

سلطنة عمان
جامعة السلطان قابوس
مركز الدراسات العمانية

ندوة العلاقات العمانية- اليمنية

ورقة عمل حول

**التبادل التجاري بين الموانئ البحرية العمانية واليمنية
وأثرها في الملاحة العالمية**

إعداد :

حمود بن حمد بن جويد الغيلاني

٢٠١٠ م

الموقع الجغرافي للدولتين

سلطنة عمان : تتفرد سلطنة عمان بموقعها الجغرافي الاستراتيجي المتميز الذي أهلها على مدى حقب تاريخية مختلفة بان تلعب دورا تاريخيا متفردا فالسلطنة التي تبلغ مساحتها الإجمالية ٣٠٩٥٠٠ كم^٢ تقع في أقصى الجنوب الشرقي لشبة الجزيرة العربية وتمتد بين خطي عرض ١٦ر٤٠ و ٢٦ر٢٠ درجة شمالا وبين خطي طول ٥١ر٥٠ و ٤٩ر٤٠ درجة شرقا .

الجمهورية العربية اليمنية : تقع الجمهورية اليمنية في جنوب شبه الجزيرة العربية بين خطي عرض ١٢ درجة و ٢٠ درجة شمال خط الاستواء وبين خطي طول ٤١ درجة و ٥٤ درجة شرقا .

وترتبط سلطنة عمان والجمهورية العربية اليمنية بحدود مشتركة من جهة الغرب بالنسبة للسلطنة ومن الجهة الشرقية بالنسبة للجمهورية العربية اليمنية .

مقدمة تاريخية :

عُرف العمانيون بحبهم للسفر و اختراق الافاق وسبر اغوار البحر بحثا عن التجارة واكتشاف المجهول ، ولقد اورد العديد من قدماء المؤرخين ومحدثهم دلائل واضحة على ذلك ، فقد ذكر (آجاتاسيوس الذي عاش في مصر واخرج كتابا عام ٢١٠ ق.م) " وصول العمانيون الى الهند ، وانهم اصبحوا سادة التجارة الشرائية على الاطلاق ، بعد ان صنعوا سفنهم و اصبح لهم اسطولهم البحري الكبير " ^١

العلاقات التاريخية:

تعود العلاقات التاريخية العمانية اليمنية ازلية الوجود بحكم الموقع و التاريخ ، وما الهجرات اليمنية المتعاقبة في التاريخ الى عمان بخفية للباحثين والدارسين ، وكانت اكبر هذه الهجرات هي خروج مالك بن فهم وقبيلته الى عمان عبر البحر ونزولهم قلهات ، ومن ثم استقراره بها وطرده للفرس من عمان كما يرد في كتب التاريخ المختلفة ، ومع انتشار الاسلام في الجزيرة العربية وقيام الدول الاسلامية وتعاقبها ، اوجد نوع من العلاقة حين قامت الدولة الاباضية بقيادة طالب الحق في حضرموت ، كما ان قيام الدولة الكثيرة وامتدادها حتى ظفار اوجد رابطا اخر من العلاقات العمانية اليمنية .

^١ عبد الحليم ، رجب محمد – العمانيون والملاحة والتجارة ونشر الاسلام منذ ظهوره الى قدوم البرتغاليين – مسقط – ١٩٨٩ م ص٤٧

موانئ عمانية :

نتيجة لازدهار النشاط التجاري الذي اعتمده العمانيون كمصدر رزق للشعب ودخل للوطن ، أن ظهرت العديد من الموانئ عبر تاريخها الممتد ، كما كان للانتصار العماني على البرتغاليين وطردهم من عمان والخليج العربي واليمن ، ونمو الأسطول البحري العماني ، أثره المباشر في النشاط البحري العماني، و ومن أهم هذه الموانئ :

ميناء مسقط :

رغم حالة الركود الاقتصادي الذي شهدته المنطقة في حينها ، إلا أن النشاط الاقتصادي العماني بدأ ينمو بصورة مطردة ، ورغم الاضطرابات السياسية التي عكرت صفو الدولة البوسعيدية إلا أن الاقتصاد العماني تميز بالازدهار والانتعاش، وهذا يرجع إلى عدة عوامل أهمها نشاط الملاحين العمانيين الذين كانت أساطيلهم تجوب البحار، وقد استفادوا من تدهور نشاط الموانئ الإيرانية لدعم ميناء مسقط باعتباره المركز الأول للتجارة في الخليج، كما كان لنجاح حكام مسقط في استغلال موارد الدولة لتنشيط الملاحة والتجارة مع الخليج أثر كبير في ازدهار التجارة العمانية^٢. ونتيجة للمكانة التي وصلت لها مسقط في مضمار التجارة أعطى السيد سلطان بن أحمد نفسه الحق في حماية الملاحة في الخليج، وفرض على السفن التجارية أن تزور مسقط أولاً قبل توجهها شمالاً نحو الخليج^٣. ويمكن القول أن عُمان أصبحت في الربع الأخير من القرن الثامن عشر معبراً للتجارة فأصبحت عام ١٩٧٠م الموزع الوحيد للسكر في الخليج والمشرق العربي في نفس الوقت فقد كانت توزع نصف إنتاج اليمن من القهوة

فقد كانت هناك علاقة تجارية مباشرة و ملموسة بين البلدين، وكان أثرهم واضحاً على تجارة الشرق الآسيوي ، من خلال الإبحار إليها بسفنهم من الموانئ العمانية و موانئ حضرموت^٤

كما ارتبطت عُمان بعلاقات تجارية مع مصر العثمانية، ففي أثناء حملة نابليون على مصر رأى نابليون بنفسه السفن التجارية العمانية التي تعبر ميناء السويس عندما

^٢ Landen , op . cit., p . 6 1-٣

^٣ أبو العلاء، محمود . موانئ سلطنة عمان قديماً وحديثاً . الكويت: ١٩٨٥، ص ٢٤

^٤ أ. د / الشمري ، محمد كريم إبراهيم - عدن ، دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية ٤٧٦- ٦٢٧ هـ / ١٠٨٣ - ١٢٢٩ م - عدن - ٢٠٠٤ م ط ٢ - ص ٣٣٠

كان في زيارة لذلك الميناء^٥ . ولذلك أرسل نابليون إلى السيد سلطان بن احمد عام ١٩٧١م يخبره فيها بأن الطريق بين السويس والقاهرة أصبحت آمنة ومفتوحة، وباستطاعة التجار العمانيين أن يرسلوا بضائعهم إلى السويس ويتاجرون بها من دون خوف أو رهبة أو تردد ويحصلون مقابل ذلك على ما يشتهون من المواد والسلع^٦

وعندما زار فرنكين مسقط في عهد الإمام سعيد بن الإمام أحمد عام ١٧٨٧م وجد البلاد في حالة سيئة من التخطيط، وعلى الرغم من ذلك إلا أنها كانت تحتوي على أسواق جميلة وسلع وبضائع، كما لاحظ وجود الشرطة الذين كان لهم دور كبير في حفظ الأمن والنظام ، وقد كان لميناء مسقط أهمية كبيرة بالنسبة لحكام عُمان فقد أبدوا اهتماما كبيرا به، ففي عهد السيد سلطان بن احمد عين شخصين من كبار تجار الهنود وهم كل من Vishnudas & Mawje لإدارة ميناء مسقط وكان هذان الرجلان على علاقة جيدة بالشركة الهندية في بومباي^٧ . كما تمتع الميناء بإدارة قوية على حفظ النظام والأمن وسلطة عادلة اتسمت بالتسامح ووفرت الحماية لجميع التجار دون تمييز.

والجدير بالذكر أن سلاطين وأئمة عُمان حرصوا على تخفيض الرسوم الجمركية في الميناء، فبحلول عام ١٩٧٠م أصبحت الرسوم الجمركية للمسلمين ٢,٥% ولغير المسلمين ٥% ، فنتيجة لتلك المميزات التي يمتاز بها ميناء مسقط والتسامح الذي يتمتع به من الناحية التجارية واستقرار الأوضاع السياسية والأسلوب المتحضر الذي تعامل به العمانيون مع مختلف الأصناف من التجار الذين قدموا إليهم، هذا فضلا عن كثرة التجار والصرافين والملاحين المدربين والسفن داخل الميناء، نتيجة ذلك توافد التجار والمغتربون بشكل كبير إليه وخاصة من فارس والهند والدولة العثمانية وولاياتها مثل تركيا ومصر واليمن والعراق والحجاز، وأقاموا أنشطة تجارية هائلة في مسقط.

ميناء صحار : تعتبر صحار من ابرز وأقدم الموانئ العمانية التي تطرق إلى ذكرها العديد من المؤرخين والرحالة ، وخاصة في فترة ما قبل الإسلام والفترة التي تلتها ،

^٥ العقاد، صلاح. التيارات السياسية في الخليج . مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة: ب ت، ص١٥،

٤. الحسيني، فاضل . علاقات عمان الخارجية في عهد احمد بن سعيد . مجلة الوثيقة، العدد٨٢، البحرين: ١٩٩٥م، ص٧٢

^٦ نيكوليني، باتريشيا . جزيرة زنجبار التاريخ والإستراتيجية في المحيط الهندي ١٧٩٩-١٧٥٦م . ترجمه نزار أغرى، دار النهضة للنشر، بيروت: ١٩٩٨م، ط ١، ص٧٧

^٧ الربيعي، إسماعيل . نشاط عمان البحري خلال القرن الثامن عشر . مجلة الوثيقة، العدد ٢٤، البحرين: ١٩٩٤م، ص٨٢

ففي العصر العباسي أصبحت صحار مركز التقاء السفن التجارية والقوافل البحرية ، وذلك باعتبارها محطة لتمويل السفن وسوقا تجارية نشطة .

ميناء قلّهات : بعد الغزو القرمطي لصحار ، تأثر موقع صحار كميناء ، فكان ظهور ميناء قلّهات ، التي لعبت دورا هاما في الحركة التجارية العمانية ، حتى أطلق عليها اسم " فرضة عمان " ، فكانت ملتقى للسفن القادمة من الهند والصين واليمن وإفريقيا ودول الخليج العربي .

ميناء سمهرم : يعتبر ميناء سمهرم أنشط الموانئ العمانية في محافظة ظفار في العصور القديمة والوسطى ، فكانت ميناء تصدير اللبان ، الذي اشتهرت به عبر التاريخ ، فكانت تصدر اللبان عبر السفن المحلية العمانية التي يمتلكها العمانيون من أبناء ظفار أو تلك السفن القادمة من أفريقيا وخصوصا مصر في عهد الفراعنة ، أو القادمة من أفريقيا والهند والصين .

ميناء مرباط : في الفترة المتأخرة نشط ميناء مرباط كملتقى للسفن العابرة بين الهند وأفريقيا واليمن ، إذ أن ميناء سمهرم القديم ليس ببعيد من موقع ميناء مرباط ، الذي كانت تلتقي فيه السفن القادمة من صور ومسقط ودول الخليج العربي في رحلاتها نحو اليمن و أفريقيا .

ميناء صور:

صور مدينة من المدن العمانية، تقع على ساحل الحجر الشرقي لعمان وهي تتمتع بأهمية سياسية وتجارية عظيمة، وتقع على مسافة ١٧ ميلا غرب رأس الحد أكثر ٩٤ ميلا جنوب شرق مسقط(٢٥) . ويمثل ميناء صور قلب المحيط الهندي وكان أي اتصال بين أجزاء المحيط الهندي وأقاليمه لا يتم إلا بعد المرور بالسواحل العمانية بشكل عام وميناء صور بشكل خاص^٨. وقد كان لميناء صور دور كبير في تجارة العبور فقد كان أهالي صور يملكون أسطولا تجارياً يتكون من ٢٠٠ سفينة كبيرة عابرة للمحيطات . ولصور علاقات تجارية ضخمة مع الهند وجزر الهند الشرقية كما كانوا يملكون سفناً صغيرة ترتبط بعلاقات تجارية مع ساحل أفريقيا الشرقي وموانئ الخليج العربي^٩. كما كان لميناء صور وبحارته دور أساسي في تجارة البن ونقلها من اليمن إلى العراق عن طريق مسقط^{١٠}.

^٨ - قرقرش، محمد . صور ودورها الحضاري في عالم المحيط الهندي في فترة صدر الإسلام . حصاد الندوة التي أقامها المنتدى الأدبي صور عبر التاريخ، ط ١، وزارة التراث والثقافة، مسقط : ١٤٢١هـ / ٢٠٠٠م، ص ٤٣

^٩ ابو العلاء، محمود . موانئ سلطنة عمان قديماً وحديثاً . الكويت: ١٩٨٥، ص ٢٤

^{١٠} . الحسيني، فاضل محمد . التجارة في عمان في عهد احمد بن سعيد ١٧٤٩-١٧٨٣م . مجلة الوثيقة، ع ٢٤٤، س ١٣، البحرين: ١٩٩٤م، ص ٩١

وقد زار الرحالة ولستد صور وميناءها، ووصف الميناء بأنه ميناء جيد تعمل به حوالي ٣٠٠ بغلة من أحجام مختلفة وتعمل هذه البغلات على حمل التجارة بين سواحل الهند وموانئها وبين موانئ وسواحل الخليج العربي وأفريقيا وبحر العرب.

ميناء دبا : كانت ميناءاً رئيساً في عمان في فترة ما قبل الإسلام قال عنها الطبري أنها " المصر و السوق العظمى " ^{١١} ، وكانت السفن تفد إليها من الهند و الصين ، ومن هنا نشأ بها سوقاً كانت رائجة في المنطقة .

الموانئ اليمنية :

ظهرت عدة موانئ في اليمن عبر تاريخها الطويل ، ومن أهم هذه الموانئ :

ميناء قنا (حصن الغراب)

يقع الميناء إلى الشرق من ميناء عدن ، ويعتبر الميناء الرئيسي لمملكة حضرموت ، ظهر في أوج نشاطه الاقتصادي في القرن الأول ق. م ، وكان ملتقى للسفن القادمة من عمان والهند وإفريقيا والصين ، تعامل بصورة خاصة كميناء لتصدير اللبان

ميناء الشحر : في مطلع القرن الرابع الميلادي ، تحول مركز النشاط التجاري الحضرمي من ميناء قنا إلى ميناء الشحر ، فكانت الشحر خلال تلك الفترة ملتقى السفن التجارية القادمة من عمان والهند وإفريقيا ، بل أصبحت في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين الميلاديين أهم موانئ اليمن حتى نافسها ميناء المكلا خلال نفس الفترة ، وأصبحت علاقة أصحاب السفن العمانية من أبناء صور مركزاً رئيسياً لها ، حتى ان الربان البحري الصوري العماني عبد الله بن خميس المخيني والذي لا زالت ذريته تعيش في مدينة الشحر يعرفون بأولاد الصوري ، أصبح قيماً على ميناء الشحر ، ومسئولاً جمركياً له .

ميناء الحديد ومخا:

تقع هذه الموانئ على ساحل البحر الأحمر باليمن وهي مهمة جداً للتجارة مع عُمان، حيث أن السفن العمانية القادمة من موانئ الخليج العربي ومسقط تمر على مخا الواقعة على مدخل باب المنذب قبل ذهابها إلى ميناء مسقط فينزل فيها التمر العماني والليمون ويحمل في سفنها البن اليمني، ثم يتجه إلى مسقط وتتم إعادة تصدير البن مرة أخرى إلى المناطق الأخرى .

^{١١} د / صراي ، حمد محمد - العلاقات الحضارية بين شبه الجزيرة العربية والساحل الشرقي لأفريقيا - مركز الدراسات والوثائق . رأس الخيمة - ٢٠٠٩ م - ط ١ - ص ١٦٨

ميناء عدن : يعتبر ميناء عدن أشهر الموانئ اليمنية ، ويتميز بموقعه على باب المنذب ، مما ساعده ليكون ملتقى للسفن وخاصة بعد افتتاح قناة السويس ، فكانت السفن من مختلف الاتجاهات ترد إليه ، ومنها السفن العمانية .

النقل البحري :

نظرا للموقع الجغرافي للدولتين بالنسبة لطرق التجارة البحرية ، وتميز سواحلها بالموانئ الطبيعية ، وحب المغامرة والسفر ، والاهتمام بالتجارة كنشاط اقتصادي تميز به البلدان ، فكان النقل البحري للتجارة أو المسافرين وجودا حيا ، لا زال أثره قائما في مختلف البقاع وخاصة في آسيا وأفريقيا ، كما استفاد اليمنيون من السفن العمانية المبحرة عبر بحر العرب والبحر الأحمر في نقل تجارتهم أو الانتقال بواسطتها .

الإبحار ما بين عُمان واليمن :

هناك العديد من الموانئ العمانية التي كانت تنطلق منها السفن العمانية إلى الموانئ اليمنية ، فكانت السفن تنطلق من صحار و ودام الساحل ومسقط وقريات وصور وجزيرة مصيرة والجازر وسدح ومرباط وصلالة وريسوت ، فاذا تجاوزت عبة علي ودخلت المياه اليمنية تبدأ معها ظهور المراسي او المدن الساحلية اليمنية التي كانت ترسو بها السفن مثل الحامي والشحر والمكلا وقنا (قديما) وعدن ومخا والحديدة ، والعكس صحيح أيضا

بين البصرة اليمن :

استفاد العمانيون من خبرتهم البحرية في سبر الطرق البحرية واكتشاف الجديد منها وتوثيقه ، مما ساعد في سهولة الإبحار بعد ذلك ، والطريق البحري الممتد من البصرة حتى الموانئ اليمنية ، سلكه الربابنة العمانيين في تنقلهم ونقل تجارة التمور ما بين البصرة إلى اليمن ، والعكس صحيح ، في نقل المنتجات اليمنية الى دول الخليج العربي .

فقد كانت السفن العمانية تبحر من صور أو مسقط باتجاه البصرة او اليمن وتعود السفن مرة أخرى إلى مسقط أو صور وهي محملة بالبضائع، ويعاد شحن الفائض في مراكب أصغر حجما تتجه إلى البصرة التي تعد بمثابة القناة التي تتدفق عبرها السلع العمانية،

كما كانت بعض السفن العمانية تخرج من ميناء صور، وهذه الرحلة تخرج كل عام وتسمى محليا بموسم البصرة مع أواخر شهر يونيو وبداية شهر أغسطس . وبعد عبور مضيق هرمز تبدأ السفن خط سير بمحاذاة الساحل الفارسي، مروراً بجزيرة قيس، وهدن اربي وجزيرة الشيخ، وتنحرف أحيانا إلى البر حيث إقليم لنجة، ثم يقوم

الأسطول بتفريغ حمولته، ثم يتفرع منها مساران أحدهما للكويت والآخر للبصرة ، وأول معبر تعبره السفن العمانية في العراق هو ميناء الفاو، حيث تنزل السفن فيه حمولتها والسلع المراد بيعها، وبعد وصولها إلى البصرة تعود السفن العمانية في منتصف شهر سبتمبر وتأخذ فترة العودة مدة تتراوح بين الشهر والشهرين^{١٢} .

طريق شرق إفريقيا:

كانت السفن تبحر من ميناء مسقط أو صور مع بداية الرياح التجارية الموسمية الشمالية الشرقية متجهة إلى زنجبار، وتواصل إبحارها بمحاذاة الساحل حتى مدغشقر . وكانت الرحلة من مسقط إلى السواحل الإفريقية تستغرق حوالي ثلاثة إلى أربعة أسابيع حسب قرب الميناء وبعده ، وكانت السفن عندما تعود إلى مسقط بعد هذه الرحلة الطويلة تقوم بإعادة تصدير السلع التي جلبتها السفن العمانية من السواحل الإفريقية إلى العراق.

كما كانت السفن تخرج أيضا من ميناء صور فتبدأ الرحلة مع الرياح الشمالية فتسلك طريقا إلى مرباط ثم إلى اليمن، ثم تأخذ السفن خط سير مباشرا باتجاه جزيرة سقطرى وبعده كوري في بحر العرب، ومنها تسلك السفن خط سير محاذيا للبر الصومالي حيث تقوم بعملية التبادل التجاري في الموانئ الصومالية ثم تواصل السفن إبحارها بموانئ ماليندي ومباسا حيث تبحر السفن باتجاه زنجبار المركز الرئيسي لتجارة إفريقيا الشرقية . ثم تعود السفن الأخرى في شهر إبريل مع الرياح الجنوبية وتقوم بإعادة تصدير البن إلى العراق .

منتجات الدولتين :

مثلت المنتجات الزراعية والصناعية في فترة ما قبل النهضة العمانية المباركة الى فترات سابقة من التاريخ العماني واليماني ، أساسا للتبادل التجاري العماني اليمني .

عمان : تنوعت المنتجات العمانية التي كان بعضها يصدر للخارج او تستخدم محليا ، واعتمد الإنسان العماني على الزراعة والصناعة كمنتجين يصدران للخارج ، فهناك التمور والحبوب واللبن ، وهناك الأسماك المملحة والمجففة . وعرفت عمان صناعة الحديد والنحاس والصناعات الخشبية عبر تاريخها الطويل ، ومن هذه الصناعات ، السفن الشراعية ، الغزل والنسيج ، السيوف ، الخناجر ، أباريق القهوة ، المباخر، الصناعات الفضية ، صناعات الجلود ، صناعة الحصر والسلال ، الصناعات المرتبطة بسعف النخيل ، صناعة الفخار ، الصناعات المرتبطة بصيد الأسماك .

^{١٢} المعاني، عبد الرزاق حمود . التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن ١٧م . ط ١ دائرة الثقافة والإعلام، ابوظبي، ٢٠٠٠م، ص ١٣٩

اليمن : أما في اليمن فقد زرع الإنسان اليمني قديماً البن و الورد والحبوب بأنواعها ، كما عرف الكثير من الصناعات المعدنية كالسيوف والخناجر ، والنسيج ودباغة الجلود ، وعرف عن اليمن مستخرجاتها من الأحجار الكريمة التي كانت تصدر للخارج .

الصادرات:

تعددت الصادرات التي كانت السفن العمانية تنقلها إلى موانئ اليمن ، ولكن أشهرها الأسماك والتمور و الموز العماني المشهور بكبر حجمه والصناعات الجلدية والفخاريات ، والأنسجة وخاصة القماش العماني المعروف باسم (الاخضر) والذي كان يصدر إلى اليمن وشرق أفريقيا ، كما كانت تحمل السفن العمانية إلى اليمن التمور العراقية ، إضافة إلى العديد من الأصناف التي كانت تستوردها عمان من البضائع الهندية والصينية عبر التاريخ بواسطة سفنها العابرة للبحار. كما كانت عمان تصدر السفن التي يتم صنعها في صور إلى اليمن .

الواردات :

كانت عمان تستورد من اليمن البن اليمني ، والجلود المدبوغة والقماش المصبوغ بالنيلة والأحجار الكريمة ، إلا أن أشهر تلك الواردات كان البن اليمني، والذي تعيد عمان تصديره بعد ذلك عبر موانئها وسفنها ، وقد كان أسطول البن أهم حدث في تاريخ العراق ، فقد كانت السفن العمانية ترتاد جميع الموانئ الواقعة بين ميناءي جدة والبصرة، فميناء البصرة وحده كان يستقبل من سفنهم المسماة بالترانكي حوالي ٥٠ سفينة سنوياً^{١٣} . وقد كانت السلطات في البصرة تمنح أساطيل البن العماني بعض الامتيازات، فعندما أرسل الإمام أحمد بن سعيد أسطوله لمساعدة البصرة والحصار المفروض عليها من قبل الفرس عام ١٧٧٥م، أصدر السلطان العثماني فرماناً يعطي الحق للتجار العمانيين بحرية التجارة مع العراق التركي ورفع الرسوم المفروضة على البن^{١٤} .

^{١٣} الحسيني، علاقات عمان الخارجية في عهد الإمام احمد بن سعيد، ص١٠٧

^{١٤} Risso , Oman & Muscat , p99

تجارة البن :

مارس البحارة العمانيون تجارة البن اليمني تجارة ونقلًا ، منذ بداية القرن الثامن عشر الميلادي ، وخاصة بعد تحرير عمان من الاحتلال البرتغالي ومطاردتهم بعد ذلك في الهند وشرقي إفريقيا ، مما مكن من عودة النشاط التجاري البحري العماني لسابق عهده .

فقد كانت عمان تمتلك اسطولاً بحرياً تجارياً كبيراً ، وكانت سفن هذا الاسطول تعمل عبر المحيط الهندي ، خاصة إلى الهند وشرقي إفريقيا والبحر الأحمر والخليج العربي ، فقد ذكر نيبور الذي وصل في سفينة عمانية من جدة إلى اليمن هي سفينة خاصة بنقل البن ، و كان البحارة العمانيين ينقلون البن إلى مسقط والبصرة ودول المحيط الهندي^{١٥} ، وكانت السفن العمانية تقصد موانئ تصدير البن في اليمن مخا واللحية والصلبة وسوق بيت الفقيه .

والعمانيون لم يقتصر دورهم على المتاجرة أو نقل البن من الموانئ اليمنية فقط ، فقد كان العديد منهم يتوجه إلى مناطق زراعة البن من أجل شراء البن من المزارعين كما عملوا كوسطاء تجاريين لتجارة البن ، حيث كانوا يقومون بشراء البن من المزارعين ثم يبيعونه للتجار الأوروبيين وغيرهم.^{١٦}

ويذكر بأن السيد طالب بن الإمام أحمد بن سعيد كان مسئولاً عن تجارة القهوة والدخل الآتي من صور الذي يعتبر المركز الرئيسي والميناء الأساسي لاستجلاب القهوة .

وكان الاسطول العماني المختص بتجارة البن اليمن قد تجاوز عدده (١٥٠) سفينة ، منها (٥٠) للسيد سلطان بن أحمد بن سعيد ، و (١٠٠) سفينة يمتلكها الصوريين ، ويذكر في التقرير المقدم إلى شركة الهند الشرقية الإنجليزية عام ١٩٧٠م من قبل صموئيل ماستي وهارر فرد جونز ، والخاص بالتجارة بين الهند والخليج ، بأن البن الذي يستورده العمانيون يقارب نصف الكمية المنتجة سنوياً في اليمن كلها^{١٧} ، أيضاً الصمغ والعقاقير العربية التي كانت تصل إلى البصرة العثمانية ، وكان الصمغ والعقاقير العربية تحتكرها السفن العمانية ،

النقود والعملات:

تعتبر النقود من النواحي الحضارية المهمة في تاريخ الدول الاقتصادي ، فهي معيار ومقياس للأسعار وتشكل أساس عملية البيع والشراء والتبادل السلعي ، لذا فقد كانت مسألة النقود وما يتصل بها من مسائل فرعية كرواج تداولها من عدمه والمضاربات في أسعارها والتلاعب بأوزانها وعيارها وتعرضها للتقليد والتزييف يؤثر تأثيراً سلبياً بالغاً في الحياة الاقتصادية لأي مجتمع من المجتمعات .

^{١٥} الخطابي ، أروى أحمد أحمد عبد الله ، اطروحة ما جستير ، جامعة صنعاء ، ٢٠٠٤م ، بحث منشور ، ص ١٧٢ .

^{١٦} الخطابي ، أروى أحمد أحمد ، المرجع السابق ، ص ١٨٢

^{١٧} الحسيني ، علاقات عمان الخارجية في عهد الإمام احمد بن سعيد ، ص ١٠٧

فالنقود هي وسيلة للتعامل اليومي بين الأفراد والمحرك والدافع لاقتصاد الدول، فهي وثيقة اقتصادية وسياسية تستطيع من خلالها أن تتعرف على مدى ازدهار أو تدهور اقتصاد البلاد.

أما النقد في عُمان فإنه لا يختلف عن النقود والعملات الموجودة في الدولة العثمانية، فهناك تشابه كبير في العديد من العملات التي استخدمت في عُمان والدولة العثمانية، فقد تم استخدام الغازي ونصف الغازي في العراق؛ ونصف الغازي هو نقد تركي عراقي قيمته ٢٤ قرشا رائجاً، ويطلق عليه محلياً في عُمان اسم #غوازي»، والغازي في عُمان يساوي ١٢/١ أنه .

إلا إننا لم نجد في المصادر العمانية وغير العمانية ما يدل على وجود عملة مسكوكة في عُمان خلال فترة الدراسة، بل أن أول عملة سكة أدخلت إلى عُمان كانت في عهد السيد برغش بن السيد سعيد بن سلطان؛ وهي عملة البيسة أما قبل ذلك فقد عرف في عُمان وزنجبار نظام المقايضة بالذرة وبالإضافة لبعض العملات التي كانت متداولة في ذلك الوقت مثل القرش والغازي والدرهم والريال النمساوي .

إلا أنه يمكننا أن نجد من خلال كتابات المؤرخين العمانيين مثل ابن رزيق وغيره من المصادر إشارة إلى بعض العملات السائدة تداولها في عُمان . فقد أشار ابن رزيق لعملة القرش» وهو نفسه الدولار الأسباني والمكسيكي وكان يتم التعامل في زنجبار بمعدل من ١ إلى ٦٪ ، كما يشير لوريمر في مواضع عديدة لعملة الروبية، وهي عملة كانت سائدة في عُمان سواء كانت في عهد الإمام أحمد بن سعيد أو عهد السيد سلطان وابنه سعيد أيضاً .

والروبية هي وحدة النقد المتداولة في الهند وقد جرى توحيدها في عام ١٨٣٦م إلا أنها تتبدل بشكل كبير من وقت لآخر، ومن الأرجح أن للعلاقات التجارية العمانية الهندية أثراً كبيراً في دخول هذه العملة إلى عُمان .

كما استخدم في عُمان الدولار الأسباني ودولار الماريا تريزا، والدوكاتية الهولندية، والدوكاتية البندقية وهي من النقود التي شاع استخدامها في الخليج العربي في القرن ٨١م .

كما استخدمت أيضاً بعض النقود العثمانية والفارسية والمغولية، وبما أن عُمان ترتبط بالخليج العربي من حيث الموقع الجغرافي والعلاقات التجارية التي تربطها بالمناطق المجاورة، فقد شاع استخدام عملة المحمودي، ويذكر البعض بأن هذه العملة ترجع إلى سلاطين فارس إلا أنه من الأرجح بأن هذه العملة هي عملة عثمانية وليست فارسية لأنها هي العملة المحلية، وقد انتشر هناك نوعان من المحمدي: نوع عثماني ونوع فارسي، وكانت النقود الفارسية تتداول في نطاق محدود في الموانئ العمانية ، ولأن النقود العثمانية شاع استخدامها في عديد من مناطق الخليج العربي .

كما شاع استخدام الدراهم في عُمان، فقد أشار العالم أبو نبهان جاعد بن خميس الخروصي، في بعض أجوبته الفقهية في مسألة الزكاة إلى عملة الدراهم في أكثر من موضوع^{١٨}.

أثر العمانيين واليمنيين في الملاحة العالمية :

مما لا شك فيه أن للعمانيين واليمنيين اثر جلي في الملاحة العالمية بمفهوم علم الملاحة ، إضافة إلى الأثر في النشاط الاقتصادي البحري قديما ، ففي المجال الأول يتضح ذلك من خلال الربابنة العمانيين واليمنيين من أمثال ، أسد البحار احمد بن ماجد ، وسعيد بن ماطر ، وعمر بن ماجد المرزوقي ، جمعه بن مسلم القعدوي العلوي ، ومحمد بن سعيد ود عبود الغيلاني ، وأبو احمد محمد بن ماجد الظاهري ، وناصر بن علي الخضوري ، وسعيد بن سالم بن جويد الغيلاني ، وصالح بن عبد الله بن قاسم السناني ، وسليمان بن احمد المهري ، وسعيد بن سالم با طابع ، و عوض سعد با معبيد ، ومحمد عوض عبيد ، و مبارك عبيد مباركوت ، والكثير من الربابنة ممن لا يتسع ذكرهم هنا .

فجميع من ذكر أعلاه تركوا بصمة علمية واضحة من خلال مؤلفاتهم البحرية " الرحمانيات " والأراجيز والرزنامات البحرية ، بل أن الكثير من العلوم البحرية تعود في اكتشافها إلى الربابنة العمانيين ، مثل الإبرة المغناطيسية ، فيقول احمد بن ماجد " ومن اخترعنا في علم البحر تركيب المغناطيس على الحقة بنفسه " وهو هنا يقصد الإبرة الممغنطة ، ولهم اختراع القياس بالأصابع وتحديد القبلة ، و آلة الكمال و الباطلي وآلة القمازي ، واكتشاف المجاري البحرية وحركة الرياح ووضع الخرائط البحرية مثل الخرائط التي وضعها عمر بن ماجد المرزوقي والتي استولى عليها البرتغاليون عند تعرضهم لإحدى السفن العمانية أمام سواحل الصومال.

اما في يتعلق بالتجارة البحرية ، فقد كان العمانيون والحضارمة من أبناء اليمن تجارا بالفطرة ، وما من بلد صلوا إليه حتى أقاموا مراكزهم التجارية استيرادا وتصديرا ، مع مختلف الشعوب والأمم مثل الصين واندونيسيا وسيام وبورما والهند والعراق وشرق أفريقيا برا وجزرا .

^{١٨} من أجوبة الشيخ جاعد بن خميس الخروصي، مخطوط في المكتبة الرئيسية بجامعة السلطان قابوس، ص ٧٣-٧٤

توصيات :

مثلت العلاقات العمانية اليمنية عبر التاريخ نموذجا للتواصل الاجتماعي والثقافي والاقتصادي ، واهتمامنا هنا ينصب على المحور الاقتصادي ، والعلاقات التجارية البحرية العمانية اليمنية ، ومن خلال ما ورد أعلاه ، نستخلص التوصيات الآتية :

١ = أن الارتباط العماني اليمني الأزلي ، يدعو إلى تفعيل وتنشيط العلاقات في كافة مجالاتها وخاصة الاقتصادية منها ، حيث يعتبر السوق اليمني مجالا خصبا للصناعات العمانية ، والعكس صحيح .

٢ = تفعيل دور الموانئ العمانية واليمنية الحالية لاستقبال السفن من البلدين وتسهيل إجراءات دخولها .

٣ = العمل على تشجيع المواطنين لامتلاك السفن التجارية ، وتمويل هذا المجال مما سيزيد من التبادل التجاري البحري بين البلدين .

٤ = لا زال هناك الكثير من الأبعاد التاريخية العمانية اليمنية لم تسبر بصورة بحثية علمية ، مما سينعكس إيجابا على استقراء العلاقات التاريخية العمانية اليمنية .

٥ = العمل على تنظيم الندوات المشتركة بين الدولتين ، لاستقراء التاريخ للاستفادة منه في تنمية اطر العلاقات العمانية اليمنية .

المراجع :

- ١ = عبد الحليم ، رجب محمد – العمانيون والملاحة والتجارة ونشر الإسلام منذ ظهوره إلى قدوم البرتغاليين – مسقط – ١٩٨٩ م
- ٢ = الملاحي ، عبد الرحمن عبد الكريم – ملامح من التداخل المعرفي بين ربانبة اليمن و عُمان – وزارة التراث والثقافة – سلطنة عمان – مطبعة مزون للطباعة والنشر والاعلان – مسقط
- ٣ = العزيزي ، احمد بن عبد الله بن مسعود ، تجارة عمان الخارجية عبر العصور – مركز الياية للنشر والاعلام – القاهرة – ٢٠٠٩ م – ط ١
- ٤ = با وزير ، خالد سالم - موانئ ساحل حضرموت ، دراسة إثنوأثرية – مكتبة دار المعرفة – الاليس – ١٩٩٦ م – ط ١
- ٥ = القاسمي ، خالد بن محمد – العلاقات اليمنية الخليجية ، الكتاب الالول الالهمية التاريخية والالستراتيجية – المكتب الجامعي الحديث – الاسكندرية – ١٩٩٦ م – ط ١
- ٦ = د /سرجيس فرانتسوزوف – ترجمة د/ عبد العزيز جعفر بن عقيل – تاريخ حضرموت الالاجتماعي والالسياسي قبيل الاسلام وبعده – الالافاق للطباعة والنشر – صنعاء – ٢٠٠٤ م – ط ١
- ٧ = وزارة التراث القومي والثقافة ، سلطنة عمان – حصاد ندوة الدراسات العمانية ٤- ١٩٨٠ م – مطابع العرب .
- ٨ = الغيلاني ، حمود بن حمد بن محمد الغيلاني – التاريخ الملاحي وصناعة السفن في مدينة صور العمانية – المطابع العربية – مسقط – ٢٠٠٦ م – ط ١
- ٩ = ابو العلاء، محمود . موانئ سلطنة عمان قديماً وحديثاً . الكويت: ١٩٨٥ .
- ١٠ = صلاح . التيارات السياسية في الخليج . مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة: ب ت، ص١٥ ، الحسيني، فاضل . علاقات عمان الخارجية في عهد احمد بن سعيد . مجلة الوثيقة، العدد٨٢، البحرين: ١٩٩٥ م

١١ = نيكوليني، باتريشيا . جزيرة زنجبار التاريخ والإستراتيجية في المحيط الهندي ١٧٩٩-١٧٥٦م . ترجمه نزار أغرى، دار النهضة للنشر، بيروت: ١٩٩٨م، ط ١

١٢ = الربيعي، إسماعيل . نشاط عمان البحري خلال القرن الثامن عشر . مجلة الوثيقة، العدد ٢٤، البحرين: ١٩٩٤م.

١٣ = الحسيني، فاضل محمد . التجارة في عمان في عهد احمد بن سعيد ١٧٤٩-١٧٨٣م . مجلة الوثيقة، ع ٢٤، س ١٣، البحرين: ١٩٩٤م .

١٤ = ولستد، جيمس . تاريخ عمان . ترجمة عبد الغني عبد العزيز إبراهيم، ط ١، دار الساقى، بيروت: ٢٠٠٢م .

١٥ = المعاني، عبد الرزاق حمود . التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن ١٧م . ط ١ دائرة الثقافة والإعلام، ابوظبي: ٢٠٠٠م.

١٦ = أ. د / الشمري ، محمد كريم إبراهيم - عدن ، دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية ٤٧٦- ٦٢٧ هـ / ١٠٨٣ - ١٢٢٩ م - عدن - ٢٠٠٤ م ط ٢

١٧ = د / صراي ، حمد محمد - العلاقات الحضارية بين شبه الجزيرة العربية والساحل الشرقي لأفريقيا - مركز الدراسات والوثائق . رأس الخيمة - ٢٠٠٩ م - ط ١