

الأهمية التجارية لميناء مسقط منذ فجر التاريخ وحتى عام 1970م

إعداد

أ / إسماعيل بن أحمد بن هارون الزدجالي

دلت الحفريات الأثرية على استقرار الإنسان بمسقط منذ آلاف السنين، حيث تم العثور في منطقة الوطية على أقدم مستوطنة للإنسان الحجري في شرق الجزيرة العربية يعود تاريخها إلى الألف السابع قبل الميلاد، عثر فيها على مخلفات أثرية شملت أدوات حجرية وقطع فخارية ومواقد النار وبعض الأدوات الصوانية الحادة على شكل مناقش وأنصال وسهام، إضافة إلى بعض النقوش الصخرية المعبرة عن أساليب الصيد وطرق مقاومة الحيوانات المفترسة¹، واستمرت التنقيبات الأثرية في موافتنا بشواهد دلت على ممارسة الإنسان القاطن بمسقط الصناعات الحرفية والزراعة والتجارة منذ عصور ما قبل الميلاد، حيث عثر في قرية الجصة الواقعة بولاية مسقط على قطع نحاسية تعود إلى الألف الرابع قبل الميلاد، ودلت التنقيبات الأثرية في منطقة رأس الحمراء بمسقط على وجود حضارة أطلق عليها علماء الآثار مسمى حضارة الصياد العماني، وعثر فيها على مدافن تحتوي على عشرين هيكلًا مصنوعًا من الأصداف والخرز، ولها دلايات على شكل أوراق النبات وحببات اللؤلؤ الذي يعتبر من أقدم أنواع اللؤلؤ في الخليج، ودلت التنقيبات الأثرية على ممارسة سكان محمية بوشر للنشاط الزراعي وحفرهم القنوات المائية لسقي مزرعاتهم²، كما عثر في بوشر على قبور دائرية الشكل تعود إلى الألف الثاني قبل الميلاد احتوت على البقايا الجنائزية كالأواني الفخارية وغيرها، وأوضحت المكتشفات الأثرية وجود صلات تجارية بين سكان رأس الحمراء في مسقط وحضارة الهاربا التي قامت على نهر الأنديس في بلاد الهند³.

1 - سليمان، صبحي. سلطنة عمان بين الماضي والحاضر. دار الفجر للنشر والتوزيع: القاهرة، 2015م،

ص14

2 - زرقه، محمد علي. الأفلج، القنوات: أنظمة الري ومياهها الخفية. دار الحصاد للطباعة والنشر:

دمشق، 1999، ص 61

3 - مكتب مستشار جلالة السلطان لشؤون التخطيط الاقتصادي. موسوعة أرض عمان. مسقط: 2005م، م:

1، ص54

تمتعت مسقط بموقع جغرافي أهل ميناؤها المتفرد بتضاريسه الطبيعية لأن يكون مركزا للتجارة الدولية منذ عصور تاريخية مبكرة بصفقتها المدخل الجنوبي للخليج المتصلة مياهه بالمحيط الهندي المؤدي إلى الشرق الأقصى من جهة وإلى بحر العرب والساحل الشرقي لأفريقيا من جهة أخرى⁴، مما جعلها محطة رئيسية لتجارة العبور (الترانزيت) تصلها بضائع الشرق الأقصى القادمة من الهند والصين وجنوب شرق آسيا ليتم إعادة تصديرها من ميناء مسقط إلى مواني الخليج العربي وشرق أفريقيا ومصر ومنها إلى أوروبا وأمريكا، مما شجع العمانيون على القيام بدور رائد في تفعيل التجارة البحرية الدولية منذ عصور تاريخية مبكرة⁵، وأصبح ميناء مسقط مركزا أساسيا في شبكة التجارة العالمية بصفته مركزا للشحن والتفريغ تفرغ فيه السفن القادمة من مناطق مختلفة من العالم بضائعها المتنوعة ليعاد شحن بعضها إلى وجهات أخرى، فكان مركزا دوليا لتجارة العبور (الترانزيت) تنتوع على أرصفته البضائع القادمة من وجهات شتى، إضافة إلى تعدد أجناس مرتاديه كتجار ومستهلكين، فأضاف إلى أهميته كمركز للسلع المتنوعة أن أصبح معبر تواصل حضاري بين العديد من الأمم والشعوب، مما جعله نموذجا حيا لما يطلق حاليا بمصطلح العولمة بشقيها التجاري والثقافي قبل ظهور هذا المصطلح بمفهومه الحديث بألاف السنين⁶.

تعود أقدم إشارة مكتوبة حول ميناء مسقط إلى القرن الأول الميلادي عندما ذكره العالم الروماني جايوس سيكوندوس Gaius Secundus (23-79م) في موسوعة التاريخ

4 - الإدريسي، محمد بن عبد الله. نزهة المشتاق في اختراق الآفاق. عالم الكتب للطباعة والنشر والتوزيع: الرياض، 1989م، ص43

5 - المقدسي، محمد بن أحمد. أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم. مكتبة مدبولي: القاهرة، 1991م، ص35

6 - الزدجالي، إسماعيل بن أحمد. النشاط التجاري للبانين في عمان 1744-1970م. أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة السلطان قابوس: كلية الآداب والعلوم الاجتماعية، قسم التاريخ، 2019م، ص12

الطبيعي باسم ميناء أميثوسكاتا⁷ وهو اسم ترى بعض المصادر أنه حرف على مدى العصور حتى استقر على اسم مسقط، بينما أطلق عليه الجغرافي اليوناني كلاديوس بطليموس Claudius Ptolemy (90-168م) اسم الميناء الخفي⁸ وقد يكون إطلاق الاسم بسبب الجبال المحيطة به، الأمر الذي يجعلنا نرى أن مصطلح الميناء (الميناء الخفي) يعتبر وصفا للميناء وليس مسمى أطلق عليه، ومهما يكن من اختلاف التسمية فإن الإشارات تفيدنا بأن ميناء مسقط عرف منذ فجر التاريخ كمنفذ تجاري مهم بين الشرق والغرب إضافة لكونه موردا للمياه العذبة، جذب إليه التجار والمستوطنين من مناطق مختلفة خاصة من بلاد فارس والهند، وقصدته السفن القادمة من الهند والصين للتزود بالمياه⁹.

ارتبط تاريخ ميناء مسقط في العصور القديمة بسيطرة الممالك الفارسية على عمان وبهجرات القبائل العربية من جنوب الجزيرة العربية إلى شمالها، ففي القرن الخامس قبل الميلاد تمكن داريوس الأول من إخضاع الموانئ العمانية بما فيها ميناء مسقط لسيطرة الإمبراطورية الإخمينية (550-330 ق.م)، وظل الأمر على هذا الحال حتى القرن الرابع قبل الميلاد عندما سقطت بلاد فارس بيد الإسكندر المقدوني وقامت على الجزء الأكبر منها الإمبراطورية السلوقية (312-63 ق.م) التي شملت ممتلكاتها بلاد الشام وفارس وبلاد الرافدين، وامتد نفوذها التجاري إلى شرق الجزيرة العربية وعمان طوال القرنين الثالث والثاني قبل الميلاد¹⁰.

7 - صراي، حمد. عمان من القرن الثالث قبل الميلاد إلى القرن السابع الميلادي. مكتبة الفلاح: الكويت،

2005م، ص 166

8 - الجرو، إسمهان سعيد. الموانئ العمانية القديمة ومساهماتها في التجارة الدولية في ضوء الكتابات

اليونانية والرومانية. النادي الثقافي: مسقط، 2011م، ص 105

9 - العريزي، أحمد بن عبدالله. جغرافية عمان في كتب الرحالة العرب في العصور الإسلامية الوسطى.

المنتدى الأدبي: مسقط، 2014م

10 - المرجع السابق، ص 81-83

تشير المصادر إلى تمتع ميناء مسقط بالاستقلال الذاتي تحت حكم سكانه المحليين بعد قيام الإمبراطورية البارثية (247ق.م - 224م)، وظل الأمر على هذا الحال حتى قيام الإمبراطورية الساسانية في بلاد فارس (224-651م) وتمكنها من ضم المناطق الساحلية في عمان وشرق الجزيرة العربية وإخضاع جميع الموانئ الواقعة في تلك المناطق تحت نفوذها، وتزامنت تلك الفترة مع انهيار سد مأرب ونزوح القبائل العربية من جنوب الجزيرة إلى شمالها واستقرار بعضهم وخاصة الأزدي في عمان، فاستغل الإمبراطور الساساني أردشير الأول (225-231م) هذه الفرصة مستفيداً من القبائل العربية في تنشيط الحركة التجارية في موانئ الخليج العربي وعمان، مما أدى إلى زيادة الحركة التجارية والملاحية في تلك الموانئ وارتباطها بعلاقات تجارية فيما بينها، حيث أثبتت التنقيبات الأثرية وجود اتصالات تجارية بين عمان وبلاد الرافدين وبلاد الشام وبلاد فارس والهند والصين والإمبراطورية الرومانية خلال الفترة منذ القرن الثالث قبل الميلاد وحتى القرن السابع الميلادي¹¹، وظلت الموانئ العمانية بما فيها ميناء مسقط خاضعة للسيطرة الفارسية المتمثلة في الإمبراطورية الساسانية حتى ظهور الإسلام فتوحد أهل عمان تحت راية الدين الجديد وتمكنوا في عام 633م من تحرير عمان وموانئها من النفوذ الفارسي¹².

ميناء مسقط في العصور الإسلامية

توسع نطاق الأهمية التجارية لميناء مسقط ليس لعمان وحدها وإنما لدولة الخلافة الإسلامية بعد طرد الفرس إلى الدولة الإسلامية الراشدة التي كانت تشرف عليه من خلال ولائها المعينين على عمان، والذين قاموا بجمع الزكاة وعشور التجارة بالتنسيق مع آل

¹¹ - صراي، المرجع السابق، ص 81-176 بتصرف. الجرو، المرجع السابق، ص 71-78 بتصرف

¹² - الإزكوي، سرحان بن سعيد. كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة، تحقيق: حسن محمد النابودة. دار

البارودي، بيروت، 2007م، ج1: ص 133-234

الجلندي حكام عمان¹³، كما توقفت في ميناء مسقط الحملات البحرية التي أرسلها الخلفاء الراشدون للقضاء على القرصنة في غرب المحيط الهندي وذلك من أجل التزود بالمؤن والمياه العذبة¹⁴ التي كانت بمثابة نقطة جذب قصده لأجلها العديد من السفن العابرة بين مواني الخليج والجزيرة العربية ومواني المحيط الهندي عبر التاريخ، واستمرت إدارة ميناء مسقط مع بداية الدولة الأموية وفقا للنظام المتبع في عهد الخلافة الراشدة، وذلك حتى عام 689م عندما استولى الخوارج النجدات بقيادة عطية بن الأسود الحنفي على عمان وقتلوا عباد بن عبد بن الجلندي وسكوا أول درهم في صحار بعمان عام 700م¹⁵، تلك السيطرة لم تدم طويلا فعادت عمان إلى سلطة الخلافة الأموية بصورة إشراف مركزي تحت تبعية والي عمان المعين من قبل والي العراق حتى نهاية الدولة الأموية عام 750م

16

استغلت عمان الفراغ السياسي الذي نجم عن سقوط الدولة الأموية فقامت الإمامة الإباضية الأولى كأول دولة عمانية مستقلة عن الخلافة الإسلامية منذ دخول عمان في تبعية الدولة الإسلامية عام 632، غير أنها لم تستمر سوى سنتين، حيث فرضت الدولة العباسية في عام 752م سيطرتها على عمان وموانئها وكان من ضمنها ميناء مسقط وذلك لمدة أربعين عاما حتى قيام الإمام الإباضية الثانية عام 793م، فأصبح ميناء مسقط بحكم من قبل السلطة المحلية حتى تمكن محمد بن بور من القضاء عليها وإعادة عمان لسلطة الدولة العباسية عام 893م والتي قامت بتعيين عدد من الولاة على عمان¹⁷.

13 - سلطان، عبد المنعم. تاريخ عمان والخليج في صدر الإسلام. مركز الإسكندرية للكتاب: الإسكندرية، 2007، ص 63-67

14 - العاني، عبدالرحمن. تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى. دار الحكمة: لندن، 1999م، ص 182

15 - دارلي، دوران. تاريخ النقود في سلطنة عمان. البنك المركزي العماني: مسقط: 1990م، ص 13-15

16 - سلطان، مرجع سابق، ص 71-92

17 - فوزي، فاروق عمر. الموجز في تاريخ عمان السياسي في القرون الإسلامية الأولى من القرن الأول إلى العاشر الهجري. دار مجدلاوي: عمان، 2007م، ص 105-113

أصبح ميناء مسقط من ضمن نفوذ البويهيون الذين سيطروا على عمان خلال الفترة من 929 وحتى عام 1051م عندما خلص الإمام راشد بن سعيد اليعمدي الموائى العمانية من سيطرة البويهيين، إلا أن الأمر لم يستمر طويلا حيث تمكن البويهيون من استرجاع ميناء مسقط بعد فترة قصيرة من إعادة تحريره، وظل الأمر على هذا الحال حتى قيام عماد الدين أرسلان بغزو عمان عام 1067م وضم الموائى العمانية بما فيها ميناء مسقط إلى إمارة سلاجقة كرمان عام 1190م، وبعد زوال الحكم السلجوقي من عمان خضعت موانئها المطلة على بحر عمان كمسقط وصحار وكذلك موانئها المطلة على بحر العرب كميناء قلهاة وصور إلى سيطرة جزيرة قيس الواقعة على مدخل الخليج العربي والتي عدت أكبر قوة بحرية في منطقة الخليج الفارسي خلال القرن الثاني عشر الميلادي

18

ظهرت مملكة هرمز كقوة بحرية وتجارية مع مطلع القرن الثالث عشر الميلادي فارضة سيادتها على جزيرة قيس منافستها الكبرى على التجارة في الخليج فألت إليها جميع الموائى التي كانت تسيطر عليها جزيرة قيس بما فيها ميناء مسقط، وتطورت الأنشطة التجارية في ميناء مسقط خلال فترة وقوعه تحت سلطة مملكة هرمز، خاصة بعد أن أصبح الخط الملاحي القادم من الهند وجنوب شرق آسيا يتجه مباشرة إلى ميناء مسقط فارتفعت فيه كميات البضائع التي جلبتها السفن التجارية الضخمة القادمة من الهند والصين خلال فترة الرياح الموسمية والتي لم يستوعبها ميناء قلهاة، مما جعل الميناء يحتل الصدارة بين الموائى العمانية خاصة بعد أن عطل الهرمزيون نشاط ميناء صحار، فازدادت حجم الأدوار التي مارسها ميناء مسقط لخدمة الخط الملاحي هرمز - مسقط - قلهاة - صور، وما بعدها إلى عدن والبحر الأحمر والعكس، في مجال توفير المواد التموينية والاستهلاكية

18 - القوصي، عطية. سيراف وكيش وعدن من القرن الثالث حتى السادس الهجري. المجلة المصرية للدراسات التاريخية، مجلد: 23، 1976م، ص53-76

اللازمة للسفن وربابنتها القادمين إليه وكذلك فيما يتعلق بصناعة السفن وإصلاحها وصيانتها¹⁹، وأدار الهرمزيون ميناء مسقط لمدة قرنين من الزمان اعتباراً من عام 1320م وحتى عام 1508م عندما تعرضت السواحل العمانية للغزو البرتغالي بقيادة الفونسو دي البوكيرك Alfonso De Albuquerque²⁰.

ميناء مسقط في العصور الحديثة:

ازدادت أهمية ميناء مسقط مع مطلع العصور الحديثة وظهور حركة الكشوفات الجغرافية، فتنافست القوى العالمية على الاستفادة من ميناء مسقط كمحطة توقف رئيسية لسفنها العابرة إلى الهند والصين للسيطرة على خزائن الشرق، بدءاً من البرتغاليين الذين أدركوا الأهمية الإستراتيجية والتجارية لمسقط والتي نستدل عليها من وصف القائد البرتغالي الفونسو دي البوكيرك في مذكراته حيث يقول: (إن مسقط مدينة ضخمة كثيرة السكان، وفيها بساتين وحدائق ومزارع للنخيل وبرك من الماء لريها بواسطة محركات خشبية، أما ميناؤها فصغير وله شكل حدوة الحصان يوفر الوقاية من كل الرياح، كانت مسقط في الأونة الأخيرة سوقاً لنقل الخيول والتمور، وهي مدينة على درجة كبيرة من الأناقة والجمال ومنازلها بديعة جداً، تمون من المناطق الداخلية بكميات كبيرة من القمح والذرة والشعير والتمور تكفي لتحميل كل السفن التي ترد إلى الميناء لشرائها)²¹.

جعل البوكيرك ميناء مسقط من أقوى القواعد البرتغالية على سواحل الخليج العربي والمحيط الهندي، وذلك إدراكاً منه لأهميته التجارية والإستراتيجية، خاصة بعد أن نقل إليه النشاط التجاري لهرمز فأصبح محطة تموين رئيسية للسفن العابرة بين الهند

19 - الأز كوي، مصدر سابق، ج:2، ص 899-916 بتصرف.
ما يلز. الخليج بلدانه وقبائله، ترجمة: محمد أمين عبدالله. وزارة التراث القومي والثقافة: مسقط، 1990م، ص129-149

20 - بلجريف، تشارلز. ساحل القرصنة. المؤسسة العربية للدراسات والنشر: بيروت، 2005م، ص33.
21 - Diffie, B and G. Winus. **Foundation of the Portuguese empire 1415-1580.** -
The north central publishing company: Saint Paul, 1977, pp.245-347

ومنطقة الخليج ومركزا أساسيا لتوزيع سلع الشرق في المنطقة²²، وفرض البرتغاليون رسوم على جميع السفن التي كانت تصل إلى ميناء مسقط وأسسوا إدارة لجباية تلك الرسوم واضعين بذلك النواة الأولى لنظام الجمارك في عمان وأنشأوا في عام 1624م مبنياً للجمارك في ميناء مسقط²³، جدير بالذكر أن الجمارك عادت بالكثير من الدخل على خزينة العمانية لتصبح بعد ذلك أحد مواردها الأساسية، وذلك على الرغم من حالة الاستياء التي نجمت عن فرضها في البداية من قبل التجار والملاحين العمانيين، مما جعل الإمام ناصر بن مرشد اليعربي يحرص على أن يتضمن عقد الصلح الذي وقعه مع البرتغاليين بتاريخ 16 أغسطس 1648م إعفاء السفن العمانية من دفع أية رسوم جمركية عند استخدامها ميناء مسقط²⁴.

استخدم أئمة اليعاربة أسطولهم الحربي لأغراض التجارة في أوقات السلم، فحرصوا على تأمين ميناء مسقط الذي أصبح ملتقى للتجارة بين الهند وشرق أفريقيا، حتى عد أهم مركز تجاري في المنطقة في أواخر القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر الميلادي²⁵، وذلك بسبب رواج تجارته وتنوع بضائعه بصورة لفتت أنظار القادمين إليه حيث يصفه الرحالة كيمفر Kaempfer الذي زار مسقط في عام 1688م بقوله : (مرفأ مسقط في رأيي أروع ما يمكن للطبيعة والفن أن يجودوا به، وبإستطاعة المرء أن يبتاع في السوق الأقمشة الحريرية والكتانية والتوابل واللبن والقهوة وأجود أصناف الأطعمة، أما المانجو فكان الذ وأشهى ما نقته في حياتي)²⁶.

22 - Hawley, Donald. **Oman**. Stacey International Publisher: London, 2012, P.86

23 - أوبنهايم، ماكس. **رحلة إلى مسقط عبر الخليج**. دار الوراق للنشر: بغداد، 2007م، ص49

24 - المعاني، عبدالرزاق محمود. **التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر الميلادي**. دائرة الثقافة والإعلام: الشارقة، 2001م، ص98

25 - السيار، عائشة. **دولة اليعاربة في عمان وشرق أفريقية 1624-1741م**. دار القدس: بيروت،

1975م، ص126

26 - Kaempfer. **Travels in Oman**. The Oleander Press Ltd: Cambridge, PP.3-7

نتج عن الازدهار التجاري الذي شهده ميناء مسقط في فترة حكم اليعاربة وحرصهم على استتباب الأمن به، تنافس الشركات الأوروبية على فتح وكالات تجارية لها في مسقط، فافتتحت شركة الهند الشرقية البريطانية British East India Company في عام 1659م وكالة لها في ميناء مسقط تضمن نشاطها التجاري المتاجرة بخمس أنواع من السلع وهي : الحرير والصوف والبن واللؤلؤ والتمور²⁷، كما افتتحت شركة الهند الهولندية Dutch East India Company وكالة تجارية في ميناء مسقط عام 1670م تركز نشاطها التجاري في الحصول على اللؤلؤ الذي ازداد الطلب عليه في أوروبا وتسويق الأرز²⁸، وإضافة إلى الشركات الأوروبية نجد ميناء مسقط يرتبط بعلاقات تجارية مع العديد من الدول الأخرى كالهند والصين والعراق وغيرها، وذلك بفضل اهتمام أئمة اليعاربة بتطوير أنشطته التجارية التي شهدت طفرة في عهد الإمام مهنا بن سلطان (1719-1720م)، بسبب اعفائه تجار مسقط من الرسوم الجمركية²⁹ فانخفضت الأسعار، وتدفقت المحاصيل الزراعية العمانية إلى مسقط لتصديرها للخارج وارتفعت أرباح الميناء .

استفاد الإمام أحمد بن سعيد من تحول نشاط ميناء بندر عباس التجاري إلى ميناء مسقط في عام 1763م إثر الفوضى السياسية التي اجتاحت فارس خلال تلك الفترة³⁰، مما شجعه على إقامة علاقات تجارية مع العديد من الكيانات الدولية، فجدده يتعاون مع السلطات الهندية للقضاء على القرصنة في المحيط الهندي والتي هددت قوافل الأرز القادمة من الهند إلى عمان والخليج والجزيرة العربية عن طريق ميناء مسقط، فأرسل نيبو

²⁷ Foster, William. **The English factories in India 1618-1669**. Clarendon press: Oxford, 1906, p.203

²⁸ Risso, Patricia. **Oman and Muscat: an early modern history**. Mackays of Chatham Ltd : London, 1986, pp.119-120

²⁹ - ابن رزيق، حميد بن محمد. **الفتح المبين في سيرة السادة البو سعديين**، تحقيق عبدالمنعم عامر. الفردوس للطباعة: صحار، 2001م، ص 264

³⁰ - لاندن، روبرت جيران. **عمان منذ 1856م مسيرا ومصيرا**. ترجمة: محمد أمين عبدالله. وزارة التراث القومي والثقافة: مسقط، 1988م، ص 73

سلطان حاكم منغلور موفد من قبله لعقد معاهدة مع الإمام أحمد بن سعيد عام 1776م تعهد فيها بالوقوف إلى جانب الإمام ضد أعدائه وإمداده بالمال والسلاح والرجال³¹، وأنشأ تيبو سلطان وكالة تجارية في مسقط أدارها التاجر مير قاسم كما تم تعيين التاجر عوض محمد خان وكيلا لتمثيل مصالح مسقط في منغلور، وخفضت الرسوم الجمركية على بضائع تجار ميسور في ميناء مسقط من نسبة 10 إلى 6%، بينما خفضت الرسوم إلى النصف على البضائع العمانية في الموانئ الواقعة تحت سيطرة تيبو سلطان³²، مما أدى إلى وجود خطوط ملاحية مباشرة بين ميناء مسقط والعديد من الموانئ الهندية مثل: موانئ كلكتا ومالقه وبتافيا، التي كانت تفد إليها السفن الأوروبية لتحميل البضائع مباشرة إلى المراكز التجارية في أوروبا وأمريكا مثل: لندن وامستردام ونيويورك فأصبح ميناء مسقط مرسى للسفن الأوروبية³³.

ويعتبر الإمام أحمد بن سعيد أول من بدأ التعامل التجاري مع جزيرة موريشيوس الخاضعة للنفوذ الفرنسي حيث كانت السفن تأتي محملة بالسكر وتعود محملة بالسكك والملح والبن³⁴، واقترح الإمام أحمد بن سعيد على السلطات الفرنسية بإنشاء وكالة تجارية فرنسية في مسقط، فقرر الفرنسيون إنشاء وكالة لهم في مسقط إلا أنه لم يتم افتتاحها رسمياً بسبب الظروف السياسية التي مرت بها فرنسا أثناء الثورة الفرنسية³⁵، الأمر الذي حفز بريطانيا على الإسراع في عقد اتفاقية تجارية مع مسقط وذلك في إطار المنافسة التقليدية بين بريطانيا وفرنسا فوقعت شركة الهند الشرقية البريطانية اتفاقية مع السيد سلطان بن أحمد عام 1798م عززت المصالح التجارية البريطانية في ميناء مسقط وعينت

31 - ابن رزيق. مصدر سابق، ص 327

32 - باقر، محمد رضا. التجارة والإمبراطورية في مسقط وزنجبار، دار روافد: بيروت، 2019م، ص 74

33 - لاندن، مرجع سابق، ص

34 - مايلز. الخليج بلدانه وقبائله، ص 226

35 - العقاد، صلاح. التيارات السياسية في الخليج العربي. مكتبة الأنجلو المصرية: القاهرة: ، 1982م .

بوجل (Bogel) ممثلاً سياسياً في مسقط كلفته بجانب مسؤولياته السياسية الإشراف على أعمال وكالة الشركة في ميناء مسقط³⁶، فكان بوجل بذلك أول مقيم سياسي بريطاني في الخليج، وأصبح ميناء مسقط قاعدة أساسية لتوفير الخدمات اللازمة للسفن التجارية الدولية التي استخدمته لتحميل وتفريغ بضائعها، فأصبح يعج بحركة تجارية بحرية نابضة تتنوع فيه مختلف البضائع من مواد غذائية وملابس وعقاقير طبية .

لعب ميناء مسقط اعتباراً من سبعينيات القرن الثامن عشر الميلادي دوراً أساسياً في تجارة البن الذي يستورد من مناطق مخا والحديدة في اليمن ويتم إعادة تصديره من ميناء مسقط إلى العديد من موانئ الشرق الأدنى والشرق الأقصى، فعلى سبيل المثال : صدر من ميناء مسقط في عام 1775م ما يقارب المائة طن من البن إلى البصرة ومناطق أخرى من أجزاء الإمبراطورية العثمانية³⁷، وانعكس ازدهار النشاط التجاري بميناء مسقط بآثاره الإيجابية على عائدات الموانئ العمانية الأخرى وموانئ الخليج العربي بوجه عام بفضل نشاط تجارة العبور (الترانزيت) الذي ربط ميناء مسقط بتلك الموانئ، حيث سجل التقرير الصادر عن شركة الهند الشرقية البريطانية (British East India Company) عام 1800م حجم التجارة في الخليج والذي قدر آنذاك بمبلغ ستة عشر مليون روبية هندية، بلغ نصيب ميناء مسقط منها أكثر من عشرة ملايين روبية أي ما تزيد نسبته على 62% من مجمل تجارة الخليج³⁸ .

استمر الاهتمام بميناء مسقط في عهد خلفاء الإمام أحمد بن سعيد خاصة بعد قيام السيد حمد بن سعيد بنقل العاصمة من الرستاق إلى مسقط عام 1789م الأمر الذي كان له الأثر الكبير في ازدهار ميناء مسقط، وكان رمزا واضحا لاعتماد الاقتصاد العماني على

³⁶ - Tuson, P & E. Quilk . **Arabian Treaties 1600-1960**. Archive edition.

Redwood press ltd: London, 1992

³⁷ - Parsons, A. **Trade in Asia and Africa**. Longman : London : 1808, PP.45-46

³⁸ - ماكبر ايرتي، فنستنت ومحمد الزبير. **عمان: حضارة عريقة ودولة حديثة**. مؤسسة بيت الزبير: مسقط،

2002م، ص 46

النشاط الملاحي والتجاري³⁹، وعمل السيد حمد على توحيد التعرفة الجمركية في ميناء مسقط بنسبة 6.5% على جميع التجار بدون استثناء وذلك بعد أن كانت نسب التعرفة الجمركية متفاوتة سابقا حيث كانت تعطى الأفضلية للتجار الأوربيين الذي كانوا يدفعون 5% فقط بينما يدفع التجار المسلمون نسبة 6% والهندوس واليهود نسبة 9%، وفي عام 1802م ألغى السيد سلطان بن أحمد الضرائب على الصادرات وخفض الضرائب على الواردات بنسبة 2,5% للتجار المسلمين و 5% للتجار غير المسلمين وشجعت تلك الإجراءات التجار على اختلاف أديانهم من الهند وأفريقيا واليمن وفارس ومكران وأندونيسيا والعراق وغيرها من البلدان على ممارسة الأنشطة التجارية في مسقط واستقرارهم بها إضافة إلى استقرار ملاك السفن التجارية وصناعاتها والسيارة بمسقط، بفضل الأمن الذي شهدته مسقط خلال تلك الفترة والضرائب المعتدلة، مما أدى إلى زيادة السفن المملوكة للتجار العمانيين حيث أشارت الإحصائيات خلال تلك الفترة عن وجود خمسة عشر سفينة بميناء مسقط تتراوح حمولتها بين الأربعمائة إلى السبعمائة طن وثلاث سفن شراعية وخمسون مركبا من نوع البوم (dhow) وخمسون زورقا كبيرا⁴⁰، فأصبح ميناء مسقط محور النشاط الاقتصادي والتجاري في المنطقة.

فرض السيد سعيد بن سلطان ضريبة نسبتها 5% على السلع الواردة إلى ميناء مسقط وأعلى الصادرات من الضرائب، مما كان له الأثر الإيجابي على النمو الاقتصادي الذي شهدته الميناء خلال تلك الفترة خاصة بعد انتقال السيد سعيد بن سلطان إلى زنجبار في عام 1832م، وما ترتب عليه من زيادة واردات السلع إلى ميناء مسقط وظهور سلع جديدة بالميناء مثل: القرنفل الذي زرعه السيد لأول مرة في زنجبار وأرسلت كميات منه لميناء مسقط لإعادة تصديره إلى العديد من الدول، فارتفعت عائدات جمارك مسقط لتبلغ مائة

39 - شولتز، فريد. سلطنة عمان: مقدمة جغرافية لسلطنة عمان ومواردها الطبيعية وسكانها، ترجمة: شركة انثيربارت. مطابع أرفست كليت: شتوتجارت، 1980م، ص66
40 - باقر، مرجع سابق، ص 64-73

وخمسة آلاف دولار نمساوي في عام 1835م، ثم قفزت في عام 1840م لتصل إلى مبلغ ستمائة وعشرة آلاف دولار نمساوي⁴¹.

زاد النشاط الملاحي في ميناء مسقط بفضل السفن الكثيرة التي استخدمته لأغراض التجارة وكانت من ضمن سفن الأسطول العماني الذي أطلق على بحريته في النصف الأول من القرن التاسع عشر الميلادي لقب (سيدة المحيط الهندي)، كما توسعت صادرات الميناء ووصلت بضائعه إلى العديد من البلدان بفضل معاهدات التجارة والصداقة التي عقدها السيد سعيد بن سلطان مع العديد من دول العالم مثل : أمريكا عام 1833م وبريطانيا عام 1839م وفرنسا عام 1844م، والتي تعلق معظم بنودها بتنظيم التجارة والملاحة بين الإمبراطورية العمانية وتلك البلدان، وتقديم التسهيلات البحرية لسفن تلك الدول في الموانئ العمانية⁴²، فعلى سبيل المثال : كان من نتائج توقيع السيد سعيد بن سلطان معاهدة تجارة وصداقة مع الولايات المتحدة الأمريكية تصدير تمور الفرض العمانية إلى الولايات المتحدة الأمريكية اعتبارا من أربعينيات القرن التاسع عشر الميلادي، وتوجه السفن الأمريكية مباشرة إلى ميناء مسقط قادمة من موانئ الولايات المتحدة الأمريكية كميناء ماساتشوستس (Massachusetts) وميناء نيو إنجلاند (New England) الواقعان في ولاية بوسطن، إضافة إلى العديد من موانئ ولاية نيويورك⁴³.

ساعدت المتغيرات السياسية الدولية والتطور الصناعي الذي شهده العالم اعتبارا من أواخر القرن التاسع عشر الميلادي ميناء مسقط على ممارسة دوره التجاري بصفته رافدا أساسيا لخزينة الدولة العمانية وذلك بالرغم من الآثار السلبية الناجمة عن تحكيم كاننج (Canning Arbitration) الصادر عام 1861م والذي قسم الإمبراطورية العمانية إلى

41 - Great Britain. **The Persian Gulf administration reports 1873-1947**,

Archive editions. Redwood burn ltd: London, 1986

42 - Tuson, **Op.Cit**, vol:3, pp.39-69

43 - Hopper, Matthew, **Slave of one master: Globalization and Slavery in**

Arabia in the age of empire. Yale University press: New Haven, 2015, p.73

قسمين هما : عمان ويحكمها السلطان ثويني بن سعيد بينما يحكم السلطان ماجد بن سعيد زنجبار، على أن تدفع حكومة زنجبار مبلغا سنويا قدره أربعون ألف دولار نمساوي لحكومة عمان - فيما عرف باسم معونة زنجبار - تعويضا عن الأضرار الاقتصادية التي لحقتها من جراء هذا التقسيم⁴⁴، وسنحاول فيما يلي استعراض عاملين بارزين كان لهما الأثر الكبير في انتعاش ميناء مسقط وارتفاع عائداته المالية خلال الفترة التي أعقبت تقسيم الإمبراطورية العمانية عام 1861م وحتى اندلاع الحرب العالمية الأولى عام 1914م، وهما : نشاط الملاحة البخارية وتجارة السلاح .

أولا: نشاط الملاحة البخارية في ميناء مسقط:

أصبح ميناء مسقط مقصدا للسفن البخارية اعتبارا من سبعينيات القرن التاسع عشر الميلادي، وذلك نظرا للخصائص الطبيعية التي ميزته عن غيره من موانئ المنطقة، والمتمثلة في وجود غاطس كبير قادر على استقبال السفن البخارية المحملة بالبضائع والبريد والمسافرين⁴⁵، فزادت الحركة الملاحية بين ميناء مسقط وموانئ الخليج العربي والبحر الأحمر والبصرة والهند وموريشيوس واليمن وزنجبار وغيرها من البلدان، وأصبح ميناء مسقط مركزا رئيسياً لتجارة العبور (الترانزيت) ليس على سواحل الخليج فحسب وإنما في أجزاء واسعة من منطقة حوض المحيط الهندي تنوعت فيه البضائع المعدة للاستيراد والتصدير من وإلى مختلف البلدان، ومن أهم شركات الملاحة البخارية التي وصلت سفنها إلى ميناء مسقط :

44 - القاسمي، سلطان بن محمد. تقسيم الإمبراطورية العمانية 1856-1862م. مؤسسة البيان للصحافة

والنشر: دبي، 1989م، ص 277-279

45 - عبدالله، محمد مرسي. الخلفية التاريخية لموانئ الخليج العربي. مجلة المؤرخ العربي. العدد:

1968/28، ص 9

- 1- شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية (British India Steam Navigation Company) التي أصبحت بواخرها تزور ميناء مسقط بمعدل رحلة واحدة أسبوعيا اعتبارا من شهر مايو 1874م، ثم ارتفع معدل رحلاتها الأسبوعية إلى رحلتين اعتبارا من شهر مايو 1904م⁴⁶، وكان وكيلها في مسقط شركة دبليو جي تاول (W.G Towell)⁴⁷.
- 2- الشركة الإنجليزية العربية الفارسية للملاحة البخارية المعروفة باسم خط ستريك المحدودة (Strick Line Limited) وسيرت رحلاتها إلى ميناء مسقط اعتبارا من عام 1866م، واسندت وكالتها إلى شركة رانتسي برشوتم (Ratensi Burshottam)⁴⁸.
- 3- الشركة البريطانية الاستعمارية للملاحة البخارية المعروفة باسم شركة بكنول للملاحة البخارية (Bucknail S.S Limited) وتأسست عام 1895م⁴⁹.
- 4- الشركة الروسية للملاحة البخارية (Russian Steam Navigation Co) التي قامت برحلات ربع سنوية إلى ميناء مسقط اعتبارا من عام 1901م، وعهدت بوكالتها التجارية إلى جوجير (Gogeir) التاجر الفرنسي بمسقط⁵⁰.
- 5- خط الشركة الألمانية هامبورج - أمريكا (Hamburg America Line) والتي بدأت رحلاتها إلى ميناء مسقط عام 1906م برحلات ربع سنوية⁵¹، ثم أصبحت تقوم

46 - لوريمر، ج.ج. السجل التاريخي للخليج وعمان وأواسط الجزيرة العربية، ترجمة: جامعة السلطان

قابوس. دار غارنت للنشر: لندن، 1995م، م: 9 تاريخ، ص 324

47 - Report on the trade of Masqat 1913-1914

48 - لندن، مرجع سابق، ص 109

49 - البسام، علي حسين. الأوضاع السياسية والإقتصادية في سلطنة عمان وأثرها على الملاحة والتجارة في عهد السلطان تركي بن سعيد وابنه فيصل 1873-1914م. الدار العربية للموسوعات:

بيروت، 2009م، ص 81

50 - يافعة، جميل يوسف. العلاقات التجارية بين روسيا والخليج العربي من خلال الوثائق التاريخية لعام

1914-1906م. مجلة الوثيقة، العدد: 32/1997م، ص 147

51 - Report on the trade of Masqat 1905-1906

برحلات شهرية اعتباراً من عام 1912م⁵²، وتمكن الألمان عن طريق هذا الخط من إنتزاع تجارة السكر من البريطانيين، حيث بلغ حجم التجارة الألمانية في السكر أربعة آلاف وخمسمائة وخمسين طناً في عام 1908م مقابل ثلاثة آلاف وخمسمائة وخمسة وسبعون طن حجم التجارة البريطانية بالسكر في نفس الفترة ، مما أدى إلى عقد مؤتمر بروكسل عام 1908م حددت فيه تكاليف شحن السلع من أوروبا إلى الخليج⁵³، كما كان ميناء مسقط محطة توقفت فيها السفن السويدية والأمريكية المتجهة إلى موانئ جنوب شرق آسيا لتفريغ البضائع والتزود بالماء والوقود⁵⁴.

أدى ظهور سفن الملاحة البخارية التي تزايدت أعدادها في ميناء مسقط من عام إلى آخر حتى بلغت أكثر من ستمائة سفينة بخارية رست بالميناء خلال الفترة من 1907-1908م⁵⁵، إلى إغراق السوق العمانية بالبضائع المتنوعة التي تنتجها المصانع العالمية والأوروبية منها بصفة خاصة، وازدادت أهمية ميناء مسقط كمركز لتجارة العبور (الترانزيت) في منطقة بحر العرب والخليج العربي، مما عكس أثره الإيجابية على المراكب الشراعية المملوكة للتجار المحليين والتي استفادت من التقنية الفنية المستخدمة في السفن البخارية فاستخدمت الميكنة عوضاً عن الشراع، ونشطت في مجال توزيع البضائع وخصوصاً في الموانئ العمانية وموانئ الخليج التي لم تتمكن موانئها من استقبال السفن البخارية الكبيرة الحجم⁵⁶، حيث وصل عد المراكب الشراعية التي استخدمت ميناء مسقط إلى الألف مركب خلال الفترة من 1904-1905م⁵⁷، غير أن سفن الملاحة البخارية

52 - Report on the trade of Masqat 1912-1913

53 - التميمي، عبدالمالك خلف. تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث. حويليات كلية الآداب بجامعة الكويت، الحولية الثامنة/1986-1987م، ص26-27

54 - Report on the trade of Masqat 1912-1913

55 - Report on the trade of Masqat 1907-1908

56 - الزدجالي، إسماعيل بن أحمد. تجارة عمان الخارجية في عهد السلطان فيصل بن تركي البوسعيدي 1888-1913م. وزارة التراث والثقافة: مسقط، 2014م، ص167

57 - Report on the trade of Masqat 1904-1905

بدأت بالتناقص في ميناء مسقط اعتباراً من عام 1912م ليلبغ عددها ثلاثمائة وسبع وثمانون سفينة في الفترة 1912-1913م⁵⁸ بعدما كان عددها يزيد على الخمسمائة سفينة خلال الفترة التي سبقتها مباشرة 1911-1912م⁵⁹، ويرجع ذلك إلى تأثر السفن البخارية بالاضطرابات التي شهدها العالم خلال تلك الفترة وأدت إلى قيام الحرب العالمية الأولى عام 1914م فتوقفت شركات الملاحة البخارية عن تسيير رحلاتها، وأغلق بعضها بعد تكبدها خسائر فادحة بسبب تلك الأوضاع.

ثانياً: تجارة السلاح في ميناء مسقط:

راجت تجارة السلاح في ميناء مسقط اعتباراً من عام 1890م، وذلك بعد صدور قرار مؤتمر بروكسل المنعقد بتاريخ 2 يوليو 1890م والقاضي بمنع تجارة السلاح في المنطقة الممتدة بين خط عرض 20 شمالاً و22 جنوباً والممتدة غرباً إلى المحيط الأطلسي وشرقاً إلى المحيط الهندي، فكان من الطبيعي أن تتحول تجارة السلاح من الساحل الشرقي لأفريقيا إلى الخليج لأنه يقع فوق خط 20 الموازي لخط العرض الشمالي وبالتالي فهو خارج عن المنطقة المحظور فيها تجارة السلاح، فوجدت فيه شركات السلاح مرتعاً خصباً لتصريف بضاعتها التي بدأت تأخذ طريقها إلى مسقط نظراً للخصائص الطبيعية التي تفردها ميناءه والتي أهلتها لاستقبال السفن البخارية، إضافة إلى الصلات التاريخية الرابطة بين عمان وشرق أفريقيا فازدهرت تجارة السلاح بمسقط في الفترة الواقعة بين 1890-1912م⁶⁰، حيث زادت واردات ميناء مسقط من السلاح خلال الفترة من عام 1907م وحتى عام 1910م على الخمسة ملايين دولار نمساوي وردت إليه من بريطانيا وفرنسا

58 - Report on the trade of Masqat 1912-1913

59 - Report on the trade of Masqat 1911-1912

60 - عبدالرحمن، عبدالوهاب أحمد. الخليج العربي والمحرمات البريطانية الثلاث 1778-1914م. دار

القلم: دبي، 1997م، ص 144-145

وبلجيكا وألمانيا ورومانيا، وصدر منها إلى الخليج العربي وبلاد فارس أسلحة فاق مبلغها على المليون دولار نمساوي⁶¹.

أصبحت مسقط كما يصفها لوريمر (أعظم سوق للسلاح في الشرق الأوسط)، مما جعل شركات السلاح العالمية تتنافس على افتتاح وكالات تجارية لها في مسقط، ومن أهم تلك الشركات: شركة فرانسيس تايمز وشركاؤهم (Messrs Francis Times) وهي شركة بريطانية فارسية أنشأت وكالة تجارية لها في مسقط عام 1896م تحت إدارة دامودار درامسي (Damodhar Drahmsi)، وحقت أرباحا كبيرة قدرت في منتصف عام 1897م بحوالي أربعين ألف جنيه إسترليني⁶²، وشركة أم.ام.بايجوت (M.M Beijeot Company)، وشركة كفوركيان و.أ.ت مالكوم (Kevorkian & A.T Malcom Company)، وشركة فيلد رايفل (Field Rifle) لصناعة البنادق ببرمنجهام إضافة إلى مؤسسة أوديسا (Odisa East) ومؤسسة جيبوتي⁶³، وبرز الكثير من التجار العمانيون في مجال تجارة الأسلحة من أشهرهم : محمد فاضل صاحب شركة دبليو جي تاول التي مازالت تمارس أعمالها التجارية حتى وقتنا الحالي وقامت بدور كبير خلال تلك الفترة في مجال تجارة الأسلحة خاصة في استيراد الأسلحة البريطانية من مصانعها إلى ميناء مسقط⁶⁴، وعلي موسى خان الذي عد من أشهر تجار السلاح وأغناهم خلال تلك الفترة متخذا من منزله مستودعاً

⁶¹ - Report on the trade of Masqat 1907-1908, 1908-1909, 1909-1910

⁶² - لوريمر، مصدر سابق، م: 10 تاريخ، ص103-111

⁶³ - Allen, Calvin . Sayyids Shets and Sultans: political and trade in Masqat

1785-1914, Ph.D. thesis. University of Washington: U.S.A, 1978, 126

Al-Mousawi, Hussain. A history of Omani British relations 1888-1920 , Ph.D. thesis. University of Glasgow: U.K, 1990, 115

⁶⁴ - Field, Michael. The merchants: The big business families of Arabia. Great Britain: London, 1984, p.158

للسلاح والذخيرة، ويوسف بن أحمد الزواوي الذي ارتبط بعلاقات تجارية مع العديد من شركات السلاح الإقليمية والدولية⁶⁵.

اتخذت السلطات البريطانية موقفا صارما لمواجهة انتشار تجارة الأسلحة في مسقط مبررة موقفها بالشكوى التي تقدم بها شاه فارس حول المخاطر التي تجلبها تجارة السلاح على بلاده، متناقضة في ذلك مع تصريحاتها المشجعة على الإتجار بالسلاح في عمان والخليج، حيث تكمن الحقيقة في تخوف بريطانيا من أن تؤدي الأرباح الهائلة التي حققتها عمان من وراء تلك التجارة إلى تقليص نفودها في المنطقة خاصة في حالة استغناء السلطان فيصل بن تركي البوسعيدي عن معونة زنجبار التي تكفلت بريطانيا بدفعها واستغلتها كورقة رابحة تضغط بها كلما هددت مصالحها، ونجحت الحكومة البريطانية بعد محاولات مستمرة تعرضت فيه إلى المعارضة من قبل الشركات البريطانية العاملة في مجال تصنيع الأسلحة والتي رأت في مسقط سوقا رائجة لتصريف منتجاتها، وعدم تقبل السلطان فيصل لاتخاذ أي إجراء يحد من نشاط تجارة الأسلحة في بلاده بسبب الأرباح التي تدرها على خزينة الدولة، إلا أن بريطانيا تمكنت من إقناعه في الأخير بعدما منحته مكافأة قدرها واحد وثلاثون ألف وخمسمائة دولار نمساوي، وأقرضته مبلغ عشرة آلاف دولار نمساوي يعيدها على دفعات شهرية بمعدل ألف دولار وتستقطع من معونة زنجبار التي رفعت قيمتها السنوية من أربعين ألف إلى ثمانية وستين ألف دولار نمساوي، وذلك كتعويض عن الخسائر المترتبة على حظر تجارة السلاح بمسقط⁶⁶.

أصدر السلطان فيصل بن تركي البوسعيدي في الأول من سبتمبر عام 1912م قانوناً لتنظيم تجارة السلاح في مسقط أنشأ بموجبه مستودعا لحفظ السلاح في ميناء مسقط خصصت له مباني بالقرب من دار الجمارك وعين قاسم بن الإمام قادري مشرفاً عليه،

⁶⁵ - الفريحي، فاطمة بنت محمد. تجارة السلاح في الخليج العربي 1879-1914م. دار الملك عبدالعزيز: الرياض، 2004م، ص 70-72
⁶⁶ - الزدجالي، تجارة عمان الخارجية، ص 100-114 بتصرف.

تمثلت مهمته في تنظيم عملية دخول الأسلحة إلى ميناء مسقط وتسجيلها وإصدار تصاريح لها، وعدم السماح بإعادة تصديرها إلى الخارج إلا بإذن من السلطات المعنية في الميناء⁶⁷، وأورد السلطان فيصل في القانون السبب الذي دعاه إلى إصداره والمتمثل في الرغبة في تجميع الأسلحة والذخائر الموجودة بأماكن متفرقة وتخزينها في مكان واحد لحمايتها من الضياع و السرقة، وألزم تجار السلاح بناء على هذا القانون بجلب ما لديهم من سلاح وذخيرة إلى المستودع ومن لا ينفذ التعليمات سوف يتعرض للعقاب ومصادرة جميع الشحنات التي سترد باسمه مستقبلاً، ومنع سحب أي أسلحة من المستودع إلا بعد دفع الضرائب كاملة والحصول على تصاريح صرف خاصة معتمدة من مشرف المستودع يتم منحها للمشتريين ووكلائهم على أن يبرزوا ما يثبت نوع الأسلحة وكميتها ومصدرها والجهة التي يحملونها إليها، وتوضع علامة المستودع والرقم المتسلسل على جميع الأسلحة الخارجة منه⁶⁸، وتسبب هذا الإجراء في انخفاض بالغ في تجارة الأسلحة التي لم تتجاوز وارداتها إلى الميناء في عام 1912م النصف مليون دولار نمساوي ولم تتعدى صادراتها المائة وخمسون دولار نمساوي⁶⁹، ثم ما لبثت أن اختفت تجارة السلاح من مسقط والتي درت على خزانتها الكثير من الأرباح .

ألقى إنشاء مستودع السلاح بالعديد من الآثار السياسية والاقتصادية السلبية على عمان فتدهور اقتصادها بفقده مورداً مهماً في تمويل خزينتها مما أحدث عجزاً كبيراً في ميزانيتها وقلة السيولة المالية للبلاد، وضعف التبادل التجاري بين ميناء مسقط والدول الأخرى خصوصاً الدول الأوروبية التي كانت تصدر إليه كميات هائلة من الأسلحة توقفت بعد إنشاء المستودع باستثناء الأسلحة الألمانية المهربة بواسطة السفن العاملة في خط سكة حديد بغداد، كما تراجعت أهمية الميناء التجارية بصفته مركزاً أساسياً لتوزيع السلع على

67- طه، جاد محمد. تجارة الأسلحة في مسقط 1910-1913م. المجلة التاريخية المصرية، المجلد: 17/1970م

68 - Administration reports of Masqat 1912-1913. Vol: vii 1912, p.86

69 - Report on the trade of Masqat 1912-1913

سواحل عمان والخليج لتحل محله الموانئ الصغيرة على سواحل الباطنة، واتجهت التجارة نحو الشمال لتزدهر موانئ الكويت والمحمرة والبصرة إضافة إلى ميناء جيبوتي في الجنوب⁷⁰، وقامت ثورة الإمامة ضد السلطان فيصل بن تركي بسبب الإجراءات التي اتخذها لمنع تجارة السلاح، معلنة بأن السلطان بهذا الموقف قد أصبح خاضعا للإنجليز، وتم انتخاب سالم بن راشد الخروصي إماما على عمان بتاريخ 19 مايو 1913م، واختيرت مدينة نزوى لتكون عاصمة للإمامة، فقامت العديد من المواجهات العسكرية بين قوات السلطان فيصل بن تركي ومعسكر الإمامة⁷¹، وفرض السلطان حصارا اقتصاديا على المناطق التي تبعت الإمامة فرفع الرسوم الضريبية على المنتجات الواردة منها إلى الساحل، حيث بلغت رسوم الرمان الذي يزرع أغلبه في الجبل الأخضر أهم معاقل الإمامة 28% من قيمته بعد أن كانت 7%، ورسوم التمور الذي كان أغلبه وخاصة تمور الفرض المصدر إلى أمريكا تأتي من داخلية عمان إلى 15% بعد أن كانت 5%، وحظر وصول المؤن خاصة الأرز والذخائر والأقمشة إلى مناطق نفوذ الإمامة، مما أدى إلى حرمان ميناء مسقط من عوائد صادراته المعتمد أغلبها على المنتجات الزراعية القادمة من المناطق التي تبعت الإمامة، وفقدان أحد الأسواق التي اعتمد عليه في تصريف وارداته من البضائع⁷².

خيم الكساد الاقتصادي العالمي الناجم عن الدمار الذي خلفته الحربين العالميتين الأولى (1914-1918م) والثانية (1939-1945م) بظلاله على ميناء مسقط حاله في ذلك حال بقية الموانئ العالمية الأخرى، مما أدى إلى انخفاض العائدات الجمركية التي كانت المصدر الرئيسي لخزينة الدولة العمانية، وظل الأمر على ذلك الحال حتى بدأ الميناء

70 - الزدجالي، تجارة عمان الخارجية، ص 118-119

71 - Bailey, R.W. **Records of Oman 1867-1947**, archive editions. Redwood

burns ltd: London, 1998, Vol: ii, pp.730-748

72 - الحسيني، فاضل محمد. موقف بريطانيا من ثورة الإمامة في عمان 1913م. مجلة الوثيقة، العدد:

2000/38، ص 159-163

ينتعش مرة أخرى اعتباراً من عام 1967م مع تصدير أول شحنة نפט عماني إلى العالم الخارجي، وما أعقبه من تولي السلطان قابوس بن سعيد مقاليد الحكم في عمان لتشرق على عمان نهضة حديثة شملت منجزاتها جميع نواحي الحياة في عمان.

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر والمراجع باللغة العربية:

- 1- الإدريسي، محمد بن عبد الله. **نزهة المشتاق في اختراق الآفاق**. عالم الكتب للطباعة والنشر والتوزيع: الرياض، 1989م.
- 2- الإزكوي، سرحان بن سعيد. **كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة**، تحقيق: حسن محمد النابودة. دار البارودي: بيروت، 2007م.
- 3- أوبنهام، ماكس. **رحلة إلى مسقط عبر الخليج**. دار الوراق للنشر: بغداد، 2007م.
- 4- باقر، محمد رضا. **التجارة والإمبراطورية في مسقط وزنجبار**. دار روافد: بيروت، 2019م.
- 5- البسام، علي حسين. **الأوضاع السياسية والاقتصادية في سلطنة عمان وأثرها على الملاحة والتجارة في عهد السلطان تركي بن سعيد وابنه فيصل 1873-1914م**. الدار العربية للموسوعات: بيروت، 2009م.
- 6- بلجريف، تشارلز. **ساحل القرصنة**. المؤسسة العربية للدراسات والنشر: بيروت، 2005م.
- 7- التميمي، عبدالمالك خلف. **تاريخ العلاقات التجارية بين الهند ومنطقة الخليج العربي في العصر الحديث**. حوليات كلية الآداب بجامعة الكويت، الحولية الثامنة/1986-1987م.
- 8- الجرو، إسمهان سعيد. **الموانئ العمانية القديمة ومساهماتها في التجارة الدولية في ضوء الكتابات اليونانية والرومانية**. النادي الثقافي: مسقط، 2011م.
- 9- الحسيني، فاضل محمد. **موقف بريطانيا من ثورة الإمامة في عمان 1913م**. مجلة الوثيقة، العدد: 2000/38.
- 10- الخروصي، صالح بن عامر. **عمان في عهدي الإمام سعيد والسيد سعيد بن سلطان**. بيت الغشام: مسقط، 2015م.
- 11- دارلي، دوران. **تاريخ النقود في سلطنة عمان**. البنك المركزي العماني: مسقط: 1990م.

- 12- ابن رزيق، حميد بن محمد. **الفتح المبين في سيرة السادة اليوسعيدين**، تحقيق : عبدالمنعم عامر ومحمد مرسي عبدالله. الفردوس للطباعة: صحار، 2001م.
- 13- الزدجالي، إسماعيل بن أحمد. **تجارة عمان الخارجية في عهد السلطان فيصل بن تركي اليوسعيدي 1888-1913م**. وزارة التراث والثقافة: مسقط، 2014م.
- 14- الزدجالي، إسماعيل بن أحمد. **النشاط التجاري للبانين في عمان 1744-1970م**. أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة السلطان قابوس: كلية الآداب والعلوم الاجتماعية، قسم التاريخ، 2019م.
- 15- زرقة، محمد علي. **الأفلاج، القنوت: أنظمة الري ومياهها الخفية**. دار الحصاد للطباعة والنشر: دمشق، 1999م.
- 16- سلطان، عبدالمنعم. **تاريخ عمان والخليج في صدر الإسلام**. مركز الإسكندرية للكتاب: الإسكندرية، 2007م.
- 17- سليمان، صبحي. **سلطنة عمان بين الماضي والحاضر**. دار الفجر للنشر والتوزيع: القاهرة، 2015م.
- 18- السيار، عائشة. **دولة اليعاربة في عمان وشرق أفريقيا 1624-1741م**. دار القدس: بيروت، 1975م.
- 19- شولتز، فريد. **سلطنة عمان: مقدمة جغرافية لسلطنة عمان ومواردها الطبيعية وسكانها**، ترجمة: شركة انتيربارت. مطابع أرفست كليت: شتوتجارت، 1980م.
- 20- صراي، حمد. **عمان من القرن الثالث قبل الميلاد إلى القرن السابع الميلادي**. مكتبة الفلاح: الكويت، 2005م.
- 21- طه، جاد محمد. **تجارة الأسلحة في مسقط 1910-1913م**. المجلة التاريخية المصرية، المجلد: 17/1970م
- 22- العاني، عبدالرحمن. **تاريخ عمان في العصور الإسلامية الأولى**. دار الحكمة: لندن، 1999م.
- 23- عبدالرحمن، عبدالوهاب أحمد. **الخليج العربي والمحرمات البريطانية الثلاث 1778-1914م**. دار القلم: دبي، 1997م.

- 24- عبدالله، محمد مرسى. **الخلفية التاريخية لموانئ الخليج العربي**. مجلة المؤرخ العربي. العدد: 1968/28م.
- 25- العزيمي، أحمد بن عبدالله. **جغرافية عمان في كتب الرحالة العرب في العصور الإسلامية الوسطى**. المنتدى الأدبي: مسقط، 2014م
- 26- العقاد، صلاح. **التيارات السياسية في الخليج العربي**. مكتبة الأنجلو المصرية: القاهرة، 1982م .
- 27- الفريحي، فاطمة بنت محمد. **تجارة السلاح في الخليج العربي 1879-1914م**. داره الملك عبدالعزيز: الرياض، 2004م.
- 28- فوزي، فاروق عمر. **الموجز في تاريخ عمان السياسي في القرون الإسلامية الأولى من القرن الأول إلى العاشر الهجري**. دار مجدلاوي: عمان، 2007م.
- 29- القاسمي، سلطان بن محمد. **تقسيم الإمبراطورية العمانية 1856-1862**. مؤسسة البيان للصحافة والطباعة والنشر: دبي، 1989م.
- 30- القوصي، عطية. **سيراف وكيش وعدن من القرن الثالث حتى السادس الهجري**. المجلة المصرية للدراسات التاريخية، مجلد: 23، 1976م.
- 31- لاندن، روبرت جيران. **عمان منذ 1856م مسيرا ومصيرا**. ترجمة: محمد أمين عبدالله. وزارة التراث القومي والثقافة: مسقط، 1988م
- 32- لوريمر، ج.ج. **السجل التاريخي للخليج وعمان وأواسط الجزيرة العربية**، ترجمة: جامعة السلطان قابوس. دار غارنت للنشر: لندن، 1995م.
- 33- ماكبرايرتي، فنستت ومحمد الزبير. **عمان: حضارة عريقة ودولة حديثة**. مؤسسة بيت الزبير: مسقط، 2002م
- 34- ما يلز. **الخليج بلدانه وقبائله**، ترجمة: محمد أمين عبدالله. وزارة التراث القومي والثقافة: مسقط، 1990م.
- 35- المعاني، عبدالرزاق محمود. **التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر الميلادي**. دائرة الثقافة والإعلام: الشارقة، 2001م.
- 36- المقدسي، محمد بن أحمد. **أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم**. مكتبة مدبولي: القاهرة، 1999م.

37- مكتب مستشار جلالة السلطان لشؤون التخطيط الاقتصادي. موسوعة أرض عمان. مسقط: 2005م

38- يافعة، جميل يوسف. العلاقات التجارية بين روسيا والخليج العربي من خلال الوثائق التاريخية لعام 1906-1914م. مجلة الوثيقة، العدد: 1997/32م.

ثانياً: المصادر والمراجع باللغة الإنجليزية:

(أ) الوثائق المتعلقة بالتقارير السنوية لتجارة مسقط:

- 1- Report on the trade of Masqat 1904-1905
- 2- Report on the trade of Masqat 1905-1906
- 3- Report on the trade of Masqat 1907-1908
- 4- Report on the trade of Masqat 1908-1909
- 5- Report on the trade of Masqat 1909-1910
- 6- Report on the trade of Masqat 1911-1912
- 7- Report on the trade of Masqat 1912-1913
- 8- Report on the trade of Masqat 1913-1914

(ب) المصادر والمراجع:

- 1- Allen, Calvin . **Sayyids Shets and Sultans: political and trade in Masqat 1785-1914**, Ph.D. thesis. University of Washington: U.S.A, 1978.
- 2- Bailey, R.W. **Records of Oman 1867-1947**, archive editions. Redwood burns ltd: London, 1998.
- 3- Diffie, B and G. Winius. **Foundation of the Portuguese empire 1415-1580**. The north central publishing company: Saint Paul, 1977.
- 4- Field, Michael. **The merchants: The big business families of Arabia**. Great Britain: London, 1984.
- 5- Foster, William. **The English factories in India 1618-1669**. Clarendon press: Oxford, 1906.
- 6- Great Britain. **The Persian Gulf administration reports 1873-1947**, Archive editions. Redwood burn ltd: London, 1986.
- 7- Hawley, Donald. **Oman**. Stacey International Publisher: London, 2012.

- 8- Hopper, Matthew, **Slave of one master: Globalization and Slavery in Arabia in the age of empire**. Yale University press: New Haven, 2015.
- 9- Kaempfer. **Travels in Oman**. The Oleander Press Ltd: Cambridge,
- 10- Al-Mousawi, Hussain. **A history of Omani British relations 1888-1920** , Ph.D. thesis. University of Glasgow: U.K, 1990.
- 11- Risso, Patricia. **Oman and Muscat: an early modern history** . Mackays of Chatham ltd : London, 1986.
- 12- Tuson, P & E. Quilk . **Arabian Treaties 1600-1960**. Archive edition. Redwood press ltd: London, 1992