

سفينة شباب عُمان الأولى ودورها في التواصل الحضاري

٢٠١٥ – ١٩٧٩

د. بدرية بنت محمد النبهاني

دكتوراه التاريخ - جامعة السلطان قابوس

مدرّب في المركز التخصصي للتدريب

المهني للمعلمين - سلطنة عمان



مُلخَص

إن لسلطنة عمان تاريخ عريق، تشهد له حقب التاريخ المختلفة، وقد استطاع العمانيون الوصول ببلدهم لمستوى رفيع من الحضارة والتقدم بتكامل العوامل الطبيعية، مع العوامل البشرية. وقد عزز هذه الحقائق المستكشفت الأثرية التي استطاع الباحثون من خلالها كتابة التاريخ الحضاري لعمان عبر فترات تاريخية ساحقة، موضحين الأهمية الاقتصادية والازدهار الحضاري الذي كان تعيشه المجتمعات العمانية آنذاك. ونظراً لهذا التاريخ الحضاري، فقد أولى مولانا حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم تاريخ عمان البحري عناية خاصة، منطلقاً من مبدأ الحفاظ على تراث هذا البلد وإحيائه وتعريف العالم بتاريخنا البحري المجيد. وتهدف هذه الدراسة إلى تتبع تاريخ السفينة شباب عمان الأولى، وذلك من خلال محورين رئيسيين، ففي المحور الأول سيتناول لمحة تاريخية عن تاريخ عمان البحري وجهود صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد لإحياء التراث البحري العماني، ثم سيركز المحور الثاني للحديث عن سفينة شباب عمان الأولى. وقد خرجت الدراسة بعدد من النتائج أهمها إن التشجيع المستمر من لدن صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد، دوراً مهماً في إحياء التراث البحري العماني. وقد تمثلت الجهود في إحياء التراث البحري بتسيير عدد من الرحلات البحرية التقليدية، مثل السفينة صحار والسفينة مجان. ومثلت سفينة شباب عمان نموذجاً متفرداً من حيث الفكرة والمضمون. حيث لعبت دوراً كبيراً ومهماً حتى الآن في ترسيخ قيم السلام والمحبة، بمشاركة المستمرة في السباقات الشراعية الدولية، والتعريف بعمان تراثاً وفكرًا وحضارة. ولقد كان لاستمرار حصد سفينة شباب عمان الجوائز المختلفة في سباقات السفن الشراعية الدولية لدليل على مكانتها ونجاحها في أداء الرسالة المنوطة بها.

كلمات مفتاحية:

التراث البحري، الموانئ العمانية، صناعة السفن، السلطان قابوس

بيانات الدراسة:

تاريخ استلام البحث: ١٦ يونيو ٢٠١٩

تاريخ قبول النشر: ٢٣ أغسطس ٢٠١٩

DOI 10.12816/0055849

معرف الوثيقة الرقمي:

الاستشهاد المرجعي بالدراسة:

بدرية بنت محمد النبهاني. "سفينة شباب عُمان الأولى ودورها في التواصل الحضاري ١٩٧٩ - ٢٠١٥". - دورية كان التاريخية. السنة الثانية عشرة - العدد الخامس والأربعون، سبتمبر ٢٠١٩، ص ١١٦ - ١٢٧.

مُقَدِّمَةٌ

تاريخية ساحقة، موضحين الأهمية الاقتصادية والازدهار الحضاري الذي كان تعيشه المجتمعات العمانية آنذاك. وحنماً لا يستطيع أي مجتمع النهوض بنفسه، دون تشجيع وتحفيز من السلطة الحاكمة في البلاد، ولهذا كان لحكام عُمان عبر تاريخها الممتد من ملوك وسلاطين وأئمة، دوراً في تشجيع العلم والعلماء، وتشجيع التبادل التجاري والحضاري مع

إن لسلطنة عُمان تاريخ عريق، تشهد له حقب التاريخ المختلفة. استطاع العمانيون بهما الوصول ببلدهم لمستوى رفيع من الحضارة والتقدم، عبر كامل العوامل الطبيعية، مع العوامل البشرية. وقد عزز هذا المستكشفت الأثرية التي استطاع الباحثون من خلالها كتابة التاريخ الحضاري لعمان عبر فترات

يرى بعض الباحثين أن عُمان كانت مركزاً مهماً للملاحة البحرية والتجارة البحرية منذ استقرار الدولة العربية الإسلامية حتى أوائل القرن الرابع الهجري^(١)، وفي هذا يقول العالم الروسي أندريه شيغاكوف يقول: "إن العُمانيين كانوا أول أمة عبرت مياه المحيط الهندي، وقد فعلوا ذلك قبل الفينيقين والمصريين والفرس والهنود والصينيين واليونانيين والرومانيين بزمان بعيد، مؤكدين على أن السفن العُمانية قد كان لها الأولوية في اكتشاف الكثير من دول وجزر المحيط الهندي"^(٢). وقد جاء في إحدى اللوحات البابلية القديمة (٢٣٠٠ ق.م) أن سرجون الأكادي يعبر عن فخره واعتزازه بحضارة بلاده ونجاحها في استقطاب التجار من كل من مجان ودمون وملوخا، ويوضح النص كذلك أن مجان كانت المحطة الكبرى في الطريق إلى ملوخا. أما اللوحات المسمارية التي تلي بتاريخها هذا النص فقد أسهبت في ذكر مجان، التي اقترن اسمها دائماً بالتجارة لاسيما النحاس، كما يوضح نصاً آخر من مدينة الاغاش السومرية يعود لسنة ١٠٥٠ ق.م، إن أحواض موانئ مجان كانت مراكز لبناء السفن وتجهيزها، وتشير تلك الوثائق التاريخية إلى أن بلاد ما بين النهرين كانت في تلك الحقبة مركز الصناعة في العالم، وإنها كانت تستورد النحاس وهو مادة صناعية أساسية من مجان^(٣).

بالإضافة إلى الوثائق المسمارية حول التجارة البحرية تدل مجموعة المدافن الأثرية التي اكتشفت مؤخراً في عُمان على أن حضارة مجان قد عرفت خلال الحقبة الواقعة بين سنتي ٢٨٠٠ و ١٨٠٠ ق.م، ازدهاراً حضارياً تمثل بالأساليب الصناعية والفنية الراقية والمتطورة بمقاييس العصر، وبكثرة القرى الزراعية في المناطق الداخلية من البلاد^(٤)

ومهما كان الأمر فإن العُمانيين كثرت الإشارة إليهم باستغالهم بالملاحة وتفوقهم فيها، فالجاحظ مثلاً يصف أزد عُمان بأنهم ملاحون^(٥)، وذكرت المصادر الجغرافية والتاريخية على حد سواء امتداد نشاط العُمانيين البحري بعد الإسلام، ومساهماتهم كذلك في الفتوحات الإسلامية البحرية في عهد الخليفة عمر بن الخطاب، حينما أرسل حملة بحرية بقيادة الوالي عثمان بن أبي العاص سنة (١٦هـ / ٦٣٢م) منطلقاً من صحر ومسقط في حملة ضافره على ساحل الهند الغربي. وذكرهم المسعودي كذلك في إطار ذكره للمحيط الهندي، فيقول: "له خليج متصل بأرض الحبشة ويسمى الخليج البربري... وأهل المراكب

مختلف الحضارات والشعوب المجاورة. وقد كان لحضارات عديدة تأثيرات مباشرة في التاريخ العُماني القديم خاصة، نذكر منها حضارات بلاد الرافدين ممثلة في الحضارة السومرية والبابلية، وكذلك الحضارة الفرعونية التي تبادلت اللبان وسلع أخرى مع مجان القديمة، وغيرها من الحضارات التي اتصل وتواصل معها العُمانيون. ونظراً لهذا التاريخ الحضاري، فقد أولى مولانا حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم تاريخ عُمان البحري عناية خاصة، منطلقاً من مبدأ الحفاظ على تراث هذا البلد وإحيائه وتعريف العالم بتاريخنا البحري المجيد.

وتهدف هذه الدراسة إلى تتبع تاريخ سفينة شباب عُمان، المعروفة في ميادين البحار العالمية بسفيرة السلام والمحبة، والتي تمثل أكثر من كونها قطعه حربية في سلاح البحرية السلطانية العُمانية، بل هي سفير عُمان والعرب عامة لموانئ العالم، حاملة الإسلام بسماحته وأخلاقه، وتعكس كذلك قيم الشعب العُماني وحضارته، أينما حلت، بنموذجها الأول، وبنموذجها الثاني في الخدمة الآن. وذلك من خلال محورين رئيسيين، ففي المحور الأول سيتناول لمحة تاريخية عن تاريخ عُمان البحري وجهود صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد لإحياء التراث البحري العُماني، ثم سيركز المحور الثاني للحديث عن سفينة شباب عُمان الأولى.

أولاً: لمحة تاريخية لتاريخ عُمان البحري وجهود صاحب الجلالة السلطان قابوس لإحياء التراث البحري العُماني

١/ تاريخ عُمان البحري:

إن موقع عُمان الاستراتيجي فكأنها من أن تكون جسراً للتفاعل بين الحضارات القديمة المجاورة والمعاصرة لها، وقد لعب الساحل العُماني الطويل مساحة دوراً في تنوع هذا التفاعل، فتارة نجده مباشرةً وتارة يكون غير مباشر. فسُلطنة عُمان تقع في الركن الجنوبي الشرقي من شبه الجزيرة العربية، وتطل على ثلاث مسطحات مائية مهمة، هي الخليج العربي وبحر عُمان وبحر العرب، وهي بهذا الموقع منفتحة على طول ساحل يتجاوز ٦ آلاف كم على المحيط الهندي، مما أهّلها منذ القدم للعب دور بحري ريادي سواء من الناحية التجارية أو من الناحية العسكرية. ولا ننسى أن هذا الموقع ساهم بصورة طبيعية في نشوء موانئ ساحلية ازدهرت مدنها وذاع صيتها.

والشرقية ظهير قاري لصور، ووظفار ظهير قاري لمرباط^(١).

(١/١) ٢-صناعة السفن:

لقد تلازم ظهور صناعة السفن بالمكانة الملاحة والتجارية التي وصلت إليها عُمان. وكان العُمانيون يتبعون في صنع سفنهم التقاليد السائدة في صناعتها في المحيط الهندي والتي تتميز عن صناعتها في البحر المتوسط من حيث أن سفنها كانت تخرز بالألياف وتشد ولا تسمر بمسامير الحديد. وكان العُمانيون يحضرون الخشب من الهند، وفي أحيان كثيرة كانوا يذهبون لصناعتها هناك، وهذا واضح من كلام أبي زيد الذي يذكر أن بعض العُمانيين كانوا يقصدون الجزر التي تنتج جوز الهند، وكانوا يقطعون خشب النارجيل بالآت نجاره، فإذا جف قطع ألواحاً، ويفتلون من ليف النارجيل ما يخرزون به ذلك الخشب ويستعملون منه مركباً وينحتون منه أدق لآلي وينسجون من حوضه شراعاً، ومن ليفه حزابات وهي القلوي... فإذا فرغوا منه جميعه شحنت المراكب بالنارجيل فقصدها بها عُمان فيبيع^(٢). ونستنتج من هذا النص أن مادة السفن كانت خشب النارجيل، إلا أنه سابقاً صنع العُمانيون القوارب الصغيرة المسماة بالمدرعة وصَدَّروها إلى بلاد العرب، كما تشير إليها المصادر، وكانت المادة الخام للسفن الشراعية هي جذوع النخيل أو سعفه أو البوص^(٣)، كما استعمل الساج الذي يتميز بصلابته ومتانته كي يستطيع المقاومة وتحمل العوامل والتأثيرات الجوية والبحرية القاسية، وهو يستورد من الهند، وما زالت صناعة القوارب والسفن قائمة في عُمان حتى اليوم.

ويذكر في هذا الاطار أن أهل كانتون كانت تشير إعجابهم ضخامة سفن العُمانيين التي رست في الميناء، حيث كان علوها في بعض الأحيان يبلغ حدًا يضطر الناس لاستعمال سلالم يبلغ ارتفاعها عشرات من الأقدام ليصعدوا إلى سطحها، وأطلق اسم "السفن الصينية" على هذه السفن رغم أن الشواهد تثبت أنها لم تكن لأهل الصين، لأنه لا يوجد ما يدل على وصول الملاحين الصينيين للمياه العربية، وكذلك ما ذكرت هذه السفن مع تدمير مراكز المسلمين التجارية في الصين، والراجح أن تسميتها بالسفن الصينية تعود إلى استخدامها في التجارة مع الصين، وأن ملاحيتها من أهل عُمان^(٤). ويذكر في هذا السياق أن حكام الصين كانوا يولون رجالاً من المسلمين للحكم في الخلافات التي قد تحدث بينهم وبين أهل الصين، وهو

من العُمانيين يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قبلو من بحر الزنج... وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عُمان عرب من الأزدي... وينتهي هؤلاء في بحر الزنج إلى جزيرة قبلو... وإلى بلاد سفالة والواق واق من أقاصي أرض الزنج والأسافل من بحرهم^(٥). وقد وصفت بلاد سفالة وهي في كينيا حالياً بأنها مقصد المراكب العُمانية. كما قيل كذلك أن عدد المراكب التي كانت تصل بلاد الزنج عام ٣٣٢هـ من عُمان وحدها ستة عشر مركباً، انكسر منها واحداً في طريق الرحلة^(٦).

إن إشارة المسعودي تدل على أن تلك الملاحة لم تظهر فجأة في زمنه بل كانت استمرار لنشاط يرجع إلى أزمنة قديمة... ومن الطبيعي أن العُمانيين كانوا يتاجرون أيضاً مع المحطات الملاحة والتجارية التي تقع على طريق الصين، وقد ذكرت المصادر هذه المحطات وأشارت إلى تجارة العُمانيين، وأهم هذه المحطات هي كله، وقد وصفها ياقوت بأنها فرصة بالهند وهي منتصف الطريق بين عُمان والصين^(٧). وكانت مراكب العُمانيين تزور معظم الموانئ في المحيط الهندي وتتاجر معها، فقد ذكرت المصادر أن مراكب عُمان وصلت إلى الصنف ومنصور وسرنديب وسنابور وسندان، كما كانت سفنهم تزور ميناء الديبل باستمرار^(٨).

(١/١) ١-التضاريس:

كان للتضاريس دوراً في إيجاد مواقع بحرية لإقامة الموانئ، ودوراً محورياً في توجيه العُمانيين نحو البحر، وذلك بفضل الحماية الطبيعية التي توفرها تلك السلاسل الجبلية للسفن من خطر الرياح وما يصاحبها من أمواج عاتية. أضف إلى هذا عامل المناخ الذي كان لتنوعه دوراً في تسهيل حركة السفن، والذي جعل الإبحار سهلاً ومريحاً في مختلف فصول السنة، كذلك كان لطبيعة السواحل العُمانية وتنوعها بين السواحل الرملية والجبلية، أهمية لنشأة مواقع لصناعة السفن، فلا نجد على تلك السواحل عوائق تضاريسية كالأخاديد أو المنحدرات الجبلية الصعبة. وكذلك وجود الجزر البحرية يعتبر عامل إيجابي مهم للملاحة البحرية، حيث مثلت المحطات التجارية للأسطول للترزود بالماء والمؤن كجزيرة مصيرة وأم الغنم والديمانيات^(٩). لقد تميز كل ميناء من موانئ عُمان بوجود الظهير القاري، أي بمعنى المجال الحيوي لسكان الميناء والمنطقة لتصريف جزء من الواردات، وتجهيز ما يلزم التجار وعمال الشحن من مواد الغذاء، فالباطنة والظاهرة ظهير قاري لصحار، والداخلية ظهير قاري لمسقط،

(١/١) ٣- الموانئ العُمانية:

أهم الموانئ العُمانية خلال التاريخ:

ميناء عُمانا: أُثيرت الكثير من التساؤلات حول موقع عُمانا الميناء، ويذهب البعض انه يقع على الخليج العربي، وهو طرح فيه الكثير من التسرع، رغم أن صاحب الطواف يقولها صراحة، أن موقع عُمانا يقع على مسافة ستة أيام من مدخل الخليج، وهنا ظن البعض أن المقصود بالخليج الخليج العربي بينما الأصح انه يقصد خليج عُمان/ بحر عُمان^(٣١).

ميناء أكيل: يذكر جاليوس بليينوس الثاني، هذا الميناء كأحد الموانئ العُمانية النشطة في العصر السلوقي، حيث يقول: "إن السفن التجارية التي كانت تنطلق من أكيل الواقعة قرب رؤوس الجبال متجهة إلى الهند، وترى أسمهان الجرو أن بليينوس قد يكون خلط بين رأس الحد ورأس مسندم، ويشترك البعض معها من أن أكيل هي ميناء قلها^(٣٢)".

ميناء مسقط: أورد كلوديوس بطليموس (ت: ١٥٠م) في جغرافيته إشارة هامة عن ميناء يقع على الساحل بعد سلسلة جبال حجر عُمان الوسطى، وأسماه الميناء الخفي، وهذا الرأي اتفق معه فيه العالم الجغرافي جروم ويعتبره الميناء الرئيس لعُمان في عهد بطليموس، انا بلييني فيشير إلى وجود ميناء على ساحل بحر عُمان أسماه أميثوسكاتا، ويذكر بوتس ان ميناء مسقط يعتبر من أشهر ميناء في المنطقة لتصدير جوز الطيب، حتى عرف في أوروبا باسم مسقطنوس (Muskatnuss). ويطلق على قشرة جوز الهند ماكا نسبة إلى ماكيثا. ورغم حالة الركود الاقتصادي التي تشهدها المنطقة من حين لآخر، إلا أن النشاط التجاري نادرا ما يتأثر به العُمانى، ورغم الاضطرابات السياسية التي عكرت صفو الدولة البوسعيدية إلا أن الاقتصاد العُمانى تميز بالازدهار والانتعاش، وهذا يرجع إلى عدة عوامل أهمها نشاط الملاحين العُمانيين الذين كانت أساطيلهم تجوب البحار، الذين استفادوا من تدهور نشاط الموانئ الإيرانية لدعم ميناء مسقط باعتباره المركز الأول للتجارة في البحر العربي وخليجانه^(٣٣).

ميناء مطرح: يعتبر ميناء مطرح القريب من ميناء مسقط الميناء الرئيس لعُمان، لذا لعب ميناء مطرح دورا هاما في النشاط الاقتصادي العُمانى، حيث كانت السفن ترد إليه من مختلف بقاع الأرض شرقها وغربها، وساعد في ذلك السوق التجارية النشطة في مطرح. وميناء مطرح كان يربط بين موانئ الشرق في الهند

أمر كان يرتاح له المسلمون^(٣٤). وقد ذكرت المصادر عدداً من النواخذة العُمانية، ومنهم يزيد العُمانى ناخوذة الزنج، وجعفر بن راشد المعروف بابن لاكيس وهو ربابنة الذهب ونواخذته المشهورين، ومردانشاه أحد نواخذة بلاد الفلفل، ومحمد العُمانى، والنواخذة اسمعيلويه بن ابراهيم بن مرداس، والربان عمران الأعرج^(٣٥).

وهكذا فإن أهل عُمان لم يقتصر نشاطهم على الملاحة، بل امتد إلى مختلف جوانب النشاط التجاري البحري، فكان بعضهم يدير السفن ويبحر فيها، وبعضهم يمتلك السفن ويستخدمها لنفسه أو لمن يؤجره، وبعضهم يقوم بالتجارة أيضاً، وهذا مكنهم من القيام بنقل سلع أفريقيا والهند والشرق الأقصى مباشرة دون الاعتماد على العناصر الأخرى. وهناك عامل مهم علينا ألا نغفله، وهو متمم للعامل الجغرافي ألا وهو العامل البشري. فقد استطاع الإنسان العُمانى أن يتعامل مع مكونات بيئته واستغلالها خير استغلال. والأدلة الأثرية توضح أن استقرار الإنسان في عُمان يعود إلى حقبة تاريخية قديمة، إلا أن الاستقرار الجماعي للبشر عرف خلال فترة لاحقة، وتعد مستوطنة رأس الحمراء من أقدم المستوطنات البشرية إذ يعود تاريخها إلى الألف الرابعة ق.م، وحجمها كان ٦٠٠*٥٠٠ متر مربع^(٣٦). وقد استغل العُمانى بيئته وموادها خير استغلال، فازدهرت صناعات عده فيها كالفخاريات التي تدل التنقيبات الأثرية للفخار المكتشف أنه يعود إلى حقبتي أم النار والحديد، بل إن هذه الصناعات كانت متطورة بما تحويه من رسوم ونقوش، ووجدت في مواقع متفرقة في عُمان، مثل عملا وبات وميسر وسمد وطوي سليم^(٣٧).

جميع هذه العوامل عملت على استقرار الأحوال الأمنية في عُمان، فالأوضاع الأمنية في أي بلد تحدد توجهاتها الحضارية، فالاستقرار السياسي يمثل ركيزة أساسية لازدهار العوامل الأخرى كالاقتصاد مثلاً، لتصبح محطة جذب للتجار وغيرهم، يقول النبي (ﷺ): "من تعذر عليه الرزق فعليه بعُمان، كما دعا عليه الصلاة والسلام لعُمان بتوسع السيرة وازدهار التجارة"^(٣٨). يقول هاملتون إن العُمانيين فرضوا هيبتهم على الساحل كله، من رأس كومورين في أطراف شبه الجزيرة الهندية حتى البحر الأحمر، وامتد نفوذهم إلى الخليج، حيث ملأوا الفراغ الذي أحدثه انهيار سلطة الفرس، واستردوا البحرين في عهد اليعاربة في العام (١١٢٩هـ/١٧١٧م)^(٣٩).

صور: من أقدم المدن الساحلية العُمانية، وتتمتع بأهمية سياسية وتجارية كبيرة، ويمثل ميناء صور قلب المحيط الهندي وكان أي اتصال بين أجزاء المحيط الهندي وأقاليمه لا يتم إلا بعد المرور بالسواحل العُمانية بشكل عام، وميناء صور بشكل خاص^(٣٧). وهناك العديد من العوامل التي أهلت صور لتولي هذه المهمة، منها موقعها، فهي أقرب مدينة عُمانية للهند، وعندنا تبدأ نقطة الانعطاف بين بحر العرب وبحر عُمان عند رأس الحد، بالإضافة لاحتوائها على ثلاثة موانئ طبيعية صالحة للرسو والصيانة والتموين، يضاف إلى ذلك توفر الأيدي العاملة الماهرة في صناعة السفن وصيانتها، وسهولة نقل البضائع من صور إلى مناطق عُمان الداخلية، وأخيرا خبرة أهل صور بفن الملاحة والأسفار الطويلة^(٣٨).

يذكر أنه في عهد النهضة المباركة وفي عام ١٩٧٠م، كان تجار صور يمتلكون ٨٦ قارباً، ومن ثم تناقص هذا العدد بسرعة، حتى وصل إلى مركب واحد بعد شق وتعبيد الطريق بين مطرح وصور في سنة ١٩٧٧م^(٣٩)، بصورة اختصرت الوقت اللازم لقطع المسافة بين المدينتين إلى النصف، أي إلى أقل من خمس ساعات، مما شجع على نقل البضائع برا من ميناء السلطان قابوس بمطرح إلى صور وما جاورها من الولايات.

ميناء سمهرم: يقع هذا الميناء في الجهة الشرقية لمدينة طاق، وهو من أهم الموانئ في جنوب شرق الجزيرة العربية وخاصة تجارة اللبان منذ أقدم العصور التاريخية. وقد تم من خلال التنقيبات الأثرية العثور على عدد من المخطوطات ومعبد قديم وقطع نقدية وأثرية، تشير جميعها أن المدينة كانت على صلة تاريخية وحضارية بالهند وبلاد ما بين النهرين وبلاد النيل، وكذلك اتضح أن المدينة بنيت بالحجر الجيري، وتميزت بفن معماري جميل. وقد تم تصدير اللبان لمصر الفرعونية في عهد الملكة حتشبسوت في القرن ١٥ قبل الميلاد وإلى ملكة سبأ من هذا الميناء^(٤٠).

ريسوت: يقع على بعد ٥٠٠ ميل إلى الجنوب الغربي من صور، وهو الميناء الحديث الوحيد بين عدن ومطرح، وثالث ميناء عُمان قادر على استقبال السفن الأجنبية. ولا يبعد أكثر من ١٢ ميلاً من مدينة صلالة في ظفار، حيث يعيش قسم كبير من العُمانيين في مناخ طبيعي يختلف عن مناخ بقية البلاد. إذ تتعرض محافظة ظفار لأمطار موسمية بفعل حركة الرياح الجنوبية الغربية، وتكسوها الخضرة معظم أيام السنة خصوصاً

والصين وأفريقيا ومن ثم أوروبا وأمريكا مع موانئ الخليج العربي، وحتى تلك السفن التي كانت في طريقها في موانئ البحر الأحمر كانت تلقي مراسيها في ميناء مطرح، ويعتبر ميناء مطرح منذ فجر التاريخ وحتى منتصف القرن العشرين الميلادي المصدر الرئيس للدخل الحكومي في عُمان، وذلك نتيجة إقبال السفن عليه رغم بساطة الضرائب المقررة عليها^(٤١).

صحر: تعتبر صحر من أبرز وأقدم الموانئ العُمانية التي تطرق إلى ذكرها العديد من المؤرخين والرحالة، وخاصة في فترة ما قبل الإسلام والفترة التي تلتها، ففي العصر العباسي أصبحت صحر مركز التقاء السفن التجارية والقوافل البحرية، وذلك باعتبارها محطة لتمويل السفن وسوقاً تجارياً، ولا يمكن إغفال الموقع الجغرافي المتميز لولاية صحر على بحر عُمان، والذي اكسبها انتعاشاً اقتصادياً وتجارياً وملاحياً وثقافياً على مر العصور، فقد تمكنت صحر من استغلال ظروفها الجغرافية والبشرية وأحوال العالم الإسلامي لتتبوأ مكانة هامة في العالم الإسلامي، من خلال وساطتها الحضارية بصورة عامة، والتجارة بصورة خاصة، فكانت ميناء عُمان التجاري في المحيط الهندي والعالم الوسيط بأسره^(٤٢). كانت صحر محل صراع مستمر بين العُمانيين والأطماع الفارسية، فعند ظهور الإسلام كانت صحر تحت سلطة الفرس، يقول الأمين: "عند ظهور الإسلام كان شيوخ بني الجلندي يحكمون عُمان ويدينون بالولاء إلى الفرس المتواجدين في صحر والرساق، ومع مجيء الإسلام استعاد العُمانيون ميناء صحر والأراضي الزراعية في منطقة مزون، واستولوا عملياً على جميع الامتيازات البحرية التي كان الفرس يتمتعون بها"^(٤٣). يصفها الجغرافيون المسلمون بملامح تعكس أهميتها الجغرافية والتجارية في ذلك الزمان، فالاصطخري مثلاً يقول: "وهي على البحر وفيها متاجر البحر وقصد المراكب... وهي أعمر مدينة في عُمان وأكثرها مالاً. ولا تكاد تجد على بحر فارس وفي جميع بلاد الإسلام مدينة أكثر عمارةً ومالا من صحر". ويقول المقدسي: "صحر مدينة ذات هواء طيب وخيرات كثيرة، وهي بلد عامر أهل حسن طيب، ذو يسار وتجار وفاكهة حسنة، حيث لا يوجد على بحر الصين بلد أجمل منها... وهي خزانة الشرق والعراق، ودهليز الصين، ومغوثة اليمن". وظلت صحر ذات مكانة سياسية واقتصادية كبيرة حتى مطلع العصر الحديث.

العالم كلها، القريبة منها والبعيدة^(٣٤). فجاءت الأوامر السامية بتسيير عددًا من الرحلات، المحددة الأهداف لتعيد رسم تاريخ السفن العُمانية القديمة، على خطى الأسلاف، ومن أهم هذه الرحلات:

٢/١- السفينة صحا:

وهي أولى السفن الشراعية التي بنيت عام ١٩٨٠م على نفقة جلالته السلطان قابوس بن سعيد المعظم حفظه الله ورعاه، وقادها القبطان تيم سيفرين، يعاونه عددًا من البحارة العُمانيين. واتخذت الرحلة من أسطورة رحلات السندياد السبع أُمودجا، والتي يقدر أنه قام بها بين أعوام ٧٨٦ و ٨٠٩ م، وجاءت ضمن قصص شهرزاد قصص ألف ليلة وليلة. انطلقت السفينة صحر من مسقط في ٢٣ / ١١ / ١٩٨٠م، عابرة بحر العرب، متجهة إلى الهند، لتدور حول جزيرة سريلانكا، مواجهة الظروف المناخية الصعبة، قاطعة الطريق نحو جزيرة سومطرة ومضيق ملقا، ومع وصول السفينة إلى بحر الصين، اتجهوا إلى نهر اللؤلؤ، ومنه إلى ميناء كانتون في الصين في ١١ يوليو ١٩٨١م، والرحلة لم تكن دون مخاطر، ولكنها دلت على "مدى كفاءة البحارة العرب، وصول الملاحة العربية منذ زمن العصور الوسطى"^(٣٥).

وتأكيدًا للتاريخ الملاحي العُماني، وبناءً على توجيهات من لدن صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد - حفظه الله ورعاه - قامت وزارة التراث والثقافة، بصناعة سفينة عُمانية حسب النموذج الذي عرفت به السفن العُمانية في القرنين السادس والسابع الميلاديين، في مدينة صور العُمانية، وبنفس أسلوب صناعة السفن في تلك الفترة الزمنية، وهي الفترة التي كانت تصنع فيها السفن المخيطة، حيث لا استعمال للمسمار في تثبيت الألواح، وأطلق عليها السلطان اسم صحر، تيمناً بالمدينة العُمانية التي ارتبط تاريخها بالتجارة البحرية كسوق وملتقى للسفن من مختلف بقاع المعمورة، والسفينة صحر صنعت بأيدي صنّاع السفن العُمانيين من أبناء مدينة صور. قامت السفينة صحر برحلتها من ميناء مسقط إلى ميناء مدينة كانتون، مستخدمة الأشرعة فقط، ومرت خلال رحلتها بمعظم الموانئ التي كانت تتوقف فيها السفن العُمانية^(٣٦).

تحركت السفينة صحر من مسقط متوجهة للصين في عام ١٩٨٠م وحتى عام ١٩٨١. وكانت أشبه برحلات السندياد وكانت حدثنا مميّزا وبارز لأنها وضعت تقاليدنا البحرية في دائرة الضوء^(٣٧)، والسفينة الآن

بين حزيران/ يونيو، وتشيرين الثاني/ نوفمبر، ولا توجد إحصائيات لعدد المراكب التي كانت تصل إلى صلالة سنويا قبل بناء ميناء ريسوت، الذي وصله حوالي ٧٤٠ مركبًا كبيرًا خلال سنة ١٣٩٤هـ/ ١٩٧٤م، لكن كما يبدو أن هذا العدد انخفض بنسبة ٩٠% خلال السنوات الأربع التالية^(٣٨)، وقد يكون تزايد استخدام الطرق البرية والسفن التجارية الحديثة التي تحولت بصور أساسية إلى ميناء السلطان قابوس بمطرح دورا في ذلك. أو نمو موانئ إقليمية أخرى.

ولجميع هذه الأسباب كان لعُمان دورًا حضاريًا في التاريخ البشري منذ القدم، وضربوا أروع الأمثلة في الجرأة والشجاعة، وتميزوا بالأخلاق العالية، وظلوا يجوبون البحار، ويمخرون عباب المحيطات حتى أصبحوا أبطالًا لقصص وروايات، تتناقلها الأجيال، ويذكرها الكثير من المؤرخين والرحالة. وقد واكب كل هذا بروز حركة التأليف في الملاحة البحرية، وإدخال العديد من الأجهزة الملاحة كالإسطرلاب والبوصلة وآلة الكمال وخشبات ابن ماجد، بالإضافة إلى إدخال طرق جديدة في صناعة السفن نتيجة التأثير بما تم تأليفه في هذا الجانب^(٣٩). ومع وصول السلطان قابوس بن سعيد المعظم لسدة الحكم في ٢٣ يوليو من عام ١٩٧٠م، بدأت البلاد تشهد عمليات تطوير وتنمية على مختلف الأصعدة. فقد تم إنشاء ميناء السلطان قابوس عام ١٩٧٤م، ورغم أنه لا توجد أرقام لعدد المراكب في الميناء والتي كانت ترسو عليه آنذاك، إلا أنه وبعد عام واحد فقط من افتتاحه أي في عام ١٩٧٥م، بلغت عدد السفن التي زارت الميناء حوالي ٤٦٣ سفينة شحن كبيرة، بلغت حمولة أكبرها حوالي ٢٨٠ طنًا^(٤٠).

٢/١- جهود صاحب الجلالة في إحياء التراث البحري العُماني:

ينطلق فكر السلطان قابوس من إيمانه الراسخ بتاريخ عُمان، وتراثها المجيد، وأهمية إحيائه حاضرًا للأجيال القادمة، ولهذا حرص صاحب الجلالة على التأكيد المستمر على أهمية التاريخ، من خلال خطابه السامية في مناسبات مختلفة، ومن ذلك قوله: "نود ونحن على مقربة من تلك السواحل المضمخة برائحة السفن العتيقة، أن نُعبّر بآدمي الأمر عن اعتزازنا العظيم بتاريخ عُمان البحري، الذي سَطَّرته تلك الصواري الشامخة، التي اندفعت في ذلك الماضي الموشى بالمجد من مختلف الموانئ العُمانية، تمخر العُباب المتلاطم في طموح قتي، مُجسدة قوة هذا البلد، وقدرته وهيئته وعزته ورغبته في التواصل مع حضارات

الهجري/ العاشر الميلادي. استغرق بناء السفينة ١٦٥ يوماً من العمل الشاق، بعد أن استخدم في صناعتها ١٤٠ طناً من خشب/ الآتي، من غابات الهند، واحتاجت السفينة صحر إلى قشور أكثر من ٧٥ ألف (جوزة الهند) وأربعة أطنان من حبال ألياف جوز الهند لتثبيت الأشرعة والصواري والمراسي. وقد حملت السفينة سارية رئيسية، بلغ طولها ٧٥ قدماً، وقد كان الهدف من بناء السفينة "صحر" أن يطابق تصميمها مركب اليوم، وفقاً للخصائص المعروف بها أن يكون بناؤها بلا مسامير، أن تكون ثلاثية الشراع، أن تكون مزدوجة الطرفين. واستخدام في بناء السفينة الطرق التقليدية، ابتداءً من طاقم العمال من نجارين وصناع حبال ومتخصصين في ربط أجزاء السفينة بحبال ألياف قشور جوز الهند، وكان هؤلاء العمال كأسلافهم لم يستخدموا الرسوم في صناعة السفينة، لكنهم كانوا يعتمدون في عملهم على خبرتهم ونظريتهم المجرد. انطلقت السفينة صحر في تمام الساعة الحادية عشر من صباح الثالث والعشرين من نوفمبر ١٩٨١م، وعلى ظهرها عشرون بحاراً أغلبهم من العُمانيين، تحت قيادة المغامر الأيرلندي تيم سيفرن^(٤٠). تواصلت السفينة صحر بإبحارها وتحديها للمستحيل، الذي اضطر أن ينحني أمام عبقرية الإنسان العُماني، الذي لا يعرف المستحيل، وعند وصول السفينة صحر إلى ميناء كانتون في الصين، بعد أن قطعت مسافة ٦٠٠٠ ميل، في مركب بدون محرك، في رحلة استغرقت ٨ أشهر تقريباً، كانت قد وصلت في نفس الوقت إلى تأكيد حقيقة تاريخية بحريه، وهي أن البحار العُماني بسفينة المثبتة بحبال العزم والإصرار والتحدي، قد كانت له صولات وجولات تشهد له بها بحار الدنيا. وصدقت الصين ومعها العالم كله، لهذا الإنجاز العُماني، وأقامت احتفالاً بهذه المناسبة التاريخية كتحية رسمية من حكومة الصين، كما أنها أقامت احتفالاً ثانياً، بمناسبة الذكرى العاشرة لوصول السفينة صحر إلى ميناء كانتون، ويكتمال الرحلة بنجاح، أكد العُمانيون بأنهم قد قاموا بأطول رحلاتهم البحرية، وأعظمها بهذه السفينة المخيطة، وتحولت أسطورة رحلة السندباد إلى واقع استطاع الملاح العُماني أن يقدمه للعالم أجمع ليرى بأعينه بعضاً من الأمجاد البحرية العُمانية، متجسدة في هذه الرحلة التي تكررت بعد ١٠٠٠ عام. وتعتبر السفينة صحر حالياً من معالم مدينة مسقط، حيث تقف شامخة في وسط أحد الميادين الهامة التي تتحكم في مفترق الطرق

تقع في وسط دوار البستان، لشاهدها الجميع. وبعد خروجها من مسقط مرت على ميناء مدينة صور ومنه إلى رأس الحد، ثم نحو الهند. وقد أثبتت السفينة صحر التي أبحرت بنفس مسار السفن العُمانية القديمة بقدرة وخبرة العُمانيين الملاحية. وكان قائد السفينة الملاح الإنجليزي تم تدريبه في صور من قبل النوحذا صالح بن خميس الغيلاني، الذي حدد له مسارات السفينة وكيفية التعامل مع الرياح والأمواج بالنسبة لهذا النوع من السفن المخيطة، ولأن السفينة سوف تبحر مستخدمة المهارات الملاحية الفلكية العُمانية القديمة، تدرّب على كيفية استخدام أجهزة الكمال المستخدمة في تحديد موقع السفينة بالنسبة لخطوط الطول والعرض^(٣٨).

إن علاقة العُمانيين بالبحر علاقة أزلية جدلية، حيث كان لهم الريادة في ارتياد البحار قبل ظهور الإسلام بزمان طويل، بل كانوا من طليعة رواد المحيطات في العالم، على مر العصور، وإن مجد عُمان وشهرتها التي كانت مصدر فخرها، إنما جاءت عن طريق ما كانت تقوم به من نشاط بحري وملاحي، تبادل العُمانيون من خلاله التجارة مع شهب وأمم العالم وينتشر دين الله بحسن الأخلاق والمعاملة. وتجسيدا لهذه الملحمة البحرية التاريخية، ورغبة من جلالة السلطان قابوس المعظم في إحياء الأمجاد البحرية العُمانية، كان التفكير في تسيير رحلة بحرية مشابهة للرحلات التي كان يقوم بها العُمانيون في القرون الماضية عبر تاريخهم البحري الطويل، وتم اختيار مدينة كانتون الصينية التي ربطتها بعُمان روابط تجارية وثقافية لتكون المحطة التي تقصدها السفينة "صحر" لتكتب من جديد فصول هذه الملحمة التاريخية البحرية العُمانية بمداد الإصرار والتحدي وحب المغامرة. في الثامن من عشر من نوفمبر عام ١٩٨٠م، نقل العُمانيون ٣٠٠ طن من الحصى لبناء رصيف على شاطئ مدينة صور العُمانية، يرتفع عن مستوى المياه بحوالي متر واحد، ليكون هذا الرصيف موقعاً للعمل في بناء وتشيد "سفينة السندباد". استمر العمل على أيدي ثلاثين رجلاً لعشر ساعات يوماً، ولستة أيام بالأسبوع، وعلى مدة ١٦٥ يوماً^(٣٩). وتم بناؤها بواسطة الأسلوب العُماني القديم الذي يعتمد على تثبيت الألواح الخشبية بالحبال. وأخيراً ظهرت السفينة "صحر" أطلق عليها هذا الاسم بأمر صاحب الجلالة السلطان قابوس المعظم، تيمناً باسم صحر، عاصمة عُمان وأهم موانئها في القرن الرابع

أذاك السيد فخر بن تيمور آل سعيد رحمه الله، ولهذا كانت تتبع وزارة الشباب في وقتها، ويتكون طاقمها من التلاميذ المرشدين التابعين للبحرية السلطانية العُمانية، وعدد من الضباط البريطانيين المرشدين، ثم نقلت تبعية السفينة للبحرية السلطانية العُمانية عام ١٩٧٩م.^(٤٦)

وجاء نقل تبعية السفينة من وزارة الشباب آنذاك إلى بحرية سلطان عُمان - وهو الاسم الذي كانت تعرف به البحرية السلطانية العُمانية في ذلك الوقت- وذلك لسهولة إدارتها وصيانتها من قبل جهة بحرية متخصصة، ولتكون إحدى قطع الأسطول البحري العُمانى، أضف إلى ذلك أن طاقم السفينة في بداية التحاقها في السلطنة كانوا في الأصل خليط من ضباط مرشحين وأفراد من بحرية سلطان عُمان وبعض الضباط المعارين البريطانيين وبعض الجنسيات الأخرى، وبالتالي كان حتمياً الحاق السفينة كإحدى قطع أسطول بحرية سلطان عُمان، مع البقاء على مهمتها في تنفيذ دورات الإبحار والمغامرة للشباب العُمانى العسكريين والمدنيين.^(٤٧)

وكان الهدف الأساسي من اقتناء السفينة شباب عُمان هو الاهتمام بتدريب الشباب على الإبحار الشراعي، وتنشئتهم ليكونوا بحارة مهرة، ذووا شخصيات يميزها الضبط والربط العسكري، والنظام والطاعة، والثقة بالنفس، والقدرة على تحمل المسؤولية وسرعة التصرف والقيادة، إلى جانب التدريب النظري والعمل على معدات الملاحة وقراءة الخرائط واستعمال البوصلة، وتحديد اتجاه وسرعة الرياح وكيفية رفع الأشرعة وإنزالها، وإجادة السباحة واستخدام قوارب وأطواق النجاة والإنقاذ. وأصبحت خلال فترة وجيزة نجمة المهرجانات البحرية العالمية، فقد تلقت السفينة العديد من الدعوات من شتى دول العالم للمشاركة في مهرجاناتها السنوية سعياً منها لرؤية السفينة شاخصة بين سفن العالم الشراعية. كما فازت بجائزة الصداقة الدولية عشر مرات خلال مدة خدمتها لتقوم بمهام التدريب البحري للضباط والجنود من قوات السلطان المسلحة والأجهزة العسكرية والأمنية الأخرى.^(٤٨)

وقد قطعت السفينة منذ التحاقها بالبحرية السلطانية العُمانية آلاف الأميال، زارت خلالها دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي، والولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا وعدد من الدول الأوروبية والأسبوية. وتضطلع السفينة بدور ريادي قلما نجد له

المؤدية إلى مدينة مسقط، مجددة الأمجاد التليدة، والآمال في مستقبل أكثر إشراقاً.^(٤٩)

(٢/١) ٢- السفينة مجان:

مع نجاح السفينة صحر في تحقيق الأهداف المنوطة بها، عملت وزارة التراث والثقافة على إعداد سفينة أخرى، أبعد زمناً في التاريخ من السفينة صحر، وتم صناعتها بنفس أسلوب السفن العُمانية البدائية التي يعود تاريخها إلى ما قبل الميلاد، وقد تمت صناعة السفينة في مدينة صور التاريخية بذات الأدوات والآلات التي كانت تصنع فيها قديماً، وكان من المقرر أن تبحر مجان من صور إلى الهند بنفس المسار القديم لهذا النوع من السفن، إلا أن الرحلة لم تكمل بالنجاح لضعف خبرة قائد السفينة مع هذا النوع من السفن.^(٤٩) فغرقت مباشرة بعد خروجها من الميناء بكيلومترات.

ثانياً: سفينة شباب عُمان الأولى سفيرة

المحبة والسلام

جاء اقتناء سفينة شباب عُمان الأولى، من خلال رؤية صاحب الجلالة حفظة الله في إحياء التراث البحري العُمانى، وإتاحة الفرصة للشباب للتدريب على الإبحار الشراعي شأنهم في ذلك شأن أجدادهم وتاريخهم الحافل بالأمجاد العظيمة، وقد توافقت هذه الرؤية مع عرض السفينة (كابتن سكوت) للبيع في الصحف الإنجليزية، فجاءت الأوامر السامية في عام ١٩٧٧م، بشرائها. وقد كانت هذه السفينة قد بنيت عام ١٩٧١م من قبل شركة هيرد أند ماكينزي في مدينة بيكي بمقاطعة بانفشاير شمال شرق إسكتلندا، بهدف صقل مهارات البحارة عبر العالم، وإمدادهم بالخبرات والمهارات اللازمة لخوض غمار البحار، وسميت بكابتن سكوت^(٤٣)، وتعتبر السفينة سكوت من أطول السفن الشراعية في العالم، وقد تم صناعتها من أفضل الأخشاب في إسكتلندا ثم سميت سفينة شباب عُمان مع التحاقها بوزارة الشباب في السلطنة^(٤٤)

وأما عن أسباب اقتناء هذه السفينة فهو تدريب الشباب العُمانى على الإبحار الشراعي التقليدي، وذلك للمحافظة على الموروث البحري العريق الموغل في القدم، وقد جاء شراء هذه السفينة، لتقوم بمهام التدريب الشراعي التقليدي وتنفيذ دورات إبحار ومغامرة. وقد جاءت الفكرة لتطبيق وتنفيذ فكرة دورات الإبحار والمغامرة للشباب العُمانى على غرار ما كانت تقوم به السفينة سابقاً.^(٤٥) وقد تم استقبال السفينة عند وصولها من قبل وزير الشباب

استقبالها مختلفا في الموانئ التي تزورها، وقد أطلق عليها اسم سفينة المحبة والسلام خلال تجوالها في هذه الموانئ الدولية، وترسخت في الأذهان أن هذه سفينة جاءت تعكس واقع شعب عربي إسلامي عريق، شعب عرف بتاريخه البحري وأساطيله الضخمة التي مخرت عباب المحيطات والبحار. ومع تزايد مشاركة السفينة في هذه السباقات والمهرجات البحرية الدولية، أصبح المنظمون والمشرفون على هذه المهرجات ينظرون إلى مشاركة السفينة شباب عُمان كميزة تستقطب من خلالها مشاركات سفن أخرى، وتستقطب جماهير تتوافد من جميع بقاع العالم لزيارة السفينة والاطلاع على تاريخ عُمان البحري. وقد حصدت السفينة كأس الصداقة الدولية عشر مرات، وهو إنجاز لم تحققه أية سفينة شراعية في العالم. وتعتبر جائزة الصداقة الدولية التي تمنحها الجمعية الدولية للإبحار الشراعي في نهاية السباقات الشراعية السنوية هي أرقى جائزة تمنح لسفينة شراعية تشارك في هذه السباقات، وهي تمنح للسفينة التي يبذل طاقمها جهود متميزة في غرس مبادئ الصداقة والسلام والمحبة بين أطقم السفن الشراعية المشاركة، حتى أن أحد قادة السفن المشاركة في إحدى السباقات أكد "أن السفينة شباب عُمان متى ما شاركت بهذا الطاقم وبهذا الأداء وبهذه الأخلاق ستحتكر جائزة الصداقة الدولية للسفن الشراعية للأبد"^(٥١).

ويتم تقييم السفن في هذه السباقات من عدة جوانب منها المشاركة في مراحل السباق وفق مسارات محددة مسبقاً، وجهود هذه السفن في الموانئ، والعلاقات مع السفن الأخرى، والأنشطة التي تقوم بها السفن، وأداء طاقم السفينة، وفي نهاية السباق يتم التصويت لأفضل سفينة حيث يكون لكل سفينة صوت، بدون تدخل اللجنة المنظمة، والتركيز في المجمال على السفينة التي استطاعت إرساء قيم الصداقة والسلام بينها وبين السفن الأخرى. وكانت شباب عُمان تدخل ضمن أنشطتها وضمن برنامج متكامل إبراز جوانب الحضارة العُمانية بمختلف جوانبها بما في ذلك الفنون الشعبية والأكلات التقليدية العُمانية، بالإضافة لمعارض متنوعة داخل السفينة، يستقبل فيها الزوار وأطقم السفن الأخرى. وذلك لجذب الزوار، والذي يدخل ضمن بنود التنافس للفوز في هذه المسابقة^(٥٢)، فالتاريخ البحري العُمانى عريق، ومع توجيهات حضرة صاحب الجلالة القائد

نظيراً، وهو إرساء أواصر الصداقة والإخاء والتفاهم بين السلطنة وشعوب الدول التي ترسو السفينة في موانئها من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب، ومن شمال الكرة الأرضية إلى جنوبها، ورغم موقع العالم العربي على محيطين كبيرين هما المحيط الهندي في الشرق والمحيط الأطلسي في الغرب، وما بينهما من بحار إلا أن سلطنة عُمان هي الدولة العربية الوحيدة التي تنفرد بهذا الدور الحضاري الذي تمارسه بكل جدارة واقتدار دون سواها من الدول العربية والإسلامية كافة^(٥٣).

دورات الإبحار والمغامرة:

تقوم سفينة البحرية السلطانية العُمانية (شباب عُمان) بعقد دورات الإبحار والمغامرة للراغبين في تعلم الإبحار الشراعي من الشباب الذين لا تزيد أعمارهم عن ٢٥ سنة. وتستغرق كل دورة في أغلب الأحيان ثلاثة أسابيع إلا في حالة الرحلات الخارجية، فقد تصل الدورة الواحدة إلى ثلاثة أشهر أو أكثر، وتهدف دورات الإبحار والمغامرة إلى ترسيخ مبادئ العمل الجماعي، وفنون القيادة وتطبيقاتها، وغرس الثقة بالنفس لدى الشاب المغامر، وتعلم مبادئ الملاحة البحرية، وفنون ركوب البحر وتطبيقاته، وتعتبر اللياقة البدنية شرطاً أساسياً للالتحاق بالدورة، حيث يخضع المتقدم للتدريب لفحوصات اللياقة البدنية، كما يتلقى المتدرب برنامجاً تدريبياً يهدف إلى غرس مبادئ السلامة البحرية، إلى جانب المحاضرات المتواصلة عن طبيعة العمل على متن السفينة والمهام المتنوعة المطلوبة من المتدرب القيام بها، مثل مكونات السارية والأشعة والجمال والربطات أو العقد البحرية، وصعود السارية الذي يعتبر من أهم الأنشطة التي تأخذ جزءاً كبيراً من التدريب نظراً لما تمثله من أهمية قصوى في زرع الثقة بالنفس لدى المتدرب مع التركيز على مبادئ السلامة عند الصعود باستخدام حبل الأمان والإجراءات اللازمة في الأحوال الجوية الصعبة. ويكون صعود الصواري بإشراف مباشر من الطاقم سواء أثناء رسو السفينة في الميناء أو من خلال الإبحار وكذلك هو الحال في عملية فرد الأشعة أو طيها. وقد نفذت السفينة شباب عُمان عدداً كبيراً من الدورات خلال خدمتها في البحرية السلطانية العُمانية^(٥٤).

وللسفينة شباب عُمان مميزات عديدة، فهي السفينة العربية الوحيدة التي تشارك في سباقات السفن الشراعية الطويلة السنوية، مما جعل

العناوين الرئيسية بعد أن حصدت العديد من الجوائز الدولية المهمة، وصدت كذلك آراء وانطباعات زوار السفينة، إلى جانب حديثها في الوقت ذاته عن المسافة الطويلة التي تقطعها شباب عُمان من المياه العُمانية للمشاركة في المهرجانات البحرية الأوروبية والدولية، كما قامت العديد من قنوات التلفزة الحكومية منها والخاصة ببث تقارير تلفزيونية يومية تضمنت العديد من اللقاءات مع طاقم ومنتدربي السفينة مستعرضة كذلك ما تحقق من منجزات على صعيد الإنسان والتنمية في العهد الزاخر لمولانا حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد المعظم حفظه الله ورعاه، إلى جانب الحديث عن أهم العادات والتقاليد العُمانية وتسليط الضوء على مختلف الفنون الوطنية التقليدية العُمانية. وقد قدمت السفينة شباب عُمان، العديد من الدورات في الإبحار والمغامرة لعدد كبير من الجهات الرسمية العسكرية والأمنية والمدنية، تهدف إلى تنمية القدرات الفردية للشباب وغرس مبدأ التحدي، وإبراز المواهب، وزرع الثقة، بالإضافة إلى كيفية التعامل مع الأشربة، وإكسابهم الخبرات الملاحية اللازمة إلى جانب تعميق الجوانب الثقافية ذات الصلة بالتاريخ البحري، وتنظم على متن السفينة عدة دورات تدريبية داخلية من بينها دورة الإبحار والمغامرة التي يشارك فيها أفراد من أسلحة قوات السلطان المسلحة، والحرس السلطاني العُماني، وشرطة عُمان السلطانية، إضافة إلى بعض المؤسسات والدوائر الحكومية الأخرى^(٥٤).

ومن أهم الشواهد على ما حققته السفينة شباب عُمان من تواصل حضاري ومعرفي، ما حدث في رحلة ٢٠٠٥م في رحلة النرويج حيث كانت توجد جاليات عراقية، وكان المنظور الأوروبي سيء للعالم العربي والإسلامي نتيجة أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١م، وكانت هناك هجمة مضادة ضد العرب عامة والمسلمين خاصة، ومع قدوم سفينة شباب عُمان للنرويج وما قامت به من فعاليات وأنشطة واستقبالها لأكثر من أربعة آلاف زائر يومياً، حدث تحول وشعر به ليس طاقم السفينة وحدها وإنما كذلك العرب من الجاليات المختلفة بمن فيهم الجالية العراقية الذين عبروا عن ذلك لطاقم السفينة. وأما عن رحلة اليابان فقد تطوع أكثر من ٢٠٠ طالب لدراسة اللغة العربية للترحيب بالسفينة شباب عُمان، وقد استقبلوا السفينة بلافتة كبيرة جداً باللغة العربية "أهلاً وسهلاً بسفينة البحرية السلطانية"، وقد كان الاستقبال حاشداً في اليابان^(٥٥).

الأعلى لقوات المسلحة الداعية إلى نشر معاني ومبادئ الصداقة والسلام بين شعوب العالم، والاهتمام الكبير من قبل البحرية السلطانية العُمانية بالسفينة وطاقمها، بالإضافة إلى الجهود المضنية والإخلاص والتفاني لطاقم السفينة شباب عُمان، هي أسباب رئيسة لفوز السفينة شباب عُمان عشر مرات بجائزة الصداقة الدولية لسباقات السفن الشراعية الطويلة التي شاركت فيها السفينة على مدى تاريخ مشاركتها.

ونظراً لمبدأ التطوير والتحديث في قطع البحرية السلطانية العُمانية، فقد جاءت التوجيهات السامية لمولانا حضرة صاحب الجلالة القائد الأعلى للقوات المسلحة، باقتناء سفينة شراعية جديدة ذات مواصفات حديثة، تتميز بقدرات أوسع في مجال تدريب الإبحار الشراعي، حيث كانت السفينة " شباب عُمان الثانية" هي ثمرة هذه التوجيهات السامية، مما دعى في ٢٠١٥م إنهاء خدمات السفينة شباب عُمان. لتحمل السفينة شباب عُمان الثانية الراية وتواصل الدور العريق الذي رسمته السفينة شباب عُمان^(٥٦). وقد فتحت السفينة شباب عُمان خلال رحلتها الدولية البالغة ثلاثة عشر رحلة دولية زارت خلالها أكثر من مائة وخمسين ميناء حول العالم أبوابها للزوار وبشكل متواصل أثناء رسوها في كافة المحطات والموانئ التي زارتها، وأقامت على متنها العديد من المعارض ذات الصلة بالموروث التقليدي العُماني، مدعماً بمجموعة من الصور التي جسدت أوجه التطور للنهضة العُمانية. كما أبدع عازفو القرب من الفرقة المصغرة في السفينة في عزف المقطوعات الموسيقية وتقديم الاستعراضات للفنون الشعبية التقليدية. كما شاركت السفينة شباب عُمان في عروض المشاة البحرية لأطقم السفن التي نظمت ضمن فعاليات المهرجانات البحرية، ومن خلالها تجول طاقم ومنتدربي السفينة وهم يرفعون علم السلطنة مرددين العديد من الأناشيد والأهازيج الحماسية بمصاحبة مقطوعات موسيقية من التراث العُماني والتي تجاوبت معها الجماهير أينما حلت " شباب عُمان".

وأفردت الصحف العالمية ووسائل الإعلام الأخرى مساحات واسعة حول مشاركات شباب عُمان ودورها الحضاري والثقافي في تعريف العالم بسُلطنته عُمان حضارة وشعبا والمجهود الكبير لطاقم السفينة في نشر قيم المحبة والسلام بين أطقم السفن، وقد تصدرت سفينة البحرية السلطانية العُمانية شباب عُمان

الهوامش:

- (١) العاني، عبد الرحمن عبد الكريم. دور العُمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري. سلسلة تراثنا: العدد ٢٦. وزارة التراث والثقافة، مسقط: ١٩٨١م، ص ٥.
- (٢) الغيلاني، حمود بن حمد. أسياذ البحار. ب. د: ٢٠١٥ ص ١٨.
- (٣) الأمين، إسماعيل. العُمانيون رواد البحار. رياض الريس للكتب والنشر، بيروت: ١٩٩٠م، ص ١١.
- (٤) الأمين، نفسه، ص ١٣.
- (٥) العاني، نفسه، ص ٦.
- (٦) المسعودي، ج، ص ١٠٧-١٠٨؛ الأمين، نفسه، ص ٢٧.
- (٧) العاني، نفسه، ص ٧-٨؛ الأمين، نفسه، ص ٢٨.
- (٨) العاني، نفسه، ص ١٠؛ الأمين، نفسه، ص ٢٩.
- (٩) العاني، نفسه، ص ١١-١٢.
- (١٠) القاسمي، خلفان بن مبارك. تاريخ البحرية العُمانية في عصر دولة البعارة (١٠٥٩هـ/١٦٤٦م - ١١٣١هـ/١٧١٩م). رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة السلطان قابوس، السيب: ٢٠١١م، ص ٢٧-٢٨.
- (١١) الغيلاني، نفسه، ص ٤٣.
- (١٢) العاني، نفسه، ص ١٢-١٣؛ الأمين، نفسه، ص ٣١.
- (١٣) الغيلاني، نفسه، ص ٢-١٠.
- (١٤) العاني، نفسه، ص ١٤-١٥.
- (١٥) العاني، نفسه، ص ٢١.
- (١٦) العاني، نفسه، ص ١٦.
- (١٧) الغيلاني، نفسه، ص ٢٣.
- (١٨) بوتس، دانيال، تاريخ الخليج العربي في العصور القديمة. ترجمة إبراهيم خوري. ج. ا. المجمع الثقافي، أبو ظبي: ٢٠٠٣م، ص ٢٠١-٢٠٢.
- (١٩) الأمين، نفسه، ص ٣٥.
- (٢٠) نفسه، ص ٦١.
- (٢١) الجرو، أسمهان سعيد. الموانئ العُمانية ومساهمتها في التجارة الدولية. مؤسسة عُمان للصحافة والنشر والإعلان، مسقط: ٢٠١١م، ص ١٢٨.
- (٢٢) الجرو، أسمهان سعيد. مصادر التاريخ العُمانية. وزارة التراث والثقافة، مسقط: ٢٠٠٦م، ص ١٢٨.
- (٢٣) الجرو، الموانئ، ص ١٠٥.
- (٢٤) الغيلاني، نفسه، ص ٧٦.
- (٢٥) نفسه، ص ٨٠.
- (٢٦) الأمين، نفسه، ص ٣٩.
- (٢٧) فرقش، محمد. صور ودورها الحضاري في عالم المحيط الهندي في فترة صدر الإسلام. بحث منشور ضمن حصاد ندوة صور عبر التاريخ. وزارة التراث والثقافة، مسقط: ٢٠٠٠م، ص ٤٣.
- (٢٨) العريمي، ربيع بن عمير. صور العُمانية: مهد الملاحة البحرية. مطبعة المها للطباعة والفرطاسية، مسقط: ٢٠١٦م، ص ٩-١٠.
- (٢٩) الأمين، نفسه، ص ٧٤.
- (٣٠) الغيلاني، نفسه، ص ٨٢-٨٣.

- إن التاريخ العُمانية البحري جزء رئيس من تاريخ هذا البلد الحضاري، وكان لتمييز العُمانيين ومقدرتهم الملاحة البحرية دوراً مهماً في قيام الحضارة العُمانية قبل التاريخ. وقد خرجت هذه الدراسة بعدد من النتائج أهمها:
- إن التشجيع المستمر من لدن صاحب الجلالة - حفظه الله ورعاه - دوراً مهماً في إحياء التراث البحري العُمانية.
 - تمثلت الجهود في إحياء التراث البحري بتسيير عدد من الرحلات البحرية التقليدية، فكانت السفينة صحر التي وصلت لميناء كانتون، مارة بطريق السندباد البحري الذي جاب البحار ناقلاً للبضائع بين شرق آسيا وغربها، متجاوزاً الظروف المناخية الصعبة.
 - إن السبب الرئيس لغرق السفينة مجان في ٢٠٠٥م هو عدم قدرة قبطان السفينة على التعامل مع التيارات البحرية التي صادفتها، مما أدى إلى انقلاب السفينة وغرقها.
 - تمثل سفينة شباب عُمان نموذجاً متفرداً من حيث الفكرة والمضمون، فهي سفينة شراعية متطورة تزور الموانئ المختلفة.
 - لعبت سفينة شباب عُمان دوراً كبيراً ومهماً حتى الآن في ترسيخ قيم السلام والمحبة، بمشاركة المستمرة في السباقات الشراعية الدولية، والتعريف بعُمان تراثاً وفكرياً وحضارة.
 - استمرار حصد سفينة شباب عُمان لجوائز مختلفة في سباقات السفن الشراعية الدولية لدليل على مكانتها ونجاحها في أداء الرسالة المنوطة بها.

- (٣١) الأمين، نفسه، ص ٧٥.
- (٣٢) القاسمي، نفسه، ص ٣٣-٣٤.
- (٣٣) الأمين، نفسه، ص ٧٤.
- (٣٤) البحرية السلطانية، **سفينة شباب**، ص ١١: **من خطاب السلطان قابوس بن سعيد المعظم في احتفالات البلاد بالعيد الوطني**، ١٨ نوفمبر ١٩٩٦م، ولاية صور
- (٣٥) اللجنة الوطنية والعلوم والثقافة للتربية، **عُمان واليونيسكو: ثقافة التواصل والحوار**، مسقط: وزارة التربية والتعليم، عُمان واليونيسكو: ٢٠٠٥م، ص ٢٦.
- (٣٦) الغيلاني، نفسه، ص ٣٨-٣٩.
- (٣٧) فورمان، ميجان، **جوهرة مسقط: وسط أعالي البحار في سفينة شراعية من القرن التاسع**، ترجمة نبيل عبد الرحيم، تلفزيون لينجوا فرانكا المحدودة، مسقط: ٢٠١٥، ص ١٤.
- (٣٨) الغيلاني، نفسه، ص ٣٩-٤٠.
- (٣٩) السنهوري، إسلام، **السفن الشراعية والملاحة البحرية في عُمان**، القاهرة: مركز الذاكرة للنشر والإعلام، ص ١٩٧.
- (٤٠) السنهوري، نفسه، ص ١٩٨.
- (٤١) السنهوري، نفسه، ص ١٩٩.
- (٤٢) الغيلاني، نفسه، ص ٤٠-٤١.
- (٤٣) **البحرية السلطانية العُمانية**، (٢٠١٧م). **شباب عُمان: سفير المحبة والسلام**، مسقط: البحرية السلطانية العُمانية: ٢٠١٧م، ص ١١.
- (٤٤) **التاريخ البحري العُماني**، (٢٠٠٢م). www.nizwa.com
- (٤٥) العقيد سيف بن ناصر الرحبي، (٦ يونيو، ٢٠١٨م). **سفينة شباب عُمان الأولى**، مقابلة بتاريخ ٦ يونيو ٢٠١٨م.
- (٤٦) البحرية السلطانية العمانية، مرجع سابق، ص ٢٧.
- (٤٧) الرحبي، نفسه.
- (٤٨) البحرية السلطانية العمانية، مرجع سابق، ص ٢٨.
- (٤٩) نفسه.
- (٥٠) البحرية، مرجع سابق، ص ٣٦، ٣٨-٤٥.
- (٥١) الرحبي، مقابلة. (الرحبي، سفينة شباب عمان الأولى، ٢٠١٨م)
- (٥٢) نفسه.
- (٥٣) الرحبي، مقابلة.
- (٥٤) إسلام، مرجع سابق، ص ٢٥٢-٢٥٣.
- (٥٥) الجابري، صالح بن سعيد. مقابلة بتاريخ ٧ يوليو ٢٠١٨م.