

المسافرون الموسميون:
قباطنة الخليج والتجار
الأمرء في عالم المحيط الهندي

د. فهد أحمد بشارة

المسافرون الموسميون

قباطنة الخليج والتجار - الأمراء في عالم المحيط الهندي

المسافرون الموسميون
قباطنة الخليج والتجار - الأمراء في عالم المحيط الهندي

د. فهد أحمد بشارة
جامعة ويليام آند ماري

ورقة قدمت ضمن فعاليات
منتدى الرحمانية السنوي

يناير ٢٠١٤
الفاط

ح مؤسسة عبدالرحمن السديري الخيرية، ١٤٣٥هـ.
فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر.

بشارة، فهد أحمد

المسافرون الموسميون - قباطنة الخليج و التجار : الأمراء في
عالم المحيط الهندي. / فهد أحمد بشارة . - الرياض، ١٤٣٥هـ.
٤٨ ص: ٢٣, ٥ سم.

ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٩٠٤٧٧-٨-٠

١- الملاحة عند المسلمين ٢- المحيط الهندي - تاريخ أ. العنوان.
ديوي ٦٢٣, ٨٩٠٩ ١٤٣٥/٩٣٠٣

رقم الايداع: ١٤٣٥/٩٣٠٣

ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٩٠٤٧٧-٨-٠

الطبعة الأولى ١٤٣٦هـ - ٢٠١٤م

حقوق الطبع محفوظة

بسم الله الرحمن الرحيم

بحوث الرحمانية: ورقات مختارة مما يتم تقديمه 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 بشارة:

كلية وليم وماري

مركز التاريخ والاقتصاد، جامعة هارفارد

حصل فهد أحمد بشارة 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، وتحديدًا 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». ألقت 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 منه. وعندما حان وقت عودة المركب إلى الكويت، اضطر 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 نبأ تحطم المركب - وهو الذي كان غارقاً بالديون منذ غادر حمود - فقد كل أمل لديه، ورهنَ بيته لأحد تجار القروض.

المسلسل خاض في مواضيع تُعدُّ من السمات البارزة للمسلسلات الكويتية: الحب، والغيرة، والجشع، والغنى والفقر. وهذه بدورها عُرِضت 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 مترابط بشكل كبير، وهو التنقل الاجتماعي الاقتصادي.

بينما كان حمود بعيدا في زنجبار، تزوج من مزة، وبدأ العمل لدى عمها، وقد جمع في النهاية ثروة طائلة. تنتهي القصة بعودة حمود إلى الكويت تاجراً غنياً، بثروة 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، وجنوبي جزيرة العرب، والهند.

حقاً، من الصعوبة بمكان أن تسمي مسلسلاً واحداً تم تصويره في المنطقة سابقاً من دون أن يتضمن - بطريقة ما - ذكر مركزية البحر في الحياة الاقتصادية، والاجتماعية، والسياسية. حتى في المسلسلات التي تركز أساساً على الخليج نفسه؛ إذ يتم تصوير البحر على أنه معبر للأساطير من الأثرياء 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، والبجارة الاستفادة منها لتكوين مكانة لأنفسهم.

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

- بشكل أساس - على المادة من الكويت، والتي شكّلت جُلّ مصادري التي أستخدمها؛ كما أشير إلى أمثلة من مدن الموانئ الخليجية، ما أمكن، بهدف وضع الأساس للدراسات المستقبلية عن مجتمعات التجار هذه.

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

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 أن الخليج قد يكون منطقة قاحلة نسبياً؛ فأولئك الذين استمروا في العمل تمكّنوا من الاستفادة من المصادر التي يوفّرها 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 نقطة أكبر بكثير، هي: أن عالم المحيط الهندي شكّل بُعْداً مفصلياً في الحياة السياسية والاقتصادية في الخليج، وأنه إذا أراد الباحثون إحراز أي تقدّم في دراسة تاريخ الخليج، فإنهم لن يستطيعوا إهمال هذه الحدود الأوسع.

الخليج والمحيط الهندي في الدراسات والأبحاث

عند تخيل ماضي الخليج بأنه بحريٌ بطبيعته، وبوضع المحيط الهندي في مناحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية للمنطقة؛ نجد أن المسلسلات التلفزيونية، مثل «أوه يا مال»، قد استبقت البحوث العلمية حول تاريخ الخليج.

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

وقد قامت المناطق النائية الصحراوية بدور حاسم في الحياة الاقتصادية والسياسية الخليجية. ولا ينبغي أن يحول هذا دون استكشاف الروابط عبر المحيطات في المنطقة. لقد كان اقتصاد مشايخ الخليج أكثر تأثراً بتحوّلات السوق في الهند وعدن، من تأثرها بأمّاكن مثل القاهرة ودمشق؛ فالأطعمة المستهلكة من قبل سكان الخليج - الأرز والكاراي - هي أكثر قرباً من تلك الأطعمة المتناولة في الهند وشرقي إفريقيا، مما هي عليه من الأطعمة المتوسطة (الشرق أوسطية). وحتى اللهجات التي يتحدث بها سكان المناطق الواقعة تحت تأثير البحر تبدو وكأنها قد غرست فيها الكلمات وطريقة النطق الفارسية والهندية، 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 تنعكس 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 شيقة بأفضل الأحوال، مع بعض الاستثناءات الصغيرة^(١). لا شيء من هذه الأعمال، على كل حال، يعطي القارئ نظرة موسّعة عن مشاركة الخليج في المحيط الهندي، وأي منها لم يستعرض ما الذي يعنيه المحيط الهندي للحياة السياسية والاقتصادية في المنطقة.

هذه الحالة المؤسفة لشؤون 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 تعيد إلى الأذهان تلك الروابط المتعددة بين الخليج والموانئ في غربي 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 -أيضا- أعمال حول تاريخ البحرين والإمارات العربية المتحدة، تركز 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 بطبيعتها؛ مستعرضة أسماء الشخصيات المحلية والأحداث الصغيرة، بدلا من اللحظات الشاملة والتواريخ؛ 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 -أيضا- تشكل تحدياً للمفاهيم الخاطئة السائدة بين المؤرخين في الخليج،

(١) وكأمثلة على هذا، انظر أيضا عادل محمد العبد المفعني. (قباطنة اللؤلؤ والسفر في الكويت). الكويت: نشر خاص، ١٩٩٩؛ أحمد عبدالعزيز المزيني، الكويت وتاريخها البحري، أو رحلة الشراع، الكويت: ذات السلاسل، ١٩٨٦؛ راشد الزياتي، الفوص والطواشة، البحرين: الأيام للنشر؛ وخاصة، يعقوب يوسف الحجري، النشاطات البحرية 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 حاكم، 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 وشبه الجزيرة العربية.

من خلال استخدام المصادر المحلية. لكن يبدو أن المؤرخين المحليين استخدموا هذه المصادر بشكل مختلف عن الباحثين الغربيين؛ فبدلاً من استخدام الرسائل أو المصادر الأخرى كدليل لدعم حجة ما، فإن المؤرخين المحليين عادة ما يستخدمونها لتوضيح الظاهرة التي يقومون بوصفها. فعلى سبيل المثال، النقاش حول مجتمعات التجار الكويتيين في بومبي قد يكون مرفقاً برسالة من تاجر كويتي مقيم في بومبي لقريب أو صديق في الكويت؛ لكن الكاتب - هنا - لن يستخدم هذه الرسالة لدعم أي من التأكيدات التي يطرحها، أو يستشهد بالنص حرفياً. فبدلاً من ذلك، سيستخدمها ببساطة لتوضيح أن تجاراً كويتيين كانوا موجودين في بومبي، بشكل أقرب إلى استخدام الصور في التوضيح. في حين أن هذا قد يكون محبطاً لأولئك الذين يتوقون لتفسير هذه المواد أو ترجمتها، واستخدامها يشير إلى حقيقة وجود مصادر محلية في الخليج، بحيث يمكن لأحدنا أن يصل إليها في محاولته للتقريب عن هذا الماضي.

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

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

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

من المفيد رسم الأبعاد العريضة للشبكات الخليجية في المنطقة، وتدفّق 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 ببعض التفصيل في تواريخ الخليج باللغة العربية، إلا أن الباحثين باللغة الإنجليزية لم يغامروا لاستكشاف هذه التدفّقات. ويمكن أن تُعزى هذه الفجوة لأسباب عدة؛ أهمها ندرة وجود المصادر الأولية الجاهزة، وأن المؤرخين قد بدأوا مؤخرا فقط بالاهتمام بالمحيط الهندي، بوصفه وحدة جغرافية للتحليل، مبتعدين عن نموذج الدولة القومية نحو مناقشة الروابط الشعبية المتقاطعة.

أصبحت المناقشات حول الارتباطات بين الهند وشرقي إفريقيا والمحيط الهندي أكثر عمقا، لكن قلة من مؤرّخي الخليج

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

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

يظن علماء الآثار أن أفراد حضارة دلمون القديمة، وما يعرف الآن بالبحرين، قد تبادلوا تجارياً مع المدن الساحلية في جنوبي آسيا، وجنوبي الجزيرة العربية، وكذلك مع القرن الإفريقي^(١). خلال بدايات العصور الوسطى، أسس الجنود والتجار من سيراف على الساحل الفارسي إمبراطورية عسكرية وتجارية، امتدت لتصل إلى الساحل الشرقي من إفريقيا^(٢). وكان لدولة اليعاربة في بدايات عُمان الحديثة حيازات واسعة في شرقي 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 كوندراالية 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 الزبارة (ما يعرف اليوم بغربي قطر)، ونظراًؤهم من الكويت، لم يتمكنوا من بسط سيطرتهم على البحرين إلا في ثمانينيات القرن الثامن عشر، إذ انتزعوها من آل مذكور، المدعومين من الفرس، بعدما أطيح بحامية 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 مهمين لانتقال البضائع إلى المناطق الداخلية في الجزيرة العربية، استطاع العتوب أن يضعوا أنفسهم كمساهمين مهمين في تجارة المنطقة.

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

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

تدفع رسوماً أو تشتري بضائع من مسقط قد شكّل حاجزاً فعالاً أمام التجار الخليجيين الذين كانوا يأملون تأسيس تجارة لهم في الهند أو جنوبي الجزيرة العربية^(١). ومع ذلك، يبدو أن هذا لم يشلّ 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 سبب كافٍ 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 طرفة

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

(٢) انظر يعقوب يوسف الإبراهيم، من الشراع إلى البخار، الكويت: الربيعان للنشر، ٢٠٠٣، ص ٨٣ - ٨٤. يحدد الإبراهيم ثلاث 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 لبجارة الخليج بالوصول إلى الموانئ البعيدة من الهند وشرقي إفريقيا، إذ إن التكنولوجيا البحرية التي سبقتها - ببساطة - لم تسمح بالاتصال المتواصل^(١). في حين أن المنطق هنا مقنع، يجب علينا -أيضا- أن نكون قادرين على أن نعزو هذا التحول إلى التغيرات الهيكلية الأوسع، التي كانت تجري في الخليج والمحيط الهندي، ولعل أهمها تقسيم سلطنتي مسقط وزنجبار 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 سهّل دخول التجار الخليجيين إلى هذا النظام التجاري. ويمكن لنا هنا أن نفترض بعقلانية أن سلسلة الهدنات البحرية المدعومة من بريطانيا بين عامي ١٨٢٠ - ١٨٥٣م قد أوجد بيئة مكّنت السفن الخليجية من التحرك فيها بين موانئ الخليج، وغربي الهند، وجنوبي الجزيرة العربية، وشرقي إفريقيا^(٢).

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

(١) النشاطات للحج، ص ١٨ - ١٩، انتشرت هذه النظرية أيضا بين المؤرخين المحليين، والذين عادة ما يستشهدون بأعمال بعضهم بعضا؛ انظر أيضا إبراهيم، من الشراع، ص ٤٠ - ٤١، أبو حاكم، التاريخ الحديث، ص ٩٣، ٩٦ - ٩٧.

(2) 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 التوسّعات الكبيرة، في سوق التمور واللؤلؤ في الخليج العربي، على ظهور هذه التغيرات في البنية التحتية. ويوضّح أحد المؤرخين كيف أن التوسّع 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 البخارية 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 تقريباً، 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 تقريباً، بعد عام إلى ستة أعوام^(٢).

حين أصبحت تجارة التمور مع الولايات المتحدة أكثر صلاباً، ظهرت أسواق جديدة للؤلؤ 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 فعلية للؤلؤ وموطن لعدد كبير من تجار اللؤلؤ الخليجيين، أو بشكل مباشر، من خلال البحرين، بوصفها أكبر سوق للؤلؤ 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 إحيائه 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 الراقى، 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 ١٨٧٧م أن أسعار اللؤلؤ قد تضاغت منذ منتصف القرن^(٢). وخلال العقد بين ١٨٩٠ و ١٩٠٠م، والتي نمتلك أرقاماً دقيقة لتلك الفترة، تضاغت قيمة الصادرات الكلية للؤلؤ 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.

١,٥٠٠,٠٠٠ جنيه استرليني عامي ١٩٠٣ و ١٩٠٤. هذا النمو كان ملحوظا بالتحديد في البحرين، إذ ارتفعت قيمة صادرات اللؤلؤ بنسبة ٦٠٠ ٪ تقريبا، في الفترة الواقعة بين عامي ١٨٧٣ و ١٩٠٦ م^(١)؛ جنبا إلى جنب، مع الارتفاع الذي شهدته أسعار التمور. كما أن طفرة اللؤلؤ في النصف الثاني من القرن التاسع عشر قد وفّرت للمجتمعات التجارية الخليجية دخلاً إضافياً كافياً لتمويل التوسّع التجاري في المحيط الهندي^(٢).

في أوائل القرن العشرين، حين بلغت الطفرة أوجها، أسّس التجار والبحّارة 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 غربي الهند حجر الزاوية في عالم تجار الخليج في المحيط الهندي، موفرا 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 بحّارة الخليج جلبوا التمور من البصرة

(1) 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 العسوسي 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 أكدّه 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 يقتصرون في تجارتهم على اللؤلؤ، فكثير منهم تاجروا في اللؤلؤ إضافة إلى البضائع العامة، وكانت إدارة أعمال الاستيراد والتصدير خارج المكاتب في غربي الهند تتم 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 البضائع من الهند إلى موانئ بلدانهم في الخليج، والتي من خلالها تمكنوا من إعادة تصديرها إلى موانئ أصغر في الخليج، أو ما هو أهم، إلى داخل الجزيرة العربية، والتي كانت تستهلك من المجتمعات الحضرية والبدوية على حدّ سواء. وقد تلقى التجار الخليجيون موادًا غذائية أخرى من الموانئ الخليجية الأصغر، مثل: السمن (الزبدة)، والحرف اليدوية، والفرشاة الجافة (تستخدم كحطب) من الداخل، مقابل السلع التي جلبت من الهند^(١). أثبت هذا الاستيراد/ التصدير أن إعادة التصدير شريان الحياة لمنطقة الخليج خلال فترة الكساد في ثلاثينيات القرن العشرين، وانهايار 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 جنوبي البصرة، ومن الإحساء^(٣)؛ جاءت هذه التمور بكثير من الأصناف الأساسية والفرعية المختلفة، وكل صنف منها كان له سوق يفضلته. كان تمر السائر هو الأقل كلفة والأكثر وفرة من بين كل تمور الشط، وكان الصنف

(١) النشاطات للحج، ص ٢٩٥-٣١٠، تحتوي سجلات تحصيل القناعي أيضاً على مراسلات تتعلق بهذا الأمر بين عبد الله بن عبد الإله 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.

(2) 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 نادرا ما يشتريه الخليجيون- هو الأكثر مبيعا، وكذلك في بومبي أكثر مما كان عليه في كراتشي^(١). أما البواخر المتجهة إلى أوروبا فكانت تحمل في الغالب أصناف الحلوي والفرص، والتي اشتهرت بمذاقها الشهي وحلاوتها. شكّلت هذه التمور جزءا مهما من النظام الغذائي في غرب المحيط الهندي، آخذة طريقها إلى عدد من المأكولات والحلويات المحلية، وواضعة نفسها كمتيمات للوجبات الغذائية والقهوة على الموائد في اليمن، وبلاد الشام، وشمال إفريقيا وتركيا. كما نذكر هنا أن التمور لم تستخدم دوما كطعام، لكنها كانت تُصنّع في بعض الأحيان، في الهند وفي مناطق بعيدة مثل مرسيليا في فرنسا، إذ كانت تستخدم عادة لصنع المشروبات الكحولية.

بينما كان غربي الهند موطننا للغالبية العظمى من تجار المحيط الهندي الخليجين، كان هناك عدد من التجار الخليجين الذي مارسوا أعمالهم من جنوبي الجزيرة العربية - بالتحديد من الموانئ الرئيسة في مسقط، وعدن، والمكلا. كان هؤلاء التجار مشاركين -أيضا- في تجارة الاستيراد والتصدير، ويتاجرون بشكل رئيس مع نظرائهم من تجار الخليج، لكنهم نادرا ما تاجروا مع التجار الخليجين المقيمين في الهند. وهنا يمكن أن نفترض أن ذلك كان بسبب طبيعة البضائع التي كانوا يتاجرون بها.

استورد تجار جنوبي الجزيرة العربية التمور من شط العرب،

(١) النشاطات للحجبي، ص ١٦٨-١٧٥.

التي كان الطلب عليها مرتفعاً، وفي الغالب صدّروا القهوة وصفائح زيت السمك، الذي استخدمه البحّارة في حماية هياكل سفنهم من أشعة الشمس الحارقة^(١). كانت هذه البضائع مهمة للبحّارة في الخليج، لكنها كانت أقل أهمية للتجار الخليجيين من الهند. وثمة سبب آخر، لضعف العلاقات التجارية بين تجار جنوبي الجزيرة العربية وتجار الهند الخليجيين، هو الوجود الكثيف للهنود البانيان في مسقط وعدن والمرافئ التي بينهما، ما منع تجار جنوبي الجزيرة العربية من أي تجارة مهمة مع الهند^(٢). وعلى الرغم من أن الهنود قد هاجروا أيضاً إلى موانئ الخليج إلا أن وجودهم هناك لم يكن بالانتشار نفسه في جنوبي 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 للمراكب الخليجية المتجهة إلى شرقي 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 شرقي إفريقيا (بما

(١) المرجع السابق ص ١٤٧-١٥٠.

(٢) للمزيد، 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 J. G. Lorimer, Gazetteer, Vols. 5 and 6.

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

استثمر القباطنة وطواقم 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 وديمومتها^(٣).

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

(٢) هذه الطرق كشفت عنها العديد من سجلات السفن التي نشرها مركز الدراسات والبحوث الكويتية بين عامي ١٩٩٦ و ٢٠١٠.

(3) 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 قادرا 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 لأمو، والذي كان أقل رواجاً من روفيجي، نظراً لوجود عدد من العقد في كل عمود، ولكن هناك مشتررون له من بين السكان الأفقر في الخليج.

وقد قسّم أصحاب المراكب، والقباطنة، والطواقم، الأرباح من تجارة المنغروف، وفقاً حصص 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 الوحيديين 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 والوكلاء 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 مواقع استراتيجية في النظام التجاري للمحيط الهندي، وكذلك في أوطانهم.

في بومباي على سبيل المثال، بعض العائلات الكويتية، مثل

عائلة العيسى (من قبيلة القناعي)، والشايح، 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 الزيانى 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 الرئيسة 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 تطوّر 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 شيوعاً، وبشكل معزول؛ وهذه بدورها لم تتطوّر، نتيجة للقرب المكاني وحده، ولكن نتيجة لسنوات وسنوات من التعاملات والتعاقدات التجارية. ويتضح هذا جزئياً عبر العلاقات الوثيقة بين سماسرة المنغروف في شرقي إفريقيا وقباطنة المراكب الكويتيين - سيذكر أنه لم يكن هناك تجار كويتيون يقيمون في موانئ شرقي إفريقيا - الذين لم يكونوا سكاناً

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

(2) 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 تمكن القباطنة الخليجيون من تطوير علاقات ضرورية لضمان معاملات متسلسلة والوصول إلى الائتمان والسكن^(٢). ونظراً لكون السماسرة من الحضارة العرب المقيمين في شرقي، إفريقيا والتشابه اللغوي والثقافي بينهم وبين القباطنة الخليجين، فقد سهل ذلك هذه العملية.

إنّ الأدلة الضئيلة على وجود العلاقات بين تجار المحيط الهندي الخليجين وأفراد المجتمعات التجارية الأخرى الذين عاشوا بينهم، تشير إلى أنهم استخدموا 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 المضيف. 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 الحجي، المبحرون مع الرياح، رحلة السواحل، فيلم وثائقي، مركز البحوث والدراسات الكويتية CRSK، ٢٠٠٦م.

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

يوضح ذلك جيدا 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، دُعِمَت هذه الاستراتيجية بالزواج؛ فأولئك الذين تزوجوا من المجتمعات المضيفة كانوا قادرين على إقامة علاقات وثيقة اجتماعية واقتصادية في الوقت ذاته. وبالقيام بذلك، منحوا أنفسهم مواقع تجارية استراتيجية ورّثوها لأبنائهم^(١).

لم يستثمر التجار مثل صفر في مختلف العقارات في أنحاء المحيط الهندي من باب التفاخر، لكنهم فعلوا ذلك حسب مقتضيات الحياة التجارية في المنطقة؛ فالتاجر الذي امتلك عقارا في ميناء أجنبي، كان أكثر قدرة على الوصول إلى الائتمان هناك. كان الخليج، نسبة للمناطق الفرعية من المحيط الهندي، جزءا من المحيط الهندي، وفقيرا 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، وبرز ذلك من خلال تجربة التجار العمانيين في شرقي 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 حيويًا 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، وبنّائي السفن؛ وهم جميعاً اعتمدوا على دفعات المال المقدمة لقاء خدماتهم. في حين أن بعض التجار الأثرياء كانوا قادرين على توليد ثرواتهم محلياً - على الرغم من أنهم تمتّعوا 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 -أيضا- 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 البحّارة. ثم يتم تقييد اللؤلؤ الذي أحضروه معهم على حساباتهم مع مموليههم من التجار، والذين بدورهم يرسلون هذا اللؤلؤ إلى مموليههم 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 قادرا على توجيه تدفق الموارد والائتمان من المناطق البعيدة إلى موانئ بلدانهم؛ فهؤلاء الذين تمكّنوا من وضع أنفسهم ضمن هذا النظام التجاري الواسع، أصبحوا يتمتعون بمواقع ذات تأثير على الطبقات الحاكمة والعاملة. إضافة إلى ذلك، أصبحوا يتمتعون بقاعدة عريضة من المصادر التي من خلالها أحدثوا تأثيرا 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 مواقع 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 حقيقية 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 التوسّل للتجار من أجل العودة إلى موائلهم، ودائماً في ظل ظروف أفضل.

أحد الأمثلة التي يُستشهد بها كثيراً، هو نزوح ثلاثة من التجار ذوي النفوذ، وهم: إبراهيم المُدحف، وهلال المطيري، وشملان ابن علي السيف، الذين حملوا ممتلكاتهم، واتجهوا إلى البحرين والإحساء؛ احتجاجاً على قرار الشيخ مبارك الصباح، المتضمن تجنيد غواصيّ اللؤلؤ إجبارياً في جيشه، لمحاربة قبيلة المنتفق جنوبي البصرة. ولم يوافق التجار على العودة إلا بعد أسابيع من التوسّل 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 والحرب؛ وقد اعتادت بريطانيا أن ترسل زورقا حريباً في كل موسم، لحماية مصائد اللؤلؤ.

بالنسبة للتجار الذين مؤلّوا الغطس، شكّل البحارة المدانون لهم والعبيد جيشاً صغيراً كان بإمكانهم تحريكه نحو الحكام أو منافسيهم عند الضرورة. ولعل أوضح مثال على ذلك المحاولة الانقلابية من يوسف الإبراهيم، وهو تاجر كويتي امتدت نشاطات 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 عبدان، وقد نال لقب شيخ الدورة، وقد تمتّع الإبراهيم بعلاقات قوية مع آل الصباح، حكام الكويت، وكان قد زوج أختين له لاثنتين من الحكام المشاركين في الحكم، جراح ومحمد. وفي عام ١٨٩٦ عندما قُتل الأخوان من قبل شقيقهما الأصغر صباح، جمع الإبراهيم جحافلهم من الغواصين والبحارة، ومن قاعدته في الدورة، وشن هجوماً على مبارك. وفشل

(١) انظر أيضاً الشملان، مرجع سابق، ص ٦٧ - ٨٤، عبدالعزيز 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. المزروع من مومباسا، والذين كانوا تجارا وملاك أراضي كبارا، وقد ناشدوا البريطانيين مباشرة، لإنشاء محمية لا يكون لسلطان مسقط وزنجبار أي سلطة عليها^(٢). وفي حالة أخرى، مثل حالة رحمة بن جابر الجلهمي، الذي شنّ الحملات ضد آل خليفة حكام البحرين، من قواعده في خور حسن والدمام، وقد حشد عبيده وغيرهم ممن يعيّلهم، ولجأ إلى قطع الطرق المباشرة^(٣).

كان النفوذ السياسي للتجار لا يقتصر على قدرتهم على حشد مواليهم 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, New York: Columbia University Press, 1997, pp. 92-112; another more temporary description is in al-Rashid, op. cit. pp. 244-255). فمجموعة القناعي في مركز الدراسات والبحوث الكويتية تحتوي مئات الرسائل للتاجر الكويتي عبدالله بن عبدالإله- وكيل الإبراهيم في الكويت- ومسؤوليه في داورا وزنجبار، ويصف هذه الإجراءات بشيء من التفصيل.

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

(٣) بخصوص الحارثي، انظر ماكدوا، مرجع سابق، ص ٩ - ٢٠، من أجل وصف وقائع رحمة بن جابر؛ انظر أيضا لوريمر، مرجع سابق، المجلد ٢، ص ٨٤٠ - ٨٥٥؛ جون ماندافيل، "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 ضروريا، 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 يعيدون الاستثمار جزئيا من عائدات صناعة اللؤلؤ في صناعة مراكب صيد اللؤلؤ. وقد فضل كثير من التجار استثمار عائدات اللؤلؤ في الأصول الأخرى - حدائق التمر والعقارات تحديدا - والتي كان بإمكانهم تصفيتها أو رهنها، للحصول على الائتمان، إذا لزم الأمر^(١).

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

(١) كان ذلك البلد منطقة رئيسية للاستثمار التجاري في المحيط الهندي، ولم يتم استكشافه بتفصيله حتى الآن. 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 البوشهري، والبحرين، ومجموعة أرشيف (AM) في أرشيف زنجبار الوطني، وفي مكتب السجلات الهندي، الملفات (ار/١٥/٢/١٩٠٨) و(ار/١٥/٢/٢٠١٧-٢٠٢٢) الموجودة الآن 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 ولأبنائه لعقود عدة^(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 تضاعف 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 التحوّلات السياسية أو الاقتصادية بسبب الأراضي التي تملكوها 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 في محاكم البحرين في ثلاثينيات وأربعينيات القرن العشرين وجميعها متاحة في المكتبة البريطانية. ففي حين أنه ليست جميعها تتعلق برهن العقارات، إلا أن نسبة لا يستهان 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 يُعرّفهم الباحثون على أنهم فاعلون سياسيون مهمون؛ فقباطنة السفن أيضاً كانوا قادرين على استخدام علاقاتهم عبر المحيط الهندي، ليضعوا أنفسهم في مواقع استراتيجية، سياسياً واقتصادياً بشكل فعال. وفي الواقع، تم تطوير هذا الحراك إلى شراكة وهيكلية لاقتسام الأرباح، من خلال تجارة المراكب بين الخليج والمحيط الهندي. وإضافة إلى أجور الشحن التي يحصلون عليها، خصّص القباطنة حصصاً محددة من الأرباح من مبيعات أعمدة المنغروف، كما لحظنا سابقاً، وقد كانت تجارتها حكراً على طواقم المراكب الشراعية. وكما في أجور الشحن، تم تقسيم عائدات المنغروف إلى أسهم؛ 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، تنوّعت حسب حجم الطاقم. وكل فرد يحصل على نقد مقداره من حصة إلى ثلاث 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 الحجّي (مرجع سابق الصفحات ١٢٧-١٣٦ و ١٥٠-١٥٨). وهذا النظام وصفه كذلك ابن النوخدة الشهير -عيسى القطامي- في ملحقه عن دليل إبحار والده وعن آلن فيلارز بالاعتماد على مشاهداته أثناء رحلاته. وانظر أيضاً عيسى القطامي "دليل المحترار 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 ملاك المراكب؛ وفي ضوء الأرباح التي لا يستهان بها، والتي من المؤكد أنه سيجنيها، فإن القبطان سينتقل إلى فئة حصرية من التجار ممّولي الرحلات بسهولة، وسيكون قادرا على تمويل رحلاته الخاصة. وخلال عملية الانتقال هذه، وحتى كتاجر ممّول، 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 الممّول، فإن القبطان مالك المركب، وحتى القبطان الذي لا يملك مركبه، كان دائما في موقع يمكنه من ممارسة درجات متفاوتة من السلطات السياسية. وبصرف النظر عن موقعه في التسلسل الهرمي الاقتصادي، فالقبطان أخذ موقعا شبه سيادي بصفته ربان السفينة وقائد الطاقم بلا منازع. وكما يلحظ أحد المؤرخين الكويتيين: «على سطح السفينة، هو (القبطان) القائد والمسؤول

(١) يسري هذا القالب خلال الـ ٦٠٠ صفحة من ملخص الحجى للسير الذاتية لقباطنة المراكب الشراعية؛ انظر أيضا يعقوب الحجى، نواخذة 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 عبدالوهاب العثمان، الذي طور علاقاته بشبكة من الاتصالات تجارية بصفته قبطانا واستمر أولاده فيما بعد بالاستفادة من ذلك جيدا، إذ فرض نفسه تاجرا ممّولا. انظر عبدالمحسن الخرافي، عائلة العثمان، الكويت: نشر خاص، ٢٠٠٣؛ والقبطان عبدالعزيز العثمان: قيادة 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 لاحقاً، إلا أن القبطان هو من يُحدّد 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 يُقدّمها 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 القباطنة 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) عبدالمغني "نوخة" ص ١٦٦.

لثلاثة مواسم صيد لؤلؤ على التوالي، حرّض 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 ومستشاريهم البريطانيون على مضض^(١). ولأن القباطنة امتلكوا سلطة على قوة متحركة جعلتهم أكثر خطورة، ما مكنهم من استعراض عضلاتهم كلما ناسبهم ذلك.

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

على الرغم من الاختلافات الكثيرة بين التاجر والقبطان من ناحية الثروة والمكانة، تثبت الأمثلة السالف ذكرها أنهما كانا يمتلكان شيئاً مشتركاً: كلاهما اعتمد على المحيط الهندي كمصدر للحراك الاقتصادي، واستخدموا 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 إفريقيا، أو التجار الآخرين، تمكّن تجار المحيط الهندي الخليجيون من سدّ الثغرات،

(1) 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.

(2) انظر أيضاً: محفوظات زنجبار الوطنية (آي كي ١٣/٨)، زيارات قارب الضو الموسمية من الجزيرة العربية (آي كي ٢٥/٤) "ملف الضو"؛ و(آي كي ٣١/٤) موسم قارب الضو ١٩٤٧-١٩٤٨، "جبل طارق، قوارب الضو والاقتصاد الاستعماري لزنجبار ص ١٣١-١٥٠".

والتي على خلاف ذلك كانت ستجعل من التبادل التجاري الأممي 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 الشرارة 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 عددا من العائلات التجارية الخليجية بقيت في الهند وجنوبي الجزيرة العربية بعد ظهور النفط في اقتصادات بلدانهم، واستمرت هذه العائلات بتزويد أسواق أوطانهم بالسلع من الموانئ المضيفة لهم تماما كما فعلوا لعشرات السنين من قبل.

وأدركت غالبية تجار المحيط الهندي الخليجيين أن هناك فرصا 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 المتسارعة النمو. وكان الوصول لهذه الفرص مكسباً طبيعياً؛ نظراً

للتأثير السياسي الذي بناه هؤلاء التجار على مدار أجيال؛ إذ قام الحكام بتوجيه العقود نحو التجار لضمان الاستقرار السياسي في فترة من التغير السريع.

وتجدر الإشارة، إلى أن هذا التحول الاقتصادي، لم يقطع العلاقات بين الخليج والمحيط الهندي، ولكنه حوّلها إلى قنوات يتمكن تجار الخليج من خلالها من توظيف العمالة الأجنبية والأفراد لإدارة أعمالهم المتنامية.

الخاتمة

شهد علم التأريخ 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 الواعدة، وباستثناء بعض الأعمال، يستمر المؤرخون الخليجيون بالعمل بحزم ضمن إطار محلي. وبالنسبة لمعظمهم، فإن سرد ماضي الخليج، إما أنه ينتمي إلى التاريخ العربي الشرق أوسطى 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 للتأريخ 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 النقاش -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، فإنني اقترحت طريقة محتملة يمكن للباحثين أن يعيدوا التفكير من خلالها في تاريخ الخليج، ضمن إطار المحيط الهندي. بدلا من اتخاذ الطريق الأكثر تقليدية بالبحث عن النفوذ الخليجي في الهند وشرقي إفريقيا (وهو النهج الذي خدم مؤرخي حضرموت

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

لقد حاول الباحث أن يحوّل 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 وقباطنة 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 الحُجّة هنا أساسية، فإن الباحث يعزو 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 لتاريخ المنطقة التي تقع في بومباي، وعدن، وزنجبار؛ حينها يمكنهم فتح أبواب على آداب، 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.

