

## أسطول البن العماني وتجارته من 1744م- 1832م

ناهد عبد الكريم ويوسف الغيلاني\*

### ملخص

شكلت سلطنة عمان عبر العصور التاريخية مرتكزا أساسيا للتجارة الدولية لمختلف السلع التجارية. وفي القرن الثامن عشر الميلادي، وبسبب انتشار تجارة سلعة البن وانتشار مشروبه، غدت عمان من أبرز الدول المتاجرة به والناقلة الأولى له. واكتسب أسطول البن العماني شهرة كبيرة. لذلك يأتي هذا البحث للكشف عن دور عمان بهذه التجارة، وقد تضمن مقدمة عن المصادر التي أشارت إلى هذا الموضوع، وتمهيدا عن تجارة البن بشكل عام، ثم جاء العرض ليتناول دور عمان في هذه التجارة وخاصة في عهد الدولة البوسعيدية من عام 1744- 1832 مع شرح الظروف العسكرية والسياسية التي واجهتها للحفاظ على مكانتها. واستعرض البحث دور أسطول البن العماني والطرق التي سلكها. وانتهى إلى مجموعة من النتائج التي يمكن تلخيصها كالتالي:

- 1- قلة الوثائق التي تناولت تجارة البن في عمان وخاصة في الفترة التي سبقت وصول أسرة آل بوسعيد للسلطة عام 1744. وأهمية كتب الرحالة الأجانب في هذا الجانب.
- 2- ازدهار تجارة البن في عمان وخاصة في عهد مؤسس أسرة آل بوسعيد الإمام أحمد بن سعيد بسبب حالة الاستقرار في عمان واهتمامه شخصيا بالتجارة وأبرزها تجارة البن المستورد من اليمن الذي حقق عائدا هامة للدولة.
- 3- أسهم أسطول البن العماني الذي زاعت شهرته في تغطية حاجة عمان والعراق والشام وحتى قسم كبير من حاجة الدولة العثمانية. وتكون من أسطولين أحدهما مسقطي والآخر صوري، نسبة إلى مدينة صور.
- 4- واجهت تجارة البن العمانية تحديات إقليمية ودولية، وتعرض الأسطول العماني للسطو في منطقة الخليج العربي من قبل الفرس وبعض القبائل العربية مما دفع بالإمام أحمد للدفاع عنه بأسطول حربي.
- 5- كانت تجارة البن العماني أحد الأسباب الرئيسية للتقارب العماني- العثماني في مواجهة الخطر الفارسي وخاصة عام 1775.
- 6- بدأت تجارة البن العماني بالتراجع بعد الربع الأول من القرن التاسع عشر لدخول منافسين جدد مثل والي مصر محمد علي. وبريطانيا التي احتلت عدن عام 1939، بالإضافة إلى توجه اهتمام السيد

© جميع الحقوق محفوظة لجمعية كليات الآداب في الجامعات الأعضاء في اتحاد الجامعات العربية 2013.

\* قسم التاريخ، جامعة السلطان قابوس، عمان.

سعيد بن سلطان حاكم عمان إلى سلعة جديدة هي القرنفل بعد أن نقل عاصمته إلى زنجبار عام 1832.

وأخيرا يمكن القول إن المعلومات التي توصل إليها البحث تجعله إضافة مهمة في الكشف عن تاريخ عمان الحديث.

### المقدمة:

حافظت منطقة الخليج العربي عبر التاريخ على مكانتها كأهم طريق تجاري للسلع الاستراتيجية والسلع الأكثر طلبا في العالم عدا أهميتها المتميزة في المواصلات الدولية. ولعبت موانئه دورا هاما في النشاط ذاته.

وتعتبر تجارة البن في فترة البحث واحدة من أشهر أنواع التجارة التي كانت تعبر الخليج قادمة من موانئ اليمن. وكان نصيب الأسطول العماني منها كبيرا بل يتصدرها. ويأتي هذا البحث لتوضيح أهمية هذه التجارة العمانية ودور أسطول البن العماني الذي حاز شهرة لفتت أنظار الرحالة الأجانب الذين مروا في عمان والخليج العربي فأشاروا إليها في كتبهم، وعلقوا على أهميتها؛ مما جعل كتب الرحلات هذه المصدر الرئيسي للمعلومات عن أساطيل البن وتجارته من اليمن إلى باقي مناطق الجزيرة العربية وأوروبا. ويأتي في مقدمة هؤلاء الرحالة الدانماركي كرستين نيبور Niebuhr الذي قام برحلته بتكليف من ملك الدنمارك فردريك الخامس إلى جزيرة العرب اعتبارا من عام 1759 منطلقا من الدنمارك، حيث اعتبرت رحلته وما دونه فيها من مشاهداته في جزيرة العرب الأهم علميا وتاريخيا. وكان من أوائل الغربيين الذين أشاروا وبوضوح إلى أسطول البن العماني حيث اعتمد عليه في التنقل على سواحل شبه الجزيرة العربية.

وارتبط تزايد الرحلات العربية والأوربية والتنافس الغربي في منطقة الخليج العربي خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر الميلاديين في أحد أشكاله بتجارة البن وارتفاع أعداد السفن الناقلة له، خاصة بعد ظهور القوى البحرية العمانية وشهرة أسطولها ومهارة بحارتها وعلاقتها التجارية القديمة مع اليمن. وتحولها إلى أكبر ناقل للبن في البحر الأحمر والخليج العربي. ومن هنا فإن هذا البحث يسعى للكشف عن أهمية هذا النشاط الاقتصادي العماني وإبراز دوره الفعال وذلك من خلال تناوله للمحاور التالية:

- تمهيد عن تجارة البن بشكل عام
- عمان وتجارة البن وأوضاعها زمن حكم اليعاربة
- تجارة البن في عهد دولة آل بو سعيد وخاصة في عهد الإمام أحمد بن سعيد
- أسطول البن العماني والطرق التي سلكها

- أثر الصراع السياسي والعسكري في الخليج العربي والمحيط الهندي على تجارة البن العمانية
- حصار البصرة عامي 1756م و1775م ونتائجه على تجارة البن في عمان
- تجارة البن في عمان بعد وفاة الإمام أحمد بن سعيد
- العوامل المؤثرة في تراجع تجارة البن العماني.

#### تمهيد:

لم تكن المسافة الزمنية بعيدة بين التعرف على شجرة البن ومشروب القهوة الذي أصبح معروفا منذ حوالي منتصف القرن الخامس عشر في الأديرة الصوفية اليمنية وتحول البن إلى سلعة تجارية عام 1700م<sup>1</sup>. ويشير نيبور إلى أن أصل شجرة البن في اليمن من الحبشة وأن هذا ما أكده له اليمينيون أنفسهم<sup>2</sup>. كذلك ذكر وصفي زكريا في كتابه "رحلتي إلى اليمن" أن موطن البن الأصلي هو الحبشة وأنه "لم يزرع في اليمن قبل القرن التاسع الهجري وكان ذلك على يد شيخ اسمه جمال الدين بن أبي الفخر"<sup>3</sup>. وقد أجمعت المصادر على أن أصحاب الطريقة الشاذلية في اليمن كانوا أول من استعمل القهوة كمنشط لتعينهم على السهر والعبادة بعد أن اكتشف الشيخ أبو بكر العيدروسي الشاذلي المتوفى عام 909هـ تأثير هذه النبتة ونصح بها أتباعه<sup>4</sup>.

وشهد هذا المشروب بعض الاعتراض عليه في بداياته، وتم التعامل معه أحيانا على أنه من المحرمات وأنه كالمسكرات. وهذه النظرة لمشروب البن لم تقتصر على المناطق الإسلامية والعربية بل تعدتها إلى الدول المسيحية<sup>5</sup>. ففي القرن السابع عشر الميلادي تجاوزت القهوة مشاكلها المتعلقة بتحريمها، وغدت أكثر انتشارا في الجزيرة العربية والعالم. ولم تلبث أن أصبحت اليمن أشهر مصدر للبن في النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي<sup>6</sup>.

ولا نجد كثيرا من الوثائق عن تجارة البن قبل القرن السابع عشر الميلادي، وهذا يتوافق مع حقيقة عدم انتشار مشروب القهوة قبل ذلك التاريخ، ولكنها (الوثائق) تبدأ بالظهور في النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي في السجلات التجارية بل وتتصدر تجارة البن قوائم تلك السجلات. وتذكر باتريشيا ريسو Patricia Risso أنه على الرغم من ظهور تلك الوثائق فإن معرفة حجم تجارة عمان من البن لم يكن أمرا سهلا بسبب إدخال تجارتها مع تجارة الخليج أو مع تجارة البصرة، كما أن تحديد ملاك السفن لم يكن يسيرا أيضا<sup>7</sup>.

ومع أن المعلومات قليلة عن تجارة البن قبل القرن السابع عشر إلا أن التنافس الاستعماري الغربي الذي نشط في المحيط الهندي والخليج العربي بعد تأسيس الشركات التجارية الاستعمارية في الهند بدءا من شركة الهند الشرقية البريطانية عام 1600م حمل معه تنافسا محموما على المادة الجديدة (البن). وكانت بريطانيا قد قامت بمحاولات عديدة للتواصل مع ميناء مخا اليمني

منذ عام 1609، إلا أن خسائرها البشرية بين بحارتها جراء سياسة الدولة العثمانية بمنع القوارب المسيحية من دخول البحر الأحمر حفاظا على المناطق الإسلامية دفعها عام 1611 للتوقف. وبقيت كذلك حتى عام 1618 حين حصلت على موافقة الوالي العثماني لتأسيس تجارة لها مع مخا مقابل 3% من الرسوم<sup>8</sup>. لكن التجارة البريطانية اقتصر في بادئ الأمر على بيع منتجاتها هناك وعلى الرغم من ذلك توقفت تجارتها في البحر الأحمر ما بين 1624 إلى 1628 بسبب تعاملها السيئ مع بعض البحارة اليمنيين. لكنها عاودت تجارتها بعد ذلك بشكل متقطع في بادئ الأمر.

في ذلك الوقت كانت عمان منشغلة في تأسيس دولتها الجديدة عام 1624م بزعامه اليعاربة وفي طرد الاستعمار البرتغالي من أراضيها، بينما كانت السفن الأوربية الهولندية والفرنسية والبريطانية تزدهم في موانئ اليمن وخاصة ميناء مخا للحصول على حمولتها من البن<sup>9</sup>.

ويبدو أن السفن الهولندية كانت أوفر حظا من غيرها في تجارته على الرغم من المنافسة الفرنسية والبريطانية، حيث قام الهولنديون والبريطانيون بتعيين موظفين وكلاء لهم في ميناء مخا بشكل غير منتظم. وفي الفترة بين 1618-1620م سمح للدولتين بإقامة مقر لوكالتيهما في مخا<sup>10</sup>. ونتج عما قامت به هذه الوكالات وتحديدا الهولندية ما أظهرته السجلات والوثائق بأن شراء أول صفقة من هذه السلعة كان من ميناء مخا عام 1628م تم نقلها إلى مراكزها في شمال غرب الهند وإلى موانئ فارس<sup>11</sup>. وفي عام 1633م بات ميناء أمستردام من أشهر موانئ البن في أوروبا. واضطرت الدول الأخرى للجوء إلى القرصنة للاستيلاء على البن الذي تحمله السفن. ومع تصاعد أعمال القرصنة في البحر الأحمر أصيبت تجارة ميناء مخا عام 1640م بالكساد، وزاد الأمر سوءا قرار الشركة البريطانية بوقف نشاطها التجاري مع ميناء مخا، والبحث عن البن من موانئ أخرى<sup>12</sup>. ولا يبدو أن بريطانيا استغنت عن ميناء مخا نهائيا ففي عام 1660م نقلت منه إحدى السفن البريطانية حمولة كبيرة من البن وأفرغتها في ميناء بندر عباس (جمبرون) حيث تم بيعه هناك<sup>13</sup>.

كما لجأت بريطانيا إلى سياسة الالتفاف أو ما عرف بسياسة "الرحلات الدائرية" بحيث تستخدم سفنا محلية تلتقي بها في سوقطرة فتحملها بالبضائع البريطانية التي يتم نقلها لميناء مخا ويجري هناك مقياضتها بالبن وغيره من منتجات اليمن الذي يتم نقله إلى ميناء بندر عباس والبصرة فتتولى السفن البريطانية مبادلتها تجاريا هناك<sup>14</sup>. كل ذلك بهدف الحصول على البن وتجنباً للمواجهة مع السفن الفرنسية والهولندية. لكن هذه الطريقة كانت مكلفة وغير مجدية لذلك تخلت عنها.

واستمرت بعد ذلك هذه القوى في التنافس بينها دون وجود قوة إقليمية كبيرة تستطيع فرض نفسها على تجارة المنطقة حتى وصول أسرة آل بو سعيد للحكم في عمان عام 1744م

وظهورها كقوة منافسة للأساطيل الغربية في الخليج العربي والمحيط الهندي<sup>15</sup>. فاختلفت الحال وأصبح النشاط التجاري العماني علامة مميزة في المنطقة.

### عمان وتجارة البن:

ارتبطت علاقة عمان بتجارة البن بمراحل القوة والضعف السياسي والعسكري اللذين مرت بهما. ففي فترة وجود الاحتلال البرتغالي فيها والتي امتدت من 1507م إلى 1650م، لم تكن مقدراتها الاقتصادية بيدها بحكم سيطرة البرتغاليين على جميع منافذها البحرية واحتكارهم لتجارة الخليج العربي والمحيط الهندي. لكن أوضاعها بدأت بالتغير مقتربة بظهور قوى استعمارية بريطانية وهولندية وفرنسية منافسة للبرتغاليين في السيطرة على تجارة المحيط الهندي بعد الاحتكار البرتغالي الذي استمر لعقود.

وخلال التنافس الاستعماري الغربي في منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي، تم إضعاف النفوذ البرتغالي، وتزامن هذا الضعف مع قيام أسرة اليعاربة في عمان عام 1624م كأول كيان سياسي في المنطقة، فتهيأت بذلك الظروف للقضاء نهائياً على الوجود البرتغالي في عمان واعتبر عام 1650م عام التخلص من الاستعمار البرتغالي، واسترداد زمام السيطرة على الموانئ العمانية، وانفتاحها على التجارة الإقليمية والدولية، ساعدها في ذلك نمو قوة أسطولها وخاصة في عهد الإمام سلطان بن سيف اليعربي 1648- 1679م.

ويمكن ملاحظة الدور العماني في تجارة البن على مرحلتين، اقترنت كل مرحلة منهما بقوة الدولتين اللتين حكمتا عمان في العصر الحديث، دولة اليعاربة ودولة آل بو سعيد.

ففي عصر اليعاربة 1624- 1744م وعلى الرغم من النمو الذي شهدته عمان في قوتها البحرية وتمكنها من تأكيد نفوذها في المنطقة<sup>16</sup>، فإن عوامل مختلفة أثرت على تعاملاتها التجارية من ذلك، صراعها مع بقايا المراكز البرتغالية وتتبعهم لها في الهند أو في شرق إفريقيا الذي استمر حتى عام 1729م<sup>17</sup>، كما أن الصراع العماني الفارسي بسبب محاولات الفرس سد الفراغ الذي أحدثه خروج البرتغاليين من الخليج العربي، هذا إلى جانب ظهور التحالفات الدولية ضد عمان نتيجة المخاوف التي أثارها قوة أسطولها البحري. وكان أبرز هذه التحالفات معاهدة عام 1700م التي وزعت مناطق المراقبة بين فرنسا التي أوكل إليها أمن الخليج العربي، وبريطانيا التي تولت الإشراف على بحار الهند الشرقية، أما الهولنديون فكان عليهم حماية سواحل البحر الأحمر الجنوبية، كل هذا تحسباً لقوة اليعاربة البحرية، ولمواجهة نفوذها الأمر الذي استنفر العمانيين وأدخلهم في توتر مستمر مع هذه القوى.

وعلى الرغم من العلاقات المتوترة التي خاضها اليعاربة مع هذه الدول، إلا أنهم على الصعيد التجاري نجحوا وإلى حد بعيد في كسر الاحتكار البرتغالي للتجارة، ونمت مسقط كمرکز تجاري بشكل كبير. كما أنهم فرضوا هيبتهم واتسم عهدهم بالرخاء الاقتصادي. الذي أقر لهم به الانكليز والهولنديون على السواء<sup>18</sup>.

وفي عهد الإمام سلطان بن سيف الأول كانت تجارة البن تأتي من مخا وعدن، ويكون وصولها في شهري مايو وأكتوبر، حاملة معها بضائع لحساب الإمام نفسه بالإضافة إلى بضائع أخرى كان يتم إعادة تصديرها إلى بلاد فارس. وكانت تتضمن القهوة والفلفل والنيلة والهيل والزنجبيل...<sup>19</sup>.

و نجد إشارات تدل على تجارة العمانيين بالبن في عهد الإمام سلطان بن سيف الأول كذلك التي ذكرها الرحالة وليم هيدجز في مذكراته عام 1675م في حديثه عن سكان مسقط واصفا إياهم بالقرصنة وأنهم يمتلكون " أربع سفن في باب المنذب لمهاجمة تجار مخا"<sup>20</sup>. ويرتبط اتهامه للعمانيين بالقرصنة على سفن ميناء مخا؛ الشهير بتصدير البن بشكل أساسي، بالهيمنة الفرنسية والهولندية والانكليزية، حيث بدأت المنافسة بين هذه الدول الثلاث خلال فترة النصف الأول من القرن السابع عشر الميلادي، واستمرت خلال القرن الثامن عشر حين بلغ إنتاج البن في اليمن ذروته عام 1720م<sup>21</sup>.

ويشير الرحالة الفرنسي دي لاروك De la Roque الذي قام برحلة إلى اليمن عام 1708م ثم عاد ثانية إليها ما بين عامي 1711- 1713م إلى هذا التنافس بأن الفرنسيين تجاوزوا البريطانيين والهولنديين في المنافسة على بن اليمن. وأنه اشترى في رحلته الثانية غالبية بن بيت الفقيه، وبلغ حمولة ثلاث سفن كبيرة بقيمة تتجاوز المائة ألف قرش<sup>22</sup>. كما أشار إلى ضيق العثمانيين من المنافسة الفرنسية والأوربية التي رفعت أسعار البن. ويظهر ما ذكره حجم التنافس الدولي على تجارة البن ومدى الإقبال على مشروب القهوة. وقد بقيت تجارة البصرة حتى عام 1730م ينقلها الانكليز والفرنسيون بشكل رئيسي.<sup>23</sup>

وبسبب المنافسة التي كان يتعرض لها ميناء مخا، وحفاظا على الود بين حاكم عمان الإمام سيف بن سلطان الأول وسلطان اليمن إسماعيل بن القاسم، قدم الإمام سيف بن سلطان ألفي رطل من الرصاص كمساعدة لحاكم مخا، للدفاع عن هذا الميناء ضد محاولات البرتغاليين السيطرة عليه. ويأتي هذا أيضا في سياق حملة التطهير من النفوذ البرتغالي التي قادها اليعاربة<sup>24</sup>.

وكذلك لدينا إشارات أخرى تفيد أن عمان عرفت تجارة البن في تلك الفترة، ويظهر ذلك فيما ذكره جون فريار في كتابه، معلومات جديدة عن فارس والهند الشرقية، حيث يصف مسقط عند وصوله إليها بأن "التجار يفدون إليها من القاهرة ومخا"<sup>25</sup>. وفي عام 1715 يقول القبطان الكسندر هاملتون في كتابه، معلومات جديدة عن الهند الشرقية " تصدر مسقط الجياد والبن والأقمشة" وفي ذلك إشارة إلى إعادة تصدير البن القادم من اليمن؛ لأن عمان لا تملك بنا للتصدير<sup>26</sup>. وإن كان قد ذكر في هذا الصدد أن الإمام سيف بن سلطان الأول يعربي 1692-1711م الذي تعقب البرتغاليين في شرق إفريقيا " غرس أشجارا مجلوبة من البحر، وأشجارا في الجبل، مثل اللورس والزعفران والبن"<sup>27</sup>. فإن هذا لا يعني أن البن العماني كان معدا للتجارة حيث لم تذكر أي من المصادر ذلك، ولكن من الممكن تفسير ذلك على أن الإمام سيف بن سلطان كان يحاول تأمين احتياج عمان من البن داخليا في ظل الطفرة الزراعية التي شهدتها بلاده. ولا نستبعد أن تكون أشجار البن التي جلبها للزراعة قد أحضرها معه من أفريقيا.

وتشير تقارير شركة الهند الشرقية البريطانية إلى أن نشاط العمانيين في نقل تجارة البن بدأ يظهر بشكل واضح معطيا زيادة ملحوظة خلال عام 1739م. وهذه أولى الإشارات التي تذكرها مصادر الشركة عن هذا النشاط الخاص بتجارة البن اليمني بواسطة العمانيين إلى البصرة<sup>28</sup>.

ومن المفيد هنا، تحديد بعض العوامل التي ساهمت في تأخر عمان عن ممارسة دور فاعل في تجارة البن في عهد اليعاربة ومنها:

- 1- الاشتغال بحروب الاستقلال ضد البرتغاليين وتتبعهم شرقا وغربا حتى إفريقيا.
- 2- تأخر انتشار البن كسلعة تجارية لها رواج حتى حوالي عام 1700م، فقد كان الهولنديون أول من تاجر به بكميات محدودة<sup>29</sup>. وبالتالي لم يكن من السلع الأساسية للتجارة العمانية.
- 3- الاحتكار والمنافسة لتجارة البن اللذان مارستهما الدول الاستعمارية الثلاث بريطانيا وهولندا وفرنسا مما جعل الحصول على هذه السلعة أمرا صعبا، وقد يكون سببا لمهاجمة العمانيين لسفن هذه الدول المغادرة لميناء المخا.
- 4- اعتماد طريق البحر الأحمر إلى السويس لتصدير البن إلى دول البحر المتوسط وأوروبا عامة<sup>30</sup>، فقد ذكرت باتريشيا ريسو أن سفن شركة الهند الشرقية البريطانية كانت تضع في النصف الأول من القرن الثامن عشر قوائم لتجارة البن من اليمن إلى أسواق جدة والسويس، وأنه جاء فيها أن قيمة تجارة البن إليهما أكبر بحوالي عشر مرات من تجارة الخليج إلى البصرة وبندر عباس، وهذا يفسر حجم الاحتكار الذي مارسته تلك الدول<sup>31</sup>.

أما خلال النصف الأول من القرن الثامن عشر وهي الفترة التي شهدت فيها أسرة اليعاربة حملات ناجحة على القوى الفارسية أدخلت في قلوبهم الرعب، واستمرت تتصدى لهم حتى ضعف النفوذ الفارسي في الخليج مع الاجتياح الأفغاني عام 1722م لفارس<sup>32</sup>. وكان لقوة عمان أن تبقى سيده الخليج لولا الصراعات الداخلية التي نشأت على الحكم، رافقها وصول نادر شاه إلى الحكم في فارس ونمو القوة الفارسية حتى تدخلت في شؤون عمان إلى حد احتلالها في أواخر عهد دولة اليعاربة. ومع أن الأحوال كانت مضطربة في كل من فارس وعمان إلا أن ريسو تذكر أنه لوحظ عام 1739م ولأول مرة ذكر سفن "الترانكي" المسقطية في قوائم الشحن التابعة لشركة الهند الشرقية قادمة من مخا<sup>33</sup>. كما ذكر الرحالة نيبور تلك السفن وأشار إلى أنه استخدم إحداها للسفر من جدة إلى ميناء لحية اليمني<sup>34</sup>.

وعلى الرغم من تميز واحتكار زراعة البن في اليمن إلا أنها وقعت في دائرة المنافسة والتحديات التي كان من أهمها نجاح الهولنديين في زراعة البن في مدينة جاوة الأندونيسية عام 1730م، ومع الفرنسيين عندما قاموا بزراعته في جزيرة بوربون، في حين بقي البريطانيون معتمدين في حصولهم على البن من ميناء مخا<sup>35</sup>.

وبينما كان البن حتى منتصف القرن السابع عشر الميلادي يزرع في اليمن واثيوبيا فقط، فإن زراعته واجهت منافسا قويا أيضا في أمريكا الجنوبية والبحر الكاريبي وخاصة في الفترة ما بين 1720-1850م<sup>36</sup>.

### تجارة البن في عهد الدولة البوسعيدية في عمان:

مما لا شك فيه أن العصر الذهبي لتجارة البن في عمان ارتبط بقيام دولة آل بوسعيد عام 1744م، وعلى وجه الخصوص بفترة حكم مؤسس الدولة الإمام أحمد بن سعيد، فقد تحول العمانيون وأسطولهم إلى أشهر ناقلين للبن في منطقة الخليج العربي في النصف الثاني من القرن الثامن عشر. وباتت تجارته النشاط الرئيسي للعمانيين ومصدر ثروتهم.

وإن وصف عمان في عهد آل بوسعيد بأنها "دولة تجارية" لم يكن تقليلا من دورها العسكري الكبير الذي كان استمرارا لقوة دولة اليعاربة التي سبقتها، لكن دولة آل بو سعيد تفوقت بقدراتها التجارية حتى جعلت القوى الاستعمارية التجارية في الخليج والمحيط الهندي تسعى تارة لمعاداتها، وأخرى لكسب صداقتها. وكان الإمام أحمد بن سعيد قد نجح في طرد الفرس من عمان عام 1744م، ثم ما لبث أن التفت إلى إكمال وحدة البلاد وتنمية قدراتها العسكرية والبحرية بشكل خاص، كل هذا لتهيئة الجو للنمو الاقتصادي والسياسي لعمان.

وقد شهدت عمان تطورا اقتصاديا كبيرا، أسهم فيه توفر عوامل مختلفة يمكن إجمالها بالتالي:

- 1- الاستقرار السياسي بعد تخليص عمان من الاحتلال الفارسي والقضاء على المعارضة الداخلية.
- 2- العقلية التجارية لمؤسس الدولة الإمام أحمد بن سعيد الذي اشتهر كتاجر قبل توليه حاكما على صحار من قبل اليعاربة.
- 3- الضعف السياسي والعسكري الذي عانت منه فارس بعد وفاة نادر شاه عام 1747م، وأثره على ضعف الأسطول الفارسي، وانشغال خلفه كريم خان الزند الذي وصل إلى السلطة عام 1756م في توطيد حكمه داخليا.
- 4- تراجع دور الموانئ الفارسية، وتحول ميناء مسقط إلى أهم مركز ترتاده السفن المبحرة في المحيط الهندي والمتجهة إلى الهند والخليج العربي، ففي عام 1752م حدث خلاف بين الهولنديين والعثمانيين غادر على أثره الهولنديون مقيمتهم في البصرة. وفي عام 1759م، أحرقت المقيمة البريطانية في بندر عباس<sup>37</sup>.
- 5- انشغال بريطانيا وفرنسا بحرب السنوات السبع التي امتدت ما بين 1756- 1763م. وكانتا قبلا محكمتين لتجارة البن. وتذكر ريسو أن شركة الهند الشرقية البريطانية كانت ترسل في منتصف القرن الثامن عشر خمس سفن سنويا من الهند إلى ميناء مخا. وفي العام الذي زار فيه نيبور اليمين وهو عام 1763م أرسلت شركة الهند البريطانية نفسها سفينة واحدة سنويا أو كل سنتين، أما الفرنسيون فقد تراجع شحنهم للبن وكانوا يرسلون سفنهم بشكل غير منتظم في أوقات السلم، ولكنهم أيضا يتاجرون بالبن من جزيرة بوربون التي نقل الفرنسيون إليها زراعته<sup>38</sup>.
- 6- والعامل الحاسم في هذا التطور الذي شهدته عمان، كان قوة الأسطول العماني الذي أسسه الإمام أحمد بن سعيد حتى بات الأسطول الأقوى في منطقة الخليج العربي بعد الأسطول البريطاني.

وأدت العوامل السابقة إلى تأثير كبير وتغيير في الهيمنة التجارية على تجارة الخليج العربي بشكل عام وتجارة البن بشكل خاص، فقد أصبحت جزءا من النزاعات العسكرية والسياسية في المنطقة لما كانت تحققه من أرباح. ويعتبر عصر الإمام أحمد بن سعيد نموذجا واضحا لها.

## تجارة البن في عهد الإمام أحمد بن سعيد 1744-1787م:

على العكس مما لاحظناه من نقص في المصادر عن أوضاع تجارة البن في عمان قبل وصول الإمام أحمد بن سعيد للسلطة، نشهد غزارة في المعلومات عن دور عمان في هذه التجارة في كتب الرحالة الأجانب الذين زاروا الجزيرة العربية في ذلك الوقت مثل الرحالة الدنمركي كرسنتين نيبور الذي بدأ الإشارة إلى أهمية تجارة البن العماني اعتباراً من عام 1763م وهو العام الذي غادر فيه مع بعثته جدة متجهاً إلى اليمن على ظهر أحد المراكب العمانية الناقلة للبن، وحتى عام 1765م وهو العام الذي وصل فيه إلى مسقط وكتب فيها عن مشاهداته لأسطول البن العماني أو ما أسماه "مراكب القهوة".

ومما لاشك فيه أن ما كتبه نيبور عن تجارة البن العماني جاء بعد أن توسعت عمان في هذه التجارة لأن أعداد السفن التي ذكرها وحمولتها التي سنأتي على ذكرها تؤكد أن عمان بلغت في تلك الفترة دوراً متميزاً في نقل هذه السلعة. وقد أشارت تقارير شركة الهند الشرقية الهولندية عام 1756 م إلى أن أفضل وقت للقيام بالأعمال التجارية في مسقط هو مع بداية أكتوبر عندما تبدأ الرياح الموسمية من مخا فيكون ممكناً شراء القهوة واللبن<sup>39</sup>. كما ذكرت التقارير الهولندية نفسها بن مخا في قائمة تجارة عمان عام 1757م<sup>40</sup>. ولا بد أن الإمام أحمد بن سعيد ومنذ عام 1749م وهو العام الذي قضى فيه على آخر أشكال المعارضة لحكمه وحتى عام 1765م، العام الذي كتب عنه نيبور، ركز على أهم مصادر دخل عمان وهي التجارة مستفيداً من تحول الحركة التجارية من ميناء بندر عباس، الذي غادره الأوروبيون عام 1763م بسبب الاضطرابات السياسية في إيران إلى ميناء مسقط<sup>41</sup>. وبما أن البن في ذلك الوقت كان السلعة الأكثر إغراء في الريح حيث يقول نيبور بعد أن وصل إلى ميناء لحية اليمني عام 1763م: إن زمن تجارة اللبان والبخور قد ولى، وإن العصر هو عصر البن والتنباك (التبغ)<sup>42</sup>. لذلك ركز الإمام أحمد بن سعيد جهوده للاستئثار بتجارته حتى نجح في احتكارها في منطقة الخليج العربي تقريبا. وأصبح ميناء مسقط في عهده "يحتكر توريد البن إلى إيران والعراق"<sup>43</sup>، بل إن تجارة عمان في معظمها في عهد الإمام أحمد بن سعيد كانت مع العراق<sup>44</sup>.

ويؤكد هولبي أن أكثر ما ميز التجارة في عهد الإمام أحمد بن سعيد كان تجارة البن في عمان<sup>45</sup>، فخلال فترة حكمه انعكست حالة الاستقرار الداخلي على التجار العمانيين وأصبحت تجارة البن تحظى باهتمام واسع وأصبحت في ثمانينيات القرن الثامن عشر الميلادي إحدى وسائل الاستقلال التجاري الذي ميز النشاط التجاري العماني<sup>46</sup>. واستمرت مسقط تتطور في عهده حتى غدت عند وفاته مركزاً رئيسياً لتجارة الهند والخليج العربي من جهة والبحر الأحمر من جهة أخرى<sup>47</sup>.

ويصف نيبور مسقط عند زيارته لها بأنها كانت "تشكل مخزوناً لغالبية البضائع التي تنقل من الخليج الفارسي إلى حضرموت واليمن والحجاز".<sup>48</sup>

كان بن مخا يأتي من سوق البن في بيت الفقيه في الحديدية حيث ينقل إليها البن من المناطق الجبلية المجاورة. وكان هذا البن من أجود أنواع البن اليمني. وفي ميناءي الحديدية والمخا كان التجار من مختلف الدول يتجمعون بما فيهم تجار عمان.<sup>49</sup>

وشكلت تجارة البن في عمان جزءاً من تجارة العبور (الترانزيت) العمانية حيث تنقل حمولة البن إلى عمان، ويتم إعادة تصديرها إلى البصرة بعد وصولها إلى ميناء مسقط. ولتسهيل تجارتها لم تكن الحكومة العمانية تفرض عليها أية رسوم.<sup>50</sup> ويشير هولي إلى أن مشاركة العمانيين في تجارة البن المزدهرة آنذاك كانت فعالة.<sup>51</sup>

كما أن دخل عمان من تجارة البن عام 1765م كما قدره نيبور وصل إلى 100,000 روبية.<sup>52</sup> وبلغ ثمن البن 55 ريالاً "للبحار الواحد"<sup>53</sup>. وبلغت أعداد السفن الناقلة للبن في نفس العام حوالي خمسين سفينة كانت تنطلق سنوياً من مسقط إلى البصرة الخاضعة للنفوذ العثماني.<sup>54</sup>

واستمر نمو تجارة البن في عمان حتى بلغ ذروته حوالي عام 1775م. وقد قدر ولستد حمولة بعض مراكب البن في الشحنة الواحدة ما يزيد على مائتين وخمسين طناً من البن.<sup>55</sup> وبلغ من اهتمام الإمام أحمد بتجارته إلى حد تعيين ابنه السيد طالب مسؤولاً عنها وعن دخل صور منها، وذلك بعد أن أحكم طالب قبضته على ميناء صور معتبراً إياه ضمن أملاكه الخاصة. وترى ريسو أن ذلك أثر سلباً على الأسطول السوري الناقل لهذه السلعة على الرغم من أن مخا والحديدية بقيتا ذات قيمة وأهمية للنشاط التجاري العماني.<sup>56</sup> إلا أننا ربما لا نوافقها الرأي بتراجع دور أسطول مسقط لأن الإمام كان يسعى لتنمية تجارة البن وليس لإضعافها.

كان التجار العمانيون يشترون البن من ميناء مخا مما حصلوا عليه من أجور نقل الحجاج والمواد التي نقلوها إلى جدة كالتبغ والتمر والسجاد الفارسي، وكانوا يدفعون ثمنه ذهباً.<sup>57</sup>

وعندما تصل المراكب إلى مسقط يقوم التجار ببيع جزء من البن الذي يحملونه إلى السكان المحليين حيث يأتي سكان المناطق المجاورة لمسقط وخاصة من البدو لشراء احتياجاتهم من البن ويتم إعادة تصدير ما تبقى منه على مراكب صغيرة الحجم إلى الخليج العربي.<sup>58</sup>

أما تجار البن في مسقط فكانوا من الهنود البانيان المقيمين فيها، الذين يحتكرون تجارته لما كانت تدره من أرباح مجزية ووفيرة.<sup>59</sup> كما عمل الفرس الموجودون في مسقط بتجارة البن وماء

الورد إلى جانب سلع الهند. وبلغ ثراء عمان من تجارة البن والسكر عدا باقي السلع ما يجعل أهلها "أغنياء ومرفهين"<sup>60</sup>.

وكان البن القادم من مينائي الحديدية ومخا يكفي لسد "حاجة إيران وبلاد العرب والعراق وأرمينيا والأناضول. كما يكفي لسد جزء من الطلب في سوريا والقسم الأوربي من الدولة العثمانية وألمانيا وروسيا وشمال أوربا"<sup>61</sup>. كما أصبحت مسقط عام 1775م المركز الرئيس بين الخليج والهند والبحر الأحمر وحتى السنوات العشر الأخيرة من القرن الثامن عشر حيث كانت نصف تجارة اليمن تمر من مسقط وخمسة أثمان تجارة الخليج، وحققت هذه التجارة ثروة طائلة لأهل عمان<sup>62</sup>. ويذكر تقرير لشركة الهند البريطانية أن ثروة تجار مسقط الكبيرة كانت تجمع من تجارة البن الثمينة القادمة من مينائي مخا والحديدية على البحر الأحمر<sup>63</sup>.

ونقلا عن كتاب "رحلات في آسيا وإفريقيا" لابراهام بارسونز طبعة لندن عام 1808م، يذكر في حديثه عن تجارة مسقط عام 1775م "وكانت لمسقط علاقة تجارية هامة مع مخا، وكان ملاحو مسقط ينقلون معهم 20,000 بالة من البن من مخا للبصرة، حيث يعاد نقله إلى القسطنطينية، وفي رحلة العودة كانوا يجلبون المنسوجات الحريرية الفارسية....."<sup>64</sup>. وقد شكلت صادرات البن اليمني أهم ما نقلته السفن العمانية.

وعلى الرغم من إعلان بريطانيا الحرب على هولندا عام 1781م، وتراجع دور شركة الهند الشرقية الهولندية، إلا أن تجارة البن العمانية استمرت تحقق الأرباح خاصة بعد استيرادها كميات من البن من جاوة حيث نجح الهولنديون في زراعته هناك بكميات تجارية. ويمكن أن نستنتج حجم الأموال الطائلة التي وفرتها تجارة البن والسكر لعمان من جاوة، من أنه "في عام 1787م كان ويجمان؛ وهو أهم مستثمر هولندي في تجارة مسقط، قد حقق أرباحا طائلة حتى أن الشركة الأم كانت ترغب في الحصول على نصف نصيبه من رحلاته" وكانت تجارته الرئيسية مع عمان<sup>65</sup>.

ومع ذلك حاولت سجلات شركة الهند الشرقية البريطانية التقليل من الدور التجاري العماني في تجارة البن. ففي عام 1788م تذكر تلك السجلات أن البصرة أهم الموانئ بهذه التجارة ولكنها تتجاهل كيفية وصول هذه السلعة إليها<sup>66</sup>.

### أسطول البن العماني والطرق التي سلكها:

يذكر الرحالة نيبور أنه على الرغم من أن سكان عمان لم يكونوا من هواة الصراع البحري، لكنهم أشهر وأفضل ملاحى الخليج<sup>67</sup>. وأكد تفوق السفن العمانية على السفن اليمنية، "فأشركة السفن العمانية شبيهة بأشركة السفن الأوربية والهندية"<sup>68</sup>، وكذلك فإن العمانيين يفوقون اليمنيين في المهارة وسعة الخبرة ومعرفتهم بالبحار. حتى أن اليمنيين استفادوا من السفن العمانية المبحرة

عبر بحر العرب والبحر الأحمر لنقل تجارتهم، أو الانتقال بواسطتها<sup>69</sup>. لأن رحلتي السفن اليمنية إلى مسقط والمعروفة برحلات الشحارية؛ نسبة إلى منطقة الشحر، لم تكن كافية لتأمين احتياجات اليمن من البضائع المتوفرة في مسقط؛ فقد كانت الرحلة الأولى تبحر مرة كل سنة قاصدة البصرة وهي خالية من الأحمال بهدف إحضار منتجات من البصرة. أما الرحلة الثانية فتخرج إلى مسقط في أكتوبر وتعرف بالموسم العماني، وهدفها إحضار البضائع من مسقط حيث موطن تجارة العبور<sup>70</sup>. ولم تحمل هذه السفن أية كميات من البن مما يؤكد تفرد السفن العمانية بنقل هذه السلعة.

وينطلق نيبور من فكرة التفوق العماني إلى أن خبرة العمانيين كانت سببا في اشتغالهم بكثرة في نقل البضائع من وإلى الموانئ اليمنية، وأن كثيرا منهم أصبح يعيش على نقل البن من اليمن إلى مسقط ثم إلى موانئ الخليج. ويرى أن نقلهم للبن اعتمد على النقل البحري رغم الجوار البري لكلا البلدين؛ لأنه أكثر سهولة بسبب صعوبة وجود الطرق الجيدة من ناحية والتعرض لمناطق نفوذ قبلية متعددة في اليمن من ناحية أخرى<sup>71</sup>.

ويذكر أيضا فيما شاهده في رحلته البحرية بين جدة ولحية أن هناك أعدادا كبيرة من السفن مختلفة الأحجام وكلها محملة بالبن ومتجهة من اليمن إلى جدة، وربما يؤكد هذا ما ذهبنا إليه من أن هنالك طريقين سلكهما الأسطول العماني أحدهما من مخا إلى جدة ثم العودة إلى مخا ثم مسقط فموانئ الخليج العربي والبصرة بشكل خاص ومن هناك إلى حلب فأوروبا. أما الطريق الثاني فهو الطريق الذي سلكه الأسطول السوري والذي سيأتي ذكره لاحقا.

وإذا أخذنا بعين الاعتبار ما ذكره نيبور عن تميز السفن العمانية ومقدرتها من ناحية، ومهارة البحارة العمانيين ومعرفتهم وخبرتهم البحرية، وكثرة العاملين منهم في تجارة البن يمكننا القول أن عمان؛ بأسطولها المسقطي والسوري، كانت أبرز ناقلي البن بل في مقدمتهم<sup>72</sup>.

كما نعتقد أن مجموع سفن أسطول البن العماني؛ الذي كان يغادر مسقط إلى البصرة، السوري منها والمسقطي، تجاوز 50 سفينة آخذين بعين الاعتبار عددا من سفن أسطول صور البالغ 100 سفينة والتي كانت تنقل البن للخليج العربي. وإذا كان كرستين نيبور قد ذكر عام 1765م أن عدد سفن أسطول البن العماني الذي يذهب سنويا للبصرة خمسون سفينة من نوع الترنكي "حاملة شحنات من البن إليها"<sup>73</sup>، فأغلب الظن أنه كان يتحدث عن أسطول البن المسقطي فقط. أما أسطول صور فكان يتخذ من مسقط محطة في طريقه من ميناء مخا إلى البصرة<sup>74</sup>.

وبلغ من شهرة أسطول البن العماني عام 1765م أن بريطانيا راحت ترصد تحركاته، وقد أورد أحد تقارير شركة الهند الشرقية البريطانية أن الأسطول العماني يقوم برحلات سنوية إلى

مناطق مختلفة في الشرق منها رحلة شهيرة عرفت باسم "أسطول البن"<sup>75</sup>. وعرفت هذه الرحلة محليا باسم "موسم البصرة"<sup>76</sup>. ويشير لوريمر إلى أهمية هذه الرحلة بأن زيارة "أسطول البن العماني السنوية إلى البصرة كانت حدثا عظيما ومهما"<sup>77</sup>.

بالنسبة لبحارة صور من المؤكد أنهم كانوا يمارسون تجارة نقل البن إلى البصرة من قبل أن تبلغ هذه التجارة ذروتها عام 1775م نتيجة إزدياد قوة الأسطول العماني بشكل عام. وقد اشتهروا بدورهم الأساسي في نقل البن من اليمن إلى البصرة عن طريق مسقط، وذاع صيتهم في هذه التجارة قبل اشتهار ميناء مسقط نفسه بها وذلك لأن ميناء مسقط لم يبلغ ذروة شهرته إلا في عام 1775م وذلك بعد أن تراجع الدور البريطاني في ميناء بندر عباس حيث تم نقل الوكالة البريطانية منه عام 1763، وغدا بعد ذلك ميناء مسقط مستودعا رئيسيا لتجارة البحر الأحمر والخليج العربي والهند<sup>78</sup>.

ومن مقارنة عدد السفن العمانية المسقطية الناقلة للبن فإن ما ذكره نيبور فقط وصل إلى خمسين سفينة، في حين أن شركة الهند الشرقية الانكليزية كانت ترسل سفينة واحدة سنويا لإحضار البن، وكذلك باقي سفن التجار البريطانيين في الهند لم تتعد سفينتين من البنجال، وسفينة من بومبي، وسفينتين من سوارت<sup>79</sup>. إن هذه المقارنة في أعداد السفن تؤكد مدى أهمية دور الأسطول العماني في تجارة البن. ومن الجدير أن نذكر أن السفن الفرنسية والهولندية والبرتغالية، لم تكن أحسن حظا من البريطانية، فهي قد توقفت عن المجيء إلى الموانئ اليمنية قبل عدة سنوات من رحلة نيبور التي تمت عام 1764م.

لكن هذا التفوق العماني في عدد السفن الناقلة للبن تراجع مع تراجع تجارة البن في النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي وبلغ عدد السفن التي تنقل البن عام 1835م ما بين ثمانية إلى عشرة سفن من الحجم الكبير إضافة إلى حوالي عشرين مركبا صغيرا<sup>80</sup>.

### 1- طريق أسطول البن المسقطي:

يرتبط هذا الطريق برحلة الحج السنوية، تبدأها السفن والمراكب العمانية من مسقط حيث تحمل معها التمر والتبغ الفارسي والسجاد والخضار إضافة إلى أعداد كبيرة من الحجاج الفرس الذين يدفعون أجور نقلهم سبائك من الذهب، وكانت تمر في طريقها على طول السواحل الجنوبية للجزيرة العربية ثم تنعطف لتدخل البحر الأحمر مروراً بمخا والحديدة حيث تنقل كميات من البن وتتابع طريقها بعد ذلك إلى جدة حيث ينزل الحجاج لأداء فريضة الحج وقد يرافقهم بعض الربابنة العمانيون لأداء تلك المناسك<sup>81</sup>.

تبقى السفن العمانية في ميناء جدة طوال فترة الحج وقد تصل مدة وجودها هناك ما بين شهر إلى شهرين، حيث تبدأ رحلة العودة وتحمل معها الحجاج العائدين. وفي طريقها تمر على موانئ اليمن؛ الحديدة ومخا للحصول على حمولة البن ثم تغادر المراكب بعد ذلك متجهة إلى مسقط في خلال النصف الأول من شهر أيار | مايو وذلك قبل بدء موسم الأمطار الموسمية حاملة معها كميات قيمة وكبيرة من البن<sup>82</sup>.

وعند وصول المراكب إلى مسقط يحصل التجار العمانيون على حاجتهم من البن ويتم نقله برا إلى المناطق العمانية<sup>83</sup>، ثم يعاد تصدير ما تبقى منه على مراكب صغيرة الحجم إلى الخليج العربي. وفي طريقها إلى البصرة، تمر مراكب البن على شواطئ البحرين<sup>84</sup>.

وهكذا كانت البصرة المحطة الأخيرة لتجارة البن القادم من اليمن، بينما هي من ناحية أخرى المدخل الرئيسي لكل البن الذي يذهب إلى سوريا فأوروبا لسد الحاجة منه.

## 2- طريق أسطول البن السوري:

يشير مايلز إلى أن صور كانت تخضع للقواسم في الفترة ما بين 1758-1759م، وأن الإمام أحمد قام بعمليات في صور، وأنه أرسل أربع بواخر وعشرة مراكب لمحاصرتها<sup>85</sup>. ومع ضم قوة صور البحرية إلى قوة مسقط، غدت القوة البحرية العمانية مرهوبة الجانب، وازداد تفوقها التجاري.

وأسهم ميناء صور بدور كبير في تجارة العبور بسبب وفرة سفنه العابرة للمحيطات والتي بلغت 100 سفينة بالإضافة عدد كبير من السفن الصغيرة المخصصة لتجارة شرق إفريقيا والخليج العربي<sup>86</sup>. كما ساهم بحارته في دور أساسي في نقل تجارة البن من اليمن إلى البصرة مروراً بميناء مسقط. وجاء تعيين الإمام أحمد بن سعيد ابنه طالب مسؤولاً عن دخل صور كما مرعنا؛ لأن ميناءها كان "المركز الرئيسي والميناء الأساسي لاستجلاب القهوة"<sup>87</sup>. وقد وصفت التقارير الهولندية تجارة صور مع مخا بأنها تجارة هامة<sup>88</sup>.

أما خط سير الأسطول السوري الناقل لتجارة البن فكان يبدأ من صور مع موسم الرياح الشمالية فيأخذ طريقه إلى اليمن مروراً بمرباط، ومن هناك يكمل باتجاه السواحل الإفريقية بما فيها موانئ الصومال والندي وممباسا، كما يمر على جزيرة موريشيوس. ويقوم خلال ذلك بعمليات تبادل تجارية في تلك الموانئ يعود بعدها في أبريل (نيسان) ومع موسم الرياح الجنوبية متجهاً إلى الخليج العربي مروراً بميناء مخا ومسقط ثم يعبر مضيق هرمز ثم إلى ميناء الفاو فميناء البصرة لتفريغ حمولته الأساسية من البن<sup>89</sup>. وبعد وصول السفن إلى البصرة تعود في منتصف سبتمبر/ أيلول وتستغرق فترة العودة مدة تتراوح بين الشهر والشهرين<sup>90</sup>.

ويذكر هولي أن هذا الأسطول كان يحصل على حمولته من البن من ميناء مخا في اليمن ومن جزيرة موريشيوس<sup>91</sup>. بينما يشير مايلز إلى تجارة عمان مع جزيرة موريشيوس التي يسيطر عليها الفرنسيون، بأن هذه الجزيرة كانت تستورد السمك المملح والتمر والبن من عمان، ولعل تفسير ذلك أن جزيرة موريشيوس كانت تحصل على البن من جزيرة بوربون إلى جانب ما كان يأتيها من بن مخا. وأن تجار مسقط كانوا يحصلون أحياناً على البن من موريشيوس لرخص أسعاره مقارنة بأسعار بن مخا الأكثر جودة.

ومن اللافت للنظر أن ولستد عندما قام برحلته إلى عمان عام 1835م، والتي زار فيها فيما زار صور وميناءها، لم يشر في حديثه عن تجارة صور إلى دور بحارتها في نقل تجارة البن مع أنه يذكر أن ميناء صور كان فيه ثلاثمائة سفينة من نوع البغلة بأحجام مختلفة<sup>92</sup> وذكر أن صادرات صور الهامة هي المر والسمك المملح، وأن أهم وارداتها هي الحبوب والأقمشة. لكنه أشار إلى أهمية التجارة البنينة بين مختلف المناطق التي كانت مصدر ثراء لأهالي صور<sup>93</sup>. وربما كان جزء من هذه التجارة هو تجارة نقل البن، عدا تجارة الرقيق.

**الصراع السياسي والعسكري في الخليج وجنوب الجزيرة العربية وأثره على تجارة البن العمانية:**

### **1- القوى المحلية:**

عانت تجارة الخليج العربي في عهد الإمام أحمد بن سعيد من صراعات القوى المحلية الرئيسية فيه إلى جانب التنافس الغربي، ومع ذلك استمر تدفقها من وإلى موانئ الخليج بسبب أهمية هذا الطريق التجاري الدولي، وتجمعت هذه القوى في جنوب الخليج العربي وشماله. ففي الجنوب كان كل من:

كريم خان الزندي الذي وصل للسلطة في فارس عام 1756م، وكان يحلم في إعادة نفوذ فارس في الخليج كما كان الحال أيام حاكمها السابق نادر شاه. لذلك سعى لإعادة بناء القوة البحرية الفارسية مما أدخله في مواجهة مع عمان<sup>94</sup>. وقد وصف لاندن كريم خان زند بأنه "كان ألد خصم" للإمام أحمد بن سعيد في المنطقة، وأن الإمام أحمد بن سعيد استعاد بعد وفاة كريم خان عام 1779م سيطرة عمان على الخليج العربي بشكل قاطع. كما عاد ميناء مسقط ليصبح أهم الموانئ التجارية الحرة في الخليج<sup>95</sup>.

القواسم في رأس الخيمة وحليفهم ملا علي شاه. وكانت طموحاتهم تتجه للسيطرة على هرمز وجزيرة قشم، وإلى الهيمنة على طريق الملاحة إلى البصرة<sup>96</sup>. وقد تمكنوا عام 1760م من

الاستيلاء على جزيرة قشم الواقعة في مضيق هرمز. ومع وصول الشيخ صقر بن راشد إلى حكم القواسم عام 1775م أصبح هؤلاء قوة لا يستهان بها يتدخلون في تجارة الخليج العربي<sup>97</sup>.

الإمام أحمد بن سعيد في عمان، وكان الأهم والأكثر احتراماً بين الحكام العرب حسب ما جاء في الوثائق الهولندية<sup>98</sup>. إذ كان يمثل القوة الإقليمية العسكرية والتجارية الصاعدة، فدخل في صراع مع الفرس من ناحية والقواسم من ناحية أخرى حول الحدود وحول تجارة البصرة.

وأما القوة الرابعة فكانت قوة الشيخ عبد الله شيخ بني معين المنافس على حكم هرمز والتابع اسمياً لكريم خان، وفعلياً عدواً للقواسم وحليفاً للإمام أحمد بن سعيد بحكم عداوتهما المشتركة للقواسم.

### أما في شمال الخليج:

فكان العثمانيون في البصرة، وقد اجتمعت مصالحهم مع الإمام أحمد بن سعيد في مواجهة الفرس، في حين كانت قبائل المنتفق مستقرة في موانئ الجزر، أما قبائل بني كعب ففي شط العرب<sup>99</sup>، وكان التوتر يسود علاقات عمان بتلك القبائل من حين إلى آخر بسبب تعديها على السفن العمانية الناقلة للبن وغيره، على الرغم من أن عمان أسهمت في عهد الإمام أحمد بن سعيد، في تأسيس أساطيلهم، مما دفع بالدولة العثمانية إلى معاقبتهم عام 1765م لتعديهم على سفن عمان<sup>100</sup>. وكان هناك أيضاً المير مهنا حاكم جزيرة خرج وميناء بندر ريق الذي اشتهر بصراعه مع البريطانيين والهولنديين. واشتهرت هذه القبائل جميعاً بالتنافس فيما بينها وبتعدياتها على السفن التجارية حتى أصبحت الظروف التجارية في المنطقة ضرباً من الخيال<sup>101</sup>.

أما القوى الأجنبية وخاصة الفرنسية والبريطانية والهولندية فإن أثر حروبهما الاستعمارية ظهر وبوضوح في حرب السفن بينهما وخاصة في المحيط الهندي والخليج العربي، وحرب السنوات السبع 1756-1763 بين بريطانيا وفرنسا. ونالت مسقط نصيباً منها مثلما حدث عندما أطلقت السفن الفرنسية عام 1759م النار على سفينة (الميري)؛ وهي سفينة تابعة لأحد تجار البصرة المهمين، معتقدة أنها سفينة إنكليزية وكان ذلك أثناء مرورها بمسقط، الأمر الذي أثار الإمام أحمد ودفعه للرد على السفن الفرنسية بالنار على الرغم من علاقاته الدبلوماسية المتميزة مع فرنسا. مندفعاً بحرصه على الحياد في هذا الصراع الذي قد يجر إليه ويؤثر على تجارته<sup>102</sup>.

### 2- أثر الصراع على تجارة البن في عمان:

على الرغم من كثرة القوى التجارية والعسكرية المتصارعة في منطقة الخليج العربي في النصف الثاني من القرن الثامن عشر الميلادي، فإن الإمام أحمد بن سعيد استمر في تسيير

أسطوله التجاري إلى البصرة مما يشهد على القوة الكبيرة التي بلغها أسطوله العسكري حتى بات يمارس دورا إقليميا مهما في استقرار منطقة الخليج وازدهار الحركة التجارية فيه. ويوضح نيبور في تقاريره عام 1765م بأن أمن طرق للسفر في مياه الخليج العربي هي عن طريق ارتياد أحد سفن أسطول البن المغادرة من ميناء مسقط والمتجهة إلى البصرة. ويؤكد على أن تلك السفن التي كانت تخرج من مسقط بالبن اليمني إلى البصرة تميزت بقدرتها على حماية حمولتها لما لها من أهمية كبيرة<sup>103</sup>.

كما يؤكد دور الأسطول العماني ما قام به الإمام أحمد حين أرسل أسطوله بقيادة سفينته الرحماني عام 1756م لفك الحصار الفارسي عن البصرة<sup>104</sup>. ومحاولته الثانية لفك الحصار الفارسي عن البصرة عام 1775م في عهد كريم زند خان. وسنفضل لاحقا في هذا الحصار.

كما أكد قوة عمان، إصرار الإمام أحمد بن سعيد على استمرار قيام أسطوله التجاري برحلاته المعتادة إلى البصرة على الرغم من الاعتداءات التي يتعرض لها من الأسطول الفارسي أو من قبائل بني كعب التي كانت تتقلب في ولائها للإمام. وثقته في قدرته على الرد<sup>105</sup>.

ويؤكد نمو تجارة البن في تلك الفترة وخاصة في منطقة الخليج العربي أن السفن الناقلة للبن أصبحت جزءا من المنافسة على السيادة، ففي عام 1765م اضطر الإمام إلى إرسال شحنة عمان السنوية من البن إلى البصرة على سفينة حربية بسبب توتر علاقاته مع قبيلة بني كعب التي اعتادت مهاجمة السفن العمانية في شط العرب ونهبها، ومع ذلك لم تتمكن السفينة من الوصول إلى البصرة واضطرت إلى تخزين حمولتها في إحدى الجزر في الخليج العربي حتى يصبح الطريق آمنا<sup>106</sup>.

ومع تصاعد العداوة بين عمان وفارس، أقدم الإمام أحمد بن سعيد على حجز أسطول فارسي يحمل بنا متجها إلى البصرة. وقد رد الفرس بأن تعرضوا عام 1767م لأسطول صور الذي ينقل البن إلى البصرة ومصادرة سفينتين من سفنه على يد المير مهنا الفارسي بحجة رسوم جمركية و"انتزع منها 380 بالة"<sup>107</sup> وفي نفس العام 1767م، وبسبب استمرار قرصنة آل مير مهنا "تراكم أكثر من 1000 بالة من البن في مسقط لم يتيسر شحنها عن طريق الخليج إلى البصرة"<sup>108</sup>.

ولكن هذا الوضع لم يقلل من قدرة عمان في التعامل مع هذه الأحداث، فقد أصبح واضحا أنها لم تعد ضعيفة كما كانت أيام نادر شاه وأنها قادرة على مواجهة أطماع كريم زند خان في الخليج، ففي عام 1769م وبسبب توتر العلاقة بين الإمام أحمد بن سعيد والوكيل كريم زند خان الذي طالب الإمام بجزية كانت تدفع سابقا من الإمام إلى الشاه نادر شاه، رفض الإمام دفعها لأنه اعتبرها تبعية لفارس لا تتناسب مع قوته الحربية التي وصل إليها والتي عبر عنها بقوله: إنه لو

أصر كريم خان على مطلبه "فإنه سيلقى الجواب بالقذيفة والمدفع"<sup>109</sup>. وتحسبا من الإمام لأي اعتداء قد يقوم به كريم خان "احتجز أسطول صور المحمل بالبن إلى البصرة في مسقط" حتى لا يقع بيد الفرس كما حدث بالسفيتين الصورييتين عام 1767م.

وشهدت الفترة من عام 1770 وما تلاها زيادة في توتر العلاقات العمانية الإيرانية حيث أغار الإمام أحمد بن سعيد على ميناء بوشهر ردا على اعتداء الفرس ونهبهم سفنا عمانية كانت راسية فيه. كما قام بحملة مشتركة مع الشيخ عبد الله، شيخ بني معين، على قوات فارسية كانت مجمعة في لنجة<sup>110</sup>.

ثم مال الإمام أحمد بن سعيد بعد ذلك إلى تهدئة الأوضاع، وجرت محاولات للتفاوض بين كريم خان زند والإمام أحمد عام 1772م بوساطة ناصر آل مدكور حاكم بو شهر ولكن المفاوضات فشلت وعادت العلاقات إلى التوتر. فكان الرد العماني هو الإعلان عن قيام أسطول البن العماني برحلته المعتادة إلى البصرة بعد توقفه بسبب النزاع القائم مع كريم خان، وقد هاجم الفرس هذا الأسطول واستولوا على بعض السفن المحملة بالبن، لذلك هدد الإمام باستعمال أسطوله العسكري للرد على الاعتداء<sup>111</sup>. عندها حاولت إيران مهاجمة عمان، ونظرا لعدم استجابة شركة الهند الشرقية والعثمانيين لطلب فارس مساعدتها في الهجوم على عمان أفشل محاولتها. بل إن عمان وبمساعدة من القواسم شنوا هجوما على بندر عباس عام 1773م، ثم استأنفت عمان رحلات أسطولها التجاري إلى البصرة<sup>112</sup>.

ولما فشلت فارس في توجيه ضربة عسكرية لعمان قررت تحويلها إلى ضربة لاقتصادها عن طريق ضرب تجارتها مع البصرة مستغلة الأوضاع السيئة في العراق عامة والبصرة خاصة<sup>113</sup>. ففي مطلع سبعينات القرن الثامن عشر الميلادي عانت بغداد والبصرة من انتشار مرض الطاعون، وزاد من سوء الأوضاع، المعارك الكثيرة التي خاضها باشا بغداد مع كريم خان والبريطانيين مع قبائل بني كعب في منطقة شط العرب. مما أثر بشكل كبير على تجارة البصرة واقتصادياتها، فقد حالت هجمات الشيخ سلمانسن شيخ بني كعب، دون وصول الكثير من السفن إلى الميناء يضاف إلى ذلك الحصار المفروض على منطقة شط العرب الأمر الذي أضر بالأعمال التجارية والاقتصادية في البصرة<sup>114</sup>.

ومع انحسار مرض الطاعون عن بغداد عام 1773م عادت شركة الهند البريطانية الشرقية إلى البصرة لمزاولة عملها التجاري كما عاود أسطول البن رحلاته، وبدأت الأحوال في التحسن إلى أن جاء الغزو الفارسي للبصرة عام 1775م بسبب الحقد الذي ملأ قلب كريم خان بعد خسارة فارس للبحرين<sup>115</sup>، وضيقه من ازدهار البصرة الاقتصادي في الوقت الذي كانت فيه الموانئ الفارسية تعاني اقتصاديا، فوجد في ضرب ميناء البصرة طريقة لتحويل التجارة إلى موانئه<sup>116</sup>.

ففي عام 1775 م كانت قوة عمان البحرية الصاعدة قد لاقت ترحيبا وتشجيعا كبيرين من والي بغداد "فالإمام هو الرئيس العربي الوحيد الذي بقي مناونا للإيرانيين في الخليج"<sup>117</sup>. كما أن قوة عمان وأسطولها البحري يعني استمرار تدفق تجارة عمان إلى البصرة بما فيها تجارة البن بشكل أساسي. وقد أدت العلاقات التجارية المزدهرة بين البصرة وعمان إلى جعل عمان حليفا قويا للدولة العثمانية وجمع بين الطرفين معاناتهما من آثار الهجمات على تجارة البصرة والسفن الآتية إليها.

### حصار البصرة عامي 1756م و1775م:

هناك ما يشير إلى وجود حملتين للإمام أحمد بن سعيد لإنقاذ البصرة من حصار الفرس، وأغلب الظن أن الحملة التي كانت فيها السفينة الرحماني، والتي قيل أنها قطعت السلسلة التي أغلق بها الفرس على البصرة هي تلك التي وقعت عام 1756، وهي التي ذكرها ابن رزيق، أما الثانية فكانت هي الأخرى لفك الحصار عن البصرة ولكنها كانت عام 1775م، وهي الحملة التي أشكلت على المؤرخين المتأخرين فجعلوا الحملتين واحدة وجعلوها عام 1775م، ولدينا ما يحملنا على هذا الاعتقاد من ذلك:

- 1- ما أورده ابن رزيق عن حملة الإمام لفك حصار البصرة عام 1170هـ / 1756م<sup>118</sup>.
- 2- سكوت ابن رزيق عن تسهيل تجارة العمانيين في العراق، وعن إعفائهم من الضرائب على تجارة البن التي كافأ بها السلطان العثماني الإمام أحمد عام 1775م. فلم يذكرها.
- 3- الإمام أحمد لديه السفينة الرحماني. والقواسم لديهم السفينة فتح رحماني
- 4- السلسلة التي وضعها الفرس على شط العرب والتي قطعها السفينة العمانية الرحماني عام 1756م، تختلف عن السلسلة التي نصبت على شط العرب عام 1775م، فالأخيرة هي فكرة الرحالة برسنز Parsons الذي زار عمان ومنطقة الخليج عام 1775م، وقد نصبت على شط العرب شمال نهر العشار وذلك لمنع دخول إمدادات أسطول بوشهر للجيش الإيراني الذي يحاصر البصرة عام 1775م وكان "هذا الاقتراح يتضمن إقامة جسر من القوارب يربط بعضها ببعض بالسلاسل والحبال....." ويضيف "وقد شعر سكان المدينة بشيء كثير من الغبطة والسعادة.....بفضل وجود هذا الجسر"<sup>119</sup>. وهذا الوصف يخالف ما قيل في غالبية المصادر من أن السلسلة من صنع فارس لمحاصرة البصرة. ويبدو أن الخطة كان لها أن تنجح لولا تراجع البريطانيين الذين كانوا يدعمون متسلم البصرة وانسحابهم بقطعهم البحرية من شط العرب، وترك أهل البصرة لمصيرهم مما سمح لأسطول بوشهر من قطع الحاجز وإيصال الإمدادات للجيش الفارسي. وقد أحر وصول الأسطول العماني، والإمدادات

التي حملها، إضافة للمقاومة الباسلة لأهل البصرة ومتسلمها، سقوط البصرة بيد الفرس حتى عام 1776م<sup>120</sup>.

5- السفينة الرحماني قادت غالبية حملات الإمام أحمد، فقد اشتركت في حملة عام 1756م لفك حصار الفرس على البصرة، وكررت قيادتها للأسطول العماني لفك الحصار على البصرة عام 1775م. كما قادت حملة الإمام أحمد ضد القراصنة الذين تسببوا في قطع وصول الأرز القادم من الهند<sup>121</sup>.

6- وهناك من يدعي أن السفينة التي قادت الأسطول العماني عام 1775م لنجدة البصرة هي السفينة فتح رباني التي كان قد اشتراها الإمام أحمد بن سعيد من حاكم وزعيم قبائل بني معين، الشيخ عبد الله<sup>122</sup>.

7- عدم وجود إجماع لدى كثير من المؤرخين حول السلطان العثماني الذي منح معونة البصرة فبعضهم ذكر أن السلطان عثمان خان الثالث هو من منح الإمام أحمد معونة البصرة في حين توفي هذا السلطان عام 1171هـ/1757م، وهذا التاريخ يوافق الحملة العمانية الأولى لنجدة البصرة عام 1756م. وبعضهم ذكر السلطان مصطفى خان الثالث، وهذا كانت وفاته عام 1187هـ/1774م، أي قبل حصار البصرة، فلا يعقل أن يكون هو من منح المعونة. وحقيقة الأمر أن السلطان عبد الحميد خان الأول الذي تولى الحكم عام 1774م بعد وفاة مصطفى الثالث مباشرة وتوفي عام 1203هـ/1789م هو من منحها لعمان<sup>123</sup>.

وقد أشار سيف البطاشي في كتابه الطالع السعيد إلى سبب الخلط بين الحملتين بقوله: "لم يفرقوا بين الحملتين فجعلوهما واحدة. أو أنهم لم يطلعوا على ذلك"<sup>124</sup>.

في عام 1775م دفعت عوامل مختلفة الإمام أحمد بن سعيد لفك الحصار عن البصرة منها: استنجد بعض القبائل العربية الموجودة بالبصرة به. وطلب عمر باشا والي بغداد العون من الإمام<sup>125</sup>. ورغبته في كسب ود العثمانيين للوقوف في وجه أطماع الفرس في عمان وخاصة زمن كريم خان الزندي الذي شبهه الإمام ب(فرعون شيراز الوكيل)، وقد ذكر الإمام أحمد في رسالته للسلطان العثماني سبب نجدته للبصرة بقوله: "ولأن البصرة وعمان متحدة الأشكال، متناسقة في حالي الفساد وصلاح الأحوال..... وامتثال طاعة المولوية السلطانية، لا لطلب مال نستفيده، أو رقد من طعام نستزيده"<sup>126</sup>. ومن العوامل الأخرى رغبته في إبعاد الفرس عن البصرة وعدم السماح بتعريض النشاط التجاري العماني للخطر وعدم تفريطه في تجارة البن إليها حتى أن الأسطول العماني الذي توجه للبصرة للمساعدة خرج بحمولته السنوية من البن اليمني الذي أحضر من ميناء مخا<sup>127</sup>.

إن حجم القوات التي أرسلها الإمام أحمد بن سعيد تشير إلى مدى اهتمامه بفك الحصار الفارسي عن البصرة، فقد بلغت عشرة مراكب كبيرة "ومن الخشب الصغار كثيرا" وأن عشرة آلاف مقاتل رافقوهم<sup>128</sup>. هذا عدا سفينة الرحماني. فقد أعاق الحصار تجارة عمان بما فيها تجارة البن إلى البصرة. ويذكر لوريمر نقلا عن مشاهدات بارسونز الذي زار مسقط عام 1775م، أن "الميناء كان مكتظا بالبضائع بسبب الحرب حتى أن نصف البضائع كانت مكدسة في الشوارع ومعرضة لتقلبات الطقس"<sup>129</sup>. وهذا يؤكد أهمية الدافع الاقتصادي وراء مشاركة الإمام أحمد بن سعيد في فك الحصار عن البصرة. ويؤكد بارسونز أنه "عام 1775م كانت هناك حروب مستمرة بين مسقط وفارس، وقد شاهد بارسونز أربعاً وثلاثين سفينة حربية كانت تستعد لفك الحصار الفارسي عن البصرة"<sup>130</sup>.

وعلى الرغم من أهمية الدور الذي قامت به الحملة العمانية لدعم البصرة وتأمين الإمدادات لها. إلا أن طول الحصار وتراجع كمية المؤن، دفع الأسطول العماني إلى العودة إلى عمان. يضاف إلى ذلك ما وقع من سوء تصرف والي البصرة مصطفى باشا مع هلال ابن الإمام أحمد بن سعيد وقائد حملته إلى البصرة، والتي اعتذر السلطان العثماني عنها للإمام، وقام بعزل واليه مصطفى باشا لسوء تصرفه<sup>131</sup>. وقد أعطى مايلز تحليلا مختلفا لانسحاب الأسطول العماني من شط العرب بعد تقديمه المساعدة للبصرة المحاصرة من الفرس عام 1775م، حيث يوعز سبب انسحابه إلى انقطاع الأرز القادم من الهند ورغبة الإمام أحمد بن سعيد في إرسال سفينته الرحماني للاستفسار من الهند عن سبب الانقطاع<sup>132</sup>. لكننا نستبعد ما ذكره مايلز ونرجح الأسباب التي سبق ذكرها.

### نتائج الموقف العماني من حصار البصرة على تجارة البن العمانية:

وإذا كانت المساعدة العمانية لم تحل دون الاحتلال الفارسي للبصرة عام 1775م، لكن موقف الإمام أحمد بن سعيد لاقى ترحيبا من السلطان العثماني فأصدر فرمانا أتاح للتجار العمانيين فيه الحق بحرية التجارة مع العراق، وزاد بأن أعفى أهم تجارة عمانية وهي البن من الرسوم الجمركية<sup>133</sup>. واستمرت علاقات عمان بالدولة العثمانية قوية طوال حكم الإمام أحمد بن سعيد بسبب حاجة عمان للتجارة مع البصرة وحاجة الدولة العثمانية إلى أسطول عمان الحليف القوي في الخليج.

ونلاحظ هنا سكوت بعض المصادر التاريخية تارة عن المعونة، وأخرى عن الإعفاء الضريبي لتجارة البن والسماح للعمانيين بالمتاجرة، فعلى سبيل المثال يذكر المؤرخ العماني سالم بن حمود السيابي أن الدولة العثمانية أجرت للإمام أحمد بن سعيد جزاء نجدته للبصرة "أناوة

قدرها ثلاثون ألف قوصرة من التمر" ولم يشر إلى رفع رسوم البن عن التجار العمانيين<sup>134</sup>. كذلك أيضا فعل المؤرخ العماني ابن رزيق؛ ففي حديثه عن دور الإمام أحمد بن سعيد في فك الحصار عن البصرة عام (السبعين والمئة = 1756م) لم يشر إلى رفع السلطان العثماني الضرائب الجمركية عن تجارة البن العمانية واكتفى بالقول: "فلما علم بذلك ملك الروم سره صنيع الإمام بالعجم، وتعصبه لرعيته، أهل البصرة، فأمر السلطان على واليه الذي في البصرة أن يدفع إلى الإمام الخراج الذي تقرر إلى أيام دولة السيد سلطان بن الإمام أحمد...."<sup>135</sup>. وهذا يؤيد ما ذكر سابقا من أن معونة البصرة ربما تم منحها عام 1756. أما الإعفاء من ضريبة البن، والسماح للتجار العمانيين بحرية التجارة فكان ردا على المساعدة العمانية عام 1775م.

أما المؤرخ العماني نور الدين عبد الله السالمي في كتابه تحفة الأعيان، فإنه لا يشير البتة إلى تلك الحادثة خلال حديثه عن الإمام أحمد بن سعيد<sup>136</sup>.

و قد ذكر بعض المؤرخين أن المكافأة التي منحها السلطان العثماني مصطفى الثالث للإمام أحمد بن سعيد كانت بسبب دوره في حماية الشواطئ الجنوبية والغربية لولاية بغداد، حيث يكاد يكون الأسطول العثماني عديم الجدوى وضعيفا<sup>137</sup>. ونكرر هنا ما ذكرناه سابقا من أن السلطان العثماني الذي منح المكافأة هو عبد الحميد خان الأول.

ومهما كان الأمر فإن تجارة البن العماني مع البصرة عانت كما عانت البصرة تجاريا بعد سقوطها بيد الفرس حيث انقطعت القوافل التجارية الضخمة عن المجرى إلى عمان، وتحولت إلى موانئ أكثر أمنا مثل الكويت حيث تنقل البضائع بعد ذلك برا إلى سورية واسطنبول. مما أسهم في تراجع تجارة البصرة حتى أنها لم تعد ذات أهمية كبيرة لشركة الهند الشرقية ولم تعد ترغب أن تقوم بحمايتها<sup>138</sup>. وهذا أمر منطقي ولو أن بعض المؤرخين يرى أن احتلال الفرس للبصرة عام 1776م كان لأغراض سياسية وأنهم لم يتعرضوا للتجارة<sup>139</sup>.

وخلال استعداد الدولة العثمانية لطرد الفرس أرسل الإمام أحمد للسلطان العثماني يبلغه أنه على استعداد للإسهام في الحركات العسكرية ضد الإيرانيين<sup>140</sup>. وبعد انتهاء الاحتلال الفارسي للبصرة وخروج الفرس منها عام 1779م. ونتيجة العلاقة المميزة بين عمان والبصرة وخاصة بعد دور عمان في فك الحصار عن البصرة عام 1775م، عاد النشاط التجاري العماني مع البصرة إلى سابق عهده، كما عاود "أسطول البن العماني السنوي" وصوله إلى البصرة كما كان في السابق وظل يمثل رمزا أساسيا لطبيعة النشاط التجاري القائم بين حكومة مسقط والبصرة.

لكن ظهور الأطماع الفرنسية في السيادة على الخليج على الرغم من العلاقات التي كانت قائمة بين الإمام أحمد وفرنسا مستغلة الظروف الصعبة التي مر بها الإمام عام 1781 نتيجة

خروج ولديه سيف وسلطان عليه أدى إلى توتر العلاقات بين الطرفين، ودليل ذلك ما حدث عام 1781 من استيلاء السفن الفرنسية بقيادة (ديسكن كول دي) والتي كانت في زيارة إلى ميناء مسقط من احتجاز ثلاث سفن صورية محملة بالبن اليمني المنقول من مخا والمتجه إلى لنجة، وذلك ردا حسب زعمها على ما لحق ببعض الفرنسيين من إهانات تعرضوا لها من تجار البن السوريين في ميناء مخا<sup>141</sup>.

وفي وقت لاحق بدأ والي البصرة يحاول التخلص من دفع معونة البصرة مما دفع بالسيد سلطان بن أحمد عام 1798م إلى الذهاب بنفسه للحصول على المعونة التي انقطعت. وتكرر الأمر في عهد السيد سعيد بن سلطان مما حمله على شن هجوم على البصرة عام 1826 حصل بنتيجته على بعض المتأخرات من معونة البصرة<sup>142</sup>.

#### تجارة البن في عمان بعد وفاة الإمام أحمد بن سعيد:

استمرت تجارة أسطول البن بعد وفاة الإمام أحمد بن سعيد عام 1783م تحقق نموا كبيرا وخاصة في الفترة التي تحولت فيها مسقط إلى عاصمة للدولة على يد حمد ابن الإمام سعيد بن أحمد عام 1784م، وأتبع حركته السياسية هذه بالسيطرة على خورفكان والجزيرة الحمراء على الساحل الشرقي للخليج العربي ليصبح بذلك متحكما بتجارته. كما خفض التعرفة الجمركية من 9% إلى 6,5% لإغراء التجار بالتعامل مع مسقط<sup>143</sup>. وغدت مسقط عام 1790م الممول الأول للخليج وبعض مناطق الشرق من تجارة السكر، والمتحكم بتوزيع نصف إنتاج البن من اليمن. ويذكر ويلكنسون أن مسقط بقيت تلعب دورا أساسيا في تجارة البن كلما دعت الحاجة إلى ذلك<sup>144</sup>. وفي ذلك الوقت أيضا كانت شركة الهند الشرقية تتابع تطورات هذه التجارة حيث ورد في تقرير لها عام 1790م بأن "البن الذي يستورده العمانيون يقارب نصف الكمية المنتجة سنويا في اليمن كلها"<sup>145</sup>.

وفي عهد السيد سلطان بن أحمد 1792-1804م، حافظت على أهميتها ويتضح ذلك مما تمتع به قائد أسطول البن العماني من حظوة عند ولاة البصرة العثمانية جعلته يقوم عام 1798م بدور هام في إنهاء مشكلة مطالب عمان بمعونة البصرة التي انقطعت، حيث نجح هذا القائد في حل القضية سلميا مع حاكم البصرة أثناء وجوده في بوشهر. ويشير لوريمر إلى أن البن اليمني كان من ضمن تجارة الخليج زمن السيد سلطان بن أحمد، وأنه المادة الرئيسية المستوردة من البحر الأحمر<sup>146</sup>.

و في هذا السياق يورد جون كيلى أنه "في كل عام كان جفيل من السفن يبحر من عمان إلى البحر الأحمر وعليه شحنات من البن والتوابل"<sup>147</sup>.

وعلى الرغم من نجاح السيد سلطان بن أحمد في الوقوف على الحياض في علاقاته مع كل من بريطانيا وفرنسا، إلا أن ارتفاع حدة المواجهة بين الأخيرتين في أعقاب قيام الثورة الفرنسية عام 1789 وامتدادها إلى المحيط الهندي والحصار الذي فرضه الأسطول البريطاني على جزيرتي موريشيوس وبوربون، أسهم في تعطيل تجارة عمان مع هاتين الجزيرتين بما فيها تجارة البن.

وبسبب المركز الذي احتلته مسقط في تجارة الخليج كان يتحتم على السفن المبحرة الحصول على إذن من السيد سلطان بن أحمد قبل القيام برحلاتها التجارية، وعليها "أن تبحر تحت حماية أسطول السفن العمانية التي كانت تحمل شحنات البن كل صيف إلى البصرة وشط العرب"<sup>148</sup>.

ومع تزايد العلاقات العمانية الفرنسية سارعت بريطانيا للحد منها بعقد معاهدة مع السيد سلطان بن أحمد في عام 1798م؛ في أعقاب الحملة الفرنسية التي قامت بها على مصر من العام نفسه، وكان هدف بريطانيا تقليص النفوذ التجاري الفرنسي في المنطقة، وإبعاد مخاوفها من التوسع التجاري العماني في اتجاه البحر الأحمر وشرق أفريقيا الذي نشط مع نهاية القرن التاسع عشر مدفوعا بالرغبة العمانية في تنشيط تجارة البن في تلك المنطقة<sup>149</sup>. وبالتالي تراجعت تجارة البن مع جزر المحيط الهندي. فيما استمرت مع البصرة لفترة أطول.

غدت مسقط في عهد السيد سلطان بن أحمد حامية لتجارة الخليج بسبب القوة التجارية البحرية التي بلغتها. واستمر الاعتماد على الأسطول العسكري العماني لحماية الأسطول العماني التجاري وللسفن الزائرة التي استخدمت مسقط كميناء تفريغ ومستودع لبضائعها. وكانت عمان حوالي عام 1800 مستمرة في استيراد القهوة من الحديدية ومخا في اليمن، وفي توزيعها في الجزيرة العربية وإيران وأرمينيا وبلاد الأناضول وسوريا وروسيا وبولونيا وألمانيا ومناطق أوربية أخرى<sup>150</sup>.

ثم لم تلبث أن عانت تجارة البن نسيبا في عهد السيد سعيد بن سلطان 1804-1856م بسبب هجمات القواسم والسعوديين؛ التي شكلت خطرا حقيقيا عليها من جهة<sup>151</sup>، واهتمام السيد سعيد بأفريقيا من جهة أخرى، لكنها (أي مسقط) استمرت في إعادة تصدير البن كواحد من أهم الأنشطة التجارية فيها، فقد أشار الرحالة جيمس بكنجهام في كتابه "رحلات إلى أشوريا وميديا وبلاد الفرس" إلى أن مسقط عام 1816م كانت تصدر البن والقطن إلى جزر موريشيوس<sup>152</sup>.

وفي ظل تلك التحولات التي أشرنا إليها فإن حجم تجارة البن العمانية بدأت تشهد انخفاضا في كميتها مقارنة مع عام 1775م والذي بلغت فيه 20,000 ألف بالة، فقد ذكر اللفتنانن وليم هود في كتابه "رحلة عبر الخليج" أنه قدر صادرات مسقط ب 7000 إلى 8000 بالة من البن<sup>153</sup>. كما ذكر تقرير هولندي عام 1829م أن البن القادم من مخا كان يخلط في مسقط بكميات

قليلة من البن الأخضر ثم يباع على أنه بن مخا، وهذا يؤكد انخفاض كمية البن القادمة من اليمن<sup>154</sup>.

ونقل بيدويل عن "مجلة بومباي الجغرافية" للكولونيل ليويس عام 1863م كشفا بواردات بوشهر السنوية من مسقط حيث يذكر فيها أن وارداتها من مسقط بلغت 4000 رطل من البن وقدر قيمتها ب 10,000 روبية هندية<sup>155</sup>.

ومع كل الصعوبات وبفضل الأسطول التجاري الهائل الذي امتلكه السيد سعيد بن سلطان، والوضع الاقتصادي القوي بعد انتقال عاصمته إلى زنجبار عام 1832م حافظت مسقط على نشاطها التجاري في البصرة إذ بلغت تجارة مسقط في الأربعينات من القرن التاسع عشر حوالي خمسة أثمان تجارة الخليج<sup>156</sup>.

كما يشير كوبلاند إلى أن تطور العلاقات بين فرنسا وحكومة السيد سعيد بن سلطان عام 1843م سهل اتصال فرنسا بميناء مخا للحصول على البن دون الوساطة التي كانت تعاني منها قبل ذلك<sup>157</sup>.

لكن تجارة البن العمانية تراجعت كثيرا في الثلث الأخير من القرن التاسع عشر حتى بلغت عام 1870م نسبة 1 إلى 12 من تجارة الخليج العربي<sup>158</sup>.

### العوامل المؤثرة في تراجع تجارة البن العماني:

إلى جانب ما مر ذكره من تعرض السفن الفرنسية للسفن السورية الناقلة للبن كانت هناك جهات أخرى تتعرض للسفن السورية المتجهة للبصرة وتقوم بمصادرتها مثل القواسم وبني كعب. ويبدو أن هجمات قبائل بني كعب على السفن العمانية الناقلة للبن قد أثارت حتى الدولة العثمانية لما تسببه هجماتهم من نقص في عائداتها من سفن عمان ومن إخلال في أمن الخليج حتى إن العثمانيين " انجروا إلى الحرب مع قبائل بني كعب" عام 1791م<sup>159</sup>.

كذلك لم يكتف القواسم بالمصادرة لكن الأمر تطور إلى قيام صقر بن راشد القاسمي بتهديد البصرة عسكريا ومحاصرتها على إثر الخلافات التي نشبت بينه وبين متصرف البصرة في أعمال متبادلة حول مصادرة سفن البن المتجهة إلى الميناء<sup>160</sup>.

وفي نهاية القرن الثامن عشر ومطلع القرن التاسع عشر، تراجعت تجارة بريطانيا من البن. فقد تحول طريق نقله وبتات القوافل تنقله من جدة إلى مكة ثم استانبول، أو ينقل إلى مصر، ودخلت المنافسة الأمريكية على تجارته حتى أن السفن الأمريكية اشترت بين عامي 1798-1801م "وهي فترة الحملة الفرنسية على مصر، كميات كبيرة من البن"<sup>161</sup>.

ويشير كوبلاند إلى تحول الولايات المتحدة إلى منافس قوي للنشاط التجاري البريطاني في المحيط الهندي وخاصة تجار بوسطن للحصول على البن من مخا مما يؤكد على مدى الأهمية التي اكتسبتها هذه التجارة مع تزايد اهتمام الأوربيين بها<sup>162</sup>.

كما كان تزايد النفوذ التجاري الأمريكي في ميناء مخا؛ والذي بلغ أشده عام 1821م، من أسباب رغبة بريطانيا في السيطرة على هذا الميناء<sup>163</sup>.

وهناك دليل آخر على ما بلغه الاهتمام العالمي بتجارة البن وهو ما أشار إليه كوبر Coper حين أوضح أن تجارة البن كانت واحدة من بين الأسباب التي عملت على تنشيط تجارة الرقيق إلى أمريكا الجنوبية وإلى البرازيل بشكل خاص ليساهموا بزراعته بعدما شهدت زراعة البن فيها نموا كبيرا في مطلع القرن التاسع عشر الميلادي<sup>164</sup>.

كذلك أصبحت مدغشقر تشكل جزءا هاما من النشاط التجاري للبن مع مخا وذلك بهدف تمكين السفن العربية والأوربية والأمريكية من الحصول على تلك السلعة عن طريق غير مباشر<sup>165</sup>.

في عام 1806م قام ديفيد ستون بزيارة لعدن بهدف إحياء المعاهدة التجارية التي وقعها السير هيوم بوفام مع السلطان (سلطان لحج)، وخلالها عمل ترتيبات مع السلطان بحيث يتم تزويد البريطانيين بالبن مقابل المنسوجات الصوفية والمعادن والذخائر العسكرية<sup>166</sup>. وهذا يؤكد الصعوبات التي واجهتها بريطانيا في مخا، وبالتالي حرصها على تحويل تجارة البن إلى عدن مما أسهم لاحقا في إضعاف تجارة البن العمانية من ميناء مخا.

كما أسهم عامل مهم آخر في الضغط على تجارة البن في مخا وهو الصراع بين بريطانيا ومحمد علي حاكم مصر بسبب توسعات الأخير في الجزيرة العربية. ومما لاشك فيه أن بريطانيا كانت تسعى للسيطرة على تجارته في مخا، إلى جانب أهمية هذا الميناء لها كمركز لمواجهة توسعات محمد علي، لذلك أثارت عام 1820 بعض المشاكل في وكالتها التجارية في مخا لتحصل على مزيد من الحقوق هناك<sup>167</sup>.

ولكن محمد علي نجح عام 1833 في السيطرة على ميناء مخا، واحتكر محصول البن، وصدر معظمه إلى مصر، وسمح للتجار الأمريكيين بالحصول على المتبقي منه، الأمر الذي أدى إلى حرمان بريطانيا من هذه التجارة<sup>168</sup>.

وكان هذا من أسباب اهتمام بريطانيا بالسيطرة على عدن عام 1839م وبالتالي السيطرة على تجارة البن. إلى جانب مخاوفها الأساسية من توسعات محمد علي في شبه الجزيرة العربية، والمنافسة الأمريكية والفرنسية هناك<sup>169</sup>.

ويذكر جاد طه أن الكابتن البريطاني جيمس ماككنزي (James Mackenzie) بعد عودته من رحلة إلى الجزيرة العربية قدم تقريراً إلى حكومة الهند عام 1837م ذكر فيه أن "المصريين كانوا يحتلون ينبع والمدينة وجدة ومكة والقنفذة وجيزان والحوية والحديدة والمخا..... وأن امتلاك محمد علي لهذه الأماكن قد أعطى للباشا سيطرة على كافة التجارة في الحجاز واليمن"<sup>170</sup>. وهذا يدفعنا إلى الاعتقاد بأن تراجع تجارة البن في عمان وبشكل كبير يعود إلى أن انتقالها إلى مصر عبر تلك المراكز أصبح أكثر سهولة.

وقد تراجعت أهمية بن ميناء مخا بعد احتلال بريطانيا لعدن عام 1839م واعتمادها كمركز رئيسي لها في المنطقة. وتخلصت بذلك من المنافسة الأمريكية في مخا كما مارست ضغطاً على حكومة إبراهيم باشا في الجزيرة العربية بسيطرتها على تجارة البن وتحويلها إلى ميناء عدن وحرمان محمد علي من عائداته المادية من هذه التجارة حتى أن "القائد المصري لمخا اشتكى من النقص الشديد في جمارك ذلك الميناء"<sup>171</sup>. ووافق تحول تجارة البن إلى عدن هجرة تجار البن وغالبيتهم من غير اليمنيين، تحولوا إلى ميناء عدن سعياً وراء هذه التجارة. ويبدو أن بريطانيا عملت على حرمان عمان من عائداتها من أرباح هذه التجارة كجزء من سياسة الاحتكار لها في المنطقة.

كما كان من أسباب تضائل أهمية تجارة نقل البن من مخا إلى البصرة وتقويضها تماماً هو وصول كميات من البن قادمة من الغرب إلى سواحل الشام مباشرة مما جعلها تستغني عن البن المنقول من البصرة<sup>172</sup>. وتراجعت تجارة البن مع تراجع تجارة عمان بشكل كبير وخاصة في الفترة من 1862-1872 بسبب ظهور السفن البخارية من جهة واعتماد تجارة عمان على السلع الضرورية والرئيسية من جهة أخرى.

ويذكر لاندن عن تأثر عمان بالتطورات الاقتصادية أنه: "لا يوجد قطر في الخليج أضرت به التطورات الاقتصادية لأواخر القرن التاسع عشر كعمان"<sup>173</sup>. ويؤكد أن هذه التطورات قوضت البيئة الاقتصادية السائدة في الساحل العماني آنذاك.

كما يعتبر لاندن أن أول تحول حقيقي أثر بشكل عميق على نمط الحياة الاقتصادية التقليدية للخليج حصل نتيجة التغلغل الكبير للشركات والمؤسسات الاقتصادية الغربية في المنطقة، ونتيجة استخدام الوسائل والتقنيات الحديثة وفي مقدمتها السفن البخارية، الأمر الذي أدى إلى "تدهور في أوضاع الطبقة التجارية والملاحية..... واكتشف البحارة العرب أن السفن البخارية الجديدة إنما جاءت لتقضي على تجارة النقل القديمة التي كانوا يزاولونها"<sup>174</sup>.

وفي أواخر النصف الأول من القرن التاسع عشر تراجع النفوذ العماني في منطقة الخليج العربي مقابل النمو الواضح للسيطرة البريطانية عليه وخاصة بعد معاهدات الحماية التي فرضتها على مشيخات الخليج عام 1820 بعد قضائها على قوة القواسم، مما أثر سلبا على أوضاع عمان السياسية والاقتصادية وخاصة حرمان عمان من العديد من مصادر دخلها المختلفة، إضافة إلى الحروب الداخلية والخطر السعودي الذي استمر يهددها حتى عام 1870م<sup>175</sup>. مما دفع بالسيد سعيد بن سلطان إلى نقل عاصمته إلى زنجبار عام 1832م بحثا عن الأمان ولتنمية اقتصاد دولته وبعيدا عن النفوذ المهيمن لقوى الدول الغربية على الحركة التجارية. لكن هذا الإجراء أسهم ولحد بعيد في تراجع أهمية تجارة مسقط بما فيها تجارة البن.

وعلى الرغم من أن تجارة القرنفل أصبحت تنصدر قائمة البضائع التي تتاجر بها عمان. إلا أننا نعتقد أن السيد سعيد إضافة إلى بن مخا، بدأ يحصل على قسم من تجارة البن من بعض الموانئ الإفريقية بعد أن غدت جزر القمر من المنافسين عالميا على تجارة البن والقطن والسكر في فترة العشرينات من القرن التاسع عشر<sup>176</sup>.

إضافة إلى ذلك يمكن اعتبار تقسيم الإمبراطورية العمانية بعد وفاة السيد سعيد بن سلطان على يد بريطانيا مثل آخر المساعي البريطانية للإجهاز على الأسطول العماني الذي طالما أقلقها، فقد بقي الجزء الأعظم من هذا الأسطول في زنجبار، في حين فقدت مسقط نهائيا أسطولها وخاصة بعد بيعها البقايا القليلة جدا منه في أعقاب التقسيم وفقدان قيمة هذه البقايا القديمة وغير العصرية.

وزاد من التراجع في أهمية ميناء مسقط افتتاح قناة السويس عام 1869م، وانعدام الحاجة إليه كمركز لتجميع البضائع حيث لم يتبق من تجارتها إلا "نقل الملح من بندر عباس والبلح من عمان"<sup>177</sup>، إضافة إلى الليمون المجفف والأسماك المملحة. وغادر عدد كبير من تجار مسقط إلى مناطق أخرى بسبب ضيق الحال فيها. ودفع هذا الركود العديد من البحارة وملاك السفن إلى الذهاب إلى صور لتوفر الحرية التجارية فيها.

### الخاتمة:

إن الأهمية التاريخية للدول الواقعة على الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية لا يمكن فصلها بأي حال عن الأهمية الاقتصادية للتجارة الدولية. وعلى الرغم من تنوع البضائع العابرة في هذه المنطقة فإنه مما لا شك فيه أن الطلب الدولي عليها كان يدفع بتلك السلعة أو غيرها لتصبح في مقدمة المواد المحققة للثراء. وقد تم التوصل في هذا البحث؛ الذي أُمط اللثام عن سلعة هي الأشهر حتى وقتنا الحاضر ألا وهي البن ومشروبه (القهوة)، إلى مجموعة من النتائج وأبرز الدور الريادي الذي مارسته عمان في تجارته. ومن هذه النتائج:

- 1- إن تجارة البن لم تظهر بشكل واضح إلا في النصف الثاني من القرن السابع عشر الميلادي، وفي الفترة التي سبقت ذلك كان مشروب القهوة مختلفا عليه دينيا من قبل المسلمين والمسيحيين على السواء.
- 2- إن عمان عرفت هذه التجارة في عهد اليعاربة ولكنها لم تكن بكميات تجارية معروفة وذلك بسبب الاحتكار الذي مارسه الاستعمار البرتغالي لتجارة الخليج العربي والمحيط الهندي. وبسبب الظروف السياسية التي مرت بها عمان.
- 3- لم تظهر الوثائق المختلفة للدول الاستعمارية المتنافسة في هذه المنطقة معلومات محددة عن كمية وحجم تجارة البن التي نقلها العمانيون قبل فترة حكم آل بوسعيد لأنها ظهرت مجتمعة مع باقي أنواع السلع.
- 4- أن معظم معلوماتنا عن تلك التجارة جاءت بالدرجة الأولى من كتب الرحالة الأجانب ومن تقارير الدول الأجنبية (البريطانية والهولندية والفرنسية والعثمانية)
- 5- وأن تجارة البن في فترة حكم دولة آل بوسعيد التي بدأت عام 1744م كانت مزدهرة جدا، وخاصة في عهد مؤسس الدولة الإمام أحمد بن سعيد حتى إنها غدت أشهر سلعة اقترن بها اسم عمان في ذلك الوقت. وترتب على ذلك تحقيق أرباح مالية حققها تجار البن العمانيين، وثروة كبيرة تحدثت عنها تقارير الدول الأجنبية.
- 6- كان لدى عمان أسطولان يعملان في تجارة البن، الأسطول المسقطي والأسطول السوري، وكانا أشهر ناقلين للبن من مينائي مخا والحديدة اليمنيين إلى البصرة، بسبب شهرة الربابنة العمانيين بالمعرفة الملاحية، إضافة لتفوق السفن العمانية على السفن اليمنية من حيث القوة والصنع.
- 7- تعرضت هذه التجارة لتحديات كبيرة كان من أبرزها نتائج الصراعات الإقليمية والدولية عليها والتي بلغت حد السطو على السفن العمانية الناقلة للبن. مما جعل الإمام أحمد يرسل سفنه الحربية للحفاظ عليها وحمايتها من الفرس على وجه الخصوص بعد أن تراجع دور موانئهم، وأصبحت الموانئ العمانية وميناء البصرة الأكثر ثراء، بالإضافة إلى القيام بمنع التعديات التي مارستها سفن بعض القبائل العربية في منطقة الخليج العربي.
- 8- وتوصل البحث إلى أن عمان شاركت دائما في الدفاع عن البصرة لاعتبارات مختلفة من أبرزها العامل الاقتصادي، وعامل الارتباط العرقي القبلي، إلى جانب العامل السياسي الذي وحد مصالح الإمام أحمد بن سعيد بالدولة العثمانية في مواجهة الأطماع الفارسية ربطهما بالهيمنة على عمان خاصة والخليج العربي بشكل عام. وأن هنالك محاولتين عمانيتين لفك

الحصار الفارسي عن البصرة جرت الأولى عام 1756، والثانية عام 1775 يمكن لنا ربطهما بأهمية تجارة البن العمانية مع هذا الميناء.

9- استمرت عمان بدورها كناقل رئيسي للبن حتى الربع الأول من القرن التاسع عشر، لكنها شهدت منافسة حادة على تجارته في مينائي مخا والحديدة، وجاءت هذه المنافسة من سيطرة محمد علي، حاكم مصر، على بن مخا عام 1833 وتصديره مباشرة إلى مصر ومنها إلى دول البحر المتوسط. كما أن اعتماد بلاد الشام على البن القادم من الغرب لسهولة وصوله أثر سلبا على تجارة البن من عمان. وزاد الأمر سوءا سيطرة بريطانيا على عدن عام 1839 وبالتالي سيطرتها على تجارة البن مما دفع بعدد من تجار هذه السلعة للذهاب من عمان إلى عدن. كما أن انتقال مركز ثقل التجارة العمانية إلى زنجبار والتركيز على تجارة القرنفل وغيرها أثرا كثيرا على هذه التجارة. أما الأثر الأكبر فكان للتطورات الاقتصادية والتقنية، وخاصة السفن البخارية التي أضرت بالتجارة التقليدية العمانية. وفي الختام لا بد من القول: إن هذا البحث يأتي في إطار إلقاء الضوء على قضايا وأحداث في تاريخ عمان لا زالت تحتاج إلى الكشف عنها لاستكمال معرفتنا التاريخية حول دولة عربية محورية في تاريخ الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية.

## The Omani Coffee Fleet and its Trade 1744-1832

Nahed Abdelkareem and Yousef Al-Gelany, *Department of History, Sultan Qaboos University, Oman.*

### Abstract

In previous different historical eras Oman had become a real figure in the international trade activities in the region during the 18<sup>th</sup> century when the coffee trade spread out. And she was among one of these famous countries which gave herself the opportunity to be the first in dealing with this trade. So this research is an attempt to expose that role which was played by the Omani's, and the fame of the Omani fleet among all traders in this traffic. Moreover the research consist of an introduction for the main sources delt with the issue, a full background of the trade in the area, and explaining this Omani's commercial activity and involvement especially during the reign of the Al-bu-Saidi Dynasty from 1744-1832, with special reference to the political and military difficulties which faced this country in keeping her position intact.

The research ended with the following results:

1. The shortage of documents relating to this trade in Oman specially before the reign of the Al-bu-Saidi Dynasty 1744.
2. The flourishing of this trade in Oman during the Al-bu-Saidi Dynasty rule, helped by the political stability of this country and the importance of the trade.
3. It shows the large contribution of the Omani fleet carrying coffee not only to Oman, but for many other countries, like the Ottoman Empire and Iraq. This fleet was divided into two, one called Muscati's fleet and the second Suri's fleet.
4. The Omani coffee trade had faced many difficulties in the region such as piracy from Persia and some Arab tribes in the Persian Gulf.
5. The trade had played a good role in building strong relationship between Oman and the Ottoman Empire directed against the enmities of Persia toward these two nations particularly in 1775.
6. The Omani-Coffee trade declined by the first quarter of the 19<sup>th</sup> century, due to the computation of the rising power of Muhammad Ali, Great Britain after the occupation of Eden in 1839, and the interest showed by Sayyid Said bin Sultan in East Africa, when he established his new Capital Zanzibar in 1832, and started planting cloves there.

قدم البحث للنشر في 2010/6/27 وقبل في 2011/3/23

## الهوامش

- 1- الصايدي، أحمد قايد، المادة التاريخية في كتابات نيبور عن اليمن، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، ط1، 1990م، ص 167.
- 2- الصايدي، المصدر السابق ص153، وانظر نيبور ص 143-145.
- 3- زكريا، وصفي، رحلتي إلى اليمن، دار الفكر، دمشق، سوريا، ط1، 1986م، ص 137، كما يمكن العودة للمصدر نفسه ص 136، 137، للاطلاع على أنواع البن في اليمن.
- 4- الطريقة الشاذلية، هي إحدى الطرق الصوفية، وتنسب إلى أبي الحسن الشاذلي؛ نسبة إلى مدينة شاذلة في اليمن. توفي مؤسسها عام 656هـ/ 1258م.
- 5- حول ذلك يمكن العودة إلى كتاب القهوة العربية، البن. لمؤلفه خلفان بن سليمان النعماني، مؤسسة حورس الدولية، الاسكندرية، ط1، 2008م، ص 15-21.
- 6 - Risso, Patrician, Oman & Muscat an early Modern History, Croom Helm, London, 1986. p 77.
- 7 - Risso, op.cit. p 15.

من الجدير بالذكر أن باتريشيا اعتمدت في كتابة كتابها، عمان ومسقط في بدايات العصر الحديث، على نخبة من الباحثين في تاريخ عمان مثل لاندن، ويلكنسون Robert Landen & John (Wilkinson)، مما أعطى كتابها تميزاً في غنى معلوماته.

8- عوض، عبد العزيز، دراسات في تاريخ الخليج العربي، ج1، دار الجيل، بيروت، ط1، 1991م، ص 156-157.

9- ميناء مخا أو المخا، ميناء يماني يقع على البحر الأحمر بالقرب من باب المندب.

10 - Risso, op.cit, p 77 .

دائرة الملك عبد العزيز، الرحالة والرحلات مصدراً لتاريخ تجارة البن [www.Yemencoffee.org](http://www.Yemencoffee.org) 11 - وانتشار شرب القهوة العربية، العدد 7، 1425.

12- عوض، مصدر سابق، ص 158 .

13- عوض، المصدر السابق، ص 158 .

14- عوض، المصدر السابق، ص 154-155 .

15 - ND 3|1 pm 22-29, Outline of the History of Oman from 1728 to 1883, p 23.

16- للاطلاع على قوة عمان البحرية يمكن العودة إلى اسماعيل نوري الربيعي، نشاط عمان البحري خلال القرن الثامن عشر، مجلة الوثيقة، العدد 24، مركز الوثائق التاريخية، البحرين، 1994م، ص 78-79.

17- وزارة الإعلام، عمان في التاريخ، دار إميل للنشر، لندن، 1995، ص 384-385.

18- الربيعي، مصدر سابق، ص 78.

19- العجمي، خليل بن عبد الله بن سليمان، أوضاع عمان الداخلية وعلاقتها الخارجية في عهد اليعاربة خلال الفترة من 1649-1711م، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس، مسقط، 2006م، ص 45.

20- بيدويل، روبين، عمان في صفحات التاريخ، ترجمة محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، 1985، ص 25.

21 - [www.Yemencoffee.org](http://www.Yemencoffee.org) , op.cit.

22 - [www.alaslam.org](http://www.alaslam.org) , op.cit.

23 - Risso op.cit, p 77.

24- الضوياني، حمد بن محمد اليعاربة عائلة أباضية حاكمة، 1624-1741م، ص 232.

25- بيدويل، مصدر سابق، ص 24.

26- بيدويل، المصدر السابق، ص 29.

- 27- مؤلف مجهول، تاريخ أهل عمان، ت. سعيد عاشور، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، 1980م، ص 148.
- 28 - Risso, Op.Cit, p 77.
- 29- الصايدي، مصدر سابق، ص 167.
- 30 - L/ P & S/ 20/ C- 227, V,1, The East India Company,s Connection with The Persian Gulf with a Summary of Events, 1600-1800, Personnel and Trade Arrangements, للاطلاع على تجارة الخليج العربي والبحر الأحمر في النصف الثاني من القرن السادس عشر
- 31 - Risso, Op.Cit, p 77.
- 32- عمان في التاريخ ص 414.
- 33 - Risso, op.cit, p 77.
- 34 - Niebuhr,.M, Travels through Arabia and other Countries in the East, translated in to English by Robert Heron, vol, 2, Edinburgh, 1792. p 123.
- 35 - Risso, op.cit, p 77. - كما يمكن العودة إلى أروى أحمد الخطابي، تجارة البن اليمني من القرن 11-19هـ/ 17-19م، رسالة ماجستير، 2004. [www.yemen-nic.inf/contents/studies/detail.php](http://www.yemen-nic.inf/contents/studies/detail.php)
- 36 - Coper, Frederick, Plantation Slavery on the East coast of Africa, Yale University Press, 1977, p 14.
- 37 - Risso, op.cit, p 76.
- 38 - Risso, op.cit, p 77.
- 39 - DUCH ARCHIVE, VOC 2885/ 5, CDRAD, From Masquetta , 27 Janury, 1756 AD.
- 40 - DUCH ARCHIVE, VOC 9100, op.cit, 6 May 1757.
- 41- لاندن، روبرت جيران، عمان منذ 1856م مسيرا ومصيرا، ترجمة محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، د.ت، ص 73.
- 42 - [www.alaslam.org/showthread.php](http://www.alaslam.org/showthread.php) , op.cit.
- 43- لاندن، مصدر سابق، ص 73.
- 44- العقاد، صلاح، التيارات السياسية في الخليج، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، د.ت، ص 59.
- 45- هولبي، دونالد، عمان ونهضتها الحديثة، مؤسسة ستايسي الدولية، لندن، ترجمة عبد الله الحراصي ومحمد البلوشي وفوزية السيابي، 1998م، ص 237.
- 46 - Risso, op.cit, p 99.
- 47- فيليبس، نندل، تاريخ عمان، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، 1983م، ص 82.
- 48- نيبور، كارستن، رحلة إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها، ج2، مؤسسة الانتشار العربي، بيروت، ط1، 2007م، ص 83.
- 49- الصايدي، مصدر سابق، ص 166-167.

- 50- ولستد، مصدر سابق، ص 32.
- 51- هولي، مصدر سابق، ص 98.
- 52- بيدويل، مصدر سابق، ص 31.
- 53- الصايدي، مصدر سابق، ص 171. البهار هنا وحدة وزن ربما قصد بها الباله الواحدة.
- 54- هولي، ص 237.
- 55- ولستد، مصدر سابق، ص 32.
- 56- الفارسي، تركية بنت حمد، العلاقات العثمانية العمانية 1744- 1856م، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس، 2006 م، ص 96. وانظر Risso, op.cit, p 99.
- 57- ولستد، مصدر سابق، ص 33.
- 58- ولستد، المصدر السابق، ص 33.
- 59- ولستد، المصدر السابق، ص 29، 33. وانظر Wilkinson, op.cit, p 65.
- 60- عمان في التاريخ، مصدر سابق، ص 508.
- 61- عمان في التاريخ، المصدر السابق، ص 508.
- 62- هولي، مصدر سابق، ص 237، وانظر الحراصي، سعود بن حارث، دور العمانيين في الملاحة والتجارة في المحيط الهندي منذ 1741- 1856م، رسالة ماجستير، جامعة القديس يوسف، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، معهد الآداب الشرقية، بيروت، 2008م. ص 155.
- 63 - L/ P & S/ 20/ C- 227, V,11, The East India Company,s Connection with The Persian Gulf with a Summary of Events, 1600-1800, Appendix F, Report on The Commerce of Arabia and Persia by Samuel Manesty and Harford Jones, 1700, p 407.
- 64- بيدويل، مصدر سابق، ص 33. وانظر فنسنت ماكيرايرتي ومحمد بن الزبير، عمان حضارة عريقة: دولة حديثة نحو اقتصاد مبني على المعرفة والخدمات، الناشران باز ومؤسسة بيت الزبير، دبلن، أيرلندا، مسقط 2004م، ص 45.
- 65- سلوت، ب.ج، عرب الخليج في ضوء مصادر شركة الهند الشرقية الهولندية 1602- 1784م، ت عايدة الخوري، ط1، شركة أبو ظبي للطباعة والنشر، 1993، ص 359.
- 66 - Risso, op.cit, p 99.
- 67 - Niebuhr. Op.cit, p 123. 31. وانظر بيدويل، مصدر سابق، ص 31.
- 68- Niebuhr,op.cit, p 123.180. وانظر الصايدي، مصدر سابق، ص 180.

- 69- الغيلاني، حمود بن حمد بن محمد، التبادل التجاري بين الموانئ العماني- اليمنية وأثرها في الملاحة العالمية، بحث غير منشور مقدم للندوة الدولية حول التبادل الحضاري العماني اليمني، جامعة السلطان قابوس، مسقط، 7-8/ 2 /2010.
- 70- الملاحي، عبد الرحمن عبد الكريم، الطريق التجاري البحري بين مسقط والمخا في مرشدات الربان با طابع، بحث غير منشور مقدم للندوة الدولية حول التبادل الحضاري العماني اليمني، جامعة السلطان قابوس، مسقط، 7-8/ 2 /2010.
- 71 - Nhebuhr, op.cit, p 123 .
- 72- الصائدي، مصدر سابق، ص 181.
- 73 - Niebuhr,op.cit, p 123. يصف نيبور سفن الترنكي بأنها مصنوعة من الخشب المثبت بواسطة الحبال دون استخدام المسامير.
- 74- الفارسي، مصدر سابق، ص 95.
- 75- عمان في التاريخ، مصدر سابق، ص 333.
- 76- الفارسي، مصدر سابق، ص 94.
- 77- لوريمر، ج.ج، السجل التاريخي للخليج وعمان وأواسط الجزيرة العربية، ج1، تاريخ، م2، ترجمة جامعة السلطان قابوس، دار غاريت للنشر، لندن، 1995م، ص 150.
- 78- لوريمر، مصدر سابق، ص 154. وانظر فاضل محمد عبد الحسين جابر، عمان في عهد الإمام أحمد بن سعيد 1744-1783م دراسة في التاريخ السياسي المعاصر، وزارة الاعلام، سلطنة عمان ومسقط، ط2، 1994، ص 116.
- 79- الصائدي، مصدر سابق، ص 182.
- 80- ولستد، مصدر سابق، ص 32.
- 81- ولستد، المصدر السابق، ص 33.
- 82 - L/ P & S/ 20/ C- 227, V,11, Op.Cit, Report on The Commerce of Arabia and Persia by Samuel Manesty and Harford Jones, 1700, p 407.
- 83 - L/ P & S/ 20/ C- 227, V,11, Op.Cit, p 407.
- 84- ولستد، المصدر السابق، ص 33.
- 85- مايلز، مايلز، س.ب، الخليج بلدانه وقبائله، ت محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، 1983م، ص 225.
- 86- الفارسي، مصدر سابق، ص 90.
- 87- الفارسي، المصدر السابق، 96.
- 88 - DUCH ARCHIVE, ARA/ Aanw. 1889- 23b, Op.Cit,1755.

- 89- لوريمر، مصدر سابق ص 150. وانظر تركية الفارسي ص 95. وأغلب الظن أن البن الموجود في موريشيوس مصدره أفريقيا.
- 90- الحراصي، مصدر سابق، ص 138.
- 91- هولي، مصدر سابق، ص 98.
- 92- ولستد، مصدر سابق، ص 45.
- 93 - ولستد، المصدر السابق الصفحة نفسها.
- 94- الوسمي، خالد ناصر، عمان بين الاستقلال والاحتلال، دراسة في التاريخ العماني الحديث وعلاقاته الدولية، مؤسسة الشراع العربي، الكويت، ط1، 1993.. ص 151.
- 95- لانندن، مصدر سابق، ص 71.
- 96- سلوت، مصدر سابق، ص 372.
- 97- عبد الرحمن، عبد الوهاب، الخليج العربي والمحرمات البريطانية الثلاث 1778- 194، دار القلم، الإمارات العربية المتحدة، 1997. ص 26.
- 98 - Dutch ARCHIVE, VOC 2864, 1754, Letter to Jacob Mossel, Governor, General of Dutch India, from Tido Frederik, van Kniphausen....., VOC Residents on Khrk.
- 99- بنو كعب قبائل نجدية ناز صيتها بعد نزوحها واستقرارها على شط العرب في أواخر القرن السابع عشر وقامت دولتهم في القرن الثامن عشر واتخذوا قوبان عاصمتهم.
- 100- الحاج، عزيز، العلاقات العمانية-العراقية عبر التاريخ من سومر وأكاد حتى الحرب العالمية الأولى، دار الحكمة، لندن، ط1، 2003م، ص 234-235.
- 101- الربيعي، مصدر سابق، ص 81.
- 102- الحسيني، فاضل، علاقات عمان الخارجية، التجارة في عمان خلال عهد أحمد بن سعيد 1749- 1783م، مجلة الوثيقة، العدد 24، مركز الوثائق التاريخية، البحرين، 1994م، ص 98.
- 103- Risso, op.cit, p 84.
- 104- ابن رزيق، حميد بن محمد، الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين، تحقيق عبد المنعم عامر ومحمد مرسي عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ط4، 1994م، ص 327.
- وانظر يوسف بديوي، تاريخ عمان بين القديم والحديث، مكتبة الصفاء، أبو ظبي، الإمارات، 2008م، ص 463.
- 105- زكريا، قاسم، دولة البوسعيد، ص 73. وانظر الوسمي، مصدر سابق، ص 152.
- 106- لوريمر، مصدر سابق، ص 148.

- 107- لوريمر، المصدر السابق، ج1، ص 148. وانظر الوسمي، مصدر سابق، ص 151-152. البالة وحدة وزن تتراوح بين 150 إلى 250 كغ، والبالة الاقتصادية؛ المستخدمة في التجارة وزنها 500كغ.
- 108- لوريمر، المصدر السابق، ص 148.
- 109- لوريمي، المصدر السابق، ص 148، وانظر الوسمي ص151.
- 110- سلوت، مصدر سابق، ص 375.
- 111- جابر، مصدر سابق، ص 139-140.
- 112- الحاج، مصدر سابق، ص 236.
- 113- سلوت، مصدر سابق، ص 375.
- 114- أمين، عبد الأمير محمد، القوى البحرية في الخليج العربي في القرن الثامن عشر، الوراق للنشر، بيروت، لبنان، ط1، 2007م، ص72.
- 115 - ND 3| 1 P. 22-29, op.cit, p 23.
- 116- أمين، المصدر السابق، ص 80.
- 117- أمين المصدر السابق، ص 81.
- 118- ابن رزيق، مصدر سابق، 327.
- 119- أمين، مصدر سابق، ص 91.
- 120- حول دور الأسطول العماني في فك الحصار عن البصرة يمكن العودة إلى عبد الأمير أمين، ص 97.
- 121- مايلز، مصدر سابق، ص 227.
- 122- سلوت، مصدر سابق، ص 375.
- 123- انظر حول تواريخ وفاة السلاطين العثمانيين كتاب محمد فريد بك المحامي، تاريخ الدولة العلية العثمانية، ت إحسان حقي، دار النفائس، بيروت، لبنان، ط8، 1998م، ص 328، 340، 362.
- 124- البطاشي، سيف بن حمود، الطالع السعيد نبذة من تاريخ الإمام أحمد بن سعيد، مكتبة صالح بن عامر الخروصي، ط1، 1997م، ص 169. وانظر كلا من، بديوي، مصدر سابق ص 463. و خالد القاسمي، عمان تاريخ وحضارة، دار الشام، دمشق، ط1999، ص62.
- 125- دفترنامه همايون 9، رسالة من السلطان العثماني إلى إمام مسقط، الأرشيف العثماني في استانبول، جمادى الآخر 1191هـ/ 1777، ص 79- 80. الوثيقة موجودة في المركز الوطني للوثائق والبحوث أبو طبي برقم(د9، ص 79- 80)، رقم الملف / 2، 23، 110047421.

- 126- دفترنامة همايون 9، رسالة من إمام مسقط إلى السلطان العثماني حول احتلال البصرة، الأرشيف العثماني في استانبول، شعبان 1193هـ/ 1777، ص 104-106، الوثيقة موجودة في المركز الوطني للوثائق والبحوث أبو طيبي برقم(د9، ص 104 - 106)، رقم الملف 23 / 2، 110047429.
- 127 - Risso, op.cit, p 60.
- 128- ابن رزيق، مصدر سابق، ص 327.
- 129- لوريمر، مصدر سابق، ص 150.
- 130- بيدويل، مصدر سابق، ص 33.
- 131- دفترنامة همايون 9، رسالة من إمام مسقط إلى السلطان العثماني حول احتلال البصرة، الأرشيف العثماني في استانبول، شعبان 1193هـ/ 1777، مصدر سابق.
- 132- مايلز، مصدر سابق، ص 227.
- 133- أوبنهايم، ماكس، رحلة إلى مسقط عبر الخليج، مراجعة وتدقيق محمود كيببو، دار الوراق، بغداد، 2007، ص 83. وانظر الفارسي، مصدر سابق، ص 96. وانظر علي عبد الله فارس، العلاقات العمانية الفارسية في عهد دولة آل بو سعيد، المسار للدراسات والاستشارات والنشر، الشارقة، 1871م، ص 15. وانظر الحاج، مصدر سابق، ص 243. وانظر محمود علي الداود، محاضرات عن التطور السياسي الحديث لقضية عمان، القاهرة، 1964م، ص 22.
- 134- السيابي، سالم بن حمود، العنوان عن تاريخ عمان، نشر على نفقة أحمد بن محمد بن عيسى الحارثي، د.م، د.ط، د.ت، ص 316.
- 135- ابن رزيق، مصدر سابق، ص 327.
- 136- السالمي، نور الدين حميد بن محمد، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، مكتبة الاستقامة، سلطنة عمان، ج2، 1997م، ص 183.
- 137- العقاد، العقاد، صلاح، التيارات السياسية في الخليج العربي من بداية العصور الحديثة حتى أزمة (1990- 1991)، مكتبة الأنجلو المصرية، مصر، 1991م، ص 49. وانظر سلطان القاسمي، الاحتلال البريطاني لعدن 1839م، ط2، د.ن، 1922، ص 62.
- 138- أمين، مصدر سابق، ص 100، 103.
- 139- الداود، محمود علي، الخليج العربي والعلاقات الدولية، ج1، 1890- 1914م، دار الكتاب العربي، القاهرة، مصر، 1977م، ص 18.
- 140- دفترنامة همايون 9، رسالة من إمام مسقط إلى السلطان العثماني حول احتلال البصرة، الأرشيف العثماني في استانبول، شعبان 1193هـ/ 1777، 23 | 2 | ID، AID- 18 ، 110013936 ، مصدر سابق، د.ت.

- 142- لوريمر، مصدر سابق، ص 190.
- 143 - Wilkinson.J. The Imamate Tradition of Oman. Cmbridge University, press,London 1987, p 53.
- 144 - Wilkinson, op.cit, p 63.
- 145- الفارسي، مصدر سابق، ص 96.
- 146- لوريمر، مصدر سابق، ص 159، 175.
- 147- كيللي، جون، بريطانيا والخليج 1792-1870م، ج2، ت محمد أمين، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، د.ت، ص 31.
- 148- كيللي، المصدر السابق، ص 31.
- 149 - Wilkinson,op.cit, p 51.
- 150- ماكبرايرتي، فنسنت والزبير، محمد، عمان حضارة عريقة: دولة حديثة نحو اقتصاد مبني على المعرفة والخدمات، الناشران باز ومؤسسة بيت الزبير، دبلن، ايرلندا، مسقط 2004م، ص 46.
- 151 - ND 3|E p. 20- 37, Biographical Sketch of Seed bin Sultan Al Bu Saidi, Imam of Muscat, by Lt. Col S.B. Miles (Appendix to the Administration Report of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1883- 1884), p 23.
- 152- بيدويل، مصدر سابق، ص 47.
- 153- بيدويل، المصدر السابق، ص 46.
- 154 - DUCH ARCHIVE, CDRAD, Ladberg 1829. p 18.
- 155- بيدويل، المصدر السابق، ص 70.
- 156- لانندن، مصدر سابق، ص 145.
- 157 - Coupland, R, East Africa and its Invaders, from the earliest time to the death of Seyyid Said in 1856. Oxford, clarendon Press. First Edition 1938, p 425.
- 158- لانندن، مصدر سابق، ص 145.
- 159- لوريمر، مصدر سابق، ص 150. ويمكن العودة إلى الحاج، مصدر سابق، ص 237 حول دور بني كعب في البصرة.
- 160 - Risso, op.cit, p 64.
- 161- طه، جاد، سياسة بريطانيا في جنوب الجزيرة العربية، ط3، دار الفكر العربي، القاهرة، 1969، ص40. وللإطلاع على المحاولات البريطانية لإعادة نفوذها على تجارة بن مخا في مطلع القرن التاسع عشر يمكن العودة إلى ص 40- 44 من الكتاب نفسه.
- 162 - Coupland, op.cit, p 362.

163- عبد الرحيم، عبد الرحمن، من تاريخ شبه الجزيرة العربية في العصر الحديث، محمد علي وشبه الجزيرة العربية، ج2، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، ط2، 1986، ص 229.

164 - Coper p, op.cit, 14.

165 - Coupland, op.cit, p 365.

166- القاسمي، سلطان، مصدر سابق، ص 77.

167- عبد الرحيم، مصدر سابق، ص 56، 227- 229.

168- عبد الرحيم، المصدر سابق، ص 231- 232.

169- طه، جاد، التنافس الدولي في الخليج... ص 22

170- طه، سياسة بريطانيا، مصدر سابق، ص 65.

171- طه، سياسة بريطانيا، مصدر سابق، ص 130-131.

172- ولستد، مصدر سابق، ص 33. وانظر هولي، مصدر سابق، ص 243.

173- لاندن، مصدر سابق، ص 128.

174- لاندن، مصدر سابق، ص 94.

175- لاندن، المصدر السابق، ص 82.

176 - coupland, op.cit, p 22.

177- لاندن، مصدر سابق، ص 135.

## المصادر والمراجع

### الوثائق الأجنبية:

#### أولا- وثائق بريطانية غير منشورة:

- 1- ND 3|1 pm 22-29, Outline of the History of Oman from 1728 to 1883.
- 2- ND 3|E p. 20- 37, Biographical Sketch of Seed bin Sultan Al Bu Saidi, Imam of Muscat, by Lt. Col S.B. Miles (Appendix to the Administration Report of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1883- 1884).
- 3- L/ P & S/ 20/ C- 227, V,11, The East India Company,s Connection with The Persian Gulf with a Summary of Events, 1600-1800, Appendix F, Report on The Commerce of Arabia and Persia by Samuel Manesty and Harford Jones, 1700.

- 4- L/ P & S/ 20/ C- 227, V,1, The East India Company,s Connection with The Persian Gulf with a Summary of Events, 1600-1800, Personnel and Trade Arrangements.

**ثانيا- وثائق عثمانية غير منشورة:**

- 1- دفترنامة همايون 9، رسالة من السلطان العثماني إلى إمام مسقط، الأرشيف العثماني في استانبول، جمادى الآخر 1191هـ/ 1777، ص 79- 80. الوثيقة موجودة في المركز الوطني للوثائق والبحوث أبو طي برقم(د9، ص 79- 80)، رقم الملف 2/23، 110047421.
- 2- دفترنامة همايون 9، رسالة من إمام مسقط إلى السلطان العثماني حول احتلال البصرة، الأرشيف العثماني في استانبول، شعبان 1193هـ/ 1777، ص 104-106، الوثيقة موجودة في المركز الوطني للوثائق والبحوث أبو طي برقم(د9، ص 104- 106)، رقم الملف 2/23، 110047429.
- 3- دفترنامة همايون 9، رسالة من إمام مسقط إلى السلطان العثماني حول احتلال البصرة، الأرشيف العثماني في استانبول، دون تاريخ، الوثيقة موجودة في المركز الوطني للوثائق والبحوث أبو طي برقم(د9، ص 489)، رقم الملف 2/23، 110013936.

**ثالثا: وثائق هولندية غير منشورة: DUCH ARCHIVE :**

- 1- VOC 2864, 1754, Letter to Jacob Mossel, Governor, General of Dutch  
2- India, from Tido Frederik, van Kniphausen....., VOC Residents on Khrk.  
3- VOC 2885/ 5, CDRAD, From Masquetta , 27 Janury, 1756 AD.  
4- ARA/ Aanw. 1889- 23b, 1755  
5- VOC 9100, CDRAD, From Masquetta , 6 May 1757.  
6- CDRAD, Ladberg, 1829.

الوثائق السابقة جميعها من المركز الوطني للوثائق والبحوث في ابو ظبي\_ الإمارات العربية المتحدة.

**المصادر والمراجع العربية والمترجمة:**

- ابن رزيق، حميد بن محمد، (1994م). **الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين**، تحقيق عبد المنعم عامر ومحمد مرسي عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ط4.
- أمين، عبد الأمير محمد، (2007م). **القوى البحرية في الخليج العربي في القرن الثامن عشر**، الوراق للنشر، بيروت، لبنان، ط1.
- أوبنهايم، ماكس، (2007م). **رحلة إلى مسقط عبر الخليج**، مراجعة وتدقيق محمود كبيبو، دار الوراق، بغداد.
- بديوي، يوسف، (2008م). **تاريخ عمان بين القديم والحديث**، مكتبة الصفاء، أبو ظبي، الإمارات.
- البطاشي، سيف بن حمود، (1997م). **الطالع السعيد نبذة من تاريخ الإمام أحمد بن سعيد**، مكتبة صالح بن عامر الخروصي، ط1.
- بيدويل، روبين، (1985م). **عمان في صفحات التاريخ**، ترجمة محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.
- جابر، فاضل محمد عبد الحسين، (1994م). **عمان في عهد الإمام أحمد بن سعيد 1744-**  
**1783م دراسة في التاريخ السياسي المعاصر**، وزارة الاعلام، سلطنة عمان ومسقط، ط2.
- الحاج، عزيز، (2003م). **العلاقات العمانية- العراقية عبر التاريخ من سومر وأكاد حتى الحرب العالمية الأولى**، دار الحكمة، لندن، ط1.
- الحراصي، سعود بن حارث، (2008م). **دور العمانيين في الملاحة والتجارة في المحيط الهندي منذ 1741-1856م**، رسالة ماجستير، جامعة القديس يوسف، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، معهد الآداب الشرقية، بيروت.
- الحسيني، فاضل، (1994م). **التجارة في عمان خلال عهد أحمد بن سعيد 1749-1783م**، مجلة الوثيقة، العدد 24، مركز الوثائق التاريخية، البحرين.
- الحسيني، فاضل، (1995م). **علاقات عمان الخارجية خلال عهد أحمد بن سعيد 1749-**  
**1783م**، مجلة الوثيقة، العدد 28، مركز الوثائق التاريخية، البحرين.

الداؤد، محمود علي، (1964م). محاضرات عن التطور السياسي الحديث لقضية عمان، القاهرة.

الداؤد، محمود علي، (1977م). الخليج العربي والعلاقات الدولية، ج1، 1890-1914م، دار الكتاب العربي، القاهرة، مصر.

زكريا، وصفي، (1986م). رحلتي إلى اليمن، دار الفكر، دمشق، سوريا، ط1.

السالمي، نور الدين حميد بن محمد، (1997م). تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، مكتبة الاستقامة، سلطنة عمان، ج2.

سلوت، ب.ج، (1993م). عرب الخليج في ضوء مصادر شركة الهند الشرقية الهولندية 1602-1784م، ت عابدة الخوري، ط1، شركة أبو ظبي للطباعة والنشر.

السيابي، سالم بن حمود، (د.ت). العنوان عن تاريخ عمان، نشر على نفقة أحمد بن محمد بن عيسى الحارثي، د.م، د.ط.

الصايدي، أحمد قايد، (1990م). المادة التاريخية في كتابات نيبور عن اليمن، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، ط1.

الضوياني، حمد بن محمد، (2004م). اليعاربة عائلة أباضية حاكمة 1624-1741، رسالة دكتوراة، جامعة تونس.

طه، جاد، (1969م). سياسة بريطانيا في جنوب الجزيرة العربية، ط3، دار الفكر العربي، القاهرة.

العابد، فؤاد سعيد، (د.ت). سياسة بريطانيا في الخليج العربي خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر، دار ذات السلاسل، الكويت.

عبد الرحمن، عبد الوهاب، (1997م). الخليج العربي والمحرمات البريطانية الثلاث 1778-194)، دار القلم، الإمارات العربية المتحدة.

عبد الرحيم، عبد الرحمن، (1986م). من تاريخ شبه الجزيرة العربية في العصر الحديث، محمد علي وشبه الجزيرة العربية، ج2، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، ط2.

العجمي، خليل بن عبد الله بن سليمان، (2006م). أوضاع عمان الداخلية وعلاقتها الخارجية في عهد اليعاربة خلال الفترة من 1649- 1711م، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس، مسقط.

العقاد، صلاح، (1991م). التيارات السياسية في الخليج العربي من بداية العصور الحديثة حتى أزمة (1990- 1991)، مكتبة الأنجلو المصرية، مصر.

عوض، عبد العزيز، (1991م). دراسات في تاريخ الخليج العربي، ج1، دار الجبل، بيروت، ط1.

الغيلاني، حمود بن حمد بن محمد، (2010م). التبادل التجاري بين الموانئ العماني- اليمنية وأثرها في الملاحة العالمية، بحث غير منشور مقدم للندوة الدولية حول التبادل الحضاري العماني اليمني، جامعة السلطان قابوس، مسقط، 7-8 / 2.

فارس، علي عبد الله، (1871م). العلاقات العمانية الفارسية في عهد دولة آل بو سعيد، المسار للدراسات والاستشارات والنشر، الشارقة.

الفارسي، تركية بنت حمد، (2006م). العلاقات العمانية العثمانية 1744- 1856م، رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس.

فيليبس، نندل، (1983م). تاريخ عمان، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.

القاسمي، خالد، (1999م). عمان تاريخ وحضارة، دار الشام، دمشق، ط1.

القاسمي، سلطان، (1922م). الاحتلال البريطاني لعدن 1839م، ط2، د.ن.

كيلي، جون، (د.ت). بريطانيا والخليج 1792- 1870م، ج2، ت محمد أمين، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.

لانندن، روبرت جيران، (د.ت). عمان منذ 1856م مسيرا ومصيرا، ترجمة محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.

لوريمر، ج.ج، (1995م). السجل التاريخي للخليج وعمان وأواسط الجزيرة العربية، ج1، تاريخ، م2، ترجمة جامعة السلطان قابوس، دار غاريت للنشر، لندن.

مؤلف مجهول، (1980م). تاريخ أهل عمان، ت، سعيد عاشور، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.

ماكبرايرتي، فنسنت والزبير، محمد، (2004م). عمان حضارة عريقة: دولة حديثة نحو اقتصاد مبني على المعرفة والخدمات، الناشران باز ومؤسسة بيت الزبير، دبلن، أيرلندا، مسقط.

مايلز، س.ب، (1983م). الخليج بلدانه وقبائله، ت محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.

المحامي، محمد فريد بك، (1998م). تاريخ الدولة العلية العثمانية، ت إحسان حقي، دار النفاس، بيروت، لبنان، ط8.

الملاحي، عبد الرحمن عبد الكريم، (2010م). الطريق التجاري البحري بين مسقط والمخا في مرشحات الريان با طابع، بحث غير منشور مقدم للندوة الدولية حول التبادل الحضاري العماني اليمني، جامعة السلطان قابوس، مسقط، 7-8 / 2.

النعمان، خلفان بن سعيد، (2008م). القهوة العربية- البن، مؤسسة حورس الدولية، الاسكندرية، ط1.

نيبور، كارستن، (2007م). رحلة إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها، ج2، مؤسسة الانتشار العربي، بيروت، ط1.

هولي، دونالد، (1998م). عمان ونهضتها الحديثة، مؤسسة ستايسي الدولية، لندن، ترجمة عبد الله الحراصي ومحمد البلوشي وفوزية السيابي.

وزارة الإعلام، (1995م). عمان في التاريخ، دار إميل للنشر، لندن.

الوسمي، خال ناصر، (1993م). عمان بين الاستقلال والاحتلال، دراسة في التاريخ العماني الحديث وعلاقاته الدولية، مؤسسة الشراع العربي، الكويت، ط1.

ولستد، جيمس ريموند، (2002م). تاريخ عمان رحلة في شبه الجزيرة العربية، ترجمة عبد العزيز عبد الغني إبراهيم، دار الساقى، بيروت، لبنان، ط1.

### المصادر والمراجع الأجنبية:

- Coper, F. (1977). *Plantation Slavery on the East coast of Africa*, Yale University Press.
- Coupland, R. (1938). *East Africa and its Invaders, from the earliest time to the death of Seyyid Said in 1856*. Oxford, clarendon Press. First Edition.
- Landen, R. G. (1967). *Oman since 1856*. Disruptive Modernization in Traditional Arab Society, New jersey.
- Naiebuhr. M. (1792). *Travels through Arabia and other Countries in the East*, translated in to English by Robert Heron, vol, 2, Edinburgh.
- Risso, P. (1986). *Oman & Muscat an early Modern History*, Croom Helm, London.
- Wilkinson, J. (1987). *The Imamate Tradition of Oman*. Cmbridge University, press, London.

### مصادر الانترنت:

- 1- [www.Yemencoffee.org](http://www.Yemencoffee.org)
- 2- [www.yemen-nic.inf/contents/studies/detail.php](http://www.yemen-nic.inf/contents/studies/detail.php) أروى أحمد الخطابي، تجارة البن اليمني من القرن 11 - 13هـ / 17-19م، رسالة ماجستير، 2004.
- 3- [www.alaslam.Org](http://www.alaslam.Org)
- 4- دارة الملك عبد العزيز، الرحالة والرحلات مصدرا لتاريخ تجارة البن وانتشار شرب القهوة العربية، العدد 7، 1425.