

الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري الشراعي في الإمارات في القرن الماضي

الدكتور عادل أحمد الكسادي



مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث

HAMDAN BIN MOHAMMED HERITAGE CENTER

الطرق الملاحية والنشاط التجاري
البحري الشرعي في الإمارات
في القرن الماضي

الدكتور عادل أحمد الكسادي





**الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري
الشراعي في الإمارات في القرن الماضي
الدكتور عادل أحمد الكسادي**

© جميع الحقوق محفوظة

الناشر: مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث - حكومة دبي
دبي: ص.ب ٣٣٣٥٠٠، دبي، الإمارات العربية المتحدة
هاتف: + ٩٧١ ٤٣٧٣٧٠٠٠

البريد الإلكتروني: info@hmc.gov.ae - الموقع على الشبكة: www.hmc.gov.ae



@hmcgovae



hmcgovae



مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث
HAMDAN BIN MOHAMMED HERITAGE CENTER

الطبعة الأولى: ٢٠١٥م

هذا الإصدار خاص بمركز حمدان بن محمد لإحياء التراث، لا يجوز إعادة إنتاج أي جزء من هذا الإصدار بأي شكل كان (بما في ذلك النسخ المصورة أو استخدام الوسائل الإلكترونية) من دون الموافقة المكتوبة لأصحاب حقوق النشر. وينبغي توجيه الطلبات الخاصة بالحصول على الموافقة المكتوبة لأصحاب حقوق النشر بهدف إعادة إنتاج أي جزء من هذا الكتاب، إلى الناشرين طبقاً لقانون حقوق النشر الدولي لعام ١٩٥٦م، وللقانون الاتحادي رقم (٧) لعام ٢٠٠٢م الخاص بحقوق النشر الخاصة بالمنشئ الأصلي والمنشئين الثانويين. وكل من يتصرف بما يخالف حقوق النشر المذكورة سيكون عرضة للملاحقة القانونية والمطالبة بالأضرار الناجمة عن ذلك.

ISBN 978 - 9948 - 18 - 885 - 8

طبع ونشر في دولة الإمارات العربية المتحدة

الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري
الشراعي في الإمارات في القرن الماضي

شكر وتقدير

أتوجه بعظيم الشكر والامتنان إلى مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث على تفضلهم بطباعة ونشر كتابي هذا، وهو مساهمة متواضعة لتدوين عناصر الموروث الشعبي لمجتمع الإمارات، وتقديمه بصورة جميلة للقراء والمهتمين.

المؤلف

مقدمة المركز

يُولي مركز ((حمدان بن محمد لإحياء التراث)) متمثلاً في إدارة البحوث والدراسات اهتماماً بالغاً بكل ما يتعلّق بإصدار ونشر البحوث الأكاديمية في مختلف أوجه التراث والتاريخ الإماراتي بشكل خاص، والعربي والإسلامي بشكل عام. ويأتي هذا الاهتمام انطلاقاً من رؤية سمو الشيخ حمدان بن محمد بن راشد آل مكتوم وليّ عهد دبي؛ التي تؤكد أنّ التراث مصدر قوّة للأمم، يمثل شاهداً على تاريخها، كما يبرز عراقّة ماضيها وأصالة تاريخها.

وتحقيقاً لهذه الرؤية الحكيمة؛ فإنّ مركز ((حمدان بن محمد لإحياء التراث)) يسعى جاهداً إلى طلب المعرفة والمعلومة وتقصيها والوصول إليها عن طريق البحث العلمي، الذي يستند إلى مناهج علميّة معترف بها في مجال جمع التراث وتدوين التاريخ.

يتميّز الخليج العربي بموقع استراتيجيّ منذ القدم؛ أدّى إلى نشأة نشاط ملاحيّ قويّ، ودفع بأهله إلى ركوب البحر وممارسة الملاحة والنشاط التجاري البحري على نطاقٍ واسع. وتشير الدّراسات التاريخيّة إلى أنّ النشاط البحري في الخليج يمتدّ إلى الألفيّة الثالثة قبل الميلاد. وقد أسهمت عوامل عدّة في ازدهار الملاحة البحرية في الخليج العربي، أهمّها: الموقع الجغرافي المتميز، وضحالة مياه الخليج خاصّةً قُرب السّواحل، مع كثرة الخلجان ووجود حضاراتٍ عريقةٍ على مقربةٍ منه.

وباتّساع النشاط البحري في الخليج العربي؛ أصبح أهله أكثر خبرةً وتجربةً في الملاحة، وقَدّموا للعالم تجاربهم هذه وخبراتهم، وقادوا الجغرافيين والرّحالة عبر البحار المعروفة آنذاك، وعملوا كمرشدين بحريّين لغيرهم، وأهدوا العالم تراثًا بحريًا لا يُنسى. وقد كان لأهل الإمارات بصمة واضحة في التّراث البحري لا تخفى على أحد. يقدّم هذا الكتاب للقارئ معلوماتٍ عن النشاط التجاري البحري في الإمارات؛ في النّصف الأوّل من القرن العشرين؛ معرّجًا على المجاري والطّرق البحرية التي اتّبعها السّفنُ الشّراعيةُ بين موانئ الخليج العربي والمحيط الهندي.

إدارة البحوث والدراسات

الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري الشراعي في الإمارات

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ ۗ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾ (الإسراء: ٦٦)
﴿وَإِذَا مَسَّكُمُ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ مَنْ تَدْعُونَ إِلَّا إِلَاهُ ۖ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ ائْتَرَضْتُمْ ۚ وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا﴾ (الإسراء: ٦٧)

الإهداء

أهدي كتابي هذا وفاءً وعرفاناً
إلى السيد: أحمد بن عيسى بن ناصر السركال

المقدمة:

يعدّ السفر البحري والنقل البحري التجاري من أهم المناشط الاقتصادية، ومصدرًا رئيسًا من مصادر الرزق لسكان الإمارات بعد حرفة استخراج اللؤلؤ. وبعد ضعف تجارة اللؤلؤ تحت وطأة منافسة اللؤلؤ الصناعي؛ أصبحت حرفة السفر البحري التجاري هي الحرفة الرئيسة لمعظم سكان ساحل الإمارات، فأخذ أصحاب السفن الشراعية يمخرون عباب البحار والمحيطات لتلبية احتياجات السكان المعيشية. وقد عاش أهل الإمارات إلى جانب أشقائهم من أهل الخليج تاريخًا حافلًا بالنشاط البحري، فازدهرت العديد من الحرف المرتبطة بالبحر كصناعة السفن وصناعة الأشرعة وصناعة الحبال.

وتعدّ الملاحة والنقل البحري التجاري أحد أنماط معيشة السكان في الإمارات كما في كافة بلدان الخليج وساحل جنوب الجزيرة العربية، ويتمثل ذلك النمط في الرحلات البحرية التجارية التي كانت تقوم بها السفن الشراعية إلى موانئ الساحل الغربي للهند وشرق أفريقيا (السواحل) واليمن وساحل فارس والبصرة، وتنقل بواسطتها التمور والأخشاب والبهارات والأسماك المملحة والمجففة والسمن والسكر والشاي والحبوب والأرز، والكثير من السلع التي تنتجها الهند وأفريقيا.

وتقوم حرفة السفر الشرعي على معارف بحرية فلكية وملاحية متراكمة لدى الملاحين والبحارة، وهي معارف تتناقلها الأجيال، ويتم توارثها شفهيًا أو بواسطة الكتب والمرشديات البحرية التي يتم انتقالها عبر الأجيال وتأليفها وحفظها والإحاطة بتفاصيلها.

وإنّ الاشتغال بهذه الحرفة قد تطلب الكثير من المعارف لتسيير الرحلات البحرية، وخاصةً تلك المتعلقة بمعرفة المسالك والمجاري البحرية بين الموانئ والجزر، والإلمام بفنون الملاحة وعلومها الذي يمثل أهم متطلبات السفر.

وقد أسهم أهل الإمارات في تطوير المعرفة الملاحية والفلكية والجغرافية، ووضعوها في مكانة علمية متطورة؛ من خلال استفادتهم

من التراكم التاريخي لتلك المعارف والإسهامات المعرفية النوعية لعالم البحر؛ الملاح أحمد بن ماجد الذي استوعب المعارف المتراكمة وتفوق على معاصريه، وقدم لعلم الملاحة والفلك إسهاماتٍ نظريّةً وتجريبيةً مهمةً ونوعيّةً.

ويتناول موضوع هذا الكتاب وصفًا للمعارف المتعلقة بالمجاري البحرية التي تتبعها السفن الشرعيّة التقليدية بين موانئ الخليج العربي من جهة، وبين موانئ المحيط الهندي وبحر العرب في الإمارات وعمان واليمن وأفريقيا من جهة أخرى، وذلك بالتعرّف على المرشحات البحرية التي تركها عددٌ من نواخذة البحر والمتعلقة بوصف المجاري والعبّرات البحرية بين موانئ الخليج والمحيط الهندي، كما يتناول موضوع الدراسة النشاط التجاري البحري في النصف الأول من القرن العشرين بين الإمارات وموانئ المحيط الهندي، وكذلك النشاط التجاري التقليدي داخل الإمارات وموانئ الخليج العربي.

وتحتوي الدراسة على مقدّمة وتعريفٍ بأهم أصول الملاحة البحرية، وفصل عن الطرق البحرية التجارية القديمة، وفصلٍ عن الطّرق والمجاري البحرية عند النواخذة المتقدّمين والمتأخّرين، وفصلٍ عن النشاط التجاري الشرعي بين الإمارات والمحيط الهندي.

وقد اعتمدنا في كتابة هذا البحث على مؤلفات عددٍ من علماء البحر والباحثين في تراث العلوم البحرية، وكذا عددٍ من كتب البحر التي كتبها نواخذة السفر البحري في مجتمعات الخليج والجزيرة، منها الرحماني البحري والروزنامات البحرية، ومقابلات عددٍ من النواخذة والتجار وشخصياتٍ معمرة من أبناء الإمارات؛ التي قام بها عددٌ من كتاب الإمارات، ونذكر على وجه الخصوص المقابلات التي أجراها الكاتب الصحفي عبد الله عبد الرحمن في كتابه الشهير الموسوم بـ ((الإمارات في ذاكرة أبنائها)) بأجزائه الثلاثة؛ الذي هو بمثابة مرجعٍ تراثيٍّ وتاريخيٍّ مهمٍّ عن حياة المجتمع في الإمارات، وهو مادةٌ خام لمن أراد أن يعيد كتابة تاريخ الإمارات الاجتماعي والثقافي والاقتصادي على مدى قرنٍ من الزّمان.

الفصل الأول

فنون السفر الشرعي في التراث
الملاحي البحري

الفصل الأول

فنون السفر الشراعي في التراث الملاحي البحري

مدخل تاريخي:

السفر الشراعي هو تلك الرحلات البحرية الموسمية التي تقوم بها السفن الشراعية من موانئ الخليج عامةً وساحل الإمارات خاصةً، إلى موانئ ساحل الهند الغربي، وساحل الشرق الأفريقي (السواحل)، وموانئ ساحل جنوب الجزيرة العربية، وخاصةً موانئ ساحل جنوب اليمن.

والسفر الشراعي وتسيير الرحلات البحرية في أعماق البحار والمحيطات؛ يقوم على معارف بحرية فلكية وملاحية متراكمة لدى الملاحين والبحارة، وهي معارف تنتقلها الأجيال ويتم توارثها شفهيًا أو بواسطة الكتب والمرشديات البحرية التي يتم انتقالها عبر الأجيال وتأليفها وحفظها والإحاطة بتفاصيلها.

ومن جانب آخر، يقوم السفر الشراعي على خبرات المعاملات التجارية والنشاط التجاري الذي يمارسه العاملون في هذه الحرفة، وكذا على ثقافة واسعة من العادات والتقاليد والطقوس التي يمارسها البحارة، وتنظم الحياة البحرية داخل مجتمع السفينة الشراعية.

ومن هنا، تأتي أهمية استعراض بعض من فنون ومفاهيم السفر الشراعي وقواعد الملاحة البحرية؛ لنتمكن من فهم مجمل الثقافة البحرية

لمجتمعاتنا في عصرها التقليدي وقبل انتقالها إلى عصر النّفط والحياة المعاصرة؛ التي اختلفت شكلاً ومضموناً عن ذلك المجتمع التقليدي القديم.

فنون السفر البحري:

يعدّ وصف الطرق البحرية في المحيط الهندي والبحار المتّصلة به من أهمّ الفنون البحرية، وقد تطلّب ذلك الفنّ وضع المرشّادات البحرية التي تصف المجاري البحرية واتّجاهات السّير ومقدار الزمن التي تقطعه السفينة، ويقدر بالأزوام أو الميل البحري. وهذه المرشّادات البحرية أو الرحمانيات مدوّنة تحتوي على معارف بحرية وفلكية مختلفة.

كما أنّ المرشّادات البحرية هي مدوّنة ومذكّرات تحتوي على معارف بحريّة وفنونٍ ملاحيةٍ لاغنى للربّانة من الاسترشاد بها والإضافة إليها من واقع الخبرة البحرية والتجربة العملية. وقد اشتهر الرّبّانة بتدوين معارفهم البحرية في دفاتر ومخطوطات، وبعض من تلك المعارف يتمّ تدوينها من دفاتر ومخطوطاتٍ قديمةٍ تمّ الحصول عليها من ربّانة سابقين، وهو تقليدٌ قديمٌ يتناقله الخلف عن السلف.

كما كان بحّارة السّفن الشراعية يستخدمون في أسفارهم العديد من الأدوات والأجهزة والأساليب والمعارف التي بواسطتها يستطيعون تسيير رحلاتهم البحرية، وهي معارف فلكية وجغرافية وفنونٌ تتعلّق بحركة الأرياح والاتّجاهات.

ويعدّ جهاز الديرة من أهمّ الأجهزة المستخدمة لدى بحّارة السّفن الشراعية.

والديرة في الاصطلاح الملاحي لها أكثر من معنى، فهي أولاً تأتي بمعنى تقسيم دائرة الأفق حسب الجهات الأربع الأصلية وفروعها، إلى

٣٢ جزءاً والمعروفة بالأخنان، وهذا التقسيم يعرف في الملاحة الأوروبية باسم وردة الرياح، ويثبت في بوصلة الملاحة لتعيين الاتجاه بالدرجات بدلاً من مطالع ومغارب النجوم. والديرة عند الملاحين العرب القدامى تعني الخطوط البحرية، وهي عندهم؛ إما حقيقية أو مجازية، فالديرة الحقيقية أو الأصلية هي الخطّ البحري الموازي للبر، أما الديرة المجازية فهي الخطّ البحري الذي لا يكون موازياً للبر على وجه التحديد^(١). كما أنّ الديرة عند الملاحين القدامى والمحدثين تعني بوصلة الملاحة نفسها أو سمكة الحقة، وبيت الإبرة كما يسميها ابن ماجد. وتنقسم الدائرة الأفقية المحيطة بسطح الكرة الأرضية عند التقاء السماء بالأفق الأرضي والمتقاطعة مع دائرة معدل النهار خطّ الاستواء في التقسيم الملاحي العربي؛ إلى ٣٢ جزءاً متساوياً وكل جزء منها يُعرف بالخن، وكلّ خن منها يشير إلى مطلع أو مغيب نجم معين^(٢).

وقام الملاحون العرب بتطوير أساليب الملاحة البحرية عبر التاريخ، وبمرور الوقت أتقنوا العمل بالديرة وطوّروها فجعلوها مائةً وثمانيةً وعشرين اتّجهاً بدلاً من الثلاثمائة والستّين المعروفة قديماً بالدرجات عند بطليموس؛ والتي عمل ويعمل بها الملاحون الغربيون^(٣).

(١) انظر حسن صالح شهاب، فن الملاحة عند العرب، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، دار العودة، بيروت، ص ١٢٦.

(٢) انظر أنور عبد العليم، تاريخ الملاحة عند العرب، من كتاب مجاري الهداية، النائلة، للربّان راشد بن فاضل البنعلي، تحقيق جاسم الحسن، مركز التراث الشعبي لدول الخليج العربية، ١٩٨٧، ص ٣٢.

(٣) انظر محمد عبد القادر بامطرف، الرفيق النافع على دروب منظومتي الملاح باطايع، عدن، ١٩٧٢، ص ١١.

ويذكر الكاتب عبد الله عبد الرحمن في كتابه ((الإمارات في ذاكرة أبنائها)) ومن واقع مقابلاته واتصالاته برجال البحر من كبار السن الذين عاشوا زمن السفر والغوص البحري؛ أنَّ النجوم التي يهتدي بها البحارة في أسفارهم البحرية هي ((الياء)) أو الجاه وهو اتجاه الشمال الجغرافي، والقطب وهو اتجاه الجنوب الجغرافي، ومطلع وهو اتجاه الشرق الجغرافي، والمغيب وهو اتجاه الغرب الجغرافي. ويعنون بعيون مطلع، الشمال الشرقي، وبعقرب مطلع، الجنوب الشرقي، وعيون مغيب الشمال الغربي، وبعقرب مغيب الجنوب الغربي. وقسموا الدرجات حسب أسماء النجوم والطوالع من الشمال إلى الجنوب وأضافوا لها كلمتي مطلع أي شرقي، ومغيب أي غربي: فرقد، خان، نعس، ناقة، واقع، السماك، الثريا، الجوزاء، التير، الأكليل، الحمارين، سهيل، سلبار^(٤).

(٤) انظر عبد الله عبد الرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاجتماعية، ندوة الثقافة والعلوم، دبي، الإمارات العربية المتحدة، ١٩٩٨، ص ٤٧٣.

وقد طرأ تطوّر مهمّ بين مفاهيم ربابنة القرن السادس عشر الذي كان يعتمد على القياس النّجمي، ومفاهيم ربابنة القرن التاسع عشر الذي أصبح يعتمد على القياس الشمسي والعناية بالجدول والمصطلحات الجديدة، وهذه المعرفة اتّسمت بالمعارف الأوروبية الوافدة، فالدليل البحري العربي أصبح أقرب للدليل الغربي، وأصبح أصحاب السفن الشراعية يستخدمون المصطلحات البحرية الإنجليزية كما هو الحال في دليل ابن قطامي، وهذا يدلّ على حدوث تحوّل جديد في مصادر المعرفة البحرية نهض بها الرّبابنة المتأخرون^(٧).

أمّا ملاحو القرن التاسع عشر فقد تغيّرت معارفهم باحتكاكهم واطّلاعهم على المعارف البحريّة والفلكيّة الجديدة الوافدة عليهم؛ ممّا مكّنهم بدوره على حيازة أجهزة القياس والاتّجاهات الجديدة كالبوصلة والكمال، الأمر الذي أدّى إلى تغيير المصطلحات والمسمّيات القديمة وحلّت محلّها مصطلحات ومفاهيم مختلفة عن تلك المتداولة في زمن ابن ماجد والمهري. فمصطلح الديرة في مفهوم ربابنة القرن التاسع عشر معناه البوصلة البحرية (الآلة نفسها)، وليست الخطّ البحري الحادث عن جري جزءٍ من خن كما يراه السابقون، وأصبح القياس لا يعنى عندهم تحديد مواقع البلدان، ولكنه يعني قياس ميل الشمس وغاية ظلّها، وصار تحديد الموقع يعرف بخطوط الطّول والعرض والمستخرج من قياسات الظلّ، وليس جاهًا وعدد أصابع كما يعرفه الملاحون السابقون^(٨).

(٧) انظر ملامح من التداخل المعرفي بين ربابنة اليمن وعمان، مصدر سابق، ص ٥٣.

(٨) انظر المصدر السابق، ص ١٢٦.

وأصبح الرّابنة منذ القرن التاسع عشر يستخدمون آلةً تسمّى الكمال أو السدس Sextant وهي عبارة عن جهازٍ متطورٍ يقيس من خلالها الرّبان ميل الشمس وغير ذلك، ويستخدم الكمال في الحالات الآتية^(٩):

- معرفة ميل الشمس في البروج
 - معرفة ميل الشمس من خط الاستواء
 - معرفة ميل الشمس من القطب الشمالي والجنوبي
 - معرفة ميل الشمس من السفينة
 - معرفة موقع السفينة على سطح البحر، سواءً كان ذلك في الطول أو في العرض
- تحديد المسافة بين موقع السفينة والبلد الذي نقصده، إنّ معرفة مواسم السفر وأوقات هبوب الرياح من الفنون المهمة التي تتطلبها رحلات السفر البحري. فالملاحة في بحر الهند ترتبط بهبوب رياح منتظمة يتبدّل اتجاهها دورياً كلّ ستة أشهر تقريباً، وهكذا تستطيع أن تعتمد على ریح ملائمة تهبّ كلّ عامٍ في الوقت نفسه وفي الاتجاه نفسه. ويتسنى للسفن الذهاب من بر العرب إلى بر الهند خلال ستّة أشهرٍ ويتبعها الإياب خلال الأشهر الستة التالية، وتسمّى هذه الرياح بالرياح الموسميّة، ويسمّى أوان السفر بها ((الموسم))^(١٠).
- ومواسم السفر هي الأوقات التي يبدأ فيها النشاط البحري والسفر من مرسى إلى آخر، ويرتبط الموسم البحري بهبوب الرياح الموسميّة

(٩) انظر محمد قاسم الكلدي، التراث البحري لحضرموت، المكلا - حضرموت، ٢٠١٣، ص ٦٣-٦٤.

(١٠) انظر إبراهيم خوري، أحمد بن ماجد، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة، الجزء الأول، مطبعة الأندلس، دمشق، ١٩٩١ ص ١٩٦.

وباتجاهاتها، فيتوقف خروجها من جزيرة العرب ومن أفريقيا الشرقية على هبوب الكوس، ومن الهند وبنجاله والسيام على هبوب الصبا. لكن لا يكفي هبوب الكوس أو الصبا للسفر، فقد تفرض عوائق طبيعية التزام السفن بنادرها، فيقال عندئذ إن البحر مغلق، وعلى النقيض يمثل مفتاح البحر فترة جواز الملاحة فيه^(١١).

ويرتبط هبوب الرياح بفصول السنة وبروجها، ففي الصيف تهبّ رياح الأريب والبري، وفي الخريف تهبّ رياح الشمال (الكوس) ورياح السهيلي (الصبا) والعولي، وفي الشتاء يهبّ النعشي والبري ورياح الأريب، وفي الربيع يهبّ البري والشتاء والأريب والردود البحري^(١٢).

وتهبّ على الإمارات رياح مؤقتة من عدة اتجاهات على مدار السنة، وتعكس تلك الأرياح تأثير النجوم والبروج بدخولها أو خروجها، والذي تتبعه تقلبات جوية وطبيعية مختلفة، وهي بمثابة إشارات لأصحاب البحر لتسيير رحلاتهم البحرية للسفر أو لمواسم الغوص، وأيضاً لأصحاب البر في زرع محاصيلهم أو حصادها. ومن أهم تلك الرياح الفرعية: ريح المزر، والغياضة، واليولات، والكوس، والرايحة، وطالع الذراع (المرزم)، ونجم سهيل، والأحيمر، ورياح الشمال، وشمال الثمانين، وأربعين المريعي، والغربي^(١٣).

ويتداول خبراء الأرياح في الإمارات أسماء الأرياح ومصادر ومواسم

(١١) انظر حسن صالح شهاب، البعد الجغرافي للملاحة البحرية في المحيط الهندي، وزارة التراث والثقافة، سلطنة عمان، ٢٠٠٦، ص ٣٢١.

(١٢) انظر محمد قاسم شائف، التراث البحري لحضرموت، ص ١٠٢.

(١٣) انظر محمد خلفان الروم، تقويم بني ياس البحري، شركة أبوظبي للطباعة والنشر، أبوظبي، بلا تاريخ، ص ٥٧-٥٨.

هبوبها، ومن أنواعها: السهيلي، والصوري، الغربي، الشمال، الياهي، النعشي، الكوس، المطلعي، والعريض^(١٤).

(١٤) مقابلة مع البحار سيف بن سعيد الزبادي، أم القيوين، أكتوبر ٢٠١٣.

الفصل الثاني

الطرق البحرية التجارية القديمة بين
الخليج والمحيط الهندي

الفصل الثاني

الطرق البحرية التجارية القديمة بين الخليج والمحيط الهندي

مدخل تاريخي:

شهد الإنسان في هذه المنطقة المحاولات الأولى في التاريخ لارتداد البحر وركوب أمواجه واستكشاف أسرارهِ. وتعددت المناطق الحضارية التي سكنها أهل الخليج، وكانت بمثابة مراكز تجارية وملاحية لقرون طويلة. فكان أهل الخليج في العصور البكرة تمتدّ مراكزهم الحضارية من مجان^(١٥) جنوباً وأم النار^(١٦) ودلمون^(١٧) حتى مملكة أكاد^(١٨) في شمال الخليج. ونظراً للموقع الجغرافي المهم الذي كانت تحتله المراكز الحضارية في جنوب ووسط الخليج؛ فقد ارتبطت بعلاقات وصلات تجارية مع أكبر

(١٥) احتلت حضارة مجان تاريخياً المنطقة الواقعة في شمال عمان، وتمثل اليوم جزءاً من دولة الإمارات العربية المتحدة.

(١٦) أم النار: هي أبوظبي المعاصرة، وما زالت التسمية تطلق على منطقه في جزيرة أبوظبي.

(١٧) دلمون: أحد المراكز التجارية في غرب الخليج، وهي بلاد البحرين المعاصرة.

(١٨) أكاد: مركز حضاري قديم في بلاد العراق.

المراكز الحضارية شهرةً في بلاد ما بين النهرين^(١٩) وبلاد السند^(٢٠). وقد أشارت نتائج الأبحاث والحفريات الأثرية إلى أن من أهم المراكز التجارية الملاحية في الخليج هي ((دلمون))؛ وهي بلاد البحرين المعاصرة، كما أشارت هذه الأبحاث والحفريات الأثرية إلى أن هناك مناطق حضارية مزدهرة على ضفاف الخليج وإلى الشرق من دلمون لا تقل أهميةً عنها وتضاهيها قَدَمًا وشهرةً.. ولقد تمّ استكشاف هذه المناطق في ((أم النار)) بالإمارات العربية المتحدة، وإنها كانت تعتمد في حياتها على التجارة البحرية، وأن منطقة أم النار كانت المنفذ البحري للسلع الواردة من المناطق الداخلية، وعلى الأخص من عمان^(٢١).

ولقد أكدت الاكتشافات الأثرية الحديثة الدور الحضاري الذي كانت تلعبه هذه المنطقة في الملاحة والتجارة الدولية، ويحتمل أن تكون تلك الآثار هي آثار لحضارة ((مجان)) التي ورد ذكرها في إحدى لوحات بابل القديمة التي يعود تاريخها إلى ٢٣٠٠ عام قبل الميلاد. وقد عبّر ((سارجون)) ملك أكاد وأول إمبراطور في التاريخ عن فخره واعتزازه بتلك الحضارة، حيث قال إنه نجح في جلب مراكب مجان ودلمون وملخة (ملقة) إلى ميناء أكاد. وقد أشار نصّ مكتوب بالخط المسماري إلى الصّلات البحرية التي تربط حضارة مجان ودلمون ببلاد ما بين النهرين وملخة في بلاد السند، كما أشار هذا النص إلى أن مجان كانت المحطة الكبرى في الطريق إلى ملخة، ومن ذلك التاريخ تكرر ذكر مجان كثيرًا في اللوحات المسمارية، حيث يكاد

(١٩) ما بين النهرين: هي بلاد العراق.

(٢٠) بلاد السند: هي بلاد الهند.

(٢١) انظر عمان وتاريخها البحري، وزارة الإعلام والثقافة، سلطنة عمان، ١٩٧٩، ص ١٤.

ذكرها يقترن دوماً بالتجارة، لا سيما تجارة النحاس والديوريت^(٢٢).

وشهدت لوحات بابل القديمة التي يعود تاريخها إلى ٢٣٠٠ عام قبل الميلاد، على وجود نظام نقلٍ بحريٍّ دوليٍّ في الخليج، فكانت السفن تجول فيه آتيةً من بلاد ما بين النهرين محملةً بالبضائع لتلتقي بالسفن المقبلة من عمان مشحونةً بالخشب والنحاس، ومن الهند بالفخار والذهب والعاج. كما ذكرت المصادر المسمارية القديمة أنّ السفن كانت بعد أن تخرج من وادي الرافدين ترسو في جزيرة ((فيلكا))، ثم تخرج منها لترسو ثانيةً في الساحل الشرقي للأحساء، ثم إلى جزيرة ((دلما))، ثم إلى جزيرة ((أم النار)) على ساحل الإمارات^(٢٣).

وتوجد إشاراتٌ كثيرةٌ في كتابات الرّخالة والجغرافيين اليونان والرومان، ومنهم: ((سترابو)) و((بيليني)) و((يوليوس))، وصاحب كتاب ((الطواف حول البحر الإريتري))؛ إلى الدور الذي قام به أهل الخليج في الملاحة والتجارة العالمية في العالم القديم؛ فقد ذكر ((سترابو)) بأنّ السبئيين والجرهانييين (سكان شرق الجزيرة العربية) قد غدوا بتجارة الموارد العطرية من أكثر الشعوب ثراءً، كما وصف ((بيليني)) عزب شرق الجزيرة العربية بأنهم من أغنى شعوب العالم، فالثروات الضخمة من فارس وروما تتكدّس وتتجمّع في بلادهم^(٢٤).

(٢٢) المصدر السابق، ص ١٤.

(٢٣) انظر موزة محمد علي سالم، تاريخ الملاحة في الإمارات، جائزة العويس للدراسات والابتكار العلمي، ندوة الثقافة والعلوم، دبي، الإمارات العربية المتحدة، الجزء (١) ١٩٩٦، ص ٨٠.

(٢٤) انظر حسن النابودة، تاريخ الملاحة والتجارة في الإمارات إلى ١٩٠٤، جائزة العويس للدراسات والابتكار العلمي، ندوة الثقافة والعلوم، الدورة الرابعة ١٩٩٣، الجزء (١)، الإمارات - دبي، ١٩٩٦.

٢ - الطرق الملاحية البحرية التجارية القديمة الطريق

الملاحي البحري التجاري إلى الهند:

تتعدّد الروايات حول علاقة شعوب منطقة الخليج بالهند، حيث تذهب بعض المصادر الأجنبية إلى أنّ هذه العلاقة قبل العصر اليوناني لم تكن ذات قيمة. ويقال إنّ الملاحة البحرية قد ازدهرت في هذه المنطقة بعد الفتح المقدوني^(٢٥)، في حين يذهب البعض إلى أنّ العرب منذ أقدم العصور قد قبضوا بزمام التجارة البحرية وخاصةً في الشرق، فكانت سفنهم تجري في المحيط الهندي، وكان لهم جالية كبيرة على سواحل المحيط وبالقرب من نهر السند؛ هي التي سمّاها الهند Arbata^(٢٦).

وتقدّم أخبار الفتوحات الكبرى للإسكندر المقدوني (٣٥٦-٣٢٣ ق.م) معلوماتٍ عن مساهمة الملاحين من عرب الخليج في النشاط البحري في المحيط الهندي. وقد ورد في كتابات ((أجارتاسيدس)) الذي عاش في مصر (١٢٠ ق.م) أنّ العمانيين قد وصلوا إلى شواطئ الهند، وأنّ الكوشيين في عمان كانوا يعتمدون إلى حدٍّ كبيرٍ على النشاط الخارجي، وأنّهم بحكم كونهم رؤاد الملاحة في المحيط الهندي؛ فإنهم استطاعوا أن ينقلوا مختلف أدوات ومنتجات الشرق المهمّة إلى العالم العربي عبر المحيط، وبذلك النشاط أسهموا في تطوير الحضارة^(٢٧).

وفي ذلك الطّور المبكّر من محاولات الإنسان في الخليج للوصول إلى

(٢٥) انظر أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، العدد (١٣)، ١٩٧٩، ص ١٥.

(٢٦) انظر جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج (٢)، ص ٣٧٧.

(٢٧) عمان في التاريخ، وزارة الإعلام، سلطنة عمان، دار أمبيل للنشر، ١٩٩٥، ص ٣٠٥.

المراكز الحضارية في المحيط الهندي؛ فإن السفن التي كانت تمخر البحر من الخليج إلى بلاد السند؛ لا تبتعد كثيراً عن شواطئ البر ما استطاعت، كما كانت تبحر خلال أحوال جوية ملائمة. ومعنى هذا أنها كانت تعتمد في رحلاتها من الخليج إلى ساحل مكران؛ على الرياح الموسمية الشمالية الشرقية للسفر غرباً من أكتوبر إلى مارس، وفي فترات الرياح الموسمية الجنوبية الغربية الأكثر هدوءاً، من أبريل إلى مايو ومن أغسطس إلى سبتمبر للسفر شرقاً^(٢٨).

ترتبط المعارف الملاحية في العصر الروماني بأن (هيبالوس) كان أول ملاح استطاع أن يشق أول طريق بحري في عرض المحيط إلى الهند باستخدام الرياح الجنوبية الغربية، ومنذ أيام (هيبالوس) صارت السفن تبحر في عرض المحيط رأساً إلى الهند، إلا أن هذه الرواية تجد من يدحضها من الباحثين، حيث يذهب أحدهم إلى أن البحارة العرب والهنود كانوا ينطلقون بشجاعة بالرياح الجنوبية الغربية، ومن هؤلاء (ويلفرد سكوف) مترجم (بريبولوس) إلى الإنجليزية؛ معلقاً على تسمية الرومان للرياح الموسمية الجنوبية الغربية باسم (هيبالوس)، ويقول في هذا الصدد: "إن اكتشاف هيبالوس الذي يحتمل حدوثه في حوالي ٤٥ ق.م قد فتح محيطاً جديداً للملاحة الرومانية، لكن من المرجح أن السفن العربية والهندية قد ألقت ذلك المحيط، فمن غير المعقول أنها لم تستفد من التغيرات الدورية للرياح الموسمية، وإلى حد بعيد من تلك الرياح التي تعتبر أبرز مميزات المناخ في منطقتها، بل إن الشواهد قد أثبتت أن بحارة هذين البلدين كانوا على عكس ذلك تماماً، ينطلقون بسفنهم بشجاعة في عرض البحر، قبل أن يكتب أي تقرير يتحدث عن

هيبالوس^(٢٩).

إنّ أكثر الطرق البحرية التي اعتاد بحارة الخليج ارتيادها، سواء في الماضي البعيد أو الأزمنة القريبة هي طريق الموانئ الغربية في شبه القارة الهندية. ففي القرون الوسطى اعتادت السفن المنطلقة من الخليج العربي والساحل العماني القيام برحلاتها عند هدوء الرياح الموسمية الغربية، حيث تصل إلى سواحل الهند خلال أسبوعين تقريباً، وكانت رحلة الذهاب تغادر سواحل (كوجرات) و(كون كان) في نهاية زيارتها قبل يونيو أو في آخره، وهو الوقت الذي تبلغ فيه الرياح الموسمية الجنوبية الغربية أقصى حدّها عند خطّ عرض بومباي، وفي الأحوال العادية قد تتسع أمامها لتغادر قبل ذلك بوقتٍ طويل، أي في مارس أو أبريل. وكانت السفن الصغيرة الذاهبة إلى الهند تتخذ أحياناً طريقاً ساحلياً من الخليج، حيث تتوقّف في قيس أو هرمز القديمة أو صحار أو تيز في مكران أو في أحد موانئ السند، ومنها عبر ساحل الهند إلى مدن المالبار، ومن مالبار كانت هذه السفن تُبحر إمّا عبر المضيق بين سيلان وجنوب الهند إلى خليج البنغال أو تسير إلى سيلان نفسها^(٣٠). ويتحدّث المسعودي عن رحلات مستمرة لأهل عمان إلى الهند، وهو الذي سافر معهم عدّة مرّاتٍ إلى سواحل شرق أفريقيا والهند، وأنّ السفر لا ينقطع طول العام من الساحل العماني إلى (جوزرات) في الخفيف (المعتد) إذا كان ربّانه جيّداً، وكان ابن ماجد قد

(٢٩) انظر حسن صالح شهاب، أسطورة هيبالوس والملاح في المحيط الهندي، رسائل جغرافية، الكويت، ١٩٨٧. ص ٣.

(٣٠) المصدر السابق، ص ٢٦.

أشار إلى ذلك الخطّ البحري من قلّهات ومسقط إلى الهند، بقوله: ((ولا يغلق البحر من العام إلى العام من قلّهات) و(مسقط) إلى (جوزرات) على العيكار المعتد إذا كان فيه مغنم جيد)). وهكذا فإنّ السفر في البحر بين الساحل العماني وجوزرات يستمرّ طول العام في مركب (العيكار) من مسقط وقلّهات إلى موانئ جوزرات، إذ كان فيه ربّان ماهر^(٣١).

اتّسع النّشاط التجاري للتجّار المسلمين في الخليج العربي في العصر الإسلامي، كما اتّسع نشاط العرب الملاح في المحيط الهندي والبحار المتفرّعة منه، وامتدّ هذا النشاط في العصر العباسي ليصل إلى ساحل الصين الجنوبي وهي تمثّل أطراف ذلك المحيط الشّرقية، كما امتدّت إلى ساحل شرق أفريقيا الجنوبية، والتي تمثّل الأطراف الغربية للمحيط الهندي.

كانت السفن التجارية في هذا العصر تنطلق من الخليج ومن الموانئ العمانية في الفترة من النّصف الثاني من نوفمبر إلى النّصف الأوّل من ديسمبر. وكانت السفن التي تقوم بالرحلات الطويلة من العراق إلى الصين تأخذ حمولتها من سيراف، ثم تبحر إلى ساحل الباطنة لتتزوّد بالمؤن، ومنها تتّجه عبر البحر مباشرة إلى ساحل الماليلبار مستعينةً بالرياح الموسميّة الشماليّة الشرقيّة، وتصل إلى (كولام مالي) خلال ديسمبر^(٣٢).

(٣١) انظر المصدر السابق، ص ٧.

(٣٢) انظر حسن صالح شهاب، ابن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، سلسلة الملاحة العربية الفلكية (٨)، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة، ١٩٨٨، ص ١٥-١٦.

وفي هذا العصر وخاصةً في الفترة الممتدة بين ٦٠٠ أو ٧٠٠م إلى ١٥٠٠ أو ١٦٠٠م ازدهرت العديد من الطرق التجارية الملاحية في الخليج ومراكزه الرئيسية على الساحل الغربي للخليج والساحل الشرقي لخليج عمان. أمّا في الساحل الغربي فقد أخذت عددٌ من المناطق تلعب دورًا تجاريًا ملحوظًا، مثل: منطقة الجميرا، وأبوهيل، والخان والفشت، والزورا، وجلفار، ودبا، وكلبا^(٣٣).

وتعدّ جلفار الميناء الرئيس لهذه الفترة، وذلك بحسب الإشارات المختلفة للرحالة الجغرافيين المسلمين، من أمثال: ((ابن بطوطة)) و((الإدريسي))، و((المقدسي)). ومن جلفار تتفرّع الطرق إلى داخل الإمارات؛ على طول الساحل الغربي للخليج العربي أو إلى ساحل عمان. أمّا أهميتها كمركزٍ تجاري فترتبط بميناء ((سيراف)) على ساحل فارس وجزيرة ((هرمز)) و((قيس)) في مضيق هرمز، ثم جزيرة ((سوقطرة)) في بحر العرب، ثم ((ماليندي)) و((زنجبار)) على ساحل أفريقيا الشرقي، علاوةً على موانئ اليمن. وتعتبر ((دبا)) الميناء الرئيس في الإمارات في هذه الفترة، وهو بلا شكّ أقدم من جلفار لما كان له من شهرةٍ في بداية العصر الإسلامي والأحداث التي وقعت في هذه المنطقة أثناء حروب الردّة^(٣٤).

الطريق البحري إلى اليمن وشرق أفريقيا:

ارتبط ساحل الإمارات بعلاقاتٍ ملاحيةٍ وتجاريةٍ بشرق أفريقيا واليمن منذ القدم. كان البحارة في أسفارهم إلى أفريقيا يستفيدون من الرياح الشمالية الشرقية للوصول إلى تلك الجهات، وكان البحارة من الإمارات

(٣٣) انظر تاريخ الملاحة في الإمارات، مصدر سابق ص ٨٧.

(٣٤) المصدر السابق ص ٨٧.

والخليج يسافرون بسفنهم مروراً بالموانئ العمانية متجهين إلى زيلع وعيذاب وسواكن زبربرة وزنجبار، ثم يتابعون سيرهم جنوباً حتى جزيرة القمر الكبرى (مدغشقر)، وكانت سفنهم تعود محملةً من الموانئ الأفريقية بالذهب والعنبر والقرفة والفلفل وريش النعام.

وقد استوطن العرب الساحل الإفريقي الشرقي وجنوباً حتى ميناء سفالة وموزنبیق، وكذلك جزيرة مدغشقر منذ القرن الرابع الهجري. وحكم هذا الساحل سلاطين من الشحر والأزد والعمايين والحضارمة، وإن كان الأخيرون قد فضّلوا التجارة مع جاوة وسومطرة شرقاً، وقد ظلّت سلطنة زنجبار يحكمها العرب من أهل عمان حتى القرن العشرين^(٣٥).

يقول المسعودي إنّ أصحاب المراكب الذين كانوا يُبحرون إلى أفريقيا الشرقية في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي كانوا عرباً عمانية من ((الأزد))، وكانت المراكب تسير إمّا بمحاذاة ساحل عدن ثم تتّجه إلى الساحل الأفريقي، أو تعبّر البحر من رأس فرتك إلى رأس الغضروفي، حيث كانت تتعرّض لقرصنة البحر الهنود في سوقطرة.

وكان أقصى ميناء تصل إليه هو ميناء سفالة في موزنبیق، أمّا السلع التي كانت المراكب تسعى لجلبها من شرق أفريقيا فهي الذهب والعنبر والعاج والأخشاب والتوابل^(٣٦).

إنّ السفن المتّجهة من الخليج في طريقها إلى الساحل الشرقي لأفريقيا كانت تسير أحد طريقتين، هما: الطريق من الخليج مروراً بمسقط وصور

(٣٥) مجاري الهداية ((النائلة)) للربّان راشد بن فاضل البنعلي، التحقيق والمعالجة جاسم الحسن، الدراسة التاريخية - أنور عبد العليم، مركز التراث الشعبي لدول الخليج العربية، الدوحة، ١٩٨٧، ص ٢١.

(٣٦) انظر عمان وتاريخها البحري، مصدر سابق، ص ٣٤.

والمرافئ العمانية الأخرى في منتصف نوفمبر وأواخره؛ لتقوم بالرحلة مع بداية الرياح الموسمية الشمالية الشرقية على الساحل الجنوبي لجزيرة العرب، وكان كثيرٌ منها يذهب إلى عدن، بينما يتجه غيرها إلى الجنوب الغربي بعيداً عن الشواطئ بالقرب من الشحر على رأس فرتك قاصداً رأس الغضروفي، أمّا المراكب التي كانت تقصد عدن فإنها بعد الانتهاء من أعمالها التجارية تغادر إلى المكلا والشحر في منتصف ديسمبر تقريباً وتبحر بمحاذاة الساحل، حيث تساعد على الإبحار الرياح الشمالية الشرقية، وعند وصولها في بداية يناير إلى منطقة تقع وراء الشحر تدفعها الرياح إلى رأس الغضروفي، ثم تستدير نحو الجنوب الغربي لتسير في نفس الطريق الذي سلكته المراكب الأخرى^(٣٧).

وكانت الرحلة بين سوقطرة ورأس الغضروفي تنتهي عند أول مرفأ أفريقي ترسو فيه السفن، ولعلّه (حافون)، وتبحر السفن جنوباً بمحاذاة الساحل حتى (مقديشو)، ثم تتجه إلى (مركا وبراو)، ثم مصب نهر جوبا والمنطقة المعروفة اليوم باسم (كسمايو)، ثم تمرّ بعد ذلك على مرفأين، هما (بته ولامو). وإذا مضت المراكب في الاتجاه جنوباً فقد تتوقّف في (ماليندي) أو في (كيليفيني)، أو قد تبحر بدلاً من ذلك إلى (ممباسا) مباشرة؛ وهي أكبر مدن الساحل الأفريقي وأعظمها شأنًا، وحين تبحر المراكب من ممباسا فإنها تلتزم بالطريق المحاذي للساحل إلى أن تتمكن من عبور قناة (زنجبار) ثم الدخول إلى الجزيرة ((زنجبار))، أو قد يوجّه قائد الدّفة مركبه من ممباسا أو جزيرة (واسيني) إلى (شاكي شاكي) عاصمة جزيرة (بمبا) ومنها إلى زنجبار، وإلى جنوب زنجبار تقع مدن مقاطعة (كلوة) المهمّة؛ التي أصبحت في القرن التاسع

(٣٧) المصدر السابق ص ٩٣.

عشر الميلادي مركزاً رئيساً، وفي العصور الإسلامية كانت (كلوه كيسواني) أهم مدينة عربية على السواحل الأفريقية، وقد بقي نفوذها حتى قدوم البرتغاليين. ويعتبر الطريق من ساحل عمان وحتى شرق أفريقيا الجنوبية (جزيرة قنبلو) مدغشقر الحالية؛ من أطول الطرق التي عرفت الملاحية البحرية الشرعية العربية^(٣٨).

الفصل الثالث

الطرق والمجاري البحرية في مرشحات
الملاحين الأقدمين والمتأخرين

الطرق والمجاري البحرية في مرشدات الملاحين الأقدمين والمتأخرين

إنّ الخبرة الملاحية كانت تنتقل من الآباء إلى الأبناء بالتلقين والتجربة، ولم يترك الملاحون كتباً متخصصة في هذا الفن، وكان البحارة يحتفظون في سفنهم وخزائنهم ببعض الدفاتر والورقات، كما ذهب إلى ذلك سليمان المهري؛ وهي رحمانيات قديمة يتناقلونها من جيل إلى جيل. وقد ذكر الجغرافي العربي شمس الدين أبو عبد الله بن أحمد المقدسي في مؤلفه السابق الذكر اسم ((دفتر)) على تلك المرشدات البحرية، التي يعولون عليها في أسفارهم ويعملون بما فيها من توجيهات. ولم تظهر المرشدات الملاحية الحقّة إلا في فترات متأخرة على يدي أحمد بن ماجد وسليمان المهري؛ من خلال مؤلفاتهم. المتنوعة التي أسست لمرحلة نوعيّة في تطوّر علم البحر والملاحة العربية والعالمية، ونستطيع الإشادة بالدور الريادي الذي لعبه ربان البحر من الإمارات، ويأتي الملاح ابن ماجد في مقدّمتهم، وكذلك أبناء الساحل الجنوبي لجزيرة العرب وخاصةً ربان البحر العمانيين والحضارمة والمهرة؛ والذين ينتسب إليهم الملاح الشهير سليمان المهري الشحري.

مفاهيم أساسية لفهم الطرق والمجاري البحرية

أولاً: المرشدات البحرية:

تعدّ المرشدات البحرية من أهمّ متطلبات السفر البحري، وهي مدونات ومذكرات تحتوي على معارف بحرية وفنون ملاحية لاغنى للربانة من الاسترشاد بها في رحلات السفر البحري، والإضافة إليها من واقع الخبرة البحرية والتجربة العملية. وقد اشتهر الربانة بتدوين معارفهم البحرية في دفاتر ومخطوطات، وبعض من تلك المعارف يتمّ تدوينها من دفاتر ومخطوطات قديمة تمّ الحصول عليها من ربانة سابقين، وهو تقليد قديم يتناقله الخلف عن السلف.

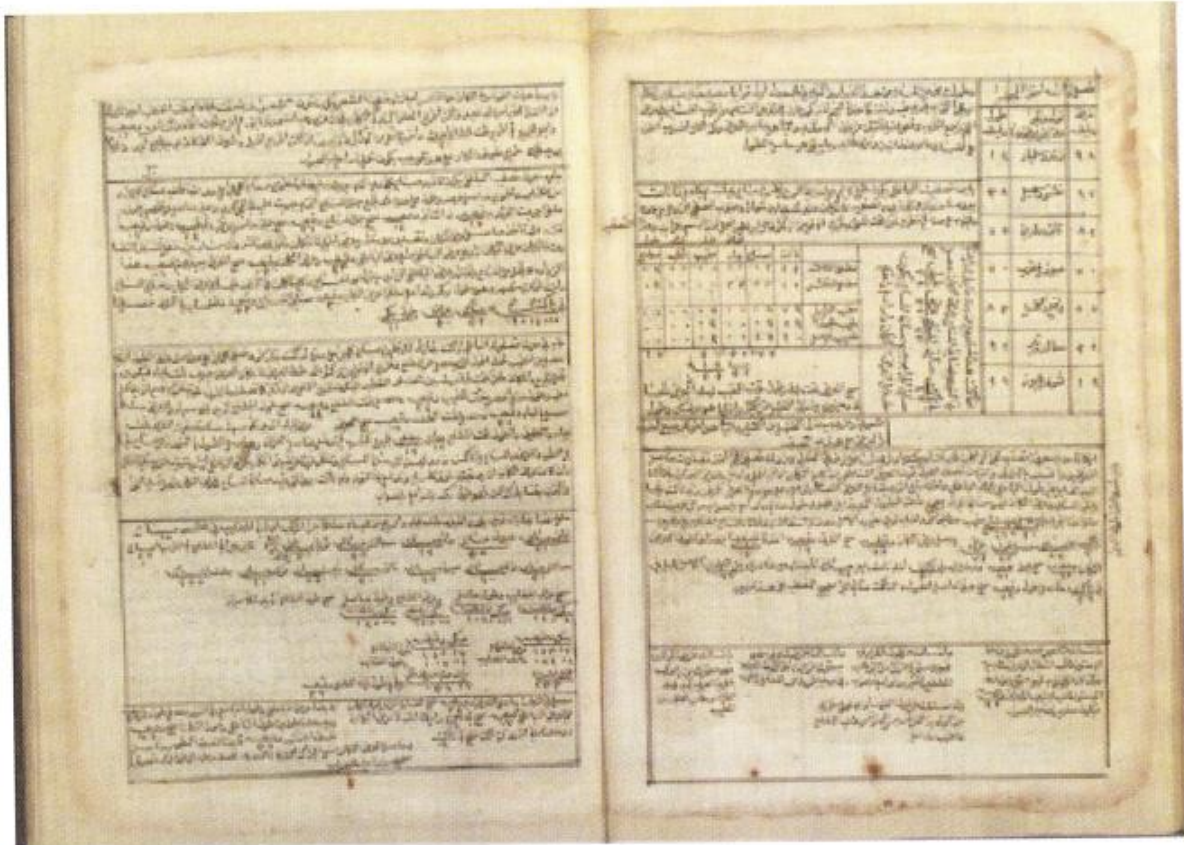
وقد وضع الربانة العرب معارفهم البحرية في أسلوب علمي وأودعوها في دفاتر وكتيبات يتوارثها الخلف عن السلف، وهي عبارة عن مرشدات يرجع إليها الربانة بين الحين والآخر، وتعكس خبراتهم البحرية وتجاربهم العلمية.

وقد عرف العرب المرشدات الملاحية بالمصطلح الفارسي المعروف بالرهمانج أو الرحمانى. والمصطلح يتكوّن من كلمتين فارسيتين؛ الأولى راه بمعنى الطريق والثانية نامه بمعنى الوثيقة أو السجل. وأصل المصطلح هو ((الراهنامج)) أي سجل الطريق. والطريق هنا بمعنى المجاري البحرية، والدليل البحري أو الرحمانى هو دليل بحري قديم يحتوي على فوائد عظيمة يتناقلها أرباب السفن الشراعية، ويستعين الملاحون في الخليج العربي واليمن بهذا الدليل في أسفارهم حتى بدايات النصف الثاني من القرن العشرين^(٣٩).

وتحتوي المرشدات البحرية على معارف مختلفة، وهي مصنّفات تهتمّ

(٣٩) انظر الرفيق النافع، مصدر سابق، ص ١٥.

ببيان معارف تتعلق بالملاحة الفلكية، عن ميل الشمس وحركة جريانها بين البروج، والتعريف بالفصول الفلكية وبروجها وأيامها، وحلول أيام النيروز - النجوم البحري - ومواعيد مواسم السفر والكثير من الإرشادات والمعارف الفلكية والبحرية، وتحتوي كذلك على جداول درجات ميل الشمس في كلّ يوم من أيام البروج الاثني عشر، خلال سنواتٍ أربع.



صورة لمخطوط بحري قديم يبيّن الرحمانى البحري أو المرشدات

البحرية، المصدر: أرشيف السيد/ أحمد بن عيسى السركال

دورية تبتدئ في السنة البسيطة وتنتهي بالسنة الكبيسة، وتسمّى عندهم بالميل الأعظم، أي أقصى درجات ميل الشمس عند بلوغها مدار السرطان في اليوم الرابع والعشرين من شهر يونيو كلّ عام. يلي ذلك في التدوين؛ جداول لدرجات مواقع البلدان من خطوط العرض، وتشمل

كذلك قواعد معرفة اتّجاه القبلة أي موقع مكة المكرمة من خطوط العرض والاتّجاه السليم إليها، وذكر الكرة الأرضية وأقسام درجات الطول فيها تحديد الاتّجاه بالتعريف بالبوصلة البحرية وأقسامها ومعارف وجداول متنوّعة عن استخراج الاتّجاه، وتحديد مواعيد مواسم السفر وغير ذلك من التعليمات والإرشادات.

كما يشمل هذا النوع من المرشدات قواعد السّير في البحر ووصف المجاري بين موانئ المحيط الهندي والبحر الأحمر، وهي وصف الطريق من ميناءٍ إلى آخر وتحذيرات بمواقع الخطر، والتيارات المهلك^(٤٠).

ثانيًا: المجاري البحرية:

يعدّ وصف المجاري البحرية في المحيط الهندي والبحار المتّصلة به من أهمّ الفنون البحرية، وقد تطلّب ذلك الفنّ وضع المرشدات البحرية التي تصف المجاري البحرية واتّجاهات السّير ومقدار الزّمن التي تقطعه السفينة، ويقدر بالأزوام أو الميل البحري. وهذه المرشدات البحرية أو الرّحمانيات مدوّناتٌ تحتوي على معارف بحرية وفلكية مختلفة.

والمجرى حسب تعريف ابن ماجد؛ الطّريق الملاحي الذي يتبعه الرّبان من مغادرته ميناءً معيّنًا حتى بلوغه الميناء المراد الوصول إليه في أقصر طريقٍ ووقتٍ ممكن، كما عرّف سليمان المهري ((الديرة)) بأنها الخطّ البحري الحادث عن جري جزء -أي خن- من أجزاء الدائرة الأفقيّة والموازية للبر^(٤١).

(٤٠) انظر ملامح من التداخل المعرفي بين ربابنة اليمن وعمان، مصدر سابق، ص ٧٥-٧٧.

(٤١) انظر حسن صالح شهاب، علوم العرب البحرية من ابن ماجد إلى القطامي، الكويت، ١٩٨٤، ص ٢٠٣.

ويصف ابن ماجد في مؤلفاته وأراجيزه أكثر من عشرين طريقًا ملاحيًا، فضلاً عن معلومات مبتكرةٍ كتحديد الاتجاه ومعرفة مواسم الرياح، ومعلوماته عن المعالم البرية وغير ذلك من المعلومات الفلكية والجغرافية. ويشتمل كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد على أهم الطرق الملاحية في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي وأرخبيل الهند الشرقية^(٤٢).

وقد تناول أحمد بن ماجد موضع المجاري الملاحية البحرية تحت مصطلح الديرة أو الديرات، وحددها بثلاثة طرقٍ ملاحية، هي^(٤٣):

١/ **ديرة المل:** أي ديرة البرور المدية (**القارية**) والجزر الكبيرة، وهي الديرة الأصلية التي تشتق منها بقية الديرات، والديرة الأصلية هي الخطّ البحري الموازي للبر.

٢/ **ديرة المطلق:** وهي التي تربط بين برّين منفصلين، وخطر السّير فيها ناجم عن أنك لا تعرف ما إذا كان المكان الذي تقصده سيظهر عن يمينك أو يسارك، مثل الطريق بين ظفار وبندرموس على ساحل الصومال.

٣- **ديرة الاقتداء:** وهو السّير على طريق المركب الذي يتبعه الرّبان، الأمر الذي لا يتطلب حساب المسافة أو ضبط الإبرة أو استخدام القياس، لذا أطلق على هذه الديرة ديرة الاقتداء، أي الاقتداء على طريق المركب السابق.

وقد وصف ابن ماجد أكثر من عشرين طريقًا ملاحيًا مشهورًا في

(٤٢) انظر محمد حسن العيدروس، ابن ماجد الملاح الفلكي، الندوة العلمية لإحياء تراث ابن ماجد، الجزء الأول، اتحاد كتاب وأدباء الإمارات، ١٩٩١، ص ١٦٣، ١٧٦-١٧٧.

(٤٣) انظر أحمد بن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق إبراهيم خوري وعزة حسن، دمشق، ١٩٧١، ١٣٩-١٤١.

((الرحمانيات)) أي المرشحات الملاحية. وللتعرّف على الطريق الملاحي الذي يسلكه الرّبان لا بدّ من الاعتماد على عددٍ من المعارف والتقنيات، ومنها^(٤٤):

- ١/ تحديد خطّ العرض برصد ارتفاع الشمس نهارًا أو النجوم والكواكب ليلاً.
- ٢/ تحديد الاتجاه بالبوصلّة البحرية، أو بمعرفة مطالع ومغارب نجوم ملاحية معينة، وذلك بالنسبة للنجم القطبي الشمالي، المعروف بـ ((الجاه))، إذا كانت الملاحه في نصف الكرة الشمالي، أو بالنسبة للقطب الجنوبي، ويحدّده النجم ((سهيل)) في نصف الكرة الجنوبي.
- ٣/ معرفة مواسم الرياح واتّجاه هبوبها وشدّتها؛ ليضبط الرّبان طريقه ويصحح الانحراف في خطّ السّير.
- ٤/ الاستدلال بمعالم أرضيّة كقمم الجبال والمنارات والرؤوس البارزة في البحر والجزر عند مداخل الموانئ، أو أثناء المداخل الساحليّة، في حين أنّ بعضها يصحّح للرّبان موقعه في أعالي البحار.
- ٥/ معرفة المدّ والجزر، وخواصّ المياه، وطبيعة القاع وعمقه، والنباتات البحرية والحيوانات والطيور البحرية التي تدلّ على قرب الشاطئ أو على جزر ومواقع معيّنة.

(٤٤) انظر محمد حسن العيدروس، ابن ماجد الملاح الفلكي، الندوة العلمية لإحياء تراث ابن ماجد، الجزء الأول، اتحاد كتاب وأدباء الإمارات، ١٩٩١، ص ١٦٣، ١٧٦-١٧٧.

الطرق والمجاري البحرية في الخليج العربي:

المجاري البحرية من البصرة إلى الإمارات:

ارتبطت الإمارات تاريخياً بعلاقاتٍ بحريةٍ وتجاريةٍ بأرض الرافدين منذ القدم، واستمرت هذه العلاقة البحرية التجارية إلى بداية النصف الأخير من القرن العشرين عندما قيض الله لهذه البلاد الثروة النفطية التي أنهت عصر اقتصاد الحالة الطبيعية الذي كان يربطها بأرض العراق وغيرها من البلدان التي كانت تربطها مثل تلك العلاقة، الأمر الذي أدّى إلى دخول الإمارات ودول الخليج بعامةٍ في علاقاتٍ تجاريةٍ نوعيّةٍ على المستوى الدولي، وهذا ما يتطلبه الاقتصاد الحديث الذي يقوم على تصدير النفط في إطار نظامٍ دوليٍ لتقسيم للعمل. وقد وصف الملاحون الأقدمون الطرق والمجاري البحرية التقليدية داخل الخليج العربي، وفي هذا الصدد وضع ابن ماجد أرجوزةً بحريةً يصف فيها الطريق من البصرة إلى ساحل الإمارات؛ مستهلاً أرجوزته بالأبيات الآتية^(٤٥):

يا طالعا من أرض الفرات والبصرة الفيحاء خذ وصاتي

واخرج على اسم الله بالترتيب عن جملة الخيران للجنوب

واجر من هناك يوماً بل أقل نحو خارج في الثريا لم تزل

والأبيات السابقة تحدّد مجرى السفينة في نجم الثريا باتجاه جزيرة خرج، ويقدر ابن ماجد المسافات بالأيام والأزواء، وبعد ذلك لا بدّ من السير في مجرى مطلع العقرب.

(٤٥) انظر حسن صالح شهاب، طرق الملاحة التقليدية في الخليج العربي، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، ١٩٨٣، ص



طرق إلى الجزر والمراسي العربية جنوبًا وغربًا، وإلى المراسي والجزر الإيرانية شرقًا وجنوبًا. فمن رأس الكهن إلى رأس لفان بشبه جزيرة قطر تجري في خن القطب الجنوبي، وإلى البحرين تجري ستة أزوام في مغيب العقرب، وإلى تاروت في مغيب التير، ومنها ترى مدينة القطيف العامرة المشهورة. وإذا انطلقت من جزيرة فرور، فاقترب وأنت تجري في مطلع العقرب من صير، وملّ إلى زغنا في مطلع الإكليل، وفي مغيب التير إلى النعال، وفي مطلع الجوزاء إلى جزيرة طناب التي تراها وأنت تسير بقرب فرور، وسر من فرور بالصحو إلى بر العرب، ومن جرى من صير في القطب الجنوبي يصل إلى صير العجوز. أمّا من صير إلى الراس (راس ركن) بقطر ففي مغيب العقرب تجري كل السفن.

أمّا المجرى من طناب إلى زغنا فهو في القطب الجنوبي، وهو المجرى نفسه من طناب إلى الشارقة، وهي منطلقات صادقة كما يصفها ابن ماجد، وإلى الراس والبتة وهما بين الشارقة وأم القيوين في مطلع المحنت وهو السلبار، ومن طناب إلى أم القيوين في مطلع سهيل، وإلى راس الحجر في مطلع الحمارين. وإذا كنت منطلقًا من طناب فاجر في مطلع العقرب (للفقار)، ومن سار من طناب إلى راس الخيمة فعليه بالسير في مطلع الإكليل. وهذه مجاري السفن بالرياح إن كانت واطية أي ضعيفة ويسهل السير فيها.

وعلى الرغم من تشابه الطرق والمجاري البحرية التي يسلكها بحارة السفن في الخليج العربي، إلا أنّ هناك اختلافات في مسالك البحارة ومجاريهم والإشارات التي يهتدون بها للوصول إلى موانئهم ومراسيهم بين كل من الملاحين الأقدمين والمتأخرين. وإذا كان واضحًا أن ابن ماجد

ركز في وصف المسالك والمجاري على الجانب الشرقي من الخليج ولم يعط اهتماماً واضحاً لوصف طرق ومجاري الساحل العربي من الخليج؛ فلعل ذلك أن ابن ماجد لم يُعر الاهتمام الكبير لوصف الطرق الملاحية في الخليج العربي؛ لأن الإبحار فيه من شأن السفن الصغيرة التي لا تتطلب خبرة ودراية واسعة في علم البحار، فهو عالم بحار على مستوى البحار والمحيطات خارج نطاق الخليج العربي، وهو بذلك قد تبوأ شهرةً عالميةً ومكانةً بحريةً مرموقةً في الوسط الملاحي خارج منطقة الخليج^(٤٦).

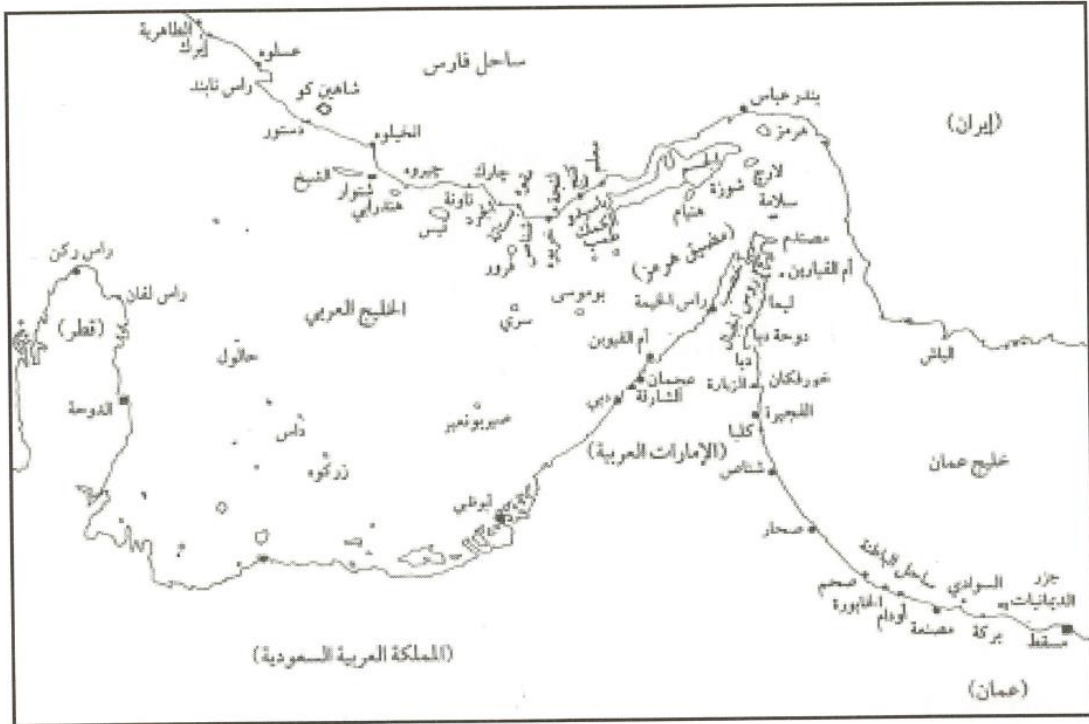
لذلك اهتم البحارة المتأخرون اهتماماً خاصاً بالوصف التفصيلي للملاحة في الخليج العربي وارتباطاته بالبحار المتصلة به، وذلك لأن الملاحة البحرية العربية في العهد الاستعماري قد ركزت نشاطها في البحار القريبة المتصلة بالخليج العربي؛ نظراً للسيطرة الاستعمارية على الملاحة البحرية في البحار البعيدة؛ مما قصر اهتمام البحارة العرب على الملاحة في الخليج والمحيط الهندي والبحر الأحمر، ولم تخاطر الملاحة العربية بالسفر إلى أبعد من المراسي الهندية ومراسي شرق أفريقيا والبحرين العربي والأحمر^(٤٧).

بنادر ساحل فارس وأهم الجزر التي يسترشد بها البحارة في طريق ذهابهم وعودتهم إلى البصرة وكذلك بنادر ساحل الإمارات وساحل الباطن.

(٤٦) انظر عادل الكسادي، الطرق الملاحية للسفن الشراعية بين الإمارات والخليج والمحيط الهندي، مركز زايد للتراث والتاريخ،

العين، بحث غير منشور، ص ١٩.

(٤٧) المصدر السابق، ص ٢٠.



المصدر: يعقوب يوسف الحجي، مصدر سابق.

العبرات والمجاري البحرية من البصرة إلى الإمارات:

(الساحل العربي)

يصف الملاح الكويتي ابن قطامي وصفاً تفصيلياً الطّرقَ والمجاري البحرية بين موانئ ومراسي الخليج العربي؛ فهو يصف تارةً المجاري البحرية من البصرة مروراً بمحاذاة الساحل الإيراني وحتى مدخل الخليج، وتارةً يصف المجاري البحرية من مدخل الخليج إلى البصرة، وتارةً أخرى يصف المجاري البحرية من البصرة وحتى ساحل الإمارات^(٤٨).

(٤٨) انظر عيسى القطامي، دليل المختار في علم البحار، مطبعة حكومة الكويت، الطبعة الرابعة، ١٩٦٧، ص ٨٠-٨٤.

وقد وصف ابن قظامي العبرات والمجاري البحرية للساحل العربي من خور البصرة إلى خورفكان بشيء من التفصيل يدلّ على خبرة واسعة بتلك المجاري. فالمجرى من خور البصرة إلى راس جزيرة بوعلي بجوار ساحل الأحساء في مغيب السلبار إلى ثمانية إلى تسعة أبواع من بحر جزيرة عوّهة، ثم ارجع إلى مطلع سهيل تكون بين جزيرتي ((حرقوص)) و((العريضة))، فتكون حرقوص إلى يسارك والعريضة يمينك، ويصير العمق هناك ستة عشر باعًا إلى سبعة عشر باعًا، وأدناه خمسة عشر باعًا.

وهكذا يستمرّ النّوخذة ابن قظامي في الوصف الدّقيق للمجاري البحرية في الجانب العربي للخليج العربي حتى يصل إلى راس تنورة وإلى البحرين بين مطلعي العقرب والحمارين.

والمجرى من دارين إلى البحرين مطلع التير إن كانت المايه سجي ((المد)) وإن كانت ثبر ((الجزر)) فبين مطلع الإكليل والتير تنتخ باب البحرين من ناحية طرف فشت ((الجارم)).

والمجرى من راس تنورة إلى البحرين بين مطلع العقرب والحمارين إلى أن تأتي ناحية البرّ عن النجوة؛ وهي القاع الصخري، ثم انزل بعد ذلك إلى مطلع الإكليل فهو مجراك سيده ((رأسًا)) إلى باب البحرين. وإن شئت أن تعبر إلى ناحية عرض البحر عن النجوة، وأنت في طريقك من تنورة إلى البحرين؛ فاقبض مطلع التير حتى تطوفها، ثم ارجع إلى مطلع الحمارين، إذا كان الماء في حالة المد، وإن كان في حالة الجزر؛ فيكون مجراك بين مطلع العقرب والحمارين تنتخ الباب من ناحية طرف فشت الجارم.

المجرى من البحرين إلى بندر البدع بقطر، إذا خرجت من الخور وجئت إلى البوية ((البوجة)) على عمق أربعة أبواع ونصف، أجر بين مطلع خن

الجوزاء وخن التير، تأتي إلى ناحية عرض البحر عن فشت ((اليل)) على عمق أربعة أبواع، ويقابلك في هذا المجرى من عدال ((قبال)) راس ركن بطرف شبه جزيرة قطر، بحر سبعة أبواع، ثم ارجع إلى مطلع العقرب إلى راس ((لفان)). ومن راس لفان من بحر أربعة أبواع اقبض مطلع الحمارين تأتي مقابل خور شجيج ((شقيق)) على عمق ستة أبواع، فارجع هناك إلى مغيب السلبار تندخ ((تنخ)) البدع بندر قطر أمام عالية المركب عن يمين. وإذا وقّك الله في السفر من ميناء الدوحة متّجهاً -إن شاء الله- إلى ميناء أبوظبي أو دبي أو الشارقة، أو أيّ بندر أو ميناء من بر هذه المنطقة يؤخذ المجرى أولاً من ميناء الدوحة إلى جزيرة داس ٩٧ درجة بين الجوزاء والمطلع والمسافة ٦٥ ميلاً بحرياً.

والمجرى من جزيرة داس إلى أبوظبي ١١٢ درجة مطلع التير، والمسافة ٧٧ ميلاً بحرياً. ويمرّ المجرى وعلى يمينه جزيرة زركوه، ثم يقطع المجرى رق الزقزم، وبعد أن تطوفه تصل -بمشيئة الله- إلى الكايد البحري لميناء أبوظبي على صدر المركب لتغيّر المجرى بعد ذلك منه جهة اليمين لدخول الميناء بالسلامة، ويمكن الدخول إلى الميناء على العلامات البحرية الدالة إليه.

والمجرى من أبوظبي إلى دبي ٥٦ درجة مطلع الواقع، والمسافة ٧٣ ميلاً بحرياً. ويمرّ المجرى وعلى يمينه راس لغراب، ورأس هانجوره، وخور راس، وخور راي غاناده، ثم ميناء جبل علي، ثم الوصول إلى ميناء راشد. ومن ميناء دبي إلى كلّ من (الشارقة، أم القيوين، رأس الخيمة، ميناء صقر، جبل الشيخ مسعود) فالمجرى ٤٤ درجة مطلع العيوق، والمسافة إلى السلامة ١٠٠ ميل بحري. أمّا إذا كان المراد بر الباطنة (خورفكان) فالمجرى ١٥٥ درجة بين القطب والسلبار مغيب والمسافة بين السلامة

(جزر سلامة) وخورفكان ٧٥ ميلاً بحرياً^(٤٩).

كما يصف الرّبان البحريني راشد بن فاضل البنعلي العبرات والمجاري من خور البصرة إلى الإمارات. وقد وضع الرّبان البنعلي مخطوطاً يصف فيه مجاري مغاصات اللؤلؤ (الهيرات) والبنادر، إلا أنه أضاف إليه بإشارة من بعض أصحابه؛ مجاري المدن المشهورة من خور البصرة إلى ساحل عمان^(٥٠).

يصف الرّبان البنعلي المجاري من خور البصرة ما بين جزر عوّهة وكبر في مغيب السلبار، والمجرى من الكويت إلى رأس عجوزة في مطلع السماك، وهكذا يستمرّ في وصف المجاري إلى أن يصل إلى مدخل خور البدع في قطر إلى أبوظبي المجرى في اليسار من مطلع التير، وهذا المجرى يأخذك شمال الجزر الآتية: جزيرة الخيفان، وجزيرة شراعوه، وجزيرة ديينه، وستظهر فجأة جزيرة ازركوه. وبينما أنت في مجراك في الشمال من مطلع التير ستظهر لك أبوظبي وفيها عددٌ بسيط من النخيل، وأمام البندر قطع فشت، والبندر في وسط القطع بين (الديرة) البلدة وبين القطع فادخله وأرس. ومن أبوظبي إلى دبي المجرى في مطلع النعش بمقدار ساعتين إلى أن تتعدّى الحدود، وعند ذلك سيكون المجرى في مطلع الواقع، وفي اليسار منه وقبل (الديرة) البلد، ستري جبيل وأنت لا تزال في مجراك حتى تظهر لك المدينة وفيها بعض النخيل، وادخلها في أثناء المد من ناحية الشندغة، ومن ناحية الشندغة وأنت قاصدٌ الجنوب الغربي إلى

(٤٩) انظر عيسى عبد الله العثمان، المختار في مجاري البحار، دليل الملاحة التقليدية في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٦. ص ٥٩-٦٣.

(٥٠) انظر مجاري الهداية ((النائلة)) للرّبان راشد بن فاضل البنعلي، مصدر سابق، ص ١١١-١٢٠.

أن تكون بمحاذاة الشندغة، تحوّل إلى الجنوب الشرقي في اتجاه دبي، وديرة ستكون في الشمال، ودبي في الجنوب، والشندغة في الغرب بالنسبة لمجراك، وهناك ستجد البندر فأرسٍ (اشرح) فيه في خير وسلامة.

٣، ١، ٣ المجاري البحرية من ساحل الإمارات إلى البصرة:

كما لاحظنا في وصف ابن ماجد للعبرات والمجاري في الخليج العربي أنه قد وصف الطريق البحري من البصرة وحتى مدخل الخليج، ولم نجد وصفًا للطريق من مدخل الخليج إلى البصرة لأسبابٍ عديدةٍ قد ألمحنا إليها سابقًا. هنا نجد أنّ الملاح الكويتي ابن قطامي تمكّن من وصف عبّرات ومجاري الخليج العربي ذهابًا وإيابًا.

يقول ابن قطامي في الباب الثاني من كتابه ((دليل المحتار في علم البحار))^(٥١) واصفًا المجاري البحرية من الإمارات إلى البصرة: ((عبرنا إلى بر عمان أولًا من رأس الخيمة إلى رأس جزيرة القسم الشرقي بين مطلع الفرقد والنعش، ومن رأس الخيمة إلى جزيرة هنيام بين مغيب الفرقد والياه، ومن رأس الخيمة إلى بندر لنجة في جوش مغيب الواقع إلى طرف العيوق، وتحذّر من جزيرة كمب تجيك على صدر المركب)).

*ومن جزيرة هنيام إلى جزيرة طمب يكون المجرى في مغيب الإكليل على طرفه إلى اليسار، تقابلك طمب مع جزيرة ((نانيو طمب)) على الصّدر، أي أمام صدر المركب.

*ومن جزيرة هنيام إلى جزيرة ((فرور)) يكون المجرى في مغيب الجوزاء.

(٥١) انظر دليل المحتار في علم البحار، مصدر سابق، ص ٨١، وانظر أيضًا طرق الملاحة التقليدية في الخليج العربي،

مصدر سابق، ص ٣٣-٣٨.

*ومن جزيرة هنيام إلى رأس ((الكمك)) في مطلع الجوزاء، وجلس ساعة بعد ساعة إلى طرف التير (يعني أحرف الدقة شيئاً فشيئاً إلى طرف خن التير).

*ومن باع خمسة من الكمك إلى بندر ((النجة)) يكون المجري مغيب السماك.

*ومن بندر لنجة أجر في مغيب الحمارين إلى بحر خمسة عشر باعاً، ثم ارجع إلى مغيب الجوزاء ومل إلى طرف خن المغيب الأصلي تكون بين رقة ((ظحلة)) رأس ((دوان)) وجزيرة فرور، والرقعة المذكورة عنق البحر عليها في آخر الثبر ظاهرة الجزر باعان ونصف عن خمسة عشر قدماً. وإذا عادل (قابلت) رأس دوان، ارجع في مجراك بين مغيب الثريا والسماك تكتشف جزيرة قيس -بقدره الله- أمام صدر المركب.

*ومن جزيرة قيس من بحر اثني عشر باعاً إذا جريت في مغيب الثريا خذ حذر من جزيرة ((هندرابي)).

*ومن رأس جزيرة قيس من بحر اثني عشر باعاً أيضاً، إذا جريت بين مغيب السماك والواقع تأتي إلى ((خورية))، بين جزيرة هندرابي ورأس ((النصوري)). وإذا أردت البندر في ربح الشمال اطرح المرساة عدال بلد ((جبروه)) على عنق سبعة إلى خمسة أبواع؛ وإذا أردت البندر في ربح الكوس (الجنوبية الغربية) اطرح المرساة أيضاً عدال ((نخيلوه)) مقابل ((نخل المقام)) على بحر ثلاثة عشر واثني عشر باعاً.

*ومن خورية، وهندرابي، ورأس المنصوري، من بحر تسعة عشر باعاً إلى ظهر ((رأس عصبان))، بين مغيب الواقع والسماك. وإذا أردت البندر (المرسى) في رباح الكوس، وكنت في عرض البحر، فارجع بين مغيب الناقة والنعش، إلى أن تعادل رأس ((نابند عصبان))، وكن على حذر من الصّحل

حول الرأس. وإذا الرأس تحت مطلع العقرب (بجهة مطلع العقرب) اطح المرساة في بحر تسعة إلى سبعة أبواع.

* ومن رأس المنصوري وجزيرة هندرابي إذا جريت في مغيب السماك تأتي إلى ((شتوار))، وكن على حذر في المجرى، ولا تغفل عن سبر الأعماق. وإذا أتاك بحر ثلاثين باعاً ارجع إلى مغيب الواقع، وجار بر الجزيرة، لا يساورك الخوف عند رجوعك قليلاً بين مغيب الواقع والعيوق، حتى يصير رأس جزيرة الشيخ شعيب الشمالي عنك بناحية طلع الجوزاء، وحتى يكون عمق البحر ثمانية وثلاثين باعاً، ولا بأس إن نقص باعاً، وكن على حذر إلى أن تطوف رأس الجزيرة؛ لأنّ حوله ضحلّ مستطيل في اتجاه الشمال والجنوب.. الحذر الحذر منها.

* ومن رقة ضحلة رأس جزيرة ((الشيخ شعيب)) إلى رأس ((المطاف)) اجر في مغيب السماك، ومل إلى طرف الواقع بمقدار ربع خن يأتيك من رأس المطاف بحر اثني عشر باعاً، واستمر في هذا المجرى إلى أن يخفق ((البلد)) يهبط إلى عمق اثنين وعشرين باعاً، ثم ارجع بين مغيب الفرقد والنعش تنتخ ((تكتشف)) -إن شاء الله- ((الحليلة)) أمام صدر المركب. وإذا أتاك بحر سبعة أبواع ارجع بين مغيب النعش والناقة إلى أن يصير ((بين النكليز)) بناحية مطلع الثريا عنك، ويصير عمق البحر من خمسة إلى أربعة أبواع، ثم اجر في مغيب الفرقد دقيقتين، وارجع بعد ذلك إلى خن الجاه، ومنتهاك الرق العالي. وإذا زاد عمق الماء وأنت تجري في الجاه، فارجع إلى عرض البحر إذا صار عمقه أربعة أبواع، واجر على بحر ثلاثة أبواع من الرقة العليا، إلى أن تأتيك المراكب في المرسى (يقصد مرسى "أبو شهر") فاطرح على خير سلامة.

* من جزيرة قيس، من رأسها الشمالي، إذا أردت أن تأتي إلى ناحية

عرض البحر عن الجزر، فارتفع في مجراك إلى خن الثريا، واجر فيه إلى طرف خن المغيب الأصلي، إلى أن تطوف جزيرة هندرابي وإلى جزيرة الشيخ شعيب الشمالي بناحية المشرق الأصلي عنك، ثم انزل بين مغيب الثريا والسماك؛ فيقابلك من رأس المطاف بحر اثني عشر باعًا، واستمر في هذا المجرى إلى أن يصل العمق خمسة عشر باعًا، ثم ارجع إلى ما بين مغيب النعش والناقة، ومل إلى طرف النعشر قليلًا، إلى أن تصير ((الحليلة)) عنك بناحية المشرق الأصلي، ويصير عمق الماء سبعة أبواع، ثم ارجع إلى خن الجاه فتأتي وسط خور أبو شهر.

*من رأس المطاف، بحر خمسة عشر باعًا إلى جزيرة ((خارج)) مغيب الناقة.

*من رأس ((نابند عصبان)) اجر أيضًا في مغيب الثريا يأتيك من بحر رأس المطاف عمق ستة عشر باعًا. ومن بحر ستة عشر باعًا من رأس المطاف، اجر في مغيب العيوق إلى بحر خمسة وعشرين باعًا، ثم اجر بين مغيب الناقة والنعش تنتخ (تكتشف) -بقدره الله- جزيرة خارج على صدر المركب، أي أمام صدر المركب. من بندر ((أبو شهر)) إلى جزيرة خارج، اجر في القطب الجنوبي إلى بحر سبعة أبواع، ثم اجر بين مغيب العيوق والواقع إلى جزيرة خارج.

*المجرى من الحليلة إلى جزيرة خارج في مغيب العيوق، ومن جزيرة خارج اجر في السماك إلى ((الميدان)) تأتي إلى عمق أربعة أبواع أو ستة أبواع. ومن بحر أربعة أبواع من الميدان، انزل عنه إلى عمق ثلاثة أبواع، فيظهر لك بر ((أبو سيف)) وهو بر أحمر ممتد شرقًا وغربًا، فلا تخشاه، لكن لا يكون نزولك عن عمق أربعة أبواع حتى تصل إلى عمق ستة أبواع،

ثم اجر بين مغيب الثريا والسماك إلى أن ترى ((البوية))، وإذا لم يزد عمق بحر الميدان على أربعة أبواع؛ تصير البوية بناحية مطلع الجوزاء، وهي مثبتة على رقة خور ((بهمشير)) وأنت بعيد عنها. وحيث إن المجاري في هذا المكان تختلف بسبب ((المايات)) (التيارات)؛ فيجب أن تكون عارفاً بالأعماق والأرض والخيران. وعلامة ((المايه)) في وجه خور البصرة أنها تكون ((سجا)) في حالة المد عند طلوع القمر وغروبه. أمّا هذا الزمان، أي سنة ١٣٣٢هـ فقد نصبوا في بحر سبعة أبواع سراج كائن ((منارة)) على مركب، يرى من بعيد خصوصاً بالليل وكذلك بالنهار.

العبرات والمجاري بين الإمارات والجزر وساحل إيران:

ترتبط موانئ الإمارات بطرق بحرية تساعد أصحاب السفن من الإبحار إلى الجزر التابعة للإمارات وكذلك موانئ الساحل الإيراني، وهذه الطرق أو المجاري يحفظها البحارة وتساعدهم على الذهاب والإياب بسهولة ويسر.

والمجرى البحري من رأس الخيمة إلى رأس جزيرة القسم الشرقي بين مطلع الفرقد والنعش، ومن رأس الخيمة إلى جزيرة هنيام بين مغيب الفرقد والياه، ومن رأس الخيمة إلى بندر لنجة جوش مغيب الواقع إلى طرف العيوق، وتحذر من جزيرة طمب تجيك على صدر المركب.

والمجرى من جزيرة الحمري زعاب إلى بندر لنجة جوش مغيب العيوق إلى طرف الناقة. والمجرى من أم القيوين إلى بندر لنجة مغيب الناقة، ومن الحمرية إلى بندر لنجة بين مغيب الناقة والنعش.

والمجرى من بندر عجمان إلى بندر لنجة مغيب النعش، ومن الشارقة

إلى بندر لنجة جوش مغيب النعش إلى طرف الفرقد، ومن دبي إلى لنجة بين مغيب الفرقد والنعش، ومن أبوظبي إلى بندر لنجة مطلع الفرقد والنعش، ومن بندر لنجة إلى أبوظبي بين مغيب السهيل والسلبار، ومن أبوظبي إلى جزيرة قيس بين مغيب الفرقد والجاه، وتحذر من جزيرة صير بونعير تجيك على صدر المركب أو أذن الكلب من يمين، ومن جزيرة قيس إلى أبوظبي بين مطلع السلبار والقطب، وكذلك تحذر من جزيرة صير بونعير تجيك على يسارك، ومن بطن جزيرة صير بونعير من الشرق إلى جزيرة قيس مغيب الفرقد، ومن بندر جزيرة قيس إلى جزيرة صير بونعير بين مطلع السلبار والقطب.

والمجرى من بندر أبوظبي إلى راس بستانة مطلع الفرقد، ومن بندر جارك إلى صير بونعير القطب خط واحد إلى بندر أبوظبي، لكنه من جارك تنتخ جزيرة صير بونعير على صدر المركب، ومن بندر أبوظبي من باع ٧ إلى جزيرة هنيام جوش مطلع الناقة إلى طرف العيوق، ومن بندر أبوظبي من باع ٧ إلى راس جزيرة لارك من الغرب يعني بين لارك والقسم بين الناقة والعيوق مطلع.

والمجرى من راس الشيخ مسعود إلى راس غرابي المجرى مغيب العقرب، ومن راس الشيخ مسعود إلى باع ١٢ من عدال أم القيوين مغيب العقرب، ومن شمال سلامة بقدر ثلاث أربع دقائق مغيب العقرب إلى راس غرابي، وهذا البر من راس الشيخ مسعود إلى بندر أبوظبي على مجرات العقرب ما يكضك شيء أنه يقربك راس غرابي قليل، ومن بندر دبي أيضًا إلى جزيرة بوموسى مغيب النعش.

والمجرى من بندر الشارقة إلى جزيرة بوموسى جوش مغيب الناقة إلى النعش، ومن بندر عجمان إلى جزيرة بوموسى بين مغيب الناقة والعيوق،

ومن أم القيوين إلى جزيرة بوموسى مغيب الواقع، ومن جزيرة الحمري زعاب إلى جزيرة بوموسى بين المغيب والثريا، ومن بطن جزيرة بوموسى من جانب الشرق إلى بندر لنجة مغيب الفرقد، ومن جزيرة بوموسى من الشرق إلى راس بستانة جوش مغيب الناقة إلى طرف النعش، ومن أم القيوين إلى جزيرة لارك الغربي بين مطلع النعش والناقة^(٥٢).

الطرق والمجاري البحرية من الخليج إلى المحيط الهندي: المجاري بين الإمارات والهند:

ارتبطت شعوب الخليج العربي بعلاقات تاريخية وتجارية بالبلدان المطلة على المحيط الهندي كاليمن واليمن وشرق أفريقيا، ولعب أهل عمان والإمارات كغيرهم من عرب الخليج دوراً حيوياً في التجارة البحرية وفي تطوير العلوم البحرية، ومثل ابن ماجد قمة التطور في علوم الملاحة والفلك في بداية العصر الحديث.

ولعل أكثر الطرق البحرية التي اعتاد بحارة الخليج ارتيادها في الماضي البعيد أو الأزمنة القريبة هو طريق الموانئ الغربية في شبه القارة الهندية. ويتحدث المسعودي عن رحلات مستمرة لأهل عمان إلى الهند، وهو الذى سافر معهم عدة مرات إلى سواحل شرق أفريقيا والهند، وأن السفر لا ينقطع طول العام من الساحل العماني إلى (جوزرات)، وقد قال ابن ماجد حول هذه الرحلات المستمرة: (ولا يغلق البحر من العام إلى العام من قلهاة)، و(مسقط) إلى (جوزرات) على العيكار المعتد إذا كان فيه مغنم جديد) إن السفر في البحر بين الساحل العماني وجوزرات يستمر طول العام في مركب العيكار من مسقط وقلهاة إلى موانئ جوزرات، إذا

(٥٢) انظر عيسى القطامي، مصدر سابق، ص ٨١.

كان فيه ربان ماهر^(٥٣).

ولأنّ الهند تشكل أهمّ المناطق التجارية منذ القدم، فقد أصبحت أكثر البلاد أهميّةً لسكان الخليج ومصدرًا للمعاملات والمعاملات التجارية، بذلك كانت السفن التجارية تقوم بأكثر من رحلة تجارية خلال العام ذهابًا وإيابًا.

ويصف النوخذة الكويتي عيسى العثمان العبرات والمجاري البحرية بين جزيرة طمب الإماراتية إلى ميناء بومبي بالهند مرورًا بالساحل الباكستاني^(٥٤): فالمجرى بين جزيرة طمب وجزيرة سلامة في مطلع الثريا والمسافة بينهما ٦٦ ميلًا بحريًا. ويمرّ المجرى على رؤوس الجبال، وجزيرة الغنم، ورأس شريطة، وجزيرة أبو سير، وجزيرة كن، وجزيرة توكل، وجزيرة مسندم، ومن جزيرة سلامة إلى رأس الكو المجرى بين العقرب والحمارين مطلع والمسافة ٥٨ ميلًا بحريًا، ويمرّ المجرى وعن يمينه جزيرة توكل، وجزيرة مسندم، ورأس قبر الهندي، ودوحة شيصه، ورأس كاسه، وجزيرة أم الفيارين، وعن يسار المجرى يقع رأس عشير، وكوة مبارك، ثم رأس الكوة. وعند الوصول إلى رأس الكوة وعلى مسافة ٥ أميال بحرية على اليسار يكون المجرى مطلع - مغيب باتجاه سواحل باكستان والهند.

ويستكمل النوخذة العثمان وصف المجاري البحرية بين بنادر الخليج إلى موانئ ساحل باكستان والهند الغربي محدّدًا اتّجاهات السّير بالدرجات والمسافة بين البنادر البحرية، ومن مجرى لآخر بالميل البحري،

(٥٣) انظر حسن صالح شهاب، أسطورة هيبالوس، والملاحة في المحيط الهندي، مصدر سابق، ص ٧.

(٥٤) انظر عيسى العثمان، المختار في مجاري البحار، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٦، ص ٢٤٣-٢٤٧.

على النحو الآتي:

* المجرى من رأس الكوة إلى رأس ميدان بين الجوزاء والتير مطلع، والمسافة ١٠٢ ميلاً بحرياً، ويمرّ المجرى وعن يساره نيوه، وخليج جاش، ورأس الجاش، ورأس حجين، ثم رأس ميدان.

* المجرى من رأس ميدان إلى بندر شهبهار ٩٠ درجة مطلع الأصل، والمسافة ٨٣ ميلاً، ويمرّ المجرى وعلى يساره بندر وخور رابك، وكوة كلات، وبندر وخور ورأس التتج، ورأس كرديم، ورأس الراشدي، وخليج البزم ورأس البزم، ثم المرور على خليج شهبهار، ثم بندر شهبهار.

* المجرى من بندر شهبهار إلى راي جيواني ١٠٦ درجات بين الجوزاء والتير مطلع، والمسافة ٦٤ ميلاً. يمرّ المجرى وعلى يساره خيز داب، وبريص، وباشة بندر، ودوحة وتر، وبندر كل هوا وبها بندر، ورأس وبندر جيواني.

* المجرى من رأس جيواني إلى رأس مارة ٨٦ درجة بين الثريا ومطلع الأصل. يمرّ المجرى وعلى يساره رأس جينز، وساحل بندر جينز، وجواد، ورأس بيشوخان، ودوحة جواد الغربية، ورأس كميتي، وجبل جواد، وبندر جواد، ورأس نوه، ودوحة جواد الشرقية، وجبل مهدي، وجبل سوري، ورأس كبار، ورأس شاهد، ورأس وبندر شمال، وجبل زرين، ورأس جدي، ثم باسيني، وبر ساحل خليج باسيني، وجيرة استالوه. ثم يمرّ المجرى على خور كلمات، ورأس بسول، ورأس سكاني، ثم يمرّ المجرى على خليج مارة الغربي، ورأس مارة.

* المجرى من رأس مارة إلى رأس موراي ١٠٠ درجة مطلع الجوزاء، والمسافة ١١٥ ميلاً بحرياً. يمرّ المجرى وعن يساره دوحة مارة الشرقية، ثم خور جريد، وجبل ملان، ثم يمرّ المجرى على عنبة ملان، وخور جبل

هنجول، ورأس كاشري، وعنبة سون ميانى، وخور ميانى ثم بندر سون ميان، و جزيرة جورنا، وخور مواري ثم إلى رأس مواري.

*المجرى من رأس مواري إلى ميناء كراتشي ٩٠ درجة مطلع الأصل.

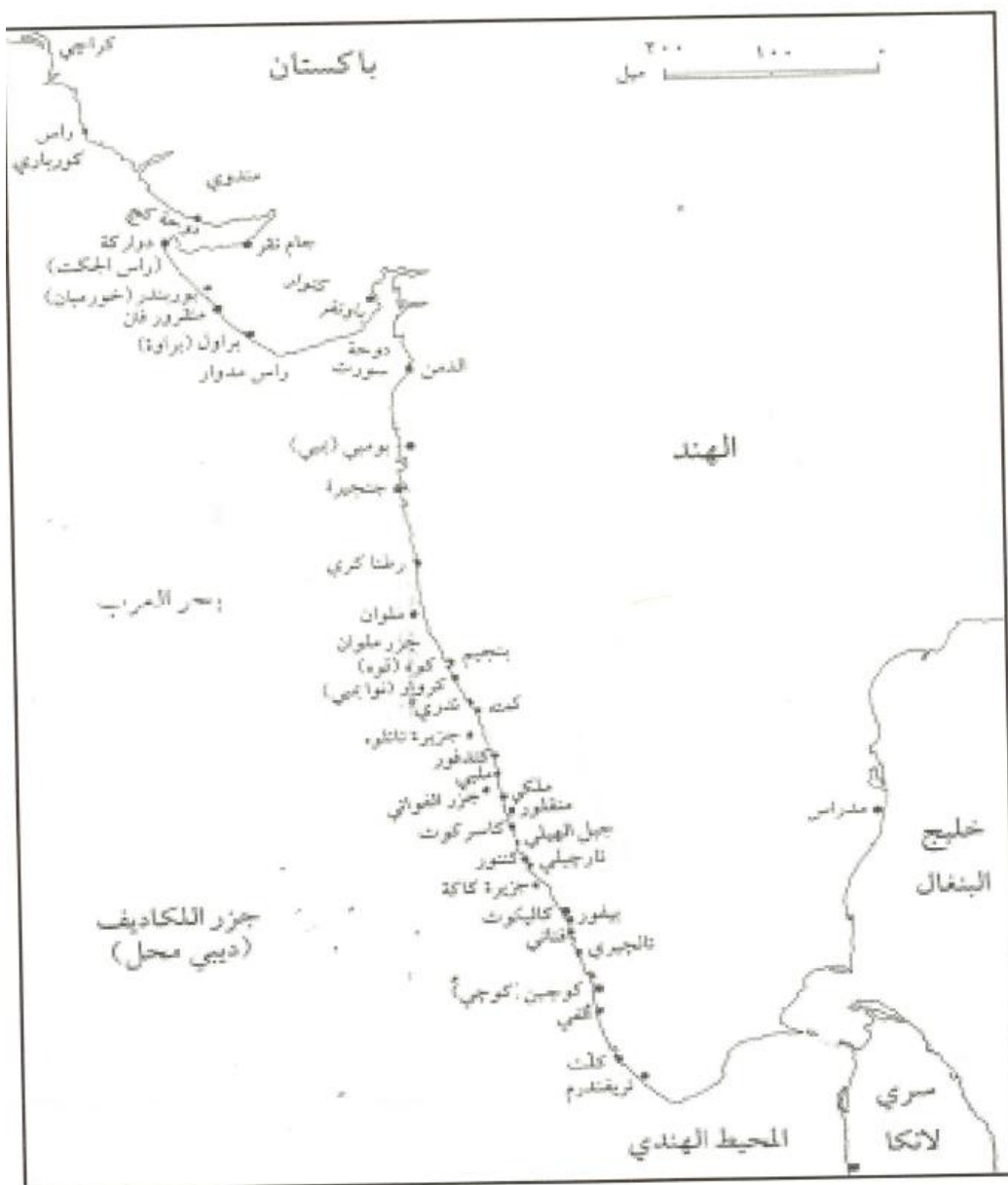
*المجرى من كايد ميناء كراتشي إلى كايد قورا باري البحري في بر الهند الغربي ١٦٩ درجة مطلع السلبار، والمسافة ٤٩ ميلاً بحرياً. ويمرّ المجرى البحري على يساره جزيرة بوندال، ونيوه، وقناة احسان، ثم يمرّ المجرى بعد ذلك وعن يساره منطقة دلتا اندوس.

* المجرى من كايد قورا باري باتجاه ميناء بومبي إلى دواركة ١٣٩ درجة بين الحمارين والعقرب مطلع، والمسافة ١٤ ميلاً بحرياً. بعد المرور بمنطقة الرجسة تتابع السير إلى دواركة، وقبل الوصول بمسافة ٤٠ ميلاً بحرياً تقريباً، يقع على يسار المجرى خليج كتش، كما يقع قصار، ثم الوصول بعد ذلك إلى دواركة.

* المجرى من دواركة إلى فريفال (براوه) ١٣٦ درجة مطلع العقرب، والمسافة ١١٤ ميلاً بحرياً. يمرّ المجرى وعن يساره على نيوه، وخور ميانى، ثم جبل بردا، ثم يمرّ المجرى بعد ذلك على بور بندر، ثم نافي بندر، ثم جبل جونا جاند، ثم قلعة مادابور، ثم بندر منقرول، ثم الوصول إلى بندر براوه.

* المجرى من براوه إلى رأس ديوه ١٠٩ درجات بين الجوزاء والتير مطلع. يمرّ المجرى وعلى يساره بندر فتن، ثم صنم كودي نار، ثم يمرّ المجرى بعد ذلك على رأس مدوال، ثم الوصول إلى رأس ديو، تغيير الاتجاه بعد ذلك إلى مجرى مباشر عابر إلى ميناء بومبي.

* المجرى من رأس ديو إلى ميناء بومبي ١٣٥ درجة مطلع العقرب، والمسافة ١٦٤ ميلاً بحرياً. دخول ميناء بومبي يعتمد على العلامات البحرية الدالة على الميناء.



بنادر الساحل الغربي للهند

المصدر: يعقوب يوسف الحجي، مصدر سابق.

المجاري البحرية بين الإمارات واليمن:

ترتبط الإمارات بخطّ ملاحي بحريّ بالساحل الجنوبي والغربي لشبه الجزيرة العربية وذلك مروراً بساحل الباطنة في خليج عمان والساحل العماني في بحر العرب، مروراً بساحل المهرة، ثم ساحل حضرموت على بحر العرب، وصولاً إلى عدن، فالموانئ اليمنية في البحر الأحمر وأشهر تلك الموانئ ميناء المخا.

وقد وصف ابن ماجد المجاري البحرية من خورفكان إلى اليمن، فالسفر من خورفكان إلى سحار في مطلع العقرب، ومن أسحار إلى مسكت (مسقط) في مطلع الجوزاء، ومن راس الحد إلى الخابة في مغيب السلبار، ومن راس الخابة إلى مصيرة في مغيب سهيل، ومن مدرك إلى سوقره ثمانية أزوام في مغيب العقرب، ومن سوقره إلى خوريا موريا في مغيب العقرب، ومن ساير إلى فرتك في مغيب الحمارين، ومن اظفار إلى فرتك في مغيب العقرب، ومن راس فرتك إلى الشحرفي مغيب التير المسافة اثني عشر زاماً، ومن مكلا إلى كلب ينبج في مغيب العقرب، ومن جزر القنا إلى بندر عدن في مغيب التير^(٥٥).

وفي نهاية القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين؛ ظهر رعيلاً جديداً من الملاحين؛ تمثل في روزنامات ومرشدات ملاحين من أبناء الخليج، أمثال عيسى بن قطامي والنوخذة عيسى العثمان والنوخذة عبد الوهاب العسوس^(٥٦)، وغيرهم من نواخذة أهل الخليج ونجد في تلك

(٥٥) انظر مخطوطة ابن ماجد في علم البحار، ديوان صاحب السمو الشيخ صقر بن محمد القاسمي حاكم رأس الخيمة.

(٥٦) انظر عيسى عبد الله العثمان، المختار في مجاري البحار، مصدر سابق، ص ١٧٦-٢١٦، وعيسى بن قطامي، دليل المختار في علم البحار، مصدر سابق، ص ٨٥-٨٧، وروزنامة النوخذة عبد الوهاب العسوس، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجي، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٩. وروزنامة النوخذة عيسى عبد الله العثمان، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجي، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٩.

المرشدات وصفاً دقيقاً للمجاري البحرية بين الخليج واليمن. وتتّصف تلك المرشدات بذكر اتجاه السير والمسافة من مجرى إلى آخر بالميل البحري، وهي خالية من التحذيرات التي عادةً ما نجدها لدى الملاحين السابقين، وهي في مجملها مرشداتٌ نثرية.

فالمجرى من خورفكان إلى بندر سحار بين السهيل والسلبار مطلع والمسافة ٦٧ ميلاً بحرياً، ويمرّ المجرى وعلى يمينه مرباً وجبل جبيسه، ثم ميناء الفجيرة وخور كلبا وبندر المرير والخضراوين وشناص والوي وسهل حرمول ومقيس والفاسقة ورأس صلان ثم بندر سحار. والمجرى من بندر سحار إلى بندر الخابورة بين الإكليل والعقرب مطلع تقريباً، ومن الخابورة إلى رأس السوادي في مطلع التير، ومن رأس السوادي إلى بندر مسقط في مطلع الجوزاء والمسافة ٤٥ ميلاً بحرياً.

والمجرى من بندر مسقط إلى رأس الحد في مطلع العقرب، والمجرى من رأس الحد إلى رأس الياه-مصيرة مغيب سهيل والمسافة ١٣٥ ميلاً بحرياً. والمجرى من رأس الياه إلى رأس المدركة في مغيب الحمارين والمسافة ١١٣ ميلاً بحرياً. والمجرى من رأس المدركة إلى رأس شربتات بين العقرب والإكليل مغيب والمسافة ١١٢ ميلاً بحرياً، ومن رأس شربتات إلى جزيرة الحاسبكية في مغيب التير والمسافة ٥٠ ميلاً بحرياً، ومن الحاسبكية الرأس إلى رأس نوس بين الحمارين والعقرب مغيب.

والمجرى من بندر جنجري (بندر جنجلي كما يطلق عليه أهل اليمن)

إلى راس ريسوت في مغيب الأصل والمسافة ٥٧ ميلاً بحرياً، ويمرّ المجرى وعلى يمينه راس الحناني، ورأس مرباط، وبندر مرباط، وطاقة ظفار، وبندر صلالة، ثم راس ريسوت. والمجرى من راس ريسوت إلى راس فرتك بين العقرب والإكليل مغيب والمسافة ١٣٤ ميلاً بحرياً، وفرتك جبل يفصل الإقليم العماني عن الإقليم المهري. ويمرّ المجرى وعلى يمينه عدّة بنادر ثم راس شروين. والمجرى من راس شروين إلى راس شرمه بين التير والجوزاء والمسافة ١٠١ من الأميال البحرية، ومن راس شرمه إلى المكلا المجرى في مغيب التير والمسافة ٥٤ ميلاً بحرياً، والمجرى من راس الكلب إلى بندر عدن في مغيب التير مغيب والمسافة ٢٢٧ ميلاً بحرياً.

المجرى البحري من الإمارات إلى جزيرة سقطرى:

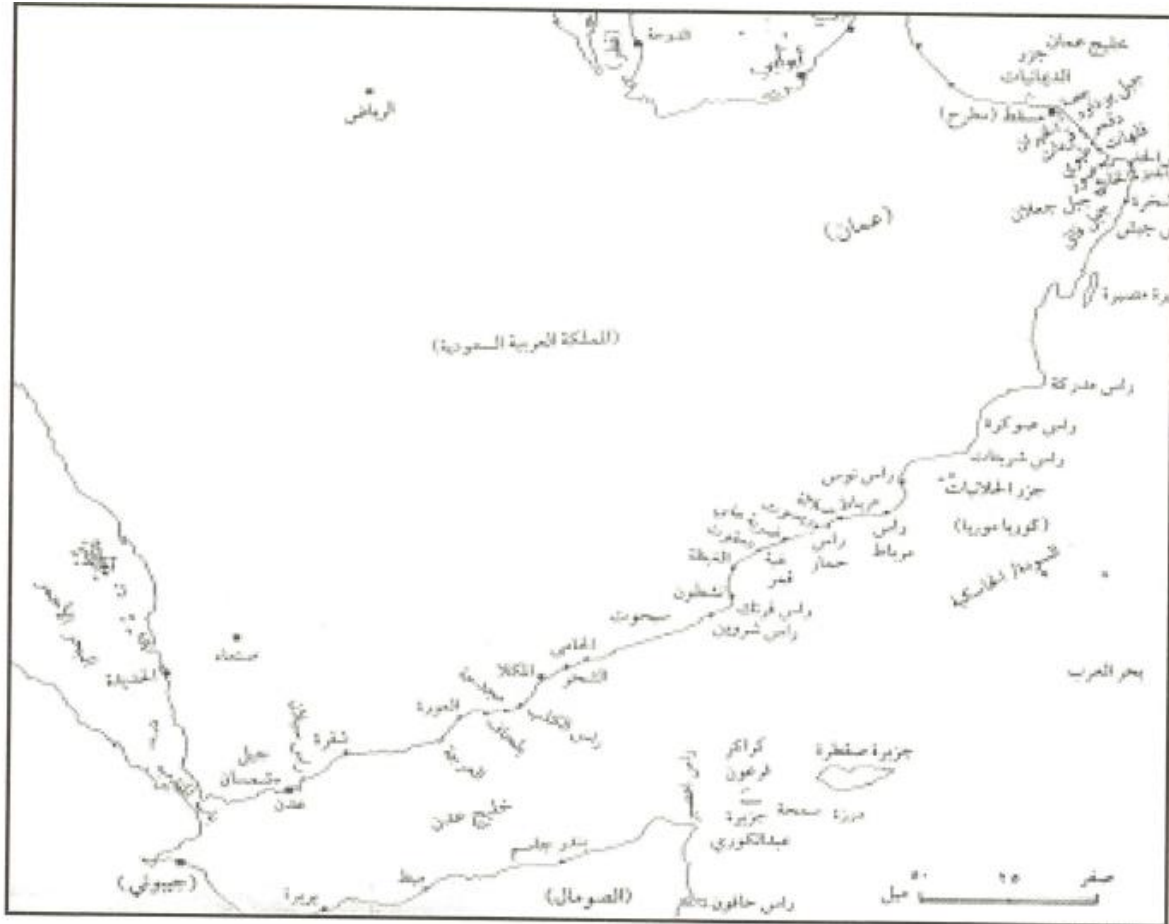
ارتبط أهل الإمارات بعلاقات تاريخية تجارية وقربية بأهل جزيرة سقطرى، والطريق الملاحي من موانئ الإمارات مشهورٌ وحيويٌّ لأهل الإمارات وحتى اكتشاف النفط عندما انتهت حرفة السفر ولم يعد هذا الطريق البحري يشكل أي أهمية بالنسبة للمواطنين بعد تدفق الثروة النفطية، إلا أن العلاقات القربية ظلت تحتفظ ببعض ملامحها إلى الوقت الحاضر.

وفي كتاب الفوائد أفرد ابن ماجد في وصف جزيرة سقطرى بشرح مفصل للجزيرة في أيامه لم يأت بمثله لأي جزيرة أخرى. كما ارتبط ابن ماجد بعلاقات قوية بسلطين المهرة الذين كانوا يحكمون الجزيرة، وكان ابن ماجد أحد المقربين من السلطان محمد بن علي بن عمرو بن عفرار، وهذا ما يؤكد قوله إنه (أي السلطان) كان قد استشاره فيها سنين^(٥٧).

(٥٧) انظر حسن صالح شهاب، ابن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة، سلسلة الملاحة العربية الفلكية، ١٩٨٨. ص ٣٩-٤٢.

يمرّ الطريق البحري من الإمارات مروراً بساحل الباطنة، ومن جزيرة مصيرة إلى جزيرة سقطرى قلنصية المجرى في مغيب الحمارين، وتتحدّر من جزيرة مدركة؛ لأنّ مجرى سقطرى من مدركة ومن جزيرة مصيرة سواء، ومن جزيرة الجبلي إلى جزيرة سقطرى بين مغيب السهيل والحمارين، ومن جزيرة الجبلي إلى جزيرة عبد الكوري جوش مغيب الحمارين إلى طرف العقرب، ومن رأس نوس ومصيرة إلى جزيرة عبد الكوري ومن مغيب الحمارين إلى طرف السهيل، ومن بندر مرباط إلى جزيرة سقطرى مغيب السلبار، ومن بندر مرباط إلى جزيرة عبد الكوري رأسها المطلعي جوش مغيب السهيل إلى طرف الحمارين، ومن بندر مرباط إلى رأس عصير مغيب الحمارين تنتخ -بقدره الله- رأس عصير على رأس المركب، ومن رأس جبل فرتك إلى جزيرة سقطرى بين مطلع السهيل والحمارين، ومن رأس جبل فرتك إلى رأس حافون بين مغيب السلبار والقطب تجي رأس حافون انتوخ^(٥٨).

(٥٨) انظر عيسى القطامي، مصدر سابق، ص ١٠٠.



بنادر ساحل جنوب الجزيرة في عمان وجنوب اليمن.

المصدر: يعقوب يوسف الحجي، مصدر سابق.

المجرى البحري من الإمارات إلى شرق أفريقيا:

ارتبط أهل الإمارات مثل أشقائهم العمانيين وأهل الخليج واليمن بعامة بعلاقات تاريخية وتجارة قوية ومزدهرة بأفريقيا، وقد أثبت هؤلاء منذ القرن الرابع الهجري - العاشر الميلادي تفوقاً في السفر إلى بلاد السواحل، وهو تفوق بلغ أوجه في القرنين الحادي عشر والثاني عشر الهجريين - السابع عشر والثامن عشر الميلاديين، حين أسس العمانيون دولتهم الكبرى هناك^(٥٩).

(٥٩) انظر عمان وتاريخها البحري، مصدر سابق، ص ٩٢.

ويصف ابن ماجد في أرجوزة ((السفالية)) الطَّرَقَ البحرية من ساحل الهند الغربي وبلاد العرب إلى ساحل شرق أفريقيا. فالمجرى من الساحل العماني إلى ساحل شرق أفريقيا يجري من شرقي راس الحد في اتجاه مغيب سهيل إلى جزيرة مصيرة، ومن مصيرة تميل إلى اتجاه مغيب العقرب، ويمكنك بعد أن تخلف مصيرة أن تجري في أي اتجاه تشاء إلى البرّ الأفريقي. والمجرى الآخر من ((الأطواح)) (ساحل عمان الجنوبي الشرقي كما كان يعرف عند العرب) تجري في اتجاه مغيب سهيل إلى أن ترى جزيرة سقطرى^(٦٠).

ومن جزر ((خوريا موريا)) تنطلق في اتجاه مغيب المحنث ((السلبار)) فتأتي جزيرة سقطرى على يسارك، فحينئذٍ ملّ إلى اتجاه مغيب سهيل حتى يكون مجراك إلى حافون مرّ تفعا عن شدة التّيّار هناك، أما إذا جريت من خوريا في اتجاه مغيب سهيل فتأتي إلى جزر ((سمحا)) و((درزا))، وهي جزرٌ صغيرة؛ بين سقطرى والبرّ الأفريقي.

من مقديشو إلى براوه ساير الساحل الصومالي، مسترشداً في حالة الصحو بالهيارب (ذراع من الرمل) إلى مقديشو، فإن شئت فادخل مرساها، أو استمرّ في مجراك إلى مركه، ثم إلى براوه. وتقطع هذه المسافة بيومٍ واحدٍ وتدخل بندرها بريح الأزيب بجوش يمين، إن لم ترد أن تدخل براوه فسر على الطريق البرية، أي المسائرة للبرّ، فينحدر معك البرّ من براه إلى سفاله.

من بتنا إلى لاموه فالساحل من حدود بتنا ينحرف إلى جزر ((كتاوه)) و((لاموه))، ولها علامات تعرف بها هي أذرعةٌ عاليةٌ ممتدة من البرّ،

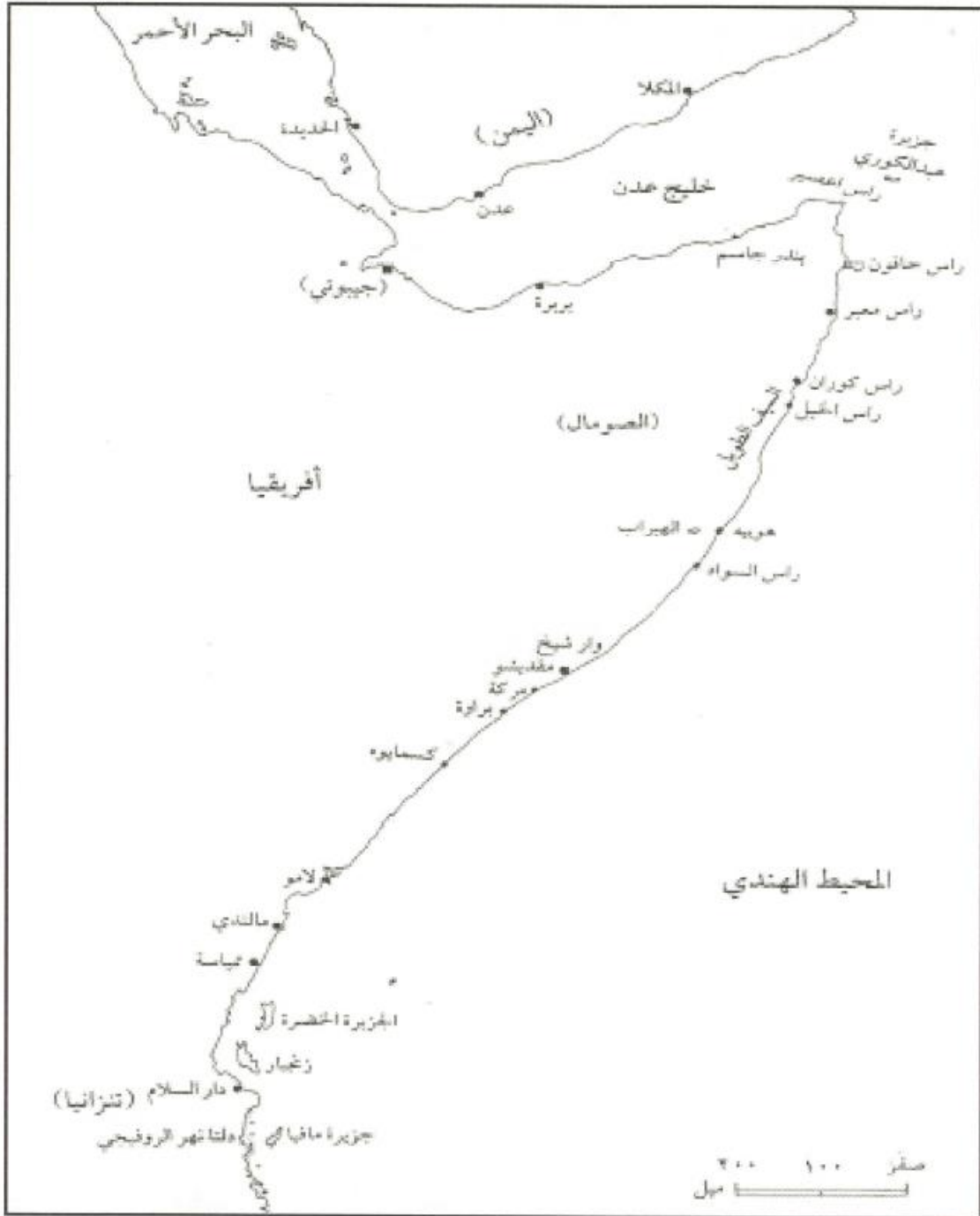
(٦٠) لمزيد من التفصيل للمجاري إلى شرق أفريقيا، انظر ابن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، مصدر سابق، ص ١٢٣

ومدخلها خور واحد طويل، يقال إنه يصل في البر إلى ((وازيينا))، فعند مدخل الخور تقع ((كتاوه)) على يمينك، وبندر لاموه على يسارك.

من لاموه إلى واسيني، فإذا جريت من لاموه إلى شكا، وهي غبة صغيرة فاحذر من رياح الشلي هناك، وهي الرياح التي تهب من ناحية مطلع نجم السماك الرامح. ومن هذه الغبة ينحرف البر إلى ناحية المغيب فتقابلك جزيرة ((زلوبلوي)) وهي جزيرة منفصلة عن البر، وإلى ناحية البحر من الجزيرة شعاب، فيها مراسي بكل ربح. وبعدها تأتيك غبة ((قلماني))، أكبر من شكه، فكن حذرًا هناك ولا تغفل. وبعده يأتيك رأس ((كلومه))، مرسى لرياح الكوس الجنوبية الغربية، ويأتيك بعده ((كلماربي)). والبحر هناك كله غيب ورؤوس، ليس بينها طريق واحد يمكن وصفها، فجريك بينها يكون على النظر. وبعد هذه البطون والرؤوس ترى أولًا ((مالندي))، وترى هناك أوجبال ((كلفي))، ثم جزر ((مانجني))، وهي من بلد بتا على مسير يومين في اتجاه مغيب العقرب وسهيل. ويأتيك بعد جزر مانجني خور ((منوافه)) وإلى الجنوب ((منبسه))، على عرض أصبعين بقياس الفرقد. وإذا عبرت من ذرعان براوه فتجري في مغيب الحمارين عشرين زامًا، ثم اجعل مجراك في اتجاه مغيب التير والجوزاء، فسترى جبال كلفي أمامك تمامًا. وترى مع مانجني جزرًا بعيدة عنها، ومن هناك اجر في اتجاه مغيب سهيل إلى حدود واسيني.

ومن منبسه تجري زامًا ونصفًا، ثم ارجع مجراك في اتجاه مغيب المحنث ((السلبار))، واستمر في مجراك فيه حتى الصباح، ثم جار جزيرة الخضراء ((بما)) من ناحية المغيب؛ لأن من جهة الشرق عنها وسخ، أي عروق صخرية وغيرها، وعند رأسها الجاهلي، أي الشمالي، وسخ أيضًا، فكن حذرًا ولا تنم الليل إذا وصلت في المساء.

ومن واسيني إلى زنجبار، إذا انطلقت من واسيني فاجر في اتجاه القطب الجنوبي، ومغيب الحمارين حتى رأس الحمار في الطرف الشمالي من جزيرة زنجبار. ولها رأس أيضًا بشرقيها اسمه منشار، مقابل جنوب جزيرة الخضراء، وبين الجزيرتين طريق للمسافر إلى جزر القمر، وإياك أن تنتخ جزيرة الخضراء بريح القلعين الشديدة، وأنت تجري في مطلع الإكليل لأنك ستقع على رأس منشار. وبين منشار والحمار أوساخ وقطع بارزة من قاع البحر، يحذر المسافرون الاقتراب منها، فمل هناك إلى يمينك تسلم منها، فإذا فلت أي عبرت بسلام رأس الحمار في طريقك إلى مرسى زنجبار، على ساحل الجزيرة إلى يسارك، فأرس في ماء سبعة، وجار الساحل أي ساحل زنجبار، إلى أن ترى بيوت زنجبار.



بنادر خليج عدن والساحل الصومالي.

المصدر: يعقوب يوسف الحجري، مصدر سابق.

كما هو واضح في هذه المرشدة البحرية يصف ابن ماجد الطريق البحري من الإمارات والساحل العماني إلى أفريقيا موضعًا كثيرًا من

التفاصيل التي تساعد الملاح على الإبحار بسلام، وهذا ما لا نجده في مرشدات الملاحين المتأخرين أي أولئك الذين عاشوا في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين؛ فمرشداته أكثر إحاطةً بواقع المجاري البحرية وبتضاريس البرور المحاذية لسواحل البحر. فهو يوجه إرشاداته ونصائحه للبحار والمعلم بهدف الانتباه وأخذ الحيطة؛ حتى لا يتعرض صاحب المركب للمخاطر المحدقة به جرّاء الاتجاهات الخاطئة والوقوع على الأوساخ أو العروق البحرية التي تعترض سير المركب أو الغفلة والنوم، وأيضاً الهبوب المفاجئ للرياح. والطريق البحري الذي سلكه ابن ماجد من الساحل العماني مروراً بجزيرة مصيرة منطلقاً باتجاه جزيرة سوقطرى، وبعدها تتجه السفينة إلى رأس حافون في بلاد الصومال، ومن مقديشو إلى براوه، وبعدها ينحدر البر للوصول إلى سفاله. ومن لامو إلى واسيني، وبعد المرور بعدد من الرؤوس والجزر والغيب ترى ماليندي وجبال كلفي، ومن هناك إلى منبسه المرسى الأفريقي الشهير قبل الوصول إلى أرض القرنفل جزيرة زنجبار.

الفصل الرابع

الطريق التجاري البحري الشرعي بين
الإمارات والمحيط الهندي في القرن
العشرين

الفصل الرابع

الطريق التجاري البحري الشراعي بين الإمارات والمحيط الهندي في القرن العشرين لمحة عن حرفة السفر الشراعي في الإمارات:

عمل أبناء الإمارات منذ آماٍ طويلةٍ في حرفة السفر البحري داخل سواحل الخليج وباتجاه موانئ المحيط الهندي؛ مروراً بالساحل العماني وساحل شرق أفريقيا ومراسي حضرموت وجنوب اليمن. وقد برز في تاريخ الإمارات عددٌ من الأسر البحرية التي امتهن أفرادها حرفة السفر البحري، وتوارثت هذه الحرفة جيلاً بعد جيل. فأُسرة آل المعلا وهم شيوخ إمارة أم القيوين كانت تملك أكبر السفن الشراعية في تاريخ الإمارات الملاحية، كما هو المتواتر بين البحارة والمعمرين.

فالشيخ أحمد بن عبد الله المعلا ١٨٧٣-١٩٠٤ كان يملك أسطولاً بحرياً من السفن الشراعية السفارة من نوع البغال يقدر بخمس سفن، فضلاً عن أنواعٍ أخرى من السفن. وتلك التي كانت تشارك في رحلات الغوص التي بلغ عددها ٤٠ سفينة غوص من نوع السنبوك والبتيل والبقرة. وأشهر سفن السفر البحري في أم القيوين التي من نوع البغال: العلوي، فتح الخير، سعد السلام، حلوم، منينو، وتعدّ من أكبر أنواع السفن الشراعية،

وتقدّر حمولتها ما بين ١٤ ألف من بصري إلى ٤ آلاف من بصري^(٦١). وقام الشيخ المعلا بتسخير تلك السفن الضخمة لجلب احتياجات المنطقة الغذائية والاحتياجات الأخرى من البصرة والهند وأفريقيا.

وكانت هذه البغال تقوم بدور حيويٍّ ومهمٍّ لجلب احتياجات الإمارات والمناطق المجاورة من المواد الغذائية من البصرة والهند وأفريقيا، وكانت بغال الشيخ أحمد بن عبد الله المعلا تتميز بكبر أحجامها ومتانة صنعتها وسلامة سيرها في البحر، لذلك كان التجار يتنافسون على حجز مساحةٍ لصادراتهم أو وارداتهم من البضائع على ظهر إحداها.

كما كان الشيخ راشد بن أحمد المعلا الذي حكم أم القيوين من ١٩٠٤-١٩٢٩ يملك أكبر سنوك في تاريخ الغوص في دولة الإمارات والشهير باسم (غالب)، وكان هذا المحمل يحمل على ظهره في كلِّ رحلة غوص ١٦٠ بحارًا على الأقل، وكانت فناطيس المياه على ظهر غالب يحمل الواحد منها ألف (بيب) أي صفيحة ماء. كما أنّ شقيق الحاكم الشيخ سعيد بن أحمد المعلا يمتلك سفينة اسمها (الأسد)، وتعدّ من أكبر سفن ذلك الزمان^(٦٢).

ومن الأسرة الحاكمة في أم القيوين ظهر عددٌ من النواخذة المتأخرين من أمثال النواخذة الشيخ راشد بن أحمد بن إبراهيم المعلا، فكان يملك عددًا من السفن الشراعية التي يعمل بها عددٌ من النواخذة، كما كان يقود بنفسه سفينته من نوع الكوتية ويبحر بها إلى البصرة والهند وسوقطرة

(٦١) المَن البصري يساوي ٢١ من الصير، والمَن الصير الواحد يساوي أربعة كيلوجرامات، انظر الإمارات في ذاكرة أبنائها، الجزء ٢، ص ٢٠٣.

(٦٢) انظر مقابلة في مجلس سلطان بن أحمد بن ربيعة، الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاقتصادية، ج ٢، ص ٢٠٣-٢٠٦.

وشرق أفريقيا^(٦٣).

وفي أم القيوين كذلك اشتهرت عائلة آل الزرعوني، ومنهم عبد الرحمن الزرعوني وأولاده، وعبد الرحيم الزرعوني، وعبد اللطيف الزرعوني، ويُعرف عن هذه الأسرة امتلاكها سفناً كبيرةً من نوع الكواتي، والبوام، والجالبوت، وكان نواخذة سفنهم من كنج وجسم^(٦٤). وأفراد هذه الأسرة كانوا كذلك يمتلكون عددًا كبيرًا من سفن الغوص من نوع السنوك. ومن أشهر أسماء سفن السفر التي تعود ملكيتها إلى الأسرة الحاكمة وأهالي أم القيوين: الفيض، الرقاص، الغافري، طوفان، اليزرة، الجافلة، شمروخ. كما أنّ هناك سفناً أخرى للغوص من نوع البقارة، ومن أشهر أسمائها: أم الماء، الرهام وغيرها^(٦٥).

كما عرفت رأس الخيمة حبّ أهلها وولعهم بالسفر البحري وتفوّقهم في حرفة الملاحة البحرية، وهم بلا أدنى شكّ أصحاب تاريخٍ طويلٍ في هذا الميدان يمتدّ إلى الملاح العربي الشهير أحمد بن ماجد. وقد ازدهرت حرفة السّفر البحري في رأس الخيمة بعد النّداء الذي دعا فيه الشيخ صقر بن محمد القاسمي حاكم رأس الخيمة (١٩٤٩-٢٠٠٥) عددًا من أعيان وشخصيات إمارة رأس الخيمة أصحاب الخبرة في السّفر البحري؛ من أمثال: عيسى وراشد المفتول، وجاسم العبدول، وقوم بن سيفان، وحمد بن محمد العويد، وعلي بن حسين، وحميد بن مصبح وآخرين، لغزو البحر والدّفع بهؤلاء للسفر التجاري إلى سواحل الهند وأفريقيا؛ لجلب السلع الغذائية والخروج من واقع الحصار الذي شهدته المنطقة برمتها في ظلّ

(٦٣) انظر مقابلة مع الشاعر سلطان بن غافان، ١٨ نوفمبر ٢٠١٣. أم القيوين.

(٦٤) انظر مقابلة مع محمد خليفة الفقاعي، مصدر سابق، ص ١٧٩.

(٦٥) انظر مقابلة في مجلس سلطان بن أحمد بن ربيعة، مصدر سابق، ص ٢٠٣-٢٠٦.

سنوات الحرب العالمية الثانية، وما سببته تلك الحرب من ركود اقتصادي وشح في المواد الغذائية وما نجم عنها من مجاعة وأمراض ووفيات بالجملة، وقسوة وضنك في الحياة المعيشية^(٦٦).

وتعدّ إمارة رأس الخيمة من أكثر مناطق الإمارات استقطاباً لحرفة النشاط البحري، وشهد تاريخها أكبر تجمع للعاملين في هذا الميدان، وعرفت رأس الخيمة خبرات وأسماء وسفنًا ضخمة اشتهرت بتخصّصها في مجال الأسفار البحرية.

ومن أبرز الأسر التي عملت بهذه الحرفة وامتلكت سفنًا من نوع البغال:

الشراهنه، وآل الشريف، وآل القصير، وآل مغموت، وآل الشيراوي، وآل بن لاحق، وآل بن فهد، وآل بن سلوم، وآل العبار، وآل بن خريطان، وآل المعصم، وآل حارب، وآل الجروان.

وتضمّ منطقة (المعيرض) أكبر تجمع من ملاك ونواخذة السفن في رأس الخيمة، ومنهم: محمد بن حميد بن دلموك، وهو صاحب بوم كبير عمل فيه النواخذة يوسف الحمر، وبعده استلم البوم يوسف الغريب الذي عمل بعد ذلك مديرًا لجمارك رأس الخيمة.

ومن أصحاب السفن المشهورين في المعيرض الإخوة: إسماعيل وعلي وإبراهيم جكة، وكانوا يمتلكون الأبوام والسنابيك التي تسافر إلى الخليج وأفريقيا واليمن وباكستان والهند، وكذلك عبد الرحمن العري.

ومن أصحاب السفن الشيخ أحمد بن حجر الذي كان لديه سنوك سفار، والنواخذة محمد عبد الله، وكذلك الإخوة: سعيد وأحمد إسماعيل بوغيث ونوخذاهم محمد علي. ومن أصحاب الأبوام والسنابيك الإخوة ملا عبد الله، وعيال خالد إبراهيم، وأحمد ومحمد عبد الرحيم، ومطر

(٦٦) انظر مقابلة مع محمد بن حميد البسطي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ص ١٦٧-١٦٨.

وناصر علي الزعابي، وكانوا يملكون (جالبوت) اسمه (البابور). ومن ملاك السفن في منطقة المعيريض: حياة حميد الزعابي، ومصباح بن حلوة، وحمد محمد البادي، وحمد بن عبد الله البدر، وسيف بن محمد البدر، وعلي بن حسين المناعي، وإبراهيم السامان، وخليفة ورشد حمر عين، وحمد بن عبيد، وحياة نويزة، وسلطان بن حميد وعلي بن حميد.



ميناء رأس الخيمة في خمسينيات وستينيات من القرن الماضي

www.uaes.ae

ومن أبرز أصحاب السفن في رأس الخيمة: علي المفتول وأبناءؤه عيسى وعبيد وسعيد، وإبراهيم سالم الكيت، وعبد الله بن سالم بن ربوي الذي كان يملك أكبر سنوك في رأس الخيمة يسمّى (النمسة)، وكذلك سلطان بن سيفان وعلي بن سيفان، وكان عنده بوم يسمّى (الدري) إلى

جانب (الجوالبيت)، وجاسم بن راشد وكان سنبوكه يسمّى (الغيل) والنوخة فيه علي بن يوسف البزي، والمعلم فيه هو علي بن سالم بن جاسم، وعبد الرحيم بن علي الشامسي، والنوخة إبراهيم بن موسى. ومن ملاك السفن في رأس الخيمة الشراعية: علي وجاسم وسعيد، كما كان محمد بن صالح ومحمد بن سالم شركاء في جالوت يسمّى (سودة)، وكذلك إبراهيم عكية، وعلي بن حسن رقيط، وعلي بن سعيد بن توير.

كما لَمَعَ عددٌ من أبناء الشارقة في حرفة السفَر البحري في هذه الفترة، وتجاوزت رحلاتهم البحرية حوض الخليج إلى موانئ الساحل الهندي والأفريقي ومراسي اليمن في بحر العرب والبحر الأحمر.

ومن أبرز الأسر التي عملت في هذه الحرفة: آل القريدي، وآل الجروان، وآل الرويمة، وآل الشامسي، وآل تريم، وبن سامو.

ويأتي ميناء خورفكان في إمارة الشارقة في المرتبة الثانية من حيث الأهمية واشتغال أهلها بحرفة السفَر والتجارة البحرية بعد رأس الخيمة، واهتم أغلب سكّانها بالأسفار وارتبطوا بالبحر ارتباطاً وثيقاً، وامتدّت رحلاتهم إلى أفريقيا من جنوبها إلى شمالها، ثم إلى سيلان والهند وباكستان. ومن أصحاب السفن والنواخذة عبد الله الميرزا الذي كان يمتلك أكثر من خمسة أبوام، ولم يكن بيته يخلو من ٧٠ إلى ٨٠ بحاراً. وهناك محمد بن صالح وأخواه أحمد وعلي، ومن الأبوام التي ملكوها البوم (ميمون)، و(الخالدي)، و(يارديله)، وكان يعمل عندهم أكثر من ١٢٠ بحاراً، وقد توفّي محمد صالح في لامو بالصومال، حيث مرض في إحدى سفراته. والنوخة محمود صالح صاحب أكبر بوم في الإمارات يسمّى (رشدان)، وكان آخر أسفاره إلى مقديشو، حيث شحن من هناك كمّيات كبيرة من الفحم إلى الكويت، وفي الطريق صادفتهم العواصف

والطوفان، وكان الوقت ليلاً فانحرفوا بسفينتهم إلى رأس حافون، وهناك طُبعت، أي غرقت بمن فيها من بحرية وأموال.

أمّا دبي فقد عرفت العديد من الأسر التي عمل أبنائها في حرفة السفر والتجارة البحرية، ومنهم أسرة محمد بن ماجد الغرير التي ملكت عددًا من الأبوام والسنابيك، وأسرة حمد ماجد الفطيم، ومحمد بن ماجد الفطيم، وأسرة راشد الشيراوي، وأسرة محمد بن لاحق، وسعيد بن لاحق، وعيال حارب وعلي الخلافي، وأسرة أحمد الغرير، وأسرة حمد بن فهد، وأسرة عبيدان بن سلوم، وأسرة محمد بن سلوم، وأسرة مطر بن خريطان الذي غرق بومهم في البحرين.



خور دبي (المصدر: أرشيف شركة البترول البريطانية)

وقد بدأ السكان يتجهون إلى العمل بحرفة السفر البحري بشكل أكبر في أربعينيات وخمسينيات القرن الماضي؛ في ظلّ ضعف المردود الاقتصادي لحرفة استخراج اللؤلؤ وضعف الطلب بظهور اللؤلؤ المصنّع في اليابان.

لذلك أبحرت سفن أبناء الإمارات بعد الحرب العالمية الثانية في اتجاه موانئ الخليج والمحيط الهندي، وخاصةً الساحل الغربي للهند وساحل شرق أفريقيا وجنوب اليمن^(٦٧).

وحين دبّ الرّكود في أسواق تجارة اللؤلؤ لم يكن أمام أهل الإمارات من بديل عن الأسفار، وقد توجّهت مئات السفن إلى سواحل شرق أفريقيا؛ أو عدن، أو السواحل الإيرانية أو بين دول الخليج والجزيرة. ويقول النوخة حسين محمد الشّعالي: ((وجهت أشرعة سفينتي أولاً باتجاه البحرين والقطيف في المملكة العربية السعودية، ومن دبي كنّا نشحن الحطب والغليون (التبغ) و(الجاشع والعمومة)، وكذلك العبرية أي (الركاب)، ومن هناك كنّا نأتي بالتمر))^(٦٨).

وقد برز في تاريخ الإمارات في هذه الفترة عددٌ من التجّار المعروفين المالكين للسفن والممولين لرحلات السّفر إلى الهند وأفريقيا والبصرة، ومن هؤلاء: الشيخ أحمد بن عبد الله المعلا حاكم أم القيوين، وخلف بن عتيبة في أبوظبي، ومحمد بن أحمد بن دلموك في دبي. وفي الشارقة هناك: حميد بن كامل، وعبيد بن عيسى النابودة، وسلطان بن عبد الله العويس. وفي عجمان: محمد بن سالم بن خميس السويدي، وسعيد بن بدر، وقوم الحمراي والمعي^(٦٩).

وإلى جانب أولئك كان هناك عددٌ آخر من التجّار، منهم: المدافعة وآل العويس وقوم بن خادم والعبادلة والمزاريع من الشارقة، وآل المعني وآل الحمراي والشيخ عبد الرحمن بن سيف من الحميرية، وعبد الله بن

(٦٧) انظر مقابلة مع محمد خليفة الفقاعي، ص ١٧٨-١٨٠.

(٦٨) انظر مقابلة مع حسين محمد الشعالي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢، ص ٢٦١.

(٦٩) انظر مقابلة مع خليفة الفقاعي، مصدر سابق.

عمران وأحمد بن عمران في الجزيرة الحمراء، وعلي بن سعيد الشامسي وعبد الله الخروصي والمفتول وابن سيفان من رأس الخيمة^(٧٠).

نظام العمل بالسفن الشراعية:

يشكل البحارة طاقم السفينة أو ما يطلق عليه بلغة البحر بـ (اليزوة) وتضم هذه اليزوة النوخة والمعلم والكراني والسكوني والمجدمي أو (السرهنك) والبحارة والأولاد (الوليد).

وعلى أساس نظام العمل في السفينة، فعادةً ما ينقسم البحرية إلى مجموعتين ليلاً، حيث يتناوبون فيما بينهم النوم والسهر، فإذا كان عدد بحرية السفينة ٣٠ شخصاً ينام منهم ١٢ بحاراً من بعد صلاة العشاء وحتى منتصف الليل أي ٦ ساعات، بينما يكون ١٢ آخرون ساهرين، ثم تنهض المجموعة الأولى لتتأهّل المجموعة الثانية ٦ ساعاتٍ أخرى، وهكذا.

أمّا العاملون على (مقود) السفينة أو سكان السفينة فيكون عددهم ثلاثة يتبادلون النوم والعمل فيما بينهم كلّ ثماني ساعات^(٧١).

ويقوم النوخة ظهر كلّ يومٍ إذا كانت السفينة في عرض البحر؛ بإحضار آلة الكمال، ويقوم بعمليات قياس الشمس أو ميلها، لتحديد موقع السفينة ومعرفة العرض والطول، وما إن ينتهي من عملية القياس وتدوين النتيجة؛ يأمر بإحضار الشاي ويجتمع البحارة من حوله لشرح لهم أين موقع السفينة عرضاً ومقابل أيّ بر، وأين هم من خطّ الاستواء،

(٧٠) انظر مقابلة مع محمد بن راشد الجروان، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢، المصدر السابق، ص ٢٧١.

(٧١) انظر مقابلة مع النوخة سالم بن حسن الشهران، الإمارات في ذاكرة أبنائها، منشورات اتحاد كتاب وأدباء الإمارات، ط ٢، ج ٢، ص ١٩٩-٢٠٠.

وكم من المسافات تفصل بينهم وبين البلدان المحيطة بهم، وكيف هي ظروف الطقس والأمواج والرياح، وكم هي سرعة السفينة وغير ذلك من المعلومات.

أما (المجدي) أو (السرهنك) فهو المسؤول عن جميع مراسي السفينة كالأنير والحبال، وفي الوقت الذي يكون فيه نوحدة الشراع مسؤولاً عن قيادة السفينة ورحلتها، يكون المجدي مسؤولاً عن الشؤون الفنية الداخلية للسفينة. ونظام العمل في السفن الشراعية يلزم البحرية أثناء السفر بالعمل منذ الصباح الباكر وحتى موعد الغداء ظهرًا، وإذا لم تحدّد لهم أعمالٌ محدّدة؛ فإنهم يشتركون في صنع الحبال من الألياف أو أيّ صناعةٍ أخرى لازمةً للسفينة، كما تقع مهامّ التنزيل والشحن من مسؤولية بحرية السفينة.

وهؤلاء تكون إقامتهم وغداؤهم على ظهر السفينة، وبواسطة (التشالات) يتولّون عمليات إنزال أكياس العومة على أكتافهم من السفينة إلى التشالات ومنها إلى الميناء، كما يقوم البحرية بشحن السفن ببعض أنواع البضائع المتوفرة هناك لصالح النوحدة أو لتجارٍ آخرين يستأجرون هذه السفن^(٧٢).

التجارة البحرية بين الإمارات والخليج والمحيط الهندي:

تعدّ الملاحة والنقل البحري التجاري أحد أنماط معيشة السكان في الإمارات، كما في كافّة بلدان الخليج وساحل جنوب الجزيرة العربية، ويتمثل ذلك النمط في الرحلات البحرية التجارية التي كانت تقوم بها

(٧٢) انظر المصدر السابق، ص ١٩٩ - ٢٠٠.

السفن الشراعية إلى موانئ الساحل الغربي للهند وشرق أفريقيا (السواحل) واليمن وساحل فارس والبصرة، وتنقل بواسطتها التمور والأخشاب والبهارات والأسماك المملحة والمجففة، والسمن والسكر والشاي والحبوب والأرز، والكثير من السلع التي تنتجها الهند وأفريقيا.

ويتحدث النوخة محمد بن عويد المهيري عن هذه التجارة المحيطية البينية بين الإمارات وتلك الموانئ في الخليج والهند وأفريقيا، فيقول: ((كنا نستورد التمر من البصرة ونشتري التمر (البصراوي) من هناك ونورده إلى الخليج العربي، وأحياناً نساfer إلى الهند (نول) أي النقل مقابل مبلغ من المال. وإذا أنزلنا التمر في الهند لأحد التجار ننقل (الكابريل) أي القرميد من الهند إلى زنجبار وممباسة.

وعادةً ما تكون السفن التي تذهب إلى الهند وزنجبار وأفريقيا لا تخلو من المعلمين أو المعالمة العارفين بالفلك والدرور. وقد نعبر من الهند إلى بر الصومال خلال ٢٥ يوماً حسب قوة الرياح، ونصل إلى زنجبار التي كانت مركزاً تجارياً مهماً مثل البحرين وعدن، والسفارة من الخليج العربي يتوقفون عندها للتجارة، وإذا وصلوا زنجبار يستريحون ثم يتجهون إلى سيمبا ورائقا، ومن هناك يشترون (الكندل) أو الجندل، وبعد ذلك يذهبون إلى جزيرة تسمى (كوال)، حيث يبدؤون بإنزال المعدات والأشعة ويشترون الكندل من سيمبا ورائقا للخليج العربي.

وكانت معظم البضائع المستهلكة في المنطقة تستورد من هناك، ومنها: القرنفل والمهيندي والسكر والشاي و(العيش) الأرز والباسكيل، وهو نوع من الخشب. وكثير من السلع والمواد الغذائية ينقلونها من تلك المناطق. أما البضائع والمواد التي ننقلها من الخليج فهي أسماك (المالح والخباط والعومة)، وكذلك المدافئ والحطب والصخام، ومن البصرة نشترى

التمر، أما من الهند وباكستان نستورد الأرز، ونشتري التمر من البصرة لأن ما تنتجه المزارع المحلية لا يكفي حاجة المواطنين واستهلاكهم اليومي، حيث يعتبر التمر من المأكولات الرئيسية في مختلف الوجبات^(٧٣).

السفر والطريق التجاري إلى شرق أفريقيا:

ارتبط أهل الإمارات بعلاقات تجارية بحرية بالساحل الأفريقي المسمى بالسواحل، لكن أكثر تلك العلاقات رسوخاً وقوة كانت مع جزيرة زنجبار التي كان أهل الإمارات يسمونها جزيرة الأحلام. وكانت الرحلات الموسمية تنطلق سنوياً من موانئ الإمارات باتجاه هذه الجزيرة، وقد استقر الكثير من أبناء الإمارات في الجزيرة لعقود طويلة، من أمثال: سالم بن سعيد السويدي وأحمد بشير السركال ومحمد بن أحمد بن مطر السويدي وآخرين. وبلغت هذه العلاقة ذروتها في النصف الأول من القرن العشرين؛ في ظل الحكم العربي للجزيرة الذي كان عاملاً قوياً في اجتذاب التجار من الخليج وجنوب الجزيرة إلى هذه المنطقة. فقد قُدرت السفن التجارية الشراعية التي يمتلكها أهالي ميناء صور لوحدها بمائتي سفينة تسلك الطريق التجاري بين مسقل وزنجبار، كما تُقدر سفن أهل الخليج والساحل الإيراني بخمسمائة سفينة شراعية تجارية.

وقد ولع أبناء الإمارات بالسفر والتجارة مع بلدان الساحل الأفريقي الشرقي المسمى بـ (السواحل) منذ أيام طويلة، وكانت السفن الشراعية المحملة بالتمور أو السمك المجفف وأحياناً بالسجاد العجمي، تخرج من مضيق هرمز وتسير بدفع من الرياح الموسمية التجارية التي تهب من شهر

(٧٣) انظر عبد الله الطابور، مقابلة مع محمد حمد العويد المهيري، جريدة الخليج، ٧ / ٨ / ٢٠٠٣.

أكتوبر. ونجد في ذكريات عددٍ من النواخذة والبجّارة وصفًا مفصّلًا لتلك الرّحلات التجارية التي عادةً ما تنطلق من ميناء خورفكان في الساحل الشرقي للإمارات، فهي المحطة الأولى التي تحتاجها السفن للإصلاح والتزوّد بالماء والحطب.

ومن السفن الدائمة التّردّد لأهل الإمارات على السّواحل: بوم بن فطيم من دبي، وعبيد بن سعيد الجروان من الشارقة، وعلي بن مفتاح وسالم بن حميد البحري، وعبد الرحمن بن يوسف، وحمد بن ثاني من عجمان، ومن أم القيوين خلف بن سلطان وعلي بن حمد المعلا. ويمثّل نواخذة رأس الخيمة وملاك السفن غالبية رجال البحر في الإمارات، ومنهم: عيسى بن علي المفتول، وسالم بن محمد العلي، وجاسم العبدولي، وعلي بن سالم بن جاسم، وعلي بن حسين، ومن ملاك السفن والتجّار أحمد الحمادي، وعلي بن سيف بن سيفان، ومن تجار الشارقة محمد بن عبيد الشامسي، وسيف وعبيد سعيد الجروان^(٧٤).

ويصف التاجر محمد راشد الجروان الطريق التجاري من الإمارات إلى شرق أفريقيا (السواحل) وعمليات البيع والشراء التي تحصل أثناء رحلات السّفَر من ميناءٍ لآخر: فعادةً ما يكون خطّ مجرى السفينة يمرّ بعددٍ من موانئ الساحل كمسقط، وسدح، ومرباط، حيث يقوم المسافرون ببيع بعض ما عندهم من تمرٍ بغية تخفيف حمل السفينة، والتزوّد بالذبائح والأطعمة اللازمة لاستهلاكها أثناء السّفَر. وتتّجه الرّحلة من مرباط إلى سوقطرة مباشرةً بعد ثلاثة أيّامٍ متتالية لا يرى فيها البر، ويطلق على هذه

(٧٤) مقابلة في مجلس محمد بن أحمد بن مطر السويدي، انظر الإمارات في ذاكرة أبنائها، مصدر سابق، ص ٢٢٨.

المسافة اسم ((مطلق السبح))^(٧٥).

وتتم في جزيرة سقطرى صفقات البيع والشراء والتزود بالموء والماء، ومنها تتجه السفن إلى حافون وهي ميناء في بر الصومال، حيث يتم فيها بيع التمر وشراء سمن البقر والغنم والسمك المملح لبيعه في الموانئ الواقعة على طول ساحل شرق أفريقيا، ثم تتجه السفينة من حافون وهي محملة بتلك السلع والركاب إلى مقديشو، حيث تحط رحال السفينة بها لمدة تتراوح بين عشرة أيام وخمسة عشر يوماً، تتم فيها عمليات البيع والشراء في ذلك الموسم الذي ينتظره أهلها.

ومن مقديشو تتجه السفن إلى ميناء ماركا، وهي مدينة مشهورة بزراعة الموز الذي يجفف ويصدر إلى إيطاليا، ومن ماركا إلى ميناء لامو في كينيا، وهي مدينة مشهورة بخشب الكندل^(٧٦) أو الجندل الذي يشتريه المسافرون، وتكون نهاية الرحلة في زنجبار وهي تلك الجزر العربيّة الكبرى بأهلها وأسواقها ومنازلها، وهي المشهورة بزراعة القرنفل المنبعث من شذا مروجها الخضراء.

تُطرح السفينة في جزيرة زنجبار، وهناك يستأجر التجار المنازل؛ لأن إقامتهم تمتد إلى أشهر، ويقوم التجار بزيارة أصدقائهم من أبناء الإمارات الذين يقيم بعضهم إقامة دائمة^(٧٧)، وفي هذه الأثناء يُباع ما تبقى

(٧٥) مطلق السبح تعني السفر داخل الغبة والذي يستغرق فترة تقدر بالأيام والأسابيع، انظر محمد راشد الجروان، التجارة بين الماضي والحاضر، ص ٤٨-٥٦.

(٧٦) الكندل أو الجندل: هي العيدان المستخدمة في سقف البيوت التقليدية في الإمارات، كما في باقي دول الخليج.

(٧٧) من التجار والوكلاء الذين يقيمون بجزيرة زنجبار من فترات طويلة والذين يتعامل معهم التجار القادمون من الإمارات: أحمد بن بشير السركال من دبي، وسالم بن سعيد السويد من الشارقة، وسعيد بن سلطان بن بريك وعبد الله الشاطري، وهما من بلاد حضرموت.

من التمر وتلك السلع التي جلبها التجار والمسافرون من مختلف المحطات التجارية التي مرّت عليها السفينة. ويتمّ البيع عادةً إمّا بواسطة الوسطاء التجاريين أو ما يُسمّى بالدّالّين^(٧٨)، أو يقوم التجار بتسويق تجارتهم بأنفسهم، فيبيعون ما عندهم ويشترّون احتياجاتهم من منتجات البلاد الأفريقية، وأهمّ تلك السلع: الكندل، والزيوت بأنواعها كزيت النارجيل، والبن من ممباسا واللؤلؤ من سقطرى ومنطقة كلوة. كما تستورد المواشي والأغنام والبهارات والدّرة البيضاء التي يشتريها التجار من ممباسا ويبيعونها في سوقطرة في رحلة عودتهم، وتجلب كذلك حبات جوز الهند للتجارة والهدايا، وبعض الأقمشة القطنية والصّابون وشحوم الأبقار والجمال لاستعمالها في دهان السفن لحمايتها من تسرّب الماء.

وبعد مرور تلك الأشهر من الحراك التجاري؛ ينتظر أصحاب السفن تغيير اتّجاه علم السفينة ليتجهّزوا لرحلة العودة، حينها يبدأ دوران الرّياح التي تهبّ من الشرق، ويمثّل دوران العلم فوق قصر العجائب في زنجبار إيذاناً بالسّفر باتّجاه الوطن. وفي هذه اللّحظات يفرح بحارة السفن بهذا التّغيير ويبدؤون في تحميل السفن بالبضائع وكذا التّزود بالماء والطعام.

(٧٨) يتعامل أصحاب السفن أو التجار مع عددٍ من الوكلاء أو الدّالّين أي الوسطاء التجاريين في زنجبار لتسويق بضائعهم أو شراء بضائع جديدة، ومن هؤلاء: الوكيل سالم بن سعيد السويدي ومحمد بن أحمد بن مطر السويدي من الإمارات، وسعيد بن سلطان بن بريك وعبد الله وعبد الرحمن الشاطري في ممباسا. وفي عدن يتعامل أصحاب السفن والتجار مع درويش بن أحمد بن درويش ومصباح خلفان السويدي.

وتبدأ رحلة العودة بالمرور بجزيرة سوقطرة في رحلة تستغرق ما بين ستة أيام إلى عشرة أيام، ومنها إلى الساحل العماني بدءاً بمدينة مسقط والموانئ العمانية الأخرى، وعادةً ما يشتري التجار وأرباب السفن وهم في رحلة العودة من سقطرى اللؤلؤ والسمن والأصداف، علاوةً على حمولتها من البضائع الزنجبارية. وتستغرق الرحلة من سقطرى إلى الساحل العماني أسبوعاً تقريباً، ومنها إلى موانئ الإمارات. وتمتد إقامة السفن التجارية في السواحل الأفريقية حوالي ستة أشهر، وهي من الرحلات الطويلة التي يبقى فيها البحارة ينتظرون تغير اتجاه الرياح المواتية للسفر باتجاه الخليج^(٧٩).

ويصف التاجر سالم بن سعيد السويدي رحلته الأولى إلى زنجبار في عام ١٩٣٨ من مسقط إلى زنجبار^(٨٠)، فقد استأجر هذا الفتى الطموح برفقة اثنين من العمانيين إحدى السفن الشراعية الراسية في الموانئ العمانية وشحنها بكميات كبيرة من التمر وبعض أنواع البضائع، وكانت مرباط أول محطة يرسون بها بعد رحلة صعبة كادت أن تذهب بهم أدراج البحر، عندما دارت السفينة حول نفسها من قوة العواصف وهيجان البحر، لولا رحمة الله التي أنقذتهم من هلاك محقق في عرض البحر في منطقة خور (يرام).

وبعد ثلاثة أيام من الإبحار وسط المحيط، كانت سوقطرة المحطة الثانية للرحلة، وقد التقى السويدي الكثير من أبناء عجمان والشارقة ودبي يتاجرون باللؤلؤ، وهناك باع شحنة التمر لأحد التجار من أبناء الإمارات،

(٧٩) انظر محمد راشد الجروان، التجارة بين الماضي والحاضر، مصدر سابق، ص ٤٧-٥٢.

(٨٠) انظر مقابلة في مجلس سالم بن سعيد السويدي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢، منشورات اتحاد كتاب وأدباء الإمارات، ١٩٩٠، ص ٢١١-٢٢١.

وبقيمتها اشترى كمّيات من السمن السوقي الموصوف بالجودة. ومن عادات أهالي سوقطرة أنه بمجرد أن يزورهم ضيفٌ خليجي يعرضون عليه الزواج، ذلك أن نسبة النساء كانت كبيرة في المجتمع السوقي، ولذلك فإن الكثير من أبناء الإمارات قد تزوجوا من هناك.

وانطلقت السفينة من سوقطرة في اتجاه الساحل الأفريقي، وكانت أوّل محطة في هذا الساحل بندر جاسم الصومالي، ومنه إلى رأس جردفون وهي مناطق صومالية بيوتها تصنع من السعف والطين، ومصدر دخلهم الأساسي هو صيد السمك، ومنها إلى (خاتوت)، ومنها إلى مقديشو وهي ميناء عامرٌ بالبناء الحديث ويحكمها الطليان بالتعاون مع العرب، وكان أغلبهم من حضرموت واليمن، كما كانت مقديشو وتوابعها في ذلك الوقت تتبع سلطنة زنجبار.

وقد حاول السويدي أثناء إقامته في مقديشو التعرف على ظروف التجارة فيها، فتبيّن أنّ أهل مقديشو يستوردون الزيوت والحبوب والسكر والطحين، وقد نزل السويدي ضيفاً على رجلٍ يمني يسمّى مساعد ويوصف بـ (دلال العرب).

ومن الساحل الصومالي تظهر لامو الكينية، ونظراً لهبوب الرياح الشديدة لم تتمكن السفينة من مواصلة رحلتها في اتجاه ممباسا الميناء الكيني المشهور، الأمر الذي اضطرّ الرّبان للتّوجّه إلى منطقة (كليفي) التي يربطها بممباسا شبكة اتصالات بالسيارات. وقد أفرغت السفينة حمولتها من السمن السوقي، وكان أغلب سكان هذه المدينة الأفريقية هم هنود من أهل (القوة). والتقى السويدي في هذه المنطقة بصديق يسمّى عبد الله عبد الرزاق، الذي لدى احتياجاتهم ووفّر لهم المواصلات للوصول إلى ممباسا. وفي هذه المدينة التقى السويدي بعبد الكريم المر من

أهالي دبي، وكان زائرًا وتاجرًا، لشراء القماش (اللؤلؤ)، ففي أعماق البحار الأفريقية يتوفر اللؤلؤ ولا يعرف الأهالي قيمته فيباع بسعر زهيد.

وتعدّ ممباسا إحدى الموانئ الأفريقية الكبيرة، وهناك نزل السويدي ومن برفقته ضيوفًا على سالم السوري أحد الدّالين الكبار في ميناء ممباسا، وقد حدّث السوري ضيوفه عن (أبو الهريس) الذين طلبوا التّعرف عليه، وهو أحد الشخصيات العمانية الملقب بـ (أبي الهريس)، أو (السير) علي بن سالم آل بوسعيد حاكم ممباسا، وعندما قاموا بزيارته وجدوه رجلًا ذا شخصية عسكرية عربيّة وصاحبَ لحية بيضاء طويلة، وقد رحّب الحاكم بضيوفه أجمل ترحيب، ودعاهم إلى المجلس الذي كان فعلاً عامرًا بعشرات الصّحون من الهريس. وقد قام السويدي وجماعته بجولة في ممباسا؛ زاروا خلالها قصر المزاريع لآل بوسعيد، ثم انطلقوا في اتجاه جزيرة الأحلام (زنجبار).

وفي زنجبار شعر السويدي بأنه بين أهله وأقاربه، فكلمًا ذهب بناظره وجد ذلك العربيّ المتعصّب بالعمامة، والخنجر والعصا في يده، شامخًا برأسه إلى الأعلى، معبرًا عن عزّته ومكانته البارزة في تلك المدينة.

ولم يُجهد نفسه في هذه الحاضرة العربية للوصول إلى مبتغاه، فعندما وصل سأل عن أحمد بشير وهو شخصية من عائلة السركال، وكان قد سمع عن مكانته وثقله في زنجبار، وسبق أن التقى به أثناء تردّده على عمّه محمد بن سالم السويدي في عجمان. وعندما التقى به وجد منه كل الحفاوة والتّرحاب، وكان الرّجل واحدًا من المتمرّسين في التجارة، وخلال الأيّام الأولى من مرافقته أطلعته على ظروف التجارة وتسهيلات ومغرياتها في زنجبار، وأشار عليه بالبقاء معه أي الإقامة في زنجبار،

وعرض عليه استخراج رخصة تجارية للتصدير والاستيراد^(٨١).

ويصف المجدمي **(السرهنك)** صالح بن سعيد بن توير السويدي المجري البحري من رأس الخيمة إلى شرق أفريقيا، وأشهر المناطق التي يمرّون بها: ((نطلع من خور الرمس حيث تتجمّع السفن في هذا المكان، ونتحرك من هناك ونمرّ على مضيق هرمز وغبة سلامة، ويكون طريقنا من خورفكان أحياناً إلى ساحل الباطنة، ثم إلى مسقط ونتزوّد من مسقط بالماء والحاجيات والمواد، وقد نشترى بعض السلع أو نحمل نولاً لأحد التجار ونقطع الكثير من البلدان، حيث نمرّ على صور ورأس الحد أو شجرة وجميرة ومصيرة ومدركة، وهي جزيرة تابعة لعمان.

وإذا أردنا شراء السمك نتّجه إلى جوارر في بر مكران في باكستان، ونحمل من هناك الأسماك ونمضي، وفي الطريق نمرّ على سدح ونتزوّد بالماء ثم نتّجه إلى سقطرى ومنها إلى حافون التي نحمل منها الملح وأحياناً السمك. ومن هناك نتّجه نحو **(البنادر)** ومنها موانئ الصومال وغيرها، وهي: أيل وقرعه ومريعة وقوبية وعللة ووادي الشيخ ومقديشو ومركة وبراهو، ومنها إلى **(موانئ كينيا)** لاموه حتى نصل إلى ملندي وكريفي وانجاميري ثم نرسو في ممباسا)).

ويضيف المجدمي السويدي بأنّ الرحلة البحرية ((نتّجه من ممباسا إلى زنجبار ومن هناك يتمّ شراء الأخشاب وبعض السلع، ثم ننتظر دخول الموسم بعد ذلك نتّجه إلى سيمبا ورانقا، ومن هناك نحمل **(الجنديل)** من أجود الأخشاب التي كانت تستخدم في البناء وتوضع على أسقف المخازن والمباني القديمة، حيث يتميّز الجنديل ببقوته ومقاومته للحرارة

(٨١) انظر المصدر السابق.

وتحمّله سنواتٍ طويلة^(٨٢).

وكان بحّارة السفن يخافون كلّما مرّت سفنهم مضيق هرمز؛ الذي يعدّونه من أكثر الممرات المائية خطورة؛ بسبب وجود ما يُطلق عليه جزر سلامة وبناتها، وما تسبّبه من تياراتٍ وأمواجٍ بحريّة، وهي مجموعة جزر تتوسط الممرّ المائيّ من الخليج العربي إلى بحر عمان. ويتحدّث النوخذة محمد بن حمد عويد المهيري عن المجرى البحري من رأس الخيمة عبر مضيق هرمز، فيقول: ((نخرج من خور الرّمس ونتّجه إلى بوابة الخليج وهي مضيق هرمز، ونقطع أهمّ وأخطر غبة أو لجة بحرية تكثر فيها التيارات والأمواج وهي (غبة سلامة) والجزر التي تتبعها وتسمّى (بنات سلامة) أو سلامة وبناتها، وفي هذا المكان لا بدّ من أخذ الحذر وإلا ارتطمت السفينة بالحد الصّخري أو وقعت وسط تيارٍ قويٍّ يجرفها نحو الجبل، فإذا اصطدمت مقدّمتها بالجبل انشقت وعلى الفور (تطبع) أي تغرق ويهلك من فيها، ولكن الخبرة والدّراية بهذا الغيب والأماكن مفتاحٌ للسلامة والنّجاة من الكوارث)).

أمّا النّجوم التي كان البحّارة يعتمدونها للتعرف على المجاري البحرية، فيذكر النوخذة عويد المهيري: إذا ظهرت مثلاً من رأس الخيمة نسير على نجوم الواجع (الواقع) والأسماك (السماك)، والعيوق والواجع. وإذا وصلنا طنّب الكبرى ثم طنّب الصغرى وخور لفرور وجزيرة الشيخ حتى رأس المطاف يكون المجرى واحداً هو نجم الأسماك^(٨٣).

(٨٢) انظر علي محمد راشد، الأسفار البحريّة والتجارة قديماً في الإمارات، مطبعة رأس الخيمة الوطنية، ٢٠١٤، ص ٧٠-٧١.

(٨٣) انظر عبد الله الطابور، مقابلة مع النوخذة محمد حمد العويد، جريدة الخليج، ٢٠٠٣ / ٧ / ٨.

العلاقة التجارية بين الإمارات وزنجبار:

ارتبط أهل الإمارات خصوصًا وأهل الخليج عمومًا بعلاقات تاريخية اجتماعية وتجارية وثقافية بجزيرة زنجبار وموانئ شرق أفريقيا منذ أن أصبح للتجار والجاليات الخليجية والعربية موطئ قدم فيها، وأصبحت زنجبار تتميز بلامحها الثقافية العربية منذ أن أصبحت جزءًا من الدولة العربية العمانية التي امتدت من حوض الخليج إلى الساحل الأفريقي الشرقي.

كما أصبحت زنجبار منذ القرن السابع عشر الميلادي عاصمةً للإمبراطورية العربية التي سيطرت سيطرةً كاملة على سواحل شرق أفريقيا من موزنبيق إلى مقديشو، بالإضافة إلى مسقط وعمان تلك الإمبراطورية التي أقامها السلطان برغش بن سعيد.

والرحلات البحرية التجارية التي كانت تنطلق من الإمارات وعمان وسواحل الخليج؛ كانت تتفوق عددًا على تلك السفن المتجهة إلى الهند أو باكستان وإيران.

إنَّ عروبة زنجبار وانفتاحها وموقعها التجاري أدى إلى تدفق التجار والمهاجرين العرب من كلِّ السواحل العربية للعمل أو التجارة، فكانت هذه الجزيرة في بدايات هذا القرن تشهد نشاطًا تجاريًا، وكانت حركة الاستيراد والتصدير على أشدها، وعن طريقها كان يتم توزيع السلع التجارية إلى داخل أفريقيا لتصل إلى بحيرة فكتوريا. وكان المهاجرون من أبناء الخليج وأهل الإمارات وعمان يجدون الموطن البديل الذي يعوّضهم لوعة الغربة وفراق الوطن، كما يجدون راحتهم في ظلال سحرها الطبيعي وجمالها ووفرة خيراتها؛ فهي محطة للعمل والتجارة والزواج

أحياناً، ومحطّة كذلك للراحة والمتعة والاستجمام^(٨٤).

كان النشاط التجاري في جزيرة زنجبار يسيطر عليه التجّار العمانيون والحضارمة والتجّار الهنود، وهؤلاء من قدامى المقيمين، وتمتدّ إقامتهم إلى الجديّين الرابع والخامس، أمّا أبناء مناطق الخليج الأخرى فهم في غالبيتهم من المسافرين المتردّدين أو المقيمين لفتراتٍ قصيرةٍ تتراوح ما بين سنة وسنتين وثلاث سنوات. وكان أبرز أنشطة هذه الفئة تتركّز في تجارة الصّادر والوارد وعلى درجاتٍ متفاوتةٍ ما بين مكاتب كبيرةٍ متخصصةٍ ومتسعة النشاط ودلالين صغارٍ على الميناء.

وكان القسم الأكبر من معاملات السفن التجارية وتجارة الإمارات مع وكالة السويدي التجارية التي يملكها سالم بن سعيد السويدي، وكان البعض يتعامل مع وكالة (بن قرفح) وأغلبهم أصحاب السفن القادمة من الكويت. كما كان البعض يتعامل مع وكالة محمد بن أحمد بن مطر السويدي أو مع الوكيل عيسى بن محمد علي، وهناك من يتعامل مع الوكيل سعيد بن سلطان بن بريك، وفي ممباسا يتعامل التجّار وأصحاب السفن مع عبد الله وعبد الرحمن بوهارون وسالم الصوري^(٨٥).

وكانت سفن أهل الخليج عامّةً وسفن أبناء الإمارات تأتي محمّلةً بالتمور؛ وهي السلعة الرئيسيّة في تجارة الخليج بشرق أفريقيا، كما تأتي بعضها محمّلةً بالأسماك المجفّفة مثل (الكنعد)^(٨٦)، والجاشع، والعمومة،

(٨٤) انظر مقابلة في مجلس سالم بن سعيد السويدي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢ ص ٢١٧.

(٨٥) انظر المصدر السابق، ص ٢١٨.

(٨٦) يحفظ سمك الكنعد طرياً ولا يعرض على الشمس ويشحن بالسفن إلى شرق أفريقيا، وبمجرّد وصوله يخزّن لفتراتٍ تمتدّ إلى ٦ شهور، انظر الإمارات في ذاكرة أبنائها، ص ٢١٧.

كما كانت سفن أهل الإمارات تأتي محملةً بالسمن السقطري، والغنم، والملح^(٨٧).

كما أنّ بعض السفن تمرّ ببر الصومال وتشحن (اللحم) وهو العوال المجفّف والسّمك المملّح، والشعاريف، كما أنّ عددًا من التجّار -وأغلبهم من تجّار دبي- يأتون إلى زنجبار أو ممباسا خصيصًا لشراء القماش من الصوماليين، ومن هؤلاء التجّار: حمد بن رحمة الشامسي، وعبد الله الدوسري، ومحمد بن عبيد الشامسي، وسعيد بن علي الشامسي^(٨٨).

وكانت سفن أهل الخليج كما يقول سالم بن سعيد السويدي كالدكان المتجول، كلما قدموا إلى بلدٍ باعوا ما لديهم واستبدلوا بها بضائع من نوعٍ آخر^(٨٩). وكانت هذه السفن عادةً ما تجلب معها وهي قادمة من الخليج (الزوالي) أي السجّاد العجمي والتمور، وبعض من تلك السفن تمرّ ببر الصومال وتشحن (اللحم) وهو العوال المجفّف، والسّمك المملّح، (والشعاريف) أي زعانف اللحم، وكذلك (القماش) أي اللؤلؤ^(٩٠).

(٨٧) تحمّل السفن الذاهبة إلى شرق أفريقيا بالملح قرب جزيرة سوقطرة بالمجان، ولا يدفع أصحاب السفن سوى أجرة الحمالة، انظر المصدر السابق ص ٢١٨.

(٨٨) انظر مقابلة مع محمد بن أحمد بن مطر السويدي، مصدر سابق، ص ٢٢٨.

(٨٩) انظر المصدر السابق، ص ٢٢٧.

(٩٠) يقول محمد مطر السويدي أنّ بعض تجّار دبي كانوا يأتون إلى زنجبار خصيصًا لشراء (القماش) أي اللؤلؤ من الصوماليين، ومن هؤلاء: حمد بن رحمة الشامسي، وعبد الله الدوسري، ومحمد عبيد الشامسي، وسعيد بن علي الشامسي، انظر المصدر السابق، ص ٢٢٨.

ومقابل تلك البضائع كانت السفن العائدة إلى الإمارات تعود محملةً بالجنبدل والزيوت والنفارجيل وبالذرة الصفراء والبيضاء وهي من بضائع الترانزيت التي تصل إلى زنجبار من الدول الأفريقية.

وتقوم مكاتب الوكالات أو الوسطاء التجاريين (الدّالّين) بشراء حمولة السفن القادمة من الإمارات والخليج لتصريفها بالجملة على التجّار، ويشترون مقابلها السلع الموجودة في السوق الزنجباري، كما كانوا يشترون الجنبدل بواسطة إرسال دليلٍ عربيٍّ مع صاحب السفينة، وغالبًا ما يكون من أبناء صور، لترسو السفن في إحدى الخيران، ويبدؤون بقص الكمّيّة المطلوبة وشحنها في السفينة بواسطة العمّال الزنوج.

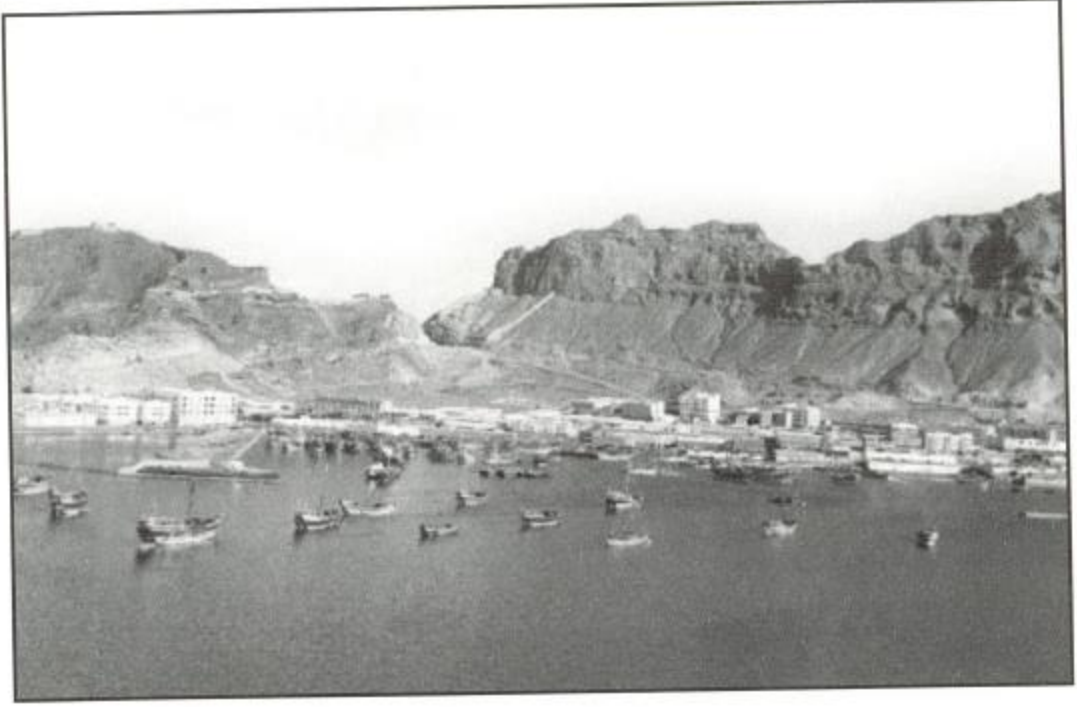
وفي كثيرٍ من الأحيان يقوم الوكلاء في حال عدم توفر السيولة النقديّة لدى النوخذا بشحن السفن القادمة بالجنبدل مقابل الحمولة التي أتى بها من الإمارات وغالبًا ما تكون من التمور^(٩١).

السّفَر إلى عدن للعمل والتجارة:

عندما بدأ الرّكود يخيم على سوق اللؤلؤ محليًّا وعالميًّا؛ بدأ عددٌ من أبناء الإمارات بالتوجّه إلى عدن إمّا بغرض العمل أو التجارة، وكانت عدن حينها إحدى اتّجاهات السّفَر للتجارة لدى أبناء الإمارات والخليج؛ تمامًا كالهند وشرق أفريقيا، فتسهيلات التّصدير والاستيراد وانفتاح السوق هناك؛ جعلت من عدن منطقة استقطابٍ للتجارة الحرّة^(٩٢).

(٩١) انظر الإمارات في ذاكرة أبنائها، ص ٢١٩.

(٩٢) في مجلس درويش بن أحمد بن درويش، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣. ص ٢١٦.



مرسى عدن (المعلا) في خمسينيات وستينيات، المصدر:

www.alamree.com

ومن التجار الذين أسسوا علاقات تجارية بعدن وأقاموا فيها: درويش بن أحمد درويش ومصباح خلفان السويدي، ومحمد بن أحمد بن مطر السويدي، وعدد آخر من التجار الذين توجهوا بتجارتهم إلى عدن وبعض الموانئ اليمنية، وكانوا يتاجرون بالأقمشة والسيب والسكر والشاي والقهوة^(٩٣).

يقول درويش بن أحمد بن درويش عن نشاطه التجاري في عدن: ((كنا نخرج من دبي في سفن بالإيجار محملين من هنا بالسجاد العجمي والتمر في الغالب، نبيعها في عدن ونأتي مقابلها بالبز (الأقمشة) والسيب الذي يصنع منه (جراجير) صيد الأسماك، كما كان اللؤلؤ يتوفر في سوق عدن بعد أن يجلب من الصومال، فنشتريه لنبيعه في دبي والشارقة،

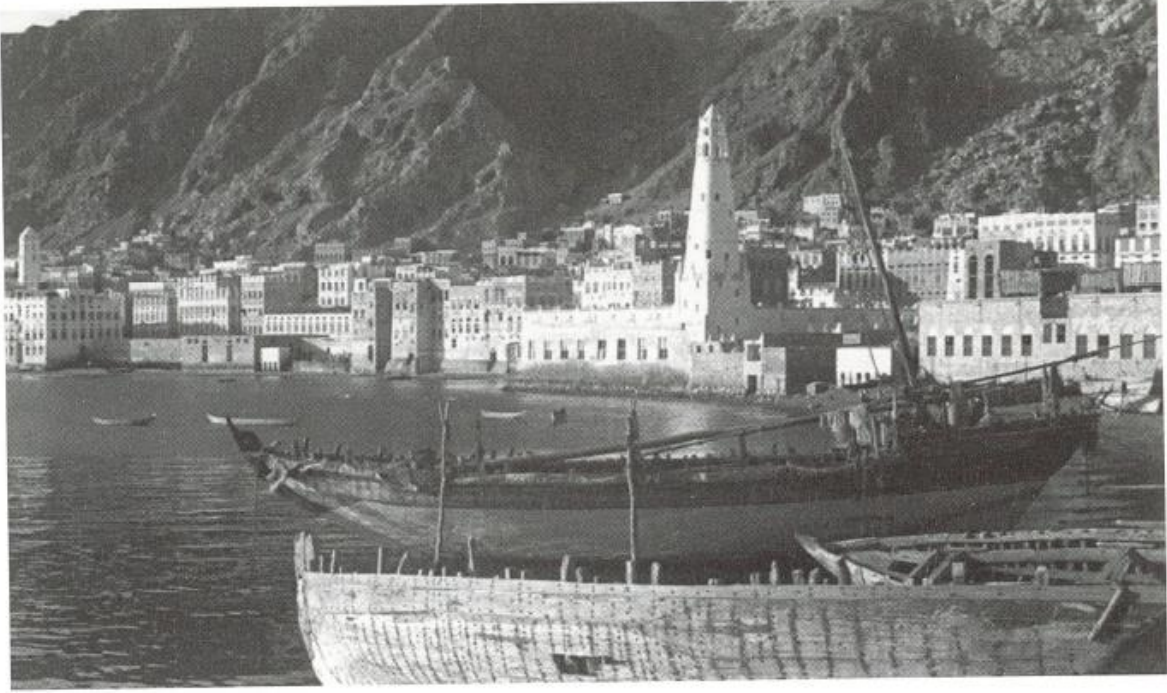
(٩٣) انظر محمد راشد الجروان، التجارة بين الماضي والحاضر، مصدر سابق، ص ٥١.

وأحيانًا كنت أسافر من عدن إلى (الحية) في اليمن الشمالي لشراء اللؤلؤ، وغالبًا ما كنّا نستقرّ هناك ثلاثة شهور. وكانت عدن يومها تحت السيطرة الاستعمارية البريطانية، لكنّ الأمن كان مستتبًا فيها، وناسها طيّبون والبلد زراعي يتميّز بالاكثفاء الذاتي من منتجات الخضار وما شابه، وأكثر المعاملات التجارية المتعلقة بالتصدير والاستيراد كانت تتمّ بالتهريب، حيث كان يتم شحن السفن بالبضائع المطلوبة كالأقمشة وغيرها بواسطة أشخاص معينين يتقاضون مقابلًا^(٩٤).

كما عمل التاجر محمد بن أحمد بن مطر السويدي أربع سنواتٍ تاجرًا بسفينته التي استأجرها خاله عبد الرحيم محمد العلي من الشيخ علي بن حمد المعلا؛ بغرض التجارة وجلب البضائع لبيعها في الإمارات أو شحنها إلى بر فارس. ففي فترة الحرب العالمية الثانية اشتهرت عدن كسوقٍ تجاريٍّ يتوفر فيه (البز) أي الأقمشة والسكر والشاي والقهوة بسعر مناسب، فكان السويدي يشتري تلك السلع بأسعار مناسبة وهي مطلوبةٌ في سوق الإمارات وأرباحها وفيرةٌ وخاصّةً حينما يُعاد تصديرها إلى فارس، كما يقوم السويدي بإعادة تصدير التمر المستورد من البصرة إلى عدن^(٩٥).

(٩٤) الإمارات في ذاكرة أبنائها، مصدر سابق، ص ٢١٦-٢١٧.

(٩٥) انظر مقابلة في مجلس محمد بن أحمد بن مطر السويدي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢. مصدر سابق، ص ٢٢٦.



مرسى المكلا في خمسينيات وستينيات من القرن الماضي، المصدر:

www.alkhabarnow.net

وقد عمل الكثير من التجّار وأصحاب السفن في النشاط التجاري البحري بين موانئ الإمارات وميناء عدن، منهم محمد بن رحمة العامري من أهالي عجمان الذي ترك حرفة تجارة اللؤلؤ والتحق بحرفة السفن والتجارة البحرية بين الإمارات وساحل الباطنة العمانية، ثم امتدّت أسفاره إلى عدن.

كان ذلك النشاط التجاري يشمل تجارة التمور وغيرها من البضائع التي كان يقوم ببيعها أثناء مروره بخورفكان وكلبا والباطنة ومسقط وظفار وصلالة وأرض المهرة، وفي كلّ محطة منها كان يبيع ما يشحن من بضائع ويشتري غيرها من القابلة للرواج في المحطّات الأخرى حتى يصل إلى عدن، وكانت الرحلة تستغرق عادةً شهرين من الزمن اكتسب خلالها خبراتٍ كثيرةً في هذا المجال. وقد دام ذلك النشاط التجاري إلى عدن

لمدة أربع سنوات متواصلة، وحينما ضعفت التجارة في عدن؛ اتجه رحمة العامري بنشاطه التجاري صوب الهند. ويقول: ((كان ذلك حينما اجتمعنا نحن الأصدقاء التجار الخمسة (محمد العامري ومحمد العويس ومحمد الشامسي ومحمد الشيبه ومحمد بوخاطر) في عدن ولم نوفق في الحصول على بضاعة مناسبة فيها؛ فسافرنا على ظهر باخرة إيطالية إلى بومبي، وهناك التقينا بعارف وأصحاب كثيرين))^(٩٦).

السفر إلى سقطرى للعمل والتجارة:

ارتبط أهل الإمارات بعلاقات تاريخية وتجارية وقربية بأهل جزيرة سقطرى، والطريق الملاحي من موانئ الإمارات مشهور وحيوي لأهل الإمارات وحتى اكتشاف النفط عندما انتهت حرفة السفر ولم يعد هذا الطريق البحري يشكل أي أهمية بالنسبة للمواطنين بعد تدفق الثروة النفطية، إلا أن العلاقات القربية ظلت تحتفظ ببعض ملامحها إلى الوقت الحاضر.

وتعد جزيرة سقطرى أكثر المحطات الملاحية أهمية بالنسبة لسفن الإمارات العابرة إلى الساحل الأفريقي وبالأخص إلى جزيرة زنجبار^(٩٧).

(٩٦) انظر مقابلة في مجلس محمد بن رحمة العامري، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣، مصدر سابق، ص ١٣٦.

(٩٧) سوقطرة أو سقطرى: هي إحدى جزر ما يسمى بأرخبيل سوقطرة، وتضم مجموعة جزر صغيرة هي: سمحة ودرسة وعبد الكوري والصابونية وكعال فرعون، وتبلغ مساحة الجزيرة ٣٦٥٠ كلم^٢. وذلك بطول ١٢٠ كلم، وأقصى عرض لها ٤٠ كلم، ومن مدنها حديبو، وهي العاصمة ومدينة قلنسية، وكانت الجزيرة تاريخياً تتبع لسلطان المهرة من آل بن عفرار إلى عام ١٩٦٧. وأصبحت بعد ذلك إحدى مديريات محافظة عدن وتتبع لها إدارياً، ثم أصبحت ضمن مديريات محافظة حضرموت، ثم صدر قرار بتحويلها إلى محافظة من محافظات اليمن.

وفي كتاب ((الفوائد)) أفرد ابن ماجد في وصف جزيرة سقطرى بشرح مفصلٍ لها في أيامه لم يأت بمثله لأيِّ جزيرةٍ أخرى. كما ارتبط ابن ماجد بعلاقاتٍ قويّةٍ بسلاطين المهرة الذين كانوا يحكمون الجزيرة، وكان ابن ماجد أحدَ المقرّبين من السلطان محمد بن علي بن عمرو بن عفرار، وهذا ما يؤكّده قوله إنه (أي السلطان) كان قد استشاره فيها سنين^(٩٨).

تقع جزيرة سقطرى في المحيط الهندي وعلى مقربة من سواحل القرن الأفريقي، وهي جزيرة -كما يعرفها أهل الإمارات الذين كانت تربطهم بها علاقات تجارية وأسريّة- منتجة للؤلؤ، كما أنّ مياهها البحرية غنيّةً بالأسماك وغاباتها منتجةً للنباتات البرية والأعشاب التي تستخرج منها الأدوية، إلى جانب إنتاج السمن السقطري، لذلك يتردّد أهالي الخليج وبالأخص أبناء الإمارات على الجزيرة والغوص على اللؤلؤ أو الزواج^(٩٩).

كان أهل عجمان أكثر أبناء الإمارات اتصالاً وتعاملاً مع سوقطرة على مدى سنواتٍ طوال، فجزيرة سوقطرة جزيرة منتجة للؤلؤ والصّدف الكبيرة التي كانت تصدر منها إلى ألمانيا وأوروبا، ومياهها كانت مليئةً بالأسماك التي تصدر إلى أفريقيا والهند، وغاباتها منتجة للنباتات البرية كالنشاء ودم الأخوين والصبر وغيرها من النباتات التي تستخرج

(٩٨) انظر حسن صالح شهاب، ابن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة، سلسلة الملاحة العربية الفلكية، ١٩٨٨. ص ٣٩-٤٢.

(٩٩) انظر مقابلة في مجلس محمد بن رحمة العامري، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣، مصدر سابق، ص ١٣٧-١٣٨.

منها الأدوية، إلى جانب السمن السقطري المعروف الذي يستورد في براميل ويباع في أسواق الإمارات والأسواق الأفريقية.

كان المجتمع السقطري مجتمعًا يألفه الإنسان والحياة فيها بدائية بدوية، وهو مجتمع لا يمنع الاختلاط مع وجود البراءة والعادات البدوية. وكان المسافرون إلى سوقطرة صنفين، الأول: هم ملاحو السفن الكبيرة للغوص، وهؤلاء تكون إقامتهم ونشاطهم في البحر، أما الغواصون الصغار وهم (الغزالة) فيكونون بالقرب من الجزيرة يخرجون كل صباح إلى عملهم في الغوص، ويعودون للإقامة والمبيت في بيوت بدائية يستأجرونها في الجزيرة. والصنف الثاني هم التجار الذين يستوردون ويصدرون البضائع من وإلى الجزيرة، وكان هؤلاء يقيمون في الجزيرة لمدة ٣ أشهر (١٠٠).

ويصف الشيخ عبد الله بن محمد الشيبة -من أهالي عجمان- حياة أبناء الإمارات في جزيرة سقطرى، فيقول: ((عرف أهل الإمارات جزيرة سقطرى وبحارها كمورد كبير للدخل، وكان ٩٨٪ من سفن الغوص وتجار اللؤلؤ الذين عرفتهم سقطرى هم من أهالي عجمان، وعلى ظهر كل سفينة غوص كانت تغادر من عجمان إلى سقطرى من مائتي شخص إلى ثلاثمائة شخص ما بين تجار يصدرون التمور والمواد الغذائية والعطور ويستوردون منها السمن والأقمشة وغيرها، وكثير من الأهالي ممن تزوجوا سقطريات وأنجبوا منهن أولادًا وبنات يتصفون بالذكاء)).

((وخلال فترة تواجدنا للتجارة والغوص هناك كنّا نقيم في بيوت أهالي سقطرى وهم يحموننا ويساعدوننا ويعتبروننا أنسابهم، وقد أتاحت لنا حكومتهم حرية العمل وأحيانًا كانت تتقاضى نسبة رسوم بسيطة على

صادراتنا لهم (قَلْتين) أي كيسين من التمر مثلاً كلّ مائة (قَلّة) كيس، وكانت الحياة هناك سهلة ويتّصف الناس بالطّيبة. ولم تكن مغاصات سوقطرة مقتصرةً على تجّار وغوّاصي عجمان بالطبع، بل كانوا أغلبيةً مقارنةً بغيرهم، وذلك لقَلّة سفن الغوص التي ترحل من دبي والشارقة، وكذلك لأهالي سوقطرة أنفسهم^(١٠١).

ويصف السيد/ عبد الله بن علي بن سيف الشعفار العلاقات التجارية والاجتماعية التي ارتبط بها أهل الإمارات بجزيرة سوقطرة: ((كان خطّ الرّحلات التجارية يبدأ من دبي، مسقط، رأس الحد، صحار، مرباط، الحلايت، سقطرى)). وكانت علاقة أهل الإمارات مع سلطان سقطرى -السلطان عيسى بن علي بن عفرير (وقد حكم سقطرى من عام ١٩٥٠-١٩٦٧) قويّةً في تلك الفترة، إذ كان يستقبل مواطني الإمارات وتجار اللؤلؤ في بيته في مدينة حديبو. وكان أهل سقطرى عرباً وأهل عملٍ ونشاطٍ كبير، يعملون في الزّراعة وصيد السمك والغوص، وكانوا يغوصون دون فطام، وتصدّر سقطرى اللّبان ومادّة دم الأخوين (دواء) والدهن (السمن)، وكان الدهن السقطري مشهوراً ومرغوباً جداً.

كان أهالي الإمارات الذين يذهبون إلى سقطرى يتعاملون إمّا بتجارة اللؤلؤ، وإمّا تجاراً يبيعون الأقمشة والتمور، ويشترّون من هناك السمن وصدف المحار، وزعانف أسماك القرش واللّبان ودم الأخوين، ولم يكن أحدٌ يخسر في معاملاته التجارية لوجود تسهيلاتٍ كبيرة. وكان بعض التجّار يبنون أو يستأجرون بيوتاً ومخازن ويقيمون هناك لمُدّة لا تقلّ عن أربعة أو خمسة أشهر في السنة، حيث الجوّ معتدلٌ وخاصّةً في الشتاء، وتبلغ أجرة البيت (٥ روبيات) شهريّاً، كما تزوّج بعض أهل الإمارات من هناك.

(١٠١) انظر عبد الله الطابور، جريدة الخليج، ٢٩ / ١١ / ٢٠٠٢.

ويضيف الشعفار بأنّ تجار اللؤلؤ اتجهوا إلى سقّطرى بعد انهيار سوق اللؤلؤ في الخليج وخاصّةً في الأربعينيات والخمسينيات. وأنه كان يتعامل في تجارة اللؤلؤ، فكان يذهب إلى مظلات الغواصين على ساحل سقّطرى يراقبهم وهم يفلقون المحار، وكان يشتري منهم اللؤلؤ، وأنه كان يتمتّع بخبرة طويلة في معرفة أنواع اللؤلؤ وقيّمته، وفي منتصف الخمسينيات قلت رحلات التجارة إلى سقّطرى^(١٠٢).

ويشير التاجر محمد راشد الجروان عن مركز جزيرة سقّطرى في التجارة بين الإمارات وشرق أفريقيا كمحطّة للتزوّد والتموين، يقول: ((نتم في جزيرة سوقطرة صفقات البيع والشراء والتزوّد بالمؤن والماء، ومنها نتّجه السفن إلى حافون، وهي ميناء في بر الصومال، حيث يتمّ فيها بيع التمر وشراء سمن البقر والغنم والسّمك المملّح لبيعه في الموانئ الواقعة على طول ساحل شرق أفريقيا))^(١٠٣).

وأهمّ السلع التجارية التي يتم استيرادها من سوقطرة: السمن السقّطري، والأعشاب النّباتيّة كالصبر والزباد الذي يستخرج من حيوان الزباد.

(١٠٢) انظر علي محمد راشد، الأسفار البحريّة والتجارة قديماً في الإمارات، مطبعة رأس الخيمة الوطنية، ص ٧٩-٨٢.

(١٠٣) انظر محمد راشد الجروان، التجارة بين الماضي والحاضر، مصدر سابق، ص ٤٨.

السفر والطريق التجاري إلى الهند:

ارتبط شعب الإمارات كغيره من شعوب الخليج العربي بعلاقات تاريخية وتجارية بالهند، ولعب أهل عمان والإمارات كغيرهم من عرب الخليج دوراً حيوياً في التجارة البحرية بموانئ ساحل الهند الغربي.

ولعل أكثر الطرق التجارية البحرية التي اعتاد بحارة الخليج ارتيادها في الماضي البعيد أو الأزمنة القريبة؛ هي طريق الموانئ الغربية في شبه القارة الهندية. ويتحدث المسعودي عن رحلات مستمرة لأهل عمان إلى الهند، وهو الذي سافر معهم عدة مرات إلى سواحل شرق أفريقيا والهند، والسفر لا ينقطع طول العام من الساحل العماني إلى (جوزرات)، وقد قال ابن ماجد حول هذه الرحلات المستمرة: (ولا يغلق البحر من العام إلى العام من (قلهات)، و(مسقط) إلى (جوزرات) على العيكار المعتد إذا كان فيه مغنم جديد). والسفر في البحر بين الساحل العماني وجوزرات يستمر طول العام في مركب العيكار من مسقط وقلهات إلى موانئ جوزرات، إذا كان فيه ربانٌ ماهر^(١٠٤).

ولأنّ الهند تشكل أهم المناطق التجارية منذ القدم؛ فقد أصبحت أكثر البلاد أهمية لسكان الخليج ومصدراً للمعاملات والمبادلات التجارية، لذلك كانت السفن التجارية تقوم بأكثر من رحلة تجارية خلال العام ذهاباً وإياباً.

(١٠٤) انظر حسن صالح شهاب، أسطورة هيبالوس، والملاحة في المحيط الهندي، مصدر سابق، ص ٧.

التجهيز لرحلة الهند:

تتداخل الفعاليات والأنشطة الاقتصادية البحرية في الإمارات بعضها ببعض، وقوى الإنتاج المسخرة لحرفة الغوص تُستخدم كذلك لتسيير دفة الحركة التجارية البحرية إلى المحيط الهندي. وهذا ما نلاحظه في انتقال البحرية من سفن الغوص بعد انقضاء الموسم إلى السفن التجارية الذاهبة إلى خارج مياه الخليج، والمتجهة إلى الهند وشرق أفريقيا وجنوب اليمن.

قبل أن ينقضي موسم الغوص من كلّ عام؛ تبدأ الحركة الرئيسية لسفن الأسفار التجارية عامّةً وللبغال الكبيرة خاصةً، فتتوقف رحلات صيد اللؤلؤ حيث يصبح الغوص مستحيلًا مع برودة مياه البحر الشتوية، ويستعدّ البحارة بعد فترة وجيزة من الراحة للاستعداد لرحلات السفر البحري إلى الهند وأفريقيا، ويبدأ أصحاب السفن بتجهيز أنفسهم ووسائلهم وتزويدها بكلّ المؤن والاحتياجات اللازمة للرحلة.

يقوم النوخذة قبل بداية كلّ رحلة بحريّة بعدد من الترتيبات، فعادةً ما تكون البغال وسفن الأسفار البحرية التجارية الأخرى خلال شهور الصيف راسيةً على بُعد مسافة لا تبعد عن الشاطئ في البحر، وكان كلّ صاحب سفينة أو نوخذة بعد كلّ رحلة بحرية إلى الموانئ البعيدة؛ يُبقي على عدد قليلٍ من بحرية السفينة إلى جانبه، وهم بذلك لا يشاركون في رحلات موسم الغوص، حيث يقوم النوخذة بالاعتماد عليهم برقيّ السفينة وتشطيفها أي صيانتها وفحصها واعدادها فنّيًا، ثم تجهيزها بجميع المستلزمات والاحتياجات الضرورية للرحلات البحرية. وقبل مدّة من الذهاب في رحلات السفر البحري؛ يقوم النوخذة بركوب الإبل ويرافقه عددٌ من الرجال، ويقطعون البراري والطرق الجبلية

والكثبان الرملية باتجاه خورفكان أو خور كلبا أو دبا أو مناطق أخرى من الساحل الشرقي، حيث إنَّ عددًا كبيرًا من سكان ذلك الساحل كانوا يعملون بصيد السمك، وهؤلاء يحسبون حساب قدوم هؤلاء النواخذة ويكونون قد استعدّوا بجمع كمّيات كبيرة من حصيلة رحلاتهم لصيد ((الجاحع)) أو ((العووم)) أي سمك السردين، ونشرها تحت أشعة الشمس للتجفيف. ويكون في الغالب التاجر الزائر معروفًا لتعامله السنوي مع الصيادين، وهذا يساعد على الاتفاق بين الطرفين. ويدفع التاجر ((النوخدة)) العربون أي التأمين المقدم للكمّية التي يطلبها من الجاشع أو العوم، ويحدّد له يوم وصوله ليتمّ إعداد الكميات وتجهيزها للشحن في سفينة. وحين يعود النوخدة أو التاجر إلى رأس الخيمة مرّة أخرى، غالبًا ما تكون سفن الغوص قد عادت بالبحرية.

بعد عودة رجال البحر من الغوص، واستراحة قصيرة لهؤلاء البحّارة؛ يبدأ أصحاب السفن والنواخذة بتجهيز أنفسهم وتجهيز سفنهم بكلّ الاحتياجات اللازمة للسفر، ويبدأ البحّارة بتوديع أسرهم وأبنائهم للمشاركة في الرّحلات التجارية الخارجيّة، فيتقوضون أي يتقاضون جزءًا من أجورهم مقدّمًا؛ والذي يتراوح بين خمسين إلى مائة روبية، ويوفّرون بها احتياجات أسرهم.

وتبحر البغال لتقف أولًا قبالة الساحل الشرقي، حيث يقوم البحرية بإنزال ((الماشوات)) أي القوارب الصغيرة التي يصل طول الواحدة منها ٢٥ نراعًا، ويصلون إلى الشواطئ حيث يكون الصيادون في استقبالهم وقد أعدّوا بضاعتهم من العوم حسب الكمّيات المطلوبة في أكياس كبيرة؛ يصل عددها إلى ٢٠٠ أو ٣٠٠ جونية أي كيس. ويتعاون بحّارة البغلة

والصّيادون في شحنها، ولا تستغرق العمليّة أكثر من يوم واحد، وقد تمرّ بعض البغال والسّفن إلى ساحل الباطنة إذا احتاجت لشحن مزيد من الكميات، وحينها تنتهي عمليات شحن البضاعة. كما يستعدّ النّوخة بشراء عدّة رؤوسٍ من الدّبائح لاستهلاكها أثناء الرّحلة^(١٠٥).

ويصف النّوخة سالم بن حسن الشّرهان العمليات البحرية منذ الوصول إلى الساحل الهندي، فيقول: ((تصل السفينة إلى (قوة) وهي جزيرة هندية، ثم تمرّ إلى كراتشي ومنها إلى منقرو أو منقرو، وفيها يتمّ تنزيل الجاشع لأنها أم الجاشع أي أكثر المناطق استقبالا لهذه السلعة. وما إن يلمح الدّلالون الهنود السفينة قادمة في عرض البحر حتى يقبلون على استقبالها، وبرفقتهم ينزل النّوخة إلى الميناء، ويتمّ توكيل عمليات البيع والشراء إلى عملائهم الدّلالين، وهم الذي كانوا يقومون بترتيب مسائل الإقامة للنّوخة، ويظلّ البحرية على ظهر السفينة، وبواسطة التشاللات يتولون عمليات إنزال أكياس العومة على أكتافهم من السفينة إلى التشاللات ومنها إلى الميناء. وعادة ما تمتدّ الإقامة في منقرو قرابة ١٥ يوما، وينزل خلالها البحرية إلى البلاد ويلتقون بكثير من المعارف والأقارب والأصحاب الذي يصلون إلى منقرو في مهام مماثلة من الإمارات ومناطق الخليج الأخرى، وفي مقاهي منقرو يجتمع النّواخذة وتكون أعدادهم بين ٢٥-٣٠ نوخذة.

وفي هذه الأثناء، يقوم البحرية بشحن السفن ببعض أنواع السلع المتوفرة في منقرو لصالح النّوخة أو لتجار آخرين يستأجرون هذه

(١٠٥) مقابلة مع النّوخة سالم بن حسن الشّرهان، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢، مصدر سابق، ص ١٩٥-٢٠١.

السفن، ويكون الاتجاه صوب كالكوت ومنها تشحن السفن ببضائع أخرى كثيرة لنقلها إلى الخليج أو بلدان أخرى في الطريق، وتمكث السفينة في كالكوت حوالي ١٥ يومًا^(١٠٦).

أما السلع التي تقوم سفن الإمارات بتصديرها واستيرادها من وإلى الهند، فيقول النوخة الشهران: كانت بغالنا تشحن في أول رحلة لها مع الموسم (الجاشع) وهو سمك السردين المجفف من خورفكان وتساfer إلى جزر الهند خاصة (كالكوت) و(منكرور) ومن هناك تشحن الصبار والكرم والودج والصل والحطب وتعود للخليج، بينما كانت البغال الأخرى تسير إلى البصرة لتشحن منها التمر لليمن وسواحل أفريقيا والهند، والبعض يسافر إلى بر (المهرة)، ومن هناك يعودون بما تيسر من بضائع (الكبريل) الأحمر الذي يستخدم لأسقف المنازل من الهند، وكذلك (الجنبدل) من السواحل وغيرها من الأنواع وهكذا حتى نهاية الموسم^(١٠٧).

ويصف محمد بن راشد الجروان الرحلات التجارية التقليدية إلى الهند بالإبحار في اتجاه ميناء خورفكان أو مسقط، ومن هناك تبحر الرحلة باتجاه الشرق لأيام متتالية حتى تصل ميناء جواذر، وكانت هذه المدينة في تلك الأزمان تحت حكم آل بوسعيد، أو تتجه الرحلة شرقًا إلى كراتشي، ومنها إلى بومباي التي كانت تشهد العصر الذهبي لتجارة اللؤلؤ، وقد تتجه بعض السفن إلى (جوا) التي كانت تحت الحكم البرتغالي، أو إلى سيلان (سيريلانكا) التي تجلب إليها التمور، كما كانت بعض السفن تتجه إلى بنجالور في مقاطعة كيرالا على ساحل مليبار.

(١٠٦) انظر المصدر السابق، ص ١٩٩-٢٠٠.

(١٠٧) المصدر السابق، ص ١٩٧.

أمّا آخر ميناءٍ تصل إليه السفن فكان ميناء كاليكوت الذي كان تجلب منه أخشاب الساج (التيك)؛ وهو من أجود أنواع الخشب، ويستعمل في صناعة السفن بأنواعها وأثاث المنازل، ومن الهند تجلب الحبال والتمر الهندي والزوارق الصغيرة (الهواري) والبهارات والأرز والعمّور وبالذات وبالمبات من بومباي، وكذلك تستورد الأقمشة الحريرية والقطنية وملابس الرجال والنساء والأطفال والأواني الصينية بأنواعها، ومقتنيات المنازل كأدوات الزينة مثل كرات الزجاج الملونة والمرائيات وأباريق الماء البلورية، والصناديق المصقّحة والأسرة والخزائن الحديدية لحفظ المال والذهب، وكذلك الدواليب الخشبية لحفظ الملابس، وساعات الجدران الكبيرة^(١٠٨).

حاصلات الرحلة إلى الهند:

يصل مردود الرحلة البحرية إلى الهند إلى ٣٠ ألف روبية تقريباً، وأحياناً يتم توزيع بعض السلف للبحرية لشراء احتياجاتهم من الموانئ التي يمرّون عليها، وعند العودة إلى البلاد يتم توزيع العائد على النوخدة والبحرية، فيكون النصف من نصيب المحمل ورأس المال، والنصف الآخر يتقاسمه النوخدة مع البحرية، حيث يصل دخل البحار الواحد من ٣٠٠ إلى ٤٠٠ روبية^(١٠٩).

وكعادة أهل الإمارات وكذا سفن أهل الخليج وجنوب اليمن تتجه سفنهم نحو البصرة ويمكنون هناك بانتظار نضوج التمر، ويتم الاتفاق بين التجار وأصحاب السفن لتحميل شحنات التمر من البصرة إلى الهند

(١٠٨) انظر محمد راشد الجروان، التجارة بين الماضي والحاضر، ص ٥٣-٥٤.

(١٠٩) انظر المصدر السابق، ص ٢٠٠.

أو شرق أفريقيا أو موانئ جنوب اليمن.

ويتحدث النوخذة عبد الله بن سعيد الشهران عن **(النول)** أي أجرة النقل، وكذلك طبيعة الرحلة من البصرة إلى الهند، فيقول: **((كان أحد التجار اشترى كمية من التمر وانتفق معنا لنقلها إلى خورميان على ساحل ولاية كوجرات الهندية، وكان المن الواحد بـ ٦ روبيات وهو من البصرة، ويساوي المن قلتين، وحملنا ١٠٠٠ من بـ ٦٠٠٠ روبية، وكان ذلك (نول) اليوم إلى خورميان أي أجرة نقل التمر إلى ذلك الميناء، وفي طريقنا كنا نعود إلى رأس الخيمة ونظّل ثلاثة أيام أو أربعة أيام، ثم نسافر مرة ثانية. ولما وصلنا خورميان قمنا بإنزال التمر هناك ثم دخلنا منقروور في بلاد الهند، ووصل بعد ذلك اليوم (العود) إلى منقروور وقد نقل اليوم العود (الكبريل) أي (القرميد) لأحد التجار والوالد اشترى أيضاً كبريل بـ ٢٥ ألف روبية، وسافر اليوم العود إلى السواحل الأفريقية، حيث كان القرميد يستخدم على أسقف المنازل في تلك المناطق، وهو غير معروف أو لا يورد إلى الخليج العربي))**^(١١٠).

وعن حاصلات الرحلات البحرية إلى الهند، يقول النوخذة عبد الله الشهران: **((إذا نقل أحد التجار أو السفارة بضاعة من الهند أو أفريقيا؛ يحصل على مبلغ صافٍ (٦، أو ٧، أو ٨) آلاف روبية عن كلّ رحلة، فمثلاً إذا ذهب من الهند إلى أفريقيا وباع (الكبريل) هناك يحصل على مبلغ قد يتراوح من ٦ إلى ٧ آلاف روبية، وإذا حمل من أفريقيا (الكندل) إلى دبي إلى أحد التجار يحصل على مبلغ ٨ أو ١٠ آلاف روبية.**

وقد يحصل أثناء موسم واحد مثلاً على ١٦ أو ١٧ ألف روبية، ويحتسب

(١١٠) انظر الأسفار البحرية والتجارة قديماً في الإمارات، مصدر سابق، ص ٩٦.

المبلغ بعد حسم مصاريف الرحلة خلال السنة الواحدة، فقد تصل المصاريف مثلاً إلى ٤ أو ٦ آلاف روبية، وما تبقى من المبلغ نصفه للمحمل والنصف الثاني للبحارة، ويتم توزيع المبالغ حسب الاتفاق، فقد يحصل الواحد على ٢٥٠ أو ٣٠٠ روبية.

وعندما كثرت رحلات الأسفار التجارية كان الواحد يحصل على ٤٠٠ روبية، وقد كان البحار قديماً يحصل على (قلاطة) أي نسبة من الأرباح كأجر، وهي لا تزيد عن ١٣٠ روبية في الموسم الواحد أي طوال السنة، لكن هذا المبلغ في ذلك الوقت يفي بالحاجة، وقد يصل المبلغ إلى ١٥٠ روبية، وتلك كانت حياة الأسفار^(١١١).

إنتاج وتجارة اللؤلؤ:

كان استخراج وإنتاج وتجارة اللؤلؤ هو الميدان الأول للنشاط الاقتصادي لأهل الإمارات وأبرز نشاطات السكان الاقتصادية، وهو المصدر الرئيس للثروة والاستثمار، وبواسطة هذه الثروة عاش أبناء هذه البلاد عشرات السنين معتمدين على ما يحصل عليه العاملون في هذه الحرفة من دخل يمكنهم من الحياة بكفاف في ظل مجتمع متكافل ومتجانس، وبواسطة هذا المصدر يستطيع الناس من تدبير شؤون حياتهم في المأكل والملبس وحتى الزواج وتدبير أمور حياتهم الأخرى على مدى عام كامل.

ويذكر لوريمر بأن أهل الإمارات كانوا يعتمدون كلياً على عائدات صيد اللؤلؤ لغرض شراء الحاجيات الحياتية الضرورية، التي لا ينتجونها بأنفسهم. إن اللؤلؤ هو المصدر الكبير الوحيد، قيمة المعدل السنوي المصدر منه إلى الخارج (تقريباً جميعه للهند) بلغت خلال سبع سنوات ٦٧ لكاً

(١١١) انظر عبد الله الطابور، جريدة الخليج، ١٠ يوليو ٢٠٠٣.

من الروبيات^(١١٢).

وقد عبّر التاجر المعروف جمعة الماجد عن الأهمية التي كانت تمثلها تجارة اللؤلؤ لأبناء الإمارات، فقال: ((كانت تجارة اللؤلؤ مصدر رزق لسكان الخليج الذين ترددت سفنهم وبخّارتهم إلى موانئ الهند وأفريقيا؛ ما عزّز مهاراتهم في أسفار البحر وأنعش اقتصاد المنطقة وتداولاتها التجارية، ووصل ساحل الخليج إلى قمة رخائه في العقدين الأول والثاني من القرن العشرين، وكان للغوص أنظمة وقوانين وضعت وطبقت لتحمي حقوق الغواصين والتجار والمستثمرين، ثم تغيّرت الأحوال فأصبحت الحياة قاسية بعد انهيار سوق اللؤلؤ واستبدال اللؤلؤ الصناعي الذي زرعه اليابان بلؤلؤ الخليج العربي، ولم يثن ذلك سكان الخليج عن إصرارهم للمضي قدماً في بحثهم عن مصادر الرزق، وتغيرت تطلّعاتهم إلى المستقبل حتى عادت الحياة التجارية والاقتصادية إلى استقرار ملحوظ عند اكتشاف النفط والطفرة التي تبعت ذلك))^(١١٣).

وبرز من أسماء ملوك اللؤلؤ وتجارها عددٌ كبيرٌ، منهم: الشيخ مانع بن راشد المكتوم، ومحمد بن أحمد بن دلموك، وسالم بن مصبح ومطر بن مصبح بن مطر، ومحمد علي زينل، ويوسف بن عبد الله السركال، ومحمد بن عبيد البدور، وعلي ومحمد آل كيزي، ومحمد بن بيات، وعيال ثاني بن خلف، ومحمد بن حاتة، ويوسف بن جعفر، وماجد بن غرير، وجاسم

(١١٢) انظر جي.جي. لوريمر، دليل الخليج العربي وعمان ووسط الجزيرة العربية، القسم الجغرافي والإحصائي، المجلد الرابع عشر، الدار العربية للموسوعات، ٢٠١٣، ص ٤٧٣.

(١١٣) انظر ذكريات الإمارات، المركز الوطني للوثائق والبحوث، أبوظبي، ٢٠١٢، ص ١٣.

بن عبيد البتالي، وعبد الله بن يوسف اليديوي، وغير هؤلاء عرفتهم دبي ملوكًا للؤلؤ وفيها كانوا يمولون المئات من سفن الغوص، ويصدرون أكبر الكميات المنتجة من اللؤلؤ إلى الخارج^(١١٤).

كما كان الشيخ راشد بن أحمد المعلا الذي حكم أم القيوين من ١٩٠٤-١٩٢٩ يملك أكبر سنوك في تاريخ الغوص في دولة الإمارات والشهير باسم (غالب)، وكان هذا المحمل يحمل على ظهره في كل رحلة غوص ١٦٠ بحارًا على الأقل، وكانت فناطيس المياه على ظهر غالب يحمل الواحد منها ألف (بيب) أي صفحة ماء. كما أنّ شقيق الحاكم الشيخ سعيد بن أحمد المعلا يمتلك سفينة اسمها (الأسد)، وتعدّ من أكبر سفن ذلك الزمان^(١١٥).

كما أن هناك بعض التجار الكبار من أصحاب سفن الغوص ومالكها، من أمثال: حارب بن حارب، ومحمد بن عبيد بن بدية، وحמיד بن عبيد البسطي وغيرهم.

وكان أفراد الفئة الأولى من الممولين الكبار يمول الواحد منهم في كلّ عام ما لا يقل عن ٦٠ - ٧٠ سفينة غوص، حيث ما إن يحل القيظ حتى يتوافد المئات من أصحاب سفن الغوص والنواخذة والبحرية، (الغوصة والسيوب) وغيرهم من المشاركين في رحلات الغوص، ليحصلوا عن طريقهم على كل احتياجاتهم النقديّة والعينيّة للتجهيز لرحلاتهم الطويلة لاستخراج اللؤلؤ من أعماق الخليج. ويبلغ إجمالي قيمة ما تأخذه السفينة

(١١٤) مقابلة مع الحاي بن مطر بن مصبح بن مطر، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢. ص ٦١.

(١١٥) انظر مقابلة في مجلس سلطان بن أحمد بن ربيعة، الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاقتصادية، ج ٢، ص ٢٠٣-٢٠٦.

الواحدة من المؤن والنقد حوالي عشرة آلاف روبية، وقد يقلّ عن هذا المبلغ إذا كانت السفينة من الحجم الصغير، كما يقوم هؤلاء الممولون بإقراض أي عاطلٍ عن العمل أو بائس أو معدمٍ ممّن يثقون بكفاءته وقدرته على شراء سفينة أو استئجارها أو بنائها، ومن ثمّ يتولّون تمويلها للخروج في رحلة غوص ميسّرة اللوازم^(١١٦). عندما يحين موسم (القفال) تعود السفن من رحلات الغوص، حيث يستقبل التجّار وكبار الممولين حصيلة إنتاج السفن التي قاموا بتمويلها. وفي هذه المرحلة يقوم هؤلاء التجّار والموّلون بالفحص والفرز والوزن والتقييم، ومن ثمّ تُحفظ حتى تجمّع محاصيل كلّ سفن الغوص الممّولة وتصفية الحسابات بين التجّار وأصحاب السفن. وخلال تلك الفترة يكون مندوبو أولئك التجّار قد انتهوا من شراء ما يناسب من أنواع اللؤلؤ والكمّيات من الطواشين الصّغار والمتوسّطين وغيرهم من أولئك الذين يقومون بعمليات شراء وبيع اللؤلؤ محليّاً. ولا يكتفي تجّار اللؤلؤ بمنتجات السفن التي قاموا بتمويلها، بل يقومون كذلك بشراء ما تيسّر لهم من منتجات السفن الأخرى، وفي هذه الحالة تتوفر بحوزة هذه النّخبة من التجّار كمّيات كبيرة من أصناف اللؤلؤ، وتكون جاهزة للرحيل بها إلى سوق اللؤلؤ العالمي في بومبي بالهند، ومنها يصدر إلى أسواق ومصانع لندن وباريس^(١١٧).

(١١٦) المصدر السابق، ص ٦١-٦٢.

(١١٧) المصدر السابق، ص ٦٢.

تجارة اللؤلؤ مع الهند:

تعدّ دبي السوق الرئيس للؤلؤ في الخليج العربي بعد البحرين، وهي تحتلّ بهذا الخصوص الموقع الذي كانت تشغله لنجة في السابق، كما أنها حلّت أيضًا محلّ لنجة كمركز لتوزيع البضائع المستوردة على الساحل العربي بين رؤوس الجبال وقطر^(١١٨).

لا شك أنّ تجارة اللؤلؤ كانت أبرز أغراض الاتصال بالهند، وأنّ بومباي تعدّ أكبر موانئ الهند لتجارة اللؤلؤ واستقبالًا للتجار الذين يستخدمون بواخر شركة الهند البريطانية لنقل تلك الثروة الثمينة من اللآلئ بمختلف أنواعها ومسمياتها.

كان تجار اللؤلؤ يسافرون بصورة جماعية على متن البواخر التجارية التي اعتادت على تسيير رحلات لها من دبي إلى موانئ ساحل الهند الغربي، واشتهرت عدّة أسماء من هذه البواخر في العقود الأربعة الأولى من القرن العشرين، منها الباخرة (كدواركا) والباخرة (بانكورا)، وكانت قيمة تذكرة السفر تتراوح ما بين ١٨ - ٢٠ روبية هندية.

ويصطحب التاجر الواحد عددًا من الرجال والخدم والطباخين، كما كان يشحن كل تاجر عدّة رؤوس من الأغنام والخرفان وعدّة أكياس من الأرز والسكر والطحين والقهوة وغيرها من المأكولات والمشروبات، ففي هذا النوع من الرحلات يلتزم الركاب بتوفير احتياجاتهم الغذائية وتولي عمليات الطبخ بأنفسهم.

يقوم تجار اللؤلؤ حال وصولهم إلى بمومبي باستئجار البيوت التي يقضون بها قرابة أربعة أشهر متواصلة، يقومون خلالها بتسويق تلك

(١١٨) انظر جي. جي. لوريمر، مصدر سابق، ص ٤٧٣.

الكميات الكبيرة التي بحوزتهم من الأصناف المتعددة للؤلؤ. ويوجد في بومبي عددٌ من الدّالّين المواطنين والخليجيين الذين كانوا يُقيمون بالهند على مدى سنواتٍ طويلةٍ ويتولّون مهامّ الوساطة في تسويق اللّؤلؤ المستوردة من بلدان الخليج.

وكان يوجد بالهند أيضًا عددٌ من التجّار أو الوكلاء الذين يقومون بخدمة تجّار اللؤلؤ من الإمارات المقيمين والمترددّين على بومباي كلّ شتاءٍ لتسويق حصيلة موسم اللؤلؤ، ومن أولئك الوكلاء: عبد الرحمن المدفع؛ حميد بن كامل، عبيد بن عيسى النابوده، وسعيد بن علي النومان، ومحمد علي زينل، ومصطفى عبد اللطيف البستكي، ويوسف بن علي الصايغ وغيرهم^(١١٩).

وحول تجارة اللؤلؤ مع الهند، يقول أحمد بن سالم بن مزروع: ((عقب استيراد اللؤلؤ من (الهيّرات) أي المغاصات نجمعها مع ما نشتره من (الطواويش) في الداخل بالمائة والمائتي ألف ونسافر بالكمية كلّها إلى الهند التي كانت في أمانٍ واطمئنان، وتكون رحلاتنا على ظهر مراكب تجارية كبيرة كانت تمتلئ بأعداد كبيرة من تجّار الإمارات، وخلال ثمانية أيّام نكون في بومباي، وهناك نستأجر مساكن بإيجاراتٍ لا تتعدّى ٨٠ روبية لأشهر.

وبمجرّد أن نصل إلى بومباي يأتي إلينا (السورتيه) البانيان ونبيع بفوائد طيبة، وهناك نلتقي بالعويسات وقوم بن لوتاه، وابن دلموك وقوم بن كامل والممانعة وغيرهم من تجّار الإمارات والخليج وأهل لنجة قوم ((بهازيد))، وتجمعنا هناك مجالسٌ عربية كلّ مساء، وعادة ما كنّا نقيم في

(١١٩) انظر مقابلة مع الحاي بن مطر بن مصبح بن مطر، مصدر سابق، ص ٧٩.

الهند ٣ أو ٤ شهور))^(١٢٠).

((ويتحدث الشيخ حمد بن محمد المشغوني عن علاقته بتجارة اللؤلؤ: كنت أبيع وأشتري اللؤلؤ في البداية مرافقاً لوالدي، ثم مستقلاً بنفسى أسافر للبيع والشراء في المغاصات في البحر حيناً وأقيم في دبي أحياناً أخرى، حيث كان يأتي التجار الخليجيون أمثال: آل مانع والخليفي والمسلماني وغيرهم بغية شراء اللؤلؤ؛ وكثيراً ما رافقتُ صديقي حسن بن خليفة إلى بومبي في الهند، وغالباً ما تكون الرحلة في نهاية القبط عندما تخفّ رحلات الغوص. وكنت أشتري من هناك بعشرين أو بثلاثين أو بأربعين ألف روبية (قماشاً) أي لؤلؤاً، بينما صديقي حسن تقدّر قيمة كمّيات اللؤلؤ التي تكون بحوزته (بلك) روبية، أي مائة ألف روبية، لا تزيد ولا تنقص، حيث كان يشتري بما يعادل مائة ألف روبية ويبيعها، ثم يعود ويشتري بالقيمة نفسها مرةً أخرى.

وبرفقته كنت أسافر إلى بومبي ونقيم هناك من أربعة أشهر إلى خمسة أشهر نبيع ونشتري اللؤلؤ، وكان عمري وقتها لا يزيد عن ٣٥ سنة، وهناك كنّا نجتمع بتجار و(طواشين) كثيرين من الأهل والأقارب والأصدقاء من أبناء الإمارات والخليج العربي الذين كانوا يسافرون للغرض نفسه، وأذكر من الأصدقاء: محمد علي زنيل، وعبد الله كاظم، وعبيد بن حسن الشامسي وقوم بن عويس وغيرهم. وكان يقيم في بومبي آنذاك سفيرٌ غير رسمي هو عبد الرحمن بن حسن المدفع؛ يتولّى عمليات تنظيم الاتصال بين تجار المنطقة والتجار الهنود، وكان الرجل كريماً يستضيف

(١٢٠) مقابلة مع أحمد بن سالم بن مزروع، انظر الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاجتماعية، ج ٢، ص ١٤٧.

في بيته الكثير من أبناء المنطقة، أمّا أنا وحسن بن خليفة فقد كنّا نستأجر منزلاً طوال فترة إقامتنا هناك. وفي كلّ صباح ننزل إلى سوق اللؤلؤ الذي كان يسمّى (موتي بازار). وكان يسافر إلى بمومبي سنوياً كبار التجار، كابن دلموك والبقالي وغيرهما، حيث كانوا يستأجرون بيوتاً ويقيمون فيها ويتاجرون في اللؤلؤ طوال فترة تمتد من خمسة أشهر إلى ستة أشهر كل عام^(١٢١).

كانت أغلب الكمّيات المنتجة من مغاصات اللؤلؤ في الخليج تصل إلى (موتي بازار) وهو سوق اللؤلؤ المركزي بالهند، وكان هذا السوق يحتوي أيضاً على محالّ المجوهرات الأخرى كالذهب، لأصحابها من البانيين الهنود. كما كانت توجد في هذا السوق بنوك للتأمين أو لحفظ الأمانات، وكان أكثر زبائن تلك البنوك من الدّالّين العرب، حيث يقومون كل مساءً وبعد انتهاء جولاتهم التجارية في النّهار بإيداع كمّيات اللؤلؤ في بنوك التأمين، لكن التجار الكبار من أمثال عبد الرحمن المدفع، وكذلك القادمين من الخليج بكمّيات كبيرة، كانوا يودعونها في خزانات خاصّة يمتلكها المدفع أو النابوده أو حميد بن كامل وغيرهم.

وكانت أغلب الكمّيات المتداولة في السوق وتلك التي ترد إليها من دول الخليج تباع كلّ عام في الهند وللزبائن الهنود في شكل عقود للزينة وأقراطٍ للأذان وغيرها من استخدامات الزينة للنساء خاصّة، لذلك فإنه إلى جانب محالّ تجار اللؤلؤ والمجوهرات في موتي بازار كانت هناك محالّ لصنّاع تلك العقود تتعدّى تخريم حبات اللؤلؤ بأدوات خاصّة، ومن ثمّ

(١٢١) انظر مقابلة مع حمد بن محمد المشغوني، الإمارات في ذاكرة ابنائها، ج ٣، ص ١٠١-١٠٢.

صَفَّها في عقود حسب الصَّنْف والنَّوع، ووضَعها في موادَّ خاصَّةٍ للتَّنْظِيف والتَّلْمِيع، وكلَّ تلك الأعمال كانت تتمُّ لصالح تجَّار اللُّؤلؤ البانِيان أصحاب المحالِّ وبناءً على طلبهم.

وهناك نسبةٌ كبيرةٌ من اللُّؤلؤ، وخاصَّةً من نوع (الجِيون) و(اليكَّة) وهي أفضل الأنواع، تصدَّر بعد تصنيعها إلى فرنسا ولندن، وكان حميد بن كامل، وعبيد النابودة، ومحمد علي زينل الملقب بملك اللُّؤلؤ، يقومون شأنهم شأن التجَّار الهنود بتصدير تلك النوعيات إلى أسواق باريس ولندن. كما توجد نوعياتٌ من حبَّات اللُّؤلؤ الصَّغيرة (كالناعمة) ومثيلاتها تلك التي يصعب تخريمها وتصنيعها في عقود، فكان كثير من الهنود والباكستانيين يقبلون على شرائها، ومن ثمَّ يقومون بطحنها بواسطة (هاون) أو (منحاس) ثم تمزج مع الكحل للعيون، فإن ذلك يفيد النظر، كما يقوم البعض الآخر بخلط ذلك اللُّؤلؤ المطحون مع العنبر الأزرق والرَّعفران والمسك الأسود ويتناولونه مخلوطاً مع نصف كوب من الحليب كمَقَوٍّ ومنشَّط ويُقال إنَّ أوَّل من استخدم هذه المقويات هم الحكماء اليونانيون، وكانوا يخلطونه بالعسل الطَّبيعي، وما زال الباكستانيون يشترون هذه النُّوعِيَّة من اللُّؤلؤ ولنفس الغرض حتى اليوم^(١٢٢).

لم تقتصر العلاقات التجارية بين الإمارات والهند على تجارة اللُّؤلؤ وحسب، إلا أنَّ هذه التجارة كانت العمود الفقري لتلك العلاقات التجارية، إضافةً إلى أنَّ هناك أيضاً عمليات التَّصدير والاستيراد التي كانت قائمةً

(١٢٢) انظر مقابلة مع سعيد بن علي النومان، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢، مصدر سابق، ص ٨١-٨٢.

إلى جانب اللؤلؤ. وكانت أهم صادرات الإمارات إلى الهند، الأسماك المجففة وخاصة أسماك الجاشع والعمومة والخباط والكنعد، أما أهم الواردات فكانت تشمل جميع الاحتياجات الاستهلاكية، كالملابس والأحذية والأطعمة والهيل والقهوة والأثاث المنزلي والفواكه والأخشاب بأنواعها.

وقد عمل بتجارة التصدير والاستيراد عددٌ من التجار الذين كانت لهم محلات تجارية في أسواق الهند، منهم التجار من آل البسام والشايع والجنيعات وعبد الرزاق، وكانت هذه المحال بمثابة وكالات للتجار الخليجيين تقوم بتلبية طلباتهم من البضائع المتعددة الأنواع وشحنها في البواخر أو (النجات) من الهند إلى الخليج^(١٢٣).

لقد أصبح أهل الإمارات بعد زوال تجارة اللؤلؤ يسافرون إلى الهند لأغراض تجارية أو سياحية أو لغرض العلاج بواسطة المراكب التجارية التابعة للشركة الهندية البريطانية مثل: ((دارا))، و((دانا))، و((دريسا))، وبلغت قيمة تذكرة المركب آنذاك ١٢٠ روبية للشخص الواحد و ٤٠٠ روبية للغرفة العائلية. يقول الحاج بدر بن عبيد البدر: ((كانت الإيجارات والمعيشة في الهند رخيصةً يومها، إذ كنّا نستأجر غرفاً من ((المسافر خانة)) ببومبي بمائة وسبعين روبية في الشهر الواحد، وكثيراً ما كنّا نغطي نفقات رحلاتنا السياحية إلى الهند، حيث كنّا نحمل معنا من أسواق دبي بضائع متنوعة في صناديق وكراتين و((مزامي))، وتكون عبارة عن أقمشة وبنطلونات وأقلام وساعات وغيرها، وتقدر بخمسة عشر ألف روبية لنبيعها هناك بثمانين أو تسعين ألف روبية هندية، ذلك أنّ تلك البضائع لم تكن تتعرض لرسوم جمركية، حيث تحسب ضمن حمولة العائلة الخاصة.

وعند العودة إلى البلاد نجلب معنا دهنَ العود والوزرة والغتر والهيل والعطور للاستهلاك الخاص وأيضاً للبيع^(١٢٤).

عائدات تجارة اللؤلؤ:

يصل المردود النقدي لتجارة اللؤلؤ في الهند وغيرها من مناطق تصريف اللؤلؤ إلى ملايين الروبيات، فكان التاجر الواحد يبيع بين عشرة إلى خمسة عشر (لِكَأ) أو أكثر، واللّك الواحد يساوي مائة ألف روبية. وكان أغلب أولئك التجار يحفظون أموالهم كأماناتٍ بحوزة عددٍ من الدّالّين والوسطاء التجاريين من أبناء الإمارات، منهم: عبد الرحمن المدفع، وحميد بن كامل، عبيد بن عيسى النابودة، وسعيد بن علي النومان، ومحمد علي زينل، ومصطفى عبد اللطيف البستكي، ويوسف بن علي الصايغ وعبد القادر عباس، وفاروق أحمد عرش، ومصطفى عبد النبي وغيرهم.

ومن هؤلاء التجار والممولين ما يقيم إقامة مؤقتةً ولعدة أشهرٍ من السنة، وعلاوةً على تجارتهم في منتجات اللؤلؤ؛ فهم يعملون كذلك في تجارة الأغذية والأقمشة والبضائع الأخرى من الهند إلى الإمارات، وتصدّر مكاتب هؤلاء التجار تلك البضائع بكمياتٍ كبيرةٍ لتغطية الاستهلاك المحلي في دبي وبقية الإمارات. وكان هؤلاء التجار والوسطاء التجاريون يستثمرون تلك الأموال التي تُحفظ بحوزتهم في عمليات البيع والشراء،

(١٢٤) انظر مقابلة في مجلس الحاج بدر بن عبيد البدر، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣. مصدر سابق، ص ١٥٢-١٥٣.

ويعدّ هؤلاء من التجّار الأساسيين للمواد الغذائية كالأرز والسكر والطحين والبهارات والأقمشة ومختلف أنواع الاحتياجات المعيشية. وبعد سنّة أشهرٍ من العمل التجاري في الهند يعود أولئك التجّار إلى دبي وقد أوشك موسم الغوص على البداية للخروج في رحلات إنتاج جديدة، فيكون (المديد) أي التمويل من محلات التجّار أمثال: عبد القادر عباس وفاروق مصطفى وغيرهم من التجّار مقابل تلك الأموال والأمانات التي بحوزتهم، وكذلك الأمر بالنسبة لتمويل أصحاب السفن في رحلاتهم إلى هيرات الغوص^(١٢٥).

وقد مرّت تجارة وعائدات اللؤلؤ بمراحل متعددة شهدت خلالها هذه التجارة وأسعار اللؤلؤ تقلّباتٍ وتراجعاتٍ كبيرة، حيث أصبحت عوائد الإنتاج أقلّ من كلفته، وذلك بسبب زيادة العرض على الطلب. وفي سنة من السنوات نزل سعر (الجو) من مائتي روبية أو ثلاثمائة روبية إلى عشرين روبية أو ثلاثين روبية، الأمر الذي هدّد الممولين بالإفلاس.

وقد تدخلت الحكومة البريطانية وفتحت لهم المجال للسفر إلى سيلان للغوص في بحارها خلال مواسم الشتاء وبواقع رحلتين في السنة؛ الأولى وهي الغوص الداخلي خلال شهور الصيف في الإمارات، والثانية وهي الغوص الخارجي في سيلان خلال شهرين من فصل الشتاء.

لم تكن رحلة الغوّاصين إلى سيلان بالأمر السهل، إذ كان عليهم السّفر إلى لنجة أولاً، ومنها يستقلّون مركباً إلى مسقط، ثم إلى كراتشي، ثم بومبي، ومنها إلى سيلان. ولم تكن التسهيلات البريطانية بلا مقابل، بل إن الشروط قد تضمّنت أن تقسّم العوائد إلى ثلاثة أقسام، يكون الثلث للحكومة السيّلانية، والثلث للغوّاصين والبحرية، والثلث لسفينة الغوص. ولا شك أنّ العاملين قد جنوا من تلك الرّحلات أرباحاً وفيرةً على الرّغم

(١٢٥) مقابلة مع الحاي مطر بن مصبح، مصدر سابق، ص ٦٣-٦٤.

من تكبد المشاق والمتاعب، إذ يُقال إنّ الشخص الواحد منهم ربح قرابة ٤-٥ آلاف روبية. كما أن البعض الآخر كان يرحل في الشتاء للغوص في (دهلك)، أمثال حارب بن حارب وعيال البسطي، وذلك بعد أن ينفقوا الغوص المحلي ويبقوا شهرًا واحدًا للراحة في البلاد^(١٢٦).

الوكلاء والوسطاء التجاريون (الدّلالون):

كان يوجد في موانئ الهند وشرق أفريقيا عددٌ كبيرٌ من التجّار من أبناء الإمارات والكويت وعمان واليمن (حضر موت)؛ الذين هم عبارة عن وكلاء ودلالين (وسطاء)، وهؤلاء يشكلون همزة الوصل في التجارة البحرية وتجارة التهريب أحيانًا بين موانئ الإمارات والخليج وبين التجّار الهنود والأفارقة. وكان أصحاب السفن والتجّار من أبناء الإمارات يتعاملون مع أولئك الوكلاء والدّلالين إن كانوا من الإمارات أو من أبناء بلدان الخليج الأخرى.

ومن الوكلاء والوسطاء التجاريين الذين يقيمون في زنجبار من أبناء الإمارات: الوكيل سالم بن سعيد السويدي صاحب وكالة السويدي التجارية، والوكيل محمد بن أحمد بن مطر السويدي، وأحمد بشير السركال، وعيسى بن محمد علي، وهناك عددٌ من الوكلاء الحضارمة، منهم سعيد بن سلطان بن بريك، وفي ممباسا يوجد عبد الله وعبد الرحمن الشاطري وسالم السوري. وفي عدن يتعامل أصحاب السفن والتجّار مع درويش بن أحمد بن درويش ومصباح خلفان السويدي^(١٢٧). وكان أغلب الكويتيين يتعاملون مع الوكيل بن قرفح.

(١٢٦) انظر المصدر السابق، ص ٦٤-٦٥.

(١٢٧) انظر محمد راشد الجروان، التجارة بين الماضي والحاضر، مصدر سابق، ص ٥١.

ومن الوكلاء والتجار الكويتيين الذين يسكنون بومبي: محمد عبد القادر النيباري، وحسين بن محمد النيباري، وفي منجلور فهد بن عبد الرحمن البلوشي، وفي كالكوت هناك التاجر الكويتي حجي بشير النيباري، والتاجر الحضرمي عبد القادر بارامي وأولاده، والأخير يعدّ من التجار المشهورين الذين كان يعتمد عليه أصحاب السفن القادمة من الإمارات والخليج واليمن.

وكان هؤلاء التجار يتسلمون الشحنات المحمّلة على السفن القادمة من الخليج وخاصةً التمر، وهم بدورهم يقومون بتوزيعه على التجار الهنود^(١٢٨).

(١٢٨) انظر مقابلة مع خليفة الفقاعي، مصدر سابق.

الفصل الخامس

النشاط التجاري بين الإمارات وموانئ الخليج
العربي

النشاط التجاري بين الإمارات وموانئ الخليج العربي

كانت التجارة نشاطاً اقتصادياً مهماً لسكان الإمارات منذ عقود طويلة على مستوى الموانئ الداخلية، وبينها وبين موانئ وسواحل الخليج العربي. وقد تناول الرحّالة والمستشارون الإنجليز النشاط التجاري التقليدي لأهل الإمارات. وذكر الرحّالة بلجريف في زيارته للشارقة في ١٦ فبراير عام ١٨٦٣ الأهمية الاقتصادية التي كانت تحتلّها المدينة، وعدّها من أهمّ مراكز النشاط التجاري في المنطقة، فيقول: ((لقد صارت هذه المدينة بالنسبة لغربي عمان تماماً كما صارت لنجة خلال السنوات الأخيرة بالنسبة للساحل الفارسي المقابل؛ أي مركز تصدير واستيراد، ونقطةً تلتقي عندها طرق التجارة البرية والبحرية العديدة، وتتفرّق بعد ذلك في جميع الاتجاهات، ومن البدع إلى رأس مسندم وإلى ما وراء ذلك الرأس، لا يوجد ميناء ذو أهمية كبرى أو سوق عام آخر أو مركز للتجارة)).

ويتحدّث بلجريف عن طبيعة النشاط الاقتصادي في الشارقة، فيقول: ((إن كل مصنوعات غربي عمان تأتي إلى سوق الشارقة، سواء الصوف أو القطن أو المعادن، وهنا السوق الرئيسي لبيع الجمال والحمير، هنا أيضاً سوق العبيد الرئيسي في الجزء الداخلي من الخليج)). ويضيف بلجريف: ((من خلال الشارقة بشكل أساسي تتلقى المناطق المجاورة سلع فارس والهند، حيث يتمّ إنزالها من السفن هنا وتوزيعها بعد ذلك على

مناطق واسعة، ويعطي هذا التدفق التجاري المستمر للشارقة طابع نشاطٍ وثراءٍ لا يوجد في أى ميناء عربيٍّ آخر على الجانب الجنوبي))^(١٢٩).

وكان ميناء لنجة على الساحل الإيراني مركزاً تجارياً نشطاً، ولكن عندما أحسَّ التجار ببوادر الانتعاش التجاري على الساحل العربي؛ قدموا إلى دبي وعرضوا رغبتهم بنقل تجارتهم إليها، وبتشجيع من حكام دبي استطاع التجار وجلهم من منطقة (بستك) أن يقيموا تجارةً حقيقيةً وساهموا بفاعلية في النهضة التجارية على مستوى الإمارات كلها^(١٣٠).

لقد سيطر الأجانب منذ عصر الغوص على التجارة الخارجية والداخلية، إلى جانب عددٍ من التجار المحليين، ويشكل التجار ((البانيان)) أو الهنود أهمَّ الفئات التجارية، ويتوزعون على مختلف مدن الإمارات، ويقدر عددهم في بداية القرن العشرين بخمسين هندياً في دبي، وبين ١٥-٢٠ في إمارة الشارقة، ويصلون في أبوظبي إلى ٢٠ تاجراً، وهؤلاء يمارسون تجارة الأقمشة واللؤلؤ.

وتعدّ دبي من أكبر موانئ المنطقة، وهي ميناءٌ استراتيجيٌّ فعّالٌ منذ بدايات القرن العشرين، فكانت السفن والمراكب التجارية تصل إليها محملةً بأنواع البضائع، كما تتمكن تلك السفن من شراء احتياجاتها من السوق المحلي.

كان التجار الإيرانيون يمثلون النسبة الأكبر من طبقة التجار، وكانوا يديرون تجارة الأقمشة والأطعمة وحوائج الناس الاستهلاكية في

(١٢٩) انظر محمد فارس الفارس، رحالة وسياسيون زاروا الإمارات والخليج قبل النفط، ٢٠١٢، ص ٥٥-٥٩.

(١٣٠) انظر مقابلة مع عبد الرحمن بن محمد البكر، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج (٢). ص ٢٨٦.

الأسواق^(١٣١).

ويقسّم ناصر بن عبد اللطيف السركال التجّار الإيرانيين بحسب مناطقهم ونشاطهم التجاري إلى عدّة فئاتٍ، هي: البستكية، واللاراية، والعوضية، والكراشية^(١٣٢).

وكان التجّار (البستكية) هم المتضلعون في الاستيراد كتجّار كبار، منهم: التاجر عبد القادر محمد عباس، والتاجر محمد فاروق، والتجّار آل كاظم، وجميعهم كانوا يتعاملون في تجارة اللؤلؤ حيث يشترونه من المواطنين ويبيعونه في الهند أو أسواق خارجية أخرى، ويستوردون الأطعمة والأقمشة وما تحتاج إليه البلاد على مستوى الإمارات من مواد استهلاكية ضرورية ومواد كمالية.

و(العوضية)^(١٣٣) كانوا متخصصين في (الخرابي) أي تجارة المواد المتنوعة (كالأمواس والمقصات والمرايا) وغيرها من الكماليات الأساسية اللازمة، وكانوا يبرزون بضائعهم على الشوارع في الأسواق.

أمّا (اللاراية) فكانوا مستوردي الأطعمة وبائعيها، كما كانوا متخصصين أيضًا في تجارة (الزل) أي السجاد والمفروشات الإيرانية.

و(الكراشية) هم أصحاب البقالات، وصنّاع الحلويات، وإلى جانب

(١٣١) انظر مقابلة مع ناصر بن عبد اللطيف السركال، الإمارات في ذاكرة أبنائها، مصدر سابق، ص ٣٣٧-٣٣٨.

(١٣٢) انظر المصدر السابق، نفس الصفحات.

(١٣٣) حول نسب العوضية هناك رأي يقول إن أصلها عربية هاجرت من الحجاز بسبب قضية خلق القرآن، وسكنت أرض إيران وبنت لها مدينة أطلقت عليها اسم (عوض) أي عوضًا عن الحجاز. انظر فالح حنظل، التركيبة السكانية لمجتمع الإمارات في مرحلة ما قبل النفط، مجلة شؤون اجتماعية، جمعية الاجتماعيين، الشارقة، العدد (٤٣). ١٩٩٤.

هؤلاء التجّار كان هناك عددٌ من التجّار الكويتيين وأبناء الزبير في العراق، وهؤلاء كانوا متخصصين في الاستيراد وبيع التمور والحبوب من العراق.



سوق دبي في خمسينيات القرن الماضي www.uaes.ae

وتكوّنت في دبي فئةٌ من التجّار الكبار، وهم المستوردون للبضائع الاستهلاكية المتنوعة، منها البضائع الغذائية والملبوسات وغيرها من البضائع التي يحتاجها السوق المحليّ ويلبي احتياجات السفن العابرة القادمة إلى الميناء، ومن التجّار المشهورين الذين برزوا على الساحة التجارية في النّصف الأول من القرن العشرين؛ التجّار الإيرانيون والهنود، ومنهم: التاجر عبد القادر والتاجر فاروق والتاجر بوخش والتاجر محمد عبد الله عباس والتاجر البدري، والتجّار الهنود من أمثال: جيتا وكنشام وولم وغيرهم، وأغلبهم كانوا يعملون في بر دبي (١٣٤).

(١٣٤) انظر مقابلة مع سلطان حسن بو الشالات، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج (٢)، مصدر سابق، ص ٣٢٣.

وكما كانت الشارقة ودبي مركزين للتجارة التقليدية داخل الإمارات وخارجها في أواخر القرن التاسع عشر والعقود الستة الأولى من القرن العشرين، ف كذلك كانت إمارة عجمان تحتل مكانة خاصة في التجارة الداخلية والخارجية لإمارات الساحل.

كانت تصل إلى عجمان سفن تجارية كبيرة من البصرة وكراتشي وإيران والبحرين والهند، وهي محملة بالتمور وأنواع أخرى من المواد الغذائية والأقمشة وغيرها، وبذلك كانت عجمان شبة مركز تجاري حر لموقعها المتوسط بين دبي والإمارات الشمالية. وكان كثير من تجار تلك الإمارات يفدون إلى عجمان لشراء البضائع لمحلاتهم، واستمر الحال كذلك حتى الأربعينيات من هذا القرن.

كانت ((العرصة)) وهي المنطقة أو الساحة التي كانت تمتد أمام مسجد ((آل قرقاش)) سوقاً تجارياً شعبياً مركزياً كبيراً؛ تشهد منذ الصباح الباكر زحمة جماهيرية، وفيها كانت تصطف قوافل الجمال المحملة بالتمور والفحم والخضروات وغيرها من منتجات المناطق الزراعية والصحراوية في الإمارات المجاورة وحتى عجمان. وكان في عجمان سوق كبير للأقمشة والأغذية وتجارة اللؤلؤ لكن المواطنين اقتصرُوا على تجارة ((الجملة)) إلى جانب تجارة اللؤلؤ، وتولى العجم وبعض من التجار الهندوس تجارة ((المفرق))، إذ اعتبر المواطنون البيع والشراء فيما عدا اللؤلؤ والجملة عيباً، ذلك أنهم كانوا قبائل شغلتهم الفروسية، وحين قدموا من البريمي وحفيت إلى عجمان وغيرها من المناطق الساحلية ارتبطت حياتهم بالبحر^(١٣٥).

(١٣٥) انظر مقابلة في مجلس الشيخ عبد الله بن محمد الشيبة، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣، مصدر سابق، ص

تجارة التمور في ساحل الإمارات المتهادن:

تعدّ تجارة التمور من الأنشطة التجارية المهمّة في الإمارات، حيث كانت دبي تشتهر بسوقٍ كبيرٍ لتجارة التمور، وإليها كانت تصل العديد من السفن ذات حمولة من ألفين إلى ألفين وخمسمائة طن، وعلى متنها كانت تأتي التمور من البصرة والقطيف وإيران، ليباع جزءٌ كبيرٌ منها للاستهلاك المحليّ في دبي والإمارات الشمالية، والجزء المتبقّي لإعادة التصدير إلى الخارج^(١٣٦).

وكان التمر أكثر الموارد الغذائية استهلاكاً في المنطقة، ويذكر الحاج بدر عبيد البدر الذي امتلك دكاناً لبيع التمور في سوق دبي لفترة ثماني سنوات، بأنّ دبي كانت سوقاً مركزياً كبيراً لتجارة التمور، وأنّ خور دبي لم يخلُ يوماً من ٤،٥،٦ أبوام محمّلة بالتمر من البصرة في العراق وخاصةً في فصلي الشتاء والربيع وحتى الصيف، وكانت البصرة تمدّ الخليج كله بالتمر، وكذلك كان شأنها مع الهند وأفريقيا.

كما كان التمر يصل كذلك من إيران والباطنة، ومنها كان يأتي التمر ((المخلدي))، ومن البريمي وضنك كان يصل التمر ((الفرض)) و((الخنيزي))، ولكن ليس بكميّاتٍ كبيرة فالاعتماد الأساسي كان على التمر البصري^(١٣٧).

وكانت تجارة التمور في منطقة الخليج ترتبط برحلات السفن الشراعية وبالموسم التجاري الذي يبدأ في الخريف (تشرين الأول-أكتوبر) ويأتي

(١٣٦) انظر مقابلة في مجلس عثمان بن عبد الله الحميدان، الإمارات في ذاكرة أبنائها، مصدر سابق، ص ٣٣٠.

(١٣٧) انظر الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣، ص ١٥٧.

متزامناً مع موسم آخر هو موسم (الثمرة) أو نضج التمر في جنوب العراق. ويلعب التمر من حيث هو سلعةً غذائية رئيسية دوراً مهماً في تجارة المنطقة. وكانت تتحدد أسعاره في (بورصة التمر^(١٣٨)) التي تعقد في بداية الموسم إما في البصرة أو في أبي الخصيب^(١٣٩).

وقد رصد المستشار البريطاني (لوريمر) في بداية القرن العشرين واقع النشاط التجاري للتمور في إمارات الساحل المتهاون، وضعف كمّيته بسبب قلة الإنتاج وعدم كفايته للسكان، فيقول: ((لا تكاد تفي التمور القليلة المنتجة في عمان المتهاون بحجم الطلب الكبير عليها من الأهالي الكثرين نوعاً ما والذين يعملون في صيد اللؤلؤ. وفي خلال السنوات الست الواقعة ما بين عامي ١٨٩٩-١٩٠٠ ولغاية ١٩٠٤-١٩٠٥، كانت التمور وعصيرها تستورد بمعدلٍ له قيمة سنوية تزيد على ٢٠,٠٠٠ جنيه إسترليني وذلك من الموانئ الفارسية ومن العراق تحت الحكم التركي على الأكثر))^(١٤٠).

وحول إنتاج التمور وأنواعه في مناطق الإمارات المختلفة، يشير ((لوريمر)) إلى أنّ إنتاج التمور قليل وأنّ الفاكهة على طول القسم الأعظم من الساحل لا تتضج بصور كاملة أبداً بالنظر لافتقارها إلى الماء وتؤكل وهي طازجة، وهناك في رأس الخيمة ٤٢ نوعاً من التمور وفي الخط

(١٣٨) بورصة التمر عبارة عن اجتماع كبار الملاك وكبار التجار لتقرير أسعار الأنواع الرئيسية من التمر (وهي الحلاوي، الخضراوي، السائر، الزهدي) التي تمثل المتوسط العام لسعر تمور جنوب العراق، انظر خلدون النقيب، المجتمع والدولة في الخليج والجزيرة العربية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٨٧. ص ٤٤.

(١٣٩) انظر المصدر السابق، ص ٤٤.

(١٤٠) انظر جي.جي. لوريمر، دليل الخليج العربي وعمان ووسط الجزيرة العربية، القسم التاريخي، المجلد ٨، الدار العربية للموسوعات، مكتبة الشارقة، ص ١٥٩-١٦٠.

(الخت) في المنطقة نفسها يوجد ٢٠ نوعاً، أمّا في أم القيوين ودبي فهناك ٢٢ نوعاً في كلّ منهما، ومن بين أفضل الأصناف تلك التي تعرف باسم لؤلؤ، وخنيزي، وقش ربيع، في حين أن أغزر الكميات المنتجة هي بوالعذوج، وقش حبش، وقش عفر. وفي واحة البريمي حيث توجد ما يقارب ٦٠ ألف نخلة تزرع المبسلي، والفرد (الفرض)، والخلاص ولكنها لا تشبه مثيلاتها في الشرقية ووادي سمائل في سلطنة عمان^(١٤١).

ويلعب الإنتاج المحلي للتمور دوراً مهماً في استهلاكه وتجارته محلياً وخارجياً. وقد حالت وسائل النقل دون عمليات تصدير منتجات النخيل من الرطب الطازج في بداية موسم نضوج التمر، وعلى الرغم من ذلك فإنّ كثيراً من المزارعين سعياً منهم لأسعار أفضل في أسواق المدن الساحلية وخاصةً مع بداية (البشرة) أي نضوج الثمار؛ كانوا يصدّرون جزءاً من منتجاتهم إلى تلك الأسواق. فكان مزارعو رأس الخيمة ورؤوس الجبال والفجيرة والمنطقة الشرقية يصدّرون جزءاً من منتجاتهم في جوالييت أو شواحيف لتسويقها إلى الساحل، وتسمّى هذه العملية (يداد).

أمّا أهالي (الحيور) وهي القرى الزراعية، فإنهم ينقلون الرطب على الحمير والركاب وتحمل عادةً في (وخائف) وهي (خصافة) أو أكياس صغيرة مصنوعة من السعف، وتحمل الواحدة منها بين كيلوجرامين إلى خمسة كيلوجرامات، ويجمعون الوخائف تلك في (اليواني) أي الأكياس بواقع ٢٠ إلى ٣٠ وخيفة في كل يونية^(١٤٢). أمّا أغلب الكميات المنتجة من التمور وبعد تجفيفها وتنقيتها وتصنيفها؛ يتمّ نقلها إلى أسواق التمور المشهورة في المدن الساحلية بواسطة القوارب

(١٤١) انظر المصدر السابق، ص ١٥٩.

(١٤٢) انظر مقابلة مع محمد راشد الجروان، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢، ص ٣٨٨.

الشرعية أو على ظهور الحمير والجمال، وفي الأسواق تخزن في (بخاير) أي مخازن كبيرة مخصصة، ليتم تسويقها إلى المستهلكين المحليين وعلى سفن الغوص، أو للتصدير إلى أفريقيا والهند وأطراف اليمن. ولا تقتصر مصادر تجارة التمور على المنتجات المحلية فحسب، بل كانت هناك سفن ضخمة تتردد على موانئ الإمارات وخاصة دبي تستورد لها التمور من البصرة والقطيف ومن ساحل الباطنة في عمان، وكذلك من ميناو الإيرانية.

وأشهر أسواق التمور وأكبرها كانت في دبي كما ذكرنا سابقاً، وأشهر مستورد تمور في البلاد كان مرشد العصيمي، بينما أكثر من اشتغل في تجارة التمور بدبي كانوا من أهالي نجد، أمثال؛ الشيخ منصور وابن خشيبان والهيذان والشنيقي والمشعي، إلى جانب عدد من التجار المحليين في دبي، ومن أبرزهم التاجر سالم بن علي العويس، بينما لم تخل أي إمارة من سوق كبير للتمور.

وقد كانت سفن الغوص تستهلك أكبر الكميات من التمور، حيث كانت السفينة الكبيرة تستهلك في اليوم مائة كيلوجرام على الأقل. ولم تكن الكميات التي تحملها السفن في بداية رحلتها تكفي، بل كانوا يتزودون عادة أكثر من مرة من أبوظبي أو دلمأ، كما أن هناك العديد من القوارب الشراعية الكبيرة التي كانت تنتقل بين الموانئ، وبين مغاصات اللؤلؤ، حيث تنتشر سفن الغوص وتبيع لها التمور والمياه والحطب، فكانت بمثابة أسواق متنقلة.

وفي الشتاء كانت هناك قرابة مائتي سفينة تحمل التمور من موانئ الإمارات للخارج، إلى جانب السفن التي كانت تأتي من الهند وإيران

وتشحن التمور إليها^(١٤٣).

وعن أسعار التمر يذكر بدر بن عبيد البدر أنّ الأسعار لم تكن مرتفعة إذ كانت القلّة الواحدة تباع بروبية أو روبية ونصف، وهي تحمل ١٢ مئاً أي ٤٨ كيلوجراماً، ثم صعد السعر ليصل إلى خمس أو ست روبيات للقلّة الواحدة.

وكانت أكبر الكمّيات تباع لسفن الغوص، فالكبيرة منها كانت تحمل في كل موسم من ١٢٠-١٥٠ أو ٢٠٠ قلة من التمر، في حين تحمل السفن الصغيرة ما بين ٣٠-٤٠ قلة.

وبعد مغادرة السفن التجارية المحمّلة بالتمر تأتي ((التشاشيل))؛ وهي القوارب الشراعية الصغيرة المحمّلة بالتمر من السوق المحليّ وتعرض حمولتها للبيع في الهيرات، حيث تتجمّع أساطيل سفن الغوص^(١٤٤).

تجارة الغليون في ساحل الإمارات والخليج:

تعدّ تجارة الغليون من أهمّ أنماط التجارة من الإمارات إلى موانئ الخليج العربي، وهو من المحاصيل النقدية التي يعتمد عليها سكان المناطق الدّاخلية للإمارات في حياتهم المعيشية في مناطق المرتفعات الجبلية أو ما يطلق عليها بـ ((الحير))، وفي مصفوت، لأنه يمثل المصدر الرئيس للدّخل في تلك المناطق، ولذلك كان يزرع محصول الغليون في تلك المناطق بكمّيات تجارية بهدف التّصدير الخارجى.

ولذلك نرى أحد أبناء المنيعي في جبال الحير يتحدّث عن أهمّية زراعة الغليون في حياة سكان المناطق الجبلية، فكما كان أهل الساحل

(١٤٣) انظر المصدر السابق، ص ٣٩١.

(١٤٤) انظر الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣. مصدر سابق، ص ١٥٧.

معتمدين في حياتهم على استخراج اللؤلؤ، فكذلك زراعة الغليون بالنسبة لهم تساوي نفس أهمية صيد اللؤلؤ، ويقول: ((بأنه مثل ما كانت عيشة أهل الساحل معتمدة على الغوص واللؤلؤ؛ كنّا عايشين على (الغليون) أي التبغ، وكان المزارع الواحد ممّا يبيع من ٢٠-٤٠ ألف روبية في السنة يوم يونية العيش بخمس روبيات والغليون مخلف علينا من ساس وراس من أبوتنا وجدود جدودنا)).

ويقول سالم بن سعيد الدهماني: ((كانت العيشة في الغليون، وكان الغليون أشرف وأحسن زراعة، لأنك أنت مرتاح جالس في بيتك ويأتونك المشترون))، ويضيف: ((أهلنا من قبلنا ونحن من بعدهم عشنا أحسن عيشة على الغليون، وكان زراع الغليون حكومة، والغليون رفع رؤوسنا لأنّ معاملته كانت زينة وما كانت عندنا شغلة غير الغليون)).

وتتمّ عملية تحضير محصول الغليون للتصدير باقتلاع أشجار الغليون من الأحواض الزراعيّة، ثمّ تعليقها للتجفيف التام في عشبٍ واسعٍ مخصّصة لها، والقيام بعد ذلك وعلى مدى أيام وأسابيع متواصلة بصفّها وإعدادها في ربطات كبيرة. وفي هذه الفترة يكون التجار قد توافدوا على المنطقة بواسطة المراكب الشرعيّة في السابق، ثمّ اللّنجات البخاريّة فيما بعد، والتي ترسو على سواحل صحار العمانيّة أو كلبا، وهناك يستأجرون بيوتاً يقيمون فيها أسابيع يتردّدون خلالها على المزارعين لتقييم الكميّة وتصفية الحسابات بين الطرفين مقارنةً بين السلفة الاستثمارية وكميّة ونوعية الإنتاج وسعره. ويحدّد الدهماني عدد المزارع التي تزرع الغليون في منطقة المنيعي بأنها تزيد عن ٤٠٠ مزرعة^(١٤٥).

(١٤٥) انظر مقابلة مع سالم بن سعيد الدهماني، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢. مصدر سابق، ص ٤٢٧-٤٣١.

كما كان أهالي مصفوت يزرعون الغليون للبيع والتصدير، وكان المزارع يقترض قبل بداية الموسم مبالغ من المال تتفاوت ما بين ٥ إلى ١٠ آلاف روبية من التجار البحرينيين الذين كانوا يصلون إلى هذه القرى ومن بعض تجار دبي، وتتكفل تلك المبالغ بتوفير مصاريف الموسم الزراعي، وفي نهاية الموسم يعود أولئك التجار وتكون المحاصيل مُعدّة وجاهزة للنقل؛ فتبدأ المساومات بين الطرفين لتقييم الكميات وبيعها للتاجر الذي سبق وأن اقترض منه المزارع. وكثيراً ما يختار التجار النوعيات الجيدة من المحاصيل بينما تترك بقية النوعيات، فيقوم المزارعون بنقلها وبيعها في دبي أمّا التجار القادمون من البحرين فكانوا يستأجرون قوافل من الجمال لتقوم بنقل الغليون إلى السواحل مقابل رسوم يُتفق عليها^(١٤٦).

أمّا محمد خلفان الكندي فيتحدّث عن زراعة وتجارة الغليون في مناطق إمارة الفجيرة، ويشير إلى أنّ أهل الإمارة قد اشتركوا في أغلب مناطقها في زراعة الغليون بكميات تجارية كبيرة كان يصل مردودها السنوي للمزرعة الواحدة إلى حوالي عشرة آلاف روبية وقد تزيد أو تقلّ قليلاً، وفي هذا الإنتاج الزراعي المثمر كانت مزارع المناطق الجبلية ((الحير)) تتميز بجودة الإنتاج التي تقاس عادةً بدرجة ارتفاع وانخفاض ((حرارة الغليون)) حسب تقدير ((وكيف)) المدخنين، لذلك فإنّ تفوّق حرارة غليون الحير كان سرّ رواجه التجاري وتصديره للخارج بكميات أكبر من كميات إنتاج المناطق الأخرى.

ويصف الكندي مراحل زراعة محصول الغليون وظروف بيعه وشرائه، فيقول: ((الشتاء هو موسم غرس بذور الغليون في الأحواض الزراعية التي

(١٤٦) انظر عبد الله عبد الرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢، مصدر سابق، ص ٤٢٠.

تحرثها الثيران، وبعد أن تنمو قليلاً وتمتلئ تلك الأحواض بكمياتٍ كثيفةٍ من أشجارها؛ تبدأ عملية نقلها من تلك المشاتل وزرعها في أحواضٍ أخرى بتنظيمٍ مريحٍ لتتيح للشجرة الواحدة منها أن تقدر أوراقها بحريةٍ تامةٍ قدر ما استطاعت، قبل أن تلغحها حرارة أشعة شمس الفصول القادمة، فيحين موعد انتزاعها ونشرها للتجفيف، ومن ثم ترتيبها في ربطات وإعدادها بانتظار وصول مراكب ابن حمزة أو ابن يوسف أو عبد الله هاشم أو غيرهم من تجار البحرين الذين اعتادتهم المنطقة يشتررون إنتاج مزارعها من الغليون بالجملة، وبعد أن يتم الاتفاق بينهم وبين المزارعين تبدأ قوافل الجمال بالعمل على مدى عدة أيام متواصلة مترددةً بين شواطئ خليج عمان والمناطق الجبلية، حيث مخازن الغليون المجفف وهي تنقل محصول السنة إلى تلك المراكب التي لم يكن يزيد عددها عن اثنين أو ثلاثة في كل مرة، لكنّها ما إن ترحل وتغيب مدّة أسبوعين ذاهبةً بالشحنة الأولى؛ حتى تعود مرة أخرى لتشحن بقيّة الكمّيات، وأحياناً كانت تعود ثالث مرة^(١٤٧).

كما كانت تباع محاصيل أغلب مزارع المنطقة الشرقية وخاصةً مناطق إمارة الفجيرة، في أسواق كلبا وخورفكان أو أسواق المدن الساحلية كالشارقة ودبي^(١٤٨).

تجارة السلع الغذائية والفواكه والحمضيات:

أمّا تجارة الأرز فكان يقوم بها عددٌ من كبار تجّار دبي، ومنهم محمد بن أحمد بن دلموك؛ الذي كان يملك مخازن كبيرةً تخزن فيها كميات

(١٤٧) انظر مقابلة مع محمد بن خلفان الكندي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، مصدر سابق، ص ٤١٢-٤١٣.

(١٤٨) انظر المصدر السابق، ص ٤١٣.

كبيرةً من أكياس الأرز المستورد، وهذه الكميات الكبيرة تستورد لغرض توزيعها على سفن الغوص في مواسم الغوص.

ومن أنماط التجارة الداخلية بين بلدات وقرى وبوادي الإمارات؛ تجارة (السخام) التي كان يخصص لها سوق في كل إمارة، ففي دبي هناك سوق يُطلق عليه (عرصة السخام)، وإلى هذا السوق يأتي رجال البادية بقوافل الجمال محمّلين بالسخام وبكميات كبيرة، إلى جانب منتجات مزارعهم من المانجو والليمون الأخضر^(١٤٩).

وكان النشاط التجاري بين موانئ الإمارات يقوم على تجارة السلع الغذائية والزراعية، كالتمور والحمضيات والفواكه كالليمون والمانجو والغلجون والفندال، والحطب والسخام والدعون وتشتهر دبا بغيرها من المناطق الزراعية بإنتاج الكثير من تلك المنتجات الزراعية، وكانت أغلب تلك المحاصيل تصدر للبيع سواء في الأسواق المحلية بالإمارات أو الخارج.

وقد اشتهر سكان دبا بزراعة الليمون وتجفيفه للبيع والتصدير إلى البصرة وإيران، كما كان يزرع فيها الغليون (التبغ) ويصدر إلى البحرين والكويت، كما كان يصدر كذلك (الفندال) إلى الشارقة ودبي. وتشتهر دبا في الماضي بإنتاج الحطب وتصديره إلى الأسواق المحلية والخارجية، وكانت توجد على ساحل دبا العديد من مخازن الحطب التي تشتريه السفن العابرة بهدف بيعه إلى أسواق المدن الساحلية بالإمارات.

واشتهرت منطقة دبا بمراعيها الخصبة واشتغال أبناء باديتها بتربية المواشي والتجارة بها، وكانت غالبية تلك الثروة الحيوانية تصدر إلى أسواق دبي والشارقة، وكان الشيخ حشر بن مانع أحد أكبر الزبائن المستوردين للمواشي من دبا إلى دبي. كما كانت دبا تشتهر كذلك بإنتاج

العسل وبكميات كبيرة، وكان العسل أحد السلع التي تصدر إلى باقي مناطق الإمارات^(١٥٠).

ويعدّ اللّومي الحامض من المحاصيل الزراعيّة المهمّة التي كانت تشتهر بزراعتها المنطقة الشرقية والفجيرة ومسافي وعسمة والسّيجي والقرى الزراعيّة الأخرى المجاورة لها، ويتمّ تصديرها إلى الأسواق المحليّة والخارجيّة بعد تجفيفها.

وكان المزارعون في الماضي يقومون بتجفيف أكثر الكميات المنتجة من اللّومي ويخصّصون لها ((مساطيح)) وهي عبارة عن سجاجيد من جريد النخل كتلك التي تستعمل لتجفيف التمور، ثم تعبأ في جواني وأكياس في انتظار السفن التجارية التي كانت تصل إلى موانئ المنطقة الشرقية لتشحن تلك الكميات الكبيرة من اللّومي المجفّف وتحملها إلى بعض دول الخليج. كما كانت تشحن كميات منه بواسطة الجمال إلى الأسواق المحليّة في دبي والشارقة ورأس الخيمة^(١٥١).

وتعدّ فاكهة ((الهمبا)) ((المانجو)) أحد أهمّ المحاصيل الزراعيّة المخصّصة للتجارة والتصدير من مناطق زراعتها في المنطقة الشرقيّة إلى مدن المناطق الساحليّة في الإمارات. ويتفق أغلب الرّواة على أن منطقة مسافي اشتهرت منذ القدم وحتى زمن قريب بأنها موطن الهمبا البلدي في الإمارات، وذلك لما تميّزت به هذه القرية من تكاثر أشجار الهمبا الضخمة المعمّرة بين أحضان مزارعها، ولجودة ثمار تلك الأشجار وكثرة إنتاجها بحيث كانت تشكّل دخلاً أساسياً لمواطني القرية في موسم

(١٥٠) مقابلة في مجلس عبد الله بن سلطان السّلامي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، مصدر سابق، ص ٢٩٥-٢٩٦.

(١٥١) انظر الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣. مصدر سابق، ص ٤٦٢.

الصيف إلى جانب البلح والتمور. وإضافةً إلى شهرة **** في إنتاج هذه الفاكهة؛ كانت هناك كمّيات كبيرة من الهمبا المتداولة في أسواق الإمارات، والمنتجة في مزارع فلج العوهي ومزارع فلج القبائل الواقعة بمنطقة الباطنة العمانية القريبة.

أمّا تصدير المحصول إلى الأسواق؛ فكان يتمّ بواسطة قوافل من الجمال والحمير التي تتطلق صباح كلّ يوم محمّلةً بآلاف الحبّات قاطعةً رمال الصحراء ومرتفعات ومنخفضات السهول والوديان؛ متّجهةً إلى أسواق سواحل رأس الخيمة وأمّ القيوين وعجمان والشارقة ودبي وحتى الفجيرة وخورفكان وغيرها؛ في رحلات تستغرق ٤ أو ٥ أيّام أو أكثر. وعند الوصول فإنّ قوافل الجمال تمرح في ساحات الأسواق الشّعبيّة ((العرصة))، وهناك عادةً ما يكون في انتظارها بعض ((اليزافين)) وهم التجّار الصّغار الذين يقومون بشراء كمّيات المانجو بالجملة ثم يتولّون عملية بيعها بالمفرق، وإذا انعدم ((اليزاف)) فإنّ صاحب البضاعة يتولّى بيعها بنفسه مفرّقاً على عدّة أيّام.

كما كانت كمّيات كبيرة من منتجات أشجار الهمبا في فلج العوهي وفلج القبائل ((الباطنة)) تصل إلى أسواق دبي والشارقة في سفن شراعيّة تسمّى ((بدن)) أو على قوافل الجمال وتلقى رواجاً في السوق المحليّة على الرّغم من كثرة الإنتاج المحليّ.

ولقد اشتهرت في دبي عمارة ((الحبائي)) في منطقة السبخة بأنها عمارة الهمبا، إذ كانت عبارةً عن مخازن لحفظ وتسويق الواردات من الهمبا من المزارع المحليّة ومن الباطنة ومن ميناو^(١٥٢).

(١٥٢) انظر عبد الله عبد الرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢، مصدر سابق، ص ٤٤٣-٤٥٠.

وكانت السفن الشراعية الصغيرة تحمل من رأس الخيمة الحطب والقيد (هو طب السمر أو الغاف الذي كان يستخدمه الأهالي للطبخ)، والأغنام والعسل والرطب والتمر والدعون وجذوع النخل ودهن البقر. وكانت سفن الساحل تحمل من دبي إلى رأس الخيمة الطحين والعيش والسكر والقهوة والدهن^(١٥٣).

وحول التجارة البينية بين الإمارات وموانئ الخليج، يقول حسين بن محمد الشعالي: ((كانت السفن تشحن الحطب والغليون والجاشع والعمومة وكذلك **(العبرية)** أي الركاب من دبي باتجاه البحرين والقطيف، ومن هناك تأتي بالسلع الغذائية. ويذكر الشعالي أن سنوات الحرب العالمية الثانية شهدت انعدام الكثير من المواد الغذائية الأساسية كالأرز والشعير والقمح والأغنام، لكننا تأتي بها من الخارج، في حين كان السكر والشاي يوزع على الأهالي بالبطاقات، ويقوم البعض بجمع تلك المواد وبيعها للتجار الذين يصدرون كميات كبيرة منها إلى إيران. لذلك كنّا نشترى منهم ونؤجر سفناً لحملها وبيعها لهم، ورغم خطورة هذا العمل، إلا أنها كانت السبيل المتاح للمعيشة إلى جانب المصادر والسبل الضيقة والمحدودة))^(١٥٤).

وقد شهدت بعض موانئ الإمارات حركة في تجارة الترانزيت بينها وبين موانئ فارس، ففي دبي يعاد تصدير العديد من السلع التجارية القادمة من البصرة وعدن والهند وخاصة تجارة الأقمشة والسكر والشاي والقهوة التي كان التجار يستوردونها من عدن، وتباع هناك بأسعار مناسبة.

وكان الطريق التجاري البحري لا ينقطع طوال العام، كما كانت الحركة

(١٥٣) مقابلة مع حسين بن محمد حسين الشعالي، انظر المصدر السابق، ص ٢٦١-٢٦٢.

(١٥٤) المصدر السابق، ٢٦٢.

التجارية نشطةً بين الساحل العربي والساحل الفارسي، **فمن موانئ** فارس يستورد أهل الإمارات المواد الغذائية كالعدس والشعير **والقمح** والأغنام والفول والمشمش والفسق والجوز والتين اليابس والحبوب والبقول والعديد من السلع الغذائية والتجارية.

تجارة الأسماك:

كان سكان الإمارات في الماضي يعتمدون على حرفة صيد وصناعة وتجارة السمك كأحد طرق الحياة المعيشية. فعندما كان يتوقف موسم الغوص ينشغل الناس بالاصطياد البحري، فيذهب البعض في لنجات صغيرة وأحياناً كبيرة إلى الجزر لصيد السمك وتجفيفه، ويأتي التجار من أبناء الإمارات أو الخليج لشرائه، وهم تجار السمك من البحرين والكويت وقطر والقطيف.

يقول جابر بن راشد الهاملي: الحقيقة أنّ الكثير من أهالي أبوظبي كانوا يعتمدون في الشتاء حين يتوقف موسم الغوص على صيد السمك وتجفيفه وبيعه على أولئك التجار وخاصة الرميثات والرواشد، وهناك عدّة جزر، مثل: الغبة، وصلاحه، والبدن، ومروح، وغيرها بها آثار تخصّ **(السجاجيب)** أي بائعي السمك المجفف، ومقابل بيع هذه البضاعة على تجار الخليج الذين كنا نسميهم **(شريطية)** كانوا يتقاضون التمر والرز والسكر والطحين وأحياناً **(فلوس)** (١٥٥).

وتشمل تجارة السمك **(المالح)** الذي كان يباع بكميات كبيرة لقوافل الجمال التي تجتاز رمال الصحراء والطرق الوعرة بين الجبال والوديان

قادمةً من مختلف مناطق بادية الإمارات لتشحن احتياجات الأهالي من المالح والأسماك المجففة الأخرى. كان المالح من أهم الصناعات السمكية عند أهالي رؤوس الجبال التي تصدر إلى أسواق دبي والشارقة، وكانت أغلب كميات المالح تنقل بـ(الجوالبيت) الشراعية ضمن صادرات هذه المناطق من الرطب والبصل، لتباع بالجملة إلى تجار معروفين يقومون بتسويق جزء منها محلياً، وتصدير الجزء الباقي إلى الخارج.

ويصدر المالح بكميات كبيرة إلى سواحل وجزر فارس، وذلك بواسطة وسائط النقل البحرية التي تأتي من تلك المناطق. كما تصل من العراق أبوام كبيرة تشتري أسماك القباب والكنعد والصدى طازجاً من الصيادين في عرض البحر وبكميات كبيرة تصل إلى ٤٠ أو ٥٠ ألف سمكة لكل يوم. وكانوا يقومون فوراً بتشريحها وتنظيفها وتمليحها وتخزينها في صفائح ويأخذونها إلى بلادهم، وهذه العملية تتم من خلال مقايضة التمور العراقية بالأسماك. لقد قامت في دبي والشارقة وبقية الإمارات أسواق لتجارة المالح واستيرادها وإعادة تصديرها، وذلك على مدى سنوات طويلة.

وكان العاملون في صناعة المالح يستوردون الملح بكميات كبيرة لاستخدامها في صناعة الملح. فكانت سفن أهل الإمارات تستورد الملح من جزيرة المسيطيح وجزيرة خاكو الإيرانية، وغالباً ما تدفع رسوم قدرها مائة روبية مقابل السماح للصيادين بالقيام بعملية قطع الملح بواسطة (الهييب) وشحنها في شكل قوالب ضخمة بالكميات التي يحتاجونها، وتستغرق الرحلة إلى تلك الجزر مسيرة يوم وليلة^(١٥٦).

(١٥٦) انظر المصدر السابق، مقابلة مع عيسى بن سيف المالكي، ص ٣١٤.

ويقول إبراهيم الكاز: ((كانت العومة تباع بعد التجفيف لمشتريين من مواطني رأس الخيمة الذين كانوا يصدّرونها إلى القطيف والبحرين، وأحياناً كان التجار البحرينيون يصلون بأنفسهم للشراء من هنا، كما أنّ المزارعين كانوا يشترون منها لتغذية مزرعاتهم، وأيضاً كنّا نبيعها لصيادي القراقر، الذين كانوا يستخدمونها (كطعم)))^(١٥٧).

وقد اشتهر أهالي شعم وخور خوير والرمس بخبرتهم في صناعة السمك بهدف التصدير إلى المناطق المجاورة، وتقوم هذه الصناعة على حفر البرك الكبيرة، ومن ثم القيام بشرخ الأسماك الكبيرة من نوع القباب والكنعد ووضعها في كمّيات كبيرة قد تصل إلى ثلاثة آلاف سمكة، وبعد رصّها في تلك البرك أو الحفر، يتمّ رصّها بوضع أحجار كبيرة عليها لفترة من الزمن، ثم تباع إمّا بتخزينها في صفائح معدنيّة أو بيعها بالجملة لتجار من دبي والشارقة، وقد يتمّ تصديرها بعد ذلك إلى الخارج^(١٥٨).

وقد اشتهر أهالي دبا بتجارة الأصداف الكبيرة إلى جانب اصطياد وتجارة الأسماك. وكان الصيادون في الماضي يستفيدون من الأصداف الكبيرة التي تتميز بها سواحل دبا، وكانت تباع بسعر بـ ٢٥ روبية (المن)، وقد تزن ٥ أصداف كبيرة ممّا واحدًا. وكانت السفينة الواحدة تجلب ما بين ألف إلى ألف وخمسمائة (من)^(١٥٩). من الأصداف، لذلك فإنّ كمية الإنتاج السنوي من الأصداف كانت كبيرة جدًّا، ومن ثمّ فإنّ الدخل كان وفيرًا.

(١٥٧) الطعم بمعنى القوت الذي ينحط داخل القرقور لجذب السمك.

(١٥٨) مقابلة مع إبراهيم عبيد الكاز، الإمارات في ذاكرة أبنائها، مصدر سابق، ص ٣٠٦-٣٠٧.

(١٥٩) المن: وحدة قياس الوزن ويساوي المن ٤ كيلوجرامات، أو عشرين رطلاً إنجليزيًا.

ويقول عبد الله بن سلطان السلامي عن تجارة الأصداف: ((كانت النسبة الكبيرة من الإنتاج تباع إلى تجّار من مسقط، أمثال الحاج باقر عبد اللطيف وغيره، وبواسطة هؤلاء التجّار كانت الأصداف تصل إلى مصانع أوروبا وخاصةً فرنسا، وقد دامت هذه الثروة عشرات السنين كمصدر دخلٍ أساسيٍّ لسكان دبا والمناطق القريبة منها والمماثلة لها))^(١٦٠).

وقد اشتهر أهالي الساحل الشرقي بصيد سمك (العومة) وتصديرها إلى الخارج. وحول هذه الصناعة في دبا يقول عبد الله السلامي: ((كانت تعمل أكثر من عشرين عاملة^(١٦١) وأذكر أنّ عاملة والذي كانت تنتج سنوياً في حدود الستين أو السبعين ألف (مَن) من العوم. وهذه النوعيّة من الأسماك تكثر عادة وبكميّاتٍ كبيرة مع دخول فصل الصيف، وكان الصيادون ينشرون إنتاجهم اليومي على رمال الشاطئ تحت حرارة الشمس حتى تجفّ لتكون جاهزةً بعد ذلك لتجار دبي، أمثال علي بن عبد الله العويس وغيره، وتجار مسقط وللسفن الكبيرة المسافرة إلى الهند وكولمبو))^(١٦٢).

كما كان الصيادون من الجميرة يحملون شحنات العومة بواسطة ((الشواحيف)) إلى سوق البطين في ديرة ودبي لبيعها، ويقومون بشراء احتياجاتهم من هناك، وكانت الرحلة تستغرق أحياناً ثلاث ساعات إذا كانت الرياح معاكسة. ويذكر الحاج بدر بن عبيد البدر بعضاً من التجّار

(١٦٠) مقابلة في مجلس عبد الله بن سلطان السلامي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، مصدر سابق، ص ٢٩٢-٢٩٣.

(١٦١) العاملة بلغة الصيادين هي وحدة الإنتاج التي تشمل قارب الصيد مع الأفراد العاملين عليه، وقد يكون أفراد العائلة الواحدة يشكلون عاملة واحدة.

(١٦٢) انظر المصدر السابق، ص ٢٩٣-٢٩٤.

الذين كانوا يتعاملون في تجارة العومة، منهم: عبد الله قايد أهلي وخليفة بن سلطان بن حبتور وقوم بلكيزي والسيد أحمد ومحمد تقى وميرزا وغيرهم من مواطني دبي، أما الصيادون فكان أغلبهم من الجميرة وبعضهم من الخان بالشارقة، وبعضهم من أهالي فريج عبيد بديرة^(١٦٣).

وتأتي أسماك (الخباط) في الدرجة الثانية من حيث كميات الإنتاج الوفيرة التي يتم حفظها وتصديرها. وتقدر الكميات المصطادة شهرياً بمليونى سمكة إلى ثلاثة ملايين سمكة. وعلى امتداد شواطئ دبا كان الصيادون يقومون بتمليح تلك الكميات الكبيرة من الخباط ويكومونه، وتغطى تلك الأسماك بـ(الدعون)^(١٦٤)، ولكن حفظها لا يطول إذ إن المشترين كانوا يصلون خلال خمسة أيام بعد التمليح، والزبائن الدائمون للخباط المملح كانوا من التجار القادمين من البصرة وعبادان والأهواز والكويت والبحرين ويشحنونها في سفنهم.

ويعمل الصيادون على اصطياد أسماك القرش بكميات كبيرة، وهي ذات قيمة اقتصادية، وتعدّ (الشعاريف)^(١٦٥) أحد المنتجات السمكية التي يتم استخراجها من أسماك القرش وتصدر إلى الصين، كما يستخرج الصيادون من أحشاء القرش كميات كبيرة من (الصل) الذي يدهن به

(١٦٣) انظر مقابلة في مجلس بدر بن عبيد البدر، مصدر سابق، ص ١٥٨.

(١٦٤) الدعون: كلمة محلية بمعنى سعف النخيل اليابس الذي يستخدم في صناعة العريش وحضائر البيوت القديمة، وهي من السلع التي يتاجر بها سكان المناطق الداخلية إلى بلدات ساحل الإمارات.

(١٦٥) الشعاريف: هي زعانف أسماك القرش، وهي ذات قيمة غذائية كبيرة، ويستخدم الصينيون هذه الزعانف لصناعة الشورية، كما تستخرج منها أنواع من الخيوط. (انظر المصدر السابق، ص ٢٩٤).

السفن ويحفظ في صفائح معدنية، ويتم بيعه وتصديره ليستخدم لأغراض متعددة^(١٦٦).

وترتبط موانئ الإمارات بعلاقات تجارية مهمة مع ميناء البصرة، فيقوم تجار السفن الشراعية بحمل كميات كبيرة من الأسماك وخاصة أسماك العومة والجاشع على ظهر سفنهم الشراعية، ويقومون ببيعه أو مباديته بالتمور التي يأتون بها بهدف الاستهلاك أو التجارة، أو بهدف التصدير إلى موانئ الهند أو شرق أفريقيا^(١٦٧).

السفر إلى الخليج للعمل والتجارة:

تميزت فترة الأربعينيات وبداية الخمسينيات من القرن العشرين بتذبذب فرص العمل وضعف عمليات استخراج وتجارة اللؤلؤ وضعف مردوده الاقتصادي وتوقفه فيما بعد، وهي بلا شك فترة عصيبة ترتب عليها انهيار الحالة الاقتصادية التي كانت تتميز بها اقتصاديات مجتمع الإمارات المعتمدة على هذا النمط الاقتصادي والمعيشي. وزاد من تفاقم آثار تلك الحالة الاقتصادية اندلاع الحرب العالمية الثانية وما سببته من نقص كبير في المواد والسلع الغذائية، الأمر الذي فرض على أبناء المنطقة البحث عن مصادر أخرى للرزق والعمل والمعيشة. وقد توجه قسم من السكان إلى السفر باتجاه الهند وأفريقيا وعدن للعمل في حرفة النقل البحري والتجارة البحرية بين موانئ الخليج وموانئ تلك البلدان كما أوضحنا ذلك سالفًا.

أما الجزء الأكبر من الأيدي العاملة فقد توجهت باتجاه مدن الخليج

(١٦٦) انظر مقابلة مع عبد الله السلامي، مصدر سابق، ص ٢٩٤.

(١٦٧) الراوي علي مطر الشامسي، مقابلة تلفزيونية مع تلفزيون الشارقة.

العربي في الكويت والبحرين والسعودية وقطر، بعد أن قيّض الله لهذه البلدان ثروة إنتاج النفط، وكان لا مناص إلى الهجرة إلى سواحل الخليج وصحاريه للعمل في الفرص التي أتاحتها تدفق الثروة النفطية وانتعاش مشاريع الخدمات الاجتماعية والاقتصادية.

وعن تاريخ اكتشاف النفط في الخليج فقد اكتشف في البحرين عام ١٩٣٢، وأُرسلت الشحنة الأولى من النفط الخام من البحرين إلى اليابان في عام ١٩٣٤. ثم اكتشف النفط في السعودية عام ١٩٣٥، وصدرت الشحنة الأولى منه عام ١٩٣٩. واكتشف في الكويت عام ١٩٣٦، وصدرت الشحنة الأولى منه ١٩٤٦.

لذلك نجد أنّ أهل الإمارات بدؤوا بالذهاب إلى البحرين أولاً منذ أواخر ثلاثينيات القرن العشرين، وإلى الحساء (الأحساء) وقطر والكويت بدءاً من أوائل الأربعينيات، بل إنّ البعض يرجع تاريخ الذهاب إلى عام ١٩٣٠^(١٦٨).

وقد توجه معظم السكان وخاصّة في فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية وبالذات من القوى العاملة صوب بلاد الخليج، ويمكن القول كما يؤكد ذلك الكاتب والتاجر محمد راشد الجروان بأن أكثر من ٨٠٪ ممّن كانوا يعملون في اللؤلؤ والتجارة بدؤوا في هذه الهجرة، وهناك استقبلوا بين أهليهم وإخوتهم استقبلاً مريحاً؛ لأنّ الظروف واحدة ولأنّ ما أصاب الناس هنا أصاب إخوتهم هناك.

وقد التحق أبناء الإمارات من المسافرين إلى بلدان الخليج للعمل في الكثير من المجالات، فمنهم من اتّجه للعمل كعمّال عاديّين، والبعض الآخر كعمالة فنيّة، وبعضهم عمل في صيد وبيع الأسماك لحاجة السوق المحلي

(١٦٨) انظر ويليام وفيدلتي لانكستر، العز في القنعة-رأس الخيمة ومحيطها قبل النفط، ترجمة ميشلين جبور، دار الساقي، بيروت-لبنان، ص ٦٥٠.

في تلك الدولة لهذه السلعة، والتحق بعضهم الآخر بالوظائف الإدارية والكتابية في بعض الدوائر والمؤسسات، وهناك الكثير من التجار الذين افتتحوا محلات تجارية ووجدوا من التسهيلات والتيسيرات الشيء الكثير، مما هون عليهم الشعور بالغربة وعوضهم عن فراق أهل والوطن إلى حد بعيد^(١٦٩).

كما التحق عددٌ منهم بالأعمال الإنشائية في الطرق والبناء، وأعمال الشحن والتفريغ في الموانئ، وهناك من عمل بالطباعة وكتابة الرسائل والصرافة، ومراسلين في الدوائر الحكومية، وغيرها من الأعمال التي يحتاجها السوق المحلي، كما التحق الأولاد الصغار السن في خدمة الأسر والمنازل^(١٧٠).

ويذكر النوخة علي عبد الله الميزا أنه كان يشحن من خورفكان مئات الموظفين والفرّاشين مع أفراد أسرهم وخاصةً في الإجازات الصيفية بعد قضاء إجازاتهم، وجلّ هؤلاء كانوا يعملون في وزارة المعارف بالكويت^(١٧١).

كان الرجال في البدء هم أول الذين ذهبوا بهدف جمع المال الضروري للزواج، ثم ذهبوا لاحقاً لأغراض أخرى هي جلب أو إرسال السلع المستوردة، منها مضخات الديزل الخاصة بآبار البساتين، والإسمنت الضروري لقنوات المياه وأعمال البناء، والحديد المموج أو الخشب المقطع للسقوف، والفوانيس والبريموس، وماكينات الخياطة، والشبكات السلكية، وفخاخ

(١٦٩) انظر محمد راشد الجروان، التجارة بين الماضي والحاضر، مصدر سابق، ص ٦٧-٦٨.

(١٧٠) محاضرة ألقاها الدكتور أحمد بن صراي، أيام الشارقة التراثية، ٢٠١٤. ٢١٠٤

(١٧١) امتلك الميرزا العديد من السفن، منها البوم المسمى بالتمتاز، وكان يعتبره بمثابة تاكسي لأهل خورفكان للتنقل بين موانئ الإمارات وإمارة الكويت آنذاك.

الأسماك السلكية، وشبكات الأسماك والحبال المصنوعة من النيلون. كما خصّص آخرون مدّخراتهم لشراء الإبل أو البساتين أو الماعز، ونظرًا لتدنّي المال الذي اكتسبه الناس من العمل المهاجر والمستثمر في المواد المستوردة التي تؤمن العمل؛ اضطرّ الكثير منهم للسفر إلى الكويت مصطحبين هذه المرّة عائلاتهم حيث يبقون هناك عدّة سنوات. وقال بعضهم إن الآباء نقلوا عائلاتهم إلى الكويت لتأمين تعليم الأولاد، أو لكسب مزيد من المال بغية تأمين منزلٍ حديثٍ وبستانٍ عند عودتهم في النهاية إلى وطنهم.

الواقع أنّ العمّال المهاجرين تطلّعوا إلى التمكن من اقتناء منزلٍ حديثٍ متمثّل في البيت العربي، إضافةً إلى اقتناء شاحنة أو سيارة، وتأسيس مشروعٍ صغير، علمًا أنّ هذه المشاريع نفّذت على صعيد أفراد العائلة الكبيرة^(١٧٢).

وهناك نماذج عديدة من أولئك الرجال الذين توجّهوا للعمل في بلدان الخليج، منهم السكوني عبد الرحمن كاجور الذي ترك حرفة السّفر البحري وسافر إلى المملكة العربية السعودية للعمل ويشرح كاجور الظروف التي طرأت على مجتمع الإمارات ودفعتهم للهجرة إلى تلك البلدان، فيقول: ((المعروف أنّ معيشة إنسان الساحل كانت معتمدةً على الغوص طوال عشرات بل مئات السنين، وفي الأربعينيات حينما توقّف هذا الإنتاج ومرّت المنطقة بظروفٍ معيشيّةٍ قاسية متأثّرةً بالحرب العالمية الثانية؛ سمعنا عن فرص العمل التي توفرت في بعض بلدان الخليج التي دخلت مجال إنتاج النّفط وخاصّةً البحرين والسعودية والكويت. فخرجت أفواج من الشباب والرجال يبحثون عن الرزق الحلال في تلك الدول، وضمن إحدى تلك

(١٧٢) انظر العز في القناعة، مصدر سابق، ص ٦٥١.

الأفواج خرجت إلى السعودية لأبقى عاملاً بها طوال ٢٣ سنة متواصلة، كان عمري يومها ٢٢ سنة، ومع عددٍ كبيرٍ من العمال السعوديين والعمانيين وأبناء الإمارات؛ التحقت أولاً بالعمل في ميناء الدمام ((كتنديل)) لمدة ٤ سنواتٍ متواصلة، وأذكر أنّ الميناء يومها كان في حركة دؤوبة، إذ كانت البواخر تصل إليه من اليابان وأمريكا جالبة مختلف أنواع المواد الغذائية والمعدّات والآلات الفنية وغيرها، وكانت الأجرة اليومية قرابة ٥ ريالاً بواقع ١٥٠ ريالاً في الشهر.

وبعد سنوات الميناء الأربع انتقلنا للعمل مع شركات شويعر التي كانت تقوم بصنع وتجهيز وتركيب خزانات المياه في البيوت، بواقع ١٤ ريالاً في اليوم، واكتسبنا خبراتٍ فنيّةً مختلفة عن تلك التي تعلّمناها من ميناء الدمام، والتي تمثلت في الإشراف على عمليات الشحن والإنزال بواسطة الرافعات من وإلى البواخر، وغيرها. انتقلنا بعد ذلك ضمن مجموعةٍ مكوّنةٍ من ٢٥ عاملاً من أهالي عجمان إلى العمل في شركة ((أرامكو)) برأس تنورة للعمل في صناعة الخزانات، وكذلك مع حفّارات التّقيب عن النّفط وخلال ٦ أشهر أذكر أنّنا حفّرنا ٣ آبارٍ نفطيّةٍ كبيرة. وفي أرامكو كان يعمل معنا رجالٌ من الجزيرة الحمراء ((زعاب)) برأس الخيمة.

ومن رأس تنورة انتقلت للعمل عدّة سنواتٍ في منطقة ((خميس مشيط)) كمراقب على العمال في البداية بحكم خبراتي وشهاداتي السابقة. وهناك صادفت شخصاً ألمانياً عرض عليّ أن أتولى مهمّة المتمثلة في تفجير الديناميت بالجمال حيث كان على سفر، ولإتمام عرضه اشتغلت معه شهراً كاملاً علمني خلاله أساليب وظروف التفجير ثم استخرج لي شهادة بل تصريحاً للقيام بهذه المهمّة بصفةٍ مشروعة،

وبقيت ثلاث سنوات متواصلة أعمل في تفجير الجبال بالديناميت، وكانت أجرتنا اليومية خمسين ريالاً. والحقيقة أنني بقدر ما استمتعت واستفدت من سنوات وجودي وعملي في المملكة العربية السعودية بقدر ما ارتحت مع الألمان لحسن معاملتهم وتقديرهم وإنصافهم لنا نحن العمال العرب.

ولم أتخلّ عن العمل معهم إلا عندما أصبت في حادثٍ مروريٍّ مفاجئٍ سبّب له لنا جملٌ على أحد الطرق الجبلية في السعودية، الأمر الذي أحالني نزيلًا بالمستشفى لمدة ٤ شهور، ثم بعد العودة إلى البلاد غادرت إلى الهند واستكملت العلاج هناك، والآن ومنذ إحدى عشرة سنةً أعمل في وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية بعجمان^(١٧٣).

ويصف أحمد بن عبد الله العبدولي طبيعة الأعمال التي التحق بها المواطنون في منطقة الدمام في المملكة العربية السعودية، وظروف العمل هناك، فيقول: ((سافرت إلى الدمام بالسعودية ضمن مجموعة كبيرة عمل بعضها في التصدير، مثل: يوسف بن حافظ وعبيد حوارة وآخرين وضعوا طاولاتٍ في السوق وعليها دفاتر وطابع وأظرف يكتبون ((عرائض)) رسائل واستمارات وغيرها.. وأذكر منهم حياة الشيخ عبد الله بن ثاني من أهل عجمان، وتفرّق البقية على وظائف ومهام وأعمال مختلفة حرة كانت بالأجر. وقد التحقت في الشهور الأولى لوصولي هناك بوظيفة إدارية في شركة حمد محمد الدوسري؛ وهو أحد مواطني الإمارات وكانت الشركة يومها منهاراً نتيجة تعرّضه للسرقات من قبل ((الديولية)) السّواقين وغيرهم فبقيت معه وساعدته حتى تمكن من تسديد حساباته، وبعد ذلك تفرّغت ودخلت السوق بمحل تجاري للملابس والساعات، ثم بعد فترة

(١٧٣) انظر مقابلة مع عبد الرحمن أحمد كاجور، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢، مصدر سابق، ص ٢٥١-٢٥٢.

فتحت محلًا آخر للمواد الغذائية ((بقالة))، وعلى ذلك أقمت في السعودية ١٣ سنة.

وهناك لم نشعر بالغربة نتيجة المعاملات والتسهيلات الطيبة، وأيضًا لأن الدّمّام جمعتنا معًا نحن النسبة الكبيرة من أهالي الإمارات نلتقي كلّ مساءً على سيرتنا السابقة في المجالس على القهوة والسوالف والأخبار، وفي النهار كلّ في عمله، وكانت الدّمّام خاصّةً والمنطقة الشرقية هي قوّة العمل في المملكة العربية السعودية في تلك الأيام))^(١٧٤).

ويصف خادم سرور المعصم تجربته في السّفر إلى كلّ من السعودية والكويت ولم يتجاوز من العمر ١٥ سنة. وقد سافر خادم سرور برفقة ابن عمه إلى السعودية للعمل ويقول: ((اشترينا تذكرتي مرور من عبيد بن جمعة الكعبي حاكم البريمي حينها، وقد كان يحضر هذه التذاكر من السعودية ويبيعها في دبي والإمارات الأخرى على المواطنين الراغبين في السّفر بقيمة ٥٠-٦٠ روبية فلم تكن يومها عندنا جوازات سفر.

عملت في السعودية في البداية كفراش في أحد المحلات التجارية، ثم اشتغلت في شركة القصيبي وكان بها نسبة كبيرة من أبناء الإمارات، وكانت مهمّتي مقتصرّةً على الإشارة للرافعة ((الونش)) التي ترفع البضائع من من وإلى السّفن. وفي يوم من الأيام احتاجوا لكاتبٍ فجاءوا ينادون على من يجيد القراءة والكتابة، فناداني المشرف وكان اسمي يومها راشد بن أحمد لأنّ تذكرّة المرور التي اشتريناها كانت باسمين خليفة بن راشد وراشد بن أحمد.

المهم عُينت كاتبًا فترة في الميناء أسجّل عدد أكياس الإسمنت ثم ترقيت إلى (تايم كبير) لتسجيل حضور وغياب وبطاقات العمال، وكثيرًا ما كنت

(١٧٤) انظر مقابلة مع أحمد بن عبد الله العبدولي، المصدر السابق، ص ٢٤٣.

أسجل جماعتي من الإماراتيين حضوراً وهم غياب تقديرًا لظروفهم، إلى أن علم بالأمر المسؤول في المكتب الرئيسي جاسم القصيبي، وعطّلني عن العمل ١٥ يومًا، فذهبت إلى مكتب العمل والعمال وكان يرأسه ذلك اليوم الأمير تركي بن عطيشان فاشتكت عنده، وحقق في الأمر وأعادني إلى العمل في الجمرک البري، وبقيت أعمل في السعودية سنتين ونصف ثم رجعت إلى البلاد)).

وبعد هذه التجربة التي قام بها خادم سرور للعمل في السعودية اتّجه في رحلة العمل الثانية نحو إمارة الكويت، ويصف الظروف التي أحاطت بهذه الرحلة، فيقول: ((بعد ٧ شهور من البقاء في دبي شددت الرّحال إلى الكويت حيث كانت وجهةً (أخرى) لأهل الإمارات للعمل، وفي الكويت بقيت ٨ أشهر بدون عمل، وكان معي خالي ربيع بلال البدور، وكذلك خميس مبارك بوبلول وغيرهما. وحين يئست من البطالة ذهبت إلى شخص معروف يُدعى خليفة الغانم، على الرغم من أنّي كنت يومها صغيراً في السن لكنني كنت جريئاً لا أخجل ولا أتردد، وقلت له أنا من عمان وأبحث عن عمل منذ ٨ شهور فأعطاني ورقة لإدارة البرق والهاتف، وكان مديرها ذاك اليوم خالد المرزوق، فأعطيته الرسالة لكنه أخذ يماطلني عشرة أيام حتى قطعت الأمل)).

وفي صباح ذات يوم كنت أتمشّي في الشارع إذا بي أسمع صوت خليفة الغانم يناديني وهو واقفٌ على باب محلّه التجاري، وكان الكويتيون لا يحبّون أن يجدوا عاطلاً يتسكع في الشوارع، فسألني: لماذا لم تداوم في عملك بالبريد؟ فشرحت له القصة، فما كان منه إلا أن دخل المحل واتّصل بالمدير وأمره بتعييني على الفور، وتمّ لي ذلك وعُيّنت (مراسل) وكان يرأس الدائرة الشيخ مبارك العبد الله الأحمد، وكان شيوخ الكويت

يحبّون الأشخاص السُّمر ويعتبرونهم ناس خدامين صحيح يعني شديدين في العمل.

ويضيف خادم سرور قائلاً: ((فدخل بسيارته ذات يوم وصادفني أتمشى في المبنى، فطلب من سكرتيه أن يلحقني على الفور بالعمل في مكتبه، وكان راتبي حينها ٣٠٠ روبية، فأمر الشيخ معاونه الإداري أن يرفع الراتب إلى ٦٠٠ روبية، وكان هذا المبلغ أعلى من راتب المعاون الإداري ومسؤول المراسلين. فجاءني الجميع مستغرباً يتساءل: ماذا فعلت بالشيخ؟! بالتأكيد أنك سحرته لأنكم أنتم العُمانيون كلّم سحرة...)).

وقد اشتغل المعصم سنتين في هذا العمل، ثم ما لبث أن عاد إلى دبي عام ١٩٦٠، وكان يقيم كما أشار في بيتٍ واحدٍ مع سيف الجروان وحمد بوشهاب وعبد الرحيم البكر وغيرهم من مواطني رأس الخيمة ودبي وعجمان والشارقة وأم القيوين، وجميعهم كانوا يعملون ببلدية الكويت^(١٧٥).

ونستعرض الآن تجربةً فريدةً وغنيّةً من تجارب الهجرة إلى الكويت يرويها الرّبان جمعة بن حميد. بدأ هذا الرّجل حياته عاملاً في حرفة الغوص وتدرّج في تراتبيّة هذه الحرفة من تناب ثم يلاس ثم سيب ثم غواص، ويصف الرّبان حميد عمل الغوص بأنّه ((مكدة وتعب)) ويواجه الغيص خطر الموت وقسوة هذا العمل وقسوة الغربة عن الأهل، وكانت رحلة الغوص تستغرق خمسة شهور ((الذاهب فيها مفقود والعائد مولود)).

وعندما سمع عن فرص عمل في الكويت أقل إرهاقاً وخطرًا قرر السّفر بحثاً عن الرزق، وفي ظلّ انعدام المال تمكن من تدبير مصروفات الرّحلة، وقد منحته حكومة الشارقة ورقةً صغيرةً كتب عليها: ((إنّ فلان الفلاني

(١٧٥) انظر مقابلة مع خادم سرور المعصم، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢. مصدر سابق، ٢٢٤-٢٢٦.

من رعايا حكومة الشارقة ورجاء مساعدته في العمل))، وكانت تلك الورقة بمثابة جواز سفر.

وكان السّفر إلى الكويت حينئذٍ بحرًا وبواسطة شركة هندية كانت تمتلك سفينتين؛ الأولى اسمها بارليه والثانية اسمها باربيتا، والمسافر إلى الكويت كانوا يسمّونه ((معلي)) أي ذاهب إلى العالي، والعائد من عالي إلى السافل يسمّونه ((سنان)). وكان الطريق يمرّ من الكويت إلى البحرين ثم قطر ثم الإمارات وعمان، وجودر في كراتشي ثم الهند. والمعلي عكس هذا الطريق.

كان إيجار السّفر ١٧ روبية، وتمّ الاتفاق على السّفر مع مقاول كويتي يقال له عبد الرحمن بن ياقوت، واستغرقت الرّحلة ثلاثة أيّام بلياليها، وصلت بعدها السفينة إلى منطقة يقال لها ((أم شعاب))، وبعد النزول كان عليهم من قطع الطريق من أم شعاب إلى مدينة الكويت بسرعة كبيرة خوفًا من دوريات الشرطة التي كانت تتعقّب المتسللين.

ويتذكّر جمعة بن حميد وهو يضحك من الموقف الذي جعلهم يتضوّرون جوعًا وعطشًا في رحلةٍ عبر الصّحراء وفي أجواء حارة طولها مائتا كيلومتر، كان عليهم قطعها ليلاً حتى لا يقعوا في قبضة دوريات الشرطة، التي تطارد متسلّلي هذه المنطقة، وبالفعل لم ينبلج شعاع صباح اليوم التالي الذي يصادف غرة رمضان حتّى تمكّنوا من تجاوز تلك المسافة ركضًا وهم على موعدٍ مع الحلم الذي كان يُراودهم في حياةٍ كريمةٍ هانئةٍ تخلّصهم من تعب الغوص وأهوال البحر.

بدأ بوحמיד بالبحث عن عمل، حيث ذهب مع رفاقه للسؤال عن رجلٍ اسمه عبد الصّايغ الذي وجدوه في السوق، وختم لهم الأوراق وكتب عليها بأنه يقرّ بأنه الكفيل وبأنّ هذا الشّخص ((مواطن وغير متسلّل)). وشعر

بوحמיד مع أصحابه بالارتياح لأن نصف الهم قد انزاح من على كواهلهم، وما عليهم إلا الذهاب إلى دائرة العمل لفتح ملفات لهم، ولم يواجهوا أي معوقات لأن الصايغ قد كفّ لهم وبالتالي فهم مواطنون كويتيون.

ويصف جمعة بن حميد رحلته مع ظروف العمل الجديد والمتاعب التي واجهها منذ وصوله إلى الكويت ويقول: بحثنا عن عمل فوجدنا مواطناً كويتياً يعمل في مقاولات البناء، وكان هو الوحيد تقريباً، حيث لم تكن هناك شركات أجنبية، ووجدنا أنفسنا رغم أنوفنا نعمل في ((السميت والكنكري)). السيارات تأتي محملة بالإسمنت والحصى.. وعلينا تفريغها.. ولم تكن هناك ((شبولات صغيرة)) لتنزيل الحصى من السيارة، كانت أيدينا هي الشبولات حتى تقرحت وتورمت لكن ما باليد حيلة، المهم الصائم في ذلك الوقت يعمل حتى الساعة العاشرة صباحاً تقديراً لصيامه، والمفطر يظل يعمل حتى الساعة الثانية بعد الظهر، والإيجار واحد ٦ روبيات.

واشتغلنا ثلاث سنوات متواصلة دون كلل أو ملل، واعتبرت نفسي في مهمة ولا بد أن أنجزها مهما كانت المتاعب.. بعض من كانوا معنا لم يتحملوا وقرروا العودة إلى الإمارات، وبعضهم ذهب لبحث عن عمل جديد.. ((نقدر واللا ما تقدر.. الكسلان يرجع بلاده واللي يبغي يعيش يكدر.. يوم سافرنا الكويت سافرنا نبغي راحة حصلنا تعب أكثر)). ويقول جمعة: ((كان راتبنا في الشهر ١٨٠ روبية مقسمات ٦٠ للعيشة في الكويت و ٦٠ نرسلها للأهل و ٦٠ نوفرها وبعد ثلاث سنوات كان حصيلة كل ما وفرناه ١٥٠٠ روبية عدنا بها للإمارات)).

وعن الطريقة التي كان يرسل بها المهاجرون مصاريف أسرهم في الإمارات، يقول بوحמיד: ((كان هناك شخصان من الإمارات.. الأول اسمه

مفتاح العريف والثاني اسمه عبد الرحمن الجروان.. كنّا نعطي الواحد منهما البيزات (الفلوس) وكان معه دفتر صغير يسجّل فيه.. ولم نكن نحن فقط بل كان هناك الكثير من أمثالنا.. نعطيه النقود بلا ورقة ولا ضمان.. لأنّ الدنيا كانت أمان.. كنّا نعطيه خمس روبيات مقابل أتعابه.. وهناك من يعطيه عشر روبيات ويسلم هو الأمانة لأهله بكلّ أمانة)).

أمّا عن ظروف العمل الذي التحق به في الكويت؛ فيضيف جمعة بن حميد: ((سنوات الغربة صعبة والعمل صعب وكما قلت ذهبنا للكويت لنبتعد عن تعب الغوص فوجدنا تعباً أكبر ثم جاءت الخبر (الأخبار) عن اكتشاف البترول في الإمارات وأنّ الدنيا ستتغيّر وسيعمّ الخير على الجميع.. فقرّرنا العودة فوراً))^(١٧٦).

أمّا النوخة علي عبد الله الميرزا فهو أحد أصحاب السفن التي كان يشحن على متنها العبرية والمسافرين من خورفكان وساحل الإمارات المتجهين للعمل في إمارة الكويت آنذاك. ومن الأبوام التي امتلكها بومّ يسمّى ((الممتاز)) وقد اشتراه من جاسم عبد المحسن الخرافي. وكان الممّمّاز وسيلة المواصلات الاعتيادية التي يتنقل بواسطتها المسافرين من خوركان إلى الكويت بصورة شهرية. والممتاز كما يقول النوخة الميرزا هو ((تاكسي خورفكان)) الذي يحمل العبرية إلى الكويت، وفي كلّ رحلة كان يشحن أكثر من ٣٠٠ راكب، وهم في جلّهم يعملون فراشين في وزارة المعارف الكويتية. وفي سنة من السنين وبينما كان البوم طارحاً في النقعة^(١٧٧) وذاهباً للسفر

(١٧٦) انظر جمعة بن حميد، ذاكرة حية بين البر والبحر، إعداد محمد عبد السميع ونجود معضد الشامسي، تراث الإمارات (٨)، بيت الموروث الشعبي، إدارة التراث، دائرة الثقافة والإعلام، ٢٠٠٥.

(١٧٧) النقعة: هي مرسى السفن في ميناء الكويت.

من الكويت إلى الإمارات، شاءت الأقدار أن يحترق البوم، ومن حسن الحظ أنّ البوم لم يكن بداخله ركّاب، وعلى إثر هذا الحادث تمّ إلغاء الرحلة التي كان سيُسافر فيها المئات من أهالي الإمارات، أرجعت لهم جوازاتهم. وفي آخر السّتينيات اشترى النوخذة علي الميرزا مركبًا من مالِك كويتي بمبلغ ٣٤٠ ألف درهم واسمه الجهراء، وكان يقوم بنقل العبرية من الإمارات إلى الكويت والعكس، وعندما وصل المركب إلى الشارقة ورآه الشيخ خالد بن محمد القاسمي حاكم الشارقة أمر بتسمية المركب بـ ((المنصورة))^(١٧٨).



البوم المسمى (الممتاز) لمالكه النوخذة علي عبد الله الميرزا

المصدر: WWW.EMARALYOUM.COM

(١٧٨) مقابلة مع النوخذة علي عبد الله الميرزا في تلفزيون الشارقة.

الخاتمة:

تتناول هذه الدراسة بشكل عام وصفاً للطرق والمجاري البحرية المتعلقة بالمجاري البحرية التي تتبعها السفن الشراعية التقليدية بين موانئ الخليج العربي من جهة، وبين موانئ المحيط الهندي وبحر العرب في الإمارات وعمان واليمن وأفريقيا من جهة أخرى، ووصفاً للطرق التجارية والنشاط التجاري بين الإمارات وبلدان المحيط الهندي وبينها وبين موانئ وبلدان الخليج العربي.

والملاحة البحرية حرفة بحرية اشتغل بها سكان الخليج وحوض المحيط الهندي منذ القدم، واستمرت حتى منتصف القرن الماضي، لذا نلاحظ تطوّر المعارف المرتبطة بهذه الحرفة وهي معارف فلكية وجغرافية ترتبط بمعرفة حركة النجوم والرياح، والإحاطة بفنون القياس وغيرها من المعارف التي تمكّن منها أهل هذه المنطقة وتقوّوا فيها وأجادوا فنون السفر البحري.

وتضمّنت الدراسة مقدّمةً وفصلاً بأهمّ فنون السفر الشراعي في التراث الملاحي البحري، حيث تقوم الرحلات البحرية على معارف ملاحية وفلكية، وخبرات بالمعاملات التجارية والنشاط التجاري الذي يمارسه العاملون في هذه الحرفة. كما كان يعتمد هذا التراث البحري على ثقافة واسعة من العادات والتقاليد والطقوس التي يمارسها البحارة؛ وهي بمثابة قواعد لتنظيم الحياة البحرية داخل السفينة وأثناء رحلات السفر البحري في البحر والبر.

أمّا الفصل الثاني فكان عن الطرق البحرية القديمة التي أشارت إليها

كتب المؤرخين وكشفت عنها نتائج الأبحاث والحفريات الأثرية المتصلة بالدور الحضاري لمنطقة الخليج والإمارات، خصوصاً في الملاحة والتجارة الدولية في العالم القديم، والطرق البحرية التي اعتاد ارتيادها بحارة الخليج في الماضي البعيد، أو الأزمنة القريبة إلى الموانئ الغربية لشبه القارة الهندية، والطريق التجاري البحري إلى شرق أفريقيا وموانئ جنوب الجزيرة العربية والطريق البحري إلى سقطرى.

وتناول الفصل الثالث الطرق والمجاري البحرية في مرشحات الملاحين الأقدمين والمتأخرين داخل الخليج وبين الخليج والمحيط الهندي وتتبع المسالك والمجاري التي كانت تتخذها السفن الشراعية مسترشدين بتلك المرشحات البحرية التي وضعها ربان البحر في الخليج والمحيط الهندي في العصر الحديث.

أما الفصل الرابع فقد تم تخصيصه للنشاط التجاري الشرعي البحري والعلاقات التجارية لسفن أهل الإمارات بين الإمارات وموانئ الساحل الغربي لشبه القارة الهندية، وبين الإمارات وموانئ شرق أفريقيا المسمى بالسواحل، وبين الإمارات وموانئ جنوب الجزيرة.

وقد تناول هذا الفصل بإسهاب النشاط التجاري والعلاقات التجارية التقليدية بين الإمارات وشرق أفريقيا المسمى بالسواحل، وبالأخص الطريق التجاري بين الإمارات وجزيرة زنجبار، والنشاط التجاري والعلاقات التجارية التقليدية بين الإمارات والهند، والنشاط التجاري والعلاقات التجارية مع جزيرة سوقطرة وميناء عدن.

أما الفصل الخامس فقد تناول لمحة سريعة عن اقتصاديات الإمارات التقليدية، وخاصة النشاط التجاري التقليدي بين مناطق وموانئ ساحل الإمارات الذي كان يقوم على تبادل السلع التجارية الزراعية والسمكية

بين المناطق التجارية الزراعيّة وموانئ الساحل، ومنها تجارة الأسماك والسلع الزراعيّة، كتجارة الغليون والتمور والليمون وباقي السلع الزراعيّة الأخرى.

كما تناول هذا الفصل هجرة أهل الإمارات إلى بلدان الخليج العربي للعمل والتجارة خاصّةً بعد تدني مستوى فرص العمل والنشاط التجاري الذي كان سائدًا مع الهند وشرق أفريقيا، ونتيجةً لانتهاء إنتاج وتجارة اللؤلؤ بعد اكتشاف اللؤلؤ الصّناعي. وهذا النشاط الجديد الذي استحوذ على سكّان الإمارات؛ أسهم في إدخال مظاهر الحداثة وظهور أنماطٍ معيشيّةٍ جديدة، ومكّن المئات من أبناء الإمارات من الحصول على التعليم الثانوي والجامعي، ومكّن أبناءها من تسلّم وظائف الجهاز الإداري الجديد الذي ظهر مع قيام دولة الإمارات في بداية سبعينيات القرن الماضي.

المصادر والمراجع

- ١ - إبراهيم خوري، أحمد بن ماجد، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة، الجزء الأول، مطبعة الأندلس، دمشق، ١٩٩١.
- ٢ - ابن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق إبراهيم خوري وعزة حسن، دمشق، ١٩٧١.
- ٣ - ابن ماجد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والفصول، تحقيق إبراهيم خوري، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الميري راس الخيمة، ١٩٨٩.
- ٤ - أحمد طربين، النظر والتجريب في منهج المعلم أحمد بن ماجد رائد علم الملاحة الفلكية في العصر الحديث، الندوة العلمية لإحياء تراث ابن ماجد، ج (١)، منشورات اتحاد كتّاب وأدباء الإمارات، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، ١٩٩١.
- ٥ - أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب، عالم المعرفة، المجلس الوطني للفنون والآداب، الكويت، ١٩٧٩.
- ٦ - أنور عبد العليم، تاريخ الملاحة عند العرب، من كتّاب مجاري الهداية، النائلة، للرّبان راشد بن فاضل البنعلي، تحقيق جاسم الحسن، مركز التراث الشعبي لدول الخليج العربية، الدوحة، قطر، ١٩٨٧.
- ٧ - ب.ج. سلوت، عرب الخليج، ترجمة عائدة خوري، المجمع الثقافي، أبوظبي، ١٩٩٣.

المصادر والمراجع

- ٨- جي.جي. لوريمر، دليل الخليج العربي وعمان ووسط الجزيرة العربية، القسم التاريخي، المجلد ٨، الدار العربية للموسوعات، مكتبة الشارقة.
- ٩- جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ج (٢)
- ١٠- حسن صالح شهاب، أسطورة هيبالوس والملاحة في المحيط الهندي، رسائل جغرافية، الكويت، ١٩٨٧.
- ١١- حسن صالح شهاب، فن الملاحة عند العرب، مركز الدراسات والبحوث اليمني- صنعاء، دار العودة، بيروت، ١٩٨٢.
- ١٢- حسن صالح شهاب، طرق الملاحة التقليدية في الخليج العربي، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت، ١٩٨٣.
- ١٣- حسن صالح شهاب، ابن ماجد والملاحة في المحيط الهندي، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة، سلسلة الملاحة العربية الفلكية (٨)، ١٩٨٨.
- ١٤- حسن صالح شهاب، البُعد الجغرافي للملاحة البحرية في المحيط الهندي قبل القرن السادس عشر الميلادي، سلطنة عمان، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٩٤.
- ١٥- حسن النابودة، تاريخ الملاحة والتجارة في الإمارات إلى ١٩٠٤، جائزة العويس للدراسات والابتكار العلمي، ندوة الثقافة والعلوم، الدورة الرابعة ١٩٩٣، ج (١)، دبي، الإمارات العربية المتحدة، ١٩٩٦.

المصادر والمراجع

- ١٦- حسن صالح شهاب، علوم العرب البحرية من ابن ماجد إلى القطامي، الكويت، ١٩٨٤.
- ١٧- ذكريات الإمارات، المركز الوطني للوثائق والبحوث، أبوظبي، ٢٠١٢.
- ١٨- عمان وتاريخها البحري، وزارة الإعلام والثقافة، سلطنة عمان، ١٩٧٩.
- ١٩- عمان في التاريخ، وزارة الإعلام، سلطنة عمان، دار أميل للنشر، ١٩٩٥.
- ٢٠- عيسى القطامي، دليل المختار في علم البحار، مطبعة حكومة الكويت، الطبعة الرابعة، ١٩٦٧.
- ٢١- عيسى العثمان، المختار في مجاري البحار، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٦.
- ٢٢- عادل الكسادي، الطرق الملاحية للسفن الشراعية بين الإمارات والخليج والمحيط الهندي، مركز زايد للتراث والتاريخ، العين، ٢٠٠٠، بحث غير منشور.
- ٢٣- عبد الله عبد الرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاجتماعية، ج ٣، ندوة الثقافة والعلوم (دبي) ١٩٩٨، دبي، الإمارات العربية المتحدة.
- ٢٤- عبد الله عبد الرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاقتصادية، ج ٢، اتحاد كتّاب وأدباء الإمارات، الطبعة الثانية،

المصادر والمراجع

- ٢٠٠٥، الشارقة، دولة الإمارات العربية المتحدة.
- ٢٥- عبد الرحمن الملاحي، ملامح من التداخل المعرفي بين ربانة اليمن وعمان، وزارة الثقافة، سلطنة عمان، ٢٠٠٦.
- ٢٦- علوي بن طاهر الحداد، تاريخ الإسلام في الشرق الأقصى، تحقيق ضياء شهاب الدين.
- ٢٧- علي محمد راشد، الأسفار البحرية والتجارة قديماً في الإمارات، مطبعة رأس الخيمة الوطنية، ٢٠١٤.
- ٢٨- فالح حنظل، التركيبة السكانية لمجتمع الإمارات في مرحلة ما قبل النفط، مجلة شؤون اجتماعية، جمعية الاجتماعيين، الشارقة، العدد ٤٣، ١٩٩٤.
- ٢٩- محمد حسن العيدروس، ابن ماجد الملاح الفلكي، الندوة العلمية لإحياء تراث ابن ماجد، ج (١)، اتحاد كتاب وأدباء الإمارات، ١٩٩١.
- ٣٠- محمد خلفان الروم، تقويم بني ياس البحري، شركة أبوظبي للطباعة والنشر، أبوظبي، ١٩٩٠.
- ٣١- محمد راشد الجروان، التجارة بين الماضي والحاضر.
- ٣٢- محمد عبد القادر بامطرف، الرفيق النافع على منظومتي الملاح باطايح، مطبعة السلام، عدن، ١٩٧٢.
- ٣٣- محمد فارس الفارس، رحالة وسياسيون زاروا الإمارات والخليج قبل النفط، ٢٠١٢.

المصادر والمراجع

- ٣٤- محمد قاسم الكلدي، التراث البحري لحضرموت، السفينة قبل المكنية، المكلا، حضرموت، ٢٠١٣.
- ٣٥- موزة محمد سالم، تاريخ الملاحة في الإمارات، جائزة العويس للدراسات والابتكار العلمي، ندوة الثقافة والعلوم، دبي، الإمارات العربية المتحدة، ج (١)، ١٩٩٦.
- ٣٦- وليام وفيدلتي لانكستر، العز في القنعة-رأس الخيمة ومحيطها قبل النفط، ترجمة ميشلين جبور، دار الساقى، بيروت- لبنان، ٢٠٠٧.

المخطوطات:

١- سليمان المهري، المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر، تحقيق إبراهيم خوري، مطبوعات مجمع اللغة العربية بدمشق، دمشق ١٩٧٠.

الرقم	الشكل أو الصورة أو الخريطة	الموقع
-------	----------------------------	--------

٢- روزنامة النوخة عبد الوهاب العسوسي، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجي، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٩.

٣- روزنامة النوخة عيسى عبد الله العثمان، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجي، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٩.

٤- مخطوطة ابن ماجد في علم البحار، ديوان صاحب السمو الشيخ صقر بن محمد القاسمي، حاكم رأس الخيمة، ب. ت.

٥- مجاري الهداية ((النائلة)) للربان راشد بن فضل البنعلي، التحقيق والمعالجة جاسم الحسن، الدراسة التاريخية، أنور عبد العليم، مركز التراث الشعبي لدول الخليج العربية، الدوحة، ١٩٨٧.

مصادر الصور:

الرقم	الشكل أو الصورة أو الخريطة	الموقع
	صورة تبين ميناء رأس الخيمة القديم	www.uaes.ae
	صورة تبين ميناء دبي القديم	www.uaes.ae
	صورة تبين ميناء عدن القديم	www.alamree.com
	صورة تبين ميناء المكلا القديم	www.alkhabarnow.net
	صورة تبين سوق دبي القديم	www.uaes.ae
	صورة تبين بوم الممتاز	www.emaralyoum.com

المقابلات الشفاهية:

مقابلة الباحث مع البحّار سيف بن سعيد الزبادي، أم القيوين ١٨ نوفمبر، ٢٠١٣.

مقابلة الباحث مع الشاعر سلطان بن غافان، أم القيوين، ١٨ نوفمبر، ٢٠١٣.

• مقابلات أجراها الكاتب عبد الله عبد الرحمن في كتابيه المذكورين في قائمة المصادر:

مقابلة مع سلطان بن أحمد بن ربيعة، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع محمد خليفة الفقاعي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع محمد بن حميد البسطي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع حسين محمد الشعالي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع محمد بن راشد الجروان، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع سالم بن حسن الشهران، رأس الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع محمد بن أحمد بن مطر السويدي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع محمد بن رحمة العامري، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع الحاي بن مطر بن مصبح بن مطر، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع أحمد بن سالم بن مزروع، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع حمد بن محمد المشغوني، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣.

مقابلة مع سعيد بن علي النومان، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.

مقابلة مع الحاج بدر بن عبيد البدر، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣.

المقابلات الشفاهية:

- مقابلة مع عبد الرحمن بن محمد البكر، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع ناصر بن عبد اللطيف السركال، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع سلطان حسن بوالشالات، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع محمد عبد الله الشيبة، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٣.
- مقابلة مع عثمان بن عبد الله الحميدان، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع سالم بن سعيد الدهماني، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع محمد بن خلفان الكندي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع محمد بن سلطان السلامي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع جابر بن راشد الهاملي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع عيسى بن سيف المالكي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع إبراهيم عبيد الكاز، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع عبد الرحمن أحمد كاجور، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع أحمد عبد الله العبدولي، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع خادم سرور المعصم، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج ٢.
- مقابلة مع علي عبد الله الميرزا في تلفزيون الشارقة.
- الراوي علي مطر الشامسي، مقابلة تلفزيونية مع تلفزيون الشارقة.
- مقابلة مع محمد حمد العويد المهيري، أجراها عبد الله الطابور، جريدة الخليج ٧ / ٨ / ٢٠٠٣.
- مقابلة أجراها عبد الله الطابور، جريدة الخليج، ١٠ يوليو، ٢٠٠٣.
- محاضرة ألقاها الدكتور أحمد بن صراي، أيام الشارقة التراثية، ٢٠١٤.

الفهرس

شكر وتقدير	٥
مقدمة مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث	٦
الإهداء	١١
محتويات الكتاب	
المقدمة	١٢
الفصل الأول:	
فنون السفر الشراعي في التراث الملاحي البحري	١٤
الفصل الثاني:	
الطرق البحرية التجارية القديمة بين الخليج والمحيط الهندي	٢٤
الفصل الثالث:	
الطرق والمجاري البحرية في مرشدات الملاحين	٣٦
الفصل الرابع:	
الطريق التجاري البحري الشراعي بين الإمارات	٧٢
الفصل الخامس:	
النشاط التجاري بين الإمارات وموانئ الخليج العربي	١٢٦
الخاتمة	١٦٢
المصادر والمراجع	١٦٥