



أهمية ميناء مسقط في منطقة الخليج العربي (1832-1862م)

آلاء وليد المنصور*

قسم التاريخ / كلية الآداب والعلوم الاجتماعية / جامعة السلطان قابوس

Alaaaawaleed1985@gmail.com

أ.د/ محمد سالم الطراونة**

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المشارك/ قسم التاريخ / كلية الآداب والعلوم الاجتماعية / جامعة السلطان قابوس

m.altarawneh@Squ.edu.om

المستخلص:

يتناول هذا البحث أهمية ميناء مسقط في منطقة الخليج (1832-1862م)، حيث تعد مسقط مدخل لمنطقة الخليج العربي فقد أتيح له التحكم بحركة سير التجارة في تلك المنطقة لذلك أصبحت ذات مكانة اقتصادية مهمة في العصور المختلفة، وقد كان يمثل ميناءها أحد موانئ منطقة الخليج الأكثر حيوية، هذا وقد عدت مسقط عاصمة لعُمان ومقر إقامة السلطان في أواخر القرن الثامن عشر الميلادي، وتعد مسقط مفتاح الدخول للمحيط الهندي حيث أنها تربط بين مدخل الخليج والمحيط الهندي.

وفي عهد السيد سعيد بن سلطان (1806-1856م) برز دور مسقط الاقتصادي بشكل واضح خاصة في منطقة الخليج، فقد أقيم أسطول بحري وذلك في عهد السلطان أحمد بن سعيد وذلك في عام 1749م وكان يعمل على نقل التجارة بين موانئها وبقية الموانئ في منطقة الخليج، وقد عرفت مسقط تجارة الترانزيت مع موانئ الساحل العُماني، ويمكن عد حكم أسرة البوسعيد أحد أسباب بروز ميناء مسقط اقتصاديًا نظرًا للسياسة التي اتبعتها أبناء هذه الأسرة حيث أولوا أهمية لهذا الميناء.

أنّ موانئ منطقة الخليج كانت تعتمد على مسقط في عملياتها التجارية وذلك من خلال ما تنقله مسقط من سلع وبضائع كانت مطلوبة ورائجة مثل السكر والقهوة التي تجلبها من موانئ اليمن، وكانت تعد إحدى أهم المعابر

تاريخ الاستلام: 2025/05/19

تاريخ قبول البحث: 2025/06/24

تاريخ النشر: 2025/06/30

لدخول تجارة الرقيق إلى منطقة الخليج وسواحلها، ويمكن عد عهد السلطان فيصل بن تركي الذي حكم في الفترة (1888-1913م) ذروة نشاط تجارة الأسلحة في مسقط.

ينقسم البحث إلى عدة أقسام يبدأ بتمهيد عن جغرافية عمان ثم تأثير موقع مسقط على نشاطها في منطقة الخليج ثم الأوضاع في مسقط ونشاط ميناءها ثم خاتمة تتضمن أهم نتائج الدراسة. وقائمة تحتوى على العديد من المصادر والمراجع،

الكلمات المفتاحية: ميناء مسقط، الخليج العربي، خليج عمان، سعيد بن سلطان، تجارة الأسلحة.

المقدمة:

يعد ميناء مسقط واحداً من أقدم وأهم الموانئ الطبيعية في منطقة الخليج العربي، ويقع في العاصمة العمانية مسقط مطالاً على بحر عمان، ولقد لعب هذا الميناء دوراً استراتيجياً وتجارياً بارزاً عبر العصور بدءاً من العصور القديمة حتى يومنا هذا وأسهم في تعزيز مكانة سلطنة عمان كمركز للتجارة البحرية والإقليمية والدولية. إن الموقع الاستراتيجي المتميز لسلطنة عمان هو الذي ميزها عن جيرانها، وتعد العاصمة مسقط ذوموقع جغرافي متميز كما أن مينائها هو أحد أهم موانئ منطقة الخليج العربي وبفضل موقعها، ومينائها أصبحت مركزاً لتجارة العبور (الترانزيت)، ونقلت السلع والبضائع لموانئ الخليج العربي من اليمن، كما كانت أحد أهم المعابر لدخول تجارة الرقيق إلى منطقة الخليج العربي ونشطت تجارة السلاح فيها خاصة في فترة حكم السلطان فيصل بن تركي البوسعيدى (1888-1913م) التي تعد ذروة نشاط هذه التجارة.

وتأتى أهمية هذا البحث من أجل إبراز الموقع الجغرافي المتميز لسلطنة عمان، والذي أعطى لها أهمية كبرى كما سلط البحث الضوء على مسقط بعدها مدخل لمنطقة الخليج العربي، فأصبح لها حرية التحكم في طرق التجارة عبر العصور التاريخية المختلفة، كما وضحت الدراسة أن الجانب الاقتصادي لها برز في عهد السيد سعيد بن سلطان (1806-1856م) خاصة في منطقة الخليج العربي، وأن أسرة البوسعيد أحد أسباب بروز ميناء مسقط اقتصادياً وذلك لاهتمامهم الكبير بهذا الميناء.

والمنهج المتبع لهذه الدراسة هو المنهج التاريخي بأدواته الوصفي والتحليلي، وقد قسمت الدراسة إلى مقدمة، وتمهيد تناولت فيه جغرافية سلطنة عمان، ثم أولاً وتناولت فيه تأثير موقع مسقط على نشاطها ضمن منطقة الخليج، وثانياً تناولت الأوضاع في مسقط ونشاط مينائها، ثم خاتمة وتتضمن أهم نتائج البحث، ثم ذيلتها بقائمة المصادر والمراجع. تمهيد: لمحة عن جغرافية عُمان:

إنّ الموقع الجغرافي لعُمان ناحية جنوب شرق شبه الجزيرة العربية قد أعطى لها خصوصية بالنسبة لما جاورها من مناطق وهذا ينطبق على موقعها على الخليج العربي حيث تمثل المنطقة التي تشغلها والواقعة جهة الشرق منه منفذاً على المحيط الهندي ومنطقة يمكن العبور منها بين قارتي آسيا وأفريقيا، مما جعل من أرضها منشأً لعدّة حضارات (1). يرجع تاريخ عُمان لفترة امتدّت إلى الألف الثالث قبل الميلاد وقامت عليها تشكيلات سياسية ضمن منطقة شبه الجزيرة العربية وفي وقتٍ مبكّر، ولعلّ أبرز التسميات القديمة لعُمان والتي تشير للحضارة التي قامت عليها هو اسم (مجان) وهي لفظة سومريّة تعني هيكل السفينة أو بناء السفينة وهي عبارة عن كلمتين حيث تمثّل (ما) كلمة السفينة و(جان) بمعنى الهيكل، وقد أطلق الفرس على عُمان قديماً اسم (مزون) (2).

إنّ لعُمان طبيعة جغرافية خاصة فيها ترجع لموقعها فمساحتها الممتدّة صوب الشمال ابتداءً من الجهة الجنوبية الشرقية لشبه جزيرة قطر حتى تتوقف جنوباً عند منطقة ظفار قد أسهمت في وضع معالم جغرافية خاصة (3)، ويمكن عد

موقعها الجغرافي قد جعل منها منطقة مُنزوية عن باقي مناطق شبه الجزيرة العربية⁽⁴⁾، خاصة إذا وضعنا في الاعتبار القرب المكاني ناحية الجانب الفارسي من منطقة الخليج العربي ؛ حيثُ يحدّها الخليج العربي من ناحية الشمال وخليج عُمان ناحية الشرق، أمّا جهة الجنوب فيشغلها بحر العرب والمحيط الهندي⁽⁵⁾. وكانت فيما سبق وحدة سياسية مع دول الساحل خاصة في دولة اليعاربة وانقسمت فيما بعد⁽⁶⁾.

يمكن تقسيم مناطق عُمان وحسب طبيعتها الجغرافية: مناطق ذات ملامح جغرافية واضحة وهي مناطق السهول الساحلية ثم منطقة جبلية متمثلة بسلسلة مرتفعات الحجر الممتدة على طول ساحل خليج عُمان وبعدها منطقة الهضبة الداخلية التي تتحدر صوب صحراء الربع الخالي⁽⁷⁾، وساحل خليج عُمان المُطل على الخليج العربي فيشغل المساحة من رأس مسندم جهة الشمال إلى منطقة رأس الحد في الجنوب، ويمكن عد المنطقة الساحلية مرتبطة وبشكل واضح مع مسقط حيث القسم الأول منه يمتد من رأس مسندم وحتى مسقط، والقسم الثاني هو ساحل مسقط نفسه ثم القسم الأخير يمتد من جنوب مسقط حتى منطقة رأس الحد، ويظهر الخط الساحلي من منطقة دبا محاطاً بالجبال لحين يصل إلى منطقة الفجيرة ومرير⁽⁸⁾، وبهذا تمثل منطقة الساحل الواقعة بين دبا ومسقط شكلاً جغرافياً يشبه نصف الدائرة ممتد جهة الشمال الغربي حتى جهة الجنوب الشرقي⁽⁹⁾.

أولاً: تأثير موقع مسقط على نشاطها في منطقة الخليج:

يمكن عد مسقط على أنّها مدخل لمنطقة الخليج العربي أتيح لها التحكّم بحركة سير التجارة في تلك المنطقة ؛ وعليه أصبحت ذات مكانة اقتصادية مهمة حتى في العصور الإسلامية ومنذ القرن الخامس عشر، حيث أنّ المدينة قامت إثر الهجرات التي توافدت إليها من المجموعات البشرية وذلك بعد انهيار سد مأرب، ومن ثمّ برزت بعد الاحتلال البرتغالي لها في عام 1507م، حيث مثلت قاعدةً مهمة في منطقة شبه الجزيرة العربية⁽¹⁰⁾.

تمتاز مسقط بكون موقعها على مجموعة صخور بركانية ممتدة من منطقة دارسيت إلى بندر الجصة ويطوق ميناءها بجبل بردة، وتظهر خريطة ضمن الوثائق البريطانية في سجلات مكتب الهند تعود للعام 1860م، خريطة تبين مسافة 4 أميال من ساحل عُمان من الجهة الشمالية الشرقية لمسقط وحتى مطرح على خليج عُمان، وتوضّح الخريطة طبيعة مسقط المائية مثل قياسات العمق ومراسي المياه والآبار الطرق والممرات المائية، كما تضمّنت الخريطة الرمال والطين والصخور والآبار ومجموعة من أشكال التضاريس، بالإضافة إلى الطبيعة المدنيّة لمسقط من مبان عامة وعسكرية⁽¹¹⁾.

وينتشر في مسقط بقايا من حصون وقلاع⁽¹²⁾ لعلّ أشهرها قلعة ميراني التي تقابل مسار طريق حيوي والذي يصل مسقط من ريام ومطرح من خلال مسار جبلي يربط مسقط بعمان من ناحية الداخل، ثمّ قلعة جلالتي عند الجهة

الشرقية من مدخل مسقط، وتوفر هاتين القلعتين اللتين تم بناؤهما في عام 1588م نوعاً من التحصينات لها وهي قلاع شيدّها البرتغاليون صوب الساحل على جهتين متقابلتين لدعم مسقط⁽¹³⁾* وتطل مسقط على خليج عُمان وهو معبر أساسي للوصول إلى مسقط⁽¹⁴⁾. وتقع في الشمال الشرقي من سلطنة عمان تمتد بين دائرتي عرض 23,30 - 23,45 شمالاً وبين خطي طول 58-59 شرقاً ويقطعها مدار السرطان من الوسط ويبلغ الساحل على خليج عُمان ما يقارب الـ 200 كم.

ونظراً لموقع مسقط الجغرافي فقد كان يمثل ميناءها أحد موانئ منطقة الخليج الأكثر حيوية والتي أسهمت بشكل جلي بالنشاط التجاري في تلك المنطقة لاسيّما إذا وضعنا بالاعتبار كون هذا الميناء يعد ممر واصل إلى المحيط الهندي، وتظهر وثيقة تعود لعام 1893م وفيها وصف لأهمية موقع مسقط على منفذ الخليج العربي والأهمية الاقتصادية لمينائها ويظهر الاهتمام الفرنسي من خلال ذكر تفاصيل موقع مسقط في الوثيقة الفائدة العائدة بالمنفعة عليها نظير وضع تمثيل لها في مسقط⁽¹⁵⁾، وبقيت مسقط لفترة طويلة هدفاً للقوى الأجنبية التي دخلت منطقة الخليج مثل هولندا وبريطانيا وفرنسا وبلاد فارس وذلك بسبب نشاطها التجاري العائد إلى النطاق الجغرافي الذي تشغله. وعُرفت مسقط بخليج ومدينة مسقط، وتكتب "Mascat"، وهو اللفظ المتعارف عليه عند الرحالة "كارستن نيبور"⁽¹⁷⁾ Neibuhr Carsten⁽¹⁶⁾، بالإضافة إلى ورودها بهذا الاسم في المكاتبات والمراسلات التي وثّقها المقيمون السياسيون في منطقة الخليج ضمن وثائق موجودة في سجلات مكتب شركة الهند، كذلك أتى لفظ "مسكت" في عدد من الكتابات الأجنبية التي تناولت في موضوعاتها تاريخ منطقة الخليج. وقد اختلف في أصل تسمية مسقط، فقد رجّح بعض المؤرخين أصل التسمية لكونها مكان ساقط أي منخفض تحيط به الجبال، بينما يرى البعض أن أصل تسمية مسقط يعود لمكان إسقاط البضائع بغرض التجارة.

ومسقط مقر إقامة السلطان في أواخر القرن الثامن عشر الميلادي،⁽¹⁸⁾ وذلك في فترة حكم السلطان سعيد بن أحمد (1783-1784م) الذي أشرك معه ابنه في إدارة شؤون البلاد وهو السلطان حمد بن سعيد (1784-1792 م) وبعد اتخاذ مسقط عاصمة للحكم توسّعت نفوذ السلطان حتى بلغت منطقة شرق أفريقيا⁽¹⁹⁾.

وموقع مسقط يتمثل في الجهة الجنوبية من ساحل خليج عُمان على ارتفاع تجمّع من الصخور البركانية الممتدة مسافة 16.9 كيلومتر من دارسيت إلى بندر الجصة وبعمق 5.07 كيلومتر نحو الداخل⁽²⁰⁾. ويقع ميناء مسقط في خط سير التجارة البحري الواصل إلى موانئ الشرق الأفريقي من خلال زنجبار، وكذلك الأمر إذا أخذنا الاتجاه العكسي فإنّ السفن القادمة من أفريقيا والمُتجهة صوب آسيا تمرّ على مكران ثم الخليج العربي ثم مسقط وبعدها ترجع إلى أفريقيا⁽²¹⁾. وقد ورد ذكر مسقط ومينائها على وجه التحديد في سجلات مكتب الهند في تقرير بعنوان مختارات من سجلات حكومة

بومباي وهي مجموعة تقارير كتبت منذ عام 1918 لغاية عام 1856م والذي قام بتدوينها فرانسيس وarden Frances Warden؛ حيث يصف التقرير مسقط على أنها الميناء البحري الرئيس لإحدى الإمارات الكبرى على الخليج - بالإشارة إلى عُمان - والتي تعد الرستاق عاصمتها في ذلك الوقت⁽²²⁾، وأشار التقرير إلى ميناء مسقط تحديداً بصفته ميناء أساسي على الرغم من أن مسقط لم تكن هي العاصمة حينها، كما وصف كارستن نيبور جغرافية مسقط وذلك أثناء رحلته لبلاد شبه الجزيرة العربية في 8 ديسمبر 1764م وقام بداية بوصف الساحل العُماني بأنه خطر وأنّ عمق المياه فيه كبير وأنّ الجبال المحيطة بمسقط جبال صحراوية جافة وأنّ طبيعة مسقط الجغرافية تمثل حماية طبيعية للسفن وهذا من خلال الصخور الكبيرة المحيطة بها، كما أن الوديان فيها خصبة ذات زرع وهذا السبب جعل تواجد الفاكهة بكثرة فيها وخاصة التمر التي تصدرها للخارج⁽²³⁾، ونظراً لموقعها على الساحل فتتوافر فيها أنواع كثيرة من الأسماك⁽²⁴⁾.

وتظهر خريطة ضمن سجلات مكتب الهند وهي وثيقة تعود للعام 1871م توضح موقع مسقط جغرافياً على الخليج وما جاورها من موانئ فارسية وأخرى عربية تبين دور هذا الموقع في عمليات التجارة مع موانئ الخليج ثم موانئ أفريقيا⁽²⁵⁾. ويمكن عد مسقط على أنها مفتاح الدخول للمحيط الهندي حيث أنّها تربط بين مدخل الخليج والمحيط الهندي؛ ذلك أنّ المساحة التي تشغلها في الجهة الشرقية من ساحل شبه الجزيرة العربية أعطاها ميزة توقّر الرياح الموسمية فيها والتي كانت تساعد السفن بشكل كبير في رحلة الإبحار في عملياتها التجارية البحرية⁽²⁶⁾؛ وهي رياح تنقسم إلى نوعين رياح شرقية أي تهب من الشرق ورياح شمالية تهب من الشمال وتسمى برياح بحري⁽²⁷⁾. كما يضمن موقع هذا الميناء حماية للسفن من بعض التيارات البحرية⁽²⁸⁾، وكنتيجة لذلك قامت العديد من العمليات التجارية مع هذا الميناء الأبرز في منطقة الخليج⁽²⁹⁾، كونها محطة لتوزيع البضائع المختلفة والقادمة من عدد من الموانئ مثل موانئ الهند وموانئ شرق أفريقيا؛ ومن ثم توزيعها على موانئ الخليج⁽³⁰⁾، كما أنّ ميناء مسقط يتضمن عدد من المستودعات التي تحفظ فيها تلك البضائع المختلفة، وهي الملاحظة التي دونها إبراهيم بارسونز (Ebrahim Barsons) في كتابه (رحلات في آسيا وأفريقيا) حيث ذكر أنّ أحد ضباط بريطانيا وهو الضابط هوراشيونيلسون Howarshio Nilson قد مرّ على ميناء مسقط في أغسطس من عام 1775م على متن سفينته الحربية "س هورس" حيث سجّل ملاحظته بأنّ ميناء مسقط وطبيعته ساعدت على إقامة هذا النوع من المستودعات⁽³¹⁾.

ويشير " جي. س. باكنجهام J.S.Buckingham " في رحلته إلى مسقط التي قام بها في سبتمبر من عام 1816م والتي قدّم فيها وصفاً لمسقط حيث ذكر بأنّ موقع هذا الميناء مكّنه من العمل على التجارة مع موانئ الهند⁽³²⁾، وأنّ عمليات التبادل التجاري قامت بين التجار الهنود وسكان مسقط⁽³³⁾.

كما وصف الرحالة الألماني " هرمان بوركهارت Herman Borkhaert " مسقط من خلال زيارته لها ضمن الزيارة التي قام بها لمنطقة الخليج في عام 1900م، بأنّ طبيعتها الجغرافية المتمثلة تضمن لها وجود مياه عذبة بشكل كافٍ الأمر الذي ينعكس على خصوبة تربتها التي تزخر بأنواع مختلفة من الثمار في بساينها مثل الخضار والعنب والتمور كما يضمن لها البحر ثروة كافية من الأسماك⁽³⁴⁾. إن محيط مسقط المطوق بالجبال يبلغ طوله حوالي 700 متر حيث يحجب رؤية البحر وذلك لوجود كتلة صخرية مرتفعة، وعمق المياه فيها وتضاريسها والحالة الملاحية قد شجعت على تشييد الميناء، إنّ العديد من رحالي أواخر القرن التاسع عشر ذكروا باستغراب من أنّ التقارير السابقة لهم التي تتحدث عن المدينة وحياتها لم تكن دقيقة، وربّما كان انتقال العاصمة من مسقط إلى زنجبار في عهد السلطان سعيد بن سلطان⁽³⁵⁾ وانتقال مقر حكمه في عام 1832م قد كان له انعكاساته على مسقط⁽³⁶⁾، لكنّ ابن السلطان وهوالسيد ثويني بن سعيد الذي قام بشئون الحكم في مسقط أثناء غياب والده علاوةً على مشاركته لوالده في شئون إدارة الدولة منذ وقت باكر قد كان له أثر في دعم مسقط. واستمرت فترة حكم السلطان سعيد بن سلطان منذ عام 1806م وحتى عام 1856م⁽³⁷⁾.

أنّ الطرق المائية الداخلية في مسقط قد تظهر صعبة نوعاً ما للسفن المارة في مياهها لذلك فإنّ ميناء مسقط يعيد تصدير البضائع الداخلة لها إلى منطقة مطرح عن طريق سفن صغيرة ومنها يتم توزيعها على باقي الموانئ العمانية الأخرى⁽³⁸⁾.

تتمثل مسقط في كونها امتداداً طبيعياً لسهل الباطنة ؛ ثمّ تتصل بعُمان داخلياً عند وادي سمائل وهوممر طبيعي يقطع السلسلة الجبلية عند جبال الحجر الشرقي والغربي، وبهذا ظهرت كميناء تجاري وسهل الأمر لها بأن تكون علاقات تجارية خارجية مع أطراف مختلفة⁽³⁹⁾. وفي عهد السلطان سعيد بن سلطان⁽⁴⁰⁾ برز دورها الاقتصادي بشكل واضح خاصة في منطقة الخليج⁽⁴¹⁾. ويمكن الإشارة هنا إلى أنّ ميناء مسقط قد اشتهر ومنذ فترة مبكرة في كونه ذوقاً اقتصادياً بحرية حيث أنّه ميناء متميّز عن غيره وذوصيت ذائع في العمليات التجارية البحرية وكذلك في السفن⁽⁴²⁾.

أن مسقط كانت عامرة بالأشجار والزروع وهي مدينة حيوية⁽⁴³⁾ استقطبت العديد من المجموعات البشرية للعمل والتجارة فيها⁽⁴⁴⁾ حيث كانت من ضمن تلك الأعمال صيد الأسماك والغوص على اللؤلؤ⁽⁴⁵⁾، ويمكن الاستدلال على أهمية

موقع مسقط من خلال ما عمل عليه الاستعمار البرتغالي في عُمان منذ عام 1507م إذ أنه وعلى الرغم سيطرته على المدن والموانئ العُمانية على ساحل عُمان الشرقي مثل صور وقریات وصحار وغيرها⁽⁴⁶⁾؛ إلا أنه أولى اهتماماً خاصاً بمسقط حيث وضع يده على العمليات التجارية القائمة بين هذا الميناء وبين مجموعة من الموانئ من بينها الموانئ الفارسية وموانئ الهند وكذلك أوروبا؛ وبالتالي كانت مسقط منطقة لدعم النفوذ البرتغالي في الخليج أثناء احتلالها وشيّدوا فيها مجموعة من القلاع والحصون القوية. وبطبيعة فقد نشأ لمسقط أسطول بحري وذلك في عهد السلطان أحمد بن سعيد وذلك في عام 1749م وكان يعمل على نقل التجارة بين موانئ مسقط وبقية الموانئ في منطقة الخليج وفارس والهند وأفريقيا⁽⁴⁷⁾. كما احتوت مسقط على مجموعة من الينابيع الطبيعية المتوزعة في عدد من مناطقها، وتظهر خريطة ضمن سجلات مكتب الهند وهي رسم لخريطة مسقط وتظهر فيها مجموعة الينابيع، وتظهر على الخريطة ينابيع بوشر الحارة بالقرب من مسقط، وهي من رسم الملازم آرثر ويليام ستيف من البحرية الهندية الملكية، وقد تمّ إقرارها في الجمعية الجغرافية في بومباي في 19 أبريل من عام 1860م، ويوضّح الرسم في الخريطة مناطق الخط الساحلي بما فيها الأراضي المزروعة وقنوات المياه، ثم موقع الينابيع الحارة والطريق المؤدّي إليها⁽⁴⁸⁾.

لقد برزت مسقط بكثافة النشاطات التجارية نظير موقعها الجغرافي والاستراتيجي⁽⁴⁹⁾، وهذا ما أكّده موسوعة لاروس الفرنسية التي عرّفت على أنها عاصمة عُمان الفعلية وأنّ المجموعات البشرية التي سكنتها وعملت في أنشطتها المختلفة الخاصة بالتجارة قد جعلت منها منطقة بارزة تجارياً وأصبحت مكانتها تأخذ بالازدياد وبدأت تنافس الموانئ الكبرى⁽⁵⁰⁾. وقد عرفت مسقط تجارة العبور أو التجارة العابرة التي عرف عنها اصطلاحاً بتجارة الترانزيت مع موانئ الساحل العُماني ومجموعة من الموانئ المختلفة، ونشطت بشكل ملحوظ خاصة في القرن الثامن عشر تزامناً مع حكم أسرة آل بوسعيد⁽⁵¹⁾ حتى وصلت إلى التجارة مع الموانئ الأوروبية، ويمكن عد فترة حكم السلطان أحمد بن سعيد الفترة الأكثر نشاطاً لمسقط حيث اهتم السلطان برسم علاقات تجارية مع موانئ الهند وأفريقيا وكان ذو خبرة واضحة في مجال التجارة بالإضافة إلى توافر الأمان في عهده إذ كانت البضائع لا تحتاج إلى حراسة فور وصولها إلى الموانئ العُمانية وخاصة ميناء مسقط، وكان حريصاً على تأمين طرق التجارة البحرية من خلال سفنه البحرية التي شكّلت أسطول بحري مهم له دوره في الحد من القرصنة البحرية⁽⁵²⁾، وكان ميناء مسقط له خط تجاري واضح في استيراد القهوة أوالبن بحيث كانت السفن تخرج من ميناء مسقط إلى المخا والبصرة لإحضار القهوة⁽⁵³⁾ ومن ثمّ توزيعها على باقي الأسواق في منطقة الخليج عبر موانئها، وقد أشار الوكيل السياسي البريطاني في بندر عباس جاكوب فان Jacob Van إلى أنّ الطريق البحري الخارج من مسقط بغرض إحضار البن والعمل في استيراد القهوة كان قد وصل إلى ميناء سورات في الهند⁽⁵⁴⁾.

ويمكن عد حكم أسرة البوسعيد⁽⁵⁵⁾ أحد أسباب بروز ميناء مسقط اقتصاديًا نظرًا للسياسة التي اتبعتها أبناء هذه الأسرة حيث أولوا أهمية لهذا الميناء مما أسهم في إبرازه⁽⁵⁶⁾ كونه محطة مهمة لتوزيع البضائع على مناطق الخليج العربي وغيرها من الموانئ⁽⁵⁷⁾، وموقع مسقط عند مدخل خليج عُمان الواصل ببحر الخليج العربي قد وقر لها حصانة وحماية طبيعية وبالتالي أصبح مطلباً للسفن العابرة في منطقة الخليج العربي⁽⁵⁸⁾؛ ذلك أن الطرق التجارية البحرية الواصلة من موانئ البحر الأحمر والخليج العربي ثم الهند وشرق أفريقيا لابد لها من المرور على مسقط في رحلتها التجارية⁽⁵⁹⁾.

وعن وصف الطريق البحري المؤدي من مسقط إلى الهند، تظهر وثيقة بريطانية ضمن سجلات مكتب الهند وفيها وصف لبعض البضائع المنقولة عبر ميناء مسقط إلى ميناء بومباي الهندي ومنها الخيول العربية، والوثيقة تحت عنوان: MUSCAT AFFAIRS أوشئون مسقط تعود للعام 1840م، وهي عبارة عن مراسلات كتبت بخط اليد عن قيام سلطان مسقط بإهداء عدد من الخيول العربية وعددها 4 خيول إلى ملكة بريطانيا وذلك بعد توقيع معاهدة تجارية تم توقيعها في عام 1839م، وعليه تمّ نقل الخيول بحراً عبر ميناء مسقط حتى وصلت إلى ميناء بومباي في الهند على متن السفينة كيلوباترا التابعة لشركة الهند الشرقية ؛ ومن ثمّ تنقل إلى بريطانيا⁽⁶⁰⁾. تصف هذه الوثيقة في مضمونها الطريق البحري من ميناء مسقط وحتى الموانئ الهندية ثم ميناء بومباي والمناطق التي تمر بهذا الطريق البحري القادم من مسقط، والحقيقة أن أهمية هذه الوثيقة تكمن في توضيح الطريق البحري المُفضي إلى الهند والتي عدت مطلباً كبيراً لمن أراد أن يعمل بالتجارة البحرية وهذا الحال الذي كانت عليه موانئ منطقة الخليج إذ تمثل الهند سوقاً مربحاً ومبتغى السفن التجارية، وكون مسقط لها منفذ بحري يقود إلى الموانئ الهندية وبالتحديد ميناء بومباي الذي كان له صيت ذائع عند بقية موانئ الخليج ؛ يؤكد أهمية ميناء مسقط والقيمة الاقتصادية التي كان يحظى بها بين بقية الموانئ ضمن نطاق مياه الخليج العربي. أن بعض الموانئ القريبة من مسقط مثل صور وصحار قد عملت في التجارة البحرية فكانت تنقل البضائع المختلفة من مسقط حتى أنها وصلت إلى الموانئ الصينية⁽⁶¹⁾.

إنّ العامل الجغرافي الذي جعل من مسقط محطة مهمة في عمليات التجارة البحرية في منطقة الخليج العربي؛ وتحصينه بتحسينات طبيعية تمثلت في الجبال وغير طبيعية مثل القلاع والحصون وكذلك نشاط ميناء مسقط نفسه وحرص ساكنيه على القيام بأعمال التجارة ؛ قد جعلت من مسقط محط أنظار الراغبين في العمل في هذا النشاط فهوميناء حيوي يوقر مكاسب مادية جيّدة، وعلى هذا فقد بلغ عدد سكانها ما يقارب الـ 12 ألف نسمة مع منتصف القرن التاسع عشر الميلادي وقد استفاد فعلاً من سكن مسقط في تلك الفترة⁽⁶²⁾.

ثانياً: الأوضاع في مسقط - نشاط الميناء:

إنّ نشاط مسقط الاقتصادي الذي يرجع لموقعها الجغرافي - كما أوضحنا سابقاً- قد جعل القوى الكبرى تتكالب لتتال موطئ قدم في هذا الميناء كي تستفيد من الطرق البحرية التي يصلها الميناء مع الموانئ في المحيط الهندي وفي شرق أفريقيا علاوة على موانئ منطقة الخليج، بداية من الدخول الهولندي إلى مناطق الخليج العربي والذي بدأ بعد تأسيس شركة الهند الشرقية في القرن السابع عشر، حيث نشأت شركة الهند الشرقية الهولندية في عام 1602م؛ ومن ثمّ شركة الهند الغربية الهولندية والتي تم إنشاؤها في عام 1621م، وعلى إثر ذلك عرفت هولندا طرق الملاحة البحرية مع الخليج العربي وكانت تهدف إلى وضع يدها على طرق الملاحة البحرية في مسقط بهدف الوصول إلى الأسواق الهندية وبالتالي التمكن العمل بتجارة التوابل التي كانت تمثل ثروة كبيرة في ذلك الوقت من القرن السابع عشر الميلادي. أمّا التمثيل البريطاني فأخذ صفة الرسمية فيما يخص عمليات التجارة وذلك من خلال الوكالة البريطانية التي أقيمت في مسقط في عام 1798م وحتى عام 1861م؛ الأمر الذي أعطى صلاحيات للبريطانيين ورعاياهم في الخوض في أعمال التجارة في منطقة الخليج؛ أما بالنسبة لفرنسا فقد نظرت بعين الاهتمام لمسقط وهدفها في هذا الشأن - أيضاً- هو وضع يدها على حركة الملاحة البحرية في منطقة الخليج العربي ومن ثم الوصول إلى علاقات تجارية مع موانئ الهند، وحرصت فرنسا على التقرب من حكام عُمان ومسقط بغرض تحقيق أهدافها التجارية والإبقاء على المنطقة البحرية التي قصدتها لأعمال التجارة البحرية؛ وهي المنطقة الممتدة من ريونيون⁽⁶³⁾ ثم بونديشيري⁽⁶⁴⁾ والتي تمر بزنجبار ثم مسقط، بينما ظلت علاقة فرنسا متوترة مع بريطانيا⁽⁶⁵⁾. بينما تمثل وجود الولايات المتحدة الأمريكية في مسقط من خلال زيارة مبعوث من الحكومة الأمريكية لها وهوالكابتن آدموند روبرتس Edmund Roberts⁽⁶⁶⁾ وهودبلوماسي أمريكي تربطه علاقة صداقة مع السلطان سعيد، كانت هذه الزيارة في عام 1833م وعلى إثرها تمّ توقيع اتفاقية تجارية بين السلطان والحكومة الأمريكية حصلت الولايات المتحدة الأمريكية بموجبها على حق الامتياز في إنشاء شركات تجارية في أي منطقة تختارها الحكومة الأمريكية على ساحل أفريقيا الشرقي؛ كما ضمنت هذه الاتفاقية حرية البيع والشراء في مينائي مسقط وزنجبار مع دفع رسوم جمركية تبلغ قيمتها 5%⁽⁶⁷⁾.

لهذا الأمر انعكاسه بطبيعة الحال على منطقة الخليج العربي، وقد بلغت قوة مسقط كميناء ذروتها في عهد السلطان سعيد بن سلطان حيث كانت الحركة التجارية القائمة في ميناء مسقط تتصلّ ببقية الموانئ العُمانية وصولاً إلى المكّلا حتى هرمز⁽⁶⁸⁾، كما أنّ موانئ منطقة الخليج كانت تعتمد على مسقط في عملياتها التجارية وذلك من خلال ما تنقله مسقط من سلع وبضائع كانت مطلوبة ورائجة مثل السكر والقهوة التي تجلبها من موانئ اليمن.

على الرغم من أنّ انتقال العاصمة من مسقط إلى زنجبار في عام 1832م -حين نقل السلطان سعيد العاصمة ناحية الجانب الأفريقي- كان له تأثير واضح على مسقط؛ إلّا أنّ هذا الميناء استمر في عمليات التجارة لكن بشكل أقل مما

سبق حيث تأثرت الحالة الداخلية في مسقط بغياب السلطان عنها، وتظهر وثيقة ضمن الوثائق البريطانية تعود للعام نفسه بعنوان "رسائل متنوعة واردة" "Miscellaneous Letters Inward"، تتضمن الوثيقة وصفاً لأحوال مسقط مع تغيير مركز العاصمة وانتقالها إلى زنجبار حيث سادت حالة من الفوضى داخلها الأمر الذي انعكس على هذا الميناء⁽⁶⁹⁾. ويوضح من خلال الوثيقة بعض الأحداث التي توالى في مسقط إثر تحول العاصمة منها إلى زنجبار؛ ومنها سيطرة حاكم رأس الخيمة والشارقة سلطان بن صقر القاسمي على حصون في منطقة الباطنة وعددها 3 حصون وهي تابعة لحاكم مسقط ومن الممتلكات الخاضعة للسلطان، وأن الحكومة البريطانية تدخلت لاستعادة أملاك السلطان حيث بعثت بممثلها صمويل هينيل Samuel Hennell وهو مساعد المقيم السياسي البريطاني في الخليج لاسترجاع هذه الممتلكات التابعة للسلطان، ومن ثم تحالفت الحكومة البريطانية مع السلطان سعيد بن سلطان. وقد بدا في ميناء مسقط أن بريطانيا قد أرسلت سفنها لعمليات الترميم والإصلاح على ساحل الميناء وهي سفن تابعة لأسطول البحرية الهندية. وعلى الرغم من التراجع الذي طال النشاط في مسقط مع تغيير مقر العاصمة؛ إلا أن ظهور أعمال القرصنة وتجارة العبيد التي لا تقبل بها بريطانيا لأنها لا تخضع لشروطها، والتي راجت في مسقط قد جعلت بريطانيا تركز كثيراً على هذا الميناء وتعمل جاهدة على فرض نفوذها والسيطرة على زمام التجارة فيها، ففي عام 1832م تُظهر مراسلات حكومة بريطانيا إلى مسقط تحديد صورة واضحة للحالة السياسية في مسقط، وتؤكد على رفضها لتجارة الرقيق القائمة في الخليج والتي كان ميناء مسقط أحد موانئ الخليج التي تعبر منها هذه التجارة⁽⁷⁰⁾ إذ أن العبيد يتم نقلهم بسفن عبر ميناء مسقط بعد قدومهم من أفريقيا، ثم تطلب الحكومة البريطانية في مراسلاتها توضيحاً من السلطان حول أعمال القرصنة القائمة في مياه مينائه ميناء مسقط وأن المقيم البريطاني لا يدّخر جهداً للحفاظ على أمن مياه الخليج ومحاربة كافة أعمال القرصنة البحرية، وأن المقيم البريطاني يعمل على التحقيق في أعمال القرصنة للمشتبه بهم في ميناء مسقط؛ إذ إن هذا الأمر قد أثر على التجارة البريطانية في الخليج ومسّ مصالحها. وهذا ما تظهره مجموعة من المراسلات في سجلات مكتب الهند تحت عنوان "مسودّات رسائل محلية صادرة" "Draft Native Letters Outward" تعود لعام 1832م⁽⁷¹⁾.

ومع بداية عام 1833م كانت مسقط تواجه خطر الحركة الوهابية التي امتدّت بغية السيطرة على عُمان، وقد واجه السلطان سعيد هذا الامتداد الذي كان له بطبيعة الحال أثره على مسقط⁽⁷²⁾. ولم تكن علاقة حكومة مسقط مع بريطانيا منسجمة في تلك الفترة من عام حيث كانت تشوبها بعض المشاكل المتعلقة بسياسة السلطان سعيد⁽⁷³⁾. ففي عام 1834م أخذت بريطانيا جانب مُحايد تجاه الاضطرابات الداخلية في مسقط والتي واجهها السلطان وكتبت الحكومة البريطانية

خطاباً إلى سعيد بن سلطان عن موقفها من تمرّد القبائل داخلياً في مسقط وأنها سوف تلتزم منتهى الحياد تجاه أي خلاف يظهر بين سلطان مسقط والقبائل في منطقة الخليج العربي⁽⁷⁴⁾.

وفي 27 من فبراير عام 1835م تعرّضت سُفن السلطان سعيد لأعمال نهب وسرقة في مسقط عند ساحل الباطنة، حيث قامت مجموعة من قبيلة بني ياس وهم رعايا حاكم أبوظبي بالاستحواذ على مجموعة من السفن التابعة للسلطان وهو ما سبب نوع من الارتباك على سواحل ميناء مسقط؛ لكن الحكومة البريطانية تدخلت بعد شهرين من حادثة السفن أي في 27 من أبريل وطالبت حاكم أبوظبي الشيخ خليفة بن شخبوط بإعادة هذه السفن عن طريق خطاب رسمي موجّه للشيخ وفيه عدد وأسماء السفن التي تم السيطرة عليها، وأنّ بريطانيا ترفض عمليات القرصنة التي يقوم بها بعض أصحاب السفن من العاملين في التجارة في الخليج العربي⁽⁷⁵⁾.

على الرغم من توالي الأحداث في داخل عُمان إلّا أن مسقط كان لها دور واضح في حركة التجارة البحرية ونشاطها في منطقة الخليج العربي؛ حيث أنّ ميناء مسقط كان عامل جذب كبير للتجار الأجانب للعمل في التجارة داخل منطقة الخليج فاستقروا في مسقط وبدأوا بمزاولة أعمالهم التجارية الخاصة بالتجارة البحرية.

وفي عام 1836م أعلن السلطان سعيد عن رغبته في إهداء ملك بريطانيا سفينة "ليفربول" وهي سفينة السلطان الخاصة؛ وعليه تطلب الأمر نقل السفينة من ميناء مسقط إلى لندن، حيث أصدرت الحكومة البريطانية أوامرها بأن ينقل القبطان "الكابتن" كوجان وهوضابط في البحرية الملكية البريطانية برفقة عدد من الضباط البريطانيين الذين سيعودون إلى الهند بعد تنفيذ المهمة، وظهرت هذه الأوامر من خلال خطاب مُرسل من حكومة بريطانيا⁽⁷⁶⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن القبطان هارت Hart وهو كذلك من القوات البحرية البريطانية - كان قد رفض الإبحار بالسفينة لأنّ السلطان كان قد وقع معاهدة الصداقة مع الولايات المتحدة الأمريكية في عام 1833م - كما أشرنا سابقاً - لكن أعضاء شركة الهند الشرقية وأعضاء مفوضية البرلمان لشؤون الهند قد أبدوا رفضهم لموقف القبطان هارت ورأوا أنه يتعارض مع سياسة حكومة بريطانيا لاسيما أن القبطان قد أرسل الخطاب للسلطان دون الرجوع إلى الحاكم عام في الهند⁽⁷⁷⁾.

أمّا في عام 1837م فتظهر في الوثائق البريطانية مجموعة من الرسائل والمكاتبات المُقدّمة للقائم بأعمال المقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي في بوشهر، وإحدى هذه الرسائل هي رسالة من سكرتير الحكومة البريطانية إدوارد م. وود تتضمن خطابات بين مشرف البحرية الهندية تشارلز مالكوم، والرئيس في مجلس بومباي وروبرت جرانت وموضوعها مناقشة أفضل الطرق لإقامة خط نقل بحري بغرض الملاحة بين ميناء بومباي وميناء خرمشهر⁽⁷⁸⁾، وسوف

يكون ميناء مسقط ضمن المعبر المؤدي إلى هذا الطريق البحري، وعليه فقد تضمنت الرسائل ملاحظات من السلطان سعيد بن سلطان حول هذا الخط الملاحي. وقد شكر السلطان الوكيل المحلي في مسقط الخوجة أو الخوجة روبل - أوروبن بن أصلان⁽⁷⁹⁾ نظراً لحسن تعاونه وتسهيله للعمليات التجارية في ميناء مسقط وقد أبلغ السلطان بها السكرتير عام لحكومة بومباي ويليام هنري واذن⁽⁸⁰⁾. كما أرسلت الحكومة البريطانية خطاباً للسلطان تطلب منه الموافقة على منع رعاياه من العمل في تجارة الرقيق⁽⁸¹⁾ والتي تراها بريطانيا مرفوضة فهي لا تخضع لمراقبة السفن البريطانية في مياه الخليج إذ لم تتمكن بريطانيا من السيطرة على هذه التجارة، وتذكر الحكومة البريطانية السلطان بالمعاهدات المتفق عليها بينها وبين السلطان.

وقد كانت السفن البريطانية تحصل على حاجتها من الفحم للتشغيل من ميناء مسقط الذي كانت تتوقر فيه كميات من الفحم كانت مطلب السفن على موانئ الخليج العربي، فتتزوّد السفن بالفحم الكافي الذي يجعلها تواصل إبحارها في مياه الخليج أومياه المحيط الهندي، ففي عام 1838م كتبت تقارير عن تزويد مسقط للسفن البريطانية بالفحم قام بإعدادها الوكيل السياسي البريطاني في مسقط؛ كما أنّ التقارير كانت ترصد حركة السفن في ميناء مسقط والتي كانت نشطة تلك الفترة نظراً لرواج تجارة الرقيق في الخليج العربي⁽⁸²⁾. وقد استقبل أبناء السيد سعيد جنوداً أمريكيين قادمين إلى ميناء مسقط على متن السفينة كولومبيا. وقد واجهت مسقط في عام 1839م خطر امتداد جيش حاكم مصر محمد علي باشا فقام السلطان سعيد بمراسلة حاكم بومباي السير جيمس ريفيت كارناك James Revett Carnac في يوم الثامن والعشرين من شهر يونيو من عام 1839م يذكره بالمعاهدة الموقعة بينه وبين الحكومة البريطانية وعلى أساسها فإن السيد سعيد يطلب المشورة من حكومة بريطانيا فيما يخص طبيعة التعامل مع جيش محمد علي باشا⁽⁸³⁾.

كذلك في نفس عام كان السلطان سعيد قد أرسل مجموعة من الخيول العربية التي عبرت ميناء مسقط متوجهة إلى ميناء بومباي في الهند وهي هدية مقدّمة من السلطان إلى جلالة الملكة فيكتوريا⁽⁸⁴⁾ وقد حملت الخيول على سفينة هيجينسون في الرابع من شهر مايو من عام 1839م، وجرت خطابات عبارة عن رسائل سياسية بين وكيل سلطان مسقط (أغا محمد رحيم الشيرازي) وحكومة بومباي⁽⁸⁵⁾.

وفي عام 1840م شهدت مسقط أحداثاً متوالية بدأت بتعيين قنصل بريطاني فيها حيث أرسل المقيم السياسي البريطاني في الخليج النقيب صمويل هينيل بخطاب للسلطان سعيد يخبره بتعيين الحكومة البريطانية قنصلاً له في مسقط وكان ذلك في الرابع والعشرين من أغسطس من عام نفسه⁽⁸⁶⁾.

كما أنه وفي نفس عام لقيت تجارة الرقيق انتعاشاً ملحوظاً وبخاصة في مسقط؛ فقد كانت مسقط تعد إحدى أهم المعابر لدخول الرقيق إلى منطقة الخليج وسواحلها، فقد كانت مسقط توزع الرقيق المجلوب من أفريقيا الشرقية إلى مناطق مختلفة من الخليج العربي مثل الموانئ الفارسية والعراق وموانئ الهند وبخاصة بومباي، وزاد الطلب على الرقيق في هذه المناطق بشكل واضح، وكان العبيد المجلوبين عن طريق ميناء مسقط يعبرون إلى موانئ الهند والكويت والبحرين حيث يتم بيعهم، وتجدر الإشارة إلى أن السفن تنطلق من ميناء مسقط مع بداية شهر يوليو من كل عام. وفي رحلة السفن لبيع الرقيق كانت تُفرغ حمولتها من الرقيق على الموانئ التي تمرّ بها وتشتري بالمبالغ التي تحصل عليها بعض البضائع لإعادة بيعها في مسقط، ومن أمثلة تلك الموانئ ميناء البصرة حيث تأخذ السفن المسقطية حمولة من التمور نظير بيعها للعبيد وحين عودتها إلى مسقط تقوم ببيع التمور في أسواق مسقط، ويذكر أحد الرحالة الفرنسيين وهوفونتينيه Fontaine والذي زار منطقة الخليج في الأعوام 1835-1838م بأنّ عدد العبيد القادمين من مسقط سنوياً يقدر بحوالي 4 آلاف عبد، كما تذكر أحد التقارير البريطانية بأنّ أسواق الخليج تأخذ عدد يقارب الـ 400 عبد سنوياً من مسقط⁽⁸⁷⁾.

وقد قامت بعض المراسلات من القنصل والوكيل السياسي البريطاني في مسقط القنصل هامرتون Hammerton إلى السلطان سعيد بخصوص اتفاق تعاون بين الأسطول البريطاني في الخليج العربي والأسطول المسقطي التابع للسلطان بشأن تجارة الرقيق في الخليج العربي، وقد تم إيقاف مركب شرعي عُمانى قادم من ميناء مسقط ويحمل العلم العُماني وعلى متنه مجموعة من العبيد بغية تصديرهم وبيعهم، واسم القارب تيجريس أودجلة يقوده القائد البحري نوت Note، ويرصد التقرير قيمة المبالغ التي دفعت من أجل الحصول على الرقيق والأرباح التي يتم جنيها من تجارة الرقيق في مسقط والتي تُصدّر إلى وبوشهر والبصرة، وهذا التقرير عبارة عن وثيقة محفوظة في سجلات مكتب الهند⁽⁸⁸⁾.

وفي عام 1841م أرسلت الحكومة البريطانية إلى السلطان سعيد خطاباً بشأن ضرورة وقف تجارة الرقيق في مسقط وضرورة توقّف مسقط عن تصدير الرقيق إلى الموانئ في منطقة الخليج والموانئ الهندية وموانئ البحر الأحمر؛ وأنّ على السلطان إيقاف جلب الرقيق من منطقة زنجبار التابعة لسلطته⁽⁸⁹⁾.

وقد قدّم السلطان سعيد في عام 1842م التماساً إلى الحكومة البريطانية يطلب منها تغيير موقفها من تجارة الرقيق والقاضي بقمع هذه التجارة، وهذا الخطاب مُرسل إلى الملكة فيكتوريا ملكة المملكة المتحدة عن طريق سفينته السلطانية التي تحمل اسم "سلطنة" وقد أمر بتوجّهها إلى لندن بغية تنفيذ الأمر، كما خاطب وزير الخارجية البريطاني وإيرل أبردين Earl Aberdeen لتغيير موقف الحكومة البريطانية تجاه تجارة الرقيق⁽⁹⁰⁾.

ومع بداية عام 1843م زار الملازم أول التابع للجيش الفرنسي جول شارل ماري لوموف كيردودال Jules Charles Marie Le Mouffe Kerdoudal مسقط بغية مقابلة السلطان سعيد وذلك بغرض الحصول على بعض العبيد للعمل في المستعمرات الفرنسية ممن تقوم مسقط بجلبهم؛ وقد نتج عن هذه المقابلة توقيع اتفاقية بين الحكومة الفرنسية والسلطان سعيد؛ الأمر الذي أثار قلق الحكومة البريطانية كون هذه الاتفاقية تشجع تجارة الرقيق، فأرسل القنصل البريطاني والوكيل في مسقط الرائد أتكنز هامرتون تقريراً Atkins Hammerton لحكومة بلاده يخبره فيها بهذه الاتفاقية، وتظهر هذه الاتفاقية في مجموعة الوثائق المحفوظة في سجلات مكتب الهند تحت عنوان "مسقط. المعاهدة بين الإمام والحكومة الفرنسية، المتعلقة بتجارة الرقيق" (91).

وفي عام 1844م تعرّضت سفينة تجارية بريطانية وهي سفينة ماري مولابي للتحطم في بندر عباس في ظروف غامضة، وبعثت بريطانيا بطلب استفسار عما حدث مخاطبة الوكيل السياسي المحلي في مسقط خوجة والسلطان سعيد، فعبر السلطان سعيد عن أسفه لهذه الحادثة وقام بشراء السفينة وإصلاحها ومن ثم أعدّ عرضاً بحرياً تمر به السفينة في ساحل مسقط. وشهدت مسقط في نفس عام اضطرابات متمثلة في تدخل أمير نجد في السعودية فيصل بن تركي والذي أمدّ شعب عُمان بالأسلحة لمواجهة السلطان، وقد أرسل السلطان سعيد بخطاب إلى الحاكم عام في مجلس بومباي يستفسر عن كيفية التعامل الصحيح في هذا الشأن (92). وقد وقع السلطان سعيد معاهدة صداقة مع الحكومة الفرنسية في 17 نوفمبر من عام 1844م (93)، كانت من نتائجها أن وافق السلطان سعيد بإقامة قنصل فرنسي في زنجبار (94).

وفي عام 1845م شهد ميناء مسقط تعامل تجاري نشط أكثر ومباشر مع ميناء كراتشي في الهند، وعليه جاءت توصيات من الحكومة البريطانية بأن تُعامل السفن القادمة من مسقط كمعاملة السفن البريطانية من حيث قيمة الضرائب المفروضة على حمولتها من البضائع، وكانت السفن سواء العُمانية المحليّة أو السفن التجارية القادمة من موانئ عدّة في منطقة الخليج تخرج من ميناء مسقط قاصدة الموانئ الهندية وعلى الأخص ميناء كراتشي وهي سفن تابعة التابعة للسلطان (95)، وعلى إثر ذلك قدّم السلطان احتجاجاً للحكومة البريطانية من أنّ الموانئ الهندية بدأت بفرض رسوم على سفنه القادمة من مسقط تساوي الرسوم المفروضة على السفن البريطانية مما له أثر سلبي على عمل ميناء مسقط وعلى الأرباح التي تجنيها السفن من رحلاتها البحرية؛ فكان رد الحكومة البريطانية من أنّ المعاهدة التجارية التي وقعتها مسقط متمثلة بالسلطان مع الحكومة البريطانية في عام 1839م تقتضي بأن تكون الرسوم الجمركية المفروضة على سفن السلطان تساوي في قيمتها الرسوم المفروضة على السفن البريطانية؛ وجاءت نصوص الخطاب الذي وجهه السلطان إلى الحكومة البريطانية حول موضوع الجمارك في الموانئ الهندية ضمن تقارير شركة الهند الشرقية المحفوظة في سجلات مكتب الهند (96).

وبعد أن عملت السلطات في ميناء مسقط على تحصيل الرسوم الجمركية للسفن الداخلة في الميناء؛ فقد كانت تبغي فرض هذه الرسوم حتى على السفن التي تعبر فقط من خلال الميناء ولا تنزل فيه على أن تكون الرسوم تمثل نصف القيمة فقط؛ وعليه قام الوكيل المحلي في مسقط بإخطار المقيم السياسي البريطاني في الخليج الرائد صمويل هينيل Samuel Hennell حتى يبعث بهذا الاستفسار إلى حكومة الهند، وذلك بعد أن دخلت عدد من السفن البريطانية إلى ميناء مسقط ولكنها غيّرت مسارها البحري إلى موانئ أخرى بسبب الظروف الجوية، وكانت هذه الأحداث في عام 1846م (97).

وفي عام 1847م كتب الوكيل حكومة البريطانية في مسقط الخوجة حزقل Khoja Hazqal تقارير رفعها للحكومة البريطانية تضمنت استمرار تجارة الرقيق في مسقط والقادمة من أفريقيا؛ وأن سگان صور - كذلك - قد ساهموا في نقل العبيد إلى مسقط، فقامت قوات البحرية البريطانية بحجز مجموعة من السفن التي جلبت الرقيق وهي تابعة لمسقط؛ وذلك بموجب المعاهدة الموقعة بين الحكومة البريطانية وسلطان مسقط بتاريخ 2 أكتوبر 1845م⁽⁹⁸⁾. وبلغ عدد السفن المحتجزة إحدى عشرة سفينة قادمة من مسقط ومحملة بالرقيق بغية بيعهم وتوزيعهم على موانئ الخليج؛ وقد أرسل حاكم بومباي جورج راسل كلارك برسالة يخبر فيها السلطان بأن القوات التابعة له قد عملت على تنفيذ بنود المعاهدة بين البلدين في الثاني من أكتوبر من عام 1845م والتي تجرم المتاجرة بالرقيق⁽⁹⁹⁾.

وقد أرسل وكيل شركة الهند الشرقية في مسقط والقنصل البريطاني النقيب أتكنز هامرتون Atkins Hammerton إلى حكومة بومباي بإعادة إرسال أموال مُستحقة وكمية من النيلة⁽¹⁰⁰⁾ "الصبغ الأزرق" إلى السيد ثويني بن سعيد⁽¹⁰¹⁾ الذي كان يساعد والده السلطان سعيد في إدارة شؤون مسقط حتى قبل توليه زمام الحكم⁽¹⁰²⁾ وكانت الأموال رسوم جمركية مفروضة على مجموعة من السفن الفارسية القادمة من موانئ بلاد فارس محملة بالحرير وفي حال عودة الأموال للسيد سعيد فإنه من المحتمل أن يرفع سيد ثويني الحظر عن سفن التجار الفارسيين في مسقط⁽¹⁰³⁾. وقد قدّمت الحكومة البريطانية اقتراحاً للسلطان حول الرسوم الجمركية المفروضة على جمع السفن التي تدخل ميناء مسقط فيما ذلك السفن التي ترسل سوء الأحوال الجوية أو بغية إصلاح عطل فيها؛ ورفع هذا التقرير من خلال وكيل شركة الهند الشرقية في مسقط ضمن التقارير المقدّمة من الحكومة البريطانية⁽¹⁰⁴⁾.

وقد استمرت تجارة الرقيق في مسقط والذين استمر جلبهم من شرق أفريقيا حتى عام 1848م؛ فكانت السفن الفارسية تقوم بأخذ العبيد من ميناء مسقط قاصدةً الموانئ الفارسية لبيع الرقيق. وقد كتب الوكيل المحلي للحكومة البريطانية في مسقط الخوجة حزقل بن يوسف Khoja Ezekiel bin Yusuf مع المقيم البريطاني رسائل إلى السيد

ثويني بن سعيد بصفته حاكم مسقط بخصوص استمرار تجارة الرقيق مع مذكرة تفسير لمعاهدة منع تجارة الرقيق الموقعة بين الحكومة البريطانية والسلطان في زنجبار في 2 أكتوبر من عام 1845م؛ وقد استرد السلطان الرسوم الجمركية المستحقة له من شحنات البضائع على متن إحدى السفن البريطانية التي تم حجزها بشكل مؤقت في ميناء مسقط أثناء خروجها منه متوجهة إلى ميناء بومباي ثم إلى ميناء عدن (105).

إنّ نشاط الحركة في ميناء مسقط وحيويته قد جعلت السلطات البريطانية تفرض على جميع هذه السفن بما فيها السفن التي تحمل علم سلطان عُمان أن يكون لها تصريح مرور رسمي (106) أودفتر تسجيل وأن تكون تصاريح المرور حاصلة على موافقة القنصل البريطاني ووكيل شركة الهند الشرقية في مسقط النقيب أتكنز هامرتون وموقعة منه وقد استمرت السفن التابعة للسلطان سعيد بجلب الرقيق من زنجبار إلى مسقط عن طريق البحر حيث تدخل عبر ساحل ميناء مسقط حتى عام 1849م على الرغم من تحذير الحكومة البريطانية من هذا الأمر، فقد أرسل الوكيل المحلي للحكومة البريطانية في مسقط الخواجة حزقيل بن يوسف مع المقيم البريطاني ب خطاب إلى السيد ثويني بن سعيد بصفته قائم بشئون الحكم في مسقط، وإلى السلطان سعيد بن سلطان حاكم مسقط وعُمان بشأن موضوع استيراد الرقيق الأفارقة عبر البحر من زنجبار إلى مسقط، طلب الوكيل من السلطان إفادته بهذا الشأن (107).

وقد نشطت تجارة الرقيق بين ميناء مسقط وميناء خرمشهر أوالمحمرة على الجانب الفارسي من الخليج في عام 1850م (108)، وكان السيد ثويني يعتزم الهجوم البحري على بعض مناطق الخليج مثل دبي ورأس الخيمة وحشد سفنه في ميناء مسقط؛ لكن المقيم السياسي البريطاني في مسقط الرائد صمويل هينيل قد أقنعه بعدما فعل ذلك للحفاظ على سلامة مينائه وعدم تكبد خسائر تؤثر عليه سلباً (109).

وفي عام 1851م قامت مجموعة من التجار الهنود بنقل الرقيق من سفنهم عبر مسقط ومن ثم الإبحار بها صوب الموانئ الهندية في مشاركة علنية في العمل بتجارة الرقيق؛ الأمر الذي قام على إثره القنصل والوكيل السياسي البريطاني في مسقط الرائد أتكنز هامرتون برفع تقرير إلى حكومة بومباي من خلال السكرتير عام لحكومة بومباي آرثر ماليت وعليه ردت الحكومة البريطانية على هذا الخطاب بأنّ للسلطان الحق في فرض العقوبة على التجار الهنود من البانيان (110) مقابل عملهم في تجارة الرقيق، كما أكدت الحكومة البريطانية في خطابها أنّه من حقها منع أي مشاركة لتجار محليين وغير محليين في تجارة الرقيق في مسقط (111). وأنّ هؤلاء التجار الهنود العاملين في تجارة الرقيق بين مسقط وشرق أفريقيا يتعيّن على الحكومة فرض عقوبات صارمة عليهم تصل إلى التهجير من مسقط (112).

تجدر الإشارة إلى أنّ الدولة العُمانية كانت تطلب الرقيق من مسقط؛ حيث كان تجار الرقيق الذين يصدّرون الرقيق من مسقط إليها ينقلونهم بدايةً إلى موانئ فارس مثل ميناء خرمشهر أو "المحمرة"؛ ومنه إلى قرية بيراجي ومن ثمّ

يتم توزيعهم على الأراضي التابعة للدولة العثمانية، فقد قامت مجموعة من السفن القادمة من مسقط وعلى متنها عدد من الرقيق حوالي 60 منهم بإنزالهم في قرية بيراجي⁽¹¹³⁾.

كما أنه في هذا عام شهد حركة تجارية واضحة بين ميناء عدن وميناء مسقط، وكانت السفن القادمة من عدن تدفع رسوماً جمركية تغيّرت قيمتها نظير شحن ونقل مؤن وبضائع خاصة بالحكومة البريطانية من مسقط إلى عدن، وقد تم احتجاز مجموعة من السفن القادمة من عدن لعدة أشهر في ميناء مسقط نظراً لسوء الظروف الجوية التي شهدتها الميناء في هذا عام⁽¹¹⁴⁾.

وفي عام 1852م أرسل حاكم البحرين الشيخ محمد بن خليفة آل خليفة اقتراحاً إلى السلطان سعيد بن سلطان اقتراحاً لتوقيع معاهدة تجارية بين ميناء مسقط وميناء البحرين، تعود بالمنفعة لكلا الطرفين وتتبادل فيها المنافع بحيث يكون موالى شيخ البحرين هم أيضاً موالين للسلطان سعيد وأعداء الشيخ هم أعداء السلطان؛ لكن الحكومة البريطانية تدخلت بحيث أقنعت السلطان سعيد بالعدول عن هذا الاتفاق وعليه لم يتم الاتفاق، وفي هذا الشأن أرسل القنصل والوكيل البريطاني في مسقط الرائد أتكنز هامرتون برسالة إلى السكرتير عام لحكومة بومبي آرثر ماليت وهي مؤرخة بتاريخ 20 أغسطس من عام 1852م؛ أشار فيه هامرتون أنه نجح في إقناع السلطان عن هذا الأمر؛ وأن السلطان وافق على هذا الاقتراح وأرسل إلى شيخ البحرين ردّه مبرراً ذلك بأنه سوف يغادر مسقط إلى زنجبار لعدة أشهر في القريب العاجل⁽¹¹⁵⁾.

وقد صادرت السلطات البريطانية حمولة عدد من السفن في ميناء مسقط وكانت حمولة بـ "السعوط"⁽¹¹⁶⁾ وهو مسحوق التبغ وقد أرسل كهدايا إلى السلطان مقدّمة من نائب ملك مصر المسعود بن آغا، وقد أمرت حكومة بومباي بأن يتم حجز الحمولة وبيعها في مزاد علني، حيث قام الوكيل السياسي والقنصل البريطاني الرائد أتكنز هامرتون بتفويض شركة بينيت Bennett بعمل المزاد، لكن القيمة التي حدّدها المزاد لم تكن عالية وبالتالي تم الاحتفاظ بالهدايا في متحف حكومة بومباي في دار الهند الشرقية، ونص رسالة هامرتون محفوظ في سجلات مكتب الهند⁽¹¹⁷⁾.

وفي عام 1853م تعرّضت إحدى السفن البريطانية في ميناء مسقط إلى السرقة؛ حيث تم نهب حمولة سفينة "سنتور" من الصبغ الأزرق "النيلة" في أثناء طريقها إلى بغداد والبحرين وبندر لنجة، وكانت الحمولة تمثل تسعة وسبعين كيساً من الصبغ الأزرق، وقد تمّ كتابة تقرير بهذه الواقعة من خلال مراسلة قام بها المقيم البريطاني في الخليج العربي النقيب أرنولد بوروز كمبال والوكيل السياسي المحلي في مسقط الخواجه حزقيل بن يوسف والوكيل السياسي في الإمارات العراقية العثمانية المقدم هنري كريسويك رولينسون وقائد أسطول الخليج العربي العميد البحري جورج روبنسون؛ كما تضمن التقرير نفقات تخزين الصبغ الأزرق ونقله بين الموانئ، والتقرير موجود في سجلات مكتب الهند بعنوان:

‘Muscat. Further proceedings on the subject of the plunder of the cargo of the late merchant ship “Centaur” belonging to Calcutta.’

"مسقط. إجراءات أخرى بخصوص نهب بضائع السفينة التجارية المفقودة «سنتور» التابعة لكلكتا»⁽¹¹⁸⁾. وقد أعطت الحكومة البريطانية مجموعة من التوجيهات إلى الوكيل السياسي البريطاني عن كيفية التعامل مع السلطات في مسقط فيما يخص السفن وكيفية التعامل مع البضائع المحملة فيها. يمكن أن يكون هذا الأمر له دلالة على تدخل الحكومة البريطانية بالموارد الداخلة إلى مسقط؛ وأنها تراقب هذا الأمر بدقة - وهذا يتضح في تقاريرها - حتى لا يطرأ ما يتعارض مع المصالح البريطانية فيما يخص التجارة تحديداً في ميناء مسقط. كما تمّ في هذا عام استبدال معاهدة الهدنة البحرية الموقعة بين بريطانيا وبين حكام منطقة الخليج العربي في عام 1843م بالمعاهدة الدائمة للسلام البحري⁽¹¹⁹⁾.

مع دخول عام 1854م كان ميناء مسقط يسيطر على جزء كبير من التجارة القادمة إلى موانئ الخليج، ولكن لا يخلو الأمر من بعض الاضطرابات التي تستهدف هذا النشاط خاصة من الموانئ القريبة، ففي نفس عام 1854م شهدت حركة السفن في ميناء مسقط بعض التعديلات من السفن القادمة من موانئ قريبة؛ إذ كانت السفن الخارجة من مسقط تتعرض لذلك أثناء رحلتها خروجاً من مسقط، ومن هذه الحوادث ما تعرضت له سفينة تابعة لمسقط كانت في رحلتها إلى زنجبار حيث عثر على حطامها بجانب سفينتين - من نوع البغلة⁽¹²⁰⁾ - قادمتين من رأس الخيمة؛ وهنا حققت السلطات البريطانية بهذه الحادثة وكانت تشير في تقاريرها إلى أنّ الحادثة ربّما تكون متعمدة من قبل السفن القادمة من رأس الخيمة؛ وأنّ هذه الحادثة جاءت ردّاً على الهجمات المتبادلة بين الطرفين. كتب تقرير السفينة المتحطمة الوكيل المحلي في مسقط الخواجة حزقيل بن يوسف وأرسلها إلى المقيم البريطاني في الخليج

Persian Gulf، وقد كتب كيمبيل التقرير معلنون بـ: Arnold Burroughs Kimball النقيب أرنولد بوروز كيمبيل Alleged plunder by two Byglahs of Rusul Kymah of a Muscat Buteel which foundered at sea (121).

وفي عام 1855م ترددت أنباء حول فرض السلطات في مسقط ضريبة خاصة على الرعايا البريطانيين في مسقط لكن الحكومة البريطانية وضعت مجموعة من الضوابط حول فرض الضرائب على رعاياها⁽¹²²⁾. وعلى الرغم من أنّ الخمسينات من القرن التاسع عشر شهدت توترات لها تأثيرها على النشاط التجاري في مسقط مثل الهجمات القادمة من نجد بالإضافة إلى التنازع حول ميناء بندر عباس؛ إلّا أنّ بريطانيا توصلت إلى تسوية بين السيد ثويني في مسقط وبين عبدالله بن فيصل في نجد⁽¹²³⁾ الأمر الذي أدى إلى استقرار أكثر في مسقط. كما استمرت السفن القادمة من الموانئ القريبة بمواصلة الهجمات على سفن مسقط ومنها سفن قادمة من منطقة الحميرية⁽¹²⁴⁾ بالقرب من الشارقة حيث استولت

على إحدى السفن القادمة من مسقط ونهبت حمولتها من البضائع⁽¹²⁵⁾؛ يبدو أنه في ذلك الوقت لم تتمكن السلطات في مسقط من السيطرة التامة على عمليات النهب التي تتعرض لها سفنها، ومع مواصلة هذه الحوادث سوف يكون تأثيرها العكسي واضحاً على الحركة التجارية في الميناء، إذ أنها ربّما تؤدي إلى تراجع بعض التجار عن اتخاذ طريق مسقط البحري في رحلاتهم تفادياً للخسائر التي قد تحدث.

وفي عام 1856م انتهى حكم السيد سعيد بن سلطان بوفاته؛ وقد آلت أمور الحكم في مسقط وبشكل رسمي إلى السيد ثويني بن سعيد الذي لم يكن على وفاق مع أخيه السيد ماجد بن سعيد والذي أنابه والده السيد سعيد بن سلطان على زنجبار في حال زيارته لمسقط؛ وقد انتهى الأمر بتقسيم عُمان إلى قسمين، القسم الأول يخضع لحكم السيد ثويني وهو مسقط؛ في حين تخضع زنجبار لحكم السيد ماجد. والجدير بالذكر أنّ تركي بن سعيد وهو ابن السيد سعيد وشقيق كل من ثويني وماجد قد ولّاه والده على منطقة صحار ولم تكن العلاقة منسجمة بين الأشقاء⁽¹²⁶⁾. وقد شهد عام 1856م كذلك نوعاً من التقارب العُماني الفرنسي حيث أنّ السيد ثويني قد أعطى بعض الصلاحيات لمجموعة من التجار الفرنسيين لمزاولة أعمال التجارة في مسقط؛ في حين أنّ السلطات البريطانية قدّمت احتجاجاً لحكومة الهند حول قيام السلطات التابعة للسيد ثويني في مسقط بفرض ضرائب على شحنات بضائع تابعة لسفن يملكها تجار من رعايا بريطانيا قادمون من ميناء بومباي؛ لكنّ السيد ثويني لم يبد أي اهتمام بهذه الشكوى.

وعلى إثر النزاع القائم بين السيد ثويني وبلاد فارس من حيث المطالبة ببندر عباس؛ فإنّه في عام 1856م ومع استمرار هذا النزاع، فقد واجهت السفن الخارجة من ميناء مسقط مشاكل متعلقة بالجمارك مع الحكومة الفارسية خاص برسوها في الموانئ الفارسية وبخاصة بندر عباس؛ كما طال الأمر عرقلة دخول السفن القادمة من مسقط إليها، لكنّ الحكومة البريطانية تدخلت هذه المرّة لتسوية الخلاف، وربّما يعود السبب لقلق الحكومة البريطانية من أي اضطراب ينشأ في مياه الخليج قد يضر بمصالحها التجارية في المنطقة⁽¹²⁷⁾. وقد آلت الأحداث إلى توقيع اتفاقية بين السيد ثويني بن سعيد⁽¹²⁸⁾ حاكم مسقط وبين الحكومة الفارسية تحفظ لكل من الطرفين مصالحهما وتضمن سير عمل التجارة بين الموانئ وفق بنود الاتفاقية⁽¹²⁹⁾. الجدير بالذكر بأنّ أحد نتائج هذه الاتفاقية هي أن يدفع السيد ثويني مبلغ إيجار شهري لبندر عباس للحكومة الفارسية⁽¹³⁰⁾.

في عام 1857م كانت الحكومة البريطانية قد أبدت اهتماماً كبيراً بكميات الفحم الموجودة في مسقط وأعدّت بذلك تقارير حول كمية الفحم ومواقعها بالتحديد في مسقط⁽¹³¹⁾ كما استمرت حركة السفن التي تنقل الرقيق من أفريقيا إلى مسقط حتى بعد منع الحكومة البريطانية لذلك؛ حيث رصدت الحكومة البريطانية في هذا عام حركة للسفن التي تنقل الرقيق إلى مسقط وكانت قادمة من ميناء كيلوا أوكلوة⁽¹³²⁾ على الساحل الأفريقي؛ وأنّ هذه السفن كانت تحمل علم عُمان،

كما تتبعت السلطات البريطانية الخط البحري الذي تسلكه سفن الرقيق التي تعمل فيها مسقط وسجلت ملاحظاتها حول الموانئ التي تتعامل معها مسقط⁽¹³³⁾. وعلى إثر ذلك وقعت بريطانيا معاهدة لمنع هذه التجارة مع سلطان مسقط السيد ثويني بن سعيد في عام 1858م، كما أطلقت الحكومة البريطانية سفينتها البخارية "زنوبيا" في جولة استطلاعية في مياه الخليج العربي وموانئه في عام 1859م وشملت مسقط، وبناءً على التقارير التي كتبها المقيم السياسي في الخليج العربي فقد تقرر فرض غرامات على مسقط نتيجة العمل بتجارة الرقيق وأنّ هذه الغرامات كانت متراكمة جرّاء تجارة الرقيق وهذا حسب بنود المعاهدة بين حاكم مسقط والحكومة البريطانية⁽¹³⁴⁾.

وفي عامين 1860م و1861م كانت الخلافات ما تزال قائمة بين السيد ثويني والسيد ماجد على ممتلكات السيد سعيد والدهما؛ واعتبر عام 1861م هو عام تقسيم عُمان إلى قسمين بحيث يكون حكم مسقط وعُمان خاضعاً للسيد ثويني بن سعيد؛ أما زنجبار في الشرق الأفريقي فهي تحت حكم السيد ماجد بن سعيد. وقد تدخلت الحكومة البريطانية ممثلة بنائب الملك والحاكم العام اللورد كاننج بأن تُلزم السيد ماجد بن سعيد بدفع مبلغ 40 ألف روبية سنوياً للسيد ثويني بن سعيد وأن تُفصل ممتلكات السيد سعيد في شرق أفريقيا عنها في عُمان، بالإضافة إلى تغريم السيد ماجد بمبلغ كتعويض عن مدة ستة أشهر سابقة على أن يدفعها للسيد ثويني، كما رأت الحكومة البريطانية بأن القسمة غير مُنصفة وهذا هو سبب تغريم ماجد بن سعيد بتلك الأموال⁽¹³⁵⁾. يمكن عد المبلغ المدفوع لمسقط دلالة على علامة جيدة في اقتصاد مسقط. وفي عام 1862م تم الإعلان في اتفاق انجليزي-فرنسي باستقلال كل من السلطانين بحكمه⁽¹³⁶⁾، كما تعهدت كل من فرنسا وبريطانيا باحترام سيادة مسقط كما حصلت الحكومة البريطانية على موافقة السلطان ثويني بن سعيد بإقامة قاعدة بحرية في مسقط⁽¹³⁷⁾، وفي نفس عام وضعت بريطانيا بعض السياسات لدعم وجودها في مسقط بما في ذلك التزام البحرية الهندية بمنع تجارة الرقيق، ومنع القرصنة، ووضعت رقابة على الحركة في السواحل والمياه وحماية مصائد اللؤلؤ قرب ميناء مسقط وهي مهمة أوكلت لضباط البحرية العسكرية، والهدف من ذلك هو حماية المصالح البريطانية⁽¹³⁸⁾.

الخاتمة

تناولت في هذا البحث أهمية ميناء مسقط في منطقة الخليج العربي (1832-1862م) فقد لعب ميناء مسقط دوراً استراتيجياً في الحفاظ على الروابط التجارية والسياسية للامبراطورية العمانية رغم التحديات الناتجة عن التغيرات والميناء كان مركزاً للسيادة العمانية ومركز السياسة الداخلية والتدخل الأجنبي وظل مهماً في شبكة التجارة الخارجية والهندية، وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج نجملها فيما يلي:

- 1- إن الموقع الجغرافي المتميز لعمان أعطى لها خصوصية وجعلها منشأ لعدة حضارات قامت عليها كما أنها قد جعل منها منطقة منزوية عن باقي مناطق شبه الجزيرة العربية.
 - 2- أن ميناء مسقط هو أحد أهم موانئ منطقة الخليج العربي الأكثر حيوية بالرغم أن مسقط لم تكن العاصمة حينها وأنه قد اشتهر بكونه قوة اقتصادية بحرية وأنه ميناء متميز عن غيره من الموانئ.
 - 3- أن مسقط هي عاصمة سلطنة عمان ومقر إقامة السلطان منذ أواخر القرن الثامن عشر الميلادي وبعد اتخاذها عاصمة للحكم توسعت نفوذ السلطان حتى بلغت منطقة شرق إفريقيا.
 - 4- أنه في عهد السيد سعيد بن سلطان (1806-1856م) برز دور مسقط الاقتصادي في منطقة الخليج العربي كما أنه لعب دور في توسيع التجارة وتعزيز نفوذ عمان كما أنه حظي باهتمام كبير من السيد سعيد بن سلطان.
 - 5- أن مسقط اشتهرت بتجارة الترانزيت مع موانئ الساحل العماني بفضل أسطولها البحري القوي وبموقعها الاستراتيجي حيث جعلها مركزاً تجارياً مهماً في المنطقة.
 - 6- أن أسرة البوسعيد أولوا أهمية لميناء مسقط وهوما أدى إلى بروز هذا الميناء اقتصادياً وأصبح من أهم موانئ الخليج العربي.
 - 7- أن موانئ منطقة الخليج كانت تعتمد على ميناء مسقط في نقل السلع والبضائع التي كانت تجلبها من موانئ اليمن.
 - 8- أن مسقط كانت أحد أهم معابر تجارة الرقيق والسلاح إلى منطقة الخليج.
- الملاحق**



خريطة توضح موقع مسقط الجغرافي نقلاً عن الشبكة العالمية للمعلومات

Abstract**The importance of Muscat port in the Arabian Gulf region(1832-1862 AD).****By Alaa Walid Mohammed Al – Mansour****And Mohammed Salem Al- Tarawneh**

This research addresses the importance of the Port of Muscat in the Gulf region (1832–1900). Muscat served as the gateway to the Arabian Gulf, enabling it to control the flow of trade in the region and thus acquire significant economic importance throughout various historical periods. Its port was one of the most active in the Gulf region. Muscat became the capital of Oman and the Sultan's residence by the late 18th century. It is also considered the key access point to the Indian Ocean, linking the entrance of the Gulf with the Indian Ocean.

During the reign of Sayyid Said bin Sultan (1806–1856), Muscat's economic role became especially prominent in the Gulf. A naval fleet had been established earlier under Sultan Ahmad bin Said in 1749, facilitating trade between Muscat's port and others throughout the Gulf. Muscat became known for its transit trade with ports along the Omani coast. The economic prominence of Muscat's port can be attributed in part to the policies of the Al Busaid dynasty, who prioritized the development of the port.

Ports across the Gulf region relied on Muscat for their commercial activities, particularly for goods that were in high demand, such as sugar and coffee imported from Yemeni ports. Additionally, Muscat was one of the main gateways for the slave trade into the Gulf and its coasts. The reign of Sultan Faisal bin Turki (1888–1913) marked the peak of arms trade activity in Muscat.

The study is divided into several sections, beginning with an introduction to Oman's geography, followed by the impact of Muscat's location on its regional activity, a summary of conditions in Muscat and the operations of its port, and concluding with the study's main findings. The research also includes an extensive list of sources and references relevant to the topic.

Keywords: Port of Muscat, Arabian Gulf, Gulf of Oman, Said bin Sultan, arms trade.

الهوامش

(1) عماد بن جاسم البحراني، الإمبراطورية العمانية في عهد السيد سعيد بن سلطان (1806-1856م)، دورية كان التاريخية، المجلد الأول، العدد 2، ديسمبر 2008م، ص71.

(2) مسيرة الخير - الموجز من تاريخ عمان - إصدار وزارة الأعلام العمانية - مطبعة مزون - 1995م، ص71.

(3) يعتبر إحاطة هذه البحار بعمان عاملاً رئيسياً في نشاط أهل عمان الملاحي والتجاري. كما نجد أثر عزلة أهل عمان في بلدهم واضحاً في اعتزازهم بأنفسهم وتاريخهم. انظر عبدالله بن حميد السالمي، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، مطبعة الأمام، القاهرة، ج1، ص7-12.

(4) جون. بي. كيلي، بريطانيا والخليج (1795-1870م)، ترجمة: محمد أمين عبدالله، الجزء الأول، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عُمان، ص9.

* يذكر جون كيلي نصاً في كتابه بريطانيا وتاريخ الخليج عن موقع عُمان على الخليج العربي حيث يقول: " كانت أكبر إمارات الساحل هي عُمان والتي تقع خارج حزام منطقة الخليج الأصلية ". كيلي. المصدر نفسه، ص9.

(5) محمد مرسى عبدالله، إمارات الساحل و عمان والدولة السعودية الأولى، ج1، المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1978م، ص17.

- (6) السالمي، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، ج2، ص13.
- (7) اعتبر هذا التقسيم عمان وحدة جغرافية طبيعية، وقد قامت دراسة لوريمير على أساس الوحدات السياسية. وقسم لوريمير سلطنة عمان وحدها إلى سبعة أقسام، هي سلسلة رؤوس الجبال في أقصى الشمال وجبال الحجر الغربي، وجبال الحجر الشرقي وسهل الباطنة، وأرض الظاهرة، وعلان الداخلية، والمنطقة الشرقية وجعلان، لوريمير، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج2، قطر، 2000م، ص1383.
- (8) محمد مرسي عبدالله، إمارات الساحل وعلان والدولة السعودية الأولى، ص17.
- (9) محمد مرسي عبدالله، إمارات الساحل وعلان والدولة السعودية الأولى، ص23.
- (10) صالح بن عامر الخروصي، اختيار مسقط عاصمة للدولة العمانية 1789م، جريدة الرؤية، ع5 أكتوبر 2017م.
- (11) وثيقة ضمن سجلات مكتب الهند عبارة عن رسم لخريطة مسقط وتظهر فيها طبيعتها الجغرافية IOR/X/32828/2869.
- (12) IOR/X/3211
- (13) الميراني والجلالي قلاع شيدتها قوات الاستعمار البرتغالي في مسقط عاصمة بهدف تحصينها وهو الوصف الذي قدمه أهل مسقط فيما سبق من أن قلعتي الميراني والجلالي توقران حماية وتحصيناً جيداً لمسقط ضد أي خطر خارجي يستهدفها.
- * بُنيت قلعة الميراني في عام 1587م بغرض الدفاع عن المدينة وهي مهياة لأي طارئ أوحرب قد تقع منذ وقت تشييدها، وعن تسميتها بهذا الاسم فيقال أنها تنسب إلى قائد فارسي احتّمى بها في عام 1737م، كما أن لها اسم آخر هو الكوت الغربي والكوت بمعنى الحصن. أما بالنسبة لقلعة الجلالي فقد تم بناؤها في عام 1588م كجبهة دفاعية يتم من خلالها رصد مداخل ومخارج المدينة من كل الجوانب، وكانت تعرف كذلك باسم الكوت الشرقي.
- (14) لوريمير، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج2، ص1185.
- (15) وثيقة فرنسية ضمن الأرشيف الفرنسي تعود للعام 1893م.
- (16) أحمد يعقوب المازمي، البلوش وبلادهم في دليل الخليج (1515-1908)، مؤسسة الانتشار العربي، بيروت، 2012، ص79.
- (17) كارستن نيبور (Carsten Niebuhr) الماني الجنسية عمل في مجال الخرائط والاكتشافات الجغرافية وكان يقيم في الدنمارك وعمل للحكومة فيها، استمرت حياته ما بين 17 مارس - 26 إبريل 1815 م، حيث ولد في قرية سكسونيا الواقعة في شمال غرب ألمانيا، كان يعمل في الزراعة في مقتبل عمره ثم تحول إلى الرياضيات ودرس في علم المساحة والخرائط، كتب عن مسقط من خلال زيارته لها في عام 1765م حيث قدّم وصفاً لها.
- (18) محمد مرسي عبدالله، إمارات الساحل وعلان والدولة السعودية الأولى، ص17.
- (19) موسوعة أرض عمان، الطبعة الأولى، مكتب مستشار جلالة السلطان لشئون التخطيط الاقتصادي، مسقط، سلطنة عمان، 2005م، ص46.
- (20) أحمد يعقوب المازمي، البلوش وبلادهم في دليل الخليج (1515-1908)، ص82.
- (21) Nicolini. Beatrice. Makran ,Oman and Zinzibar, Three-Terminal Cultural Corridor in the Westren Indian Ocean (1799-1856). Translated by Penelope-Jane Waston. p.xvii. Italy. 2002.
- (22) SELECTIONS FROM THE RECORDS OF THE BOMBAY GOVERNMENT 1856. By MR. FRANCIS WARDEN. page 168 and page 203.
- (23) كارستن نيبور، رحلة إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، مؤسسة الانتشار العربي، بيروت - لبنان، 2013م، ص79 وص80 وص81.
- (24) ويندل فيلبس، رحلة إلى عُمان، ترجمة: محمد أمين عبدالله، سلطنة عُمان: وزارة التراث القومي والثقافة، 1986م، ص11.
- (25) وثيقة IOR/X/3210
- (26) مقالة إلكترونية: Dr Francis Owtram، 'مسقط والرياح الموسمية'، مكتبة قطر الرقمية <https://www.qdl.qa/العربية/مسقط-والرياح-الموسمية> [تم الوصول إليها في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤].
- (27) SHAIK MANSUR , HISTORY OF SEYD SAID SULTAN OF MUSCAT , TOGETHER WITH THE ACCOUNT OF THE COUNTRIES AND PEOPLE ON THE SHORES OF PERSIAN GULF , PARTICALARY OF THE WAHABEES, 1819.
- * عن كتاب تاريخ سيد سعيد سلطان مسقط، يعد هذا الكتاب رواية قدمها الرحالة الإيطالي فينتشنزو موريزي تصف مكوته في عُمان وذلك في بدايات القرن التاسع عشر الميلادي، وتتمثل تدوينات موريزي بكونها تتضمن عدد من المشاهدات إذ يعد كتابه كأول كتاب أوروبي يتناول عُمان؛ وقد اعتمد على كتابات كارستن نيبور كخلفية تاريخية لكتابه، ويبنى المؤلف روايته على الملاحظات التي تم إجراؤها في عُمان في عام

1809م، وقد كتب موريزي في كتابه أنه كان يعمل طبيباً للحاكم سعيد بن سلطان.

(28) يعقوب يوسف الحجى، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2007، ص 101.

(29) روبين بيدويل، عُمان في صفحات التاريخ، عُمان، 1985م، ص 76.

(30) علي داود، مجلة غرفة تجارة وصناعة عُمان، ع 1 (خاص)، نوفمبر 1978م، ص 4.

(31) روبين بيدويل، عُمان في صفحات التاريخ، ص 33.

(32) J. S. BUCKINGHAM, TRAVELS ASSYRIA, MEDIA AND PERSIA, HENRY CURN, NEW BURLINGTON STREET, LONDON, 1829, p 350.

* ملاحظة: كتاب باكنجهام TRAVELS ASSYRIA, MEDIA AND PERSIA، يتضمن طبعتين متتاليتين الأولى في عام 1929م والتي تلتها كانت في عام 1830م حيث الأخيرة ينقسم فيها الكتاب إلى مجلدين والفروق فقط في تصنيف الموضوعات وأرقام الصفحات.

(33) ويندل فيليبس، رحلة إلى عُمان، ص 13.

(34) هرمان بورخارت، رحلة عبر الخليج العربي من البصرة إلى مسقط، ترجمة: أحمد إيش، أبوظبي، الإمارات، هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، 2009م، ص 197.

(35) انظر: روت ومنهل، رودولف سعيد وعلي عجيل. سلطنة عمان في عهد السيد سعيد بن سلطان 1791-1856م، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية س 10، ع 37، 1984م، ص 129-132.

(36) بورخارت، رحلة عبر الخليج العربي من البصرة إلى مسقط، ص 183 وص 185.

(37) سعيد عواج، التنظيم السياسي لسلطنة زنجبار الإسلامية في عهد السيد سعيد بن سلطان (1840-1856م)، حوليات جامعة قلمة للعلوم الاجتماعية والإنسانية، مجلد 6، العدد 1 يوليو 2022، ص 238-303.

(38) محمد مرسي عبدالله، إمارات الساحل و عمان والدولة السعودية الأولى، ص 24.

(39) عُمان الدولة العصرية، وزارة الإعلام، ص 225.

(40) رودلف سعيد رويت، سعيد بن سلطان، ترجمة سامي عزيز، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عُمان، 1983م، ص 35.

(41) مسقط الحضارة والحاضر، سلطنة عمان، بلدية مسقط، ص 15.

(42) شهاب الدين أحمد بن ماجد، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ص 102.

(43) السالمي، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، ص 62.

(44) مسقط الحضارة والحاضر، بلدية مسقط، ص 15.

(45) سليمان بن خلف بن محمد الخروصي، ملاحم من التاريخ العماني، الطبعة الثانية، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، 2006م، ص 309.

(46) س.ب. مايلز، الخليج بلدانه وقبائله، ترجمة محمد أمين عبدالله، وزارة التراث والثقافة، الطبعة الثانية، سلطنة عمان، ص 173.

(47) ونل فليبس، تاريخ عمان، ص 84.

(48) ST 393, vol 15, p 122a. وثيقة بريطانية توضح خريطة مسقط ضمن سجلات مكتب الهند.

(49) موسوعة أرض عمان، ص 37.

(50) محمد بن عبدالله الحارثي، موسوعة عمان (الوثائق السريّة) المجلد الأول - خلفيات تاريخية ووثائق التآمر البريطاني، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان-بيروت، 2007م، ص 281.

(51) انظر: حمد بن سيف بن محمد البوسعيدى. الموجز المفيد نبذ من سيرة البوسعيد، الطبعة الثانية، 1995م، ص 19.

* انظر: سالم بن حمود بن شامس، العنوان عن تاريخ عمان، الطبعة الثانية، مكتبة الضامري للنشر والتوزيع، سلطنة عُمان، 2015م.

(52) موسوعة أرض عمان، ص 46.

(53) IOR/F/4/1699/68469

(54) R.J. BARENS, ARABIAN SEAS (1700-1763), VOLUME 1 (THE WESTERN INDIAN OCEAN IN THE EIGHTEENTH CENTURY LEIDEN. BOSTON, 2009, P.269

(55) أسرة البوسعيد: حكمت هذه الأسرة عُمان وزنجبار حيث بدأ حكمها بحكم السيد أحمد بن سعيد البوسعيدى (1744-1783م) ويعتبر مؤسس الدولة البوسعيدية في عمان. يتصل نسب أسرة البوسعيد إلى خلف بن أبي سعيد الهنائي ومحمد بن أبي سعيد وابنه سيف بن محمد بن أبي سعيد من زهران، جدهم الأول هو مالك بن فهم الدوسي الزهراني الأزدي، وهذا النسب ذكره المؤرخ سالم حمود السيابي. الجدير بالذكر أنّ أسرة البوسعيد الكريمة قد تلقب حُكامها بالـ سلاطين بعد عام 1861م، روبرت جيران لاندن، عُمان منذ عام 1856م مسيراً ومصيراً، ترجمة محمد

- أمين عبدالله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، 2016م، ص66.
- (56) جمال زكريا قاسم، دولة البوسعيد في عمان وشرق أفريقيا، مركز زايد للتراث والتاريخ، الإمارات، 2000م، ص81.
- (57) سليمان بن خلف الخروصي، ملامح من التاريخ العماني، 2006م ص309.
- (58) شوقي عثمان، تجارة المحيط الهندي، المجلس الوطني للفنون والثقافة والأداب، دولة الكويت، يوليو 1990م، ص178.
- (59) عبدالرازق محمود المعاني، التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر، إصدارات دائرة الثقافة والأعلام، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، 2001م، ص26.
- (60) 161-153 IOR/L/PS/5/386, ff وثيقة ضمن سجلات مكتب الهند.
- (61) وندل فيليبس، تاريخ عمان، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ص84.
- (62) مسقط في التاريخ، الحضارة والحاضر، ص20.
- (63) جزيرة ريونيون (Réunion) هي جزيرة فرنسية "مستعمرة فرنسية" في المحيط الهندي في شرق أفريقيا، بين مدغشقر وموريشيوس، وهي على بعد 45 ميل من مدغشقر بالقرب من موريشيوس، تبلغ المساحة الكلية للجزيرة حوالي 969 كم، ويبلغ عدد سكانها نحو 572 ألف نسمة معظمهم أتوا من الهجرات من الهند وباكستان ومدغشقر وجزر القمر كريبول أو ساحل أفريقيا الشرقي. عرفها الرحالة العرب وسموها "دينا مرغابن" أو "أدنى مرغابن"، وبعد ذلك أطلق عليها الفرنسيون اسم "بوربون"، وأصبح اسمها الرسمي فيما بعد هو "ريونيون" في عام 1794م.
- (64) بونديشيري أوبودوتشيري هي منطقة ضمن المناطق التابعة لاتحاد الهند وتقع على الجهة الجنوبية الشرقية من الساحل الهندي، وتُعرف كذلك باسم الحي الفرنسي حيث كانت خاضعة للاستعمار الفرنسي وهي منطقة على خط الملاحة البحرية في المحيط الهندي.
- (65) نور الدين علي الصغير، الوجود الفرنسي في المحيط الهندي والخليج العربي في القرنين 17 و18م: قراءة في الفكر الاستراتيجي البحري الفرنسي وتطبيقاته في الخليج العربي والمحيط الهندي ومنافسة القوتين البريطانية والهولندية، حوليات آداب عين شمس، مج 37، 2009، ص341-366.
- (66) آدموند روبرتس، دبلوماسي أمريكي ولد في 29 من شهر يونيو من عام 1784م في منطقة بورتسموث في الولايات المتحدة الأمريكية، كان له دور بارز في إقامة علاقات تجارية بين أمريكا ومسقط.
- * انظر: محمد بن حمد العريمي، اتفاقية عُمانية أمريكية وقعت قبل 190 عاماً، 19 فبراير 2024م، مقالة الكترونية اتفاقية عُمانية أمريكية وُقعت قبل 190 عاماً - صحيفة أثير الالكترونية.
- (67) ريتشارد ستيفينس، استعراض لبداية العلاقة الأمريكية التجارية والقنصلية مع سلطنة مسقط وعمان (1833-1856م)، ص124.
- (68) جمال زكريا قاسم، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، مج 2، تطور النفوذ البريطاني في إمارات الخليج العربية والمنافسات الإقليمية والدولية 184-1914م، دار الفكر العربي، القاهرة، 1997م، ص104.
- (69) IOR/R/15/1/60.
- (70) جون كيلي،، بريطانيا وتاريخ الخليج 1795-1870م، ترجمة محمد أمين عبدالله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، ج2، ص6.
- (71) IOR/R/15/1/50
- (72) IOR/R/15/1/61
- (73) IOR/R/15/1/63, ff 12-13
- (74) IOR/R/15/1/64
- (75) IOR/R/15/1/67
- (76) تحت عنوان: Proceedings regarding Captain Cogan of the Indian Navy being permitted to navigate the Ship Liverpool which His Highness the Imaum of Muscat intends to present to the King of England. – and the measures adopted for securing to her native crew their return to India.
- "محاضر بخصوص السماح للقبطان كوجان من البحرية الهندية بالإبحار بالسفينة ليفربول التي ينوي سموإمام مسقط تقديمها لملك إنجلترا. – والإجراءات المتبعة لتأمين عودة طاقمها المحلي إلى الهند." وهي مراسلات رسمية محفوظة في سجلات مكتب الهند، وربما دلّ ذلك على صفاء العلاقات بين بريطانيا والسلطان سعيد مما ستكون له عواقب جيّدة على استقرار مسقط ومن ثمّ زيادة نشاط الميناء.
- (77) IOR/F/4/1539/61163

(78) خرمشهر ميناء مطل على الجانب الفارسي من الخليج العربي في الجهة الشمالية منه، ومدينة خرمشهر تقع في إيران في إقليم خوزستان (الأحواز)، ومعنى خرمشهر أي المدينة ذات البهجة. تقع خرمشهر عند مصب نهر كارون في منطقة شط العرب، بناها أمير المحمرة يوسف بن مرداو في عام 1812م، وميناء خرمشهر ميناء له أهمية اقتصادية. تمتاز مدينة خرمشهر أوالمحمرة بتوافر المحاصيل فيها مثل التمور نظراً لكثرة النخيل فيها وكذلك الحنطة والشعير.

(79) الخوجة أو الخواجة، مصطلح يطلق على الوكلاء غير البريطانيين ومنهم الخواجة أوخوجة بن روبل أوروبن بن أصلان وهو الوكيل المحلي للحكومة البريطانية في مسقط ويندرج تحت الوكلاء غير البريطانيين التابعين لحكومة بريطانيا، توفي في 13 مايو من عام 1844م في مسقط.

(80) IOR/R/15/1/73

(81) IOR/F/4/1880/79880

(82) IOR/R/15/1/78

(83) IOR/L/PS/5/376, ff 262-278

(84) الملكة فيكتوريا هي ألكساندريا فيكتوريا ملكة المملكة المتحدة "بريطانيا العظمى وأيرلندا"، ولدت في الرابع والعشرين من شهر مايو من عام 1819م، وهي ابنة الأمير إدوارد دوق كينت وستراثرن والابن الرابع للملك جورج الثالث، لُقبت بإمبراطورة الهند، وامتد حكمها من العشرين من يونيو من عام 1837م ولحين وفاتها في الثاني والعشرين من يناير من عام 1901م، تسلمت مقاليد الحكم بعد وفاة أعمامها الذين لم يتركوا وريثاً ذكراً يرث العرش. وبعد تنصيبها على العرش عيّنت اللورد ميلبورن كمستشار لها كما شغل منصب رئيس الوزراء البريطاني، وفي ظل حكمها بدأت فيكتوريا النظام الملكي بعد أن كان دستورياً. شهد عصرها الثورة الصناعية ونشطت صناعة السكك الحديدية، وتعتبر الملكة فيكتوريا أول ملك يستخدم القطار وكان ذلك في عام 1842م، حين كان عمرها 23 عاماً.

(85) IOR/F/4/1831/75820

(86) IOR/L/PS/5/386, ff 7-12

(87) جون كيلى، بريطانيا والخليج 1795-1870م، ص 7-12.

(88) تحت عنوان: "رسائل واردة"، "مذكرات إجراءات النقيب هامرتون في الشارقة"

Letters inward; `diaries of Captain Hamerton's proceedings at Sharjah. IOR/R/15/1/89.

(89) IOR/R/15/1/96

(90) IOR/L/PS/9/12

(91) IOR/F/4/2014/90001

(92) IOR/R/15/1/102

(93) IOR/L/PS/5/434, ff 363-378

(94) ج.ج. لوريمير، دليل الخليج، القسم التاريخي، قطر، 2000م، ج 2، ص 272.

(95) IOR/F/4/2122/100086

(96) Muscat. Complaint of His Highness the Imam, of the annoyance occasioned to his people at the Indian Custom Houses'. IOR/F/4/2122/100088.

"مسقط. شكوى جلاله الإمام من انزعاج شعبه في بيوت الجمارك الهندية"

(97) IOR/F/4/2174/105566

(98) IOR/R/15/1/111

(99) IOR/R/15/1/116

(100) النيلة أو العظم Indigofera coerulea، نوع من أنواع النباتات تستخدم عصارته كصبغة ولونه أزرق قاتم، له قيمة تجارية إذ يدخل في عدد من الاستخدامات العلاجية بالإضافة إلى استخدامه في الصناعات النسيجية.

(101) محمد مسعود محمد أبوسالم، ترجمة للسيد ثويني بن سعيد بن سلطان سلطان عُمان (15 صفر 1272-1282هـ) (14/10/1856-1886م) (مخطوطة نبذة عن السيد ثويني): نشر وتحقيق ونقد مع دراسة تاريخية، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة الكويت، الحولية 41، الرسالة 552 (2020): ص 9-93.

(102) ثويني بن سعيد بن سلطان البوسعيدي (1819-1866م)، الحاكم السادس لعُمان من أسرة البوسعيد، حكم في الرابع عشر من أكتوبر من عام 1856م، وقد توفي مقتولاً في صحار في الحادي عشر من فبراير من عام 1866م. ولد السلطان ثويني في مسقط، وعندما شبّ تدرّب على شؤون الحكم مع والده السلطان سعيد بن سلطان وكان ينوب عنه في حكم مسقط منذ عام 1833م وذلك بعد انتقال العاصمة إلى زنجبار حيث يقيم السلطان سعيد. كانت ذروة إنابة السلطان ثويني على مسقط في الفترة التي امتدت من عام 1840م وحتى عام 1856م. وقد نشب صراع

- 321 -

- (127) IOR/R/157/1/15/2. وثيقة بريطانية ضمن تقارير ممثلي الحكومة البريطانية في الخليج عن النزاع بين مسقط وبندر عباس تحت عنوان: "مجلد 224 /1856 /1875 البحرين؛ أبوظبي؛ الشارقة؛ رأس الخيمة؛ الحميرية؛ مسقط وبندر عباس؛ تجارة الرقيق".
- كما أشرنا سابقاً حول تسمية حكام عُمان حيث يرى لاندن بأن حكام عُمان قد استخدموا لقب سلاطين بعد عام 1861م؛ بينما الوثائق⁽¹²⁸⁾ البريطانية تثبت العكس، وفي وثيقة محفوظة ضمن سجلات مكتب الهند حول التسمية إذ تذكر الوثيقة بأن حاكم مسقط كان يُلقب بـ إمام ' / "مختارات Selections from the Records of the Bombay Government وأسلطان وهي وثيقة تعود للعام 1856م تحت عنوان: ' IOR/R/732/1/15/ من سجلات حكومة بومباي". رقم الوثيقة: 263/6/15/ وثيقة بريطانية حول العلاقات بين السيد ثويني والحكومة الفارسية وتوقيع معاهدة بين الطرفين موجودة في تقارير IOR/R/263/6/15/ File 8/66 MUSCAT STATE الحكومة البريطانية تحت عنوان: "ملف ٦٦/٨ شؤون دولة مسقط: معاهدات مسقط-بلاد فارس". AFFAIRS: MUSCAT-PERSO TREATIES.
- (130) Mss Eur F231/29, ff 43-52.
- (131) IOR/R/15/1/161.
- (132) كيلوا أوكوة: تقع على الساحل الشرقي لأفريقيا، كانت فيما مضى تمثل المنطقة الممتدة من مقديشوفي الصومال وحتى موزمبيق، تأسست على يد الأمير علي الشيرازي في بلاد فارس، الذي نزح صوب الشرق بعد أن تراجعت نفوذ أسرته في فارس، وفرض سيطرته على المنطقة في القرن العاشر الميلادي، وقد توالى على كيلوا 49 حاكماً من سلالة علي الشيرازي.
- (133) IOR/R/15/1/171.
- (134) IOR/R/15/1/176.
- (135) لوريمير، دليل الخليج القسم التاريخي، ج2، ص733-734.
- (136) IOR/L/PS/18/B118.
- (137) IOR/L/PS/18/B 438. وثيقة بريطانية بعنوان: "مسقط. تساؤل حول إمكانية إنشاء قاعدة بحرية لتستخدمها سفن بريطانيا في خور قوي أوفي مكان آخر في أراضي مسقط يتوافق مع الاتفاقيات الدولية الحالية لحكومة بريطانيا".
- 'Muscat. Question whether a naval station could be established for use by His Majesty's ships at Khor Quwai or elsewhere in Muscat territory compatibly with the existing international agreements of His Majesty's Government'
- (138) IOR/L/PS/18/B305

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر

1. عبدالله بن حميد السالمي، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، ج1، مطبعة الأمام، القاهرة.
 2. ياقوت الحموي (شهاب الدين أبي عبدالله) ت: 626هـ/1228م، معجم البلدان، ج1-5، دار صادر، بيروت، 1977م.
- ثانياً: المراجع العربية
1. أحمد يعقوب المازمي، البلوش وبلادهم في دليل الخليج (1515-1908)، مؤسسة الانتشار العربي، بيروت، 2012.
 2. جمال زكريا قاسم، دولة البوسعيد في عمان وشرق أفريقيا، مركز زايد للتراث والتاريخ، الإمارات، 2000م.
 3. جمال زكريا قاسم، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، مج 2، تطور النفوذ البريطاني في إمارات الخليج العربية والمنافسات الإقليمية والدولية 184-1914م، دار الفكر العربي، القاهرة، 1997م.
 4. حمد بن سيف بن محمد البوسعيدى. الموجز المفيد نبذ من سيرة البوسعيد، الطبعة الثانية، 1995م.
 5. سالم بن حمود بن شامس، العنوان عن تاريخ عمان، الطبعة الثانية، مكتبة الضامري للنشر والتوزيع، سلطنة عُمان، 2015م.
 6. سليمان بن خلف بن محمد الخروصي، ملامح من التاريخ العماني، الطبعة الثانية، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، 2006م.
 7. شهاب الدين أحمد بن ماجد، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان.
 8. شوقي عثمان، تجارة المحيط الهندي، المجلس الوطني للفنون والثقافة والآداب، دولة الكويت، يوليو 1990م.

9. شبيخة بنت سيف الشامسي، قبيلة النعيمي، الشيخ سيف بن عبدالرحمن الشامسي حاكم الحميرية (1286-1322هـ / 1869-1904م)، الدار العربية للموسوعات، 2022م.
10. عبدالرازق محمود المعاني، التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر، إصدارات دائرة الثقافة والأعلام، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، 2001م.
11. عبدالرحمن عبدالكريم العاني، دور العمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري، الطبعة الثانية، سلسلة تراثنا، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، 1986م.
12. عبدالوهاب أحمد عبدالرحمن، الخليج العربي والمحرمات البريطانية الثلاث (1788-1914م)، مركز زايد للتراث والتاريخ، العين، دولة الإمارات العربية المتحدة.
13. عماد بن جاسم البحراني، الإمبراطورية العمانية في عهد السيد سعيد بن سلطان (1806-1856م)، دورية كان التاريخية، المجلد الأول، العدد 2، ديسمبر 2008م.
14. عُمان الدولة العصرية، وزارة الإعلام.
15. محمد بن عبدالله الحارثي، موسوعة عمان (الوثائق السريّة) المجلد الأول - خلفيات تاريخية ووثائق التآمر البريطاني، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان-بيروت، 2007م.
16. محمد مرسى عبدالله، إمارات الساحل و عمان والدولة السعودية الأولى، ج1، المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1978م.
17. مسقط الحضارة والحاضر، سلطنة عمان، بلدية مسقط.
18. مسيرة الخير - الموجز من تاريخ عمان - إصدار وزارة الأعلام العمانية - مطبعة مزون - 1995م.
19. موسوعة أرض عمان، الطبعة الأولى، مكتب مستشار جلالة السلطان لشؤون التخطيط الاقتصادي، مسقط، سلطنة عمان، 2005م.
20. يعقوب يوسف الحجى، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2007.
- ثالثاً: المراجع المعربة
21. ج.ج. لوريمير، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج1، طبعة جديدة معدلة ومنقحة، أعدها قسم الترجمة بمكتب سمو أمير دولة قطر، 2000م.
22. ج.ج. لوريمير، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج2، قطر، 2000م.
23. جون. بي. كيلي، بريطانيا والخليج (1795-1870م)، ترجمة: محمد أمين عبدالله، الجزء الأول، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عُمان.
24. روبرت جيران لاندن، عُمان منذ عام 1856م مسيراً ومصيراً، ترجمة محمد أمين عبدالله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عمان، 2016م.
25. روبين بيدويل، عُمان في صفحات التاريخ، عُمان، 1985م.
26. رودلف سعيد رويت، سعيد بن سلطان، ترجمة سامي عزيز، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطنة عُمان، 1983م.
27. س.ب. مايلز، الخليج بلدانه وقبائله، ترجمة محمد أمين عبدالله، الطبعة الثانية، وزارة التراث والثقافة، سلطنة عمان.

28. كارستن نيبور، رحلة إلى شبه الجزيرة العربية وإلى بلاد أخرى مجاورة لها، الجزء الثاني، الطبعة الثانية، مؤسسة الانتشار العربي، بيروت - لبنان، 2013م.
29. هرمان بورخارت، رحلة عبر الخليج العربي من البصرة إلى مسقط، ترجمة: أحمد إيبش، أبوظبي، الإمارات، هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، 2009م.
30. ويندل فيلبس، رحلة إلى عُمان، ترجمة: محمد أمين عبدالله، سلطنة عُمان: وزارة التراث القومي والثقافة، 1986م.
- رابعاً: المراجع الأجنبية

1. British Library, India Office Records And Private Papers.
-IOR/L/PS, Political And Secret Department Records, 1756-1950.
-IOR/R/15, Gulf States Records, 1763-1951.
2. J. S. BUCKINGHAM, TRAVELS ASSYRIA, MEDIA AND PERSIA, HENRY CURN, NEW BURLINGTON STREET, LONDON, 1829.
3. Nicolini. Beatrice. Makran, Oman and Zinzibar, Three-Terminal Cultural Corridor in the Western Indian Ocean (1799-1856). Translated by Penelope-Jane Weston. p.xvii. Italy. 2002.
4. R.J. BARENDT, ARABIAN SEAS (1700-1763), VOLUME 1 (THE WESTERN INDIAN OCEAN IN THE EIGHTEENTH CENTURY LEIDEN. BOSTON, 2009.
5. SELECTIONS FROM THE RECORDS OF THE BOMBAY GOVERNMENT 1856. By MR. FRANCIS WARDEN.
6. SHAIK MANSUR, HISTORY OF SEYD SAID SULTAN OF MUSCAT, TOGETHER WITH THE ACCOUNT OF THE COUNTRIES AND PEOPLE ON THE SHORES OF PERSIAN GULF, PARTICULARLY OF THE WAHABEES, 1819.

خامساً: الجرائد والمجلات

1. روت ومنهل، رودولف سعيد وعلي عجيل. سلطنة عمان في عهد السيد سعيد بن سلطان 1791-1856م، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية س 10، ع 37، 1984م.
 2. صالح بن عامر الخروصي، اختيار مسقط عاصمة للدولة العمانية 1789م، جريدة الرؤية، ع 5، أكتوبر 2017م.
 3. علي داود، مجلة غرفة تجارة وصناعة عُمان، ع 1 (خاص)، نوفمبر 1978م.
 4. محمود عبد الله محمد سعد، بريطانيا ومعونة تجارة السلاح إلى سلطنة مسقط وعمان 1912-1939م، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية المصرية، جامعة بني سويف، كلية الآداب، مج 4، ع 4، 2019م.
- سادساً: المقالات المنشورة في الدوريات العلمية
1. تيم سفرين، الدور الذي ساهمت به عمان في طريق الحرير البحرية كذلك العوامل البشرية والتجارية والملاحية التي ساعدت على تحقيق هذا الانجاز البحري الكبير، حصاد الندوة الدولية لطريق الحرير بجامعة السلطان قابوس، منشورات وزارة التراث القومي والثقافة، 1991م.

2. سعيد عواج، التنظيم السياسي لسلطنة زنجبار الإسلامية في عهد السيد سعيد بن سلطان (1840-1856م)، حوليات جامعة قالمة للعلوم الاجتماعية والإنسانية، مج 6، ع 1 يوليو 2022.
3. محمد مسعود محمد أبوسالم، ترجمة للسيد ثويني بن سعيد بن سلطان سلطان عُمان (15 صفر 1272-1282هـ) (1856/10/14-1886م) (مخطوطة نبذة عن السيد ثويني): نشر وتحقيق ونقد مع دراسة تاريخية، حوليات الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة الكويت، الحولية 41، الرسالة 552 (2020).

4. محمود محمد هملان الجبارات، مدينة مسقط (1900-1913م) مؤتة للبحوث والدراسات، سلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة مؤتة، الكرك، مج 32، ع5.
5. نور الدين علي الصغير، الوجود الفرنسي في المحيط الهندي والخليج العربي في القرنين 17 و18م: قراءة في الفكر الاستراتيجي البحري الفرنسي وتطبيقاته في الخليج العربي والمحيط الهندي ومنافسة القوتين البريطانية والهولندية، حوليات آداب عين شمس، مج 37. سابغاً: المقالات الإلكترونية
2. مقالة إلكترونية: Dr Francis Owtram، 'مسقط والرياح الموسمية'، مكتبة قطر الرقمية <<https://www.qdl.qa>> العربية/مسقط-والرياح-الموسمية> [تم الوصول إليها في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤].
3. مقالة إلكترونية: Dr David Woodbridge، Sâqib Bâburî، "بانيان" الخليج، مكتبة قطر الرقمية <<https://www.qdl.qa>> العربية/بانيان-الخليج> [تم الوصول إليها في ٧ يناير ٢٠٢٥م].
4. مقالة الكترونية اتفاقية عُمانية أمريكية وقّعت قبل 190 عاماً - صحيفة أثير الإلكترونية.
5. ريتشارد ستيفينس، استعراض لبداية العلاقة الأمريكية التجارية والقنصلية مع سلطنة مسقط وعمان (1833-1856م).
6. محمد بن حمد العريمي، اتفاقية عُمانية أمريكية وقعت قبل 190 عاماً، 19 فبراير 2024م، مقالة الكترونية - صحيفة أثير الإلكترونية.