لكن المراكب التي تريد السفر من البحر الأحمر إلى الهند ، في هذا الموسم ، كانت تخرج من البحر الأحمر بريح الشمال قبل شهر سبتمبر ، ثم تسائر ساحل اليمن الجنوبي ، إلى (رأس فرتك) ، ومن هناك تنطلق في عرض البحر ، إلى (جوزرات) ، أو تواصل سيرها بعد (فرتك) ، بحذاء ساحل عمان الجنوبي إلى (رأس الحد) ومن هناك تنطلق إلى (جوزرات) بالهند ، في الأيام الأخيرة من موسم (الكوس) ، وقد يقابل المتأخر منها الدفعات الأولى من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، المعروفة بالأزيب ، المعاكسة لجراه ، قبل وصوله إلى (جوزرات) (١) .

ولا يتوقف السفر في البحر العربي ، تقريباً ، خلال موسم رياح الأزيب ، من الهند إلى بلاد العرب ، وشرقي افريقيا ، لكنهم كانوا ، أعني البحارة ، يتجنبون السفر فيه أيام العواصف ، خاصة في شهر أبريل (نيسان) ، وشهر فبراير (شباط) ، حين يعظم موج البحر ، ويصير - كما قال المقدسي - « كالجبال الراسيات » (٢) ، خاصة في (خليج عدن) الذي كان يعرف بـ (الخليج البربري) . وتسمى هذه العواصف ، عند البحارة ، بالطوفانات ، وتكون مصحوبة بالأمطار .
فكان الذي يسافر من (ظفار) أو ساحل (المهرة) إلى الهند ، بالدفعات الأولى من رياح (الكوس) ، يمكث في الهند حوالي ثلاثة

(١) انظر مواسم السفر في كتابي « فن الملاحة عند العرب » .

(٢) المقدسي ، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أبي بكر ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ١٢٠ ، ١١ (لين ١٩٠٦) .

أشهر ونصف ، ويعود من هناك بالدفعات الأولى من الرياح الشمالية الشرقية (الأزيب) التي تهب ، عادة ، في النصف الثاني من شهر سبتمبر ، ويصادف خروجه من الهند وصول من سافر إليها بريح (الديماني) ، أي آخر (الكوس) . أما هذا ، أعني الذي سافر إلى الهند في آخر موسم (الكوس) ، فيمكنه أن يعود منها متى شاء خلال موسم رياح الأزيب . فكان من الطبيعي أن ينقطع التبادل التجاري بين الهند وكل من اليمن والحجاز ، وشرقي إفريقيا ، خلال موسم (الكوس) : من أول شهر مايو إلى نهاية شهر سبتمبر تقريباً .. بخلاف عمان ، خاصة ساحلها الشرقي ، من (رأس الحد) شمالاً ، فقد كانت تجارة الهند لا تنقطع عنه طوال العام .

لكن الخروج أو الدخول إلى (خليج عمان) سواء من داخل (الخليج العربي) أو عن طريق (رأس الحد) ، كان محفوفاً بالمخاطر . فبينه وبين (الخليج العربي) مضيق يعرف الآن بمضيق (هرمز) أو (مسندم) ، وكان يعرف من قبل بـ (فك الأسد) ، و (فم السبع) وهو - كما قال المقدسي - « مضيق مخيف » (١) فهناك جبال أو جزر جبلية تسمى جزر (سلامة وبناتها) ، وكانت تسمى (كسير) و (عوير) و (الثالث ليس فيه خير) (٢) ، وهي مجاورة لرأس (مسندم) من الشرق وهناك عند هذه الجزر أو الجبال ، دوامة بحرية خطيرة تعرف بـ (درْ دُورِ مسندم) . فالدر دور هو لغة دوامة البحر ، ويقال : لَجَّوْا فوقعوا في الدردور (٣) وكانت البحارة تكنيه بـ (أبي جهرة) (٤) ،

(١) المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ١١ ، ١٢ .

(٢) ابن ماجد ، الفوائد ، ورقة ١/٦٦ .

(٣) الدردور (لغة) : دوامة البحر الخطرة .

(٤) المسعودي ، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، ج ١ ص ١٢٥ ، ١٢٦ .

وكانت طريق المسافرين من داخل (الخليج العربي) إلى ساحل عمان الشرقي تمر بهذا الدردور ، وهذه الجزر الخطرة ، بخلاف طريق من يقصد جزيرة (هرمز) ، أو يسافر منها إلى عمان ، فهي تسائر الساحل الشرقي للمضيق ، بعيداً عن جزر (سلامة وبناتها) ودردورها .

أما مخاطر الملاحة عند (رأس الحد) فيتعرض لها المسافرين من (ظفار) أو (حضر موت) إلى ساحل عمان الشرقي أو (الخليج العربي) ، وكذلك المسافر إلى (ظفار) واليمن من (مسقط) وغيرها من مراسي عمان الشرقية ، ومن الخليج . ورأس (الحد) : رأس رملي طويل يمتد معظمه تحت سطح الماء ، إلى طريق السفن الشراعية بحذاء ساحله . لذلك ينصح ابن ماجد الربان ، إذا وصل إلى الرأس بالليل ، أن يدقق النظر فيه عند مساييرته بالليل ، فهو بين ديرتين بعيدتي الانحراف ، فمن أدخل من هاتين الديرتين واحدة في الأخرى أخطأ خطأ موجباً للتلف أو التتويه ، أو ما قارب ذلك ، خصوصاً أيام (الدَّفَّانة) إذا أقبلت من الجنوب ، وأيام (الشَّلْي) إذا أقبلت من الشمال . وهناك مصب أرياح ومايات كثيرة ، فاحرص على حسن مجاراته ، وتغرس في المسير بالليل ، فإننا رأينا من نتج وراء جبال (جعلان) و (السُّعري) فضيع المجرى وتوة في (السند) أو (مكران) ، وهذا البرّ يسمى (برّ الأطواح) إلى حدود (مصيرة) (١) .

فالديرة هي : الخط البحري الذي يُحدّد بموجبه اتجاه مجرى المركب ، فقله أن (رأس الحد) « بين ديرتين بعيدتي الانحراف » يعني أنه ملتقى طريقين تنحرف كل منهما ، بعيداً عن الأخرى . فالركب القادم من جزيرة (مصيرة) إلى (رأس الحد) ، مثلاً ، تكون

(١) ابن ماجد ، الفوائد ، الفائدة التاسعة ، ورقة ٦٢/ب .

ديرة مجراه في اتجاه (مطلع النعش) ، أي على اثنتين وعشرين درجة ونصف إلى الشرق من القطب الشمالي ، أو في اتجاه (مطلع الفرقد) ، أي على إحدى عشرة درجة. ويرجع إلى الشرق من القطب . لكن إذا أراد السفر من الرأس إلى (صور) أو (قلهات) فينبغي أن يحرف مجراه ويسير في ديرة (مغيب الثريا) ، أي على ثمان وسبعين درجة وثلاثة أرباع درجة إلى الغرب من القطب الشمالي ، فانحرف الديرة من (مصييره) إلى (الحد) عن الديرة من (الحد) إلى (قلهات) يزيد على مائة درجة ، فإذا كان الریان قادماً من (مصييره) ويريد السفر إلى (صور) أو (قلهات) ، ووصل بالليل إلى (الحد) ، فإذا لم ينتبه إلى موقع الرأس ، وبقي يسير في مجراه من (مصييره) ، فإن الريح التي أتى بها من (مصييره) ستدفع به نحو الساحل الشرقي لخليج عمان ، أي إلى (السند) والطرف الشمالي من ساحل الهند الغربي ، ولن يتمكن من العودة إلى ساحل عمان الشرقي ، والوصول إلى (قلهات) أو (صور) إلا في موسم الرياح الشمالية الشرقية . أي أنه سيَتَوَّه في (السند) أو (مكران) : يعني أنه سيمكث في أحد مراسي (السند) أو (مكران) إلى حين موسم الرياح التي ستعيده إلى عُمان ، فتَوَّه بمعنى بقي في المرسى إلى حين هبوب الرياح الملائمة لسفره ، وهذا معنى قوله : « فضيَّع المجرى وتَوَّه في (السند) أو (مكران) » وجبل (جعلان) يطل على (رأس الحد) من جهة الغرب . و (نتح) بمعنى مسك المجرى أو البندر ، فهذا الذي جاء من (مصييره) ، وكان يقصد (صور) ، فلم يغير مجراه من الرأس إلى (صور) ، واستمر يجري في مجراه من (مصييره) فإنه يكون بسبب ذلك قد ادخل ديرة مجراه من الرأس إلى (صور) في ديرة مجراه من (مصييره) إلى الرأس . فأبعدته الريح عن الساحل فاضطر إلى

السفر بها إلى (السند) ، وهذا معنى قوله : « فمن أدخل من هاتين
الديرتين واحدة في الأخرى خطأ خطأ موجباً للتلف » .
وكانت البحارة تسمى الشريط الساحلي من حدود (رأس الحد)
إلى (مصيره) ، (برّ الأطواح) ، لأن المراكب إذا لم تحسن مجاراته
والدوران حوله ، تاهت وسقطت عنه ، فطاح لغة : تاه وسقط . وكذلك
المراكب القادمة إليه من الهند ، وكانت الرياح شمالية فإنها لن تتمكن
من امساكه والوصول إليه ، إذا لم يكن بها ربابنة مهرة في تصريفها
في هذه الرياح .

مواسم الملاحة وطرقها

كانت مواسم الملاحة التقليدية ، وأحوال الطقس في بحر عمان ، وغيره من بحار المحيط الهندي ، تعرف عند البحارة العرب بطلوع المنازل ، وبسقوطها ، أي غروبها ، وقت الفجر أيضاً ، وطلوعها أو غروبها وقت الفجر ، يكون حولياً . ويؤرخ طلوعها وغروبها بأيام سنة النيروز العربي الموافق للنيروز الهندي ، وقد اصطلاحوا أن يكون اليوم الثالث عشر من شهر تشرين الثاني هو اليوم الأول من سنة هذا النيروز ، وكان وقت الفجر من هذا اليوم يوافق طلوع منزلة (الإكليل) ، في أيام ابن ماجد وسليمان المهري . قال ابن ماجد في منظومته « حاوية الاختصار في أصول علم البحار » :

أما ذوو الأزياج والحساب	فعندهم النيروز بالصواب
بعد أحد يا صاح والعشرينا	ثاني شهور الروم من تشرينا
وعندنا ينزل ثالث عشر	أكليلها بالفجر بهذا الشهر

وقال : « الإكليل تطلع منزلته بالفجر أول النيروز الهندي وهو النيروز العربي (*) » . فالنيروز عند ذوي الأزياج - كما قال - أي أصحاب الزيجات (مفردها : زيغ وزيجة) يبدأ في اليوم الحادي والعشرين من شهر تشرين الثاني . أما عند البحارة فأوله عند طلوع منزلة (الإكليل) ، وقت الفجر من اليوم الثالث عشر من شهر تشرين الثاني .

والمنازل ثمان وعشرون منزلة ، ينزل القمر كل ليلة منزلة واحدة

(*) شهاب الدين أحمد بن ماجد ، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد مخطوطة المكتبة الوطنية - باريس ، ورقة ٢٠ ب .

منها تقريباً ، وهي أجزاء البروج ، فعلماء الهيئة والفلك قسموا الفلك إلى اثني عشر برجاً ، وقالوا إن الشمس تقطع برجاً واحداً كل شهر ، وإن كل برج فيه منزلتان وثلاث منزلة ، ($\frac{1}{2} \times 12 = 28$) وهي موزعة على النحو التالي بالنسبة للنصف الشمالي من الكرة الأرضية :

الفصل	البروج	المنـازل
الصيف	الحمل ، الثور ، الجوزاء	الشرطان ، البطين ، الثريا ، الدبران ، الهقعة ، الهنعة ، الذراع
الخريف	السرطان ، الأسد ، السنبلة	النثرة ، الطرفة ، الجبهة ، الزبرة ، الصرفة ، العوا ، السماك
الشتاء	الميزان ، العقرب ، الجدي	الغفر ، الزبان ، الإكليل ، القلب ، الشولة ، النعائم ، البلدة
الربيع	الجدي ، الدلو ، الحوت	سعد الذابح ، سعد بلع ، سعد السعود ، سعد الأخبية ، الفرع المقدم ، الفرع المؤخر ، بطن الحوت

وبين طلوع إحدى المنازل وطلوع المنزلة التي تليها ثلاثة عشر يوماً ، باستثناء منزلة (الجبهة) ، فقد جعلوا بين طلوعها وطلوع المنزلة التي قبلها ، أربعة عشر يوماً ، حسب الجدول التالي ، في زمن ابن ماجد (القرن التاسع الهجري) :

المنزلة	تاريخ طلوعها بالفجر		المنزلة	تاريخ طلوعها بالفجر	
	بأيام النيروز	بأيام السنة الشمسية		بأيام النيروز	بأيام السنة الشمسية
الإكليل	١	١٣ نوفمبر	الثريا	١٨٣	١٣ مايو
القلب	١٤	٢٦ نوفمبر	الدبران	١٩٦	٢٦ مايو
الشولة	٢٧	٩ ديسمبر	الهقعة	٢٠٩	٩ يونيو
النعائم	٤٠	٢٢ ديسمبر	الهنة	٢٢٢	٢٢ يونيو
البلدة	٥٣	٤ يناير	الذراع	٢٣٥	٥ يوليو
سعد الذابح	٦٦	١٧ يناير	النثرة	٢٤٨	١٨ يوليو
سعد بلع	٧٩	٣٠ يناير	الطرفة	٢٦١	٣١ يوليو
سعد السعود	٩٢	١٢ فبراير	الجبهة	٢٧٥	١٣ أغسطس
سعد الأخبية	١٠٥	٢٥ فبراير	الزبرة	٢٨٨	٢٦ أغسطس
الفرع المقدم	١١٨	٩ مارس	الصرفة	٣٠١	٩ سبتمبر
الفرع المؤخر	١٣١	٢٢ مارس	العوا	٣١٤	٢٢ سبتمبر
بطن الحوت (الرشا)	١٤٤	٤ أبريل	السماك	٣٢٧	٥ أكتوبر
الشرطان	١٥٧	١٧ أبريل	الغفر	٣٤٠	١٨ أكتوبر
البطين	١٧٠	٣٠ أبريل	الزبان	٣٥٣	٣١ أكتوبر

لكن المنازل لم تعد في البروج التي رصدت فيها في أيام بطليموس . فمن المعروف عند علماء الهيئة والرصد أن للفلك حركة بطيئة نحو الشرق ، بحيث يتقدم درجة واحدة كل حوالي سبعين سنة نحو هذه الجهة ، فمنزلة (الشرطين) ، مثلاً ، وهي من المنازل التي رصدت قديماً في برج (الحمل) قد أصبحت في أيام ابن ماجد في برج (الثور) (*) . ومنزلة (الإكليل) التي كانت تطلع في أيام ابن ماجد في فجر اليوم الثالث عشر من شهر تشرين الثاني (نوفمبر) ، قد تقدمت سبع درجات تقريباً ، من نهاية القرن الخامس عشر ، وهو القرن الذي عاش فيه ابن ماجد ، إلى وقتنا الحاضر ، أي العقد الأخير من القرن العشرين ، وتقدمها سبع درجات يعني تأخر طلوعها سبعة أيام ، أي أنها تطلع في الوقت الحاضر في العشرين من شهر نوفمبر .

وطلوعها هذا هو طلوعها الحولي المتصور من دوران الأرض حول الشمس ، أما طلوعها المتصور من دوران الأرض حول نفسها ، ففي كل ساعة تطلع منزلة وسدس منزلة ، ويمكننا التعرف على نجومها إذا بدأنا رصدنا لها بمنزلة (الثريا) فهي مجموعة نجوم صغيرة مجتمعة كعنقود العنب - يمكن تمييزها بسهولة من بين النجوم في ليالي الصيف بالنسبة لنصف الكرة الشمالي ، ويسمى ما يصاحب طلوعها أو غروبها وقت الفجر من تغير في أحوال الطقس نوءاً .

وتخضع مواسم الملاحة التقليدية لأحوال الطقس ، ففي البحر العربي كانت الملاحة تتوقف فيه خلال الفترة التي يشهد فيها هبوب الرياح الجنوبية الغربية ، المعروفة بـ (الكوس) عند البحارة ، من أول

(*) ابن ماجد ، كتاب الفوائد ، ورقة ١/٤٥ .

المائتين إلى المائتين والتسعين ، أي من طلوع منزلة (الدبران) بالفجر إلى طلوع منزلة (الزبرة) بالفجر أيضاً ، ويوافق طلوع (الدبران) أواخر أيام شهر مايو ، أما (الزبرة) فتطلع في أواخر (أغسطس) .
[انظر جدول المنازل] : ففي هذه الفترة يغلق بحر الهند أمام المسافرين ، وينفتح في الأسبوع الأخير من شهر أغسطس . قال ابن ماجد في منظومته « الحاوية » :

وينبغي معرفة الأرياح ومغلق البحر مع المفتاح
فغلقه يمكث ربع عام مدة تسعون من الأيام
إذا بدا (الدبران) وقت الفجر ما ينبغي الفلك عليه يجري
حتى ترى الفجر استوى (بالزبرة) فاجر نواحيه معاً وغزره
من أول المائتين يا فطينا لأول المائتين والتسعين
فهذه التسعين فيها الغلقا حقيق من جاز بها أن يشقا
فموسم السفر في الجزء الغربي من المحيط الهندي ، من الموانئ الغربية والجنوبية إلى الموانئ الشرقية والشمالية الشرقية ، يتم في الأيام الأولى من موسم هبوب رياح الكوس ، أي الجنوبية الغربية ، وكذلك في الأيام الأخيرة من هبوبها ، ففي هذه الأيام تكون غير شديدة وملائمة لسفر المراكب ، ويسمى آخرها (الديمانى) أو (الدامانى) وأولها يسمى (رأس الريح) .

وتسافر المراكب في موسم (رأس الريح) من (السواحل) أي شرق أفريقيا إلى الهند وعمان ، والخليج الأحمر ، ومن (مسقط) إلى (سمطره) و (ملقا) أي (مليزيا) ، وجميع موانئ خليج (البنجال) (*)

(*) سليمان بن أحمد المهري ، العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية ، (مخطوطة المكتبة الوطنية - باريس) ورقة ١/٣٩ .

أما في موسم (الديماني) ويسمى (التَّيرما) ، وهو من أول شهر سبتمبر أو العشر الأخيرة من شهر أغسطس ، فتسافر فيه المراكب إلى الهند من ساحل عمان الشرقي والجنوبي ، ومن اليمن والبحر الأحمر ، وبلاد الصومال ، والسواحل .

وفي موسم رياح الأُزيب ، وهي الشمالية الشرقية ، تسافر المراكب من عمان والخليج والهند إلى اليمن والبحر الأحمر ، وبلاد (السواحل) و (الصومال) ، وكذلك من موانئ (خليج البنجال) و (ملقا) وجزر الهند الشرقية [أندونيسيا] إلى موانئ عمان والخليج واليمن والبحر الأحمر وشرق أفريقيا (*) .

ولا يتوقف السفر برياح الأُزيب إلا في الأيام التي يتوقع خلالها حدوث طوفانات ، أي عواصف بحرية ، والطوفانات الخطرة المجربة في المحيط الهندي خمسة : -

١) طوفان (الديماني) ويضرب ساحل الهند الغربي ، ويبدأ في أول المطر المعروفة هناك بمطر (الفيل) ، في ثلاثمائة من النيروز ، أي في الأسبوع الثاني من شهر سبتمبر [انظر جدول المنازل] .

٢) طوفان (الأحيمر) : يضرب ساحل (ظفار) و (حُضرموت) إلى (الشحر) وقد يصل في بعض السنين إلى (عدن) . يضرب في ثلاثمائة وأربعين النيروز (الأسبوع الأخير من شهر أكتوبر) وقد يتقدم أو يتأخر في بعض السنين ، يأتي من (مطلع العقرب) (الجنوب الشرقي) .

(*) سليمان المهري ، المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر (مخطوطة المكتبة الوطنية - باريس) ورقة ١/٤٦ .

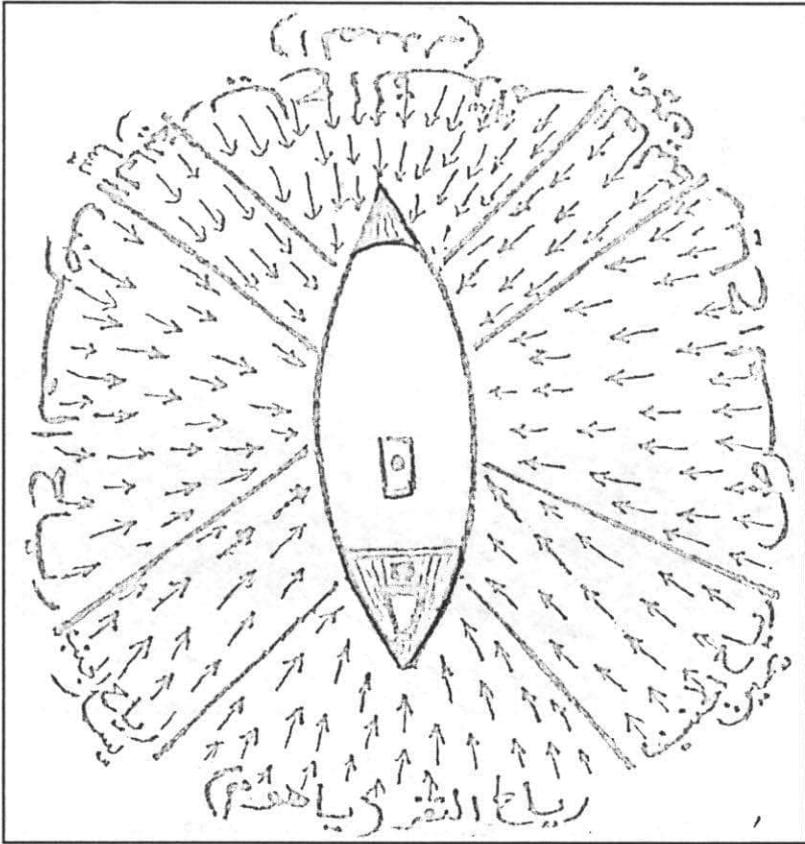
(٣) الأربعيني : يضرب في بحر عمان في أربعين النيروز (الأسبوع الأخير من شهر ديسمبر) ، وما فوق هذا التاريخ .

(٤) طوفان (البنات) : يأتي من جهة مغيب نجوم (بنات نعش) [اثنتان وعشرون درجة ونصف غربي مركز القطب الشمالي] ويسمى بريح الشتاء ، يضرب من ناحية جزيرة (مصيرة) إلى (باب المندب) ، أحياناً ، وفي أغلب الأحيان إلى قرب (عدن) .
ويضرب من أربعين النيروز إلى سبعين منه .

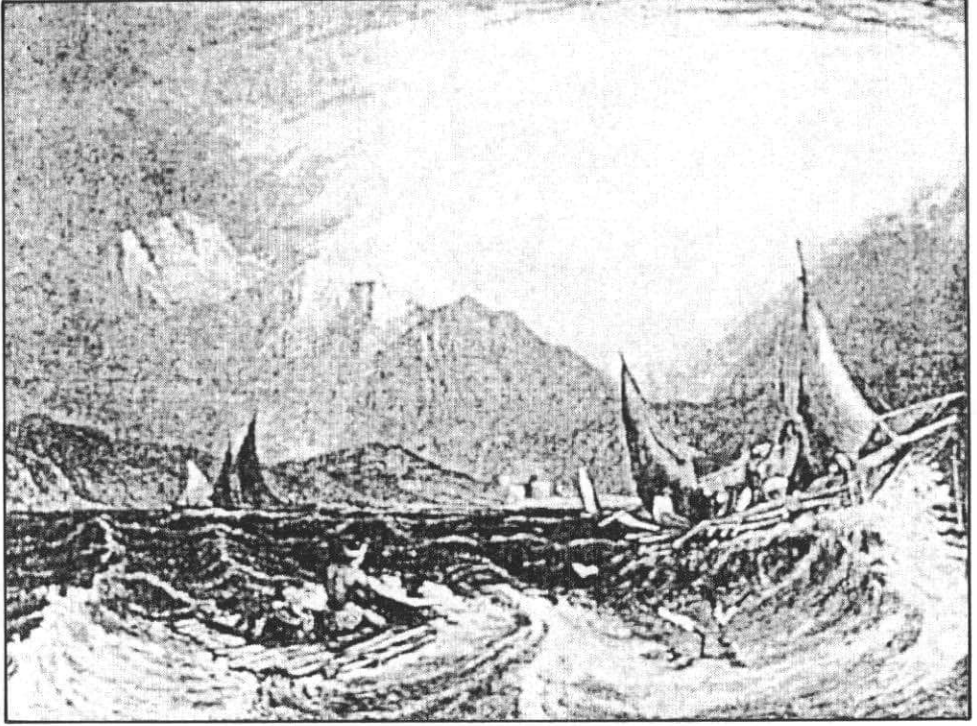
(٥) التسعيني : وهو أقوى الطوفانات ، ويعم غالباً جميع المحيط الهندي ، ويضرب في التسعين من النيروز (العشر الأولى من شهر فبراير) ، وقد يتقدم في بعض السنين ، ويضرب (ظفار) وبلاد (المهرة) ، ويسمى عندهم (الشلي) ، يأتي من جهة البر ، ويضرب (خليج البنجال) في مائة وثمانين النيروز .

لكن الطوفانات ، أي العواصف البحرية الشديدة ، لا تضرب جميع السنين وأشهر علامات قرب حدوثها : كثرة الغبار في البحر والبر ، والغيوم المتراكمة التي تشبه جلود البقر ، أي أن يكون لونه كجلد البقر وفوقه سحب متراكم . [انظر المصدر السابق] .

والرياح الملائمة لسير المركب هي التي تأتي من المؤخرة أي (تفر) المركب ، وتسمى (يا هوم) أي (جاهوم) ، والتي تأتي من جانبي مؤخرة المركب ، وأقلها ملائمة لسيره هي التي تأتي من جهة العرض ، أي وسط أحد جانبي المركب (انظر الشكل) .



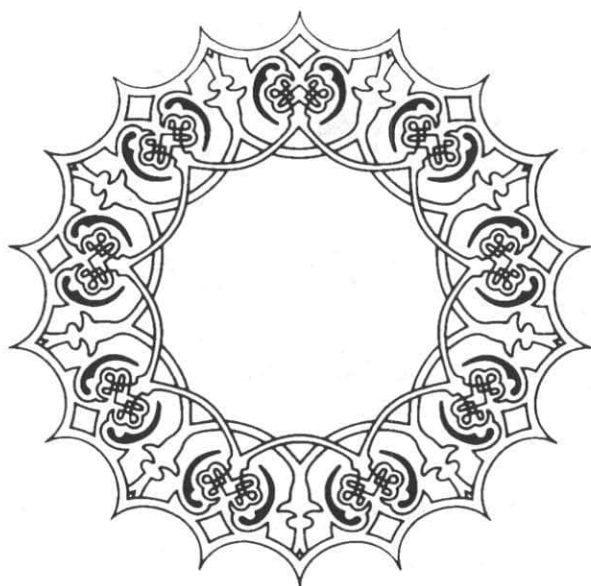
شكل (١)
جهات الريح بالنسبة لجوانب المركب



شكل (٢)

هذا الرسم الذي وضع في منتصف القرن التاسع عشر لبعض السفن الشراعية بجوار ميناء (بمباي) ، يظهر مدى خطورة الملاحة بجوار ساحل الهند الغربي ، في موسم رياح الكوس (الجنوبية الغربية) .





الفصل الثاني المراكب

بدأت الحياة البحرية في عمان ، كما في غيرها من البلدان البحرية ، بالأطواف ، وقوارب جريد النخل ، وقصب الماء الصغيرة وغيرها من وسائل النقل المائي البدائية . والعجيب أن بعض وسائل النقل هذه ما زال يستعمل ، حتى الوقت الحاضر ، كالشاشة العمانية ، وزوارق قصب الماء (البوص) في أهوار العراق ، وغيرها . ويمكن الاستدلال بالشاشة ، والقارب المتطور عنها (شكل ٤) ، على أن جوانب المراكب الأولى ، قبل استعمال الألواح ، كانت تصنع من سيقان وفروع بعض الأشجار الدقيقة المستقيمة ، يوضع الواحد منها فوق الآخر ، كما في القارب (شكل ٥) ، وتشد بحبال وخيوط من ليف النخيل أو القنبار ، وهوليف جوز الهند ، بعد أن تهذب حافات العيدان ، بحيث لا تكون بينها فرج يتسرب الماء منها إلى داخل القارب .

ونلاحظ في القارب (شكل ٥) أن له أضلاع تسند جانبيه ، والأضلاع من أهم أجزاء المركب .

فهي بمثابة القالب الذي يصاغ بموجبه هيكل المركب ، من حيث الشكل والوسع والطول . وتتخذ الأضلاع ، غالباً ، حتى الوقت الحاضر ، من خشب الأثل ، وهو معروف بصلابته وعدم تأثره بالماء ، كما تصنع الأضلاع أيضاً ، من خشب العلب ، أي السدر . إلا أن هذه المراكب كانت صغيرة ، واستعمل فيها جذع النخلة دقلاً ، فالدقل هو في الأصل إسم جذع النخلة .

وعندما استعملت الألواح في بناء المراكب كانت الألواح تنحت من

جذوع الأشجار التي عرفت بصلاية خشبها ، والتي كانت تنمو في احراج على سفوح الجبال وبطون الأودية ، في الجزء الجنوبي من شبه الجزيرة العربية ، كشجرة الميطي ، والعلب ، والأثل ، والقرط ، وغيرها ، وفي الصورة (شكل ٧) نشاهد جذع شجرة يجري تقسيمه إلى ألواح سميكة بواسطة منشار طويل يتناوب جذبه شخصان ، وفي (شكل ٨) صورة مركب يجري بناؤه من هذه الألواح . وهاتان الصورتان التقطتا في الخمسينات بجوار أحد مراسي جنوب الجزيرة العربية ، وهما حجة على بطلان قول بعضهم بأن « الجزيرة العربية لا تنتج ، ولم تنتج أبداً ، الخشب الصالح لبناء السفن (١) » . وفي القرن السادس الهجري شاهد ابن جبير الرحالة العربي المعروف ، المراكب في مرسى (عيذاب) على ساحل البحر الأحمر من مصر - شاهدها تبنى بخشب يُجلب - كما قال - « من اليمن والهند (٢) » .

وحينئذ ابتدعت الخرازة بخيوط القنبار في بناء المراكب ، وهي ، أعني الخرازة ، تطور طبيعي لطريقة ربط جذوع الأطواف ، وحزم البوص ، وجريد الشاشة بالحبال .

وكان في استطاعة بحارة عُمان ، وغيرهم من البحارة العرب والهنود ، بناء المراكب المسمارية ، غير أنهم لأسباب سنذكرها ، بقوا محافظين على بناء المراكب القنبارية ، أي المخرزة بخيوط القنبار إلى بعد تدخل أساطيل أوربة في المحيط الهندي بوقت غير قصير . بل أن بعض قوارب الصيد ما زالت الخرازة تستعمل في بنائه ، على

(١) جورج فضلوحوراني ، الملاحة العربية في المحيط الهندي ، (ترجمة الخشاب) ص ٢٥ (مطبعة دار الكتاب العربي - القاهرة) .

(٢) ابن جبير ، أبو الحسين محمد بن أحمد ، رحلة ابن جبير ، ص ٥٧ (الطبعة الأولى - القاهرة) .

ساحل (ظفار) و (الشحر) ، حتى وقتنا الحاضر ، ولم يتغير فيها غير الخيوط ، فهي الآن من (البولسترين) بدلاً من القنبار . أما سبب ذلك فنجدّه حتى عند أصحاب هذه القوارب المخيطة ، وهو أن القارب إذا كان مسمراً وقذفت به الأمواج إلى الساحل ، وكانت أرض الساحل صخرية ، فإن ألواحهُ تتشقق بسبب صلابة المسامير ، أما إذا كان مخيطةً ، فإن خيوطه تلين وتتقطع ، ولا تصاب ألواحهُ بنفس التلف الذي تصاب به الألواح المسمرة ، ويمكن خرازتها من جديد .

هذا هو السبب الحقيقي لتمسك بحارة المحيط الهندي بالمراكب المخيطة . فابن جبّير الذي سافر في واحد منها من (عيزاب) إلى (جده) . يقول أن المراكب التي تبني في (عيزاب) ، كانت تخرز بخيوط من القنبار ، وهو قشر جوز الهند ، ثم تخلل بدسر من جذوع النخيل ، وتسقى بعد ذلك بالدهن المستخرج من القرش حتى يلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر (يعني البحر الأحمر) ولذلك لا يصرفون فيه المركب المسماري (١) . وقال ابن بطوطة :

« القنبر : بفتح القاف وسكون النون وفتح الباء الموحدة والراء ، هو ليف جوز النارجيل ، وهم يدبغونه في حفر على الساحل [يعني ساحل جزيرة (المهل) أكبر جزر (مالديف)] ، ثم يضربونه بالمرازب ، ثم تغزله النساء وتصنع منه الحبال لخياطة المراكب . »

« لأن ذلك البحر كثير الحجارة ، فإن كان المركب مسمراً بمسامير الحديد وصدم الحجارة أنكسر ، وإذا كان مخيطةً بالحبال أعطى الرطوبة فلم ينكسر » (٢) .

هذه المعلومات عن ميزة المراكب المخيطة ، قد أخذها ابن جبّير ،

(١) ابن جبّير ، الرحلة ، ص ٥٦ .

(٢) ابن بطوطة ، محمد بن ابراهيم اللواتي ، تحفة النظار في غرائب الأمصار ، ج ٢ ص ١٢٤ (القاهرة ١٩٦٧م) .

وابن بطوطة ، عن بحارة المراكب التي سافر فيها ، في البحر الأحمر ، والبحر العربي ، وهي توضح لنا سبب عدم الإقبال على بناء السفن المسمرة كسفن البحر الأبيض المتوسط ، بعد أن أمر الحجاج ابن يوسف أصحاب السفن ببنائها ، واستعمالها بدلاً من المخرزة . قال الجاحظ في كتاب « الحيوان » أن الحجاج هو « أول من أجرى في البحر السفن المقيرة المسمرة ، غير المخرزة والمدهونة ، والمسطحة ، غير ذوات الجؤجؤ (١) » .

وفي هذا الخبر - كما نلاحظ - إشارة إلى شكل هيكل السفينة العربية في القرن الأول الهجري ، فهي ذات قاعدة تشبه جؤجؤ الطائر ، وليست مسطحة وعريضة مثل قاعدة سفن البحر الأبيض المتوسط .

وهي مخرزة ومطلية بالدهن ، وليست مسمرة ، ولا مطلية بالقار مثل سفن البحر المتوسط ، وقد احتفظت السفينة العربية بقاعدتها الحادة وغطاسها ، الذي يشبه بجؤجؤ الطائر حتى وقتنا الحاضر ، ويرجع تمسك البحارة العرب بالقاعدة الحادة إلى سرعة جريها ، وتخللها للأماكن الضيقة بين الصخور والشعاب المرجانية التي اشتهرت بها بحارهم ، وهذه الميزة لا توجد في القاعدة العريضة المسطحة ، لكن هذه يمكنها أن تطفو بسهولة على المياه الرقيقة التي لا يزيد عمقها على باع واحد ، الأمر الذي تعجز القاعدة الحادة عنه ، فهي تنشب بسرعة في قاع المياه الرقيقة إن كان من الرمل أو الطين ، وتتحطم إن كان من الحجارة ، وهذا في نظرنا ، السبب الذي جعل الحجاج يأمر ببناء السفن ذوات القاعدة المسطحة ، ففي رأس الخليج العربي مضاحل خطيرة تلفت بسببها مراكب كثيرة ، ومن أجل

(١) الجاحظ ، عمر بن بحر ، كتاب الحيوان (تحقيق عبدالسلام هارون) ج ١ ص ١٢ (القاهرة ١٩٦٣) .

ابعاد المراكب عنها نصب القدماء جذوعاً في البحر عليها بيوت ، ورتب فيها قوم يوقدون النار بالليل حتى تتباعد عنهم المراكب ، قال المقدسي : « ثم الخشبات التي تنسب إلى (البصرة) ، وهي الطامة الكبرى ، مضيق وبحر رقيق ، وقد نصبت في البحر جذوع عليها بيوت ، ورتب فيها قوم يوقدون بالليل حتى تتباعد عنهم المراكب من رقة تلك المواضع وسمعت شيخاً يقول - وقد لحقنا ثم شدة وضرب المركب الأرض عشر مرات - : هذا موضع يسافر أربعون مركباً فيرجع واحد (١) » .

فقوله إن المركب ضرب الأرض عشر مرات حجة على من يزعم أن المراكب المخيطة كانت ضعيفة . بل إن من يشاهد قوارب الصيد المخيطة على ساحل (ظفار) أو (الشحر) ، في الوقت الحاضر ، لن يجدها أقل متانة عن قوارب الصيد المسمرة .

أما أنواع المراكب العربية القديمة فلا نعلم عنها غير الأسماء المجردة لبعضها ، فمن مراكب عمان القديمة نوع يسمى (شذاة) جمعه (شذاءات) ، ونوع يسمى (غرفة) ، جمعه (غرف) ، فقد حدث أن غزت بوارج قراصنة الهند ناحية (دبا) و (جلفار) من الساحل العماني ، في عهد الإمام غسان بن عبدالله اليعمدي (١٩٢ - ٢٠٨هـ) (٢) ، ومن هناك أخذت تقطع طريق المراكب التجارية بين (البصرة) و (صحار) ، فجهز الإمام غسان مراكب من نوع (الشذاة) و (الغرفة) وهو أول من اتخذ هذه الأنواع من المراكب للقتال في عمان ، وهاجم بها بوارج القراصنة وانتصر عليهم فانسحبوا من الشواطئ العمانية (٣) .

(١) المقدسي ، أحسن التقاسيم ص ١١ ، ١٢ (طبعة ليدن) .

(٢) السالمي ، نور الدين عبدالله بن حميد ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان ، ج ١ ص ١٢٣ (مكتبة الاستقامة - القاهرة) .

(٣) في بعض المصادر (شدة) جمعها (شذات) .

ويذكر ابن ماجد نوعاً يسميه (العيكار) ، وهو عنده أفضل المراكب للرحلات التي يصعب على المراكب الكبيرة الثقيلة القيام بها فهو خفيف صالح لمغالبة الرياح والأمواج والتيارات . قال : إن السفر لا يتوقف طول العام ، من (قلهات) و(مسقط) إلى (جوزرات) بالهند بمركب العيكار « المعتد إذا كان فيه معلم جيد (١) » .

وقبل ابن ماجد يذكر ابن بطوطة (العكيري) وهو - كما وصفه - يختلف عن (عيكار) ابن ماجد ، فهو يشبه (الغراب) « إلا أنه أوسع منه وفيه ستون جدافاً ، ويسقف حين القتال ، حتى لا ينال الجدافين شيء من السهام والحجارة (٢) » ، فهو أعني (العكيري) ، يستخدم في القتال مثل (الغراب) ، وليس مركباً تجارياً مثل (عيكار) ابن ماجد .

ومن السفن التي كانت تستخدم في القتال نوع يسمى (الطراد) ، وهو كما وصفه المقرئ أشبه بالبرميل ، ويفتح باب في مؤخرته لدخول الخيل وخروجها منه . قال ابن بطوطة : « وكان عندنا طريدتان مفتوحتي المواخر ، فيها الخيل ، وهي بحيث يركب الفارس فرسه في جوفها ، ويتدرّع ويخرج (٣) » ، يعني يخرج إلى الساحل . و (الغراب) أيضاً من السفن التي كانت تستخدم في القتال ، وكان له إلى جانب الشراع ، مجاديف ، وقد بقي (الغراب) - كما يبدو - إلى نهاية القرن الثامن عشر للميلاد ، فالسفينة (شكل) يعتقد أنها من نوع (غراب) ، وتبدو في الشكل وهي خارجة من ميناء (مسقط) ، ولا تختلف في شكل هيكلها عن (البَتِيل) (انظر شكل) ، و(البَتِيل) من

(١) ابن ماجد ، الفوائد ، ورقة ١/٧٢ .

(٢) ابن بطوطة ، التحفة ، ج ٢ ص ١٠٨ .

(٣) ابن بطوطة ، التحفة ، ج ٢ ص ١٢٠ .

السفن السريعة التي تستخدم في القتال ، وتوجد منه نماذج في بعض المتاحف البحرية في الخليج ، ومن المحتمل جداً أن إسمه فقط هو الذي تبدل ، وليس هناك وجه شبه بين هذا الغراب والغراب المسماري البرتغالي أو التركي الذي يذكر في بعض مصادر تاريخ حضرموت .

ويُذكر من المراكب العمانية نوع يسمى (الجهاز) فالراهب (أدوريك) F.Odoric سافر من عمان إلى (تانة) ، وهي جزيرة قريبة من (بمباي) ، في القرن الثامن عشر في مركب من نوع (جهاز) . قال « وهنا يستخدمون نوعاً من المراكب الشراعية يدعى (جاز) Jase ، وهو مصنوع كله بالحبال فقط ، فصعدت إلى واحد منها ، فلم أجد فيه حديداً بالمرة ، وفي بحر ثمانية وعشرين يوماً وصلنا إلى (تانة) (١) » .

وواضح أن (جاز) هو تصحيف (جهاز) ، وذكر هذا النوع عند ابن ماجد ، حيث قال في كتابه « الفوائد في أصول علم البحر والقواعد » أنه شاهد (شعب عيسى) ، أحد شعاب البحر الأحمر المرجانية ، وهو « في (جهاز) حسن المهامي (٢) » .

ويذكر ابن جبير (الجلبة) ، وهي من السفن القنبارية ، أي المخرزة بجبال القنبار ، وقد سافر بها من (عيزاب) إلى (جدة) - كما ذكرنا من قبل - وكان شراعتها من الحصير ، وهذا يعني ضمناً أنه كان مربعاً ، فالحصير لا يصلح للشراع المثلث .

وورد ذكر (الجلبة) [جمعها جلاب] أيضاً في كتاب « عجائب الهند » لبزرک بن شهریار (ق٤هـ) (٣) . لكن هذا النوع من السفن

(١) The Periplus of Erythraean Sea (Transl. by W.H. Schaff) P. 155(1912)

(٢) ابن ماجد ، الفوائد ، ورقة ٦٥ / ب .

(٣) بزرک بن شهریار ، عجائب الهند وبحره وجزره ، ج ١ ص ٩٣ (لیدن ١٨٨٦) .

كان من سفن البحر الأحمر وخليج عدن ، إذ لا نجد له ذكراً إلا فيهما .

ومن أسماء أنواع المراكب ، التي تتبدل حتى الآن ، (الدنغية) و (البوم) ، فقد ذكر ابن المجاور ، الذي زار عمان في الربع الأول من القرن السابع الهجري ، أن الملك تاج الدين أبو المكارم صاحب (مكران) بعث من يشتري له حصاناً من (مسقط) ، فعلم ملك جزيرة (قيس) بذلك فأنفذ مراكب من نوع (الدوانيج) و(البومات) « قطعوا عليه الطريق وأخذوا الحصان » (١) .

لكن هذا لا يعني أن (الدُنْجِيَّة) أو (البُوم) في وقتنا الحاضر هو نفس نوع (البُوم) في زمن ابن المجاور . ويذكر ابن المجاور أيضاً (النهائيق) كإسم لنوع من السفن التي أرسلها ملك جزيرة (قيس) لغزو (عدن) « وأخذها من أربابها بني زريع (٤٥٩ - ٥٦٩ هـ) (٢) » . ومن المحتمل جداً أن تكون (النهائيق) تصحينا (للسنابيقي) . وفي موضع آخر من الكتاب يقول أن (النهائيق) تشبه العقارب ، وينطبق هذا التشبيه على مقدمة (البتيل) (شكل ١٦) فهي معقوفة إلى الخلف مثل ذنب العقرب .

وعرفت المؤخرة الحادة كمؤخرة (البدن) و (البوم) وغيرهما باسم (العنافة) ، والمؤخرة المربعة باسم (الشندة) ؛ مثل مؤخرة (البغلة) و(السنبوق) وغيرهما ، ولم تعرف زوات (الشندة) عند البحارة العرب إلا بعد استعمال المسامير في بناء المراكب عندهم ، لأن الخياطة لا تصلح لصنع (الشندة) ، أي القطعة المربعة من المؤخرة ، لذلك كانت جميع المراكب القنباريات حادة المقدمة والمؤخرة ، أي من زوات

(١) ابن المجاور ، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز ، (تحقيق لوفغرين) ص ٢٩٩ (ليدن ١٩٥١) .

(٢) نفس المصدر ص ١٢٤ - ١٢٦ .

(العنافة) : وأشهر ما تبقى ، حتى الآن من ذوات العنافة في عمان
ثلاثة أنواع هي (البدن) و (البوم) و (البقارة) .

اشتهرت عمان وحدها ببناء (البدن) ، وهو أحد أنواع المراكب
العربية ، التي لم يتغير شكلها بعد استعمال المسامير في بنائها ، بل
إن ألواح مقدمة (البدن) بقيت بعد ذلك تثبت بالخياطة بأطراف ألواح
الجانبيين ، (شكل ٢٣) وبقي سكانه ، أي دفته ، يدار بالحبال كسكان
المراكب الأولى ، كذلك يمتاز (البدن) بمقدمته ومؤخرته العجيبتين .
فهما مستقيمتان تقريباً باستثناء رأس المقدمة ، فهو على شكل زاوية
تثبت بالخزارة باللوح الأمامي ، وألواح المقدمة ، وكذلك المؤخرة
سميكة ، وتثبت مستقيمة جميعها .

وكان (البدن) يبني بأحجام مختلفة ، الصغير منه يستخدم في
صيد السمك ، والمتوسط في النقل الساحلي ، أما الكبير فيستخدم
في الرحلات الطويلة ، والنقل ، عبر البحار العريضة . وكان ، أعني
الكبير منه ، يسمى (العويسة) و (بدن مال أحمال) (شكل ٢٥) .
وللبدن قاعدة ، أي هيراب ، مثل قواعد أغلب ما عُرف من أنماط
السفن القديمة ، فهي مكونة من عود طويل مستقيم يثبت بطرفه
الأمامي عيدان المقدمة ، وعود قصير مائل ، قليلاً إلى أعلى يثبت
طرفه السفلي بطرف العود المستقيم الخلفي ، وطرفه العلوي بعيدان
المؤخرة (شكل ٢٣) . وليس للبدن ظهر ، أي سطح ، غير سطح
صغير مرتفع على مؤخرته ، مكوّن ، غالباً من جريد النخيل
والقصب ، وله بطانه من الحصير وسعف النخيل .

أما سكانه فغريب حقاً ، ويشبهه تقريباً ، سكان كل من (البتيل)
و (البقارة) ، فهو لوح طويل دقيق الرأس يزيد طوله على طول آخر
لوح في المؤخرة ، وبالجزء الأسفل منه تثبت قطعة من الحديد ، أو من

الخشب الغليظ الصلب ، عقد بها حبل يجذبه مدير السكان ، أي الدفة ، يميناً أو شمالاً ، فيميل المركب في سيره تبعاً لجهة جذب الحبل . وتثبت خشبة السكان بين أطراف العيدان التي تثبت بجانب المؤخرة (انظر الشكل ٢٢) . ويمكن اخراجها ، أعني خشبة السكان من بين أطراف هذه العيدان .

ولكل نمط من المراكب شعار أو علامة تميزه عن المراكب الأخرى . وشعار (البدن) هو رأس مقدمته المنحوت على شكل زاوية ثلاثية ، ممتدة أفقياً ، فوق اللوح الأمامي من المقدمة .

و (البقارة) وتعرف في عمان في الوقت الحاضر ، بإسم (الشاحوف) ، هي من سفن صيد السمك بساحل (مسندم) وساحل (الباطنة) وما زالت الخياطة تستعمل في ربط عود المقدمة أو الصدر بأطراف ألواح الجانبين حتى الآن ، كما تستعمل الخياطة في صنع المؤخرة .

وفي القرن التاسع عشر الميلادي ، كانت (البقارة) تعرف بإسم (زاروقه) أيضاً (١) . وقاعدتها طويلة تميل مؤخرتها إلى أعلى ، مثل قاعدة (البتيل) ، أما مقدمتها فأقرب إلى سطح البحر ، في ميلها ، من مقدمة (البتيل) ، ومؤخرتها عمودية مثل مؤخرة (البدن) و (البتيل) ، أما سكانها فيشبه تماماً ، سكان (البدن) ويتحرك مثله بالحبال ، ورأس مقدمتها مستطيل عليه زخارف ، وهو شعارها .

و(البقارة) مثل (البدن) ليس لها سطح ، وتستخدم في الصيد والنقل الساحلي ، وتبلغ حمولة الكبير منها أربعين طناً كما يستخدم فيها جدافون خاصة الصغير منها الذي يستخدم في صيد السمك ،

(١) عمان وتاريخها البحري ، ص ١١٠ (وزارة الاعلام - سلطنة عمان) .

وكان الكبير منها يتردد على ميناء (عدن) في القرن التاسع عشر (١) ، ويسير بالشرع .

أما (البتيل) فلا يبق منه الآن - كما ذكرنا من قبل - غير نماذج في بعض متاحف الخليج . وكان مشهوراً بسرعته وخفة حركته ، لذلك كان يستدخم في القتال ، مثل (الغراب) بل أن (الغراب) يشبهه تماماً هذا الشكل ، فرأس مقدمته معقوفة إلى الخلف مثل رأس مقدمة (البتيل) ، كذلك بحد التشابه بينهما في المؤخرة ، فهي في كل منهما عمودية .

وكان يستخدم أيضاً في صيد السمك ، والنقل الساحلي ، ويصل - كما ذكره نتر - إلى ميناء (عدن) في القرن التاسع عشر ، وقال في وصفه أن مقدمته مائلة وطويلة ، وخشبة السكان طويلة تتحرك بالحبال يميناً وشمالاً ، وليس له سطح ثابت ، وهو ، على العموم ، بديع المظهر ، سريع المخور ، له دقل واحد مائل إلى الأمام (٢) .

وقاعدة (البتيل) تشبه قاعدة (البقارة) فهي مؤلفة من جزئين ، أي عودين ، أحدهما طويل مستقيم في وضع أفقي ، يثبت بطرفه الأمامي عود الصدر ، وبطرفه الخلفي يثبت الطرف الأمامي لعود القاعدة الخلفي . ويثبت في وضع مائل إلى أعلى ، مثل مؤخرة قاعدة (البقارة) ، ويثبت الطرف الأسفل من عود مؤخرة المركب بالطرف العلوي من مؤخرة القاعدة ومؤخرته طويلة ، وينحت رأسها على شكل رأس حصان ، ويمثل مع رأس المقدمة الذي يشبه الكمان ، شعار (البتيل) ، فهما يميز من بين المراكب ، وهو ، برأس الحصان ، يشبه السفن القديمة ، التي كانت تستخدم في القتال كسفن

(١) F.M.Hunter An Account of the British Settlement of Aden in Arabic PP.83-84 .

Hunter, An Account. P.83 (٢)

(الفيكونج) ، وكان نحت تماثيل رؤوس الحيوانات المخيفة بمقدمة أو مؤخرة ، هذه السفن ، هو - كما يبدو - من أجل ارهاب الأعداء ، أو من تهاجمهم هذه السفن .

وفي (شكل ١٠) صورة لمركب (البتيل) في معركة بحرية مع سفن أوروبية ، داخل الخليج العربي ، على بحر مائج وهو - كما نرى - مزود بمدافع ، وله شراعان من أجل زيادة سرعته ، رسمت هذه الصورة في العقد ١٨٣٠م (١) .

ومن زوات (العنافة) أيضاً ، (البوم) ، وهو أشهر ما تبقى حتى اليوم ، من أنواع المراكب العربية ، وهو الآن يسير بمحركات الديزل ، إلى جانب الشراع ، ويسافر إلى ساحل افريقيا الشرقي ، وتبلغ حمولة الكبير منه أكثر من (٣٠٠) طن ، ويزيد طوله على (١٢٠) قدماً ، وقد حلّ (البوم) محلّ (البغلة) في النقل التجاري ، بعد أن وجد التجار وأصحاب السفن أنه يفوقها سرعة و مغالبة للأمواج والرياح .

وقاعدة (البوم) ، أي هيرابه ، عود واحد طويل مستقيم ، و صدره بارز يميل قليلاً إلى ناحية البحر وكذلك مؤخرته ، وسكانه لوح عريض سميك ، يتحرك بسلسلة من الحديد ، بدلاً من حبال الليف ، لكن لا يستبعد أن ما عرف منه أولاً كان سكانه يدار بالحبال ، فأغلب المراكب العربية كان سكانها يتحرك بالحبال أو ما يعرف عند البحارة بـ (الكانة) ، وهي خشبة يثبت أحد طرفيها برأس خشبة السكان ، في وضع أفقي بحيث يمتد طرفها الآخر إلى حيث يجلس مدير الدفة أي السكان ، فيمسك بطرفها ويحرك السكان إلى الجهة التي يريدها ، كما في (الزاروق) اليمني وغيره . وشعار (البوم) هو أن

(١) عمان وتاريخها البحري ، ص ١٤١ .

رأس صدره ، أو ما يعرف عند البحارة بـ (الساطور) ، ينحت على شكل الطرف الأسفل من غمد السيف ، ويطل رأسه باللون الأسود وتحت خط باللون الأبيض .

وأشهر ما عرف في عمان من ذوات (الشندة) ثلاثة هي : (البغلة) و(الغنجة) و (السنبوق) ، فأما (البغلة) فقد انقرضت قبل نهاية العقد الرابع من القرن الحالي القرن العشرين الميلادي ، و(الغنجة) كذلك في طريقها إلى الإنقراض ، ولم يتبق من (السنبوق) غير عدد قليل جداً .

كانت (البغلة) سيدة سفن النقل التجاري العربية ، قبل أن يحل (البوم) محلها في ذلك ، فقد كانت ثقيلة بطيئة في حركتها ، الأمر الذي جعلها غير قادرة على مصارعة الأمواج والرياح ، وعلى منافسة (البوم) ، ذي المؤخرة الحادة ، والأقل عرضاً منها في سرعة المخور ، والقدرة على مغالبة الأمواج والتيارات ، وخفة الحركة والاستدارة في الأماكن الضيقة .

فليس صحيحاً أن المركب الكبير الثقيل هو القادر على مواجهة الأمواج والرياح في عرض البحر ، وأن الصغير لا قدرة له على ذلك ، بل إن الصحيح هو عكس ذلك . لكن المركب الصغير لا يصلح اقتصادياً للرحلات الطويلة بسبب صغر شحنته ، ويخطئ ، كذلك ، من يعتقد أن الملاحه بمحاذاة السواحل أقل خطراً من الملاحه في عرض البحر ، فمن المعروف أن الأمواج العظيمة والتيارات توجد بجوار الرؤوس ، والجزر ، ويقل وجودها في عرض المحيط (١) .

وهيراب (البغلة) عود طويل مستقيم ، مثل هيراب (البوم)

(١) سليمان بن أحمد المهري ، المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر (مخطوطة المكتبة الوطنية - باريس) ورقة ١/٨٦ .

و(الغنجة) ، أما مقدمتها فتشبه مقدمة (الغنجة) فهي أكثر ميلاً إلى سطح البحر من مقدمة (البوم) . وهي ، كباقي ذوات (الشندة) ، متأثرة بمراكب أوروبية في بنائها خاصة في المؤخرة . فهي مربعة عالية ، وبها أروقة لسكن المسافرين بينها ممرات لها نوافذ خلفية ، حولها زخارف منحوتة بديعة الشكل ، ومنصة لمدير الدفة وللبغلة سطح كامل ، أي ظهر يغطي جوفها .

ولها شعار أي علامة تتميز بها ، هي رأس مقدمتها الرباعي ، المائل إلى الخلف عن عود المقدمة ، يتوسط قمته نتوء بارز بيضوي الشكل ، تحي به زخارف (شكل ١٨) ، أما سكانها فيشبه سكان (الغنجة) . وهو لوح سميك عريض وطرفه الأعلى دقيق ينفذ إلى سطح المؤخرة ، ويدار بسلسلة من الحديد مثل (البوم) . ويعتقد أن مؤخرة كل من (البغلة) و (الغنجة) صممت على غرار مؤخرة (الغليون) الأوروبي .

والحجم الأكبر من (البغلة) ، كان طوله (١٥٠) قدماً تقريباً ، وتبلغ حمولته حوالي (٤٠٠) طن ، وله ثلاثة أدقال : وكانت قاعدة بعضها تلبس بصفائح من النحاس (١) .

وما ذكر في وصف (البغلة) ينطبق تقريباً على (الغنجة) ، ويعتقد بعضهم أن (الغنجة) العربية هي من أصل هندي ، وسميت بإسم (جنجا) أو (غنجا) Ganga ، النهر المقدس لدى الهندوس ، لكن (ديكسن) H.R.Dickson يسميها (خنشا) Khansha بلهجة بحارة (صور) - كما قال (٢) .

وهي من السفن العمانية التي كانت تتردد على ميناء (عدن)

(١) عبد الوهاب بن عيسى القطامي ، الصيد والتنقل والتجارة في البحار (ملحق بكتاب والده المسمى «دليل المحتار في علم البحار») ص ٢٢٦ (الطبعة الرابعة - الكويت) .

(٢) . H.R.Dickson The Arab of the Desert, P.478 (London 1959) .

في القرن التاسع عشر للميلاد ، فقد ورد ذكرها في تقرير (هنتر) F.M.Hunter ، ضمن المراكب التي كانت تتردد على (عدن) خلال هذا التاريخ . وجاء في وصفه لها ، أن مؤخرتها مربعة بها أزوقة لإقامة المسافرين ، ولها مقدمة طويلة مائلة إلى سطح البحر ، ودقلان مائلان إلى الأمام ، وأشرعة مثلثة وسطح على مؤخرتها وسطح صغير على مقدمتها ووسطها مكشوف ، ولها سياج من الحصير على جانبي الجزء الأمامي منها ، ورأس المقدمة عليه نقش منحوت (١) .

وكان طول الحجم الأكبر منها حوالي مائة وعشرين قدماً وحمولته لا تزيد على ثلاث مائة طن ، والأصغر طوله حوالي خمسة وسبعين قدماً ، وحمولته مائة وثلاثين طناً (٢) .

وأشهر مراكب عمان من ذوات (الشندة) ، هو (السنبوق) ، وهو باستثناء الزخرفة على الجانب الخلفي من المؤخرة ، يشبه (السنبوق) الحضرمي ، وهذا وذلك يختلفان بعض الشيء عن (سنبوق) البحر الأحمر و (عدن) ، أما (سنبوق) الخليج العربي ، فكان صغيراً ويستخدم في الغوص من أجل اللؤلؤ ، ويسير بالمجاديف بين (الهيرات) ، أي أماكن الغوص في البحر ، لكنه في تصميمه لا يختلف عن (السنبوق) العماني .

والسنبوق قاعدة قصيرة ، ومقدمته مائلة كثيراً إلى سطح الماء ، وهي مقوسة تقريباً ، ومؤخرته مربعة مائلة قليلاً إلى الخلف ، وهي أعرض من مؤخرة (سنبوق) البحر الأحمر ، لكنها أقل منها زخرفة ، ورشاقة ، وبسبب قصر القاعدة ، وطول المقدمة المائلة ،

(١) . Hunter, An Account. P. 83 .

(٢) . Ibid .

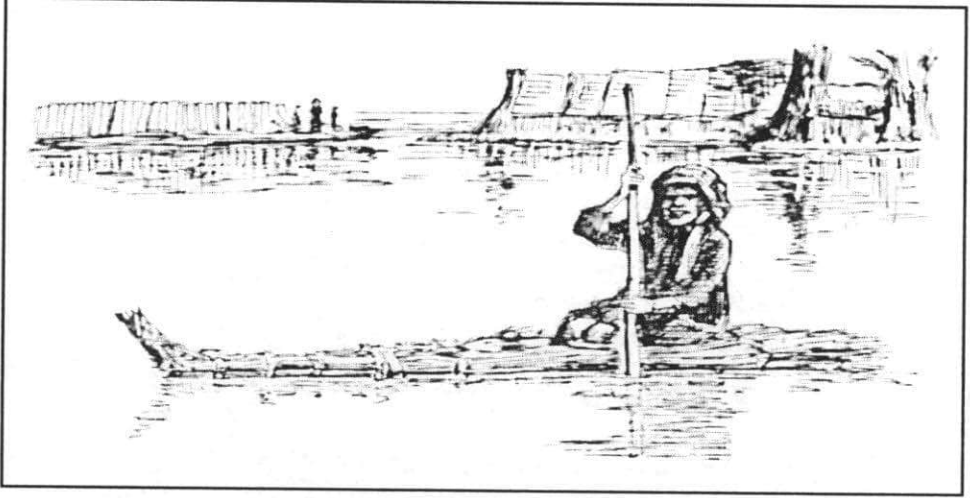
يتميز (السنبوق) بسرعة المخور ، والإستدارة ، وبخفة الحركة في الأماكن الضيقة .

وللحجم الكبير منه دقلان و تبلغ حمولته مائة وخمسين طناً ويقوم برحلات طويلة إلى شرق افريقيا والبحر الأحمر وشعاره يختلف عن شعار (سنبوق) البحر الأحمر في قصة رأس المقدمة الذي يمثل الهلال ، وله سطح كامل ، بينما لا يوجد في (سنبوق) البحر الأحمر غير سطح على المؤخرة وآخر صغير على المقدمة .

وهناك طراز كان يبني في عمان فقط ، ويعرف بـ (أبو بوز) شكل (٢٤) ، وقد توقف صنعه منذ حوالي عشرين سنة وهو يشبه (البدن) ، فيما عدا مؤخرته ، وهو يختلف عن جميع أنواع المراكب العربية بمؤخرته نصف المستديرة ، وهو متأثر في تصميم هيكله بالسفن الأوروبية . وهو من مراكب النقل الساحلي .

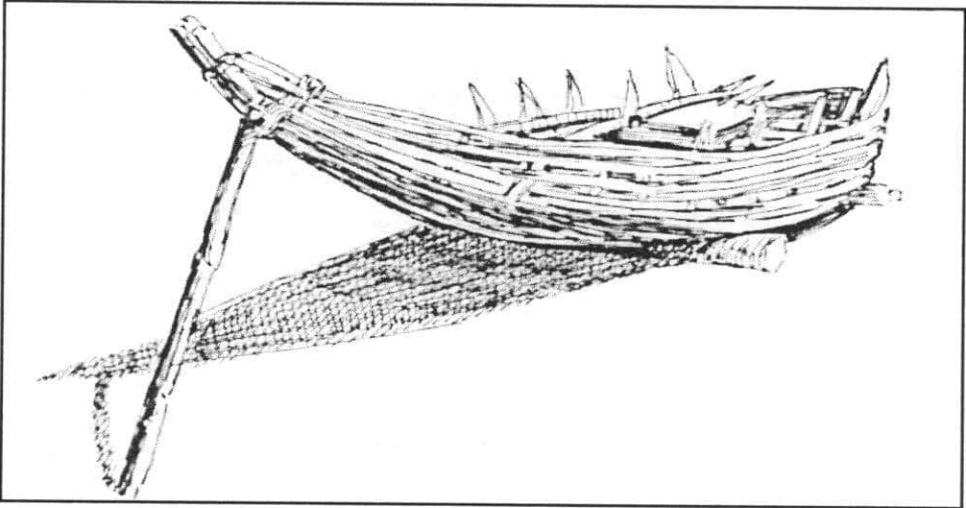
و(الشوعي) ، وهو يشبه في شكله ، تقريباً ، السنبوق ، ومؤخرته منخفضة بالنسبة لمقدمته ، وأطراف جانبية الخلفية بارزة ، بجانب مؤخرته المربعة ، على شكل ما يشبه الجناحين (شكل ٣٢) ، وهو من مراكب الصيد ، ولم تعرف منه أحجام كبيرة مثل (السنبوق) ، له سطح كامل ، وشعاره على شكل زاوية مثلثة حادة .

و (الماشوة) : قارب مؤخرته عريضة ، ومقدمته مستقيمة أو منحنية ، ويستعمل في الانتقال من المركب إلى الرصيف أو الساحل ، ويطلق اسم (الماشوة) على أي قارب صغير .



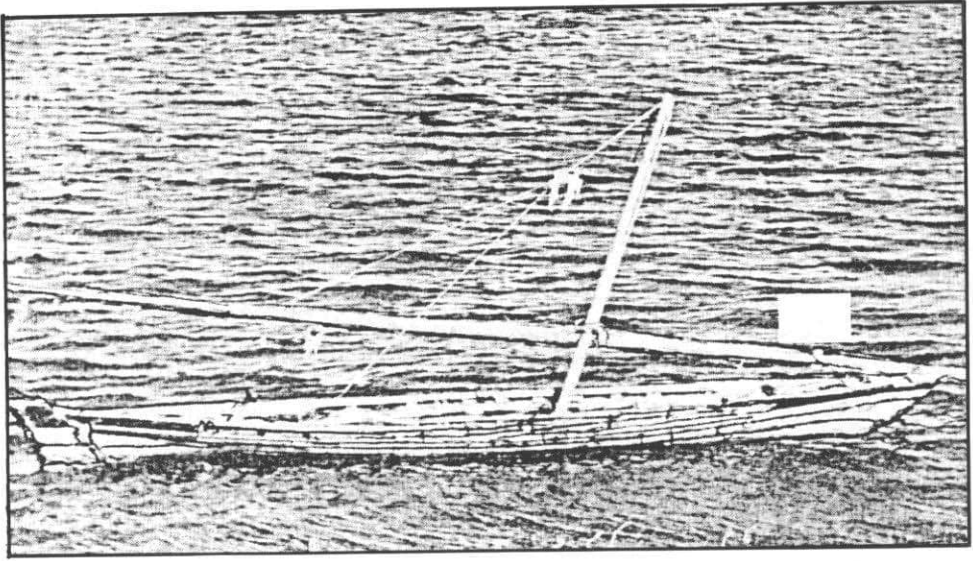
(شكل ٣)

حزمة من قصب الماء صنعت على شكل نصف زورق ، لها مقدمة طويلة معقوفة ، تمكنها من الانسياب فوق الماء بسهولة ويسر ، في أهوار العراق .



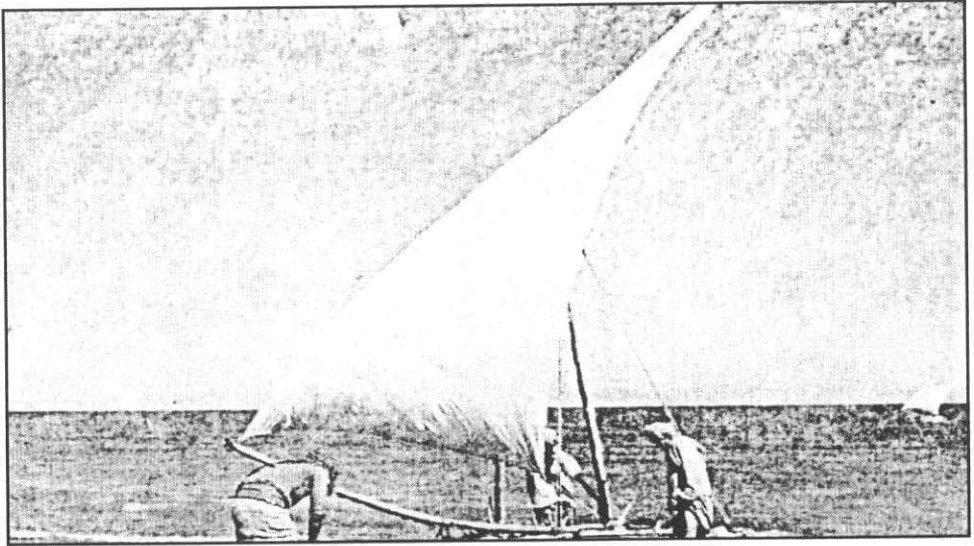
(شكل ٤)

زورق (شاشة) سحب ، بعد استخدامها ، بعيداً عن حد المد على الشاطئ ، نلاحظ على مؤخرتها سطحاً من الجريد أيضاً يجلس عليه المجدف .



(شكل ٥)

قارب يشبه الشاشة في أسلوب بنائه ، ويصنع من جريد النخيل وألياف جوز الهند وسيقان الأشجار الرفيعة .



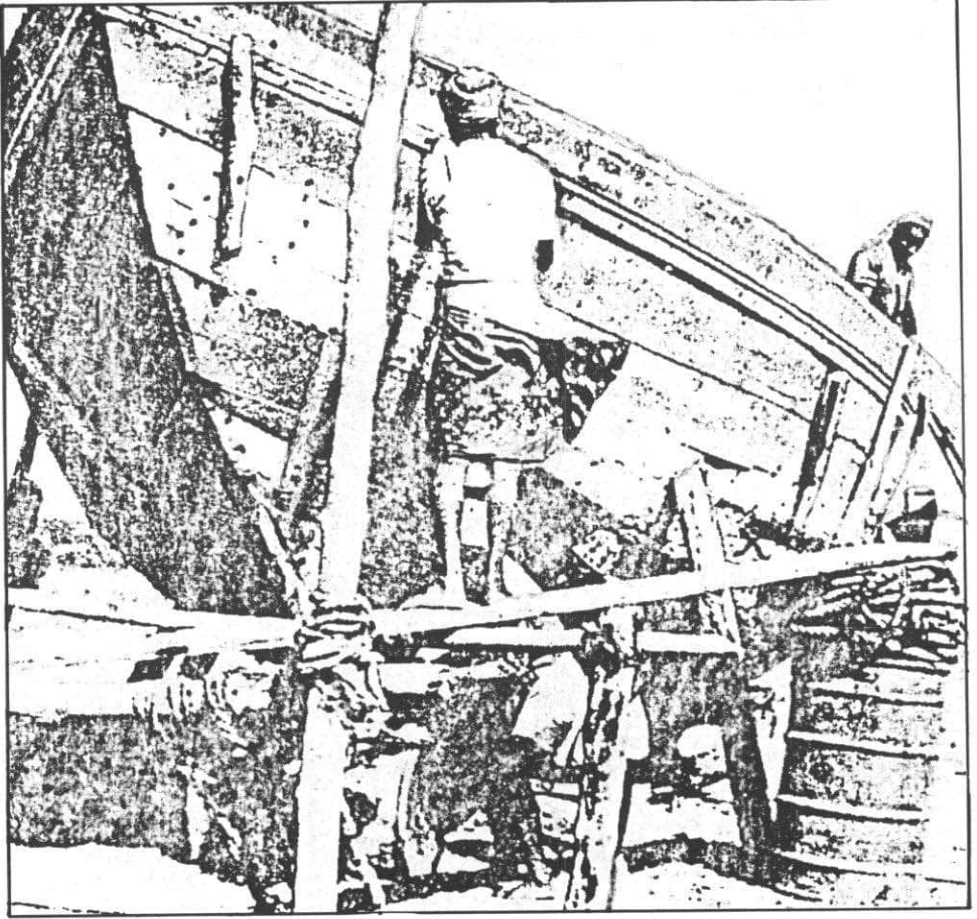
(شكل ٦)

تسير الشاشة بالشرع والمجاديف أيضاً .



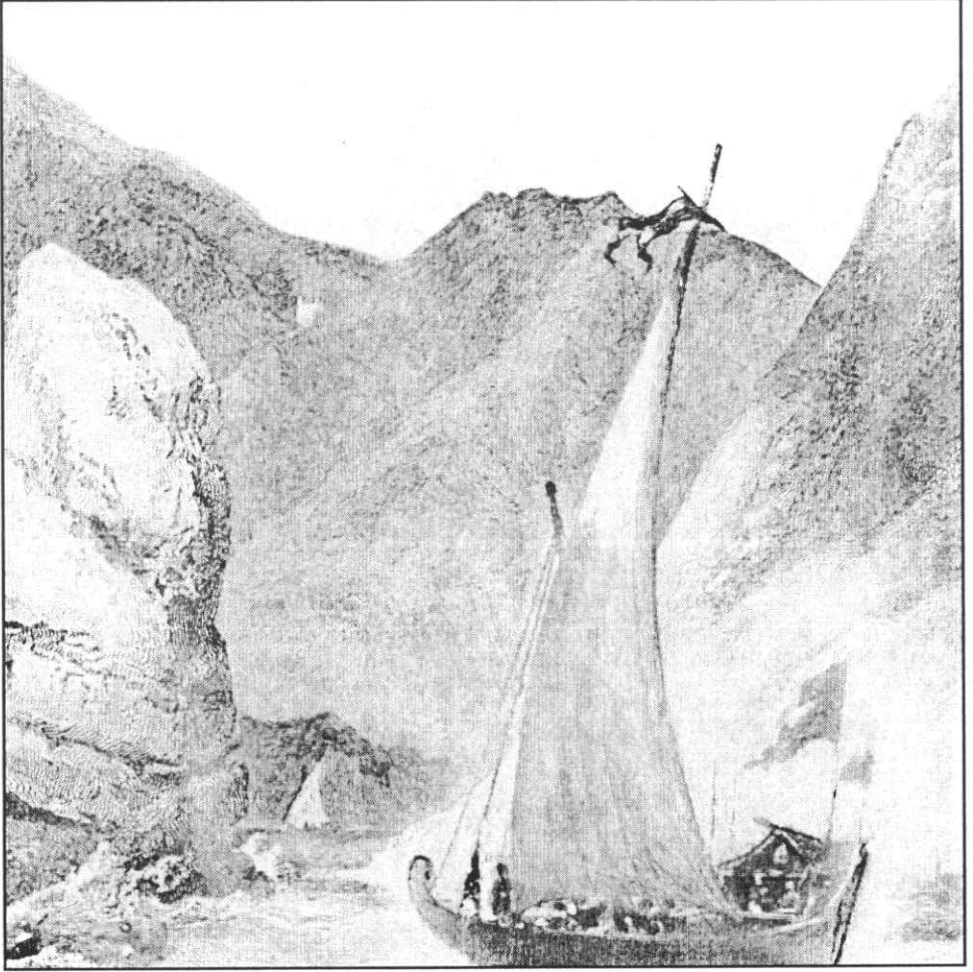
(شكل ٧)

شق جذع شجرة إلى ألواح تبنى بها جوانب المركب في الشكل التالي (شكل ٨) ، خشبها صلب صالح لبناء السفن ، وكانت تنمو في الأماكن الخصبة من الجزيرة العربية ، وتعتبر خير شاهد على بطلان القول بأن جزيرة العرب لم تنبت في يوم من الأيام أشجاراً خشبها صالح لبناء السفن . والجذع الذي يجري شقه في هذا الشكل من شجرة تعرف بـ (الميطي) .



(شكل ٨)

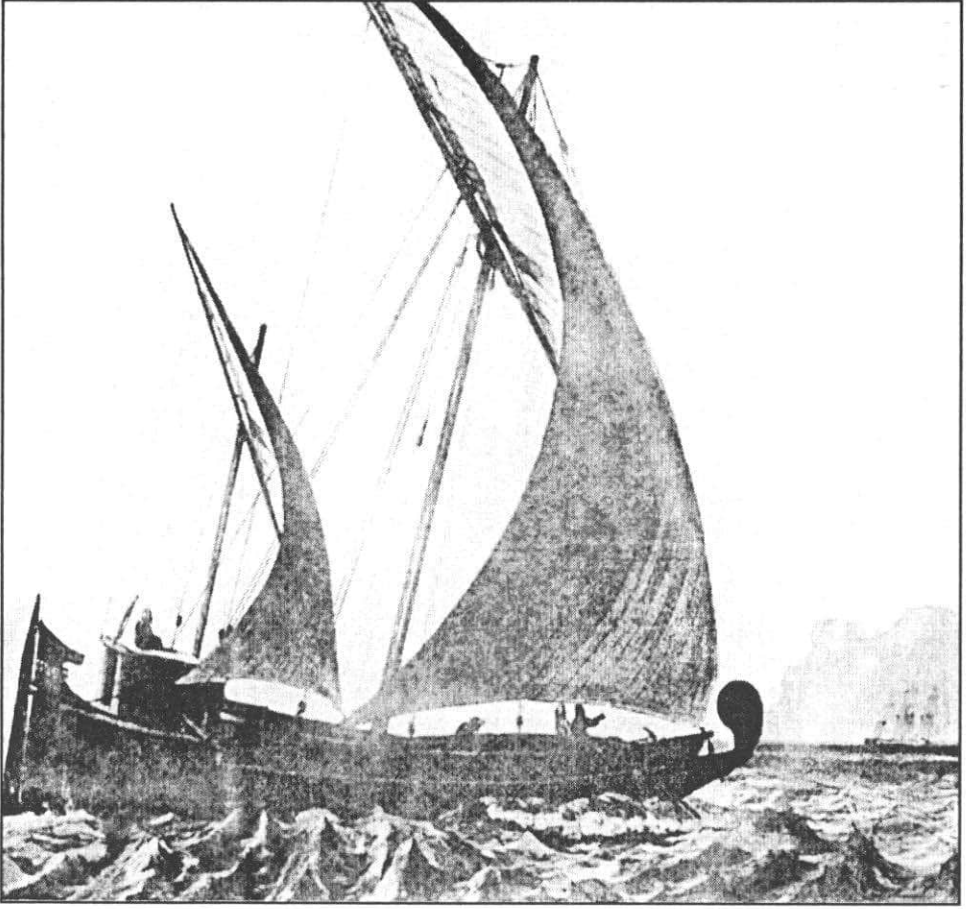
مركب يجري بناؤه من ألواح شقت من جذوع أشجار سبقت الإشارة إليها في الشكل السابق .



(شكل ٩)

رسم لمركب قرب ميناء (مسقط) ، رسمه (وليم دانيل) أثناء زيارته لمسقط ، في سنة ١٧٩٣م ، ويسميه (غراب) (*) ، وهو يشبه (البتيل) والمعروف أن (الغراب) كان من السفن الحربية ، كذلك كان (البتيل) . وقد استخدم العمانيون (الغراب) ثم (البتيل) في المعارك البحرية مع البرتغاليين ، فهما من السفن الخفيفة الحركة ، هذا إذا لم يكن (الغراب) ، في هذا الشكل ، قد عرف فيما بعد بـ (البتيل) .

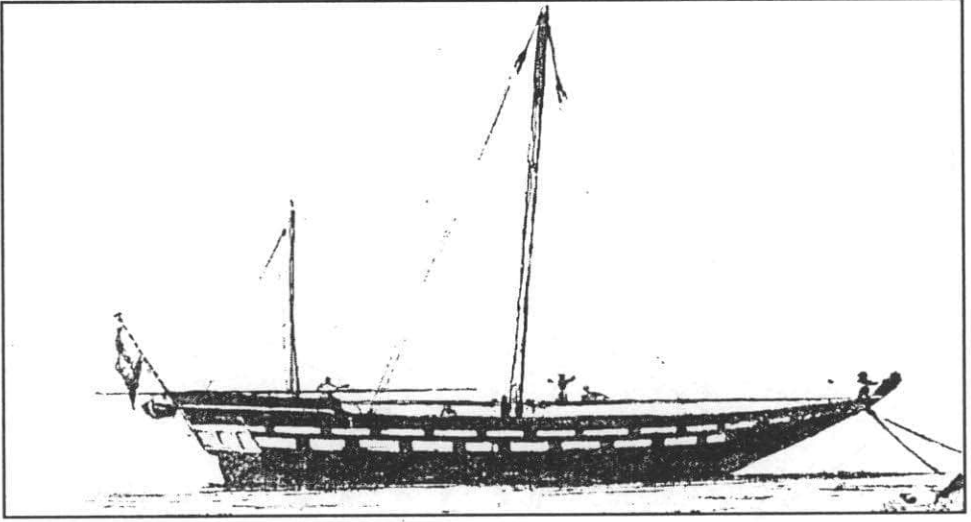
(*) أنظر « عمان وتاريخها البحري » ص ١٤٩ (الطبعة الأولى) .



(شكل ١٠)

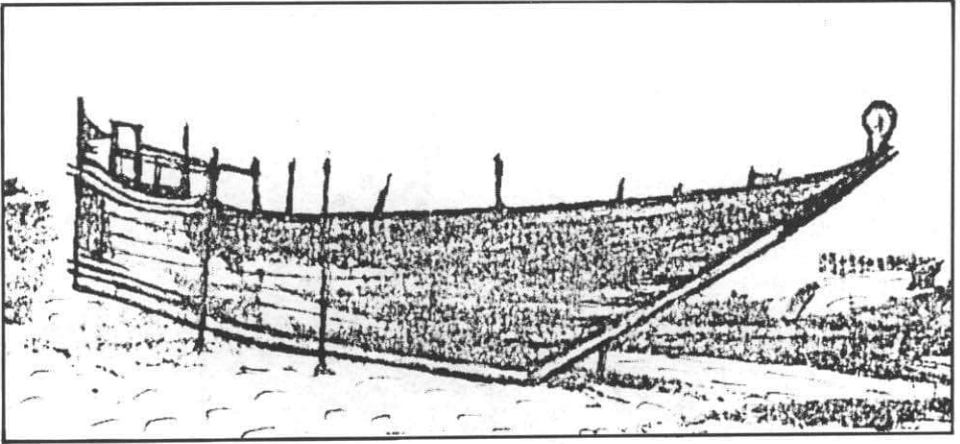
رسم لمركب (بتيل) أثناء معركة بحرية في الخليج . لاحظ مواقع
المدافع على جانبيه .

D.Paris. Essai Sur to Constraction .



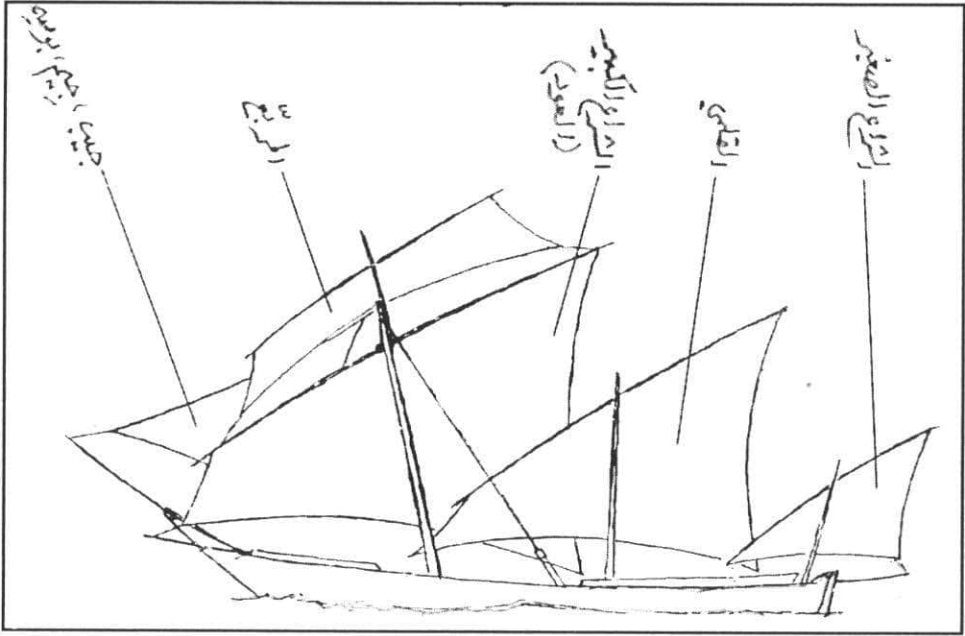
(شكل ١١)

مركب من طراز (البغلة) معد للقتال في ميناء (المخا) .

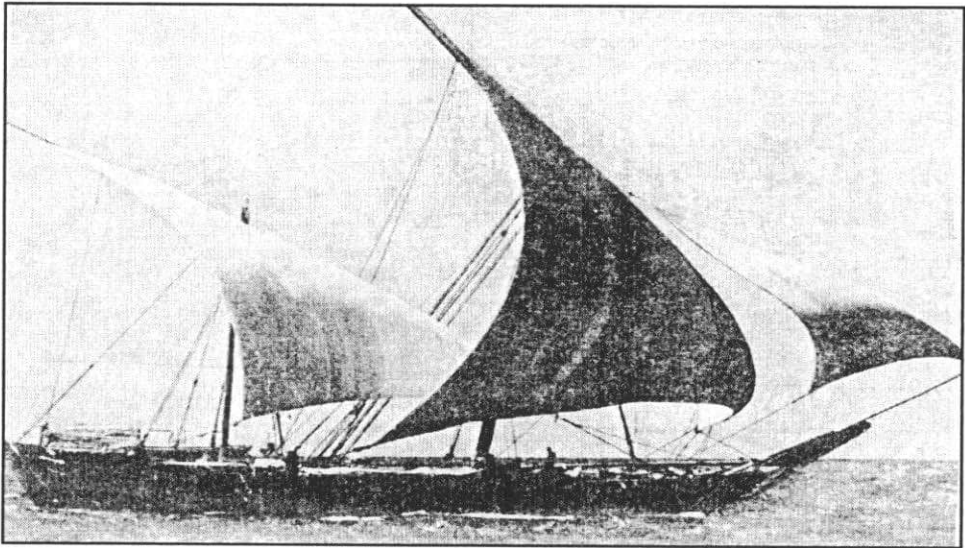


(شكل ١٢)

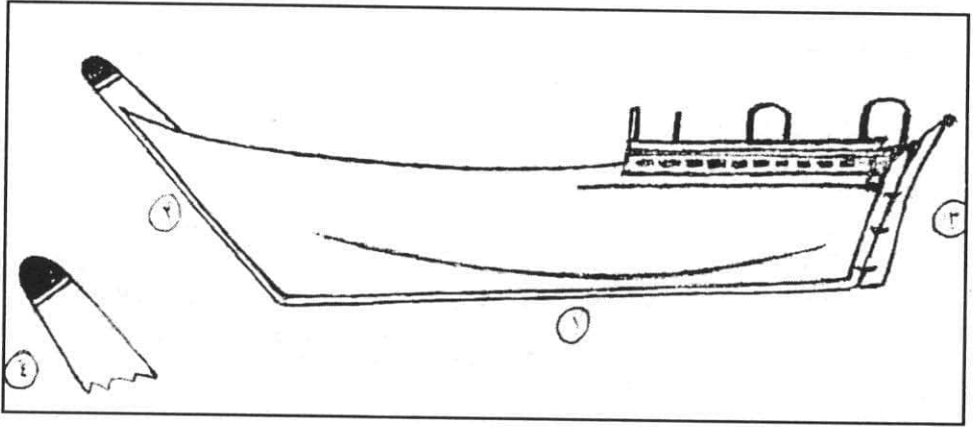
مركب (بتيل) وضع على الساحل ، بعد نزع صواريه ، وسكانه ،
أي دفته ، لإصلاح ما عطب منه .



(شكل ١٣)
كان المركب يسير أحياناً بخمسة أشعة .



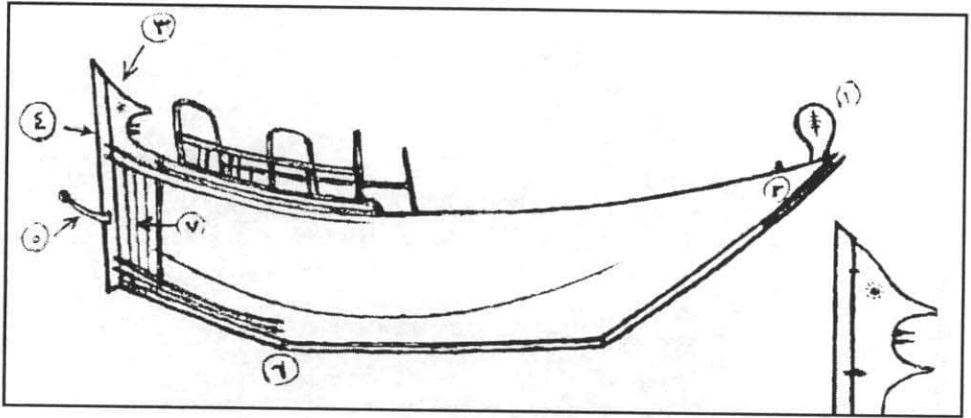
(شكل ١٤)
بوم كبير يسير بثلاثة أشعة



(شكل ١٥)

هيكل (البوم)

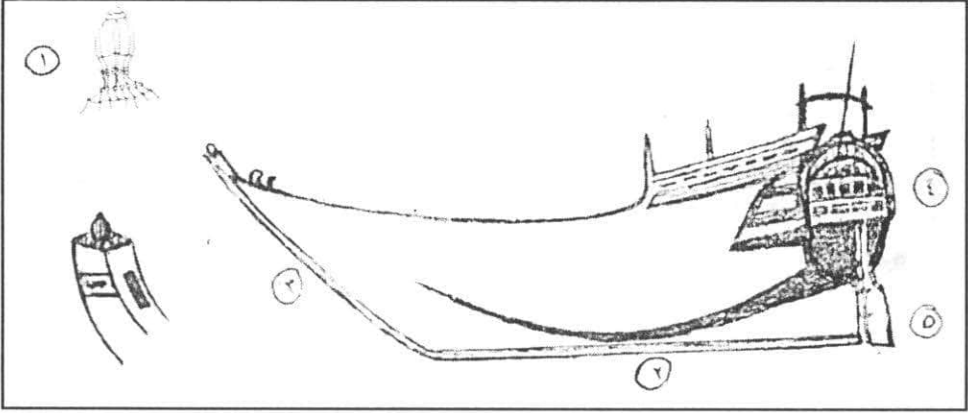
- ١ - الهيراب (البيص) عود واحد ٢ - المقدمة مائلة قليلاً إلى أسفل .
- ٣ - المؤخرة شبه مستقيمة . ٤ - شعار (البوم) .



(شكل ١٦)

هيكل (البتيل)

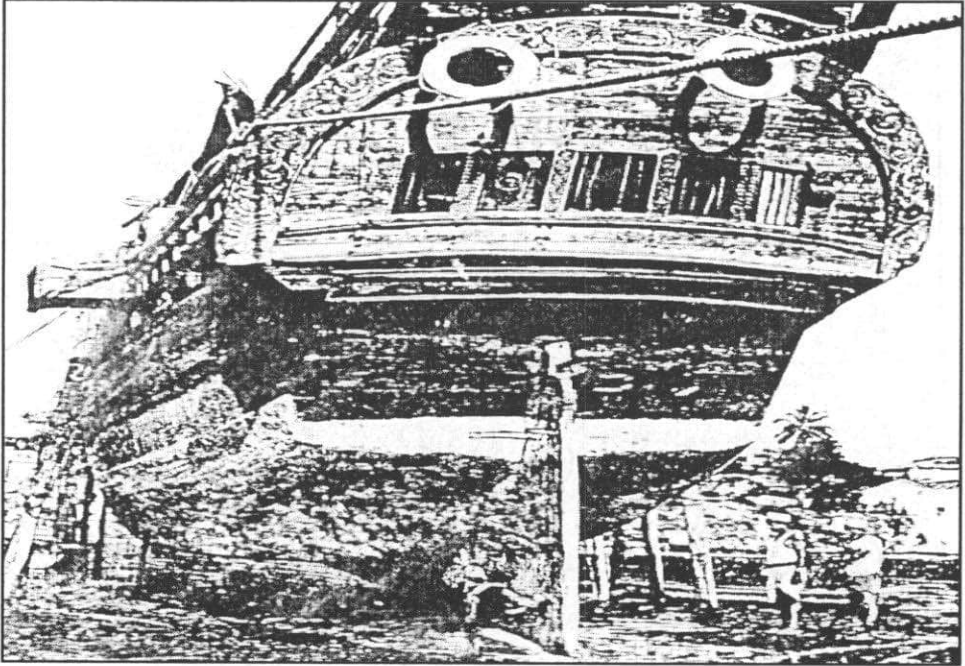
- ١ - رأس المقدمة على شكل الكمان .
- ٢ - أطراف جانبي المقدمة غير مثبتة بعود المقدمة أي ب (ميل صدر) .
- ٣ - رأس المؤخرة على شكل رأس حصان ، وهو أيضاً شعار (البتيل) .
- ٤ - خشبة السكان أطول من لوح المؤخرة .
- ٥ - ذراع السكان يربط به حبل يدير خشبة السكان يميناً وشمالاً .
- ٦ - الهيراب مزدوج ، أي من عودين .



(شكل ١٧)

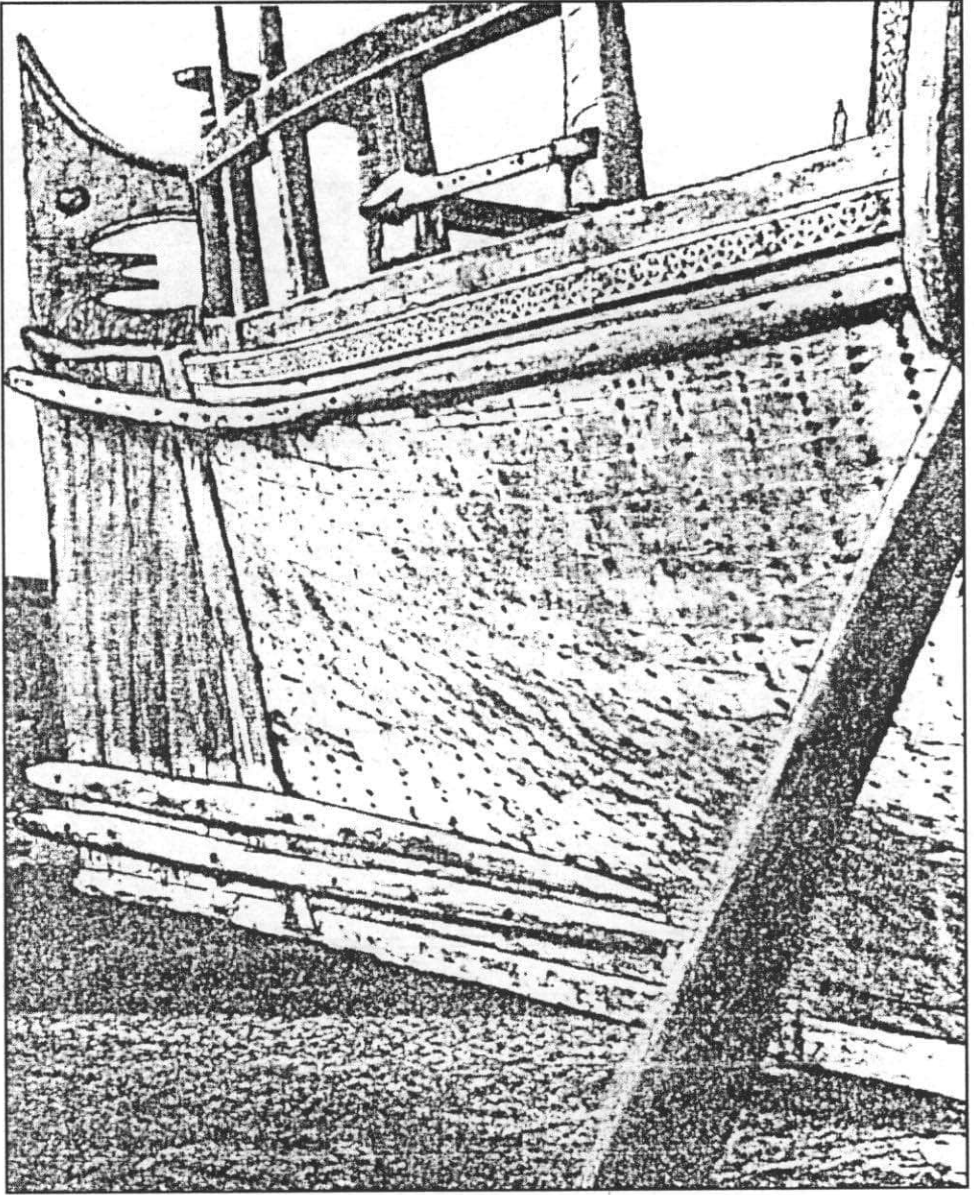
هيكل (البغلة)

- ١ - شعار (البغلة) على رأس المقدمة . ٢ - الهيراب عود واحد مستقيم .
- ٣ - المقدمة مقوسة ومائلة إلى أسفل . ٤ - مؤخرة مربعة .
- ٥ - السكان لوح عريض سميك .

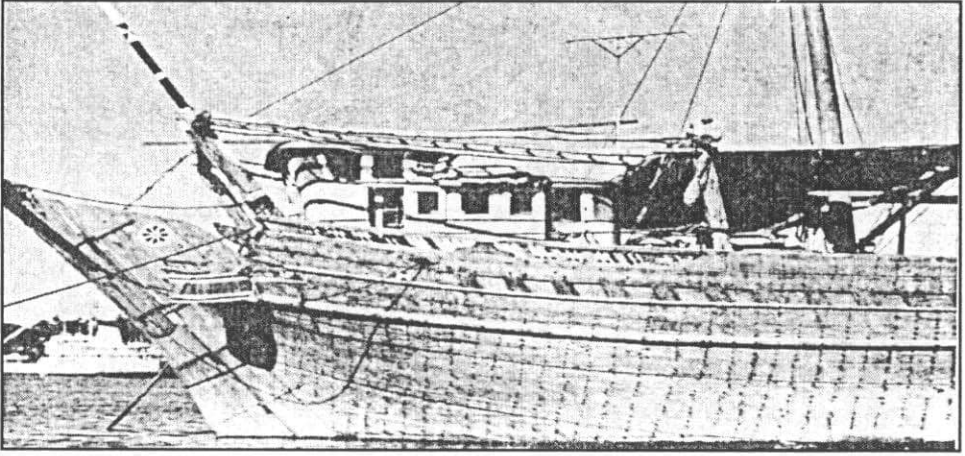


(شكل ١٨)

مؤخرة (البغلة)

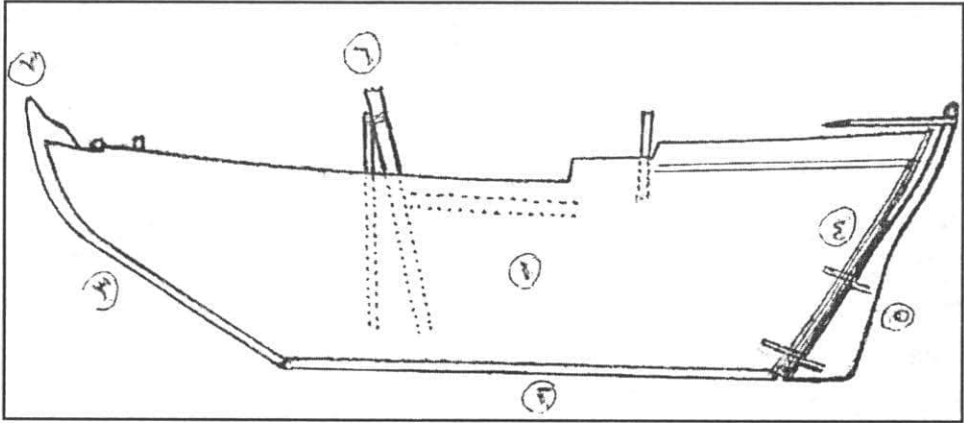


(شكل ١٩)
جانب مؤخرة (البتيل) ، لاحظ الزخرفة



(شكل ٢٠)

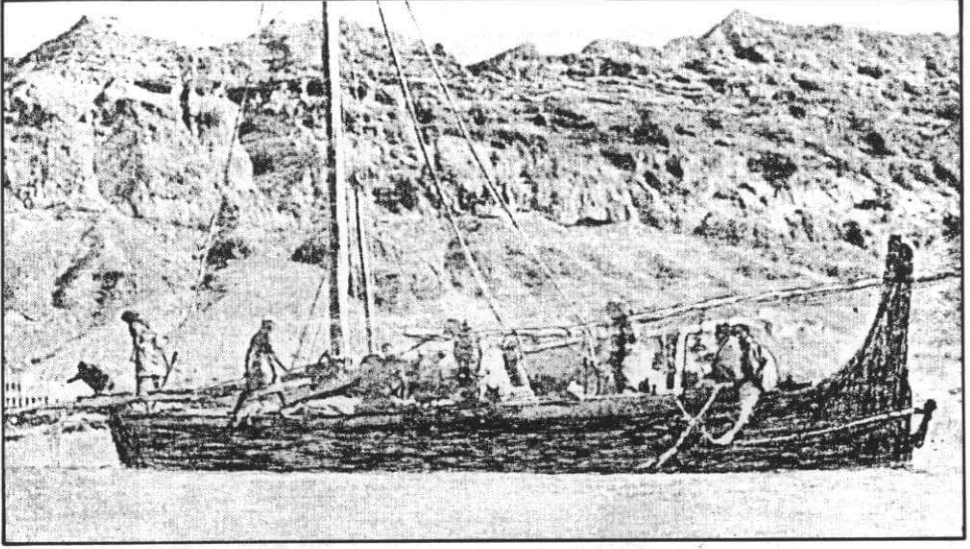
جانب مؤخرة (البوم) . لاحظ لوح الدفة والسلسلة التي تديرها



(شكل ٢١)

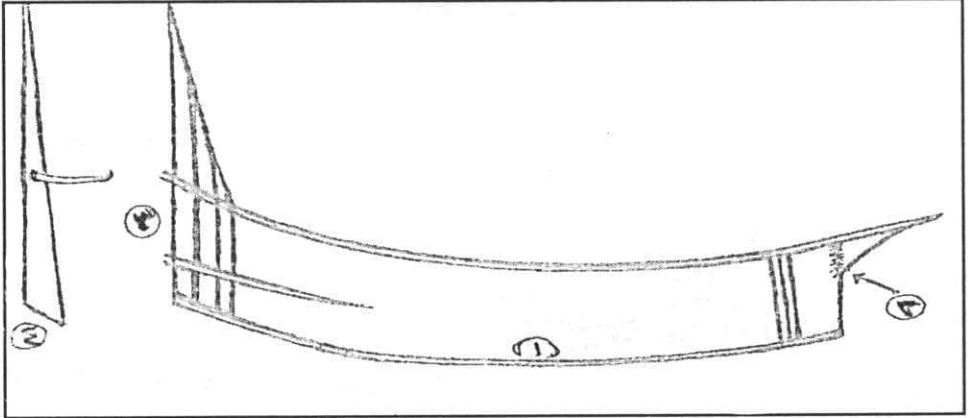
هيكل (الزعيمة)

- ١ - الهيكل يشبه هيكل (السنبوق) ٢ - الهيراب عود واحد قصير .
- ٣ - المقدمة مزدوجة : الجزء الأسفل منها مائل إلى أسفل والجزء الأعلى منها شبه مستقيمة .
- ٤ - المؤخرة مائلة قليلاً إلى الخلف .
- ٥ - لوح السكان يحرك باليد بواسطة ذراع .
- ٦ - الدقل مائل إلى الأمام .
- ٧ - شعارها يشبه شعار السنبوق .



(شكل ٢٢)

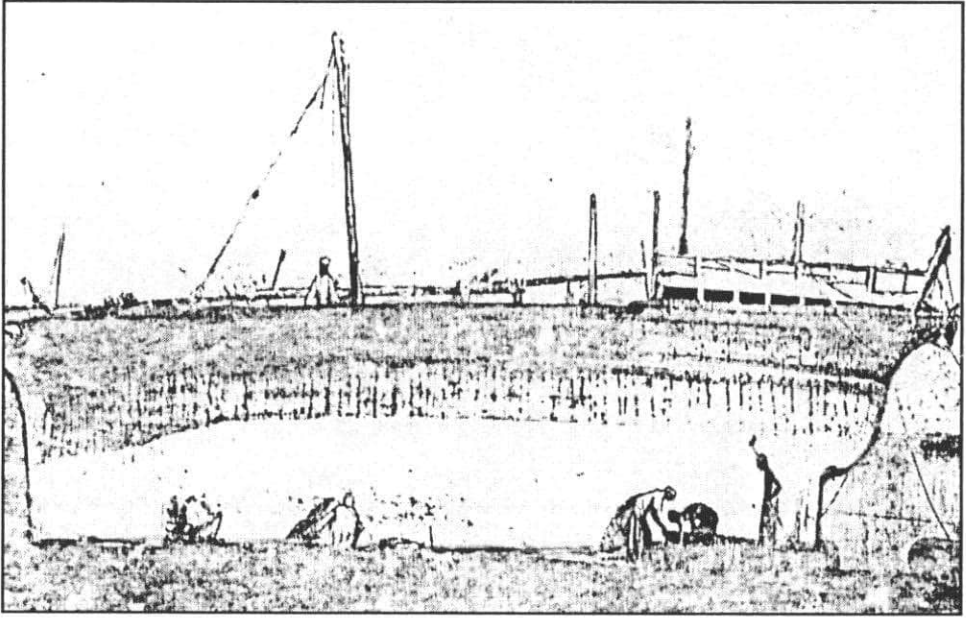
مركب (بدن) للنقل التجاري في ميناء (المعلا) في (عدن) .



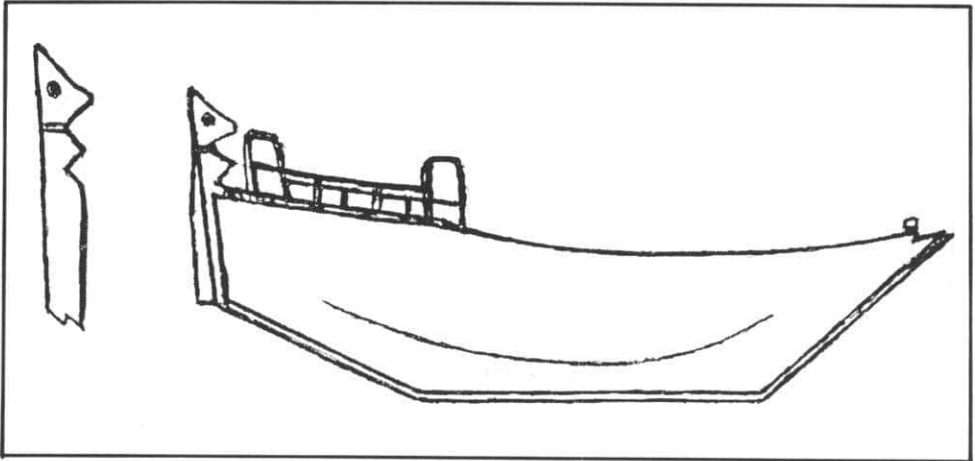
(شكل ٢٣)

هيكل (البدن)

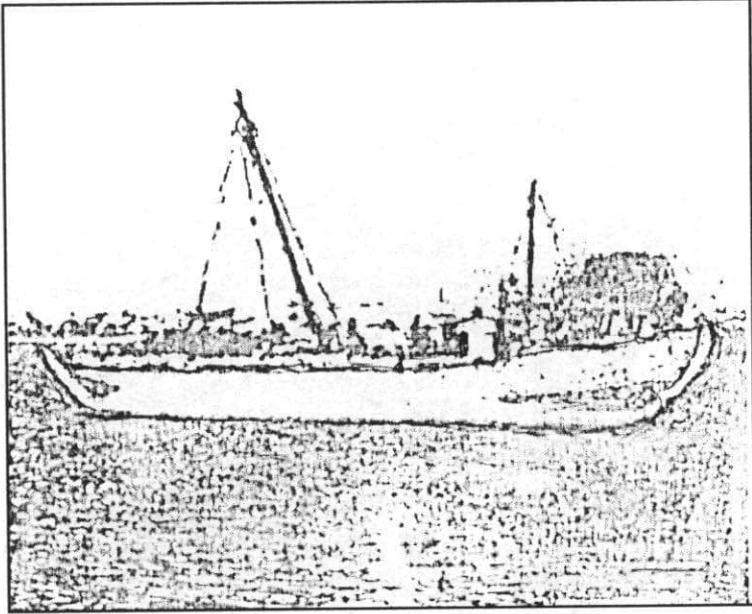
- ١ - الهيبار مزدوج مثل هيبار (البتيل) .
- ٢ - مقدمة مستقيمة برأس مثلث مثبت أفقياً .
- ٣ - المؤخرة من ألواح مستقيمة مثل مؤخرة (البتيل) .
- ٤ - لوح السكان يشبه لوح سكان (البقارة) وسكان (البتيل) يفصل عند الرسو .



(شكل ٢٤)
مركب من طراز (أبو بوز)

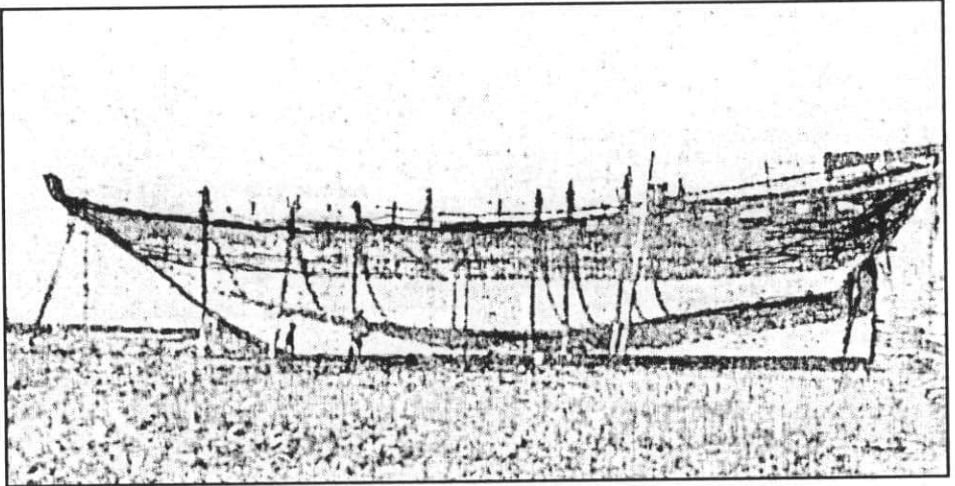


(شكل ٢٥)
هيكل مركب يسميه بارييس (بدن أحمال) ويسمى أيضاً (العويسة)
وكان أكبر من (البدن) المتقدم وصفه



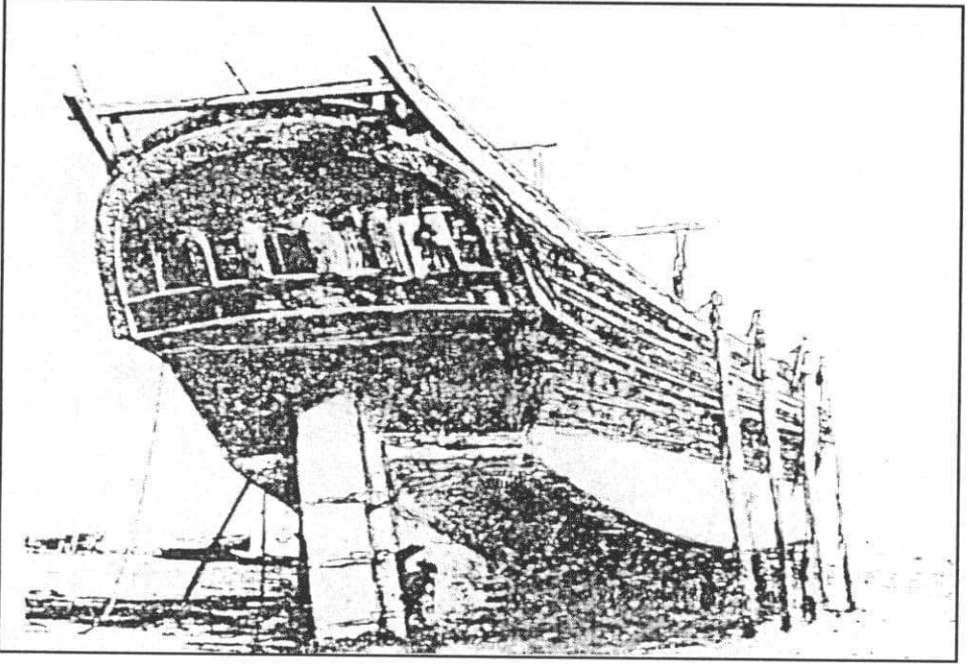
(شكل ٢٦)

مركب (زاروقة) وهو يشبه (زاروق) البحر الأحمر .



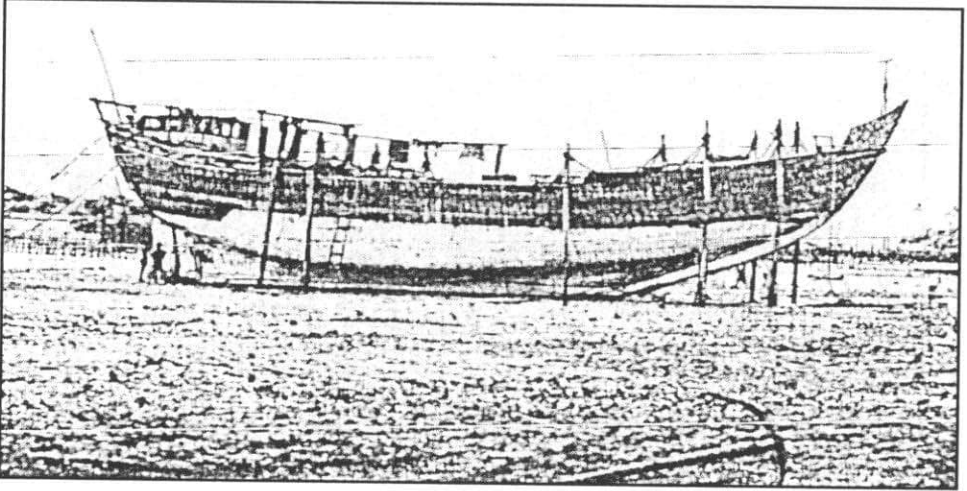
(شكل ٢٧)

مركب من طراز (غنجة) ، وهيكلها يشبه هيكل (البغلة) .



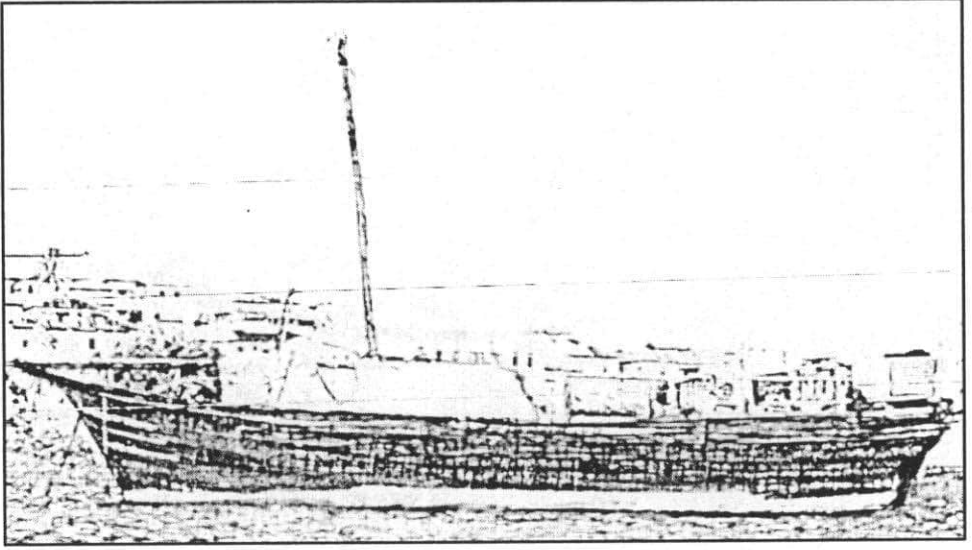
(شكل ٢٨)

مؤخرة (الغنجة) تشبه مؤخرة (البغلة) لكنها أقل زخرفة منها . وأصغر حجماً وسكانها مثل سكان (البغلة) أيضاً .

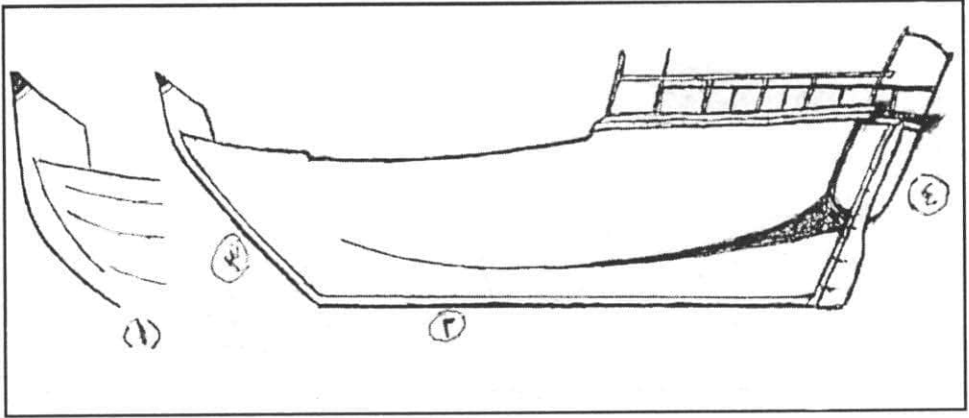


(شكل ٢٩)

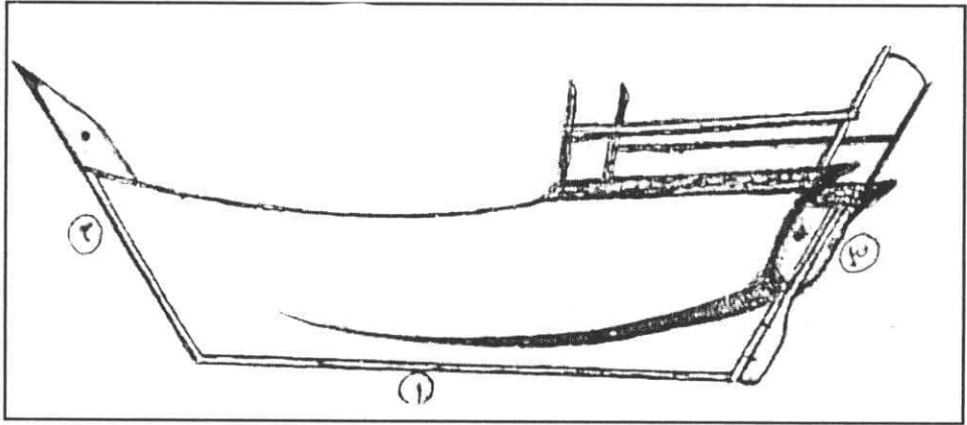
(سنبوق) بدقلين ، وهو يختلف عن (سنبوق) البحر الأحمر .



(شكل ٣٠)
أبو بوز



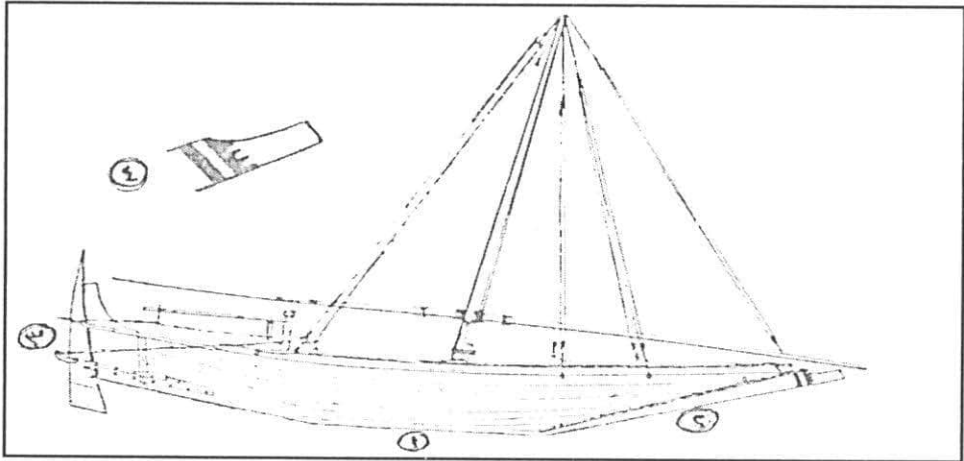
- (شكل ٣١)
- هيكل (السنبوق) العماني والخليجي .
- ١ - شعار السنبوق على رأس مقدمته .
 - ٢ - الهيراب عود واحد طويل .
 - ٣ - المقدمة مائلة برأس مستقيم .
 - ٤ - المؤخرة تشبه مؤخرة (الشوعي) .



(شكل ٣٢)

هيكل (الشوعى).

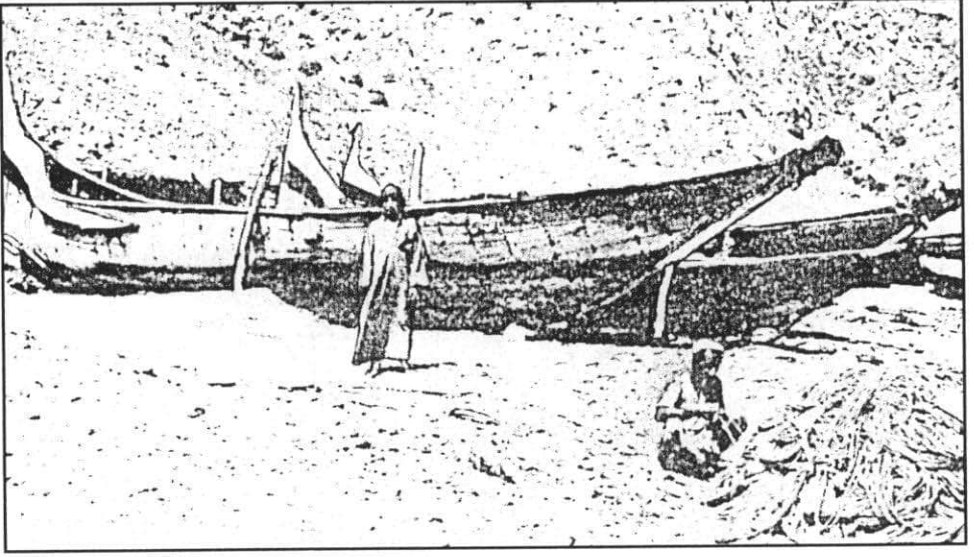
- ١ - الهيّراب عود واحد طويل .
- ٢ - المقدمة تشبه مقدمة (البوم) .
- ٣ - المؤخرة تشبه مؤخرة (السنبوق) .



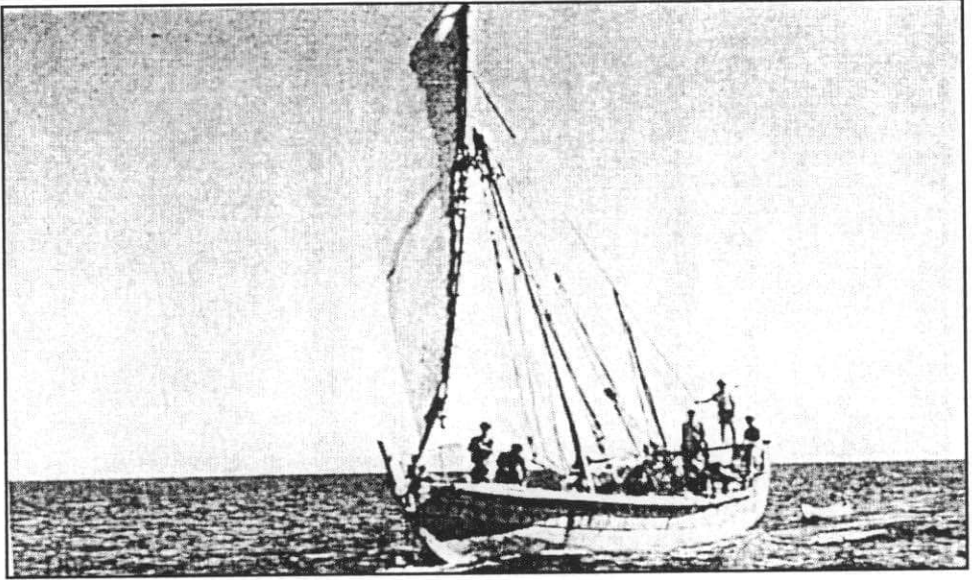
(شكل ٣٣)

هيكل (البقارة) .

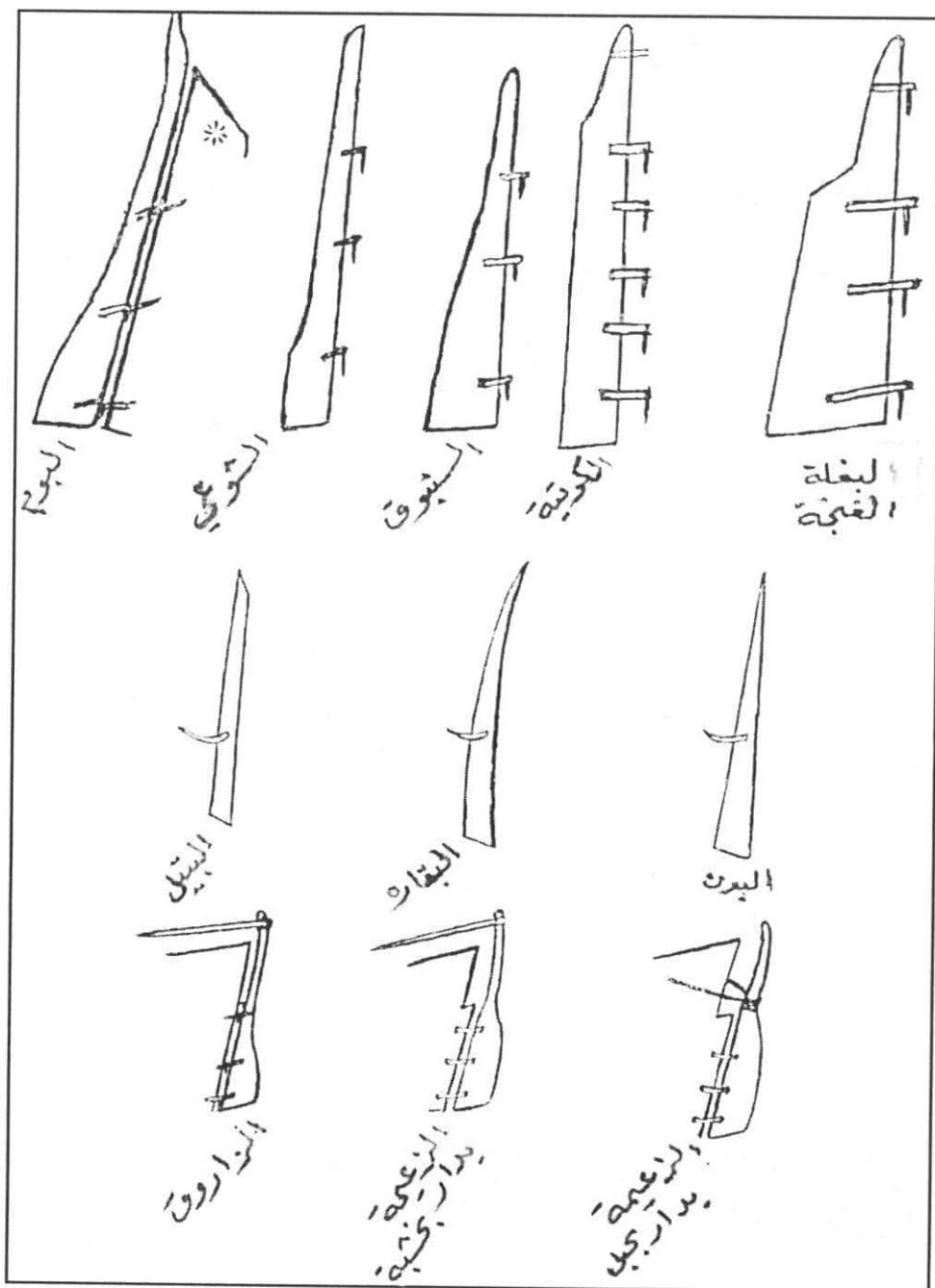
- ١ - الهيّراب مزدوج يكوّن مع المقدمة المنخفضة شكلاً لا يوجد مثله في بقية المراكب .
- ٢ - المقدمة .
- ٣ - السكان يشبه سكان (البدن) .
- ٤ - شعار (البقارة) .



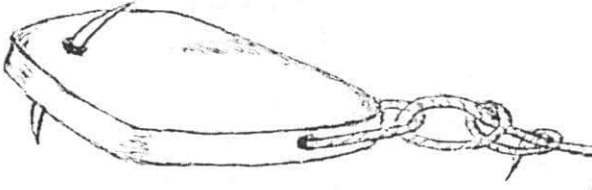
(شكل ٣٤)
بعض مراكب الصيد من طراز (البقارة) .



(شكل ٣٥)
مركب صيد من طراز (زاروق) البحر الأحمر ، وهو لا يختلف عن
(زاروق) عمان والخليج .



(شكل ٣٦)
خشبات السكـان



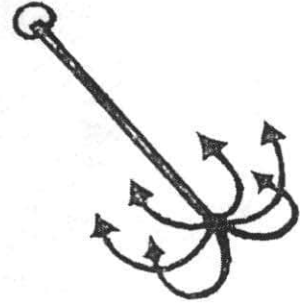
(السن)
للقاع الصخري



مرساة حجرية للقاع
الرمل



(البائرة)
تستعمل في القاع الرمل

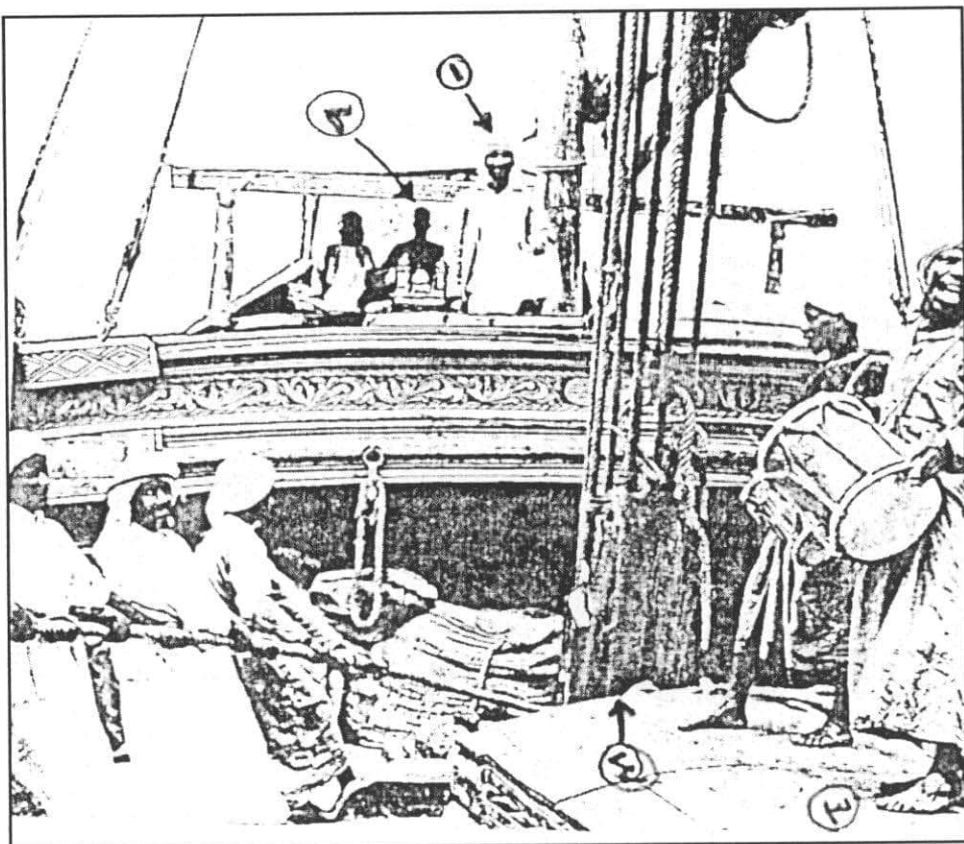


(البروصي)
للقاع الصخري والشعاب
المرجانية



(البلد)
مقياس الأعماق

(شكل ٣٧)
المراسي



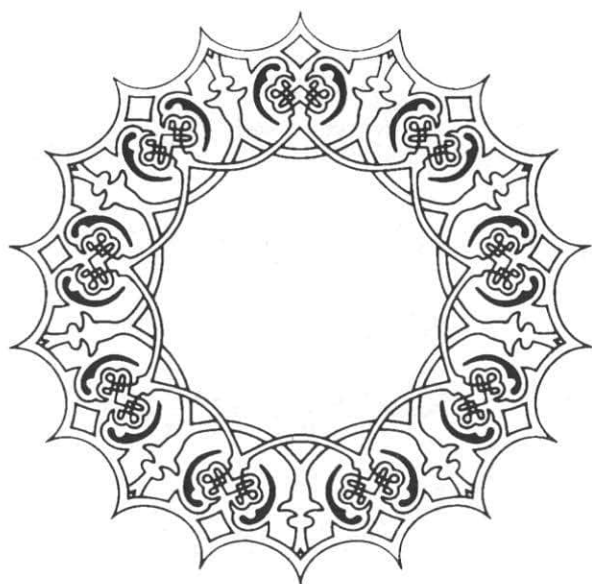
(شكل ٣٨)

ساعة الإقلاع

تضرب الطبول لإشاعة الحماس في قلوب البحارة عند رفع القلع
الحبال على بكرات (العبيدار) ، مع ترديد الأهازيج .

- ١ - الريان .
- ٢ - مدير السكّان .
- ٣ - ضارب الطبل .
- ٤ - عود (العبيدار) على مركب من طراز (بغلة) .





الفصل الثالث

مراكب (مجان) في التاريخ المبكر

يستدل بالآثار التي عثر عليها ، حتى الآن ، في الساحل الشرقي من شبه الجزيرة العربية ، والجزر المجاورة له ، مثل جزيرة (البحرين) ، و (فيلكا) ، على أن التجارة البحرية القديمة ، بين بلاد (الرافدين) ، وكل من (السند) و (الهند) و (عمان) ، كانت تسلك طريقاً على الجانب الغربي من مياه (خليج عمان) و (الخليج العربي) ، وعلى أن سكان هذا الساحل ، وبعض الجزر المجاورة له ، كانت لهم مشاركة في هذه التجارة ونقلها عبر هذه المياه .

فالملاحه في المياه المجاورة للساحل الإيراني خطرة خاصة فيما بين (رأس المطاف) ، إلى الشمال الغربي من ميناء (سيراف) ، وبين مدخل (خليج البصرة) ، بسبب المياه الضحلة والتيارات ، كما أن قطع هذه المياه من مضيق (هرمز) إلى (خليج البصرة) يستغرق وقتاً أطول من قطع مياه الجانب الغربي من الخليج ، لذلك كله كانت المراكب ، بعد أن تصل إلى ما بين شبه جزيرة (قطر) وساحل (إيران) تتجه غرباً إلى (البحرين) ومن ثم تسير في المياه المجاورة للساحل الغربي إلى جزيرة (فيلكا) الكويتية ، ومنها إلى (خور البصرة) .

ومن أهم ما عثر من الآثار القديمة في (البحرين) أختام يعتقد أنها كانت تستعمل في المعاملات التجارية ، فقد عثر على مثلها بين آثار (سومر) بالعراق ، وآثار وادي (السند) ، مما يدل على قيام علاقة

تجارية بين هذه البلدان في عصر السومريين ، وعلى أن التجارة بينها كانت تنقل بحراً عبر (خليج عمان) و (الخليج العربي) (١) .

فعلماء المسماريات يعتقدون أن (دلون) التي يرد ذكرها في مسماريات (سومر) و (أكاد) و (أشور) هي (البحرين) ، ويستدلون على ذلك بهذه الأختام الأثرية وغيرها ، وبنص مسماري ينسب إلى (سرجون الثاني) ملك أشور (٧٢٤ - ٧٠٥ ق م) جاء فيه أن ملك (دلون) « يعيش كالسمكة في وسط البحر الذي تشرق عليه الشمس وعلى مسافة ثلاثين ساعة ، وكان قد سمع بجلال عظمتي فأرسل إليّ بالهدايا (٢) » .

فقوله أن ملك (دلون) كالسمكة يعيش في وسط البحر ، دليل قاطع على أن (دلون) جزيرة ، وبما أن بعض ما عثر عليه من آثار في (البحرين) ، يرجع إلى عصور (سومر) و (أكاد) ، وأن طريق التجارة البحرية في الخليج كانت تمر بها و بجزيرة (فيلكا) فإن ذلك يؤكد أن جزيرة (دلون) هي جزيرة (البحرين) .

كما يدل العثور على آثار يونانية في هذه الجزر ، على أنها بقيت في عهد دولة (السلوقيين) ، كما كانت من قبل ، تقوم بدور الوساطة التجارية على هذه الطريق ، وأنه بسبب المضاحل الخطرة برأس الخليج العربي ، لا يستبعد أن تكون السفن التي كانت تنقل السلع التجارية ، عبر هذه المضاحل إلى (سلوقية) و (أبولوجوس) من (جرها) بساحل (الأحساء) ومن هذه الجزر في عهد (السلوقيين) .

من ذوات الغاطس (القاعدة) العريض المسطح كسفن البحر الأبيض

(١) ج.هـ. برستد ، انتصار الحضارة (ترجمة الدكتور فخري) ص ١٦٠ (الطبعة الأولى - القاهرة) .

(٢) الدكتور جواد علي ، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج ١ ص ٥٨٨ (الطبعة الأولى - بيروت) عن Belgrave P. 87 .

المتوسط ، وتلك السفن التي حاول الحجاج أن يفرضها على الملاحة في الخليج العربي ، والتي يسهل عليها السير في المياه الرقيقة الضحلة (١) .

وتذكر (مجان) مع (دلون) ، و (ملوخا) في النصوص المسمارية ، وكلها في (البحر الأسفل) أي (الجنوبي) عن مملكة (أشور) تمييزاً له عن (البحر الأعلى) الذي يقصد به - كما يعتقد بعض العلماء - بحيرة (وان) شمال (أشور) أو البحر الأبيض المتوسط كما يعتقد البعض الآخر (٢) .

و(مجان) ، حسب رأي أغلب العلماء ، هي (عمان) ومما يستدلون به على ذلك ، أن ذكرها في النصوص المسمارية يأتي بعد (دلون) أو (تلمون) ، وأنها تبعد مع (ملوخا) عن رأس الخليج العربي - كما ورد في نص ينسب إلى (سرجون الثاني) (٧٧٢ - ٧٠٥ ق.م) - ثلاثة أضعاف المسافة التي تبعد بها (دلون) عن رأس الخليج العربي ، فهي « ١٢٠ بيرو » بينما المسافة إلى (دلون) « ٣٠ بيرو » (٣) .

وهناك نص ينسب إلى (سرجون) الأكدي ، المعروف بـ (شروكين) (حوالي ٢٣٧١ - ٢٣١٦ ق.م) ، يفخر فيه بأنه « نجح في جلب مراكب (مجان) و (دلون) و(ملوخا) إلى مواني (أكاد) (٤) » ويبدو أن التجارة البحرية ، بين هذه البلدان ومملكة (أكاد) ، قد توقفت أثناء حروبه مع ملوك (سومر) ، وأن مراكبها لم تعد تسافر إلى مواني (أكاد) بسبب هذه الحروب ، والإعتقاد السائد بين العلماء هو أن هذه التجارة كانت تمتد إلى (وادي السند) ، مروراً بـ (مجان) و (دلون) ،

(١) الجاحظ ، الحيوان ، ج ١ ص ١٢ .

(٢) جواد المفصل ، ج ١ ص ٥٦٥ عن Leeman .

(٣) جواد ، المفصل ، ج ١ ص ٥٦٠ .

(٤) نفس المصدر .

ففي كل من (السند) و (عمان) و (البحرين) اكتشفت آثار حضارات عاصرت حضارات (سومر) و (أكاد) و (أشور) . وارتبطت معها بعلاقات تجارية بحرية ، يرجع إلى ريعها أهم أسباب قيام هذه الحضارات وازدهارها فيها ، وأسباب الحروب ، أيضاً بين دولها (١) .

ومما يستدلون به على أن (مجان) هي (عمان) ، أيضاً ، هو تكرر ذكر نحاس (مجان) في المسماريات ، فالنحاس كان ، وما يزال حتى وقتنا الحاضر ، من أهم صادرات (عمان) ، وقد عثر فيها على آثار تعدين نحاس قديمة . ويجري الآن تعدينه ، في مناطق متفرقة منها ، وتحمل صادراتها منه المرتبة الثانية بعد النفط (٢) .

كما سيتدلون أيضاً بنص مسماري للملك الأكدي (منشتوس) (٢٣٠٦ - ٢٢٩٢ ق.م) ، يذكر فيه أنه جهز حملة عسكرية بحرية ، عبرت (البحر الأسفل) [الجنوبي] إلى الساحل الجنوبي ، حيث نشبت بين جنوده وجنود ملوك هذا الساحل معارك انتهت بانتصاره عليهم وخضوعهم لسلطانه ، واستولى على الجبال أسفل (البحر الأسفل) وحمل ما وجده فيها من الأحجار التي تنحت منها التماثيل ، وهي أحجار (الديورت) ، وصنع منها تماثيل قدمها نذراً للإله (انليل) Enlil (٣) .

فمن المعلوم أن (الخليج العربي) ينتهي عند مدخله بسلسلة جبال (مسندم) ، وعرفت عند اليونان بـ (رؤوس الجبال) (٤) ، وبهذا الاسم

(١) برستد ، انتصار الحضارة ، ص ١٦٠ .

(٢) جواد ، المفصل ، ج ١ ص ٥٦٥ عن Leeamans / عمان (تقرير سنوي ١٩٩٤) ص ١٥٩ .

(٣) جواد المفصل ، ج ١ ص ٥٥٤ ، ٥٥٥ عن Bartion the royal Inscriptions of Summer end Akkad

(٤) نفس المصدر (ج ٢ ص ٧ عن بليونس) .

تعرف الآن أيضاً ، وعبر المياه ، المجاورة لرأس (مسندم) تقع طريق السفن ، الخارجة من الخليج والقادمة إليه . ولا توجد جنوبي هذا الخليج جبال شامخة مثلها ، فهي المقصودة ، إذاً ، في نص الملك (منشتوس) ، ومنها كانت صخور (الديورت) تجلب إلى العراق في العصور القديمة .

وهناك نص مسماري آخر للملك (شجلي) ، ملك (سومر وأكاد) تذكر فيه صناعة السفن في (مجان) (١) .

ومن المحتمل جداً أن اسم (مزون) ، الذي يطلق عند الفرس على (عمان) ، عامة ، و (صحار) خاصة (٢) هو تصحيف (مجان) أو - كما ذكرت عند بطليموس - (مجون) Magon (٣) ، كما لا يستبعد أن يكون نطق إسمها عند الفرس صحيحاً وليس محرفاً ، وأن (صحار) وجميع أراضى (الباطنة) و (مسندم) هي (مجان) أو (مزون) . ومن بين الأختام التي عثر عليها في (البحرين) ختم عليه رسم مركب يمكن أن نتعرف فيه على أهم ملامح مراكب (مجان) و (دلمون) ، فالشراع - كما نرى - مستطيل من الخوص ، أشبه بتلك الأشرعة التي كانت تستعمل في المراكب والقوارب المخيطة البدائية ، بل إن أشرعة الحصير بقيت في مراكب البحر الأحمر إلى أيام ابن جبير ، وابن بطوطة ، فقد سافر ابن جبير - كما ذكر في رحلته - في مركب شراعه من الحصير من (عيزاب) إلى (جدة) (٤) . وأشرعة الحصير لا تكون إلا مربعة أو مستطيلة ، ومن المحتمل أن يكون

(١) نفس المصدر ج ١ ص ٥٥٦ عن Longdon .

(٢) المسعودي ، أبو الحسن علي بن الحسين ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، ج ١ ص ١٦٩ (دار الأندلس - بيروت) .

(٣) جواد ، الفصل ، ج ١ ص ٥٦٠ عن Glaser, Skizz, 11 .

(٤) ابن جبير ، الرحلة ، ص ٥٧ .

شراع المركب في هذا الختم (شكل) من البوص أيضاً ،
أما هيكل المركب فيبدو مقوساً ، حاد المقدمة والمؤخرة ودقلة
طويل ، وعلى رأس المؤخرة تمثال من الخشب - كما يبدو - لنعامة ،
وعلى رأس المقدمة تمثال آخر لما يشبه الجمل ، يحتمل أن يكونا
شعاريين أو علامتين ، يعرف بهما المركب ، ومالكه ، أو طرازه . كما
يحتمل أن يكونا من القرابين ، وقد رأينا في فصل المراكب أنه كان
لكل طراز من المراكب شعار أو علامة تميزه عن الأنماط الأخرى من
المراكب .



(شكل ٣٩)

ختم عليه رسم مركب يرجع تاريخه إلى الألف الثالثة قبل الميلاد
عثر عليه في (البحرين)

وكانت التجارة التي تتناقلها المراكب بين مراسي (مجان) و (دلمون)
ومراسي (وادي السند) و (أرض البحر) أي (جرها) ، يفرغ معظمها
في مراسي (بلاد الرافدين) ، ثم تتناقلها قوافل الإبل والحمير بين
أسواق (العراق) و(سوريا) و(فلسطين) والساحل الفينيقي أي

(لبنان) وتستبدل ما حملته من المراسي من تجارة المحيط الهندي ،
أنداك بتجارة هذه الأراضي ، وبأغلب ما جاءت به مراكب البحر
الأبيض المتوسط إلى المراسي الفينيقيّة الشرقيّة ، من تجارة حوض
البحر المتوسط ، ثم تعود به إلى مراسي (أرض البحر) أي
(الأحساء) ، و (بلاد الرافدين) . كما كان بعضها ينقل براً إلى داخل
جزيرة العرب (١) .

وكان النحاس أهم صادرات (مجان) أنداك ، كما كان يصدر
منها حجر (الديورت) ، الذي تنحت منه التماثيل ، و (عيون السمك) ،
أي اللؤلؤ ، وبعض الأخشاب .

وساهمت مراكبها ، ومراسيها في الوساطة البحرية التجارية بين
مراسي (الخليج العربي) ومراسي (السند) وغيرها (٢) .

ومن المعلوم أن هذه التجارة ، كانت أحد شقي التجارة بين الشرق
والغرب ، في العالم القديم ، وإن شقها الآخر كان ينقل بحراً ،
أيضاً ، عبر طريق (البحر الأحمر) ، و (خليج عدن) . فقد كانت
مراكب المصريين القدماء وغيرهم ، تنقل من المراسي الجنوبيّة ، على
هذه الطريق ، ما يرد إليها من السلع الإفريقيّة والهنديّة ، مع بخور
بلاد العرب ، إلى مواني (صعيد مصر) ، بعد أن تستبدلها بما
نقلته إلى تلك المواني ، من تجارة مصر والبحر الأبيض المتوسط .

وكان من البخور ، أي اللبان ، والمر ، والصبر ، وغيره من السلع
المقدسة لدى قدماء المصريين وغيرهم ، أهم ما تعود به السفن من
السلع التجارية إلى مصر من مواني (البحر الأحمر) الجنوبيّة ،
و(خليج عدن) على الساحلين الإفريقي واليمني ، فالأشجار ، أو

(١) Carnwal, Ancient Arabia, in Geographical Journal, Feb . 1946 .

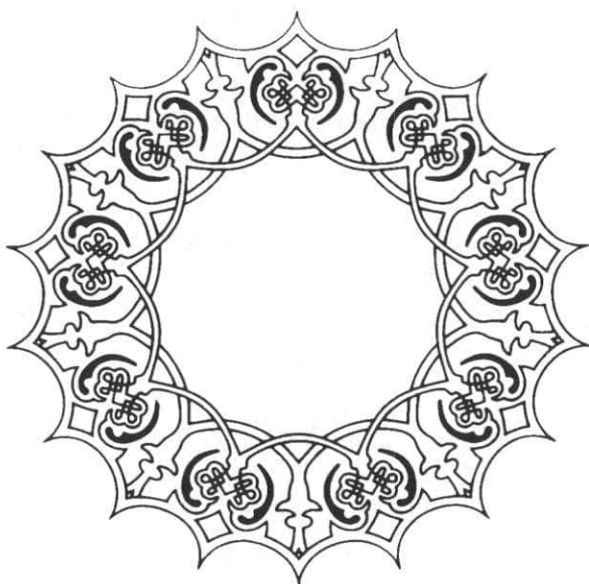
(٢) جواد ، الفصل ، ج ١ ص ٥٥٦ و ٥٥٧ عن 1.P.415 The Cambridga Ancient History .

الشجيرات ، التي تنتج هذه المواد كانت تنمو بكثافة على التلال المطلة على الساحلين : العربي والإفريقي حول (خليج عدن) والجزء الجنوبي من (البحر الأحمر) . وهناك ، إلى اليوم ، توجد أحراج قليلة منها ، خاصة على تلال (ظفار) من (عمان) ، وتلال (تيغري) Tigre ، من (أريتريا) (١) .

وواكبت التجارة البحرية في (البحر الأحمر) ، تجارة قوافل الإبل بين (اليمن) وكل من (الشام) و (البحرين) أو (جرها) ، في رحلتي الشتاء والصيف .

(١) حوراني ، الملاحة العربية ، ص ٣٠ عن The Cambrid Ancient History





الفصل الرابع

عصور البرث واليونان

بعد سيطرة (البرث) (الفرس) ، أيام (دارا الأكبر) (٥٢١ - ٤٨٥ ق.م) على غرب آسيا ومصر ، بقيت التجارة البحرية بين بلاد (السند) و (العراق) - كما كانت من قبل - بيد أهل (جرها) ، التي عرفت في النصوص المسمارية بـ (أرض البحر) ، وعند العرب ، فيما بعد بـ (البحرين) و (الإحساء) ، وبيد أهل (مجان) بالساحل الجنوبي من الخليج العربي .

وكان (دارا الأكبر) يطمح إلى جعل دولة فارس ذات قوة بحرية عظيمة وأن يجعل الشاطئ الفارسي يساهم في النشاط التجاري بين الهند وعالم البحر الأبيض غير أن الأحداث خيبت أمله إذ لم يكن يسيراً - كما قال (برستد) - على أمة تقطن قلب اليابسة ومكونة من جماعات من الرعاة والفلاحين ، وتفصلها عن البحر شواطئ صحراوية أن تسيطر على البحر وتسوده (١) .

أما أولئك الذين سكنوا الشاطئ الفارسي ، والجزر المجاورة له ، وعاشوا على رزق البحر ، فأصلهم من العرب ، نزحوا إليها من الساحل العربي .

هذه الحقيقة لمسها (نيبور) C.Niebuhr ، العالم والمستشرق الدنماركي المعروف ، أثناء رحلته في الخليج سنة ١٧٦١م حيث قال : « لقد أخطأ جغرافيوننا ، على ما أعتقد ، حين صوروا لنا جزءاً من الجزيرة العربية خاضعاً لحكم الفرس ، لأن العرب ، خلافاً لذلك ، هم الذين يسيطرون على جميع سواحل الإمبراطورية الفارسية ، من

(١) برستد ، انتصار الحضارة ، ص ٢٧٤ ، ٢٧٥ .

مصب (الفرات) إلى مصب نهر (الأندوس) على وجه التقريب ... » .
صحيح أن المستعمرات الواقعة على السواحل الفارسية لا تخص
الجزيرة العربية ذاتها ، ولكن بالنظر إلى أنها مستقلة عن بلاد
الفرس ، وأن لأهلها لسان العرب وعاداتهم فقد عنيت بإيراد نبذة
موجزة عنهم :

« يستحيل تحديد الوقت الذي أنشأ فيه العرب هذه المستعمرات
على هذا الساحل ، وقد جاء في السير القديمة أنهم أنشأوها منذ
عدة عصور سلفت ، وإذا استعنا باللمحات القليلة التي وردت في
التاريخ القديم ، أمكن التخمين بأن هذه المستوطنات العربية نشأت
في عهد أول ملوك الفرس فهناك تشابه بين عادات الإيشتوفاجيين
القدماء وعادات هؤلاء العرب » .

« إنهم يعيشون جميعاً على نمط واحد ، مقيدين ، منصرفين إلى
الحروب والمنازعات ، يصطادون اللؤلؤ ، ولا يأكلون سوى التمر
والسمك ، ويطعمون ماشيتهم ، بدورها سمكاً » .

« أما مساكنهم فمتواضعة إلى درجة أن العدو لا يكثرث بهدمها ،
وهكذا لا يملك هؤلاء القوم شيئاً يخسرونه على اليابسة ، فتراهم
يلجأون إلى مراكبهم عند اقتراب العدو منهم ، ويختبئون في بعض
جزر الخليج حتى ينسحب ، وهم على يقين أن الفرس لا يمكن أن
يفكروا في الاستقرار على الساحل المجذب ، والتعرض لغزوات
العرب الذي يرتادون البحار المجاورة » .

« وأكبر العشائر العربية هناك عشيرة الهولة [أو الحولة]
وتمتد الأراضي التي تسيطر عليها ، من (بندر عباس) إلى (رأس
بردستان) ، وتسيطر على جميع الموانئ في هذا القسم من الساحل
الفارسي » .

« وأفراد الأسرة الحاكمة في (بندر ريك) إلى الشمال من (أبو شهر) من عشيرة بني كعب العربية .. وعرب هذه الإمارات يقضون حياتهم في البحار » .

« أما الفرس الذي لا يملكون سفناً ، ويعيشون على الزراعة فإنهم يشغلون المنطقة الواقعة بين (بوشهر) ورأس (بردستان) (١) » .

ذلك بعض ما ذكره (نيبور) عن العرب على الساحل الفارسي والجزر المجاورة له ، وقت زيارته للخليج العربي ، كما ذكر طرفاً من حروبهم مع الفرس ، ومحاولات اخراجهم من هذا الساحل .

أما تلك الحملة البحرية ، التي سبّرها (دارا الأكبر) من مصر إلى شواطئ فارس فقد استخدم فيها « ملاحين من الأجانب (٢) » . وكانت حملة أو رحلة بحرية يتيمة ، إذ لم تتبعها رحلات بحرية أخرى .

ويقول (هيرودتس) (٤٨٤ - ٤٥٢ ق.م) : إن سكان الجزر اليونانية لم يكونوا خائفين من جيوش (قورش) ، مؤسس الإمبراطورية الفارسية (نحو ٥٦٠ - ٥٢٩ ق.م) . ذلك « لأن فارس نفسها لم تكن لها قوة بحرية ، ولأن الفينيقيين لم يخضعوا لها بعد (٣) » .

وبعد أن دحرت جيوش (مقدونيا) بقيادة الاسكندر الأكبر (٣٥٦ - ٣٢٣ ق.م) ، جيوش الإمبراطورية الفارسية ، ووصلت إلى العراق ، راح الاسكندر يعدّ العدة لغزو مراكز التجارة البحرية بين الهند وكل من مصر والعراق ، ثم السيطرة على مراسي هذه التجارة في البحر الأحمر ، والخليج العربي ، وعمّان . فأرسل لاستكشاف طرق هذه

(١) جاكليين بيرين ، اكتشاف جزيرة العرب (تعريب قدرى قلجعي) ص ١٦١ - ١٦٢ (دار الكتاب العربي - بيروت) .

(٢) حوراني ، الملاحة العربية ، ص ٢٧٥ .

(٣) Herodotus, Boo One, P.72 (The Penguin Classics) .

التجارة سفناً جعل عليها ملاحين فينيقيين . غير أن هذه السفن فشلت في تحقيق هذه المهمة . فالتى سيّرت في البحر الأحمر لم تنجح في الخروج من مضيق (باب المندب) ، مدخل البحر الأحمر . أما التى سارت في الخليج العربى ، فيقال أنها وصلت أولاً إلى جزيرة (فيلكا) ، ثم إلى البحرين (تيلوس Tylus عند اليونان) ، وأن آخر ما وصلت إليه ، من الساحل العربى ، جنوبى الخليج ، مكانا يسميه اليونان (مكا) Maca ، على ساحل (مسندم) عند الجبال التى يسميها (بلىنى) Mons Asabo أى (رؤوس الجبال) (١) ، وهى تسمية ما زالت تطلق على جبال شبه جزيرة (مسندم) حتى وقتنا الحاضر .

وكان من الطبيعى أن تفشل هذه السفن في الوصول إلى غايتها ، إذ لم يكن بها - كما يبدو - من يعرف مياه هذه البحار الخطرة ، والمسالك الأمانة فيها ، فمن المعلوم أن البحر مثل الصحراء يهلك من يسافر فيه لا محالة إذا كان مجهولاً لديه ، ولم يكن معه من يرشده إلى مسالكه الأمانة حتى وإن كان من الملاحين المشهورين . فالبرتغاليون عندما وصلوا إلى المحيط الهندي استعانوا ببهارته من العرب والهنود ، في الهداية إلى المسالك الأمانة في مياهه الخطرة ، وكذلك فعل أوائل الرواد من الإنكليز والهولنديين ، وغيرهم .

و (مكا) ، وهو آخر مكان - كما يقال - وصلت إليه بعثة الاسكندر لاستكشاف الخليج . يرى البعض أنه (مجان) ، وأن (مكا) تصحيف له (٢) .

وبعد وفاة الاسكندر الأكبر (٣٢٣ ق.م) لم يتمكن خلفاؤه في العراق من أباطرة (سلوقية) من السيطرة على التجارة البحرية بين

(١) حوراني ، الملاحه العربيه ص ٤٣، ٥٥ عن الكتاب السابع الفصلان ١٩ ، ٢٠

Arrian, Anabasis جواد الفصل ، ج ٢ ص ٧ عن The Persion Gulf, P.40

(٢) نفس المصدر السابق .

الهند والعراق . فبعد الشقة بين الخليج والبحر الأبيض المتوسط ، وما يستلزمه نقل التجارة بينهما من تكاليف باهضة ، وغير ذلك من الأسباب ، قد جعلت التجار اليونانيين محجمون - كما يبدو - عن منافسة تجار (جرها) و (مجان) وغيرها في هذه التجارة بخلاف التجارة بين الهند ومصر عن طريق البحر الأحمر ، فقد كان وصولها إلى ميناء (الاسكندرية) ، وغيره من مواني حوض البحر المتوسط ، لا يستغرق من الوقت والمال ما يستغرقه وصول تجارة الخليج إلى هذه المواني . لذلك راح التجار اليونانيون ، منذ سيطرة جيوش الاسكندر على مصر ، يتدخلون في تجارة البحر الأحمر ، بين المواني اليمنية والمواني المصرية ، في بادئ الأمر ، وبعد قرنين تقريباً من وفاة الاسكندر ، وصلت رحلاتهم التجارية إلى الهند ، ثم إلى الشرق الأقصى (١) .

لكن السلوقيين استطاعوا أن يوجهوا التجارة في الخليج إلى الموانئ التي أنشأوها على مصب النهرين : (دجلة) و (الفرات) ، وعلى مصب (شط العرب) مثل (أبولوغوس) Apologus و (خاراكس) Charax وغيرها . كما سيطروا على الجزر الواقعة على طريق هذه التجارة كجزيرة (فيلكا) و (البحرين) وغيرها (٢) .

ويصف الإغريق نشاط أهل (جرها) التجاري الواسع في هذه الفترة ، في البحر والبر . حيث كانت سفن (جرها) و (مجان) و (دلون) وغيرها تفرغ في ميناء (جرها) حمولتها من سلع الهند وغيرها ، وتنقل منه للهند والسند وفارس ما جلبته قوافل الإبل

(١) The Periplus P.12 (1912) .

(٢) جواد المفصل ، ج ٢ ص ٢٠ عن Skizz 11.S.,188 The Persian Gulf P.53 حوراني الملاحه العربية ص ٤٤ عن Agathar chides, On the Ery thraean Sea Historias .

والحمير من سلع حوض البحر الأبيض والعراق والشام واليمن ،
وعكس ذلك تعود . هذه القوافل من (جرها) بما جلبته السفن إليها
من السلع . الأمر الذي جعل (جرها) أغنى مدن العالم في تلك
الفترة ، فآثار ذلك طمع أباطرة (سلوقية) في السيطرة عليها . وكان
(أنطيوخوس الثالث) (٢٠٥ ق.م) أشهر من سعى منهم إلى ذلك
فجهزاً أسطولاً سار به إلى (جرها) ، فاسترضاه أهلها - كما قيل -
« بمقادير وفيرة من الفضة واللبان والمر (١) » .

ومن الموانئ العمانية التي ذكرت عند الإغريق في عصر
السلوقيين ، ميناء يسميه بليني (أكيلا) Acila ويجعله بجوار (رأس
مسندم) ، ويقول إن السفن التجارية كانت تنطلق منه إلى الهند (٢) .
ويبدو واضحاً هنا مدى الارتباك والخلط في معلومات الجغرافيين
اليونان عن الخليج العربي ، وخليج عمان ، فرأس (مسندم) - إن
صح أن بليني كان يعنيه - رأس صخري خطر ، والمياه بجواره
خطرة أيضاً ، كما إنه يقع في مضيق ، وغير بارز في عرض البحر
مثل (رأس الحد) وغيره من الرؤوس التي تصلح لأن تكون منطلقاً
للسفن إلى عرض البحر ، فالخلط واضح جداً بينه وبين (رأس
الحد) . لذلك يرى بعضهم أن بليني يقصد هذا الرأس وليس (رأس
مسندم) ، وأن (أكيلا) هي (قلهات) ، التي اشتهرت ، حتى أيام ابن
ماجد ، كميناء تنطلق منه السفن إلى ساحل الهند الغربي (٣) .

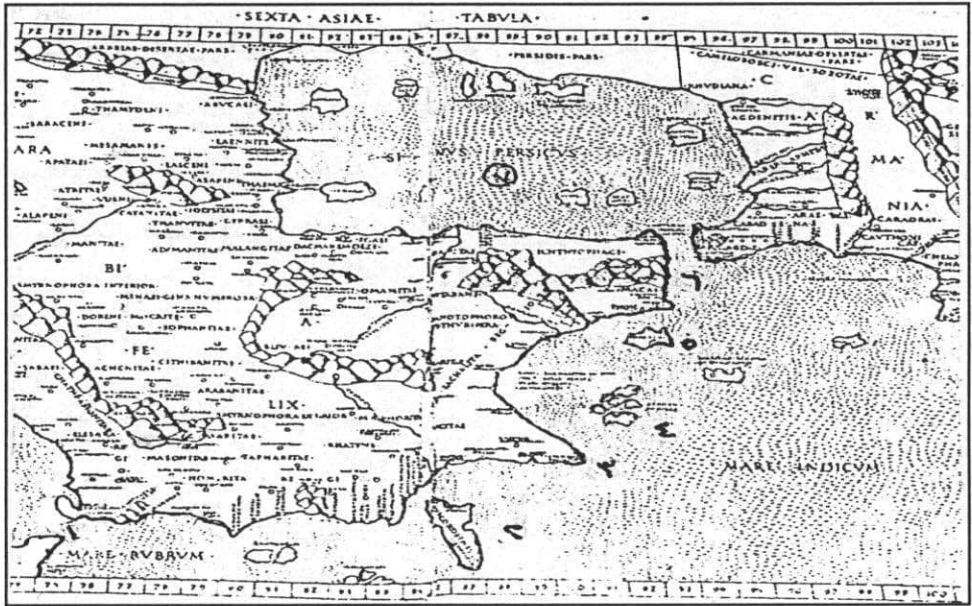
وقد بقيت بلاد الرافدين بين السلوقيين منذ وفاة الاسكندر
الأكبر (٣٢٣ ق.م) إلى أن سيطر عليها الفرس ، من جديد ، فيما بين

(١) جواد ، الفصل ، ج ٢ ص ١٦ عن Polybius Book , 13.9 .

(٢) حوراني ، الملاحه العربية . ص ٥٢ عن Pliny, Natural History .

(٣) Schoff, The Periplus , P. 147 .

١٤٠ و ١٣٠ ق.م ، أي أن وجودهم في العراق والخليج العربي دام حوالي مائة وثمانين عاماً ، ومثل هذا القدر من السنين تقريباً ، دام حكم الفرس الأول . ومنذ ١٣٥ ق.م تقريباً إلى ٢٢٥م استمر حكم الفرس الثاني ، أي أن حكمهم الثاني دام حوالي ٣٦٠ سنة .



(خريطة ٢)

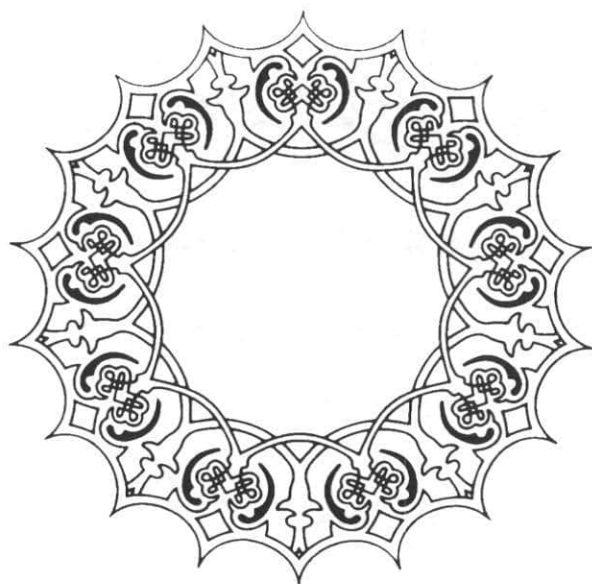
جزيرة العرب في خريطة (بطليموس)

- (١) باب المندب
 - (٢) جزيرة سقطره
 - (٣) رأس فرتك
 - (٤) جزر الحلايبات
 - (٥) جزيرة مصيرة
 - (٦) ساحل عمان الشرقي .
- لاحظ الخطأ في الاتجاه

وخلال هذه الفترة الطويلة التي امتدت زهاء سبعة قرون من عهد (دارا الأكبر) إلى نهاية حكم البرث الثاني في ٢٢٥م ، بقيت التجارة البحرية في الخليج وعمان - كما رأينا - بيد التجار المحليين من

أهل (مجان) و (دلون) و (جرها) أو (أرض البحر) .
أما ما قيل عن التجارة البرية بين (العراق) و (السند) فلا يعرف
شيء عن الطرق التي كانت هذه التجارة تنقل عبرها ، غير أنه من
المؤكد أنها كانت تواجه كثيراً من المتاعب ، الأمر الذي لم يمكنها من
منافسة التجارة البحرية ، ويقلل من إقبال التجار عليها . هذا إلى أن
الفيلة التي قيل أنها كانت تستخدم في نقل هذه التجارة ، لا تصبر
على السير بعيداً عن الأنهار ومستنقعات المياه العذبة ، مثل الجمل ،
ومعلوم أن الأراضي الواقعة بين بلاد (السند) و (العراق) يخلو
أغلبها من هذه المياه .





الفصل الخامس

بنو الجلندي والفرس الساسانيون

في سنة ٢٢٥ أو ٢٢٦م حلّ الساسانيون محل سلفهم الفرس ، في حكم الإمبراطورية الفارسية ، وورثوا عنهم صراعهم الطويل مع الرومان ، كما شغلوا ، أيضاً ، بمحاربة القبائل العربية التي نزحت إلى الشاطئ الإيراني والجزر المجاورة له واستوطنتها منذ عصر سلفهم الفرس ، ومحاربة العرب على حدود (العراق) مع الجزيرة العربية . ويقال أن (أزدشير الأول) (حوالي ٢٢٥ - ٢٤١م) أول الملوك الساسانيين ، بعد أن أخضع القبائل العربية النازلة على الشاطئ الإيراني ، ركب البحر واستولى على (البحرين) : [الجزيرة ، والشاطئ المجاور لها من (الأحساء)] . كذلك يقال إن (سابور الثاني) (٣١٠ - ٣٩٧م) أنشأ أسطولاً لحماية الشواطئ والجزر الإيرانية من هجمات العرب المتكررة عليها ، وحماية طريق السفن التجارية في الخليج ، وأنه غزى (البحرين) ، وتمكن من الانتقام من القبائل العربية التي كانت تهاجم سواحل مملكته (١) .

وفي خبر (سابور) هذا إشارة واضحة - كما نرى - إلى تعرض المراكب التجارية لهجمات لصوص البحر ، أي القراصنة ، في ذلك الوقت ، مما يدل على أن الفرس لم تكن لديهم قوة بحرية دائمة في الخليج ، تحمى شواطئهم وطريق التجارة البحرية بين الهند وأرض الرافدين ، ومن المحتمل جداً أن هؤلاء القراصنة كانوا من

(١) حوراني ، الملاحة ، ص ٩١ . - جواد ، الفصل ، ج ٢ ص ٦٣٩
عن Sykes, History of Persia , P.412 - الطبري ، ج ٢ ص ٦٧ و ٦٩ .

قراصنة (السند) ، الذين اشتهروا بمهاجمة مراكب الحجاج والتجار في صدر الإسلام .

ويعتبر الكتاب المعروف بـ « الطواف حول البحر الأريتري The Periplus of the Erythraen Sea أهم تقرير عرف ، حتى الآن ، عن التجارة البحرية وموانئها ، على سواحل ما أسماه بـ (البحر الأريتري) أي (المحيط الهندي) ، في العقود الأولى من القرن الثالث الميلادي (١) وحين كان الفرس الساسانيون يسيطرون على الخليج ، وأجزاء من ساحل عمان ، لكن ما ورد في هذا الكتاب من معلومات عن عمان والخليج لا يدل على أنه زارهما ، فهو لم يذكر عنهما إلا معلومات قليلة وغامضة ، اختلف الباحثون في تفسيرها وإذا كانت الترجمة الإنجليزية للنص الإغريقي صحيحة ، فهذا كل ما ورد فيه عن سواحل عمان والخليج :

مباشرة بعد رأس (سياغروس) Syagrus يأتي (خليج عمانا) The bay of Omana ، الذي يمتد إلى مسافة بعيدة داخل البر الأصلي ، ويبلغ عرضه (٦٠٠) اصطاديون [حوالي ٦٠ ميلاً] ، وتحيط به من البر جبال شاهقة ، يسكن أهلها الكهوف ، وبعد خمس مائة اصطاديون تقريباً [٥٠ ميلاً] ، يأتيك ميناء يستقبل كل ما ينتجه البر الداخلي من اللبان ، يسمى (مسكا) Moscha ، وتتردد عليه السفن بانتظام من ميناء (قنا) Cana ، وتشتو فيه السفن التي يفوتها موسم السفر إلى (داميركا) Damirica و (بريجازا) Barygaza (بساحل الهند الغربي) ، ويتبادل التجارة مع موظفي الملك فيستبدل ما جلبته التجار من الأقمشة والقمح وزيت السمسم باللبان ، الذي

(١) جواد ، الفصل ، ج ١ ، ص ٥٩ عن :

J.Pirenn, La Date Du Periplus de le Mer Ery three, Journal Asiatique , 1961 .

يَكُونُ في أَكْوَامٍ ظاهرة على طول الساحل ، ودون حراسة ، ولا يمكن شحن أية كمية منه بدون إذن الملك . وإذا شحنت حبة واحدة منه خلصة في أية سفينة ، فإنها لا تستطيع مغادرة الميناء .

وبعد (مكا) بحوالي ألف وخمسمائة اصطاديون (١٥٠ ميلاً) تنتصب على طول الساحل سلسلة من الجبال ، تأتي بعدها سبع جزر تسمى (زنوبيان) Zenobian [جزر الحلايات] ، والساحل بعد هذه الجزر خاضع لسيطرة الفرس . وبعد قطع حوالي ألفين اصطاديون من هذه الجزر تقابلك جزيرة تسمى (سرابيس) Sarapis [مصيصة] تبعد عن الساحل بحوالي مائة وعشرين اصطاديون عرضها (٢٠٠) اصطاديون وطولها (٦٠٠) اصطاديون يسكنها صيادو السمك ، لغة أغلبهم العربية ، وتصدر الجزيرة كميات وفيرة من صدف السلاحف الممتاز ، وتتردد عليها بانتظام القوارب وسفن الشحن الكبيرة .

وتسير بحذاء الساحل بعد (سرابيس) نحو الشمال ، إلى مدخل البحر الفارسي ، وبعد حوالي ألفي اصطاديون تأتي جزر كثيرة تسمى (كالاي) Calae ، [الديمانيات] وعلى الساحل بعد هذه الجزر ، تمتد سلسلة من الجبال تدعى (كالون) Calon يأتي بعدها مدخل (الخليج) ، وهناك مغاوص لأولئ كثيرة . وعلى يسار المضيق جبال عالية تسمى (أسابون) Asabon ، وعلى يمينه جبال عالية أخرى تدعى (سميراميس) Samiramis . ويبلغ طول المضيق بين هذه الجبال حوالي (٦٠٠) اصطاديون [٦٠ ميلاً] . وبعده يتسع الخليج ويمتد داخل البر وبطرفه الشمالي مدينة تجارية يسودها القانون تسمى (أبولوجس) Apologus ، قريبة من (خاراكس) Charax ومصب نهر الفرات .

وبعد مسيرة ستة أيام من مدخل الخليج إلى مدينة تجارية أخرى تابعة للفرس تسمى (عمانا) Ommana ، وإلى مينائي هاتين المدينتين تأتي المراكب بانتظام من (بريجازا) Barygaza حاملة النحاس ، وخشب النّد SandalWood ، وخشب الساج Teak Wood ، والأبنوس ، وإلى (عمانه) يجلب اللبان من (قنا) ، ومن (عمانه) تصدر القوارب المخيطة ، المعروفة بالمدروعات ، إلى بلاد العرب ، ومن كل من هذين المينائين : (أبولوجوس) ، و (عمانه) ، يصدر اللؤلؤ إلى (بريجازا) ، وإلى بلاد العرب أيضاً ، ويصدر كذلك الصباغ ، والملابس ، ومقادير كبيرة من التمر ، والذهب ، والرقيق (١) .

ذلك هو كل ما جاء في الترجمة الانجليزية لكتاب (بريبلوس) عن (عمان) و (الخليج) . وإن كل من لديه معرفة بقواعد الملاحة البحرية ، ومعرفة بالسواحل التي ورد وصفها في هذا الكتاب ، خاصة سواحل (عمان) ، يلاحظ أن كاتبه لم يكن بحاراً ، فهو لا يذكر الاتجاهات الصحيحة لخطوط الملاحة المحاذية للسواحل التي وصفها ، ولا أعماق المياه التي سار عليها ، وهذه أهم شروط الملاحة بجوار السواحل ، وإن أي خطأ فيها ، مهما صغر ، ستكون عاقبته التلف ، لا محالة .

فما ورد في هذا الكتاب إنما هو في الحقيقة ، مجرد معلومات عامة عن سواحل المحيط الهندي ، والبحار المتفرعة منه ، وعن التجارة البحرية فيما بينها ، جمعت عن التجار اليونانيين والرومانيين المترددين عليها ، وعن تقارير جواسيس البطالمة .

فبعد جزيرة (سرابيس) أي (مصيرة) مثلاً لن يصف لنا وهو - كما قال - يسير بحذاء الساحل العماني كيف دارت سفينته حول (رأس الحد) ، أخطر رأس بهذا الساحل فهو يمتد تحت وجه الماء إلى

(١) The Periplus, PP.34 -36 (Transl. by Schoff)

مسافة بعيدة عن البر ، قريبة من الخط الملاحي المسائر له ، أعني البر وهو أقرب رؤوس جزيرة العرب إلى الهند ، ومنه كانت السفن الشراعية تنطلق إلى عرض المحيط في اتجاه ساحل الهند الغربي كما أن خط الساحل ينحرف منه إلى الجهة الغربية الشمالية ولا ينحرف - كما قال - إلى الشمال Northward بعد جزيرة (مصيرة) ، وإنما يستمر في اتجاهه نحو الجهة الشمالية الشرقية ، وهي الجهة العامة لخط ساحل بلاد العرب الجنوبي ، من (باب المندب) إلى (رأس الحد) ، وبين (مصيرة) و (الحد) مسافة مائة وخمسين ميلاً تقريباً ، ينحرف بعدها الساحل - كما قلنا - إلى الجهة الشمالية الغربية ، وهي الجهة العامة لخط الساحل العماني من (الحد) إلى مدخل الخليج العربي .

ويبدو أن (بريبلوس) قد اعتمد في وصف بعض السواحل على خرائط كانت معروفة في أيامه ، فهو يجعل اتجاه ساحل عمان الشرقي كله ، نحو الشمال تماماً ، كما في خريطة (بطليموس) . بل إن (بطليموس) - كما نرى - جعل (مكا) ، وهي كما ذكرنا من قبل ، تصحيف (مجان) أو (مكان) ، عند بعض الباحثين - جعلها على هذا الساحل في موقع (صحار) ، قصبة عمان القديمة . هذا إلى أن (بريبلوس) لم يذكر شيئاً عن الموانئ العمانية . مما يؤيد القول بأنه لم يزر لا سواحل عمان ، ولا الخليج العربي ، فهو بعد أن قال أن الجبال تحيط بمدخله من الغرب والشرق ، نراه يقفز إلى رأسه ، أعني رأس الخليج ، فيذكر (أبولوجوس) . أشهر ميناء في زمن السلوقيين والفرس ، وكان على (شط العرب) ، وعرف بـ (الأبله) عند العرب ، وفي موقعه الآن (المحمرة) ، ثم يقفز بعد ذكره إلى ميناء آخر يسميه (عمانا) أو (عمانه) ، ويجعله على مسيرة ستة أيام من مدخل (الخليج) غير أنه لا يحدد اتجاه السير إليه ، لا إلى خارج (الخليج)

ولا إلى داخله ، مما جعل بعض الباحثين يعتقد أن (عمانه) على ساحل (مكران) ، والبعض الآخر يعتقد إنها على الساحل العربي في حدود (عُمان) ، لكن المسافة بين مدخل الخليج وكل من هذين المكانين ، هي تقريباً نصف المسافة التي تقطعها السفينة الشراعية ، بالرياح الملائمة ، في ستة أيام ، كالمسافة بين (كراشي) ومدخل (الخليج) ، أو كالمسافة بينه وبين (البحرين) ، أو أي ميناء مقابل لها من ساحل (الأحساء) ، حيث كانت (جرها) .

ولا أدري كيف فات هؤلاء المختلفين في تحديد موقع (عمانه) ، أن يلاحظوا أن (بريبلوس) يجعل صادرات (أبو لوجوس) مثل صادرات (عمانه) . وهي من سلع الخليج كاللؤلؤ والسلع الواردة من العراق والشام ، والبحر الأبيض المتوسط ، وغيرها من السلع ، التي كانت (جرها) تصدرها إلى الهند ، وهذا وحده يؤكد أن (عمانه) لم تكن بساحل السند أو مكران ، وإنما كانت داخل (الخليج) ، مثل (أبو لوجوس) ، ثم إن (بليني) (٢٣ - ٧٩ م) يجعلها على الساحل العربي الشرقي (١) . أما قول (بريبلوس) أنها من فارس فإنه لا يغير من هذا المعنى ، فالفرس في أيامه كانوا يسيطرون على الشريط الساحلي الشرقي من الجزيرة العربية .

ويطلق (بريبلوس) إسم (عمان) أيضاً - كما رأينا - على الخليج المعروف بـ (خليج القمر) بين رأس (فرتك) و (ظفار) ، وعرف برّه بانتاج اللبان الفاخره كما نجد إسم (عمان) يطلق على أرض اللبان عند اليونانيين قبل (بريبلوس) ، فقد ذكر (إزیدوروس) السلوقي ، الذي عاصر الإمبراطور الروماني (أغسطس) (٦٣ ق.م - ١٤م) إسم الملك العماني في أرض اللبان (٢) .

(١) حوراني ، الملاحة العربية ، ص ٥٠ عن : Pliny the Elder .

(٢) Schoff (The Periplus) P.150

(King of the Omanite, in the Frankincense Country) .

وهذه تعتبر أقدم إشارة إلى « أرض اللبان » بإسم (عمان) حتى الآن .

أما (مكا) ، ميناء اللبان قديماً ، فما زالت آثاره ظاهرة إلى اليوم في (خور روري) شرقي (طاقة) بميلين تقريباً ، بالطرف الشرقي من ساحل (ظفار) ، وتطل عليه من الشمال جبال (قرا) ، وتعرف بجبال (القمر) ، وهي موطن لبان عمان .

وعمان ، كغيرها من المناطق المتصلة بالبحر من جزيرة العرب ، قد شهدت موجات متتابعة من النازحين إليها ، من البر والبحر ، منذ بداية تاريخها ، وكان النزوح إليها من البر أمراً طبيعياً ، فطبيعة الحياة في معظم أراضي الجزيرة العربية كانت تفرض على أهلها النزوح والانتقال ، خلف الكلا والماء ، من مكان إلى مكان ، ضمن حدود أرض العشيرة ، إن كان العشب والماء متوفراً فيها ، أو الأرض التي انتزعت العشيرة السيادة عليها من يد عشيرة أو قبيلة أخرى .

وأما من نزح ليها عن طريق البحر من سواحل (مكران) و (السند) وغيرهما ، فقد استقر على الشريط الساحلي ، ولا يعني هذا أن القبائل العربية العمانية بقيت في البر الداخلي ، ولم تسكن الساحل ، فمالك بن فهم — كما تقول مصادر تاريخ عمان قبل الإسلام — استقر في (قلهات) ، أحد مواني عمان المشهورة قديماً ، ومنها قاد جيشه من الأزد وحلفائها لمحاربة الفرس في (صحار) (١) ، وسنرى فيما بعد أن بحارة عمان كانوا من سكانها العرب ، وليس صحيحاً القول بأن رجل البادية يخشى ركوب البحر ، فقد عرفت من

(١) السالمي ، نور الدين عبدالله بن حميد ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان (جزءان) ، ج ١ ص ٣٣ (طبعة مكتبة الاستقامة) .

رجال البادية من كان يرحل في أعوام القحط إلى (قطر) بالخليج العربي ، حيث كان يشتغل بالغوص وصيد اللؤلؤ بدلاً من رعى الماشية في البادية ، ويخبرنا (ديكسن) Dickson في كتابه « عرب الصحراء » The Arab of the Desert أن (فلاح بن خضير المطيري) كان له مركبان من مراكب صيد اللؤلؤ وأنه كان يقضي فصل الصيف في الغوص في البحر ، ويقضي فصل الشتاء والربيع في أعماق البادية يعيش عيشة البدو والرحل ، مع بعض أفراد قبيلته (١) .

وفي عصر الساسانيين كانت الأزد أقوى القبائل العمانية ولا يعرف على وجه التحديد ، متى خلّص مالك بن فهم أرض عمان من سيطرة الفرس وتروى أخبار حروبه مع الفرس في بعض مصادر تاريخ العرب القديم العربية . ويقال إن من تبقى من فلول الفرس عاد على متن السفن إلى فارس . وأن ملك مالك بن فهم لعمان وما حولها دام سبعين سنة « لم ينازعه في ملكة عربي ولا عجمي » (٢) .

غير أن هذه المصادر تقول إن الفرس عادو إلى عمان بعد أن « صار ملك عمان إلى آل الجلندي ابن المستكبر » ، بعد أولاد مالك بن فهم ، وأن آل الجلندي هادنوا الفرس على أن تكون لهم « السواحل وشطوط البحر ، والأزد ملوك في سائر البلاد والأمور كلها منوطة بهم (٣) » . وبقي حكم عمان بيد آل الجلندي - كما تقول السير العمانية - إلى أيام خلافة عبد الملك بن مروان الأموي (٤) .

وخلال عهد الساسانيين حتى ظهور الإسلام ، بقيت التجارة البحرية بين مواني الهند ومواني كل من عمان والخليج ، على الوضع

(١) H.R.Dickson, the Arab of the Desert, P. 298 (Third Imp. 1959) .

(٢) السالمي ، التحفة ، ج ١ ص ٣٣ ، عن ابن هشام .

(٣) نفس المصدر ج ١ ص ٤٧ ، عن تاريخ العوتبي الصحاري .

(٤) نفس المصدر .

الذي كانت عليه أيام السلوقيين ، بل إن الساسانيين شجعوا هذه التجارة ، وحملوا طرقها من هجمات لصوص البحر ، فقد كانت هذه التجارة تنتهي إلى المواني التي يسيطرون عليها برأس الخليج والبحرين وغيرها : بل إن هذه التجارة ازدادت اتساعاً في القرنين الأخيرين من عصرهم ، فقد قال المؤرخ اللاتيني (أميانوس ماركلينوس) Ammianus Marcelinus ، في وصف بحر عمان والخليج العربي ، في العقود الأخيرة من القرن الرابع الميلاد ، إنهما كان يعجان بالملاحة ، وأن السفن التجارية القادمة من الهند كانت تختتم رحلاتها في ميناء (تريدون) ، عند مصب الفرات . وقال إن للعرب هناك عدة مواني ومراسي محمية ، وأنهم قادرون على استغلال ثروات البر والبحر معاً (١) . وفي عام ٤١٤م شاهد الحاج الصيني (فا - هن) Fa - hien كثيراً من التجار العرب في (سيلان) (٢) .

وقبل ظهور الإسلام كانت تقام أسواق حولية عامة في عمان ، تقصدها الناس من أطراف الجزيرة العربية ، وهي من أسواق العرب المشهورة قبل الإسلام ، وكانت تقام في ثلاث من مدن الموانئ ، هي : (عمان) و (صحار) و (دبا) ، ولم تحدد المصادر التي ورد فيها ذكر هذه الأسواق موقع مدينة (عمان) التي يقام فيها السوق مع إن الألوسي صاحب كتاب « بلوغ الأرب » قد حدد موعد بدايته في الثالث من شهر جمادى الأولى بعد سوق « هجر » الذي يبدأ عنده في الثاني من شهر ربيع الآخر (٣) ، ووصف بعضهم عمان بأنها مدينة « حصينة على الساحل ، ومن الجانب الآخر مياه تجري إلى المدينة ، وفيها دكاكين وأشجار مفروشة بالنحاس مكان

(١) حوراني ، الملاحة العربية ص ٩٢ عن Ammianus Marcelinus .

(٢) نفس المصدر .

(٣) سعيد الأفغاني ، أسواق العرب في الجاهلية والإسلام ، ص ٢٢٤ (الطبعة الثالثة - دمشق

١٩٦٠) .

الآجر (١) « لكن من المحتمل كما قال مؤلف كتاب « تحفة الأعيان » - أن يكون المراد بمدينة عمان هو (قلهات) (٢) ، لأن هذا الوصف ينطبق عليها وقد جعلها ابن خلدون « فرضة عمان (٣) » .

وكانت سوق عمان تقام حتى آخر جمادى الأول ، ويجري التبادل فيه بين السلع الهند ، وفارس ، وأفريقيا ، واليمن ، والشام ، والعراق ، بالإضافة إلى السلع العمانية والخليجية . وكانت هذه السلع تنقل من هذه البلدان على متن السفن العمانية ، وغيرها إلى مرافئ عمان ، كما كانت قوافل الإبل العمانية تنقل تجارة البر بين اليمن ، وعمان ، والبحرين (الأحساء) ، واليمامة ، وغيرها ، وأشهر ماكانت تنقله هذه القوافل من اليمن إلى أسواق عمان هو الورس ، ومنها كان يصدر بحراً إلى الهند وفارس ، حيث تعالج به الأشياء التي يراد صبغها باللون الأصفر (٤) ولعله الصبغ الذي عدّه (بريلوس) - كما رأينا - من صادرات (عمانه) .

ومن أسواق عمان الحولية ، قبل ظهور الإسلام أيضاً ، سوق (دبا) ، قال ياقوت : « دبا سوق من أسواق العرب بعمان ، وهي مدينة قديمة مشهورة ، لها ذكر في أيام العرب ، وأخبارها ، وأشعارها ، وكانت قديماً قصبة عمان ، ولعل هذه السوق المذكورة كانت عندها (٥) » .

وكانت سوقها تقام في الأسبوع الأخير من شهر رجب ، ووصفها بعضهم بأنها « مدينة عظيمة مشهورة (٦) » . وكانت من فرض جزيرة العرب المشهورة .

(١) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٦٩ .

(٢) السالمي ، التحفة ج ١ ص ٨ (الطبعة الثانية) .

(٣) ابن خلدون ، عبد الرحمن ، المقدمة .

(٤) الأفغاني ، أسواق العرب ، ص ٢٥٦ ، ٢٦١ ، ٢٦٥ .

(٥) ياقوت الحموي ، معجم البلدان .

(٦) الأفغاني ، أسواق العرب ص ٢٦٤ عن « مراصد الإطلاع » .

وسوق (صحار) وكانت تقام خلال الأسبوع الأول من شهر رجب عند بعضهم ، وعند البعض الآخر من اليوم العاشر إلى الخامس عشر من هذا الشهر .

وفي هذه الأسواق لا يباع شيء قبل أن يبيع ملكها الجلندي بن المستكبر كل ما لديه من تجارة « وهو الذي يعشر الناس فيها ، كما يفعل غيره من الملوك في غيرها من الأسواق (١) » .

وكانت (صحار) قسبة عمان ، مما يلي الساحل ، و (تؤام) قصبته ، مما يلي الجبل (٢) . يقول الاصطخري في كتابة « المسالك والممالك » عن عمان : « وقصبته صحار ، وهي على البحر ، وبها متاجر البحر وقصد المراكب ، وهي أعمر مدينة بعمان ، وأكثرها مالاً ، ولا تكاد تعرف على شاطئ بحر فارس وبجميع بلاد الإسلام مدينة أكثر مالاً وعمارة من صحار (٣) » .

وقال المقدسي (ق٤هـ) وهو ممن عاصر الاصطخري : « صحار هي قسبة عمان ، ليس على بحر الصين اليوم [المحيط الهندي] أجل منه .. عامر ، أهل ، حسن ، طيب ، نزه ، ذويسار ، وتجاره ، وفواكه ، وخيرات .. أسواق عجيبة ، وبلدة ظريفة ، ممتدة على البحر .. دورهم من الآجر والساج شاهقة بنفسها .. ولهم آبار عذبة وقناة حلوة .. دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوة اليمن (٤) » .

فهذا الوصف لصحار في القرن الرابع الهجري ، يصح أن يتخذ أيضاً دليلاً على قدم وساطة (صحار) التجارية ، بين الهند والخليج ، وأن هذه الوساطة بلغت أوج ازدهارها بعد ظهور الإسلام .

(١) نفس المصدر ، ص ٢٦٥ .

(٢) ياقوت المعجم .

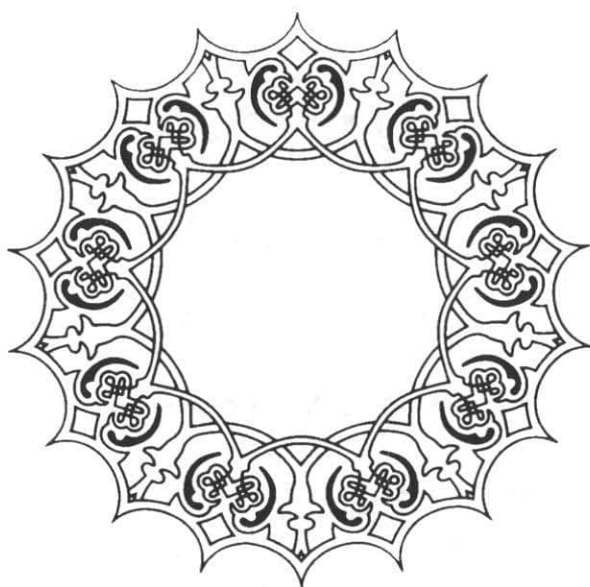
(٣) الاصطخري ، أبو اسحاق ابراهيم بن محمد ، كتاب المسالك والممالك .

(٤) المقدسي ، التقاسيم ، ص ١١ ، ١٢ .

كما اشتهرت عمان ، بتعددين النحاس وصناعته ، حتى قيل أن بيوت الموسرين ، من أهلها كانت « مفروشة بالنحاس مكان الآجر (١) » . واشتهرت أيضاً بجودة ماكان بجمع من شواطئها من العنبر ، والذي كان يدخل في صنع الغالية : أفخر الطيوب عند العرب .

(١) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٦٩





الفصل السادس الجلنديون بعد ظهور الإسلام

من بين الملوك الذين كتب إليهم رسول الله ﷺ يدعوهم إلى الإسلام الملك الجلندي بن المستكبر ، ملك عمان ، وكان رسوله إليه عمرو بن العاص ، ويقال إن الجلندي بن المستكبر توفي قبل أن يصل إليه كتاب رسول الله ، وإن عمرو بن العاص لقي عبد وجيفر ابني الجلندي ، فأسلما ، وأسلم معهما جميع أهل عمان ، ثم إن جيفر خير من كان في (صحار) من الفرس ، بين أن يدخلوا في الإسلام أو يخرجوا من عمان ، فلما لم يقبلوا أي واحد من هذين الخيارين قاتلهم جيفر حتى أخرجهم من عمان . وبقي عمرو بن العاص عاملاً على عمان إلى حين وفاة رسول الله . وأن أبا بكر رضي الله عنه « أقر جيفراً وأخاه عبداً على ملكهما ، وجعل لهما أخذ الصدقات من أهلها وحملها إليه » . وأنهما بقيا متقدمين في عمان إلى أن ماتا . « ثم خلف من بعدهما عباد بن عبد بن الجلندي في زمن عثمان وعلي (١) » .

لكن ابن الاثير والطبري يقولان أن أبا بكر استعمل على عمان حذيفه بن محسن الغلفاني فلم يزل والياً عليها إلى وفاة أبي بكر . واستعمله عمر بن الخطاب على اليمامة ، وعلى عمان والبحرين عثمان بن أبي العاص الثقفي فسار إلى عمان سنة ١٥ من الهجرة ، ووجه أخاه الحكم إلي البحرين ، وله غزوات بحرية مشهورة لبعض موانئ الهند ، والسند ، وفارس ، سيأتي تفصيلها فيما بعد (٢) .

(١) السالمي ، التحفة ج ١ ص ٦٧ ، عن مصادر عمانية .

(٢) ابن الاثير ، الكامل ، ج ٢ ص ٣٤٠ .

ولما صار الأمر لبني أمية لم يكن لمعاوية بن أبي سفيان ولا لمن جاء بعده سلطان على عمان ، حتى صار الأمر لعبد الملك بن مروان ، فاستعمل الحجاج بن يوسف على العراق ، وكان ذلك - كما تقول المصادر العمانية - « في زمن سليمان وسعيد ابني عبد بن الجلندي ، وهما القيّمان في عمان ، فكان الحجاج يغزوهما بجيوش عظيمة » من البحر والبر ، وهما يفضان جموعه ، ويهزمان عساكره ، حتى جهز جيشاً من أربعين ألف مقاتل ، أخرج نصفه من جانب البحر ، والنصف الآخر من جانب البر ، ووصلت سفن عسكر البحر إلى (اليوتانة) من (جلفار) ، وسار سليمان بن الجلندي بسائر جيشه لمقاتلة القادمين من جهة البر من عسكر الحجاج ، فانتهز مجاعة بن شعوة المزني ، أمير جيش الحجاج ، فرصة انشغال سليمان بمقاتلة عسكر البر ، وسار بالسفن من (جلفار) إلى (مسقط) ، وقدر عددها بثلاث مائة سفينة . وتقدم مجاعة إلى (بركا) ، فلما رأى سعيد بن شقيق سليمان أنه لا طاقة له على مقاتلة جيش مجاعة لجأ إلى (الجبل الأخضر) وتحصن بذراه ، وبقي محصوراً ومن معه هناك إلى أن وصل سليمان بعد أن تمكن من صد الهجوم البري ، ويقال إن سليمان هاجم سفن مجاعة وأعطب منها نيفاً وخمسين سفينة ، وأن مجاعة انهزم ، ولحق بما تبقى من سفنه ، وعاد إلى (جلفار) ، وأرسل إلى الحجاج يطلب مزيداً من الإمدادات ، وأن الحجاج أخرج له في طريق البر عبدالرحمن بن سليمان في خمسة آلاف عنان من بادية الشام وأن سليمان وسعيد ابني الجلندي استشعرا العجز ، عندما علما بمسير هذه القوة إلى عمان ، فحملا ذرايهما .. ومن خرج معهما من قومها ولحقا ببلاد الزنج [شرق افريقيا] وماتا هناك (١) ، وبعدها صار حكم عمان بيد ولاة بني أمية

(١) السالمي ، التحفة ، ج ١ ، ص ٧٤ - ٧٦ .

إلى نهاية عهدهم ، وفي أول عهد بني العباس ولّى أبو العباس السفاح أخاه أبا جعفر المنصور على العراق فولّى المنصور على عمان جناح بن عبادة الهنائي ، ثم عزله وولّى ولده محمد بن جناح ، ثم اتفق علماء عُمان ووجهائها بعقد الإمامة للجلندي بن مسعود بن جيفر ، فكان أول إمام يتولى حكم عمان (١) ، لكن أبا العباس السفاح أرسل خازم بن خزيمة الخراساني إلى عمان ، فوصل إلى جلفار وهناك قابل الإمام الجلندي ، وطلب أن تكون الخطبة في عمان لسلطان العراق ، وأن يعترف له بالسمع والطاعة ، فلما رفض الجلندي قبول ذلك ، وقع القتال بينهما ، فقتل جميع أصحاب الجلندي ، وقاتل الجلندي حتى قتل ، وذلك في سنة أربع وثلاثين ومائة للهجرة ، وقيل في ثلاث وثلاثين ومائة ، وكان قد تولى الإمامة سنة إحدى وثلاثين ومائة (٢) .

وتولى حكم عمان بعده ولاة لبني العباس ، من بني الجلندي و حتى سنة سبع وسبعين ومائة ، حين ثار العمانيون على ولاة بني العباس ، وبعد أن انتصروا عليهم اتفقوا على عقد الإمامة لمحمد بن عبد الله بن أبي عفان ، وهو من (اليحمد) . « وبذلك انقضت دولة بني الجلندي ، وانتقلت الدولة إلى اليحمد (٣) » .

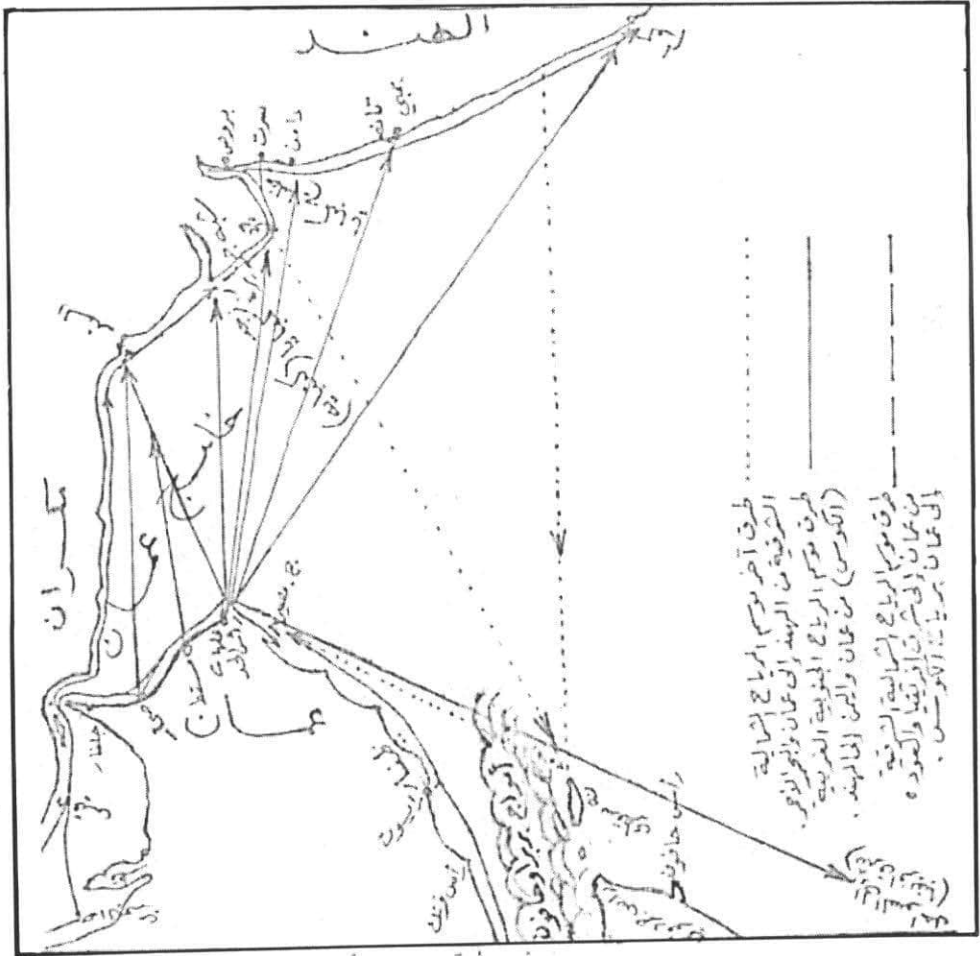
وفيما يتعلق بالجانب البحري من تاريخ عمان في هذه الفترة فهناك شواهد مؤكدة على أن عمان كانت لها عند ظهور الإسلام قوة بحرية ، تحمي بها تجارتها البحرية ، وشواطئها ، وتغير بها على مواطن ومخابئ ، قراصنة الهند والسند ، فحال دخول عرب الساحل

(١) نفس المصدر ، ص ٧٧ ، ٧٨ عن أبي الحسن البسياني .

(٢) ابن الاثير ، الكامل ، ج ٤ ص ٣٤٣ . السالي التحفة ، ج ١ ص ٩٥ ، ٩٦ .

(٣) السالي ، التحفة ، ج ١ ص ١٠٨ .

الشرقي من جزيرة العرب ، في الإسلام ، راحت سفنهم تهاجم الشاطئ الفارسي والجزر المجاورة له ، ولو كانت لديها قوة بحرية لما جرؤت هذه السفن على الاقتراب من شواطئها ، ولما جرؤت سفن لصوص البحر على قطع طرق التجارة البحرية في بحر عمان والخليج .



(خريطة ٣)

طرق الحملات البحرية من عمان إلى (السند)
وساحل الهند الغربي ، وشرق افريقيا (السواحل)

فبين العام الخامس عشر والعام العشرين من الهجرة ، وحينما كان عثمان بن أبي العاص الثقفي عاملاً لعمر بن الخطاب على عمان ، قامت البحرية العمانية بثلاث غارات على مواطن قراصنة الهند في خليج (كنباية) أو (كمبايا) Cambay وقراصنة السند في (خور الديبل) . وكانت إحدى هذه الغارات بقيادة عثمان والي عمان نفسه ، وهي التي شنت على (تانه) ، أما الثانية فكانت على (بروص) بقيادة أخيه الحكم بن أبي العاص الثقفي ، وكان والياً على (البحرين) من طرف أخيه عثمان ، والغارة الثالثة كانت على (الديبل) ، ميناء وعاصمة بلاد (السند) قديماً . وبقيادة المغيرة بن أبي العاص ، شقيق عثمان الثاني (١) .

و (تانة) Thana اسم ميناء وجزيرة صغيرة بجوار (بمباي) من الشمال ، كانت قديماً من المواني المشهورة على طريق التجارة البحرية بين الهند وكل من البحر الأحمر والخليج ، قبل أن تحل (بمباي) محلها بعد وصول الإنكليز إلى الهند .

و (بروص) أو (بروج) Bharch تقع على الساحل الشرقي لخليج (كنباية) (كمبايا) ، أو ما كان يعرف عند العرب ببلاد (غجرات) أو (جزرات) ، وكانت تشمل شبه جزيرة (كمبايا) وخليجها ، والشريط الساحلي شرقي الخليج ، أعني خليج (كمباية) ، بالطرف الشمالي من ساحل الهند الغربي ، وكانت لها علاقات تجارية ودية مع شرقي وجنوبي الجزيرة العربية .

أما (الديبل) فكانت عند مصب نهر (السند) ، قريباً من موقع

(١) البلاذري ، أحمد ، فتوح البلدان ، ص ٤٣٠/ الطبري ، ابن جرير ، تاريخ الأمم والملوك ، ج ٥ ، ص ٢٥٤٦ - ٢٥٤٨ .

(كراشي) في الوقت الحاضر ، طغت عليها مياه ورواسب نهر (السند) فاخفى أثرها ، اشتهر بحارتها قبل أن يفتحها محمد بن القاسم الثقفي في العقد العاشر الهجري ، بالقرصنة ، ومهاجمة مراكب المسلمين في بحر عمان والخليج .

ويبدو أن هؤلاء القراصنة ومعهم القراصنة الهنود ، من خليج (كنباية) ، قد كثفوا من هجماتهم على السفن التجارية بعد أفول نجم الامبراطورية الساسانية ، وزوال سيطرتها على الخليج ، وشواطئ جزيرة العرب الشرقية . لذلك كان لا بد من وجود قوة بحرية كافية لردعهم ومهاجمة أوكارهم الأصلية ، في هذه الخلجان ، ومن ثم إعادة شعور الطمأنينة والأمان إلى نفوس التجار ، وركاب البحر ، فالقرصنة على طريقي التجارة بين الهند وكل من البحر الأحمر والخليج لها تاريخ ضارب في القدم ، وكانت جزيرة (سقطره) ملجأ للقراصنة على طريق الهند - البحر الأحمر (١) ، وكانت القراصنة على طريق الهند - خليج البصرة تلجأ إلى بعض جزر الخليج غير المأهولة ، وسنرى فيما بعد أن البحرية العمانية في عهد بعض أئمة اليمامة هاجمت قراصنة الخليج في إحدى جزر (البحرين) . وسنرى أيضاً أن السفن التي كانت تستخدم في القتال كانت جميعها ، أو أغلبها ، من السفن التابعة للدولة ، أعني من البحرية العمانية ، ولم تكن من سفن الأهالي ، وأن عددها كان يبلغ في بعض الأوقات ثلاثمائة سفينة .

واستناداً إلى ذلك يصح القول بأن السفن التي استخدمها عثمان الثقفي وشقيقاه : الحكم والمغيرة في مهاجمة مراسي القراصنة في (تانة) و (بروص) و (الديبل) كانت من البحرية العمانية .

(١) المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ١٢٠/ ابن الجاور ، صفة بلاد اليمن ، ص ٢٦٩ (لين ١٩٥١) .

وعندما أتاحه كتاب عمر بن الخطاب في سنة ٢١هـ ، يأمره بقطع البحر فارس ، والمسير إلى (توج) ، جهز جيشاً من القبائل العمانية ، حمّله على متن المراكب من ميناء (جلفار) إلى جزيرة (بني كاوان) وتسمى أيضاً (بني جاوان) و(القسم) [انظر الخريطة] . ويقال إن (شهرک) قائد (يزدجرد) ملك الفرس ، أبحر على رأس جيش الفرس من جزيرة (هرمز) إلى جزيرة (بني كاوان) ، وعلى رأس الجزيرة لقيه عثمان الثقفي ومن معه من العمانيين « فتقاتلوا قتالاً شديداً » انتهى بهزيمة الفرس وقتل (شهرک) ، ثم سار عثمان إلى (توج) ، فافتتحها (١) .

كما شاركت البحرية العمانية في فتح (ديبل) ، ميناء السند من جهة البحر ، بينما افتتحها محمد بن القاسم الثقفي بجيشه من جهة البر ، وكان ذلك في أيام الخيار بن سبرة المجاشعي ، عامل الحجاج على عمان (٢) .

هذه الغارات البحرية التي تذكرها مصادر التاريخ الإسلامي القديمة ، تعتبر خير برهان على بطلان هذه المقولة : « لا تر العربي البحر ولا الصيدوني الصحراء » ، فصاحب هذه المقولة يرى أن ساكن (صيدا) ، وهي مدينة على ساحل لبنان ، يخشى ركوب الصحراء ، كما يخشى البدوي ركوب البحر ، لكن عثمان بن أبي العاص ، وأخواه ما كانوا من سكان الساحل ، وإنما كانوا من سكان البوادي تقريباً ، ومع ذلك لم يخشوا ركوب البحر ، رغم أنهم لم يتمرسوا على ركوبه من قبل ، بل أنهم قاتلوا فيه ، فالبحر

(١) ابن الأثير : فتح (توج) كان سنة ١٥هـ .

(٢) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٤٣٧ .

كالصحراء لا يركبه إلا من تعود على الحياة الخشنة وركوب
المصاعب في سبيلها ، كحياة البوادي والسواحل الفقيرة ، أما ساكن
المدينة ، الذي اعتاد على لين العيش ، مثل صاحب هذه المقولة ، فإنه
باستثناء التاجر المغامر ومن سدّت في وجهه أبواب العيش في المدينة
يخشى ركوب البحر والصحراء ، ويرى الهلاك في السفر فيهما .

ولو أن شيخنا الجليل ابن خلدون اطلع على ما كتبه الإغريق عن
النشاط البحري لعرب سواحل الجزيرة العربية في المحيط الهندي ،
قبل ظهور الاسلام ، لما قال إن العرب لم يمارسوا ركوب البحر قبل
الفتوحات الإسلامية ، ولم يكونوا مهرة في ثقافته وركوبه ، وإن
« الروم والإفرنجة لمارسوهم أحواله ، ومزاياهم في التغلب على
أعدائه ، مرنوا عليه فأحكموا الدراية بثقافته . فلما استقر الملك
للعرب ، وشمخ سلطانهم ، وصارت أمم البحر خاضعة لهم وتحت
أيديهم ، وتقرب كل ذي صنعة بمبلغ صناعته ، استخدموا من النوتية
في حاجاتهم البحرية أمماً واستحدثوا بصراء بها فتاقت نفوسهم
إلى الجهاد فيه ، فأنشأوا فيه السفن والشواني (١) » .

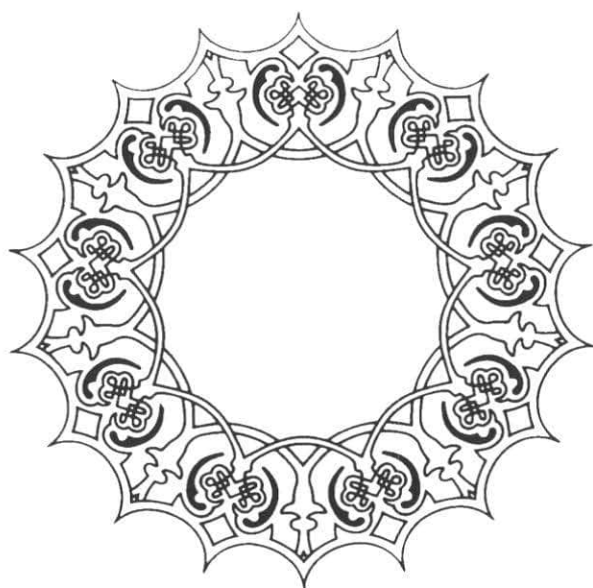
فالتجار اليونان عندما وصلوا إلى شرق افريقيا ، جنوبي رأس
(التوابل) أو (غردفوي) ، وجدوا للعرب مراكز ومستوطنات تجارية
على طول هذا الساحل (٢) . وكان يعرف عند العرب بساحل بلاد
الزنج ، وهو ما يعرف الآن بـ (السواحل) فعلاقة العرب بشرقي
افريقيا ، وغربي الهند ، ضاربة في القدم ، ولم يكن أبناء الجلندي ،
الذين لجأوا إلى بلاد الزنج هرباً من عمال الحجاج في عُمان ، هم

(١) ابن خلدون ، عبدالرحمن ، المقدمة .

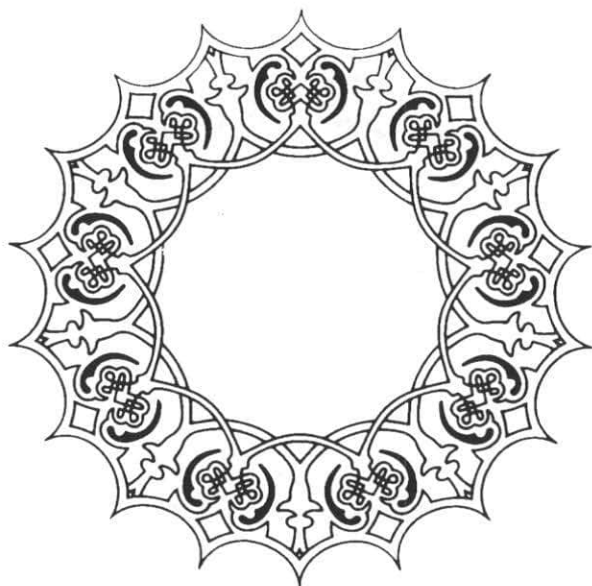
(٢) The Periplus, P. 26-28 .

أول من وصل من العرب إلى شرق إفريقيا .
وعن علاقة العرب التجارية بالشرق الأقصى نجد في بعض الوثائق
العمانية القديمة أن المدعو أبو عبيدة عبدالله بن القاسم ، وهو تاجر
عماني قام برحلة تجارية إلى الصين سنة ١٣٣هـ ، تقريباً (١) . وتعتبر
هذه الرحلة أقدم رحلة لتاجر عربي إلى الصين يصل إلينا خبرها بعد
ظهور الإسلام .

(١) حوراني ، الملاحاة العربية ، ص ١٩٥ عن
T.Lewici, Les Premiers Commerçants Arabes en Chine .







الفصل السابع اليحمديون

قامت دولة أئمة اليحمد بعد أن تغلب العمانيون على ولاية بني العباس - كما ذكرنا من قبل - سنة ١٧٧ هـ ، وكان محمد بن عبد الله ابن أبي عفان ، وهو - كما قيل - من اليحمد أول من تولى الإمامة ، إلا أنه عُزل بعد أقل من سنتين من توليه الإمامة ، ثم تعاقب على الإمامة . من بعده الأئمة التالية أسماؤهم (١) :

- الوارث بن كعب الخروصي (١٧٩ - توفي ١٩٢ هـ)
- غسان بن عبد الله اليحمدي (١٩٢ - توفي ٢٠٧ هـ)
- عبد الملك بن حميد (من بني علي بن سوده) (٢٠٨ أو ٢٠٧ - توفي ٢٢٦ هـ)

- المهنا بن جيفر (اليحمد) (٢٢٦ توفي ٢٣٧ هـ)
- الصلت بن مالك (اليحمد) (٢٣٧ - اعتزل ٢٧٢ هـ)
- راشد بن النظر (اليحمد) (٢٧٢ - عزل ٢٧٦ هـ)
- عزان بن تميم الخروصي (اليحمد) (٢٧٧ - قتل ٢٨٠ هـ)
وانتهت دولة اليحمديين بسيطرة جيش المعتضد ، خليفة بني العباس ، على عمان ، وكان المعتضد قد أمر محمد بن بور ، عامله على (البحرين) بتجهيز جيش لفتح عمان ، فسار هذا في عساكر كثيرة إلى (جلفار) وافتتحها في أول سنة ٢٨٠ هـ . وبعد حروب انتهت بمقتل الإمام عزان سيطر ابن بور على (نزوى) . وكان أهل (صحار) وما حولها من (الباطنة) قد هربوا إلى (هرموز) و(سيراف) عند وصول جيش ابن بور إلى (جلفار) ، وعاد ابن بور إلى

(١) السالمي ، التحفة ج ١ ص ١١٥ - ٢٥٩ .

(البحرين) ، بعد أن نصب محمد بن القاسم عاملاً على عمان لبني العباس (١) . وهو أول من تولى على عمان من بني سامة .

وخلال عهد اليعمديين تطورت صناعة السفن الحربية - كما سنرى - في عمان ، فالسفن التجارية غير قادرة على المناورة وسرعة الالتفاف أثناء القتال في البحر . لذلك كانت تقع دائماً فريسة سهلة لبوارج القراصنة أو (الميد) - كما عرفوا عند العرب . فهذه البوارج كانت مصممة للقتال وسرعة الحركة للقتال وسرعة الحركة خاصة ، ويشبهها في ذلك (الغراب) أو (البتيل) الذي كان يستخدم عند العرب ، في المعارك البحرية حتى عهد قريب .

وكانت بوارج (الميد) ، أي لصوص البحر ، في عهد اليعمديين ، وما قبله ، أيضاً ، تدرع الخليج العربي طولاً وعرضاً متعقبة السفن التجارية ، حتى إذا ما انفصلت واحدة أو اثنتان منها عن السُّنَّجَار ، أي قافلة السفن ، انقضت عليها . فقد كانت السفن التجارية تسافر ، عادة ، في قوافل تسمى الواحدة منها ، عند البحارة (سنجاراً) ، وكانت (الميد) تقطع أيضاً ، طرق السفن التجارية ، في الخليج (البربري) أو (خليج عدن) - كما يعرف الآن (٢) .

وفي زمن الإمام غسان بن عبدالله اليعمدي (١٩٢ - ٢٠٧هـ) زادت هجمات بوارج قراصنة الهند على أطراف سواحل عمان والسفن التجارية القادمة إلى هذه الأطراف والخارجة منها . « فيسلبون منها ويسبون ، ويمضون إلى ناحية فارس والعراق ، فكانوا فيما بلغنا ، ربما يسيرون إلى ناحية (دبا) و (جلفار) ، فاتخذ غسان (الشذاة) للغزو ، وهو أول من إتخذها بعمان [وطرد] بها البوارج من هذه

(١) السالمي ، التحفة ٢٥٧ - ٢٦٤ ابن الأثير - الكامل .

(٢) المقدسي ، التقاسيم ص ١١ ، ١٢ .

الشطوط ، وأمن الله الناس من البوارج بهذه الشذات والغرف (١) .
هذا الخبر يعتبر دليلاً على أن العباسيين لم يعملوا شيئاً لحماية
السفن التجارية ، وسكان الشواطئ ، فيما بين عمان ورأس الخليج
من هجمات بوارج قراصنة الهند ، فقد كان هؤلاء اللصوص - كما
يفهم من هذا الخبر - يكمنون في الأطراف المنعزلة من هذه
السواحل ، ويتصيدون سكانها من النساء والأطفال ، ثم يبيعونهم
لتجار الرقيق .

لذلك كانت السفن التجارية تعتمد على نفسها في حماية نفسها من
القراصنة ، ففي كل مركب لا بد - كما قال المقدسي - من وجود
« مقاتلة ونفاطين (٢) » ، أي لا بد من وجود جنود بحريين مدربين على
رمي السهام وشعل النفط في كل سفينة .

والإمام غسان بن عبدالله الهمدي عاصر المأمون خليفة بني
العباس ، وازدهار الملاحة التجارية بين خليج (البصرة) وكل من
الهند ، وشرق إفريقيا ، وكانت الموانئ العمانية من أهم موانئ هذه
الملاحة . (جلفار) كانت ميناء عمان داخل الخليج العربي ، وأحد
موانئ شبكة الطرق التجارية فيه ، وعن طريقه كانت الحملات
البحرية من داخل الخليج ، تصل إلى عمان ، وكانت (قلعات)
و (صحار) و (مسقط) موانئها على بحر (عمان) وهي أقرب
موانئ الجزيرة العربية إلى الهند . أما (دبا) فيجعلها بعضهم على
ساحل عمان الغربي أي ساحل (جلفار) . (١٠٨) وهذا ما يفسر
قوله أن بوارج قراصنة الهند كانت تسير إلى « ناحية (دبا)

(١) السالمي ، التحفة ، ج ١ ص ١٢٢ عن مصادر عمانية (الشذات) : في بعض المصادر تسمى

- كما ذكرنا من قبل - (الشدة) ، وجمعها (الشذات) .

(٢) المقدسي ، التقاسيم (مصدر السابق) .

و (جلفار) . « فهي بهذا التحديد (دبا البيعة) ، المعروفة اليوم في محافظة (مسندم) ، وهي التي كانت تقام بها سوق قبل ظهور الإسلام (١) .

وقوله إن الإمام غسان اليمامي هو أول من اتخذ السفن التي تستخدم في المعارك من طراز (الشذاة) ، يحتمل أن يكون معناه أن (الشذاة) كانت معروفة لدى بحارة عمان والخليج وأن الإمام غسان هو أول من استخدمها في القتال ، أو أنها كانت نمطاً أستنبت ، وصمم لغرض القتال بأمره ، ومثلها أيضاً (الغرف) . وبهذين النمطين من السفن المقاتلة أمن أصحاب سفن النقل ، والصيد ، وسكان الشواطئ من أذى بوارج القراصنة .

وكان الإمام غسان ، قبل وفاته ، يريد تجهيز حملة بحرية لغزو الهند ، فجمع أصحاب الأموال ، وقال لهم إنه يريد « حرب الهند ، وبيت المال لا يكفي » لتمويل هذه الحرب ، ويريد أن يأخذ قرضاً من التجار لهذا الغرض ، على أن يسدده من بيت المال (٢) . لكنه توفي قبل أن يتم له تجهيز هذه الحملة ، ويستدل من هذا الخبر على أن التجارة كانت مزدهرة في عمان في عهد هذا الإمام ، وعلى أن البحرية العمانية كانت من القوة بحيث أنه كان في مقدورها غزو موانئ ساحل الهند الغربي .

وبلغ من اهتمام العمانيين بتطوير قوتهم البحرية ، أن السفن التي كانت مهيأة للحرب ، في أيام الإمام المهنا بن جيفر ، بلغ عددها ثلاثمائة سفينة ، وأبعد غارة بحرية قامت بها البحرية العمانية ، في عهد اليماميين ، هي تلك الغارة التي شنتها على نصارى جزيرة

(١) السالمي ، التحفة ، ج ١ ص ١٢٣ .

(٢) السالمي ، التحفة ، ج ١ ص ١٢٥ ، ١٢٦ .

(سقطره) ، وأعادتها بها السيادة للمسلمين في الجزيرة .
 فمن المعلوم أن جزيرة (سقطره) كانت قديماً من المراكز التجارية الهامة على طريق التجارة البحرية بين مصر والهند ، ويسميتها (بريبولوس) (ق ٢ أو ٣م) Dio Scorida ، أي (جزيرة سقوريدا) ، ويصفها بأنها من أهم مراكز تجارة الأنواع الجيدة من أصداف سلاحف البحر والبر ، وأن فيها كثير من السلاحف البيض ، التي يفضل صدفها لكبره ولونه على غيره من الأصداف ، ومن الأصداف تصنع أنواع مختلفة من الأطباق . وقال إن سكانها خليط من العرب ، والهنود ، واليونان ، وهي خاضعة لملك بلاد اللبان (ساحل ظفار وحضرموت) (١) ، وخضعت (سقطره) بعد ذلك لسلطان الأحباش ، أثناء سيطرتهم على اليمن في القرن السادس الميلادي ، فقد عثر فيها على آثار حبشية (٢) .

كما اشتهرت (سقطره) بانتاج أفخر أنواع الصبر ، وهو الذي ينسب إليها ، ودم الأخوين ، والمر ، واللبان ، وكان يوجد في سواحلها كثير من العنبر ، والمياه فيها « سائحة على وجه الأرض » (٣) .

ويبدو أن الجالية اليونانية قد نمت في الجزيرة بحيث أصبحت السائدة عليها ، حتى بعد ظهور الإسلام ، أما سكانها من العرب فقد نزحوا إليها من (المهرة) و (ظفار) . وهناك من العلماء من يرى أن سكان الكهوف في جزيرة (سقطره) لهم علاقة بسكان الكهوف من (القرأ) في جبال (ظفار) (٤) ، فالمتقدمون من الجغرافيين العرب

(١) Periplus, P.33-34 .

(٢) Douglas Botting, Island of the Dragon's Blood, P.115 (London) .

(٣) أبو الفداء ، عماد الدين اسماعيل بن محمد ، تقويم البلدان ، ص ٢٧١ (طبعة باريس ١٨٤٠) . ابن الجاور ، الصفة ، ق ٢ ، ص ٢٦٦ .

(٤) Douglas, Island of the Dragon's Blood, P. 169 .

يقولون ، عند ذكر (سقطره) إن « أهلها نصارى نسطورية (١) » نسبة إلى (نسطور) بطريك القسطنطينية (٤٢٨ - ٤٣٠ م) (٢) .
وفي عهد الإمام الصلت بن مالك ثارت نصارى (سقطره) ، وقتلوا واليها ، وتمكنوا من السيطرة عليها بعد أن قتلوا كثيراً من أهلها المسلمين ونهبوا أموالهم ، وكانت اليمن آنذاك تحت حكم بني زياد عمال بني العباس ، وهم في شغل شاغل بحروب القبائل اليمنية ، فاستغاث مسلمو (سقطره) بالإمام الصلت . فجهز جيشاً حملته المراكب من (صحار) إلى (سقطره) . « ويقال إن جملة المراكب » التي جهزت في هذه الحملة بلغت مائة مركب ، ونصرهم الله على نصارى (سقطره) « فأخذوا البلاد وهزموا الأعداء ، ورجعوا ظافرين مستبشرين (٣) » .

وإذا كانت الرياح التي سارت بها هذه الحملة البحرية وهي الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، كانت ملائمة جداً لمجراها من (رأس الحد) إلى جزيرة (سقطره) ، فإن الاقتراب من الجزيرة محفوف بالمخاطر ، بسبب الأمواج الهائجة والصخور الخطرة ، والتيارات المتقلبة حولها ، خاصة عند رأسها الشرقي المعروف برأس (مامي) ، الأمر الذي جعل لصوص البحر قديماً ، يتخذون منها ملجأ لهم ، إذ لا يستطيع ، أي بحار الوصول إلى أحد مراسيها ما لم تكن لديه خبرة سابقة بالملاحة حولها .

وقديماً كانت البحارة ، عند اقترابها من (سقطره) تقويم بتحضير (الفولة) ، وهي ، عند البحارة ، نوع من القرايين ، يقدم للرؤوس والأماكن الخطرة ، التي كانوا يعتقدون أنها مأوى للعفاريت والمردة .

(١) أبو الفداء ، التقويم ، ص ٣٧١ .

(٢) المنجد ، قسم الأدب والعلوم .

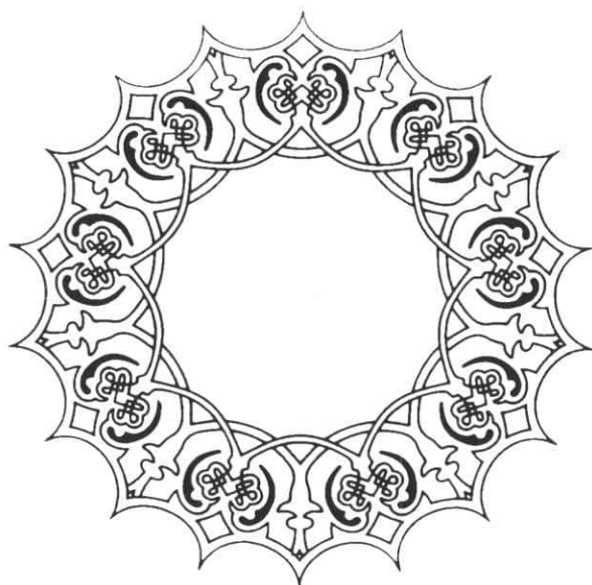
(٣) السالمي ، التحفة ، ص ١٦٦ - ١٦٨ من الجزء الأول .

حتى يتجاوزوها أو يصلوا إليها بسلام . و(فولة) أو (هدية) جزيرة (سقطره) - كما يسميها البحار سليمان المهري - هي أن يصنع ما يشبه شراع ودفة المركب ، وغيرها من الأجزاء الهامة في المركب ، ثم توضع في قدر مع شيء من كل صنف من أصناف الطعام الموجودة في مخزن السفينة ، وشيء من الملح والرماد ، ثم يجعلون القدر يطفو على سطح البحر أمام الجبل أو الرأس الذي يريدون الوصول إليه بسلام (١) .

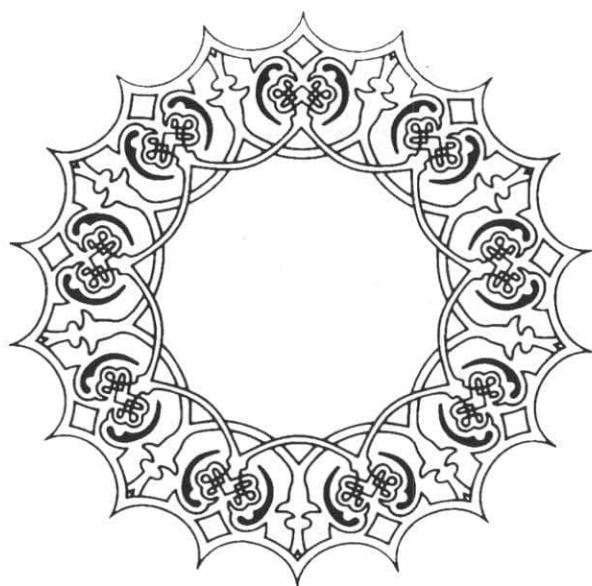
فوصول أسطول الإمام الصلت إلى (سقطره) ثم عودته منها ظافراً سالماً ، يعتبر في حد ذاته دليلاً قاطعاً على أن بحارة عمان كانت لديهم معرفة وخبرة سابقة بالملاحة حول الجزيرة قبل هذه الحملة . وكان للبحرية أمير (أميرال) يعينه الإمام ، فقد ورد في سيرة الإمام عزان بن تميم أنه عين عزان بن الهزبر والياً على (الشذاة) ، وهي ضرب من السفن الحربية ، تقدم ذكرها ، وفي بعض المصادر تسمى (الشدة) وجمعها (الشدّات) (٢) .

(١) ابن الجاور ، الصفة ، ق ٢ ص ١١٤ .

(٢) حمد الجاسر ، من تاريخ جزيرة (أوال) مجلة « العرب » رمضان - شوال ١٤٠٩ هـ .







الفصل الثامن أئمة.... وملوك (٢٨٠ - ١٠٢٤هـ)

اهتم المتقدمون من المؤرخين العمانيين بتدوين تاريخ الإمامة في عمان ، وسير رجالها ، وأهملوا ذكر أخبار من تولى عمان من غير الأئمة ، خلال ما يقارب سبعة قرون ونصف : من نهاية دولة اليعمد في ٢٨٠هـ إلى قيام دولة اليعاربة في ١٠٢٤هـ تقريباً . فخلال هذه الحقبة الطويلة توالى على حكم عمان أئمة وملوك ، وولاة إلا إن الإمامة كانت هي الغالبة عليه (١) ، جميعهم كانوا تقريباً عمانيين .

فبنو نبهان ، وهم من العتيك من عمان ، مثلاً ، لا نعلم عن دولتهم التي دامت أكثر من خمسة قرون ، غير معلومات قليلة عن حروبها مع القبائل في السنوات الأخيرة من عمرها وغير أسماء مجردة لبعض ملوكها ، ومثلهم في ذلك بنو سامة ، وبنو المكرم ، وغيرهم .

وهذه المعلومات القليلة نجد بعضها في مصادر التاريخ العربي والإسلامي العام مثل « كامل » ابن الأثير ، و « مقدمة » ابن خلدون ، مضطرباً متناقضاً ، فإبن خلدون يقول ، مثلاً إن عمان كانت بها في الإسلام دولة لبني سامة أولهم بها محمد بن القاسم السامي ، بعثه المعتضد وأعانه ففتحها وأقام الخطبة لبني العباس ، وتوارث ذلك بنوه .. ثم اختلفوا سنة خمس وثلاثمائة ، وتحاربوا . ولحق بعضهم بالقرامطة ، وأقاموا في فتنة إلى أن تغلب عليهم أبو طاهر القرمطي سنة سبع عشرة [وثلاثمائة] ، عند اقتلاعه الحجر ، وخطب بها لعبيد الله المهدي ، وترددت ولاه القرامطة عليها ، من سنة سبع عشرة إلى سنة خمس وسبعين [وثلاثمائة] (١) .

بينما يذكر ابن الاثير في « الكامل » في حوادث سنة احدى

(١) السامي ، التحفة ج ١ ص ١٠٦ ، (هامش) .

وثلاثين وثلاثمائة ، أن يوسف بن وجيه ، صاحب عمان سار في ذي الحجة من هذه السنة ، في مراكب كثيرة إلى (البصرة) ، وحارب البريدي فملك (الأبله) ، وقوي قوة عظيمة ، وقارب أن يملك (البصرة) ، فأشرف البريدي وأخوته على الهلاك . وكان للبريدي ملاح يعرف بالزنادي فضمن للبريدي هزيمة يوسف ، فوعده بالإحسان العظيم ، وأخذ الملاح زورقين فملاهما سعفاً يابساً ، ولم يعلم به أحد ، وحررهما في الليل حتى قارب (الأبله) . وكانت مراكب ابن وجيه يشد بعضها إلى بعض فتصير كالجسر ، فلما انتصف الليل أشعل ذلك الملاح النار في السعف الذي في الزورقين ، وأرسلهما مع الجزر والنار فيهما ، فأقبلا أسرع من الريح ، فوقعا في تلك السفن والمراكب ، فاشتعلت واحترقت قلوسها ، واحترق من فيها ، ونهب الناس منها مالا عظيماً ، ومضى يوسف بن وجيه هارباً في المحرم سنة اثنتين وثلاثين وثلاثمائة ، وأحسن البريدي إلى ذلك الملاح (٢) .

فقول ابن الأثير إن يوسف بن وجيه ، صاحب عمان سار بأسطول عمان إلى خليج (البصرة) وحارب البريدي في الشهر الأخير من سنة ٣٣١هـ ، ينفي ما قاله ابن خلدون من أن القرامطة ظلوا مسيطرين على عمان من سنة ٣١٧ وإلى سنة ٣٧٥ هـ ويؤكد أن ابن وجيه لم يكن خاضعاً للقرامطة ، بدليل انه حارب البريدي الذي كانت له علاقة طيبة مع القرامطة .

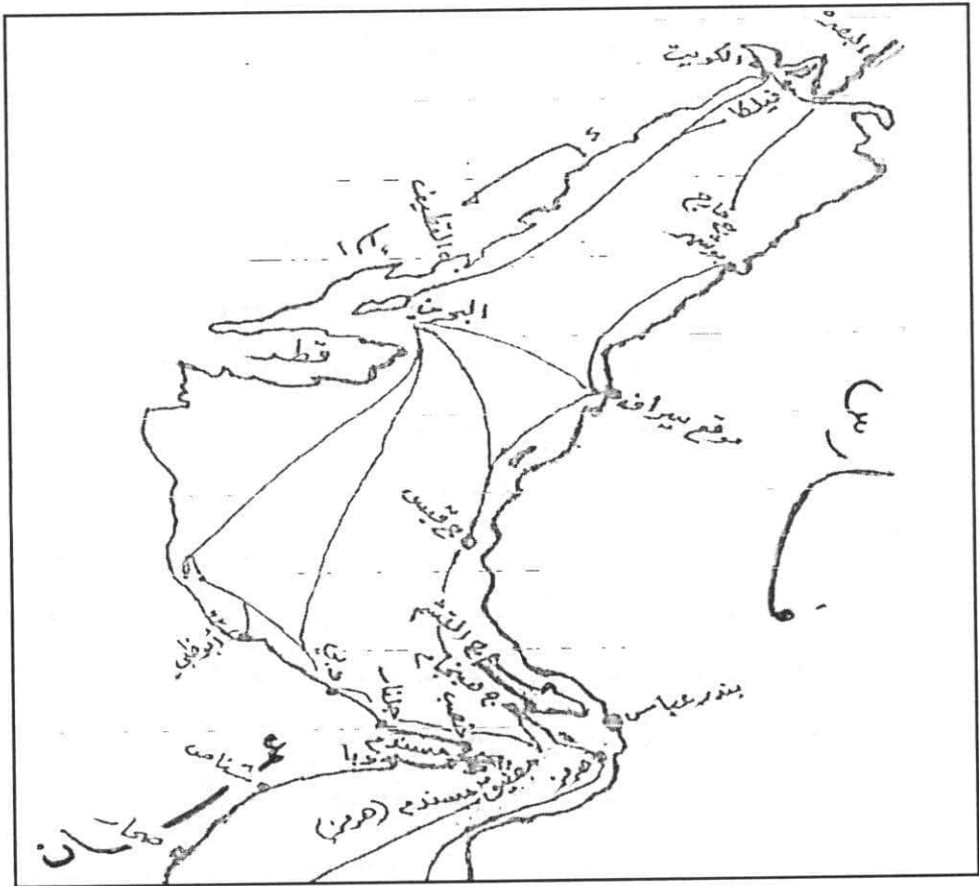
كما يذكر مؤرخو الإمامة أن يوسف بن وجيه كان معاصراً للإمام سعيد بن عبدالله ، وكانت للإمام معه حروب ، وقوي أمره بعد مقتل الإمام سعيد في سنة ثمان وعشرين وثلاثمائة (٣) . وابن وجيه عند

(١) ابن خلدون ، المقدمة .

(٢) ابن الأثير ، الكامل ، ج ٦ ص ٢٩٢ .

(٣) السامي التحفة ، ج ١ ص ٢٨٩ .

السالمي ، مؤلف كتاب « تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان » ، هو من جملة سلاطين عمان « وكان قد ملك ناحية من أهل عمان (١) » .
وتولى الإمامة راشد بن الوليد ، بعد مقتل الإمام سعيد فحاربه عامل بني العباس ، حتى استولى « على جميع عمان وبقي الإمام في رؤوس الجبال خائفاً يترقب (٢) » ويقال إن ذلك كان في سنة اثنتين وأربعين وثلاثمائة .



(خريطة ٤)

طرق الملاحه التقليديه في الخليج

(١) نفس المصدر .

(٢) عامل بنى العباس هو من بنى سامية .

ويذكر كل من ابن خلدون ، وابن الأثير ، بني مكرم عمال بني بويه على عمان ، ثم ملوكها بعد ضعف دولة بني بويه ببغداد ، وأشهر ملوكهم مؤيد الدولة ابو القاسم علي بن ناصر الدولة الحسين ابن مكرم ، الذي قضى مدة طويلة في الملك ، ومات سنة ثمان وعشرين وأربعمائة ، وبني مكرم - كما قال ابن خلدون - « من وجوه عمان (١) » ، ومن المعلوم أن دولة بني بويه كانت في أوج قوتها في النصف الأخير من القرن الرابع الهجري ، وفي أوائل القرن الخامس بدأت تضعف .

ويورد ابن الأثير ، في حوادث سنة ثلاث وستين وثلاثمائة خبر استيلاء أبي القاسم المطهر بن محمد ، وزير عضد الدولة ، على جبال عمان ومن بها من الشراة ، وقال إن سبب ذلك أن « معز الدولة لما توفى وبعمان أبو الفرج ابن العباس ، نائب معز الدولة ، فارقتها ، فتولى أمرها عمر بن نبهان الطائي ، وأقام الدعوة لعضد الدولة ، ثم أن الزنج غلبت على البلد ومعهم طوائف من الجند ، وقتلوا ابن نبهان ، وأمروا عليهم إنساناً يعرف بابن حلاج ، فسير عضد الدولة جيشاً من (كرمان) ، واستعمل عليه أبا حرب بن طغان ، فسار في البحر إلى عمان وخرج من المراكب إلى البر ، ثم سارت المراكب في البحر من ذلك المكان ، فتوافوا على (صحار) قصبة عمان ، فخرج إليهم الجند والزنج ، واستولى على (صحار) وانهزم الزنج وكان ذلك سنة اثنتين وستين [وثلاثمائة] (٢) .

فهذه الحملة جاءت من فارس بسبب ثورة الزنج والجنود في (صحار) أيام عمر بن نبهان ، واليها لبني العباس ، ولم تأت - كما

(١) ابن خلدون ، المقدمة .

(٢) ابن الأثير ، الكامل في التاريخ ، ج ٦ ص ٢٣١ .

ذكر ابن خلدون - لتعين بني المكرم على الاستيلاء على « مدينة عمان » ، أي (صحار) وإخراج من فيها من الشراة .
إن في تواريخ هذه الحوادث - كما قال السالمي في « تحفة الأعيان » - اضطراب ، وهي مناقضة لتواريخها عند المؤرخين العمانيين (١) .

ويقول ابن خلدون إن دولة بني مكرم ضعفت في سنة اثنتين وأربعين [وأربعمئة] ، وتغلبت عليهم النساء والعبيد ، فزحفت الشراة إليهم ، وقتلت بقيتهم ، وملك عاصمتهم (قلهات) ، فانقطع منها « رسم ملك وصار الملك في (الحجر) » . « و(الحجر) في شماليتها [يعني عمان] إلى (البحرين) بينهما سبع مراحل (٢) » . « وكان ملكها سنة ثمان وأربعين [وأربعمئة] زكريا بن عبد الملك الأزدي » .

وهناك منطقتان من عمان تسمى أحدهما (الحجر الشرقي) وهي غربي الساحل من (مسقط) إلى (قريات) وتسمى الأخرى (الحجر الغربي) ، وهي غربي (الباطنة) ، وتفصل منطقة (الجبل الأخضر) بينهما ، فلا يستبعد احتمال أن تكون (الحجر) الواقعة شمالي عمان عند ابن خلدون ، هي (الحجر الغربي) [انظر الخريطة] .

(١) السالمي ، التحفة ، ج ١ ص ٢٩٤ .

(٢) انظر مقدمة ابن خلدون .



(خريطة ٥)

تبين موقع (الحجر الشرقي) و (الحجر الغربي) من عمان

لكن ابن الأثير يقول في حوادث سنة اثنتين وأربعين وأربعمائة إن الأمير أبا المظفر ابن الملك أبي كاليجار ، صاحب عمان ، كان مقيماً في عمان « ومعه خادم له قد استولى على الأمور وحكم على البلاد وأساء السيرة في أهلها فأخذ أموالهم ، فنفروا منه وأبغضوه » .

ثم قال ما معناه إن الشراة زحفت بقيادة ابن راشد إلى المدينة [يعني صحار] فخرج إليهم الأمير أبو المظفر « في عساكره ، فالتقوا واقتتلوا ، فانهزمت الشراة ، ورجعت إلى مواضعها ، وأقام ابن راشد مدة يجمع ويحشد ، ثم سار ثانية ، فقاتلته الديلم ، فأعانه أهل البلد عليهم لسوء سيرة الديلم فيهم ، فانهزم الديلم ، وملك ابن راشد البلد ، وقتل الخادم ، وكثيراً من الديلم ، وقبض على الأمير أبي المظفر وسيّره إلى الجبال مستظهِراً عليه وسجن معه كل من خط بقلم من الديلم (١) .

هكذا كانت نهاية دولة بني مكرم ، عند ابن الأثير وابن خلدون ، أما المؤرخون العمانيون فليس لبني مكرم ذكر عندهم ، ولا يعرفون من هم (٢) ، ولم يكن الأمير أبو المظفر من بني مكرم ، وإنما كان مقيماً بعمان ، وقت حدوث هذه الحروب ، وهو ابن الملك أبي كاليجار البويهى ، وبنو مكرم كانوا عمالاً للبويهيين على عمان ، وفي حوادث سنة احدى وثلاثين وأربعمائة يقول ابن الأثير إن أبا القاسم علي بن ناصر الدولة ابن مكرم ، المتقدم ذكره ، خلف أربعة بنين هم : أبو الجيش ، والمهذب ، وأبو محمد . وآخر صغير ، فتولى الملك بعده ابنه ابو الجيش ، وأقرّ ابن هطال ، أمير جيش أبيه . على قاعدته وأكرمه . لكن ابن هطال أراد ، بعد وفاة أبي الجيش ، الذي لم يدم ملكه غير

(١) أنظر كامل ابن الأثير المجلد السادس .

(٢) السالمى ، التحفة ج ١ ص ٢٦٥ .

فترة يسيره ، أن يستبد بالملك ، وأراد أن يقتل أخاه أبا محمد بعد أن قتل المهذب . « وبلغ ما كان منه مع بني مكرم إلي الملك أبي كاليجار ، والعاذل أبي منصور بن ماقنة ، فاستعظما الأمر واستكبراه ، وشد العادل في الأمر ، وكاتباً نائباً كان لأبي القاسم ابن مكرم بجبال عمان يقال له المرتضي ، وأمره بقصد ابن هطال ، وجهزا العساكر من البصرة لتسير إلى مساعدة المرتضى ، فجمع المرتضى الخلق ، وتسارعوا إليه ، وخرجوا عن طاعة ابن هطال ، وضعف أمره ، واستولى المرتضى على أكثر البلاد ، ثم قتل خادم كان لابن مكرم ، ابن هطال ، فلما سمع العادل بقتله سير إلى عمان من أخرج أبا محمد بن مكرم ورتبه في الإمارة وكان ذلك في سنة احدى وثلاثين وأربعمائة (١) .

ولا يعرف ما إذا كان أبو محمد بن مكرم مات أو قتل قبل سنة اثنتين وأربعين وأربع مائة . فهو لم يذكر في الحروب التي نشبت في هذه السنة بين الشراة والأمير أبي المظفر ، وانتهت بانتصار الشراة وزوال بني مكرم .

وفي حوادث سنة إحدى وثلاثين وأربعمائة أيضاً يقول ابن الأثير إن الظهير أبي القاسم ، صاحب (البصرة) تعرض لأملاك أبي لحسن بن أبي القاسم بن مكرم ، صاحب عمان ، وأمواله ، فكاتب أبو الحسن الملك أبا كاليجار ، وبذل له زيادة ثلاثين ألف دينار في ضمان (البصرة) كل سنة ، وجرى الحديث في قصد (البصرة) فصادف قلباً موقراً من الظهير أبي القاسم ، فحصلت الإجابة وجهز الملك أبو كاليجار العساكر مع العادل أبي منصور ، فسار إلى (البصرة) وحصرها ، وسارت العساكر من عمان

(١) ابن الأثير ، ج ٨ ص ٢٨ .

أيضاً في البحر ، وحصرت (البصرة) وملكته ، وأخذ الظهير أبو القاسم (١) .

قوله « ضمان البصرة » : هو مبلغ المال الذي يُقدَّر جمعه من الضرائب الجمركية ، وغيرها ، من ميناء البصرة ، ويتعهد بدفعه سنوياً للحكومة من يتولى جمع هذه الضرائب ، وما زاد على مبلغ الضمان ، أي الذي التزم بدفعه للحكومة ، يكون من نصيبه ، ويكون الضامن ، عادة ، من المقربين لدى السلطان أو وجهاء البلد ، ونظام الضمان ما يزال يمارس في بعض البلاد العربية ، فأبو الحسن بن أبي القاسم تعهد للملك أبي كاليجار أن يزيد هذا المبلغ على ما كان يدفعه الظهير أبو القاسم كضمان للبصرة ، ولم يذكر ابن الأثير أبا الحسن ضمن أولاد أبي القاسم المتقدم ذكرهم .

وأشهر الأئمة الذين عاصروا بني سامة ، وبني مكرم هم (٢) :

- سعيد بن عبد الله بن محمد بن محبوب

- راشد بن الوليد

- الخليل بن شاذان بن الصلت

- راشد بن سعيد

- حفص بن راشد بن سعيد

- راشد بن علي

- محمد بن أبي غسان

- موسى بن أبي المعالي

وفي سيرة الإمام موسى بن أبي المعالي بن موسى بن نجاد يقول السالمي في « تحفة الأعيان » إن الإمام موسى بن أبي المعالي بويع له

(١) ابن الأثير ، الكامل ، ج ٨ ص ٢٠ .

(٢) السالمي ، التحفة ، ص ٢٧٥ ، ٢٨٧ ، ٢٩٥ ، ٣٤١ من الجزء الأول .

بالإمامة سنة تسع وأربعين وخمسة مائة ، وكان الملك يومئذ بعمان محمد بن مالك فخرج عليه الإمام « في عسكر لا يحصى ولا يعد ، وخرج الملك في جملة اليحمد إلا الأقل منهم وخرجت معه عامر ربعة » فنشب بين الفريقين قتال انتهى بهزيمة عسكر الإمام ، « وقتل الرئيس ، وأخوه أبو عبدالله بن أبي المعالي ، وقتل من الناس خلق كثير » وكانت هذه الواقعة في شهر صفر سنة تسع وسبعين وخمسائة (١) .

فهل كان هذا الملك من بني نبهان ؟ إن السالمي يقول إنه لم يجد ذكراً لنسبة . لكن الاعتقاد والشائع عند المؤرخين العمانيين ، وغيرهم أن دولة بني نبهان الأولى بدأت في حدود منتصف القرن السادس الهجري وانتهت على يد الإمام عمر بن الخطاب بن محمد بن أحمد الخروصي سنة سبع وثمانمائة (٢) ، أما دولتهم الأخرى فتبدأ حينما أخذ سلطان بن محسن بن سليمان بن نبهان نزوى ، سنة أربع وستين وتسعمائة (٣) ، أي بعد حوالي سبع وسبعين سنة من نهاية دولتهم الأولى ، وتنتهي في أوائل العقد الثالث بعد الألف ، وقت بداية دولة اليعاربة .

وفي عهد دولتهم الأولى كانت (قلهات) وساحلها إلى رأس (الحد) تحت سيطرة سلاجقة (هرمز) ومنطقة (ظفار) بيد بني منجوه ، المشهورين بالمنجويين ، أو المنجوهيين ، وهم من بيت حارثة بن منجوه ، من بادية ظفار ، وليسو من الفرس - كما اعتقد بعض المؤرخين - وينسبهم صاحب « رسالة الدلائل والأخبار في خصائص ظفار » إلى مذحج ويقول إن معولهم ، يعني المنجويين ، كان على

(١) نفس المصدر السابق .

(٢) السالمي التحفة ، ج ١ ص ٣٧١ .

(٣) نفس المصدر ص ٣٨٨ .

المواشي ، ومعمل الحبوبين كان على التجارة (١) ، ومما يؤيد هذا القول أن سيف الإسلام طغتكين بن أيوب قال حينما سمع قصيدة التكريتي التي مدح فيها سلطان (ظفار) محمد بن أحمد المنجوي : « أيمدح بدوياً بمثل هذا » وكان المنجوي قد أجاز التكريتي بمركب وشحنته ، جاء له من الهند (٢) .

وفي حوادث سنة ثلاث وسبعين وخمسائة ، قال العلامة ابن حميد في كتاب « العدة المفيدة » . وفي هذه السنة توفي أحمد بن منجوه وهو من المشهورين في جهة (ظفار) وهو والد محمد بن أحمد بن منجوه الذي مدحه الشاعر التكريتي (٣) ، وتوفي محمد هذا في سنة ست وتسعين وخمسائة (٤) .

وفي سنة تسع وتسعين وخمسائة تولى (ظفار) رجل من العجم يدعى إنه من ولد حارثة بن منجوه ، لكنه قتل سنة خمس وستمائة (٥) . وإليه ربما يرجع اعتقاد بعضهم أن المنجويين من العجم .

ولم يكن النبهانيون ، لا طوال عهد دولتهم الأولى ، ولا الثانية يسيطرون على جميع أرض عمان ، بحدودها القديمة ومثلهم كان بنو سامة ، وبنو مكرم ، عمال بني العباس ، فقد كانت الأئمة تسيطر في كل عهد من عهود هذه الدول - كما قال السالمي - على « شيء من البلدان » وملوك النباهنة « في بلدان أن آخر » من عمان (٦) . ومن أشهر الأئمة المعاصرين للملك النباهنة في دولتهم الأولى (٧) .

(١) عبدالله بن جعفر الكثيري ، الدلائل والأخبار في خصائص ظفار (مخطوطة) .

(٢) أبو مخرمة ، عبدالله الطيب ، تاريخ ثغر عدن ، ص ٣٦ (طبعة ليدن ١٩٣٦) .

(٣) أحمد بن عبدالله بن علوي شنبيل ، التاريخ الأكمل ، حوادث سنة ٥٧٣ هـ .

(٤) نفس المصدر (حوادث سنة ٥٩٦ هـ) .

(٥) نفس المصدر (حوادث سنة ٦٠٥ هـ) .

(٦) السالمي ، التحفة ، ج ١ ص ٣٥٢ .

(٧) نفس المصدر ج ١ ص ٣٦٩ - ٣٧١ .

- الحواري بن عبدالله
- الفضل بن الحواري .
- أبو الحسن بن خميس بن عامر .
- عمر بن الخطاب بن محمد وفي أيامه زالت دولة بني نبهان الأولى .

وممن عرفت أسماؤهم من ملوك بني نبهان الأولى :

- أبو المعالي كهلان بن نبهان بن عمر في عهده في سنة ستين وستمائة خرج محمود بن أحمد الكستي ، أمير هرمز على رأس حملة بحرية كبيرة إلى (قلهات) ، ثم أبحر منها إلى (ظفار) ، وقتل كثيراً من أهلها ، وسلب مالا جزيلاً ، وعاد إلى داخل عمان عن طريق البر ، وحمل ثقله في المراكب في البحر (١) ، ويذكر صاحب « العدة » هذه الغزوة في حوادث سنة ٦٥٧ هـ (٢) .

- عمر بن نبهان بن عمر بن نبهان ، وفي عهد دولته خرج أهل شيراز ، في سنة أربع وسبعين وستمائة ، على عمان بقيادة فخر الدين أحمد بن الداية ، ووصلوا إلى (نزوى) ، وحاصروا (بهلا) ، وأقاموا على ذلك أربعة أشهر ، ومات ابن الداية وكسر الله شوكتهم (٣) .

- كهلان بن عمر بن نبهان بن عمر ، وفي عهد دولته خرجت أولاد الريس [احدى قبائل بادية عمان] على كهلان ، في شهر شوال من سنة خمس وسبعين وستمائة ، فخرج كهلان لملاقاتهم في البادية ، لكنهم سبقوه ودخلوا (العقر) وأحرقوها بعد أن نهبوا ، وفي (السراة) قاتلهم كهلان فانهزموا (٤) .

(١) انظر « تحفة الأعيان » للسالمي ، ج ١ ، ص ٣٥٣ .

(٢) سالم بن محمد بن حميد ، العدة المفيدة الجامعة لتواريخ قديمة وحديثة (مخطوطة) .

(٣) السالمي ، التحفة ، ج ١ ، ص ٣٥٣ .

(٤) نفس المصدر ص ٣٥٣ ، ٣٥٤ .

أما دولة النبهانيين الثانية فجاءت والموانئ العمانية تحت سيطرة البرتغاليين ، وانتهت بقيام دولة اليعاربة ، بعد حروب شرسة بين أمراء بني نبهان ورؤساء القبائل ، استعان بعضهم فيها بالجنود البرتغاليين ومدافعهم ، حتى أصبحت البلاد ، فصارت الموانئ : (صحار) و (مسقط) و (جلفار) و (صور) و (قريات) بيد البرتغاليين ، والجبور في (الظاهرة) وآل عمير في (سمائل) ، والهنائية في (بهلى) ، واليعاربة في (الرستاق) (١) .

وعن نشاط عمان البحري خلال هذه الحقبة ، هناك شواهد من القرن الرابع الهجري ، تدل على أن هذا النشاط ، رغم الغزوات الكبيرة التي تعرضت لها عمان ، من جهة البحر والبر ، عقب عهد دولة اليعاربة ، قد زاد اتساعاً ، وأن موانئها بقيت على عهدها السابق ، مراكز تجميع وتوزيع للتجارة البحرية بين الخليج ، وكل من الهند وشرق إفريقيا . وأن بحارتها كانوا يصلون في رحلاتهم البحرية المحفوفة بالمخاطر ، إلى جزر الهند الشرقية (أندونيسيا) ، وساحل الصين الجنوبي شرقاً ، وإلى ساحل جنوب إفريقيا غرباً .

فالاصطخري : الجغرافي العربي (ق٤هـ) ، يقول في وصف (صحار) : « وهي على البحر ، وبها متاجر البحر ، وقصد المراكب ، وهي أعمر مدينة بعمان ، وأكثر مالأً ، ولا تكاد تعرف على بحر فارس ، بجميع بلاد الإسلام مدينة أكثر عماراً ، ومالاً من صحار (٢) » .

وقال المقدسي (ق٤هـ) : صحار هي قصبة عمان . ليس على بحر الصين [يعني المحيط الهندي] اليوم بلد أجل منها ، عامر ، أهل ،

(١) نفس المصدر السابق ، ج ١ ص ٤٠٠ .
(٢) الاصطخري ، أبو اسحاق إبراهيم بن محمد ، كتاب مسالك الممالك ، ص ٤٧ (ليدن ١٨٧٢) .

حسن ، طيّب ، نزه ، ذويسار وتجارة ، وفواكه ، وخيرات .. أسواق عجيبة ، وبلدة طريفة ، ممتدة على البحر . دورهم من الأجر والساج ، شاهقة بنفسها ، ولهم آبار عذبة ، وقناة حلوة . دهليز الصين ، وخزانة الشرق ، والعراق ، ومغوثة اليمن (١) .

وأبو الحسن علي بن الحسين المعروف بالمسعودي ، والمتوفي في سنة ٣٤٦هـ ، سافر مع بحارة عمان إلى جزيرة (قنبلو) وعاد معهم منها ، وقطع معهم في طريقهم إليها ، مياه (الخليج البربري) الخطرة ، حيث شاهد الأمواج ترتفع كارتفاع الجبال ، وتنخفض أكثر ما يكون من الأودية - كما قال - (وقنبلو) إحدى الجزر المجاورة لساحل ، شرقي إفريقيا ، تبعد عن (صحار) ، حسب تقدير بحارة عمان ، بخمس مائة فرسخ (٢) ، فالمسعودي لم يكن أقل جرأة من البحارة ، حينما رافقهم في هذه الرحلة الخطرة ، فالخليج البربري (خليج عدن حالياً) مشهور بعظم أمواجه التي تتمايل فوقها حتى العملاقة من السفن الحديثة في الوقت الحاضر ، فمن يركب أمواج هذا الخليج على سفن مشدودة ألواحها وأخشابها بحبال وخيوط من ليف النخيل ، وجوز الهند ، يعتبر مجازفاً لا يهاب الهلاك . ثم الطامة الكبرى عند الاقتراب من رأس جزيرة (سقطره) ، المعروف برأس (مامي) ، بطرفها الشرقي ، حيث التيارات المتقلبة ، والصخور الممتدة ، تحت سطح الماء من الرأس إلى مسافة بعيدة عنه ، وهناك لصوص البحر الذين كانوا في ذلك الزمن ، يتخذون من جزيرة (سقطره) وكرأ لهم ، لذلك كانت السفن التجارية تسافر قديماً ، في قوافل ، كقوافل الإبل في الصحراء ، وتتصدر القافلة سفينة القائد ،

(١) المقدسي ، التقاسيم ، ص ١١ ، ١٢ .

(٢) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٧٥ ، ١٧٦ .

أي المرشد البحري ، وتسمى كل قافلة ، أو جماعة من السفن (سنجاراً) . قال ابن ماجد الملاح العماني المشهور (١) :

إذا كنت في السنجار فالكل يهتدي

بنور علومي كالسماكين في السما

يقول إن كل من في السنجار يهتدي بنور علومه في ظلمات البحر ، كما يهتدي المسافر في ظلمات البر والبحر بنجمي السماكين : (السماك الرامح) و (السماك الأعزل) ، وكانت كل سفينة لا تخلو في الرحلات الطويلة من بحارة مقاتلين ، مدربين على رمي السهام ، وشعل النفط .

ويذكر المسعودي بحارة عمان من بين البحارة التي كانت تسافر في (خليج البنجال) وبحر (الصين) و (الصنف) ، كما ذكر معهم بحارة (سيراف) (٢) ، وكانت (سيراف) في أيام دولة البويهيين أهم مركز لتوزيع وجميع التجارة البحرية بين العراق وكل من الهند وشرق افريقيا ، فكانت المراكب العمانية الكبيرة ، والسيرافية ، وغيرها ، تصعد بالسلع التي تنقلها من الهند وافريقيا إلى (سيراف) ، ومن ثم تنقلها المراكب الصغيرة إلى (البصرة) وغيرها من الموانئ داخل الخليج ، وتعود المراكب الكبيرة من (سيراف) إلى (الهند) وشرقي افريقيا ، بتجارة العراق والشام وفارس ، وقبل (سيراف) كانت المراكب تصعد إلى رأس الخليج ، وتفرغ حمولتها على رصيف (أبله) ، ومن هناك تنقل إلى (البصرة) بالقوارب والمراكب الصغيرة . غير أن المضاحل الخطرة - المتقدم ذكرها - برأس الخليج ، كانت أهم أسباب تحول مراكب التجارة بين الخليج

(١) ابن ماجد ، الفوائد ، ورقة ١٨/ب .

(٢) المسعودي ، المروج ، ج ١ ص ١٧٥ ، ١٧٦ .

وكل من الهند وافريقيا إلى (سيراف) .

وظلت (سيراف) محتفظة بمركزها التجاري هذا حتى سقوط دولة البويهيين ، على يد السلاجقة سنة ٤٤٧هـ ، حينئذ بدأ نجم جزيرة (قيس) في الصعود ، حيث أخذت مراكب النقل التجاري تفرغ حمولتها من السلع الهندية والافريقية في ميناء قيس ، وكان عدد كبير من هذه المراكب مملوكاً لبعض الأسر الثرية في الجزيرة ، وفي أواخر النصف الأول من القرن السادس الهجري ، استبد بنو قيصر بجزيرة (قيس) وأنشأوا فيها دولة سيطرت على تجارة الخليج ، ونافست دولة العيونيين في البحرين ، وكانت أسرة بني قيصر أغنى أسرة في (قيس) وتمتلك أسطولاً من سفن النقل التجاري ، والغوص ، واستطاعت دولتهم أن تسيطر على (البحرين) ، وعلى بعض الموانئ على الساحلين : العربي والفارسي بجنوب الخليج (١) .

وكانت مراكب تجار (عمان) و (هرمز) و (البحرين) وغيرها وتساهم في نقل التجارة بين الخليج وكل من (الهند) و (شرقي افريقيا) وغيرها ، واشتد الصراع على السيطرة على هذه التجارة بين (هرمز) و (قيس) ، اللتين كانتا في ذلك الوقت ، من أكثر الإمارات ثراء في الخليج ، وفي وصف (قيس) يقول الشريف الإدريس (ت ٥٦٠هـ) . وصاحب جزيرة (قيس) يغزو بأسطوله مدينة (الزاج؟) وأهل الهند يخافونه ، ويهابون شره ، وعنده من سائر المراكب الملفقة جملة كثيرة ، وهو الآن على هذا الحال ، يغزو ويسبي ، وعنده أموال كثيرة ، وليس لأحد طاقة به (٢) ، وقد وصلت غزوات أسطول (قيس)

(١) الشيخ عبدالله بن خالد آل خليفة ، الصراع بين قيس وهرمز ، مجلة الوثيقة ، العدد الثاني ١٩٨٣ ص ١٠ - ١٣ .

(٢) الشريف الإدريسي (أبو عبدالله) ، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، ص ١١٦ .

إلى(عدن) في عهد دولة بني رزيق (٤٠٢ - ٥٦٩هـ) ، لكنه عاد بالهزيمة منها (١) .

وانتهى حكم بني قيصر الجزيرة (قيس) سنة ٦٢٦هـ حينما استولت قوات (هرمز) وحليفاتها (شيراز) على (قيس) وقتل ملكها سلطان قوام الدين ، وخلال الفترة التي حكم فيها جزيرة (قيس) أمير (هرمز) سيف الدين أبو النصر بدأت سفن النقل التجاري تستعمل ميناء (هرمز) بدلاً من ميناء (قيس) كفضة للسلع الداخلة أول الخارجة من الخليج ، الأمر الذي أضر باقتصاد (قيس) ، ودفع أهلها إلى الاستعانة بصاحب (شيراز) ، السلطان أبو بكر بن سعد زنكي ، الذي كان حليفاً لأمير (هرمز) ، وساعده على الاستيلاء على (قيس) ، فطلب من سكان (قيس) توفير السفن اللازمة لنقل جنوده من الساحل الفارسي إلى جزيرة (قيس) ، وهذا دليل آخر يضاف إلى ما سبق من الأدلة على أن الفرس لم تكن لديهم ، دائماً ، قوة بحرية ، وأن السفن التي كانوا يستخدمونها في حملاتهم البحرية ، كانت لسكان الجزر المجاورة للساحل الفارسي ، وهم من العرب الذين نزحوا إلى هذه الجزر منذ زمن بعيد وعاشوا على رزق البحر وخيراته ، وهكذا تمكن أبو بكر زنكي ، سلطان (شيراز) ، بفضل مراكب أهل (قيس) ، من نقل جنوده ، من الساحل الفارسي إلى (قيس) ، وانتزاع حكمها من يد أمير (هرمز) سنة ٦٢٨هـ (٢) .

لكن (قيس) فقدت ، بسبب هذه الحروب ، وساطتها في التجارة البحرية ، بين الخليج وكل من الهند ، والشرق الأقصى وإفريقيا . فقد انتقلت هذه الوساطة ، بعد هذا التاريخ إلى (هرمز) ، وازدهرت

(١) ابن الجاور ، الصفة ، ص ١٢٤ - ١٢٦ .

(٢) عبدالله آل خليفة ، (مصدر سابق) .

عقب تحول فرضتها إلى (جرون) (هرمز الجديدة) ، إثر الغزو المغولي لهرمز في حوالي عام ٧٠٠هـ . واتسعت حدود مملكة (هرمز) فشملت أهم الجزر والموانئ في الخليج كالبحرين ، وقيس ، وغيرها ، وسيطرت على الساحلين : العربي والفارسي ، حول مدخل الخليج ، وبلغت أوج ازدهارها خلال القرن التاسع الهجري ، وانهارت عقب سيطرة البرتغاليين عليها في منتصف العقد الثاني من القرن العاشر الهجري .

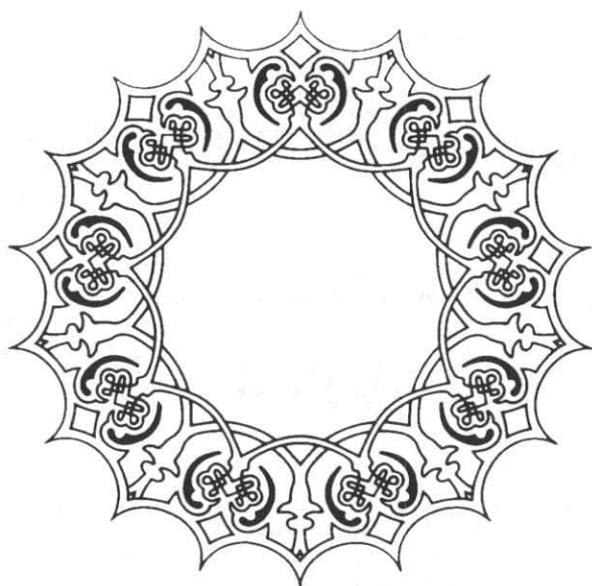
ونلاحظ أنه لم ترد أية إشارة فيما تقدم إلى القوة البحرية العمانية ، خلال عهد النبهانيين ، وفي الحقيقة لم تفقد أخبار ملوك بني نبهان فقط ، وإنما فقدت أخبار كثير من الأئمة أيضاً ، لكن حتى إذا لم يفقد شيء من أخبار بني نبهان ، فإننا لن نجد فيها شيئاً عن البحرية العمانية يستحق الذكر ، إذ لو إنه كان للنبهانيين قوة بحرية لما تركوا ملوك (هرمز) يسيطرون على (قلهات) ، وساحلها إلهام من ناحية استراتيجية موقعه البحري .

هذا إلى أن ما عرف من أخبارهم يخلو من أية إشارة إلى اهتمامهم بالتجارة البحرية وتطويرها . كما يتبين من بعضها أن اهتمامهم وتعلقهم بداخل عمان وبأديته كان أكثر من اهتمامهم بالساحل ومراكبه ، فسليمان بن مظفر بن سلطان ، أحد ملوكهم المتأخرين كان يقضي الشتاء «ببادية الشمال ويترك ابن عمه عرار بن فلاح في (بهلى) ، وإذا جاء الصيف رجع إلى (بهلى)» (١) .

(١) أنظر « تحفة الأعيان » للسالي ، ج ١ ص ٢٨٨ .



الفصل التاسع
اليعاربة



الفصل التاسع اليعاربية

الإمام ناصر بن مرشد بن مالك اليعربي

عصر الدولة اليعربية يعتبر ، بحق ، العصر الذهبي لبحرية عمان التقليدية ، فخلاله ، وبخاصة في عهد الإمام سيف بن سلطان المشهور بـ (قيد الأرض) ، بلغت ذروة قوتها . وفي عصرها توحدت عُمان ، وتحررت موانئها من الاحتلال البرتغالي .

فقبل قيام دولة اليعاربة كانت الاضطرابات والحروب القبلية تعم سائر جهات عُمان ، وكان كل رئيس قبيلة مستقلاً بما تسيطر عليه قبيلته من الأرض ، ومشغولاً بمقاتلة منافسيه من رؤساء وزعماء القبائل الأخرى . فتراسل علماء عمان وتشاوروا - كما قال السالمي - على تنصيب إمام يقيم العدل ، ويقر الأمن والأمان في البلاد ، فوقع إختيارهم على ناصر بن مرشد بن مالك بن أبي العرب « فعقدوا عليه الإمامة بـ (الرستاق) ، في عام أربعة وعشرين بعد الألف (١) » .

وقد تمكن الإمام ناصر بعد حروب مريرة ، دامت أكثر من عشرين سنة ، من توحيد أرض عمان ، وبعد أن دانت له القبائل بالطاعة ، وجه قواته إلى الساحل لتحرير ما كان تحت سيطرة البرتغاليين من موانئه ، وكان (الصير) ، أي (جلفار) أول ميناء عماني تخلصه قواته من قبضة البرتغاليين ، رغم أن الإمام لم تكن لديه قوة بحرية تحاصر الميناء من جهة البحر .

(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ٣

ثم وجه الإمام ناصر جيشاً آخر ، في شهر محرم من سنة ١٠٤٣ هـ ، إلى (صحار) ، فجرى بينه وبين البرتغاليين قتال شديد ، بالليل والنهار ، كان الظفر فيه لجيش الإمام . فطلب البرتغاليون الصلح ، وقبلوا شروط الإمام بالصلح (١) .

ووجه مسعود بن رمضان على رأس جيش ، إلى (مسقط) ، فسار حتى نزل (مطرح) ، فخرج إليه البرتغاليون ، ونشب بينهم قتال شرس ، إنتهى بهزيمة البرتغاليين بعد قتل عدد كبير منهم ، وتحصنوا بالأسوار العالية ، والحصون ، لكن مسعود ومن معه من جيش الإمام تمكنوا من هدم بعض البروج والأسوار ، فطلب البرتغاليون الصلح بالشروط التالية :

- ١ - أن يدفع البرتغاليون الإتاوة المطلوبة منهم بصورة منتظمة .
- ٢ - أن يعيد البرتغاليون إلى العمانيين مراكزهم في (مطرح) ، التي تقع على بعد ميلين ونصف عن (مسقط) .
- ٣ - أن لا يتعرض البرتغاليون لحرية العمانيين في الملاحة .
- ٤ - أن يمتنع البرتغاليون عن القيام بأية أعمال عدوانية ضد الإمام .

- ٥ - أن يسلم البرتغاليون جميع التحصينات التي يحتفظون بها خارج مدينة (مسقط) إلى الإمام ناصر بن مرشد اليعربي .
- وبموجب هذه الاتفاقية أخرج البرتغاليون من (صور) و (قلعات) و (قريات) (٢) ، لكن السالي يذكر في « التحفة » أن

(١) مصدر سابق ، ج ٢ ص ١٢

(٢) عبد العزيز محمد عوض ، الاحتلال البرتغالي لموانئ الجزيرة العربية ، مجلة المؤرخ العربي ، ص ٢٠ العدد ٢٩ (١٩٨٦) .

الإمام ناصر وجه جيشاً آخر إلى (صور) و (قريات) ، فتم له
تحريرهما (١) .

وتوفى الإمام ناصر بن مرشد في سنة خمسين بعد الألف ، وكانت
مدة إمامته ستاً وعشرين سنة (٢) .

(١) السالمي (مصدر سابق) ج ٢ ص ١٢

(٢) نفس المصدر ص ١٦

الإمام سلطان بن سيف بن مالك

هو ابن عم الإمام ناصر بن مرشد بن مالك ، وكبير قادة جيوشه ،
تولى الإمامة يوم وفاة الإمام ناصر ، في شهر ربيع الآخر سنة
١٠٥٠ هـ .

وكان البرتغاليون بعد عقد الصلح مع الإمام ناصر ، قد قاموا
بتقوية تحصيناتهم حول (مسقط) . ويصف السالمي هذه
التحصينات ، ويقول إن النصارى ، أي البرتغاليين ، نكثوا
العهد بعد وفاة الإمام ناصر فامتنعوا عن دفع الإتاوة ، ومنعوا
التجار وغيرهم من دخول (مسقط) ، فوافق ذلك ما كان في نفس
الإمام سلطان من رغبة في تحرير (مسقط) من سيطرتهم ، فحشد
لهم جيشاً كثيفاً قاده بنفسه ، فدارت بينه وبين البرتغاليين معارك
ضارية حول (مسقط) ، كان البرتغاليون أثناءها يطلقون قذائف
مدافعهم وبنادقهم من القلاع والأسوار فوق قمم الجبال المحيطة
بمدينة (مسقط) ، وأخيراً تمكن الإمام وأصحابه من تسلق جانب
من السور ، والوصول إلى حصني (الجاللي) و (الميراني) ،
وقتل من فيهما من الجنود البرتغاليين . أما من كان منهم في
حصن (مطرح) ، وفي المراكب ، فقد استسلموا ، فأعادهم
فيما بعد إلى (جوّه) بساحل الهند الغربي ، وغنم الإمام ما كان
في مستودعاتهم من الأسلحة والذخائر ، وما في خزائنهم من
الأموال ، واستولى على ما كان في الميناء من مراكبهم . وذلك في

شهر رجب من عام تسعة وخمسين بعد الألف (١) ، (كانون الثاني ١٦٥٠ م) .

وكان لابد بعد طرد البرتغاليين من السواحل العمانية من بناء قوة بحرية جديدة ، يكون في مقدورها حماية هذه السواحل من أية اعتداءات جديدة . وبدأ تكوين هذه القوة من السفن البرتغالية ، التي استولت عليها قوات الإمام في مرسى (مطرح) ، أثناء معركة تحرير (مسقط) ، ومن السفن المحلية ، المعروفة بسرعة حركتها ، وقدرتها على المناورة والإلتفاف ، مثل (الغراب) و (العكيري) وغيرهما ، بعد تزويدها بالمدافع الكافية .

والعجيب إنه لم يصعب على البحارة العمانيين أن يقودوا السفن البرتغالية بنفس الأسلوب الذي كانوا يقودون به مراكبهم المخيطة ، أعني بنفس قواعد الملاحة المعروفة عند البحارة العرب ، وغيرهم من بحارة المحيط الهندي ، والتي تختلف عن قواعد الملاحة عند البرتغاليين ، وغيرهم من بحارة أوروبا . فهؤلاء ، أعني بحارة أوروبا ، كانوا يعتمدون في معرفة عروض الأماكن التي يقصدونها على قياس مقدار ميل الشمس ، من الدرج ، شمالاً أو جنوباً ، عن خط الاستواء وكذلك ميلها ، من الدرج ، عن سمت المركب ، أما البحارة العرب ، وغيرهم من بحارة المحيط الهندي ، فقد جعلوا من مقدار ارتفاع نجم القطب الشمالي ، من الأصابع ، عن خط الأفق ، عن أي مكان ، عرضاً له ، أي عرضاً للمكان . فقياس عرض (رأس الحد) ، عند البحارة العرب ، هو إحدى عشرة إصبعاً جاھية ، أي أن ارتفاع نجم (الجاه) وهو نجم القطب الشمالي ، عند خط الأفق عند (رأس الحد) ، وقت استقلال منزلة

(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ٦٤ - ٦٧

(الصَّرْفَة) ، أي عند توسطها في السماء وقت قياس ارتفاع النجم عن خط الأفق ، بعيدان القياس . أما عرض المكان عند بحارة أوروبا فهو مقدار بعده عن خط الإستواء ، شمالاً أو جنوباً ، وقدرت الإصبع بدرجة وخمسة أسباع الدرجة (١) .

وفي فترة قصيرة ، بعد تحرير (مسقط) ، استطاع الإمام سلطان ابن سيف أن يعيد للبحرية العمانية مجدها القديم ، الذي عرفت به عند ظهور الإسلام ، وفي أيام الدولة اليعمدية ، حتى أصبحوا مصدر رعب للبرتغاليين في البحر . ففي تقرير كتبه موظف في « شركة الهند الشرقية » البريطانية في (سرت) Surat ، بساحل خليج (كمبايا) الشرقي بالهند ، يقول فيه « إن عرب (مسقط) أصبحوا مصدر رعب للبرتغاليين في البحر بأسطولهم المكون من السفن التي استولوا عليها منهم ، وسفنهم الخاصة » (٢) .

فقد كانت هذه البحرية تقوم ، إلى جانب حماية السواحل العمانية ، بغارات انتقاميه على القواعد البحرية البرتغالية ، على ساحل الهند الغربي ، وساحل افريقيا الشرقي ، وبلغت غاراتها على هذا الساحل إلى (كلوة) و (موزمبيق) . ويذكر الشاعر خلف بن سنان الغافري هذه الغارات البحرية في قصيدة يمدح بها الإمام سلطان بن سيف ، حيث قال (٣) :

ولدى (كنج) كان منه لهم ما	كاد منه تدكك الأكام
و (بمباسة) أذاقهم بأساً	بئساً سيئت به الأصنام
ولقد في مفازة (فاز) منهم	بمفاز زلت به الأزام

(١) أنظر كتابي : « فن الملاحة عند العرب » (بيروت ١٩٨٢)

(٢) Bathurst, The Yarubi Dynasty, P.114 (Oxford 1967)

(٣) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ٦٢ - ٦٣

وغزا (كلوة) بكل كمي لم يثن منه الغرار انثلام
و (بمبي) نابهم منه نايب لم ينبه عن المضي انتهام
ثم أزجى جوارى الفلك لـ (مسيج) ساجها العوام
و (كنج) على الساحل الإيراني ، و (مسيج) على ساحل شرق
افريقيا ، و (بمبي) هي (بمباي) المعروفة .

وعلاقة العمانيين ، وغيرهم من سكان السواحل الشرقية
والجنوبية ، وكذلك الغربية ، من جزيرة العرب ، بشرق افريقيا علاقة
قديمة جداً ، ترجع - كما ذكرنا من قبل - إلى عصور ما قبل الميلاد .
فكان من يضيق عيشه ، أو يخشى بطش حاكم جائر ، أو غير ذلك
من الأسباب ، يلجأ إلى (السواحل) أي شرق افريقيا ، وكذلك
العكس . وقد رأينا سعيد وسليمان ابني عباد الجلندي يهربان إلى
(السواحل) خوفاً من بطش مجاعة ابن شعوة ، قائد جيش الحجاج
ابن يوسف في عمان ، ويقال إن سليمان بن سليمان بن مظفر ، آخر
ملوك دولة بن نبهان الأولى ، لجأ إلى شرق افريقيا ، واستقر في
مدينة (بات) ، حيث تزوج بابنة سلطان (بات) ، وتولى
حكمها بعد وفاة سلطانها (١) .

و (بات) إحدى المدن التجارية على الساحل والجزر المجاورة له
من شرق افريقيا ، من (مقدشو) شمالاً إلى (سفالة)
بساحل (موزمبيق) جنوباً ، والتي استوطنها العرب ، وأنشأوا
فيها مدناً تجارية ، قامت بدور الوساطة التجارية بين شرق
افريقيا ، والمواني التجارية على سواحل البحر الأحمر ،
وعمان ، والخليج العربي ، والهند . وازدهرت فيها حضارة أدهشت
البرتغاليون ، عندما رأوها لأول مرة . وهذه الجزر هي ، من

(١) الدكتور حسن محمود ، الإسلام والثقافة العربية في افريقيا ، ص ٤٣٦ - ٤٣٨ (١٩٦٣) .

الجنوب إلى الشمال (١) :

- (سفالة) : بجوار ساحل ما تسمى الآن بجمهورية (موزمبيق) وهي ميناء بلاد الذهب ، كانت خاضعة لسلطان (كلوة) .

- (موزمبيق) : واحدة من جزر ثلاث بجوار الساحل ، كانت قبل أن يسيطر عليها البرتغاليون خاضعة لسلطان (كلوة) أيضا .

- (كلوة) : جزيرة تكاد تلتصق بالبر الأصلي ، وكانت المدينة أغنى مدن الموانئ السواحلية ، وإليها كان الذهب يجلب من (سفالة) . وكان سلطانها ، قبل قدوم البرتغاليين إليها ، يسيطر على (موزمبيق) و (كواما) و (أنجويما) و (سفالة) . أخذ البرتغاليون (كلوة) عنوة .

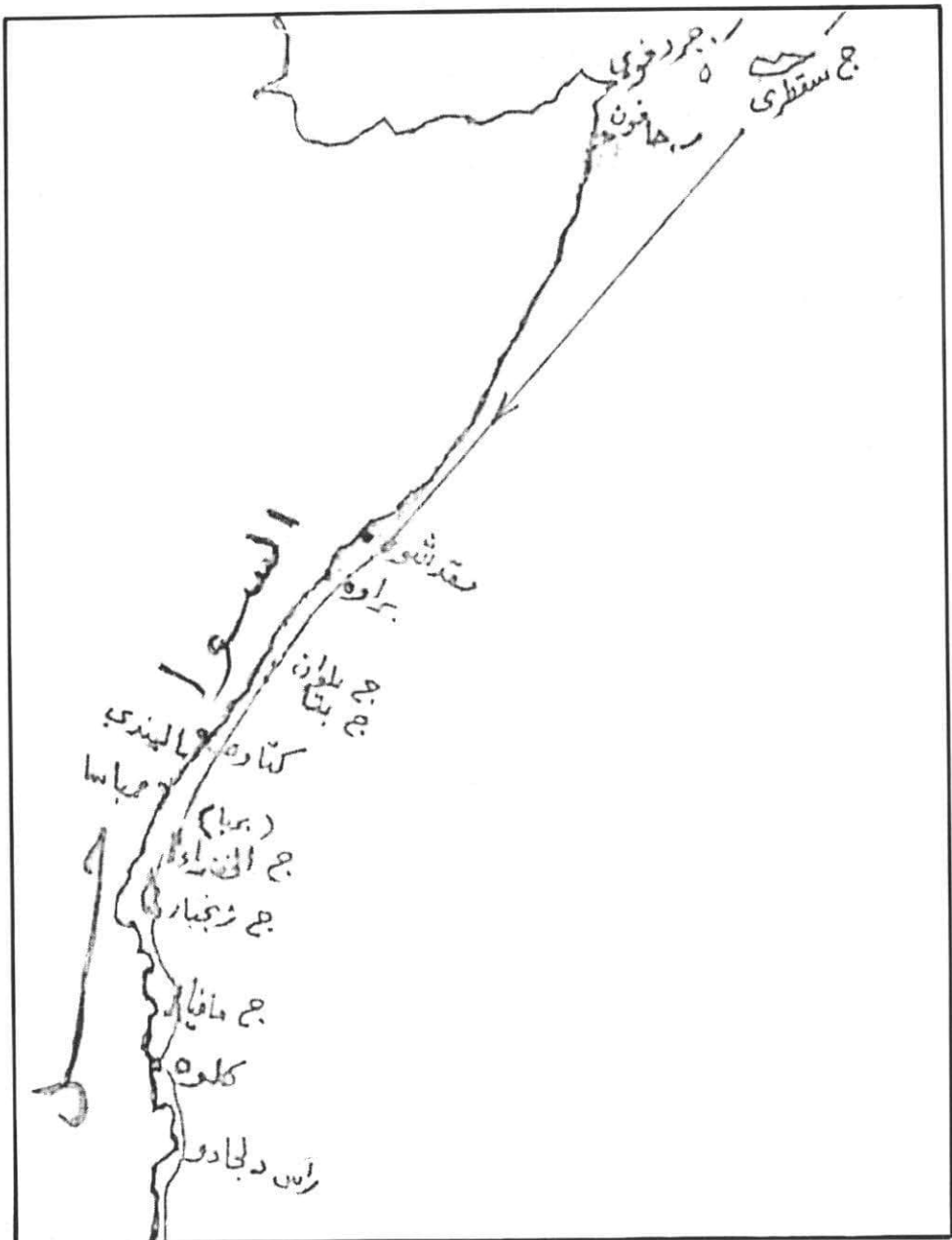
- (ممباسا) : مدينة جميلة بناياتها شامخة مبنية من الحجارة ، على جزيرة تسمى باسمها ، مجاورة للبر الأصلي . استولى عليها البرتغاليون عنوة ، وهرب سلطانها ، وقتل كثير من أهلها ، وتركت بعد نهبها طعمة للنيران ، وحملت منها كميات كبيرة من الذهب والفضة ، فيها الأساور ، والعقود ، والأقراط ، والخلاخيل .

- (ماليندي) : مدينة جميلة على الساحل ، لها سلطان خاص بها ، ومعظم منازلها من الحجارة ، ومؤلفة من عدة أدوار ، خضع سلطانها للبرتغاليين فسلمت مدينته من النهب والحريق .
- (بات) و (لامو) : مدينتان على الساحل ، لكل منهما سور

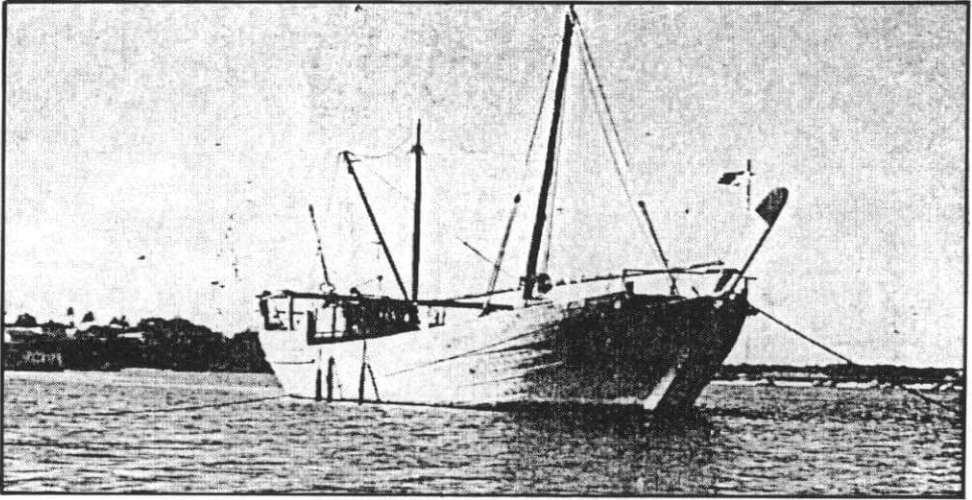
(١) Basil Davidson, The African Past (Penguin - Book) PP. 134 - 141

من الحجارة ، لأنهما كانتا تتعرضان لهجمات من سكان البر
الداخلي .

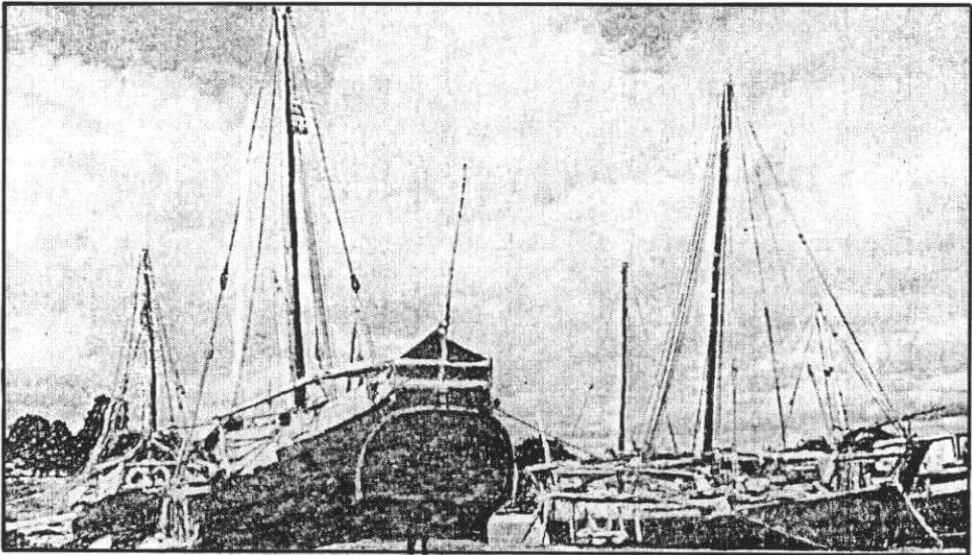
- (برافا) : مدينة كبيرة على الساحل ، بين (مقدشو)
و (لامو) ، منازلها من الحجارة ، ليس لها سلطان ، وإنما
يحكمها مجلس من الوجهاء وكبار التجار . نهب البرتغاليون هذه
المدينة وأحرقوها .



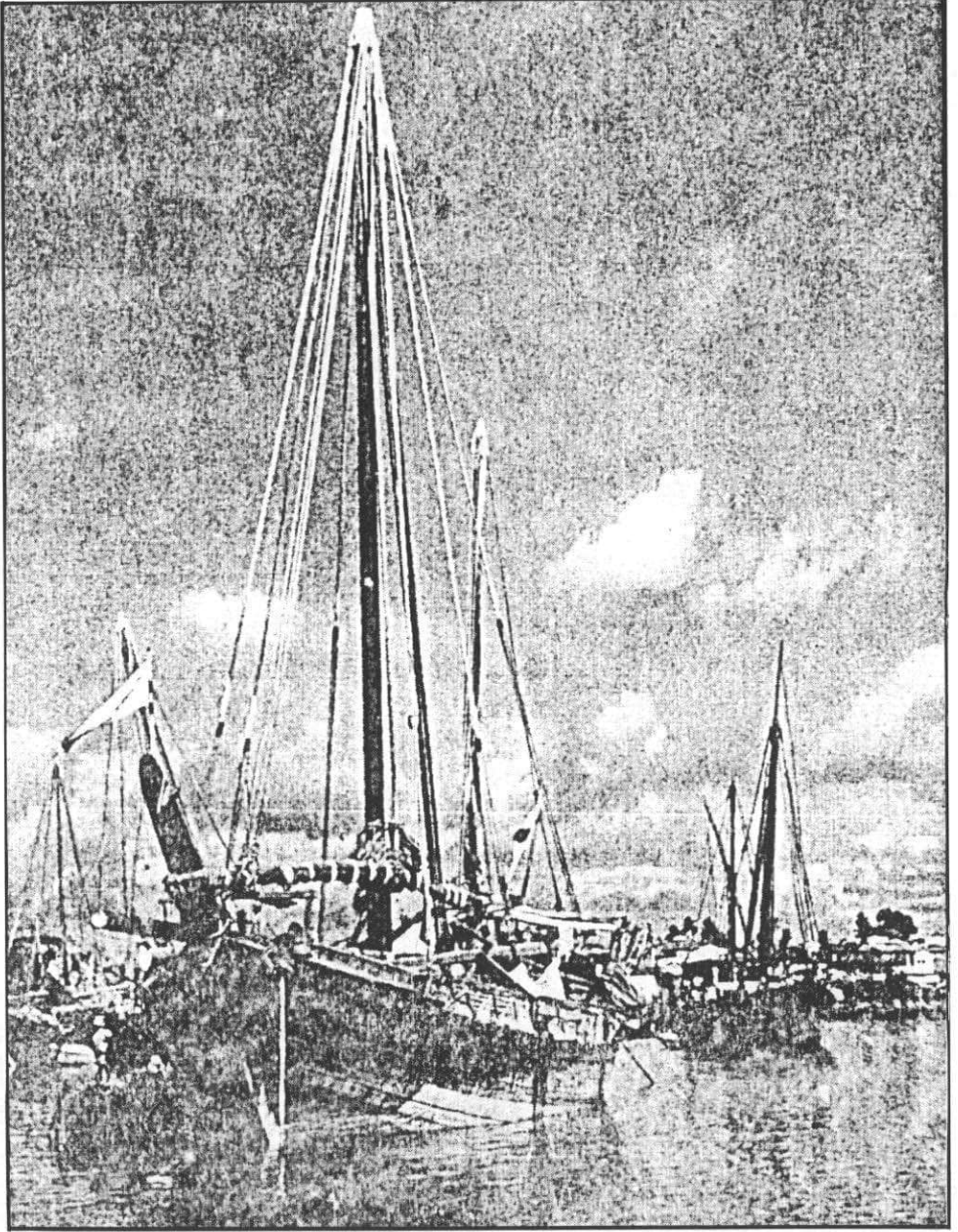
(خريطة ٦)
 الجزر التي كانت خاضعة لعمان
 من شرق أفريقيا أو (السواحل)



(شكل ٤٠)
بوم خليجي في ميناء (ممباسا) القديم



(شكل ٤١)
(بغلات) عمانية وخليجية في ميناء (كلوة)



(شكل ٤٢)
المراكب العمانية والخليجية في ميناء (ممباسا)
عن East Africa, Year Book 1959

- (بمبا) و (زنجبار) و (مافيا) : ثلاث جزر كبيرة بعيدة قليلاً عن الساحل على طريق المسافرين من (مقدشو) إلى (سفالة) وجزر (القمر) . و (زنجبار) أكبر هذه الجزر . و (بمبا) تسمى عند العرب (الجزيرة الخضراء) .

وعندما وصلت أنباء طرد البرتغاليين من (مسقط) إلى هذه المدن السواحلية ، أثارت في أهلها الحماس لمواصلة مقاومة الاحتلال البرتغالي ، وطلب المساعدة من الإمام سلطان بن سيف ، وشجعتهم على نقض ما عقده من اتفاقيات مع البرتغاليين . فاستجاب الإمام لطلبهم ، وقامت إحدى قطع الأسطول العماني ، في سنة ١٦٥٢م ، وهاجمت حامية (زنجبار) ، وقتلت معظم أفرادها ، ومن بينهم قائد الحامية (١) . ومن سنة ١٦٦٠ إلى سنة ١٦٦٢م لم تنقطع هجمات سفن الأسطول العماني على الحاميات البرتغالية ، في المدن السواحلية ، من (ممباسا) شمالاً إلى (رأس دلجادو) جنوباً ، وهو رأس بالطرف الجنوبي من ساحل ما تسمى اليوم بـ (تنزانيا) ، وصارت لها السيادة على المياه المحيطة بالجزر السواحلية . وفي سنة ١٦٦٥م استسلمت حامية (ممباسا) لقوات الإمام ، وعيّن محمد بن مبارك المزروعى والياً عليها للإمام .

غير إن البرتغاليين استعادوا السيطرة عليها فيما بعد (٢) .

وبقيت (ممباسا) وغيرها من المدن السواحلية ، تارة بيد العمانيين وتارة أخرى بيد البرتغاليين حتى استقرت جميعها ، أخيراً بيد العمانيين ، في عهد الإمام سيف بن سلطان الثاني وعين

(١) W. Phillips, Oman, a History (London 1967) P.47

(٢) أحمد حمود المعمرى ، عمان وشرق إفريقيا . (١٩٧٩) ص ٦٦ .

محمد بن سيعد المعمرى نائباً للإمام فيها سنة ١٧٣٠م (١) .
أما هجمات الأسطول العماني على القواعد البرتغالية بساحل
الهند الغربي ، فكان أغلبها هجمات انتقامية ، ورداً على اعتداءات
السفن البرتغالية على المواني العمانية والسفن التجارية المترددة
عليها . وعرف من هذه الهجمات في عهد الإمام سلطان بن
سيف الأول ما يلي :

- (بمباي) في سنة ١٦٥٥ ، ١٦٦١ ، و ١٦٦٥م .

- (ديو) في سنة ١٦٦٨ ، ١٦٧٠ ، و ١٦٧٦م .

- (بين) في سنة ١٦٦٧م .

ويقال إن الأسطول العماني في غارته على (ديو) Diu اقترب من
الشاطئ ليلاً ، دون أن تشعر به الحامية البرتغالية ، و تسلل الجنود
العرب في جماعات ، في الصباح الباكر بعد فتح أبواب المدينة ،
وأسلحتهم مخفية في ملابسهم ، ولم ينكشف أمرهم إلا بعد ثلاثة
أيام . وحينئذ أطلقت الحامية البرتغالية قذائف مدافعها وبنادقها
بطريقة عشوائية ، فأمر القائد العماني جنوده بالعودة إلى
السفن ، وتقول المصادر البرتغالية إن خسارة العرب في هذا
الهجوم كانت كبيرة (٢) .

وفي عام ١٦٧٤م وصلت إلى ميناء (باسين) Bassin عشر سفن
من الأسطول العماني ، ونزل منها إلى المدينة حوالي ستمائة من
جنود الإمام ، ومكثوا فيها خمسة أيام ، دون أن تجرؤ الحامية
البرتغالية على مقاتلتهم . ثم عادوا إلى سفنهم بما حصلوا عليه

(١) Coupland, East Africa and its Invaders from th Earliest Time to the Death of (١)
Seyyid Said in 1850 (1938) P.67.

Bathurst, The Yarubi Dynasty, P.276 Ibid, PP. 123-4 (٢)

فيها من الغنائم ، و (باسين) قريبة من (بمباي) وقد هرب بعض أهلها إلى (بمباي) أثناء هذه الغارة (١) .

أما داخل الخليج فقد اتخذت البحرية العمانية من (جلفار) قاعدة لها ، تنطلق منها متعقبة سفن الأسطول البرتغالي داخل الخليج ، أو مهاجمة مراكزه في (لارك) و (كنج) وغيرها ، وفي مهاجمتها لهذه المراكز في جزيرة (قشم) و (هرمز) في عام ١٦٦٩م ، دارت معارك ضارية ، قتل فيها كثير من العرب المهاجمين ، وفقد البرتغاليون معظم رجالهم (٢) .

وكان البرتغاليون قد خسروا ، في الحقيقة ، كثيراً من سفنهم ، في المعارك البحرية ، التي جرت بينهم وبين منافسيهم من الانكليز والهولنديين بموانئ الهند وجزر الهند الشرقية ، في النصف الأول من القرن السابع عشر . وتمكن الهولنديون من طردهم من مراكزهم في (ملقا) و (كلمبو) ، وفي سنة ١٦٦٢م حاصر الأسطول البريطاني (هرمز) ، حتى استسلمت الحامية البرتغالية ، وقطع من الأسطول البرتغالي كانت موجودة في الميناء ، وسُلمت (هرمز) للفرس ، وأفل نجمها بعد أن انتقل الميناء إلى (بندر عباس) (٣) .

وتوفى الإمام سلطان بن سيف الأول في سنة إحدى وتسعين بعد الألف من الهجرة (حوالي ١٦٧٨م) . وخلفه في نفس يوم وفاته ابنه الإمام بلعرب بن سلطان (٤) .

وفي أيام الإمام بلعرب لم تتوقف العمليات العسكرية للبحرية

(١) Bathurst, The Ya'rubî Dynasty., PP. 131-2

(٢) Ibid. PP. 125-6

(٣) Sir Reader Bullard, Britain and the Middle East (London 1964) P.26

(٤) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ، ص ٧٦

العمانية ضد البرتغاليين ، والإنكليز . ومما يستدل به على ذلك قول الشاعر راشد بن خميس الحبسي في قصيدة يمدح بها الإمام بلعرب ابن سلطان (١) :

جيش يبيد العدا في البر يعقبه جيش يبيد أهيل الشرك في السفن
ففي سنة ١٦٧٩م قاد الحاكم البرتغالي في (جوا) حملة بحرية
إلى شرق افريقيا ، وتمكن من استعادة (فازا) و (سيو)
و (لامو) و (ماندا) ، بعد هجمات متتالية ، فيما بين شهر آب
وشهر كانون الأول ، وأسر سلطان (سيو) وسلطان (لامو) . لكنه
اضطر إلى الانسحاب إلى (موزمبيق) بعد أن وصلت بعض سفن
الأسطول العماني إلى هناك وقيام الأهالي بمقاومتهم (٢) .
لكن الإمام بلعرب بن سلطان لم يستمر طول حياته في الإمامة ،
فقد خرج عليه أخوه سيف بن سلطان ، ومات محصوراً في
حصن (جبرين) سنة أربع ومائة بعد الألف . فتكون مدة إمامته
حوالي ثلاث عشرة سنة (٣) .

(١) نفس المصدر ، ج ٢ ، ص ٨٨
(٢) Bathurst, The Ya,rubi. P.133
(٣) السامي ، التحفة ، ج ٢ ، ص ٩٦

الإمام سيف بن سلطان قيد الأرض

عقدت له الإمامة في الأيام الأخيرة من حياة أخيه الإمام بلعرب ،
أي في سنة أربع ومائة وألف . ولقب بـ (قيد الأرض) لضبطه
- كما قال السالمي - الممالك وتقييده البلاد بعدله (١) .

وفي عهده بلغت البحرية العمانية أوج قوتها ، وغدت في مستوى
القوى البحرية الأوروبية - إن لم تزد عليها - على امتداد شواطئ
المحيط الهندي (٢) .

فعندما زار شارلر لوكير (مسقط) في سنة ١٧٠٦م ، شاهد في
مينائها أربع عشرة سفينة حربية ، وعشرين سفينة تجارية ، وكانت
إحدى السفن الحربية كبيرة ومزودة بسبعين مدفعاً ، ولا يوجد من
باقي السفن الحربية ما يحمل أقل من عشرين مدفعاً ، ورغم أن
البارود كان شحيحاً فإن العرب كانوا من أكثر سكان العالم تبذيراً
له ، في كافة المناسبات . لقد كانت الألوان الحمراء هي الألوان
المفضلة عندهم ، حيث ترى في أعلامهم ، وصواري وعارضات
أشرعة سفنهم ، وفي كل مكان بارز فيها ، لقد رأينا للأسطول
العُماني مظهراً أخذاً (٣) .

ويقول السالمي إن عدد السفن الحربية في عهد الإمام سيف بن
سلطان كان أربعاً وعشرين سفينة ، وقيل ثمان وعشرين ،
وأسماء الكبار منها هي : (الملك) و (الناصري) و (الوافي)

(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ٩٧

(٢) ما يلز ، الخليج بلدانه وقبائله ، (مسقط ١٩٨٦) ، ص ٢٣٩ (ترجمة محمد أمين)

(٣) Charles Lockyer, An Account of Trade in India, (London 1711) PP. 206-7 .

- Alexander Hamilton, A New Account of the East Indies, (London 1930)

Vol.1, P.51 .

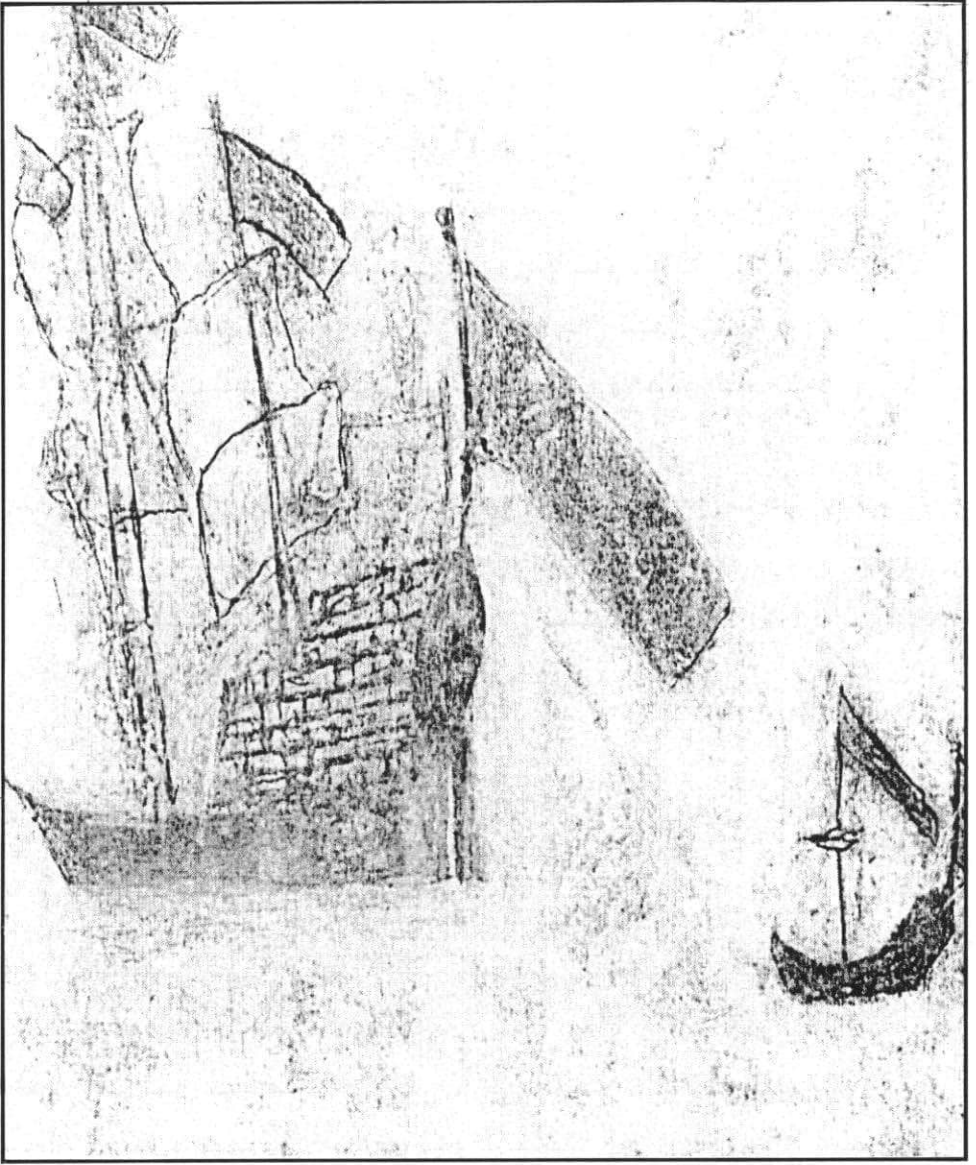
و (الفلك) و (كعب راس ؟) ، وإن (الملك) كان مزوداً بثمانين مدفعاً ، بعض المدافع جاء هدية من الولاية ، يعني من الدولة العثمانية ، طول الواحد منها ثلاثين شبراً ، وعرضه ثلاثة أذرع ، وعلو المركب الكبير سبع قامات ، من غير علو صواريه (١) . ومن الواضح أن المراكب الكبار هي المراكب البرتغالية ، التي استولى عليها العمانيون في معركة تحرير (مسقط) ، وغيرها .
وأهم ما عرف من العمليات العسكرية للبحرية العمانية في عهد الإمام سيف هي :

- في سنة ١٦٩٤م هوجمت القاعدة البرتغالية في جزيرة (سالت) ، ومدينة (دامن) Daman ، شمالي (بمباي) وعاد العمانيون منها بغنائم كثيرة ، ومن الأسرى ١٤٠٠ أسير (٢) .
- وفي ١٦٩٥م هوجمت (بارسلور) Barceloor ، حيث مستودعات الأرز ، الذي يتم منه تموين القواعد البرتغالية في (جوا) Goa و (منجلور) Mangalore وتم احراق مستودعات الأرز ، وجلبت من المدينتين غنائم كثيرة (٣) .

(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ١٠٠

(٢) مايلز ، الخليج ، ص ٢٣٥

(٣) نفس المصدر ، ص ٢٣٦



(شكل ٤٣)

رسم لبعض قطع الأسطول العماني على أحد جدران
حصن (جبرين) الذي بناه الإمام بلعرب بن سلطان اليعربي ،
ويعتقد أن الكبير منها يمثل أكبر قطع الأسطول !

- وفي كانون الثاني من عام ١٦٩٥ أرسلت خمس سفن من الأسطول إلى (كنج) ، تحمل حوالي ألف وخمسمائة مقاتل وتم تدمير القاعدة البرتغالية ، وأسر سفينة تحمل شحنة من السلع التجارية ، كانت راسية بالميناء ، وغنموا ستين ألف تومان إيرانية . وبعد هذه الغارة أرسل الإمام سيف بن سلطان إلى سلطان حسين شاه إيران ، يطالبه بأن تكون له نفس الحقوق التي منحت للبرتغاليين في (كنج) ، وهدده بتدمير (بندر عباس) في حالة رفض طلبه (١) .

- في ١٦٩٦م أرسل أسطول إلى شرق إفريقيا مؤلف من سفينتين كبيرتين وخمس صغار ، وعشرة قوارب . وضربت حصاراً على (ممباسا) استمر حتى شهر كانون الأول من عام ١٦٩٨م ، حينما استسلمت الحامية البرتغالية ورفع العلم العماني على قلعتها (٢) .

- في سنة ١٧٠٤م كتب حاكم (مدراس) تقريراً ذكر فيه أن السفن العربية العمانية تطوقه على ساحل (كورومانديل) Coromandel ، أي ساحل الهند الشرقي (٣) .

يقول السالمي في سيرة الإمام سيف بن سلطان ، قيد الأرض : « ولم يزل حسن السيرة ، وسياسة الملك وحارب النصاري في جميع الأقطار ، وعمل لهم مراكز عظيمة في البحر ، وعظم جيشه وقوي سلطانه » . « وأخذ من النصاري (ممباسا) و(الجزيرة الخضراء) و (كلوه) و (بات) ، وغيرهن من بلاد الزنج ومن البلاد التي بالهند . كذا قيل ، والصحيح أن (ممباسا) و(كلوة) أخذها والده الإمام سلطان بن سيف .

(١) لوريمر ، دليل الخليج ، القسم التاريخي . ج ٢ ص ١١١ (الدوحة)

(٢) عائشة السيار ، دولة اليعاربة في عمان وشرق إفريقيا (٦٢٤ - ١٧٤١) ص ١٠٠ (بيروت ١٩٧٥)

(٣) مايلز ، الخليج ، ص ٢٣٧ .

وغزا العجم بأرض فارس ، وله فيهم وقائع مشهورة » . « وتوفى بالرستاق ليلة الجمعة لثلاث ليال خلت من شهر رمضان سنة ثلاث وعشرين ومائة بعد الألف » (١) .

قوله : « وعمل لهم مراكب عظيمة في البحر » ، يستدل به على أن المراكب الكبيرة التي كانت في الأسطول العماني لم تكن جميعها مراكب برتغالية استولى عليها العمانيون « وإنما كانت هناك أيضا مراكب من طراز أوروبي بنيت لحكومة عُمان . ويقال إن مثل هذه المراكب كان يتم صنعها في أحواض بناء السفن في (سرت) ونهر (السند) ، التي لم يعرف عنها الأوروبيون إلا القليل (٢) .

وعلى هذا التاريخ ، أعني تاريخ وفاة الإمام سيف بن سلطان الأول ، تكون مدة تولية الإمام حوالي تسع عشرة سنة ، من ١١٠٤ - ١١٢٣ هـ (١٦٩٢ - ١٧١١ م) .

(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ٩٨ ، ١٠١ .
(٢) عُمان وتاريخها البحري ، ص ٧١ (سلطنة عُمان - ١٩٧٩)

الإمام سلطان بن سيف بن سلطان ابن سيف بن مالك

تولى الإمامة بعد وفاة أبيه ، أي في شهر رمضان من سنة ١١٢٣هـ ، يقول السالمي في سيرته : « ثم إن الإمام قام واستقام وجاهد الأعداء في البر والبحر وجاهد العجم في مواضع شتى . » وأخذ (البحرين) و (القسم) و (لارك) و (هرموز) « (١) .

وفي عهده كان الأسطول العماني مكوّن من مركب كبير مزود بسبعين مدفعاً ، ومركبين يحمل كل منهما ستين مدفعاً ، ومركب آخر مزود بخمسين مدفعاً ، وثمانية عشر مركباً تتراوح مدافع كل منها بين اثني عشر واثني وثلاثين مدفعاً ، وبعض القوارب الصغيرة التي تتراوح مدافع كل واحد منها بين أربعة وثمانية مدافع (٢) .

ومن الواضح أن المركب الكبير المزود بسبعين مدفعاً هو (الملك) عند السالمي ، كما نلاحظ أن الأسطول في عهد هذا الإمام أكبر من الأسطول الذي شاهده شارلر لوكير المتقدم ذكره في سنة ١٧٠٦م ، وهذا يعني أن الزيادة فيه قد حدثت في عهد سيف بن سلطان قيد الأرض ، وهذا الأسطول هو الذي شاهده هاملتون في ميناء (مسقط) .

وكانت معركة (سورّت) في شهر شباط من عام ١٧١٤م ، أكبر المعارك التي خاضها الأسطول العماني في عهد هذا الإمام ، ولم

(١) السالمي ، التحفة ، ص ١١١ ، ج ٢

(٢) عُمان وتاريخها البحري ، ص ٧١

ينتصر فيها ، ولما علم الإمام سلطان بهزيمة أسطوله في هذه المعركة ، أصدر أمره إلى والي البحرية (الأميرال) بمهاجمة (لارك) وقطع الطرق البحرية بين الهند والموانئ الفارسية . وقد نجحت هذه الحملة في السيطرة على (لارك) و (قشم) وفرض حصار على (هرمز) (١) .

وزار عُمان في زمن هذا الإمام الرحالة الإنجليزي الكسندر هاملتون ، ووصفه بأنه ميال إلى التجارة لا إلى الحرب ، وكانت فترة إمامته سبع سنوات : من سنة ١١٢٣هـ (حوالي ١٧١١م) إلى سنة ١١٣١هـ (١٧١٨م) ، وهي السنة التي توفي فيها (٢) .

(١) لو كهارت ، التهديد العماني ونتائجه في القرن السابع عشر ومطلع القرن الثامن عشر (تعريب علاء الدين أحمد حسين) مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد العاشر ، ص ٩٠ (البصرة ١٩٧٨) .

(٢) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ١١٠ - ١١١

نهاية دولة اليعاربة

توفى سلطان بن سيف الثاني ، وولده سيف طفل فاختر العلماء ، للإمامة من بعده ، مهنا بن سلطان بن ماجد اليعربي ، زوج بنت سيف بن سلطان الأول وأخت سلطان ، لأن الإمامة لا يجوز أن تعقد لصبي . فخرج عليه يعرب بن الإمام بلعرب بن سلطان ، شقيق سيف ابن سلطان ، وقامت فتنة انتهت بقتل الإمام مهنا بن سلطان سنة ١١٣٣هـ (١) .

بعد ذلك عقدت الإمامة ليعرب بن بلعرب سنة ١١٣٤هـ ، لكن أهل (الرستاق) لم يرضوا بإمامته وتعصبوا للصبي سيف بن سلطان ، فحرضوا يعرب بن ناصر اليعربي ، خال سيف ، على الخروج على الإمام يعرب بن بلعرب ، فاعتزل يعرب الإمامه ، ونودي بها لسيف بن سلطان . وتوفى الإمام يعرب بن بلعرب سنة ١١٣٥هـ .

ثم قام يعرب بن ناصر بأمر الدولة ، نيابة عن سيف بن سلطان ، لكن محمد بن ناصر بن عامر الغافري تغلب على يعرب ابن ناصر ، وقامت فتنة بين الغافرية والهنأوية ، انتهت بانتصار الغافرية ، وعقدت الإمامة لزعيمها محمد بن ناصر في أول سنة ١١٣٧هـ وقتل في (صحار) سنة ١١٤٠هـ .

وفي هذه السنة عقدت الإمامة لسيف بن سلطان بعد أن بلغ الحلم ، وفي سنة ١١٤٥هـ عزل واختير للإمامة بدلاً منه بلعرب بن حمير بن سلطان ، فحاربه سيف واستعان في حربه بالفرس ، وكان الفرس قد نزلوا من مراكبهم في (خور فكان) في نهاية

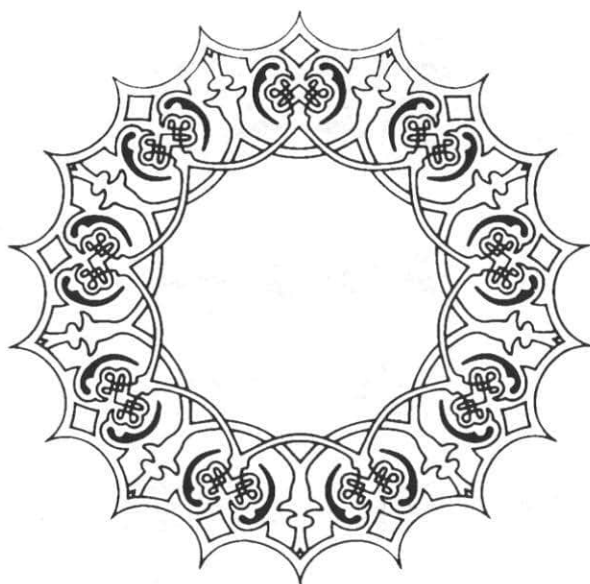
(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ١٥ ، ١٦

سنة ١١٤٩هـ ، ثم ساروا براً إلى (الصير) أي (جلفار) ومن هناك سار بهم لمحاربة الإمام بلعرب ، وتمكن بمساعدتهم من التغلب على بلعرب في السنة التالية ، أي سنة ١١٥٠هـ ، لكن الفرس انقلبوا عليه ، وحاصروا حصونه فلجأ إلى مراكبه في البحر ، فتدخل رؤساء القبائل ، بعد أن رأوا المكروه من الفرس ، وأقنعوا بلعرب بالتنازل عن الإمامة لسيف ، يقول السالمي : إن هذا كان « من رؤساء القبائل وشيوخ البلاد دون أهل العلم والفضل » وإنهم صاروا بعد ذلك « يداً واحدة » على حرب الفرس ، وقاتلوهم في كل مكان ، ومن تبقى منهم نقل إلى (صحار) ، وكان أحمد بن سعيد البوسعيدي ، مؤسس الدولة البوسعيدية ، والياً على (صحار) ، من قبل سيف بن سلطان « فقليل إن العجم لما وصلوا (صحار) حبسهم أحمد بن سعيد بصحار حتى مات أكثرهم ، وكان ذلك من أول الأمور التي ظهر بها أحمد بن سعيد البوسعيدي » . ولحق الفرس الذين انهزموا من (مسقط) بأصحابهم في (جلفار) ، فجهز سيف بن سلطان جيشاً لمحاربتهم سار به من البر وسير المراكب الحربية لتحاصر (جلفار) من البحر ، فلما وصل قرب (جلفار) جاءه الخبر أن المركب الكبير (الملك) وقد احترق وغرق بمن فيه ، فرجع وبقي الفرس في (جلفار) وفي سنة ١١٥٤هـ عزل سيف مرة ثانية ، وعقدت الإمامة لسلطان بن مرشد اليعربي ، وهو آخر أئمة اليعاربة ، لكن سيف لم يستسلم لسلطان بن مرشد وقاتله ولجأ بعد هزيمته إلى (جلفار) ، ومن هناك كاتب أمير (شيراز) طالباً منه المساعدة ، مرة ثانية . فجاء من فارس جيش عظيم فحاصر (صحار) وجرت بينه وبين قوات الإمام سلطان ، ووالي

(صحار) أحمد بن سعيد معارك قتل فيها الإمام ، وكان سيف مريضاً بداء البطن ، فلما علم بقتل الإمام سلطان حزن عليه - كما قيل - حزناً شديداً ، ثم لبث أياماً قللاً مات بعدها (١) .

(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ، ص ٤١ - ٥٤





الفصل العاشر

البوسعيدي

الإمام أحمد بن سعيد بن أحمد البوسعيدي

بعد مقتل الإمام سلطان بن مرشد ، و وفاة سيف بن سلطان الثاني بقي أحمد بن سعيد البوسعيدي ، والي (صحار) آنذاك ، يحارب الفرس على رأس الجيش العماني ، حول (صحار) ، حتى طلب الفرس الصلح ، على أن يرحلوا من عُمان بما معهم ، فأجابهم أحمد ابن سعيد إلى ذلك ، فركبوا سفنهم ومضوا إلى (بندر عباس) بساحل فارس .

ويصف ابن رزيق في كتابه : « الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين » المعارك التي خاضها أحمد بن سعيد ضد الفرس ، ليس مكانها هنا . ويصفه السالمي بأنه كان « صاحب همة عالية وجراءة » ملك جميع عُمان ودانت القبائل وسكنت الحركات وانطفأت الفتن .

ويقول أيضا « وتوفى سنة ست وتسعين ومائة وألف . وكانت أيامه أيام راحة واستراحة بعد الفتن والمحن ، وكانت مدة ملكه بعد عقد (الإمامة له) تسعاً وعشرين سنة ، وخلف من الأولاد : هلال ابن احمد ، سعيد بن أحمد ، وسلطان بن أحمد ، وقيس بن أحمد ، ومحمد بن أحمد ، وطالب بن أحمد ، فهؤلاء كلهم يقال لهم أولاد الإمام (١) » .

واهتم الإمام أحمد بالتجارة في بلاده ، فحلت (مسقط) محل

(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ١٦٨ - ١٧٣ عن ابن رزيق

(هرمز) ، و(قيس) من قبلها ، في الوساطة التجارية البحرية بين موانيء غربي المحيط الهندي وموانيء الخليج ، ونافست ، بل قضت على (جمبرون) أي (بندر عباس) ، بعد أن صارت المراكب التجارية تسلك طريقاً مباشراً بين (مسقط) و (البصرة) لذلك أرسل شاه فارس قواته إلى (البصرة) بقصد الاستيلاء عليها ، بعد أن فشل في الحصول على مساعدة بحرية من أصدقائه الغربيين لغزو الموانئ العمانية ، والسيطرة عليها ، ومن ثم احكام السيطرة على طريق هذه التجارة وريعتها .

وكان الإمام أحمد قد وجه اهتمامه الأعظم ، من البداية ، إلى إعادة بناء الأسطول العماني ، بعد أن دُمر بعض قطعه خلال الحروب الأهلية في السنوات الأخيرة من حكم اليعاربة ، وإلى جعله قادراً على صد أي هجوم بحري على الموانئ العمانية ، وعلى خوض المعارك البحرية بعيداً عن عُمان .

وعُرفت قوة عمان البحرية عند الحكومات المسيطرة على سواحل الخليج وسواحل غربي المحيط الهندي ، فعندما علم عمرأغا ، والي (بغداد) من قبل الدولة العثمانية بخبر زحف الجيش الفارسي إلى (البصرة) ، في أواخر عام ١٧٧٤م ، بعث برسالة سريعة إلى الإمام أحمد ، يناشده أن يبعث بقوة بحرية لمواجهة الفرس والدفاع عن البصرة من جهة البحر . فاستجاب الإمام لندائه ، وجهز أسطولاً من عشرة مراكب من بينها مركب القيادة المسمى بـ (الرحماني) ، إلى جانب أكثر من مائة مركب أصغر من هذه العشرة ، على متنها حوالي عشرة آلاف من عسكر الإمام ، وسارت هذه القوة البحرية إلى (البصرة) ، تحت قيادته ، في منتصف

شهر أغسطس من عام ١٧٧٥م . وعندما مرت الحملة في مياه (بوشهر) تعرض لها أسطول الشيخ ناصر حاكم (بوشهر) من قبل شاه إيران ، فأغرقت مراكبه . وواصلت الحملة سيرها إلى خليج (البصرة) ، ووصلت إليها بعد أن ضرب الفرس حصاراً حولها ، ومدوا سلسلة من الحديد على وجه ماء الخليج ليمنعوا وصول المراكب إلى الميناء ، ومساعدة المحاصرين من جهة البحر ، فعاد الإمام باسطوله إلى (مسقط) (١) .

وفي سنة ١٧٧٥م ، أيضاً ، زار (مسقط) بارسونز الانجليزي ، وقال في وصفها : « مسقط مدينة تجارية هامة جداً ، يتاجر منها عدد كبير من المراكب مع (سورت) و (بمباي) و (جوا) ، ومع المدن التجارية على امتداد ساحل (المليبار) ، ومع (المخا) و (جدة) في البحر الأحمر . فهي المستودع الأكبر للسلع التجارية التي تجلب من تلك الأقطار . كما تقصدها المراكب من فارس و (البصرة) ، وموانئ جزيرة العرب على الخليج ، ومن ساحل (مكران) خارج الخليج ، ونهر (السند) ، ومناطق أخرى كثيرة مجاورة (٢) » .

وعندما انقطع وصول شحنات الأرز المقررة ، من (منجلور) بساحل الهند الغربي إلى (مسقط) ، أوفد مبعوثاً خاصاً على المركب (الرحماني) ، إلى والي المغول حيدر علي ، ليستفسر عن سبب عدم وصول الأرز في موعده المحدد ، فعلم أن قراصنة (المليبار) قد تعرضوا للسفن التي تحمل شحنة الأرز في عرض البحر وسلبوها . ويقال إن مبعوث الإمام طلب أن يحدد له مكان

(١) مايلز ، الخليج ، ص ٢٥٦

(٢) عمان وتاريخها البحري ص ٧٤

القراصنة من الساحل ، وإنه توجه إليهم على متن (الرحماني) ،
وتمكن بمدافعه أن يلحق بهم الهزيمة ، الأمر الذي جعل حيدر علي ،
الوالي المغولي في (كارناتيك) ، بعقد حلف مع الإمام أحمد ، ويعين
سفيراً له في (مسقط) (١) .

(١) مايلز ، الخليج ، ص ٢٥٦

السيد سلطان بن أحمد البوسعيد

بعد وفاة الإمام أحمد بن سعيد تولى الملك بعده ابنه السيد سعيد ابن أحمد « وكان أديباً لبيباً معدوداً من الأدباء » ، الأمر الذي جعل أخاه سلطان بن أحمد يخرج عليه ، وينتزع منه دفة الحكم (١) ، في عام ١٢٠٧هـ (حوالي ١٧٩٢م) .

وجه السيد سلطان اهتمامه الأعظم إلى تطوير الأسطول العماني وجعله مواكباً ، من حيث القوة ، للأساطيل الأوروبية فتحوّلت (مسقط) ، من أجل هذا الغرض ، إلى قاعدة بحرية حربية ، ترسو فيها السفن الحربية ، وبقيت (مطرح) مرسى للسفن التجارية (٢) . كما اهتم بتوسيع سيطرته على طريق التجارة بين الهند وغيرها ، وبين البصرة ، في خليج عُمان والخليج العربي ، فاستولى على بعض ساحل (مكران) ، من (جواهر) إلى (بندر عباس) ، في عام ١٧٩٣م (٣) ، وبذلك ضمن السيطرة التامة على مدخل الخليج الجنوبي (رأس مسندم) .

وفي عام ١٧٩٨م وجه حملة بحرية إلى (البصرة) لكي يوقف ما يتعرض له تجار البحر فيها من ظلم واضطهاد . فسارع باشا بغداد إلى الاتصال بالسيد مانستي ، القائم بالاعمال الانجليزي ، طالباً النجدة منه ، لكن هذا خشي أن تتعرض تجارة بلاده للخطر في الخليج ، فرأى أن يقوم بدور الوسيط بين حاكم (البصرة)

(١) مايلز ، الخليج ، ص ٢٥٨

- السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ١٩٢

(٢) عُمان وتاريخها ، ص ٧٥

(٣) نفس المصدر

وقائد الأسطول العماني في (أبو شهر) ، وتم الصلح على الشروط المقدمة من الجانب العماني (١) .

وفي عام ١٨٠١م وجه حمله بحرية إلى (البحرين) ، تمكنت من السيطرة عليها ، بعد التغلب على حكامها من قبيلة (العتوب) ، وعين سيف بن علي والياً عليها ، لكن العتوب تمكنوا بعد شهر من استعادتها ، فأرسلت حملة قوية أخرى واستولت عليها مرة أخرى بقيادة سيف بن علي . لكن العتوب كانوا رجال بحر لهم مراكبهم ، التي كانوا يستخدمونها في نقل التجارة ، وصيد اللؤلؤ ، في الخليج ، فلم تتوقف غاراتهم البحرية على (البحر) ، فجهز السيد أسطولاً هائلاً قاده بنفسه ، فقاومه العتوب بشراسة ، لكنه انتصر عليهم ، وتمكن من أبعادهم عن الجزيرة (٢) .

ويبدو أن السيد سلطان قد اهتم أيضاً باستعادة السيطرة على الجزر (السواحلية) ، أي جزر شرق افريقيا ، بعد أن استبد ولاتها من قبل أئمة اليعاربة . لكنه لم يوفق . فالسالمي يقول : « وكان الملك البحري [أي الممالك البحرية] أيام اختلاف اليعاربة متفرقاً في أيدي عمالهم ، مثل الهند ، و (ممباسه) و (زنجبار) ، وما بعدها ، وكل عامل قد استبد برأيه ، وانفرد بما تحت يده ، وادعى المملكة لنفسه فسعى سلطان في رد ما أمكنه من ذلك ، ولم يتم له الأمر ، وإنما تم لولده سعيد بن سلطان (٣) » .

كما شغل سلطان ، أيضاً ، بمحاربة القواسم في أطراف عُمان . وفي عام ١٨٠٤م توجه على رأس حملة بحرية لآخر مرة ، إلى البصرة ، كان الغرض منها تأكيد تجهيزاته الحربية لحلفائه الأتراك . وعند عودته حدثت بينه وبين أهل الشمال من عمان

(١) مايلز ، الخليج ، ص ٢٦١

(٢) نفس المصدر ص ٢٦٢

(٣) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ١٩٢

معارك قتل فيها (١) . قال السالمي : « ثم قتل سلطان بن الإمام ، قتله أهل الشمال ، وكانوا قد آذوا عمان في زمانه ، يغزونها في سفن صغار من جهة البحر (٢) » .

يقول مايلز : « لم تؤثر وفاة السيد سلطان على بلاده فحسب ، ولكنها خلفت حالة من الإهتزاز السياسي في الخليج كله . فقد اختفى المحارب الذي كان مثلاً للشجاعة والنشاط في مواجهة الأعداء (٣) » .

وكان (الرحماني) أشهر ما تبقى ، في أيام السيد سلطان ، من أسطول عُمان في عهد الإمام أحمد بن سعيد . وكان أغلب المراكب الكبيرة مراكب أوروبية اشتراها سلطان من الفرنسيين في جزيرة (مورشيس) (٤) .

(١) مايلز ، الخليج ، ص ٢٦٥

(٢) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ١٩٣

(٣) مايلز ، الخليج ، ص ٢٦٥

(٤) Mauriji v.s., A History of Seyed Ssid, Sultan of Muscate (London 1811) P.30

السيد سعيد بن سلطان البوسعيدي

كان السيد سلطان قد أوصى ، قبل أن يموت ، أن يتولى كفالة إبنه سعيد ، الذي كان وقتئذ صغيراً ، بعض أخواله من الجبور . « فما زال سعيد يكبر حتى ظهر على أعمامه ، وغيرهم ، وسعى في تخليص ما بقي من ممالك العرب في أرض (الزنج) ، وخلصت له ، وأخذ جانباً عظيماً من أرض (فارس) . ودانت له الأمور ، بعد وقائع مشهورة ، وأحوال معروفة . وطالت أيامه ، حتى قيل إنه عاش في المملكة خمسين سنة ، وقيل أكثر من ذلك (١) » .

وشغل السيد سعيد بن سلطان ، كما شغل والده من قبل ، بالحروب داخل عُمان وحولها ، في البر والبحر ، واشترك معه فيها شقيقه سالم بن سلطان ، لكن هذه الحروب لم تؤثر على مكانة (مسقط) ، كمركز للتجارة البحرية الدولية ، ولم توقف الأسطول عن توفير الأمن والحماية لها من جهة البحر ، كما لم تصرفه عن الاهتمام بتطوير الأسطول ، وزيادة قوته ، ففي سنة ١٢٤٠هـ أنزل إلى مياه (مطرح) أول مركب حربي ، مسلح بثمانية وعشرين مدفعاً تم تصميمه وبناءه بأيد عمانية ، وسمي بـ (مصطفى) ، فكان خير دليل على مهارة بناء السفن الحربية في عُمان (٢) .

ومما اشترته عُمان من السفن الحربية ، التي بنيت في أحواض بناء السفن التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية ، في (بمباي) ، في عهد السيد سعيد السفن التالية ، وهي أوروبية

(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ١٩٣

(٢) عُمان وتاريخها البحري ، ص ٧٧

التصميم (١) :

- في سنة ١٢٢٩هـ (١٨١٤م) فرقاطة مزودة بستة وثلاثين مدفعا ، حمولة ٥٧٥ طناً ، تحمل إسم (كارولين) .

- في سنة ١٢٣٤هـ (١٨١٩م) فرقاطة ، مزودة بستة وخمسين مدفعا ، حمولة ١١١١ طناً ، اسمها (شاه علم) .

- في سنة ١٢٤٢هـ (١٨٢٦م) سفينة درجة الثالثة ، مزودة بأربعة وسبعين مدفعا ، حمولة ١٧١٥ طناً ، وكانت أكبر السفن العمانية ، كانت تسمى (ليفربول) ، ثم سميت فيما بعد بإسم (إمام) .

- في سنة ١٢٤٩هـ (١٨٣٣م) سفينة مزودة بأربعة عشر مدفعا حمولة ٣١٢ طناً ، أطلق عليه إسم (سلطنة) ، وهي التي قامت برحلتين طويلتين ، الأولى إلى أمريكا ، وحملت أحمد بن نعمان الكعبي ، سفير السيد سعيد إلى الرئيس الأمريكي . والرحلة الثانية إلى (لندن) في سنة ١٢٥٨هـ (١٨٤٢م) وحملت علي ابن ناصر ، سفير السيد سعيد إلى الملكة فيكتوريا . وقد تمت الرحلة الأولى في عام ١٢٥٦هـ (١٨٤٠م) .

- وفي سنة ١٢٥٠هـ (١٨٣٤م) ، مركب ، مزود باثني عشر مدفعا ، حمولة ٢٠٥ أطنان ، إسمه (تاجه) .

وعندما سكنت الاضطرابات ، وساد الهدوء ، بعض الوقت في عُمان ، وجه السيد سعيد اهتمامه إلى استعادة ممتلكات عمان في شرق أفريقيا ، فسار إلى (زنجبار) على رأس حملة بحرية مؤلفة

من (٢) :

(١) عُمان وتاريخها ، ص ٧٧ - ٧٨

(٢) نفس المصدر السابق ، ص ٧٨

- سفينة مسلحة بأربعة وستين مدفعاً .
 - ثلاث فرقاطات تحمل كل واحدة منها ستة وثلاثين مدفعاً .
 - سفينتين تحمل كل منهما أربعة عشر مدفعاً .
 - مائة مركب نقل تحمل جميعها ستة آلاف مقاتل .
- وكانت رحلته الثانية إلى شرق افريقيا في سنة ١٢٤٨هـ (١٨٣٢م) ، بعد رحلته الأولى بأربع سنوات تقريباً ، وكان ينوي أن يستقر في (زنجبار) ، وشرع ، فعلاً ، في بناء قصر في (متوني) ، غير أن الاضطرابات في الخليج وعمان ، في المنطقة اضطرتته إلى العودة إلى (مسقط) (١) .
- وكان حكام (ممباسا) من أولاد محمد بن مبارك المزروعى ، الذي كان والياً للدولة اليعربية ، على ممتلكاتها بشرق افريقيا ، قد استبدوا بحكم (ممباسا) ، فحاربهم السيد سعيد حتى انتصر عليهم ، في رحلته الثالثة إلى شرق افريقيا ، والتي عاد منها إلى (مسقط) ، سنة ١٨٣٩م (٢٧٠) . وبعد خضوع (ممباسا) ، نهائياً ، لسلطانه ، أصبحت ممتلكاته بشرق افريقيا ، تمتد حوالي ألفي ميل ، من رأس (غرد فوي) شمالاً إلى رأس (دلجادو) Delgado جنوباً ، أما في الجزيرة العربية فامتدت من رأس (مسندم) إلى (ظفار) ، وعلى ساحل (مكران) له (جـوادر) ، واستأجير من فارس ميناء (بندر عباس) و (جاشك) و (شامل) و (لنجه) و (قشم) و (هرمز) و (لارك) عند مدخل الخليج (٢) .
- وبلغ عدد قطع الأسطول ، في أيامه ، سبعاً وثلاثين قطعة هي :

(١) مايلز ، الخليج ، ص ٢٧٢

(٢) عمان وتاريخها البحري ، ص ٧٨

- أربع فرقاطات
- أربع كورفينات .
- مركبان بشراع واحد لكل منهما .
- سبعة من ذوي الشراعين .
- عشرين مركباً من طراز (البتيل) ، وهو من مراكب عُمان والخليج .

وهو أسطول - كما قال بيرتون - « مؤهل لأن يكون بين أساطيل الدول المتحضرة » . ومن أسماء قطع الأسطول (الصالحي) و (سليمان شاه) و (همايون شاه) و (فايز علم) وهي فرقاطة و (بيدمونيتر) وهي مزودة بستة وثلاثين مدفعاً ، و (فيكتوريا) ، وهي فرقاطة مزودة بأربعين مدفعاً و (الرحماني) وهي كورفيتة مسلحة بأربعة وعشرين مدفعاً ، و (أرتيمس) وهي كورفيتة مزودة بثمانية عشر مدفعاً . وقد سبق ذكر (سلطانة) و (كارولين) . وهذه السفينة ، أي (كارولين) ، قامت برحلة إلى (مرسيليا) في عام ١٢٦٥هـ (١٨٤٩م) . وهي أفضل قطع الأسطول العماني (١) .

وتوفى السيد سعيد ، وهو في رحلته الرابعة إلى شرق افريقيا سنة ١٢٧٣هـ (١٨٥٦م) ، قال السالمي في « التحفة » : « ثم مات السلطان سعيد بن سلطان في البحر ، في مسيره إلى (زنجبار) في مركب كان له ، فساروا به ، وهو ميت ، حتى أنزلوه بزنجبار فدفنوه فيها ، وذلك في سنة ١٢٧٣ [هجرية] ، وكان قد عاش في الملك خمسين سنة ، وقيل أكثر ، وخلف أولاده ، وبموته اقتسم الملك بين أولاده ، فصار ملك (السواحل) [شرق افريقيا] لماجد

(١) نفس المصدر السابق ، ص ٨٢

ابن سعيد ، ثم ملك من بعده برغش بن سعيد ، ثم من بعده خليفة ابن سعيد ، ثم علي بن سعيد
« وأما (مسكد) [مسقط] وأكثر الحصون من عُمان ، فقد صار ملكها إلى ولده ثويني بن سعيد ، ثم من بعده إلى سالم بن ثويني

وكان جانب عظيم من أرض فارس ، في ملك السلطان سعيد ، وكان الوالي فيه سيف بن نبهان المعولي ، وكان له حزم وسياسة ، فما زال يستفتح قلاع فارس ويستجلب رعاياها ، حتى دخل كثير منهم في طاعته وعظم أمره هنالك ثم عزله السلطان ثويني بن سعيد ، وولى عليها سعيد بن أحمد البوسعيدي فلم يحكم أمرها ، فثارت عليه فأخذوا ما استفتحته سيف بن نبهان من بر فارس ، وبقي لملوك عُمان ما حول البحر (١) » .

وبعد وفاة السيد سعيد تدهورت حالة الأسطول ، فقد شغل من جاء من بعده بالحروب القبلية ، كما أن نجم المراكب التقليدية ، التي تسير بالشرع ، قد بدأ بالأفول ، بعد ظهور المراكب التي تسير بالبخار ، وفي سنة ١٨٦٢م بدأ ظهور هذه المراكب ، أعني البخارية ، في مياه عُمان والخليج (٢) .

(١) السالمي ، التحفة ، ج ٢ ص ٢٢٨ - ٢٢٩

(٢) Bullard, Britain and The Middle East, p. 31

فهرس الخرائط

المحتويات	رقم الصفحة
(١) طرق الملاحة بريح الكوس (الجنوبية الغربية) في بحر عُمان .	١٦
(٢) جزيرة العرب في خريطة (بطليموس) .	٨٥
(٣) طرق الحملات البحرية العمانية .	١٠٦
(٤) طرق الملاحة التقليدية في الخليج .	١٢٧
(٥) موقع كل من (الحجر الشرقي) و (الحجر الغربي) .	١٣٠
(٦) بلاد السواحل .	١٥٤

فهرس الأشكال

رقم الصفحة	المحتويات
٢٥	(١) جهات الريح بالنسبة لجوانب المركب .
٢٦	(٢) مخاطر الملاحة بجوار ساحل الهند الغربي في موسم الرياح الجنوبية الغربية .
٤٥	(٣) زورق من قصب الماء في أهوار العراق .
٤٥	(٤) شاشة سحببت بعيداً عن حد المد على الشاطئ
٤٦	(٥) زورق من جريد جوز الهند .
٤٦	(٦) شاشة تسير بالشرع .
٤٧	(٧) شق جذع شجرة إلى ألواح تبني بها جوانب المراكب .
٤٨	(٨) بناء جوانب مركب من أخشاب محلية .
٤٩	(٩) (الغراب) .
٥٠	(١٠) (بتيل) أثناء معركة بحرية .
٥١	(١١) مركب (بغلة) معد للقتال .
٥١	(١٢) مركب (بتيل) على الساحل ، يجري ترميم ما عطب منه .
٥٢	(١٣) يسير المركب بخمسة أشرعة بالريح الملائمة لمسيره .
٥٢	(١٤) مركب (بوم) يسير بثلاثة أشرعة .
٥٣	(١٥) هيكل (البوم) .
٥٣	(١٦) هيكل (البتيل) .
٥٤	(١٧) هيكل (البغلة) .
٥٤	(١٨) مؤخرة (البغلة) .
٥٥	(١٩) جانب مؤخرة (البتيل) .
٥٦	(٢٠) جانب مؤخرة (البوم) .

فهرس الأشكال

رقم الصفحة	المحتويات
٥٦	(٢١) هيكل (الزعيمة) .
٥٧	(٢٢) مركب (بدن) نقل تجاري في ميناء (الملاء) في (عدن)
٥٧	(٢٣) هيكل (البدن) .
٥٨	(٢٤) مركب (أبو بوز) .
٥٨	(٢٥) هيكل (بدن أحمال) .
٥٩	(٢٦) مركب من طراز (زاروق) .
٥٩	(٢٧) (الغنجة) .
٦٠	(٢٨) مؤخرة (الغنجة) .
٦٠	(٢٩) سنوبق عمان والخليج .
٦١	(٣٠) أبو بوز .
٦١	(٣١) هيكل (السنوبق) .
٦٢	(٣٢) هيكل (الشوعي) .
٦٢	(٣٣) هيكل (البقارة) .
٦٣	(٣٤) مراكب صيد من طراز (بقارة) .
٦٣	(٣٥) زاروق البحر الأحمر .
٦٤	(٣٦) خشبات السكان .
٦٥	(٣٧) المراسي .
٦٦	(٣٨) ساعة الإقلاع .
٧٤	(٣٩) ختم عثر عليه في البحرين عليه صورة مركب .
١٥٥	(٤٠) يوم في ميناء (ممباسا) القديم .
١٥٥	(٤١) بغلات عُمانية وخليجية في مرسى (كلوة) .
١٥٦	(٤٢) المراكب العمانية والخليجية في ميناء (ممباسا) .
١٦٣	(٤٣) رسم لبعض قطع الأسطول العماني على أحد جدران حصن (جبرين) اليعربي .

فهرس المحتويات

رقم الصفحة	المحتويات
٣	المقدمة
٧	الفصل الأول : - الملاحة في خليج عُمان
١٨	- مواسم الملاحة وطرقها
٢٧	الفصل الثاني : - المراكب
٦٧	الفصل الثالث : - مراكب (مجان) في التاريخ المبكر
٧٧	الفصل الرابع : - عصور البرث واليونان
٨٧	الفصل الخامس : - بنو الجلندي والفرس الساسانيون
١٠١	الفصل السادس : - الجلنديون بعد ظهور الإسلام
١١٣	الفصل السابع : - اليعمديون
١٢٣	الفصل الثامن : - أئمة وملوك
١٤٣	الفصل التاسع : - اليعاربة
١٤٥	- الامام ناصر بن مرشد بن مالك اليعربي
١٤٨	- الامام سلطان بن سيف بن مالك
١٦١	- الامام سيف بن سلطان قيد الأرض
١٦٦	- الامام سلطان بن سيف بن سلطان بن سيف بن مالك
١٦٨	- نهاية دولة اليعاربة
١٧١	الفصل العاشر : - البوسعيد
١٧٣	- الامام احمد بن سعيد بن احمد البوسعيدي
١٧٧	- السيد سلطان بن أحمد البوسعيدي
١٨٠	- السيد سعيد بن سلطان البوسعيدي

حقوق الطبع محفوظة لدى
وزارة التراث القومي والثقافة
ص.ب : ٦٦٨ - الرمز البريدي : ١١٣ مسقط
سلطنة عُمان

رقم الإيداع : ٩٧ / ٢٠٠١

