

## صيد اللؤلؤ في الخليج العربي

في النصف الأول من القرن العشرين

د. عبد اللطيف محمد الصباغ

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر

### مقدمة:

حينما يُذكر تاريخ الخليج العربي الاقتصادي يتبادر إلى ذاكرة البشر صورة الذهب الأسود، غير أن قليلاً منهم يعلم أن هذه المكانة كانت دوماً لثروة بحرية زينت أعناق الحسان على مر العصور ألا وهي اللؤلؤ، الذي أصبح أثراً بعد عين في تاريخ المنطقة.

على مر العصور كانت منطقة الخليج حارة جذباء مقفرة نادرة الماء العذب قليلة الخضرة، لذا لجأ أهلها إلى البحر يلتمسون على صفحته وفي أحشائه أرزاقهم، فشكل صيد السمك وصيد اللؤلؤ والتجارة مثلث النشاط الاقتصادي في المنطقة. احترف أهالي منطقة الخليج الغوص على اللؤلؤ وتجارته منذ فجر التاريخ حتى منتصف القرن العشرين الميلادي، عندما أغرق اليابانيون السوق العالمي بكميات هائلة من اللؤلؤ المنتج باستثارة حيوان المحار في مزارع بحرية، فقلت أسعار اللؤلؤ ولم يعد الدخل يتناسب مع الجهد المبذول، والمخاطر التي تحف عمليات البحث عن الدر في أحشاء الخليج.

وقد اخترت فترة الدراسة في النصف الأول من القرن العشرين، إذ بلغ إنتاج اللؤلؤ في الخليج العربي أوجه، وأحكم البريطانيون إشرافهم على مياهه، وضيقوا على العمليات التجارية المحلية لصالح شركة الهند البريطانية الشرقية، فاعتمدت اقتصاديات المنطقة على اللؤلؤ بدرجة كبيرة، استحق معها أن نطلق عليه عصر اللؤلؤ، ونقع الدراسة في تمهيد وثلاثة عناصر أساسية.

واعتمدت الدراسة على الوثائق البريطانية تحت عنوان *Records of the Persian Gulf*

*pearl fisheries, 1857- 1962* إضافة إلى مصادر ومراجع أخرى عربية وأجنبية.

### تمهيد:

شكلت صناعة اللؤلؤ الأهمية الكبرى في حياة المجتمع الخليجي عبر العصور قبل ظهور البترول، وهي صناعة خاصة بهذا المجتمع، وتسويقها يمتد إلى أغنى بلاد العالم، وقد عبر محمد بن ثانٍ حاكم قطر عام ١٨٦٣م عن أهمية اللؤلؤ في حياة الخليجين في النصف الثاني من القرن التاسع عشر بقوله "نحن جميعاً من أعلانا إلى أدنانا عبيد لسيد واحد هو اللؤلؤ"<sup>(١)</sup>

واللؤلؤ مادة تفرزها رخويات تعيش في المياه الحارة البحرية وأحياناً النهرية، لديها قدرة على إفراز مادة الصدفة، محمية بدفتين من الصدفة بمفصل قوي، ويتركب اللؤلؤ من طبقات رقيقة من كربونات الكالسيوم على شكل أراجونيت ٩٠% مع نسب متساوية من الماء ومواد عضوية كونشولين ١٠% وتتراوح كثافته بين ٢,٦٠% و ٢,٨٩% وصلابته بين ٣,٥ و ٤ ويتخذ ألواناً متعددة أشهرها الأبيض والوردي وهي الأعلى قيمة والأسود وهو نادر، يتكون اللؤلؤ إثر دخول جسم مهيج صلب كحبة رمل أو حيوان طفيلي صغير إلى داخل المحارة، فيقوم حيوان المحار بتغليف ذلك الجسم الغريب بإفراز طبقات تحيط به من مادة جدار الصدفة الداخلي، ويتحدد شكل اللؤلؤة وفق شكل ذلك الجسم وموقعه داخل المحارة، فإذا كان في وسط المحارة كانت الدرّة مستديرة، وتتخذ شكلاً غير منتظم إذا كانت في الأطراف<sup>(٢)</sup>

وقد لعب تكوين الخليج الضحل وطبيعته الحارة دوراً في توفير بيئة صالحة لنمو أنقى درجات اللؤلؤ في العالم، والمناطق العربية هي الأكثر إنتاجاً ويمكن صيدها سنوياً، أما في الشواطئ الإيرانية فالإنتاج أقل، ويتم الصيد كل ثلاث سنوات أو أربع.<sup>(٣)</sup> وفيما يلي عناصر الدراسة:

### أولاً: إنتاج اللؤلؤ:

يشغل اللؤلؤ الجانب الأعظم من حياة أهالي الخليج طوال العام، فموسم الغوص ينقسم إلى ثلاث مراحل، المرحلة التمهيديّة "الغوص البارد" وتبدأ من منتصف إبريل وتستمر لمدة ثلاثة أسابيع تقريباً، ثم المرحلة الأساسية "الغوص الكبير" وتتراوح بدايته بين منتصف مايو ومنتصف يونيو ونهايته بين منتصف سبتمبر ومنتصف أكتوبر، وقد يعقبه "غوص الردة" وتستمر نحو ثلاثة أسابيع، وتظل قلوب الغاصّة متعلقة بالصيد، فقد يعقب المراحل الثلاث مرحلة رابعة تسمى "ريدة" أما الفترات الفاصلة بين المراحل المذكورة فتمثل فترات راحة للعاملين في الغوص مع أهليهم وإصلاح ما عطب من السفن، وتبدأ مرحلة التجار لتستغرق ما بقي من العام.<sup>(٤)</sup>

وتفيد الإحصاءات أن أكثر من نصف سكان عجمان ودبي وأبي ظبي وقطر<sup>(٥)</sup> كانوا يعملون في صناعة اللؤلؤ وتجارته، وبما أن الإحصاءات متضمنة النساء والأطفال، فإذا افترضنا أن نسبة الرجال تمثل ٥٠% من المجتمع، يتضح أن كل الرجال يعملون في صناعة اللؤلؤ وتجارته، بينما يعمل ما بين ٥٠% و ٧٠% من الرجال في أم القيوين والشارقة والكويت في صناعة اللؤلؤ، وفي حالة البحرين يعمل كل الرجال في هذه الصناعة فيما عدا العاملين في جلب المياه والخضروات، وإجمالاً يعمل في الجانب العربي من الخليج في صناعة اللؤلؤ ما يزيد عن ٥٠% من الذكور. وكانت قبائل البدو تتحرك نحو الساحل قرب موسم الغوص، فيعمل رجالها في صيد اللؤلؤ تاركين خلفهم أسرهم يرعون الأغنام بالقرب من الساحل.<sup>(٦)</sup>

## أ- صيادو اللؤلؤ:

بلغ المشتغلون في استخراج اللؤلؤ من الخليج في مطلع القرن العشرين حوالي أربعة وسبعين ألف رجل، قد يمثل كل فرد منهم مصدر رزق لأسرة كاملة، هذا بخلاف رجال المال والتجار العاملون في هذا المجال ما بين صغير وكبير، وقدرت قيمة اللؤلؤ المستخرج من الخليج والمصدّر عام ١٨٦٦م حوالي ٤٠٠،٠٠٠ جنيه إسترليني، زادت عام ١٩٠٥م إلى ١،٤٣٤،٣٩٩ جنيهاً، إضافة إلى المستحدث من هذه الصناعة وهي تجارة أصداف اللؤلؤ التي بلغت في العام الأخير حوالي ٣٠،٣٤٩ جنيهاً إسترلينياً.<sup>(٧)</sup> ووصل عدد الرجال العاملين على سفن صيد اللؤلؤ في الخليج عام ١٨٧٨ حوالي ٣٥،٠٠٠ رجل، ثم تضاعف في مطلع القرن العشرين إلى ٧٤،٠٠٠ رجل.<sup>(٨)</sup>

وتضم السفن الكبرى طاقماً مكوناً من:

- النوخذه: والجمع نواخذه، وأصلها فارسي وتعني ربان السفينة، ويكون في الغالب مالك السفينة<sup>(٩)</sup> ومهمته توجيه السفينة للطرق الآمنة فهو خبير بدروب السير في الخليج وأماكن الغوص "الهرات" وطبيعة كل منطقة ومحارها ونباتاتها واتجاهات الرياح وأحوال الجو ومواسم سقوط المطر، فهو مسئول عن إدارة الرحلة منذ أن يأذن بالانطلاق حتى يأمر بالعودة. وللنوخذة ثلاثة أسهم من محصول السفينة لنفسه، إضافة إلى خمس المحصول للسفينة (إن كان هو المالك). وللنوخذة نائب يسمى جعديوله ثلاثة أسهم أيضاً.<sup>(١٠)</sup>

- الغواصون: وكانوا في الغالب من فقراء العرب والعبيد، لكن في مطلع القرن العشرين ارتفعت مكانة الغاصة لزيادة دخولهم فجذبت المهنة الكثير من أبناء العرب وبعض الإيرانيين، وللغواص ثلاثة أسهم. والغواصون هم عماد عملية صيد اللؤلؤ، وللغواص حرية العمل مع النوخذة الذي يفضل، إلا إذا كان عليه دين لأحدهم فلا بد أن يوفيه قبل الانتقال للعمل مع نوخذة آخر، وإذا أخل الغواص بذلك يكون النوخذة الجديد مسئول أمام النوخذة السابق عن كل ديون الغواص الذي قبل أن يعمل معه.<sup>(١١)</sup>

- السيب: وأهم مهامه سحب الغواص من قاع البحر عند انتهائه من جمع الصدف، ويقوم السيوب بفتح المحار واستخراج اللؤلؤ منها والتجديف أيضاً، وكل منهم سهمان.

- المساعدون: وفي السفينة عدد من الصبية يسمون "رضيف" يتدربون على العمل ويستخدمون في أعمال الخدمة والنقل وغيرها، وكل منهم سهم واحد من محصول السفينة. وبعض السفن فيها صبية صغار "تباب" لا يقدرّون على العمل إنما يستخدمون

في أعمال خدمية خفيفة كصيد السمك، وليس له نصيب من محصول اللؤلؤ إلا ما يعثر عليه من اللؤلؤ الصغير "سحتيت" في المحار المفتوح، وما يفيض عليه من إكراميات من النوخذه أو الغواصين، وهم صبية يتدربون على العمل في البحر. وفي السفينة مطرب بحري يسمى "تهاب" للترفيه عن العاملين، وفي كثير من السفن طبّاخ يعد الوجبة الرئيسية وهي الأرز وصيادية السمك. (١٢)

ويختلف عدد البحارة من سفينة إلى أخرى حسب حجم السفينة ومكان عملها فالسفن الكبيرة تعمل في المغاصات البعيدة داخل البحر، ومتوسط عدد البحارة فيها يصل إلى أربعين رجلاً، أما السفن الصغيرة فتعمل في المغاصات الضحلة القريبة من الساحل ويقل فيها عدد البحارة إلى أربعة أو ستة، وقد يقل عدد بحارة السفينة إلى ثلاثة أو أربعة في السفن ذات الغواص الواحد الذي يحتاج إلى سيب وخدام فقط، ويكون عملها في الغالب قرب الساحل، في المغاصات الضحلة. (١٣)

تبدأ عمليات الغوص من الشروق إلى الغروب، فيتناول الغاصة فطوراً خفيفاً من التمر والقهوة العربي، ثم يبدأ الغوص، فيستعد الغواص فيتجرد من ملابسه ويسد أنفه بمشبك من القرون، ويسد أذنيه بقطعتين من الصوف أو شمع العسل، ويلبس في أصابعه أغطية، تقيها اللالتهابات، ثم يبريط في أحد قدميه أو في وسطه المخلاه بحبل يبقى طرفه في يد السيب، ويضع القدم الأخرى في عروة الحجر، الذي يساعده على سرعة الوصول إلى القاع، وعند وصوله يتحرر منه فيرفعه السيب، فيجمع المحار في مدة احتباس نفسه التي تتراوح بين ٤٠ و ٧٥ ثانية، فإذا نفذ نفسه حرك الحبل، فيسحبه السيب في أقصى سرعة، وأي تهاون من السيب يؤدي بحياة الغواص، وعندما يصل إلى السفينة يتسلم السيب المخلاه ليفرغها، بينما يسترد الغواص أنفاسه قبل أن يعاود الكرة، ويقسم الغاصة على السفينة إلى ثلاث مجموعات تغوص كل مجموعة ست مرات بالتناوب، وفي غوص الأوقات الباردة يقسم الغواصون إلى أربع مجموعات ونقل عدد مرات الغوص لبرودة المياه، ويتوسط النهار فترة راحة يتخللها صلاة الظهر وتناول القهوة، ثم يستأنفون الغطس إلى المساء، وبعد المغرب مباشرة يتناول الجميع الوجبة الرئيسية من الأرز والسمك، وبعد القهوة والتدخين يأوون إلى النوم. (١٤)

ويتعرض الغواصون لبعض الأزمات منها هجمات أسماك القرش، وهي نادرة في الخليج، ففي سنة ١٩٠٠ هاجم القرش ثلاثين غواصاً مات منهم اثنان وأنقذ بعضهم في حالة خطيرة، وفي بعض المناطق توجد أسماك الهامة ( ويسمى سمك الشيطان) وفي حالة وجود أعداد منه يرتدي الغواص قميص أبيض طويل. أما الأمراض التي يتعرض لها الغواصون فهي أمراض جلدية وأمراض الجهاز التنفسي، ويتمثل العلاج في دهن الجلد المصاب بدهان "الجفت" وهو

مادة مستخرجة من شجر البلوط تغلي في ماء ويدهن بها. إضافة إلى بعض العقاقير وأوراق السنامكي، وفي حالة شدة المرض يكون آخر الدواء الكي. (١٥)

ويتبع النواخذة مع عماله التحفيز، فإذا اكتشف غواص هيرة جديدة يتسلم من النواخذة ثوباً جديداً، وإذا عثر رجل أثناء فتح القواقع على لؤلؤة ثمينة يأخذ جائزة خاصة، ونادراً ما تحدث نزاعات بين سفن الصيد، بل الأوضح هو توثق العلاقات الاجتماعية بينهم متمثلة في زيارات ليلية متبادلة بين أفراد أطقم السفن، يتناولون فيها القهوة والدخان أحياناً والكعك، وقد يجتمعون في إحدى الجزر لشراء ما يلزمهم من آخرين جاءوا لبيع السلع الضرورية من مأكّل ومشرب وأدوية. (١٦)

كان العمل على سفن الغوص يتم بناء على رغبة قائد السفينة (النواخذة) لكن في وقت متأخر من عصر اللؤلؤ بدأ تسجيل العاملين على تلك السفن بمعرفة السلطات المحلية، ليكونوا تحت السيطرة، فلا يسمح للأفراد بالعمل على السفن إلا بعد الحصول على تصريح من الحكومة، لضبط العمالة الوافدة من خارج القطر خوفاً مما يتعلق بهم من مشكلات مع البلدان المجاورة، فعلى سبيل المثال عندما قدم البحرين للعمل في الغوص بشير بن عبد الله أحد العبيد المحررين في قطر، رفض النواخذة قبوله إلا بورقة من الحكومة، فاستعطف المندوب البريطاني استخراج رخصة له. (١٧)

كانت الرخصة تصدر من المحكمة سنوياً؛ وتتضمن الوثائق البريطانية العديد من تلك الرخص صادرة لعبيد محررين وأفراد أحرار، منها على سبيل المثال "من محكمة بيت الدولة في البحرين لكافة من يراه من نواخذة الغوص بأن حامل هذه الورقة سويد بن مبارك مجاز أن يركب سفن الغوص مع كافة نواخذة البحرين لهذا العام ١٣٥٣هـ (١٩٣٤م) فكل من أراد أن يضمه فليضمه بلا مانع" (١٨)

وانتشرت في صيد اللؤلؤ ظاهرة الديون، نتيجة للفقر وارتباط الدخل السنوي بمصدر واحد، يعلق الجميع عليه آمالاً كبيرة كل عام في المعيشة والزواج وبناء المنزل وتأسيسه، وقد يستدين البعض على أمل السداد من المحصول، وهنا يظهر الوسطاء من التجار لتقديم القروض والاتفاق على الشراء بسعر يقل عن سعر السوق، ويكون الإقراض للنواخذة الذي لا يملك سفينة أو ليس لديه مال يمول به عملية الصيد، فهو الذي يتولى الإتفاق على من معه من غواصين وسيوب وعمال تحتاج بيوتهم لمصاريف طوال فترة غيابهم وعلى النواخذة إن يسلم المحصول من لؤلؤ وأصداف لدائته فور عودته، بسعر يقل عن السوق بنسبة متفق عليها تتراوح بين ١٥ و ٢٠%، وتخضع العلاقة بين الدائن والمدين في مجتمع صيد اللؤلؤ لأعراف لها قوة القانون وتنفذها المحاكم المحلية. وتظهر المشاكل عند عدم وفاء المحصول بقيمة الدين، فقد تتراكم الديون وتزيد

نسبة الفائدة والتي لا تأخذ شكل الفائدة (الربا) إنما تأخذ شكل تنازلات أكبر في هامش الخصم من سعر السوق في العام التالي، وقد تشهد بعض العمليات مصادرة بعض ممتلكات النوخذه في حالة عدم الوفاء بالدين. (١٩)

### ب- أدوات الصيد:

أدوات صيد اللؤلؤ في الخليج تتمثل في السفن بأحجامها المختلفة والأدوات البسيطة التي يستخدمها الغواص وطاقم السفينة، وفيما عدا السفن والبوصلة تبقى الأدوات الأخرى بدائية للغاية، حتى أن البوصلة لم تستخدم إلا في وقت متأخر، فكان البحارة يستدلون بالظواهر الطبيعية إذا كان الشاطئ في متناول أبصارهم، أو بلون المياه وطبيعة الأعشاب البحرية اعتماداً على ميراث النوخذه من الخبرة. أما باقي الأدوات فتمثلت فيما يلي:

الحجر: الثقل الذي يعتمد عليه الغواص في النزول بسرعة إلى القاع ويربط بحبل طويل يبقى طرفه في يد السيب.

الديين: المخلاه التي يجمع فيها الغواص المحار، وهي شبكية من الحبال الرفيعة تربط بحبل ينتهي طرفه في يد السيب، ليتمكن عن طريقه من سحب الغواص إذا نفذ نفسه وأكمل مهمته.

الخبط: أغطية للأصابع من الجلد تحميها.

المفلاة: سكين تساعد في فتح المحار.

القطام: مشبك من قرون الحيوانات يضعه الغواص على أنفه، ليمنع دخول الماء.

مواد أخرى: كالصوف وشمع العسل لسد الأذن وقت الغطس، ودهانات لوقاية الجسد من الأمراض الجلدية، وبعض العقاقير للوقاية من أمراض الجهاز التنفسي. (٢٠)

أما السفن: فهي الأداة الأساسية في عملية صيد اللؤلؤ إذ توجد المغاصات الكبرى في الخليج العربي على بُعد يتراوح بين ٢٠ و ٣٠ ميلاً من سواحل قطر وأرخبيل البحرين، كما أن رحلة صيد اللؤلؤ تستغرق فترات طويلة متواصلة، الأمر الذي تطلب بناء سفن كبرى تحمل أكبر قدر من الغواصين والبحارة والمساعدين، إضافة إلى المؤن من مأكّل ومشرب، وأماكن تستوعب تناول الطعام والنوم وعملية فتح المحار.

وتسمى صناعة السفن في الخليج بـ "القلافة" ومن يصنع السفينة يسمى "قلّاف" والجمع "قللايف"، وقلف السفينة أي قام بخرز خشبها بالألياف، وسد مسامها بالقار، وعادة يعمل القلاف في هذه المهنة منذ طلوع الشمس وحتى غروبها دون توقف، فيما عدا أوقات الصلاة أو لتناول الطعام، ويلتحق القلاف بالمهنة منذ طفولته، ويقتصر عملهم في هذه المرحلة على مناولة الأدوات للعمال والقلافين ومراقبة سير العمل، ليتقن أصول المهنة، بعد ذلك يتحول إلى "مزوري"

وهو بمثابة مساعد قلاف، يعمل عادة في حمل الخشب، ويكون الساعد الأيمن للقلاف، ولكنه يظل تحت اسم عامل حتى يتقن القلافة، وفي الغالب تستمر هذه المرحلة من سنتين إلى ثلاث سنوات، ويعتمد ذلك على نكاه المزوري وحبه للمهنة، بعدها يتحول إلى قلاف. وكبيرهم "أستاذ" ويقوم بتصميم السفينة ووضع خطوطها والإشراف على تنفيذها من البداية إلى النهاية، وفي الغالب يكون الأستاذ "مالكاً لعمارة، أي ورشة لصنع السفن قبل إنزالها إلى البحر، وفي العادة تكون هذه العمارة مطلة على البحر. ومهنة القلافة في الغالب تنتقل من جيل إلى جيل بالوراثة في أسر بعينها.<sup>(٢١)</sup>

تأثر صنّاع السفن القدماء في الخليج بالحضارات المجاورة، فاستخدموا ألواح خشب الساج التي جاءوا بها من الهند، وربطوها بألياف جوز الهند، وكانت الشراع مربعة عريضة ثم أصبحت مثلثة تمتد من المقدمة إلى المؤخرة، وقد دفع مجيء البرتغاليين إلى المنطقة القلافيين إلى تطوير صناعتهم، لتصبح قادرة على التصدي والمنافسة، فبدأ تثبيت الألواح الخشبية بالمسامير، ومع ازدهار صناعة اللؤلؤ والتجارة ازدهرت صناعة السفن، مستفيدة من منجزات العصر الحديث. ينشغل القلافون بصناعة السفن أثناء موسم الصيد وفي فصل الشتاء، أما في الخريف فيتم إخراج السفن إلى الشاطئ لإصلاح عطبها وصيانتها.<sup>(٢٢)</sup> أما السفينة إذا أصابها عطب أو بعض الشقوق في عرض البحر يلجأ ربان السفينة إلى إحدى الجزر، حيث يقوم القلاف المرافق لها بعملية اللقاط، مستخدماً بعض المسامير ولفائف القطن، لمنع تسرب المياه داخل السفينة، ثم تعود السفينة للخدمة مرة أخرى.<sup>(٢٣)</sup>

تبدأ مهمة التصنيع بتوفير المواد الخام، ثم يضع الأستاذ التصميم المتعلق بنوعية السفينة، ثم يكلف القلافيين بالبداية في التصنيع، ويواصل الأستاذ الإشراف والمراقبة في كل مرحلة من مراحل التصنيع، تبدأ العملية بصناعة الشاسيه ويسمى البيص، ومن مقدم البيص يضع ميل الصدر ومن الخلف يضع ميل المؤخرة، ثم يُركب العوارض الخشبية تدريجياً على البيص وتدعى الكروات، ثم يركب المالك لتثبيت السفينة، وتختلف أنواع السفن تبعاً لشكل السفينة والغرض منها ورؤية القلاف ومهارته،<sup>(٢٤)</sup> ثم تبدأ عملية التشطيبات التي تأخذ وقتاً كبيراً في العادة، وبعد الانتهاء منها تماماً تتم صناعة الشراع من أحد أنواع النسيج الذي يسمى الغزل، ويتم تفصيل الشراع بالشكل المناسب وتقوى حوافه بالحبال السمكية، وتتم خياطة جميع حواف الشراع لضمان تماسكه، وتستخدم في ذلك إبرة كبيرة "مبير"، وأخيراً يتم طلاء السفينة بالزيت لوقايتها من التلف، وإبراز جمالها أيضاً. ومن ثم يكون إنزال السفينة إلى البحر وتدشينها في جو من البهجة والفرحة. يختلف الوقت اللازم لبناء سفينة، كون هذا الأمر يعتمد على نوعية السفينة ومواصفاتها بالإضافة إلى حجمها وعدد القلافيين العاملين.<sup>(٢٥)</sup>

تتم عملية تصنيع السفن في ورش تسمى عماير ومفردها عمارة، وهي عبارة عن أرض فضاء مسورة من ثلاث جهات ومفتوحة ناحية البحر، لإنزال السفن بعد صنعها إلى البحر. ولا تقتصر صناعة السفن على العماير وإنما يستغل القلافون الشواطئ المقابلة لأحواض رسو السفن في عمليات صناعة السفن وترميم القديم منها، ثم إنزاله إلى البحر مباشرة.<sup>(٢٦)</sup> وقد رصد لوريمر في مشيخة دبي مطلع القرن العشرين عدة عماير تنتج عدداً من السفن تتراوح بين ١٠ و ١٢ سفينة سنوياً.<sup>(٢٧)</sup>

وتستخدم في صناعة السفن مواد عدة أهمها الأخشاب، وبخاصة خشب "الساج" الذي كان يحضره أبناء الخليج من الهند، ويصل طول جذعه إلى ١٢٠ قدماً، بالإضافة إلى استخدام أنواع أخرى كالجنقلي، والبنييتج، والفيني وكذلك السدر والغنص، كما تستخدم مسامير السفن ويصل طول بعضها إلى ذراع. وكذلك الفتايل وهي خيوط قطنية توضع في الفراغات بين الأخشاب، وكذلك هناك صناعة الحبال سواء الحبال المستخدمة في تقوية حواف قلاع السفن أو تلك التي يستخدمها الغواص في حبل الشد أو سلة جمع المحار، ومعظمها يصنع من الليف المستخلص من سعف النخيل، وبعض هذه الحبال يصنع من الليف المستخلص من شجرة الدي.<sup>(٢٨)</sup>

وهناك أيضاً النسيج المستخدم لصناعة الشراع، واشتهرت البحرين بصناعة الشراع، فوصل فيها إنتاج الشراع في أوائل القرن العشرين إلى مائة شراع في الأسبوع، بما يفي بحاجة السفن في البحرين والعديد من بلدان الخليج، كما كانت ملابس الغوص تصنع أيضاً في البحرين.<sup>(٢٩)</sup> ولعل المقصود هنا هو حياكة القلاع أو الشراع والملابس فقط وليس صناعة النسيج، لأنها صناعة متطورة لا أعتقد أنها كانت موجودة في بلدان الخليج آنذاك. ومن متطلبات صناعة السفن "الشونة" التي تتشكل من خلط الجير والدهن، حيث يتم طلاء الجزء السفلي للسفينة ليقاوم الأملاح. ويستخدم القلاف عدة أدوات أولية بدائية بسيطة منها منشار كبير وفأرة ومسن ومثقاب وقاطع ومطرقة ومبير وطباشير لوضع العلامات.<sup>(٣٠)</sup>

ومن أسماء سفن صيد اللؤلؤ:

بَيْل: من السفن القديمة متوسطة الحمولة والحجم وتتميز بالخفة والسرعة، لذا تستخدم في أغراض عدة منها تجارة النقل الساحلي وصيد اللؤلؤ والحروب، متناسقة جميلة في مظهرها العام، منها الكبير والصغير، فالكبير منها يبلغ طوله حوالي خمسة وسبعين قدماً، وتصل حمولته إلى مائتي طن.<sup>(٣١)</sup>

بِقارة: وهي سفينة قديمة لكنها لم تكن معروفة لدى العرب قديماً، وهي أصغر من البتيل، فيبلغ طوله ما بين ٢٥ و ٣٥ قدماً، يكثر استخدامها في صيد السمك إلى جانب صيد اللؤلؤ.<sup>(٣٢)</sup>



سنبوك: أكثر السفن العربية شهرة في الخليج، ويعتقد البعض إنها نسبة إلى سمكة بالاسم ذاته "سنبوك" معروفة في الخليج،<sup>(٣٣)</sup> منها سفن كبير الحجم يصل طولها إلى ثمانين قدماً، وحمولته حوالي مائة وخمسين طناً، ويشيع استخدامها في النقل البحري وصيد اللؤلؤ، أما الصغير منها فيتراوح طوله بين ٣٥ و ٤٠ قدماً، ويستخدم في الصيد بأنواع وتزينها في الغالب النقوش الجميلة.<sup>(٣٤)</sup>

جالبوت: ويُعتقد أن التسمية مشتقة من السفينة الإنجليزية "جولي بوت" التي كانت تستخدم في البحرية البريطانية، وهناك اعتقاد آخر بأنها مشتقة من اسم السفينة البرتغالية "جالبوتا" وتستخدم في الأغراض الثلاث؛ صيد اللؤلؤ والنقل التجاري وصيد الأسماك، وتتراوح حمولتها ما بين ٤٠ و ٥٠ طناً،<sup>(٣٥)</sup> وهي سفينة متوسطة الحجم طول قاعدتها حوالي ٤٥ قدماً، وتتميز بعمود مقدمتها الواقف رأساً على القاعدة، وحمولتها من الأشخاص تتراوح بين ٢٥ و ٣٠ رجلاً.<sup>(٣٦)</sup>

بوم: وهي من أشهر سفن النقل العربية وأكبرها، ولاسيما في المسافات الطويلة، وتستخدم أيضاً في صيد اللؤلؤ، وهي سفينة شراعية يتراوح طولها ما بين ٥٠ و ١٢٠ قدماً، وعرضها ما بين ١٥ و ٣٠ قدماً، وحمولتها تصل إلى حوالي ٤٠٠ طن.<sup>(٣٧)</sup>

شوعي: وهي تشبه السنبوك لكنها أصغر منه حجماً، فحمولتها أقل من خمسة عشر طناً.<sup>(٣٨)</sup> وتتكلف صناعة السفينة الكبيرة التي تستوعب أربعين رجلاً وتجهيزها حوالي ثلاثين ألف روبية.<sup>(٣٩)</sup> ومن الأدوات المستخدمة في السفن الخرائط والبوصلة، وهي تساعد في تحديد المغاصات (الهيرت) وميناء الوصول بدقة، وهي حديثة الاستخدام لدى بحارة الغوص، ومع ذلك يستخدمونها بدقة كبيرة، وكان بحارة الغوص قبل ذلك يعتمدون على خبرتهم البحرية في تحديد المغاصات ومواني العودة، فيستدلون بالشمس والنجوم وبعلامات على الشواطئ كالجبال إذا كان البر على مرمى البصر، ومنهم من يميز الطريق ذهاباً وإياباً بلون مياه البحر وعمقه وطبيعة قاعه.<sup>(٤٠)</sup>

وقد حاولت شركة ولفرين الأمريكية لصناعة المحركات Wolverine Motor Works في عام ١٩١٥م إنتاج محركات لقوارب صيد اللؤلؤ في الخليج، فأرسلت إلى إحدى الشركات المتخصصة في البحرين وإيران تفيد إنتاج محرك دفع وضغط مشترك صمم خصيصاً لصيد اللؤلؤ، ويهدف المحرك إلى زيادة سرعة كل قارب وزيادة فاعليته، واستبدال العمالة البشرية بقوة الآلة، ومن ثم التخفيف من التكاليف والأعباء المادية، وأوضحت إمكانية إنتاج هذا المحرك بثلاثة أشكال، ويمكن زيادة قوة المحرك حسب الطلب، وقد تم تجريبه في الهند وبورما، ويعمل المحرك بأقل كمية من البنزين أو السولار، وهو بسيط يمكن لرجل الصيد أن يتعامل معه دون الحاجة

إلى مهندس، ويمكن تلبية الطلبات في غضون أسبوعين فقط، وأرقلت صور للمحرك وتفاصيل أسعاره، فالمحرك قوة خمسة أحصنة وضغط هواء بكل كمالياته، يصل ثمنه إلى ٣٩١ دولار بما يعادل ٨٠ جنيه إسترليني، ويمكن تركيبه على قارب ٢٥ قدم في ٦ أقدام بسرعة تصل إلى سبعة أميال في الساعة.<sup>(٤١)</sup> لكن متابعة أساطيل الصيد في المصادر المختلفة يبين عدم نجاح الفكرة فقد ظل الاعتماد على العمالة البشرية، وقد يرجع السبب في ذلك إلى ارتفاع التكاليف المادية لأسعار المحركات وتكاليف الوقود مقارنة بالطريقة اليدوية، ولاسيما أن السرعة ليست مطلوبة في صيد اللؤلؤ، فالسفن تبقى في المصايد البعيدة مدة طويلة لتعود في نهاية الموسم.



محرك ولفرين كيروسين خمسة حصان وضغط هواء

المصدر : Records of the P.G. P.F., Vol. II, p. 208

تجرب أساطيل صيد اللؤلؤ مغاصات بلغ عددها حوالي (٢٧١ مغاصة) يتركز معظمها في الجانب العربي (٢٣٩ مغاصة) يتركز ثلاثة أرباعها في المنطقة بين رأس تنورة ودبي، أما أهمها وأخصبها فتركزت حول جزر البحرين. كان يجوبها في عام ١٨١٨ حوالي ٢٣٠٠ قارب زادت في عام ١٩٠٧ إلى ٤٥٠٠ سفينة وقارب.<sup>(٤٢)</sup>

وكانت السلطات البريطانية قد سجلت في أواخر القرن التاسع عشر عدد السفن العاملة في مجال الغوص في الخليج العربي ما بين ٢,٠٠٠ و ٢,٥٠٠ سفينة بين كبيرة ومتوسطة وصغيرة، حمولتها ما بين ١٠ و ٥٠ طناً، ومتوسط العاملين على كل قارب ما بين ٨ و ٣٠ رجلاً. (٤٣)

حرصت بريطانيا على تسجيل السفن العربية والفارسية التي تجوب الخليج وطبيعة عمل كل سفينة، وتحصل كل سفينة على ورقة بها كل بياناتها من المقيم البريطاني تجدد سنوياً، أما السلطات العربية فلم تبدأ في إجراء تسجيل أساطيلها إلا في أواخر عصر الغوص، وارتبط هذا التسجيل لديها بالرسوم الجمركية التي فرضتها السلطات المحلية، فعلى سبيل المثال أصدرت حكومة البحرين في أول شعبان ١٣٢٤هـ/ السابع من مارس ١٩٢٤م إعلاناً - وقع عليه الشيخ حمد بن عيسى آل خليفة- إلى كل السفن الشراعية والبخارية التي يملكها أهل البحرين أن يسارعوا بتسجيلها في إدارة جمرك المنامة، ويأخذ ورقة من مدير الجمرك، مقابل خمس روبيات وتجدد الرخصة سنوياً مقابل روبيتين، وعلى أصحاب السفن اتخاذ الخطوات اللازمة لوضع النمرة على سفنهم بالحفر أو بالزنك، بمجرد حصولهم على ورقة التسجيل، ومن يتخلف لمدة شهر أو أكثر عن التسجيل أو تجديد الرخصة للسلطات المحلية أن تفرض عليه غرامة قد تصل إلى ألفي روبية، ولا يستثنى من التسجيل سوى قوارب صيد السمك الصغيرة، ولا تستخدم في الغوص على اللؤلؤ أو نقل الأحمال. (٤٤)

وفيما يلي حجم أساطيل صيد اللؤلؤ في الخليج العربي في مطلع القرن العشرين:

الدولة أو الإمارة	عدد المواني	عدد السفن	عدد العاملين عليها
الكويت	١	٤٦١	٩,٢٠٠
البحرين	٢٧	٩١٧	١٧,٦٣٣
قطر	١١	٨١٧	١٢,٨٩٠
الأحساء	١١	١٦٧	٣,٤٤٤
إمارات ساحل عمان المتصالح	١١	١,٢١٥	٢٢,٠٤٥
إيران	٣٩	٩٦٠	٨,٨٨٤

جدول أساطيل صيد اللؤلؤ والمواني التي تنطلق منها والرجال العاملين عليها في دول وإمارات الخليج عام ١٩٠٧م  
 أعدده الباحث من بيانات متفرقة من: Records of the Persian Gulf Pearl Fisheries, Vol. I, pp. 340 - 370

ومن الجدول السابق يتضح أن أسطول الساحل المتصالح كان أكبر أساطيل الخليج العاملة في صيد اللؤلؤ، وعدد العاملين عليه أيضاً أكبر هيئة صيد في الخليج على الإطلاق، يليه أسطول البحرين، أما أصغر أساطيل الخليج على الإطلاق فكان أسطول ساحل الأحساء. كما نتبين أن أسطول إيران كان يعادل أسطول البحرين عدداً، والعاملين عليه حوالي نصف عدد البحارة العاملين على أسطول البحرين، بما يؤكد تركيز صناعة اللؤلؤ في الجانب العربي من الخليج.

### ج- عوائد اللؤلؤ:

[طرق تسعير اللؤلؤ، والإحصاءات السنوية للعائد وكيفية توزيعها، ومدى استفادة كل طائفة منها، والضرائب التي فرضت عليها]

كانت أكثر أعوام الغوص عائداً عام ١٩١٣ حيث كان الغوص مرتين تخللها شهر رمضان المبارك، وبلغت عوائد اللؤلؤ في ذلك العام في الكويت وحدها ستة ملايين روبية، وبلغت سفن الغوص الكويتية في هذا العام ٨١٢ سفينة،<sup>(٤٥)</sup>

بعد بيع اللؤلؤ يتم توزيع العائد فلأمير حق يستوفيه من كل سفينة قدر حصة غواص واحد، وللغواص ضعف حصة السايب، ولرب السفينة شيء معلوم من الكسب مذكور في قوانينهم، أما بالنسبة لحق الأمير فقد وضع حاكم الكويت الشيخ مبارك الصباح (١٨٩٦-١٩١٥) مبلغاً من المال على كل سفينة غوص حسب عائدها من اللؤلؤ وهو يعادل حصة غواص من العاملين على السفينة، وأوكل بها موظفاً لتقديرها وجمعها من سفن الغوص، ولم يتم الأمر بتقديم خدمات للبحارة مقابل هذه الضريبة، وإنما تولى البحارة ومعهم التجار تجهيز مراسي السفن،<sup>(٤٦)</sup> وكان تجار اللؤلؤ يبلغون حاكم الكويت عن وقت وصول البحارة وحقيقة مكاسبهم في كل عام،<sup>(٤٧)</sup>

كان شيخ البحرين أول من فرض ضريبة في المنطقة على سفن الغوص تسمى "ضريبة النوب"، تؤخذ على كل سفينة حسب حجمها وعدد البحارة العاملين عليه، وهي تعادل نصيب غواص يعمل على السفينة ذاتها إن كانت من الحجم الكبير، بلغ إجمالي هذه الضريبة في البحرين عام ١٨٧٢ حوالي ١٠،٠٠٠ روبية، كان حاكم البحرين يجمعها بهدف حماية السفن في عرض البحر، وبالفعل تم تشغيل أربعة سفن مسلحة لحماية أسطول البحرين العامل في مجال صيد اللؤلؤ، لكن هذه الحماية لم تكن السفن في حاجة إليها، ويبدو أن الهدف كان الضريبة في حد ذاتها، بدليل استمرارها بعد أن سادت السيطرة البريطانية على الخليج وتولت حماية سفن صيد اللؤلؤ كلها. وهناك ما بين ١٠ و ١٥ قارب معفية من هذه الرسوم لعلاقة مالكيها بالأسرة

الحاكمة، هذا بالإضافة إلى "ضريبة الطراز" المقررة على الرؤوس، أي على العاملين في مجال صيد اللؤلؤ، وكانت تؤخذ إجمالاً بما يساوي نصيب غواص عن أفراد السفينة كلهم.<sup>(٤٨)</sup>

كانت الضريبة تحصل عشوائياً من قبل رجال الإدارة المحلية، وتستثني السفن التابعة لأصحاب النفوذ، ومن لهم علاقة بآل خليفة، ولم يتم تسجيل السفن والقوارب في أسطول البحرين إلا في عام ١٣٤٢هـ / ١٩٢٤م عندما أصدر الشيخ حمد بن عيسى آل خليفة إعلاناً إلى رعاياه ممن يملكون سفن للغوص على اللؤلؤ أو سفن نقل بالمسارعة بتسجيلها لدى مدير جمرک المنامة والحصول على صك بذلك مع تخصيص كل سفينة بنمرة تحفر أو تعلق عليها في مكان بارز وتجدد سنوياً.<sup>(٤٩)</sup> وقد وصل عدد السفن المسجلة في البحرين سواء للغوص أو التجارة بعد شهرين من الإعلان ١،٣١٧ سفينة، يعمل في مجال الغوص منها ٦٠٢ سفينة، لم يصدر رخص إلا لـ ٣٧٨ سفينة، وعدد السفن المحمية بريطانياً منها كانت ١٢٣ سفينة، أما السفن المحمية التي لم يصدر لها رخص حتى ذلك التاريخ، لكنها سجلت هي ١٠١ سفينة، ووصل دخل حكومة البحرين من التسجيل حوالي ٦،٦٥٥ روبية، أما عوائد رسوم الرخص فقد وصلت إلى ٤٧،٧٩٤ روبية.<sup>(٥٠)</sup> ويبدو أن الرسوم هنا معكوسة، لأن المفترض وفق إعلان الحكومة أن رسوم التسجيل خمسة روبيات عن كل سفينة، أما رسوم إصدار الرخصة فهي روبيتان فقط، فالمفترض أن تكون رسوم التسجيل هي الأعلى (٤٧،٧٩٤ روبية).

ومن عدد سفن الغوص التي تم ترخيصها نتبين أن هناك حوالي ثلاثمائة سفينة لم يتم استخراج رخص لها، ومن ثم وقعت هذه السفن تحت طائلة الغرامة فجأراً أصحابها بالشكوى في العام التالي إلى حكومة البحرين، يشكون فساد العمل وضيق الرزق الناتج عن الغوص، ويلتمسون رفع الغرامات التي لحقت بهم.<sup>(٥١)</sup>

ولم ترصد الوثائق البريطانية ضرائب على أسطول صيد اللؤلؤ في قطر، ولكن فرضت ضرائب على العاملين عليها بمقدار أربعة دولارات عن كل نوحه أو غواص أو سيب سنوياً، ودولاران عن كل رديف، ويعفى العاملون على سفن آل ثان من الضرائب، وبلغ ما جمع من ميناء الوكرة ٣،٤٠٠ دولار، ومن ميناء الدوحة ٨٤٠٠ دولار، كانت هذه الضرائب تجمع باسم الدفاع عن الميناء فترة غياب البحارة في عرض البحر.<sup>(٥٢)</sup> وفي الأحساء فرضت السلطات العثمانية نصف ليرة على كل سفينة أو مركب عاملة في مجال اللؤلؤ صغيرة كانت أم كبيرة، تحصلها في بداية الموسم، وتبلغ الحصيلة سنوياً حوالي ٨٣ ليرة، أي ما يعادل ٧٥ جنيهاً استرلينياً.<sup>(٥٣)</sup>

أما الضرائب التي كانت تفرضها السلطات المحلية على أساطيل صيد اللؤلؤ في الساحل المتصالح، فكانت تختلف في نوعها وحجمها من شيخ لآخر ومن ميناء لآخر ومن سنة لأخرى،

وعلى ذلك يصعب تعميمها؛ فعلى سبيل المثال كانت الضريبة في ميناء الرمس بالشارقة كيسي من الأرز ( الكيس يعادل ١٤ روبية) عن كل سفينة في الربيع، وفي ميناء رأس الخيمة كانت الضريبة أربعة أكياس من الأرز على السفينة الكبيرة (التي تحمل ١٢ غواصاً فأكثر مع طاقم البحارة والسيوب والخدم) أما السفينة المتوسطة ( التي تحمل من ٨ - ١١ غواصاً) فثلاثة أكياس، والسفينة الصغيرة (وتحمل أقل من ثمان غواصين) فكيسين، تؤخذ في الربيع، إضافة إلى ضريبة تبلغ حوالي ١,٠٠٠ روبية كل سنتين أو ثلاث حسب الحاجة تسمى شوفة. أما في الحميرة وبلدة الشارقة وبلدة أبو ظبي فكان يؤخذ نصيب سيب عن كل مركب، وهو ما يعادل ٢٠٠ ريال سنوياً، وفي بلدة أم قوين كانت الضريبة عن السفينة الكبيرة ٢٠ روبية وكيسين من الأرز، وعن المتوسطة ١٠ روبيات وكيس من الأرز، والصغيرة ١٠ روبيات فقط. ويضاف على هذا النوع ضريبة أخرى تؤخذ كل سنتين أو ثلاث حسب الحاجة وتسمى شوفة، وتختلف من ميناء لآخر، فهي في رأس الخيمة ١,٠٠٠ روبية وفي بلدة دبي وصلت إلى ٤,٠٠٠ روبية، لكنها لم تجب إلا مرتين في ١٣ سنة. كما كانت تؤخذ في بعض الموانئ ضريبة للرجال الذين يدافعون عن البلدة فترة غياب الصيادين في عرض البحر، ففي جزيرة الحمراء كانت ضريبة الدفاع على السفينة الكبيرة ٢٠٠ روبية. كما فرضت على السفن ضريبة أحياناً لبناء سور أو المساهمة في الدفاع عن الإمارة، علاوة على ضريبة رأس عن كل عامل تختلف من ميناء إلى آخر، لكنها في المتوسط حوالي ستة روبيات. كانت حصيلة هذه الضرائب تصب عند شيخ الإمارة وهو المتصرف الوحيد في أمرها.<sup>(٥٤)</sup>

## ثانياً: تجارة اللؤلؤ:

### أ- تجار اللؤلؤ:

يعمل في تجارة اللؤلؤ طائفتان هما التجار الكبار والطواشون، ويقتصر عمل التجار الكبار على الشراء من الطواشين والبيع في الأسواق الكبرى في الهند وبغداد، بينما يتولى الطواشون جمع اللؤلؤ من الصيادين، وكثير من تجار اللؤلؤ والطواشين من الهنود. والطيش لغة: خفة العقل، فيقال قومٌ طاشة، وطاش السهم يطيش إذا أخطأ الهدف، أو لم يقصد الهدف، والأطيش طائر،<sup>(٥٥)</sup> أما المعنى الاصطلاحي: جامع اللؤلؤ من سفن الغطس، ولا علاقة للفظ في مدلولها اللغوي بهذه المهنة، ويُرجح أحد الباحثين الخليجيين أن يكون أصل اللفظة مستمد من كلمة طُوش المنتشرة في البصرة، بمعنى جامع البلح المتساقط من النخيل بفعل الرياح، والطواشين منهم الكبار والصغار، وللكبار منهم سفنهم الخاصة يجوبون بها عرض الخليج العربي لشراء اللؤلؤ والتباحث في أسعاره،<sup>(٥٦)</sup>

والحياة في سفن كبار الطواشين مريحة، مقارنة بسفن الغواصين التي يكسوها البؤس والشقاء، ففي سفن الطواشين ما لذ وطاب من المأكّل يقوم على إعداده طبّاح متميز، والماء المبرد في وعاء فخاري، وكثيراً ما يقدم لهم الشاي والقهوة، وبعضهم يحمل في سفينته عنزة يحلب لبنها ليضعه على الشاي لاسيما وقت الفطور، ويحمل لها علفها، وإذا رست السفينة يعهد لأحد الصبيان بها لترعى في الأعشاب البرية، ومعظم سفن التجار شرعية، لكن فيها أيضاً عمال تجديف مهرة، ويصطحب الطواشون أبناءهم الصغار لإكسابهم مهارة الحرفة وكيفية تقدير اللؤلؤ،<sup>(٥٧)</sup>

**والطواشون الصغار** يذهبون بسفن صغيرة إلى المغاصات، لشراء اللؤلؤ أو الاتفاق على شرائه، وقد يشترك اثنين من التجار الصغار أو ثلاثة في سفينة واحدة، وقد يعمل كل منهم لحسابه أو يشتركون في المكسب والخسارة، وفي الغالب يمارس التجار الصغار ومتوسطي الحال تجارة مزدوجة؛ فإلى جوار تجارة اللؤلؤ يمارسون تجارة ما يلزم أطقم سفن الغوص من أرز وتمور وماء وسكر وشاي بسعر أعلى من البيع في المدن، واشتغل في هذه المهنة الشيخ حافظ وهبة المصري قبل أن يعمل كاتباً عند الملك عبد العزيز آل سعود، وكان البيع يتم نقداً أو على حساب الختام عند العودة وبيع اللؤلؤ،<sup>(٥٨)</sup>

يبدأ الطواشون في **الإعداد للموسم** مع بداية الصيف، فبينما يبدأ موسم الغوص يخرج الطواشون إلى الأسواق لتحسس الأسعار، وبعد جولة في الأسواق المحلية تستغرق حوالي شهر، يخرج الطواشون إلى المغاصات فيلحقون بسفن الغوص ليكونوا بالقرب منها، فلكل طواش عدد من النواخذة<sup>(٥٩)</sup> والغواصين يتعامل معهم، فبعد شهر من بداية الموسم تكون البشائر قد ظهرت للحصاد، فيأتي الطواش ويدعو النواخذة لتناول طعام الغداء ويهدي الغواصين والأطقم المساعدة لهم الذبائح، فيبتهج طاقم الغوص بهذه الوليمة التي حرموا من مثلها منذ شهر، وبذلك تبدأ ترتيبات العلاقة بين الطواش من ناحية والغواصين والنواخذة من ناحية أخرى، وكأنه وعد بالبيع له دون غيره، وقد يقدم الطواش لنواخذة سفينة الغوص الأموال على سبيل القرض إلى أن يتم الحصاد، فإذا حدث ذلك كان تأكيداً على قصر البيع لهذا التاجر دون غيره،<sup>(٦٠)</sup>

**ويقضي الطواش يومه في مغاصات اللؤلؤ** بتناول فطوره ثم الشاي أو القهوة ثم يستقل زورقاً يكون مرافقاً لسفينته، يرافقه مجموعة من البحارة يتولون التجديف على الزورق، يطوف به على النواخذة في الهيرات (المغاصات) فيركب على ظهر سفن الغوص ويعرض عليه النواخذة ما لديهم من لؤلؤ ويتفق معهم على الشراء إن استطاع، ويوافقونه إن أعطاهم سعراً يرضيهم، ثم يعود لسفينته وقت الظهر فيتناول الغداء ويستريح في القيلولة، ثم يعاود الكرة مرة أخرى ما بين العصر والمغرب،<sup>(٦١)</sup>

ويعتمد الطواش على خبرته في تقدير قيمة الدرة إضافة إلى وزنها، فدرجة اللون والصفاء والنقاء والشكل، كلها عوامل أساسية في التقييم، لذا قد يكون التاجر أمياً لكنه ماهراً في تقييم الدرّ، وقد وضع بعض التجار القدامى من أهل البحرين خبراتهم في تقييم الدرّ وأوزانه كتباً، طبعت في بومباي بالهند، ومنها على سبيل المثال كتيب "العقد المتلائي في حساب اللآلي" لمؤلفه سليمان صالح الدخيل من البحرين، كانت تلك الكتيبات من أدوات الطواش الضرورية في حساب أوزان اللؤلؤ، وكذا أدوات فرز ووزن اللؤلؤ ومعظمها هندية نظراً للروابط التجارية العريقة بين الهند ومنطقة الخليج من ناحية ومركز الهند المتميز بوصفها أكبر أسواق اللؤلؤ العالمية، ومن أدوات وزن اللؤلؤ "مِثقال، دُوكرة، جَو، حَبّة، رَتّي، آنه، بَدام، باية، ومِرور" (٦٢)

ومن أدوات الطواش صندوق خشبي مقسم بدقة من الداخل يحفظ فيه أدواته التي يستخدمها في تقييم اللؤلؤ وغربلته، فيضم الموازين المشار إليها سابقاً إضافة إلى عدد من الطاسات النحاسية المثقوبة ثقوباً متساوية تشبه الغربال وتختلف في حجمها وحجم فتحاتها من طاسة إلى أخرى لغربلة وفرز اللآلي لتحديد أحجامها بدقة، وفي الصندوق أيضاً عدسات مكبرة، لتسهيل عملية الفحص، وبه أكثر من مجراف نحاسي، ومن محتويات الصندوق أيضاً قماشة حمراء تسمى خرجه، يتم وضع اللآلي عليها عند الفحص والغربلة، (٦٣)

يبدأ التاجر بفرز اللؤلؤ حسب حجمه ولونه، فاللؤلؤ الذي يبقى في الطاسة الكبيرة ولا ينزل من فتحاتها يسمى حصابي ويوزن بواسطة (الجَو) فكل جوا تقدر تقريباً بألف روبية، فيذكر تاجر اللؤلؤ أن تاجراً من الجبيل اشترى لؤلؤة وزنها ١٨ جوا بمبلغ ١٨،٠٠٠ روبية، وباعها لعبد الرحمن بن حسن القصيبي من أكبر تجار اللؤلؤ في البحرين والخليج العربي بمبلغ ٢٨،٠٠٠ روبية، والقصيبي باعها لتاجر فرنسي بمبلغ ٥٠،٠٠٠ روبية، (٦٤)

وكانت صناعة اللؤلؤ سبباً في هجرة كثير من سكان الخليج إلى مناطق صيد اللؤلؤ وتجارته والاستقرار بها، فشهدت دبي استقرار الكثير من تجار اللؤلؤ الإيرانيين، الذين عملوا في مجال نقل المؤن ولوازم الغوص من الهند البريطانية إلى منطقة الخليج، ثم استقروا في أوائل القرن العشرين في أحياء نسبوها إلى المناطق التي جاءوا منها في إيران مثل لارية Lariyyah وعودية Awadhiyyah وهؤلاء شجعوا إيرانيين آخرين من العاملين في مجال الغوص على اللؤلؤ والبناء وصناعة السجاد للهجرة إلى دبي والاستقرار بها، كما شجع ذلك بعض من شيعة المناطق الأخرى في الجانب العربي على الهجرة إلى دبي. (٦٥)

## ب- أسواق اللؤلؤ:



يعد سوق المنامة في البحرين أكبر أسواق اللؤلؤ في منطقة الخليج العربي، لاسيما المنطقة الوسطى من الخليج، فهو ملتقى التجار المحليين (العرب) والأجانب، لبيع اللؤلؤ وشراؤه.<sup>(٦٦)</sup> وكانت لنجه في الجانب الإيراني تحظى بمكانة مماثلة في تجارة اللؤلؤ في المنطقة الجنوبية من الخليج حتى عام ١٩٠٢م، حينما شددت السلطات الإيرانية إجراءات الجمارك على تجارة اللؤلؤ فانقل مركز النقل التجاري من لنجه إلى دبي، وترسل معظم لآلى أسواق الخليج إلى بومباي بالهند، وبعضها إلى بغداد، حيث تفرز وترسل إلى أسواق أوروبا والعالم، وتفضل سوق بغداد اللؤلؤ الأبيض الصغير، بينما تفضل تركيا اللآلى الصفراء، أما اللآلى غير المنتظمة فتجذبها أسواق إيران.<sup>(٦٧)</sup>

أما سوق دارين في شاطئ الأحساء، فكانت له مهمة خاصة، فيقصدونه التجار كبورصة أسعار - إن جاز التعبير - بهدف التباحث في أمر بيع وشراء اللؤلؤ وأسعاره، وأيضاً لشراء باكورة تمر الأحساء، التي تشكل الغذاء الرئيس في الرحلات البحرية، الجديد منها للتجار، أما طاقم الغوص فكان يعتمد على التمرور المخزنة التي حال عليها الحول، وهي رديئة بها ديدان، لكنها مع ذلك تمثل فاكهة بالنسبة للغواصين والطاقم المرافق لهم، لقيمتها الغذائية بالرغم من حالتها ورخص ثمنها، كما أن التمرور هي الغذاء الأنسب للغواص، فهي خفيفة على المعدة لا تمثل عبئاً، وهي تمد الغواص بما يحتاج إليه من سعرات حرارية،<sup>(٦٨)</sup>

### ثالثاً: بريطانيا والأطماع الغربية في لؤلؤ الخليج:

أشارت الإحصاءات إلى تأثر صيد اللؤلؤ بالوجود البريطاني في القرن التاسع عشر، فعدد الرجال العاملين على سفن صيد اللؤلؤ في الخليج عام ١٨١٨م أي قبيل الحملة البريطانية الكبرى كان حوالي ٤٠،٠٠٠ رجل، تقلص هذا العدد في الثلاثينيات إلى ٢٩،٠٠٠ رجل ثم عاود الارتفاع في ١٨٧٨ إلى ٣٥،٠٠٠ رجل، ثم تضاعف في مطلع القرن العشرين إلى ٧٤،٠٠٠ رجل<sup>(٦٩)</sup> ولعل تفسير الانخفاض في النصف الأول من القرن التاسع عشر يرجع إلى سيطرة بريطانيا على الخليج عقب الحملة الكبرى على القواسم ١٨٢٠/١٩م ومحاربتها للسفن العربية باسم محاربة القرصنة، ثم عاودت صناعة اللؤلؤ الانتعاش في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين بعد استقرار الأمر لبريطانيا وسيطرتها التامة على المنطقة.

وقع شيوخ الساحل المتصالح اتفاقاً لحفظ السلام وفض المنازعات سلمياً، تحت إشراف بريطانيا ورعايتها في سنة ١٨٥٣م، وبذلك أصبح المقيم السياسي البريطاني في الخليج هو الحكم الأخير فيما ينشأ من منازعات، بما في ذلك منازعات مصائد اللؤلؤ، فانتعشت صناعة اللؤلؤ

في ظل أمن الأساطيل الذي كفلته بريطانيا، وأصبحت فرصة حماية الأساطيل الصغيرة مكفولة أمام الأساطيل الكبيرة، ومن التدخلات البريطانية في مشكلات النزاع على المغاصات ما وقع في عام ١٩٠٠م عندما اعتدى أسطول آل بوعلي على سفن للعمامرة بالقرب من سواحل قطر، فتدخلت بريطانيا وفرضت غرامة مالية قدرها ١,٥٠٠ روبية على أسطول آل بوعلي.<sup>(٧٠)</sup>

ومع كثرة ديون بعض البحارة والغواصين وعجزهم في بعض السنوات عن تسديد ديونهم، كان هؤلاء يفرون من موطنهم إلى إمارة جديدة، حيث يمارسون عملهم على سفن صيد اللؤلؤ في ظل حماية شيخ جديد، لذا طلبت بريطانيا في عام ١٨٩٧م من مشايخ الساحل المتصالح إبرام اتفاقية لضمان استقرار صناعة اللؤلؤ، تكفل الاتفاقية تسليم المدينين من العاملين في الغوص على اللؤلؤ للشيخ التابعين له، فبموجبها أصبح كل شيخ مسؤولاً عن ديون كل هارب لا يقوم بتسليمه إلى حاكمه الشرعي، علاوة على غرامة قيمتها خمسين دولار عن كل هارب لاجئ عنده، تزيد إلى مائة دولار إذا سمح له بالعمل في مجال اللؤلؤ، فإذا كانت الوقائع موضع خلاف عرضت القضية على مجلس قراراته تصبح نهائية بعد اعتمادها من المقيم السياسي البريطاني.<sup>(٧١)</sup>

أعطت بريطانيا لموظفيها في الخليج حق زيارة مصائد اللؤلؤ وتفتيش سفن الغوص، فيقول الوكيل السياسي البريطاني في البحرين (١٩٣١م) "عدت لتوي من زيارة مصائد اللؤلؤ والتفتيش على سفن الغوص، وقد أظهر النواخذة والغواصين سرورهم بتلك الزيارة، لكن اثنان فقط كانا متعصبين جداً لسؤالي عن رخصة الغوص الخاصة بهما، وقد أعطيت كل سفينة بعض السكر والليمون الطازج وبعض الأدوية كنت قد أحضرتها معي، وفي طريق عودتي اصطحبت اثنين من الغواصين كانا مرضى تبين أن أحدهما يعاني من الدرن (السُّل) ولا يمكنه العيش طويلاً، والثاني مريض بالزهري، وبالرغم من ظروف المصائد المروعة، إلا أن معظم الغواصين في حالة جيدة، ولم أرصد أي معاملة قاسية. وقد أُخبرتُ في كل المغاصات أن إنتاج هذا العام من اللؤلؤ قليل جداً، لكن على أي حال عثر بعض النواخذة على لآلئ جيدة نادرة، يظهرونها فقط لمن يتقون به أنه سيشتريها منهم، حفاظاً على سرية الثمن. إن الجو في المغاصات شديد الحرارة لكنه هادئ بالنسبة للغاصة والسيوب، وهو جو مناسب لساعات عمل أطول من بداية العام"<sup>(٧٢)</sup>

ومن الوثيقة السابقة نتبين أن مهام التفتيش تضمنت بداية معرفة رد فعل العاملين في تلك السفن على إجراءات التفتيش البريطانية، وتضمن التفتيش على رخص العمل بالنسبة للغاصة وباقي طاقم السفينة، والبحث في المشكلات التي تتعرض لها سفن الغوص، والمساهمة في إمكانية حلها، بما في ذلك تسجيل حالات قسوة التعامل مع الصغار الذين يعملون في خدمة طاقم السفينة، وأثر الأحوال في المغاصات على صحة العاملين بها وتحسس الإنتاج بصفة عامة. كما أن للتفتيش جانب إنساني يتمثل في اصطحاب المرضى إلى الشاطئ لمعالجتهم،

إضافة إلى إهداء العاملين على السفن بعض الأدوية التي تفيد في الحالات الخفيفة والخاصة بالأمراض الشائعة لدى هذه الفئة، كما حاول المسؤولون البريطانيون استدراج حب العاملين على السفن والتقرب منهم والتودد إليهم بإهدائهم بعض السلع مثل الشاي والقهوة والسكر والليمون الطازج، وهم في عرض البحر.

أثارت مكاسب اللؤلؤ شهية بعض الشركات الغربية، ولاسيما المتمتعة منها بحماية بريطانية، فحاولت مزاحمة الخليجيين في هذه الصناعة، زاد من أطماعهم ما يملكونه من وسائل حديثة في الغطس، تمكنهم من الغطس على أعماق أكبر ومن ثم الحصول -حسب تخيلهم- على محصول أوفر. تصدت بريطانيا لتلك المحاولات، فوفرت جواً من الحماية لأساطيل صيد اللؤلؤ العربية، أثير مشروع اشتراك الأوربيين في استغلال مغاصات الخليج العربي في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، فأبحرت الباخرة "جونستون كاسل" التابعة لنقابة بومباي البريطانية سنة ١٨٦٢م دون إذن رسمي، إلى مغاصات البحرين وأنزلت ثلاثة أوربيين وبعض الموظفين مع آلات غوص حديثة في قارب ثم اتجهت الباخرة إلى بوشهر للتفاوض في الأمر مع نائب المقيم السياسي البريطاني، فاعتبر الأمر في غاية الخطورة واستدعى القارب الذي يعمل باسمهم، فوجده مملوكاً لرجل تركي، واحتجوا ببيان نشر في صحيفة رسمية يقول بأن مغاصات اللؤلؤ في الخليج مفتوحة للجميع، فتم إنهاء الأمر وتحذيرهم من تكراره.<sup>(٧٣)</sup>

حدثت مناقشات في الدوائر البريطانية بين حكومة بومباي والمقيم السياسي في بوشهر حول تلك الواقعة، فطلبت حكومة بومباي موافقتها بمعلومات تفصيلية عن مغاصات اللؤلؤ في الخليج وحقوق العرب والأجانب فيها، مع بيان رأي القانون الدولي في حقوق الإمارات العربية وحقوق الدول الأجنبية في تلك المغاصات،<sup>(٧٤)</sup> غير أن الرائد كمبرول المقيم في بغداد رأى أن يتم إعلان الخليج منطقة مغلقة في وجه القادمين من الخارج لمقاومة تدخل الأجانب في الخليج، وطلبت الحكومة البريطانية من المقيم السياسي في الخليج وضع تقرير مفصل عن حقوق الصيد في مغاصات الخليج والعادات التي تحدد حدودها والوسيلة المثلى لتسوية أي نزاع في الفترة القادمة، فأوضح المقيم السياسي في بوشهر أنه لا فائدة ترجى من تدخل الأجانب في تلك المغاصات، بل إنها ستثير أحقاد العرب العاملين في مجال الغوص والحكام المحليين، كما أن إعلان الخليج منطقة مغلقة سيثير أحقاد الدول الأوربية والولايات المتحدة وقد يعرض بريطانيا لمنازعات، لذا فسياسة التحفظ هي الأفضل، وقد ارتضت حكومة بومباي هذا الإجراء.<sup>(٧٥)</sup>

وفي نهاية عام ١٨٨٩م طلب مستر أ. و. ستريتيير بلندن من وزارة الخارجية أن تأذن له بالصيد في مياه الخليج العميقة التي يعجز الغواصون العرب عن العمل فيها، وانتقد طرق الغوص العربية واصفاً إياها بأنها عقيمة وتعد انتهاكاً لكرامة الغواص العربي. استشارت الحكومة

البريطانية حكومة الهند التي استشارت بدورها المقيم السياسي في بو شهر، فأوضح أن السماح لستريتر سيؤدي إلى عواقب وخيمة، وسيثير أحقاد العرب الذين يعتبرون الغوص على اللؤلؤ حق لهم وحدهم، كما أن الغوص في المياه العميقة قد يؤثر على خصوبة المحار في المناطق الضحلة، كما أن مشايخ العرب لن يوافقوا بحرية، وليس لهم أن يمنحوا امتيازات في صيد اللؤلؤ للأجانب، وعلى ذلك رفضت حكومة الهند طلب مستر ستريتر.<sup>(٧٦)</sup>

استشعرت الحكومة البريطانية نية الحكومة التركية الاستفادة مادياً من مصائد اللؤلؤ، ومع صعوبة الاستفادة من الضرائب، كان الخوف من منح شركات بريطانية خاصة امتياز استغلال بعض مصائد اللؤلؤ في الخليج، فوجهت الحكومة البريطانية تحذيراً للسفير التركي لديها بعدم الإقدام على تلك الخطوة، نظراً لأن استغلال الثروة البحرية هو حق مقصور على سكان السواحل العربية من ناحية، كما أن مشيخات ذلك الشاطئ مرتبطة مع بريطانيا باتفاقيات، فأنكر الوزير العثماني أي محاولة من هذا القبيل. وقد نشرت جريدة "الدلي إكسبريس" في عدد ٩ مايو ١٩٠١م أن بعض أصحاب رؤوس الأموال الألمان طلبوا من الباب العالي التفاوض في احتكار مغاصات اللؤلؤ في سواحل البحر الأحمر والخليج العربي، فوجه السفير البريطاني في الأستانة نظر الباب العالي إلى خطورة الأمر وأن الحكومة البريطانية ملتزمة بالحفاظ على حقوق شيوخ الخليج في تلك المغاصات، فأنكر العثمانيون هذا الأمر. وفي ربيع ١٩٠١م ظهر اليخت البخاري البلجيكي "سليكا" في الخليج العربي، وبعد جولة في شواطئه عاد إلى أوروبا ومعه بعد لآلئ صغيرة باعها هناك.<sup>(٧٧)</sup>

وفي مايو ١٩٠٣م ظهر في البحرين اثنان من الفرنسيين هما مسيو دوماس Dumas ومساعدته مسيو كاستيلين وتفقدا مغاصات اللؤلؤ، وقد أرسل مسيو دوماس مساعدته كاستيلين إلى فرنسا لجلب وسائل غوص حديثة والبحث عن دعم فرنسي لعمليات غوص فرنسية في الخليج، حسب توقع مستر جاسكين Gaskin مساعد الوكيل السياسي البريطاني في البحرين، وقد برر مسيو دوماس سفر كاستيلين إلى بومباي ومنها إلى مارسيليا ليطمئن على صحة والده المريض، وربما يعود للبحرين، بينما صرح دوماس لأحد الإنجليز ويدعى زويمر بأن الغرض من الزيارة بحث إمكانية مشاركة الأوربيين في الغوص على اللؤلؤ في الخليج، وأرسل جاسكين إلى المقيم البريطاني في بو شهر يحذره من مخاطر هذه الزيارة ويعتقد أنها سوف تنجح، فمسيو دوماس يتمتع بدعم قاعدة عريضة من تجار اللؤلؤ الفرنسيين، وربما تشجعه الحكومة الفرنسية ذاتها، وهذا يمثل - في رأيه - خطراً عظيماً، إذ إنه سيلفت نظر رعايا الدول الأوربية الأخرى إلى مصائد اللؤلؤ في الخليج، وهنا يجب على بريطانيا أن تلفت نظر الجميع إلى أن مصائد اللؤلؤ مغلقة تماماً وقاصرة على أهالي الخليج.<sup>(٧٨)</sup>

والتقى مسيو دوماس ومسيو كاستلين بالمقيم السياسي في بوشهر وناقشا معه إمكانية استغلال مغاصات الخليج، فبين لهما أن الأمر تحيط به مخاطر كبيرة؛ لذا رفعت حكومة الهند الموضوع إلى الحكومة البريطانية طلباً للرأي القانوني في مارس ١٩٠٤م، فأحيل الأمر إلى مستشاري التاج القانونيين بشأن مسألة حقوق القبائل العربية والخطوات الفعالة لحمايتهم، وبعد دراسة الأمر أوضح الرأي القانوني حقوق قبائل كل منطقة في المياه الإقليمية التي تصل إلى حوالي ثلاثة أميال، أما المياه بعد ذلك فللقبائل العربية عامة حق الغوص فيها، أما المصائد العميقة فيما وراء المياه الإقليمية فالقانون لا يمنع الأجانب من استخدامها، ولكن من الناحية السياسية يجب على الحكومة البريطانية صيانة حقوق القبائل العربية في تلك المصايد، كما يجب إبعاد الأجانب عن المنطقة بأي وسيلة بما في ذلك استخدام القوة، ويمكن اللجوء فيما يقع من نزاع مع الأجانب إلى المحكمة الدولية في لاهاي، مع الحذر في ذلك لأن تأييد المحكمة الدولية غير مأمون.<sup>(٧٩)</sup>

حرصت بريطانيا على تأمين الخليج العربي ضد عمليات الغوص من قبل الأجانب، وزيادة في الحذر طلبت من مشايخ الخليج المتعاهدين معها منع إعطاء أي جهة أجنبية امتيازاً للغوص على اللؤلؤ في المغاصات التابعة لهم، فعلى سبيل المثال أرسل المقيم البريطاني في الخليج إلى الشيخ عيسى بن علي آل خليفة في البحرين يحذره من منح امتياز غوص لأي من الأجانب، ف جاء رد الشيخ متضمناً "ورد كتابكم المكرم نمرة ١٤١ المؤرخ في ٢٣ رجب ١٣٢٩ هـ الموافق ٢٠ يوليو ١٩١١م بخصوص تحذيركم لنا أن لا نربط أنفسنا لأحد من الأجانب في إعطاء امتياز مرتبط بإخراج المحار واللؤلؤ من الهرات التي لنا الحق فيها، محبكم يؤكد لسعادتكم أنه ما كان دائراً في فكرنا أن نعطي امتياز، وأن محبكم يشكر حضرتكم على هذه العاطفة الودية، كما أن سعادتكم ذكرتم أن ذلك غير مفيد لمصالحنا وبلا ريب إن محبكم لوائح ومعتقد الخير من حسن نصائحكم..."<sup>(٨٠)</sup>

ظل الخوف من هاجس التدخل الغربي يراود ساسة بريطانيا في الخليج العربي حتى نهاية عصر اللؤلؤ؛ فعندما طلب إيراني في عام ١٩٢٨م أن يصرح له بالغوص في المغاصات العربية، قوبل طلبه بالرفض، كما أخبر كولونيل باريت Barrett في البصرة القنصل الأمريكي هناك بأن الغوص في الخليج غير مسموح به، ولما كانت أدوات الغوص الحديثة رمزاً للأجانب فقد اقترح الوكيل السياسي البريطاني في البحرين تحذير من يستخدم تلك الأدوات من التعرض لهجمات السفن المحلية، وأبلغ إدارته أن حكومة البحرين منعت رعاياها من استخدام ملابس الغوص الأوربية وأدواته.<sup>(٨١)</sup> وبالفعل جاء رد المقيم السياسي البريطاني في الخليج مؤيداً لتلك

الإجراءات، وطالب دبي والكويت بمنع استيراد ملابس الغوص الأوربية أسوة بالبحرين، مؤكداً أن ارتداء مثل هذه الملابس والأدوات سيعرض من يستخدمها للخطر.<sup>(٨٢)</sup>

وقد تأثرت أساطيل اللؤلؤ في الخليج قرب منتصف القرن العشرين سلباً بإغراق اليابان للسوق العالمية باللؤلؤ المنتج عن طريق مزارع تعتمد على استئثار حيوان المحار، ومع ذلك استمرت صناعة اللؤلؤ في الخليج، لكن كان وقف تصدير اللؤلؤ إلى الهند عام ١٩٤٧م بقرار من حكومتها، إيداناً بانتهاء عصر اللؤلؤ، فتضرر العاملين في هذه الصناعة، فجأروا بشكواهم إلى السلطات المحلية للتوسط من أجل السماح بتصدير اللؤلؤ إلى الهند جاء في إحداها "... لا يخفى على سموكم أن مركز تجارة اللؤلؤ منذ مئات السنين هو الهند، وأنه بسبب هذا المنع تقع كارثة عظيمة علينا وعلى كل من يتعاطى هذا العمل، وها قد توقف البيع والشراء منذ وصول هذه الأخبار إلى طرفنا، وقد يتوقف العمل تماماً، فلا يعلم مصيرنا ومصير عمل هذه البلاد الرئيس (صناعة اللؤلؤ) إلا الله، لذلك قدمنا لسموكم الأمر راجين بذل المساعي الجميلة في دفع هذا الضرر عنا وعن هذه الصناعة التاريخية القديمة التي يعتمد عليها ويعيش من ورائها غالبية أهالي هذا الساحل"<sup>(٨٣)</sup> فرفعه سعيد بن مكتوم إلى جاسم بن محمد وكيل بريطانيا في ساحل عمان المتصالح.<sup>(٨٤)</sup>

ويبدو أن الاضطرابات التي صاحبت استقلال الهند وانقسامها كان لها أثراً كبيراً في القضاء على سوق اللؤلؤ في الهند، فاتخذت الحكومة البريطانية في الهند قراراً بإعاقه هذه التجارة، ورفضت تجديد رخص توريد اللؤلؤ منذ سبتمبر ١٩٤٧م، وقد تضرر تجار اللؤلؤ في الهند أيضاً من هذه السياسة وراسلوا تجار الخليج، لبذل مساعيهم لدى حكوماتهم لطلب تمديد رخص التوريد الخاصة بتجار الخليج.<sup>(٨٥)</sup>

#### الحصاد:

شكلت صناعة اللؤلؤ الضلع الأكبر في اقتصاديات سكان الخليج العربي، فامتألت صفحة الخليج العربي بأساطيل صيد اللؤلؤ، لذا حُق لأهله أن يطلقوا على الفترة الطويلة التي سبقت ظهور البترول في تاريخ الخليج الحديث "عصر اللؤلؤ".

تطلبت رحلات صيد اللؤلؤ الطويلة في مناطق بعيدة عن الساحل سفناً كبيرة، فانتشرت صناعة السفن (القلافة) في بلدان الخليج العربي، لاسيما في دبي، ثم الكويت في أوائل القرن العشرين، وتخصصت البحرين في إنتاج قلاع السفن، واعتمدت صناعة السفن في الخليج على المواد الخام القادمة من الهند من أخشاب ومسامير وأقمشة القلاع والحبال. وقد أدى التدخل الأجنبي إلى تطوير صناعة السفن في الخليج. اعتمدت أساطيل صيد اللؤلؤ على اليد العاملة

في تصنيعها وتشغيلها، ولم تجد المحاولات الغربية لميكنتها سبيلاً طوال عصر اللؤلؤ، لتكلفتها العالية وعدم جدواها، فالقائمين على تشغيلها هم أنفسهم العاملون في صيد اللؤلؤ.

شكلت هيئة صيد اللؤلؤ في ساحل عمان المتصالح أكبر هيئة صيد في الخليج على الإطلاق وكذا اسطولها، يليها البحرين، أما أصغرها فكانت في الأحساء، كما كان أسطول إيران يعادل أسطول البحرين عدداً، لكن العاملين عليه عدلوا حوالي نصف عدد البحارة العاملين على أسطول البحرين، نتيجة لانخفاض أهمية مصائد اللؤلؤ في الجانب الإيراني، بما يؤكد تركيز صناعة اللؤلؤ في الجانب العربي من الخليج.

وضعت بريطانيا أساطيل صيد اللؤلؤ تحت رقابتها وأخضعتها للتفتيش، الأمر الذي أثر سلباً على إنتاجية اللؤلؤ، في النصف الأول من القرن التاسع عشر، ولما كانت سفن صيد اللؤلؤ لا تشكل خطراً على الشركة البريطانية عادت وفرضت حمايتها على تلك السفن، وتصدت للمحاولات الغربية استغلال مصايد اللؤلؤ في الخليج العربي، فرفعت حمايتها عن رعاياها الراغبين في ذلك، ومنعت السلطات المحلية منح أية امتيازات لأفراد أو شركات أو سفن غربية لصيد اللؤلؤ، وبالغت بريطانيا في منع الأجانب فمنعت كل مظهر لهم بما في ذلك أدوات الغوص الحديثة، ومنعت السلطات المحلية من استيرادها، كما رفضت تحديث أساطيل الصيد وميكنتها، وبذلك وفرت السلطات البريطانية جواً من الحماية لأساطيل صيد اللؤلؤ العربية من المنافسة الأوروبية، فمما لاشك فيه أن المنافسة كانت ستحسم لصالح القادمين من الغرب، نظراً للفجوة الحضارية بين الفريقين.

### الحاشية:

(١) Carter, Robert, The History and Prehistory of Pearling in the Persian Gulf, **Journal of the Economic & Social History of the Orient** ( June 2005, vol. 48, Issue 2 ), p. 187

(٢) عبد الله يوسف الغنيم، كتاب اللؤلؤ (دار البشائر الإسلامية، الكويت، ط٢، ١٩٩٨م) ص ص ٥٩، ٦١

(٣) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ترجمة مكتب أمير دولة قطر الشيخ خليفة بن حمد ( مطابع علي بن علي، الدوحة، د. ت) ج٦، ص ص ٣١٨٩ - ٣١٩١

(٤) Carter, Robert, Op. Cit, p. 142

(٥) على سبيل المثال يبلغ سكان قطر آنذاك ٢٧,٠٠٠ نسمة، يعمل منهم في مجال صيد اللؤلؤ ١٣,٠٠٠ رجل، راجع: لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج٦، ص ١٩٨٧

(٦) Carter, Robert, Op. Cit, p. 161

(٧) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ترجمة مكتب أمير دولة قطر الشيخ خليفة بن حمد ( مطابع علي بن علي، الدوحة، د. ت) ج٦، ص ص ٣١٨٩ - ٣١٩١

(٨) Carter, Robert, Op. Cit, p. 161

- (٩) من بين كل عشر سفن سبع أو ثماني سفن يملكها النوخذة راجع: ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٠٣
- (١٠) عمر صالح العمري، الغوص واللؤلؤ في الخليج، ص ٥٩
- (١١) لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢١٣
- (١٢) سيف مرزوق الشملان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦) ج١، ص ص ٢٧١ - ٢٧٢
- (١٣) لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ص ٣٢٠٣، ٣٢٠٤
- (١٤) لوريمر، دليل الخليج، القيم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٠٧، وعبد الله الغنيم، كتاب اللؤلؤ، ص ١٢١
- (١٥) لوريمر، دليل الخليج، القيم التاريخي، ج٦، ص ص ٣٢٠٨، ٣٢٠٩
- (١٦) لوريمر، دليل الخليج، القيم التاريخي، ج٦، ص ص ٣٢٠٩، ٣٢١٠
- (١٧) R 15/2/1903 from Basher bin Saied to British agent, Bahrain, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p. 148
- (١٨) R 15/2/343 decision of British court at Bahrain, 3<sup>rd</sup> May 1934, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p. 148
- (١٩) لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ص ٣٢١١ - ٣٢١٣، وقد ورد في الوثائق البريطانية وثيقة عربية تبين الأعراف السائدة في حالة الديون المماثلة في البحرين بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٣٤٠هـ (١٩٢٣م) راجع: R 15/2/122 Financial System , **Records of the P.G. P.F.**, Vol. II, pp. 252, 253
- (٢٠) عبد الله الغنيم، كتاب اللؤلؤ، ص ١٢٤
- (٢١) صحيفة الرياض، عدد ١٢٦٥٧، ١٤ ذو الحجة ١٤٢٣هـ
- (٢٢) <http://www.alamuae.com>
- (٢٣) صحيفة الوطن، عدد ١٢٦٥٧، ٣٠ مارس ٢٠٠٧م
- (٢٤) صحيفة الوطن، عدد ١٢٦٥٧، ٣٠ مارس ٢٠٠٧م
- (٢٥) صحيفة الرياض، عدد ١٢٦٥٧، ١٤ ذو الحجة ١٤٢٣هـ
- (٢٦) <http://www.kuwaitboom.com/history>
- (٢٧) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ترجمة مكتب أمير دولة قطر الشيخ خليفة بن حمد ( مطابع علي بن علي، الدوحة، د. ت ) ج٢، ص ٥٨٤
- (٢٨) صحيفة الوطن، عدد ١٢٦٥٧، ٣٠ مارس ٢٠٠٧م
- (٢٩) عمر صالح العمري، الغوص واللؤلؤ في الخليج "مقوماته، رحلته، تجارته، أثره" ( الرياض، ١٩٩٧م) ص ص ١٢٩، ١٣٠
- (٣٠) صحيفة الرياض، عدد ١٢٦٥٧، ١٤ ذو الحجة ١٤٢٣هـ
- (٣١) عمان وتاريخها البحري، إصدار وزارة الإعلام والثقافة بسلطنة عمان ( مسقط، ١٩٧٩م ) ص ص ١٤١، ١٤٢



- (٣٢) عمان وتاريخها البحري، ص ١٤٣
- (٣٣) صحيفة الوطن، عدد ١٢٦٥٧، ٣٠ مارس ٢٠٠٧م
- <http://www.alamuae.com> (٣٤)
- (٣٥) عمان وتاريخها البحري، ص ١٣٣
- <http://www.alamuae.com> (٣٦)
- (٣٧) عمان وتاريخها البحري، ص ١٢٧
- (٣٨) عمان وتاريخها البحري، ص ١٣٢
- (٣٩) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٠٤
- (٤٠) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٠٦
- R 15/2/3 Luis Asny, Wolverine Motor works to Robert Wonkhau & Co. Bahrain (٤١)  
Island, 3<sup>rd</sup> Feb. 1915 , **Records of the P.G. P.F.**, Vol. II, pp. 205- 211
- (٤٢) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٦٠ - ٣٢٧٩
- Carter, Robert, Op. Cit, p. 157
- FO 78/ 5108 Notes on the pearl fisheries of the Persian Gulf by Captain E. L. (٤٣)  
Dorand, First assistant Resident, Persian Gulf, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, pp. 93,  
94
- R/ 15/2/132/127 Reforms to the industry proposed, by the Gov. of Bahrain (٤٤)  
registration of boats , (in Arabic), **Records of the P.G. P.F.**, Vol. II, p. 271
- (٤٥) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ٢٦٢
- (٤٦) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ١٩٠، ٣١٩
- (٤٧) راجع رسالة شمالان بن سيف إلى حاكم الكويت: سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ، ج١، ص ٣٤٣
- FO 78/ 5108 Notes on the pearl fisheries of the Persian Gulf by Captain E. L. (٤٨)  
Dorand, First assistant Resident, Persian Gulf, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, p. 63
- R 15/2/132/127 Reforms to the industry proposed, by the Gov. of Bahrain (٤٩)  
registration of boats , (in Arabic), **Records of the P.G. P.F.**, Vol. II, p. 271
- R 15/2/132 BM's Political Agent, Bahrain to director of customs, 8<sup>th</sup> May 1924, (٥٠)  
**Records of the P.G. P.F.**, Vol. II, p. 272
- R 15/12/132 Bahrain reforms, petition from Diving & Nahudas complaining (٥١)  
of new system, 1925, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. II, pp. 370, 371
- Records of the P.G. P.F.** (1857- 1962) Vol. I, p. 37 (٥٢)

Records of the P.G. P.F. (1857- 1962) Vol. I, p. 373 (٥٣)

Records of the P.G. P.F. (1857- 1962),ed. By Burdit (Archive edition, 1995) Vol. I, pp. (٥٤)  
366- 371

(٥٥) الصاحب بن عباد، المحيط في اللغة، ج٢، ص ١٧٥ <http://www.alwarraq.com>

(٥٦) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ٢٨٠

(٥٧) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ص ٢٨٢، ٢٨٤

(٥٨) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ٢٨٢

(٥٩) النواخذة: جمع نوخذة وهو بمثابة صاحب العمل القائم على أمر استخراج اللؤلؤ، فيعد سفينة الغوص وما يلزمه من غواصين ومساعدين ويجهز لهم المأكل والمشرب، ويمدهم بما يلزم أولادهم من مال طوال غيابهم، ويتولى الإنفاق عليهم طوال الرحلة، وقد يقرضهم ما يحتاجونه من أموال طوال العام، ثم يخصم كل ذلك من نصيب الأفراد المرافقين له بعد بيع محصول اللؤلؤ في نهاية الموسم، راجع: **عبد الرحيم عبد الرحمن؟**

(٦٠) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ٢٨٤

(٦١) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ٢٨٥

(٦٢) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ص ٢٩١، ٣٠٦

(٦٣) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ٣٠٩، ٣١٣

(٦٤) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ٣١٥

(٦٥) ج. لوريير، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج٢، ص ٥٢٢

(٦٦) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ٢٩٢

(٦٧) ج. لوريير، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢١٦

(٦٨) سيف مرزوق الشمالان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢، ١٩٨٦)  
ج١، ص ٢٨١

Carter, Robert, Op. Cit, p. 161 (٦٩)

- (٧٠) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٢٧
- (٧١) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٢٨
- R 15/2/122 Political Agent, Bahrain to Political Resident, 2<sup>nd</sup> Aug. 1931, (٧٢)  
**Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p. 15
- (٧٣) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٣٠
- L/P&S/10/457/63 from William Gov. of India to J. Broderick his Majesty's Sec. of (٧٤)  
state for India, 10<sup>th</sup> March 1904 , **Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, pp. 201- 203
- (٧٥) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٣١، ٣٢٣٢
- (٧٦) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٣٣
- (٧٧) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٣٦
- L/P&S/10/457/82 J. C. Gaskin assistant political agent at Bahrein to Lit. Colonel (٧٨)  
C. A. Kbemball, officiating political Resident in the Persian Gulf, **Records of the P.G.  
P.F.**, Vol. I, p. 197
- (٧٩) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٣٧ - ٣٢٣٨
- FO 371/ 1441 Essa bin Ali Al Khalefa to Colonel Cox General Resident in the (٨٠)  
Persian Gulf, (in Arabic), **Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, p. 251
- R 15/2/122 Extract from political agent's letter, Bahrain to political resident, 5<sup>th</sup> April (٨١)  
1930, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p. 3
- R 15/2/122 from political resident in the Persian Gulf to political agent, (٨٢)  
Bahrain, 12<sup>th</sup> April 1930, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p. 4
- R 15/2/343 from merchants of pearl to Sheikh Said bin Maktoum, 21<sup>st</sup> Shaaban (٨٣)  
1366 (in Arabic) , **Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p. 567
- R 15/2/343 from Sheikh Said bin Maktoum to Jasem bin Mohammed, (٨٤)  
British agent, 28<sup>th</sup> July 1947 (in Arabic), **Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p. 567
- R 15/2/343 from Sheikh Salman bin Hamad Al- Khalefa to British (٨٥)  
agent, Bahrain, 21<sup>st</sup> Ramadan 1366 (in Arabic), **Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p.  
572