

المسافرون الموسميون:
قباطنة الخليج والتجار
الأمراء في عالم المحيط الهندي

د. فهد أحمد بشاره

المسافرون الموسميون

قباطنة الخليج والتجار - الأئماء في عالم المحيط الهندي

المسافرون الموسميون

قباطنة الخليج والتجار - الأماء في عالم المحيط الهندي

د. فهد أحمد بشاره

جامعة ويلليام آند ماري

ورقة قدمت ضمن فعاليات

منتدى الرحمانية السنوي

يناير ٢٠١٤

الغاط

ح () مؤسسة عبد الرحمن السديري الخيرية، ١٤٣٥ هـ .
فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر.

بشاراة، فهد أحمد

المسافرون الموسميون - قباطنة الخليج والتجار : الأمراء في
عالم المحيط الهندي. / فهد أحمد بشاراة . - الرياض، ١٤٣٥ هـ .
٤٨ ص: ٢٣,٥ سم .
ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٩٠٤٧٧-٨-٠

١- الملاحة عند المسلمين ٢- المحيط الهندي - تاريخ أ. العنوان.
١٤٣٥/٩٣٠٣
ديوي ٦٢٢,٨٩٠٩

رقم الاليداع: ١٤٣٥/٩٣٠٣
ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٩٠٤٧٧-٨-٠

الطبعة الأولى ١٤٣٦ هـ - ٢٠١٤ م

حقوق الطبع محفوظة

بسم الله الرحمن الرحيم

بحوث الرحمانية: ورقات مختارة مما يتم تقديمها في منتدى الرحمانية السنوي، وهو لقاء ينظر في الشؤون الاجتماعية والاقتصادية والعلاقات الدولية، ذات الصلة بالمملكة العربية السعودية. ينظم المنتدى مركز الرحمانية الثقافي في مؤسسة عبد الرحمن السديري الخيرية، ويشارك فيه أكثر من أربعين مفكراً وباحثاً ومهتماً من المملكة العربية السعودية والدول العربية والأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية. ويقام المنتدى سنوياً في الغاط.

د. فهد أحمد بشاره:

كلية وليام وماري

مركز التاريخ والاقتصاد، جامعة هارفارد

حصل فهد أحمد بشاره على درجة الدكتوراه من جامعة ديوك عام ٢٠١٢، وبعد ذلك حصل على زمالة ما بعد الدكتوراه في مركز جامعة هارفارد للتاريخ والاقتصاد. وهو متخصص في تاريخ القانون والرأسمالية في المحيط الهندي والعالم الإسلامي.

له مخطوط يتناول التاريخ القانوني للحياة الاقتصادية في غرب المحيط الهندي، مرويا من خلال قصة التسوية العربية الهندية، وتسويق شرق إفريقيا خلال القرن التاسع عشر، وتحديداً فترة ظهور الرأسمالية الحديثة في المنطقة. كما يعمل على مشروع يستكشف عوالم تجارة المراكب الشراعية العربية في المحيط الهندي في القرنين التاسع عشر والعشرين، بالاستناد بشكل كبير إلى سجلات المراكب (الروزنامة) من قباطنة المراكب الشراعية الكويتية.

المسافرون الموسميون:

قباطنة الخليج والتجار – الأمراء في عالم المحيط الهندي^(١)

في عام ٢٠٠٨م، وخلال شهر رمضان، بث التلفزيون الكويتي مسلسلاً جديداً يدعى «أوه يا مال». أُلقت قصة المسلسل الضوء على مغامرات حمود، ابن البحار الفقير، الذي انضم إلى مركب شراعي مُبحر إلى زنجبار؛ ليكسب القليل من المال لعائلته. وبينما هو في زنجبار أصبح حمود على علاقة قريبة من «مزة»، وهي ابنة أخ تاجر ثري، قُتل والداها على يد ابن عمها الماكر، وقد أنقذها حمود للبقاء بسبب إصابة لحقت به – لكنه ببقائه نجا من الموت؛ إذ إن القبطان وبقية رفاقه من البحارة هلكوا في طريق العودة في إحدى العواصف. بعد سماع والد حمود بنبياً تحطم المركب – وهو الذي كان غارقاً بالديون منذ غادر حمود – فقد كل أمل لديه، ورَهَن بيته لأحد تجار القروض.

المسلسل خاص في مواضع تُعدُّ من السمات البارزة للمسلسلات الكويتية: الحب، والغيرة، والجشع، والفنى والفقر. وهذه بدورها عُرضت ضمن إطار مفاجيء؛ هو المحيط الهندي. مجموع الشخصيات، التي تضمنت البحارة، والنواخذ (قباطنة المراكب)، والتجار والقتلة، تنقلت بشكل متكرر بين الكويت، والبحرين، وعمان، واليمن، وشرقي إفريقيا، والمجمعات المائية

(١) نشرت نسخة من هذه الورقة البحثية في: Engseng Ho and Abdul Sheriff, eds., The Indian Ocean: Oceanic Connections and the Creation of New Societies (New York: Hurst, 2014).

بينها. وفي خضم هذا الانتقال المكاني للشخصيات، كان المغزى إلقاء الضوء على نوع مختلف من التنقل، ولكنه متراوط بشكل كبير، وهو التنقل الاجتماعي الاقتصادي.

بينما كان حمود بعيدا في زنجبار، تزوج من مزة، وبدأ العمل لدى عمهما، وقد جمع في النهاية ثروة طائلة. تنتهي القصة بعودته حمود إلى الكويت تاجراً غنياً، بشروة كافية لانتشال أهله من الفقر ومعاقبة تاجر القروض الجشع.

قد يكون مسلسل «أوه يا مال» الأكثر شعبية، لكنه لم يكن أول أو آخر مسلسل عُرض في نوعه، إذ إن كثيراً من المسلسلات أبرزت الموانئ في فارس، والعراق، وجنوبى جزيرة العرب، والهند.

حقاً، من الصعوبة بمكان أن تسمى مسلسلاً واحداً تم تصويره في المنطقة سابقاً من دون أن يتضمن - بطريقة ما - ذكر مركبة البحر في الحياة الاقتصادية، والاجتماعية، والسياسية. حتى في المسلسلات التي ترَكَّز أساساً على الخليج نفسه؛ إذ يتم تصوير البحر على أنه معبر للأساطير من الآثرياء من الهند وشرقي إفريقيا - وهي مصدر وفير للثروة، إذا ما قورنت بأراضي شبه الجزيرة العربية الفقيرة القاحلة. وفي برنامج «أوه يا مال»، وفي غيره من البرامج، كان البحر هو موقع التنقل - ومصدراً لإمكانات غير محدودة، والتي يمكن للتجار، والقباطنة، والبحارة الإفادة منها لتكوين مكانة لأنفسهم.

يبحث النقاش هنا عالم المحيط الهندي، والذي يُشكّل التجار، والبحارة، والقباطنة جزءاً مهماً منه. وفي هذا الجانب، فإنني أركز

– بشكل أساس – على المادة من الكويت، والتي شكلت جلّ مصادرى التي أستخدمها؛ كما أشير إلى أمثلة من مدن الموانئ الخليجية، ما أمكن، بهدف وضع الأساس للدراسات المستقبلية عن مجتمعات التجار هذه.

ستناقش هذه الدراسة ثلاثة قضايا واسعة: التوزيع الجغرافي، والنشاطات التجارية لتجار الخليج والقباطنة؛ وكيف استطاعوا التمركز في مجتمعات تجارية أوسع في المحيط الهندي وشبه الجزيرة العربية؟ والفرص للانتقال السياسي والاقتصادي التي أتاحها هذا التمركز.

إنَّ الجدل هنا حول مدى قدرتهم على الاستفادة من المصادر حول المحيط الهندي؛ ما أعطى التجار والقباطنة فرصاً مميزة للانتقال السياسي والاقتصادي في أوطانهم. في حين أنَّ الخليج قد يكون منطقة قاحلة نسبياً؛ فأولئك الذين استمروا في العمل تمكّنوا من الإفادة من المصادر التي يوفرها المحيط الهندي الأوسع، ثم إعادة توجيهها إلى الموانئ في أوطانهم، إذ كانوا أكثر قدرة على ممارسة قدر أكبر من النفوذ السياسي والاقتصادي. إن ذلك يوضح نقطةً أكبر بكثير، هي: أنَّ عالم المحيط الهندي شكلَ بُعداً مفصلياً في الحياة السياسية والاقتصادية في الخليج، وأنه إذا أراد الباحثون إثراز أي تقدّم في دراسة تاريخ الخليج، فإنهم لن يستطيعوا إهمال هذه الحدود الأوسع.

الخليج والمحيط الهندي في الدراسات والابحاث

عند تخيل ماضي الخليج بأنه بحريٌّ بطبعته، وبوضع المحيط الهندي في مناطي الحياة الاقتصادية والاجتماعية للمنطقة؛ نجد أن المساللات التلفزيونية، مثل «أوه يا مال»، قد استبقة البحوث العلمية حول تاريخ الخليج.

وعلى الرغم من وجود كثير من أوجه الارتباط بين المحيط الهندي والمنطقة، والتي تتعكس بأشكال عدّة، منها: الثقافة، والأفلام، والموسيقى، والأدب الشعبي؛ فإن معظم الباحثين ما يزالون يعُدُّونها جزءاً من العالم العربي الأوسع أو الشرق الأوسط، بشكل مؤكّد.

وقد قامت المناطق النائية الصحراوية بدور حاسم في الحياة الاقتصادية والسياسية الخليجية. ولا ينبعي أن يحول هذا دون استكشاف الروابط عبر المحيطات في المنطقة. لقد كان اقتصاد مشايخ الخليج أكثر تأثراً بتحولات السوق في الهند وعدن، من تأثيرها بأماكن مثل القاهرة ودمشق؛ فالأطعمة المستهلكة من قبل سكان الخليج – الأرز والكاري – هي أكثر قرباً من تلك الأطعمة المتداولة في الهند وشرقي إفريقيا، مما هي عليه من الأطعمة المتوسطية (الشرق أوسطية). وحتى اللهجات التي يتحدث بها سكان المناطق الواقعة تحت تأثير البحر تبدو وكأنها قد غرست فيها الكلمات وطريقة النطق الفارسية والهنديّة، يضاف إلى ذلك متانة الروابط الخليجية بالبحر، والذي ما يزال يحتفل به حتى يومنا هذا، من خلال طقوس مثل غوص اللؤلؤ السنوي، لإحياء

التراث البحري للمنطقة.

للأسف، فإن الروابط الخليجية في المحيط الهندي لم تتعكس أدبياً على المنطقة؛ ففي حين أن الباحثين كتبوا بتفصيل كبير عن العُمانيين والحضارمة في المحيط الهندي، فإنه لم يكتب مثل ذلك عن التاريخ البحري لباقي المجتمعات العربية في الخليج – من الإمارات العربية المتحدة وحتى ميناء البصرة.

إن البحث العلمي حول الروابط بين البحرين، والكويت، وفارس، والعراق، وبين المحيط الهندي الأوسع، أظهر أنها كانت متقطعة أو غير شيقية بأفضل الأحوال، مع بعض الاستثناءات الصغيرة^(١). لا شيء من هذه الأعمال، على كل حال، يعطي القارئ نظرة موسعة عن مشاركة الخليج في المحيط الهندي، وأي منها لم يستعرض ما الذي يعنيه المحيط الهندي للحياة السياسية والاقتصادية في المنطقة.

هذه الحالة المؤسفة لشُؤون التاريخ الغربي للخليج والمحيط الهندي، ملفتة للنظر أكثر، عند الأخذ بعين الاعتبار مقدار الاهتمام الذي حظي به المحيط الهندي في الأعمال باللغة العربية من المؤرخين في الخليج. ومن خلال هذا الأدب، توجد كثير من

(١) انظر أيضاً: M.N. Pearson, *The Indian Ocean*, London: Routledge, 2003; Thabit A.: Abdullah, Merchants, Mamluks, and Murder: The Political Economy of Trade in Eighteenth-Century Basra, SUNY Series in the Social and Economic History of the Middle East, Albany: State University of New York Press, 2001; James Onley, 'Transnational Merchants in the Nineteenth Century Gulf: The Case of the Safar Family,' in Madawi Al-Rasheed (ed.), *Transnational Connections and the Arab Gulf*, London: Routledge Curzon, 2005, pp. 59–89. For a discussion of these linkages in the mid-twentieth century, see E.B. and C.P. Martin, *Cargoes of the East: the Ports, Trade and Culture of the Arabian Seas and Western Indian Ocean*', London: Elm Tree Books, 1978

الأعمال الثانوية، مثل: المذكرات التي كتبها التجار، والتي تعود إلى الأذهان تلك الروابط المتعددة بين الخليج والموانئ في غرب الهند، وبدرجة أقل شرقي إفريقيا؛ في حين تأتي معظم هذه الأعمال من الكويت، والتي كان لها النصيب الأكبر من مجتمعات ما وراء البحار التجارية من ضمن دول الخليج. وهناك - أيضاً - أعمال حول تاريخ البحرين والإمارات العربية المتحدة، ترتكز على العلاقات التجارية والثقافية بين الخليج والمحيط الهندي الأكثر اتساعاً^(١). القليل من هذه الأعمال، تناول الجانب التاريخي، لكن من المنظور الأكاديمي، وعادة ما تكون هذه الأعمال سردية بطبعتها؛ مستعرضة أسماء الشخصيات المحلية والأحداث الصغيرة، بدلًا من اللمحات الشاملة والتاريخ؛ ما يعكس الطريقة العاطفية التي نظر بها أفراد هذه المجتمعات في فهمهم لعلاقتهم بالمحيط الهندي^(٢).

هذه الأعمال مثيرة للاهتمام في حد ذاتها، بوصفها تعبيراً عن الروابط بين الخليج والمحيط الهندي، ولكنها - أيضاً - تشكل تحدياً للمفاهيم الخاطئة السائدة بين المؤرخين في الخليج،

(١) وكأمثلة على هذا، انظر أيضاً عادل محمد العبد المغنى، (قباطنة اللؤلؤ والسفر في الكويت)، الكويت: نشر خاص، ١٩٩٩؛ أحمد عبد العزيز المزیني، الكويت وتاريخها البحري، أو رحلة الشراع، الكويت: ذات السلاسل، ١٩٨٦؛ راشد الزياني، الفووص والطاوشاة، البحرين: الأيام للنشر؛ وخاصة، يعقوب يوسف الحجي، النشاطات البحريّة القديمة في الكويت، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية (CRSK)، ٢٠٠٧.

(٢) لا يقصد بهذا تشويه الأفكار العديدة المفيدة التي يجدها المرء في هذا التاريخ. ولكن أقول وببساطة، أن هذه الأعمال لم تملأ الفجوة الأكاديمية والتحليلية التي أشرت إليها في هذا النقاش. هناك بالطبع بعض الاستثناءات لهذه القاعدة العامة: فكتاب تاريخ الكويت لأحمد مصطفى أبو حاكمة، ترجم إلى الإنجليزية بعنوان تاريخ الكويت الحديث، ١٧٥٠ - ١٩٦٥، لندن، لوزاك وشركاه، ١٩٨٣، ص ٩٣ - ١٠٦، يتضمن نوعاً من النقاش التفصيلي حول تجارة الكويت مع الهند وشبة الجزيرة العربية.

من خلال استخدام المصادر المحلية. لكن يبدو أن المؤرخين المحليين استخدمو هذه المصادر بشكل مختلف عن الباحثين الغربيين؛ فبدلا من استخدام الرسائل أو المصادر الأخرى كدليل لدعم حجّة ما، فإن المؤرخين المحليين عادة ما يستخدمونها لتوضيح الظاهرة التي يقومون بوصفها. فعلى سبيل المثال، النقاش حول مجتمعات التجار الكويتيين في يومبي قد يكون مرفقا برسالة من تاجر كويتي مقيم في يومبي لقريب أو صديق في الكويت؛ لكن الكاتب – هنا – لن يستخدم هذه الرسالة لدعم أي من التأكيدات التي يطرحها، أو يستشهد بالنص حرفيا. فبدلا من ذلك، سيستخدمها ببساطة لتوضيح أن تجارة الكويتيين كانوا موجودين في يومبي، بشكل أقرب إلى استخدام الصور في التوضيح. في حين أن هذا قد يكون محبطا لأولئك الذين يتوقعون لتفسير هذه المواد أو ترجمتها، واستخدامها يشير إلى حقيقة وجود مصادر محلية في الخليج، بحيث يمكن لأحدنا أن يصل إليها في محاولته للتنقيب عن هذا الماضي.

المواد الأساسية، مثل مجموعة سجل السفينة الشراعية (روزنامة) المنصورة مؤخرا عبر مركز الدراسات والأبحاث في الكويت، أضافت مصدرا آخر إلى مجموعة المصادر المتاحة. هذا، إضافة إلى المجموعات الخاصة التي يمتلكها أفراد عائلات التجار، التي لم تكن متاحة للباحثين إلا مؤخرا، ما أعطى دافعا

من التفاؤل لكل من يحاول البحث عن سجلات التجار المحلية^(١).
وعند دمجها مع الثروة من التحف الثقافية، التي توضح مدى
الترابط بين الخليج والمحيط الهندي؛ مثل البرامج التلفزيونية،
والأدب والموسيقى؛ فإن هذا يشكل كنزاً حقيقياً من المواد التي
ستؤدي إلى نتائج غنية.

رسم خرائط شبكات تجار الخليج في المحيط الهندي من ١٨٧٠ - ١٩٣٠ م

من المفيد رسم الأبعاد العريضة للشبكات الخليجية في
المنطقة، وتدفق السلع بين هذه الشبكات ومن خلالها، آخذين بعين
الاعتبار النقص في البحوث حول الارتباطات التاريخية بين الخليج
والمحيط الهندي. وعلى الرغم من أن هذه الخرائط قد رسمت
بعض التفصيل في تواریخ الخليج باللغة العربية، إلا أن الباحثين
باللغة الإنجليزية لم يغامروا لاستكشاف هذه التدفقات. ويمكن
أن تُعزى هذه الفجوة لأسباب عده؛ أهمها ندرة وجود المصادر
الأولية الجاهزة، وأن المؤرخين قد بدأوا مؤخراً فقط بالاهتمام
بالمحيط الهندي، بوصفه وحدة جغرافية للتحليل، مبتعدين عن
نموذج الدولة القومية نحو مناقشة الروابط الشعبية المتقطعة.

أصبحت المناقشات حول الارتباطات بين الهند وشرق
إفريقيا والمحيط الهندي أكثر عمقاً، لكن قلةً من مؤرخي الخليج

(١) الأبرز من ضمنها هو أرشيف البوشهرى، والذي يديره على أكبر البوشهرى في البحرين. إذ
أفاد منه الباحثون الأجانب والمحليون على حد سواء. ويمكن للمرء أن يضيف إليه مجموعات
القناصي والسعوسى الخاصة المتوفرة في مركز البحوث والدراسات الكويتية (CRSK)،
إضافة إلى مجموعات خاصة أخرى في البلاد، على الرغم من أن الوصول إليها يعد محدوداً.

بدأوا مؤخرًا بالنظر إلى الأبعاد عبر الإقليمية للمحيط الهندي. وتشير الدراسات حول تاريخ المحيط الهندي إلى أنَّ تجار الخليج قد حافظوا على وجودهم في المنطقة من مئات، إن لم يكن، من آلاف السنين.

يظن علماء الآثار أنَّ أفراد حضارة دلمون القديمة، وما يعرف الآن بالبحرين، قد تبادلوا تجارياً مع المدن الساحلية في جنوب آسيا، وجنوب الجزيرة العربية، وكذلك مع القرن الإفريقي^(١). خلال بدايات العصور الوسطى، أسس الجنود والتجار من سيراف على الساحل الفارسي امبراطورية عسكرية وتجارية، امتدت لتشمل إلى الساحل الشرقي من إفريقيا^(٢). وكان لدولة اليماربة في بدايات عُمان الحديثة حيازات واسعة في شرق إفريقيا، تعود بتاريخها إلى منتصف القرن السابع عشر، على أقل تقدير^(٣).

وتشير المصادر إلى مشاركة قبيلة العتوب من الكويت والبحرين، والقبائل من السواحل الجنوبية للخليج، في المحيط الهندي، ولكنها ترجع إلى تاريخ منتصف القرن التاسع عشر، حتى أواخره. ولعل هذا غير مستغرب، بالنظر إلى مدى حداثة كونفدرالية هذه القبائل: إذ إن العتوب وجدوا طريقهم إلى شواطئ الخليج في

(1) See also Daniel T. Potts, ed., *Dilmun: New Studies in the Archaeology and Early History of Bahrain*, Berlin: Reimer, 1983; Geoffrey Bibbey, *Looking for Dilmun*, New York: Knopf, 1969.

(2) Abdul Sheriff, *Dhow Cultures and the Indian Ocean: Cosmopolitanism, Commerce and Islam*, New York: Columbia University Press, 2010, pp. 151-170; Roxani Margariti, ‘Mercantile Networks, Port Cities, and “Pirate” States: Conflict and Competition in the Pre-modern Indian Ocean World of Trade.’ *Journal of Economic and Social History of the Orient*, Vol. 51, No.4 (2008) pp. 543-577.

(3) Ahmad Maamiry, *Oman and East Africa*, New Delhi: Lancers Publishers, 1979; Patricia Risso, *Oman and Muscat: An Early Modern History*, London: Croom Helm, 1986.

منتصف القرن الثامن عشر، وقد أسسوا أنفسهم كإمارات بحرية مهمة لاحقاً، خلال ذلك القرن.

وفي الحقيقة، إن العتوب من الزيارة (ما يعرف اليوم بغربي قطر)، ونظراؤهم من الكويت، لم يتمكّنوا من بسط سيطرتهم على البحرين إلا في ثمانينيات القرن الثامن عشر، إذ انتزعوها من آل مذكور، المدعومين من الفرس، بعدهما أطليح بحماية الحاكم الفارسي كريم خان زند، من قبل القاجاريين في تلك الفترة. وبالسيطرة على الكويت والبحرين، حيث تقع كلاهما على ضفاف اللؤلؤ في الخليج، وكانتا مركزي عبور مهمّين لانتقال البضائع إلى المناطق الداخلية في الجزيرة العربية، استطاع العتوب أن يضعوا أنفسهم كمساهمين مهمّين في تجارة المنطقة.

هذا، إضافة إلى وجود الموانئ التجارية العربية على السواحل الفارسية، والحركة المصاحبة لذلك من التجار العرب والفرس بين الضفتين، ما عزّز تطور دوائر التبادل الديناميكية في الداخل الخليجي، في حين أن المجتمعات في الخليج العربي مثل العتوب، والقواسم في الشارقة ورأس الخيمة، وبني ياس في أبو ظبي برزت أدوارهم في التجارة الساحلية الخليجية، إلا أن انتشارهم في المحيط الهندي كان أقلّ وضوحاً.

يبدو أن المؤرخين الخليجيين يتقدّمون، عموماً، على أن حكام مسقط كان لهم دور في تحجيم مدى مشاركة العتوب في التجارة في المحيط الهندي؛ فالوجود العسكري العماني في مضيق هرمز، والإصرار على أن السفن المتوجهة إلى المحيط الهندي عليها أن

تدفع رسوماً أو تشتري بضائع من مسقط قد شُكّل حاجزاً فعالاً أمام التجار الخليجيين الذين كانوا يأملون تأسيس تجارة لهم في الهند أو جنوب الجزيرة العربية^(١). ومع ذلك، يبدو أن هذا لم يشل حركة التجار الكويتيين والبحرينيين بشكل كامل، إذ تمكّن عدد منهم من الاستقرار في ميناء سورات^(٢). وهؤلاء الذين لم يشاركوا بشكل فعال في التجارة مع الهند، تعاملوا بالتجارة في الخليج نفسه؛ إذ نقلوا البضائع من مسقط أو بندر عباس إلى الموانئ الخليجية الأصغر.

معظم المصادر المحلية تؤرّخ دخول هذه المجتمعات التجارية الخليجية إلى النظام التجاري في المحيط الهندي بمنتصف القرن التاسع عشر، وهو تأكيد مدعوم جزئياً بالمصادر الأولية الموجودة، والتي تعود إلى تسعينيات القرن التاسع عشر. في حين أنه من المؤكد أنّ عدداً من التجار قد استقروا في المدن الساحلية للمحيط الهندي قبل ذلك التاريخ، لكننا نفتقد إلى الدليل لمناقشة ذلك هنا بتفاصيله. علاوة على ذلك، هناك سببٌ كافٌ لمناقشة القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين بشكل منفصل؛ إذ شهد القرنان تحولات هائلة في الحياة الاقتصادية للخليج والمحيط الهندي.

وتشير المصادر المكتوبة باللغة العربية إلى أن تطور طفرة

(١) Abu Hakima, Modern History, p. 93.

(٢) انظر يعقوب يوسف الإبراهيم، من الشراع إلى البخار، الكويت: الربيعان للنشر، ٢٠٠٢، ص ٨٣ – ٨٤. يحدد الإبراهيم ثلاثة موجات من الاستيطان لتجار الخليج في الهند: استقرت الموجة الأولى في سورات، خلال القرن التاسع عشر، والثانية في بومباي في بدايات القرن العشرين، والموجة الثالثة في كراتشي، كالكتا، وجوا قبل الحرب العالمية الثانية.

أعماق البحار، خلال القرن التاسع عشر، سمح لبحارة الخليج بالوصول إلى الموانئ البعيدة من الهند وشرق إفريقيا، إذ إن التكنولوجيا البحرية التي سبقتها - ببساطة - لم تسمح بالاتصال المتواصل^(١). في حين أن المنطق هنا مقنع، يجب علينا - أيضاً - أن نكون قادرين على أن نعزّز هذا التحول إلى التغييرات الهيكلية الأوسع، التي كانت تجري في الخليج والمحيط الهندي، ولعل أهمها تقسيم سلطنتي مسقط وبنجبار بعد وفاة السلطان سعيد بن سلطان عام ١٨٥٦، ما أضعف مكانة مسقط في حماية مضيق هرمز بشكل كبير. إضافة إلى إزالة القاسمي - مجتمع بحري يوصف على أنه مكون من تجار، وجامعي رسوم، وقراصنة بالتناوب - وربما كان تأسيس الوجود البريطاني القوي في الخليج والمحيط الهندي قد سهل دخول التجار الخليجيين إلى هذا النظام التجاري. ويمكن لنا هنا أن نفترض بعقلانية أن سلسلة الهدنات البحرية المدعومة من بريطانيا بين عامي ١٨٢٠ - ١٨٥٣ قد أوجدت بيئة مكّنت السفن الخليجية من التحرّك فيها بين موانئ الخليج، وغربي الهند، وجنوبي الجزيرة العربية، وشرق إفريقيا^(٢).

وقد يكون هناك بُعد آخر مهم في هذا التوسيع، يكمن في التطورات الاقتصادية على وجه الخصوص، وطفرات اللؤلؤ والتمور

(١) النشاطات للجبي، ص ١٨ - ١٩، انتشرت هذه النظرية أيضاً بين المؤرخين المحليين، والذين عادة ما يستشهدون بأعمال بعضهم بعضاً؛ انظر أيضاً الإبراهيم، من الشراح، ص ٤١ - ٤٣، أبو حاكمة، التاريخ الحديث، ص ٩٣، ٩٦ - ٩٧.

(٢) On the Qasimis, see also J.B. Kelly, Britain and the Persian Gulf, 1795-1880, Oxford: Clarendon Press, 1968; Sultan bin Mohammed Al-Qasimi, The Myth of Arab Piracy in the Gulf, London: Croom Helm, 1986; and Charles Davies, The Blood Red Arab Flag: An Investigation into Qasimi Piracy, 1797-1820, Exeter, UK: University of Exeter Press, 1997.

من منتصف القرن التاسع عشر إلى أواخره. اعتمدت التوسيعات الكبيرة، في سوق التمور واللؤلؤ في الخليج العربي، على ظهور هذه التغيرات في البنية التحتية. ويوضح أحد المؤرخين كيف أن التوسيع في أسواق التمور تم بطرق مهمة خلال ثمانينيات القرن التاسع عشر، ليصل إلى المستهلكين في أوروبا وأمريكا.

بدأت دول الخليج تصدير التمور بكميات أكبر بكثير بعد إنشاء أسواق في الخارج، وهي أسواق اعتمدت بشكل كبير على الصلات التي نشأت بسبب ظهور السفن البحارية والتلغراف في المنطقة^(١). وبين عامي ١٨٩٩ و١٩٠٦، وهي السنوات الأولى التي توجد فيها أرقام منشورة، تضاعفت صادرات مسقط من التمور، من أكثر من ٥٢,٠٠٠ جنيه استرليني إلى ٩٢,٥٠٠ جنيه استرليني تقريرياً، وبلغت ذروتها أكثر من ١٠٣,٠٠٠ جنيه استرليني عامي ١٩٠٢ – ١٩٠٣. كما نمت صادرات البحرين – الصغيرة نسبياً – بشكل مضاعف، من أكثر من ١٠,٥٠٠ جنيه استرليني في عامي ١٨٩٩ – ١٩٠٠ إلى ٢٦,٠٠٠ جنيه استرليني تقريرياً، بعد عام إلى ستة أعوام^(٢).

حين أصبحت تجارة التمور مع الولايات المتحدة أكثر صلابة، ظهرت أسواق جديدة لللؤلؤ الخليجي، وارتفعت قيمة صادرات اللؤلؤ بشكل كبير. وهذه التغيرات تُعزى بشكل كبير إلى طفرة كبيرة في

(1) Matthew S. Hopper, ‘The African Presence in Arabia: Slavery, the World Economy, and the African Diaspora in Eastern Arabia, 1840-1940.’ Ph.D. Dissertation, University of California, Los Angeles, 2006, pp. 112-114.

(2) J. G. Lorimer, ‘Date Production and the Date Trade in the Persian Gulf Region,’ in The Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia, Slough, UK: Archive Editions, 1905/1987, Vol. 1 (Historical) Part II (Appendices) p. 2307.

الطلب على اللؤلؤ في أوروبا وأمريكا الشمالية، خلال نهايات القرن التاسع عشر. وقد دفعت هذه الطفرة التجار الأوروبيين إلى الدخول بقوة إلى الصناعة – إما بشكل غير مباشر عبر بومبي، وهي سوق فعالية لللؤلؤ وموطن لعدد كبير من تجار اللؤلؤ الخليجيين، أو بشكل مباشر، من خلال البحرين، بوصفها أكبر سوق لللؤلؤ في الخليج.

الطلب الخارجي على اللؤلؤ موجود على الأقل منذ القرن السادس عشر، على الرغم من أنه خبا في منتصف القرن السابع عشر، نتيجة الثورات في أوروبا، لكنه استمر بشكل «صامت» حتى تم إحياؤه في منتصف القرن التاسع عشر، من قبل الملوك والأرستقراطيين الأوروبيين. ولم يتعزز هذا الطلب إلا بعد الثورة الصناعية في أوروبا وأمريكا وظهور طبقة الأثرياء الجدد، وأقطاب التجارة، ومُلاك الأراضي الزراعية، والمهنيون – الذين انضموا إلى صفوف المجتمع الراقي، وفي النهاية تمكّنوا من توجيه الموضة في أوروبا وأمريكا الشمالية^(١).

كان لازدهار سوق اللؤلؤ وظهور المنافسين الأوروبيين للسوق الهندية أثر قابل للتنبؤ حول قيمة اللؤلؤ الخليجي، إذ لاحظ أحد المراقبين عام ١٨٧٧ م أن أسعار اللؤلؤ قد تضاعفت منذ منتصف القرن^(٢). وخلال العقد بين ١٨٩٠ و ١٩٠٠ م، والتي نمتلك أرقاماً دقيقة لتلك الفترة، تضاعفت قيمة الصادرات الكلية لللؤلؤ من الخليج من ٥٠٠,٠٠٠ جنيه استرليني عامي ١٨٩٣ و ١٨٩٤ إلى

(1) Hopper, “The African Presence in Arabia,” pp. 180-82.

(2) E.L. Dorand, ‘Notes on the Pearl Fisheries of the Persian Gulf,’ The Persian Gulf Administration Report, 1877-1878, p. 39.

١,٥٠٠ جنيه استرليني عامي ١٩٠٣ و ١٩٠٤. هذا النمو كان ملحوظاً بالتحديد في البحرين، إذ ارتفعت قيمة صادرات اللؤلؤ بنسبة ٦٠٠٪ تقريباً، في الفترة الواقعة بين عامي ١٨٧٣ و ١٩٠٦م^(١)؛ جنباً إلى جنب، مع الارتفاع الذي شهدته أسعار التمور. كما أن طفرة اللؤلؤ في النصف الثاني من القرن التاسع عشر قد وفرت للمجتمعات التجارية الخليجية دخلاً إضافياً كافياً لتمويل التوسيع التجاري في المحيط الهندي^(٢).

في أوائل القرن العشرين، حين بلغت الطفرة أوجها، أسس التجار والبحارة الخليجيون مجتمعات كبيرة في عدد من الموانئ الهندية الغربية، بما في ذلك كراتشي، وبومبي، وغوا، وكالكتا، مع بعض المغامرة نحو الداخل، والإقامة في المراكز التجارية مثل حيدر آباد وبونا^(٣). وسرعان ما أصبح غرب الهند حجر الزاوية في عالم تجار الخليج في المحيط الهندي، موفراً لهم إمكانية الوصول إلى المواد الغذائية، مثل: الأرز، والسكر، والشاي، والتوابل؛ وكذلك المنسوجات، ومواد البناء، مثل خشب الساج الهندي، وغيرها من أنواع الأخشاب، والتي كانت حيوية لازدهار صناعة بناء المراكب الشراعية في الخليج. كما أن بحارة الخليج جلبوا التمور من البصرة

(١) J. G. Lorimer, 'The Pearl and Mother of Pearl Fisheries of the Persian Gulf,' *Gazetteer*, Vol. 1 (Historical) Part 2 (Appendices) pp. 2252-3. It is not clear whether these increases hold when adjusted for the quantity of pearls being exported. That said, even a rise in the number of exported pearls would indicate a boom in production.

(٢) لمعرفة مقدار ارتفاع قيمة الصادرات من التمر واللؤلؤ خلال القرن التاسع عشر، انظر: J. G. Lorimer, *The Gazetteer*, Vol. 5, pp. 2252-2255, 2307

(٣) تحتوي سجلات تحصيل المسعوسي في مركز الدراسات والبحوث الكويتية على مجموعة من الرسائل من التجار الكويتيين في مناطق مختلفة، وتحتوي سجلات تحصيل القناعي على قوائم أسعار من المحلات التجارية الكويتية في هذه المناطق. وهذا ما أكدته أيضاً فيصل العيسى، أول قنصل كويتي في الهند، خلال مقابلة أجريت معه في صيف عام ٢٠٠٨م.

إلى موانئ الهند الغربية، والتي كانت تستهلك كميات ضخمة في جميع أنحاء المحيط الهندي، إضافة إلى اللؤلؤ المستخرج من بين ضفاف الكويت والبحرين.

من بين جميع الأنشطة التجارية التي شارك فيها تجار الخليج، كانت تجارة اللؤلؤ هي الأكثر ربحاً، فكانت توفر فرص عمل لمعظم الذكور البالغين في الخليج خلال الصيف، مولدة دخلاً كبيراً لتجار اللؤلؤ.

استقر معظم تجار اللؤلؤ في بومبي، ما أشهرها على أنها أكبر سوق لؤلؤ في المنطقة. هذه التجارة استمرت حتى بدايات عقد ثلاثينيات القرن العشرين فقط، إذ أدت أزمة الكساد الاقتصادي العالمية إلى تقلص الطلب على البضائع الفاخرة. إضافة إلى ذلك، فإن ظهور اللؤلؤ الياباني المستنبت في الأسواق العالمية، وفر بديلاً أرخص من نظيره الطبيعي، كما لا يمكن تمييزه عن اللؤلؤ الطبيعي بالنظر⁽¹⁾. وقد أدت هذه التطورات الخارجية إلى اضمحلال صناعة اللؤلؤ؛ ما سبب إفلاس عدد من تجار اللؤلؤ الخليجيين.

لم يكن جميع التجار الخليجيين المقيمين في الهند يقتصرن في تجارتكم على اللؤلؤ، فكثير منهم تاجروا في اللؤلؤ إضافة إلى البضائع العامة، وكانت إدارة أعمال الاستيراد والتصدير خارج المكاتب في غربي الهند تم بالاشتراك مع أفراد عائلاتهم في

(1) See also al-Hijji, Al-Nashatat, pp. 90-92; al-Zayyani, op. cit. pp. 75-79; Frauke Heard-Bey, From Trucial States to United Arab Emirates, New York: Longman, 1982/1996, pp. 180-181.

الخليج، وقد أرسل التجار البصائر من الهند إلى موانئ بلدانهم في الخليج، والتي من خلالها تمكنا من إعادة تصديرها إلى موانئ أصغر في الخليج، أو ما هو أهتم، إلى داخل الجزيرة العربية، والتي كانت تستهلك من المجتمعات الحضرية والبدوية على حد سواء. وقد تلقى التجار الخليجيون مواداً غذائية أخرى من الموانئ الخليجية الأصغر، مثل: السمن (الزبدة)، والحرف اليدوية، والفرشاة الجافة (تستخدم كحطب) من الداخل، مقابل السلع التي جلبت من الهند^(١). أثبتت هذا الاستيراد/ التصدير أن إعادة التصدير شريان الحياة لمنطقة الخليج خلال فترة الكساد في ثلثينيات القرن العشرين، وانهيار صناعة اللؤلؤ، وكان ذلك حاسماً في المحافظة على نفوذ التجارة في المشهد السياسي كما سيناقش لاحقاً^(٢).

إضافة إلى اللؤلؤ، فقد استورد التجار الخليجيون في الهند التمور من مزارع شط العرب جنوبى البصرة، ومن الإحساء^(٣)؛ جاءت هذه التمور بكثير من الأصناف الأساسية والفرعية المختلفة، وكل صنف منها كان له سوق يفضلها. كان تمر الساير هو الأقل كلفة والأكثر وفرة من بين كل تمور الشط، وكان الصنف

(١) النشاطات للحجى، ص ٢٩٥-٣١٠، تحتوي سجلات تحصيل القناعي أيضاً على مراسلات تتعلق بهذا الأمر بين عبد الله بن عبد الله القناعي وبين شركائه التجاريين في الزبير. إضافة إلى ذلك، فإن عدداً كبيراً من القضايا المعروضة على المحاكم تتضمن الكثير من الادعاءات بين تجار الموانئ ونظرائهم في المناطق الداخلية.

(٢) See also Jill Crystal, 'Coalitions in Oil Monarchies: Kuwait and Qatar,' Comparative Politics, 21/4 (July 1989), pp. 427-43.

(٣) في حين أن بعض التجار كانوا يملكون مزارع نخيل في البصرة والإحساء، إلا أنهم لم يكونوا جميعهم كذلك؛ فالتجار الذين لم يشتروا التمر من المزارع المملوكة للتجار في العراق وشبه الجزيرة العربية في الخليج، انظر هاله فتاح: The Politics of Regional Trade in Iraq, Arabia and the Gulf, 1750-1900, Albany, NY: SUNY Press 1997, pp. 63-72; Abdullah, Merchants, Mamluks and Murder.

المفضل في أسواق عدن. في أسواق الهند، كان صنف الزاهدي – الذي نادراً ما يشتريه الخليجيون – هو الأكثر مبيعاً، وكذلك في بومبي أكثر مما كان عليه في كراتشي^(١). أما البواخر المتوجهة إلى أوروبا فكانت تحمل في الغالب أصناف الحلاوي والفرض، والتي اشتهرت بمذاقها الشهي وحلاؤتها. شكلت هذه التمور جزءاً مهماً من النظام الغذائي في غرب المحيط الهندي، آخذة طريقها إلى عدد من المأكولات والحلويات المحلية، وواضعة نفسها كمتممات للوجبات الغذائية والقهوة على الموائد في اليمن، وبلاد الشام، وشمال إفريقيا وتركيا. كما نذكر هنا أن التمور لم تستخدم دوماً كطعام، لكنها كانت تُصنع في بعض الأحيان، في الهند وفي مناطق بعيدة مثل مرسيليا في فرنسا، إذ كانت تستخدم عادة لصنع المشروبات الكحولية.

بينما كان غربي الهند موطنًا لغالبية العظمى من تجار المحيط الهندي الخليجيين، كان هناك عدد من التجار الخليجيين الذي مارسوا أعمالهم من جنوبية الجزيرة العربية – بالتحديد من الموانئ الرئيسية في مسقط، وعدن، والمكلا. كان هؤلاء التجار مشاركين – أيضاً – في تجارة الاستيراد والتصدير، ويتجرون بشكل رئيس مع نظرائهم من تجار الخليج، لكنهم نادراً ما تاجروا مع التجار الخليجيين المقيمين في الهند. وهنا يمكن أن نفترض أن ذلك كان بسبب طبيعة البضائع التي كانوا يتاجرون بها.

استورد تجار جنوبية الجزيرة العربية التمور من شط العرب،

(١) النشاطات للحجـي، ص ١٦٨-١٧٥.

التي كان الطلب عليها مرتفعاً، وفي الغالب صدرّوا القهوة وصفائح زيت السمك، الذي استخدمه البحارة في حمامة هياكل سفنهم من أشعة الشمس الحارقة^(١). كانت هذه البضائع مهمة للبحارة في الخليج، لكنها كانت أقل أهمية للتجار الخليجيين من الهند. وثمة سبب آخر، لضعف العلاقات التجارية بين تجار جنوبى الجزيرة العربية وتجار الهند الخليجيين، هو الوجود الكثيف للهندود الباريان فى مسقط وعدن والمرافىء التى بينهما، ما منع تجار جنوبى الجزيرة العربية من أي تجارة مهمة مع الهند^(٢). وعلى الرغم من أن الهندود قد هاجروا أيضاً إلى موانئ الخليج إلا أن وجودهم هناك، لم يكن بالانتشار نفسه في جنوبى الجزيرة العربية، باستثناء عُمان؛ إذ كانت النشاطات الهندية في الجزيرة العربية مقتصرة على البحرين، وإمارات الساحل المتصالح، وإلى حد أقل، ميناء بندر عباس الفارسي^(٣).

كانت عدن نقطة عبور للمراتب الخليجية المتوجهة إلى شرقى إفريقيا، إضافة إلى كونها مكان عمل لتجار الخليج. وكانت هذه المراكب تتوقف وقفات قصيرة في ميناء عدن حيث تُسلم آخر حمولتها من التمور، ثم يستخدم البحارة المبالغ التي حصلوا عليها لشراء الملح، لبيعه في عدد من الموانئ في شرقى إفريقيا (بما

(١) المرجع السابق ص ١٤٧-١٥٠.

(٢) للمرى، انظر أيضاً:

Rajat Kanta Ray, 'Asian Capital in the Age of European Domination: the Rise of the Bazaar, 1800-1914,' *Modern Asian Studies*, Vol. 29, No. 3 (July, 1995) pp. 449-554; Charles Schaefer, 'Selling at a Wash: Competition and the Indian Merchant Community in Aden Crown Colony', *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, Vol. 19 No. 2 (1999) pp. 16-23.

(٣) الأرقام الدقيقة يمكن العثور عليها في 6 J. G. Lorimer, *Gazetteer*, Vols. 5 and 6.

في ذلك مقديسو، ولامو، ومومباسا) قبل أن يصلوا إلى وجهتهم الأخيرة في زنجبار^(١). من المهم أن نلحظ - هنا - أن المراكب المتوجهة إلى الهند نادراً ما كانت تذهب إلى شرق إفريقيا، وقد اختارت الذهاب في رحلتين بين الهند والخليج، من أجل أجرة الشحن بدلًا من ذلك. أما المراكب المتوجهة إلى زنجبار، فقد كانت تقوم ببرحالة واحدة في الموسم، وكان على طوافم تلك المراكب استثمار أموالهم في تجارة خاصة بهم، لكي يعملا على ملء الشهور التسعة الباقية. عدد قليل من المراكب كان يقوم ببرحالة الهند - شرق إفريقيا، مبحرين عادة من منغالور في غربي الهند ليسلما بضائعهم من القرميد في مومباسا، إذ كان الطلب عليه كبيراً فيها^(٢).

استثمر القباطنة وطوافم السفن، عند بلوغهم زنجبار، أموالهم في نوع واحد من البضائع، يمكن شراؤه بكميات كبيرة، سمح لهم بها تجار الخليج بسوق حصرية، وهي أعمدة المنغروف، مبحرين إلى دلتا روفيجي. كان البحارة قادرين على شراء المئات من أعمدة المنغروف، ثم يبيعونها في الموانئ الرئيسية في الخليج، حيث كانت تستخدم في بناء الأسقف، نظراً لصلابتها وديموتها^(٣).

(١) إن مراحل رحلات سفن (الضو) عبر المحيط الهندي وصفها آن فيلارز، الذي أمضى عدة أشهر في ثلاثينيات القرن العشرين على متن سفينة ضو كويتية كانت تبحر من عدن إلى زنجبار وعوده من هناك إلى الخليج. انظر أيضًا: Alan Villiers, Sons of Sinbad, New York: Charles Scribner's Sons, 1940.

(٢) هذه الطرق كشفت منها العديد من سجلات السفن التي نشرها مركز الدراسات والبحوث الكويتية بين عامي ١٩٩٦ و٢٠١٠.

(٣) Erik Gilbert, Dhows and the Colonial Economy of Zanzibar, 1860-1970, Athens, OH: Ohio University Press, 2004, p. 115; Philip Curtin, 'African Enterprise in the Mangrove Trade: The Case of Lamu,' African Economic History, No. 10 (1981), pp. 23-33.

بالطبع لم يكن الجميع قادراً على شراء أعمدة روفيجي، والتي كانت معروفة بأنها أفضل صنف. أما طواقم المراكب التي كانت تصل متأخرة إلى زنجبار أو الذين لم يمتلكوا المال الكافي لشراء أعمدة روفيجي، فقد كانوا يشترون صنف لامو، والذي كان أقل رواجاً من روفيجي، نظراً لوجود عدد من العقد في كل عمود، ولكن هناك مشترون له من بين السكان الأفقر في الخليج.

وقد قسم أصحاب المراكب، والقباطنة، والطواقم، الأربع من تجارة المنغروف، وفقاً حرص متفق عليها، استناداً لنظام تقسيم معقد، والذي ستم مناقشته بتفصيل أكبر لاحقاً. في الوقت الراهن، من المهم أن نلاحظ أن تجارة المنغروف، وعلى العكس من تجارة اللؤلؤ، كانت حصرية على طواقم المراكب الشراعية. لكن تجار المال الوحيدين الذين جنوا أرباحاً من المنغروف هم أصحاب الديون التي استدانها قباطنة المراكب.

الائتمان والتجارة والسلطة، بين الخليج والمحيط الهندي

استطاع تجار الخليج تكوين علاقات معقدة ودائمة مع التجار وال وكلاء والسماسرة في جميع موانئ المحيط الهندي والخليج، عبر توجيه البضائع إلى مختلف الموانئ. ومن خلال اندماجهم في هذه المجتمعات والاستفادة من شبكاتها في الخليج وخارجه، منح تجار الخليج أنفسهم موقع استراتيجية في النظام التجاري للمحيط الهندي، وكذلك في أوطانهم.

في بومباي على سبيل المثال، بعض العائلات الكويتية، مثل

عائلة العيسى (من قبيلة القناعي)، والشاعر، وغيرها، عملت على تأسيس علاقات وثيقة مع مجتمع التجار الهندي. وينطبق هذا على عائلة الصقر في كالكتا، وعائلة المرزوق في كراتشي^(١). ومن البحرين، مثل عائلة الزياني والزينل وغيرها، والذين سكنوا بومباي منذ وقت طويل، أشار جيمس أونلي (James Onley) في عمله الأخير إلى عائلتي صفر والشريف، وإلى حقيقة أن عائلات التجار البحرينيين كان لها فروع أقامت في الموانئ الرئيسية للمحيط الهندي لعدة أجيال^(٢).

على الرغم من أن الشراكات الكاملة، بكل التبعات القانونية والتجارية، كانت موجودة بين تجار الخليج وتجار الداخل في الجزيرة العربية أو موانئ الخليج الأخرى، إلا أن هناك القليل مما يشير إلى تطور مثل هذه الشراكات بين التجار الخليجيين في المحيط الهندي وبين نظرائهم في الهند أو شرقي إفريقيا.

كانت المعاملات بين تجار الخليج ومختلف التجار في موانئ المحيط الهندي أكثر شيوعا، وبشكل معزول؛ وهذه بدورها لم تتطور، نتيجة للقرب المكاني وحده، ولكن نتيجة لسنوات وسنوات من التعاملات والتعاقدات التجارية. ويتبين هذا جزئيا عبر العلاقات الوثيقة بين سمسارة المنغروف في شرقي إفريقيا وقباطنة المراكب الكويتيين – سيدرك أنه لم يكن هناك تجار كويتيون يقيمون في موانئ شرق إفريقيا – الذين لم يكونوا سكانا

(١) مقابلة مع فيصل العيسى في عام ٢٠٠٨؛ كما أن هذه العائلات تبرز باستمرار في المراسلات المقامة في مركز الدراسات والبحوث الكويتية.

(٢) Onley, 'Transnational Merchants,' pp. 66-71.

لتلك الموانئ، ولكنهم تجار موسميون^(١). وقد تم ذلك بشكل كبير عبر الزيارات المتكررة لهذه الموانئ كل عام، وممارسة الأعمال التجارية من خلال السماسرة أنفسهم، بحيث تمكّن القباطنة الخليجيون من تطوير علاقات ضرورية لضمان معاملات متسلسلة والوصول إلى الائتمان والسكن^(٢). ونظراً لكون السماسرة من الحضارمة العرب المقيمين في شرقي، إفريقيا والتشابه اللغوي والثقافي بينهم وبين القباطنة الخليجيين، فقد سهل ذلك هذه العملية.

إن الأدلة الضئيلة على وجود العلاقات بين تجار المحيط الهندي الخليجيين وأفراد المجتمعات التجارية الأخرى الذين عاشوا بينهم، تشير إلى أنهم استخدمو مجموعة من الاستراتيجيات في تكوين العلاقات. ربما أن الاستراتيجية الأكثر وضوحاً هي حقيقة اتخاذ مسكن، لتأسيس وجود دائم؛ إذ، يضع التاجر الخليجي سمعته المهنية وممتلكاته كرهان في تعامله مع أعضاء المجتمع المضييف. بالنسبة للتجار المقدمين على هذه الخطوة – وكان كثير منهم في المحيط الهندي الغربي في النصف الثاني من القرن التاسع عشر – كان للتملك العقاري تأثيرات ضئيلة على الصعيد المحلي فقط؛ فالتاجر الذي مارس أعماله بين الخليج العربي والهند وشرقي إفريقيا امتلك على الأغلب عقاراً في كل منها.

(١) يعقوب العجي، المبحرون مع الرياح، رحلة السواحل، فيلم وثائقي، مركز البحوث والدراسات الكويتية CRSK ٢٠٠٦م.

(٢) في زنجبار، كانت أغلب تعاملات قباطنة المراكب مع الوسيط عبد الله هارون با هارون، وفي مومباسا، غالباً ما كانت المعاملات التجارية مع محمد بن عبد الله الشاطري، وقد شكل كلاهما علاقات وثيقة مع القباطنة، غالباً ما رافقوهما خلال الاقامة في المنطقة.

يوضح ذلك جيداً ما قام به حجي ميرزا محمد علي صفر، فهو تاجر فارسي، مارس أعماله في أنحاء الخليج العربي والمحيط الهندي الغربي في مستهل القرن التاسع عشر، وبحلول الوقت الذي توفي فيه صفر عام ١٨٤٥، كان قد امتلك عقارات مهمة في كل من: بوشهر، والبصرة، والحلة، والبحرين، ومسقط، وبومباي، وموكا، وهي شبكة عقارات واسعة تركها لأبنائه، الذين واصلوا القيام بالعمل باسم العائلة.

بالنسبة لتجار خليجيين آخرين، دعمت هذه الاستراتيجية بالزواج؛ فأولئك الذين تزوجوا من المجتمعات المضيفة كانوا قادرين على إقامة علاقات وثيقة اجتماعية واقتصادية في الوقت ذاته. وبالقيام بذلك، منحوا أنفسهم موقع تجارية استراتيجية ورثوها لأبنائهم^(١).

لم يستثمر التجار مثل صفر في مختلف العقارات في أنحاء المحيط الهندي من باب التفاحر، لكنهم فعلوا ذلك حسب مقتضيات الحياة التجارية في المنطقة؛ فالتجار الذي امتلك عقارات في ميناء أجنبي، كان أكثر قدرة على الوصول إلى الائتمان هناك. كان الخليج، نسبة للمناطق الفرعية من المحيط الهندي، جزءاً من المحيط الهندي، وفقيراً برأس المال والبضائع، وذا إنتاج قليل؛

(1) Rasha Al-Duwaisan, 'An Oral History: The Kuwaiti Community in India in the 1940s, 1950s and 1960s', Unpublished M.A. thesis, Harvard University, 2008.

لقد مثل الزواج استراتيجية تجارية، ويرز ذلك من خلال تجربة التجار العمانيين في شرق إفريقيا الذين تزوج بعضهم من مجتمعات محلية، ووفروا لأبنائهم صلات قرابة وعلاقات استراتيجية أفادوا منها في أعمالهم التجارية. للمزيد انظر: Thomas McDow, 'Arabs and Africans: Kinship and Commerce from Oman to the East African Interior, c. 1820-1900', Unpublished Ph.D. dissertation, Yale University, 2008, pp. 77-135

لذلك، كان الوصول إلى الائتمان حيويا للتجار الخليجيين – وربما بطريقة أكثر أهمية مما قد تكون عليه في أي مكان آخر. إنتاج البضائع القليلة التي يصدرها الخليج (اللؤلؤ، التمور، والقوارب) وتوزيعها، اعتمد بشكل كبير على الائتمان، والقباطنة، والغواصين، والمزارعين، وبناءي السفن؛ وهم جمِيعاً اعتمدوا على دفعات المال المقدمة لقاء خدماتهم. في حين أن بعض التجار الأثرياء كانوا قادرين على توليد ثرواتهم محلياً – على الرغم من أنهم تمتعوا بعلاقات ثابتة مع المجتمعات التجارية في موانئ المحيط الهندي الأخرى – إلا أن الغالبية العظمى من التجار والوكلاء الاقتصاديين الآخرين في منطقة الخليج اعتمدوا على الدائنين؛ سواء كانوا عرباً، أم فرساً، أم هنوداً، لتمويل نشاطاتهم.

ومن دون الوصول إلى الائتمان من المجتمعات التجارية التي كانوا جزءاً منها، فإنه من الصعب، على الإطلاق، تخيل كيف كان يمكن للتجار الخليجيين المشاركة في تجارة المحيط الهندي.

في الواقع، كان البعد الرئيس في تجارة الاستيراد والتصدير التي شارك فيها التجار الخليجيون هو التمديد والإبقاء على الائتمان في وقت واحد؛ فعلى سبيل المثال، كان التجار الخليجيون المقيمون في الهند يستلمون البضائع على الائتمان (الدين) من مجتمع التجار الهندي الذين كانوا جزءاً منه. هذه البضائع كانت تباع بالدين إلى نظرائهم في الخليج، والذين بدورهم باعوها إلى تجار الموانئ الخليجية، أو في داخل الجزيرة العربية، إما نقداً أو بالدين. البضائع التي أرسلها التجار الخليجيون إلى نظرائهم

في الهند كانت -أيضاً- عبر الائتمان الذي حصلوا عليه. صناعة صيد اللؤلؤ على سبيل المثال، اعتمدت بشكل كبير على الائتمان، إذ حصل القباطنة على الائتمان من التجار المحليين ثم وزعوه على البّحّارة. ثم يتم تقييد اللؤلؤ الذي أحضروه معهم على حساباتهم مع ممولיהם من التجار، والذين بدورهم يرسلون هذا اللؤلؤ إلى ممولיהם في الهند. وهؤلاء بدورهم يقيّدون قيمة اللؤلؤ على حساباتهم، وهكذا تتكرر الدورة.

كان لهذا تأثير كبير على تجار المحيط الهندي والقباطنة، بصفتهم أعضاء في مجتمع التجارة العالمي، والذي كان قادراً على توجيهه تدفق الموارد والائتمان من المناطق البعيدة إلى موانئ بلدانهم؛ فهؤلاء الذين تمكّنوا من وضع أنفسهم ضمن هذا النظام التجاري الواسع، أصبحوا يتمتعون بموقع ذات تأثير علىطبقات الحاكمة والعاملة. إضافة إلى ذلك، أصبحوا يتمتعون بقاعدة عريضة من المصادر التي من خلالها أحدثوا تأثيراً على الحراك الاقتصادي، والاجتماعي، والسياسي في بلدانهم. وباختصار، كان المشاركون الخليجيون في التجارة في المحيط الهندي قادرين على تشكيل ملامح السياسة والمجتمع التجاري في المنطقة بطرق ذات مغزى.

ولكونهم الموردين الأساسيين للبضائع والائتمان لآلاف من العمال البحريين في المنطقة - إذ كانت صناعة اللؤلؤ تعتمد بشكل أساس على الدفعات المقدمة من النقد والبضائع - فقد كان التجار الخليجيون قادرين على المحافظة على موقع مؤثرة،

بصفتهم الرعاة لمجموعات كبيرة من العملاء المحتمل أنهم مصدر قلق؛ سواء كان بشكل مباشر، أم من خلال شركائهم في الخليج، والذين وجهوا البضائع من خلالهم. فالتجار الذين امتلكوا مثل رؤوس الأموال والمصادر البشرية هذه، كانوا قادرين على توجيه تحديات حقيقة في وجه سلطات الحكام الضعفاء نسبياً في المنطقة.

والأمثلة كثيرة في التاريخ الخليجي عن التجار الذين وجدوا أنفسهم في صراع مع حكامهم، وممارسة سيطرتهم على السكان، بأخذ رؤوس أموالهم، وبضائعهم، والمئات من عائلاتهم إلى البلدة أو الإمارة المجاورة⁽¹⁾. وبمواجهة احتمال الانهيار الاقتصادي، لم يكن أمام الحكام خيار سوى التوسل للتجار من أجل العودة إلى موانئهم، ودائماً في ظل ظروف أفضل.

أحد الأمثلة التي يُستَشهد بها كثيراً، هو نزوح ثلاثة من التجار ذوي النفوذ، وهم: إبراهيم المُدحَّف، وهلال المطيري، وشمان ابن علي السيف، الذين حملوا ممتلكاتهم، واتجهوا إلى البحرين والإحساء؛ احتجاجاً على قرار الشيخ مبارك الصباح، المتضمن تجنيد غواصي اللؤلؤ إجبارياً في جيشه، لمحاربة قبيلة المنتفق جنوبى البصرة. ولم يوافق التجار على العودة إلا بعد أسابيع من التوسل من مبارك وعائلته، وضمانات بإلغاء التجنيد الإجباري

(1) See also Peter Lienhardt, 'The Authority of Shaykhs in the Gulf: An Essay in Nineteenth-century History,' *Arabian Studies*, Vol. 2 (1975) p. 64; James Onley and Sulayman Khalaf, 'Shaikhly Authority in the Pre-Oil Gulf: An Historical-Anthropological Study,' *History and Anthropology*, Vol. 17, No. 3 (September 2006) pp. 197-198.

لغواصي اللؤلؤ^(١).

هذه التداعيات، والمفاوضات التي تلتها، لم تكن دائماً تمر بسلام. فصيد اللؤلؤ، كان لفترة طويلة نشاطاً مضطرباً بشدة، تميّز بالعنف الشديد. وكثيراً ما شاب غوص اللؤلؤ الصيفي مواجهات مسلّحة بين القبائل أو الأنظمة السياسية الحاكمة المختلفة.

في الحقيقة، هناك علاقة وثيقة بين صيد اللؤلؤ وال الحرب؛ وقد اعتادت بريطانيا أن ترسل زورقاً حربياً في كل موسم، لحماية مصائد اللؤلؤ.

بالنسبة للتجار الذين مولوا الغطس، شكل البحارة المدانون لهم والعبيد جيشاً صغيراً كان بإمكانهم تحريكه نحو الحكم أو منافسيهم عند الضرورة. ولعل أوضح مثال على ذلك المحاولة الانقلابية من يوسف الإبراهيم، وهو تاجر كويتي امتدت نشاطاته أسرته التجارية إلى موانئ بومباي، والبحرين، والبصرة؛ وقد أنشأ مقر إقامته في الدورة، وهي ميناء صغير بالقرب من ممر شط العرب المائي، إلى الجنوب من عبдан، وقد نال لقب شيخ الدورة، وقد تمتع الإبراهيم بعلاقات قوية مع آل الصباح، حكام الكويت، وكان قد زوج أختين له لاثتين من الحكم المشاركين في الحكم، جراح ومحمد. وفي عام ١٨٩٦ عندما قُتل الأخوان من قبل شقيقهما الأصغر صباح، جمع الإبراهيم حجاته من الغواصين والبحارة، ومن قاعده في الدورة، وشن هجوماً على مبارك. وفشل

(١) انظر أيضاً الشملان، مرجع سابق، ص ٦٧ - ٨٤، عبد العزيز الرشيد، تاريخ الكويت، الطبعة الثالثة. الكويت: القرطاس للنشر، ١٩٩٩م، ص ٢٨٦ - ٢٩٢.

الهجوم في النهاية، لكن قدرة الإبراهيم على المنافسة على العرش كانت واضحة لحاكم الكويت، الذي حاول بعد ذلك تهدئة العلاقات مع منافسه^(١).

لم تكن محاولات الإبراهيم فريدة في نوعها؛ فصفحات التاريخ الخليجي تزخر بحسابات التجار الساخطين الذين كانوا قادرين على حشد الموارد معاً، من خلال أنشطتهم التجارية وتوجيهها نحو تأسيس الدولة الأساسية؛ ومن خلالها حاولوا طرد حكامهم السابقين. المزروعي من مومباسا، والذين كانوا تجاراً وملوكاً أراضي كباراً، وقد ناشدوا бритانيين مباشرةً، لإنشاء محمية لا يكون سلطان مسقط وزنجبار أية سلطة عليها^(٢). وفي حالة أخرى، مثل حالة رحمة بن جابر الجلهمي، الذي شنَّ الحملات ضد آل خليفة حكام البحرين، من قواعده في خور حسن والدمام، وقد حشد عبيده وغيرهم ممن يعيشون في دهليز، ولجأ إلى قطع الطرق المباشرة^(٣).

كان النفوذ السياسي للتجار لا يقتصر على قدرتهم على حشد موالיהם وحلفائهم ضد حكام الخليج، ففي مراحل أخرى

(١) ربما تكون أفضل مناقشة لهذه الحلقة في تاريخ الكويت يمكن أن تكون في: Frederick Anscombe, *The Ottoman Gulf: The Creation of Kuwait, Saudi Arabia and Qatar*, another more contemporary; ١١٢-٩٢, New York: Columbia University Press ١٩٩٧, pp. ٢٤٤-٢٥٥. فمجموعة الفناني في مركز الدراسات والبحوث الكويتية تحتوي مئات الرسائل للتجار الكويتي عبد الله بن عبد الله - وكيل الإبراهيم في الكويت - ومسؤوليه في دهليز وزنجبار، وبصف هذه الإجراءات بشيء من التفصيل.

(٢) John Gray, *The British in Mombasa, 1824-1826: Being a History of Captain Owen's Protectorate*, London: MacMillan, 1957.

(٣) بخصوص الحارثي، انظر ماكداو، مرجع سابق، ص ٩-٢٠، من أجل وصف وقائع رحمة بن جابر؛ انظر أيضاً لوريمير، مرجع سابق، المجلد ٢، ص ٨٤٠-٨٥٥؛ جون ماندالفي، "رحمة الخليج" ، عالم أرامكو السعودية، مجلد ٢٦ رقم ٣ (أيار/حزيران ١٩٧٥) ص ١٢-١٣.

- وبالتحديد أثناء الركود الاقتصادي - أخذ التجار نفوذهم من خلال كثير من الأصول المنتشرة في أنحاء المحيط الهندي، وكانوا قادرين على إقامة قواعد آمنة لأنفسهم خلال فترات الانكماش الاقتصادي، بالاعتماد على استثماراتهم المتنوعة؛ وإذا كان ضرورياً، كان يتم استخدام تلك القواعد لحشد التحديات السياسية. واحد من أكثر الأمثلة التوضيحية على ذلك هو العمل السياسي الناجح من قبل التجار الكويتيين ضد آل الصباح، خلال فترة الثلاثينيات الميلادية من القرن الماضي، عندما انهارت صناعة اللؤلؤ؛ إذ، كان التجار الكويتيون لا يزالون قادرين على الحفاظ على موقعهم الاقتصادي من خلال استثماراتهم في الأراضي في البصرة، والهند، وجنوبي الجزيرة العربية، وغيرها.

وفي الواقع، كان كثير من تجار الخليج يعidentون الاستثمار جزئياً من عائدات صناعة اللؤلؤ في صناعة مراكب صيد اللؤلؤ. وقد فضل كثير من التجار استثمار عائدات اللؤلؤ في الأصول الأخرى - حدائق التمر والعقارات تحديداً - والتي كان بإمكانهم تصفيفتها أو رهنها، للحصول على الائتمان، إذا لزم الأمر^(١).

كان التجار الذين فعلوا ذلك قادرين على القيام بانتقال فعال إلى التجارة طويلة الأجل، عبر الاستثمارات السابقة التي أقاموها؛

(١) كان ذلك البلد منطقة رئيسية للاستثمار التجاري في المحيط الهندي، ولم يتم استكشافه بتفاصيله حتى الان. ومع ذلك، توجد الآلاف من صكوك الرهن والبيع المسجلة وغير المسجلة في مختلف السجلات، العامة والخاصة، في جميع أنحاء المحيط الهندي، وكلها تشهد على مركزية هذه الأرض في الثقافة التجارية. وتوجد مخابئ هذه الصكوك في مكتبة راتاني بورشوتام، ومطرح، وعمان، وأرشيف البوشهرى، والبحرين، ومجموعة أرشيف (AM) في أرشيف زنجبار الوطنى، وفي مكتب السجلات الهندى، الملفات (ار/١٥/٢٠٠٨/٢) و(ار/١٥/٢٠١٧/٢) الموجودة الان في المكتبة البريطانية.

وبالتالي، كانوا قادرين على النجاة من عاصفة فترة الثلاثينيات الميلادية. ومن أشهر الشخصيات بين هؤلاء التجار، هلال المطيري، الذي استثمر عائدات اللؤلؤ في العقارات في البحرين وبومباي، وكذلك في مزارع التمور في البصرة، مؤمناً دخلاً له ولأنبائه لعقود (١). يناقش العالم السياسي جيل كريستال (Jill Crystal) ما مفاده أن هذه القاعدة الاقتصادية الصلبة خلال فترة الكساد هي ما ساعد التجار الكويتيين على الحفاظ على تأثيرهم السياسي، في الوقت الذي تضاءل فيه تأثير المجتمعات التجارية الخليجية الأخرى، الأمر الذي سمح لهم بإطلاق حملة ناجحة لإنشاء مجلس تشريعي (٢). ثمة أمثلة أخرى مماثلة نراها في السير الذاتية لمعظم تجار الخليج، الذين استطاع كثير منهم أن يحافظوا على نفوذهم، على الرغم من التحولات السياسية أو الاقتصادية بسبب الأراضي التي تملّكوها في كل من الموانئ في أوطانهم وفي الخارج (٣).

لم تكن القدرة على استخدام موارد المحيط الهندي، والاستقواء

(١) في حين أن بعض ممتلكات عائلة المطيري في البصرة لم تعد في حوزتهم، فإن العائلة ما تزال تحوز ممتلكات بومباي والبحرين التي يديرها تجار كويتيون يقيمون في هذه الأماكن. ففي مقابلة مع فيصل العيسى في صيف ٢٠٠٨ يجدر الحديث عنها هنا بأنه ليس كل هذه الأملاك تم شراؤها كاستثمارات بل تم اكتسابها كرهن عقاري للديون الممنوحة لمدينيهم الذين لم يتمكنوا من السداد خلال فترة الركود الاقتصادي في ثلاثينيات القرن العشرين، كان هناك ما يقارب ٥٠٠٠ حالة ديون مماثلة تم تقييدها فيمحاكم البحرين في ثلاثينيات وأربعينيات القرن العشرين وجميعها متاحة في المكتبة البريطانية. ففي حين أنه ليست جميعها تتعلق برهن العقارات، إلا أن نسبة لا يسأبهان بها هي فعلاً من هذا القبيل. انظر أيضاً:

IOR/R/15/3/2540 - IOR/R/15/3/4997, IOR/R/15/3/1 - IOR/R/15/3/2539 and IOR/R/15/3/8938 - IOR/R/15/3/11586; Penelope Tuson, *The Records of the British Residency and Agencies in the Persian Gulf*, London: India Office Records, 1979.

(2) See Jill Crystal, *Oil and Politics in the Gulf: Rulers and Merchants in Kuwait and Qatar*, New York: Cambridge University Press, 1995, esp. pp. 36-61.

(3) See also Michael Fields, *The Merchants: The Big Business Families of Saudi Arabia and the Gulf States*, Woodstock, NY: John Murray, 1984; J.R.L. Carter, *Merchant Families of Saudi Arabia*, London: Scorpion Communications and Publishing, 1984, and *Merchant Families of Kuwait*, London: Scorpion Communications and Publishing, 1984.

على مناصب السلطة في الوطن، حكراً على التجار الخليجيين، والذين يُعرفُهم الباحثون على أنهم فاعلون سياسيون مهمون؛ فقباطنة السفن أيضاً كانوا قادرين على استخدام علاقاتهم عبر المحيط الهندي، ليضعوا أنفسهم في موقع استراتيجية، سياسياً واقتصادياً بشكل فعال. وفي الواقع، تم تطوير هذا الحراك إلى شراكة وهيكليات لاقتسام الأرباح، من خلال تجارة المراكب بين الخليج والمحيط الهندي. وإضافةً إلى أجور الشحن التي يحصلون عليها، خصص القباطنة حصصاً محددة من الأرباح من مبيعات أعمدة المنغروف، كما لاحظنا سابقاً، وقد كانت تجارتها حكراً على طوافم المراكب الشراعية. وكما في أجور الشحن، تم تقسيم عائدات المنغروف إلى أسمهم؛ وبينما تفاوتت النسب من وقت إلى آخر ومن ميناء إلى آخر - كقاعدة عامة - تم تقسيم الأرباح الصافية للرحلة إلى قسمين: نصف لمالك القارب، والنصف الآخر للطاقم. وكان النصف المخصص للطاقم يتم تقسيمه إلى حصص أخرى، تتوّعّت حسب حجم الطاقم. وكل فرد يحصل على نقد مقداره من حصة إلى ثلاثة حصص، حسب رتبته^(١).

في المخطط أعلاه، يعطى قبطان المركب حافزاً وافراً ليجمع رأس مال كافٍ لشراء مركب، إذ إنه بالنسبة لكلا القبطان ومالك المركب، يحاول القبطان الحفاظ جيداً على نصف العائدات من

(١) انظر أيضاً الحجي (مراجع سابق الصفحات ١٢٧-١٣٦ و ١٥٠-١٥٨). وهذا النظام وصفه كذلك ابن التوخذة الشهير - عيسى القطامي - في ملحقه عن دليل إبحار والده وعن آن فيلارز بالاعتماد على مشاهداته أثناء رحلاته. وانظر أيضاً عيسى القطامي "دليل المحتر في عالم البحار" من منشورات دولة الكويت عام ١٩٦٤ ص ٢٢٥ و Alan Villiers, 'Some Aspects of the Arab Dhow Trade', Middle East Journal, Vol 2 (1948) pp. 399-416

أجور الشحن ومبيعات المنغروف. وعندما يعبر العتبة نحو فئة القباطنة ملوك المراكب؛ وفي ضوء الأرباح التي لا يستهان بها، والتي من المؤكد أنه سيجنيها، فإن القبطان سينتقل إلى فئة حصرية من التجار ممولي الرحلات بسهولة، وسيكون قادرًا على تمويل رحلاته الخاصة. خلال عملية الانتقال هذه، وحتى كتاجر ممول، فإن القبطان اعتمد على قائمة من الاتصالات من عملاء المراكب في موانئ مختلفة من المحيط الهندي، والتي من خلالها استطاع تطوير بنية تحتية لشبكة تدعم مشاريعه التجارية الجديدة^(١).

وكما هو الحال مع التجار، يقوم القباطنة بتوريث اتصالاتهم ورؤوس أموالهم إلى ورثتهم^(٢).

وحتى من دون أن يمر بالمرحلة الانتقالية إلى فئة التاجر الممول، فإن القبطان مالك المركب، وحتى القبطان الذي لا يملك مركبه، كان دائمًا في موقع يمكنه من ممارسة درجات متفاوتة من السلطات السياسية. وبصرف النظر عن موقعه في التسلسل الهرمي الاقتصادي، فالقطبantan أخذ موقعًا شبه سيادي بصفته ربان السفينة وقائد الطاقم بلا منازع. وكما يلاحظ أحد المؤرخين الكويتيين: «على سطح السفينة، هو (القطبantan) القائد والمسؤول

(١) يسري هذا القالب خلال الـ ٦٠٠ صفحة من ملخص الحجji للسير الذاتية لقباطنة المراكب الشراعية؛ انظر أيضًا يعقوب الحجي، نواخذه السفر الشراعي في الكويت (قباطنة الابحار في الكويت)، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية CRSK، ٢٠٠٥.

(٢) لعل أفضل مثال على ذلك هو عائلة العثمان، والذين ترأسهم القبطان عبد الوهاب العثمان، الذي طور علاقاته بشبكة من الاتصالات تجارية بصفته قبطاناً واستمر أولاده فيما بعد بالاستفادة من ذلك جيداً، إذ فرض نفسه تاجراً ممولاً. انظر عبد المحسن الخرافي، عائلة العثمان، الكويت: نشر خاص، ٢٠٠٣؛ والقطبantan عبد العزيز العثمان: ريادة عائلة وتميز إنسان، الكويت: نشر خاص، ٢٠٠٣.

عنها، عن بضاعتها وبحارتها، وإذا احتجت إليه كإمام فانه سيؤم جميع البحارة في الصلاة... وهو أيضا القاضي الذي يفصل في المنازعات بين البحارة، والمحامي الذي يدافع عن حقوق بحارته عندما يواجهون مشكلة في الموانئ في الخارج»^(١).

كان موقع القبطان من الأهمية بمكان؛ نظراً لكونه يمتلك زمام أمور تمويل الرحلة، على الرغم من أن تمويل المركب يأتي من التاجر الممول والذي يجب على القبطان أن يدفع له لاحقا، إلا أن القبطان هو من يحدد الدفعات المقدمة التي يجب أن تدفع لبحارته في بداية الرحلة، وكان صاحب القرار الرئيس في تجارة المنغروف.

وبينما لم تكن طواقم المراكب في حالة دائمة من الديون، مثلما كان الحال في مراكب صيد اللؤلؤ، كانوا يعتمدون بشكل كافٍ على الدفعات والهدايا التي يُقدمها لهم القبطان، بحيث أصبحوا يُدعون اتباعه.

وهذا التأثير الاقتصادي وشبه السياسي للقبطان على بحارته لم يقتصر على متن السفينة فقط، بل كان تأثيراً يمكن ممارسته بسهولة على اليابسة، إذا لزم الأمر. كان لدى القبطانة الفرصة لاستعراض هذا التأثير في فترة الثلاثينيات من القرن الماضي، وذلك من خلال احتجاجهم الصوتي على المحاولات البريطانية الحديثة لإعادة تشكيل صناعة صيد اللؤلؤ وتقييد الدفعات المقدمة التي كانت تعطى للغواصين.

(١) عبدالمغنى ”نوخذة“ ص ١٦٦.

لثلاثة مواسم صيد لؤلؤ على التوالي، حرض القباطنة المئات من الغواصين على الشغب والمطالبة برفع القيود المفروضة على الدفعات المقدمة، وذلك من أجل الصالح العام للقباطنة والغواصين – وهو مطلب قبله حكام البحرين ومستشارיהם البريطانيين على مضض^(١). ولأن القباطنة امتلكوا سلطة على قوة متحركة جعلتهم أكثر خطورة، ما مكّنهم من استعراض عضلاتهم كلما ناسبهم ذلك.

هناك رصيد كافٍ من المنازعات بين سلطات الموانئ وطواويم المراكب من الخليج، في مختلف أماكن المحيط الهندي، لإثبات فكرة أن القباطنة كانوا قادرين على حثّ البحارة على التحرك كلما كان ذلك ضرورياً^(٢).

على الرغم من الاختلافات الكثيرة بين التاجر والقطب من ناحية الثروة والمكانة، تثبت الأمثلة السالفة ذكرها أنهما كانا يمتلكان شيئاً مشتركاً: كلاهما اعتمد على المحيط الهندي كمصدر للحرارك الاقتصادي، واستخدما مواقعهم ذات الامتيازات، ضمن النظام التجاري للخليج والمحيط الهندي، في إعادة اكتشاف أنفسهم كقوى سياسية فاعلة. وبوضع أنفسهم استراتيجياً بين شبكاتهم الخاصة والشبكات في الهند، وشرقي إفريقياً، أو التجار الآخرين، تمكّن تجار المحيط الهندي الخليجيون من سدّ الثغرات،

(١) See Charles Belgrave, Personal Column, London: Hutchinson & Co., 1960, pp. 49-51; Nelida Fuccaro, Histories of City and State in the Persian Gulf: Manama Since 1800, New York: Cambridge University Press, 2009, pp. 160-163.

(٢) انظر أيضاً: محفوظات زنجبار الوطنية (آي كي ١٢/٨)، زيارات قارب الضو الموسمية من الجزيرة العربية (آي كي ٢٥/٤) "ملف الضو"؛ و(آي كي ٢١/٤) موسم قارب الضو ١٩٤٧-١٩٤٨، "جبل طارق: قوارب الضو والاقتصاد الاستعماري لزنجبار من ١٢١-١٥٠".

والتي على خلاف ذلك كانت ستجعل من التبادل التجاري الأعمى صعب التحقيق.

ولم تقتصر التأثيرات لمواقعهم الوسيطة ذات الامتيازات على الحياة الاقتصادية فقط؛ ففي الواقع، استغل تجار المحيط الهندي الخليجيين وقباطنة المراكب مناصبهم ليضعوا أنفسهم في أدوار استراتيجية فاعلة على الصعيدين السياسي والاجتماعي في الخليج. وبقيامهم بذلك، شاركوا بشكل فعال في إعادة تشكيل الثقافة المادية والحياة السياسية في موانئ وطنهم، مطلقين الشارة الديناميكية لكليهما على إيقاعات النظام التجاري الأوسع للمحيط الهندي.

استمرت هذه الصلات التجارية عبر المحيط بتشكيل المجتمعات الخليجية، حتى بعد ظهور النفط، الذي يعد عصب الصادرات الرئيس للمنطقة. وحتى أن هناك عدداً من العائلات التجارية الخليجية بقى في الهند وجنوبى الجزيرة العربية بعد ظهور النفط في اقتصادات بلدانهم، واستمرت هذه العائلات بتزويد أسواق أوطانهم بالسلع من الموانئ المضيفة لهم تماماً كما فعلوا لعشرات السنين من قبل.

وأدركت غالبية تجار المحيط الهندي الخليجيين أن هناك فرصاً تجارية متزايدة في أوطانهم – الأكثر شعبية، ومن بين هذه الفرص إنشاء وكالات محلية للعدد المتزايد من الشركات الغربية التي تبحث عن تأسيس أعمالها التجارية في دول الخليج المتتسارعة النمو. وكان الوصول لهذه الفرص مكتسباً طبيعياً؛ نظراً

للتأثير السياسي الذي بناء هؤلاء التجار على مدار أجيال؛ إذ قام الحكم بتوجيه العقود نحو التجار لضمان الاستقرار السياسي في فترة من التغيير السريع.

وتجدر الإشارة، إلى أن هذا التحول الاقتصادي، لم يقطع العلاقات بين الخليج والمحيط الهندي، ولكنه حولها إلى قنوات يمكن تجار الخليج من خلالها من توظيف العمالة الأجنبية والأفراد لإدارة أعمالهم المت坦مية.

الخاتمة

شهد علم التاريخ في الخليج نوعاً من الدعم خلال العقد المنصرم، مستوحىً من الاتجاهات الجديدة في مختلف المجالات، ومتأثراً بالمنهجيات الجديدة؛ وبدأ المؤرخون في المنطقة يطرحون أسئلة جديدة عن المواد القديمة، وقد اكتشفوا سجلات جديدة كلياً للعمل عليها. ومع ذلك، وعلى الرغم من هذه التطورات الوااعدة، وباستثناء بعض الأعمال، يستمر المؤرخون الخليجيون بالعمل بحزم ضمن إطار محلي. وبالنسبة لمعظمهم، فإن سرد ماضي الخليج، إما أنه ينتمي إلى التاريخ العربي الشرقي أو سطلي الأوسع، أو أنه يعدُّ حالة تاريخية شاذة وفريدة – ومن هنا جاءت الحاجة إلى عقد مؤتمر «دراسات الخليج» سنوياً، وحلقات العمل، وما شابه ذلك. كانت النتيجة ضارة بشكل كبير للتاريخ في منطقة الخليج: فعلى الرغم من المناهج والمواد الجديدة، إلا أن المجال الفرعي من تاريخ الخليج، ودراسات الخليج بشكل عام، تظل محكومة لما يمكن تسميته «غيتو أكاديمي».

هدف النقاشُ – هنا – إلى تسليط الضوء على الساحة الجديدة، والتي يحتمل أن تكون أكثر خصباً، والتي يمكن للمؤرخين في الخليج أن ينخرطوا فيها، وهو المحيط الهندي. ولتحقيق ذلك، فإني اقترحت طريقة محتملة يمكن للباحثين أن يعيدوا التفكير من خلالها في تاريخ الخليج، ضمن إطار المحيط الهندي. بدلاً من اتخاذ الطريق الأكثر تقليدية بالبحث عن النفوذ الخليجي في الهند وشرقي إفريقيا (وهو النهج الذي خدم مؤرخي حضرموت

وُعْمان بشكل جيد، ولكن يحتمل أن يكون أقل فائدة لمن يعمل على التأريخ للكويت والبحرين).

لقد حاول الباحث أن يحول النظرة إلى الدخل؛ للبحث عن معرفة كيف أن أولئك الذين تنقلوا بين ساحات الخليج والمحيط الهندي أعادوا تشكيل ملامح الحياة السياسية، والاقتصادية، والاجتماعية في الخليج نفسه، عن طريق تحويل وصولهم إلى الائتمان إلى أساس للسلطة، استطاع التجار وقابطنة السفن في الخليج أن يعيدوا تشكيل أنفسهم ليصبحوا قوى سياسية فاعلة ذات أهمية. إذ تبرز أهمية التجارة والسياسة في المحيط الهندي فيما وراء الكواليس في الحياة التجارية والسياسية للخليج.

إذا بدت الحجّة هنا أساسية، فإن الباحث يعزّو ذلك إلى كونه أراد إظهار ملامح مشروع قد يكون ضخماً، للإشارة ببساطة إلى ما يمكن أن يعنيه توسيع الآفاق الجغرافية للخليج. إذا استطاع مؤرخو الخليج أن يتصوروا حدوداً أوسع ل تاريخ المنطقة التي تقع في بومباي، وعدن، وزنجبار؛ حينها يمكنهم فتح أبواب على أداب، ومناظرات، وسجلات جديدة كلياً، عبر تخيل عالم الأشخاص الخليجيين الفاعلين ليتضمن الهند، وجنوبي الجزيرة العربية، وشرقي إفريقيا، يمكن أن يبدأ المؤرخون بطرح أسئلة جديدة تحيط بالأبعاد الإقليمية للمجتمعات الاقتصادية، والسياسية، والاجتماعية في الخليج.

