
Commercial Activity for Arabian Gulf traders in the Cities of Zanzibar, Mombasa and Lamu on the Eastern Coast of Africa (1939-1890)

Adnan Abdullah Alkassar

u19102980@sharjah.ac.ae

Abdullah Sulaiman Almughani (Ph.D)

aalmughani@sharjah.ac.ae

University of Sharjah - College of Arts, Humanities and Social Sciences - United Arab Emirates

DOI: <https://doi.org/10.31973/aj.v1i145.3883>**Abstract:**

Trade relations between the Arabian Gulf and the East African Gulf and the East African region represented a unique case, especially because trade between the two regions wasn't direct and easy. Though it was passing through Arabian Gulf, the Oman sea, the Indian ocean and the Arabian sea to Africa's east coast cities, most notably Zanzibar, Lamu and Mombasa. Trade was in several sectors; first of which was import and export trade. The second type of trade is the re-export trade that distinguishes the Gulf traders. While the third kind of trade is the commercial repatriation for crops and traded items. Gulf traders have worked to strengthen trade relations between the Arabian Gulf and East Africa by focusing on trade materials exchanged between the two regions ignoring the importance of their monopolization of this trade. This led to loss of commercial control over time and it was preceded by the loss of political control. The study concluded that Arabian Gulf traders have worked on the development of commercial routes between the Gulf region and the East Africa for decades. They qualified the area to be a window for commercial activity in the area. Gulf traders have made significant profits in entering the African jungle. In order to reach the main production centers, they maintain the priority of their work in trade without intermediaries. Besides, Gulf traders have successfully developed business methods to suit the Gulf's position halfway between India and East Africa. They worked in the re-export trade achieved significant gains that sustained their presence competitors despite British- Indian control.

Key words: Gulf , Lamu , Mombasa , Trade , Zanzibar

النشاط التجاري لتجار الخليج العربي في مدن زنجبار ومومباسا ولامو على
الساحل الشرقي لأفريقيا بين عامي ١٨٩٠ - ١٩٣٩

الدكتور عبدالله سليمان المغني
جامعة الشارقة - كلية الآداب والعلوم
الإنسانية والاجتماعية
دولة الإمارات العربية المتحدة

الباحث عدنان عبدالله الكسار
جامعة الشارقة - كلية الآداب والعلوم
الإنسانية والاجتماعية
دولة الإمارات العربية المتحدة

(مُلخَصُ البَحْث)

تمتلت العلاقات التجارية بين الخليج العربي ومنطقة الشرق الأفريقي حالة فريدة، إذ لم تكن التجارة بين المنطقتين تجارة مباشرة وسهلة، بل كانت تمرّ عبر الخليج العربي وبحر عُمان والمحيط الهندي وبحر العرب، وصولاً إلى مدن الساحل الشرقي لأفريقيا وأهمها زنجبار، ولامو، ومومباسا، فيما كانت التجارة على أقسام عدة أولها: تجارة الاستيراد والتصدير، أمّا النوع الثاني من التجارة فهي تجارة إعادة التصدير التي تميّز بها تجار الخليج، فيما كانت التجارة الثالثة التّوطين التجاري للمزروعات والمواد المتاجر بها، وعمل التجار الخليجيون على تمتين العلاقات التجارية بين منطقة الخليج العربي وبين منطقة شرق أفريقيا بواسطة التركيز على المواد التجارية المتبادلة بين المنطقتين، مغفلين أهمية احتكارهم لهذه التجارة، وهذا أدى إلى فقدان السيطرة التجارية مع الزمن، وسبقها فقدان السيطرة السياسية. وخلصت الدراسة إلى النتائج الآتية:

- عمل تجار الخليج العربي على إحداث الطّرق التجارية بين منطقة الخليج العربي وبين شرق أفريقيا لعقود طويلة وتطويرها، قاموا بتأهيل المنطقة لتكون نافذة للنشاط التجاري في المنطقة.
 - حقّق التجار الخليجيون مكاسب كبيرة في دخولهم الأدغال الأفريقية وصولاً الى مراكز الإنتاج الرّئيسة محافظين بذلك على أولويّة عملهم في التجارة من دون وسطاء.
 - نجح تجار الخليج في تطوير الأساليب التجارية بما يتناسب وموقع الخليج في منتصف المسافة بين الهند وشرق أفريقيا، فعملوا في تجارة إعادة التصدير محقّقين بذلك مكاسب كبيرة حافظت على وجودهم كمنافس على الرّغم من السيطرة البريطانيّة-الهنديّة.
- الكلمات المفتاحية: الخليج - زنجبار - لامو - مومباسا.

مقدمة:

تعدّ منطقة الخليج العربي من أهم المناطق الاستراتيجية التي تصل بين المحيط الهندي ومناطق غرب آسيا، كما يعدّ الساحل الشرقي لأفريقيا من أهم المناطق الحيوية في العالم كونه الطريق الأقصر لشرق القارة الإفريقية ووسطها، وتعدّ زنجبار^(١) ومومباسا^(٢) ولامو^(٣) من أهم مناطقه التي أسس فيها العرب موانئ كبيرة تستقبل التجار من مختلف مناطق العالم، وكان لتجار الخليج نصيب وافر من المعاملات التجارية في شرق أفريقيا، إذ توغّلوا للداخل الإفريقي، وعملوا على تطوير تلك التجارة عبر نقلهم لعدد من الزراعات الاقتصادية، ممّا أدى إلى وجود فائض في الإنتاج الإفريقي أصبح يُصدّر إلى مناطق مختلفة من العالم، وكان جزءاً مهماً منه ينتقل عبر الخليج العربي (الشيخلي، يوليو ١٩٨٨م، ص ١٧٩)، وما لبثت أن بدأت الكشوف الجغرافية في بداية القرن السادس عشر الميلادي حتى احتلّ البرتغاليون هذا الجزء المهمّ من الساحل عام ١٦٢٤م، وعملوا على فرض سيطرتهم عليه، وفي مطلع القرن التاسع عشر سيطر العرب العمانيون على شرق أفريقيا وطردوا البرتغاليين منها، وأصبحت ضمن أملاك الدولة العمانية عام ١٦٩٨م، حتى انفصلت عن عُمان واستقلّت عام ١٨٦٢م بزعامة ماجد بن سعيد^(٤) وما لبثت زنجبار أن أصبحت عاصمةً لسلطنة عمان بشقيها الآسيوي والإفريقي نظراً لأهميتها الاستراتيجية، ولرغبة الحكم العربي في النهضة الحقيقية في البلاد، فقد نشأت علاقات تجارية واسعة بين منطقة الخليج العربي

(١) زنجبار: جزيرة كبيرة تقع مقابل الساحل الأفريقي الشرقي، وهي كلمة من جزئين زنج وبار، وتعني ساحل السود، وتتشكل من مجموعة من الجزر الواقعة على الساحل الشرقي لأفريقيا والمحيط الهادي، وتبعد جزيرة زنجبار عن البر الأفريقي مسافة خمسة وعشرين ميلاً، وتبعد عن ممباسا (١١٨) ميلاً باتجاه الجنوب. (عثمان بوعلاوي، ٢٠١٩م، ص ٢. والمغربي، ٢٠٠١م، ص ٧٣)

(٢) مومباسا: تقع مدينة ممباسا على الساحل الشرقي لأفريقيا، وتأسست عام ٩٠٠م كمركز تجاري، إذ سرعان ما ازدهرت تجارتها بسبب موقعها الجغرافي المميز، لتصبح أهم مدن المنطقة ولاسيما في تجارة الذهب والعاج والتوابل، تأسست المدينة على يد العرب في القرن العاشر الميلادي. قام البرتغاليون باحتلالها، وسيطروا على مينائها أواخر القرن السادس عشر. عادت للسيطرة العربية، عن طريق العمانيين في نهاية القرن السابع عشر، إذ سيطروا على كل الجزر على الساحل الشرقي لأفريقيا ومنها: كلوه، وبيت وممباسا. (شفيق، ٢٠١١- ٢٠١٢م، ص ٨٥- ٩٠. بابعير، ١٩٩٢م، ص ٨٩)

(٣) لامو: تعد لامو من أقدم الإمارات الإسلامية التي أنشأها أزد عمان بقيادة سعيد بن عبد الجلندي، ثم أخوه سليمان عام ٦٥ هجري، وتعد أقدم إمارة إسلامية في المنطقة، وقد هيمن البرتغاليون عليها عام ١٥٠٦م، وقام سكان لامو بالثورة على البرتغاليين وتم طردهم منها بمساعدة العمانيين، منذ عام ١٨١٣م، وشهدت الجزيرة نهضة حضارية ملموسة في أثناء سيطرة العمانيين العرب عليها، أصبحت لامو ضمن نفوذ سلطنة زنجبار بعد فرض الحماية البريطانية عليها عام ١٨٩٠م ثم ما لبثت بريطانيا أن باعت مدينة لامو للحكومة الفاشية في إيطاليا عام ١٩٢٤م، في إطار السعي لكسب إيطاليا إلى صفها وإبعادها عن ألمانيا النازية، مستغلة ضعف السلطنة في زنجبار و هيمنتها المطلقة عليها. (بابكر، ٢٠٠٧م، ص ١٤٨. والمعمري، ١٩٧٩م، ص ٨١- ٨٣. والشبلي، ٢٠٠٩م، ص ٦١٩)

(٤) ماجد بن سعيد: أول حاكم لزنجبار بعد الانفصال عن عُمان إثر خلاف من أخيه و بمسعى من فرنسا وبريطانيا، إذ حكم بين عامي ١٨٥٦ م - ١٨٧٠م. (غانم، ٢٠١٧م - ٢٠١٨م، ص ١٢٤- ١٤٠)

ومنطقة شرق أفريقيا السّاحلية، ومنها: زنجبار، ومومباسا، ولامو، كما سيمرّ معنا في طيّات هذا البحث، وأصبحت هذه المدن قواعد تجاريّة عربيّة وأشبه بالمستعمرات، ولكنّ الاستعمار الأوروبي الذي استعمل السفن البخاريّة الحديثة والأسلحة الأكثر تطوراً جعل منه سيّد الموقف في العالم، ولاسيّما بريطانيا التي احتلّت الهند وبدأت بالتّخطيط لاحتلال المنطقة (سجلات مكتب الهند، الوثيقة ١٨، ١٨٦٨، ص ٢) إذ انتهى ذلك باحتلالها مناطق الطّريق التجاري الرّابط بين الصّين والهند وأوروبا مروراً بأفريقيا وحتّى العالم الجديد، ونجحت في فرض حمايتها على زنجبار ومومباسا ولامو في نهاية القرن التّاسع عشر، وفصلت بين شقّي السّلطنة العربيّة في مسقط وزنجبار، فيما لم تنقطع العلاقات التجاريّة والحضاريّة التاريخيّة بين منطقة الخليج العربيّ والسّاحل الشّرقى لأفريقيا، بل على العكس نمت وتطوّرت بسبب وجود وحدة ثقافيّة إسلاميّة راسخة، وحاجة تجاريّة ضروريّة، ولا بدّ من الإشارة إلى أنّ الاحتلال البريطاني لمنطقة الخليج العربيّ وللّساحل الشّرقى لأفريقيا لم يمنع استمرار العلاقات الرّاسخة بين الطّرفين، بما فيه مصلحة المستعمر بالدرجة الأولى، ومصلحة البلدان المعنيّة في الدّرجة التّانية.

أهميّة الدّراسة:

تكمن أهميّة هذه الدّراسة كونها تسلّط الصّوء على العلاقات التجاريّة المتبادلة بين منطقتي الخليج العربيّ والشّرق الأفريقي، وتطوّرها في نهاية القرن التّاسع عشر حتى عام ١٩٣٩.

إشكاليّة الدّراسة:

تتلخّص إشكاليّة الدّراسة عبر محاولة الباحث الإجابة على الأسئلة الآتية :

- ١- ما مدى أهميّة النّشاط التجاريّ للتّجار العرب في السّاحل الشّرقى لأفريقيا؟
- ٢- ما أهم نقاط قوة العلاقة التجاريّة وضعفها بين السّاحل الشّرقى لأفريقيا والخليج العربيّ؟
- ٣- هل كانت العلاقات التجاريّة بين المنطقتين ذات ديمومة أم اقتصرت على مُدد زمنيّة محدودة؟

أهداف الدّراسة:

تتّعكس أهداف الدّراسة في الإجابة على التّساؤلات المقدّمة :

- ١- بيان مدى أهميّة النّشاط التجاريّ للتّجار العرب في السّاحل الشّرقى لأفريقيا.
- ٢- بيان نقاط قوة العلاقة التجاريّة وضعفها بين السّاحل الشّرقى لأفريقيا والخليج العربيّ.
- ٣- دراسة المراحل التي مرّت بها العلاقات التجاريّة بين الخليج العربيّ وشرق أفريقيا.

حدود الدراسة:

- ١- الحدود الزمانية: تمتد الحدود الزمنية للدراسة من عام ١٨٩٠ حتى عام ١٩٣٩.
- ٢- الحدود المكانية: تتمثل في مدن الساحل الشرقي لأفريقيا (زنجبار - مومباسا - لامو) ومدن الخليج العربي.

الدراسات السابقة:

إن جميع الدراسات السابقة المتوافرة بين يدي الباحث ليست دراسات متكاملة حول الساحل الشرقي لأفريقيا والعلاقات التجارية مع الخليج العربي، إذ تأطرت معظم الدراسات بفصل المنطقتين بعضهما عن بعض، بوجود سلطنة مسقط، كونها كانت الوسيط والمالك السابق لزنجبار ومومباسا ولامو، إذ قلّما نجد دراسة باللّغة العربيّة بين المنطقتين، ومن الدراسات المنفصلة والتمهيدية:

- ١- دراسة بعنوان العرب ودورهم الحضاريّ في شرق أفريقيا لمحمد عبد العظيم الخولي صادرة عن مكتبة الثقافة الدينية في القاهرة، وهي دراسة تنتهي عند عام (١٤٢١م)، وتعدّ تمهيداً لدراستنا هذه، وتختلف المدة الزمنية المدروسة عن مدة الدراسة بهذا البحث.
 - ٢- دراسة بعنوان العلاقات الحضارية بين شبه الجزيرة العربيّة والساحل الشرقي لأفريقيا من القرن الثالث قبل الميلاد إلى القرن السابع الميلادي من تأليف حمد بن صراي، وهي دراسة صادرة عن مركز الدراسات والبحوث في رأس الخيمة، وأيضاً هي دراسة تمهيدية لدراستنا هذه، ولم تعالج العلاقات التجارية في مدة نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين بين منطقتي شرق أفريقيا والخليج العربي.
 - ٣- دراسة بعنوان سلطنة زنجبار في شرق أفريقيا (١٨٩٠م - ١٩٦٤م)، لمؤلفها صالح محروس محمد، إذ تحدّث عن الأوضاع الداخليّة للسلطنة وعلاقتها ببريطانيا وسلطنة عمان، ولم تعرّج على العلاقة بين الخليج والساحل، إذ اكتفت الدراسة بزنجبار وعلاقتها بسلطنة عُمان.
- نلاحظ ممّا سبق أنّ جميع الدراسات السابقة قد تميّزت بعدم شموليّتها زمانياً ومكانياً للموضوع المدروس، إذ تطرقت لمدة زمنية قديمة في علاقة الخليج بشرق أفريقيا، أو دراسات تحدثت عن سلطنة زنجبار بشكل عام، فيما خلت الدراسات الأكاديمية من دراسة لامو ومومباسا بالتحديد وعلاقتها بالخليج العربي.

منهجية الدراسة:

اعتمدت الدراسة المنهج التاريخي القائم على العودة للمعلومات التاريخية والدراسات المنهجية والمصادر الأصلية، ودراسة ما توافر من معلومات، إذ تمت دراسة العلاقات التجارية التي ربطت الشرق الأفريقي بالخليج العربي، وبيان المواد التي دخلت في ميزان الواردات والصادرات بين المنطقتين.

تمهيد:

تمتد سواحل شرق أفريقيا على مساحة كبيرة ما بين رأس جوردافوى ورأس دلفا دو في موزمبيق بين درجتي عرض (٩٠) شمالاً و(١٠) جنوباً، ويشمل مصطلح شرق أفريقيا سياسياً بعض الدول الداخلية، مثل: أوغندا، وبراندي، وزامبيا، وأثيوبيا، وزنجبار، أما عُمان فتمتلك سواحل طويلة يقدر طولها بحوالي (٣١٦٥) كم، يبلغ عدد الجزر العمانية (٢٩٣) جزيرة (الوهيبي، ٢٠١١ - ٢٠١٢م، ص ١٦)، أما إقليم شرق أفريقيا، فيمتد من دائرة عرض (٢٥) درجة جنوباً، وطولياً يشمل (٤٣) دائرة عرض من الشمال للجنوب، فيما يخترقه خط الاستواء، ويميزه وجود الأخدود الأفريقي العظيم الذي يخترق الإقليم من الشمال للجنوب، وفيه بحيرات عدة تتجانياً، وكيبو، وإوارد، وألبرت، وبحيرة وسط كينيا وتوركاتا، وفيه جبال مرتفعة كجبال كينيا (٥١٣٧) متراً. (عبد الرحمن، ٢٠١٣م، ص ٨٩)

شهد القرن الثالث عشر الميلادي ظهور أول إمارة عربية في منطقة شرق أفريقيا، من آل نبهان، إذ استمر حكم الأسرة النبهانية حتى أواسط القرن الثامن عشر الميلادي، ووضعت أسس الحضارة العربية في المنطقة، ولاسيما عند نشرهم الثقافة الإسلامية واللغة العربية وقيامهم بالاستثمارات الاقتصادية ومنها: تعدين الذهب، وإدخالهم زراعات جديدة، كزراعة القرنفل، وقصب السكر، وإدخالهم تربية الإبل للمنطقة، مما جعل تجارة الجلود تزدهر، ثم كانت دولة اليعاربة التي ترافقت مع بداية الكشوف الجغرافية بالمنطقة وتصديهم للمد البرتغالي بين عامي ١٦٢٤م وعام ١٧٤١م، إذ انتهى الصراع لصالح العمانيين، ففاز العمانيون على البرتغاليين في منطقة الخليج ومنطقة شرق أفريقيا منذ عام ١٦٢٤م، بفضل امتلاكهم أسطولا حربياً كبيراً ومجهزاً بتجهيزات حربية، مما جعل تأثيرهم يصل للمنطقة كلها. (عبد الرحمن، ٢٠١٣م، ص ٩٥ - ٩٧)

قام العمانيون بطرد الحاميات البرتغالية عن ساحل أفريقيا الشمالي بقيادة ناصر (١٦٢٤م - ١٦٤٩م) بعد طلب أهالي الساحل تخليصهم من البرتغاليين، وذلك بفضل الروابط الدينية بين أهالي ممباسا وزنجبار، وبين العمانيين، وقد اختار العمانيون بعد تثبيت حكمهم في الساحل الشرقي أسرة الحادث لحكم جزيرة زنجبار، وأسرة بني نبهان العربية لحكم جزيرة بيت، في حين تمكن المزرعيون من إحكام قبضتهم على ممباسا، وتأسيس سلالة

حاكمة عام ١٧٣٩م، وعلى إثر هذه التطورات حصل صراع بين الأسر الحاكمة واستقل المزروعين في مومباسا عن العمانيين اليعاربة. (بابعير، ١٩٩٢، ص ٨٩)

واستمرت أحداث الصراع على الحكم في الجزر الساحلية والساحل عموماً حتى نجح سعيد بن سلطان (١٨٠٦م - ١٨٥٦م) في تأسيس سلطنة زنجبار الحديثة، وذلك بعد توليه حكم عُمان منذ عام ١٨٠٦م، ونقل مقرّ الحكم إلى زنجبار عام ١٨٤٠م، ووجه سياسته للاهتمام بالخليج العربي^(٥)، وبالتجارة والالتفات إلى عوامل النجاح الاقتصادية. (بابعير، ١٩٩٢، ص ٩٠)

وأخيراً لا بدّ من الإشارة إلى أنّ العامل الجغرافي قد أدى دوراً مهماً في تطوّر العلاقات بين الخليج العربي والساحل الشرقي لأفريقيا، إذ نجد أنّ المسافة قريبة، ولاسيما عند مضيق باب المندب والبحر الأحمر، فضلاً عن رغبة العرب في ركوب البحر واكتشاف الأراضي المجهولة، والتشابه الجغرافي في المناطق واتصالها ببعضها من الخليج حتى الساحل الشرقي لأفريقيا. (عبد الرحمن، ٢٠١٣، ص ٩١)

١- حركة التجارة بين الخليج العربي وإمارات الساحل وشرق أفريقيا:

١ - ١ - ١- تجار الخليج العربي، ونشأة تجارتهم:

استمدت شريحة واسعة من سكان الخليج العربي في منتصف القرن التاسع عشر الأساليب التجارية مع مناطق العالم الأخرى نتيجة لاستخراج اللؤلؤ وضرورة التجارة به؛ لتحقيق مكاسب مادية أكبر، ومنع استحواذ التجار الأجانب على القسط الأوفر من أرباح تلك التجارة، إذ كان الهنود مسيطرين على التجارة بين الخليج العربي ومناطق العالم الأخرى، واقتصرت تجارة الخليجيين بين الإمارات الساحلية (القاسمي، ٢٠١٥، ص ٩ - ١٠، ١٩ - ٢٠)، فضلاً عن ذلك فقد أدت الزيادة السكانية المتعظمة في المدن الخليجية، وتعدد التخصصات الحرفية والعمالية في المدن إلى ضرورة تأمين تجارة خارجية منتظمة يتفهم فيها التجار المحليون الذوق العام في البلاد، وأصبحت التجارة مع الخارج نقطة انطلاق جديدة للكسب الاقتصادي، وتأمين المستلزمات السلعية غير المتواجدة في المنطقة، ولا سيما الأقمشة، والأرز، والسكر، والقهوة (باي، ٢٠٠٧، ص ١٩٨ - ٢٠٢)، وكان ذلك بعد مدة من الجمود في الحركة التجارية بسبب سيطرة الأوروبيين على البحار والشواطئ ولا سيما في الهند وآسيا عموماً، فكانت التجارة الخارجية بالنسبة للتجار العرب الخليجيين هي إعادة إحياء لقوتهم البحرية السابقة. (الفارس، ٢٠٠٠، ص ١٨ - ٢٦).

(٥) أنظر الملحق رقم (٣).

٢-١- حركة التجارة في شرق أفريقيا وعلاقة التجار الخليجيين بها:

نتيجة للظروف التي مرّت بها الدولة الإسلامية في شبه الجزيرة العربية، واضطهاد بعض فئات المجتمع الإسلامي هاجر الكثير من المضطهدين إلى شرق أفريقيا، وقاموا بتأسيس بعض المحطات التجارية، بعد اندماجهم بالمجتمع المحلي، وقد تطوّرت هذه المحطات وأصبحت مع الزمن مدناً تجارية مزدهرة ومؤثرة في اقتصاد المنطقة، ومنها: زنجبار، ومومباسا التي اتخذوها مرافئ لسفنهم (الفارس، ٢٠٠٠، ص ٩١)، فالعربي لم يكن ينتقل لحاجة مادية فحسب، بل وجد في تلك المناطق تسامحاً دينياً جعله يستمر في العيش في تلك المنطقة.

منذ النصف الأول من القرن التاسع عشر بدأ الهنود والمجوس بمزاحمة العرب على مناطق النفوذ التجارية على الساحل الشرقي لأفريقيا، وعملوا على استئجار الموانئ الخاضعة لحكم السيد سعيد لمدة خمس سنوات، ومقابل ذلك كانوا يدفعون مبلغاً من المال، وكانوا يقومون بعملية فرض الضرائب على الواردات والصادرات لتلك الموانئ، وحقّقوا جراء ذلك أرباحاً كبيرة، وكان العاملون في ميناء زنجبار يعيشون في مبنى كبير في الميناء، وكان الإيجار في البداية (١٥,٧٥٠) جنيه استرليني ووصل إلى (٥٤,٠٠٠) جنيه استرليني (الفارسي، ١٩٨٢م، ص ٧١-٧٢) وبذلك أصبح الهنود يتحكّمون في تجارة شرق أفريقيا بدل العرب، ممّا أضعف موقف التاجر العربي مع الزمن، وهياً لدخوله في عمليات تجارية على وفق أنظمة وقوانين المنطقة التي بدأ بسنّها الهنود تحقيقاً لمصالحهم.

استأجرت ألمانيا الشريط الساحلي المواجه لزنجبار وأصبحت تتحكّم في الساحل وتهدد المكانة التجارية لزنجبار؛ كونها مركزاً لتجارة شرق أفريقيا، إذ كانت جميع الشركات التجارية الهندية قد أنشأت مراكز رئيسة لها في زنجبار، وتعيّن لها وكالات فرعية في الموانئ والدّاخل، وبذلك أصبح التجار بعد عام ١٨٩٢م يدفعون ضريبتين واحدة لألمانيا والثانية لزنجبار ممّا أثار استياء التجار الزنجباريين، وحدا بالتجار الهنود لنقل البضائع مباشرة من أوروبا إلى دار السلام من دون التوقّف في زنجبار أو المرور بها، ممّا هدّد مكانتها التجارية، وجعل سلطان زنجبار يجعل ميناءها مفتوحاً للتجارة الحرة في العام نفسه ممّا أعطى زخماً للتجارة وأحدث تنافساً شديداً بين التجار، وما لبثت السلطات الزنجبارية أن ألغت الضرائب على جميع البضائع المستوردة عدا المشروبات الروحية، والأسلحة والدّخيرة والمتفجرات والمواد القابلة للاشتعال، إذ كانت تخضع لاتفاقيات مع الدول الأجنبية (الخريجي، ١٩٩٣م، ص ١٥٧-١٥٨)، إذ نلاحظ إنّه وبالاتفاقيات مع الدول الأجنبية أصبحت المنطقة منطقة تجارية وممر استقرار وعبور ونالت أهمية مضاعفة؛ كونها لا تفرض الضرائب والرّسوم وكانت تلك الخطوة التي قام بها سلطان زنجبار بمثابة إنقاذ للمدن التجارية

من براتن التّمو العسكري والتّجاري للدّول الأوروبية. (الخالدي، ٢٠١٣م، ص ٢١-٢٢. سجلات من مكتب الهند، الوثيقة ٢٦، ١٨٦٨م، ص ١٨. والوثيقة ٣٣٠، و، ١٨٧٤، ص ٢-٤. والوثيقة ١٢٢ ظ، ١٨٧٤ ص ١-٥. والوثيقة (٦٥) و، ١٨٧٤، ص ١-٨. ملحق رقم (٥). المحذوري ٢٠٠٦م، ص ٤٨)^(١)

عام ١٨٩٢م تأسست الغرفة التّجارية في زنجبار، وينتخب بالاقتراع السّري ممثّل الشّركة الإنكليزية (شركة سميث ماكينزي) أما نائبه فكان رئيس بيت تجاري ألماني تابع لشركة هانسنج، أما الأعضاء فهما اثنان من الإنكليز واثنان من الألمان وفرنسي وأمريكي، وأربعة هنود، من دون أي عربي، ممّا برهن ضعف السّيطرة العربيّة وحلول المستعمر الإنكليزي في البلاد بقوته الاقتصاديّة (الخريجي، ١٩٩٣، ص ١٥٨-١٥٩)، ومشاركة بريطانيا لبعض الدول الأخرى لتبيّن أنّ التّجارة بتلك المنطقة دوليّة، ويسترعي من الدّول المتنفذة آنذاك استعمال الموانئ التّجارية لصالح تلك الدّول ولتحقيق المصالح البريطانيّة أولاً على وفق اتفاقياتها مع الدّول الأخرى.

استمرّ إثر تولّي منصب ملتزم الجمارك في سلطنة زنجبار من الهنود حتى القرن العشرين نتيجة السّيطرة الطّويلة للهنود على عملية جمع الضّرائب لأكثر من نصف قرن، فقد عملوا على منافسة العرب لصالح الهند، وكان لهم تأثيراً كبيراً ولا سيّما بالاحتكار، والمقاطعة، ومنافسة العرب بالموارد الاقتصاديّة، فعلى سبيل المثال قامت جمعيّة لمساندة تجار القرنفل العرب عام ١٩٣٧م بإقراض التّجار العرب الأموال من دون فوائد، إذ فكوا بها رهونات مزارعهم من المرابين الهنود الذين كانوا يتقاضون فوائد كبيرة أثّرت على التّجار وهددت مستقبلهم، ولكنّ الهنود قاوموا الجمعيّة وعاونهم التّجار في الهند بمقاطعتهم شراء القرنفل من زنجبار لعام كامل (الخريجي، ١٩٩٣، ص ١٠٣-١٠٥)، وكان ذلك إيذاناً ببدء انهيار ما أسسه العرب من نقاط تجاريّة لصالحهم، وانتقال السّيطرة التّجارية للهنود والبريطانيين تباعاً، وإنهاء الحكم العربي فيما بعد.

أصبح التّجار العرب والخليجيون، بعد الهيمنة الأوروبية على تجارة المنطقة يدفعون أكثر من نصف الضّرائب في زنجبار، وبنسبة (٢٥%) عبر ضريبة القرنفل، فيما تمتّع التّجار الأجانب بمميزات اقتصادية كبيرة، ولم تبقى القوانين ثابتة، إذ عاد الأوروبيون عام ١٨٩٩م إلى دفع الضّرائب لإنعاش الاقتصاد في زنجبار (الخريجي، ١٩٩٣، ص ١٥٩)، فعندما أصبحت المنطقة ضمن النّفوذ الاقتصادي والسياسي البريطاني ظهر اهتمامهم أكثر بالمنطقة محاولين النهوض بتجارتها من جديد، وتنظيمها تنظيمياً يحقق مصالحهم ودوام نفوذهم.

(١) الملحق رقم (٧).

في عهد خليفة بن حارب تحققت الكثير من الإصلاحات والإنجازات ومنها: العناية بالطرائق الريفية لنقل المحاصيل الزراعية إلى مختلف أنحاء البلاد، كما أوصل الخدمات الطبية للأرياف، وأنشأ ميناء ماليندي عام ١٩٢٩م، وأيضاً المدارس على امتداد مساحة البلاد، وشهدت مدة حكمه إحداث أول مدرسة للبنات في البلاد على الرغم من المعارضة الدينية لذلك. (المغيري، ٢٠٠١، ص ٤٣)

أما العملات المستعملة للتجارة في منطقة شرق أفريقيا موضوع الدراسة فقد أدخلت أول عملة صغيرة إلى زنجبار عام ١٨٥٩م وكانت تسمى ببيسة، إذ كانت عمليات الدفع سابقاً عن طريق المقايضة، واستعمل نبات الذرة بوصفه عملة، وكان التعامل في الأشياء ذات القيمة بالعملة الفضية المسماة كريال ماريا تريزا والريال الإسباني، إذ استمر التعامل بها لـ ٦٢٠ عاماً، وفي عام ١٨٨٢م، أدخل السيد برغش عملته واستعملت في العام التالي، كما أصدر السيد برغش عملة جديدة عام ١٨٨٧م حملت كلمة زنجبار، وبدأ في استعمالها في زمن خليفته السيد خليفة بن سعيد، فسميت ببيسة السيد خليفة، وعرفت زنجبار عملة جديدة عام ١٩٣٦م عندما دخلها الثلن والسنت، وبدأت الحكومة تسحب عملة السيد ببيسة والسيد برغش (الفارسي، ١٩٨٢، ص ١٤٧-١٤٨)، وبذلك انتهت السيطرة النقدية للعرب مع انتهاء حكمهم في زنجبار، وسيطرة الاقتصاد الأوروبي على البلاد، وتوجيه السياسة التجارية فيها لصالحهم.

٢-١- حركة التجارة في الخليج العربي، وارتباطها بمنطقة شرق أفريقيا:

كانت السفن التجارية الكبيرة ترسو في ميناء دبي وغيره من مدن الساحل المتصالح وتفرغ حمولتها في المستودعات لتوزع بعدها على المناطق الداخلية، وتحتفظ بجزء منها، إذ يقوم تجار محليون بإعادة تصديرها إلى موانئ شرق إفريقيا، إذ أدت تجارة الترانزيت في الخليج دوراً مهماً في الحركة التجارية بين شرق أفريقيا والخليج. (العبد الظاهري، ص ١١٨)

ونتيجة لعدم تضرر التجار الهنود من التغييرات السياسية والاقتصادية والصناعية الناتجة عن الثورة الصناعية في أوروبا، والكشوف الجغرافية، وافتتاح قناة السويس، وفتح طرق جديدة للتجارة البحرية، فقد تمكنوا من السيطرة على تجارة الخليج العربي بسبب التسهيلات التي منحت لهم من الإدارة البريطانية واستغلالهم لأساليب الملاحة الحديثة، في حين لم يستطع تجار الخليج مجاراتهم بسبب؛ افتقارهم للخبرة والمعرفة بالملاحة الحديثة (الفارس، ٢٠٠٠، ص ٣٩)، ولا سيما السفن البخارية المتطورة وكذلك أساليب الحماية الحديثة باستعمال الأسلحة المستعملة في حماية السفن، إذ أصبحت عملية توفير الحماية للسفن تعتمد اعتماداً كبيراً ما يسمح الأوروبيون ببيعه من أسلحة لجهات يتعاملون معها، وكان استعمالهم للهنود هو حجر الزاوية في استمرار سيطرتهم التجارية (المغني، ٢٠١٥م،

ص ٢٠)، باستثناء البحرين فقد فقدت جميع الموانئ على طول الساحل العربي أهميتها التجارية، وأصبح أهل تلك البلاد يعتمدون بشكل أساس مهنة الغوص بحثاً عن اللؤلؤ. (الفارس، ٢٠٠٠، ص ٤٠)

٢- السلع الرئيسية المتبادلة بين الخليج العربي وإمارات الساحل وشرق أفريقيا (الصادرات):

اتَّجه التجار العمانيون إلى الدّاخل الأفريقي بعد وصولهم إلى زنجبار، وبمساعدة التجار الأفارقة أعاد العرب إحياء الطّرق التجارية إلى الدّاخل الأفريقي، وتبعهم التجار الأجانب من هنود وأوروبيين حتى وصل النّشاط التجاري إلى منطقة البحيرات الاستوائية (فيكتوريا وتجانيقا ونياسا)، ممّا أدّى إلى نوع من السّيطرة الزّنجبارية اقتصاديةً على تلك المناطق، فيما غامر آخرون للوصول إلى نهري النيل والكونغو بحثاً عن السلع التجارية المطلوبة، إذ عُرف الكونغو بغناه بالعاج وهي سلعة تجارية أساسية مطلوبة للتجارة وتحمّل النّقل، من دون أن ينالها عطب أو تلف، لمسافات طويلة نتيجة طول المسافة التي تتطلّب نقلها إلى الساحل ومن ثمّ شحنها إلى موانئ الخليج وغيرها من الجهات التجارية، فضلاً عن الصّراع الدائر حولها سواء في الغابات الأفريقية أو عبر رحلتها في المحيط تجاه الخليج العربي. (إنغرامز، ٢٠١٢، ص ١٧٢. و المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٣٩-٤٠)

استمرت عملية التجارة لمدة غير محدودة تعتمد المقايضة على الرّغم من وجود عملية التّبادل النقدي، إذ كانت غالبية عمليّات المقايضة عبارة عن مبادلة بين الدّرة الرّفيعة، والسّمسم، وجوز الهند، بسلع كالأقمشة، والأسماك المجفّقة، والأسلاك، والخرز، كما اشتهرت المنطقة بمبادلة الملح بالماشية، إذ كان الملح يُجلب من البحيرات الاستوائية، كما تاجر عرب الخليج بالفؤوس الحديدية والنّحاس الخام الذي كانت قبائل الأنياموزي في شرق أفريقيا تقوم بتحويله إلى سلاسل وجلي. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٤٢-٤٣)

ومن السلع المُصدرة من الخليج كسلعة رئيسة هي التّمّر الذي تميّز بارتفاع أسعاره وزيادة الطّلب عليه، وهو من المنتجات الزراعيّة المحليّة في البلاد، وكان من أهم وأول السلع المُصدرة منذ القدم لمختلف المناطق في الشّرق الأفريقي. (المغني، ٢٠١٥، ص ٥٦)

لم تكن التجارة في الدّاخل لجلب السلع عبارة عن رحلة سهلة، بل كانت الرّحلات للعمق الأفريقي محفوفة بالمخاطر، إذ تتطلّب الوصول إلى مناطق السلع الرّئيسة اختراق غابات من الأشجار الشّوكية قرب الساحل الأفريقي، ثم غابات أكثر كثافة في الدّاخل تتميّز بشدة الرّطوبة وكثرة الأمطار، فضلاً عن ذلك احتمالية تعرّض أفراد القافلة لأمراض فتاكة كالكلوليرا، وكانت السّمة الأوضح هي النّقص في الغذاء والماء، وصعوبة نقلهم، وكان من أهم أسباب فشل القوافل في الوصول إلى أهدافها هي الغزوات بين القبائل الأفريقيّة

والغزوات عليهم من القبائل الداخلية وقطاع الطّرق، كما كان للوحوش المفترسة نصيب من أفراد القافلة، وزادت التّكلفة على تجار القوافل اضطرارهم إلى تسليح القافلة بكمّيات كبيرة من الأسلحة المحمولة واستئجار الحمالين الأفارقة لنقل السّلع، ومع الزّمن بدأت تتّضح القبائل المتعاونة والمحافظة على السّلم في المنطقة والتي أقام التّجار معها علاقات ودّية، وكسبوا رضاها عبر إرسال الهدايا وعقد الاتفاقيّات عبر حكام زنجبار مع زعماء القبائل، فيما كانت قبائل أخرى لا تلتزم بالسّلم والود، ممّا يضطر رؤساء القوافل للدّخول في معارك معها للمرور من بعض المناطق، وكان للتّجار العرب الدّور الكبير في التّأسيس لذلك وتنظيم الحركة التّجارية. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٤٤-٤٥)

اعتنى العرب بزراعة شجر البخور المقدّسة في مناطق الخليج ولا سيما عُمان ونقلوا تلك الزّراعة إلى السّاحل الشّرقى لأفريقيا مع عدد من الزّراعات الأخرى، التي كان الطّلب عليها كبيراً في مناطق كثيرة من العالم (بابعير، ١٩٩٢، ص ٩٤)، فضلاً عن ذلك كانت تجارة اللؤلؤ الطّبيعيّ المُستخرج من الخليج العربي تحظى برواج كبير على الرغم من صعوبتها والأخطار التي تترافق مع عمليّة استخراجها، ونهضت تلك الحرفة بوصفها داعماً كبيراً لسكّان منطقة الخليج، إذ قاموا بتقسيم مناطق صيد اللؤلؤ والتّوسع في استخراجها وتجارته، إذ صدر للكثير من بقاع الأرض ومنها السّاحل الشّرقى لأفريقيا (القاسمي، ٢٠١٥، ص ١٤-١٦)، ومع بداية الحرب العالميّة الأولى كسدت أسواق اللؤلؤ كما معظم الأسواق الأخرى، ومع اكتشاف اليابانيين صناعة اللؤلؤ الصّناعي في عشرينيات القرن العشرين قُضي على آخر عمل كان يقات عليه الخليجيون بشكل أساس وكان ذلك عام ١٩٢٩. (الفارس، ٢٠٠٠، ص ٤٢) فضلاً عن ذلك فقد صدّر الخليج العربي البلح، والسّمك المجفف، والملح، وزيت السّمك، وتميّزت المواد المُصدّرة بجودتها، واهتمام التّجار بها، إذ كانت تجد رواجاً خارج الخليج ولا سيما في شرق أفريقيا. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٥٧)

وفي الجانب المُقابل فقد قام العرب في السّاحل الشّرقى لأفريقيا بتعدين الدّهب والفضة والنّحاس والحديد، وشكّلوا ثروة من الدّر، واللؤلؤ، والماس والياقوت، والعنبر، والعاج، والخشب، والقنا، والخيزران، والأفاويد، واشتهروا بصناعة الحديد والمنسوجات القطنيّة، كما أدخلوا تربية الجمل للمنطقة، واعتنوا بتربية الماشية والأغنام، إذ عملوا على تصدير الجمال والماشية إلى المنطقة، والعمل على إعادة تربيتها لتوافر شروط معيشتها، فنقلوا بذلك الثّروة الحيوانيّة من سواحل الخليج وشبه الجزيرة العربيّة ووحداتها إلى شرق أفريقيا مشكّلين حالة اقتصادية وبيئية جديدة في تلك البلاد. (بابعير، ١٩٩٢، ص ٩٥)

كما جلب تجار الخليج العربي إلى الداخل الأفريقي الخرز، والأصداف، والأقمشة، والحليّ الزجاجية، والمرابيا، والساعات، والآلات الموسيقية، واهتمت القبائل الأفريقية بتجارة الحديد، والدروع، وأسلاك النحاس، والطرايش، والجلابيب العربية الجاهزة (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٤٥)، وقام التجار العرب بتوفيرها لهم عبر علاقاتهم التجارية مع التجار الآخرين، إذ كانت تلك المواد متوفرة في الخليج وهي من الصناعات المحلية أو تصل موانئ الخليج العربي ويُعاد تصديرها لشرق أفريقيا، إذ عمل التجار العرب على الاستيراد وإعادة التصدير، إذ صدّروا من الساحل الشرقي لأفريقيا الصندل، والعاج، والذهب، وريش النعام، والعسل، والبن، والسمن، والجلد، والشمع، والملح، والموز، واللؤلؤ، والأصداف، والصمغ، واللبان، إذ تمّ تصدير هذه المواد إلى عُمان ومنها للهند والصين (بابعير، ١٩٩٢، ص ٩٥)، وتلك التجارة من أرباح أنواع التجارات وأغناها، إذ توافر كسباً مادياً كبيراً كونها عبارة عن إعادة تصدير للمواد على وفق حاجة السوق الفعلية، أما السلبية الوحيدة فيها فهي تعتمد مدى قوة الدولة التي يتبع لها التجار، فقد أدّى ضعف الدولة العمانية إلى خروج هذه التجارة من بين أيدي العرب واحتكار الهنود والأوروبيين لها مع الزمن (سجلات من مكتب الهند، الوثيقة ١٨، ١٨٦٨م، ص ٢).^(٧)

ومن المواد الغذائية الاستهلاكية التي عمل التجار العرب على شرائها وإعادة تصديرها فهي الذرة، والبقول، والأرز، التي انتشرت زراعتها في الشرق الأفريقي حول مجاري الأنهار، وكذلك قصب السكر، وشجر الكافور، والموز، التي تميّزت بكثرة الطلب عليها ولا سيما للطرق الممتدة من الخليج العربي باتجاه الشمال إلى العراق ووسط آسيا (بابعير، ١٩٩٢، ص ٩٤)، إذ وفي نهاية القرن التاسع عشر استوردت موانئ الخليج المواد الاستهلاكية الأساسية كالسكر، والأرز، والتمور، والقطن، والقمح بشكل منتظم وبكميات كبيرة كونها أصبحت سوقاً مفتوحة للمناطق المحيطة، ومنها أيضاً شرق شبه الجزيرة العربية وجنوب بلاد الشام، وكان اللؤلؤ هو أهم المواد المصدّرة فضلاً عن الجمال، والسّمك، والألبان، والأجبان، والمواشي، والأصداف التي كانت موجودة بكثرة في الخليج العربي نظراً للطبيعة البحرية والرّعيّة التي شغلت سكانها طوال السنوات الفائتة (الفارس، ٢٠٠٠، ص ٤١)، أيضاً فقد أعيد تصدير الأخشاب الأفريقية من عدن إلى الإمارات، وحظيت باهتمام بالغ نظراً لجودتها وأهميتها الاقتصادية وتميّزها عن الأخشاب الموجودة في مناطق أخرى، فأخشاب المناطق المدارية والاستوائية ذات مرونة عالية، وكثافة مميّزة، وتلبي الحاجة الفعلية للصناعة سواء في دول الخليج، إذ تستعمل لصناعة السفن، أو في مناطق أخرى من أوروبا والهند وأمريكا والعراق وبلاد الشام وإيران (القاسمي، ٢٠١٥، ص ٢٥).

^(٧) ينظر الملحق رقم (٤).

وكمثال على أهمية عملية إعادة التصدير بالنسبة لموانئ الخليج ودوله، فقد قامت إمارة دبي بإرسال قواربها إلى الهند طوال الحرب العالمية الأولى لتجلب الأرز، وتوافره للمحيط الجغرافي وسط الضائقة الاقتصادية والمشكلات الغذائية التي عانت منها المنطقة والعالم، نتيجة؛ تطورات الحرب واتساع ساحاتها، فقد غامر التجار العرب بقواربهم في الذهاب إلى الهند للحصول على الأرز وبيعه لشرق أفريقيا ومناطق الخطوط التجارية وأهمها الشرق الأفريقي (الفارس، ٢٠٠٠، ص ٤٦).

اتفق المؤرخون على أن تجارة الرقيق كانت لها فضل السبق على العرب في انتعاش تجارتهم، إذ كانت الكشوف الجغرافية قد أدت إلى عبودية القارة السمراء في كثير من بلدانها لصالح الأوروبيين الذين حرصوا كل الحرص على تطبيق العبودية في مناطق كثيرة من العالم، إذ ترافق النشاط التجاري للعرب مع زيادة الطلب على تجارة الرقيق ولا سيما في أسواق العبيد في موانئ الخليج، إذ كان العبيد يستعملون في الخليج في عمليات الغوص بحثاً عن اللؤلؤ، والرعي، والعناية بالماشية، والاهتمام بالمزارع، وجلب الحطب للمدن، وكذلك العناية بطرق المواصلات، وحماية القوافل التجارية، وكخدم في البيوت ومزارع النخيل التي يملكها الشيوخ (باي، ٢٠٠٧، ص ٢٠٠ - ٢٠٢)، فضلاً عن ذلك فقد استعملت العائلات ذات الدخل المتوسط في الخليج العبيد في الخدمة كفرد من أفراد المنزل سواء بالعناية بالبساتين، أو الرعي، أو الصيد، والتجارة، وتقطيع الحطب، ولم تعاملهم معاملة غير أخلاقية ولا سيما في إمارات الساحل المتصالح (باي، ٢٠٠٧، ص ٢١١)، ولكن تلك التجارة تراجعت بعد استلام حمود بن محمد بن سعيد العرش في زنجبار عام ١٨٩٦ بفضل التفوذ الإنكليزي فيها (سجلات من مكتب الهند، الوثيقة ٥ + ٦ + ٧، ١٨٧٢م، ص ٩ - ١٠)^(٨)، ولرغبة الإنكليز في مضاربة العرب والقضاء على نفوذهم وعوامل قوتهم في المحيط الهندي، وفعلاً نجحوا في ذلك (المغيري، ٢٠٠١، ص ٤١)، لكنّها لم تنته، وذلك بسبب حاجة الإمارات الخليجية إلى اليد العاملة بشكل دائم وعلى الرغم من النضيق البريطاني إلا أن العبيد استمروا بالوصول إلى المنطقة والتجارة بهم على الرغم من توقيع شيوخ الإمارات على اتفاقية مع بريطانيا يسمح بواسطتها بتفتيش السفن القادمة إلى الخليج، ومع استعمال أسلوب المراقبة والتبليغ من الأسواق نفسها التي كانت تقوم ببيع العبيد وتمركز فرقة عسكرية من قوات ساحل عُمان في السوق الرئيسة للرقيق في البريمي اضطر التجار العرب إلى تغيير طرق تجارتهم وتحويلها قدر ما أمكن، ومع تشديد المراقبة للحدود بدأت هذه التجارة بالاندثار. (المغني، ٢٠١٥، ص ٤٨).

(٨) ينظر الملحق رقم (٣).

٣- السلع الرئيسية المتبادلة بين الخليج العربي وإمارات الساحل وشرق أفريقيا (الواردات): كانت السفن الخليجية تبحر من موانئ الإمارات متجهة إلى الساحل الشرقي لأفريقيا محملة بعمولة مُتفق عليها بين التجار وصاحب السفينة، إذ يتوجب على صاحب السفينة إيصال شحنة البضائع إلى الميناء المُحدد والعودة ببضائع أخرى إلى الميناء الذي يتم تحديده فإمّا أن تعود إلى الإمارات، أو تتابع إلى منطقة أخرى بعد شحن البضائع المطلوبة، وفي طريق الذهاب والعودة تتفق مجموعة سفن تابعة لأبناء الإمارات على الرحلة والمسير معاً، حفاظاً على الحمولة، ولمساندة بعضهم بعضاً للوصول إلى هدفهم، وتحقيق عنصر الأمان والتكافل، ولا سيما في وجه العواصف البحرية (المغني، ٢٠١٥، ص ٥٨)، أمّا في حال تأخرت إحدى السفن عن العودة على وفق اتجاه الرياح الموسمية ما بين شهري شباط ونيسان، فيتوجب عليها البقاء في الساحل الشرقي لأفريقيا لمدة عام كامل حتى تتمكن من الإبحار مجدداً كونها تعتمد الأشرعة في مسيرتها. (المغني، ٢٠١٥، ص ٦١)

ولا بد من الإشارة إلى أنّ التاجر الخليجي في بعض الأحيان كان يملأ سفينته بالملح، والأرز، والأقمشة، والأواني ليقوم ببيعها في موانئ أخرى بعد إيصال حمولته إلى مومباسا وزنجبار، وذلك ضمن الموسم الواحد، وفي أحيان أخرى يقوم بحمل بعض المسافرين معه من اليمن إلى مومباسا وزنجبار لقاء مبالغ مالية محددة يُتفق معهم عليها. (المغني، ٢٠١٥، ص ٦٣).

أهم المواد المتاجر بها من الساحل الشرقي لأفريقيا إلى الخليج العربي:
١- القرنفل:

اهتمّ العمانيون بتوسيع زراعة القرنفل في زنجبار وأدى التطور الكبير في زراعته إلى تصديره بكميات كبيرة إلى العالم (سعيدروث، ١٩٨٨م، ص ١١٨-١٢١. بينيت، ٢٠٢٠، ص ٢٣٨-٢٤٢) ومنها الخليج العربي عن طريق التجار العمانيين، كونه من التوابل الضرورية والمطلوبة على مستوى العالم. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٣١).

٢- المعادن:

يعد الذهب أهم السلع، التي كان الشرق الأفريقي مصدراً لها، وكان ترتيبه في التجارة في الخليج العربي الأول، يليه القطن، ثمّ الأرز (باي، ٢٠٠٧، ص ٢١٩-٢٢٠) وكذلك خامات الحديد الذي يتميز بجودته، وعمل تجار الخليج بالوساطة في نقل الحديد عبر الاتجار به وإعادة تصديره للهند، انطلاقاً من موانئ الخليج العربي مُحققين بذلك مورداً كبيراً لصالحهم. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٥٤).

٣-الجلود:

نظرا لغنى الغرب الأفريقي عموماً بالحيوانات المتعدّدة فقد نشطت صناعة الجلود فيها ولاسيما جلود الأبقار والماعز (بابعير، ١٩٩٢، ص ٩٥) التي كان التّجار يجلبونها من برافا ومركة ومقديشو، فضلاً عن تجارة الجلود النّادرة، كجلد النّمر، والأسد، والزّرافة، وكانت استعمالات الجلود متعدّدة في الصّناعات العربيّة، ومنها: صناعة الدّروع، و سروج الخيل، والأحذية، وكانت هذه التّجارة في مصدرها الأساس تعتمد مربّي الحيوانات الأليفة وكذلك وصيادي الحيوانات البريّة الأليفة منها والشّرسة، إذ كانوا يقومون بعملية تنظيفها، وجعلها صالحة للاستعمال البشري، ثمّ يأتي دور التّجار العرب عبر شرائها من مصادرها الأساسيّة وسط أفريقيا ومن جوار السّاحل وتسويقها بشكل مباشر في موانئ الخليج وفقاً للطلب عليها. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٥٤).

٤-العنبر:

يعدّ العنبر من أهمّ السّلع التي تُصدّر إلى مدن الخليج كونه يدخل في صناعة العطور العربيّة (الكسادي، ٢٠١٥، ص ٣٣) وكان متوافراً في زنجبار ومقديشو، وخصّصت سفن تجاريّة عربيّة لنقله والاتّجار به (الجميل، آذار ٢٠١٩، ص ٣٧٠. المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٥٤)، كان العنبر يستخرج بكثرة من سواحل زنجبار لكثرة الحيتان هناك، إذ تعدّ الحيتان مصدره الأساس، واعتمد في ذلك الصّيادين من المنطقة. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٧٠).

٥-الأخشاب:

كان الشّرق الأفريقي مصدراً غنياً للأخشاب التي كانت تستعمل في الكثير من الصّناعات والبناء، ومنها: خشب الأبنوس والصّندل والساج، وكانت حاجة عرب الخليج إليها كبيرة لاستعمالها في بناء السفن وصناعتها (المغني، ٢٠١٥، ص ٧٤-٧٥)، وأيضاً في سقوف المنازل العربيّة، وتصدير الفائض منها إلى المناطق المجاورة في شرق الجزيرة العربيّة والعراق وبلاد الشّام. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٥٤).

وفي تفاصيل عمليّة نقل الأعمدة الخشبيّة من ميناء زنجبار إلى مناطق الخليج العربي، إذ كانت السفينة تحطّ رحالها في ميناء زنجبار لتقوم قوارب بنقل الأعمدة الخشبيّة وتحميلها التي تستعمل في بناء أسقف المنازل في الإمارات والخليج العربي بشكل عام، إذ كان هناك شركة مُختصّة تقوم بتقطيع الخشب بحسب الطّلب ومن ثمّ تفحصها، وتختتمها بختمها وتوصلها إلى السفينة ويحتاج العمل بهذه الأعمدة إلى حوالي الشّهر، ومن مخاطر سفر السفن المُحملة هو الغرق، والبطء أو قوّة الرّياح، وكذلك الحشرات السّامة. (سجلات من مكتب الهند، الوثيقة ٩ + ١٠، عام ١٨٧٢، ص ١٧. والمغني، ٢٠١٥، ص ٦٣).

٦- القواقع (الأصداف البحريّة):

اشتهر السّاحل الشّرقى لأفريقيا بوصفه منطقة لتجميع الأصداف البحريّة التي كانت تستعمل للتّزيين والحلي (بابعير، ١٩٩٢، ص ٩٥)، وتلقى رواجاً كبيراً في مناطق عدة حول العالم، ولا سيما الخليج العربي الذي عرفت فيه المرأة برغبتها في الزّينة النّادرة والأصلية. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٥٥).

٧- الحبوب:

تحوّلت لامو ومومباسا وماليندي إلى صوامع لحبوب الدّاخل الأفريقي ومناطق شبه الجزيرة العربيّة، وأصبحت منطقة تخزين وإعادة توزيع للحبوب إلى مناطق كثيرة ومنها: الخليج العربي الذي كان يفتقر لزراعة الحبوب، بل عمد التّجار إلى الاتّجار بها وإيصالها المناطق التي تفتقر لزراعتها، كذلك كان هنالك أنواع من الحبوب التي يُعاد تصديرها من الخليج إلى الشّرق الأفريقي كالأرز. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٥٦).

٨- العاج:

كان العاج يُحمل إلى مراكز بيعه الرّئيسة في شرق أفريقيا على السّاحل، ومنها: زنجبار، ومومباسا، ولامو ومقديشو، وكلوة، وسفالة، ويتمّ تسويقه في مختلف المناطق (الكسادي، ٢٠١٥، ص ٣٣. المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٥٩-٦١)، في حين قدّر العرب قيمة العاج بناءً على سنّة أشياء فيه: أن يكون ناصع البياض، وثقيلاً، وليناً، وسميكاً، وقليل التّقوس، كما يجب أن تكون عليه خطوط سوداء حتى أطرافه. (بابعير، ١٩٩٢، ص ٩٦. المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٦١).

أما استعمالات العاج فقد استعمل في أدوات الزّينة، والأمشاط، والشّطرنج، والحلي، والخزائن، والاكسسوارات الخاصة بالأزياء، وكذلك الأسنان الاصطناعيّة، وألعاب الأطفال، وأزرار الملابس، وتحف المنازل، والنّمائيل؛ لذلك يعدّ من الكماليّات وليس من الأساسيات، وتنشط تجارته للبلاد الغنيّة أو لطبقات معيّنة من السّكان، كمشاخ الخليج والمتنفذين في السّلطة البريطانيّة والأوروبيين الذين أصبح معظمهم من الطبقة الأرستقراطيّة في ذلك الزّمن. (المحذوري، ٢٠٠٦، ص ٦٥-٦٦).

٩- الصّمغ:

تعدّ زنجبار من المناطق الغنية بالصّمغ، ويتميّز صمغها بإمكانية تحويلة إلى طلاء لامع فضلاً عن استعماله في البخور والأدوية، ويقسم الصّمغ في زنجبار إلى نوعين: الأوّل صمغ خام يُلنقط عن الشّجرة، أو يتمّ جمعه عن سطح الأرض تحت الشّجر، ويستعمل في طلاء العربات وصناعة الحبر، والنّوع الثّاني صمغ ناضج يُستخرج من حفر جذور الشّجرة، ثمّ يدفن في التّربة ليعاد استخراجها في بداية الخريف، ويأتي هذا النّوع من الصّمغ من غابات

شرق أفريقيا ويذهب به إلى زنجبار، حيث يُغسل بمحاليل مختلفة من المواد الكيميائية للتخلص من الشوائب، ثم ينشر ويجفف بالشمس وبعدها يُنظف بفرشاة ليصبح نظيفاً وشبه شفاف، وهذا من أجود أنواع الصمغ. (المحذوي، ٢٠٠٦، ص ٦٦-٦٧)

ومن البضائع المُصدرة من ساحل أفريقيا الشرقي إلى الخليج أيضاً:

جوز الهند، والسّمسم، (الخالدي، ٢٠١٣، ص ١٢٧ - ١٣٠) ولبّ جوز الهند المجفف، وقرون الكركدن، وأسنان فرس النّهر، وعظام ظهور السّلاحف، والعمّور، وزيت النّخيل، والثّوم، والفضة، والماشية من أبقار وأغنام (بابعير، ١٩٩٢، ص ٩٥)، كذلك شمع العسل، وزيت جوز الهند، والثّوبل، والأحجار الكريمة، والكاكاو (المحذوي، ٢٠٠٦، ص ٥٤ - ٥٥)، والبقول السّوداني، والقطن (الخالدي، ٢٠١٣، ص ١٣٠)، كما استعملت أسنان فرس النّهر في صناعة مقابض السيّوف والسّكاكين والأسنان الصّناعية، واستعملت قرن الكركدن في الخليج العربي في صناعة أكواب الشّرب، وصناعة مقابض السيّوف والخناجر، وكذلك الصّناديق الصّغيرة، وجميعها من منتجات الشّرق الأفريقي الذي كان ساحله ومدن السّاحل هي منفذ تجاري بحري للدّاخل الغني بالمواد الأوليّة الغذائيّة والصّناعيّة، والتي كانت حاجة ضروريّة للخليج العربي سواء لإعادة التّصدير، أو للاستعمال فكان الشّرق الأفريقي بذلك خزاناً للمواد المُستهلكة والمواد الأوليّة للصّناعة. (المحذوي، ٢٠٠٦، ص ٥٥)

الاستنتاجات:

- نشط تجار الخليج العربي في منطقة الشّرق الأفريقي، ولا سيما في مدن لامو، ومومباسا، وزنجبار، وعملوا على إحداث الطّرق التجاريّة بين منطقة الخليج العربي وتطويرها، وبين شرق أفريقيا لعقود طويلة، وقاموا بتأهيل المنطقة لتكون نافذة للنّشاط التجاري في المنطقة، استفاد منها الهنود والأوروبيون أيضاً.
- لم يكن هدف التّجار الخليجين مادياً فحسب على الرّغم من تحقيقهم لمكاسب ماديّة كبيرة، جراء دخولهم الأدغال الأفريقيّة وصولاً إلى مراكز الإنتاج الرّئيسة محافظين بذلك على أولويّة عملهم في التّجارة من دون وسطاء، وإنّ هذا العمل فيه جانب من المغامرة، وحبّ الاستكشاف التي غلبت على طبيعتهم.
- كان لا بدّ للتّجار الخليجين من تطوير الأساليب التجاريّة بما يتناسب وموقع الخليج في منتصف المسافة بين الهند وشرق أفريقيا، فعملوا في تجارة إعادة التّصدير محققين بذلك مكاسب كبيرة حافظت على وجودهم منافسين على الرّغم من السّيطرة البريطانيّة - الهنديّة، وفي ظلّ عدم السّيطرة السياسيّة لبلادهم على مناطقهم، فقد كانوا أكثر بطناً من بقيّة التّجار المنافسين، وعلى الرّغم من ذلك استطاعوا الصّمود وفعلوا أساليب تجاريّة أفادتهم.

الاقتراحات والتوصيات:

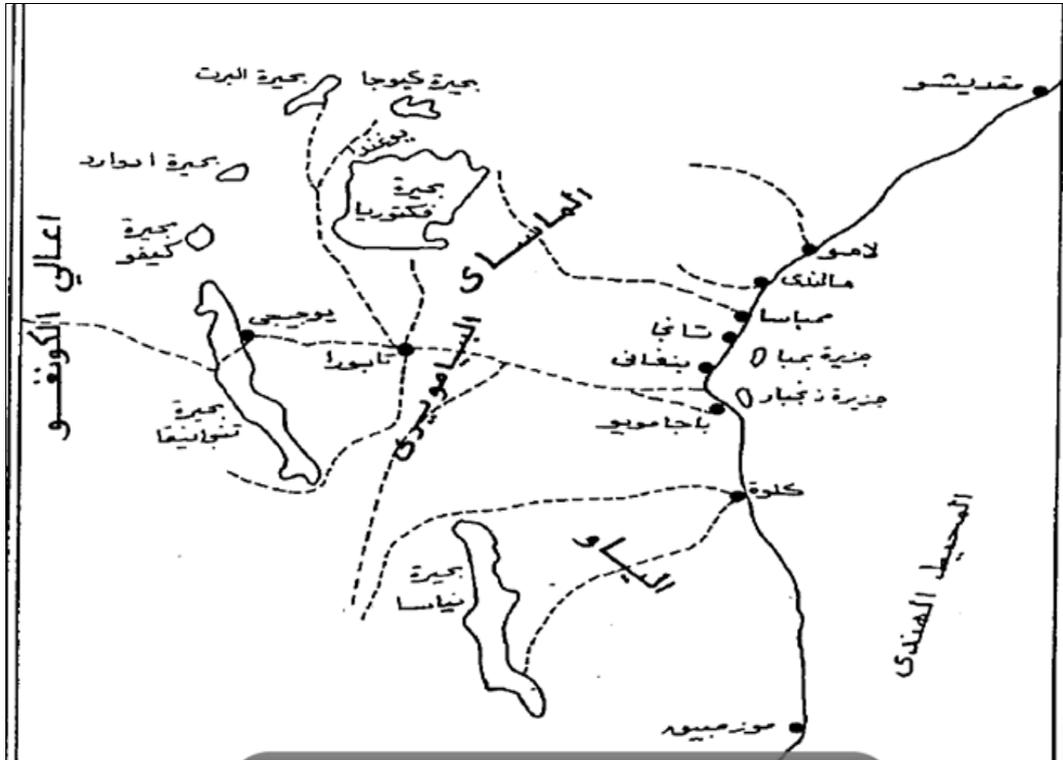
تفتقر العلاقات الأفريقية - العربية المعاصرة إلى الدراسات العربية، ولا سيما ما يتعلق بالعلاقة بين الخليج العربي، ومناطق الوسط الأفريقي، والتي لامسها هذا البحث بشيء من الاختصار، ويوصى بدراسة العلاقات بين الخليج العربي والوسط الأفريقي عبر الساحل الشرقي لأفريقيا، وكذلك عبر مصر، إذ إنّ النواة الأفريقية هي الخزان الاقتصادي لها، كما يُوصى بدراسات تفصيلية للتواجد العربي في مدن الساحل الشرقي الأخرى والجزر الأهلة بالحركة التجارية في العصر الحديث والمعاصر.

الخاتمة:

يتبين ممّا سبق أنّ الحركة التجارية بين شرق أفريقيا والخليج العربي هي من أهمّ النشاطات التجارية في منطقة المحيط الهندي، ويمكن القول: إنّهُ لم تكن هنالك حاجة ماسّة لتحمل أخطار تلك التجارة بالنسبة لعرب الخليج سوى الرغبة الحقيقية في النهوض بالواقع الاقتصادي وتطوير التجارة وتوسيعها، ولا بدّ من الإشارة إلى أنّ العرب هم التجار الحقيقيون ولم يكن للأفارقة دور تجاري واضح في تلك الحقبة، ويعود ذلك لسيطرة العرب على المنطقة لمدة ليست بالقليلة ومعرفتهم تفاصيلها وشجاعتهم في سبر أغوار الدّاخل الأفريقي، وبناء المستوطنات على الساحل الشرقي لأفريقيا وفي الدّاخل كما لاحظنا، أمّا المواد المتاجر بها فكانت في معظمها لخدمة العرب في الخليج، سواء عبر استعمالها أو إعادة تصديرها والاستفادة منها، فيما لم تظهر نتائج مباشرة لهذه التجارة مع ازدياد التّغلغل البريطاني في المنطقتين وتوسع النفوذ الأوروبي على حساب النفوذ العربي، ولم يبقَ في المنطقة إلا الأثر الثقافي العربي كما سنرى في الفصل اللاحق.

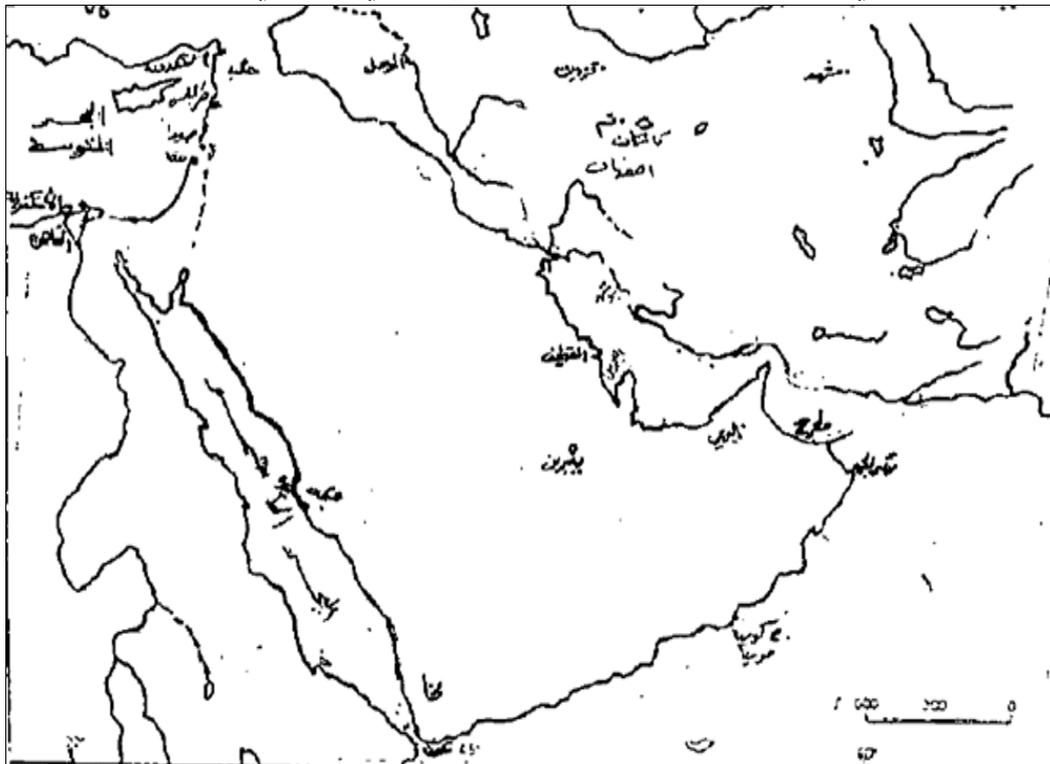
الملاحق

الملحق رقم (١) خريطة توضّح الامتداد الجغرافي والتّجاري للسّاحل الأفريقي نحو الدّاخل:
(الخريجي، ١٩٩٣، ص ٥٤)



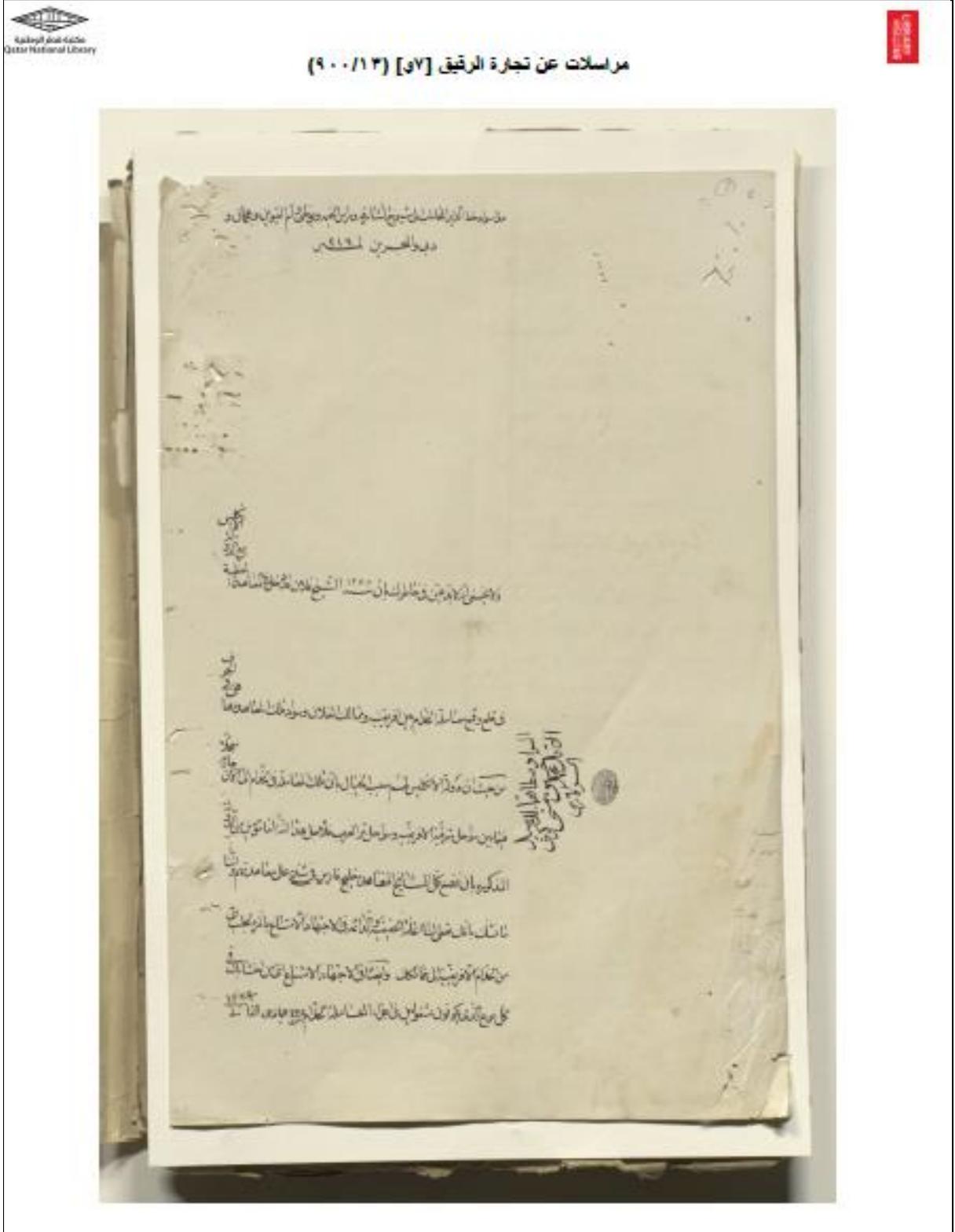
الملحق رقم (٢)

الامتداد الجغرافي التّجاري للمناطق المحيطة بالخليج العربيّ (المعاني، ١٩٩٩، ص ١٩):

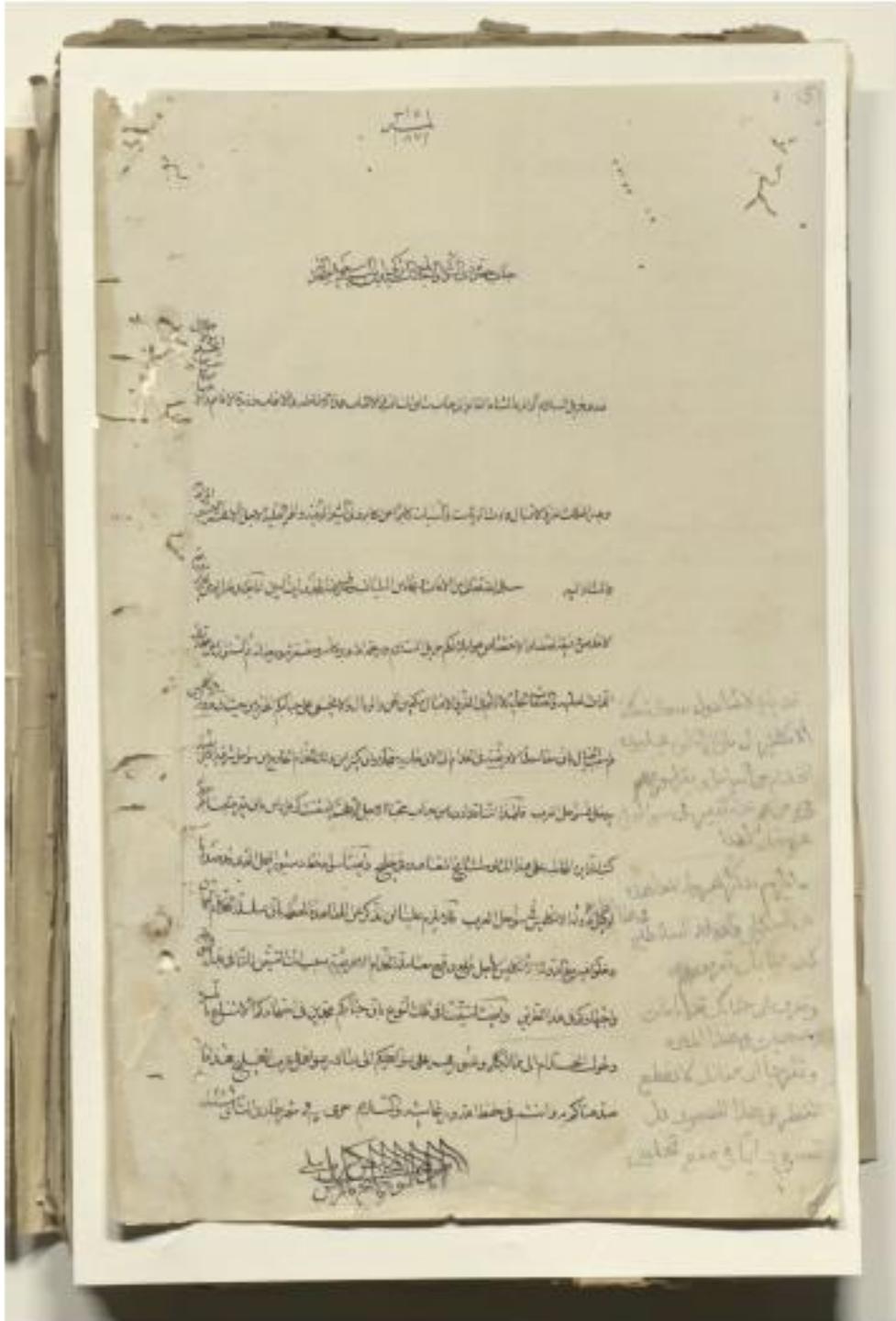


الملحق رقم (٣):

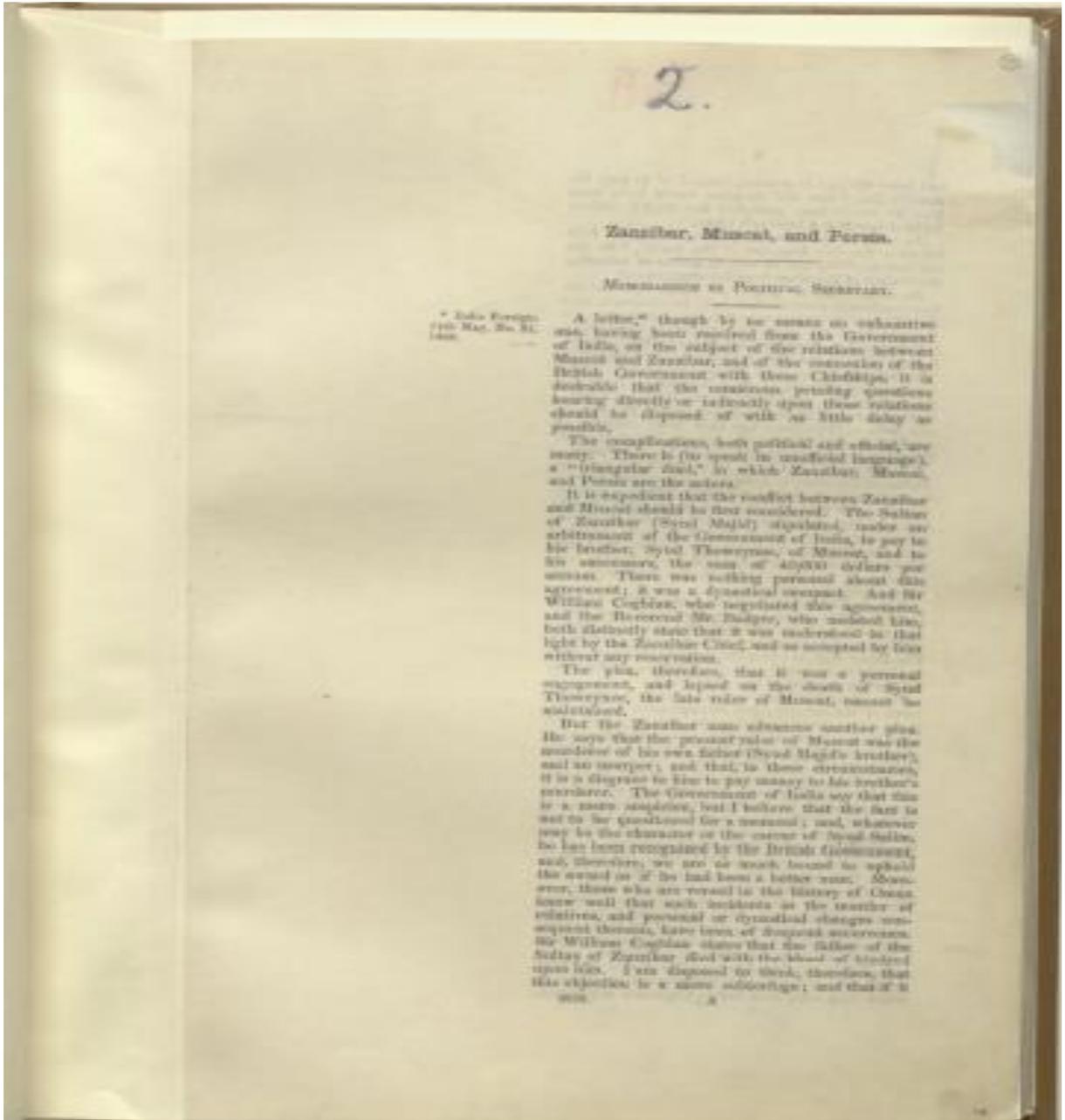
(سجلات من مكتب الهند، الوثيقة ٥ + ٦ + ٧، ١٨٧٢م، ص ٩ - ١٠)



مراسلات عن تجارة الرقيق [٩٠٠/٩]



الملحق رقم (٤): (سجلات من مكتب الهند، الوثيقة ١٨، ١٨٦٨م، ص ٢)



الملحق رقم (٥): (سجلات من مكتب الهند، الوثيقة ٦٥ و، ١٨٧٤، ص ١ - ٨)

Enclosure No. 3.

No. 92, dated Zanzibar, 22nd November 1875.

From—Her Britannic Majesty's Political Agent and Consul-General, Zanzibar.
To—Secretary to the Government of India, Foreign Department.

I HAVE delayed furnishing a final report on the seizure of the slave dhow with 217 slaves on board, referred to in my former letters Nos. 61 and 64 of 6th and 19th September last, until the case placed by Her Majesty's Ship *Daphne* in the Vice-Admiralty Court here had been heard and the accusation of bad faith on the part of the Governor of Lamu made by the officers of that ship had been thoroughly sifted and enquired into.

2. I have already reported, for the information of His Excellency the Viceroy and Governor-General in Council, what was told me of the affair by His Highness the Sultan, which was briefly as follows:—That a Native vessel with 217 slaves on board bound from Kilwa to Barua on the Somali Coast having received some damage at sea put into the harbour of Shela for repairs. There both vessel and slaves were seized by the Governor of Lamu, who immediately advised the Sultan, soliciting orders for further guidance.

3. I informed His Highness that his Governor having acted in accordance with the terms of the Treaty, the proper course to follow would be to order the destruction of the vessel and direct the slaves and crew to be sent to Zanzibar, the former to be fowled and placed in proper keeping, the owners and crew to be severely punished.

4. These orders His Highness issued, but shortly after, a second letter arrived from the Governor of Lamu complaining bitterly that in order to avoid an unseemly dispute and possibly a collision, public feeling being very strong in the matter, he had been obliged to consent to give up 50 of the slaves and also the dhow to the officer in command of Her Majesty's Ship *Daphne's* boats.

5. It was not, however, until I left head-quarters and proceeded in the direction of Lamu that I heard the explanatory statement of the officers of the *Daphne*. They claimed the dhow to be one they had chased the evening previously to entering Lamu Harbour, and further stated they were credibly informed the Governor intended turning the slaves to his own use, nor had he, they further urged, any intention of reporting his capture to the Sultan until forced to do so by the appearance of their boats, in order to save himself from possible blame.

6. It therefore became my duty to ascertain whether the dhow in harbour was the dhow chased and lost sight of by Her Majesty's Ship *Daphne's* boats on the evening before their entering Lamu, and it was proved before me, beyond the shadow of any doubt, that this slave dhow entered Shela Harbour (at the mouth of the Lamu creek) six days before the arrival of any British boats.

7. The slaves, it was also proved, were seized and landed by the order of the Governor, the empty vessel being floated up to Lamu Harbour and beached in front of the fort.

8. Further, the Governor of Lamu, according to evidence taken at the place itself, used many arguments and objected most strongly to the vessel and slaves being interfered with until the Sultan's reply to his first letter was received. These arguments were kept back by the Interpreter, and the Governor, with true Arab courtesy, did not evince his anger openly before the English, although expressing his opinion very freely both in his second letter to the Sultan and to the people around him in Lamu.

9. In the Vice-Admiralty Court the officers of Her Majesty's Ship *Daphne* had nothing to advance in support of their assertion that the Governor was acting in bad faith and had not written his first letter to the Sultan reporting the capture until after they had forced him to give up 50 of

قائمة المصادر والمراجع:

الوثائق:

١. من المكتبة البريطانية، أوراق خاصة وسجلات من مكتب الهند، نسخ إلكترونية من مكتبة قطر الرقمية:
٢. إرسالية سياسية رقم ١٢ لعام ١٨٧٤م تحيل نسخة من رسائل من الوكالة السياسية في زنجبار تتعلق بمقتل الملازم ثاني مكاوسلاند من السفينة الملكية دافني في كيونجا، والتدابير التي اتخذت لاعتقال القتلة، الوثيقة ١٢٢ ظ، المكتبة البريطانية، أوراق خاصة وسجلات من مكتب الهند ١٨٧٤م.
٣. إرسالية سياسية رقم ٨ لعام ١٨٧٤م، تحميل نسخة من رسالتين أخريين من الوكيل السياسي في زنجبار تتعلق بزيارته إلى مومباسا وماليندي ولامو وتذكر الإجراء الذي اتخذته الحكومة في الهند بهذا الشأن، الوثيقة ٦٥.
٤. زنجبار، مسقط، بلاد فارس وشبه الجزيرة العربية، الخليج العربي، مسقط وزنجبار، الوثيقة ٣٩، ١٨٦٨م.
٥. زنجبار، مسقط، بلاد فارس وشبه الجزيرة العربية، مذكرة بشأن مسودات البرقيات المتعلقة بشؤون مسقط وزنجبار، الوثيقة ٢٦، المكتبة البريطانية، ١٨٦٨م.
٦. زنجبار، مسقط، بلاد فارس وشبه الجزيرة العربية، مذكرة من السكرتير السياسي، الوثيقة ١٨، ١٨٦٨م.
٧. مراسلات عن تجارة الرقيق، عام ١٨٧٢، المكتبة البريطانية، أوراق خاصة وسجلات من مكتب الهند، مكتبة قطر الرقمية، الوثيقة ٥ + ٦ + ٧، عام ١٨٧٢م.
٨. مراسلات عن تجارة الرقيق، عام ١٨٧٢، المكتبة البريطانية، أوراق خاصة وسجلات من مكتب الهند، مكتبة قطر الرقمية، الوثيقة ٩ + ١٠، عام ١٨٧٢م.
٩. مركب الرقيق الشراعي من جانب حاكم لامو والتحقق في الإجراءات اللاحقة التي اتخذها قائد السفينة الملكية دافني (إرسالية سياسية رقم ٣٤ لعام ١٨٧٤م، الوثيقة ٣٣٠).

المصادر والمراجع:

١. إنغرامز، وليم هارولد، ٢٠١٢م، زنجبار: تاريخها وشعبها، ترجمة: عدنان خالد عبد الله، مراجعة وتعليق: محمد بن سالم بن عبد الله الحارثي، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، دار الكتب الوطنية، ط١، أبو ظبي.
٢. بابعير؛ عبد الوهاب بن صالح، ١٩٩٢م، دور عرب عمان في نقل الحضارة والثقافة العربية والإسلامية في بلاد زنجبار وبلاد الساحل الأفريقي (١١٥٤ - ١٢٧٣ هـ / ١٧٤٤ - ١٨٥٦ م)، مجلة البحوث والدراسات العربية، مصر، عدد ٢٠، ١٩٩٢.
٣. بايكر، نور الدين عوض كريم إبراهيم، ٢٠٠٧، الإمارات والسلطنات الإسلامية في أفريقيا وأثرها في نشر الإسلام والحضارة الإسلامية: شرق أفريقيا نموذجاً، مجلة بحوث ودراسات العالم الإسلامي، جامعة أم درمان الإسلامية، معهد بحوث ودراسات العالم الإسلامي، عدد ٣، آب ٢٠٠٧م.
٤. باي؛ فراوكة هيرد، ٢٠٢٠م، من الإمارات المتصالحة إلى دولة الإمارات العربية المتحدة، ترجمة: عابدة بني خوري، دار موتيفيت، دبي، ط٤.
٥. بينيت؛ نورمان، ٢٠٢٠، دولة زنجبار العربية - لمحة تاريخية، ترجمة: رحمة الحبسي، دار الرافدين، بيروت، ط١.
٦. الخالدي، حسين نهيير فجر، ٢٠١٣م، الحياة الاقتصادية في شرق أفريقيا ١٩٤٥ - ١٩٦٨م (دراسة تاريخية)، أطروحة دكتوراه في التاريخ إشراف: ستار جبار حسين الجابري نوقشت وأجيزت من جامعة الدول العربية، اتحاد المؤرخين العرب، معهد التأريخ العربي والتراث العلمي للدراسات العليا عام ٢٠١٣.
٧. الخريجي، ناجيه محمد الصالح، ١٩٩٣، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي والثقافي لسلطنة زنجبار الإسلامية في شرق إفريقيا ١٨٠٦م - ١٩٤٧م، أطروحة دكتوراه في التاريخ إشراف: يوسف بن علي

٨. رابع الثقفي نوقشت وأجيزت من جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، المملكة العربية السعودية، وزارة التعليم العالي، الدراسات العليا التاريخية والحضارية، ١٩٩٣م.
رياض كاظم سلمان الجميلي، ٢٠١٩، الموائى الخليجية وأثرها في تطور العلاقات الخليجية-الأفريقية، المركز العربي الديمقراطي، مجلة الدراسات الأفريقية وحوض النيل، المجلد الثاني، العدد الخامس، آذار ٢٠١٩م.
٩. سعيدروث؛ رودولف، ١٩٨٨، السيد سعيد بن سلطان ١٧٩١-١٨٥٦- سيرته ودوره في تاريخ عُمان وزنجبار، ترجمة: عبد المجيد حسيب القيسي، ط٢.
١٠. الشبلي، أحمد بن خلفان بن علي، ٢٠٠٩م، الأوضاع السياسية في زنجبار في عهد السلطان خليفة بن محارب والبوسعيدي (١٩١١-١٩٦٠)، رسالة ماجستير في التاريخ إشراف: إبراهيم الزين صغيرون نوقشت وأجيزت من جامعة السلطان قابوس، كلية الآداب والعلوم الاجتماعية، مسقط، عام ٢٠٠٩م.
١١. شفيق، عبد المنان محمد، ٢٠١١-٢٠١٢، الهنود ودورهم في كينيا، دراسة تاريخية وحضارية، أطروحة دكتوراه في التاريخ إشراف: عمر سالم بكور نوقشت وأجيزت في جامعة أم القرى، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، قسم التاريخ والحضارة الإسلامية، السعودية ٢٠١١-٢٠١٢م.
١٢. الشخيلي، صباح إبراهيم سعيد، ١٩٨٨، العلاقات التجارية بين الخليج العربي وشرق أفريقيا كما يعكسها البلدانون العرب في العصر الوسيط، مركز عيسى الثقافي، مركز الوثائق التاريخية، مجلد ٧، العدد ١٣، يوليو ١٩٨٨.
١٣. عبد الرحمن، أسامة، ٢٠١٣، أثر الهجرات العربية إلى شرق أفريقيا-العمانيتين نموذجاً، المجلة العلمية لجامعة الإمام المهدي، العدد ٢، ديسمبر ٢٠١٣م.
١٤. الكسادي؛ عادل أحمد، ٢٠١٥م، الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري الشراعي في الإمارات في القرن الماضي، مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث، حكومة دبي، الإمارات العربية المتحدة، ط١.
١٥. المعاني؛ عبد الرزاق، ١٩٩٩، التجارة والملاحة في الخليج العربي خلال القرن السابع عشر، أطروحة دكتوراه في التاريخ إشراف: علي محافظة نوقشت وأجيزت في الجامعة الأردنية، كلية الدراسات العليا، قسم التاريخ، كانون الثاني ١٩٩٩م.
١٦. العبد الضاهري، شمسة حمد، إمارات الساحل المتصالح ١٩٠٠-١٩٧١ رؤية وثائقية من أرشيف الوثائق البريطانية، وزارة شؤون الرئاسة، المركز الوطني للوثائق والبحوث.
١٧. المغني؛ عبد الله سليمان، ٢٠١٥م، التجارة في الإمارات قديماً-دراسة تاريخية لملاح التجارة في الإمارات منذ بداية القرن العشرين وحتى قيام الاتحاد ١٩٧١م، مركز الشارقة للوثائق والبحوث، الشارقة.
١٨. عثمان وبو علاوي، خديجة ونصيرة، ٢٠١٩، التأثير العماني الحضاري في شرق إفريقيا خلال القرن الأول هجري-السابع ميلادي، رسالة ماجستير في التاريخ إشراف: مبارك جعفري نوقشت وأجيزت في جامعة أحمد دراية أدرار، الجزائر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، قسم العلوم الإنسانية، ٢٠١٩م.
١٩. غانم؛ نور كمال، ٢٠١٧-٢٠١٨، السيد سعيد بن سلطان ودوره في عُمان ١٨٠٦م-١٨٥٦م دراسة في ضوء الوثائق السرية العمانية، رسالة ماجستير في التاريخ إشراف، حسام النايف نوقشت وأجيزت في جامعة دمشق كلية الآداب والعلوم الإنسانية، قسم التاريخ، ٢٠١٧م-٢٠١٨م.
٢٠. الفارس؛ محمد فارس، ٢٠٠٠م، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل (دولة الإمارات العربية المتحدة حالياً) ١٨٦٢-١٩٦٥، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبو ظبي، ط١.
٢١. الفارسي، عبد الله، ١٩٨٢م، البوسعيديون حكام زنجبار، ترجمة: محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافي، سلسلة تراثنا، العدد الثالث، ط٢.
٢٢. القاسمي، سلطان بن محمد، ٢٠١٥م، اقتصاد إمارات الساحل العربي في القرن التاسع عشر، منشورات القاسمي، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة.
٢٣. المحذوري، سليمان بن عمير، ٢٠٠٦، الأوضاع الاقتصادية في شرق أفريقيا في عهد السلطان سعيد بن سلطان البوسعيدي ١٨٠٤-١٨٥٩م، رسالة ماجستير في التاريخ إشراف: إبراهيم صغيرون نوقشت وأجيزت في جامعة السلطان قابوس، كلية الآداب والعلوم الاجتماعية، ٢٠٠٦م.
٢٤. المعمري؛ أحمد حمود، ١٩٧٩م، عمان وشرق أفريقيا، ترجمة: محمد أمين عبد الله، وزارة التراث القومي والثقافة، سلطن عمان، سلسلة تراثنا.
٢٥. المغيري، سعيد بن علي، ٢٠٠١م، جبهة الاخبار في تاريخ زنجبار، تحقيق: محمد علي الصليبي، ط٤.
٢٦. الوهبي، حمود بن عبد الله بن حمود، ٢٠١١-٢٠١٢، أثر الموقع الجغرافي على السياسة الخارجية لسلطنة عُمان ١٩٧٠-٢٠١١م، رسالة ماجستير في التاريخ إشراف: محمد جميل الخيشلي نوقشت وأجيزت في جامعة الشرق الأوسط، كلية الآداب والعلوم، قسم العلوم السياسية، ٢٠١١-٢٠١٢م.