

الخليج والخليجيون قبل عام ١٩٣٠ : دراسة في الجغرافيا والسكان والاقتصاد

د. محمد رياض *

مقدمة :

يحاول هذا البحث إبراز بعض ملامح الخليج الاساسية في مجال السكان والأنشطة الاقتصادية والمنافسة الدولية وتكوين نويات ومقومات المجتمع الحالي ، وذلك في الفترة السابقة على الثلاثينات من هذا القرن .

وهناك اتفاق على أن الخليج قد مر بعدد من الفترات في العصر الحديث بين الازدهار والانكماش الاقتصادي يمكن تلخيصها على النحو التالي :

الفترة الزمنية	الأوضاع الاقتصادية الاجتماعية
من منتصف القرن الحالي الثلاثينات والأربعينات	عصر ازدهار البترول فترة انكماش وسوء الاحوال الاقتصادية لتدهور سوق اللؤلؤ نتيجة منافسة اللؤلؤ الصناعي الياباني ، والأزمة الاقتصادية العالمية والحرب العالمية الثانية .
العقود الثلاثة الاولى من القرن ٢٠ م .	فترة ازدهار اللؤلؤ في التاريخ الحديث ، وفترة تدعيم النفوذ البريطاني في الخليج ، وانتهاء الدولة العثمانية في الخليج .

* استاذ الجغرافيا بجامعة قطر . له كتب عديدة في فروع الجغرافيا البشرية والسياسية والاقتصادية

الفترة الزمنية	الأوضاع الاقتصادية الاجتماعية
القرن ١٩ م .	الصراع على الخليج بين ثلاثة اطراف هي : ١ — القوى العربية المحلية في الشارقة ورأس الخيمة ، في قطر ، في البحرين وفي الكويت اضافة الى الحركة الوهابية . ٢ — القوى العثمانية السياسية والعسكرية (١٨١٨ — ١٨٤٠ ، ١٨٧٠ — ١٩١٤) . ٣ — القوى البريطانية السياسية والعسكرية والتجارية ابتداء من ١٨٢٠ وتوقيع المعاهدات المتكررة مع كثير من المشيخات . وفي هذه الفترة كانت الأحوال الاقتصادية متراجعة بين الازدهار والتراجع نتيجة الحروب مع الاسطول الانجليزي وبدايات كساد التجارة العربية البحرية مع الهند ، مع بقاء اللؤلؤ كنشاط مربح .

واختيار الفترة السابقة على الثلاثينات مرده الى ان الأحوال في الخليج كانت تمثل عصر الشخصية الخليجية التي هي نتاج مئات السنين من الأصالة والتلاؤم الامثل بين الناس والبيئة . وبرغم ان اصول هذه الشخصية ممتدة للآن ، الا ان اشكال الحياة في مجملها وفي كثير من تفصيلاتها قد تأثرت بالاستحداثات المادية والتنظيمية والتقنية لعصر البترول الحالي .

والحقيقة ان اختيار هذه الفترة بالذات هي من افكار الزميل الدكتور علي خليفة الكواري . وقد طرحها كورقة عمل لندوة خليجية حول تلك الفترة من خلال مشروع دراسات تنمية اقطار الخليج العربي التابع لجامعة قطر ، وباشتراك الزميل الدكتور عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم لتغطية الجوانب التاريخية . واني مدين للزميلين بالكثير في تحقيق عدد من نقاط هذا البحث .

وثمة ملاحظة أساسية هي ان هذا البحث لا يغطي الخليج بأكمله ، وانما يركز على الاقليم الساحلي من الخليج بعمرائه وأنشطته ، لا يتجاوزه الى البادية والواحات في ظهيره الا حينما تكون هناك ضرورة لذلك ، وبخاصة في موضوع السكان الذين لا يمكن فصلهم لأنهم متفاعلون بصورة دائمة . فالبادية والواحات عوالم حضارية مختلفة عن عالم الاستقرار العمراني في النطاق الساحلي ، ويحتاج الأمر الى دراسات أخرى حول المجتمع البدوي وتنظيمه واقتصادياته وهجراته

المكانية . هذا فضلا عن أن الصورة العامة والخاصة لحياة البادية قد استهوت الكثير من الباحثين من قديم بحيث أن هناك مكتبة كبيرة عن البداوة . بينما الكثير ما زال ينتظر الدرس والبحث حول سكان سواحل الجزيرة واسهاماتهم الحضارية . ومثل هذا أيضا ضرورة واجبة حول سكان الواحات داخل شبه الجزيرة .

الخليج ، وخليج عمان :

الخليج العربي مسطح مائي ليس قائما بذاته ، إذ هو امتداد داخلي لخليج عمان . وهما معا يكونان ذراعا من المحيط الهندي يتوغل شمالا حتى سهل العراق، ويفصل بين شبه الجزيرة العربية والهضبة الإيرانية . ويربط مضيق هرمز بين الخليجين — ومن ثم تأتي أهميته الحيوية للخليج العربي قديما وحديثا .

ويحمل اسم « الخليج » الى الذهن مباشرة بلاد الخليجين معا . إذ أنه برغم التفريق الاسمي والجغرافي الطبيعي فان مجموعة علاقات الخليج العربي مرتبطة بالضرورة بمجموعة علاقات خليج عمان باعتباره الممر الوحيد الذي يصل الى المحيط الهندي . ولهذا فان بلاد شرق الجزيرة من عمان الى الكويت تأثرت وتأثر بمؤثرات متشابهة ، وعوامل التكوين الجيوبولتيكي لهذه البلاد جميعا هي عوامل واحدة ، وان اختلفت محليا من حيث الكم وليس الكيف . فعلاقات المكان تؤثر في التشكيل المحلي للمناطق المختلفة . فالتأثيرات والاهتمامات في عمان كانت أكثر ارتباطا بشرق أفريقيا والهند من الكويت التي تتأثر بعلاقاتها بمجموعة عوامل أخرى وثيقة الصلة باقليم رأس الخليج في سهول دجلة والفرات وقارون ، وايضا بعلاقات مع شمالي نجد وصحاري شمال الجزيرة وشرقها . أما اقليم الخليج الأوسط الممتد من القطيف والحسا الى قطر والبحرين وأبو ظبي فكان تأثره شديدا بوسط نجد وجنوبها . والجيع — مع ذلك — مرتبطون بمؤثرات داخل الجزيرة والهند وأفريقيا وإيران معا .

وفضلا عن هذه الاختلافات الكمية فان أشكال سطح الأرض قد أدت الى اختلافات محلية أخرى . ففي عمان كان للجبل الأخضر أثره في ايجاد فوارق سكنية واقتصادية بين مدن وقرى الساحل وسهل الباطنة وبين زراع الواحات في الداخل ورعاة الجبل ورعاة الصحاري . بينما تكاد التضاريس شديدة التباين تكون غائبة عن المسرح الطبيعي في بلاد الخليج العربي التي تتكون أساسا من سهول فسيحة ذات ارتفاعات متدرجة ومسطحات رملية شاسعة وسطوح حجرية واسعة تتخللها منخفضات لبعضها تربات صالحة للاستزراع اذا توفر الماء . وتتراوح المنخفضات بين تجميع واحات كبيرة في الاحساء والبوريمي ، وواحات صغيرة في

ليوا والذيد ومجموعة الواحات الصغيرة المتتالية بين البحر والجبل في رأس الخيمة أو الروضات الصغيرة في قطر .

وبرغم تعدد أنماط أسس الحياة في عمان فإنها متكاملة حضاريا وسياسيا في تجمع اقليمي شاسع . بينما تتشابه دول الخليج العربي في نمطها الحياتي ولكنها جيوبوليتيكا تقوم على اساس تعدد وحدات محلية لكل قوامها الاقليمي المحلي بالارتباط بمقومات بيئية محدودة ومكونات سكانية ذات انساب مباشرة ، جعلتها شديدة الارتباط بتفرداتها واستقلاليتها ، ومن ثم تعددت أصول الوحدات السياسية في الخليج العربي بينما ارتبطت عمان باطار شامل .

ولهذه الاسباب وجدنا انه من الملائم ان نخصص البحث الحالي لدراسة احوال بلاد الخليج العربي فيما قبل البترول ، مع الأمل أن تكون هناك فرصة أخرى خاصة بعمان . ولكن هذا لا ينفي التأثيرات المتبادلة ، ولا يستثني اشارات ترد الى مثل هذه المؤثرات بين اقليمي شرق الجزيرة .

الخلفية التاريخية :

للمكان الجغرافي — شئنا أم أبينا — دور حاسم في صنع علاقات مكانية إيجابية أو سلبية ، تحتم على الانسان في مراحلہ الأولى توجهات معينة . فإذا أضيف الى ذلك محتوى المكان من مصادر الثروة الطبيعية فإن الأمر بعد ذلك متروك لقدرات المجتمعات التكنولوجية والتنظيمية الذاتية أو قدراتها المكتسبة بالاتصال والاحتكاك الخارجي — على انتهاج نمط في استخدام الموارد والتنظيم المكاني وتطويره تدريجيا أو تغييره بصورة جذرية .

وبلاد شرق الجزيرة تقع على مسطح مائي محدود المساحة مغلق في ناحيته الشمالية ، لكنه برغم ذلك ذو أهمية خاصة في إقليم جنوب غرب آسيا . فهو رباط بين منطقتين حضاريتين في الماضي هما سهول ما بين النهرين (العراق حاليا) وسهول السند (باكستان الحالية) . والحضارات المتتالية في بلاد ما بين النهرين من السومرية إلى البابلية والآشورية هي في الواقع حضارات كان لها ارتباطات عالمية بمفهوم العالم آنذاك (ابتداء من الألف الثالثة ق . م .) ، من مصر والبحر المتوسط غربا إلى إيران وأواسط آسيا شرقا . وكذلك فإن مهد حضارة السند (التي تمثلها أحسن تمثيل آثار مدينتي موهانجدارو في السند الأدنى وهارابا في البنجاب) كانت ذات انفتاح على سهول الهند وجنوب آسيا من ناحية وعلى الحضارة العالمية في الشرق الأوسط عبر الهضبة الإيرانية ومياه الخليج من الناحية الأخرى .

وبرغم ما هو معروف عن مخاطر ركوب البحر قديما ، فان الطريق البحري — مع اتخاذ دفاعات خاصة في السفن — كان يعتبر أكثر أمانا بالمقارنة مع الطرق البرية ، لما تصادفه الأخيرة من عقبات طبيعية كالصحاري والجبال ، وموانع بشرية تتمثل في الاغارة والاتاوة التي تفرضها المجتمعات التي يمر بها الطريق البري . هذا فضلا عن سعة النقل البحري حتى في أشكاله القديمة بالقياس الى حجم الحمولة للقوافل البرية . لهذا فان الخليج كان ممرا حيويا للتجارة وشتى انواع العلاقة بين كتل السكان الكبيرة في مناطق الزراعة والحضارة في العراق والسند . وقد استمرت هذه الملاحة الهامة عبر الخليج خلال كل العصور التاريخية بدرجات مختلفة وبخاصة في عصور ازدهار الممالك التي تحكم رأس الخليج سواء كانت فارسية أو سلوقية أو ساسانية أو اسلامية عباسية ، مع الأخذ في الحسبان أن الخط الملاحي تعدى بلاد السند الى الهند وأفريقيا والصين من الألف الأولى قبل الميلاد على الأقل .

ولا شك أن توجه سكان الخليج — بظروفه البيئية الصحراوية الفقيرة — كان ، والى فترة تاريخنا المعاصر (وليس الراهن) — توجه بحري . وعلى هذا فقد أمد سكان الخليج من العلاقات العالمية حولهم في القيام بوساطة النقل البحري في الخليج والمحيط الهندي على الأقل . وهذا التحفظ يعني أن بعض سكان الخليج كانوا يقومون أيضا بالوساطة التجارية جنبا الى وساطة النقل .

وخلاصة هذا أن سكان الخليج أقاموا أحد دعائم حياتهم بالإفادة من علاقات المكان الجغرافي للخليج واستخدام وتطوير معارف الملاحة بما تحويه من فنون الملاحة ومعرفة الرياح والتيارات البحرية ومورفولوجية السواحل واستخدام البوصلة (الديرة) ، فضلا عن تقنية بناء السفن بأحجام وطرائق تتفق مع غرض استخدام السفن والبحار التي تبحر فيها .

وهكذا فإن سكان الخليج صاروا — بالتقليد — جزءا لا يتجزأ من عالم حولهم يتفاعلون معه ، ويثرون خبراتهم وتقنياتهم ، ويطورون نظرتهم للحياة بتعرفهم على أوطان وإقاليم تتصف مجتمعاتها بصنوف حضارية وتراكيب مجتمعية ، سواء كان ذلك داخل العالم الإسلامي أو خارجه . وبذلك تكونت اللبنة الأساسية في نظرة الحياة المتسامحة لسكان الخليج بالقياس الى جيرانهم وأقربائهم من البدو الرحل المتميزين بروح المحافظة .

ولم يقتصر الأمر على هذا ، بل إن سكان الخليج بتقنياتهم الذاتية والمكتسبة من احتكاكاتهم الحضارية ، واستجابة لاحتياجات حياة الرفاه في الممالك المتاخمة ، قد استخدموا بنجاح واحدا من مكامن الثروة الطبيعية في المنطقة ، فلا يحتاج اللؤلؤ الى مزيد من الكلام سواء في تقنية وسائل استخراجها ، أو تنظيم عمالته

وتسويقه ، وذلك برغم انه يوجد في اعماق البحر ، والانسان غير مؤهل لمثل هذه البيئة المعادية بتكنولوجياه القديمة .

ولكن الذي يحتاج الى تساؤل وبحوث خاصة هو **تعددين النحاس في جبال عمان الشمالية** : بلاد « ماجان » او « ماكان » التي وردت في النصوص السومرية في الالف الثالثة قبل الميلاد . وما زالت بقايا مناجم النحاس القديمة قائمة في وادي جزى بين البوريمة وصحار . ولم تقتصر شهرة ماجان على تصدير النحاس وانما بناء السفن والنقل التجاري بين دلمون (البحرين) وسومر واكساد في العراق وحضارات السند .

ولم يقتصر أهل الخليج على اللؤلؤ والنحاس كمصادر ثروة لأسواق العالم المعروف ، بل كانت هناك التجارة في **المصادر النباتية المتكيفة مع البيئة** . ويكفي أن نذكر البخور والمر واللبان وغيرها من منتجات جنوب الجزيرة والتمور من غالب مناطق الخليج .

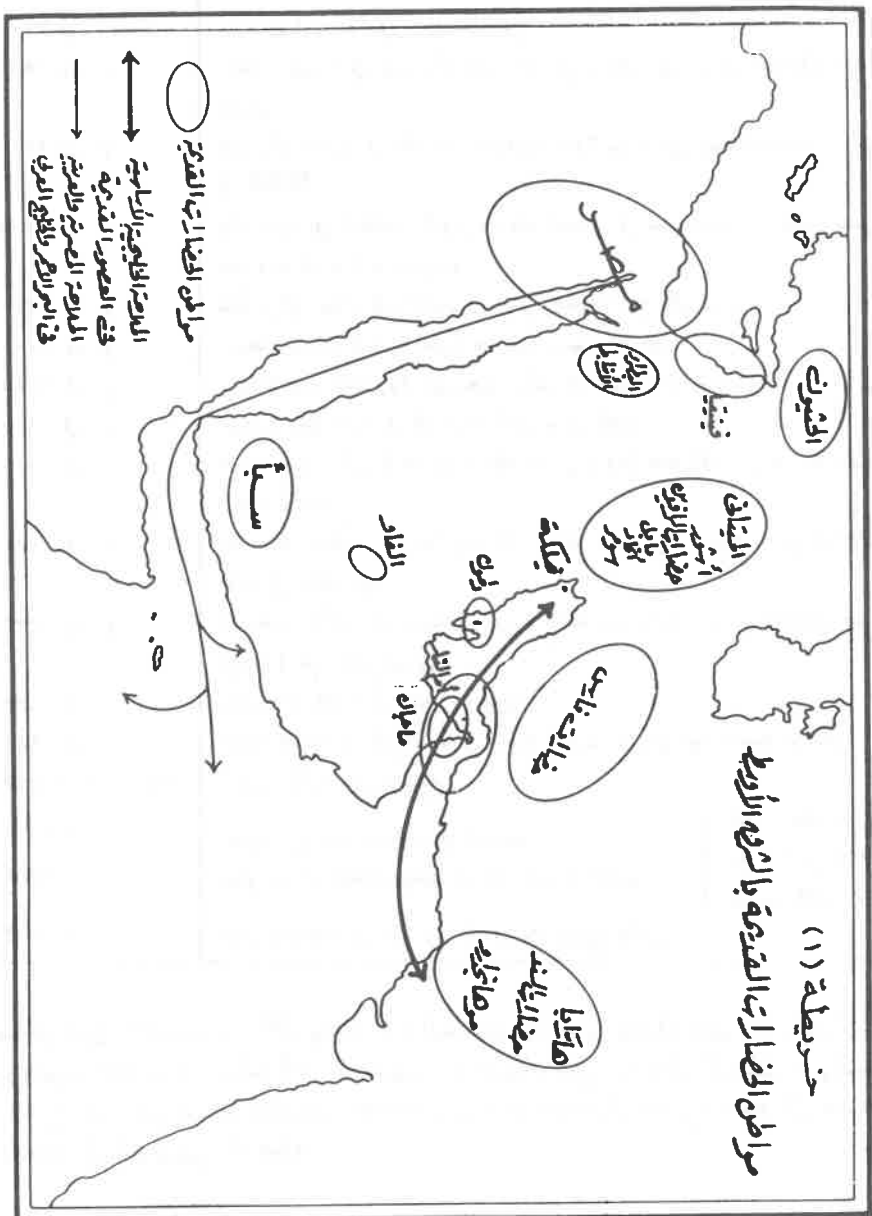
وبناء على هذا فقد قامت مدن وموان تجارية هامة داخل الخليج ، للوساطة في النقل والتجارة معا ، وعلى رأسها دلمون لمجموعة علاقات جغرافية — حيث تتوسط دلمون (البحرين اليوم) الخليج ، وهي في الوقت نفسه محمية — بوصفها جزيرة — من مؤثرات داخلية بالجزيرة الى حد بعيد ، مما ساعد على استتباب الأمن المحلي ، وهو قوام الازدهار التجاري . ولكن ذلك لم يمنع أن تصبح دلمون محط صراع القوى الكبرى من الأكاديين والبابليين الى الفرس والعلمانيين في الماضي ، والبرتغال وبريطانيا في التاريخ الحديث .

وخلصا التشغيل التقليدي لمصادر الثروة وعلاقات المكان في النقل البحري والوساطة التجارية إن المستوطنات البشرية كانت كثيرة في شرق الجزيرة ، وينتابها الازدهار والدمار في فترات مختلفة نتيجة صراعات محلية او دولية . ويكفي أن نذكر دليلا على الازدهار في المنطقة الكثير من الحفائر الأثرية التي يكشف عنها الباحثون ولم تتكامل دراستها حتى الان . مثال ذلك حفائر فيلكة ومقابر القباب الشاسعة في البحرين والمنطقة الشرقية السعودية وغرب قطر ، حفائر دلمون في شمال جزيرة البحرين ، حفائر الخور في شمال قطر ، حفائر جزيرة أم النمار قرب مدينة أبو ظبي وواحة هيلي في أبو ظبي المتميزة بالصخور المنقوشة ، وبقايا مناجم النحاس القديمة في وادي الجزى في عمان وغير ذلك مما لم يدرس بعد . ومعظم هذه آثار استقرار سكني يعود الى الالف الثانية والاولى قبل الميلاد ، وفيها الكثير من اللقى الأثرية التي توضح مدى العلاقة التجارية بين العراق والهند ومكران والخليج في تلك الفترة القديمة . ويبقى لنا أن نتساءل عن مدى الاهتمام بالآثار والحفريات التي تعود الى العصور الإسلامية ، وهي لا شك كثيرة وغنية ، ولكن

جدول تاريخي لأهم الأحداث الحضارية في الخليج

٣٠٠٠ ق. م.	بداية حضارة دلمون في منطقة البحرين
٢٨٠٠ ق. م.	ازدهار حضارة في جزيرة أم النار (أبو ظبي) والبوريمي ورأس الخيمة وداخلية عمان .
٢٥٠٠ ق. م.	أول ذكر للبلون في الكتابات السومرية ، وكانت تسمى أيضا نيدوك - كي Niduk-ki
٢٤٠٠ ق. م.	أول إشارة في الكتابات السومرية لبلاد النحاس في شمال عمان ، وكانت تسمى بلاد « ماكان » أو « مازون » .
٢٣٠٠ ق. م.	نشأة مركز تجاري تابع للبلون في جزيرة فيلكة (أمام الكويت)
٢٠٠٠ ق. م.	ازدهار التجارة البحرية للبلون بين الهند وسهل العراق .
١٧٥٠ ق. م.	بداية تدهور دلمون ووقوعها تحت حكم بلاد هجر (الحسا)
٩٠٠ ق. م.	عودة ازدهار دلمون في ظل سيادة آشور وبابل الثانية .
٥٠٠ ق. م.	عمان تحت حكم الإخمينيين (بلاد فارس) وإلى هذه الفترة يرجع بناء نظام الري والأفلاج .
٤٥٠ ق. م.	آخر ذكر للبلون ، وبدلاً عنها تكرر ذكر « تيلوس Tylos » في الكتابات الاغريقية والفارسية .
٣٢٤ ق. م.	الاسكندر الأكبر يقيم مدينة في جزيرة فيلكة باسم « ايكاروس Ikaros » ظلت مزدهرة حتى عصر البارثي .
٦٣٣ ق. م.	دخول الاسلام شرق الجزيرة والبحرين .
٦٥٠ ق. م.	مدينة كاظمة على الطرف الغربي لخليج الكويت تبنى في عهد الخليفة أبو بكر .
القرن ١٦ م. وما بعده	دخول الأوروبيين للخليج .
١٧١٦ م.	العتوب من عنيزة يستقرون في الكويت
١٧٨٢ م.	العتوب (آل خليفة) ينتقلون من شمال قطر الى البحرين .
١٧٧٥ م.	فترة الجفاف في الجزيرة من ١٧٢٥ الى نحو ١٧٧٥ م.
١٧٩٢ م.	الحركة الوهابية في الحسا ومن ثم في بلاد الخليج الأخرى

معظم فرق الاثريين من الاوروبيين (دانمركيين وانجليز وفرنسيين واميركان) يوجهون اهتماماتهم غالباً لآثار العصور الحجرية وعصر ما قبل الاسلام . وقد يحتاج الامر الى توجيهه للآثريين بخاصة وان حكومات دول الخليج تدفع كل نفقات البحث الاركيولوجي الباهظة .



تطور المعرفة الحديثة بالخليج

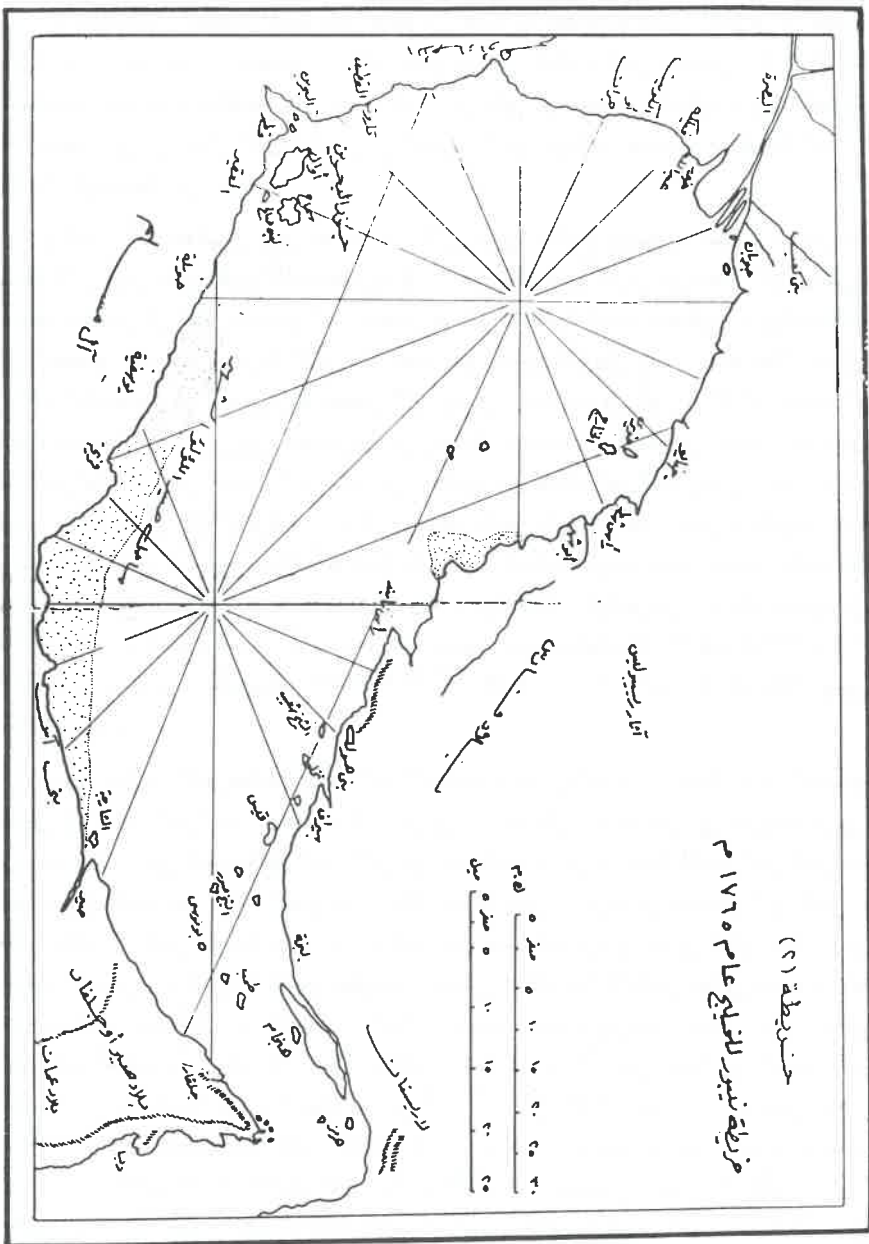
عرف سكان الخليج المياه التي يبحرون فيها في الخليج والبحر العربي والمحيط الهندي خير المعرفة ، ووضعوا لذلك مجموعة من الكتب التي تتضمن الارشادات والتعليمات الخاصة بالملاحة مثل كتب أحمد ابن ماجد وسليمان المهري . وقد حفظت تلك الكتب الى ان تمكن البرتغاليون من عبور رأس الرجاء الصالح ومعرفة اسرار الملاحة الموسمية الى الهند .

واعتبر البرتغاليون ومن تلاهم من الاوربيين الخليج وجنوب الجزيرة العربية مفتاحا لأمن إمبراطورياتهم الاستعمارية في المحيط الهندي ، ومن ثم دخل الاوروبيون الخليج باعتبار أن أهل الخليج أهم محتكر سابق لتجارة الهند العالمية . وقد تنالت على الخليج القوى البحرية الاوربية فيما هو معروف ومؤرخ . ومع هذا فإن من أهم الأشياء وهو مجهودات بعض الاوروبيين (كمغامرين أو رحالة أو علماء أو مجهودات بعض الاوروبيين) كمغامرين أو رحالة أو علماء أو مبشرين أطباء) تعد من أهم العوامل التي غرزت مادة للكتابة عن الخليج من خلال تجوالهم ومدوناتهم . ومن أهم ما خلفه بعض هؤلاء توقيع الاماكن توقيعاً علمياً على خرائط . ومن ثم ظهرت عدة خرائط للخليج في تواريخ مختلفة توضح كل منها اضافات وتحقيقات جديدة لشكل الخليج وتوقيع خطوط سواحله وجزره ومدنه وقبائله . ونعرض هنا خريطين من هذا النوع ، اولهما رسمها الدانمركي كارستي نيبور C. Niebhur عام ١٧٦٥ م (١) والثانية رسمها W. Palgrave ١٨٦٣ م (٢) اي بعد خريطة نيبور بمائة عام .

ومن مقارنة الخريطين بالخرائط الحالية للخليج يتضح لنا فعلاً حجم النمو المعرفي في أحد الجوانب الهامة خلال قرنين . فشكل السواحل في خريطة نيبور اقرب ما تكون الى الصحة في البر الايراني ومنطقة هرمز . بينما السواحل العربية تأخذ طابع العمومية وقلة المعرفة . مثلاً هناك طول مفرط في ساحل أبو ظبي ، وقطر تكاد لا تظهر كشبه جزيرة ، والبحرين مضخمة وتقع شرق قطر بدلاً من شمالها الغربي ، ولا يوجد خليج الكويت . ولكن هناك دقة لا بأس بها في منطقة شط العرب وخور عبدالله . والملاحظ أن هناك اهتماماً بتحديد ورسم اماكن الجزر بفض النظر عن أحجامها . كما بين نيبور منطقة شط اللؤلؤ الشهير فيما بين البحرين والشارقة . ويعطينا نيبور اسماء موانئ البر الشرقي بدقة وتفصيل ، ويسمى بعض الاماكن باسمين لشيوعها مثل الكويت والقرين ، والاحساء وهجر ، والبحرين واول . ويكتفي باسم جلفار على رأس الخيمة ، ويضع الشارقة على جزيرة صغيرة وأمامها على الخور المدينة الكبيرة التي يسميها « صير » ويسكنها شيخ الاقليم الشمالي للامارات الحالية ويسميه بلاد صير أو جلفار . ومن الحقائق التي

خريطة (٢)

خريطة نهر الخليج عام ١٧٦٠ م



يشتها نييور أن الساحل الايراني عربي ويسكنه قبائل كثيرة يدمجها تحت اسم بني هوله في الجزء الممتد من لنجة الى رأس بردستان وبني كعب في الاهواز .

وبعد مائة سنة نجد أن المساحات التي كانت خالية في خريطة نييور على الجانب العربي قد بدأت تكتمل وتنتلىء في خريطة بالجريف . وأهم الملاحظات ظهور شبه جزيرة قطر في مكانها وحجمها الطبيعي وأن كان خليج سلوى أكبر من واقعة ، وظهور البحرين في موقعها ، وظهور خليج الكويت وتحديد ساحل الامارات . وظهرت كثير من الاسماء المستخدمة حاليا . وفي المقارنة بين الخريطين يمكن أن نتعرف على بعض المتغيرات بالنسبة لتكوين القبائل والعشائر وظهورها واختفائها أو تغير أوطانها . ومن الأمثلة أن آل مسلم يحتلون مكانا هاما في منطقة قطر والسواحل الغربية لأبو ظبي في القرن ١٨ ، ولا يظهرون في القرن ١٩ ، بل تظهر مجموعات أخرى كبني هجر في المنطقة الشرقية للسعودية والقواسم في شمال الامارات ، والناصر والمرة ، أما بنو ياس فيظهرون بثبات في نفس مواطنهم في خريطة القرن ١٨ و ١٩ .

ويمكن الاستطراء كثيرا في موضوعات عديدة ، ليس فقط من جانب الخرائط ولكن الكتابات التي زاد كم ما فيها من معلومات ، والكثير منها ذو قيمة حقيقية . والفرض من هذه الالماحة العارضة لتطور المعرفة الحديثة عن الخليج أنها توضح لنا أن بناء النفوذ الاوربي في المنطقة لم يكن يعتمد فقط على القوة بل أن العلم باصول وواقع المنطقة كان الأساس الذي أدى في النهاية الى بقاء النفوذ البريطاني فترة طويلة ، وأعطى اللورد كرزون القوة والجرأة ليقول ما قاله في خطابه أمام شيوخ الساحل المتحادن (الامارات) في ٢١ نوفمبر ١٩٠٣ .

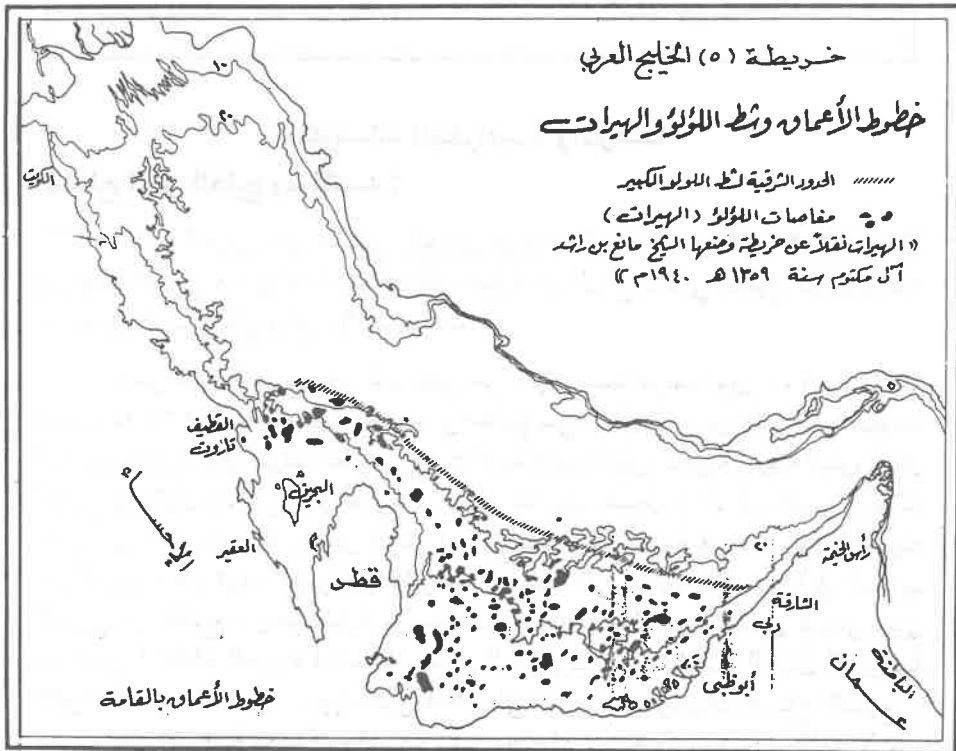
« هناك من يتساءل لماذا تستمر بريطانيا العظمى في ممارسة القوة ؟ ان الاجابة على هذا التساؤل تجدونها في تاريخ دولكم وأسرهم وفي الأوضاع الحالية للخليج . لقد كنا هنا قبل أن يظهر وجه قوى أخرى على هذه المياه ، ووجدنا نزاعات وصراعات فخلقنا النظام . ولقد كانت تجارتنا كما كان أمنكم مهددا مما دعانا الى فرض الحماية لقد انتقدناكم من الهلاك على أيدي جيرانكم ، وفتحنا هذه البحار لسفن كل الامم . لم نستول على اراضيكم أو نحتلها ، ولم نقض على استقلالكم ، بل حافظنا عليه . ولن نتخلي عن مجهودات قرن ناجحة ، ولن نمحو هذه الصفحة المشرفة من التاريخ . فالسلام على هذه المياه يجب ان يستمر ، واستقلالكم يجب أن يبقى ، ونفوذ الحكومة البريطانية يجب أن يبقى الاعلى » (٣)

وبرغم أن هذا الكلام بغيض مجوج ، فإن الحقيقة تبقى أن جانبا كبيرا مما هو عليه الخليج الآن يعود الى تراكم المجهودات في سجل المعرفة الحديثة عن الخليج خلال القرنين الأخيرين . ولكن ما يؤول اليه الخليج فيما تبقى من هذا القرن هو رهن



الى تلال وجبال عالية تاركة بعض السهول الساحلية وأودية نهرية صغيرة ، بينما السواحل العربية شديدة الانخفاض ولا تظهر من ورائها مرتفعات الا ابتداء من رأس الخيمة الى شبه جزيرة مسندم ، او في منطقة دخان في غربي قطر . وخطوط السواحل العربية شديدة التداخل مع البحر بحيث يصعب تحديدها فسي أغلب الاحيان ، وهذا التداخل ناجم عن عدم النضوج الجيولوجي واختلاف مناسيب البحر في العصر الجيولوجي الاخير مما يؤدي الى وجود السبخات والفضوت متقابلتين او متبادلتين على السواحل العربية لمسافات كبيرة . ففي قطر مثلاً سبخة أم سعيد وفشت العارف ، وكلاهما يمتد لمسافات كبيرة على اليابس وفي البحر على التوالي . وفي ساحل إمارة أبو ظبي نطاق بعرض عشرة كيلو مترات من السبخات والمسطحات الطينية الواسعة ، تغذيها باستمرار موجات المد العالي ، وترتفع فيها نسبة التبخر لتجعل ملوحة مياه الخليج عالية جداً وخاصة بين قطر والامارات عند خور العديد (الملوحة ١٠٠ في الالف) .

وتقتصر الارسابات الفيضية على قاع رأس الخليج من المكونات التي يصرفها شط العرب عن انهاره الثلاثة الفرات ودجلة وقارون . كذلك على الساحل الايراني بعض الارسابات الفيضية من الانهار الجبلية القصيرة .



أما قاع الخليج امام الشواطئ العربية فمعظمها من الرمال الجيرية .

وتؤثر شبه جزيرة قطر ببروزها من الساحل العربي الى وسط مياه الخليج على الشكل الطولي للخليج ، وتؤدي الى تغير في اتجاه التيارات البحرية ونمط الترسيبات في القسم الجنوبي الغربي من الخليج (وهو القسم الذي يتميز بكثرة شطوط اللؤلؤ) .

والى الشرق من شبه جزيرة قطر نطاق عريض من المياه الضحلة (١٠ - ٢٠ متر عمقا) ملء بالفشوت والجزر التي تكونت نتيجة القباب الملحية ، وان كان لها المظهر البركاني مثل حالول وصير بني ياس .

شط اللؤلؤ :

يمتد من الشارقة الى البحرين مرورا بجزيرة حالول رصيف مرتفع في قاع الخليج يكون شط اللؤلؤ الكبير امام سواحل قطر والبحرين وابوظبي . والاعماق هنا تتراوح بين ١٨ و ٢٧ مترا . وفي بعض الاماكن تصل الى ٣٥ و ٤٠ مترا . لكن هناك الكثير من النجوات التي توجد على اعماق تتراوح بين ٥ و ١٥ مترا . وعلى العموم فان الاعماق غير منتظمة على الجوف والهيرات وتتغير فجأة من ٣ او ٥ أمتار إلى مناطق عميقة او شديدة الضحالة (متر الى ٥ أمتار) نتيجة وجود الفشوت المرجانية .

والقاع في شط اللؤلؤ صخري يتكون من الحجارة والمرجان المقطع التي تظهر بادية للعين الا في الجو الملبد بالسحب . وتوجد في المنطقة بين قطر وابوظبي عشرات الجزر ، معظمها ذات سطوح رملية منخفضة ، والقليل منها عليها بعض التلال . وباستثناء جزيرة دالما فان هذه الجزر لم تكن مأهولة بالسكان ، وان كان يؤمها صيادو اللؤلؤ في موسم الفوص ، أو صيادو الأسماك .

والملاحة فوق شط اللؤلؤ خطيرة حيث تيارات المد قوية تتراوح سرعتها بين نصف الى ثلاثة أرباع العقدة . وتعتمد الملاحة أساسا على العين المجردة .

وتؤثر تيارات المد والجزر بشدة على تركيب الرواسب في قاع الخليج ، حتى في أجزائه العميقة . كما تؤدي درجة التبخر العالية مع العزلة النسبية لهذا المسطح المائي الى ارتفاع نسبة الملوحة اذ تصل في أقصى متوسطها الى ٧٠ في الألف .

الصورة العامة للمناخ :

والخليج كمسطح مائي بصفاته البنائية قد لا يختلف عن كثير من أمثاله في العالم لولا الظروف المناخية العامة التي طبعت الحياة على اليابس وفي البحر

بصفات خاصة ، وكان لهذا كله انعكاساته على اختيار مواقع السكن ومصادر مياه الشرب ، التي سوف نشرحها فيما بعد .

واهم ما يميز مناخ الخليج هو أنه يقع ضمن أكبر نطاق جاف في العالم ، ولذلك فإن الأمطار قليلة جدا ، وكميتها وموسم سقوطها متغير كل سنة . ولكن هناك اختلافات ، فالساحل الإيراني قد يسقط عليه بين ٢٠٠ و ٣٠٠ ملليمتر سنويا ، أما الساحل الغربي فأماطاره أقل من ١٥٠ ملليمتر . ومعظم هذه الأمطار — اذا سقطت — فإنها تسقط شتاء . وهي ليست موزعة بعدالة على أشهر الشتاء ، إنما تتميز بالفجائية والهطول القوي لفترة محدودة . مثل سقوط ٣٠٠ ملليمتر على مسقط عام ١٨٩٠ خلال ٢٤ ساعة ، أو ١٤٠ ملليمتر على بوشهر خلال يوم واحد . ولقرب الجبال من الشاطئ الإيراني فإن كمية المطر الساقطة مع بعض الثلوج في الأعالي تساعد على مسيرة المياه في أنهار قصيرة بعض أشهر السنة ، وهذه ظاهرة لا وجود لها على الساحل العربي .

والى جانب قلة الأمطار وعدم انتظامها يتميز الخليج بحرارة عالية معظم أشهر السنة . وترتفع الى ما بين ٤٥ الى ٥٠ درجة مئوية صيفا ولكنها تنخفض شتاء بنحو عشرين درجة . والمدى الحراري اليومي كبير بين برودة ملحوظة في ليالي الشتاء قد يتكون معها الصقيع في الأراضي الداخلية وبين حرارة النهار العالية نسبيا . ويترتب على ذلك ارتفاع نسبة الرطوبة في الشتاء وظهور الضباب على المنطقة الساحلية في الصباح الباكر . ولا تعتبر درجة الرطوبة العالية في الخليج مظهرا فريدا في المناخ عامة ، ولكن مصاحبة الحرارة الشديدة هو الذي جعل مناخ الخليج يتسم بالصعوبة .

والرياح عنصر آخر مميز لمناخ الخليج . فالاستقرار في الرياح ، بل السكون في بعض الأحيان في الصيف ، يقابله عدم استقرار في الرياح نتيجة تغير الضغط الجوي شتاء بمرور فلول أعاصير البحر المتوسط . ويترتب على ذلك سرعة رياح الشمال على كل الخليج بالدرجة التي تجعلها خطرا على الملاحة والأشجار . وتنقل هذه الرياح الشمالية القوية معها كميات كبيرة من الأتربة على نحو ما هو معروف في الكويت والعراق باسم « الطوز » .

ويوضح الجدول التالي بعض الصفات الأساسية في مناخ الخليج .

المعدلات المناخية في الخليج

المحطة	معدلات الحرارة القصوى مئوية		الرطوبة النسبية في المئة		الأمطار السنوية مليمتسر	الرياح	
	ستيجزاد					أعلا السرعة بالعقد	اتجاه الرياح
	يناير	يولية	يناير	يولية			
الشويخ (الكويت) متوسط ١٠ سنوات	٢٤	٤٨	٦٩	٢٥	١٠٥	١١ عقدة في مارس ويونية	٣٠٪ ش غ ١٧٪ ش ١٢٪ غ
البحرين متوسط ٣٥ سنة	٢٥	٤١	٨١	٦٩	٧٦	١١ عقدة في مارس ويونية	٤٤٪ ش ٢٧٪ ش غ
الشارقة متوسط أكثر من ٥٠ سنة	٢٩	٤٥	٨٦	٧٥	١٠٦	٧ عقدة في فبراير ومارس	٤٥٪ ش غ ٣٣٪ غ ١٥٪ ش

(ملاحظة : الرموز في اتجاه الرياح = ش : شمالية ، ش غ : شمالية غربية ، غ : غربية) .

و خلاصة القول ان مجموع هذه الظروف أدت الى وجود اقاليم رئيسية جغرافية في الخليج هي : (١) اقليم الساحل ، ب (ظهر الساحل ، ج) الواحات ، د (الصحراء . ولكل من هذه الاقاليم ظروفه الخاصة . فاقليم الساحل وظهره المباشر كان وما زال هو مركز الكثافة العمرانية في الخليج ، وذلك بوجود مصدر غذائي لا ينضب (الاسماك) فضلا عن موارد ثروة أخرى (اللؤلؤ والتجارة البحرية) . اما اصطلاح الصحراء فهو غامض نسبيا حيث أن المنطقة كلها تدخل ضمن الصحراء . لكن المقصود هنا هي المساحات الشاسعة في اقليم الخليج التي تتكون من سطوح حجرية او رملية بشتى اشكالها ويظهر الجفاف بصورة مميزة . وترتب على الموارد الهامشية أن الصحراء لم تتسع الا لاعداد قليلة من الرعاة الذين يتحركون فصليا في مناطق معينة من أجل الاستخدام الأعلى للموارد الفقيرة .

والواحات هي الاقليم المقابل للسواحل من حيث وجود اعداد من السكان المستقرين ، وقدرتهم على البقاء مرتبط بقدره الناس على تدبير المياه وحسن استخدامها ،

ومن ثم كان هناك الكثير الذي يجب أن نعرفه عن توزيع مياه العيون على الحقول والبساتين بطريقة تضمن عدم الإفراط في الماء وعدم التقريط في حقوق الجميع .
وأخيرا فإن ظهور الساحل في منطقة الخليج أما أرض غير صالحة للسكن والاستخدام نتيجة للفقر الشديد بها كسبخة مطى الشاسعة ، وأما أرض رعوية تصلح للاستخدام البدوي بعض اجزاء السنة وخاصة في الشتاء والربيع .

آثار الظروف الجغرافية على الإنسان :

لقد كان لهذه الظروف في الأقسام الأربعة السابق ذكرها أثرها الواضح على توجهات الإنسان في أنماط حياته . مثلا اختيار مواقع القرى والمدن ، شكل المسكن وخاماته ، أنواع الأنشطة الاقتصادية بما في ذلك العزلة أو الانفتاح على علاقات دولية مختلفة باختلاف العصور .

ونظرا لتركز معظم سكان الخليج في اقليم الساحل فقد أصبح هذا هو مركز الثقل في الخليج منذ زمن بعيد . وكان اختيار مواقع المستقرات السكنية يخضع أساسا لعدة عوامل مورفولوجية مرتبطة بأشكال التكوين الساحلي . وانعكاسا لأهمية أشكال السواحل نجد في اللهجة المحلية عشرات المصطلحات التي تطلق على أدق الأشكال التركيبية لمنطقة الساحل لتمييزها تميزا مباشرا .

ومن الأمثلة على هذه المصطلحات اللغوية الدقيقة ما يلي :

الفشت : سطح مرجاني على الأغلب ، يقع تحت سطح الماء على أعماق قريبة .

الجصار : (القصار — الكصار) سطح حجري أو مرجاني يظهر فوق سطح الماء معظم الوقت مكونا جزيرة صغيرة صخرية .

الحد : (بكسر الحاء) حاجز رملي مغمور يظهر في وقت الجزر .

الحالة : حاجز رملي ظاهر فوق الماء لكنه قد يختفي تحت الماء أثناء موجة المد .

غالة : (قاله — داعبه) خليج صغير على الشاطئ الرملي له امتداد في شكل الأصابع .

غبة : خليج أو مدخل خليج عميق المياه .

خور : ذراع بحري عادة يمتد طوليا داخل اليابس .

الشعب : حاجز صخري قرب الساحل .

السيف : الشاطئ الرملي على الساحل .

هذا فضلا عن عشرات المصطلحات التي تصف بدقة أيضا مجموعة الظواهرات الأرضية .

وكنموذج لتأثير البيئة المباشر على الإنسان نجد المنطقة الممتدة من جنوب الوكرة على ساحل قطر الشرقي وحتى خور العديد تمثل نطاق اللامعمور القطري منذ القدم نتيجة الكثبان الرملية (نقيان قطر) والسبخة الواسعة مع المسطحات الطينية في أم سعيد وما يليها جنوبا ، وامتداد فشيت العريف لمسافة نحو عشرة كيلومترات جنوب أم سعيد . ولم يكن يطرق اليايس سوى بعض الرعاة ، ولكن المياه تطرقها قوارب صيادي الأسماك وفي الماضي غواصي اللؤلؤ . وعلى هذا النحو أيضا يمكن تفسير خلو ساحل أبوظبي الغربي من السكن الدائم منذ القدم حيث السبخات الواسعة مثل سبخة مطى ، والأخوار والجزر والفشوت التي تكون متاهات ناجمة عن تعقد وتداخل اليايس والبحر .

وعلى وجه التعميم نجد سكان الخليج في الماضي يختارون مواقع لمدهم وقراهم رؤوس الأخوار المتعمقة كما هو الحال في رأس الخيمة وأم القيوين والشارقة ودبي وخور شقيق (الخور حاليا في قطر) والعقير والجبل ، أو خلجانا واسعة كالدوحة والكويت . هذه الخلجان بما يكتنف مداخلها من عقبات ملاحية لا يعرفها إلا الخبير بالمنطقة كانت تعطى هذه المدن خطوط دفاعها الأولى ضد أية غارات مفاجئة ، كما كانت تعطي السكان فترة انذار للاستعداد لمواجهة الهجوم . فالكثير من الأخوار تتميز بوجود حواجز رملية غاطسة عند مداخلها بحيث لا تترك إلا ممرات ملاحية محدودة . مثال ذلك خور شقيق في شرق قطر الذي هو « خور » شديد الضحولة إلا من ممر لا يتجاوز عمقه ١٨ متر لا يعرفه إلا ملاحو المنطقة .

والى جانب مورفولوجية السواحل واستراتيجية الدفاع فقد كانت لعلاقات الموقع لبعض المدن أهمية خاصة كمركز تجاري لاقليم محلي ، ونقطة انطلاق للتبادل التجاري البري والبحري . فالدوحة تمثل نهاية طريق من الأحساء ومن جنوب ووسط نجد ، فضلا عن مركزية موقعها بالنسبة للمعمور داخل شبه جزيرة قطر . والكويت تمثل نقطة التقاء طرق رأس الخليج إلى البصرة وما بعدها من ناحية وطرق شمال نجد والحسا من ناحية ثانية . وقد تشاركها **البحرة** في ذلك ، لكن وجود الميناء الجيد على خليج الكويت أهلها للنمو على حساب غيرها من القرى المجاورة .

وكانت العقير والقطيف وقرى جزيرة تاروت تمثل موانئ لاقليم الحسا ولكنها في معظم الفترات كانت في ظل نفوذ وهيمنة البحرين التجارية — وربما السياسية — على المنطقة . وحينما دعت الحاجة إلى وجود موانئ جيدة في المنطقة الشرقية لم يختار واحدا من هذه الموانئ بل انشيء ميناء جديد ومدينة جديدة في الدمام والخبر .

ولا يسعنا في هذا المقام إلا أن نشير الى ان الاوضاع السياسية قد شاركت الظروف الطبيعية في مصائر العمران المدني في الخليج . فالبحرين من زمن بعيد مركز تجاري بحري في الخليج كما أنها مركز علاقات سياسية معقدة من جانب فارس وعمان . فالقوى الأوروبية المختلفة كلها لعبت ادوارا مختلفة على اهل الخليج من العرب الذين يسعون قدر الامكان الى الابقاء على الاستقلال مع مهادنة هذه التيارات السياسية . وفي ظل النفوذ الانجليزي زادت أهمية البحرين باعتبارها قاعدة مؤثرة على الأحوال السياسية والتجارية في معظم أجزاء الخليج . وعلينا الا ننسى الصراع الانجليزي العثماني على قطر والكويت الذي أدى في النهاية الى تثبيت النمو العمراني المستقل للامارتين ، وساعد على نمو الدوحة والكويت بعد ذلك على حساب المدن الأخرى . كما لا ننسى أثر التدخل الانجليزي على تدهور رأس الخيمة والشارقة باعتبار أنه كان لهما اسطول تجاري مؤثر على العلاقات التجارية العربية الى الهند ، وما تلا ذلك من احتكارية الاسطول التجاري الانجليزي لمثل هذه التجارة . وكذلك صراع البحرين وقطر على الزبارة التي كانت اهم مناطق العمران في شبه جزيرة قطر في القرن ١٨ م . وتأييد الانجليز للبحرين ، مما أدى الى دمار الزبارة في القرن ١٩ م .

الماء ونشأة المدن واقدارها :

ولكن الى جانب هذا كله فان حقيقة وجود منطقة الخليج في داخل النطاق الجاف جعل لوجود موارد المياه العذبة دورا حاسما في قيام سكن دائم ، وفي حجم هذا السكن .

وعلى هذا فان توافر المياه العذبة في جزر البحرين سمح بوجود عدد كبير من القرى والمزارع ونمو المدن الى حجم كبير بالنسبة لما كان في الماضي . وتعد مياه الشرب حول الدوحة (آبار مشرب ونعيجة) كان عاملا سمح بنمو الدوحة الى المدينة الاولى حجما في شبه جزيرة قطر في أواخر القرن ١٩ م ، بعد تدهور الزبارة التي كانت تتمتع بوفرة مياهها وحسن موقعها . كذلك كانت قلة مصادر الماء عقبة في أي نمو لأبوظبي حتى اكتساب المعرفة الحديثة بالحصول على الماء العذب من البحر في وقتنا هذا .

وقد رأينا فيما سبق ان الأمطار قليلة جدا في الخليج ، وبرغم ذلك فهي عامل مؤثر في ايجاد مصدر من مصادر المياه كما سنرى .

وحسب المعرفة الحالية فان مصادر الماء العذب في الخليج يمكن ان تصنف على النحو التالي :

١ — المياه السطحية الطارئة .

٢ — المياه الجوفية السطحية .

٣ — المياه الجوفية العميقة .

والمياه السطحية الطارئة تمثل جرياناً مؤقتاً للماء بعد أمطار قوية على سطح الأرض وتجمعها في الأودية ، وهذا النوع من الجريان قد يحدث في أي جزء من مناطق الخليج ، ولكنه أكثر وضوحاً في المنطقة الشمالية من ساحل عمان حيث يساعد وجود الجبال (الحجر الغربي) على تكوين مسيلات عديدة تتجمع مياهها في وديان واضحة تسير تجاه خليج عمان أو الخليج العربي . أمثلة ذلك وادي عبد الله الذي ينتهي في خليج عمان عند دبا ، ووادي حام الذي توجد الفجيرة قرب نهايته ، ووادي كلبا . وكذلك وادي شعم الذي ينتهي في الخليج العربي عند قرية شعم شمالي رأس الخيمة ، ووادي الذيد وغير ذلك كثير . ويحصل الناس على الماء العذب بأقامة سدود ترابية بعرض الوادي وتوجيه المياه للمزارع والقرى . ومثل هذا التصريف المائي الطارئ يحدث أيضاً في المنخفضات التي توجد بكثرة في قطر والمنطقة الشرقية والتي تسمى « خبر » و « روضات » . وإلى هذه المنخفضات تنصرف المياه مكونة بركاً من الماء العذب لبضعة أيام ، ويساعد على عدم تسربها بسرعة وجود طبقة طينية قليلة المسامية على قاع المنخفضات .

ولكن أكثر مصادر المياه شيوعاً في الخليج كانت الآبار التي يحفرها الناس للحصول منها على المياه الجوفية السطحية — أي غير العميقة . ومصدر المياه الجوفية هذه هو الأمطار السنوية . ضالة كمية المطر الساقط ، يتسرب تحت الرمال والحصى وينحدر مع انحدار السطوح . وتبقى هذه المياه كائنة أو متحركة ببطء ولا تغور إلى أسفل إذا وجدت طبقة جيولوجية صماء لا تسمح بنفاذية الماء كالطين والجبس . وهذه المياه هي بدون شك محمية من التبخر المباشر ، وأكثرها ما يوجد في بطون الأودية الجافة أو الروضات والخبرات . والآبار التي يحفرها الناس عادة لا تتجاوز بضعة أمتار عمقا ، ولو زادت أعماق البئر فإن الإنسان يصل إلى منسوب الماء المالح ، ذلك أن الماء العذب يطفو فوق الماء المالح الأكثر كثافة . وإذا استخدم الإنسان مياه هذه الآبار بحكمة فإنه لا يصل للماء المالح ، إذ أن الاستهلاك المحدود يعطي الفرصة لإعادة تغذية البئر بالماء العذب الذي يتسرب إلى البئر من الأراضي المجاورة . والحقيقة أن وسائل رفع الماء في مثل هذه الآبار كانت مرتبطة بالقوة العضلية للإنسان والحيوان مما لم يكن يسمح بسرعة نضوب الماء العذب ، ويمثل بذلك أفضل تجاوب بين الإنسان والمحافظة على مصادر البيئة . وعلى وجه العموم فإن كمية المياه في هذه الآبار محدودة ، ومن ثم فإن المستقرات السكنية التي تقوم عليها هي بالضرورة صغيرة الحجم . وثمة ملاحظتان : أولاهما أن مياه هذه الآبار لم تكن تحتفظ دائماً بعذوبتها

بسبب ذوبان أملاح التربة ، وما يميز بثراً عن آخر في درجة العذوبة في الواقع مرتبط بنوع التربة والتكوينات الجوفية في منطقة تصريف البئر . والملاحظة الثانية أن الآبار القريبة من السواحل تتصف بمياه ضاربة للملوحة حيث تختلط بماء البحر . ومن أهم الأمثلة على ذلك الآبار التي كانت شائعة في الماضي داخل مدينة المنامة أو قرى الساحل في قطر والكويت وغيرها ، وكانت هذه المياه عادة تستخدم في الزراعة أو الغسيل وغيره من الاستخدامات والأعمال المنزلية .

وأغلب العمران في الخليج قام على مياه هذه الآبار — التي كلما زاد عمقها عن ١٥ متراً — وبخاصة تلك التي توجد في بطون الأودية ، مثال ذلك ما كان عليه الأمر في الدوحة ورأس الخيمة والجهرة وخورفكان والفجيرة ، ومن الأمثلة الهامة على وضوح أهمية المياه في اختيار مواقع المستقرات السكنية أن قرية شعـم شمال رأس الخيمة تقوم على بعد أكثر من كيلومتر ونصف بعيداً عن الساحل . واختير لها موقع في نهاية واد حفر فيه ١٦ بئراً تروي حدائق نخيل واسعة ، هذا بالرغم من أن مهنة الناس الأساسية هي الصيد البحري (٤) .

أما المياه الجوفية العميقة فتظهر في ثلاث طبقات من صخور عصر الإيوسين تعرف في شرق الجزيرة بطبقات « علاة » و « الخبر » و « أم رضة » (بترتيبها الرأسي) . ومصدر مياه هذه الطبقات أمطار العصور الماطرة في أزمنة جيولوجية قديمة . وهي بذلك مياه حفرية — أي لا يعاد تغذيتها بصورة أجمالية ، فإذا نضبت لم يعد لها وجود . وحيث أن أعلاها — طبقة علاة — على عمق كبير من سطح الأرض ، فإنها لم تستغل عمداً بحفر الآبار في الماضي ، لأن ذلك يحتاج إلى التكنولوجيا المعاصرة التي أدت إلى دق الآبار العميقة وضخ المياه إليها كما هو قائم حالياً . وبرغم أن تكنولوجيا الإنسان في الماضي لم تمكنه مما هو حاصل اليوم ، فقد استفاد من مياه طبقة علاة التي تدفقت طبيعياً نتيجة وجود فوالق وعيوب في الصخر . وما مياه العيون العذبة ذات التصريف الكبير في واحة الحسا والقطيف إلا من هذا النوع . وكذلك الكثير من العيون العذبة في البحرين والبحر المحيط بها . وهذا هو سبب العمران الكثيف المستقر في شكله الريفي والحضري في الحسا والقطيف والبحرين من قديم .

وقد لوحظ أن آبار وعيون شمال البحرين أعذب من تلك التي توجد في جنوبها ، ومن ثم يمكن إيجاد رابطة إيجابية بين كثرة العمران والمدن في شمال البحرين وسيادة الزراعة في جنوبها وشرقها . وهذه الملاحظة بعينها موجودة في قطر ، ومن ثم نرى تركزا عمرانياً في وسط وشمال قطر ، وقفراً في الجنوب مرتبطاً أيضاً بوجود السطوح الحجرية والكثبان الرملية .

وباستثناء المناطق الشمالية في دولة الإمارات حالياً فقد كان هناك فقر ملحوظ في المياه ابتداءً من الشارقة إلى دبي وأبو ظبي . وأكثر المناطق فقراً في

مصادر الماء العذب كانت أبوظبي ، ومياها ضاربة للملوحة كثيرا . ولهذا كان تركيز السكان قديما هو في مناطق واحات ليوا والبوريمة والعين . وفي البوريمة والعين كانت مصادر الماء ، وما زالت ، من مخزون الجبال المجاورة . تتدفق المياه في صورة عيون كما هو في الحسا ، كما أن الكثير من المياه تنقل في الممرات الجوفية التي ابتكرتها تقنية قديمة وتعرف باسم « الغيل » أو « الافلاج » التي تكثر في سلطنة عمان وتعرف باسم « القناة » في ايران ، ويشابهها في ذلك نظام « الفجارة » في شمال افريقيا . وما زالت تقنية الافلاج — برغم ما كتب عنها — في حاجة لمزيد من البحث والدراسة حول مصدرها وتاريخ إقامتها بوصفها نقطة إبداع مدهش موجه للاستخدام الأمثل لمصادر المياه الشحيحة في المنطقة .

وعلى وجه العموم فإن ماء الشرب كان ينقل من الآبار الجيدة خارج المدن والقرى في قرب على ظهور الحيوان وبيع في المدينة . وتتراوح مسافات النقل من كيلومتر الى أربعة كيلومترات ، كما كان في المنامة والدوحة وغيرها من المستقرات السكنية ، وذلك بحكم أنه كلما بعدت الآبار عن الساحل قلت ملوحة مياها . وبعض المستقرات السكنية كأبو ظبي ودبي كانت تحصل على مياه الشرب من مسافات بعيدة . فالمسافة بين دبي وطوي (بئر) عوير نحو عشرين كيلومترا ، بينما كانت المسافة أكبر بين الآبار التي تزود أبوظبي وتقع في الطريق المؤدي من أبو ظبي الى دبي .

وكانت عملية نقل الماء تمثل حرفة تستدعي عمالة يدوية كثيفة عند الآبار وفي التسويق داخل المدن ، فضلا عن استخدام أعداد كبيرة من الحيوان في هذه الحرفة . ويتشابه ذلك مع ما هو قائم في مدن الخليج من توصيل المياه الى المساكن بواسطة سيارات الصحاريج (التانكر) قبل إيصال الماء بشبكة الأنابيب .

وكنماذج لذلك كان سكان المنامة من الأغنياء يشتررون المياه من عيون الرفاع الشرقي والغربي يحضرها أهل الرفاع على جمالهم ، بينما يجلب الفقراء من عين مقبل وحوض قفول وهما قرب المنامة أو داخلها ولقربها من الساحل تتسم المياه بالملوحة وكثرة التلوث . وفي الدوحة كانت المياه تأتي من بئر مشيرب ، ويشترى عامة الناس ، بينما يشرب الأغنياء من مياه نعيجة الأكثر عذوبة (وأعلى ثمنا لبعدها بالمقارنة بمشيرب) . وكذلك كان سكان مدينة الكويت يحصلون على المياه من آبار تبعد نحو ستة كيلومترات جنوب المدينة بينما يتزود بيت شيخ الكويت من آبار قصر مشرف ، وآبار السرة في قرعة (هـ) .

وفي ختام هذا الجزء قد يكون هناك شيء من التضخيم لأهمية علاقات أشكال الساحل ومصادر المياه واختيار مواقع المستقرات البشرية وأحجام المدن . فمما لا شك فيه أن هناك الى جانب ذلك عوامل أخرى تلعب دورها في كل مكان محلي على حده ، ولكن لا يوجد أهم من أشكال السواحل ومصادر المياه كعوامل عامة يمكن

تطبيقها وقياسها على مستوى الخليج ككل سوى مجموعة العناصر الاقتصادية والسياسية التي تسهم في حجم العمران وشكله ازدهارا أو فقرا ، ولهذه العوامل موضوع بحث آخر .

سكان الخليج

اصول سكان الخليج : يشكل سكان الخليج من حيث أصولهم الأساسية جزءا لا يتجزأ من السلالة الفرعية التي تعرف باسم « السلالة الشرقية » ، وهي جزء من « سلالة البحر المتوسط » أو « السلالة الوسطى » . وتنتشر السلالة الشرقية في كل ما هو معروف بالعالم العربي مع اضافات سلالية أخرى — كبيرة أو صغيرة في الأقاليم المختلفة — في المغرب العربي وفي السودان والاطراف الشرقية للعالم العربي في الشام والعراق وجنوب الجزيرة .

وحيث إن مناطق حدود السلالات تكون بالضرورة نطاقات اختلاط سلالتي ، وحيث أن بلاد الخليج هي نطاق تخوم للسلالة الشرقية ، فإن المتوقع أن يكون هناك اختلاط سلالتي .

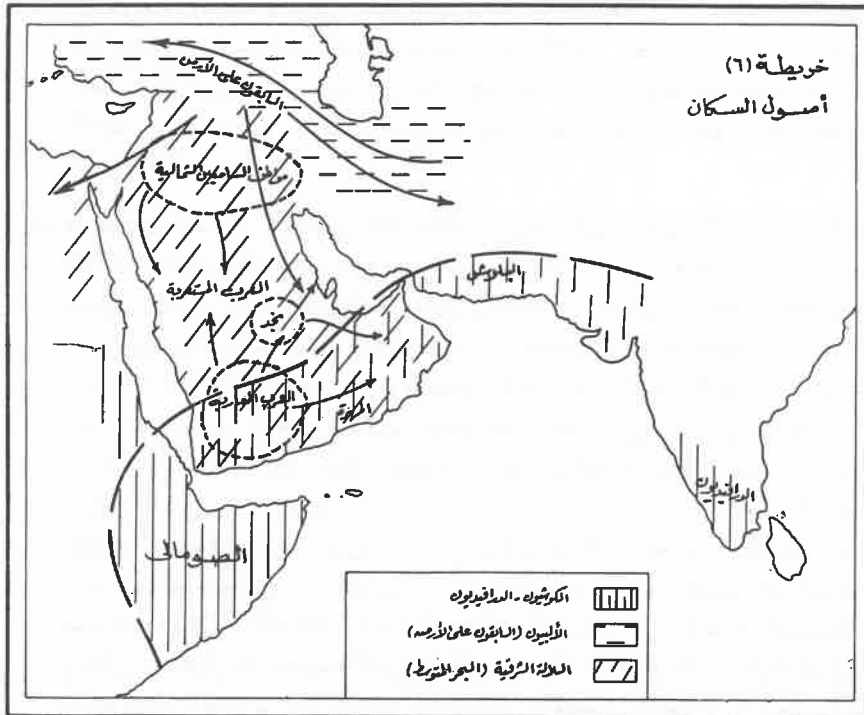
لكن هذا الخليط السلافي في منطقة الخليج كان بصفة أساسية اختلاطا محدودا للأسباب التالية :

١ — أن بلاد الخليج جزء من النطاق الصحراوي الذي (أ) لا يغري بالهجرة اليه الا في ظروف قصوى وبأعداد صغيرة ، كما أنه (ب) كان في الأساس مصدرا للهجرة خارجه (أى الى الخارج) أكثر منه مستقبلا لها .

٢ — أن المسطح المائي للخليج (العربي والعماني معا) برغم أنه ليس من الاتساع بحيث يشكل حاجزا مانعا ، إلا أنه كأي مسطح مائي يقف مانعا أمام حركات الهجرة الكبيرة ، ويسمح فقط بحركة التسرب لجماعات صغيرة العدد وعلى فترات زمنية طويلة .

٣ — أن قلب الجزيرة العربية السكاني في اليمن ونجد كان دائما مصدرا لهجرات وحركات القبائل العربية تجاه الحجاز وعمان والخليج ، وهو ما أدى الى دعم الصبغة العربية للخليج بصفة دائمة .

٤ — أن عرب الخليج هم الذين عبروا مياه الخليج مرارا وتكرارا في كل الاتجاهات من الساحل العربي الى الساحل الايراني وبالعكس ، واستقرت قبائل عربية على الساحل الايراني كبنو كعب والقواسم ومجموعات أخرى عربية سميت جماعيا باسم « الهولة » أو « بني هولة » ولم يكن النفوذ السياسي للدولة الفارسية في عصورها المختلفة محسوسا الا في مناطق معينة — من الساحل ، وفقط في فترات ازدهار فارس . فضلا عن استقرار واستقلال



القبائل والعشائر العربية على الساحل الشرقي للخليج ، فان النفوذ السياسي لسلطنة عمان وامارة القواسمة في جلفار (رأس الخيمة) والشارقة كان واضحا وقويا لفترات على أجزاء من الساحل الفارسي وجزره (والعكس ايضا في حالة قوة فارس) **وخلاصة القول ان الخليج كان بحيرة عربية بغض النظر عن الأوضاع السياسية (٦) .**

والى جانب حقيقة العروبة في الخليج فان ذلك — بحكم علاقات المكان الجغرافي والمسار التاريخي للزمن — لم يمنع من حدوث اختلاط سلالي مع جماعات مختلفة على مر الزمن . وان معظم هذه الجماعات قد تداخلت وهضبت في المجتمعات العربية واصبحت جزءا من نسيج السكان في الخليج . ويمكن أن نوجز أهم تلك الجماعات والسلالات التي دخلت النسيج السلالي ، فيما يلي :

١ - في العصور التاريخية القديمة ونتيجة علاقات التجارة والنقل البحري بين حضارات العراق وفارس القديمة والسند ، كان هناك تسرب لجماعات من شمال الخليج الى بلاد الخليج ، سواء كان هؤلاء من السلالة الألبية الفرعية (التي تتميز بعرض النسبة الرأسية والأنف المحدب) مثل السومريين والسابقيين على الآراميين ، أو كانوا من المجموعات السامية القديمة

الأكادية والبابلية . وإلى هذه الجماعات تعزى بعض الصفات السلافية في الخليج وبين العدنانيين بصفة عامة ، مثل الأنف المحدب أو ميل إلى عرض النسبة الرأسية ، أو ميل إلى بناء جسدي ثقيل . وقد تم هضم هؤلاء في الآلاف السابقة على الميلاد وأصبحت بعض هذه المميزات جزءا من المميزات السلافية العربية .

٢ — وفيما هو أقدم من العصور التاريخية — ربما إلى ما قبل الألف العاشرة قبل الميلاد — كان يمتد قوس كبير من الصومال شرقا إلى الهند غربا — مرورا بجنوب الجزيرة العربية وبلوشستان والسند ، يتشكل سكانه من مجموعات ذات صفات سلافية متشابهة يجهلها بعض الأنثروبولوجيين تحت اسم السلالة الفرعية الكوشية ، والبعض الآخر تحت اسم الاثيوبية . وممثلو هذه السلالة في الوقت الحاضر مجموعات الصومالي في شرق أفريقيا (مع إضافات زنجية) وفي الهند مجموعة الفيدا والدرافيديين (مع إضافات سلافية أخرى) ، وبعض صفات البلوش (مع إضافات البنية الإيرانية أفغانية) . وفي جنوب الجزيرة بعض مؤشرات هذا التكوين القديم في بلاد المهرة وربما شحوح شبه جزيرة مسندم . ولكن جنوب الجزيرة قد غمرته صفات السلالة الشرقية نتيجة الهجرات العربية إلى المنطقة الجنوبية . ويمكن أن نقول أن جنوب الجزيرة كان مهدا لسلالة عتيقة تراكبت فوقها مجموعات المهاجرين من العرب منذ العصر الحجري الحديث . وعلى أية حال فإن هذا يحتاج إلى دراسات أنثروبولوجية طبيعية في جنوب الجزيرة العربية لتقرير سمات السلالة العتيقة .

٣ — في العصور التاريخية كان تبادل التأثير العربي من جهة والبلوشي الفارسي من جهة أخرى قويا في إقليم الخليج . ولكن استمرار تغذية الخليج بالقبائل العربية من داخل الجزيرة كان يطمس الكثير من أشكال هذه المؤثرات .

٤ — جلبت مجموعة العلاقات التجارية والسياسية لسلطنات وإمارات الخليج خلال العصور الإسلامية مؤثرات أفريقية زنجية وبعض مؤثرات من غرب الهند (ملبار — بمباي — جوجرات — بصفة خاصة) . وقد زادت المؤثرات الأفريقية خلال فترة ازدهار السلطنات العربية على شاطئ أفريقيا الشرقية (خاصة زنجبار ومالندي ولامو وما عرف باسم ساحل البنادر في الصومال وسفالة في موزمبيق) .

٥ — وفي عصر النفوذ الإنجليزي في الخليج (تجاري ثم سياسي) زادت المؤثرات الهندية في منطقة الخليج . لكن التكوين السكاني في الخليج كان قد اكتمل بصورته العربية من فترة طويلة ، فضلا عن أن الهنود في الخليج في تلك الفترة كانوا مجموعات حضارية منفصلة متصفة بحرف وأنشطة معينة ،

متوقعة على نفسها في ظل الحماية الانجليزية ، ولم يحدث معهم أي اختلاط سلالي .

وعلى هذا النحو نجد أن سكان الخليج في أوائل هذا القرن كانوا يتشكلون من غالبية ساحقة من العرب ومن الالههم ، وبعض الايرانيين الذين يمكن التفاعل معهم ، وعدد من الهنود . وفي هذا المضممار يمكن أن نشير إلى بعض المؤثرات التركية في أجزاء من شمال الخليج ووسطه وخاصة في الحسا حيث استقرت عائلات تركية (بالمعنى الواسع للرعية العثمانية أو المجموعات التركمانية) تزوجت فيما بعد مع العرب وصارت جزءا من النسيج السكاني للمنطقة الشرقية .

سكان الخليج :

ليس من السهل دراسة سكان الخليج ديموجرافيا في الفترة التي نحن بصدها ، إذ أن ما لدينا من أرقام ما هو الا تقديرات لرحالة أو زوار أو مبعوثين سياسيين من الأوروبيين . بل أن بعض الدول الخليجية ليس لديها احصاءات سكانية شاملة حتى يومنا هذا .

ومع ذلك فإنه يمكن أن نتبين من القراءات والمقابلات الشخصية المختلفة أن **سكان الخليج كانوا يتصفون بعدد من الصفات أهمها :**

- ١ — انقسام السكان الى مجموعات حسب التجمعات القبلية وحسب الحرفة ومكان السكن .
- ٢ — أنه كان هناك في الغالب نقص في قوة العمل ، مما كان له اثره في ايجاد سوق عمالة وافدة من قديم .

اقسام السكان :

كان السكان في شرق الجزيرة بصفة عامة ينقسمون الى المجموعات التالية :

- ١ — **السكان المستقرون** في مساكن دائمة في قرى ومدن المنطقة الساحلية ويمارسون انشطتهم البحرية من سماكة وغوص على اللؤلؤ وتجارة بحرية داخلية ، وحرف أخرى متعددة مما تقتضيه حياة الاستقرار وتقسيم العمل وانشطة البحر . ونتيجة للثبات النسبي للموارد والاستقرار الدائم — النسبي أيضا — فإن هذه المجموعة من سكان الخليج كانت تشكل النسبة الغالبة من سكان المنطقة . ويمكن تقدير نسبتهم بما يتراوح بين ٦٥ و ٧٠ في المائة من مجموع سكان شرق الجزيرة .
- ٢ — **البدو** الذين يتصفون غالبا بالهجرة الموسمية مع قطعانهم في اراض معلومة

القوة العسكرية لهؤلاء أو أولئك ، ومن الصعب تحديد ما كان عليه أنصاف البدو من عدد ، فهم منتشرون مكانيا ، ويعدون في الغالب من بين البدو بحكم تكوينهم العشائري . والتقدير العددي للبدو وأنصاف البدو في المنطقة يجعلهم نحو خمس إجمالي السكان .

٤ — سكان الواحات الكبيرة : الأحساء والقطيف والبريمي ، والواحات الصغيرة : ليوا ، الذيد وجبرين (أو يبرين) . وفي الواحات الكبيرة أعداد من السكان من أصول مختلفة ومختلطة . وهم يمارسون معظم الأعمال الزراعية وكافة الأعمال المرتبطة بالمجتمع الريفي من تجارة وخدمات وتدبير مياه السرى وتنظيمها والحرف اليدوية والصناعات البيئية ، بل أن بعض الواحات اشتهرت بصناعات معينة كالعباءات في الأحساء والمصوغات المعدنية والنحاسية في بهلا ونزوى (عمان) ومشغولات أخرى كثيرة .

وسكان الواحات الكبيرة مستقرون بصفة دائمة في قرى ومدن عديدة وتنقلهم الاجتماعي مرتبط بالنفوذ المادي أكثر منه بتراتب الانساب .

أما سكان الواحات الصغيرة فهم عادة متجانسون عشائريا ، ومنتمون سواء كانوا أحرارا أم رقيقا — إلى عشائر محددة . والنشاط الزراعي غالبا ما ينصب على النخيل ومنتجاته ، وهو أقل الأنشطة الزراعية استغراقا لوقت العمالة ، مما يدعونا للاعتقاد بأن هؤلاء كانوا يمارسون تربية الحيوان الى جانب الزراعة ، وبذلك فإن المجتمع الريفي بمدنه وقراه الكبيرة وأسواقه الذي تلاحظه في الواحات الكبيرة غير موجود ، أو موجود بصفة باهتة في الواحات الصغيرة .

وعلى أى الحالات فإن الواحات الكبيرة كانت دائما مراكز للتبادل السلعي بين البادية والريف واقلية الساحل .

ويجب أن نشير في هذا المقام للأهمية الاستراتيجية لعلاقات المكان السياسية والاقتصادية لواحات الأحساء والبريمي (انظر الخريطة رقم ٧) فالأحساء ، كانت من المراكز الهامة في علاقات ومكونات بلاد الخليج العربي من الكويت الى قطر ، وهي مركز التقاء طريقين أساسيين ، أولهما ذلك الذي يربط سواحل المنطقة الشرقية والبحرين وقطر بنجد الوسطى والجنوبية ، والثاني طريق الجنوب عبر صحراء الجافورة الى قطر وأبوظبي ومن ثم الى عمان الساحل والداخل مرورا بواحات البريمي .

وتتساوى البريمي مع الأحساء في استقطابها للطرق الاستراتيجية ، فاليها يمر طريق الساحل من أبوظبي ودبي الى اقليم الظاهرة العماني حيث مجموعة الواحات الكبيرة عبرى وبهلا ونزوى . وكذلك ينطلق من البريمي طريق وادي الجزى عبر جبال عمان الى صحار واقليم الباطنة العماني وينتهي الى مسقط .

وسبب الإشارة الى أهمية الاحساء والبوريمي انها كانتا مصادر مؤثرات سكانية تجارية سياسية على المناطق الشرقية من شبه الجزيرة . فننوذ عمان في البوريمي والواهابين أو الاتراك في الاحساء قد استقطبا كثيرا من الأحداث في بلاد الخليج . سواء كانت أحداثا سياسية أو تحركات سكانية (٧) .

والملاحظة الأساسية العامة على أقسام السكان في المنطقة هي أن التمييز والتقسيم بين هذه المجموعات لم يكن بالتقسيم الدائم أو الجامد . إنما كان هناك تداخل وكانت هناك مرونة ناجمة عن زيجات متداخلة بين المجموعات لمزيد من الروابط الاقتصادية والسياسية مما يؤهل جماعات النسب الى الانتقال تدريجيا في الجيل التالي الى أنشطة وأنماط حياة أخرى . مثال ذلك انتقال بعض البدو ، فرادى أو عائلات ، من نمط حياة الى آخر كما كان واضحا في تكوين مجموعة انصاف البدو . ولعل على رأس أسباب ذلك مجموعة المتغيرات الايكولوجية التي يمكن أن تحدث بسرعة في بيئة هامشية الموارد كشرق الجزيرة (وغيرها من أقاليم الجفاف) حيث يلعب التقلب المناخي دورا فعلا في تغيير كينونة البداوة وتغيير نمط الحياة كواحد من الحلول المطروحة لمواجهة الموقف البيئي الجديد . كما كانت هجرات البدو الواسعة بين الأقاليم حلا آخر لمواجهة مثل هذه المتغيرات المناخية المتكررة في الاقليم الجاف . وكان يترتب على هذه الهجرات ردود فعل نتيجة ازاحة عشائر من مواطنها ومن ثم إعادة تغيير الترتيب المكاني والاقتصادي للسكان في مناطق واسعة .

لكن المكونات الجغرافية الطبيعية لم تكن وحدها المسؤولة دائما عن مثل هذه الحركات ، بل أن طبيعة التركيب الاجتماعي الاقتصادي والسياسي للرعاة والمجموعات العشائرية التركيب — سواء كانت بادية أو مستقرة السكن — تحتوي فيما تحتويه ، على مبدأ الغزو والحرب لأسباب جوهرية أو غير جوهرية سواء كانت مادية أو تمس مجموعة القيم السائدة . ولكن الحرب لا يجب أن تنتهي بالضرورة بانتصار كامل أو هزيمة ساحقة بل تستمر المنجزات ، فيما عرف باسم الكر والفر ، على مدار سنين طويلة . فالهدف لم يكن اذلال الأعداء الى نقطة اللارجوء ، ولم يكن كذلك إبادة الأعداء ، لأن أعداء اليوم حلفاء الامس أو الغد كما هو وارد في سجل تاريخ العرب في الجزيرة .

ولم يكن التنقل الأفقي للبدو هو الوحيد في المنطقة ، ولم تكن ازاحة القبائل من مواطنها هي كل شيء في المتغيرات السكانية العددية والمكانية . بل ان المتغيرات الاقتصادية والسياسية بالنسبة لمدن الساحل مسئولة أيضا عن تغير أعداد السكان بالزيادة والنقصان . فالضغوط البدوية من ناحية والمنازعات حول مفاصات اللؤلؤ والحروب في البحر ، وظهور القوى الأوروبية في الخليج بغرض

التضييق على تجارة العرب التقليدية لصالح الاحتكارات التجارية الغربية ، وظهور تجارة الأسلحة الغربية بصورة أدت إلى أرباح وفيرة لعدد محدود من التجار (مع زيادة في مدخولات الشيوخ المحليين) ، كل هذه أيضا كانت مسئولة عن هجرة السكان المستقرين من موطن لآخر حسب ضيق الرزق واتساعه . وقد كانت هذه المتغيرات الاقتصادية التدريجية أرهاصات بحدوث تغيير في المهن والحرف التقليدية ، فالكثير من منتجات الحرف التقليدية بدأت تعاني من منافسة المنتج الغربي ، ومن ثم أخذ الحرفيون في صناعات المعادن والنسيج والأخشاب (بما في ذلك صناعة السفن التقليدية) يتحولون إلى مهن أخرى أو يدخلون مضممار الكساد والبطالة . ومثل هذا يشجع على هجرة الناس من مكان إلى آخر داخل أو خارج الخليج ، وله بذلك مردود على تركيب السكان الديموجرافي .

ومما لا شك فيه أن الحرب العسكرية والاقتصادية هي أكثر مسببات تناقص السكان ، سواء كانت الحرب بين المشيخات والتحالفات القبلية ، أو كانت حروب القوى الأوروبية وحملاتهم العسكرية — وبخاصة البريطانيين — ضد مدن وإمارات المنطقة . فعلى سبيل المثال كان الصراع المحلي والأوروبي على البحرين لفترة طويلة مدعاة لحدوث دمار اقتصادي سكاني عمرائي في جزيرة البحرين . ويقول كارستن نيبور في منتصف القرن ١٨م ، أنه كان في البحرين « ٣٦٥ قرية ومدينة لكنها تحتوى اليوم على مدينة واحدة محصنة في أوال (البحرين) إلى جانب ٤٠ إلى ٥٠ قرية معظمها في حالة سيئة . وهذا نتيجة للحرب المستمرة ... » (٨) .

الصورة التقريبية لسكان الخليج في مطامع القرن العشرين الميلادي :

بناء على ما سبق ذكره من عوامل مؤثرة في أعداد سكان الخليج وأقسامهم السكانية ، فإنه يمكننا أن نستطرد باعطاء صورة تقريبية عن أعداد السكان في مطلع هذا القرن على ضوء تقديرات « لوريمر » بالأساس . وبرغم ما على تقديرات « لوريمر » من مأخذ ، فإنها الأرقام الوحيدة المتداولة عن تلك الفترة . لهذا يجب أن تكون الصورة التي نستنتجها من هذه التقديرات مجرد مؤشر لحجم السكان في فترة معينة ، بمعنى أنها لا تمثل أعدادا لها ثباتها . كما أن نسبة النمو السكاني لا يمكن قياسها ، وإذا أعطينا — تعسفيا — نسبة نمو سكاني ١٪ سنويا ، شأن معظم أجزاء العالم في القرون السابقة على الانقلاب الصناعي وظهور تطبيقات الطب الحديث — فإنه لا يغيب عن بالنا أننا نعالج سكان منطقة حديثة الانتاج هامشية الموارد صحراوية السمات ، وكلها صفات تجعل التقلبات الفجائية في حجم السكان أمرا متوقعا تتعدل بمقتضاها أعداد السكان لتناسب مع الموارد والأحوال السياسية . ويؤدي هذا إلى احتمال تناقص نسبة النمو السكاني أو ارتفاعها في صورة شبه فجائية ، بل يجب أن نتوقع أن بعض فترات زمنية تكون

فيها نسبة النمو بالسالب — أي يتناقص حجم السكان بالهجرة لاضطراب الأحوال ونقص الغذاء وانتشار الأوبئة كأسباب متجمعة أو تظهر في صورة فردية .

تقدير اعداد سكان شرق الجزيرة

في مطلع القرن ٢٠ م

المنطقة	السكان المستقرون في المدن والواحات	البلد	نسبة البداوة ٪	اجمالي السكان
الكويت	٣٥٠٠٠	١٣٠٠٠	٢٧	٤٨٠٠٠
المنطقة الشرقية (سنجد الحسا)	١٠١٠٠٠	٥٧٠٠٠	٣٦	١٥٨٠٠٠
البحرين	١٠٠٠٠٠	—	—	١٠٠٠٠٠
قطر	٢٧٠٠٠	٦٠٠٠	١٨	٣٣٠٠٠
الامارات (ساحل عمان)	٧٢٠٠٠	٨٠٠٠	١٠	٨٠٠٠٠
المجموع	٣٣٥٠٠٠	٨٤٠٠٠	٢٠	٤١٩٠٠٠

ملاحظات على أعداد السكان :

١ — مصدر التقديرات الواردة في الجدول عن (لوريمر) القسم الجغرافي أجزاء متعددة .

٢ — من الصعب استخراج أعداد الزراع إلى غيرهم من السكان المستقرين في الواحات ، وربما اجتهدنا في ذلك بالنسبة لسكان الواحات الكبرى . ففي الأحساء عدد سكان المدن كان نحو ٥٠ ألفا (الهفوف ٢٥ ألفا ، المبرز ٨٥٠٠ ، القطيف عشرة آلاف ، قرى جزيرة تاروت ٣٥٠٠ وجزر أخرى مثل المسلمية وجنة) . وبطرح هذا العدد من مجموع سكان الأحساء (سنجد الأحساء) المستقرين (١٠١ ألفا) يتبقى لدينا خمسون ألفا من سكان القرى . فهل كان عماد هؤلاء الزراعة فقط ؟ وكذلك قدر عدد الممارسين للزراعة في واحات البويرمي بنحو خمسة آلاف شخص ، ومثلهم في واحات ليوا غالبهم من بني ياس . فهل كانوا كلهم مزارعين أو مشاركين في الزراعة والرعي والغوص مع بقية بني ياس ؟ وعلى وجه الاجتهاد يمكن أن نقول أن عدد الزراع — على ما في ذلك من حذر — كانوا يبلغون ٦٥ ألفا أي ما يقرب من ١٥ ٪ من سكان الخليج .

٣ — انخفاض عدد البدو في ساحل عمان (الامارات) غير منطقي ، والاغلب أن الرقم المعطى هو عن بدو مشيخة أبوظبي ، إذ أن « لوريير » يصنف سكان المنطقة الشمالية — إمارة الشارقة بمفهومها القديم — على أنهم جميعا من المستقرين في مدن الشارقة ورأس الخيمة وأم القوين . . . الخ ولا شك أنه كانت هناك حالة من انصاف البدو في داخلية هذا القسم من الامارات الحالية بين قرى الزراعة ومناطق الرعي في وديان سلسلة الجبال الداخلية .

النقص في قوة العمل الخليجية والعمالة الوافدة :

موضوع النقص في قوة العمل الخليجية وبالتالي ظهور الصفة الثانية في سكان الخليج ، وهي وجود العمل الوافد ، هو من الموضوعات التي تجدر الإشارة إليها على أنها ظاهرة قديمة في الخليج مثلها في ذلك مثل ظاهرة القرى المهجورة . فكلتا الظاهرتين ليست من الظواهر التي نردها إلى ظهور البترول وأنشطته الاقتصادية وأوضاعه المجتمعية والسياسية المعاصرة ، والفرق بين ما كان في الماضي والحاضر هو بالضرورة فرق كمي وليس نوعيا .

ويمكن أن نميز في العمالة الوافدة بين نوعين :

١ — العمالة الوافدة للمشاركة في موسم الغوص الكبير بصفة خاصة ، والعمالة هنا موسمية وتجذب عناصر كثيرة عربية من بدو شرق الجزيرة وعرب الساحل الإيراني .

٢ — العمالة الوافدة للأعمال التجارية والمالية ، وعددها قليل جدا بالمقارنة بالنوع الأول ، لكنها تتميز بالثبات والاستقرار النسبي في مدن الساحل ، كما أن معظم أفرادها كانوا من غير العرب .

عمالة اللؤلؤ :

في موسم الغوص الكبير تظهر الحاجة إلى عدد كبير من العاملين أغلبهم يتوافر محليا من سكان المنطقة الساحلية والبدو المتأخمين لهم ، ومع ذلك يظل هناك نقص إذا شغلت طاقة أسطول اللؤلؤ بكاملها . وكان لدى المنطقة ما قدره « لوريير » بـ ٣٥٧٧ سفينة لؤلؤ موزعة على النحو التالي :

الكويت ٤٦١ سفينة ، الاحساء ١٦٧ ، البحرين ٩١٧ ، قطر ٨١٧ ، الامارات ١٢١٥ سفينة .

وقد اختلفت تقديرات لوريير لعدد طاقم كل سفينة بين ١٦ فرد للسفن القطرية و ١٨ في ساحل عمان و ١٩ للبحرين و ٢١ فردا لسفن الكويت والاحساء ،

وبطبيعة الحال تختلف أعداد طاقم كل سفينة حسب حجمها . والمفروض أن الكثير من سفن اللؤلؤ في أمانة أبو ظبي صغيرة لأنهم يقومون بنشاطهم في مغاصات قريبة من الشاطئ حول جزر دلمة وصير بني ياس وغيرهما ، ومن ثم كان يجب أن يكون متوسط عدد الطاقم في اسطول اللؤلؤ في أبو ظبي أقل من قطر وليس العكس . ومن ناحية أخرى فإن طاقم السفينة عادة ما يضم عدة أفراد لا يقومون بالغوص (غاصة وسيب) منهم النوخدة (القبطان) والمقدمي والسكوني والنهايم — هذا غير الرضيع والتباب وعددهم غير معلوم . فليس من المعقول أن يتبقى على سفينة متوسط أفرادها ١٦ — ١٨ شخص خمسة غاصة ومثلهم سيوب . ولهذا فالمعتقد أن طاقم السفن (بغض النظر عن الصغيرة) كان يتراوح بين ٢٠ و ٣٠ شخصا . وفي إحدى المقابلات قال مصدر خبرة (٩) :

« الغوص كان في قطر يلحق ٨٠٠ سفينة كل سفينة أقل ما يكون فيها ٢٠ نفر ، وبعضهم فيهم ٧٠ و ٨٠ نفر في السفينة الكبيرة ... فيه على ٦٠ أو ٥٠ نفر لكن ما كلهم من نفس قطر ... ييجون من ايران .. من نجد ... » و « احسب ٨٠٠ سفينة كل واحدة فيها ٥٠ نفر ... »

وعلى أي من اعتبارات المتوسطات الحسابية لاسطول اللؤلؤ العربي في الخليج ، فإن هذا الاسطول كان يحتاج في الموسم الكبير الى ما بين ٧٥ ألفا و ٩٠ ألفا في المتوسط (١٠) فماذا كان عليه حجم قوة العمل الخليجية ؟

كنموذج يمكن الاشارة اليه نجد أن سكان البحرين حسب احصاء ١٩٥٩ كانوا يندسون الى فئات السن التالية :

فئات السن في البحرين ١٩٥٩م (١١)

فئات السن	النسبة المئوية	
أقل من ١١ سنة	٣٦ر٦	
١٢ - ٢٩ سنة	٣١ر٦	{
٣٠ - ٥٩ سنة	٢٦ر٧	
٦٠ سنة فأكثر	٥ر١	
		قوة العمل اناث وذكور ٥٨ر٣ %
		قوة العمل ذكور فقط ربما ٢٩ %

وبرغم أن هذا الاحصاء خاص بالبحرين وفي سنوات ما بعد البترول ، الا أننا نفترض — بهامش خطأ محدود — أنه : أولا يمكن أن ينصرف على بقية سكان الخليج ، وثانيا أنه في ١٩٥٩ لم تكن آثار البترول قد أحدثت تغيرا جذريا في سكان البحرين — بل انها كانت في مرحلة التغير الديموجرافي الأولي البطيء .

فإذا كانت قوة العمل في سكان الخليج تتكون من نحو ٢٩٪ من السكان (ذكور من ١٢ — ٥٩ سنة) ، وإذا افترضنا أن نحو ٩٪ لا يعملون في الفوص بل لديهم أعمال أخرى فالباقى هو نحو $\frac{1}{5}$ السكان الذين يمكن ان يمارسوا الفوص في موسمه الكبير .

فإذا كان عدد سكان المناطق الساحلية نحو ٢٧٠ ألفا فانهم يستطيعون تقديم نحو ٥٥ ألفا (٢٠٪) في موسم الفوص . وإذا أضفنا ٢٠٪ من البدو يأتون من داخل الاقليم فاننا نحصل على نحو ١٦ ألفا (٢٠٪ x ٨٠ ألفا) ولكن يجب أن نعرف أنه من غير المتوقع أن تمارس معظم قوة العمل البدوية الفوص لمدة أربعة أشهر ، بل أن نسبة منهم فقط هي التي تقوم بذلك .

على أي الحالات فإن سكان السواحل وبدو المنطقة كان باستطاعتهم إمداد أسطول اللؤلؤ بنحو ٦٥ ألفا على أقصى تقدير . وعلى هذا فإن هناك نقصا يتراوح بين عشرة آلاف وعشرين ألفا . وهؤلاء هم الذين كانوا يمثلون العمالة الوافدة الموسمية الآتية من نجد وداخل شبه الجزيرة من ناحية ومن عرب الساحل الإيراني من ناحية أخرى .

ففي قطر كان يفد ما بين ألفين الى ثلاثة آلاف من نجد وإيران وعدد أقل من البصرة (١٢) . ويذكر « لوريمر » أن ما بين ألفين الى ثلاثة آلاف إيراني يشاركون في أسطول اللؤلؤ الكويتي .

وعلى أساس تقديرات « لوريمر » للعاملين في الفوص في بلاد الخليج وباحتساب قوة العمل على أساس ٢٠٪ نحصل على الجدول التالي :

العاملون في الفوص وقوة العمل المحلية

العلاقة بين العاملين وقوة العمل	قوة العمل المحلية (٢٠٪ من السكان)	العاملون في الفوص	المنطقة
متعادلة (+)	١٠٠٠٠	٩٢٠٠	الكويت
متعادلة (-)	١٠٠٠٠	٣٥٠٠	الاحساء
متعادلة (-)	٢٠٠٠٠	١٨٠٠٠	البحرين
(-)	٦٦٠٠	١٢٨٩٠	قطر
(-)	١٦٠٠٠	٢٢٠٠٠	ساحل عمان (الامارات)

ومياه الخليج . وقد يؤهل ذلك الى عمليات استيطان لأفراد أو أسر ، فضلا عن إيجاد علاقات نسب .

٢ — أن عدد سكان المدن الساحلية كان يزيد ويتناقص بنسب عالية موسميا . فهو يزيد عند قدوم الوافدين ثم يتناقص بشدة مدة أشهر الغوص لمشاركة الوافدين والمحليين في الغوص ، وفي هذا الموسم يتغير التركيب الديموجرافي فترتفع نسبة الاولاد والنساء لغياب معظم الذكور ، ويحدث مثل هذا بصورة أقل في مواسم الغوص الصغرى .

٣ — ويترتب على موسم الغوص رواج مالي وتجاري ، فجزء من دخول الوافدين تذهب لتجار الاسواق الكبرى حينما يشتري الوافدون الكثير من احتياجاتهم من الاقمشة والمؤن والادوات والسلاح قبل عودتهم .

٤ — وهناك أيضا نشاط تجاري ومالي كبير القيمة وان اقتصر على عدد محدود من الممولين المحليين والوافدين ، مرتبط بتجارة اللؤلؤ الذي جمعه ثم تبادله كسلعة بين الطواشة وكبار التجار المحليين وتجار البحرين والتجار الهنود وغيرهم .

٥ — والى جانب هذا يحدث تنشيط لكثير من الحرفيين عامة والمتخصصين في صناعة واصلاح السفن : نجارين (قلافة) وحدادين وصناع الحبال واقمشة الشراع ... الخ .

الوافدون الدائمون :

وهؤلاء عادة أجانب مقيمون بصفة شبه دائمة ومعظمهم هنود وفرس وبعض يهود ومسيحيي العراق فضلا عن بعض الأوروبيين . وكانت أعدادهم قليلة ، ويمارسون الاعمال التجارية في الدكاكين الى الاعمال التجارية والمالية الكبيرة خارج نطاق الخليج . وربما كان ذلك ظاهرة قديمة ، لكنها بلا شك كانت محدودة ، ولا تتسم بصفة الدوام لفترات طويلة . لكن هذه الظاهرة صارت أكثر شيوعا وأكثر ديمومة من خلال النفوذ الانجليزي الذي كان يعتبر معظم هؤلاء رعايا حكومة صاحب الجلالة .

ولسنا بحاجة لتعداد هذا النوع من العمالة الوافدة ، ويكفي أن نذكر حالتين هما الكويت والبحرين ، وذلك باعتبار ما كان لهما من دور تجاري أكثر فاعلية في الخليج من غيرهما من المناطق .

العرب وغير العرب في الكويت والبحرين (١٣)

البحرين		الكويت		
١٩٤١	مطلع القرن	١٩٢٦	مطلع القرن	
٨٢ ٨٩٩٧٠	٩٨ر٢ ١٠٠٠٠٠	٧٠ ٣٥٠٠٠	٨٥ ٢٩٠٠٠	العرب
١٨ ١٥٩٣٠	١ر٨ ١٨٢٥	٣٠ ١٥٠٠٠	١٥ ٥٢٠٠	غير العرب

وثمة ملاحظات على الجدول تلخص أهمها فيما يلي :

١ — الملاحظة الأساسية هي في وجود نسبة من الوافدين بصفة شبه دائمة في الماضي أو الحاضر (تجار — كتبة — خبراء .. الخ) وهي غير عمالة الغوص الوافدة الموسمية .

٢ — يلاحظ ارتفاع كبير في النمو العددي لغير العرب بالقياس للعرب . ففي الكويت زاد العرب في ربع قرن (حسب التقديرات) بنسبة ١٢٠٪ بينما زاد غير العرب بنسبة ٣٠٠٪ للمدة نفسها . وبالنسبة للبحرين نلاحظ الحالة نفسها بل بصورة أكثر تطرفا . فغير العرب قد زادوا عشر مرات في نحو أربعين سنة ، ولكن يجب أن نلاحظ أن ذلك راجع الى أن آثار البترول كانت قد بدأت تظهر في البحرين منذ ١٩٣٣ مما ساعد على الزيادة السريعة لغير العرب .

وايا كان عدد الوافدين ونسبتهم في الكويت والبحرين فالأغلب أن هذه الصورة لم تكن متشابهة في بقية اقسام الخليج . ففي قطر والحبسا وأبو ظبي كان عدد غير العرب محدودا جدا . وربما كانت إمارتا دبي والشارقة متشابهة مع الكويت والبحرين ، ولكن دور الشارقة كان في أفول ودور دبي كان الى صعود نتيجة لحرية التجارة التي اتبعها حاكم دبي في نحو مطلع القرن الحالي .

اقتصاديات الخليج

التكنولوجيا التراثية :

يحتوي الموضوع الاقتصادي على عدة عناصر أساسية من أهمها :

- ١ — وسائل الانتاج .
- ب — الانتاج .
- ج — التجارة
- د — المال والاستثمار .

ولما كان موضوع الانتاج حجما هو الموضوع الأكثر شيوعا في الظهور والدراسة ، لما يترتب عليه مع بقية العناصر الاقتصادية الاخرى ، فانه يمثل الجانب الأكثر شيوعا في الدراسات الاقتصادية حجما ونوعا . وفي متناول أيدينا الكثير من هذا الموضوع فلا داعي للتركيز عليه الا حينما يكون ذلك مناسبا .

لكن الانتاج في حد ذاته ليس ممكنا بدون وسائل الانتاج ، والتكنولوجيا هي في الواقع الوسيط الذي يقوم بين الانتاج ووسائله ، فالذي يهدف اليه الانتاج من حيث الكم والتنوع ، تترجمه التكنولوجيا بشكل وسيلة الانتاج .

فالتكنولوجيا اذا هي ببساطة معرفة طرائق صنع وسائل الانتاج وتطويرها لمزيد من الانتاج . وفي الماضي كانت التكنولوجيا — عادة — مرتبطة بالممارسة المادية لتشغيل وسائل الانتاج ، ومن ثم فان التطور كان بطيئا ، لان التطور كان مرتبطا بالملاحظة والتفكير الفردي ، وربما كان الكثير يفوت دون ملاحظة ، بينما في الوقت الحاضر نجد الكثير من الجهد يركز في البحث النظري والمعملي الفردي والجماعي لتحسين التكنولوجيا المعاصرة ، ويترك تقدير قيمة الابتكارات الجديدة للتجربة .

ويجب ان نؤكد هنا ان إنسان الخليج من قديم وحتى وقت انتشار النمط الصناعي الغربي ، كان معاصرا لمنجزات العالم التكنولوجية المعروفة ، مارسا لبعضها حسب احتياجات موارده البيئية ، ومبتكرا لبعضها استجابة لموارده الاقليمية .

فهو قد عرف الزراعة والصيد والسمكة والفوص والصناعة الحرفية والملاحة والتجارة والنقود والاستثمار ، وفي كل من هذه الأنشطة كانت له تنظيماته وتكنولوجياته الخاصة . وفيما يلي سوف نركز على بعض منجزات الخليج فيما يختص بأنشطة البحر ، وذلك باعتبار أن العمل في الوسيط المائي يحتاج تجهيزات خاصة .

واهم ما يلزم للعمل في البحر — سواء كان ذلك سماكة أو غوصا للحصول على اللؤلؤ ، أو سفرا ونقلًا بحريا — هو القوارب والسفن . وبطبيعة الحال فإن لكل نشاط أنواعا من القوارب أو السفن . والحقيقة أن سكان الخليج صنعوا أنواعا عديدة قد تكون الفروق بينها محدودة ، لكنها تعبر عن الفهم الدقيق لتكنولوجيا مقتضيات الانتاج . وينعكس هذا في تعدد أسماء السفن والقوارب كما يلي :

١ — البوم — البغلة — السنبوك — البتيل — الغانية — الكوتية .
وهذه سفن تجارة في أعالي البحار ، ومعظمها حولتها من ١٠٠ الى ٢٠٠ طن باستثناء البوم والبغلة التي قد تصل الى ٥٠٠ أو ألف طن ، والسنبوك

الذي تقل حمولته في داخل الخليج العربي عن ٥٠ طنا بينما في عمان والبحر الأحمر هو سفينة كبيرة .

٢ — الجالبوت — الشوعي — الصمعة — البلم — البدن — البقارة — الخزمية .
وهذه مجموعة سفن متوسطة الحجم للعمل غالباً في الخليج بين المواني المختلفة ، وحمولتها بين ١٠ الى ٣٠ طنا . وكانت تستعمل غالباً في موسم الغوص .

٣ — الهوري — القلص — الشاشة .

وهي قوارب صغيرة لصيد الأسماك في السماكة الشاطئية . والقلص هو قارب صغير يجر أو يحمل على السفن الكبيرة للانتقال الى الشواطئ أو من سفينة لأخرى (ومنه الفعل « يجلص » بمعنى الانتقال في المياه الضحلة أو إلى السفن) .

ومن الملاحظ أن هناك أسماء ثابتة في كل بلاد الخليج لنوع من السفن مثل البوم والسنبوك والشوعي والجالبوت . بينما قد يطلق على السفينة من نوع واحد عدة أسماء محلية .

وفي رأي الجميع أن « البوم » هو أعظم أنجاز ملاحـي خليجي من حيث الحجم والمقانة واصالة الخطوط الانسيابية لهيكل السفينة ، وإن « الشوعي » هو أرشقها على مياه الخليج وأكثرها استخداماً حيث أن حجمه يجعله متعدد الأغراض .

وتحتاج تكنولوجيا صنع السفن والقوارب الى دراسة خاصة ، ولكنها في مجملها صناعة خليجية متفوقة . وهناك الكثير الذي يحتاج الى دراسة حول شكل صاري « دقل » السفينة ، ولماذا يميل للأمام بالنسبة لمنسوب سطح السفينة ، وشكل الشراع ونوع الخشب (معظمه « تيك » أو « ساج » من الهند) لكل سفينة ، وغير ذلك مما سوف يلقي أضواء كثيرة على الفنى والتنوع في سفن الخليج .

وليست السفن والقوارب وحدها هي الممثلة لتكنولوجيا أهل الخليج التقليدية ، فهناك وسائل الغوص ووسائل الصيد ، وإن كانت وسائل الغوص محدودة فإن أنواع الشباك والمصايد كثيرة ومتنوعة نذكر منها :

١ — الشباك : ولها أسماء متعددة منها لينخ ، يل ، غرل ، دقيق ، جاروف ، سالية . ولكل منها صفات في حجم وعدد العيون (الذراع أو نحو نصف متر يكون به عشر عيون أو تسع . . الخ ولهذا تسمى عشاري أو تساعي . . . الخ) وصفات أخرى في غلظ الكتان أو دقته والحبال التي تربط اليها الشبكة .

٢ — المصايد : القرقرور والدابوي . والدابوي مصيدة أكبر حجماً ولكنها تشابه القرقرور في انها عبارة عن أقفاص من جريد النخيل في صورة قبابية ولها فتحة قمعية الشكل والفتحة الضيقة الى الداخل بحيث ينحبس السمك في الداخل .

٣ — الرمح أو « نيزة » يستخدم لصيد اللخمة (سمك الراي المثلث الشكل) والخثاج (الحبار) ولصيد السمك في المساكر .

٤ — الخيط والشص : ويسمى الشص ميدار وجمعها ميادير .

٥ — المعضا : ثلاثة ميادير ملتصقة ببعضها بحيث تكون اسنانها للخارج في صورة خطاف مربوط بخيط وتسحب وراء القارب مع تثبيت سمكة في المعضا لاجتذاب طيور البحر وصيداها .

وتكتمل تكنولوجيا السمكة عند الخليجيين بادراكهم التجريبي لأشكال الشواطىء : أهى مستقيمة أم ملينة بالأخوار والخلجان ، رملية أم صخرية ، عميقة مفتوحة أم فشوت ضحلة مرجانية ورملية . ولكل من هذه الشواطىء طرق للصيد تستخدم فيها وسائل معينة . وطرق الصيد كثيرة ومعظمها شاطئي أو غير بعيد عن الشاطىء . **ومن طرق الصيد ما يلي :**

— المنصب : مستطيل كبير من الحبال الغليظة طوله ٣٠ — ٦٠ باعا (الباع = نحو مترين) تتدلى منه الشباك الى عمق ٥ باع ويثبت في المياه العميقة بأحجار تلتقى على قاع البحر ، بينما يظل المنصب طافيا بواسطة الكرب (طوافات من جريد النخيل) .

— الرفعة : تشبه المنصب ولكنها أصغر .

— الدقيق : مثل المنصب ويستخدم في المياه الضحلة وطوله ٣٠ — ٤٠ باعا، وتتدلى منه الشباك الى عمق باعين .

— الياروف (الجاروف) : شبك ذو عيون صغيرة يستخدم لصيد الربيان (الجمبري) .

ومن طرق الصيد الشاطئي انواع عدة تتلخص في اقامة جسور لحجز الاسماك بينها وبين الشاطىء بعد انتهاء المد . منها :

الحضرة : سياج من جريد النخيل يغرز في رمال القاع ابتداء من الشاطىء إلى داخل الماء ويتقوس السياج في نهايته بحيث يصنع دائرة تسمى « السر » يجمع منها السمك بعد المد .

المساكر : مفردا مسكر ، وهو بناء من الحجر والحصى بارتفاع نصف متر بحيث تغطيه مياه المد ، ويقام في صورة شبه مقوسة أمام الشاطئ ، ويبلغ طوله عادة ٣٠٠ — ٥٠٠ متر .

اسكار : أخشاب تفرز متباعدة في رمال القاع في صورة نصف دائرة أمام الشاطئ ، وتربط الشباك الى الجزء الاسفل من الأخشاب . وحين يأتي المد يقوم الصياديون في قوارب صغيرة بربط الطرف الحر من الشباك الى أعلا الأخشاب بحيث ينحبس السمك بين الشاطئ والشباك ويجمع خلال فترة انحسار الماء . ويتم هذا النوع المنهك من الصيد في الليالي القمرية .

وبطبيعة الحال تقتصر المعارف التكنولوجية على هذه المنجزات المتعلقة بالبحر فقد كان اتخاذ « البادجير » (برج التهوية) لمرار الهواء البارد داخل البيوت تراثا حضاريا ربما يستند اصوله — من حيث الشكل — من « الزيجورات » معابد السومريين القدماء . وكذلك عمل الأسقف من ثلاث طبقات من أخشاب ومواد مختلفة القدرة في العزل الحراري . كما أن تقسيم « المجلس » (مضيفة الرجال) بين قسم مكشوف وغرفة مسقوفة واستخدام الأحجار والجير في البناء كلها عناصر متلائمة تماما مع طبيعة المناخ .

وفي المحيط الهندي استخدم الملاحون ببراعة الرياح الموسمية في السفر الى الهند أو الى أفريقيا ، مع اعادة استخدام البوصلة ودائرة البروج والحسابات الفلكية في توجيه السفن ، والف كبار الملاحين ارشادات عديدة سواء بالنسبة لتوقيع أماكن الهيرات ومغاصات اللؤلؤ ، أو للسفر في البحر العربي والمحيط الهندي .

وهناك اشياء كثيرة ، ولكن لعل فيما ذكرناه من الاشياء الهامة ما يوضح أن تكنولوجيا وممارسات أهل الخليج الاقتصادية هي تراث قديم ربما يعود في مجمله إلى عصر البطولات والكشوف الجغرافية التجارية القديمة والاسلامية التي نرسم لها بعصر السندباد في تراثنا الأدبي .

قياسات الأنشطة الاقتصادية وتوزيعها :

مارس أهل الخليج عدة أنشطة اقتصادية تنبسط على مدار السنة تقريبا ، فهناك السماكة والغوص ورعاية الحيوان والزراعة والتجارة في المدن والنقل التجاري البري والبحري والحرف الصناعية المتعددة وبعضها متخصص يستدعي ممارسة احتراف طول العام والبعض الآخر غير متخصص بمعنى أنه بقليل من التدريب يمكن أن يمارس جزئيا أو موسميا .

ويمكن ان نقيس اشتغال الناس بالأنشطة المختلفة على ضوء عدة مقاييس منها : (١) مهنة متخصصة أو غير متخصصة . (٢) مهنة تستغرق كل العمل

السنوي أو عمل موسمي متخصص أو غير متخصص . (٣) مكان العمل ثابت أم متقل . وتتلخص هذه القياسات العامة المبدئية في الجدول التالي ، مع الأخذ في الاعتبار أن تفاصيل أخرى كثيرة تؤدي إلى إيضاح أكثر . فعلى سبيل المثال الفوص لا يشتمل فقط على الغيص وإنما هناك المول والنوخة (الريان) والسيب والتباب . وبعضهم يمتن هذه الحرفة بصفة تخصصية كالنوخة والفوص ، بينما السيب مهنة غير متخصصة والتباب هو متدرب على أعمال السيب ثم الغيص .

قياسات عامة للمهن

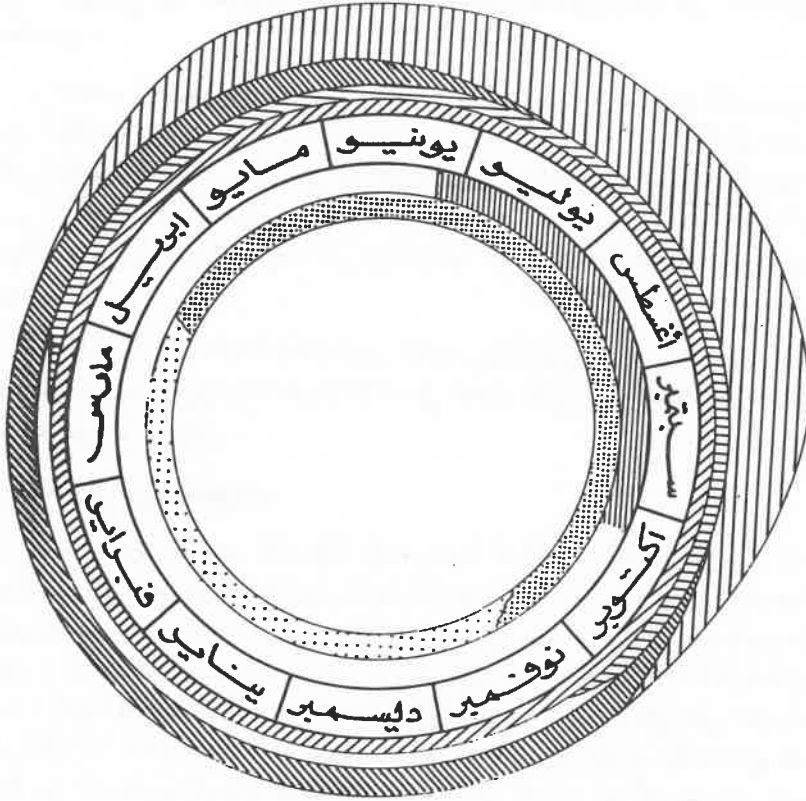
نوع المهنة	المهنة	الممارس			تستغرق المهنة وقت الممارس		محل ممارسة المهنة	
		متخصص	غير متخصص	طول العام	موسم	ثابت	متقل	
خدمات	التجارة	×		×		×	×	
	النقل البحري	×		×			×	
	النقل البري		×		×			×
حرف بلوية	التجارة	×		×			×	
	القلافة	×		×				
	الصفارة	×		×				
	الحدادة	×		×				
	النسيج	×		×		×		
	الغزل		×		×	×		
	البناء	×	×		×			
الانتاج	الزراعة	×	×		×	×		
	تربية الحيوان		×		×			
	الرعي	×		×			×	
	الساكة		×					
	الفوص	×	×		×			

ملاحظات :

القلافة = تجارة القوارب والسفن . الصفار = الذي يعمل في منتجات النحاس الأصفر . النقل البري يمارسه أفراد ومجموعات من البدو . تربية الحيوان عمل متزلي بينما الرعي حرفة البادية .

شكل (٩ب)

مناشط البحر		مناشط البحر	
موسم جمع القمح		الغوسا (بشرية - الكبير - القفل)	
الرعى الشتوى (بداوة)		الراكاة الشاطئية	
الرعى الصيفى (استقرار)		العميقة	
		التجارة والنقل البحرى فى أعلى الجار	



وباختصار فإن الانتاج مهنة للجميع لبساطة اشكاله ووسائله بينما الخدمات والحرف الصناعية تقتضى تدريباً ومارناً وثباتاً في الممارسة .

وبهذه المناسبة فإنه سيكون مفيداً لو كانت هناك دراسات سابقة أو لاحقة حول المكانة الاجتماعية للحرفيين داخل المجتمع الخليجي ، هل هم مجموعات

منفصلة أو مندمجة مع المجتمع . فمعروف في كثير من المجتمعات في الشرق الاوسط أن الحدادين بصفة عامة يكونون عشائر وجماعات نسب منغلقة تواجه قيودا كثيرة في علاقاتها بالمجتمع . فهل مثل هذا كان وضع الصفار والنجار والقلاف ؟ خاصة وأن الكثيرين منهم يأتون من أماكن معينة ويعيشون — بوصفهم غرباء — خارج المجتمع .

وحيث إن الذين يقومون بأعمال وحرف الانتاج يتداولون حرفا أخرى فأنه كان هناك — ولا بد — تقسيم لأعمالهم المختلفة على أشهر السنة . وسنحاول في الشكل البياني التالي رقم (١١) أن نعطي صورة مبدئية عن تقسيم العمل على أشهر السنة ، ويتضح منه التداخل الزمني لأنشطة كثيرة تسمح بتبادل قوة العمل بين نشاطين .

والأغلب أن الغوص هو العمل الانتاجي الموسمي الكبير الذي كان يوسع قوة العمل الخليجية من مختلف الاتجاهات كما مر بنا ، بل هو منقذ لقوة العمل الصغيرة في الزراعة وقوة العمل الكبيرة في الرعي لأن موسم الغوص الكبير في الصيف هو موسم قلة العمل في الحقول والنخيل ، وموسم تجميع الابل والأغنام حول آبار محدودة مكانيا مما يعطي الفرصة لفراغ الجانب الأكبر من هذه العمالة وتوجيهها الى الغوص .

وكذلك يمكن ان نلاحظ تبادلية بين الغوص والنقل والسفر البحري بالرغم من أن السفر كان يستغرق وقتا طويلا الا أنه في أحيان كان يسمح للملاحين بالمشاركة في أواخر موسم الغوص .

القرصنة والسرقة والتهرب

كانت القرصنة أحد الأنشطة الاقتصادية الدائمة لسكان السواحل المحمية الفقيرة المواجهة لطرق بحرية تجارية هامة ، ولم تكن القرصنة تعني فقط مهاجمة السفن التجارية وسلب ما فيها من غنائم وأسر من فيها من رجال ونساء وبيعهم كرقيق ، بل كانت تتعدى ذلك أيضا الى مهاجمة القرى والمدن الساحلية للغرض نفسه ، ولهذا قلما كانت المدن في العصور الوسطى أو القديمة تقع على الشواطئ مباشرة الا اذا كانت هناك قلعة تحميها . أما باقي المدن والقرى فكانت تقع على مبعدة من الشاطئ لاعطاء السكان فرصة انذار للدفاع او الهرب حين يصل القرصان .

هكذا كان الفايكنج سكان سكندنافيا الذين كانوا يغيرون على السفن في بحر الشمال وعلى شواطئ انجلترا وفرنسا والاندلس وإيطاليا وصقلية . والحقيقة أن القرصنة أقدم من العصور الوسطى ، فقد تعرضت سفن مصر الفرعونية للقرصنة في البحر المتوسط ، مما دعا الى ارسال سفن حربية مصاحبة للسفن

التجارية ، أو أن تحمل السفن التجارية جنودا يدفعون عنها غارة القرصان .

ولم تكن القرصنة مهنة بعض الشعوب لبعض الفترات ، وانما كانت أيضا مهنة لبعض المغامرين الذين يعملون لحسابهم ، مثال ذلك القراصنة الانجليز والفرنسيين وغيرهم من الأوروبيين الذين كانوا يستولون على السفن الأسبانية المحملة بثروات منهوبة من شعوب أمريكا الوسطى والجنوبية .

لقد كان الخليجيون — كما مر بنا — أصحاب تجارة بحرية منذ القدم ، ولهذا فاحتمال التجائهم الى القرصنة في عصور ازدهارهم أمر غير مرجح بصفة عامة . ولكن هذا لم يمنع من وجود القرصان العربي من النوع المغامر ، كما هو الحال في كل البحار ذات الأهمية التجارية . وقد ذكر بليني المؤرخ الروماني (القرن الأول الميلادي) ، « ان القراصنة من قديم يدمرون ساحل الهند الغربي . اما الآن فان الرحلات البحرية التي تقوم من مصر والجزيرة العربية الى الهند تحميها فرق من الرماة تتركب السفن التجارية ... » (١٤) .

وكذلك يصف ماركو بولو طريقة القرصنة في القرن ١٣ م في هذه البحار فيقول : أن أكثر من مائة سفينة قرصان تقوم سنويا من اقليم جوجرات (شمال بيباي) وتظل في البحر طوال الصيف . وتسير ٢٠ أو ٣٠ سفينة قرصان في خط يمتد نحو مائة ميل ، بين السفينة والأخرى ٥ — ٦ أميال ، وهكذا لا تقلت منهم أي سفينة ، وبالرغم من أن السفن التجارية كبيرة ومسلحة الا أن بعضها يقع فريسة للقرصان (١٥) .

وابتداء من القرن ١٦ م . أشاع الاوروبيون فكرة القرصان العربي في بحر الهند ، فالعرب جوالو البر والبحر يهاجمون السفن البرتغالية من أجل سلبها فقط كما يقول البرتغاليون . والانجليز يحذرون منذ القرن ١٧ و ١٨ من قوة القرصان العربي وتهديده سفن شركة الهند الشرقية . وفي بداية القرن ١٨ اتفق الانجليز والهولنديون والفرنسيون على قمع القرصان بسفن حربية فرنسية في الخليج ، وهولندية في البحر الأحمر وانجليزية في الهند .

والحقيقة ان السفن العربية لم تتحول الى مهاجمة سفن الأوروبيين الا حينما بدأ الأوروبيون يتوغلون في المجال الحيوي للتجارة البحرية العربية . وعلى هذا فإن هجمات العرب لم تكن إلا بمثابة « حرب » و « صراع » لمحاولة الاحتفاظ بالنشاط البحري العربي التقليدي ، أو على الأقل هو صراع عربي لمنع الوقوع فريسة للاحتكار التجاري الأوروبي . ولكن ذلك تم في أوائل القرن ١٩ م . رغم مساعي العرب ، وذلك لتفوق الأوروبيين عددا وعدة . وقد كانت هناك معارك بحرية حقيقية خاضها ، على سبيل المثال ، أسطول القواسم ضد السفن الانجليزية أمام سواحل الهند ، وكانت مقاومة القواسم عنيدة مما دعا الانجليز الى تسمية بلادهم (مشيخات القواسم في الشارقة ورأس الخيمة) باسم ساحل القراصنة . فحرب

العرب المشروعة لحماية مصالحهم أسميت قرصنة . وسواء قبلنا هذه التسمية أو رفضناها ، فان التفوق البحري الاوروبي قد حول النشاط التجاري العربي الى قرصنة في القرن ١٨ و ١٩ . فما لا تستطيع الحصول عليه كحق مشروع يمكن الحصول عليه بطرق أخرى . فكما أسلفنا فان تجارة هذه البحار هي تجارة عربية منذ القدم . وحينما أعلن الاوروبيون مبدأ حرية الملاحة والتجارة كانوا يعنون بذلك سفنهم فقط ويستثنون من ذلك المبدأ التجارة العربية ، يضيقون عليها الخناق ويتهموها بالقرصنة لتبرير مطاردة السفن العربية وتدميرها ، وفتح بلاد الخليج اقتصاديا واستراتيجيا امام القوى الاوروبية .

وما ذكرناه عن « القرصنة » ينطبق على « الرق » فمنذ منتصف القرن ١٩ م ألصق الانجليز بالسفن العربية التي تتاجر مع شرق أفريقيا وسلطنة زنجبار تهمة نقل الرقيق الافريقي الى اسواق الخليج ، واعطى الانجليز لانفسهم شرعية ايقاف السفن العربية وتفتيشها بحثا عن الرقيق المهرب . وبطبيعة الحال لم تكن كل السفن مشتركة في تجارة الرق ، ولكن الحملة الانجليزية أدت الى تأخير التجارة العربية فصولا متتابعة طوال ثلاثة قرون الى ان تم تقويض نشاط اقتصادي عريق ١٩ واولائل القرن ٢٠ بحجة تهريب السلاح الى أفريقيا واثارة القلاقل ضد المستعمرين الاوروبيين في أفريقيا ، وهكذا كانت مراحل تكبيل التجارة البحرية العربية فصولا متتابعة طوال ثلاثة قرون الى ان تم تقويض نشاط اقتصادي عريق في المنطقة .

جيوبوليتيكية التجارة في الخليج

من المعروف أن التجارة والاستراتيجية السياسية موضوعات شديدة الارتباط والتفاعل ، وأن الواحدة منهما تقود للأخرى ، سواء كان البدء بالتجارة أو باستراتيجية معينة . وفي منطقة الخليج كانت الأوضاع مماثلة لغيرها من أجزاء العالم الأخرى في انطباق هذه المقولة .

ولكن حينما تصطدم مخططات واستراتيجية عدة قوى في منطقة معينة فان الصراع التجاري يستند بالضرورة الى القوى العسكرية والسياسية كراس حرب تدعّم التفغل ومن ثم الاحتكار التجاري ، ولهذا فان التجارة في مثل هذه الحالة تتحول الى مخطط يخضع للتخطيط العسكري ، ومن ثم تظهر خطوط القوى الجيوبوليتيكية التي تتقدمها مظاهر القوة العسكرية ثم النفوذ السياسي ثم التجارة ، وهذا هو ما حدث في الخليج .

السبب الرئيسي — الى جانب اسباب أخرى — هو ان الخليج يقع جغرافيا في منطقة التوازن الحقيقي لمجموعة العلاقات الجيوبوليتيكية في اقليم يمتد من الهند الى البحر المتوسط وبحر قزوين ، ويكمل التوازن في هذا الاقليم البحر الاحمر

وشرق إفريقيا ، وبذلك فإن الجزيرة العربية ، شرقها وغربها وجنوبها ، وقعت في ميزان القوى العالمية من القرن ١٦ م . الى اليوم .

ولم يكن هذا الاقليم الحساس خاليا من القوى المؤثرة، ففيه قوتان أساسيتان وقوى محلية محدودة الفاعلية . هنا كانت الدولة العثمانية والدولة الفارسية . الاولى في الجزء الغربي والأوسط من الاقليم والثانية في شرقييه . وحولهما كانت الضغوط الجيوبوليتيكية للقوى الأوروبية الجديدة من سهول روسيا الى شواطئ الاطلنطي في البرتغال وفرنسا وهولندا وبريطانيا .

وعلى هذا فالخليج في التاريخ الحديث لم يكن يعيش دون علاقات عالمية باعتباره حدا من حدود التماس للسياسة والتجارة العالمية ، بل انه كان جزءا من نطاق صراعات القوى السياسية والتجارية العالمية لفترة طويلة . ويمكن تلخيص ذلك في النقاط والمرادف التالية :

١ — التتابع التاريخي القديم يعطي الملاحه العربية الاحتكار التجاري في المنطقة .

٢ — الصراع التركي الايراني في رأس الخليج اخلى السبيل في القرنين ١٦ و١٧ لظهور القوى البرتغالية واستشراء نفوذها في الخليج حتى البحرين . ولم يعد لمواني الخليج الشمالية اهمية تجارية نتيجة للحرب المستمرة بين العثمانيين والصفويين .

٣ — في اواخر القرن ١٧ تمكنت عمان — بتأييد بريطانيا مع اهداف مختلفة عن الاهداف الوطنية العربية — من التخلص من النفوذ البرتغالي في اراضيها ، وبدأت تكون في القرن ١٨ امبراطورية عمانية على انقاض الامبراطورية البرتغالية في شرق إفريقيا ، وتحتكر التجارة مع الهند وتدمر حصن البرتغال في « ديو » على ساحل الهند . وفي احيان وصل النفوذ العماني الى هرمز والبحرين .

٤ — في القرن ١٨ نما نفوذ القواسم من قواعدهم في ساحل الامارات والشاطئ الايراني المقابل سياسيا وتجاريا بخاصة تجارة الهند ، لكن في هذه الفترة أخذت بريطانيا تمد نفوذها تدريجيا خارج خليج عمان الى داخل الخليج العربي ، وكان نفوذها السياسي واضحا خلال الفترة السابقة على الساحل الايراني من بندر عباس الى بوشهر .

٥ — في تلك الفترة ايضا نما نفوذ الحركة الوهابية من نجد الى الحسا وقطر وأبو ظبي وحدث تحالف بين الوهابيين والقواسم ضد عمان، وبذلك قويت شوكة القواسم . وكان على الانجليز (وسلطان مسقط) أن ينتظروا سقوط الوهابية والدولة السعودية الاولى (١٨١٨ م) في نجد ليتمكنوا من قمع القواسم في الحملة المشهورة التي اشترك فيها الاسطول الانجليزي وجيش السلطان في

تدمير رأس الخيمة ١٨٢٠ م . وتم بذلك اخضاع قوة عربية كبيرة على مضائق الخليج العربي ، وأصبح الطريق مفتوحا للنفوذ الانجليزي أن يمتد: تدريجيا بمعاهدات واتفاقات في بقية ما اسموه ساحل القراصنة او الساحل المتهدان (الامارات حاليا) والبحرين . وأن ينتقل مركز المقيم البريطاني الى بو شهر في قلب مياه الخليج وأن يقيموا لهم وكيلا في البحرين بعد تدمير اكبر قطعة بحرية في أسطول البحرين (أواخر الثلاثينات من القرن الماضي) (أنظر الخريطة رقم ١٠) .

٦ — في القرن ١٩ هدأت الحروب التركية الايرانية ، وسعت الدولتان لوقف النفوذ الانجليزي الزاحف . ايران من جانبها كان مسعاها دائما اخضاع القبائل العربية على الساحل الايراني واستتب لها الأمر بالتدخل في شياخات القبائل وتثبيت نفوذها في المدن الساحلية الرئيسية بنذر عباس ولنجه وبوشهر وفرض الانظمة المالية والجمركية الايرانية . وسعت تركيا من جانبها لتدعيم نفوذها الاسمي في شرق الجزيرة ، واصبحت الحسا مركزا لعمليات انتشار النفوذ التركي في الشاطئ الشرقي للسعودية حاليا وفي قطر . ولكن القوتين التركية والانجليزية اصطدمتا بطرق غير مباشرة (بواسطة استخدام القوى العربية) وبالطرق السياسية والدبلوماسية والضغط التي مارسها بريطانيا باستعراض أسطولها في المناسبات في الخليج ، ولهذا ظل النفوذ الانجليزي قويا في البحرين والامارات ، بينما كان للنفوذ التركي (الفعلي والاسمي) في أخريات القرن ١٩ واضحا في نطاق الساحل العربي من سبخة مطى وخور العديد الى الكويت .

٧ — أعاد شق قناة السويس أهمية مباشرة للتجارة في الخليج حيث صار أكثر قربا من أوروبا بدلا من الدوران حول أفريقيا ، لكن تجدر ملاحظة ان هذه الأهمية كانت في مجال زيادة صادرات أوروبا الى الخليج ، وبخاصة السلاح الذي كانت له سوق رائجة في الخليج والجزيرة والعراق حيث الاحوال مضطربة وتشير الى بوادر اعادة التشكيل للقوى السياسية العربية في المنطقة وما حولها . أما تجارة الصادرات العربية فقد ظلت على ما هي عليه من توجه جغرافي وبحكم الموارد التقليدية الى الهند وأفريقيا . وبذلك استفادت أوروبا في تجارتها مع الخليج وتكالبت على الأرباح العالية ، خاصة وان الانجليز كانوا قد أصابوا أسطول التجارة العربي بما يشبه الشلل بحجج معروفة أهمها القرصنة والرق وأخذوا في احتكار التجارة الخارجية لمنطقة الخليج بواسطة البواخر الانجليزية التابعة لشركة الهند البريطانية .

٨ — في مطلع القرن كان النفوذ الانجليزي مسيطرا على امتداد الخليج سياسيا وتجاريا ، ففي أول القرن ١٩ قدر مالكولم قيمة تجارة الخليج بما يعادل

١٦ مليون استرليني وفي أول القرن ٢٠ قدرت مصادر بريطانية قيمة التجارة الخليجية بـ ٣٦ مليون استرليني ومن هذه القيمة يخص بريطانيا ٣٣ مليون استرليني ، أي أن احتكار بريطانيا كان كاملاً .

وفي هذه الفترة أيضا كان موقف بريطانيا من تجارة الخليج على النحو التالي (١٦) :

النسبة المئوية للاحتكار الانجليزي
لتجارات الخليج

الميناء	الصادرات	الواردات	نسبة البواخر الانجليزية
البصرة	٩٠ ٪	٧٥ ٪	٩٦ ٪
البحرين	٨٣ ٪	٦٦ ٪	١٠٠ ٪
دبي	—	—	١٠٠ ٪

ولا شك أن هذه الأرقام تختص بالنقل بالبواخر ويخرج منها نسبة النقل بسفن الشراع العربية والعراقية والایرانية والهندية، أن هذا النفوذ التجاري مستند بدون شك على النفوذ السياسي ، فقد تدخلت بريطانيا لصالح عمان وأبوظبي والبحرين ضد الاتراك والسعوديين والایرانيين بحجة الحماية والدفاع ببناء على الاتفاقات والمعاهدات المبرمة مع شبوخ الامارات . وفي مقابل هذا تحظى بريطانيا برعاية كاملة لتجارتها ورعاياها من الانجليز والهنود ، ولو على كره من السكان . ولا شك أيضا في أن القوة التجارية الانجليزية لم تجد مقاومة حقيقية من القوى الأخرى ، فالدولة العثمانية كانت في طور تحلل وانهيار ، والدولة الإيرانية في حالة اعادة بناء ونقل القوة من مركز وعائلة الى أخرى ، والقوى العربية في حالة تفكك واعادة تكوين سواء في العراق أو الجزيرة .

٩ — وفي ظل الظروف لم يكن التحدي الوحيد الذي واجهته بريطانيا نابعا من القوى المحلية ، وانما من القوى الامبريالية الأخرى في أوروبا وبخاصة فرنسا والمانيا وروسيا القيصرية . وقد فشلت فرنسا في تشغيل خط ملاحى انشأته بين مرسليا والبصرة للفترة ١٨٨١ — ١٨٨٥ لأن غالبية البضائع انجليزية ، واقتصر نشاط الروس على الجانب الايراني من الخليج ومساهمتهم التجارية البحرية كانت محدودة ، أما الألمان فكانوا أنشط المتنافسين مع بريطانيا



لسببين : اولهما علاقة المانيا الوثيقة بتركيا التي سمحت بامتداد النفوذ الألماني مع قضبان خط برلين - بغداد الشهير ، والثاني أن المانيا كانت أكتفا اقتصاديا من فرنسا وروسيا ، ولهذا كانت محاولة دخولها المنطقة على أساس تجاري محاولة جادة ، وقصة شركة فنكههاوس Woenkhaus الألمانية في الخليج تدل على ذلك ، وبرغم اتهام الانجليز لهذه الشركة بأن نجاحها أساسا راجع الى دعم الامبريالية الألمانية لها ، (وهذا أيضا يمكن ان ينصرف على الشركات الانجليزية بطرق أخرى) الا ان نجاحها كان يقلق بال الانجليز ، مما دعاهم الى اثاره العقبات أمام نشاطهم بطريق غير مباشر . فحينما حاولت فنكههاوس الحصول من شيخ البحرين على امتياز مصيد اللؤلؤ ضغط الانجليز على الشيخ لمنع الاتفاق بحجة أن الصيد بالوسائل الحديثة ضار بثروة البحرين من اللؤلؤ . وبعد ذلك كانت هناك محاولات مع اسطنبول للحصول على امتياز اللؤلؤ حول جزيرة حالول ، ولكن بريطانيا تدخلت لدى تركيا لمنع الاتفاق خوفا من أن يحيل الألمان جزيرة حالول لمحطة فحم لسفنهم في الخليج . وحينما حصلت فنكههاوس على امتياز تعدين خام الحديد في جزيرة أبو موسى التابعة لشيخ الشارقة عام ١٩٠٦ استخدمت بريطانيا بنود معاهدتها مع الشارقة ١٨٨٢ بآلا يدخل الشيخ في مفاوضات الا مع الحكومة الانجليزية والا يتنازل عن أرضه لأي قوى ، وأرسلت سفينة حربية انجليزية في أكتوبر ١٩٠٧ الى أبو موسى محملة بثلاثمائة من قوة شيخ الشارقة الذين أوقفوا العمل في المناجم وطردوا العاملين الى لنجة . (١٦)

وقد حلت الحرب العالمية الاولى مشكلة المنافسة الألمانية في الخليج بهزيمة المانيا وتركيا وسيطرة الانجليز على العراق .

والخلاصة ان النفوذ الانجليزي السياسي والتجاري ظل يمهّد لنفسه تدريجيا في الدخول الى الخليج بعد عمان ، ووصل في أعقاب الحرب العالمية الأولى منتهاه من حيث الاحتكار التجاري لواردات الخليج وصادراته ، والتنقيب عن البترول في ايران والعراق . ولكن هذا النفوذ لم يستطع الصمود للنفوذ الاقتصادي الأمريكي في مجال البترول في البحرين والسعودية والكويت ، وكان ذلك بداية تقهقر النفوذ البريطاني تدريجيا من المنطقة ، وتقهر الاحتكارية التجارية الانجليزية للخليج التي استمرت نحو قرن من الزمان (أواسط القرن ١٩ الى العقد السابع من القرن الحالي حيث تتفوق السلع اليابانية والأمريكية على الانجليزية من حيث قيمة واردات دول الخليج بصفة عامة) .

التجارة والنقل العربي في الخليج :

كان النقل البحري التجاري واحدا من الأنشطة الاقتصادية الهامة لسكان الخليج ، وكان تحطيم احتكارية العرب لهذا النشاط احدى استراتيجيات التدخل

الأوربي في المنطقة .

وكانت سفن النقل البحري العربية من أكبر الأنواع التي بنيت في الترسانة البحرية الخليجية ، وليست «البفلة» (أكبر السفن العربية) تقليدا ومحاكاة « للكارافيل » البرتغالية كما يزعم عدد من الكتاب الأجانب ، ولو سلمنا بذلك فإن ذلك التقليد لم يكن نقلا حرفيا ، إنما كان أ (متكيفاً مع تكنولوجيا بناء السفن العربية ، ب) متلائماً مع متطلبات الملاحة العربية في الخليج والبحر العربي والملاحة الشاطئية العربية بصفة عامة ، ج) ومناسباً للدخول الى كثير من الموانئ الهامة في الخليج والمحيط الهندي ، مع الأخذ في الاعتبار ان المرافئ لم تكن في العادة أكثر من مرافئ طبيعية مع القليل من التحسينات — كأنشاء رصيف صغير (فرضة) .

على أى الحالات فإن النقل البحري والتجاري في الخليج كان يتسم بعدد من الصفات :

١ — لم يكن عدد السفن التجارية كبيراً بالقياس الى الأنواع الأخرى ، فقد كان يمثل نحو ١٣٪ من مجموع سفن اللؤلؤ والتجارة معا (٥١١ سفينة نقل بحري كبيرة موزعة على الكويت ٣٦ سفينة ، البحرين ٢٤٥ ، قطر ١٤٠ ، والامارات ٩٠ سفينة — انظر لوريير أجزاء مختلفة) .

٢ — لم يكن حجم التجارة في الماضي من حيث الوزن والحيز بالقدر الذي يؤدي الى ضخامة الأسطول التجاري ، وبخاصة اذا أخذنا بالاعتبار طول مدة السفر لارتباطه باتجاه الرياح والتيارات البحرية الموسمية في بحر افريقية والهند وجنوب الجزيرة ، ففي الغالب كانت رحلة السفينة من الخليج الى افريقيا وبالعكس تستغرق نحو تسعة أشهر .

٣ — إن ما نسميه بالأسطول التجاري الخليجي يعني الإشارة الى السفن الكبيرة كالبفلة واليوم ، وهي سفن مؤهلة ومنشأة للملاحة في أعالي البحار ، لكن الى جانب ذلك كان هناك سفن أصغر للنقل التجاري ، وبخاصة داخل الخليج كالشوعى ، وهو مبني على خطوط تشبه البوم ، ولكن بحجم أصغر . وفي هذا المجال يمكن أن تكون وظائف السفن العربية الخليجية محل دراسة خاصة ، كموضوع قائم بذاته لتحري حقيقة ما كتبه الأجانب عن التخصص المطلق للسفن في نواح خاصة باللؤلؤ وأخرى للنقل وغير ذلك .

٤ — من الجدير بالملاحظة أنه أيا كان حجم الأسطول وأنواعه فإنه من الضروري أن ننظر الى أن حجم العمالة محدود بحجم السكان ، ومن ثم فإن البحارة في الأغلب يعملون في اللؤلؤ والتجارة حسب المواسم ، لأن أجور العمل كملاحين في السفن التجارية لم تكن كافية ، بل لا بد للبحار من المساهمة في أحد مواسم اللؤلؤ الصغيرة لزيادة الدخل . وقد كان هذا حال كثير من قوى العمل في

أوروبا والعالم قبل التخصص الصناعي .

٥ — واستطرادا في هذا الموضوع ، فان رحلة السفن العربية في أعالي البحار كانت عادة تبدأ مع موسم هبوب الرياح الموسمية الشمالية الغربية والتيار البحري المصاحب لها في البحر العربي من خليج عمان حتى شواطئ أفريقيا ، أي أن السفر الى أفريقيا كان عادة ما يبدأ مع أواخر الخريف وخلال الشتاء للفادة من دفع الرياح والتيار غربا الى أفريقيا ، وعكس ذلك كانت تبدأ رحلة العودة من أفريقيا أواخر الربيع وأوائل الصيف كي تستفيد من انعكاس دورة التيارات والرياح الموسمية التي تهب الى الشمال الشرقي دافعة السفن الى جنوب الجزيرة والخليج .

أما الرحلات البحرية الى الهند فانها كانت منطقيا عكس الرحلة الى أفريقيا ، ولكن يجب أن نراعي في هذا أن سواحل الهند الغربية ومركزها البحري الأساسي بمباي ، قريبة الى الخليج أكثر من أفريقيا ، وأن الملاحة العربية في الأغلب كانت شبه شاطئية — أي مرتبطة بالتوجيه العام لساحل مكران وبلوشستان والسند — فإن المتوقع أن تكون هناك رحلات بحرية عربية الى الهند معظم السنة مع استثناء فترة الأعاصير الشديدة في قمة الرياح الموسمية الصيفية .

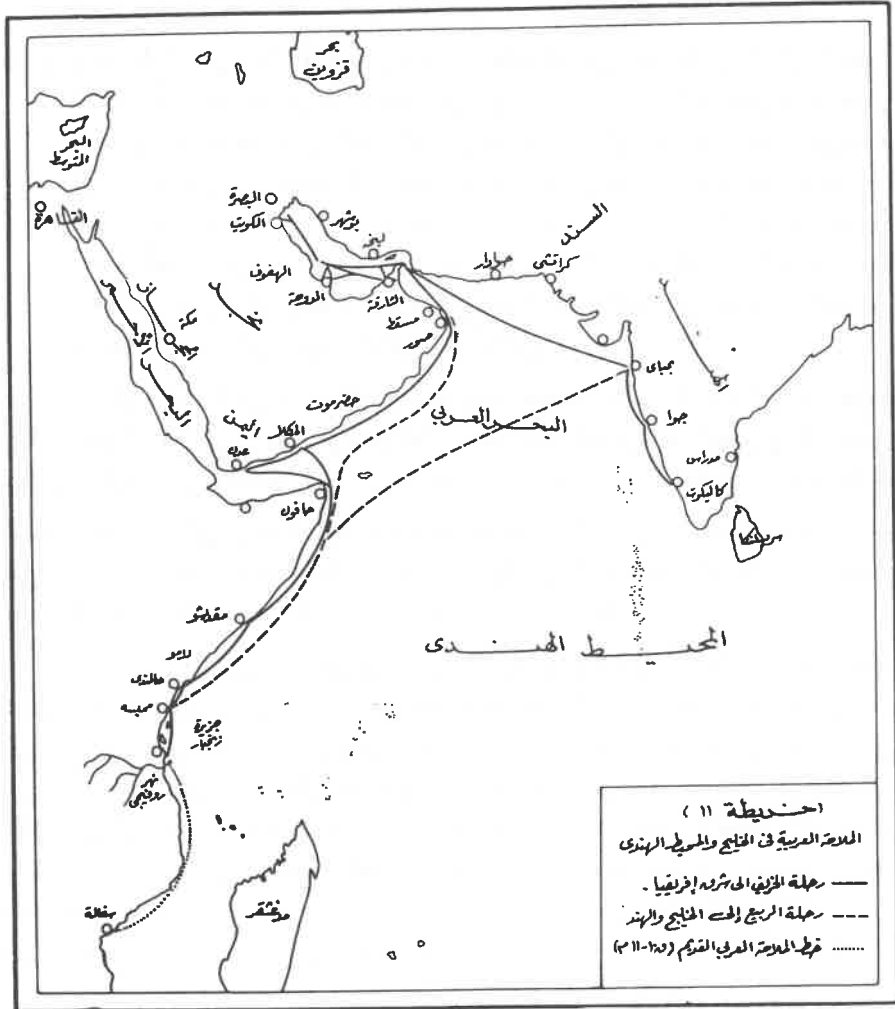
وقد أورد لنا كثير من الكتاب الأوربيين وصفا متشابها لرحلات التجارة العربية الى أفريقيا والهند ، ومن بين هذا العدد من الكتابات اخترنا كنموذج وصفا للمؤلف الأمريكي « سانجر B. Sanger » (١٧) لرحلة «بوم» كويتي الى شرقي أفريقيا ، وقد اخترناه لأنه كان يكتب في فترة حديثة (أوائل الخمسينات) ، وربما يدل ذلك على أن التراث الملاحي العربي لم ينته فجأة بمجرد دخول الاحتكار الأوربي ، ولكنه استمر الى أوائل القرن الحالي . ولكن مما لا شك فيه ان « سانجر » قد استفاد في وصفه بما سبق من كتابات وبخاصة الآن فيلرز Alan Villiers في كتابه « أبناء السندباد » ومقاله « تجارة العرب البحرية » عام ١٩٤٨ (١٨) .

ويلاحظ أيضا أن « سانجر » يستعمل أسلوبا أميل الى القصص منه الى تقرير واقع في ثنايا كتابه ، ولكن أهم ما يمكن الحصول عليه من هذا هو ما يلي :

١ — شهد هو أو « فيلرز » في ميناء الكويت أكثر من مائة سفينة عربية للتجارة في أعالي البحار تتراوح في الحجم من ٧٥ طنا الى ٣٠٠ طن . وكذلك شاهد ورشة كبيرة لصناعة السفن قرب المستشفى الأمريكي .

٢ — تجهيز المراكب العربية بالبوصله والمرسى وعجلة الدفة يعتمد في الغالب على أجهزة مستعملة مشتراة من بمباي .

٣ — عدد البحارة يتناسب مع حجم السفينة ، وكان حجم السفينة يقاس بما



- ٤ — مثل هذه السفينة يمكن أن تنقل ١٨٠ راكبا بأمتعتهم ، معظمهم من حضرموت وجنوب الجزيرة الذين لهم أعمال وبيوت وأخوة في الشاطئ الأفريقي (اجرة نقل الرجل ٩ روبيات والمرأة ٢٢ روبية) .
- ٥ — متوسط طول وعرض مثل هذه السفينة ٢٦×٧٠ قدما (٨×٢١ مترا) .

٦ — مثل هذه السفن الكويتية — سواء البوم والبغلة — كانت تبحر من الكويت بعد انتهاء موسم اللؤلؤ الكبير وتتراص في ميناء البصرة وفرضة الفاو لشحن أكياس التمور في أواخر الخريف ، ولكن التمور لم تكن كل حمولتها ، بل في ثانيا كلابه يستخلص أن السفينة كانت تحمل أيضا السلع التالية (غالبا بكميات محدودة) السجاد العجبي — باللات أقمشة (وخاصة القطنية) — ملابس — عطور — مزاليح معدنية . وان هذه الحمولة من السلع تتزود بها السفن من سوق الكويت وعدن (ان كانت في طريقها) .

٧ — وإلى جانب هذه السلع المشروعة — كما يقول — هناك سلع أخرى غير مشروعة كت تهريب الأسلحة الذي ظل سائدا حتى الحرب العالمية الأولى ، والذي أثرى من ورائه تجار الأحساء ومسقط . وبطبيعة الحال لم يتكلم عن تهريب الرقيق الى الشواطئ العربية كمن سبقوه بحكم أنها كانت سمة من سمات العهود القديمة ، لكنه يتكلم عن نشاط آخر مشابه : ادخال وتهريب العرب خلصة الى الشواطئ الافريقية .

٨ — تتكون شحنة السفينة في رحلة العودة من كمية كبيرة من أخشاب المنجروف الذي تقطعه فرق عمل أفريقية يؤجرها القبطان في غابات المنجروف التي تكتنف بكثافة دلتا نهر روفيجي جنوبي دار السلام . ويمكن شراء مثل هذه الأخشاب من زنجبار أو ممبسة ومالندي ، ولكنها أرخص في دلتا روفيجي بسبب إن الدلتا مليئة بالملايا ولذلك فالعمل فيها به كثير من المخاطر الصحية (ولكن هذه الحجة ليست قاصرة على روفيجي فالملايا شائعة في كل الساحل الافريقي) . والأغلب أنها أرخص بسبب عدم وجود الوسطاء في ممبسة أو غيرها من التجار العرب (التقليل من تداول السلعة يقلل من تكلفة الشراء) .

وإلى جانب الأخشاب التي يتسع سوقها ويروج في الخليج الفقير الى هذه الأخشاب القوية التي تستخدم كأعمدة في بناء البيوت فان هناك أيضا جوز الهند ، وزيت جوز الهند ، والقرنفل وعطورا أخرى وزجاجات عصير الليمون الذي يجد سوقا في الكويت (والخليج ككل) .

٩ — رحلة السفينة الى أفريقيا عادة تبدأ من شط العرب الى مواني حضرموت مباشرة مثل المكلا ، ونادرا ما تتوقف في مواني الخليج الأخرى . وبعد حضرموت أما عدن ثم تعبر خليج عدن الى شاطئ الصومال ، واما أفريقيا مباشرة وتنتقل في ملاحه شبه شاطئية بين مواني حافون ، مقديشو ، لامو ، مالندي ، ممبسة وتمثل زنجبار نهاية الرحلة للركاب والبضائع . ثم تتوجه السفينة الى دلتا روفيجي لشحنها بالأخشاب وتعود لزنجبار حيث تبدأ رحلة العودة في قافلة مكونة من عدد من السفن . ويسیرون بحذاء

الساحل الأفريقي دون توقف ثم يعبرون الى جنوب الجزيرة ويتوقفون في مطرح ثم بعد ذلك الى الخليج . ويجب أن نلاحظ أن السفينة كانت ترفع على السيف (الشاطئ) في زنجبار أو القرى المواجهة لها على الشاطئ الأفريقي (أرخص) لاعادة تهيئتها وحكها وطلائها بشحم الابل (الذي يجلب معهم من الخليج) يغلى ويمزج بالجير .

١٠ — تتعامل السفينة في بيع شحنتها مع المواني السابق ذكرها ، اي ان التمور والاقمشة وغيرها ليست موجهة الى ميناء معين كالشحن البحري الحالي ، بل يباع في المواني حسب السعر والحاجة ، ولكن أخشاب المنجروف عادة موجهة الى سوق الكويت . صحيح أن بعضه يباع في مطرح ، ولكن سعر المنجروف في الكويت أعلا من عمان بحكم الاحتياج اليه في الكويت كسوق إعادة شحن الى مواني الحسا التي تدفع فيه الكثير .

١١ — تستغرق الرحلة ذهابا وايابا نحو عشرة أشهر ، أرباحها الاجمالية عشرة آلاف روبية . وبعد اقتطاع المصاريف المباشرة يوزع الربح الصافي على أساس ٤٠٠٠ روبية للمالك السفينة و ٤٠٠٠ روبية توزع بين النوخة والبحارة بمعدل نحو ١٥٠ روبية لكل بحار (أى بمعنى ألف روبية للنوخة و ٣٠٠٠ روبية للبحارة) ، ولكن يمكن أن نضيف الى هذا ان البحارة والنوخة يبيعون في السوق بعض ما يشترونه أو يحصلون عليه من المواني التي مروا عليها مما يزيد من دخلهم .

اتجاهات التجارة داخل الخليج في مطلع القرن ٢٠م نماذج من البحرين والكويت

على اثر السيطرة التجارية البريطانية في الخليج تغير تركيب التجارة العربية التقليدية من حيث الصادرات والواردات في النوع والحجم والقيمة ، وبطبيعة الحال بقيت بعض الصادرات الخليجية الأساسية على ما هي عليه ، وربما زادت ، وبخاصة اللؤلؤ . ولكن الكثير من التجارة الداخلية الخليجية بين الامارات والاقاليم قد طرا عليها تغير كبير ، فالتبادل التجاري بين عمان والعراق وبقية شرق الجزيرة اخذ في الأفول التدريجي ، فحركة التمور والليمون على سبيل المثال لم تعد قائمة الا في أضيق الحدود ، وأخذت التمور تجد لها سوقا خارج الخليج سواء من العراق أو عمان ، وحل الليمون الهندي في الاسواق الخليجية محل الليمون العماني بنسبة عالية .

وذكرنا أن اللؤلؤ ربما زاد انتاجا وتصديرا من أواخر القرن ١٩ الى الثلاثينات من القرن الحالي ، ذلك أنه بعد توقف التجارة البحرية العربية بين الخليج والهند

وأفريقيا توتفا شبه كامل ، لم يعد أمام الناس سوى المصدر الطبيعي الأساسي في المنطقة : اللؤلؤ ، ومن ثم تضحمت أهمية اللؤلؤ في الحياة الاقتصادية للخليج في تلك الفترة ، وصارت هي المحور الذي يدور حوله النشاط السكاني بصفة أعم ، وربما بدرجة أكبر مما كان في الماضي .

وهكذا بدلا من الانتاج والتبادل والصادر والوارد والنقل والاستيطان العربي في الخارج والسفر وانتقال واستثمار رأس المال في أماكن مختلفة — تحول هذا الهيكل الصحيح من الاقتصاد الى اقتصاد معتمد على غلة واحدة موجهة للسوق الخارجي ، وبذلك بدا الميزان الاقتصادي الداخلي في الاختلال . فالسوق الخارجي يحكم غالبية انتاج الناس ، وهو بذلك معرض للتذبذب ، ونعتقد أن هذا هو لب وجوهر الموضوع الاقتصادي . ولم يكن الخليج وحده في هذا المضمار بل سبقتة دول وأقاليم جغرافية كبيرة غير هيكلها الاقتصادي السوق الذي تتحكم فيه القوى الامبريالية الاوربية بعد الانقلاب الصناعي . وقد كانت هذه القوى العظمى ، وعلى رأسها بريطانيا في القرن ١٩ ، تشجع على التخصص الانتاجي للأقاليم معينة في اتجاه سلمي واحد . فعلى سبيل المثال تبدل الهيكل الاقتصادي الذي كان يسعى للتكامل الزراعي الصناعي التجاري في مصر في أوائل وأواسط القرن ١٩م . الى اقتصاد معتمد على صادرات القطن القطن بالأساس للدول الصناعية الاوربية . وما صاحب ذلك من تبعية سياسية وتراكيب اجتماعية اقتصادية مرتبطة بالغرب ، فضلا عن الالام الاجتماعية نتيجة تقلبات أسعار السلعة الخام .

وفي الخليج قضى الانجليز على (١) العلاقات التجارية بين اجزاء الاقليم ، (ب) فصلت مسقط عن زنجبار ، (ج) قضى على الأسطول التجاري العربي والعلاقات المتبادلة مع الهند — أى من جانب العرب والهنود معا ، (د) قضى على الاستثمار وتصدير الأموال التي كانت تعمل في الخارج وبخاصة في الهند وشرق أفريقيا . ولم يبق سوى اللؤلؤ بحكم أن ظروف الخليج الجغرافية لا تساعد على أشكال انتاجية أخرى ، وبذلك أصبح اللؤلؤ هو العمود الأساسي لاقتصاديات الخليج في أواسط القرن ١٩ الى نهاية اللؤلؤ ١٩٣٠ . ويحتاج الأمر للكثير من البحث والتنقيب في تقارير ومراسلات كثيرة للبرتغاليين والانجليز والترك والفرس لمعرفة مدى سيطرة اللؤلؤ على اقتصاديات الخليج في القرون السابقة على منتصف القرن ١٩ . هل كان واحدا من بين أنشطة اقتصادية كثيرة ، أم أنه كان السلعة المهيمنة على امتداد فترات طويلة .

صحيح أن النشاط التجاري المحلي لم يتوقف ، ولكن حدث تغير في تركيب السلع المستوردة وفي وسطاء التجارة ووسائل النقل ، فالأسلحة دخلت كسلعة كبيرة القيمة في الواردات وغالبها سلاح انجليزي ، والوسطاء الأجانب زادوا في الخليج فضلا عن الهنود وسطاء تجارة اللؤلؤ القدماء ، وحل النقل بالبواخر

الانجليزية لغالبية السلع المستوردة محل النقل العربي — كما سبق شرحه .
وربما تتضح الصورة من معالجة حالتين هما البحرين والكويت لتبين الشكل
الجديد الذي صارت اليه التجارة في الخليج في أوائل هذا القرن .

١ — التجارة في البحرين

ما سيرد هنا من أرقام منقول عن تقرير المكتب الحربي للاميرالية البريطانية
المتضمن في كتاب أصدرته الاميرالية عام ١٩١٦ عن الجزيرة العربية (١٩) .

متوسط قيمة تجارة المنامة في السنوات ١٩١١ - ١٩١٤

السلعة	الواردات (استرليني)	%	الصادرات (استرليني)	%
اللؤلؤ	٨١٠ ٠٠٠	٣٩ر٣	١٨٢٦ ٤٣٠	٨٦ر٧
البهارات	٤٦١ ٢٨٠	٢٢ر٣	٦٠ ٩٧٠	٢ر٩
سلع أخرى	٧٨٩ ٧٤٠	٣٨ر٣	٢١٩ ٣٥٠	١٠ر٤
الجملة	٢٠٦١ ٠٣٤	١٠٠ر٠	٢١٠٦ ٧٦٦	١٠٠ر٠

تعليق :

يتضح من هذا ، الاعتماد الهائل على صادرات اللؤلؤ التي تعيد للأذهان شكل
الصادرات في الدول البترولية حاليا ، اى ان الاقتصاد البحريني كان موجهاً
للاعتدال على السلعة الواحدة سواء كان اللؤلؤ أو البترول فيما بعد .

ويلاحظ ان اللؤلؤ يدخل ايضا ضمن الواردات ، وهذا طبيعي ، حيث ان
البحرين صارت أهم مركز تسويق للؤلؤ داخل الخليج ، لهذا يأتيها في صورة
واردات من مصائد اللؤلؤ القطرية والظبيانية وغيرها .

وتتكون السلع الأخرى المستوردة من الأرز والمنسوجات والسمن والبن
والتومر ، وهي موجهة للاستهلاك المحلي مع إعادة تصدير نحو ٢٨٪ منها الى
المناطق المجاورة . ويقول التقرير ان المنامة هي ميناء إعادة شحن لقطر والقطيف
والعقير ، ويتم ذلك بالسفن العربية ، ولا توجد تقارير وأرقام عن مثل هذه
التجارة .

ويقول التقرير : ان شركاء البحرين في تجارتها الصادرة والواردة معا هي
على النحو التالي :

أكثر من ٥٠٪ من قيمة التجارة مع الهند (منتجات هندية وأوروبية) .
٣٥ - ٤٠٪ من قيمة التجارة مع إيران والعراق .

أقل من ١٠٪ من قيمة التجارة مع بقية البلاد الأخرى في الخليج وخارجه .

وفي عام ١٩١٤ كان في البحرين وكيل انجليزي لشركة البواخر البريطانية الهندية التي تحتكر - الاقليلا - كل النقل بالبواخر من وإلى المنامة . وكان هناك وكيل للشركة الألمانية فنكهاوس .

ب - التجارة في الكويت

بيان واردات الكويت الواردة بحرا للعام ١٩٠٥ - ١٩٠٦
(بواخر وسفن شراعية - القيمة بالروبية)

السلعة	القيمة بالروبية	ملاحظات
الأسلحة	١ ٥٠٠ ٠٠٠	٨٠ ٪ بنادق وذخيرة انجليزية والباقي فرنسية ٢٪ السلاح يهرب ويذهب للعراق والباقي لإيران ونجد ، أما الحسا فيأتيها السلاح عبر قطر .
الأرز	٧٤٠ ٠٠٠	نصف الأرز يأتي بسفن الشراع من العراق والباقي من الهند بالبواخر .
الأقمشة	٥٠٠ ٠٠٠	٨٠ ٪ من الهند . يعاد تصدير النصف للبصرة والربع للمحيرة .
التبغ	٤٥٠ ٠٠٠	يأتي بسفن الشراع من العراق .
البلح الرطب	٣٥٠ ٠٠٠	بالسفن الشراعية من العراق . يعاد تصدير الثلث لإيران وشرق الجزيرة .
القمح	٢٧٥ ٠٠٠	بالسفن الشراعية من إيران (تهريب) ريعه يعاد تصديره للعراق والربع لشرق الجزيرة .
البن	٢٥٠ ٠٠٠	٢٪ من الهند والربع من أمريكا . البن البرازيلي لم يجد سوقا ونفضله البن الهندي . بعض البن يأتي بسفن الشراع من عدن .
الشعير	٢٠٠ ٠٠٠	٢٪ بسفن الشراع من إيران والباقي من العراق .
السكر	١٧٥ ٠٠٠	بالبواخر ٢٪ من ألمانيا ١٪ من الهند .
الجملة	٤ ٤٠٠ ٠٠٠	

عدد البواخر التي تعاملت مع ميناء الكويت في السنة نفسها ٥٠ باخرة كلها بريطانية ، وحمولتها نحو ٥٢ ألف طن .

تعقيب :

١ — يلاحظ أهمية السلاح الانجليزي والاوربي كعنصر جديد في التجارة ، فهو على الأقل عنصر كبير اذ انه يكون ٣٣٪ من جملة الواردات ، وهي نسبة عالية لسلعة واحدة . وتتضح ضخامتها في أن ٨٠٪ من واردات الكويت هي من الأسلحة والذخيرة الانجليزية وجدها . وسواء كانت الأسلحة تهرب أو تذهب عبر الحدود بطريقة شرعية فان ذلك يوضح أولا قيمة الكويت كوسيط هام في إقليم رأس الخليج ، وثانيا الفائدة المباشرة التي يجنيها الانجليز من احتكار التجارة في الخليج ، وثالثا وهو المهم اعادة تركيب هيكل تجارة الواردات الكويتية وخلق سوق وتجار معينين لهذا النوع من السلع .

٢ — توضح هذه القائمة من السلع أهمية العلاقات المكانية ودور العراق بقربه الجغرافي ، فإن مجموع قيمة السلع المصدرة الى الكويت من العراق في تلك السنة هو ٢٢٠ . ٠٠٠ روبية ويساوي ٢٧٥٪ من القيمة الاجمالية . لكن اذا طرحنا الأسلحة جانبا فان نصيب العراق يرتفع الى ٤١٥٪ من قيمة واردات الكويت ، ويرجع هذا الى قصر المسافة ورخص النقل بالسفن الشراعية العربية ، فضلا عن وجود فائض عراقي للتصدير . ولا شك في أن أصحاب السفن الكويتية كانوا يتكسبون من عمالة النقل البحري التقليدي سواء مع العراق أو ايران فضلا عن مواني المنطقة الشرقية من السعودية حاليا . وربما كان ذلك أحد أسباب استمرار النقل البحري في الكويت بالسفن التقليدية لفترة طويلة بعد ظهور البترول .

٣ — تأتي الهند بعد العراق بما قيمته ٩٩٠ . ٠٠٠ روبية أو ما يساوي ٢٢٪ من جملة قيمة واردات الكويت في تلك السنة ، وما يساوي ٣٣٦٪ من القيمة اذا طرحنا الأسلحة جانبا .

٤ — إن قائمة الواردات بدون السلاح ربما تعطينا صورة عن شكل العلاقات التجارية الأساسية في الخليج قبل عصر البواخر ، فالسلع هي أما حبوب غذائية أو فاكهة أو تبغ أو منسوجات ، وكلها عناصر سلعية يحتاجها الخليج بحكم ندرة انتاجه الغذائي الزراعي ، وذلك مقابل صادراته من اللؤلؤ واستثماراته المالية في بناء السفن والنقل البحري .

٥ — وبمناسبة الاموال الخليجية المستثمرة في الخارج يذكر لوريير أيضا (ص ١٣١٦) أن قيمة المال الكويتي المصدر الى الهند عام ١٩٠٤/١٩٠٥ بلغ

... ٤٣٢ روبية وفي العام التالي بلغ ٥٠٠ ٢٨٧ روبية . وربما كان هذا المال يستثمر في شركات عربية هندية للتجارة أو غيرها .

٦ — ومضلا عن التجارة البحرية فقد كانت هناك قوافل برية بين الكويت ونجد . ويذكر لوريمر أيضا أن ٢٠ قافلة تتاجر مع وسط وجنوب نجد وقافلتين مع مع جبل شمر سنويا .

٧ — إن القيمة الاجمالية لواردات الكويت ٤٤ مليون روبية تساوي ٢٩٧ ألف جنيه استرليني (باعتبار ان الروبية = ٦٧٥ ر. من الجنيه الاسترليني) (٢٠) أو (٤٤٠ ألف جنيه استرليني باعتبار الروبية واحدا على عشرة من الاسترليني) (٢١) وقد يبدو هذا الرقم متواضعا ، لكنه مشابه لقيمة تجارة واردات مسقط التي بلغت في سنة ١٩٠٣ ما قيمته ٢٥٣ ألف استرليني وصادراتها ١١٩ ألفا (٢٢) ولكن هذه الأرقام بالفعل متواضعة بالمقارنة بتجارة البحرين التي تزيد قيمة وارداتها عن مليوني استرليني كما رأينا . وتوضح هذه المفارقة أهمية البحرين كمركز تجاري هام في الخليج بالقياس الى الموانئ الخليجية الأخرى خلال أوائل هذا القرن ، لكن المقارنة غير حقيقية لأن السنوات مختلفة ، فان تجارة البحرين لمتوسط ١٩٠٠/١٩٠٢ كان بما قيمته ٤٧٢ ألف استرليني و واردات و ٥٣٤ ألفا للصادرات ، وهي أرقام ليست بعيدة عن أرقام الكويت .

خاتمة :

سيكون لهذه الدراسة فضل اذا لحقها نقد و اضافة من أجل تكوين فكر عن الاصاله يفيد في تشييد هيكل المعاصرة .

الهوامش :

- 1) Niebhur, C. , " Description de L'Arabie " . Copenhagen 1774 .
- 2) Palgrave, W. , G. , Personal Narrative of a Year's Journey through Central and Eastern Arabia " . London 1877.
Palgrave, " Central and Eastern Arabia " London 1878 .
- 3) Wilson , A.T. , " The Persian Gulf " London 1959 (First ed . 1928) , P. 192 .
- 4) Sanger , R. , " The Arabian Peninsula " New York 1954, P. 180 .

(٥) وصف الحصول على المياه وبيعها في البحرين والكويت وقطر نقلا عن لوريمر « دليل الخليج » ،
القسم الجغرافي أجزاء متعددة — الطبعة العربية الجديدة — الدوحة ١٩٧٦ .

(٦) راجع جاكين بيرين . «اكتشاف جزيرة العرب» . ترجمة تدري قلعجي ، بيروت ١٩٦٣ — ص ١٦٦
— ١٧٢ . وكذلك راجع :

Niebhur, C. , ibid, PP. 266, 286, 293 - 5

(٧) يمكن أن تكون في المستقبل دراسة ذات نتائج جيدة عن العلاقات المكانية للهفوف والبوريبي باعتبارهما نقطتي تجمع لطرق وأسواق هامة على هامش النطاق الساحلي وهامش رمال الربع الخالي
الشاسعة .

8) Niebhur, C. , ibid, P. 286

(٩) سعيد البديد في مقابلة مسجلة مع د. عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم استاذ التاريخ المساعد في جامعة قطر في ١٩٨٢/٣/٢٠ . والسيد سعيد بن سالم البديد هو من نواخذة الغوص المشهورين في الدوحة في فترة ازدهار الغوص .

(١٠) ٣٥٧٧ سفينة في متوسط ٢٠ فرد للسفينة يساوي ٧١٥٤٠ فردا أو في متوسط ٢٥ فرد يساوي ٨٩٤٢٥ فردا .

(11) AL-Rumaihi, M.G. , " Bahrain ; Social and Political change since the First World War " Pub. University of Kuwait, 1975, P. 31 .

(١٢) سعيد البديد — مقابلة شخصية مع د. عبد الرحيم كما جاء سابقا .

(١٣) أرقام مطلع القرن عن «لوريمر» وأرقام ١٩٢٦ عن Freeth,z (عن تقديرات Moore)
للكويت ، وأرقام ١٩٤١ للبحرين عن الرميحي المرجع السابق ، ص ٢٩ .
Freeth,z . , Kuwait - Prospect and Reality, P. 193.

14) Wilson, A.T. , " The Persian Gulf " George Allen & Unwin, London 1928, P. 192 .

15) Wilson, A.T. , ibid, P. 192

(١٦) الأرقام والنسب مأخوذة عن الفصل العاشر المعنون « المنافسة الاقتصادية الدولية في الخليج
الفارسي ١٨٩٦—١٩١٤ » . من كتاب :

Issawi, ch. , " The Economic History of the Middle East 1800 - 1914 " , Univ.
of Chicago Press, 1966, P. 350 ff .

17) Sanger, R.H. , " the Arabian Peninsula " New York 1954 .

18) Villiers, A. , " Arab Dhow Trade " Mid-East J. Oct. 1984 .

19) " A. Handbook of Arabia (Admiralty War Staff) London 1916, in quoted in
ch. Issawi, Ibid, PP. 330-1

20) Issawi, ibid, P. 522

21) Issawi, ibid, P. 296,312

22) Issawi, ibid, P. 309