

أساطيل صيد اللؤلؤ في الخليج العربي
وموقف بريطانيا منها^(١)

د. عبد اللطيف محمد الصباغ

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر

كلية الآداب- جامعة بنها- مصر

(١) شارك الباحث بهذه الورقة في مؤتمر الملاحة البحرية في الخليج العربي عبر العصور" الذي عقدته داره الدكتور سلطان القاسمي للدراسات الخليجية بالشارقة، في الفترة من ١٧-١٩ نوفمبر ٢٠٠٨م

شكل صيد اللؤلؤ وتجارته الصناعة الأولى في الخليج، واعتمدت اقتصاديات المنطقة قبل البترول على مثلث النشاط البحري؛ الغوص والتجارة وصيد الأسماك، فامتألت صفحة الخليج العربي بأساطيل السفن والقوارب التي تعمل في المجالات الثلاث، وكان صيد اللؤلؤ وتجارته الصناعة الأولى في الخليج، ومصدر رزق سكانه. جاءت بريطانيا إلى منطقة الخليج العربي إبان عصر اللؤلؤ، حاولنا في هذه الدراسة أن نلقي الضوء على أساطيل صيد اللؤلؤ في الخليج؛ من صناعتها وأحجامها وأعدادها وأسمائها وأطقم العمل عليها، ومن ثم تأثيرها في اقتصاديات الخليجيين، ومدى تأثيرها بالوجود البريطاني في الخليج.

وقد حددنا بداية الدراسة بالحملة البريطانية ضد القواسم ١٨١٩/١٨٢٠ وهي بداية السيطرة الفعلية لبريطانيا في المنطقة، وتنتهي الدراسة بنهاية عصر اللؤلؤ في منتصف القرن العشرين، عندما أغرق اليابانيون السوق العالمية بكميات هائلة من اللؤلؤ المنتج باستئثار حيوان المحار في مزارع بحرية، فقلت أسعار اللؤلؤ ولم يعد الدخل يتناسب مع الجهد المبذول والمخاطر التي تحف عمليات البحث عن الدر الكامن في أحشاء الخليج، فاتجه الخليجيون إلى مجال أيسر سبلاً وأرغد عيشاً، ألا وهو النفط، وبذلك اندثرت عمليات استخراج اللؤلؤ، وغدت أثراً بعد عين، كما اندثر كل ما تعلق بها من أنشطة، بما في ذلك أساطيل الصيد.

واعتمدت الدراسة على عدد من المصادر والمراجع أهمها الوثائق البريطانية تحت عنوان Records of the Persian Gulf Pearl Fisheries, 1857- 1962، وقد أشرنا إليها في الحاشية اختصاراً **Records of the P.G.P.F.** وتركزت الدراسة في تمهيد وثلاثة عناصر.

التمهيد:

شكلت صناعة اللؤلؤ الأهمية الكبرى في حياة المجتمع الخليجي، 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 الخليجيين في النصف الثاني من القرن التاسع عشر بقوله "نحن جميعاً من أعلانا إلى أدنانا عبيد لسيد واحد هو اللؤلؤ"^(١)

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. وفي مطلع القرن العشرين بلغ المشتغلون في استخراج اللؤلؤ في الخليج حوالي أربعة وسبعين ألف نفس، وقد يمثل كل فرد منهم مصدر رزق لأسرة كاملة، بخلاف رجال المال والتجار العاملون في هذا المجال ما بين

صغير وكبير، وقدرت قيمة اللؤلؤ المستخرج من الخليج والمصدّر عام ١٨٣٣ بمبلغ ٣٠٠,٠٠٠ جنيه إسترليني، وبلغت عام ١٨٦٦ إلى ٤٠٠,٠٠٠ جنيه، وزادت عام ١٩٠٦/٥ إلى ٤٣٤,٣٩٩، إجنيتها، إضافة إلى المستحدث من هذه الصناعة وهي تجارة أصداف اللؤلؤ التي بلغت في العام الأخير حوالي ٣٠,٣٤٩ جنيهاً. (٢)

ويشغل 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 الغاصة 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. (٣)

تفيد الإحصاءات أن أكثر من نصف سكان عجمان ودبي وأبي ظبي وقطر (٤) 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. وصل عدد الرجال العاملين على سفن صيد اللؤلؤ في الخليج عام ١٨١٨م 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. (٥)

وفيما يلي عناصر الدراسة:

أولاً: صناعة سفن صيد اللؤلؤ:

توجد المغاصات الكبرى في الخليج العربي على بُعد يتراوح بين ٢٠ و ٣٠ ميلاً من سواحل قطر وأرخبيل البحرين، الأمر الذي تطلب بناء سفن كبرى تحمل أكبر قدر من الغواصين والبجارة والمساعدين، إضافة إلى المؤن من مأكّل ومشرب، وأماكن تستوعب تناول الطعام والنوم

وعملية فتح المحار. كما شجعت السفن الكبرى بعض البحارة من الكويت والبحرين أن يلتمسوا الرزق في البحث عن أصداف اللؤلؤ في سيلان شتاءً، وحول جزيرة سوقطرة في خليج عدن والبحر الأحمر في مطلع فصل الربيع وتعود، مع بداية موسم الصيد في الخليج، فحققت نتائج جيدة في عام ١٨٨٥م، وظلت هذه العادة إلى أن فرضت الحكومة الإيطالية ضرائب على تلك السفن في مياه إريتريا، فانقطعت عنه سفن الخليج.^(٦)

تسمى 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 ذكاء 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.^(٧)

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 القلافين 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.^(٨) 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.^(٩)

تبدأ مهمة التصنيع بتوفير المواد الخام، ثم يضع الأستاذ التصميم المتعلق بنوعية السفينة، ثم يكلف القلافين بالبده 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 انواع السفن تبعاً لشكل السفينة والغرض منها ورؤية القلاف ومهارته،^(١٠) 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 القلافين العاملين.^(١١)

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.^(١٢) وقد رصد لوريمر في مشيخة دبي مطلع القرن العشرين عدة عماير تنتج عدداً من السفن تتراوح بين ١٠ و ١٢ سفينة سنوياً.^(١٣)

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 كالجفلي، والبنيتج، 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.^(١٤)

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.^(١٥) 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 وميبر وطباشير لوضع العلامات.^(١٦)

ومن أسماء سفن صيد اللؤلؤ

بتييل: 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.^(١٧)

بقارة: وهي سفينة قديمة لكنها لم تكن معروفة لدى العرب قديماً، وهي أصغر من البتييل، فيبلغ طوله ما بين ٢٥ و ٣٥ قدماً، يكثر استخدامها في صيد السمك إلى جانب صيد اللؤلؤ.^(١٨)

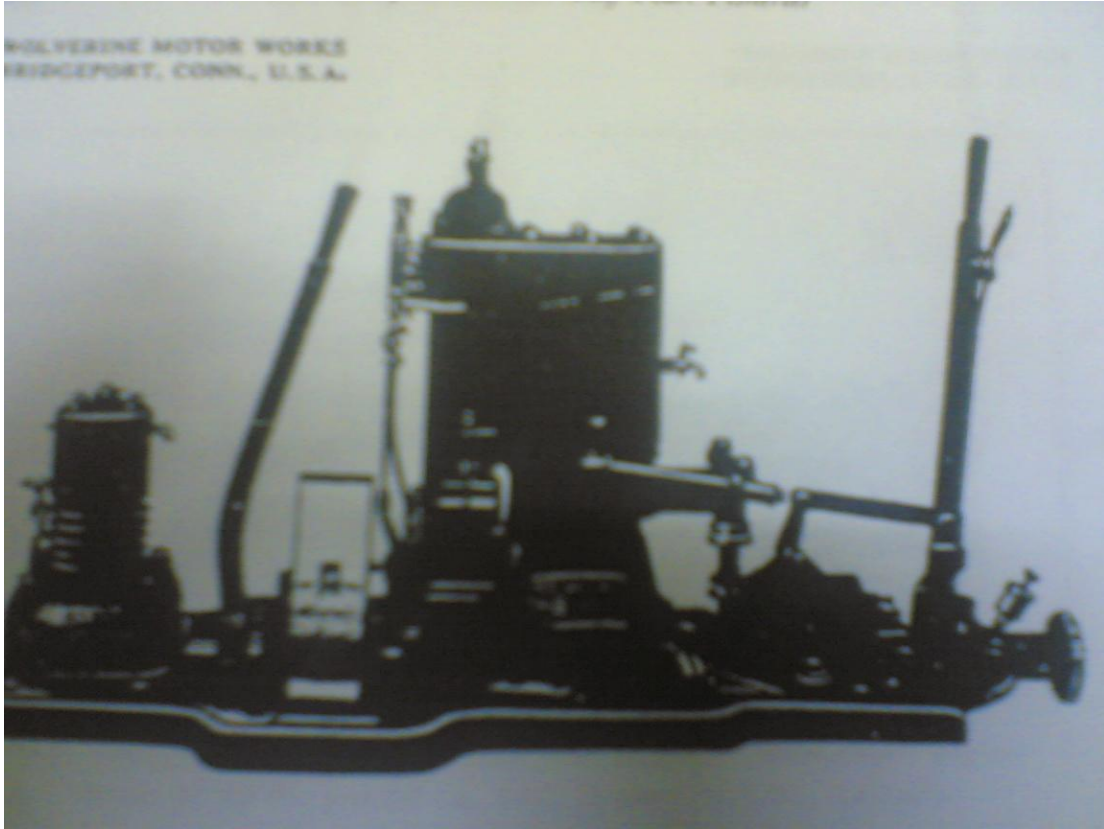
سنبوك: أكثر السفن العربية شهرة في الخليج، ويعتقد البعض إنها نسبة إلى سمكة بالاسم ذاته "سنبوك" معروفة في الخليج،^(١٩) منها سفن كبير الحجم يصل طولها إلى ثمانين قدماً، وحمولته حوالي مائة وخمسين طناً، ويشيع استخدامها في النقل البحري وصيد اللؤلؤ، أما الصغير منها فيتراوح طوله بين ٣٥ و ٤٠ قدماً، ويستخدم في الصيد بأنواع وتزينها في الغالب النقوش الجميلة.^(٢٠)

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،^(٢١) 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.^(٢٢)

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. (٢٣)

شوعي: وهي تشبه السنوك لكنها أصغر منه حجماً، فحمولتها أقل من خمسة عشر طناً. (٢٤)
وتتكلف صناعة السفينة الكبيرة التي تستوعب أربعين رجلاً وتجهيزها حوالي ثلاثين ألف روبية. (٢٥) 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. (٢٦)

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، وأرقت 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. (٢٧) 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

ثانياً: أساطيل صيد اللؤلؤ في الخليج:

تجوب 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. (٢٨)

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، وقُدِّر إجمالي المصدر من اللؤلؤ عام ١٨٩٥ بحوالي ٤١٤,٤٤٤ جنيهاً إسترلينياً، هي عماد اقتصاد

المنطقة طوال العام، إضافة إلى ما تجود به الأرض الزراعية القليلة من التمور التي يتوافق موسم نضجها مع الشهر الأخير من حصاد اللؤلؤ، ويصدر معظم محصول اللؤلؤ إلى الهند.^(٢٩)

وتضم السفن الكبرى طاقم مكون من "النوخذة" والجمع نواخذة، وأصلها فارسي وتعني ربان السفينة، ويكون في الغالب مالك السفينة^(٣٠) 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.^(٣١) وللنوخذة ثلاثة أسهم من محصول السفينة لنفسه، إضافة إلى خمس المحصول للسفينة (إن كان هو المالك). وللنوخذة نائب يسمى "الجُدي" وله ثلاثة أسهم أيضاً، وفي السفن الكبرى رئيس بحارة ويسمى "مقدمي" أو مجدمي بلهجة أهل الكويت، لأنه يتقدم البحارة، وكان الغواصون في الغالب من فقراء العرب والعبيد، لكن في مطلع القرن العشرين ارتفعت مكانة الغاصة لزيادة دخولهم فجذبت الكثير من أبناء العرب وبعض الإيرانيين، وللغواص ثلاثة أسهم أيضاً. و"السيب" الذي يسحب الغواص من قاع البحر، وله سهمان. وفي السفينة عدد من الصبية يسمون "رضيف" أو يتدربون على العمل ويستخدمون في أعمال الخدمة والنقل وغيرها ولكل منهم سهم واحد من محصول السفينة. وبعض السفن فيها صبية صغار "تاب" لا يقدر 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 النوخذة أو الغواصين، وهم صبية يتدربون على العمل في البحر. وفي السفينة مطرب بحري يسمى "تهاب" للترفيه عن العاملين، وفي كثير من السفن طبخ يعد الوجبة الرئيسية وهي الأرز وصيادية السمك.^(٣٢)

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، ودائماً يزيد عدد السيوب عن الغاصة ليتناوبوا على الغواصين في حالات مرض بعض السيوب أو انشغال بعضهم بالصلاة أو فتح المحار أو التجديف. وقد يقل عدد بحارة السفينة إلى ثلاثة أو أربعة في السفن ذات الغواص الواحد الذي يحتاج إلى سيب وخادم فقط، ويكون عملها في الغالب قرب الساحل، في المغاصات الضحلة.^(٣٣)

كان العمل على سفن الغوص يتم بناء على رغبة قائد السفينة (النوخذة) 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 قدم البحرين للعمل في الغوص بشير بن عبد الله أحد العبيد المحررين في قطر، فرفض النوخذة قبوله إلا بورقة من الحكومة، فاستعطف المندوب البريطاني استخراج الرخصة له.^(٣٤) كانت هذه 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"^(٣٥)

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 - وقّع 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.^(٣٦)

أسطول الكويت:

تركز أسطول الكويت في ميناء العاصمة وبلغ في عام ١٩٠٤م حوالي ٤٦١ سفينة، يعمل عليها حوالي ٩،٢٠٠ رجل، وتحمي هذا الأسطول بريطانيا، وتدفع كل سفينة ضريبة بقيمة

نصيب غواص في نهاية الموسم لشيخ الكويت، وتراوحت الحصيلة من موسم لآخر بين ٢٠,٠٠٠ دولار و ٦٠,٠٠٠ دولار سنوياً، حسب الإنتاج والأسعار. (٣٧)

لم يسجل لوريمر أي صناعة كبرى في الكويت عام ١٩٠٤م سوى صناعة القوارب، فيتم إنتاج ما بين ٢٠ و ٢٥ قارباً سنوياً، بما يؤكد أهمية البحر في حياة الكويتيين، فالطبقات المتوسطة والدنيا تعيش على أعمال بحرية وساحلية، ويجتذب صيد اللؤلؤ البدو وكثير من الإيرانيين، فيعمل من الإيرانيين على أسطول الكويت ما يقرب من ألفي إيراني. أما المواد الخام المستخدمة في صناعة السفن في الكويت من الخشب وحبال ألياف جوز الهند والخيوط والدعامات وحتى المسامير تأتي كلها من كلكتا وكراتشي في الهند، ويعيش على صناعة السفن في الكويت حوالي ٣٠٠ تاجر، يكسب الواحد منهم ما بين ربع ريال وأربعة ريالات. (٣٨)

أسطول البحرين:

كان أسطول البحرين العامل في مجال الغوص ثاني أكبر أساطيل الخليج بعد أبي ظبي، فكان في عام ١٨٧٧ حوالي أربعمائة سفينة بين كبيرة ومتوسطة وصغيرة. (٣٩)

المنطقة	الميناء	عدد السفن	عدد الرجال	المنطقة	الميناء	عدد السفن	عدد الرجال
جزيرة البحرين	حالة بن أنس	٩	١٣٥	تابع جزيرة البحرين	شربية	١٣	١٩٥
	عقور	٦	٧٨		الزلاق	١٦	٢٢٤
جزيرة المحرق	بربر - دراز بني بربر	١٧	٢٣٨	جزيرة المحرق	حالة النعيم وحالة السلطة	٥١	١١٧٢
	عسكر	١٦	٣٨٠		بسيطن	٣٢	٦٢٩
	البديعة	٥٧	١٤٨٢		الديرة	٢١	٣٧٨
	حالة بن أسوار	١٦	٣٨٤		الحد	١٦٧	٣١٤٦
	جسيرة	١١	١٥٤		بلدة المحرق	٢٨٢	٥٥٨٢
	جاون	٢٣	٤٧٤		قلالي	٢١	٤٤١
	جبيلات	٢٣	٣٦٨		سماهج	١١	١٨٦
	الجفير	١٥	٢٥٥		أم الشجر	١٢	٢٣١
	أم عامر	١٧	٢٨٢		جزيرة النبي صالح	١٠	١٣٠
	رأس الرمان	١٩	٣٤٧		جزيرة سترة	٢٢	٣٠٨
سنابس	٣٠	٤٣٤	المجموع	٩١٧	١٧,٦٣٣		

جدول سفن صيد اللؤلؤ والرجال العاملين فيها في البحرين عام ١٩٠٧

المصدر: Records of the Persian Gulf Pearl Fisheries, Vol. I, pp. 341, 342

ومن الجدول السابق نتبين أن أسطول البحرين العامل في صيد اللؤلؤ البالغ ٩١٧ سفينة عام ١٩٠٧م، ينطلق من ستة وعشرين ميناءً، تركز في جزيرتي البحرين والمحرق، إضافة إلى عشر سفن في جزيرة النبي صالح واثنين وعشرين سفينة في جزيرة سترة، أما أكثر المواني سفناً فميناء بلدة المحرق يليه ميناء الحد، والميناءان تابعان لجزيرة المحرق، وقد استأثرت جزيرة المحرق بالعدد الأوفر من سفن الأسطول البحريني (٥٩٦ سفينة) مقابل (٢٨٨ سفينة) لجزيرة البحرين، أورد لوريمر أنواع السفن في جزيرة المحرق وبيانها ٤٠ بتيلا، و ١٤١ بوماً، و ٨٥ بقارة، و ١٨٩ شوعياً وسمبوكاً، إضافة إلى ٢٨٢ مشيلة ومركب ملحق، والباقي يزيد على المائة قليلاً من النوع الأخير (صغيرة) وتعمل في أنشطة صيد السمك والنقل.^(٤٠) ومن الجدول نتبين أن عدد العاملين على أسطول البحرين لصيد اللؤلؤ في ١٩٠٧م كان أكثر من سبعة عشر ألفاً وستمئة رجل، أغلبهم من جزيرة المحرق (١١،٧٦٥ رجلاً) مقابل (٥،٤٣٠ رجلاً) لجزيرة البحرين.

وكانت سفن البحرين مقسمة بين كبيرة ومتوسطة وصغيرة، ويعمل على السفينة الكبيرة قائد وأربعة عشر غواصاً وأربعة عشر سيبياً، وعلى السفينة المتوسطة قائد وتسعة غواصين وتسعة سيوب، وعلى السفينة الصغيرة قائد وسبعة غواصين وسبعة مساعدين.^(٤١) لكن عدد السفن أخذ يتناقص تدريجياً في النصف الأول من القرن العشرين، حتى وصل في عام ١٩٥٠م إلى مائة سفينة فقط، بما يدل على أن اللؤلؤ بلغ ذروته في عام ١٩٠٧/٦ ثم أخذ في التراجع تدريجياً، ولنتابع أعداد السفن في الجدول التالي، وهذه السفن تتناسب في أعدادها مع مبيعات اللؤلؤ في البحرين التي بلغت عام ١٨٣٥ مليوني دولار، ثم هبطت إلى مليون دولار سنة ١٩٢٦م، وفي أواخر عصر اللؤلؤ سنة ١٩٤٩م هبطت إلى مائتي ألف دولار.^(٤٢)

السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن
١٩٠٧	٩١٠	١٩٣٠	٥٠٠
١٩١٠	٨٨٠	١٩٣٥	٣٠٠
١٩١٥	٧٦٠	١٩٤٠	٢٠٠
١٩٢٠	٦٤٠	١٩٤٥	١٧٠
١٩٢٥	٥٢٠	١٩٥٠	١٠٠

جدول سفن اللؤلؤ في البحرين في النصف قرن الأخير من عصر اللؤلؤ

مستخلص من رسم بياني في: Carter, Robert, op. cit, p. 186

وقرب نهاية عصر الغوص شهد الخليج العربي محاولات أوربية لتحديث وسائل الغوص بدأت باقتراح استخدام ملابس غوص حديثة تحميهم وتطيل فترة البقاء تحت الماء، لكن السلطات البريطانية تصدت لهذه المحاولات، من منطلق أنها قد تؤدي إلى تدخل غربي ينافسها، بينما اقترحت حكومة البحرين منع استيراد أدوات الغوص الحديثة، وإذا وجدت يتم التخلص منها بإتلافها.^(٤٣) وقد يكون الدافع لحكومة البحرين الخوف من هذا الجديد على نفوذها وسلطانها.

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.^(٤٤)

كانت الضريبة تحصل عشوائياً من قبل رجال الإدارة المحلية، وتستثني السفن التابعة لأصحاب النفوذ، ومن لهم علاقة بال 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.^(٤٥) 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.^(٤٦) 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.^(٤٧)

أسطول قطر:

تعتمد شبه جزيرة قطر على النشاط البحري وبخاصة صناعة اللؤلؤ مع بعض الزراعات الخفيفة وصيد الأسماك، لذا قامت بها صناعة سفن وقوارب، لكنها اعتمدت في هذه الصناعة على أصحاب الخبرة من البحرين وإيران.^(٤٨)

عدد الرجال	عدد السفن	الميناء
٢,٥٥٠	١٥٠	الوكرة
٦,٣٠٠	٣٥٠	الدوحة
٩٠	٩	الوسيل
٨٤٠	٧٠	الظعائن
١,٢٠٠	٨٠	خور شقيق
١٨٠	١٥	الذخيرة
٤٢٠	٣٥	الفويرط
٢٧٠	١٨	الرويس
٢٠٠	٢٠	أبو ظلوف
٢٤٠	٢٠	خور حسن
٦٠٠	٥٠	سميسمة
١٢,٨٩٠	٨١٧	المجموع

جدول سفن صيد اللؤلؤ والرجال العاملين فيها في قطر عام ١٩٠٧

المصدر: Records of the Persian Gulf Pearl Fisheries, Vol. I, p. 341

ومن الجدول السابق يتضح أن موانئ شبه جزيرة قطر البالغة أحد عشر ميناءً، كانت تضم في عام ١٩٠٧م حوالي ٨١٧ سفينة بين كبيرة وصغيرة تعمل في مجال صيد اللؤلؤ، وأكبر تلك

المواني وأكثرها إيواً للسفن على الإطلاق ميناء الدوحة، يليه الوكرة، وأصغرها كان ميناء الوسيل، يعمل عليها ما يقرب من ثلاثة عشر ألف رجل، بمعدل ستة عشر رجلاً لكل سفينة استأثر ميناء الدوحة بما يقرب من نصف هذا العدد تقريباً، فهو الأكثر إقبالاً بالنسبة للعاملين في مجال صيد اللؤلؤ.

ولم ترصد الوثائق البريطانية ضرائب على أسطول صيد اللؤلؤ في قطر، ولكن فرضت ضرائب على العاملين عليها بمقدار أربعة دولارات عن كل نوحده 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.^(٤٩)

أسطول ساحل الأحساء:

المنطقة	الميناء	عدد السفن	عدد الرجال	المنطقة	الميناء	عدد السفن	عدد الرجال
القطيف	بحاري	٧	١١٢	جزر جنة والمسلمية	بحاري	٧	١١٢
	ديبية	٤	٨٤		ديبية	٤	٨٤
	كواكب	٥	١١٤		كواكب	٥	١١٤
	القطيف (ف) المقبرة	٤	٨٠	جزر طاروت	فانيه	٧	١٢٢
	قديية	١٠	١٨٥		سنابس	٦٨	١٥٦٥
	سيحات	٣٠	٥٦٠	الإجمالي	١٦٧	٣,٤٤٤	

جدول سفن صيد اللؤلؤ والرجال العاملين فيها في ساحل الأحساء عام ١٩٠٧

المصدر: Records of the Persian Gulf Pearl Fisheries, Vol. I, p. 343

بلغ أسطول الأحساء العامل في مجال صيد اللؤلؤ في عام ١٩٠٧م، حوالي ١٦٧ سفينة تركز معظمها في جزيرة طاروت بموانئها الثلاث، يعمل عليها ما يقرب من ثلاثة آلاف وخمسمائة رجل، يعولون عدداً من الأسر تقارب هذا العدد، بمعدل ٢١ رجل لكل سفينة، وكانت الأحساء تابعة آنذاك للسيادة العثمانية، التي فرضت 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 استرالياً.^(٥٠)

أسطول إمارات ساحل عمان المتصالح:

تعد إمارات ساحل عمان المتصالح من أهم مصائد اللؤلؤ في الخليج، وقد زادت أهميتها كسوق محلي للؤلؤ بعد البحرين، كما تضاعف عدد القوارب في ساحل عمان في المائة سنة الأخيرة من عصر اللؤلؤ حوالي ثلاث مرات، فأشارت الإحصاءات إلى أن سفن دبي العاملة في صيد اللؤلؤ كانت عام ١٨٤٤م حوالي تسعين قارباً، وصلت في إحصاءات عام ١٩٠٧ إلى ٣٣٥ قارباً، وغدت دبي ثاني أكبر سوق لؤلؤ في المنطقة.^(٥١)

المنطقة	الميناء	عدد السفن	عدد الرجال العاملين
رأس الخيمة	الرمس	٣	٤٥
	بلدة رأس الخيمة	٣٣	٧٠٧
	جزيرة الحمراء	٢٥	٦٠٨
أم قوين	بلدة أم قوين	٧٠	١,٧٥٩
عجمان	عجمان البلد	٤٠	٨٧١
الشارقة	الحميرية	١٧	٢٥٩
	الحيرة	٢٥	٤٠٥
	الشارقة البلد	١٨٣	٣,٦٨٠
	الخان	٧٤	١,٢٩٥
دبي	دبي البلد	٣٣٥	٦,٩٣٦
أبو ظبي	أبو ظبي البلد وملحقاته	٤١٠	٥٥٧٠
المجموع		١٢١٥	٢٢,٠٤٥

جدول سفن صيد اللؤلؤ والرجال العاملين فيها في ساحل عمان المتصالح عام ١٩٠٧م

المصدر: Records of the Persian Gulf Pearl Fisheries, Vol. I, p. 340

ومن الجدول السابق يتضح أن أسطول ساحل عمان المتصالح العامل في مجال صيد اللؤلؤ بلغ في عام ١٩٠٧م حوالي ١,٢١٥ سفينة بين كبيرة وصغيرة، تحت الحماية البريطانية، كانت تلك السفن موزعة بين مواني الساحل البالغ عددها أحد عشر ميناءً، إضافة إلى مواني أخرى صغيرة، وأكبر هذه المواني على الإطلاق ميناء أبي ظبي البلد وميناء دبي البلد، وأصغرهما ميناء الرمس التابع لمنطقة رأس الخيمة، كما أن منطقة أبي ظبي هي أكبر المناطق في عدد السفن

العاملة في مجال اللؤلؤ، تليها دبي ثم الشارقة، وأصغرهما عجمان بميناء واحد به أربعين سفينة. ويعمل في مجال استخراج اللؤلؤ في الساحل المتصالح ما يربو على اثنين وعشرين ألف رجل، بمعدل حوالي ثمانية عشر رجلاً لكل سفينة، مع الوضع في الاعتبار أن هناك سفن كبيرة وأخرى صغيرة، والعدد إجمالاً ليس بالقليل من سكان الساحل المتصالح، يعولون أسر بعددهم تقريباً، فكل منهم يعول أسرة، وأكبر المواني والمناطق أيضاً عدداً هي دبي، تليها منطقة أبي ظبي، ثم الشارقة، وأقلها عدداً عجمان. الأمر الذي يبين أهمية استخراج اللؤلؤ في حياة سكان الساحل المتصالح، واقتصادياته آنذاك.

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 كيسين 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 تجبى إلا مرتين في ١٣ سنة. كما كانت تؤخذ في بعض المواني 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. (٥٢)

ويذكر لوريمر في القسم الجغرافي أن سكان مشيخة أبي ظبي ١١,٠٠٠ نسمة معظمهم من مجموعة قبائل بني ياس، والحرفة الرئيسية صيد اللؤلؤ، فبلغت قوارب الصيد عندهم عام ١٩٠٧م حوالي ٤١٠ قارباً كلها صغيرة الحجم تعمل بالقرب من الساحل وحول الجزر، أما عدد سفن التجارة فهي عشرة فقط، منها سنبوكان وثمانية قوارب كبيرة، تعمل في النقل داخل الخليج العربي ولا تسافر إلى الهند. وإجمالي الضرائب التي تجمعها المشيخة ٧٥,٥٠٠ دولار سنوياً، منها ٧٥,٠٠٠ من قوارب الغوص وصناعة اللؤلؤ. (٥٣)

ومما سبق نتبين أن عدد العاملين في الغوص على اللؤلؤ في مشيخة أبي ظبي يبلغ نصف سكانها، أي أن كل الذكور تقريباً يعملون في هذه الصناعة، وأن الضرائب كلها معتمدة على صناعة اللؤلؤ، بما يبين أهمية هذه الصناعة في حياة سكان المشيخة. والأمر لا يختلف كثيراً في باقي إمارات الساحل. 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. (٥٤)

أسطول إيران:

تركز صيد اللؤلؤ في الجانب الإيراني في شيبكوه ولنجه وجزيرة خَرَج وبها تسعة وثلاثين ميناءً، ترتادها ٩٦٠ سفينة، أكبرها ميناء جزيرة قيس، ويرتاده ٩٠ سفينة، يليه ميناء جزيرة الشيخ شعيب، بقوة ٧٦ سفينة، وأصغرها ميناء شناص وليس فيه سوى ثلاثة سفن. يعمل علي ذلك الأسطول حوالي ٨,٨٨٤ رجلاً، بمتوسط أقل من عشرة رجال للسفينة الواحدة، مع الوضع في الاعتبار أن السفينة التي تصيد في المغاصات البعيدة تحمل حوالي أربعين رجلاً، أما السفن التي تصيد في المغاصات الضحلة فتقل إلى حوالي أربعة رجال. (٥٥)

اقتصرت الضرائب التي تفرض على سفن صيد اللؤلؤ في الجانب الإيراني على بعض الموانئ دون الأخرى مثل بستانو وكالاتو وشيوه وسيف الشيخ ومُقام، ومقدارها ٦٠ دولاراً عن السفينة الكبيرة و ٤٠ دولاراً عن السفينة المتوسطة و ٣٠ دولاراً عن الصغيرة، مع إعفاء القوارب

الصغيرة، واختلفت ضريبة الرأس من ميناء لآخر، فتراوحت بين ٤ و ٨ دولارات عن الغواص، يقل السيب دولارين، وقد نقل الضريبة في السفن الصغيرة عامة دولارين عن السفن الكبيرة.^(٥٦)

ويتضح لنا مما سبق 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.

ثالثاً: أثر الوجود البريطاني على أساطيل صيد اللؤلؤ:

لم تكن الحدود البحرية أو حتى البرية بمعناها الأوربي Boundaries معروفة في منطقة الخليج، شأنها في ذلك شأن جميع البلدان العربية، لذا كانت جميع مصائد اللؤلؤ البعيدة أو القريبة من الساحل مباحة لجميع سفن صيد اللؤلؤ العربية دون تمييز، فالأساطيل حرة الحركة، تنتقل بين المصائد والمواني بحرية. أما في الجانب الفارسي من الخليج فالمصائد قريبة من الساحل، فكان على السفن العربية إن أرادت الصيد فيها أن تحصل على تصريح من السلطات المحلية، مقابل ضريبة تتراوح بين ٢٠ و ٤٠ دولاراً عن الموسم كله.^(٥٧)

وأشارت الإحصاءات إلى تأثر سفن صيد اللؤلؤ بالوجود البريطاني، 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^(٥٨) 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.

ادعت بريطانيا أن سبب انخفاض عدد العاملين في صيد اللؤلؤ، ومن ثم انخفاض عوائد اللؤلؤ في أعقاب الحملة البريطانية الكبرى يرجع إلى الخلافات والمناوشات بين القبائل العربية. حاولت بريطانيا تجميل صورتها وتشجيع صيد اللؤلؤ في الخليج وضمان حماية السفن بتبنيها

لعدد من معاهدات السلام، تضمن لها كامل السيطرة على حركة السفن في الخليج - بما فيها سفن صيد اللؤلؤ- وأكدت هذا الأمر باعتراف المشايخ الموقعين على اتفاقية السلام ١٨٥٣ بالناتج السلبية على رعاياهم العاملين في صيد اللؤلؤ نتيجة للعداوات فيما بينهم في البحر. وسجل المراقبون البريطانيون عام ١٨٧٨ م الآثار الاقتصادية الإيجابية لتجارة اللؤلؤ على السكان المحليين منذ تطبيق الهدنة البحرية.^(٥٩)

وقع شيوخ الساحل المتصالح اتفاقاً لحفظ السلام وفض المنازعات سلمياً، تحت إشراف بريطانيا ورعايتها في سنة ١٨٥٣ م، 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 ١٩٠٠ م عندما اعتدى أسطول آل بوعلي على سفن للعمارة بالقرب من سواحل قطر، فتدخلت بريطانيا وفرضت غرامة مالية قدرها ١،٥٠٠ روبية على أسطول آل بوعلي.^(٦٠)

وإذا كانت الحماية البريطانية لسفن الغوص في الجانب العربي قد بدأت في وقت مبكر من النصف الثاني من القرن التاسع عشر، فقد تأخرت في الجانب الفارسي حتى رصد المقيم السياسي في الخليج تعديت من بحارة الغوص على بعضهم البعض في الجانب الفارسي، فطلب سفينة حماية بريطانية تكون بالقرب من لنجة وتعمل تحت إشراف المقيم السياسي في بوشهر.^(٦١)

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 ١٨٩٧ م 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 مسئولاً 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.^(٦٢)

أعطت بريطانيا لموظفيها في الخليج حق زيارة مصادد اللؤلؤ وتفتيش سفن الغوص، فيقول الوكيل السياسي في البحرين " عدت لتوي من زيارة مصادد اللؤلؤ والتفتيش على سفن الغوص، وقد أظهر النواخذة والغواصين سرورهم بتلك الزيارة، لكن كان 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 المصادد 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 يتقنون 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"^(٦٣)

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 استدرار 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 سنة ١٨٥٧م عندما أبدت شركة ج. و. واطسون من بومباي رغبتها في القيام بأعمال صيد اللؤلؤ في مغاصات

الخليج العربي، فأبدى المقيم البريطاني في الخليج مخاوفه من حدوث قلاقل ومذابح إذا تم الأمر، فالعرب يعتبرون صيد اللؤلؤ حقاً خاصاً بهم، لذا رفضت الحكومة البريطانية طلب شركة واطسون.^(٦٤)

وفي عام ١٨٦٢م ارتقت المحاولة إلى النطاق العملي، فأبحرت الباخرة "جونستون كاسل" التي أجزتها نقابة بومباي دون إذن رسمي، إلى مغاصات البحرين وأنزلت ثلاثة أوريبيين وبعض الموظفين مع آلات غوص حديثة في "بغلة" ثم اتجهت الباخرة إلى بوشهر للتحاور في الأمر مع نائب المقيم السياسي البريطاني، فاعتبر الأمر في غاية الخطورة واستدعى القارب "بغلة" 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.^(٦٥)

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،^(٦٦) غير أن الرائد كمبول 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.^(٦٧)

وفي عام ١٨٧٦م جاء اثنان من رعايا بريطانيا للغوص في الخليج، فتم التعامل معهم على الأسس السابقة، وأوصى نائب المقيم البريطاني في الخليج أن يتم إبلاغ كل رعايا بريطانيا أن من يقدم منهم على الغوص في الخليج سيكون خارج الحماية البريطانية، ولن تتمكن القوات البريطانية من حماية سفينته، ولن يكون هذا العمل مستحباً في المستقبل.^(٦٨)

وفي نهاية عام ١٨٨٩م طلب مستر أ. و. ستريتر 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 أنها عقيمة وتعد انتهاكاً لكرامة الغواص العربي. استشارت الحكومة

البريطانية حكومة الهند التي استشارت بدورها المقيم السياسي في بوشهر، فأوضح أن السماح لستريت سيؤدي إلى عواقب وخيمة، فسيثير 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 سترايتر.^(٦٩)

فكر مدحت باشا الوالي التركي في بغداد عام ١٨٧٢م في استخدام غواص إنجليزي في بعض مغاصات اللؤلؤ في الخليج العربي، لكن الحكومة البريطانية حذرت هذا الغواص بأنها لن تتولى حمايته في الخليج العربي، فكان هذا الإنذار كافياً بإبعاده، ولم تتكرر محاولة الوالي التركي مرة أخرى. وفي سنة ١٨٧٣م طلبت شركة سميث وشركاه بلندن من الخارجية البريطانية الحصول على إذن للعمل في صيد اللؤلؤ بالخليج العربي، وقبل وصول الرد أرسلوا مستر جرانت مندوباً عنهم للتفاوض مع المقيم البريطاني أو شيخ البحرين لكنه فشل في ذلك، فعاد إلى لندن بخفي حنين.^(٧٠)

استشعرت الحكومة البريطانية نية الحكومة التركية الاستفادة مادياً من مصايد اللؤلؤ، ومع صعوبة الاستفادة من الضرائب، كان الخوف من منح شركات بريطانية خاصة امتياز استغلال بعض مصايد 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 "الديلي 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.^(٧١)

وفي مايو ١٩٠٣م ظهر في البحرين اثنان من الفرنسيين هما مسيو دوماس Dumas ومساعدته مسيو كاستيلين وتفقدا مغاصات اللؤلؤ، وقد أرسل مسيو دوماس مساعده 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 كاستلين 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 بوشهر 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 مصايد اللؤلؤ في الخليج، وهنا يجب على بريطانيا أن تلتفت نظر الجميع إلى أن مصايد اللؤلؤ مغلقة تماماً وقاصرة على أهالي الخليج.^(٧٢)

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.^(٧٣)

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 ١٣٢٩هـ 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...^(٧٤)

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.^(٧٥) 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.^(٧٦)

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، إيذاناً بانتهاء عصر اللؤلؤ، فتضرر العاملون 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"^(٧٧) فرفعه سعيد بن مكتوم إلى جاسم بن محمد وكيل بريطانيا في ساحل عمان المتصالح.^(٧٨)

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.^(٧٩)

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.

كان أسطول ساحل عمان المتصالح 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 فكان أسطول ساحل 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.

حاولت بريطانيا دعم شركة الهند الشرقية البريطانية بفرض سيطرتها على الخليج العربي في أعقاب حملتها الكبرى ١٨٢٠م ضد اتحاد القواسم، فوضعت سفنه تحت رقابتها وأخضعتها للتفتيش، الأمر الذي أثر سلباً على أساطيل صيد اللؤلؤ، ومن ثم على إنتاجية اللؤلؤ، ولمّا 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 الأوربية، فمما لاشك فيه أن المنافسة كانت ستحسم لصالح القادمين من الغرب، نظراً للفجوة الحضارية بين الفريقين.

المصادر

- (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) 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
- (٣) Carter, Robert, Op. Cit, p. 142
- (٤) 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
- (٥) Carter, Robert, Op. Cit, p. 161
- (٦) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٠٥
- FO 78/ 5108 Notes on the pearl fisheries of the Persian Gulf by Captain E. L. Dorand, First assistant Resident, **Records of the Persian Gulf Pearl Fisheries (1857- 1962)**,ed. By Burdit (Archive edition, 1995) Vol. I, pp. 93, 94

- (٧) صحيفة الرياض، عدد ١٢٦٥٧، ١٤ ذو الحجة ١٤٢٣ هـ
(٨) <http://www.alamuae.com>
- (٩) صحيفة الوطن، عدد ١٢٦٥٧، ٣٠ مارس ٢٠٠٧ م
(١٠) صحيفة الوطن، عدد ١٢٦٥٧، ٣٠ مارس ٢٠٠٧ م
(١١) صحيفة الرياض، عدد ١٢٦٥٧، ١٤ ذو الحجة ١٤٢٣ هـ
(١٢) <http://www.kuwaitboom.com/history>
- (١٣) 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
(١٤) صحيفة الوطن، عدد ١٢٦٥٧، ٣٠ مارس ٢٠٠٧ م
(١٥) عمر صالح العمري، الغوص واللؤلؤ في الخليج "مقوماته، رحلته، تجارته، أثره" (الرياض، ١٩٩٧ م) ص ص ١٢٩، ١٣٠
(١٦) صحيفة الرياض، عدد ١٢٦٥٧، ١٤ ذو الحجة ١٤٢٣ هـ
(١٧) عمان وتاريخها البحري، إصدار وزارة الإعلام والثقافة بسلطنة عمان (مسقط، ١٩٧٩ م) ص ص ١٤١، ١٤٢
(١٨) عمان وتاريخها البحري، ص ١٤٣
(١٩) صحيفة الوطن، عدد ١٢٦٥٧، ٣٠ مارس ٢٠٠٧ م
(٢٠) <http://www.alamuae.com>
(٢١) عمان وتاريخها البحري، ص ١٣٣
(٢٢) <http://www.alamuae.com>
(٢٣) عمان وتاريخها البحري، ص ١٢٧
(٢٤) عمان وتاريخها البحري، ص ١٣٢
(٢٥) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٠٤
(٢٦) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٠٦
(٢٧) R 15/2/3 Luis Asny, Wolverine Motor works to Robert Wonkhaue & Co. Bahrain Island, 3rd Feb. 1915 , **Records of the P.G. P.F.**, Vol. II, pp. 205- 211
(٢٨) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص 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. (٢٩)
Dorand, First assistant Resident, Persian Gulf, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, pp. 93,
94
- (٣٠) من بين كل عشر سفن سبع أو ثماني سفن يملكها النوخذة راجع: ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص
٣٢٠٣
- (٣١) عمر صالح العمري، الغوص واللؤلؤ في الخليج، ص ٥٩
- (٣٢) سيف مرزوق الشملان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (ذات السلاسل، الكويت، ط٢،
١٩٨٦) ج١، ص ص ٢٧١ - ٢٧٢
- (٣٣) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ص ٣٢٠٣، ٣٢٠٤
- R 15/2/1903 from Basher bin Saied to British agent, Bahrain, (٣٤)
Records of the P.G. P.F., Vol. III, p. 148
- R 15/2/343 decision of British court at Bahrain, 3rd May 1934, (٣٥)
Records of the P.G. P.F., Vol. III, p. 148
- R/ 15/2/132/127 Reforms to the industry proposed, by the Gov. of Bahrain (٣٦)
registration of boats , (in Arabic), **Records of the P.G. P.F.**, Vol. II, p. 271
- Records of the Persian Gulf Pearl Fisheries (1857- 1962)**,ed. By Burdit (Archive (٣٧)
edition, 1995) Vol. I, pp. 343, 373
- (٣٨) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج٤، ص ص ١٣٠٩، ١٣١٠
- FO 78/ 5108 Notes on the pearl fisheries of the Persian Gulf by Captain E. L. (٣٩)
Dorand, First assistant Resident, **Persian Gulf, Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, p. 78
- (٤٠) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج٦، ص ١٦١٢
- FO 78/ 5108 Notes on the pearl fisheries of the Persian Gulf by Captain E. L. (٤١)
Dorand, First assistant Resident, **Persian Gulf, Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, p. 78
- Carter, (٤٢)
Robert, op. cit, p. 185
- R 15/2/122 Extract from political agent's letter, Bahrain to political resident,5th April (٤٣)
1930, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p. 3
- FO 78/ 5108 Notes on the pearl fisheries of the Persian Gulf by Captain E. L. (٤٤)
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 (٤٥)
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, 8th May 1924, (٤٦)
Records of the P.G. P.F., Vol. II, p. 272
- R 15/12/132 Bahrain reforms, petition from Diving & Nahudas complaining (٤٧)
of new system, 1925, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. II, pp. 370, 371
- (٤٨) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج٦، ص ص ١٩٨٧ - ١٩٩٠
- Records of the P.G. P.F.** (1857- 1962) Vol. I, p. 37 (٤٩)
- Records of the P.G. P.F.** (1857- 1962) Vol. I, p. 373 (٥٠)
- Carter, Robert, Op. Cit, p. 16 (٥١)
- Records of the P.G. P.F.** (1857- 1962),ed. By Burdit (Archive edition, 1995) Vol. I, pp. (٥٢)
366- 371
- Hawker, Ronald, Wind- towers and pearl fishing: architectural signals in the late (٥٣)
nineteenth and early twentieth century Arabian Gulf, **Antiquity** (sep. 2005, vol. 79, Issue
305) p. 631
- (٥٤) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج٦، ص ٥٢٢
- Records of the P.G. P.F.** (1857- 1962) Vol. I, pp. 344- 345 (٥٥)
- Records of the P.G. P.F.** (1857- 1962) Vol. I, pp. 373- 377 (٥٦)
- (٥٧) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ص ٣٢٢٤، ٣٢٢٥
- Carter, Robert, Op. Cit, p. 161 (٥٨)
- Carter, Robert, Op. Cit, pp. 187, 188 (٥٩)
- (٦٠) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٢٧
- L/P & S/10/457 Major Cox political resident in the Persian Gulf to B. (٦١)
Residency & Consulate General, Bushier, 22nd June 1909, **Records of the P.G. P.F.**,
Vol. II, p. 29
- (٦٢) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٢٨
- R 15/2/122 Political Agent, Bahrain to Political Resident, 2nd Aug. 1931, (٦٣)
Records of the P.G. P.F., Vol. III, p. 15
- (٦٤) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٢٩
- (٦٥) 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 (٦٦)
state for India, 10th March 1904 , **Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, pp. 201- 203
- (٦٧) ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ص ٣٢٣١، ٣٢٣٢

-
- FO 78/ 5108 Notes on the pearl fisheries of the Persian Gulf by Captain E. L. (٦٨)
Dorand, First assistant Resident, Persian Gulf, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, p. 63
- ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٣٣ (٦٩)
- ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٣٢ (٧٠)
- ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ٣٢٣٦ (٧١)
- L/P&S/10/457/82 J. C. Gaskin assistant political agent at Bahrein to Lit. Colonel (٧٢)
C. A. Kbemball, officiating political Resident in the Persian Gulf, **Records of the P.G. P.F.**, Vol. I, p. 197
- ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٦، ص ص ٣٢٣٧ - ٣٢٣٨ (٧٣)
- FO 371/ 1441 Essa bin Ali Al Khalefa to Colonel Cox General Resident in the (٧٤)
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, 5th April (٧٥)
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, (٧٦)
Bahrain, 12th 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, 21st Shaaban (٧٧)
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, (٧٨)
British agent, 28th 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 (٧٩)
agent, Bahrain, 21st Ramadan 1366 (in Arabic), **Records of the P.G. P.F.**, Vol. III, p. 572