

السفن العُمانية

في المصادر التاريخية الأجنبية

أ.د. عماد جاسم حسن

أستاذ تاريخ الخليج العربي المعاصر

كلية التربية للعلوم الإنسانية

جامعة ذي قار – جمهورية العراق



مُلخَص

ما لا شك فيه أن عُمان اتمت تاريخها بتراث كبير امتزجت فيه قدم الحضارة وعراقتها بروح الأصالة والإبداع والتطور، إذ امتاز العُمانيون بكونهم من أمهر أبناء منطقة الخليج العربي بصناعة السفن وقيادتها، وبذلك ارتبط تاريخهم بشكل كبير بتلك المهنة التي زاولوها منذ القدم ومارسوا دورًا كبيرًا في تجارة المنطقة ونشاطها الملاحي. وعلى هذا الأساس يأتي موضوع بحثنا المعنون "السفن العُمانية في المصادر التاريخية الأجنبية" الذي يحاول إبراز المصادر التاريخية التي تناولت ذلك الموروث الحضاري (السفن) الذي امتازت به عُمان عبر تاريخها، حيث تطرق البحث إلى المصادر الأصلية التي تحدثت عن السفن العُمانية وتقصّد بذلك الوثائق الأجنبية لا سيما البريطانية ومنها وثائق حكومة بمباي، وكذلك المجلدات الوثائقية التي كتبها البريطاني سلداناها وأيضًا كتاب دليل الخليج لمؤلفه البريطاني لوريمر، فضلًا عن مذكرات الرحالة والمسؤولين الأجانب الذين زاروا المنطقة لاسيما خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر والذين نقلوا لنا معلومات وافية عن تلك السفن من حيث كيفية بناءها والمواد الداخلة في بنائها وأنواعها وأحجامها ومسمياتها وحمولتها وطولها وعرضها وكذلك تجارتها والمناطق التي تبحر إليها والأسعار التي كانت تباع فيها حتى أن اغلب إمارات الخليج العربي كانت سابقًا تعتمد على عُمان في شراء السفن وهذا يعني أنها كانت تدر أرباحًا طائلة على أبناءها بل وإنها كانت مصدر معيشتهم ورزقهم سواء من خلال تصنيع تلك السفن وبيعها أو من خلال استخدامها في أثناء مواسم الغوص على اللؤلؤ وصيد الأسماك أو لغرض المتاجرة مع المناطق المختلفة. وتناول البحث تلك السفن من خلال المصادر والدراسات الحديثة والمراجع التاريخية التي تناولت تلك السفن، وأيضًا التعرف على الرسائل والأطاريح الجامعية والبحوث المنشورة في المجالات العامة والتي تحدثت عنها وعن دورها في النشاط التجاري والملاحي لعُمان خلال تلك المراحل التاريخية.

كلمات مفتاحية:

البحرية العمانية؛ الرحالة الأجانب؛ النقل البحري العربي؛ الوثائق البريطانية؛ الخليج العربي

بيانات الدراسة:

تاريخ استلام البحث: ١٨ يناير ٢٠٢٣
تاريخ قبول النشر: ٢٥ فبراير ٢٠٢٣

معرف الوثيقة الرقمي: 10.21608/KAN.2023.324243



الاستشهاد المرجعي بالدراسة:

عماد جاسم حسن، "السفن العمانية في المصادر التاريخية الأجنبية"- دورية كان التاريخية- السنة السادسة عشرة- العدد التاسع والخمسون؛ مارس ٢٠٢٣، ص ٧٣ - ٨٥.



Twitter: <http://twitter.com/kanhistorique>

Facebook Page: <https://www.facebook.com/historicalkan>

Facebook Group: <https://www.facebook.com/groups/kanhistorique>

Corresponding author: dr.amadgulf@gmail.com

Editor In Chief: mr.ashraf.salih@gmail.com

Egyptian Knowledge Bank: <https://kan.journals.ekb.eg>

نشر هذا المقال في دورية كان التاريخية International License (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons license, and indicate if changes were made.

للأغراض العلمية والبحثية فقط، وغير مسموح بإعادة النسخ والنشر والتوزيع للأغراض تجارية أو ربحية.

مُقَدِّمَةٌ

العسكرية والمعارك البحرية أكثر من إشارتها إلى الجوانب التجارية.

وفي المحور الثالث تم التطرق إلى كتابات المسؤولين الأجانب عن السفن العُمانية وهؤلاء قد أرسلوا من قبل حكوماتهم لأغراض وأهداف محددة، كان من ضمنها البحث والتحري عن عُمان التي ذاع صيتها وشهرتها وأصبحت قوة لا يستهان بها في المنطقة وكان المسؤولين يشغلون رتباً عسكرية وبعضهم بصفة تجار وآخرين بصفة مدنية وكانوا يرسلون تلك المعلومات لحكوماتهم للإفادة منها من أجل التخطيط للسيطرة على المنطقة. أما المحور الأخير فتضمن موضوع السفن العُمانية في كتب أخرى والمقصود بها المؤلفات التي قام بكتابتها مؤلفين أجانب اعتمد بعضهم فيها على مصادر أصلية، لكنها حملت بين طياتها معلومات مفصلة عن السفن العُمانية من حيث كيفية بناءها والمواد الداخلة في بناءها وأنواعها وأحجامها ومسمياتها وحمولتها وطولها وعرضها، وكذلك تجارتها والمناطق التي تبحر إليها والأسعار التي كانت تباع فيها، حتى أن أغلب إمارات الخليج العربي كانت سابقاً تعتمد على عُمان في شراء السفن وهذا يعني أنها كانت تدر أرباحاً طائلة على أبنائها، بل وأنها كانت مصدر معيشتهم ورزقهم سواء من خلال تصنيع تلك السفن وبيعها أو من خلال استخدامها في أثناء مواسم الغوص على اللؤلؤ وصيد الأسماك أو لغرض التجارة مع المناطق المختلفة.

الواقع أن تلك المهنة تُعدّ موروثاً حضارياً اتسم به تاريخ عُمان وظل مزدهراً طوال عقود من الزمن لكن التطور الحاصل في العالم ودخول السفن الحديثة أدى إلى التأثير عليها والتي أصبحت رمزاً للماضي يشير إلى سمو العقل العُمانى وتطوره في تلك المرحلة وبالتالي ينبغي الاهتمام بذلك الإرث من خلال وضع بعض السفن أو إنشاء متحف على الساحل العُمانى يخلد ذلك التاريخ العريق للتذكير بذلك الماضي ليكون حافزاً ودافعاً لأجيال اليوم تستمد منه القوة والعزيمة والصبر والتحدى الذي أنتج ذلك الموروث، لأن التاريخ ليس فقط تذكير بالماضي، إنما هو عبرة ودروس يُستفاد منها في الحاضر والمستقبل.

مما لا شك فيه، أن عُمان اتسم تاريخها بتراث كبير امتزجت فيه قدم الحضارة وعراقتها بروح الأصالة والإبداع والتطور، إذ امتاز العُمانيون بكونهم من أمهر أبناء منطقة الخليج العربي بصناعة السفن وقيادتها، وبذلك ارتبط تاريخهم بشكل كبير بتلك المهنة التي زاولوها منذ القدم ومارسوا دوراً كبيراً في تجارة المنطقة ونشاطها الملاحي، وبذلك تُعدّ سلطنة عُمان من أبرز الدول العربية التي برع أهلها بصناعة وامتلاك السفن حتى ذاع صيتها وشهرتها وأصبحت من أبرز القوى البحرية ليس على مستوى منطقة الخليج العربي فحسب بل على مستوى العلم وبخاصة أيام حكم السلطان السيد سعيد، ولم يتحقق ذلك الأمر إلا بإرادة وإصرار أهلها وتخطيط وتفاني قادتها وسعيهم الدؤوب من أجل بناء وتطوير ذلك الأسطول الذي أصبح موروثاً حضارياً يفخر به ليس العُمانيون وحدهم بل العرب جميعاً، وذلك للمكانة المتميزة التي حققها العُمانيون في ذلك المجال الذي يصعب اجتيازه بسبب أهوال ومخاطر البحر مما دفع الأعلام للكتابة عن ذلك المنجز.

وعلى هذا الأساس يأتي موضوع بحثنا المعنون "السفن العُمانية في المصادر التاريخية الأجنبية" الذي يحاول إبراز المصادر التاريخية الأجنبية التي تناولت ذلك الموروث الحضاري (السفن) الذي امتازت به عُمان عبر تاريخها، حيث يقسم البحث إلى أربع محاور تطرق الأول منها نظرة الرحالة الأجانب وكتاباتهم عن السفن العُمانية وملاحظاتهم ومشاهداتهم الواقعية التي ثبتوها في يومياتهم أثناء زيارتهم إلى عُمان في مراحل تاريخية مختلفة، وشاروا فيها إلى إعدادها وأنواعها وأحجامها وكيفية صناعتها والمواد الداخلة في ذلك وأيضاً تسليحها، فضلاً عن الإشارة إلى بعض المعارك التي دخلها الأسطول العُمانى سواء مع البرتغاليين أو غيرهم من القوى الأخرى، أما المحور الثاني فقد تناول السفن العُمانية في الوثائق الحومية والمقصود بها المراسلات أو تقارير الجهات الرسمية الحكومية وبخاصة البريطانية التي كانت تمثلها حكومة الهند البريطانية والتي وثقت معلومات مفصلة عن تلك السفن وأعدادها وسفرتها وتسليحها وكانت تلك الوثائق تركز على المعلومات

السفن العُمانية

في المصادر التاريخية الأجنبية

إن الشهرة الكبيرة التي امتازت بها البحرية العُمانية نتيجة لامتلاكها عدد كبير من السفن دفعت العديد من الكتاب الأجانب للكتابة عنها سواء من الذين زاروا المنطقة أي (الرحالة) الذين كانوا يتوافدون على المنطقة بشكل كبير أو من خلال الكتاب الآخرين الذين كانت لديهم اهتمامات بمنطقة الخليج العربي بصورة عامة وُعمان بصورة خاصة، فضلاً عن ذلك فقد شغل الحديث عن السفن العُمانية مساحة كبيرة في الوثائق الأجنبية لا سيما البريطانية التي كانت تكتب عن أدق الأمور وتفصيلها من خلال المراسلات بين مندوبيها ووكلائها ومقيميها في مناطق الخليج العربي.

الواقع أن اسم عُمان أو (مكان) التي كان الاسم الحضاري القديم لها كانت تعني أرض السفن أو ميناء السفن^(١)، وهذا يعني أن العُمانيون امتازوا ببناء السفن أو بوجود السفن لديهم منذ العصور التاريخية القديمة، الأمر الذي يؤكد أصالة هذا الموروث الحضاري لديهم واستمراره في العصور التاريخية اللاحقة وتطوره وتعدد استخداماتها، وبما أن بحثنا يحاول أن يظهر السفن العُمانية من خلال المصادر الأجنبية فسوف لن يتم التطرق إلى الكتابات التاريخية العربية التي تناولتها على الرغم من أن هنالك العديد من المصادر التي كتبت تفاصيل دقيقة عنها وأيضاً ذكر العديد من الرحالة العرب السفن العُمانية وكيفية صناعتها ومهارة أهلها وكيفية جلبهم الأخشاب من المناطق البعيدة لغرض صناعة تلك السفن التي كانت بأحجام وأنواع مختلفة، كما أنهم تحدثوا عن أغراضها فمنها ما هو معدّ للتجارة ومنها لصيد السمك والأخرى للغوص على اللؤلؤ ومنها السفن الحربية، وهنالك السفن الصغيرة الحجم التي تستخدم للحاجات البسيطة قرب الساحل ومن أولئك الرحالة ابن جبير، كما تحدث الإدريسي عن السفن العُمانية وأيضاً المسعودي^(٢)، وكذلك ابن بطوالة الذي قال "ركبنا البحر نريد عُمان في مركب صغير لرجل يعرف بعلي بن إدريس المصيري من أهل جزيرة مصيرة إحدى جزر عُمان"^(٣).

وفي الوقت ذاته أشارت العديد من المصادر العربية إلى السفن العُمانية وأعدادها وأسمائها وتتبعها لتطور البحرية العُمانية خلال المراحل المختلفة، حيث ذكر الازكوي على سبيل المثال عنها بالقول "أربعة وعشرين مركباً أو ثمانية وعشرين مركباً خمسة منهم كبيرة الحجم هي الملك والفلك والرحمن وكعب الرأس والناصري والباقي أصغر منها حجماً، وكانت هذه المراكب غاية في العظم، وقد احتوى المركب المسمى بالفلك ثمانين مدفعاً"^(٤). وفي السنوات الأخيرة يأتي كتاب أسياذ البحار لمؤلفه حمود بن حمد الغيلاني ليعطي صورة واضحة ومفصلة عن السفن العُمانية وكيفية صناعتها والمواد المستخدمة في ذلك ونشاطها وربابنتها وأنواعها وأحجامها ومقدار حمولتها، فضلاً عن المراكب التي خاضتها وتجاريتها وماهي ابرز الموانئ العُمانية، ويُعدّ هذا الكتاب من المصادر التاريخية المهمة لكون الباحث لم يعتمد فقط على المصادر التاريخية المكتوبة، بل إنه لجأ إلى أسلوب المقابلات مع كبار السن من النواخذة وأبناءهم ليتعرف على المعلومة من منابعها الحقيقية وبالتالي نستطيع أن نصلح على ذلك الكتاب بكونه يمثل الموسوعة الخاصة بالسفن العُمانية لأنها تضمن كل ما يتعلق بها من حيث تناولها في العصور التاريخية المختلفة وكيفية تطورها في المراحل اللاحقة.^(٥)

والحقيقة ابتدأت البحث بذكر بعض الأمثلة عن المصادر العربية التي تناولت السفن العُمانية وذلك للإشارة إلى أن الكتابات العربية كانت كثيرة ومتعددة وأكثر بكثير مما كتبه المصادر الأجنبية وبخاصة الكتاب العُمانيون الذين أعطوا تفاصيل دقيقة، ولكن موضوع البحث اختص في التعريف بالمصادر الأجنبية للتعرف على الطرف الآخر وكيف يكتب عن ذلك الرمز والتراث الحضاري الذي امتازت به عُمان وما هي رؤيتهم ومتابعاتهم.

أولاً: السفن العُمانية من خلال كتب الرحالة

الأجانب

استقبلت البلاد العربية خلال المراحل التاريخية المختلفة العديد من الرحالة الذين وفدوا إليها من مختلف أصقاع العالم لأسباب وأغراض متعددة بعضهم لأغراض الاطلاع والآخر للبحث والكتابة والبعض منهم لجمع

ومن جانب آخر، أشارت المصادر الروسية إلى السفن العُمانية بفترة مبكرة في التاريخ الحديث وكانت تلك المعلومات من خلال وصف السائح الروسي افاناس نيكتين هرمز أثناء زيارته لها عام ١٤٧٢ والذي قال عنها "شاهدت كثرة دخول السفن إلى ميناءها وهي محملة بمختلف البضائع وتلك السفن الخارجة منها المتوجهة إلى موانئ شرق أفريقيا وبلاد الهند"^(٧)، ويستدل من ذلك ضخامة النشاط البحري في هرمز والذي يؤكد امتلاك العُمانيون للسفن وعمل بالتجارة مع المناطق المختلفة، وهنا جاءت إشارة السائح الروسي إلى النشاط التجاري وتركيزه عليه دون أن يذكر معلومات أخرى عن طرائق صناعة السفن أو أنواعها أو حمولتها.

وفي عام ١٥٠٣ أي قبيل وصول البرتغاليين إلى الخليج العربي زار هرمز الرحالة الإيطالي لود فيكو دي فارتينا والذي قال عنها: "ترى فيها ثلاثمائة سفينة من مختلف أنواع المراكب التي تأتي إليها من جهات عديدة وبلاد مختلفة"، كذلك وصلها الإيطالي دوراتي بربوزا عام ١٥٢٢ وتحدث عن الموانئ العُمانية قلها، قريات، مسقط صحار وعن كثرة السلع التي تجلبها السفن المختلفة^(٨) وفي ذلك إشارة واضحة إلى السفن العُمانية.

فضلاً عن ذلك فقد زار مسقط الرحالة البرتغالي بيدرو تيكسيرا عام ١٥٧٨، إذ تحدث عن الوجود البرتغالي وتشده مع المراكب العربية ولا سيما العُمانية خلال قيامها بالعمليات التجارية بل انهم فرضوا عليهم شروط وضوابط لغرض السماح لهم بالتجارة^(٩) وبالتالي فإن تلك المرحلة مثلت ضعف النشاط البحري العُمانى وقلة أعداد السفن العُمانية.

وبعد تمكن العُمانيون من استعادة نشاطهم وقوتهم وتفوقهم على البرتغاليين أيام حكم الأئمة اليعاربة، استعادت البحرية العُمانية مكانتها من جديد وأخذت كتابات الرحالة تعطي حيزاً كبيراً للسفن العُمانية نتيجة للنشاط الكبير ومواجهتها للبرتغاليين ومن ذلك ما كتبه الفرنسي مارتن فرانسوا الذي جاء إلى المنطقة عام ١٦٦٩ وتحدث عن تفاصيل المعارك التي خاضها العُمانيون مع البرتغاليين وإيضاحه للسفن التي كانوا يبحرون فيها ويستخدمونها لذلك الغرض.^(٩)

المعلومات وآخرين لأغراض التجارة وبعضهم لغرض التبشير، وبغض النظر عن تلك الأسباب التي دفعت موجات من أولئك الرحالة فأنهم قد وصلوا إلى البلدان العربية وتجولوا في مدنها وكتبوا بتفاصيل دقيقة عنها حتى أصبحت كتاباتهم من المراجع والمصادر التاريخية المهمة للمنطقة، وتأتي أهمية كتب الرحالة بكونها تمثل مشاهدات واقعية لما كان يكتبه الرحالة عن كل منطقة يزورها ومن ثم فأنها تنقلنا للتعايش مع ما يكتبه.

إن أول الرحالة الأجانب الذي وفد إلى عُمان وتحدث عن سفنها هو الإيطالي ماركو بولو (١٢٥٤-١٣٢٤) والذي قام برحلته عام ١٢٩٨ ومر بالعديد من المدن والمناطق وكانت هرمز بوصفها إحدى المناطق التابعة إلى عُمان فذكر عن سفنها قائلاً "إن السفن التي تبني في هرمز كان من أبدأ الأنواع وترجع عيوبها إلى استخدام المسامير في بنائها لشدة صلابة الخشب وتعرضه للانشقاق فإنه ينكسر لذلك فأنها تتقب بعناية بمتقاب وتدق فيها دبابيس تلف عليها حبال أو خيوط مأخوذة من شجر جوز الهند وتترك الحبال أو الليف في الماء حتى يتعفن ثم تطل بالزيت أو شحم السمك المطبوخ ثم تسد الشقوق والفتحات، وهذا النوع من السفن له سارية واحدة ودفة واحدة وسطح واحد"^(٦)، وهنا يبدو أن وصف ماركو بولو كان قاسياً للسفن العُمانية ولكن يمكن أن نستنتج من ذلك أنه قارن بين ما كان يلاحظه من سفن في أوروبا وبين ما شاهده في هرمز الأمر الذي دفعه إلى أن يذهب بذلك التوصيف للسفن العُمانية التي نستطيع أن نقول عنها ورغم الوصف الذي قدمه بولو عنها أنها تمثل تطوراً كبيراً في وسائل النقل البحري العربي آنذاك كما أنها مثلت براعة الفكر العربي للتصنيع والاعتماد على نفسه وعدم تقليد الغير في نتاجاته، كذلك يمكن القول إن وصف ماركو بولو للسفن العُمانية قد ركز فيه على كيفية صناعتها والمواد المستخدمة فيها دون الإشارة إلى معلومات أخرى عنها، ويعود السبب في ذلك لكونه لم تكن مهمته تقصي ومتابعة السفن، بل إنه ذكر معلومات من باب ملاحظاته العامة ومشاهداته عند وصوله إلى كل منطقة يتوقف فيها.

البحر الأحمر وتنتهي إلى ميناء جدة"، وأضاف قائلاً "بعد أن تعود السفن محملة بالبن إلى مسقط حيث يبيع التجار قسماً منه هناك ثم يعاد شحن الفائض في مراكب عُمانية اصغر حجماً تبحر إلى البحرين والبصرة" كما أنه ذكر عن ميناء صور قائلاً "أهل صور تجار ينصب اهتمامهم في سبيل تحصيل الكسب ولهذه المدينة ميناء جيد تعمل فيه حوالي ثلاثمائة بغلة من أحجام مختلفة وتعمل تلك البغلات بحمل التجارة بين سواحل الهند وموانئها وسواحل الخليج وأفريقيا وبحر العرب" وأضاف تأتي صحار من الناحية التجارية بعد مسقط، فلمينائها أربعون بغلة ولها تجارة معتبرة مع كل الموانئ الفارسية ولهندية، فضلاً عن ذلك فقد أشار ولستيد إلى القوارب العُمانية التي تعمل في صيد اللؤلؤ وأكد أنها تتفاوت في أحجامها وحمولتها تتراوح ما بين ١٠ - ٥٠ طنًا.^(١٤)

وفي عام ١٨٦٢ زار مسقط الرحالة البريطاني وليام جيفورد بلكريف وتحدث عن موانئها ونشاطها الملاحي بتواجد العديد من السفن فيها وهي بمختلف الأنواع والأحجام.^(١٥) وبذلك فإن الرحالة الأجانب الذين زاروا مسقط وتحدثوا عن سفنها فأثروا بثقوا معلومات مهمة سواء من حيث أعداد السفن أو أغراضها إذ أشاروا إلى قيام بعض تلك السفن بالعمليات التجارية والبعض الآخر قد شارك في المعارك العسكرية التي خاضتها عُمان في مراحلها التاريخية ولاسيما معاركهم مع البرتغاليين وبالتالي الإشارة إلى أن الأسطول العُماني كان من أقوى الأساطيل البحرية ليس في المنطقة فحسب بل على المستوى العالمي لا سيما أيام حكم السيد سعيد بن سلطان.

ثانياً: السفن العُمانية من خلال الوثائق

الحكومية

تعدّ الوثائق الحكومية المتمثلة بالتقارير اليومية أو الرسائل التي يكتبها المقيمين الأجانب في منطقة الخليج العربي أحد المصادر المهمة لتاريخ المنطقة وذلك لكون قد ضمت كتابات مفصلة عن كل مناطق الخليج العربي وفي المجالات كافة ومن ثمّ تُعدّ مصدر أساسياً لدراسة تاريخ المنطقة، وكانت الوثائق البريطانية هي الأبرز والأهم بحكم سيطرة البريطانيين على المنطقة لاسيما في القرن التاسع عشر، فكانت هنالك متبعات لكل ما يجري في منطقة الخليج العربي من أحداث وتطورات على جميع

كما ذكر لوكير عام ١٧٠٥ قائلاً "لقد طور العرب في مسقط منذ أن انتزعوها من أيدي البرتغاليين.. لقد كانوا في حرب مع البرتغاليين وكانت سفنهم تزداد يومياً، فقد بنوا عدة سفن كبيرة في سورات وبعض السفن في نهر السند الذي كانت معلومات الأوربيين عنه قليلة جداً وكان هنالك أربعة عشر سفينة لنقل المقاتلين وعشرين سفينة تجارية وكانت احدها تحمل سبعين مدفعا ولم تكن بينها ما تحمل اقل من عشرين مدفعا وان موانئهم قريبة من بعضها البعض، وان هنالك خمسة عشر أو ست عشر سفينة في الخارج وسفنهم بصورة عامة مجهزة برجال ذوي خبرة"^(١٦) إلى جانب ذلك ذكر روي فريير الذي زار منطقة الخليج العربي في عهد سيف بن سلطان "أن العُمانيين اكتسبوا إمكانات بحرية كبيرة وأن نشاطهم البحري قد هدد بندر عباس لدرجة أن الفرس طلبوا من الإنكليز الإبقاء على أسطولهم لحماية المدينة".^(١٧)

وعندما زار بارسونز مسقط عام ١٧٧٥ قال "كانت القوة الضاربة في الأسطول لا تقل عن ٣٤ سفينة كبيرة وأعداد كثيرة من السفن الصغيرة"، كما أنه أشار إلى أن مسقط مدينة تجارية مهمة جداً وفيها عدد من المراكب تتاجر مع سورات وبومباي وكوا على امتداد ساحل الملبار ومع مخا وجدة في البحر الأحمر.^(١٨)

ومما تجدر الإشارة إليه، متابعة بارسونز لكل الأعمال التي كانت تقوم بها السفن العُمانية ومنها المحاولة الهامة التي قام بها الأسطول العُماني في نجدته للبصرة التي كانت قد تعرضت للهجوم الفارسي عام ١٧٧٥، إذ كان بارسونز متواجداً في مسقط خلال فترة الأعداد لتلك الحملة وقال عنها "كانت القوة الضاربة في الأسطول لا تقل ٣٤ سفينة منها أربع سفن بنيت في بومباي تحمل أربع وأربعون مدفعاً وخمس سفن من نوع الفرقاطة مزودة بـ ١٨-٢٤ مدفعاً والباقي سفن صغيرة يتراوح تسليح كل منها ما بين ٨-١٤ مدفعاً وقد بنيت الأخيرة في ميناء مسقط وغيره من الموانئ الأخرى.^(١٩)

وتحدث ولستيد الذي زار عُمان عام ١٨٣٥ في كتابه تاريخ عُمان عن الموانئ العُمانية وتواجد السفن فيها بالقول "تحمل تلك السفن في مسقط بالتمر وأيضاً التبغ الفارسي والسجاد مع عدد كبير من الحجاج الفرس وتأخذ هذه السفن في الإبحار مع السواحل العربية حتى تصل إلى

نشاطاً متميزاً في التجارة زمن الإمام سيف بن سلطان ١٦٩٢-١٧١١ إذ سيطر الأسطول التجاري العُماني على الطرق المؤدية إلى الخليج العربي ومارس حقوق جباية الرسوم الجمركية مما انعش اقتصاد البلاد التي أصبحت تعيش في رفاهية وأصبحت مسقط المدينة التجارية الأساسية.^(٢١)

أعطت الوثائق البريطانية قدراً كبيراً من الاهتمام بمتابعة أخبار السفن العُمانية وتوثيق أخبارها لغرض التخطيط لمواجهةها، ولذا فقد أشار باثرست في كتاباته إلى أن الأسطول العُماني كان له دوراً كبيراً في تدمير العديد من المستعمرات البرتغالية في الهند وشرق أفريقيا وغنموا منها غنائم ثمينة،^(٢٢) إذ قامت السفن العُمانية بالتحرك في أسطول ضخم ضم ٢٤ سفينة تحمل على متنها أكثر من ألف مقاتل وتوجهوا إلى أهم الحصون البرتغالية في غرب الهند وهو حصن ديو ونجحوا في احتلاله عام ١٦٦٨ ومكثوا فيه ثلاثة أيام وغنموا غنائم كبيرة وعادوا إلى بلادهم، ولكن السفن العُمانية عادت مرة أخرى إلى مهاجمة ديو مرة أخرى عام ١٦٧٦ وتم خلال ذلك تدمير عدد كبير من السفن البرتغالية وأسر أخرى،^(٢٣) كذلك قيام السفن العُمانية أيام السلطان سيف بالهجوم على جزيرة سالست البرتغالية قرب بومباي^(٢٤) وتمكنوا من تدميرها وأسر ١٤٠٠ أسير ثم قامت السفن العُمانية بمهاجمة بارسلور ومنغالور وتدميرها أيضاً، كما قام أسطول عُماني مؤلف من خمس سفن تحمل على متنها ١٥٠٠ مقاتل بمهاجمة ميناء كونك وتم تدمير قاعدته وأسروا سفينة كبيرة وغنموا ما قيمته ٦٠٠٠٠ تومان.^(٢٥)

أخذ البريطانيون بمتابعة استمرار وتطور سفن الأسطول العُماني، حيث أشارت إحدى الوثائق في عام ١٦٨٩ في عهد الإمام سلطان بن سيف قائلاً: أن أهل مسقط يزيدون يوماً قواتهم البحرية بتجهيز سفن قوية وكبيرة الحمولة قبل سنتين فقط وقاموا ببناء سفينة قوية في سورات وهي ذات حمولة أكثر من ألف طن وتحمل ما لا يقل عن مئة مدفع"^(٢٦)

وفي عهد سيف بن سلطان تعددت شهادات المراقبين في وصف سفن البحرية العُمانية، إذ استطاع حسم الصراع بها ضد البرتغاليين في الخليج العربي وشرق أفريقيا وأصبحت قوة الأسطول البحري اليعربي قوة يشار إليها

المستويات، وبما أن عُمان كانت واحدة من أهم البلاد العربية التي امتازت بوجود بحرية قوية لديها أدت إلى متابعة الوثائق الحكومية لها.

فقد أشارت تلك الوثائق إلى قيام العُمانيون ببناء سفن وتبنوا طرازاً جديداً من السفن الحربية يكون بمقدوره مواجهة القلاع الطافية للعدو وقد أفادت السفينتان البرتغاليتان اللتان تم الاستيلاء عليهما خلال معركة مسقط خبرة في وسائل بناء الطراز الجديد من السفن بتثبيت ألواح أبدانها بالمسامير بدلاً من الأسلوب التقليدي بخياطتها بالحبال وجعلوا لها فتحات للمدافع ورفعوا على اسطحها الصواري ذات الأشعة المربعة إلى جانب تحويل السفن المحلية بما يلائم الغرض الجديد.^(١٦) وقد وصل الأسطول العُماني إلى قوة كبيرة في عهد الإمام سلطان واستغرق ذلك عقدين من الزمن وقد استعان بعدد من السفن الأوربية الحديثة سواء عن طريق شراءها أم الاستيلاء عليها أم تأجيرها.^(١٧)

ومن جانب آخر، أشارت بعض الوثائق إلى أن تطور سفن البحرية العُمانية بتلك الصورة لا يمكن أن يكون مصدرها السفن المصنوعة في عُمان فقط ولا السفن المشتراة من الإنكليز والهولنديين وإنما كانت من سبل أخرى منها سورات التي كانت مركز لصناعة السفن التي استخدمها العُمانيون ومنطقة حوض السند، فضلاً عن أماكن أخرى لم تكن معروفة للأوربيين.^(١٨)

استمر تصاعد قوة الأسطول العُماني بتزايد أعداد سفنه الأمر الذي أشارت إليه الوثائق الأجنبية ومنها الرسالة التي كتبها نائب الملك إلى ملك البرتغال جوان الرابع في كانون الأول ١٦٥١ قائلاً: "لقد أصبح العرب مكتفين ذاتياً وواثقين من انفسهم بحيث يتطلب الأمر إرسال أسطول ضخم جداً لتحقيق غايتين الأولى سحقهم وتأمين مياه المنطقة والحيلولة بينهم وبين الوصول إلى ممباسا التي أصبح من اليسير عليهم الوصول إليها وثانياً عدم إتاحة الفرصة للحكام الآخرين في الجوار للسير على منوالهم".^(١٩)

وأشارت الوثائق البريطانية إلى أن قوة الأسطول العُماني أصبحت ذات تأثير مهم في منطقة الخليج العربي حيث غدا العُمانيون يوصفون بأنهم أسياد الملاحة والتجارة.^(٢٠) وذكر باثرست أن الأسطول العُماني مارس

جنافاً التي تبلغ حمولتها ١٠٠٠ طن و٣٢ مدفعاً بالإضافة إلى ثلاث سفن أخرى ذات عشرين مدفعاً.^(٢٢) وخلال عهد السلطان سعيد ازدهرت البحرية العُمانية بشكل كبير وفاق الحدود، إذ امتلكت أسطولاً بحرياً كبيراً مكنها من السيطرة على العديد من المناطق ليس في آسيا فحسب بل في أفريقيا وتحديداً في شرقها، ذلك الأمر الذي عملت العديد من المصادر الأجنبية وكتابات المسؤولين الأجانب بالإشارة إلى تلك البحرية التي أصبحت من القوى البحرية ليس على مستوى المنطقة الخليجية فحسب، بل على المستوى العالمي وكما تصف بأنها تأتي بالمرتبة الثانية بعد البحرية البريطانية، إذ أولى السيد سعيد اهتماماً فائقاً ببناء الأسطول الحربي وكانت موانئ عُمان في عهده (مسقط، مطرح، صور، شناص) تضم أهم أحواض بناء السفن من الأخشاب المستوردة من الهند فضلاً عن الأخشاب العُمانية. وقد أمر السلطان سعيد شخصياً ببناء العديد من السفن الحربية في أحواض السفن الهندية والخاصة في بومباي والتي أشارت إليها وثائق حكومة بومباي/ سجلات حكومة بومباي (Bombay Government selection from Records) والتي أعطت تفاصيل دقيقة عن قوة السلطان البحرية وأنواع السفن التي يملكها وأعدادها وأعداد بحارتها وتسليحها.^(٢٣) وأشار ريجبي في إحدى تقاريره التي أرسلها إلى حكومة بومباي حول زنجبار إلى أعداد السفن العُمانية قائلاً: "كانت في عُمان قوة بحرية مكونة من خمسة عشر سفينة حربية في عام ١٨٥٦ مبنية على الطراز الغربي تضم سفينة هجومية مزودة بـ ٧٤ مدفعاً وخمس بارجات بالإضافة إلى سفن عديدة مبنية على الطراز العربي، وفي أوقات السلم يعمل هذا الأسطول كناقلات بضائع ويدرب ربحاً كبيراً.^(٢٤)

ولم تكن السلع التجارية التي تنقلها السفن العُمانية غائبة عن التقارير والوثائق الحكومية التي كانت تقوم بمتابعة نشاط السفن العُمانية، إذ أشارت تلك الوثائق إلى المواد التي كان ينقلها تلك السفن إلى كلكتا في الهند وهي اللؤلؤ والملح الصخري والكبريت والنحاس والزرنيخ والعفص والزعفران والبخور والفواكه المجففة والأفيون والأعشاب الطبية، في حين أن البضائع التي كانوا ينقلونها إلى مسقط على متن السفن العُمانية تمثلت بالأنسجة

بالبنان حسب ما ذكرته تلك الوثائق، وضمت بحاره مهرة من العرب والهنود والأوربيين أيضاً،^(٢٧) ووصلت قوة الأسطول إلى درجة أن بروس كتب عنه في أحد تقاريره قائلاً: "كان قوة العرب في مسقط في هذا الوقت من ناحيتي الشحن والقوى البشرية قوية جداً لدرجة تثير الرعب من أنهم سيضعون يدهم على الخليج كله"^(٢٨) وفي ذلك إشارة واضحة إلى القلق الذي كان يملك البريطانيين من تلك القوى البحرية العربية.

فضلاً عن ذلك، تابعت الوثائق البريطانية عملية تجهيز السفن العُمانية بالأسلحة بالقول "على الرغم من السمة التجارية الخاصة التي اتسم بها البوسعيديون إلا أنهم لم يهملوا تدعيم سفنهم بالمدافع وتوفير الحماية الكافية لها، حيث كانت الأوضاع القائمة تستدعي اليقظة والحذر لا سيما بوجود أعداد كبير من السفن تابعة للقوى الأوربية.^(٢٩) كما أوضحت الوثائق البريطانية إلى اهتمام البوسعيديون إلى صناعة السفن وتطويرها والاهتمام بها في أواخر القرن الثامن عشر وكان النموذج الذي شد انتباههم قد تمثل في النموذج الذي أتى به الأوربيين إلى المنطقة وكان أحد أهم الأسباب في تفوقهم وفرض سيادتهم وانطلاقاً من ذلك الوعي توجهوا نحو توسيع مراكز بناء السفن حتى انتشرت في موانئ مسقط وصحار وصور، فيما نشطوا في شراء السفن الأوربية وحاولوا أيضاً الاستفادة من خبرة الهنود في صناعة السفن لا سيما في مينائي بومباي وسورات.^(٣٠)

فضلاً عن ذلك فقد أشارت الوثائق الأجنبية إلى ضخامة الأسطول العُمانية أوائل القرن الثامن عشر وقوته العسكرية ومكانته في المنطقة وبسط سيطرته على مناطق شاسعة في المحيط الهندي والخليج العربي.^(٣١) وتتبع الوثائق الحكومية البريطانية موضوع السفن العُمانية ولا سيما عهد السيد سلطان بن أحمد (١٧٩٢-١٨٠٤) مؤكدة أن الأسطول العُمانية يضم خمسة عشرة سفينة كبيرة حمولتها تبلغ (٤٠٠ - ٧٠٠) طن، فيما هنالك المئات من السفن المتوسطة والصغيرة والتي أوجدت نظاماً ملاحياً مميزاً تمثل في رحلات السفن الكبيرة إلى الهند وتوجه السفن المتوسطة نحو سواحل أفريقيا وتركيز نشاط السفن الصغيرة داخل مياه الخليج العربي، وبالوقت نفسه لم يهمل الأسطول الحربي وتم إضافة السفينة

الأجانب الأخرى المهمة التي تناولت السفن العُمانية وثائق (سي يواتيجسون بي سي اس) (Aitchison) والتي ثبت فيها كل المعاهدات والاتفاقيات التي وقعها شيوخ الخليج مع الدول الأوروبية، حيث أشارت تلك الوثائق إلى الاتفاقيات التجارية التي وقعها العُمانيون من أجل سلامة ونشاط سفنهم ومنها الاتفاقية التي وقعت عام ١٨٢٣ مع الولايات المتحدة الأمريكية والتي أشارت إلى إمكانية دخول السفن العُمانية إلى الموانئ الأمريكية ولا تدفع رسوماً أكثر من تلك التي تدفعها السفن الأمريكية التي تدخل إلى الموانئ العُمانية.^(٣٩)

أما عن تشكيلات الأسطول العُمانى، فقد أورد التاجر الأمريكي روبرتس الذي زار عُمان عام ١٨٢٣ بأن السلطان كان يملك أسطولاً وقوة بحرية تتألف من:

- ١- سفينة مزودة ب ٦٤ مدفعاً.
- ٢- ثلاث فرقاطات مزودة كل منها ب ٣٦ مدفعاً.
- ٣- سفينتان مزودة كل منهما ب ١٤ مدفعاً.
- ٤- مائة مركب تقل عليها ستة آلاف مقاتل.

كما ذكر في تقريره بأن عُمان في عهد السيد سعيد كانت تمتلك أكبر أسطول تملكه الدول الآسيوية والأفريقية الواقعة على سواحل المحيط الهندي.^(٤٠) وتذكر بعض المصادر أن الكابتن (هارث) أحد العاملين في القوة البحرية العُمانية زمن السيد سعيد قد وضع كشفًا عام ١٨٢٤ بأعداد سفن الأسطول العُمانى أيام السلطان سعيد موضحاً أنواعها، وقد تضمن الكشف بوجود بارجة حربية واحدة وثلاث فرقاطات وسفينة حربية واحدة فضلاً عن عشرين سفينة تجارية عائدة للسلطان وعدد من البغلات البحرية والمراكب التي تحمل كل منها ما بين الأربعة والعشرة مدافع.^(٤١)

وأشارت الوثائق البريطانية إلى رحلة السفينة كارولين التي أرسلها السيد سعيد عام ١٨٤٥ إلى ميناء لندن وبينت حمولة تلك السفينة والبضائع التي نقلتها، وفي عام ١٨٤٩ تم إرسال السفينة ارتميس إلى لندن في مهمة تجارية أيضاً.^(٤٢) كما أشارت الوثائق البريطانية التي كتبها سالدانها إلى وصول السفينة العُمانية كارولين عام ١٨٤٩ إلى مدينة مرسليليا الفرنسية وهي تحمل بضائع من زنجبار.^(٤٣)

القطنية والصوف وخشب الصندل والفلفل والزنجبيل والهيل والدارسين والمسك والكافور والنيلة والكرم والحديد والصلب والرصاص والزيت والسمن.^(٣٥)

ثالثاً: السفن العُمانية في كتابات المسؤولين الأجانب

كانت منطقة الخليج العربي محط أنظار القوى الكبرى نتيجة الأهمية التي تمتاز بها المنطقة من جميع النواحي الأمر الذي دفع تلك الدول إلى إرسال عدد من المسؤولين للتعرف على المنطقة ومتابعة ما يجري فيها من تطورات. ولذا فقد تدفق على المنطقة العديد من أولئك المسؤولين وبمختلف المواقع الحكومية الذين زاروا المنطقة أو بعضهم تم تعيينهم كمعمدين أو قناصل في مناطق الخليج العربي، وكانت عُمان واحدة من أبرز البلدان العربية التي وصلها عدد كبير من المسؤولين الأجانب سواء المدنيين منهم أو الضباط العسكريين وقاموا بإعداد تقارير مفصلة عن مشاهداتهم وملاحظاتهم وتوصياتهم إلى حكوماتهم لغرض التعامل مع المنطقة وفق ما تقتضيه مصالحهم.

ففي عام ١٧٢١ جاء إلى مسقط الكسندر هاملتون وهو عسكري إنكليزي وقد أدهشه الأسطول العُمانى وقال عنه: "يتألف من سفينة كبيرة تحمل أربعة وسبعين مدفعاً وسفینتين كبيرتين تحمل كل واحدة منهما ستين مدفعاً وواحدة تحمل خمسين مدفعاً وهناك ثماني عشرة سفينة صغيرة تحمل كل واحدة ما بين أربعة إلى ثمانية مدافع".^(٣٦) وعندما زار مسقط الضابط البريطاني ديفد سيتون عام ١٨٠٠ فإنه تحدث عن بحريتها وأعداد سفنها ومواصفاتها، فضلاً عن ذلك فإنه قام بإعطاء وصف كامل عن السفينة (الجنجافة) التي سافر عليها مع سلطان عُمان.^(٣٧)

ونتيجة لكثرة السفن العُمانية وأهمية مسقط التجارية فقد ورد ذكرها في كتابات المبعوثين الروس إلى الخليج العربي ومنهم سيرفر المبعوث الذي زار عُمان بداية عقد العشرينيات من القرن التاسع عشر وقدم تقريراً عام ١٨٢٤ إلى الكسندر الأول والذي أكد فيه على أهمية عُمان وضرورة السيطرة عليها مؤكداً أن كافة السفن الحربية والتجارية الداخلة والمغادرة للخليج العربي تمر بمسقط وبجانب الساحل العُمانى.^(٣٨) ومن كتابات المسؤولين

لم يكتفوا بصناعة السفن المحلية بل أنهم قاموا بشراء سفن أوروبية وبناء بعض سفنهم في الموانئ الهندية مثل بومباي وسورات، وبالتالي أصبح لدى عُمان منذ منتصف القرن التاسع عشر أكبر أسطول حربي وتجاري في المنطقة الممتدة بين الخليج العربي وجزيرة مدغشقر وكان له تواجد مهم في البحر الأحمر.^(٤٧)

ومن الكتاب الآخرين الذين تطرقوا إلى السفن العُمانية القنصل الروسي في البصرة الكسندر اداموف الذي قال: "كانت السفن الشراعية العُمانية تخرج من ميناء صور إلى البصرة وهي محملة بأنواع البضائع وعند عودتها تحمل معها التمر والحبوب فضلاً عن ذلك فأنها تجلب معها إلى الهند الأخشاب والكيروسين والقادمة من زنجبار تجلب الأخشاب اللازمة لصناعة السفن القادمة من مسقط تجلب السمك المجفف والليمون".^(٤٨) بالإضافة إلى ذلك فقد أشارت الوثائق البريطانية إلى المخاطر الكبيرة التي يمكن أن تتعرض لها مصالحتها بوجود الأسطول العُماني ولذا فأنها كانت دائمة المراقبة له.^(٤٩) وبذلك يلاحظ أن كتابات المسؤولين الأجانب كانت واضحة ومفصلة بخصوص البحرية العُمانية، وكان ينتابها القلق من تطور تلك البحرية وامتلاكها لأعداد كبيرة من السفن بأنواع مختلفة.

رابعاً: كتب أخرى

اهتم العديد من الكتاب بالتاريخ العُماني وذلك لأهمية عُمان السياسية والاقتصادية الأمر الذي دفع الباحثين الأجانب إلى البحث في تفاصيل تاريخها، ومن المؤكد أن التاريخ العُماني لا يمكن أن يخلو من الإشارة إلى سفنها سواء من حيث الإشارة إلى أنواعها أو تصنيعها أو ذكر مساهماتها العسكرية في خوضها للمعارك البحرية ومن ذلك ما ذكره بادجر في كتابة عن تاريخ أئمة وسادة عُمان فقد أشار قائلاً: "كان لسيف بحرية كبيرة تحت قيادته وأن إحدى سفنه تحمل ثمانين مدفعاً كبيراً"، كما أنه ذكر السفن العُمانية عند مشاركتها في دعم البصرة أثناء الحصار الفارسي عليها، إذ قال "أرسل السلطان أحمد حملة إلى البصرة ١٧٧٥ وأخذ معه أسطولاً قوامه عشرة سفن حربية وقوة كل واحد منها عشرة آلاف رجل".^(٥٠) كما أشار إبراهيم بارسونز إلى أن أحمد بن سعيد اشترى بعض السفن من ميناء البصرة والموانئ العربية الأخرى داخل الخليج^(٥١) ونتيجة لكثرة أعداد السفن العُمانية، فقد

أما بالنسبة إلى مايلز الذي زار عُمان عام ١٨٧٤ أنه شاهد خلال زيارته لمدينة صور بناء ثمان سفن في نفس الوقت مؤكداً أن أسطول عُمان التجاري في النصف الأول من القرن التاسع عشر بلغ مائة سفينة عابرة للقارات تجوب المدن والموانئ والسواحل ما بين البصرة شمالاً والهند وسواحل أفريقيا جنوباً وهي تحمل التمور واللبان والبن والأقمشة والأسماك والأخشاب والسمن والتوابل و مواد غذائية أخرى.^(٤٤) وأوضح مايلز بأن الأخشاب على أنواعها تستورد من الملبار، أما تكلفة بناء مركب من طراز البدن فيبلغ أربعة ريات للمتر المكعب الواحد وفي أماكن ثلاث نجارين بناء سفينة خلال ثلاثة أشهر، أما الأسلاك المستعملة فهي المصنوعة من الحبال يتم صنعها في مطرح واحسن قماش للأشعة يجلب من البحرين.^(٤٥) كما تحدث مايلز عن نوعين من السفن أولهما تسمى البدن وتستخدم للتجارة الداخلية لكونها صغيرة الحجم، أما طراز البغلة الذي هو أكبر المراكب والسفن العُمانية فيستخدم في التجارة مع بومباي وخليج البنغال وأفريقيا الشرقية والبحر الأحمر وهناك سفينة بتيل والزيماء وتتراوح حمولة الأول بين مائة ومائتي طن غير أن البدن هو أهم المراكب الساحلية وأكثرها عدداً واستعمالاً ويبلغ طولها ٢٠-٢٥ قدماً وحمولتها ١٠-٢٠ طن، ويوجد أيضاً نوع آخر يسمى الشوعي وهو قريب إلى الطراز الأوربي، أما في ساحل الباطنة فيوجد نوع من القوارب اسمه الشاشة وهو يقاوم الأمواج وكما يقول مايلز "الشاشة دليل على قدرة الإنسان العربي على تطويع المواد لمطالبه واحتياجاته وهو مصنوع من سعف الخيل بشكل كامل وذلك بتجميعها كلها وتركيب القارب عن طريق الصانع الخبير وهذا القارب يصل طوله إلى اثني عشر قدماً ولا يتسع لأكثر من شخص أو اثنين على الأكثر، وعلى الرغم من أن هذا النوع من القوارب هش إلا أنه مطاط وفي وسعه أن يتحمل أشد الأمواج عنفاً ويستعمل في الصيد وفي الاتصال بالسفن الراسية بعيداً عن الشاطئ".^(٤٦)

وتحدث البريطاني لوريمر أحد موظفي حكومة الهند البريطانية والذي أرسل إلى منطقة الخليج بمهمة استقصائية للكتابة عن المنطقة، تحدث عن السفن العُمانية بتأكيد أنه بناء تلك السفن أدى إلى زيادة استيراد الأخشاب التي تدخل في بناءها من الهند، كما أن العُمانيون

النوع	الوصف
البدن:	أكثر السفن العُمانية شهرة.
البتيل:	مركب مزود بالمدافع وتصل حمولته إلى ما يقارب مائتي طن.
الزيماء:	وهو يشبه البتيل ويستخدم في السواحل.
الداو:	وهو من السن العُمانية الكبيرة.
الغراب:	وهو من أقدم أنواع السفن العُمانية الحربية، وقد ورد ذكره على لسان العديد من الكتاب الأوربيين ولونه أسود يشبه الغراب.

وقد أشار برترام ثومس إلى بعض أنواع السفن العُمانية واستخداماتها، فعلى سبيل المثال أكد أن السفينة المسماة (الداو) كانت تستخدم في المياه الضحلة في الخليج، وكانت هناك سفن أخرى يطلق عليها البدن المتخصصة بتجارة السمك ومنها يسمى البغلة وهي كبيرة ومتخصصة في المتاجرة مع المناطق البعيدة خارج الخليج.^(٥٤)

ومن جانب آخر، اهتمت بعض المصادر الأجنبية برحلات السفن العُمانية التي أرسلها السيد سعيد لغرض التبادل الدبلوماسي مع الدول الكبرى، وكانت أولى تلك الرحلات قد قامت بها السفينة (سلطانة) التي أرسلت إلى الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٨٤٠ وكانت بقيادة أحمد بن نَعْمَان حيث حملت على متنها كميات كبيرة من السلع والبضائع العُمانية وبينت تلك المصادر أنواع وكميات السلع التي أرسلت إلى نيويورك أو السلع التي عادت بها السفينة سلطانة إلى عُمان.^(٥٥) وتدل هذه الرحلة دلاله واضحة على قدرة العُمانيين على القيام بأدوار إيجابية في العالم الخارجي فضلاً عن قدرة الأسطول العُمانى على الوصول إلى أبعد مناطق في العالم لا سيما وأنها السفينة العربية الأولى التي وصلت إلى السواحل الأمريكية آنذاك. فضلاً عن ذلك، فقد أشار الكاتب الأمريكي اتليس إلى تلك السفينة قائلاً: "كانت السفينة سلطنة التي أسماها السيد نسبة إلى زوجته الأولى السلطانة عزه بنت الأمير سيف حاكم شيراز وهي من أسرع سفن الأسطول العُمانى تم بناءها في حوض مازجون في مدينة بومباي الهندية عام ١٨٢٢ وكانت أشرعها مربعة تحملها ثلاث صوار وكان

قدر الكاتب رونالد هولي عدد سفن أسطول القهوة فقط في عام ١٧٦٥ بخمسين سفينة كانت تقوم برحلاتها من مسقط إلى البصرة.^(٥٦)

أشارت عدة مصادر متنوعة قام بأعدادها عدد من الكتاب والمؤلفين الأجانب والتي اعتمد بعضها على مصادر أخرى أصلية والتي تحدثت بعضها إلى أهم أنواع السفن العُمانية في عهد السيد سعيد:^(٥٧)

النوع	الوصف
شاه علم:	وهي فرقاطة بحرية تحمل ست وخمسون مدفعاً وحمولتها تبلغ ألف ومائة وإحدى عشر طناً.
كارولين:	نوع آخر من السفن يطلق عليها فرقاطة تحمل على متنها أربعين مدفعاً وحمولتها تبلغ خمسمائة وخمس وسبعون طناً.
تاج بكس:	اسم مركب تبلغ حمولته سبعمائة وسبعة وثلاثين طناً.
ليفربول:	اسم بارجة تحمل أربع وسبعين مدفعاً تزن حمولتها ألف وسبعمائة وخمسة عشر طناً.
سلطانة:	اسم سفينة تحمل أربعة عشر مدفعاً وتبلغ حمولتها ثلاثمائة واثنى عشر طناً وتُعدّ من أهم قطع الحربية العُمانية.
تاجه:	اسم مركب يحمل اثني عشر مدفعاً وحمولته تبلغ ألفان وخمسة وعشرين طناً.
نوسري:	اسم مركب تزن حمولته مئة وتسع وسبعون طناً.
البغلة:	أكثر أنواع المراكب استعمالاً في عُمان والخليج وكانت تحمل ما بين مئة إلى مئة وخمسون طناً
السنبوق:	من أكثر المراكب العُمانية عراقية وتتراوح حمولته ما بين عشرين إلى مئة وخمسون طناً.
الجلبوت:	اسم مركب تأثر بالتصميم الأوربي فهو يشبه السفينة الأوربية المسماة جولي بوت ويذكر أن اسمه مشتق من اسم المركب البرتغالي جالبوتا، وتبلغ حمولته ما بين أربعين وخمسة وسبعين طناً.

اتخاذ ذلك التراث منطلقاً نحو التطور والابتكار والتميز والإبداع وعدم الاعتماد على الغرب، وإنما الاعتماد على الثروة التي يكتنزها عقول أبناءنا، والعمل على تنميتها وإظهارها بالمظهر الذي يليق بذلك التاريخ والتراث الذي كان يوماً من الأيام له السطوة والقوة ويُحسب له.

نتائج الدراسة

اتضح من خلال البحث النتائج الآتية:

- أشارت المصادر التاريخية الأجنبية وبمختلف عناوينها إلى أهمية البحرية العُمانية وتطورها وتنوعها بوجود مجموعة كبيرة من السفن بمختلف الأنواع والأحجام وقد ساهمت تلك البحرية في ازدهار النشاط الملاحي العُماني خلال المراحل التاريخية المختلفة.
- بينت تلك المصادر أعداد السفن وأحجامها وكيفية بناءها وأسمائها سواء كانت المخصصة لأغراض التجارة أو المخصصة للأغراض العسكرية، كما بينت تلك المصادر حجم التجارة التي كانت تقوم بها تلك السفن.
- اتضح من خلال تلك المتابعات التي أولتها المصادر التاريخية الأجنبية القلق الكبير الذي كان ينتاب القوى الكبرى من تنامي وتصاعد قوة الأسطول العُماني ومن ثم شعورها بالخطر على مصالحها لا سيما وأن العُمانيون استطاعوا أن يخرجوا البرتغاليون الذين كانوا يملكون قوة بحرية كبيرة مجهزة بأسلحة حديثة آنذاك، لكن تفوق السفن العُمانية ساعد على التصدي لهم وإخراجهم من العديد من مناطق الخليج العربي وشرق أفريقيا.
- تبين من خلال البحث السعي الدائم والمتواصل للسلطين العُمانيين في الاهتمام بالبحرية العُمانية من خلال تصنيع إنشاء الموانئ اللازمة لبناء السفن والتشجيع على جلب المواد اللازمة لها أو سعيهم المتواصل في شراء السفن من المناطق الأخرى.
- أشارت المصادر التاريخية الأجنبية إلى قوة الأسطول العُماني واستعداده الدائم للتصدي لأي طارئ، وذلك من خلال تزويد السفن العُمانية بمدافع وأسلحة.
- اتضح من خلال الدراسة أن السفن العُمانية كانت من أوائل السفن العربية التي وصلت إلى مناطق بعيدة حتى أنها وصلت إلى الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا، وهي بذلك ترسل رسائل إلى تلك الدول بأنها متمكنة من الوصول إلى تلك المناطق.

بناءها على الطراز الأوربي وادخل عليها بعض التعديلات في تصميمها لتناسب الطابع العُماني.^(٥٦) أما بالنسبة إلى روبرت جيران لاندن الذي بحث في التاريخ العُماني وتناول تاريخه في مراحل تاريخية مختلفة كما انه ركز على المدة التي اخذ فيها الضعف يدب في أوساط الأسطول العُماني لا سيما بعد وفاة السيد سعيد وبعد أن أكد على سعة التفوق البحري العُماني بالقول "كانت السفن التي يملكها أهل مسقط تحمل أكثر من نصف تجارة الخليج العربي عام ١٨٥٤".^(٥٧) عاد مرة أخرى ليقول "أخذ نشاط السفن المحلية يقتصر على العمليات الساحلية المحدودة والرحلات غير المنتظمة أو على النشاط غير المسموح به كالتهرب نتيجة لتزايد البواخر البريطانية الكبيرة في المنطقة".^(٥٨)

كما تحدث كرسيتيان اوسبوران في كتابه دول الخليج وعُمان عن النشاط التجاري لعُمان وأنواع السفن فيها، حيث قدم وصفاً لبعضها مبينا طولها وحمولتها ونوعية تجارتها.^(٥٩) كما أن البريطاني جون كيلي قد أوضح العديد من الصراعات والمعارك والتي أشار فيها إلى السفن العُمانية التي كانت تُعدّ حجر عثرة أمام المصالح الأجنبية في المنطقة والتي نافست أساطيل القوى الكبرى التي كانت تريد فرض هيمنتها على المنطقة.^(٦٠)

خاتمة

وفي ختام هذا البحث، لا بد من القول إن البحرية العُمانية بامتلاكها لأعداد كبيرة من السفن كانت قد رسمت تاريخاً مشرفاً للعقلية العربية التي استطاعت بإمكانياتها البسيطة من قهر القوى الكبرى وتقف بوجهها، كما أنها استطاعت أن تصل إلى المناطق البعيدة متجاوزة مياه المحيطات في تلك الظروف الصعبة التي لم تكن هناك تقنيات أو أجهزة حديثة تستطيع الاعتماد عليها، لكن خبرة الملاحين العُمانيين أدت إلى تفوقهم ووصولهم إلى تلك المراحل المتقدمة آنذاك، ولذا يجب الاهتمام بذلك التاريخ الزاخر والذي أصبح تراثاً لا يفتخر به العُمانيون فحسب، بل العرب جميعاً نتيجة للإسهامات الكبيرة التي قدمها العُمانيون في مجال الملاحة واكتشاف الطرق البحرية خلال تلك القرون، لذا فإن التذكير بذلك التاريخ يعطي الحافز والعزيمة لأبناء هذا الجليل لغرض

الاحالات المرجعية:

- (١٩) صالح العابد، "الصراع البحري العُماني البرتغالي في الخليج العربي وغرب المحيط الهندي في النصف الثاني من القرن السابع عشر"، مجلة كلية الآداب، جامعة بغداد (٢٠٠١)، العدد ٥٢، ص٤٣.
- (20) Bathurst, Op.Cit, p.124.
- (21) Ibid, p.103.
- (22) Ibid, p.121.
- (23) Ibid, p.132.
- (24) Cl.Hurt, **Histoire des arabes**, tom II, paris, 1913, p.264.
- (25) Bathurst, Op.Cit,p.141-142.
- (26) Qouted in Batharst the yarabi, b.188.
- (27) Calvin.h.hllen, **oman the modernization of the sultanate**, London, 1987, p.37.
- (28) John Bruce, op.cit, p.169.
- (29) Marine Records, Vol.891, August 15 1799, Report ontrade of Arabia and Persia by samuel Monesty and harbord jons.
- (30) India Office, **factory Records, Letters from Bussora, Gambroon etc. Letter From Bussra**, vol. 21, September 1769.
- (31) Amillton, **A new Account of the East India 1688-1723**, vol.1, p.45.
- (32) India Office, OP Cit, p.234.
- (33) Bombay Governments, **selection from the Records of Bombay Government**, vol. xxix, Bombay, 1856.
- (٣٤) ريجبي، **تقارير حول زنجبار**، سجلات حكومة بمباي، سلسلة جديدة، رقم ١٨٦١، ص١٨-١٩.
- (35) India Office, OP Cit. ,p256.
- (36) Alexander Hamilton, **Anew Account of East Indies**, London, 1827, vol.1, p.74.
- (37) Bombay Governments, Op cit, p.543.
- (٣٨) سيرجي جيرجيو، "عُمان في القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين من خلال الوثائق الموجودة في الأرشيفات الرسمية لسان بطرسبرج"، **مجلة الوثيقة**، مركز الوثائق التاريخية، مملكة البحرين، (٢٠٠٢)، العدد ٤١، ص١٥٥.
- (39) Aitchison, **Treaties, Engagement and Sands Telating to India and Neighbouring Counteries**, vol.xl, Delhi,1833.
- (٤٠) نقلاً عن: جمال زكريا قاسم، **دراسة لتاريخ الإمارات العربية** . ١٨٤-١٩١٤، الكويت، ١٩٧٤، ص٨٣.
- (41) Bombay Governments, Op cit, p.2826.
- (42) Saldanha, **Precis ofcorres pondance Regrding the Affairs of the gulf 1810- 1853**, vol. viii, London, 1986, pp.186-187.
- (43) Ibid.
- (٤٤) س.ب. مايلز، **الخليج بلدانه وقبائله**، ترجمة محمد أمين عبد الله، وزارة التراث والثقافة، عُمان، ٢٠١٦.
- (١) عبد الله جاسم علي آل ثاني، **الحياة السياسية والاقتصادية في إقليمي البحرين وعُمان بين القرنين الخامس والسابع الهجري (الحادي عشر والثالث عشر الميلادي)**، دار العلوم العربية للطباعة والنشر، بيروت، ٢٠٠٨، ص١٨٩.
- (٢) المصدر نفسه، ص١٩.
- (٣) للتعرف أكثر يُنظر: أبو عبدالله محمد الطنجي المعروف ابن بطوطة (ت. ٧٧٩هـ / ١٣٧٧م)، **رحلة ابن بطوطة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار**، ج١-٢، دار إحياء العلوم، بيروت، ١٩٨٧.
- (٤) سرحان بن سعيد الازكوي (ت. ١١٧٧هـ / ١٧٦٥م)، **كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة**، تحقيق عبد المجيد حسيب القيسي، مطابع سجل العرب، ١٩٨٠، ص١١.
- (٥) للتعرف أكثر يُنظر: حمود بن حمد الغيلاني، **أسياد البطار الأسطول البحري العُماني وأثره في التجارة الدولية**، ج١-٢، مسقط، ٢٠١٥.
- (٦) ماركو بولو (ت. ٧٢٦هـ / ١٣٢٤م)، **رحلات ماركو بولو**، ترجمة/ عبد العزيز جاويد، القاهرة، ١٩٩٥، ص٨١.
- (٧) علي أبا حسين، "من العلاقات الثقافية بين روسيا ودول الخليج العربي"، **مجلة الوثيقة**، مركز الوثائق التاريخية، البحرين، (١٩٩٩) العدد ٣٥، ص١٤.
- (٨) نقلاً عن: نيقولا زيادة (ت. ١٤٢٦هـ / ٢٠٠٦م)، **الخليج العربي والرحالة الأوروبيون**، مجلة الرائد العربي، (١٩٦٢)، العدد ١٩، ص٢٨.
- (9) Robin Bidwell, **Bibliographical Notes on European Accounts of Muscat, 1500-1900**, p.125.
- (٩) مستكشفون وضباط ومغامرون يرسمون صورة عُمان، على الموقع www.alkhaleej.ae
- (10) Charles Loekyer, **Anaccont of the trade of India**, London, 1911, p.207.
- (11) john bruce, **the Annals of the honorable East-India company**, vol.3, London, 1810. p.170.
- (12) Abraham Parsons, **travels in Asia and Africa**, London, 1808, p.206.
- (١٣)(١٤) Ibid.
- جيمس ريموند ولستيد (ت. ١٢٥٨هـ / ١٨٤٢)، **تاريخ عُمان رحلات في شبه الجزيرة العربية**، ترجمة عبد العزيز عبد الغني إبراهيم، دار الساقبي، بيروت، ٢٠٠٢، ص١٧٢، ١٥٥، ٤٥.
- (15) W.Gifford Palgrave, **Narrative of year journey through central and Eastern Arabia, 1862-1863**, vol.2, London, 1856, p.380.
- (16) Bathurst, **the ya rubi in oman**, ph. oxford university.1967, p.120.
- (17) Ibid,99
- (18) faclemeuts oman the Reborn land, London, 1980, b.38.

- (٤٥) المصدر نفسه، ٢٩٠.
- (٤٦) المصدر نفسه، ص ٢٩١.
- (٤٧) ج ج لوريمر(ت. ١٣٣٣هـ/١٩١٤م)، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج ١، ترجمة مكتب أمير دولة قطر، د.ت، ١٦٤.
- (٤٨) الكسندر اداموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ترجمة هاشم التكريتي، بيروت، ٢٠٠٩، شركة الوراق، ص ٥٢٤.
- (49) Bombay Governments, Op cit.
- (٥٠) جورج بيرسي بادجر(ت. ١٣٠٥هـ/١٨٨٨م)، مقدمة كتاب تاريخ أئمة وسادة عُمان، ترجمة، محمود علي الداوود، ٢٠١٢.
- (51) Abraham Parsons, *Travel in Asia Africa*, London, 1808, P.207.
- (٥٢) رونالد هولبي، عُمان ونهضتها الحديثة، ترجمة مؤسسة ستايس، لندن، د.ت، ص ١٨٦.
- (٥٣) وندل فليبس (ت. ١٣٧٢هـ/١٩٥٣م)، تاريخ عُمان، ترجمة محمد أمين عبد الله، ١٩٩٤، عُمان، ص ١١٠-١١٣. رودلف سعيد روت، سلطنة عُمان خلال حكم السيد سعيد بن سلطان ١٧٩١-١٨٥٦، ترجمة/ عبد المجيد حسين القيسي، البصرة، ١٩٨٣، ص ١٨٨. عُمان في أمجادها البحرية، سلسلة تراثنا، العدد الثامن، عُمان، ١٩٩٤، ص ٨٩-٩٦.
- (54) Bertram Thomas, *Arab Rule under the Al-bu said dynasty of oman 1741-1939*, London, p.15.
- (٥٥) هرمان فريدريك اتليس، سلطانه في نيويورك أولى رحلات الأسطول العُماني لأمريكا عام ١٨٤٠، ترجمة محمد أمين عبد الله، سلطنة عُمان، ١٩٨٠، ص ٦٤-٦٧.
- (٥٦) المصدر نفسه، ص ٦٨.
- (٥٧) روبرت جيران لاندن، عُمان منذ القرن التاسع عشر حتى القرن العشرين، ترجمة مركز المؤسسة، الدار لعربية للموسوعات، بيروت، ٢٠١٢، ص ١٦٤.
- (٥٨) روبرت جيران لاندن، المصدر السابق.
- (59) hristine Osborne, *The Gulf Staes and Oman*, London, 1977, p.133.
- (٦٠) جون كيلبي، بريطانيا والخليج ١٧٩٥-١٨٧٠، ج ١، ترجمة محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، مطبعة عيسى البابي، عُمان، ١٩٦٥.