

السُّفُنُ الْهِنْدِيَّةُ وَالْعُمَانِيَّةُ مِنَ الْقَرْنِ (٣: ٥٩٠هـ/١٠: ١٥م)
الباحث/ محمد علي عقل محمد

الملخص:

كانت تصنع السفن الهندية والعمانية من خشب الساج، وهو النوع المفضل في صناعة أغلب السفن؛ بسبب قوته ومتانته وتحمله للماء بقدرة فائقة، فيتم وضع "الهراب"، وتنقب الألواح، وتثبت فيها أوتاد خشبية، وكان لابد من جلفطة وذلك لسد الخروق، تميزت السفن الهندية والعمانية بالدفة الجانبية، وتعددت المراسي حسب ضخامة وعمق السفينة، والشراع يصنع من خوص أشجار جوز الهند، أو النخيل، ويساعد السفينة علي الحركة، دون استعمال المجاديف، والدقل (الصارى) هو العمود الذي يُعَوَّلُ عليه في تثبيت الشراع. ومن أهم السفن الهندية والعمانية (الأهورة، بارجة، الباتامارس، الباراكات، البدن، البقارة أو الشاحوف، البيتل، الجاكر، الجرم، الدوني، الرمث، السنبوق، الشاتوري، الشافاراس، الشوعي، الفجيني، الماشورة). يتشكل طاقم السفينة من الناخوذة وله مكانة مهمة في المركب من حيث مهامه وصلاحياته المتمثلة في تحديده لوجهة الرحلة، والموانئ التي يقرر التوقف فيها، والرُّبان يطلق عليه لدى العمانيين "الملاح"، ويكون مسئولاً عن فحص السفينة قبل الرحلة، والتأكد من سلامتها وصلاحياتها للإبحار، ومن أهم وظائفه قيادة السفينة وتوجيهها في الوجهة الصحيحة، واختيار الوقت المناسب للإبحار، والاشتيايم هو رئيس الملاحين في السفينة، والكراني هو كاتب السفينة، ثم يأتي بعد ذلك العاملون على ظهر المركب.

Summery:

Indian and Omani ships were made of teak, which is the preferred type for most ships; Because of its strength, durability, and ability to carry water with great capacity, the “harrab” is placed, the boards are perforated, and wooden pegs are fixed in them, and it was necessary to caulplate in order to bridge the breaches.

The sail is made from the wicker of coconut trees, or palm trees, and helps the ship to move, without using oars, and the dagal (mast) is the pillar that is relied upon to stabilize the sail. Among the most important Indian and Omani ships are (Al-Ahora, Barjah, Albatamars, Al-Barakat, Al-Badan, Baggara or Al-Shahouf, Beetel, Al-Jakir, Al-Jam, Doni, Al-Ramth, Al-Sanbuq, Shaturi, Chavaras, Al-Shu’i, Al-Fajini, Al-Machoura).

The ship’s crew consists of the ship’s crew and has an important position in the boat in terms of its tasks and powers of determining the destination of the voyage, and the ports in which he decides to stop. His most important job is to lead the ship and direct it in the right destination, and choose the right time for sailing. Al-Istiam is the chief navigator on the ship, and the crane is the ship’s clerk, and then the workers on board the boat.

المبحث الأول: المواد الأولية لتصنيع السفن:

كانت تصنع السفن الهندية والعمانية من خشب الساج^(١)، وهو النوع المفضل في صناعة أغلب السفن؛ بسبب قوته ومتانته وتحمله للماء بقدرة فائقة، فلا يتشقق أو يتقلص أو يتغير شكله بفعل الماء، ومن أهم مميزاته المرونة في التشكيل^(٢)، وأشار القرآن الكريم إلى صناعة السفن، قال الله تعالى: "وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحَيْنًا"^(٣).

فيتم وضع "الهراب" وهو اللوح الطولي الرئيسي الموجود في قعر السفينة، وتتقب الألواح بمثقاب حديدي من أطرافها، وتثبت فيها أوتاد خشبية لكي تثبت الألواح في مقدمة السفينة ومؤخرتها^(٤)، وبعد ذلك تقفل ألياف النخيل والنارجيل^(٥) لصناعة الحبال اللازمة لشد السفن، عوضاً عن المسامير^(٦)، ويطلق على الحبال التي تقفل من ليف النارجيل "كُنْبَار"^(٧)، ومن مميزاته أنه يدوم لفترة أطول في المياه المالحة^(٨)، وكان لا بد من جلفطة^(٩) السفن؛ لكي تسد الشقوق ولحماية أخشابها من السوس ومن ملوحة الماء، فكان يستخدم اللبن أو القطن وعليه جير حي، ويدقان معاً ثم يضاف إليه زيت السمك، أو زيت جوز الهند، وهذا الخليط يحتفظ بخواصه للزجه بشكل أفضل، وتدهن السفن بهذا المعجون وكان يعاد دهانها كل فترة^(١٠). كما استخدمت بعض الزيوت الحيوانية كمادة

١ - الساج: شجر مفروط الطول والعظم، ربما جاوز مائة ذراع أو أكثر، وينبت بكثرة في الهند (ياقوت الحموي: معجم البلدان، دار صادر، بيروت- لبنان، ١٣٩٧هـ/١٩٧٧م، ج٣، ص٤٤٦).

٢ - جورج فاضلو حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة السيد يعقوب بكر، مراجعة يحيى الخشاب، القاهرة- مصر، ١٩٥٨هـ/١٩٥٨م، ص٢٤١، ٢٤٢.

٣ - هود/ ٣٧.

٤ - الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة- مصر، ١٤٢٢هـ/٢٠٠٢م، ص٥٦٣.

٥ - الناارجيل، التاريخ: جوز الهند، واحده بالهاء وقد يهمز، ونخلته طويلة تزيد بمرئيتها حتى تدنيه من الأرض، ويكون في القنو الكريم منها ثلاثون نارجيله، ولها لبن يسمى الإطراق (الفيروز آبادي: القاموس المحيط، تعليق أبو الوفا نصر الهوري، راجعه واعتنى به أنس محمد الشامي، زكريا جابر أحمد، دار الحديث، القاهرة- مصر، ١٤٢٩هـ/٢٠٠٨م، ص١٥٩٩).

٦ - ويرجع السبب الرئيسي في استخدام حبال الليف بدلاً من المسامير؛ قدرة تحمل السفن المخيطة واستطاعتها التعامل مع أمواج المحيط، حيث تكون أكثر مرونة من مثيلاتها المساميرية = فيمكنها امتصاص صدمات الأمواج، كذلك لا يمكن تسمير السفينة في عرض البحر إذا حدث للألواح أي خلل؛ لأنه لا يمكن تثبيت المسامير في الموضع نفسه، مع العلم أن التسمير في المراكب يكون متجاوراً؛ لذلك أخشاب السفن لن تكون صالحة بعد فترة قصيرة لأنها ملئت بالثقوب، وهذا يعكس استعمال خيوط الليف، حيث إنه عند إعادة صيانة السفينة تخاط في الثقوب القديمة نفسها، مما يزيد في عمر السفينة أطول فترة ممكنة، ولمرونتها تلك واتساع قاعدتها نتيجة استعمال الخيوط تكون أقل عرضه للكسر عند اصطدامها بالثعالب المرجانية والحجارة (ابن بطوطة: رحلة ابن بطوطة (تحفة النظائر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار)، قدم له وحققه محمد عبد المنعم العريان، راجعه وأعد فهرسه مصطفى القصاص، ط١، دار إحياء العلوم، بيروت- لبنان، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م، ج٢، ص٤٤٦؛ شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١-٩٠٤هـ/٦٦١-٤٩٨م)، المجلس الوطني للثقافة، الكويت، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م، ص١٢٥).

٧ - ابن الحنيلي: سهم الإحاطة في وهم الألفاظ، تحقيق حاتم صالح الضامن، ط١، عالم الكتب، بيروت- لبنان، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م، ص٤٤.

٨ - ماركو بولو: رحلات ماركو بولو، ترجمها إلى الإنجليزية وليم مارسدن، ترجمها إلى العربية عبد العزيز جاويد، نشر الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة- مصر، ١٣٩٨هـ/١٩٧٧م، ص٥٨.

W.H. Morelan, the Ships of the Arabian Sea about A.D. ١٥٠٠, part ١, ١٩٣٩, pp. ٦٣:٦٧.

Radha Kunud, Moakerji, Indian Shipping, Bombay, n.d, p.١٤٥.

Jones Winter Jones, the travels of Ludovic di Varthema, London, ١٨٦٣, pp. ١٥٢,١٥٣.

٩ - الجلفطة: هي مسح السفن بقطعة من الكتان بها الزفت والقار وغيره، وإدخالها بين مسامير الألواح وخزورها (ابن منظور: لسان العرب، ط٢، دار صادر، بيروت- لبنان، ١٤٠٦هـ/١٩٨٥م، ج٧، ص٢٦٩).

١٠ - عبد الكريم الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، إصدار وزارة الإعلام والثقافة، سلطنة عُمان، ١٩٧٩م، ص٢٧٠.

لطلاء جسم السفينة؛ وذلك لسد الخروق، مثل شحم البايه -وهي دابة كبيرة تكون في بحر الهند والصين، ينبت على سنام ظهرها حجارة صدفية- فيصطاد التجار ما صغر منها ويطبخونها فيذوب لحمها إلى شحمًا، وهو عمدتهم في سد خروق المراكب بعد خرزها^(١).

المبحث الثاني: أجزاء السفينة وأدواتها:

تميزت السفن الهندية والعُمانية بالدفة الجانبية، وكان لابد للسفن الكبيرة التي تشق البحار من دفة على كل جانب؛ لأنه إذا مالت الريح بأحد الجانبين فقد ترتفع دفة هذا الجانب عن سطح البحر، أو يقل عمقها فيه إلى حد أنها تصبح عديمة الفائدة؛ فلذلك تحافظ الدفة على توازن السفينة، والتحكم في اتجاه السفينة^(٢).

وقد عُرفت مرساة السفينة بـ"الأنجر"^(٣)، وتعددت المراسي حسب ضخامة وعمق السفينة، وهي عبارة عن قطعة من الحديد أو الحجارة الثقيلة، يتفرع إلى ذراعين، ويمسك بها حبلان عظيمان، وكان عدد المراسي يبلغ ستة في السفن الكبيرة، وكانت المراسي الحديدية ترمى علي الصخور أو الشعاب المرجانية^(٤) فتشبك بها مما يتعذر حركة السفينة، أما المراسي الحجرية فكانت للأماكن القريبة من الساحل، وكانت تستخدم لرسو السفينة في المكان المراد به^(٥).

أما الشراع فهو من أهم أجزاء السفينة، وهو يصنع غالبًا من خوص^(٦) أشجار جوز الهند، أو النخيل، وتكمن أهميته في أنه يشكل الآلة التي تساعد السفينة علي الحركة، دون استعمال المجاديف^(٧)، ويعتمد في الدفع علي حركة الرياح^(٨)، واعتمدت بعض

James Horneii, Water Transport, Cambridge, ١٩٦٤, p. ٢٣٤.

^١ - الإدريسي: نزهة المشتاق، ج١، ص ٩٤.

^٢ - حوراني: العرب والملاحة، ص ٢٦١.

^٣ - في اليونانية "Angkura"، وبالإنجليزية "Anchor"، ويعني: خطاف السفينة الذي يثبتها في القاع، ويبدو أن الكلمة ذات أصل لاتيني (أثور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحر عند العرب، سلسلة عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة، الكويت، ١٤٠٠هـ/١٩٧٩م، ص ٢٧).

^٤ - الشعاب المرجانية (Coral Reefs): صخور جيرية صلبة تتكون في البحار بواسطة حيوان المرجان، وهي في جملتها عبارة عن المساكن التي يبنها حيوان المرجان نفسه من الجير الذي يستخلصه من ماء البحر، وهي توجد عادة متجمعة في مستعمرات كبيرة تزيد أحجامها بالتدريج ببناء المساكن الجديدة، ويتراكم هيكل الحيوانات المرجانية التي تموت فيها أو حولها (عبد العزيز طريح شرف: المقدمات في الجغرافيا الطبيعية، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، ص ١٠١).

^٥ - برزك بن شهريار: عجائب الهند بره وبحره وجزايره، دراسة حسن صالح شهاب، ط١، هيئة أبو ظبي للثقافة والتراث، أبو ظبي - الإمارات العربية، ١٤٣١هـ/٢٠١٠م، ص ٦٩؛ سليمان إبراهيم العسكري: التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص ٢٢١.

Radha Kunud, Moakerji, Indian Shipping, p. ٤٥.

Jones Winter, the travels of Ludovic di Varthema, p. ١٥٢.

^٦ - الخوص: ورق النخيل والتارجيل وما شاكلها، ولحدهن حوصة، والخواص: معالج الخوص وبياعه، والخياصة: عمله (الأردني: كتاب الماء، تحقيق هادي حسن حمودي، ط١، وزارة التراث القومي، سلطنة عُمان، ١٤١٦هـ/١٩٩٦، ج٢، ص ٥٥؛ ابن منظور: لسان العرب، ج٧، ص ٣٢).

^٧ - المجداف: هو عبارة عن قضبان خشبية ذات نهايات عريضة، يستخدمها البحارة في تحريك السفينة، عندما ينزل الشراع (ابن بطوطة: الرحلة، ج٢، ص ٤٨٤؛ عبد الكريم الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، ص ١٥١).

^٨ - حوراني: العرب والملاحة، ص ٢٦٥.

السفن الهندية والعمانية على سفن ذات شراعين^(١)، وفي البداية عُرِفَ الشراع المربع، الذي كان يؤمن الاستقرار للمركب في البحار المضطربة، إلا أنه يصعب التحكم فيه في الرياح المعاكسة لوجهة السفينة، وبذلت محاولات عديدة لتكييف الشراع المربع على الإبحار في الاتجاهات المعاكسة للريح، فعُدل الشراع المربع وتم خفضه قليلاً عند المقدمة؛ لتوفير طاقة جذب، ثم بعد ذلك تطور الشراع المربع إلي الشراع المثلث وهو ينتهي برأس في أعلاه وقاعدة عريضة^(٢).

كذلك **الدقل**^(٣) (الصارى) يعد جزءاً مهماً في السفينة من حيث أنه يشكل العمود الذي يُعَوَّلُ عليه في تثبيت الشراع، ويُتخذ الدقل عادة من جذوع النخيل أو خشب جوز الهند، وكان يتم نصبه في وسط السفينة، وكان يتراوح من حيث الطول والقصر حسب حجم السفينة^(٤).

المبحث الثالث: أهم أنواع السفن:

يجدر بالبحث أن يشير إلي أنواع السفن عامة، دون التعرض لسفن كل منطقة بعينها على حدة، بل نتعرض للسفن الهندية والعمانية باعتبارها وحدة واحدة؛ ذلك لأن كل ما يطلق عليه سفن الهند، أو السفن العمانية، وسفن العرب، كذلك السفن الصينية، هي تلك السفن المبحرة إلي الهند أو عمان، وربما أخذت أسماء الأماكن المتجهة إليها، أو القادمة منها^(٥)؛ ولهذا السبب سيشير البحث إلي أنواع السفن بغض النظر عن نوعها، أو مكان صنعها، أو حجمها، وإنما بترتيبها الأبجدي.

١- **الأهورة**: نوع من السفن أخذها العثمانيون عن الهنود^(٦)، وتشبه الطريده^(٧)، إلا إنها أوسع منها وأقصر، وعلى نصفها معرّش من الخشب يصعد إليه على درج، وعدد من يجدف بها أربعين رجلاً، ويكون مع الأهورة أربعة من السفن عن يمينها ويسارها^(٨).

^١ - حوراني: العرب والملاحة، ص ٢٦٥.

Jones Winter, the travels of Ludovic di Varthema, p. 1٥٢.

^٢ - حوراني: العرب والملاحة، ٢٦٦: ٢٦٥؛ عبد الكريم الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، ص ١١٣، ١١٤.

Auguste Toussaint, the Indian Ocean, U.S.A. 1٩٦١, P.٥٩.

^٣ - الدقل: خشبية طويلة تشد في وسط السفينة بمد عليها الشراع (إبن منظور: لسان العرب، ج ١١، ص ٢٤٦).

^٤ - السعودى: مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد هشام التعمان، وعبدالمجيد حليبي، ط ١، دار المعرفة الجامعية، بيروت- لبنان، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م، ج ١، ص ١٠٨؛ حوراني: العرب والملاحة، ص ٢٦٧.

^٥ - وقع كثير من المؤرخين المحدثين في خطأ الوهم الناتج عن كلمة سفن هندية أو صينية، معتقدين أنها تعني السفن التي يمتلكها أهل الهند أو الصين، ولكنها تعبر عن السفن المشتعلة بالتجارة مع الهند أو الصين، وليس سفناً يمتلكها أهل الهند أو الصين، ولهذا التعبير نظير في مطلع العصر الحديث، حيث قامت السفن الإنجليزية بالذهاب إلى الهند واشتهرت باسم سفن الهند الشرقية فنسبة السفن إلى المكان هو دليل اختصاصها بالرحلات إلى تلك الجهات (سليمان إبراهيم العسكري: التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، دار العلوم، ١٣٩١هـ/١٩٧١م، ص ١٢٠؛ حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٢٢٢، ٢٢٣).

^٦ - درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، للقاهرة- مصر، ١٤٠٠هـ/١٩٧٩م، ص ٧.

^٧ - الطريده: نوع من السفن كانت تحمل بالنخيل وراكبيها، كما كانت تستعمل في الأسفار البحرية، أي أنها استعملت كسفن حربية وتجارية (النخيلي: المرجع السابق، ص ٩١، ٩٠).

^٨ - ابن بطوطة: الرحلة، ج ٢، ص ٣١٤.

٢- **بارجة**^(١): جمعها بوراج، وهي من مراكب الهند تم تعريبها عن لفظ بيرة^(٢) الهندية، وهي سفن حربية كبيرة. ثم ذَكَرَ العُمانيون سفينة بارجة فنعتوا بها السفن الكبيرة المكشوفة، ثم استعملها العُمانيون في مياه الهند^(٣).

٣- **الباتامارس (The Patamars)**: تعد من أفضل سفن الهند؛ لأنها تبحر على نحو جيد مستقر، وتتسع لحمولة لا بأس بها، وهي ترجع في ملكيتها إلى تجار الهند، فهي تقوم على أمر الملاحة التجارية بأسرها في موانئ الهند، وهي على شكل الغراب، ولها مقدمة مدبية ويبلغ طولها ستة وسبعين قدمًا^(٤) في العرض، ويبلغ عمقها أحد عشر قدمًا، وحمولتها ما يقرب من مائتي طن^(٥). وتوجد سفينة أخرى من النوع نفسه أصغر، حيث تبلغ حمولتها حوالي ستين طنًا، وللسفينة الصغرى صار واحد، أما الكبرى فلها صاريان، وللصغرى صاري مائل نحو الأمام، ويبلغ طاقم تلك السفينة من عشرة إلى اثني عشر رجلًا^(٦).

٤- **الباركات (Barks)**: نوع من السفن الهندية يصحب السفن الأكبر حجمًا، ولها ثلاثة صوارٍ وسعتها ألف سلة^(٧) من الفلفل^(٨)، وملاحوها من ستين إلى مائة، وكثيرًا ما كانت تستخدم في سحب السفن الكبرى. وتزود الباركة بقوارب صغيرة تعلق على جوانب السفينة لاستخدامها إذا دعت الحاجة^(٩).

٥- **البدن (العويسية)**: أكثر السفن العُمانية شهرة، وهيكلها منخفض مستقيم ذو صدر بارز، أما المؤخرة عالية تثبت عليها الدفة بالحبال، والبدن سفينة قليلة العمق إلا أنها أكثر عمقًا عند الدفة عن القاعدة؛ وذلك لحفظ توازن السفينة عند الإبحار وليس لها سطح

١ - كان اسم بارجة يرد مرادفًا للقرصان، فلقرصانة خصوصًا في سواحل الهند هم الذين كانوا يستعملون البوارج (برزك بن شهرار: عجائب الهند بره وبحره وجزايره، ص ١١٤، ٩٧، ٨٦، ٨٥).

٢ - كان يطلق كلمة بيرة على السفن عندما تسير متعاقبة متواليبة (البيروني: تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل أو مرذولة، ط ٢، عالم الكتب، بيروت- لبنان، ١٤٠٤هـ/١٩٨٣م، ص ١٤٨؛ سيد أبو ظفر الندوي: أسطول كجرات (١)، ثقافة الهند، مجلد ١٦، أكتوبر، عام ١٣٨٥هـ/١٩٦٥م، ص ١٤).

٣ - النخيلي: السفن الإسلامية، ص ١٠.

٤ - القدم يساوي ٣٠ سنتيمترًا (محمد محمود محمدين، طه عثمان الفراء: المنخل إلى علم الجغرافيا والبيئة، ط ٤، دار المريخ، ص ٤٩٣).

٥ - الطن ٢٢٤٠ رطلًا، ويساوي ١٠٠٠ كيلو غرام (محمد محمود محمدين، طه عثمان الفراء: المرجع السابق، ص ٤٩٤).

٦ - John Edye Esq., on the Native Vessels of India and Ceylon, un J.O.R.A.S. ١٨٣٤, vol. ١, p. ١٠٠.

٧ - السلة: ما يوضع فيها الطعام والمحاصيل، وتصنع من العراجلين والخصص، والجمع سلٌ وسلال (ابن منظور: لسان العرب، ج ١، ص ٥١٥؛ ج ٨، ص ٤٠٢).

٨ - عرفت الهند زراعة الفلفل، وتشبه شجيرات الفلفل دوالي العنب وتغرس بجوار شجر النارجيل، واليامبو أو أي أخشاب أخرى؛ وهذا يدل على أنه نبات متسلق وتغمره المياه باستمرار، وإذا نضج تسقط عناقيدته على وجه الماء حيث يجمع، وأجوده النظيف الخالي من التراب السليم من الاحتراق، والفلفل نوعان: الأسود وهو الحريف ويدخل في تنبيل الأغذية والمشروبات، والأبيض يدخل في صناعة الأدوية (أبي الفضل جعفر بن علي الدمشقي: الإشارة إلى محاسن التجارة وعضوش المدلسين فيها، تحقيق البشري الشوريجي، ط ١، القاهرة- مصر، ١٣٩٨هـ/١٩٧٧م، ص ٤١؛ ابن سعيد: كتاب الجغرافيا، حققه ووضع مقدمته وعلق عليه إسماعيل العربي، ط ١، المكتب التجاري، بيروت- لبنان، ١٣٩٠هـ/١٩٧٠م، ص ١٣٤؛ سراج الدين بن الوردی: خريدة العجائب وفريدة الغرائب، تحقيق أنور محمود زنتاني، ط ١، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة- مصر، ١٤٢٨هـ/٢٠٠٨م، ص ٣٣١).

٩ - ماركو بولو: رحلات ماركو بولو، ترجمها إلى الإنجليزية ولیم مارسدن، ترجمها إلى العربية عبد العزيز جاويد، نشر الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة- مصر، ١٣٩٨هـ/١٩٧٧م، ص ٢٧٠.

ولكنه يبطن بحصير^(١) من سعف النخيل، وهو مسطح الشكل ضعيف الوزن عند المؤخرة، ويزود عادة بصارٍ عمودي، وهناك نوع آخر من البدن أكبر حجمًا يستخدم في التجارة عبر البحار، له صاريان يسمى العويسية، وتتراوح الحمولة في البدن (العويسية) من عشرين إلى مائة طن، ويبلغ معدل طول البدن خمسة وأربعين قدمًا وعرضها حوالي عشرة أقدام^(٢).

٦- **البغلة:** من أقدم أنواع السفن التي تمخر البحار الهندية، وأقصى طول لها من المقدمة إلى أعلى المؤخرة يبلغ نحو أربعة وسبعين قدمًا، أما العرض فهو خمسة وعشرين قدمًا، بينما العمق فيقدر بنحو أحد عشر قدمًا، وكانت حمولتها تتراوح ما بين مائة وخمسين طنًا وأربعمائة طن، وهذه السفينة عريضة جدًا بالقياس إلى طولها، وذات أرضية مرتفعة، ولها صاري واحد وشراع مثلث الشكل، وللكبيرة منها ثلاثة صواري وأشرفة مثلثة كما أنها كانت تزخرف بحفريات ونقوش دقيقة^(٣).

٧- **البقارة أو الشاحوف^(٤):** من سفن الساحل العُماني مقدمتها مستقيمة ومزخرفة بالنقوش، أما المؤخرة فهي ليست بارزة وإنما كانت مرتفعة، ويبلغ طولها من خمسة وعشرين قدمًا إلى خمسة وثلاثين قدمًا، وفيها مجاديف يختلف عددها على حسب طولها^(٥).

٨- **البيتل:** من سفن الساحل العُماني، ولها غاطس صغير، وذو مقدمة مدببة، ومؤخرة عالية بارزة، وتبلغ حمولة السفينة ذات الحجم الكبير مائتي طن، ويزيد طولها على خمسة وسبعين قدمًا، ولها صاريان، أو ثلاثة^(٦).

يشير البحث أن سفن الساحل العُماني (البدن، البيتل، البقارة، الشاحوف) كان يطلق عليها مصطلح "زاروق، زاروق"، بينما كانت تشترك هذه السفن في خصائص أساسية هي (خشبة المؤخرة العالية، والدفة الموجهة بالحبال، وشكل الجسم متشابه الطرفين)، وهذه تعد أنظمه وصفات كانت تتفرد بها سفن الساحل العُماني^(٧).

^١ - الحصير: هو مفرد حَصْر، وهو سقفة تصنع من بردٍ أَسْلٍ ثم تفرش سمي بذلك؛ لأنه حَصرت طاقته بعضها مع بعض (ابن منظور: لسان العرب، ج٤، ص١٩٥، ١٩٦).

^٢ - عبد الكريم الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، ص ١٣٥: ١٤٠.

^٣ - ohn Edye: on the Native Vessels of India and Ceylon, pp. ١٢- ١٣.

^٤ - لا تعد البقارة أو الشاحوف اسمًا لنوعين من السفن ولكنه نوع واحد، ولكن تختلف التسمية من منطقة لأخرى.

^٥ - عبد الكريم الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، ص ١٤٣: ١٤٥.

^٦ - شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي، ص ١٤١.

^٧ - عبد الكريم الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، ص ١٤٧، ١٤٨.

٩- الجاكر: تعد من سفن المحيط الهندي التي كانت تستخدم في التجارة، ونقل البضائع، وكانت تزود بالرماة والمقاتلين، بلغ عددهم مائة^(١).

١٠- الجرم: زورق من زوارق الساحل العُماني، وهو طويل جدًا، مخصص لتفريغ شحنات السفن، ولتخليصها إذا جنحت بعيدًا عن الشطآن الرملية، ويجر بواسطة الحبال^(٢).

١١- الدوني (Doni): من سفن سواحل الهند الشرقية (كورماندل)^(٣)، تشبه في هيكلها التابوت، يبلغ طولها سبعين قدمًا، وعرضها عشرين قدمًا ذات قاع مسطح، وعرضها سبعة أقدام، ويقل هذا العرض في الأجزاء الأمامية والخلفية من السفينة، كما تتشابه مقدمتها ومؤخرتها، بينما يبلغ طول الدفة نحو أربعة أقدام، ولها صاري واحد، ويبلغ غاطسها نحو تسعة أقدام، ومرساتها تصنع من ربط ثلاثة من جذوع الأشجار المقوسة معًا، ثم تربط معها أحجار ثقيلة، وتقوم هذه السفينة على حركة التجارة في ساحل الهند الشرقي، وإبحارها عادة ما يكون بحذاء الساحل وفي المواسم المعتدلة^(٤).

١٢- الرمث: من سفن الساحل العُماني، ويصنع من ثلاثة جذوع من الأشجار تتراوح أطولها ما بين ستة وتسعة أقدام، وتربط إلى بعضها بالحبال، والجذع الأوسط أطولها، وتتحرك الرمث بمجداف مزدوج^(٥).

١٣- السنبوق، السنبوق، الصنبوق: سفينة كبيرة تتراوح حمولتها ما بين ثمانين ومائة وثمانية أطنان، وهي مكشوفة ليس لها ظهر، مدببة المقدمة عريضة المؤخرة، ولها شراع مربع^(٦).

وهناك نوع آخر من السنبوق وهو السنبوق المخيط، وهو من مراكب الساحل العُماني، وهو مركب متشابه الطرفين، ولا يستخدم فيه الشراع المثلث، بل يستخدم الشراع المربع، ويتم تثبيت أجزائه بربطها بألياف النارجيل، ومعدل طوله من خمس

^١ - ابن بطوطة: الرحلة، ج٢، ص٤٢٨؛ في العادة كان يتم تزويد السفن بالرماة والمقاتلين؛ من أجل حمايتها من القرصنة، ويرجع البحث على أن ابن بطوطة قد استقل هذه السفينة في أثناء رحلته إلى الهند وكانت سفينة حربية، والدليل على ذلك أن تلك السفينة لم يشر إليها سوى ابن بطوطة.

^٢ - شوقي عبد القوي: تجارة المحيط الهندي، ص١٤٢.

^٣ - ساحل كورماندل: هو مركز رئيسي للتجارة بين جزر الهند الشرقية لغرض المسافة بينهما، ويمثل ساحل الهند الشرقي، الذي واجهته الشرق الأقصى (نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة- مصر، ١٣٩٣هـ/١٩٧٣م، ص١٧٤).

^٤ - Auguste Toussaint, the Indian Ocean, P.1٢.

^٥ - عبد الكريم الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، ص١٥٣.

^٦ - سعاد ماهر: البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، القاهرة- مصر، ١٣٨٧هـ/١٩٦٧م، ص٣٤٩، ٣٤٨.

وعشرين إلى أربعين قدمًا، وله دفة صغيرة ومجاديف وصاري واحد، ويعمل عليه طاقم من أربعة إلى ثمانية رجال^(١).

١٤- الشاتوري (Chaturi): تسير بشراع ومجاديف وتصنع كلها من قطعة واحدة، وطولها ما يقارب ثلاث عشرة خطوة^(٢)، وفتحتها ضيقة جدًا لا تتسع لرجلين يجلسان متجاورين، فإذا جلس الرجلان فيكون أحدهما خلف الآخر، وللشاتوري نهاية حادة، وهذه المراكب سريعة أسرع من أي مراكب أخرى^(٣).

١٥- الشافاراس (Shaffaras): من سفن الهند الصغيرة، وكانت لا تبحر بمفردها بل ترافق السفن الكبيرة، وكانت تلك هي القاعدة المتبعة حيث يرسل صاحب السفينة الكبيرة سفينة صغيرة أخرى مرافقة لها، وذلك لحمل حمولة أكبر، وهناك تفسير آخر ألا وهو استخدامها كقوارب نجاة في حالة غرق السفينة الكبيرة^(٤).

١٦- الشوعي: لا يختلف عن السنبوق المخيط إلا في حجمه، فهو قلما يتجاوز خمسة عشر طنًا، وكذلك فإن مقدمته مستقيمة بصفة عامة على خلاف خشبة المقدمة المنحنية، وقد ينتهي رأس الشوعي بانحناء مزدوجة محدبة، وهو مركب ساحلي^(٥).

١٧- الفجيني (Vegini): من أكبر سفن الهند ويبلغ طولها مائة وستة وسبعين ذراعًا^(٦)، وعرضها ما يقارب عشرين ذراعًا، وارتفاعها يصل إلى سبعة عشر ذراعًا^(٧). ويلاحظ على تلك السفن أنها ليست عريضة بالقياس إلى طولها، فعرضها ثمن طولها وهذا خلاف الشائع! حيث يبلغ عرض السفينة في أغلب الأحيان حوالي ثلث أو ربع طولها.

١٨- الماشورة: من مراكب الساحل العُماني، وهو قارب مستطيل يبلغ طوله خمسة وعشرين قدمًا، ومؤخرته عريضة ومقدمته إما مستقيمة أو منحنية وهنالك العمودية، وليس له سطح، ويتحرك عادة بالمجاديف، وأحيانًا يزود بشراع وصاري، وكان عادة ما يصنع علي ظهر السفن الكبيرة أثناء الرحلات الملاحية بعيدة المدى؛ ليتم بيعه في

^١ - عبد الكريم الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، ص ١٣١، ١٤٦.

^٢ - الخطوة: مابين القدمين، والجمع خطى، وخطوات، ويبلغ طولها ذراع ونصف الذراع (ابن منظور: لسان العرب، ج١٤، ص ٢٣١؛ الميمري: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، ط١، مكتبة لبنان، بيروت- لبنان، ١٣٩٥هـ/١٩٧٥م، ص ٢٣٨).

^٣ - Radha Kunud, Moakerji, Indian Shipping, p. ١٤٥.

ويرجع البحث أن هذه المراكب كانت تستخدم لتصل ما بين السفن الكبيرة التي يتخذ دخولها الميناء، أو لملاحة تلك السفن وإرشادها إلى مسالك الميناء حيث يكون مجرى الميناء محفوظًا بالصخور والشعاب المرجانية.

^٤ - S.D. Goitein: Two Eyewitness Reports on an Expedition of the King of Kish (Qais) against Aden, N ١٦, ١٦٥٤, p. ٢٥٣.

^٥ - عبد الكريم الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، ص ١٣٢.

^٦ - الذراع: ما يزرع به، وهو مقياس أشهر أنواعه الذراع الهاشمية، وهي ٣٢ إصبعًا أو ٦٤ سنتيمترًا (ابن منظور: لسان العرب، ج٨، ص ٩٤؛ معجم اللغة العربية: المعجم الوسيط، تقديم شوقي ضيف، ط٤، مكتبة الشروق، القاهرة- مصر، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م، ص ٢١١).

^٧ - K. M. Panikkar, India and the Indian Ocean, p. ٥٧.

الموانئ التي يرسو بها. وقد يستعمل لفظ الماشورة استعمالاً عاماً للدلالة على كافة المركب الصغيرة عريضة المؤخرة، والتي ليس لها سطح^(١).

المبحث الرابع: أرباب السفن والعاملون فيها:

يتشكل طاقم السفينة من عدد من الأشخاص، يختلف عددهم تبعاً لمسافة الرحلة وحجم السفينة، وكمية البضاعة المنقولة فيها، وعدد التجار والمسافرين على متنها، وكذلك حسب الظروف الأمنية السائدة في الطريق الملاحي المراد سلوكه، ولا يمكن تحديد رقم دقيق لذلك، ولكن تتنوع الوظائف التي يمارسها طاقم السفينة وهي لا تعدو ما يلي:

١- **الناخوذة**^(٢): صاحب المركب أو وكيله، له مكانة مهمة في المركب من حيث مهامه وصلاحياته المتمثلة في تحديده لوجهة الرحلة، والموانئ التي يقرر التوقف فيها، وهو في الغالب شخص يتوافر على خبرة بحرية كبيرة، ويتولى عقد الصفقات مع التجار والركاب، لنقل البضائع أو المسافرين إلى وجهاتهم التي يقصدونها^(٣).

٢- **الربان**: يأتي الربان في المكانة الثانية بعد الناخوذة، ويطلق عليه لدى العُمانيين "الملاح"، ويكون مسئولاً عن فحص السفينة قبل الرحلة، والتأكد من سلامتها وصلاحياتها للإبحار، ومن أهم وظائفه قيادة السفينة وتوجيهها في الوجهة الصحيحة، واختيار الوقت المناسب للإبحار، وعليه اتخاذ الإجراءات التي تضمن حماية السفينة في أسوأ الظروف^(٤). وهناك تشاور وتنسيق بين الناخوذة والربان، وقد أشار المقدسي^(٥) أنه رأي البحارة يتدارسون في كتب يحملونها معهم في أسفارهم، وهذا يدل على أنه من أجل الوصول إلى مرتبة الناخوذة أو الربان يحتاج إلى خبرة طويلة بركوب البحر، وممارسة وتجربة لأهواله^(٦).

ويَنَقَسِمُ رَبَابِيْنُ السُّفْنِ إِلَى ثَلَاثِ دَرَجَاتٍ هِيَ:-

أدناهم درجة: هو الذي يسلم السفينة أحياناً ويخطئ أحياناً، والذي يليه: هو ذلك المعلم الذي تدرب على الإبحار إلى مكان معين فقط ولم يترك أثراً بعد موته، أما ثالث هؤلاء:

^١ - الصباغ: عُمان وتاريخها البحري، ص ١٥٣.

^٢ - الناخذاء، أو الناوخداء، الناخوذة: جمعها نواخذ، وهم أصحاب السفن، وهي كلمة من أصل فارسي، وتتكون من مقطعين "ناو" سفينة، و"خذاء" سيد (أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ١٢٨).

^٣ - برزك: عجائب الهند، ص ٩١، ٨٥؛ ابن بطوطة: الرحلة، ج ٢، ص ٤٣٧.

^٤ - برزك: المصدر السابق، ص ٩٣، ٩٠؛ ابن بركة: الجامع، تحقيق عيسى بن علي الباروني، وزارة التراث القومي، سلطنة عُمان، د.ت، ج ١، ص ١٩٩؛ النزوي: المصنف، وزارة التراث القومي، سلطنة عمان، ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م، ج ١، ص ١٥٥.

^٥ - أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط ٣، مكتبة مدبولي، القاهرة- مصر، ١٤١١هـ/١٩٩١م، ص ١٠.

^٦ - أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار عند العرب، ص ٦٢، ٦١.

وأعلامه درجة فهو الذي لم يخف عليه شيء من مشكلات البحر، ويضع علمًا ينتفع به الناس في حياته وبعد مماته، ويشكره الصديق والعارف، والمخالف، ويسرق حساده من تصنيفاته^(١).

٣- **الإشتيام**: يعد رئيس الملاحين في السفينة، ويأتي في المكانة علي السفينة بعد الربان، ومن اختصاصاته مراعاة شئون البحارة، وإيصال تعاليم الربان إليهم^(٢).

٤- **الكراني**: هو كاتب السفينة، الذي يقوم بتسجيل وإحصاء الوارد والصادر من السفينة^(٣).

ثم يأتي بعد ذلك العاملون على ظهر المركب، وهم في الغالب أجراء يعملون لدى الناخوذة في وظائف متعددة مثل: الحمل والنقل للبضائع من وإلى السفينة، أو يقومون بالغوص أو الصيد أو جلب الماء من الأماكن القريبة من الساحل، باستخدام القوارب الصغيرة، وكذلك طهي الطعام وخدمة المسافرين، والقيام بشئون السفينة، كإنزال الشراع وإشراعه، أو طرح الأناجر في الماء، وما إلى ذلك من أعمال تتطلبها الرحلة الملاحية^(٤).

١ - ابن ماجد: الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق إبراهيم خوري، إصدار مركز الدراسات والوثائق بالديوان الأميري، رأس الخيمة، ١٤١٠هـ/١٩٨٩م، ص٦٧.
٢ - ابن خرداذبة: المسالك والممالك، د.ط، دار صادر، بيروت- لبنان، ١٣٠٧هـ/١٨٨٩م، ص٧٠؛ المقدسي: أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ص١٧؛ حوراني: العرب والملاح، ص١٧٩، ٢٨٠.
٣ - ابن بطوطة: الرحلة، ج٢، ص٤٨٤.
٤ - برزك: عجائب الهند، ص٤٦٠، ١١؛ الكندي: بيان الشرع، وزارة التراث القومي، سلطنة عُمان، ١٤٠٨هـ/١٩٨٨م، ج٧، ص٢٩٦؛ النزوي: المصنف، ج٣، ص٣٩٧، ج٢١، ص١٥٤، ١٥٣، ٢٧.

