

**أركان الملاحة البحرية في الخليج العربي مع عرض لقوة
القواسم البحرية وتحديها للنفوذ البريطاني في الخليج
في بداية القرن التاسع عشر**

**دكتور / إبراهيم علي عبد العال
كلية الآداب - جامعة طنطا**

أركان الملاحة البحرية فى الخليج العربى مع عرض لقوة القواسم البحرية وتحديدها للنفوذ البريطانى فى الخليج فى بداية القرن التاسع عشر (*)

* تمهيد :-

السفن هى الضلع الأساسى فى الملاحة البحرية ، وكانت دائما وسيلة نقل السلع والبضائع كما كانت أيضا وسيلة نقل الأفكار والثقافات المختلفة بين جهات العالم . أما الخطوط الملاحية فقد اكتسبها الملاحون عن طريق الخبرات المتراكمة عبر السنوات طويلة من الإبحار فى الاتجاهات المختلفة . كما اعتبرت الموانى رئة الحياة للمناطق التى تطل عليها ، فهى النافذة التى تطل منها هذه المناطق على العالم ، وقد زادت أهميتها فى الأزمنة التى لم يعرف فيها الطيران . وهكذا فقد كانت السفينة والطريق الملاحي والميناء هم عصب الاتصال الأقوى ومقاييس الاقتصاد والنشاط التجارى ، وقد ساعد ذلك الأفراد الذين مارسوا الملاحة على اكتساب خبرة ملاحية مكنتهم من تأسيس قوى بحرية لعبت دورا فى أحداث التاريخ .

ولقد اعتبر الخليج العربى بحكم موقعة واحداً من أهم المعابر البحرية على مر العصور التاريخية ، فهو يمتد على شكل ذراع بحرى يفتح جنوبا على خليج عمان والمحيط الهندى مشكلا بذلك احد الجسور الهامة التى تربط بين الشرق والغرب ، انتقلت من خلاله حضارات العالم القديم ، كما كان دائما بفضل امتداده الجغرافى معبرا بين وحدتين طبيعيتين منتجات كل منهما تعتبر الموارد الضرورية الأساسية لبناء الحضارة الإنسانية وتحقيق الرفاهية البشرية : الإقليم الأول ويقع جنوب الخليج وهو المعروف بالمنطقة الموسمية والاستوائية ويشمل بلاد الهند والصين وبلاد أفريقيا الشرقية . الإقليم الثانى والواقع شمال الخليج وهو إقليم البحر المتوسط وأوروبا . وقد

(*) دكتور / إبراهيم على عبد العال - كلية الآداب - جامعة طنطا .

جعلت الظروف المناخية والطبيعية من الإقليم الثانى مستهلكا رئيسيا لمنتجات الإقليم الأول مما جعل الخليج طريقا ملاحيا وتجاريا هاما كوسيط لعملية التبادل التجارى ، وأيضا منافسا - من الناحية الإستراتيجية - للطرق الأخرى مما سمح بقياد المراكز العالمية الهامة للملاحة والتجارة على شواطئ الخليج

وهكذا عرف سكان الخليج النشاط الملاحى والتجارى منذ وقت موغل فى القدم ، وقام عرب الخليج بصفة خاصة ببناء سفنهم ومراكبهم بطريقتهم الخاصة ، وتأثروا فى ذلك بالمناطق المجاورة لهم خاصة الهند التى كان لهم علاقات بها منذ فجر التاريخ، واعتمدوا عليها فى الحصول على الأخشاب اللازمة لتشييد السفن ، كما زدوا هذه السفن بالآلات والأدوات التى جعلت منهم بحارة وربابنة على جانب كبير من الكفاءة والخبرة . وعرف عرب الخليج الإبحار إلى الهند والصين وشرق إفريقيا ، كما عرفوا سر الرياح و اكتسبوا خبرة هائلة فى هذا المجال . ونقلت سفن عرب الخليج السلع الغالية والتمينة من الهند والصين وسواحل إفريقيا الشرقية إلى موانئهم ومراكزهم التجارية على شواطئ الخليج ، ومنها إلى شرق البحر المتوسط لنقلها إلى أوروبا . ولقد استطاع عرب الخليج - وحتى فى أوقات الأزمات - أن يحافظوا على الممر المائى كشرىان حيوي وهمزة وصل فى حركة التجارة العالمية ، كما حرصوا على أن تظل موانئهم على الخليج كصحار ومسقط وسيراف وهرمز وكذلك البصرة عند راس الخليج كمراكز نشطة وحيوية فى عالم الملاحة والتجارة وبدلوا جهودهم لحماية هذه الموانئ واستغلالها أحسن استغلال . وأخيرا ساعدت خبرتهم الملاحية وبيئتهم البحرية على ظهور قوى بحرية لعبت دورا فى تشكيل تاريخ المنطقة بوجه عام .

* ويركز البحث على محورين :-

* المحور الأول : صناعة السفن فى الخليج ، ويهتم هذا المحور بتناول أسلوب صناعة السفن فى المنطقة التى فطن إليها الإنسان الخليجى بحكم البيئة البحرية التى عاش فيها ، كما يتناول المواد المستخدمة فى بناء هذه السفن والتى كانت متشابهة فى

أماكن الخليج المختلفة ، كما كان هناك تشابه في أسماء الأجهزة والأدوات الملاحية والبحرية التي استخدمها ربانة السفن ، بل وصل التشابه أيضاً إلى الأسماء التي أطلقها الملاحون الخليجيون على سفنهم والتي استوحوها من البيئة التي عاشوا فيها ، كما يتناول هذا المحور الطقوس التي مارسها الملاح الخليجي بعد انتهائه من بناء سفينته وتلك التي كان يقوم بها عند بداية رحلته البحرية . وأيضاً ويتناول هذا المحور أهم الطرق الملاحية التي سلكها الملاح الخليجي سواء إلى الشرق (الهند والصين) أو إلى الجنوب (جهة الشاطئ الشرقي لأفريقيا) ، وأهم السلع التي نقلها في رحلاته الملاحية وفهمه وخبرته بأسرار الرياح أثناء ذهابه وعودته .

* المحور الثاني : وخصصناه للحديث عن إحدى التأثيرات الهامة للبيئة البحرية

والخبرة الملاحية في الخليج وهي ظهور القوى البحرية المحلية العربية ، ويركز البحث على إحدى هذه القوى وهي قوة القواسم البحرية وتحديدها للوجود البريطاني في مياه الخليج . وقد تطلب ذلك عرض للتدخل الأوروبي في منطقة الخليج منذ القرن السادس عشر حتى تصاعد قوة بريطانيا في المنطقة ، ومواجهة قوى القواسم البحرية لبريطانيا واستخدام الأخيرة قوتها البحرية والحربية لإخضاع القواسم وفرض معاهدة سياسة عليهم عام ١٨٢٠ .

وأخيراً تشمل خاتمة البحث عرض لأهم النتائج التي تم التوصل إليها ، وهوامش

البحث .

* أولاً : صناعة السفن والملاحة البحرية لعرب الخليج :

لقد كان أسلوب صناعة السفن في منطقة الخليج عاملاً من عوامل التوحد الثقافي في المنطقة من ناحية ، وارتبط من ناحية أخرى مع أغلب بلدان المحيط الهندي الذي كان المجال الحيوى الأوسع الذي خرجت إليه هذه السفن سواء في شرق إفريقيا أو في شرق آسيا وجنوبها . لذلك كانت طريقة صناعة السفينة ، وكذلك المواد المستخدمة فيها متشابهة إلى حد ما في مدن الخليج والمدن المطلة على المحيط الهندي ، بل امتد هذا التشابه إلى البحر الأحمر (بحر القلزم) ، بل تعدى هذا التشابه الطريقة والأسلوب في البناء كما سنرى إلى المصطلحات البحرية وأسماء السفن أيضا .

وإذا بدأنا بالحديث عن طريقة وأسلوب بناء السفن في الخليج نجد أن أهم صفات صناعة السفن في المنطقة قبل وصول الأوروبيين إلى البحار الشرقية هو استخدام الألياف في ربط أجزاء المركب ببعضها بدلا من استخدام المسامير وهي ما يعرف بطريقة الخياطة (١) . وهذه الظاهرة التي اشتركت فيها منطقة الخليج مع مدن المحيط الهندي الساحلية اختلفت عما كان سائدا في مناطق بحرية أخرى مثل مدن البحر المتوسط ((بحر الروم)) حيث استخدم صناع السفن المسامير الحديدية في ربط أجزاء المراكب (٢) .

ولقد حاول البعض تفسير شيوع طريقة الخياطة في سفن الخليج والمحيط الهندي وتفضيل هذه الطريقة عن طريقة المسامير بسبب ملوحة المياه . ويمكن الرد على ذلك بأن مياه البحر المتوسط لا تقل في ملوحتها كثيرا عن مياه الخليج العربي وبحر العرب بل والمحيط الهندي نفسه فإذا كانت نسبة ملوحة البحر المتوسط تتراوح ما بين ٣٧ و ٣٩ في الألف فإن مياه الخليج العربي تتراوح نسبة ملوحتها ما بين ٣٧ و ٣٨ في الألف (٣) .

ومن المسلم به أن منطقة الخليج ارتبطت بعلاقات وثيقة مع الهند منذ أقدم العصور . وقد كان من أهم الخصائص التي تميزت بها سفن الهند أسلوب الخياطة الذي كان إحدى التأثيرات التي انتقلت إلى الخليج . وفي هذه الصدد يصف أحد الهنود

سفن الهند بقوله " فأما بحر الهند والصين جميع ما يعمل فيه المراكب فأنها منشأة من الخشب المحكم نجره ، وقد حمل أطراف ببعض على بعض وخرم وخرز بالليف " (٤) . كما يشير مؤرخ هندي آخر أن المسامير لم تكن تستعمل في صناعة السفن الهندية ، وإنما كانوا يشدون أخشابها بربطات من الحبال شداً متيناً ، وكانوا يضعون الشحم في الثقوب والمنافذ الناتجة من ربطات الحبال (٥) .

ولا يمكن أن يكون استخدام الهنود طريقة الخياطة هو عدم توافر الحديد اللازم لصناعة المسامير وذلك لشهرة بلاد الهند منذ القدم في استخدام الحديد في صناعات هامة إشتهرت بها الهند مثل صناعة السيوف الهندية . ويبدو أن السبب الاقتصادي كان وراء هذه الخاصية التي تميزت بها صناعة السفن الهندية والتي تأثرت بها نفس الصناعة في منطقة الخليج . فعملية تثبيت ألواح المراكب عن طريق أحبال الليف كانت أرخص من تثبيت الألواح الخشبية بالمسامير خاصة وأن المواد اللازمة للخياطة كانت متوفرة في الهند (٦) ، وحصلت عليها منطقة الخليج مع الأخشاب التي كانت تستوردها من الهند لصناعة السفن (٧) . كما أن عمليات الخياطة - من جهة أخرى - لم تكن تحتاج عمليات صناعية دقيقة - بمفهوم تلك الفترة من استخدام خام الحديد وصهره وصناعة المسامير من تلك العمليات التي كانت تحتاج نفقات كثيرة .

وهناك سبب آخر تمثل في قدرة تحمل السفن المخيطة واستطاعتها التعامل مع الأمواج بسبب مرونتها أكثر من مثيلتها المسمارية . فالسفن المخيطة يمكنها امتصاص صدمات الأمواج . كما أن اتساع قاعدتها نتيجة استخدام الخيوط جعلها أقل عرضة للكسر عند اصطدامها بالشعاب المرجانية . ويؤكد ذلك ابن بطوطة بقوله " إن كانت المركب مسمراً بمسامير حديدية صدم الحجارة فإنكسر ، وإن كان مخيطاً بالحبال أعطى قدراً من الرطوبة مما ساعد على عدم كسره " (٨) .

هكذا كان العامل الاقتصادي من أهم العوامل التي جعلت صانع السفن في الخليج يستخدم طريقة الخياطة بدلاً من المسامير تأثراً بصناعة السفن الهندية . فإذا كان الهندي الذي يمتلك الحديد ويتقن صهره وصناعته استخدم طريقة الخياطة فإن صانع

السفن فى الخليج تأثر بهذه طريقة . أيضا فإن خروج السفن الخليجية إلى مياه المحيط الهندى جعلت ملاكها لا يغامرون باستخدام عملية التسمير لاعتقادهم بأن الملاحه فى المحيط والتعرض للأمواج الشديدة والمتوالية تؤدى إلى خلخلة فى الألواح المسمرة مما سيحتم عليهم إعادة تسميرها الأمر الذى يضر بالأواح المراكب حيث ستم عملية إعادة التسمير فى أماكن جديدة . فإذا علمنا أن التسمير يكون متجاورا فمعنى ذلك أن التسمير وإعادة التسمير ستسبب فى أضرار لأخشاب وأواح السفينة مما يفقدها الصلاحية بكثرة تقوب المسامير بها . وفى هذا الصدد يشير ماركوبولو ملاح مدينة البندقية الذى أبحر فى مياه المحيط الهندى أواخر القرن السادس عشر إلى سفن هرمرز التى قابلها بأنها مصنوعة من الخشب شديد الصلابة وأنة عندما يحاول النجار دق مسمار (فية) يرتد ثانية وكثير ما ينكسر ، .. ومن ثم فإن الألواح تنقب بكل عناية ممكنة بمثقاب حديدى قرب حوافها ، ثم تخاط معها بنوع من الحبل المقنول يؤخذ من ليف جوز الهند^(٩) . وهكذا اعتقد صانع السفن فى الخليج إن تخطيط القوارب والسفن بالليف سيكون أقل ضرراً ، فإذا ما تخلخل الخيط بسبب الأمواج الشديدة والمتتالية فيمكن القيام بعمليات الصيانة بسهولة حيث تخاط السفينة فى نفس التقوب القديمة مما يجعل عمر السفينة أطول من السفن المسمرة^(١٠) .

أما عن طريقة تخطيط ألواح المركب ببعضها فكانت تتم على عدة مراحل :-

الأولى :- بناء هيكل المركب حيث كانت العارضة الرئيسية توضع على الأرض ثم تربط إليها ألواح أفقية على كلا الجانبين بجبال من الليف المأخوذ عادة من أشجار النارجيل (جوز الهند) ، ثم تشد هذه الألواح إلى بعضها بهذه الحبال الليفية . ويلاحظ أن الألواح الجانبية كانت متلاصقة الأطراف ، وكانت الخيوط تغرز خلال تقوب تدق على أبعاد معينة قرب أطراف الألواح المتجاورة ثم تثبت هذه الألواح بالخيوط .

الثانية :- بعد تركيب الهيكل وتثبيت ألواحه بالخيوط تبدأ المرحلة الثانية وكان الهدف منها تقوية هذا الهيكل حتى يمكنه الصمود أمام ظواهر البحر من ملوحة المياه وشدة التيارات البحرية وتتابعها وعوامل الزمن وأيضاً حماية قاع المركب مما يعرف

بدوذة السفينة (السوس) . وهذه المرحلة الثانية عرفت بإسم " عملية القلطة " أى سد خروز المراكب وذلك باستخدام مزيج من القار ودهن الحوت (١١) .

وإذا كانت سفن الخليج تماثلت مع السفن الهندية فى استخدام عملية التخييط فى البناء بدلاً من التسمير ، فقد كانت هناك خاصية إنفردت بها السفن الخليجية قبل التأثيرات الأوروبية عليها : وهى استخدام الشراع المثلث الممتد من المقدمة إلى المؤخرة بينما تميزت السفن الهندية بأشراعها المربعة التى كانت سائدة فى الملاحة العالمية (١٢) .

ولقد كان من أهم مساوئ الشراع المربع هو عدم القدرة على التحكم فيه وخاصة إذا كانت الريح معاكسة . وجاء الشراع المثلث لمعالجة ذلك حيث قام صانع المراكب فى الخليج بتقصير مقدمة الشراع ورفع مؤخرته حتى يزداد امتداده الخلفى وبالتالي تزداد قدرته على إستقبال الريح . وقد مر هذا التطور بمرحلتين : الأولى ظهور الشراع المثلث غير كامل التثليث والذى طور فى المرحلة الثانية والأخيرة إلى شراع كامل التثليث بجعله منتهياً برأس فى أعلاه قاعدة عريضة (١٣) .

* ومن الأجزاء الهامة للسفينة الخليجية " :

أولاً : المرساة أو الهلب :- ويعرف فى الخليج بإسم " الأنجر " (١٤) ، ولم يستخدم صانع المراكب الخليجى الحديد فى صناعته بل استخدم الحجر الثقيل الذى كان يتقب من الوسط ويوضع حبل فى هذه النقاب . وقد استخدم هذا الأنجر الحجرى فى المراكب التى تقتصر ملاحتها على مياه الخليج والتى تبحر فى الأماكن القريبة من الساحل .

غير أن المراسى الحجرية كانت غير مناسبة للسفن التى تبحر فى مياه المحيط الهندى . فقد لاحظ صانع المراكب الخليجى أن هذه المراسى المصنوعة من الحجر مهما كانت ثقيلة فإنها لا تقيد حركة المراكب وسط الأمواج العالية والتيارات البحرية

الشديدة والمتألية ، وأن المرسى الحديدية هي المناسبة في هذه الحالات . وبسبب عدم توافر المرسى الحديدية فقد إخترع الخليجي نوع من المراسى لتي تلائم مياه المحيط ، فصنع المراسى من كتلة من الحشب يتم تفريغها من الداخل ثم يصب في هذه الفراغ رصاص مما يجعلها كالصخرة إذا ألقاها في الماء ، فتقيد حركة المركب وتساعدنا على الرسو بأمان ^(١٥) . وكان عدد المراسى في السفن الكبيرة يبلغ ستة توضع في مقدمة السفينة ، ولم يكن هناك ما يمنع من وجود مرسى أو أكثر في مؤخرة السفينة لتحفظ توازنها في مواجهة الأمواج والتيارات البحرية ^(١٦) .

ثانياً : دفة السفينة :- وسميت في الخليج بإسم "سكان السفينة " ولم يهتم صانع المراكب في الخليج في البداية باستخدام الدفة وخاصة في السفن التي تقوم بالملاحة في مياه الخليج وأعتد أساساً على إستخدام المجدافين وذلك للتحكم في اتجاه السفينة ، بينما استخدم الدفة الجانبية في السفن التي تمخر عباب البحار المفتوحة وتم وضع دفتين واحدة في كل جانب .

ثالثاً : الصارى :- وهو الذى يحمل الشراع ويسمى في الخليج بالدقل وهو إسم لجذع النخلة ، وغالبا ما كان يصنع من نخيل جوز الهند ، وكان طول الصارى لا بد أن يتناسب مع طول السفينة وحجمها ، فكلما زاد حجم السفينة زاد إرتفاع الصارى وزاد أيضا عدد الصوارى ^(١٧) .

وقد صنع الإنسان الخليجي عدة أنواع من المراكب والسفن حسب استخداماته المختلفة . فكان هناك سفن تبحر في مياه المحيط لنقل السلع والبضائع . وأخرى استخدمها لصيد الأسماك في المياه المحلية .

* ومن أهم هذه الأنواع :

أولاً : السبنوق :- وهو من أشهر المراكب العربية في الخليج وأكثرها انتشارا ، وكان يطلق عليه في مدينة قاليقوت الهندية " السنبوق " ويتميز هذا المراكب بمقدمته المنخفضة المحفورة ذات الشكل المنحنى ومؤخرته العالية . ومن أهم مميزات هذا

المركب كبر حجمه ولذا كان يستخدم في الرحلات البحرية البعيدة . وقد اشتهرت عمان بصفة خاصة بصناعة هذا المركب وكانت مدينة صور مركزاً لصناعته ، ولقد بلغ طول السبنوق كبير الحجم حوالى ثمانين قدماً ، وتراوحت حمولته ما بين عشرين طناً ومائة وخمسين طناً . واشتهرت مدينة ظفار بعمان بنوع أصغر من هذا المركب أطلق عليه اسم السبنوق المخيط . وهو مركب متشابه الطرفين وتستخدم المسامير فقط في حاجز المؤخرة ، ولأنه من أقدم المراكب في منطقة الخليج عموماً فلم يستخدم فيه الشراع المثلاث بل استخدام الشراع المربع القديم وقد استخدم صانع المراكب العماني ألياف النادجيل في تثبيت الألواح وهذا النوع من السبنوق تراوح طوله ما بين خمسة عشر قدماً إلى أربعين قدماً . وهذه السنابيق المخيطة كانت جميلة الشكل ودقيقة الصنع ولها دفة صغيرة ومجاديف وصار واحد . ونظراً لصغر هذا المركب استخدم في صيد الأسماك وتراوح عدد الطاقم الذى كان يعمل عليه ما بين أربعة إلى ثمانية رجال (١٨) .

ثانياً : الرمث : - وهذا المركب يشبه الصندل ، وقد استخدمه صائدوا الأسماك على سواحل الخليج ، كما استخدم هذا النوع أيضاً أهل جزيرة سومطرة في رحلاتهم إلى سواحل عمان والخليج . ويصنع الرمث " الرمس " من ثلاثة جذوع أشجار تتراوح أطوالها ما بين ستة وتسعة أقدام وتربط إلى بعضها بالحبال ويكون الجذع الأوسط هو أطولها ، ويتحرك الرمث بمجداف مزدوج . وهذا المركب من طراز المراكب التى تصنع في الملبار وجزيرة سيلان مما يؤكد تأثر صناعة السفن في الخليج بتلك الصناعة في منطقة جنوب وجنوب شرق آسيا (١٩) .

ثالثاً : البغلة : - وهى من أقدم السفن في منطقة الخليج واستمرت حتى بداية القرن العشرين أكثر أنواع مراكب النقل الخليجية استعمالاً . ويبلغ أقصى طول لهذا المركب من مقدمتها إلى أعلى المؤخرة حوالى أربعة وسبعون قدماً أما عرضها حوالى خمسة وعشرون قدماً ، ويقدر عمق هذه السفينة نحو أحد عشر قدماً . وكانت حمولة البغلة تتراوح ما بين مائة وخمسون إلى أربعمائة طن . وهذه السفن عريضة وذات

أرضية مرتفعة ، وتميل مؤخرتها جهة الأمام . ولهذه السفن صار واحد وشراع مثلث الشكل ، أما الأنواع ذات الحجم الكبير من سفن البغلة فلها ثلاث صوار وأكثر من شراع مثلث . وكانت هذه السفن تتميز في الغالب بزخارف على شكل حفريات ونقوش دقيقة واستخدمت أيضا للأسفار البعيدة . واستخدم صانع السفن الخليجي جنوع الأشجار والألواح الخشبية في بناء هذه السفن . وكانت جدران السفينة تبطن بالحصير الذي يرفع عندما لا يكون على السفينة حمولة مما يرجع أن هذه البطانة من الحصير كانت تستخدم لحماية البضائع التي تحملها هذه السفن . ويقال أن آخر مركب من طراز البغلة تم بناؤه في ميناء صور بعمان في العام ١٩٥٢م (٢٠) .

رابعاً : البدن :- هناك نوعان من مركب البدن : الأول صغيرة الحجم يستخدم لصيد الأسماك وللنقل الساحلي بين موانئ الخليج ، وهو مركب قليل العمق ولكنة أكثر عمقا عند الدفة عنه عند القاعدة وذلك لحفظ توازن المركب . وليس لهذا المركب سطح ولكنة يبطن بحصير من سعف النخيل ومزود بصاري واحد ويبلغ معدل طوله خمسة وأربعين قدما وعرضه حوالي عشرة أقدام والثاني :- أكبر حجما من المركب السابق وله صاريان ويستخدم في التجارة عبر البحار ويعرف بإسم " العويسية " . وعلى أية حال فإن مركب البدن بنوعيه الصغير والكبير يتميز بالصدر البارز والمؤخرة العالية التي تثبت عليه الدفة بالحبال ، وتتراوح الحمولة فيهما بين عشرين إلى مئة طن . وفي أواخر القرن العشرين استخدم صانع المراكب في الخليج المسامير بدلا من الخيوط في تثبيت ألواح مركب البدن (٢١) .

خامساً : البيتل :- وهو مركب له غاطس صغير ومقدمته مدببة بينما مؤخرته عالية بارزة . واستخدم هذا النوع حتى أوائل القرن العشرين في تجارة النقل الساحلي بين موانئ الخليج . وتبلغ حمولة مركب البيتل كبير الحجم حوالي مائتي طن ويزيد طوله على خمسة وسبعين قدما وله صاريان وأحيانا ثلاثة . ويتم تحريك هذا المركب بواسطة الحبال . وهناك أنواع صغيرة من طراز البيتل صنعها الخليجي تميزت

بسرعتها ولذا كانت تستخدم فى الأغراض الحربية حيث كانت تزود بالمدافع خاصة فى القرن التاسع عشر . وكانت هذه السفن تزين بالنقوش والرسوم الجميلة (٢٢) .

سادساً : البقارة أو الشاحوف :- وهى من السفن التى إشتهرت بها الساحل

العمانى " الإمارات حالياً " ، ومقدمه هذا المركب مستقيمة مما يميزها عن مركب البيتل ذات المقدمة المدببة . وهذا المركب صغير حيث يتراوح طوله ما بين خمسة وعشرون وخمسة وثلاثون قدم وبه مجاديف تختلف عددها حسب طولة (٢٣) . ولا يزال هذا النوع يستخدم فى الخليج وخاصة فى صيد الأسماك .

سابعاً : الشوعى أو الشوعى :- وقد صنع الخليجى هذا المركب لإستخدامه فى

عمليات الإنقاذ ولذلك كان يتم وضعة على ظهر السفن كبيرة الحجم مثل البغلة لإستخدامه عند الحاجة اليه . وهو يشبه فى شكله مركب السبنوق ولا يختلف عنه إلا فى حجمه الذى قلما يزيد عن خمسة عشر قدم . ومقدمه هذا المركب مستقيمة بصفة عامة بينما خشبة المقدمة الرئيسية منحنية بعض الشئ وفى الأغلب فإن هذه الخشبة ينتهى رأسها بانحناءة مزدوجة (٢٤) . وقد استخدم الإنسان فى الخليج هذا المركب - بالإضافة إلى عمليات الإنقاذ - فى الأغراض البحرية والملاحية على ساحل الخليج وبين موانيه .

ثامناً : الشاشة :- وهو مركب صغير استخدمه الخليجى فى الصيد بصفة

خاصة كما صنعة من مواد البيئية المتاحة حيث استخدم فى بناءه النخيل وربط أجزائه بالحبال ثم يملأ الهيكل بلحاء شجر النخيل وألياف شجرة جوز الهند والأغصان التى تساعد على الطفو ثم تمد عليها ما يشبه الغطاء . ويبلغ طول هذا المركب حوالى عشرة أقدام . ويتسع لشخص واحد أو شخصين على الأكثر ، وهو مركب خفيف ، وقد استخدم - بالإضافة إلى عمليات الصيد - للإتصالات مع المراكب الراسية خارج الميناء (٢٥) .

وبالإضافة إلى المراكب الرئيسية السابقة عرفت صناعة السفن فى الخليج أنواع أخرى من المراكب كان الشئ الوحيد المشترك بينهما جميعاً هى المواد التى صنعت

فيها وخاصة الأخشاب المحلية أو التي تم استيرادها من الهند . أيضا طريقة الصناعة التقليدية التي اتبعت في بناءها فكادت تكون متشابهة في جميع الموانئ الخليجية .
ومن الملاحظ أن عملية بناء السفن كانت تتم حسب الغرض المطلوب منها أداؤه كالشحن والتجارة الساحلية المحلية في الخليج أو عبور المحيط والتجارة مع المناطق الخارجية . وكذلك صيد اللؤلؤ والأسماك ونقل الركاب . وقد استخدم الخليجي بعض المراكب في الأعمال الحربية وتخصصت بعض المراكب التي صنعها في عمليات المطاردة والهجوم البحري أو الانزالات البحرية على السواحل ، كما شيدت سفن خاصة لعمليات الإمداد البحري . وقت الحرب - وأخرى لضرب القلاع و التحصينات العسكرية (٢٦) .

كما شيد الخليجي سفن خاصة لمهام خاصة ، فالسفن والقوارب صغيرة الحجم كانت مهمتها الأساسية سحب السفن الكبيرة أو إرشادها إلى الطرق المؤدية إلى الموانئ ، كما استخدمت لتفريغ البضائع التي كانت تحملها السفن الكبيرة التي أجبرتها الظروف على الرسو بعيداً عن الميناء المقصود ، أو تنقل البضائع من الميناء إلى هذه السفن التي ترسو خارج الميناء (٢٧) . أيضا وكما سبق وذكرنا صنعت قوارب للاستخدام في عمليات الإنقاذ وصيد الأسماك ومن أشهرها الشاشة و الرمث .

ومن الملاحظات أيضا التي تثبت براعة الخليجي في عملية بناء السفن هي النسبة والتناسب في الأجزاء المكونة للقارب . فعدد أسرع القارب على سبيل المثال قد اختلف باختلاف حجم المركب ، وكان هناك تناسبا طردياً بين حجم السفينة وعدد أشرعتها . كما وجدت في جميع السفن - الكبيرة والصغيرة - مجاديف إختلف عددها تبعاً لحجم السفينة وكذلك حجم المجداف نفسه . وبالنسبة للشراع استخدمه الخليجي أيضا بجوار المجداف حيث أيقن صانع السفن في الخليج أن الشراع ليس هو القوة المحركة الوحيدة للسفينة ، بل أن المجداف ضروري إلى جانب الشراع في أحوال معينة ، وأدرك أن استخدام المجداف أمر ضروري عند الدخول والخروج من الميناء، كما أنه ضروري أيضا حسب أحوال الرياح ، ففي حالة سكون الريح لا يستخدم

المجداف ، أما عند اشتداد الرياح فإستخدام المجداف يكون ضرورياً لحفظ توازن المركب (٢٨) .

وعن طاقم السفينة فقد اختلفت عدده حسب مهمة كل سفينة وحمولتها ، فالسفن التى تخرج إلى المحيط على سبيل المثال كان طاقمها ما بين ٢٥ إلى ٤٠ بحاراً . وانقسم هؤلاء البحارة إلى أنواع حسب كفاءة كل منهما ، فهناك الناخوذة أو الربان هو قائد السفينة ، ثم هناك المعلم وهو الملاح أو المرشد ، وهناك عامل الدفة " السكاني " وايضا الكراني وهو كاتب السفينة وماسك دفتارها ، وهناك الباتيلي وهو مراقب القوارب ، ويضاف إلى ذلك عدد من البحارة المساعدين وبعض العمال (٢٩) . وعلى الرغم من أن الناخوذة أو الربان كان يعتبر أهم شخصية على ظهر السفينة فقد كان ذلك بسبب أنه فى معظم الأحيان هو مالك السفينة ، إلا أن المعلم كان أشهر وأمهر الملاحين فى قيادة السفينة سواء تلك التى تبحر فى المياه الإقليمية للخليج أو تلك التى تبحر فى المحيط ، لذلك كانت درجته الملاحية أعلى من الربان أو الناخوذة ، وكان المعلم أو الملاح يطلق عليه أسم الأستاذ أو الرئيس " الرئيس " (٣٠) .

وكان من الأمور المعتادة أيضا أن تحمل السفينة على ظهرها مراكب صغيرة للنجاة عند حدوث أى طارئ ، وفى نفس الوقت درج أصحاب السفن على حمل نوع آخر من المراكب الصغيرة لغرض أخر وهو القيام بعمليات البيع حيث يتم إنزال هذه المراكب الصغيرة وتحمل بالبضائع ثم تقوم بعملية البيع إما لسفن أخرى أو تصل إلى القرى والمدن الساحلية لبيع بضائعها ثم تعود بعد ذلك إلى السفينة الأم التى لم تكن تستطيع الدخول إلى هذه الأماكن بسبب عدم وجود أرصفة لضحالة المياه (٣١) . أيضا جرت العادة بعد الإنتهاء من بناء السفينة القيام ببعض الطقوس والإحتفالات الخاصة حيث يقوم الرجال والنساء برقصات شعبية تقليدية إحتفالاً بإتمام صناعة المركب (٣٢) . أما عن طريقة إنزال السفينة إلى الماء فقد جرت العادة على وضع السفينة فوق زحافات أو زلاقات من الخشب تختلف عددها حسب طول السفينة ، ويبدأ فى درجة تلك الأخشاب ، وبعد مسافة صغيرة ترحل الزلاجات من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها وتوضع تحت المقدمة مرة أخرى ويتكرر ذلك حتى تصل السفينة إلى المياه . ولمنع

إشتغال الزلاجات الخشبية نتيجة الإحتكاك كان يصب أمامها الماء أو اللبن ، وكان اللبن أكثر فائدة من الماء لأن ما يحتويه من دهن كان يساعد على تشحيم الزلاجات مما يسهل عملية الإنزال إلى الماء (٣٣) .

وهناك أدوات مهمة كان المعلم أو الملاح لابد أن يأخذها معه عند الإبحار أهمها الخريطة الملاحية للرحلة ، والآلات التي تحدد ارتفاع النجوم وتلك التي يتمكن من تحديد خطوط العرض الجغرافية . كما كانت السفينة تزود بألة لقياس عمق المياه وفانوس لإعطاء الإشارات .

واستخدام الآلات والأدوات الملاحية تدل على أن ربابنة السفن الملاحين العرب لم يعتمدوا على خبرتهم فقط في الملاحة لكنهم تعرفوا على هذه الآلات المتنوعة والتي ساعدتهم في نجاح رحلاتهم البحرية . وقد تنوعت هذه الآلات بين تلك التي تساعد على معرفة الموضع والاتجاه وتحديد أفضل الأوقات والمواعيد للقيام بالرحلات الملاحية . فبالإضافة إلى الأدوات السابقة استخدم الملاح الخليجي البوصلة التي مرت بعدة مراحل ، ففي البداية كان البحارة العرب عند حلول الظلام وعدم رؤيتهم للنجوم يحضرون إناء مملوء بالماء ويضعونه في مكان بعيد عن الرياح ثم يأتون بإبرة مغروسة في خشبة سنط على شكل صليب ويضعونها في الماء فتطفوا على السطح في حركة دائرية من اليمين إلى اليسار ، فتدور الإبرة على السطح في هذا الاتجاه ، ثم يسحبون يدهم بسرعة فتكف الإبرة عن الحركة ويستقر طرف منها عند الجنوب والأخر عند الشمال (٣٤) .

ثم تطورت البوصلة بعد ذلك بوضع إبرة ممغنطة على المحور لتدور أفقياً فوق الأرض ، ثم توضع في صندوق ، وعندما تستقر يشير رأسها وذيلها نحو الشمال والجنوب ، وعلى أية حال فقد ثبت من خلال المصادر المختلفة أسبقية العرب والفرس في إكتشاف الإبرة المغناطيسية قبل الصينيين (٣٥) .

من الآلات الهامة التي استخدمها البحارة الخليجيون " آلة الاسطربلاب " لمعرفة أوقات الليل والنهار ومامر من ساعات زمنية للرحلة البحرية ، وكذلك معرفة كواكب

السماء ومواضعها ، وأيضا معرفة اتجاه القبلة بالليل والنهار ومعرفة خط عرض كل بلد وطوله والظل من قبل ارتفاع الشمس وكذلك إرتفاع الشمس قبل الظل ومعرفة ظل الزوال وقت الظهر وغيرها من المسائل الهامة . كما عرف الملاح الخليجي آلة الرهمانى " الراهمانج " وهو المرشد الملاحى الذى يساعد فى تسجيل الجداول الفلكية ومعلومات عن الرياح والسواحل والشعاب وكل شئ يحتاج الملاح إلى معرفته (٣٦) .

وكما كان لملاحى الخليج طقوس خاصة عند الانتهاء من صنع السفينة ، كانت هناك طقوس أخرى قبل الخروج فى الرحلة البحرية كان أهمها قراءة سورة الفاتحة بصوت مسموع يصحبها أدعية خاصة بصوت مرتفع بأن يكون نصيب الرحلة التوفيق والسلامة . وبعد صعود المعلم " الملاح " إلى السفينة حيث كان هو آخر فرد من طاقم المركب يصعد إليها ، يقوم بحركة معينة الهدف منها معرفة اتجاهات التيارات البحرية بإلقاء حفنة من الرماد على سطح الماء (٣٧) .

وأخيراً يلاحظ حرص البحارة الخليجيين على معاينة السفينة جيداً قبل أن تنزل إلى البحر وذلك لضمان سلامة الركاب والبضائع والسلع التى تحملها سفنهم بالإضافة إلى حرصهم على المحافظة على السفن أثناء الرحلة وعدم تعرضها لأية أخطاب لإدراكهم أن سلامتهم وسلامة بضائعهم من سلامة السفينة ، وكان البحارة الخليجيون يفضلون دائما الإبحار ليلاً تجنباً للحرارة وهذا يؤكد معرفتهم القوية بالطرق البحرية الملاحية التى يسلكونها فى الليل (٣٨) .

وتقدم لنا خطوط الملاحة التى سلكها بحارة الخليج دليلاً على خبرة هؤلاء الملاحون فى ركوب البحر وتفوقهم فى هذا المجال . ومن أهم هذه الخطوط خط الخليج - الصين ، فكانت سفن الخليج تتوقف فى ميناء سيراف عند مدخل الخليج فى منتصف شهر نوفمبر حيث تكون ملاحه السفن ذات الغاطس الكبير خطيرة فى مياه الخليج . وبعد تجمع هذه السفن الكبيرة فى هذه الميناء يتم تحميلها بالبضائع الآتية من موانئ الخليج المختلفة مثل البصرة والبحرين وغيرها على متن سفن صغيرة ، ثم تنطلق السفن لتتوقف بعد ذلك فى موانئ وعمان كمسقط وصحار للتزود بالمياه

والمؤن قبل توجهها إلى المحيط الهندي في طريقها إلى الصين مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية . وتمر هذه السفن في رحلتها بالمحيط بساحل الملبار ثم يشبه جزيرة الملايو ومنها إلى الهند الصينية حتى تصل إلى ميناء كانتون بالصين . أما رحلة العودة فتبدأ في شهر ديسمبر لتصل إلى الخليج في فبراير أو مارس (٣٩) . أما بالنسبة للرحلات الملاحية العربية بين الخليج والهند فقد كانت ممكنة طوال العام، وكان يمكن القيام برحلتين أو أكثر خلال موسم واحد (٤٠) .

والطريق الملاحى الثانى الهام الذى سلكه البحارة الخليجيون كان الخط الملاحى بين الخليج وساحل أفريقيا الشرقى . ومن أهم مميزات هذا الخط قربة للسواحل العربية من ناحية وقلة خطورته مقارنة بالخط الملاحى المتجه من الخليج إلى الشرق والصين من ناحية أخرى . وكان البحارة الخليجيون ومعهم بحارة من اليمن يسافرون من موانئهم فى سيراف وصحار ومسقط إلى موانئ شرق إفريقيا فى زنجبار وسواكن وزيلع وبربرة ، بل أن بعض سفن العرب وصلت حتى جزيرة مدغشقر (٤١) . وقد وطد العرب صلاتهم بهذا الساحل ، ويرجع الفضل للخبرة البحرية العربية فى توطيد الصلات العربية بمدن ساحل إفريقيا الشرقى . فكان من أهم نتائج الملاحة العربية لهذا الساحل أن توطن العرب فيه وصبغوا المدن الأفريقية بالصبغة العربية الإسلامية مثلما حدث فى مقديشيو وزنجبار وكلوة بل وصل الأمر بتولى عرب الخليج الحكم فى هذه الجهات (٤١) . ومن ثم جعلوا هذه المدن من أهم المدن العربية على الساحل الأفريقى الشرقى .

ولقد كانت الرحلة المباشرة من الساحل العربى للخليج إلى السواحل الأفريقية الشرقية تستغرق ما بين ٣ إلى ٤ أسابيع ، فإذا خرجت هذه السفن من الخليج فى منتصف شهر يناير تصل إلى الساحل الأفريقى منتصف شهر فبراير تقريبا ، وتبقى السفن فى الموانئ الأفريقية للبيع والشراء مدة لا تقل عن شهرين ، وتبدأ رحلة العودة منتصف إبريل وقت هبوب الرياح الموسمية الجنوبية التى تبدأ عادة مع بداية نفس الشهر (٤٢) .

ومما تجدد الإشارة إليه أن الطريقة التقليدية في بناء السفن في الخليج ساعدت على مواجهة الأمور الاستثنائية التي تتعرض لها السفينة في رحلتها البحرية . فعلى سبيل المثال إثناء رحلة العودة من الشرق الإفريقي كان اتجاه الرياح في العادة يتغير فتكون الرياح مرة جنوبية غربية ومرة أخرى شمالية شرقية ، وفي الحالة الثانية تضطر السفن العربية الخليجية إلى الإبحار عكس الرياح ، ولكن هذه السفن واجهت هذه الحالة ببراعة ولم تتأثر بذلك بسبب أشرعتها المثلثة الشكل (٤٣) .

وهكذا كانت المواعيد المنتظمة والطرق المعلومة التي ميزت الملاحة الخليجية حصيلة سنوات طويلة من الإبحار والخبرة التي اكتسبها الملاح الخليجي عبر سنوات طويلة من الممارسة الملاحية ، وقد توارث الملاحون في الخليج هذه الخبرة ودونوها في دفاترهم وكتبهم الملاحية .

ثانياً : قوة القواسم البحرية وتحديدها للوجود البريطاني في الخليج في

بداية القرن التاسع عشر :

وكان من أهم آثار الخبرة البحرية لسكان الخليج هو ظهور العديد من القوى البحرية العربية على ساحلى الخليج الشرقى والغربى التى تشكلت من القبائل العربية التى عرفت باتجاهاتها نحو البحر وركوبة . فعلى الساحل الشرقى ظهرت قبائل عرب بوشهر وعرب بندريق بالإضافة إلى عرب بنى كعب . وعلى الساحل الغربى ظهرت قبيلة القواسم على الساحل العماني كما ظهر عرب العتوب فى الكويت والبحرين بالإضافة إلى قوة عمان البحرية فى عهد دولة اليعاربة ثم دولة آل سعيد .

والقواسم من اشهر القبائل العربية التى سكنت الشاطئ الغربى للخليج وأظهرت تحدياً للوجود البريطانى منذ أواخر القرن الثامن عشر حين أصبحت بريطانيا ممثلة فى حكومتها بالهند القوة الأوربية الوحيدة فى منطقة الخليج بعد أن نجحت فى إبعاد القوى الأوربية الأخرى عن المنطقة وازدادت المصالح البريطانية بصورة كبيرة مما

أعطى أهمية كبرى للتهديد الذى واجهته هذه المصالح من قبل هذه القوة البحرية العربية .

ولقد سكن القواسم منطقة الساحل العمانى أو ما أطلق عليه البريطانيون ساحل القرصان والذى يمتد من خور العديد عند الحدود الجنوبية لشبة جزيرة قطر إلى الحد الجنوبى لرؤوس الجبال فى الشارقة ورأس الخيمة وهم ينتمون إلى المذهب السنى فى الإسلام^(٤٤) .

ونظرا لأن القواسم خلال القرن الثامن عشر كانت قوتهم البحرية هائلة لذا فقد أطلق لفظ قاسمى على كل سكان الساحل العمانى ، ولقد مكنتهم قوتهم البحرية من تحدى النفوذ البرتغالى فى الخليج بل امتدت غارتهم على المراكز البرتغالية القليلة المتبقية على الساحل الجنوبى للجزيرة العربية ووصلت هذه الغارات إلى شواطئ الهند والبحر الأحمر^(٤٥) وفى أعقاب الفوضى التى عمت فارس عقب وفاة نادر شاه الافشارى عام ١٧٤٧ إستولى القواسم على ميناء لنجة على الساحل الشرقى للخليج ، كما احتلوا جزيرة قشم بعد ذلك . ورغم أنهم طردوا من هذه الأماكن بعد تولى كريم خان الذنذ الحكم فى فارس (١٧٥٠ - ١٧٧٩) إلا إنهم سرعان ما استعادوها بعد وفاته^(٤٦) .

ولقد استفاد القواسم من الأوضاع التى كانت تمر بها منطقة الخليج خلال النصف الثانى من القرن الثامن عشر . فاضطراب الأحوال فى فارس منذ وفاة نادر شاه ، وعدم وجود سلطة مركزية فى طهران تفرض هيبتها فى الخليج ، ساعد القواسم على تحدى السفن المارة بمياه الخليج خاصة السفن الأوربية ، والأهم من ذلك هو انتهاز القواسم لظهور الوهابيين فى الجزيرة العربية ووصولهم إلى الخليج ، والدخول فى حلف معهم . ففى عام ١٧٩٥ استولى الوهابيين على الأحساء ، وبدء النفوذ الوهابى ينتشر خارج نجد ، واعتنقت قبائل القواسم السنية المبادئ الوهابية وكان معنى اعتناق هذه القبائل للمبادئ الوهابية هو حدوث الكثير من المناعب للمصالح البريطانية فى منطقة الخليج ، حيث وجه القواسم أعمالهم البحرية فى البحر وبصورة رئيسية ضد

السفن البريطانية العاملة في الخليج تلك الأعمال التي هددت مصالح الحكومة البريطانية تماما كتهديدات نابليون ، وبالتالي فإن القلق على أمن الهند قد أرغم البريطانيين على دخول المعترك السياسي في الخليج (٤٧) .

وهكذا انتهر القواسم فرصة علاقتهم مع الوهابيين ، وحرص شركة الهند الشرقية البريطانية على عدم الدخول في المشاكل مع الوهابيين في تحديدهم للوجود البريطاني في الخليج .

وقرب نهاية القرن الثامن عشر هاجمت سفن القواسم إحدى السفن التابعة للشركة البريطانية وكانت تحمل البريد البريطاني ، وتمكن القواسم بعد معركة استمرت ثلاثة أيام من الاستيلاء على السفينة ، ومطالبة الشركة بقدية مقدارها ٤٠٠٠ روبية مقابل استعادتها ، وكذلك هاجمت قوة قوامها عشرون سفينة للقواسم السفينة باسم Bassem والتي كانت أيضا تحمل بريد الشركة واستولوا عليها قرب جزيرة قيس وتم سحبها إلى رأس الخيمة ، ولكنهم أطلقوا سراحها بعد فترة .

وفي عام ١٨٠٤ وهو العام الذي تولى فيه مقاليد الدولة السعودية سعود بن عبد العزيز بعد اغتيال والده ، ازدادت أعمال القواسم ضد السفن البريطانية ، ووسعوا أعمالهم البحرية التي اعتبروها جزءا من حركة الجهاد . وفي أواخر هذا العام استولى القواسم على مركبين لصموئيل مانستي S. Manesty ممثل شركة الهند في البصرة . وفي عام ١٨٠٥ تمكن القواسم من اغتيال سلطان بن أحمد سلطان عمان الذي حاول الاستعانة تاره بشريف مكة وتاره أخرى بوإلى بغداد باعتباره عدوا طبيعيا للوهابيين . وتولى بعده بدر بن سيف أمور مسقط وكان بدر هذا صديقا للوهابيين (٤٨) .

وفي هذا العام استولى القواسم على جزيرة هرمز . وما إن تم لهم السيطرة على مضيق هرمز حتى أصبحوا في وضع يسمح لهم بتهديد أية سفينة أوروبية في مياه الخليج . ولذلك لا عجب أن هاجم - في نفس العام - أسطول من أربعين سفينة شراعية تابعة للقواسم طراد الشركة البريطانية مورنجتون Morngeton المسلح بأربعة وعشرين مدفع .

ولم تتخذ سلطات شركة الهند البريطانية في البداية أية إجراءات عسكرية ضد هجمات القواسم على السفن البريطانية . وكان من أهم الأسباب لذلك هو الخوف من أن يؤد ذلك إلى التورط مع الوهابيين ، وهو الأمر الذي لم تكن سلطات الشركة راغبة فيه في ذلك الوقت . لذلك اكتفى المسئولون البريطانيون بإرسال احتجاج إلى الشيخ صقر بن راشد شيخ القواسم على هذه الهجمات ضد الملاحه البريطانية في الخليج . ولم يصل للشركة الرد المطلوب حيث أعلن الشيخ راشد أن السفن المهاجمة لم تكن تابعة له إنما كانت سفن مملوكة لأهل لنجة على الساحل الشرقي للخليج ، وحتى عندما أرادت الشركة أن تتاور لإرهاب هذه القبائل وإجبارها على وقف هجماتهم ضد سفنها فإنها لم تشأ أن تدخل معهم في المعارك حتى لا تستفز الوهابيين . ففي مارس ١٨٠٥ أصدر حاكم عام الهند أوامره إلى الكابتن ستون Cap . Stone بالعودة إلى مسقط بصحبة الطراد البريطاني مورنجتون Mornington وفتح القنصلية البريطانية ، ليقيم المساعدة لأحد المرشحين من أنجال سلطان بن أحمد . وكانت الأوامر الصادرة بخصوص الإجراءات التي تتخذ ضد القواسم أوامر مقيدة إلى حد بعيد . فعلى الرغم من مطالبة ستون بالعمل على استعادة السفن والبضائع التي استولى عليها القواسم ، إلا أنه طوّل بأن " يلتزم بمنتهى الاعتدال مع القواسم ، وإن يسعى إلى تهدئة الأوضاع بالمفاوضات ، وألا يلجأ إلى العنف تحت أية ظروف " . كما أمرته الشركة بأن يتجنب أي صدام مع الوهابيين . وقد صدرت نفس هذه التعليمات إلى قائد الطراد البريطاني الذي رافق المبعوث البريطاني إلى مسقط (٤٩) .

وبالفعل كانت أهم المهام التي أنجزها ستون بعد عودته إلى مسقط هو الدخول في مفاوضات مع القواسم في بداية عام ١٨٠٦ وتم عقد معاهد بين الجانبين في فبراير من نفس العام ، ويظهر من شروط هذه المعاهدة تقديم شركة الهند للقواسم الكثير من التنازلات مما يعطي انطباع بأن الشركة حاولت استرضاء القواسم حتي لا يتعرضوا لسفنها الماره بالخليج . ومن أهم شروط الاتفاق الذي وقع عليه الشيخ سلطان بن صقر تعهد القواسم باحترام ممتلكات شركة الهند ورعاياها ، ونص الاتفاق أيضا علي انه في حاله نقض هذه الاتفاقية يدفع القواسم ٣٠,٠٠٠ ريال نمسوي ، أما إذا أجبر

القواسم بأمر الوهابيين بنقض هذا الاتفاق فعليهم إبلاغ مسؤولي الشركة بذلك في مدة لا تزيد عن ثلاثة شهور . وفي المقابل تنازل ستون عن قيمة حمولة السلع التي كانت تحملها السفينة بريمر " التي كانت تابعة لمانبيستي ممثل الشركة في البصرة " ، والتي أعادها القواسم ، كما سمح للقواسم بدخول الموانئ الهندية وهو الأمر الذي كان محظورا عليهم منذ بدأوا هجماتهم علي سفن الشركة (٥٠) .

ويبدو أن هذا الاتفاق لم يلق تأييدا من الوهابيين ، لأن القواسم ما لبثوا أن عاودوا هجماتهم علي السفن العاملة في الخليج بما في ذلك السفن التابعة لشركة الهند ، وجاء ذلك في أعقاب تغيرات في قياده القواسم من جانب الوهابيين . ففي عام ١٨٠٨ أعفي الوهابيين سلطان بن صقر من مشيخة القواسم بسبب عدم تحمسه للقضية الوهابية ، ويبدو أن عقد اتفاق ١٨٠٦ مع البريطانيين اشعر الوهابيين بعدم تحمس سلطان بن صقر لقضيتهم ، وعين مكانه حسين بن علي شيخ رمس شيخاً وزعيماً للقواسم ونائباً للأمير الوهابي في الساحل العماني . وصدرت الأوامر للأمير الجديد من الدرعية بأن يلقي في البحر بكل سفينة لديه لتعمل بإسم الوهابيين ضد ما أطلق عليهم الوهابيين الهراطقة والمرتدين والكفار .

وهكذا لم يمر وقت طويل علي اتفاق عام ١٨٠٦ حتي تجددت اعتداءات القواسم علي السفن البريطانية ، واطهر القواسم تحديهم للنفوذ والمصالح البريطانية ، واتسمت هجمات القواسم بالضراوة والشدة . فخلال عام ١٨٠٨ استولى القاسم علي ما لا يقل عن عشرين سفينة بحرية من ضمنها السفينة البريطانية minrova وسليف Slyeph . ويصف كيلي حادثة الاستيلاء على السفينة مينروفا والتي توضح مدى تحدى عرب القواسم لبريطانيا ، فيذكر أن السفينة البريطانية التقت بأسطول من سفن القواسم يقدر بنحو ٥٠ قطعة بحرية بالقرب من رأس ماسندم ، وبعد مقاومة لمدة يومين استولى القواسم على السفينة ، حيث تم تفرغ حمولتها من السلع والبضائع ، ثم أعيدت إلى البحر لتعمل ضد السفن الأخرى . كما قام القواسم ببيع الأسرى الذين كانوا بالسفينة وكان من بينهم زوجة اللفتاننت تايلر Tayler أحد العاملين بمكتب المقيم

البريطاني في البصرة والتي دفع المقيم حوالى ١٠٠٠ ريال نمسوى لقاء الإفراج عنها^(٥١).

ولقد بلغت قوة القواسم البحرية مبلغا عظيما في ذلك الوقت ، وطبقاً لإحصائيات عام ١٨٠٨ قدرت وحدات أسطول القواسم بحوالى ٦٣ سفينة من الحجم الكبير و ٨١٠ من الحجم الصغير يديرها ما بين ١٨,٠٠٠ إلى ٢٥,٠٠٠ مقاتل وبحار ، لذلك لا عجب أن بلغ تحدى القواسم لبريطانيا مداه في هذا العام . فقد طالب حسين بن على مسئولى شركة الهند البريطانية دفع جزية سنوية للقواسم حتى يسمح لسفنهم بالإبحار في مياه الخليج دون أن تتعرض لهجمات من قبلهم .

كل هذه الأحداث أقنعت مسئولى الشركة أنه لابد من اتخاذ إجراءات حاسمة و رادعة ضد القواسم إذا ما أرادت بريطانيا لتجارتها أن تسير بأمان في مياه الخليج . واستقر رأى فى ١٨٠٩ على إرسال حملة عسكرية لهذا الغرض . وكانت الأوضاع مهيأة فى هذا العام لاتخاذ مثل هذا الإجراء . فقد نجحت بعثة مالكولم Malcorm فى عقد تحالف بين بريطانيا وفارس . وفى نفس العام فشلت المفاوضات التى دارت بين سلطان مسقط والفرنسيين تلك المفاوضات التى بدأت منذ علم ١٨٠٧^(٥٢) . و كانت الأوامر التى صدرت للحملة هى تحطيم قوة القواسم واستعادة السفن التى استولوا عليها ، وأن تقتصر العمليات العسكرية على البحر فقط وتجنب أية عمليات بالبر^(٥٣) . ومما يدل عل أن بريطانيا كانت تحسب ألف حساب للقواسم هو أن الحملة العسكرية التى وجهتها الإدارة البريطانية فى الهند ضد عرب الساحل العماني كانت حملة عسكرية وبحرية كبيرة . فقد تألفت قوة هذه الحملة من الفرقاة لاشيفون المحملة بـ ٣٦ مدفعاً ، والفرقاة كارولين وعليها أيضا ٣٦ مدفعاً . أما الطرادات فكانت كالاتى : الطراد مورتنج تون " ٢٢ مدفع " ، وترموبى " ١٤ مدفع " ، فيستال " ١٦ مدفع " ، إبريل " ١٠ مدفع " ، وفيرى " ١٠ مدافع " وسفينة القذائف ستروم بوأى . أما بالنسبة للوحدة العسكرية فقد كانت مكونة من مدافع الفرقة السابعة والأربعين ، والخامسة والستين ، ومن مدفعية بومباى والوحدة الثانية والفرقة الثانية ، ومن مشاة الهنود ووحدة بومباى البحرية ، ونحو ١٣٠٤ من الأفراد بصفتهم من الأوروبيين ،

وحوالى ٥٤ ضابطا . ويضاف إلى ذلك أن الفرقاطة كارولين والتي كانت بالفعل فى منطقة الخليج كانت تحمل حوالى ٨٠ جنديا .

وهكذا استخدمت بريطانيا القوة العسكرية ضد عرب الخليج لإنقاذ سفنهم العاملة فى الخليج من تهديدات القواسم فى عام ١٨٠٩ . وكانت القوة البريطانية - والتي سبق وصفها - والتي انضمت إليها أيضا قوات سلطان مسقط الذى كان يعانى من هجمات الوهابيين وحلفائهم القواسم كافية لتحطيم موانئ القواسم ، وضربت رأس الخيمة بالقنابل ، وتم إحراق المدينة والسفن التى كانت بالميناء واضطر القواسم إلى الانسحاب نحو الداخل . على أن مدينة رأس الخيمة لم تستسلم للقوات البريطانية بسهولة . ووصف كيلي لهذه الحادثة يظهر الصعوبات التى واجهها البريطانيون رغم تفوقهم العسكرى والبحرى فى الاستيلاء عليها . يقول كيلي : " تعين على الجنود البريطانيين أن يسيروا عبر منطقة رملية للوصول إلى تحصينات القواسم ، لكنهم استطاعوا التغلب على تلك العواقب فى النهاية . وأخذ القواسم يتراجعون إلى داخل البلدة ، ودارت معركة عنيفة بين الطرفين . فقد كان القواسم قد حولوا كل بيت إلى مركز دفاع . ولم ينسحبوا من مراكزهم إلا بعد أن أضرم البريطانيون النار فى منازل البلدة ... وكانت الإصابات فى الجانب البريطانى قتيلاً واحداً من الضباط وثمانية من الجنود ، وضابطين جرحى ، وقتل ثلاثة من البحارة وجرح تسعة (٥٤) .

وبعد تدمير رأس الخيمة اتجهت الحملة البريطانية إلى مدينة لنجة ، وتمكنت من الاستيلاء عليها - ثم أبحرت الحملة بعد ذلك إلى جزيرة قشم وأعادوها للسيد سعيد سلطان مسقط . وفى عام ١٨١٠ عادت الحملة إلى الهند . وإذا كانت حملة ١٨٠٩ ضد سكان الساحل العماني قد نجحت فى تحطيم عدد من سفن القواسم فى الموانئ الرئيسية كرأس الخيمة والشارقة ، إلا أن جزءاً كبيراً من السفن قد أفلت من التحطيم ، حيث أخفى القواسم عدد كبير من سفنهم فى الخلجان الصغيرة ، كما كان جزء آخر من هذه السفن فى رحلات تجارية فى البحر الأحمر وشرق أفريقيا . ولذلك لم يكن غريباً أن يعاود القواسم اعتداءاتهم ونشاطهم فى الخليج بمهاجمة السفن الأوربية وخاصة البريطانية انتقاماً لما حدث لموانئهم وسفنهم فى عام ١٨٠٩ . كما حصل

القواسم على سفن جديدة - سواء بالبناء أو الشراء - على الرغم من الحظر الذي فرضته سلطات الهند البريطانية على تصدير الأخشاب من الهند إلى منطقة الخليج ، كما تمكن القواسم من إقامة قلاع وحصون جديدة في موانئ الساحل العماني (٥٥) .

و منذ ١٨١٢ جدد القواسم نشاطهم في الخليج بالتعرض لمراكب الإمارات العربية الأخرى ، ثم ما لبثوا أن وسعوا من نطاق مغامراتهم ، فتعرضوا للسفن البريطانية ، وذهبت سفن القواسم - خلال هذه الفترة - إلى حد تتبع السفن البريطانية في المحيط الهندي . ففي مستهل عام ١٨١٤ استولت سفن القواسم والتي وصلت إلى السواحل الهندية على عدد من السفن التي كانت تسير بالقرب من كاثياوار ، مما دفع مسئولى الهند إلى إرسال ثلاث طرادات للبحث عن القواسم وتوجيه إنذارا لهم من مغبة بقائهم في المياه الهندية .

على أنه يلاحظ من اعتداءات السفن القاسمية على السفن الأوربية بعد عام ١٨١١ أن القواسم لم يعتمدوا على تأييد ودعم الوهابيين لهم، حيث أن الدولة السعودية فيما بين ١٨١١ و ١٨١٨ كانت تعاني من غزو المصريين لشبة الجزيرة العربية ، وهذا يوضح أن ارتباط القواسم بالوهابيين كان ارتباطا معنويا في المقام الأول . وأيضا يشير هذا إلى أن القواسم كانوا ميالين بطبيعتهم لتهديد الوجود البريطانى والمصالح البريطانية . وأيضا مدفوعين بدافع الحقد ضد شركة الهند التي استحوذت على تجارة الخليج منذ القرن الثامن عشر . ولقد حاولت سلطات الهند انتهاج سياسة التفاهم مع القواسم . لذلك قام وليام بروس W. Bruce ممثل الشركة في بوشهر - والذي أصبح مقيما بريطانيا فيما بعد بمفاوضات معهم وخاصة بعد أن زادت هجماتهم على السفن البريطانية المارة في مياه الخليج . ففي بداية ١٨١٦ أطلق القواسم النيران على السفينة البريطانية مكلولاى ، كما نهبوا سفينة فرنسية وقالوا لقائدها أنه (لو كان هو وبحارته من البريطانيون لقطعوا رؤوسهم) . كما نهب القواسم سفن بريطانية محملة بسلع ثمينة في البحر الأحمر بلغت قيمتها مليون روبية (٥٦) .

وفى مفاوضاته مع القواسم حاول بروس تسوية الخلافات معهم على أساس رد المسلوبات والتعهد بإحترام السفن البريطانية ، غير أن القواسم - رغم إرسال مندوب عنهم للتفاوض - لم يظهروا أى استعداد لرد المسلوبات التى استولوا عليها^(٥٧) . وقد عد هذا تحديا واضحا وتهديدا خطيرا للوجود والمصالح البريطانية فى المنطقة .

لم يقف تحدى القواسم وتهديد الوجود والمصالح البريطانية فى الخليج عند حد رفضهم رد المسلوبات للشركة البريطانية ، بل شهد أواخر عام ١٨١٦ تصعيدا خطيرا من جانبهم . ففى ديسمبر من هذا العام داهمت سفن القواسم المياه القريبة من ساحل كتش الهندى ، واستولوا على اثنتى عشر سفينة . وفى فبراير من علم ١٨١٧ هاجمت سفن القواسم إحدى السفن المسلحة التابعة لحكومة بومباى على ساحل الهند ، وأسروا بحارتها وقتلوا منهم من حاول المقاومة ، وعادوا بالأسرى إلى رأس الخيمة^(٥٨) .

هكذا تقافم خطر القواسم ضد مصالح بريطانيا فى الخليج . وليس أدل على ذلك من التقرير الذى أرسله إيفان نيبان E . Neplan . الحاكم العام فى الهند إلى مجلس إدارة الشركة فى أواخر عام ١٨١٧ ، والذى صرح فيه بأن القواسم أصبحوا يدهمون السفن البريطانية العاملة ليس فقط فى الخليج بل على سواحل الهند بجرأة متناهية ، كما أصدر نيبان أوامره إلى السفن الحربية بمصاحبة السفن التجارية إلى البحر الأحمر والخليج ، وتدمير أية سفن تابعة للقواسم تحاول التعرض لها^(٥٩) ، ورغم ذلك فشلت محاولات الاعتراض التى قامت بها الطرادات البريطانية المصاحبة للسفن التجارية لسفن القواسم بسبب تمكن الأخيرة من الإفلات بسهولة . كما كانت سفن القواسم على أتم الاستعداد لمواجهة الطرادات البريطانية لاتخاذها - على الدوام - مواقع بعيدة عن مرمى النيران وتمكنهم من الاختفاء فى فترات الهجوم ثم ظهورها بعد ذلك حين تجد فرصة مناسبة للهجوم على السفن البريطانية ،

ووجدت سلطات الهند البريطانية - نتيجة لذلك - نفسها مضطرة للمرة الثانية للقيام بعمل عسكري شامل ضد القواسم . وبعد عام ١٨١٨ تهيأت الظروف للقيام بهذا العمل . ففى ذلك العام قضى إبراهيم باشا على الحكم السعودى فى الدرعية^(٦٠) . ومع

ذلك لم تتأثر قوة القواسم بفقد حماية الوهابيين لهم بل على العكس ازدادت هجماتهم ضد السفن الأوروبية . وفي نفس العام انتهت الحروب التي شنتها الولايات الهندية المعارضة للوجود البريطاني في الهند ، هذا بالإضافة إلى وصول كثير من التقارير من ضباط البحرية البريطانية والمسؤولين البريطانيين في الخليج عن إمكانات القواسم وحجم قواتهم القتالية وخلافاتهم السياسية ، وقد طالب المسؤولون البريطانيون في تقاريرهم سلطات الهند البريطانية لضرورة وسرعة التدخل لحماية المصالح التجارية والسياسية لبريطانيا في منطقة الخليج من تهديدات القواسم .

ونظرا لأهمية هذه التقارير والتي دفعت المسؤولين في الهند إلى سرعة التدخل في الخليج يجدر بنا أن نشير إلى ما جاء في هذه التقارير بخصوص وصف إمكانات القواسم البحرية وقدرتهم القتالية ، فقد أفادت المعلومات التي وصلت إلى الحاكم العام في الهند من قبل ضباط البحرية البريطانية في الخليج بأن القبائل العربية في وسعها أن تقذف إلى البحر ب- ٨٩ سفينة حربية كبيرة و ١٦١ سفينة صغيرة ، ويبلغ عدد رجال هذه السفن أكثر من ٦٠,٠٠٠ مقاتل . كما أبلغ اليريجدير جنرال ليونيل سميث Smith - قائد حملة ١٨٠٩ العسكرية ضد القواسم - نيبان الحاكم العام بأن عملية القضاء على القواسم ومعاقلهم قضاءً مبرماً تتطلب ما لا يقل عن ٣٠,٠٠٠ مقاتل تعززهم قوات من المدفعية .

يضاف إلى ما سبق أن القواسم نظرا لتوقعهم مثل هذا الهجوم البريطاني عليهم ردا على تصعيد اعتداءاتهم على السفن البريطانية بعد ١٨٠٩ ، قاموا بتعزيز وسائل الدفاع عن مدينة رأس الخيمة . فأقاموا حول المدينة سور ارتفاعه تسعة أقدام وعرضه قدمين ، كما تم إقامة سور آخر بنيت عليه بعض الأبراج بإرتفاع عشرين قدما حول المدينة ، وإلى الجنوب من رأس الخيمة تم بناء قلعة مربعة ، بالإضافة إلى عدد آخر من الأبراج التي تحيط بالنصف الأسفل من شبة جزيرة رأس الخيمة ، وقد جعل القواسم عدداً من هذه الأبراج مختفياً وراء مزارع النخيل حتى لا تظهر للعدو ويسهل استخدامها في عملية المقاومة إذا ما تمكن العدو من الاستيلاء على المدينة .

لذلك فافت الحملة العسكرية التي عقد مسئولى الهند النية على إرسالها إلى الخليج ضد القواسم حملة ١٨٠٩ فى أعداد المقاتلين و الأسلحة . وكانت قيادة هذه الحملة قد عقدت للقائد البريطانى سير وليم جرانت كير W . G . Keir ، وبلغت مجموعة القوة حوالى ١٠,٤٥٣ أوريبيا و ٢٠٩٤ هنديا ، وضمت هذه الحملة الوحدة العسكرية التي اشتركت فى حملة ١٨٠٩ بالإضافة إلى سرية الجناح ٢٤ ونصف عدد إحدى فصائل الاستطلاع . أما عن سفن الحراسة فقد تألفت من الطراد ليفربول " ٥٠ مدفع " و الطراد كرار " ١٨ مدفع " ، و الطراد أورورا " ١٤ مدفع " ، أما الطرادات التي كانت موجودة بالفعل فى مياه الخليج فضمت الطراد أبدين " ٣٥ مدفع " ، وبتين ماوت " ١٦ مدفع " و زنيوتيلوسى " ١٤ مدفع " و ترينب " ١٤ مدفع " ، و سيش " ١٢ مدفع " و أبريل " ١٠ مدافع " و فيستال " ١٠ مدافع " (٦١) .

و كعادة بريطانيا حاولت أن توجد لها حلفاء فى منطقة الخليج لمساعدتها فى الأعمال العسكرية ضد القواسم ، وقد اتجهت نية المسئولين البريطانيين فى الهند إلى إشترك إبراهيم باشا الذى كان قد استولى على الدرعية فى الهجوم على القواسم . وبعد فشل هذا المشروع اتجه هؤلاء المسئولون صوب سلطان مسقط و الذى كان لديه الاستعداد للانتقام من حلفاء الوهابيين - القواسم (٦٢) . وهكذا استغلت سلطات الهند البريطانية عداة سلطان مسقط للقواسم و ضياع نفوذ السعوديين حلفاء القواسم فى مهاجمة الساحل العماني ، و بالفعل قدم سلطان مسقط فرقاطتين وقادهما بنفسه ، كما قدم أيضا نحو ٦٠٠ مقاتل من رجال القبائل التابعة له .

وفى شهر ديسمبر من عام ١٨١٩ وصلت الحملة البريطانية إلى أهدافها فى رأس الخيمة . وقد أظهر القواسم بسالة فائقة فى الدفاع عن المدينة رغم تفوق القوة العسكرية البريطانية . وظلت القوات البريطانية تضرب المدينة لمدة ستة أيام قبل أن تتمكن من النزول بها (٦٣) .

كان من الطبيعى أن بريطانيا قد استوعبت الدرس جيدا ، فإذا كانت حملة ١٨٠٩ لم تقض نهائيا على قوة القواسم البحرية ، فلقد كان هذا الهدف هو أهم

أهداف حملة عام ١٨١٩ . لذلك فبعد احتلال القوات البريطانية وقوات السيد سعيد " سلطان مسقط " مدينة رأس الخيمة ، تم إحراق جميع السفن والقوارب الموجودة بمينائها ، كما هدمت جميع القلاع والحصون التي أقامها القواسم بها ، ثم تلى ذلك تفتيش كافة الموانئ للبحث عن السفن المخبأة . وهاجمت القوات البريطانية مدينة رمس وغيرها من الموانئ والجزر التي كانت تنطلق منها هجمات القواسم . ولم تنجز الحملة البريطانية هذا العمل بدون خسائر، ففي معركة رأس الخيمة وحدها خسرت بريطانيا ضابط وخمسة جنود وأصيب ثلاثة ضباط وتسعة وأربعين جنديا بجراح ، ولم تنسحب الحملة مباشرة كما حدث عام ١٨٠٩ بعد تدمير موانئ القواسم بل أقامت حاميات لها وخاصة في مدينة رأس الخيمة (٦٤) .

لم يكتف كبير - قائد الحملة - بالإجراءات العسكرية التي ترتب عليها تدمير موانئ القواسم ، بل اتخذ خطوة هامة وضعت الأساس لسياسة بريطانيا في منطقة الخليج لمدة ١٥٠ سنة ، وهي عقد معاهدة مع مشايخ القواسم في ٨ يناير ١٨٢٠ تعد أهم تسوية سياسية ، على الرغم من أن التعليمات التي وجهت إليه قبل إقلاع الحملة لم تطلب منة القيام بمثل هذا الإجراء . وقد وضعت شروط هذه المعاهدة لضمان عدم قيام العرب في المستقبل بمهاجمة السفن البريطانية وتهديد الملاحة في الخليج ، حيث أصبح للأسطول البريطانى الحق فى تفتيش السفن التى يثار حولها الشك فى القيام بتهديد الملاحة فى الخليج ، بالإضافة إلى بعض القيود التى تضمن سلامة السفن البريطانية من تهديدات القواسم . كما نصت المعاهدة على حظر إعدام الأسرى وحظر نقل العبيد من أفريقيا للتجار فيها - وأخيرا - ولإثبات حسن نية كبير - نصت الاتفاقية فى آخر بنودها على استخدام موانئ الهند لسفن القبائل العربية للأغراض التجارية وموانئ الدول الحليفة لبريطانيا - كما أسمتهم المعاهدة - أمام السفن البريطانية (٦٥) .

وبعد عقد كبير لهذه المعاهدة قام بإطلاق سراح الأسرى وعلى رأسهم حسين بن رحمة شيخ رأس الخيمة - وحسين بن على شيخ رمس ونائب الأمير الوهابي فى الساحل العماني . وكان هذا من أهم الإجراءات التى اعترض عليها بونشوتودت

ألفنستون P. El Phenotone الذي خلف نيبان كحاكم عام في الهند . كما اعترض ألفنستون أيضا على بنود اتفاقية يناير ١٨٢٠ على أساس أن القيود التي وضعها كير لتنظيم الملاحة لم تتضمن قدرا كافيا من الضمان لسلوك القواسم في المستقبل (٦٦) .

وفي تبريره للإجراءات السياسية التي اتخذها بعد العمليات العسكرية على الساحل العماني - وخاصة ما يتعلق بإطلاق سراح الزعماء العرب الذين تم أسرهم - أعطى الجنرال كير تلميحا عن الخسائر التي يمكن أن تتعرض لها القوات البريطانية ومصالح بريطانيا في المنطقة إذا سلك مسلكا غير الذي اتبعه لعقد المعاهدة مع هؤلاء الزعماء . فقد أشار كير إلى أن عقد المعاهدة جعل هؤلاء الزعماء يتقدمون إليه سلمياً ، وأنة لو لم يتقدم هؤلاء المشايخ بهذه الطريقة السلمية لاضطر إلى أن يخوض حربا طويلة معهم ، وقد تؤدي إلى حرب في الداخل رغم أن التعليمات التي زود بها قبل الإقلاع بحملته قد منعه من التورط في حروب برية (٦٧) .

وهكذا لم تجد بريطانيا - القوة البحرية الأولى في العالم خلال القرن التاسع عشر - مناصا من التدخل العسكري لوقف التهديد لمصالحها ونفوذها بل ووجودها في منطقة الخليج من قبل عرب القواسم . وقد استفادت بريطانيا من الأوضاع المحلية في منطقة الخليج كضياح نفوذ الوهابيين ، والاستفادة من العداء الذي كان يكنه سلطان مسقط للقواسم مما جعله يشارك في الحملة العسكرية ضد موانئ القواسم وسفنهم ، وانتهى الأمر بعقد معاهدة سياسية مع عرب الساحل العماني كان الهدف الأساسي منها هو تأمين الملاحة والتجارة البريطانية في مياه الخليج .

* خلاصة القول :

(١) مثلث صناعة السفن في الخليج أفضل ما ظهرت فيه قوة و احتمال وصبر وبراعة الإنسان الذي عاش في هذه المنطقة ، كما دلت هذه الصناعة على شدة التلاحم والتواصل بين مناطق الخليج من جهة وبين هذه المنطقة ومناطق مجاورة وبعيدة عنها سواء على ساحل إفريقيا الشرقى أو في جنوب آسيا وشرقها من جهة أخرى . فالملاحظ أن هذا التلاحم والتواصل ظهرت نتائجه في أمور عديدة ارتبطت بهذه الصناعة منها توحد أسلوب الصناعة بل كانت المواد التي تصنع منها السفن واحدة ، وكان استعمال خيوط النارجيل جوز الهند بدلا من المسامير في وصل ألواح السفينة هو السمة المميزة لجميع السفن في منطقة الخليج . كما كان الحال نفسه في سفن المحيط الهندي - لأن صانع السفن أدرك إن هذه هي الطريقة المثلى لمواجهة أخطار البيئة البحرية من صخور ورياح حيث تعطي خيوط اللبف مرونة أكبر للسفينة في مواجهة التيارات ، وتقلل من عمق الغاطس وتجعل قاع السفينة أكثر تسطیحا مما يساعد على حمايتها من الصخور . ومثال آخر تمثل في الشراع المثلث الذي يعد العرب أول من توصلوا إليه ، وقد ساعد ذلك على استغلال الرياح بصورة أفضل لمساعدة السفينة على الإنطلاق والدوران والقيام بعمليات المناورة . وبالنسبة لحجم السفن فقد كان لدى الإنسان في الخليج براعة في بناء مجموعة مختلفة الأحجام من السفن لكل منها وظيفة معينة ، فإستخدام القوارب الصغيرة لأغراض معينة محليا كصيد الأسماك واللؤلؤ ونقل البضائع إلى السفن الكبيرة الحجم التي لا تستطيع دخول الميناء ، بينما بنى سفن كبيرة الحجم للقيام بالرحلات الملاحية الطويلة . وتفوق ملاحى الخليج في استخدام الأجهزة الخاصة بالملاحة ، وتوصلوا إلى استخدام البوصلة واليهم يعود الفضل في وجود تعليمات بحرية متكاملة استفاد منها البحارة في كل مكان .

(٢) إشتراك إنسان الخليج في عمليات التجارة والملاحة سواء تلك التي كانت بين مناطق الخليج المختلفة أو مع المناطق الخارجية ، وكانت مشاركة فعالة ساهمت

فى عظم حجم التجارة المتداولة واستفاد فى نفس الوقت من حرية الملاحة التى كانت سائدة آنذاك ، ومع مرور الوقت ولخبرة الملاح الخليجى أصبح للعرب - وخاصة عرب الخليج - اليد الطولى فى الأمور التجارية على صفحة الخليج أو على صفحة المحيط الهندى ، فالملاحظ أن العرب كانوا يباشرون الأعمال التجارية فى أغلب الموانى - المحلية والخارجية على سواحل المحيط - ويؤكد ذلك وجود جاليات عربية استوطنت موانئ كثيرة سواء على ساحل إفريقيا الشرقى أو سواحل جنوب وشرق آسيا ، بل أقامت بعض الجاليات لها حكم فى هذه الجهات وتفوقت فى إدارة وحكم هذه البلاد بفضل تفوقهم فى أعمال الملاحة والتجارة . وفى منطقة الخليج ساعد هذا التفوق الملاحى على ظهور موانئ على ساحلى الخليج مما يوحى بضخامة حجم التجارة المارة بهذه المنطقة ، والتى بلا شك كانت نوعا هاما من أنواع النشاط الأقتصادى بمنطقة الخليج أن لم تكن أهمها . هكذا كان ظهور الموانئ فى الخليج. أمرا حتميا لمرور التجارة بين الشرق والغرب بممر الخليج المائى ، فظهرت موانئ كبيرة مثل هرمز ومسقط وسيراف والبصرة وموانئ أخرى صغيرة يمكن اعتبارها محطات للتموين والتزود بالمياه والوقود والمواد الغذائية ، ولم يكن صغر مثل هذه الموانئ أو ضحالة المياه أمامها عقبة أمام رسو السفن الكبيرة ، فكانت تقف خارج الميناء وترسل المراكب الصغيرة التى تحملها على ظهرها إلى الميناء للتزود بما تحتاجه من ماء و غذاء ووقود لإستكمال رحلتها الملاحية . من ناحية أخرى فإن عرب الخليج من تجار وملاحين تأثروا كثيرا وأثروا أيضا فى الموانئ المحيطية التى تعاملوا معها . فطول الفترة التى كان عليهم أن يقضوها فى الموانئ انتظارا لنورة الرياح الموسمية فرضت عليهم أنشطة اقتصادية أخرى مثل بناء الفنادق والمنازل التى يبنيها فيها التجار والمسافرين ، كما أدت إلى حدوث كثير من حالات الزواج بين هؤلاء التجار والملاحين وأهل هذه الموانئ وما تربت على ذلك من انتشار الكثير من العناصر الثقافية والحضارية العربية الإسلامية بهذه الجهات .

٣) مع مشاركة عرب الخليج فى عمليات الملاحة والتجارة وعلى الرغم من تفوقهم إلا أنهم لم يتعرضوا لسفن الآخرين أو تجارتهم ، فكانت سفنهم وسفن الآخرين تبحر بين مختلف الموانئ فى سلام . وكانت شواطئ الخليج مسالمة مرحبة بالقادمين تجاراً أو مسافرين ، وحملت سفنهم أبناء الجنسيات المختلفة بحارة وتجاراً ومسافرين . ولكن مع قدوم الأوربيين إلى الشرق ومحاولاتهم السيطرة على أهم موارد الرزق فى منطقة الخليج من خلال الشركات الأوروبية التجارية الإحتكارية هب عرب الخليج لمقاومتهم خاصة وقد سبق ذلك تصديهم للغزاة البرتغاليين من قبل . وظهر أن عرب الخليج الذين تحملوا المصاعب وركوب الأخطار وأهوال البحار للبحث عن الرزق قادرين على التحدى ومواجهة تلك القوى التى حاولت حرمانهم من هذا الرزق ، وهنا تحولت السفن التجارية إلى سفن عسكرية للدفاع عن مصادر الرزق . لكن يلاحظ أنه على الرغم من الثراء الذى عم بلدان الخليج بسبب صناعة السفن وما صاحب ذلك من إنتاج سواء فى صيد الأسماك أو الغوص وإنتاج اللؤلؤ ثم أيضاً ما صاحب ذلك من نشاط ملاحى وتجارى إلا أن كل ذلك لم يصاحبه نشاط علمى ، وكان نتيجة ذلك أن سبقهم الغرب الأوروبى فى مجال بناء السفن الحديثة . ومع ذلك أظهرت القوى البحرية المحلية فى الخليج مقاومتها للوجود الأوروبى وكان موقف القواسم من النفوذ البريطانى فى الخليج ومقاومتهم وتحديهم خير مثل على ذلك . وقد أجبر تحدى القواسم ومقاومتهم السلطات البريطانية على استخدام القوة العسكرية الهمجية لتدمير السفن وهدم الموانئ وربط العرب بمعاهدات سياسية فى الظاهر بينما كان الغرض الأساسى هو حماية ملاحتهم وتجارتهن ومصالحهم فى المنطقة معلنة بداية فترة جديدة فى أعمال الملاحة والتجارة على صفحة مياه الخليج تبدلت فيها الأوضاع والأحوال عما كانت عليه .

هوامش البحث

- 1) R. K. Mookerji, Indian shipping , Bombay, P. 140 .
- 2) R. Coupland, East Africa and Its Invaders, Oxford 1980, P. 240
(٣) محمد شريف ، جغرافية البحار و المحيطات ، القاهرة ١٩٦٤ ، ص.ص ٧٤-٧٥ .
- 4) R. K. Mookerji , op. cit. P. 145 .
- 5) W. H. Moreland, The ship of Arabian sea, London, P.70 .
- 6) Ibid., P. 68 .
(٧) جورج فضلو حوراني ، العرب و الملاحة فى المحيط الهندى فى العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى ، ترجمة السيد يعقوب بكر ، القاهرة ١٩٥٨ ، ص ٢٥٧ .
(٨) نفسه ، ص.ص ٢٥٧-٢٥٨ .
- 9) K.M Panikkar, India and The Indian Ocean, in "Historical Relations Across the Indian Ocean " 1980, P. 30 .
(١٠) حورانى ، المرجع السابق ، ٢٦١ ٢ .
(١١) نفسه ، ص ١٥٩ .
- 12) Jean Sauvaget, Relation de la chine , paris 1948, P.851 .
(١٣) وزارة الإعلام لسلطنة عمان عام ١٩٧٩ ، عمان و تاريخها البحرى ، ص ١١٤ .
- 14) R. K.Mookerji, op. cit., p. 45.
(١٥) حورانى ، المرجع السابق ، ص ٢٦٤ .
- 16) R. K. Mookerji, op. cit., p.46 .
(١٧) الصارى أو الدقل هو إسم لجذع النخلة و هذا دليل على صلابة المادة الأصلية التى يصنع منها الصارى ، حورانى ، المرجع السابق ، ص.ص ٢٦٤-٢٦٥ .
(١٨) وزارة الإعلام لسلطنة عمان عام ١٩٧٩ ، عمان و تاريخها البحرى ، ص ١٧٣ .
(١٩) نفسه ، ص ١٥٣ .
- 20) J. Edyc. On the Native vessels of India and Ceylon, 1834, Pp. 12-13
(٢١) وزارة الإعلام لسلطنة عمان عام ١٩٧٩ ، عمان و تاريخها البحرى ، ص.ص ١٣٥-١٤٠ .
(٢٢) نفسه ، ص.ص ١٤١-١٤٢ .
(٢٣) وزارة الإعلام لسلطنة عمان عام ١٩٩٥ ، عُمان فى التاريخ ، ص ٣٤٩ .
(٢٤) نفسه ، ص ٣٤٨ .
(٢٥) نفسه ، ص ٣٤٨ .

- ٢٦) حسن صالح شهاب ، فن الملاحة عند العرب ، بيروت ١٩٨٢ ، ص ٥٣ .
- ٢٧) وزارة الإعلام لسلطنة عمان عام ١٩٧٩ ، عمان و تاريخها البحري ، ص ١٠٥ .
- ٢٨) حوراني ، المرجع السابق ، ص ٢٦٣ .
- ٢٩) أنور عبد العليم ، الملاحة و علوم البحار عند العرب ، الكويت ١٩٧٩ ، ص.ص ٨٥-٨٦ .
- ٣٠) حصاد ندوة الدراسات العمانية ، وزارة التراث القومي و الثقافة بسلطنة عمان ، ١٩٨٠ ، الجزء الرابع ، ص ١١٢ .
- ٣١) نفسه ، ص ١٣٣ .
- ٣٢) نفسه ، ص.ص ١٣٢-١٣٣ .
- ٣٣) حوراني ، المرجع السابق ، ص.ص ٢٧٨-٢٧٩ .
- ٣٤) نفسه ، ص ٢٨١ .
- ٣٥) نفسه ، ص ٢٨٠ .
- ٣٦) وزارة الإعلام بسلطنة عمان عام ١٩٩٥ ، عمان و تاريخها البحري ، ص ٩٢ .
- ٣٧) نفسه ، ص ٣٤٧ .
- ٣٨) نفسه ، ص.ص ٣٤٦-٣٤٧ .
- ٣٩) أنور عبد العليم ، المرجع السابق ، ص ٦٩ .
- ٤٠) وزارة الإعلام بسلطنة عمان عام ١٩٧٩ ، عمان و تاريخها البحري ، ص ٩٢ .
- ٤١) أنور عبد العليم ، المرجع السابق ، ص.ص ١٦٧-١٧٠ .
- ٤٢) حوراني ، المرجع السابق ، ص ٢٤١ .
- ٤٣) نفسه ، ص.ص ٢١٤ ، ٢١٥ .
- 44) Sir Arnold Wilson , The Persian Gulf, an historical Sketch from the earliest times to the beginning of the twentieth ceulury , Oxford, 1928, P. 198 .
- 45) Ibid., P.p 199-200 .
- ٤٦) جون ب كيلى ، بريطانيا و الخليج ١٧٩٥ - ١٨٨٠ ترجمة محمد أمين عبد الله ، وزارة التراث القومي و الثقافى بسلطنة عمان ، ١٩٧٩ ، ج-١ ، ص.ص ٣٥-٣٦ .
- ٤٧) نفسه ، ص ١٥٦ .
- ٤٨) صلاح العقاد ، التيارات السياسية فى الخليج العربى ، القاهرة ، ١٩٧٤ ، ص.ص ٩٣-٩٤ .

- ٤٩) جون كيلى ، المرجع السابق ، ص.ص ١٦٩-١٧١ .
- 50) R. Coupland , op.cit., P.110, Sir A. Wilson, op. cit. P.202 .
- ٥١) جون كيلى ، المرجع السابق ، ص.ص ١٧٧-١٧٨ .
- ٥٢) صلاح العقاد ، المرجع السابق ، ص ٩٦ .
- 53) F. Adamyait, Bahrain Islands, " a legal and diplomatic study of British Iranian controversy, New York 1955, P.p 60-61 .
- ٥٤) جون كيلى ، المرجع السابق ، ص.ص ١٨٨ - ١٩٢ .
- 55) Sir A. Wilson, op. cit., P.p 202-205 .
- ٥٦) جون كيلى ، المرجع السابق ، ص ٢١٩ .
- ٥٧) صلاح العقاد ، الإستعمار فى الخليج الفارسى ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، ص٧٨ .
- ٥٨) نفسه ، ص ٧٩ .
- ٥٩) جون كيلى ، المرجع السابق ، ص ١٩٥ .
- ٦٠) نفسه ، ص ٢٠٢ .
- ٦١) نفسه ، ص.ص ٢٢٣-٢٤٥ .
- ٦٢) نفسه ، ص ٢٦٠ .
- ٦٣) صلاح العقاد ، التيارات السياسية فى الخليج العربى ، ص ١٠٣ .
- 64) Sir A. Wilson, op. cit., P.207 .
- 65) J. C. Hwrwutz, Diplomacy in the near and Middle East, Val. I, New York 1956, P. 88 .
- ٦٦) جون كيلى ، المرجع السابق ، ص ٢٦١ .
- ٦٧) نفسه ، ص.ص ٢٦١-٢٦٤ .