

المسافرون الموسميون:
قباطنة الخليج والتجار
الأجانب 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

الغاط

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.

١٤٣٥/٩٣٠٣

ديوي ٦٢٣, ٨٩٠٩

رقم الايداع: ١٤٣٥/٩٣٠٣

ردمك: ٩٧٨-٦٠٣-٩٠٤٧٧-٨-٠

الطبعة الأولى ١٤٣٦هـ - ٢٠١٤م

حقوق الطبع محفوظة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بحوث الرحمانية: ورفات 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 عبدالرحمن 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». 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 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 البحّارة هلكوا في طريق العودة في إحدى العواصف. بعد سماع والد حمود نبأ تحطّم المركب - وهو الذي كان غارقاً بالديون منذ غادر حمود - ففقد كل أمل لديه، ورَهَنَ بيته لأحد تجار القروض.

المسلسل خاض في مواضيع تُعدُّ من السمات البارزة للمسلسلات الكويتية: الحب، والغيرة، والجشع، والغنى والفقير. 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، وعمّان، واليمن، وشرقي إفريقيا، والمجمعات المائية

(١) نشرت نسخة من هذه الورقة البحثية في: Engseong 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 بعيداً 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 للإمكانات غير محدودة، والتي يمكن للتجار، والقباطنة، والبحارة الاستفادة منها لتكوين مكانة لأنفسهم.

يبعث 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 التمرکز في مجتمعات تجارية أوسع في المحيط الهندي وشبه الجزيرة العربية؟ والفرص للانتقال السياسي والاقتصادي التي أتاحتها هذا التمرکز.

إنّ 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 الإفادة 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 بعداً 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 تخيّل ماضي الخليج بأنه بحريٌّ 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 يعدّونها جزءاً من العالم العربي الأوسع أو الشرق الأوسط، بشكل مؤكّد.

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 بأماكن 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 أديباً 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 التأريخ 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 اللوحات 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) وكأتملة على هذا، انظر أيضاً عادل محمد العبد المغني. (قباطنة اللؤلؤ والسفر في الكويت). الكويت: نشر خاص، ١٩٩٩؛ أحمد عبدالعزيز المزيني، الكويت وتاريخها البحري، أو رحلة الشراع، الكويت: ذات السلاسل، ١٩٨٦؛ راشد الزياني، 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 من 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، 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 ببعض التفصيل في تواريخ الخليج باللغة العربية، إلا أن الباحثين باللغة الإنجليزية لم يغامروا لاستكشاف هذه التدفقات. 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 مؤرخي 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 مؤخرا 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 تجاريا مع المدن الساحلية في جنوبي آسيا، وجنوبي الجزيرة العربية، وكذلك مع القرن الإفريقي⁽¹⁾. خلال بدايات العصور الوسطى، أسس الجنود والتجار من سيراف على الساحل الفارسي امبراطورية عسكرية وتجارية، امتدت لتصل إلى الساحل الشرقي من إفريقيا⁽²⁾. وكان لدولة اليعاربة في بدايات عُمان الحديثة حيازات واسعة في شرقي إفريقيا، تعود بتاريخها إلى منتصف القرن السابع عشر، على أقل تقدير⁽³⁾.

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 الخليجين 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 فعّال 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 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 طفرة

(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 لبحارة 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 ٩٦، ٩٧ - ٩٦.

(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 التغيّرات 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 الخليجين، 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، وملاك الأراضي الزراعية، والمهنيون - الذين انضموا إلى صفوف المجتمع الراقى، وفي النهاية تمكّنوا من توجيه الموضة في أوروبا وأمريكا الشمالية⁽¹⁾.

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 تضاعفت منذ منتصف القرن⁽²⁾. وخلال العقد بين ١٨٩٠ و ١٩٠٠م، والتي نمتلك أرقاماً دقيقة لتلك الفترة، تضاعفت 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 ١٩٠٦م^(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 حيدرآباد 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 العسوس 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 أكده أيضا 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 الخليجين.

لم يكن جميع تجار الخليجين 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-Nashat, 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 حدٍ 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، وانهيار صناعة اللؤلؤ، وكان ذلك حاسماً في المحافظة على نفوذ التجارة في المشهد السياسي كما سيناقد 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 يفضله. 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 عبدالله بن عبدالإله 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 الحللوي والفرض، والتي اشتهرت بمذاقها الشهيّ 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 الرئيسية 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 مقتصرّة 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 6 و 5 J. G. Lorimer, Gazetteer, Vols.

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 و٢٠١٠.

(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 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 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 الزباني والزبيل 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 تطوّر مثل هذه الشراكات بين التجار الخليجين 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 تتطور، 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 الحجى، 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 رافقهما 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، دُعمت 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 ورثوها 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، وبنائى السفن؛ وهم جميعاً اعتمدوا على دفعات المال المقدمة لقاء خدماتهم. في حين أن بعض التجار الأثرياء كانوا قادرين على توليد ثروتهم 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 -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 البحارة. 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، هونزوح 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 غواصي اللؤلؤ إجبارياً في جيشه، لمحاربة قبيلة المنتفق جنوبي 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 التدايعيات، 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 مؤلوا 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 تمتع 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 الشعلان، 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 تزرخ 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 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 الجهمي، الذي شنَّ 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 عبدالله- 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 ماكداو، 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 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 يعيدون 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 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⁽¹⁾. 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⁽²⁾. 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⁽³⁾.

لم تكن القدرة على استخدام موارد المحيط الهندي، والاستقواء

(1) 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 الخليجين، 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 حكرًا 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 المحتار 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 ممولي الرحلات بسهولة، وسيكون قادرا على تمويل رحلاته الخاصة. وخلال 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 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 مموّلا. انظر عبدالمحسن الخرافي، عائلة العثمان، الكويت: نشر خاص، ٢٠٠٣؛ والقبطان عبدالعزيز العثمان: ريادة عائلة وتميز إنسان، الكويت: نشر خاص، ٢٠٠٣.

عنها، عن بضاعتها وبجارتها، 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 "نوخذة" 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 البريطانيين 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.

(٢) انظر أيضاً: محفوظات زنجبار الوطنية (أي كي ١٣/٨)، زيارات قارب الضو الموسمية من الجزيرة العربية (أي كي ٢٥/٤) "ملف الضو"؛ و(أي كي ٣١/٤) موسم قارب الضو ١٩٤٧-١٩٤٨، "جبل طارق، قوارب الضو والاقتصاد الاستعماري لـ زنجبار 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 فعّال 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 أوسطي 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».

هدفُ 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، فإني 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.

**Monsoon Travelers:
Gulf Nakhudhas and Merchant
Princes in the Indian Ocean World**

Dr. Fahad Ahmad Bishara



**Monsoon Travelers: Gulf Nakhudhas and Merchant
Princes in the Indian Ocean World**

**Monsoon Travelers:
Gulf Nakhudhas and Merchant
Princes in the Indian Ocean World**

Dr. Fahad Ahmad Bishara

College of William and Mary

A Paper Presented at
The Rahmaniah Annual Seminar

January 2014

Al-Ghat



***The Rahmaniah Occasional Paper Series** is a select presentation of papers offered at the Rahmaniah Annual Seminar, a forum on current, socio-economic and international affairs as they pertain to Saudi Arabia. The Seminar is organized by the Rahmaniah Cultural Centre and its participants include more than forty scholars, lawyers and businessmen from Saudi Arabia, the Arab countries, the U. S. and Europe. The Rahmaniah Cultural Centre is sponsored by the Abdulrahman Al-Sudairy Foundation. The Seminar is held annually in Al-Ghat.*

Dr. Fahad Ahmad Bishara

*College of William and Marry Center for History and Economics,
Harvard University.*

He received his PhD from Duke University in 2012 and subsequently held a postdoctoral fellowship at Harvard University's Center for History and Economics. He specializes in the history of law and capitalism in the Indian Ocean and Islamic world. His current book manuscript is a legal history of economic life in the Western Indian Ocean, told through the story of the Arab and Indian settlement and commercialization of East Africa during the nineteenth century, a period of emerging modern capitalism in the region. He is also working on a project that explores the trading worlds of Arab dhows in the 19th and 20th century Indian Ocean, based largely on the logbooks (rozenamat) of Kuwaiti dhow captains.

Monsoon Travelers: Gulf Nakhudhas and Merchant-Princes in the Indian Ocean World⁽¹⁾

In 2008, during the month of Ramadan, Kuwait Television aired a new series called *Ōh Yā Māl* (literally, “Oh, Wealth/Money”). The story highlighted the adventures of Hamud, the son of a poor sailor, who joined a dhow sailing to Zanzibar in order to earn his family a meager income. While in Zanzibar, Hamud developed a close relationship with Muzza, the niece of a wealthy merchant, whose parents had been murdered by her scheming cousin, and Hamud had rescued her from him. When the time arrived for his dhow to sail back to Kuwait, Hamud was forced to stay behind because of an injury – but in doing so narrowly avoided death as his nakhudha and fellow sailors all perished in a storm. Hearing of the shipwreck, Hamud’s father, who in the many months that Hamud was away found himself deeper and deeper in debt, abandoned all hope and mortgaged his home to a merchant-moneylender.

The series explored themes that were commonplace in Kuwaiti soap operas: love, jealousy, greed, wealth and poverty. These, however, were explored in a somewhat surprising setting, the Indian Ocean. The cast of characters, which included sailors, nakhudhas (dhow captains), merchants and murderers, moved frequently between Kuwait, Bahrain, Oman, Yemen and East Africa and the bodies of water in between. Set against this backdrop

(1) A version of this paper has appeared in Engseng Ho and Abdul Sheriff, eds., *The Indian Ocean: Oceanic Connections and the Creation of New Societies* (New York: Hurst, 2014).

of fluid spatial mobility was a plotline that highlighted a mobility of a different, yet inextricably linked kind: socioeconomic mobility. While he was away in Zanzibar, Hamud married Muzza and began to work for her uncle, eventually amassing a considerable fortune. The story ends with Hamud's return to Kuwait as a wealthy merchant, rich and of enough consequence to buy his family out of debt and punish the avaricious moneylender.

While it may have been the most popular, *Ōh Yā Māl* was neither the first nor the last show of its kind: scores more have featured the ports of Persia, Iraq, South Arabia and India. In fact, one would be hard-pressed to name a series filmed in the region set in the past that did not in some way highlight the centrality of the sea in economic, social and political life. Even in shows that focus primarily on life in the Gulf itself, the sea is portrayed as a passageway for the legendary riches of India and East Africa – a bountiful source of wealth, when compared to the poor and barren lands of the Arabian Peninsula. And in shows like *Ōh Yā Māl*, as well as others, the sea was the site of mobility – a source of endless potential from which merchants, *nakhudhas* and mariners alike could draw to remake themselves into people of consequence.

The discussion here explores this Indian Ocean world, of which the merchants, *nakhudhas* and mariners of the Gulf were very much a part. In it, I mainly draw on material from Kuwait, from which I collected the bulk of the sources I use; I point to examples from other Gulf port cities whenever possible. In order to lay the groundwork for future

scholarship on these merchant communities, this paper will discuss three broad issues: the geographical distribution and commercial activities of Gulf merchants and nakhudhas, how they positioned themselves within broader Indian Ocean and Arabian Peninsula mercantile communities, and the opportunities for political and economic mobility that this position afforded. The argument is that their ability to tap into resources from around the Indian Ocean afforded Gulf merchants and nakhudhas unique opportunities for social, economic and political mobility at home. While the Gulf may have been a relatively barren region, those who carved out a place from which they could draw on the resources of the broader Indian Ocean and channel them back to the home ports were able to exercise considerable degrees of political and economic influence. This illustrates a much bigger point: that the world of the Indian Ocean formed a critical dimension of economic and political life in the Gulf, and that if scholars are to advance the study of Gulf history any further they cannot ignore these broader frontiers.

The Gulf and Indian Ocean in Scholarship

In imagining the Gulf's past as being fundamentally maritime in nature, and in drawing the Indian Ocean into social and economic life in the region, television shows like *Ōh Yā Māl* have pre-empted scholarship on Gulf history. For despite the many ways in which the region's linkages to the Indian Ocean are reflected in different forms of popular culture – film, music, art, and literature – most scholars continue to treat it as part of the broader Arab World or

Middle East. Certainly, the desert hinterland played a critical role in Gulf economic and political life; this, however, should not preclude an exploration of the region's trans-oceanic linkages. The economies of the Gulf chiefdoms were far more influenced by market shifts in India and Aden than they were by those of places like Cairo and Damascus. The food consumed by the inhabitants of the Gulf – curries and rice – more closely resembles that of India and East Africa than it does other, more Mediterranean, Middle Eastern foods. Even the dialects spoken by the inhabitants of the area display maritime influences, heavily infused as they are with Hindi and Persian words and pronunciations. Moreover, the strength of the Gulf's ties with the sea are still celebrated to this very day through rituals such as the annual pearl dive, which commemorate the region's maritime heritage.

Unfortunately, the Gulf's ties with the Indian Ocean have not been reflected in the literature on either region. While scholars have written a great deal on the history of the Omanis and Hadhramis in the Indian Ocean, far less work has been done on the maritime histories of the rest of the Arab communities in the Gulf – from the United Arab Emirates to the port of Basra. Research on the linkages between Bahrain, Kuwait, Persia and Iraq and the broader Indian Ocean has been sporadic and uninterested

at best, with only a few minor exceptions⁽¹⁾. None of these works, however, gives readers a broad overview of Gulf participation in the Indian Ocean, and none explores what the Indian Ocean meant for political, social and economic life in the region.

This regrettable state of affairs in the Western historiography of the Gulf and the Indian Ocean is all the more striking when one considers the amount of attention the Indian Ocean has received in Arabic-language works by local historians in the Gulf. Within this literature, there exist many secondary works as well as memoirs written by merchants that recall the multiplex linkages between the Gulf and the ports of Western India and, to a lesser degree, East Africa. While the overwhelming majority of these works comes from Kuwait, which had the largest number of overseas mercantile communities of the Arab Gulf states, there are also works on the history of Bahrain and the United Arab Emirates that pay attention to the commercial and cultural links between the Gulf and broader Indian

(1) See also 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.

Ocean⁽¹⁾. Few of these works, however, are ‘histories’ in the academic sense; they are often anecdotal in nature, featuring the names of local personalities and small events rather than broader overviews and dates, thus reflecting the intimate ways in which members of these communities understood their relationship to the Indian Ocean⁽²⁾.

These works are interesting in their own right as expressions of linkages between the Gulf and the Indian Ocean, but also challenge prevailing misconceptions among historians of the Gulf by making use of local sources. Local historians, however, seem to use these sources somewhat differently than Western scholars. Rather than using letters and other sources as evidence to support an argument, local historians often use them to illustrate the phenomena they describe. For example, a discussion of Kuwaiti merchant communities in Bombay might be accompanied by a letter from a Bombay-based Kuwaiti merchant to his relative or friend in Kuwait. The author, however, would not use the letter to support any of the assertions he/she makes in the section nor would he even refer to it the text itself. Rather, he/she would simply use it to illustrate that there were

(1) For examples of this, see also Adel Muhammad al-Abdul-Mughni. *Nawakhudhat al-Ghaws wa-l-Safar fi-l-Kuwayt* [The Captains of Pearling and Travelling in Kuwait]. Kuwait: Privately published, 1999; Ahmad ‘Abdul-‘Aziz al-Muzayni, *Kuwayt wa Tarikhuha al-Bahri, aw Rihlat al-Shira* [Kuwait and its Maritime History, or The Sailing Trip], Kuwait: That es-Salasil, 1986; Rashid al-Zayyani, *al-Ghaws wa-l-Tawasha* [Pearl Diving and Trading], Bahrain: al-Ayyam Publishing; and especially Ya‘qub Y. Al-Hijji, *al-Nashatat al-Bahriyya al-Qadima fi-l-Kuwayt* [The Old Maritime Activities of Kuwait], Kuwait: Center for Research and Studies on Kuwait (hereafter CRSK), 2007.

(2) This is not to denigrate the many useful insights one finds in these histories. Rather, it is simply to say that these works do not fill the academic and analytical gap referred to in this discussion. There are, of course, some exceptions to this general rule; Ahmad Mustafa Abu Hakima’s *Tarikh al-Kuwayt*, translated into English as *The Modern History of Kuwait, 1750-1965*, London: Luzac & Co, 1983, esp. pp. 93-106, includes a somewhat detailed discussion of Kuwait’s trade with India and the Arabian Peninsula.

Kuwaiti merchants based in Bombay, much like one would use a picture. While this might be frustrating to those who crave interpretation of these materials, their usage points to the fact that there do exist local sources in the Gulf that one can gain access to in trying to excavate this past. Primary materials such as the dhow logbook (rozenamah) series recently published by the Center for Research and Studies on Kuwait further add to the growing list of sources. These, along with private collections that members of merchant families have only recently opened to researchers, reinforce the optimism one feels in trying to search for local merchant records⁽¹⁾. When combined with the wealth of cultural artifacts that illustrate Gulf-Indian Ocean linkages, such as television shows, literature and music, these constitute a veritable treasure trove of materials that promises to yield rich results.

Mapping Gulf Merchant Networks in the Indian Ocean, 1870-1930

Considering the lack of scholarship on the connected histories of the Gulf and the Indian Ocean, it is useful to broadly sketch out the dimensions of Gulf networks in the region and the flows of commodities within and across these networks. Although these have been mapped out in some detail in Arabic-language histories of the Gulf, no English-language scholars have ventured to explore these flows.

(1) Prominent among these is the Bushiri archive, run by Ali Akbar Bushiri in Bahrain, which researchers both foreign and local have made use of. To it, one can add the al-Qina'i and al-'As'usi collections available at the CRSK and other private collections in the country, although access to these is limited.

This gap can be attributed to a number of reasons, chief among which is the relative paucity of readily available primary sources. As important, however, is the fact that historians have only recently begun to take an interest in the Indian Ocean as a geographical unit of analysis, stepping beyond the nation-state paradigm and into discussions of cross-communal linkages. Discussions of Indian and East African linkages with the Indian Ocean have been treated with some thoroughness; the few historians of the Gulf, however, have only very recently begun to consider its trans-regional dimensions. Scholarship on the history of the Indian Ocean suggests that the merchants of the Gulf sustained a presence in the region for hundreds, if not thousands, of years. Archaeologists have surmised that members of the ancient civilization of Dilmun, in what is now Bahrain, traded frequently with port cities in South Asia and Southern Arabia, as well as with the Horn of Africa⁽¹⁾. During the early medieval period merchants and soldiers from Siraf, on the Persian coast, established a commercial and military empire that stretched as far out as the East Coast of Africa⁽²⁾. The Ya'arubi dynasty of early-modern Oman also had extensive holdings in East Africa that date at least as far back as the mid-1600s⁽³⁾.

-
- (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.

References to the involvement of 'Utub of Kuwait and Bahrain or the tribes of the Southern coasts of the Gulf in the Indian Ocean, however, only date back to the mid- to late-nineteenth century. This is perhaps unsurprising when considering how young the tribal confederation is: the 'Utub made their way to the shores of the Gulf during the mid-eighteenth century, and only established themselves as important maritime emirates later that century. Indeed, it was only in the 1780s that the 'Utub of Zubara (in what is today Western Qatar) and their counterparts in Kuwait were able to wrest control of Bahrain from the Persian-backed Al Madhkur, whose protector, the Persian ruler Karim Khan Zand was overthrown by the Qajars during that time. By taking over both Kuwait and Bahrain, both of which were located near the pearl banks of the Gulf and were important transit centers for goods moving into the interior of the Arabian Peninsula, the 'Utub were able to position themselves as important players in the region's commerce. This, along with the presence of Arab trading ports on the Persian littoral and the concomitant movement of Persian and Arab merchants between the two littorals, fostered the development of dynamic intra-Gulf circuits of exchange.

While the prominence of Arab Gulf communities such as the 'Utub, the Qawasim of Sharjah and Ra's al-Khayma, and the Bani Yas of Abu Dhabi in the Gulf coastal trade is well-established, their reach into the Indian Ocean is much less clear. Historians of the Gulf generally seem to agree that the rulers of Muscat limited 'Utubi involvement in Indian Ocean commerce. The Omani military presence in the Straits of Hormuz and insistence that Indian Ocean-bound

vessels pay a toll or purchase goods from Muscat created an effective barrier to entry for Gulf traders hoping to establish themselves in India and South Arabia⁽¹⁾. However, it seems that this did not completely paralyze Gulf merchants of Kuwait and Bahrain, a number of whom were able to settle in the port of Surat⁽²⁾. Those who did not participate in the India trade effectively handled commerce within the Gulf itself, transporting goods from Muscat or Bandar Abbas to the smaller Gulf ports.

Most local sources date the entry of these Gulf mercantile communities into the Indian Ocean trade system to the mid-nineteenth century, an assertion that is at least partly supported by extant primary sources, most of which date back to the 1890s. While a number of merchants from the area must have settled in Indian Ocean ports much earlier, we are lacking enough evidence to discuss these in any detail here. Moreover, there is ample reason to treat the nineteenth and early-twentieth centuries separately, as the two centuries witnessed enormous transformations to economic life in the Gulf and the Indian Ocean.

Arabic-language sources suggest that the development of the deep-sea boom during the nineteenth century allowed Gulf mariners to reach the distant ports of India and East Africa – that the maritime technology that preceded it simply

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

(2) See Ya'qub Yusuf al-Ibrahim, *Min al-Shira' ila al-Bukhar [From Sail to Steam]*, Kuwait: al-Rubay'an Publishing, 2003, pp. 83-84. Al-Ibrahim identifies three waves of Gulf merchant settlement in India: the first waves settled in Surat during the 19th century; the second in Bombay at the outset of the 20th century, and the third wave in Karachi, Calicut and Goa prior to the Second World War.

did not allow for sustained contact⁽¹⁾. While the reasoning is compelling, one must also be able to attribute the shift to broader structural changes that were taking place within the Gulf and the Indian Ocean. Perhaps the most important among these was the division of the Sultanates of Muscat and Zanzibar following the death of Sultan Sa' id b. Sultan in 1856, which effectively weakened Muscat's position as the guardian of the Straits of Hormuz. Coupled with the effective removal of the Qasimi – a maritime community alternatively described as traders, toll collectors, and pirates – and the establishment of a strong British presence in the Gulf and the Indian Ocean might have facilitated the entry of Gulf merchants into this trading system. One could plausibly argue that the series of British-sponsored maritime truces between 1820 and 1853 might have created an environment within which Gulf ships could move between their home ports and those of Western India, South Arabia and East Africa⁽²⁾.

Another, equally important dimension to this expansion could lie in economic developments – specifically, the pearl and date booms of the mid-to-late 19th century. In the Persian Gulf, the sizeable expansions of the market for dates and pearls depended on the advent of these infrastructural changes. One historian outlines how the markets for dates expanded in important ways during the 1880s, reaching

(1) al-Hijji, *Al-Nashatat*, pp. 18-19; this theory also has widespread currency amongst other local historians, who often cite each other's work. See also al-Ibrahim, *Min al-Shira'*, pp. 40-41; Abu Hakima, *Modern History*, pp. 93, 96-7.

(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.

consumers in Europe and America. The Gulf began to export dates in much greater quantities following the establishment of markets abroad – markets whose supply depended largely on the sinews forged by the recent advent of steamships and the telegraph in the region⁽¹⁾. Between 1899 and 1906, the earliest years for which there are published figures, Muscat's date exports nearly doubled, from over £52,000 to £92,500, peaking at over £103,000 in 1902-3. Bahrain's comparatively small exports also grew exponentially, from over £10,500 in 1899-1900 to almost £26,000 six years later⁽²⁾.

As the date trade with the United States began to solidify, new markets for Gulf pearls also developed and the value of pearl exports skyrocketed. These changes owed a great deal to a boom in the demand for pearls in Europe and North America during the late-nineteenth century. The boom prompted vigorous entry by European pearl merchants into the industry – either indirectly via Bombay, an established market for pearls and home to a large number of Gulf pearl merchants, or directly through Bahrain, considered the largest market for pearls in the Gulf. External demand for pearls had existed since at least the 16th century; although it waned following the mid-17th century upheavals in Europe, it persisted 'in muted form' until it was revived in the mid-nineteenth century by European royalty and aristocrats. This demand was only bolstered by the post-Industrial

(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.

Revolution emergence of the European and American nouveau riche – commercial magnates, agricultural landowners, and professionals – who ‘joined the ranks of high society and eventually overtook it in dictating fashion trends in both Europe and North America.’⁽¹⁾

The boom in the market for pearls and the appearance of European competitors to the Indian market had a predictable effect on the price that Gulf pearls commanded. One 1877 observer noted that the price of pearls was said to have doubled since the middle of the century⁽²⁾. During the decade between the early 1890s and early 1900s, for which we have solid figures, the total value of pearls exported from the Gulf tripled from almost £500,000 in 1893-4 to nearly £1.5 million in 1903-4. This growth was particularly remarkable in Bahrain, where the value of pearl exports rose by nearly 600 percent between 1873 and 1906⁽³⁾. Together with the rising prices that dates commanded, the pearl bonanza of the second half of the nineteenth century would have provided Gulf mercantile communities with enough added income to fuel commercial expansion into the Indian Ocean⁽⁴⁾.

By the early twentieth century, as the boom reached its zenith, the merchants and mariners of the Gulf had established sizeable communities in a number of Western

(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.

(3) J. G. Lorimer, ‘The Pearl and Mother of Pearl Fisheries of the Persian Gulf,’ *Gazetter*, 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.

(4) For figures on the rise in date and pearl export values during the nineteenth century, see J. G. Lorimer, *The Gazetter*, Vol. 5, pp. 2252-2255, 2307.

Indian ports, including Karachi, Bombay, Goa and Calicut, with some venturing farther into the interior and taking up residence in such trading centers as Hyderabad and Poona⁽¹⁾. Western India quickly became a cornerstone of the Indian Ocean world of Gulf merchants, providing them with access to foodstuffs such as rice, sugar, tea and spices as well as textiles, building materials such as Indian teak and other types of timber, which were vital to the burgeoning dhow-building industry in the Gulf. To the ports of Western India, Gulf mariners would bring dates from Basra, which were consumed in great quantities around the Indian Ocean, and pearls extracted from the banks between Bahrain and Kuwait.

Of all the economic activities Gulf merchants were involved in, the pearl trade was the most lucrative, employing most of the adult males in the Gulf during the summers and generating considerable income for the merchants involved in it. Many pearl merchants settled in Bombay, which developed a reputation as the biggest market for pearls in the region. This trade, however, only lasted until the early 1930s when the onset of the worldwide economic depression effectively diminished demand for the luxury good. Adding to this was the introduction into world markets of Japanese cultured pearls, which were far cheaper than their natural counterparts and virtually indistinguishable from them in

(1) The al-'As'usi collection at the CRSK contains letters from Kuwaiti merchants based in these different areas and the al-Qina'i collection contains price lists from Kuwaiti shops in these towns. This was further confirmed by Faysal al-'Isa, the first Kuwaiti consul in India, during an interview in the summer of 2008.

appearance⁽¹⁾. Both of these external developments sent the pearling industry into decline, wiping out a number of Gulf pearl merchants.

Not all India-based Gulf merchants, however, were exclusively involved in pearling. Many traded in pearls as well as in general goods, running import/export businesses out of offices in Western India in conjunction with family members in the Gulf. Merchants sent goods from India to their home ports in the Gulf, from which they would re-export to the smaller ports of the Gulf or, more importantly, into the interior of the Arabian peninsula, where they were consumed by nomadic and settled communities alike. In return for goods brought from India, Gulf-based merchants would receive other foodstuffs from the smaller Gulf ports and goods like ghee (clarified butter), handicrafts and dry brush (used as firewood) from the interior⁽²⁾. This import/export/re-export business proved to be a lifeline for the Gulf during the depression of the 1930s and the collapse of the pearling industry and, as will be discussed later, was crucial to the preservation of the merchants' influence in the political sphere⁽³⁾.

In addition to pearls, the Gulf merchants of India imported dates from the plantations of the Shatt al-'Arab

(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.

(2) al-Hijji *Al-Nashatat*, pp. 295-310; the al-Qina'i collection also contains correspondence regarding these matters between 'Abdullah b. 'Abdul-Ilah al-Qina'i and his trading partners in Zubair. Moreover, a large number of the court cases in the IOR involve claims between port-based merchants and their interior-based counterparts.

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

waterway just south of Basra, and from al-Hasa⁽¹⁾. These came in scores of different varieties and sub-varieties, each of which enjoyed a preferred market. Of all Shatt dates, the al-Sayir was the least expensive and most abundant, and was the most preferred variety in the markets of Aden. In the markets of India, the Zahdi variety – which consumers in the Gulf rarely bought - sold the greatest amount, although far more so in Bombay than in Karachi⁽²⁾. Europe-bound steamers, however, mostly carried the Halawi and Fardh variety, which developed a reputation for its superior taste and sweetness. These dates were an important part of the diets of the Western Indian Ocean, making their way into a number of local foods and desserts and establishing themselves early on as regular accompaniments to meals and coffee in such areas as Yemen, the Levant, North Africa and Turkey. That said, however, dates were not always consumed as food, but were sometimes processed; in India and as far away as Marseilles, France, they were often used in the making of alcoholic beverages.

While Western India was home to the vast majority of the Gulf merchants of the Indian Ocean, there were a number of Gulf merchants who operated out of South Arabia – namely from the principal ports of Muscat, Aden and Mukalla. These merchants were also involved in the import/export business, trading primarily with their Gulf-based counterparts, but rarely with the India-based Gulf

(1) While many Gulf merchants owned date gardens in Basra or al-Hasa, not all of them did; those who did not purchased the dates from gardens owned by merchants from Iraq, the Arabian Peninsula and the Gulf. See also Hala Fattah, *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*.

(2) al-Hijji, *Al-Nashatat*, pp. 168-175

merchants. This, one can presume, was because of the nature of the goods they traded in. South Arabia-based Gulf merchants imported dates from the Shatt Al-‘Arab, which were in high demand, and mostly exported coffee and tin containers of fish oil, which mariners used to protect their dhows’ hulls from the relentless rays of the sun⁽¹⁾. These goods were important for mariners in the Gulf, but were far less useful to the Gulf merchants of India. Another reason for the weak trade links between India- and South Arabia-based Gulf merchants might have been the heavy presence of Indian banians in Muscat, Aden and the ports in between, which would have precluded Gulf merchants from any significant trade with India⁽²⁾. Although Indians had also migrated to ports in the Gulf, their presence there was not nearly as pervasive as it was in South Arabia; save Oman, Indians activities in the Gulf were limited to Bahrain, the Trucial States and, to a lesser extent, the Persian port of Bandar Abbas⁽³⁾.

As well as being a place of business for the Gulf merchants, Aden was also a transit point for Gulf dhows en route to East Africa. Dhows making short stops at Aden would deliver the last of their dates, and the crews would use the freightage they received to purchase cargoes of salt, which they would then sell in the various ports of East Africa (including Mogadishu, Lamu and Mombasa) before finally

(1) Ibid. pp. 147-150.

(2) For more on this, see also 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.

(3) Precise figures can be found in J. G. Lorimer, *Gazetteer*, Vols. 5 and 6.

reaching their final destination, Zanzibar⁽¹⁾. It is important to note here that India-bound dhows very rarely went to East Africa, opting instead to making two voyages between India and the Gulf for freightage. Zanzibar-bound dhows, however, only made one voyage per season, and crews on those dhows had to invest their money in a trade of their own in order to make profits substantial enough to justify the nine-month ordeal. Only a handful of dhows made the India-East Africa voyage, often sailing from Mangalore in Western India and delivering cargoes of tiles to Mombasa, where they were highly sought after⁽²⁾.

Upon reaching Zanzibar, nakhudhas and their crews invested their money in the one good that they could buy in bulk – a good for which Gulf merchants allowed them an exclusive market: mangrove poles. Sailing down to the Rufiji Delta, the mariners would purchase hundreds of mangrove poles, which they would then sell in the main ports of the Gulf, where they were used as roofing/ceiling material because of their strength and durability⁽³⁾. Of course, not everyone was able to purchase Rufiji poles, which were known to be the best variety; dhow crews that were late to arrive in Zanzibar or that did not have enough money to purchase Rufiji poles had to settle for the Lamu variety, which was less sought after because of the number

-
- (1) This leg of a dhow's Indian Ocean voyages was described in great detail by Alan Villiers, who spent several months in the 1930s on board a Kuwaiti dhow sailing from Aden to Zanzibar, and from there back to the Gulf. See Alan Villiers, *Sons of Sinbad*, New York: Charles Scribner's Sons, 1940.
 - (2) These routes are made clear in a number of dhow logbooks published by the CRSK between 1996 and 2010.
 - (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.

of knots in each pole, but they still found buyers among the poorer inhabitants of the Gulf. Boat owners, nakhudhas and their crews divided the profits from the mangrove trade in agreed-upon proportions according to a rather complex system of division, to be discussed in greater detail later. For now, it is important to note that unlike the pearl trade, the mangrove trade was generally the exclusive province of the dhow crews. The only money merchants collected from the mangrove profits were for the debts that the nakhudhas might have owed them.

Credit, Trade and Authority between the Gulf and Indian Ocean

In forwarding goods between the different ports, Gulf merchants developed complex and lasting relationships with merchants, agents and brokers throughout the ports of the Indian Ocean and the Gulf. By integrating themselves within these communities and tapping into their networks both in the Gulf and abroad, Gulf merchants carved for themselves strategic positions, both within the Indian Ocean trade system and at home. In Bombay, for example, such Kuwaiti families as the al-‘Isa (of the al-Qina‘i clan) and al-Shaya‘, among others, developed close contacts within the Indian merchant community over there; this is also true for the al-Sager family in Calicut, and the Karachi-based al-Marzuqs⁽¹⁾. Those from Bahrain, such as the al-Zayyanis, Zaynals and others were also long-time residents

(1) Interview with Faysal al-‘Isa, summer 2008. Also, these families feature prominently in correspondences held at the CRSK.

of Bombay. James Onley's recent work on the Safars and Sharifs points to the fact that Bahraini merchant families have had branches that resided in the major ports of the Indian Ocean for a number of generations⁽¹⁾.

Although full-fledged partnerships, with all of the legal and commercial implications they entailed, were not uncommon between the merchants of the Gulf and those of the interior Arabian Peninsula or other Gulf ports, there is very little to indicate that such partnerships developed between Indian Ocean-based Gulf merchants and their Indian or East African counterparts. More common were repeated, but isolated, transactions between the Gulf merchants and the various merchants of the Indian Ocean ports. These did not develop out of spatial proximity alone, but were the result of years upon years of transacting and commercial contracting. This is in part illustrated by the close ties between the mangrove brokers of East Africa and Kuwaiti nakhudhas – it will be remembered that there were no Kuwaiti merchants residing in East African ports – who were not residents of these ports, but seasonal traders⁽²⁾. It was largely by revisiting the same ports every year and doing business through the same brokers that the nakhudhas of the Gulf were able to develop the ties necessary to ensure smooth transactions and access to credit and housing⁽³⁾. That the brokers were Hadrami Arabs resident in East Africa

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

(2) Ya'qub Al-Hijji, *Mubahirun Ma'a al-Riyah: Rihlat al-Sawahil*, [Sailing with the Winds: The Journey to the Swahili Coast], documentary film, CRSK, 2006.

(3) In Zanzibar, Kuwaiti nakhudhas most often transacted with the broker Abdullah Harun Ba Harun, and in Mombasa they often did business with Muhammad bin Abdullah Al-Shatiri, both of whom developed very close relationships with and often stayed with them during their visits to the region.

suggests that linguistic and cultural commonalities between them and Gulf nakhudhas may have facilitated this process.

The scant evidence on relations between Indian Ocean-based Gulf merchants and the members of other mercantile communities whom they lived amongst seems to suggest that they made use of a variety of strategies in developing ties. Perhaps the most obvious strategy was the very fact of taking up residence; in establishing a permanent presence, a Gulf merchant placed both his professional reputation and his property at stake in transacting with members of his host society. For merchants on the move, as so many were in the Western Indian Ocean during the latter half of the nineteenth century, property ownership hardly ever had only local implications. A merchant conducting business between the Persian Gulf, India and East Africa was likely to own property in each. Hajji Mirza Mohammed ‘Ali Safar, a Persian merchant who conducted business around the Persian Gulf and Western Indian Ocean at the outset of the nineteenth century, illustrates this well. By the time Safar passed away in 1845, he owned substantial properties in Bushire, Basra, Hilla, Bahrain, Muscat, Bombay and Mocha – a large and far-flung estate that he left to his sons, who continued to conduct business in the family’s name. For other Gulf merchants, this strategy was further buttressed by marriage; those who married into their host communities were able to forge close relationships that were simultaneously social and economic. In doing so, they carved for themselves a strategic commercial position that

they were then able to pass on to their children⁽¹⁾.

Merchants like Safar did not invest in different properties around the Indian Ocean out of simple ostentation. They did it because the exigencies of commercial life in the region required it, for the merchant who owned property in a foreign port was more likely to access credit there. Relative to the other sub-regions of the Indian Ocean, the Gulf was a capital- and commodity-poor part of the Indian Ocean that produced little. Access to credit was thus vital to the merchants of the Gulf – perhaps ever more so than would be the case anywhere else. The production and distribution of the few goods that the Gulf did export – pearls, dates and dhows – relied heavily on credit; captains, divers, planters, and shipbuilders all had to be advanced money for their services. While some wealthy merchants could have generated their capital locally – though even they would have invariably enjoyed connections to mercantile communities in other Indian Ocean ports – the vast majority of merchants and other economic agents in the Gulf region had to depend on creditors, be they Arab, Persian or Indian, to finance their activities.

Without access to credit from the mercantile communities in which they were embedded, it is difficult to see how Gulf merchants could have participated in Indian Ocean commerce at all. Indeed, a principal dimension of

(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. That marriage was a common commercial strategy is further highlighted by the experience of Omanis in East Africa, many of whom married into local communities and provided their children with strategic kinship ties on which they could draw in their commercial endeavors. On this, see 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.

the import/export business in which most Gulf merchants participated was the simultaneous extension and retention of credit. Gulf merchants based in India, for example, received goods on credit from the Indian merchant community in which they were embedded. These goods were then sold on credit to their Gulf-based counterparts, who then sold them in local Gulf ports or to the Arabian Peninsular merchants they transacted with, either for cash or on credit. The goods the Gulf merchants sent back to their Indian counterparts were also financed by the credit they received. The pearling industry, for example, was heavily dependent on credit, with nakhudhas receiving credit from local merchants and parceling it out amongst their mariners. The pearls they brought back were credited to their ongoing accounts with their merchant-financiers, who then sent the pearls back to their India-based financiers. The latter credited the value of the pearls to their account, and the cycle then repeated.

As members of a cosmopolitan commercial society who were able to direct the flow of resources and credit from far-flung regions to their home ports, the Indian Ocean merchants and nakhudhas of the Gulf were not of little consequence. Those who were able to carve a place for themselves in this vast trade system enjoyed privileged positions of influence over both the ruling and working classes. Moreover, they enjoyed a wide resource base from which they could draw in effecting economic, social and political mobility in their home ports. In short, Gulf participants in Indian Ocean commerce were able to shape the contours of politics and commercial society in the region in meaningful ways.

As key suppliers of goods and credit to the thousands of maritime laborers in the region – the pearling industry, it will be remembered, was heavily dependent on advances of cash and goods – Gulf merchants were able to sustain influential positions as patrons of large groups of potentially troublesome clients. Both directly and through their Gulf-based partners, through whom they channeled goods, merchants who commanded such capital and human resources were able to mount serious challenges to the authority of the comparatively weak rulers of the region. Examples abound in Gulf history of merchants who found themselves in conflict with their rulers and, exercising their sway over the population, took their capital, goods, and hundreds of their dependents to a neighboring town or emirate⁽¹⁾. Faced with the prospect of economic ruin, the rulers had little choice but to beg the merchants to return to their home ports, invariably under more favorable circumstances. One often-cited example is the exodus of three influential merchants, Ibrahim al-Mudhaf, Hilal al-Mutayri and Shamlan bin ‘Ali al-Sayf, who, in protest against Kuwaiti ruler Shaykh Mubarak al-Sabah’s conscription of pearl divers into an army to fight his battles with the al-Muntafiq tribe of south Basra, packed their belongings and left for Bahrain and al-Hasa. It was only after weeks of pleading on the part of Mubarak and his family, as well as strict assurances that conscription would no longer be

(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.

mandatory, that the merchants agreed to return⁽¹⁾.

These fallouts, and the ensuing negotiations, were not always peaceful. Pearling, it must be kept in mind, was for a long time a very turbulent activity characterized by a great deal of violence. The summer pearl dives were often marred by armed clashes between different tribes or polities. Indeed, so closely intertwined were pearling and war that the British made a habit of sending a gunboat to patrol the Gulf pearl fisheries every season. For the merchants who financed the dive, their indebted mariners and slaves were a small army which they could mobilize against rulers or rivals if necessary. Perhaps the most illustrative example of this is the attempted coup by Yusuf al-Ibrahim, a Kuwaiti merchant whose family's commercial activities spanned the ports of Bombay, Bahrain and Basra, and who had established a residence in Dawra, a small harbor near the Shatt al-'Arab waterway, just south of 'Abadan, and had earned the sobriquet 'Shaykh al-Dawra'. Al-Ibrahim enjoyed close links to the al-Sabah rulers of Kuwait, and had married his sisters to the two co-rulers, Jarrah and Muhammad. When in 1896 the two brothers were murdered by their younger sibling Mubarak, al-Ibrahim gathered together his legions of divers and mariners and, from his base in Dawra, launched an attack on Mubarak. The attack ultimately failed, but its demonstration of al-Ibrahim's potential as a challenger to the throne was clear to the Kuwaiti ruler, who then attempted to smoothen relations

(1) See also al-Shamlan, *op. cit.* pp. 67-84; 'Abd al-'Aziz al-Rashid, *Tarikh al-Kuwayt [The History of Kuwait]* 3rd ed., Kuwait: Al-Qirtas Publishing 1999, pp. 286-292.

with his rival⁽¹⁾.

Al-Ibrahim's endeavors were by no means unique. The pages of the history of the Gulf are replete with accounts of disaffected merchants who were able to marshal together resources from their commercial activities and channel them towards the establishment of proto-states from which they attempted to dislodge their erstwhile rulers. The al-Mazru'i of Mombasa, who were both merchants and large landowners, appealed to the British directly to establish an independent protectorate in which the Sultan of Muscat and Zanzibar would have no authority⁽²⁾. In other cases, such as the case of Rahma bin Jabir al-Jalahima, who launched campaigns against the al-Khalifa rulers of Bahrain from his bases in Khawr Hasan and Dammam, they mobilized their slaves and other dependents and resorted to outright banditry⁽³⁾.

A merchant's political influence was not restricted to his ability to mobilize his dependents and allies against Gulf rulers. At other junctures – namely economic slumps – merchants drew their influence from their numerous assets spread all over the Indian Ocean. By relying on their diverse investments, they were able to establish secure

-
- (1) Perhaps the best discussion of this episode in Kuwaiti history can be found in Frederick Anscombe, *The Ottoman Gulf: The Creation of Kuwait, Saudi Arabia and Qatar*, New York: Columbia University Press, 1997, pp. 92-112; another more contemporary description is in al-Rashid, *op. cit.* pp 244-255. The al-Qina'i collection at CRSK includes hundreds of letters between Kuwaiti merchant Abdullah bin Abdul-Ilah, the al-Ibrahim's agent in Kuwait, and his principals in Dawra and Zubayr, and describe these proceedings in some detail.
 - (2) John Gray, *The British in Mombasa, 1824-1826: Being a History of Captain Owen's Protectorate*, London: MacMillan, 1957.
 - (3) On the Al-Harhi see McDow, *op. cit.* pp 9-20; for a description of the proceedings of Rahma bin Jabir, see also Lorimer, *op. cit.* Vol. 2 pp. 840-855; Jon Mandaville, 'Rahmah of the Gulf,' *Saudi Aramco World*, Vol. 26 No. 3 (May/June 1975) pp. 12-13.

bases for themselves during periods of economic downturn and, if necessary, use these bases to mount political challenges. One of the most illustrative examples of this is the successful political action by Kuwaiti merchants against the al-Sabah during the 1930s when the pearling industry had all but collapsed. Kuwaiti merchants were still able to maintain their economic posture through investments in land in Basra, India, South Arabia and elsewhere. Indeed, for many Gulf merchants, the profits from the pearl trade were only partly re-invested in outfitting pearling dhows. Many merchants preferred to invest pearl proceeds in other assets – namely date gardens and real estate – which they could then liquidate or mortgage for credit if necessary⁽¹⁾.

Merchants who did this were able to make an effective transition into the long-distance trading sector through previous investments, and were thus able to survive the storm of the 1930s. One of the more famous figures among these merchants was Hilal al-Mutayri, who invested his pearling income in real estate in both Bahrain and Bombay as well as date plantations in Basra, effectively securing an income for both himself and his sons for a number of

(1) That land was a main area of mercantile investment in the Indian Ocean has not yet been explored in any detail. However, there do exist thousands of registered and unregistered mortgage and sales deeds in various archives, private and public, around the Indian Ocean, all of which attest to the centrality of land in commercial culture. Caches of such deeds exist in the Ratansi Purshottam Library, Muttrah, Oman; the Bushiri Archive, Bahrain; the AM series in the Zanzibar National Archives, and in the India Office Records, files R/15/2/1908 and R/15/2/2017-2022, now at the British Library.

decades⁽¹⁾. Political scientist Jill Crystal has argued that it was this solid economic base during a period of depression that helped Kuwaiti merchants preserve their political influence when that of other mercantile communities in the Gulf had waned, and allowed them to launch a successful campaign for the establishment of a legislative council⁽²⁾. Other, comparable examples are seen in the biographies of almost all of the major merchant families of the Gulf, many of whom were able to maintain their influence despite political or economic shifts because of the land they owned both in their home ports and abroad⁽³⁾.

The ability to use Indian Ocean resources to carve positions of authority at home was not an exclusive reserve of Gulf merchants, whom scholars generally recognize as important political actors. Nakhudhas, too, were able to draw on their Indian Ocean connections to carve strategic positions for themselves as both economic and political actors. Indeed, this mobility was integrated into the partnership and profit-sharing structures on which the

-
- (1) While many of the al-Mutayri properties in Basra are no longer in their possession, the family still owns the Bombay and Bahrain properties, which are managed by Kuwaiti merchants resident in those places. Interview with Faysal al-'Isa (Summer, 2008). It should be mentioned here, however, that not all of these properties were bought as investments; many Gulf pearl merchants acquired them as mortgages against loans given out by them after their debtors failed to repay their debts during the economic depression of the 1930s. Thus, there were close to 5,000 debt-related cases filed in the Bahrain courts during the 1930s and 1940s, all of which are available at the British Library. While not all of these involve mortgaged properties, a significant proportion of them do. See also 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.

dhow trade between the Gulf and Indian Ocean rested. In addition to the share of freightage that they might receive, nakhudhas were allotted specified shares of the profits from the sale of mangrove poles – a trade, as we noted earlier, that was the exclusive province of the dhow crews. As with freightage, the mangrove proceeds were divided into shares, and while the proportions varied across time and from port to port, as a general rule the net profits of the voyage were divided in two: one half for the dhow's owner, and one half for the crew. The crew's half was then further divided into a number of shares, which varied according to the size of the crew. Each crew member would receive the monetary equivalent of one to three shares, depending on his rank⁽¹⁾.

In the above scheme, a nakhudha was given ample incentive to put together enough capital to purchase a dhow, for as both nakhudha and dhow-owner, he would stand to keep well over half of the proceeds from freightage and mangrove sales. Upon crossing the threshold into the category of dhow-owning nakhudhas, and in view of the not-inconsiderable profits he would almost certainly reap, a nakhudha could transition into the more exclusive merchant-financier class with relative ease, and would be able to bankroll his own trading voyages. Throughout this process of mobility, and even as a merchant-financier, the nakhudha drew on his established list of contacts with dhow agents in the various ports of the Indian Ocean,

(1) See also al-Hijji, *op. cit.* pp. 127-136, 150-158. This system is also described by the famous nakhudha Isa al-Qatami's son in his appendix to his father's sailing manual, and by Alan Villiers, based on his observations during his travels. See Isa al-Qatami, *Dalil al-Muhtar fi 'Ilm al-Bihar* [Guide for the Perplexed in the Science of the Seas], Kuwait: State of Kuwait Publishing, 1964, p. 225; and Alan Villiers, 'Some Aspects of the Arab Dhow Trade', *Middle East Journal*, Vol 2 (1948) pp. 399-416.

through whom he developed the network infrastructure to support his new business ventures⁽¹⁾. As with the merchants, nakhudhas could then bequeath their contacts and capital to their heirs⁽²⁾.

Even without having made the transition into the merchant-financier class, a nakhudha, as a dhow-owner or simply a nakhudha ja'di – a captain who did not own his own dhow – was always in a position to exercise varying degrees of political power. Irrespective of where he stood in the hierarchy of economic actors, the nakhudha held a position of quasi-sovereignty as the master of the vessel and the undisputed commander of the crew. As one Kuwaiti historian observes: 'on the deck of the ship, he [the nakhudha] is the leader and the one responsible for it, its cargo and its sailors, and if you needed him as an imam he would lead all of the sailors in prayer... and he is also the judge who arbitrates in disputes between the sailors and the lawyer who defends the rights of his sailors when they encounter trouble in ports abroad.'⁽³⁾ Just as important was the nakhudha's position as the most immediate holder of the purse-strings; although the money to outfit a dhow for a voyage often came from a merchant-financier whom he had to repay, the nakhudha decided the advances that his

(1) This theme runs throughout al-Hijji's 600-page compendium of nakhudha biographies; see Ya'qub al-Hijji, *Nawakhudhat al-Safar al-Shira'i fi-l Kuwayt* [The Sailing Captains of Kuwait], Kuwait: CRSK, 2005.

(2) Perhaps the best example of this is the al-'Othman family, led by the nakhudha Abdul-Wahhab Al-Othman, who as a nakhudha developed a network of business contacts which he and his children continued to make use of well after he established himself as a merchant-financier. See Abdul-Mohsen Al-Khorafi 'A'ilat al-'Uthman [The al-'Uthman Family], Kuwait: Privately published, 2003, and Al-Nakhudha 'Abdul-Wahhab 'Abdul-'Aziz Al-'Uthman: Riyadat 'A'ila wa Tamayyuz Insan [Captain Abdul-Wahhab Abdul Aziz al-Uthman: Educating a Family, and What Makes a Human Being Distinctive], Kuwait: Privately published, 2003.

(3) Abdul-Mughni, *Nawākhudha*, p. 166.

mariners were to receive at the beginning of the journey and was the chief decision-maker in the crew's mangrove-trading ventures. And while the crews of trading dhows were not in a state of perpetual debt like they were on pearling dhows, they were sufficiently reliant on advances and gifts from the nakhudha to be called his dependents.

This economic and quasi-political sway that the nakhudha had over his mariners was not only on board the ship; it was an influence that could just as easily be exercised on land if necessary. Nakhudhas had the opportunity to showcase this influence in Bahrain in the early 1930s, in their vocal opposition to recent British attempts to reform the pearling industry and cap the advances they could give their divers. For three pearling seasons in a row, nakhudhas incited hundreds of their divers to riot and demand that restrictions on advances be lifted for both their own sake and that of the divers – a demand that the Bahraini rulers and their British advisors reluctantly accepted⁽¹⁾. That the nakhudhas exercised power over a mobile force only rendered them more dangerous, allowing them to flex their muscles wherever it best suited them. There are enough accounts of disputes between port authorities and dhow crews from the Gulf in different parts of the Indian Ocean to sustain the idea that nakhudhas were able to prod their mariners into action whenever necessary⁽²⁾.

Despite the many differences between a merchant and

(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) See also Zanzibar National Archives, AK 8/13 'Seasonal Dhow Visits from Arabia', AK 4/35 'Dhow File', and AK 4/31 'Dhow Season, 1947-8'; Gilbert, *Dhows and the Colonial Economy of Zanzibar*, pp. 131-150.

nakhudha in terms of wealth and status, the above examples illustrate that they both shared one thing in common: they both drew on the Indian Ocean as a source of economic mobility, and used their privileged positions within the Gulf-Indian Ocean trade systems to reinvent themselves as political actors. By strategically positioning themselves between their own networks and those of the Indian, East African or other merchants, the Indian Ocean-based merchants of the Gulf were able to bridge the gaps that would have otherwise made cross-communal transacting too difficult to realize. The implications of their privileged intermediary positions between their home ports and the Indian Ocean were not limited to economic life. Indeed, Gulf merchants and nakhudhas used their positions to carve out for themselves strategic roles as political and social actors in the Gulf. In doing so, they actively participated in reshaping material culture and political life in their home ports, inextricably fusing the dynamics of both to the rhythms of a broader Indian Ocean commercial system.

These trans-oceanic mercantile linkages continued to shape Gulf societies, well after the emergence of oil as a key export of that region. A number of Gulf merchant families even stayed in India and South Arabia well past the introduction of oil into their countries' economies, and continued to supply their home markets with commodities from their host ports just as they did for scores of years. The majority of the Indian Ocean merchants of the Gulf, however, recognized that there were growing business opportunities at home – the most popular among which was the establishment of local agencies for the growing number

of Western companies looking to do business in the fast-developing states of the Gulf. Access to these opportunities was a natural by-product of the political influence these merchants had developed over generations; the rulers channeled commercial contracts towards merchants as a way of ensuring political stability in a period of rapid change. This economic transformation, it should be noted, did not sever the ties between the Gulf and Indian Ocean, but converted them into channels through which Gulf merchants could recruit foreign laborers and personnel to manage their growing businesses.

Conclusion

The historiography of the Gulf has experienced something of a second wind over the past decade. Inspired by trends in different fields and influenced by new methodologies, historians of the region have begun to ask new questions of old materials, and have discovered entirely new archives to work with. However, despite these promising developments, and save for a handful of works, most historians of the Gulf continue to work within a resolutely local framework. For most of them, the narrative of the Gulf's past either belongs to a broader Arab/Middle Eastern history or is considered an historical anomaly – hence the need for an annual 'Gulf Studies' conference, workshops, and the like. The result has been largely harmful to the historiography of the region: despite new materials and approaches, the sub-field of Gulf history – and Gulf studies more broadly – remains an academic ghetto.

The discussion here aimed to highlight a new and potentially more fruitful arena with which historians of the Gulf could engage: the Indian Ocean. To this end, I have suggested one potential way in which scholars can begin to rethink the history of the Gulf within the framework of that of the Indian Ocean. Rather than taking the more conventional route of looking for influential Gulf actors in India or East Africa (an approach that has served historians of Hadramawt and Oman well but is potentially less useful to people working on Kuwait or Bahrain), I have attempted to turn the lens inward – to look for how actors who moved between the Gulf and Indian Ocean arenas reshaped the contours of political, economic and social life in the Gulf itself. By converting their access to credit into a basis for authority, merchants and ship captains in the Gulf were able to remake themselves into political actors of some consequence. Trade and politics in the broader Indian Ocean, then, emerge as important backstage dimensions of economic and political life in the Gulf.

If the argument seems basic, it is because I only mean to scratch the surface of a potentially enormous project – to point simply to what promises expanding the geographical horizons of the Gulf might yield. If historians of the Gulf can begin to picture broader frontiers of the region's history that lie in Bombay, Aden and Zanzibar, then they can begin to open the gates to entirely new literatures, debates and archives. By imagining the world of Gulf actors as including India, South Arabia and East Africa, historians can begin to ask new questions surrounding the trans-regional dimensions of economic, social and political communities in the Gulf itself.