



ميناء العقير في كتابات الرحّالين والمسؤولين الأجانب في الخليج العربي (١١٧٥-١٣٣٥هـ/١٧٦٢-١٩١٧م)

د. محمد الدمرداش

تناولت الدراسة توضيح الأثر الحضاري لميناء العقير على الساحل الشرقي للخليج العربي من كتابات الرحّالين الذين جابوا أراضي الخليج العربي والمسؤولين الأجانب المقيمين في المنطقة في المدة من (١١٧٥-١٣٣٥هـ/١٧٦٢-١٩١٧م)، وسعت إلى تعرف المنشآت المعمارية التي كان يضمها بين جنباته، وحصر إيراداته المالية، وتحديد أهميته التجارية في توريد البضائع الأجنبية وتصدير البضائع المحلية، والطرق التي تربطه بالداخل، ووسائل النقل المستعملة آنذاك، وأهميته الدينية في استقبال سفن حجاج الشرق، ولا سيّما أنه يُعدّ بحكم موقعه العتبة الشرقية للأحساء وقلب الجزيرة العربية.

Uqair Port in the Writings of Travelers and Foreign Officials in the Arabian Gulf (1335-1175) AH / (1917-1762) AD

Dr. Mohamed El Demerdash

The paper attempts to clarify the cultural significance of the Eastern - Arabian Gulf- Coast Uqair port in the writings of both the travelers who roamed the lands of the Arabian Gulf and the foreign officials residing in the region in the period from (1175-1335 AH / 1762-1917 AD). The paper seeks to identify the architectural structures of the port and its financial revenues. Moreover, it seeks to pinpoint the commercial significance of the port in importing and exporting goods. Furthermore, it discovers the roads linking it to the inlands, the means of transportation used at the time, and its religious significance in docking ships of pilgrims from the East since it is considered the eastern threshold of Al-Ahsa and the heart of the Arabian Peninsula by virtue of its location.

(قدم للنشر في ٢٧/٤/١٤٤١هـ، وقبل للنشر في ٢٥/٦/١٤٤٢هـ)

Department History - College
of Arts - Imam Abdulrahman bin
Faisal University

قسم التاريخ - كلية الآداب -
جامعة الإمام عبدالرحمن الفيصل

maeldemerdash@iau.edu.sa

مجلة فصلية محكمة تصدر عن دار الملك عبدالعزيز
العدد الثاني، أبريل ٢٠٢١م، السنة السابعة والأربعون



كان لميناء العقير على الساحل الشرقي للخليج العربي أثرٌ حضاريٌّ كبير في المدة من (١١٧٥-١٣٣٥هـ/١٧٦٢-١٩١٧م)، وسيركز البحث في تناوله من كتابات الرّحّالين الذين جابوا أراضي الخليج في تلك الحقبة، وزاروا العقير والأحساء، وسجلوا مشاهداتهم، إضافة إلى تقارير المسؤولين الأجانب آنذاك في الخليج العربي.

والسؤال الذي يطرح نفسه هو: لماذا نرى بلادنا ومدننا بعيون الآخري؟ إن هذا يرجع إلى عدة أسباب أهمّها افتقاد الجزيرة العربية إلى وجود أرشيف وطني في القرن التاسع عشر الميلاديّ، واقتصار أغلب المصادر العربية على النواحي السياسية، وإهمال الجوانب الحضارية، ومنها أيضاً أن عين الغريب قد ترصد ما يعجز بصر أهل البلاد عن رصده، فضلاً عمّا يضيفه أدب الرحلة من حرية في اختيار المشاهد ورصد الحوادث لاختلاف الثقافة.

ومن هؤلاء الرّحّالين وفقاً للتتابع الزمني لقُدومهم الدنماركي كارستن نيبور ١٢١٣هـ/١٧٦٢م، ورينود ١٢١٣هـ/١٧٩٩م، وسادلير ١٢٣٢هـ/١٨١٩م، وجوب ١٢٥٧هـ/١٨٤١م، وهؤلاء الثلاثة عملوا لحساب بريطانيا، ومنهم شارل ديدييه ١٢٧٠هـ/١٨٥٤م، وبالجريف ١٢٧٨هـ/١٨٦٢م، اللذان عملا لحساب فرنسا، إضافة إلى لويس بيلي ١٢٨١هـ/١٨٦٥م المقيم البريطاني في الخليج العربي، والإنجليزية آن بلنت ١٢٩٢هـ/١٨٧٩م، والألماني هيرمان بورخارت ١٣٢٢هـ/١٩٠٤م، والمنصرّ الأمريكي زويمر، والدنماركي رونكيير

١٢٣٠هـ/١٩١٢م، والهندي كرسيتجي ١٢٣٥هـ/١٩١٦م، والإنجليزي جون فيلبي ١٢٣٦هـ/١٩١٧م. وتتبعني الإشارة إلى أنّ هؤلاء ليسوا رحّالين بالمعنى المفهوم للكلمة، بل إنّ أغلبهم سياسيون ومسؤولون عسكريون أجانب، وفدوا إلى الجزيرة العربية لأداء مهمات سياسية، واستخباراتية، وتنصيرية محددة، ولكن طول الرحلة مكنهم من تسجيل انطباعاتهم بصفاتهم رحّالين ومستكشفين عارضين، وخصوصاً أنّ الفكر الأوروبي كان مشبعاً آنذاك بفكرة الاستعمار، والتوسع، والبحث، والاستكشاف. ولهذا لزم التنبيه على أنّ الدراسة لا ترمي إلى تتبع المصالح والصراعات السياسية، بقدر ما ترمي إلى تتبع الأوضاع الحضارية للميناء واستخلاصها.

أما التحديد الزمني لمدة البحث فإنّها تبدأ مع مجيء الرحالة كارستن نيبور إلى الخليج عام ١٢١٣هـ/١٧٦٢م، وتمتد حتى قدوم عبد الله فيلبي إلى المنطقة عام ١٢٣٦هـ/١٩١٧م. وتتميز تلك المدة بكثرة الرحّالين، وتنوع الرحلات، وتوغلها إلى الداخل وعدم اقتصرها على الساحل، وتعدد اتجاهاتها الجغرافية والفكرية، ويتصف الترحال إبانها بأنه كان يعتمد على الطرق القديمة ووسائل النقل التقليدية.

وقد استقى البحث مادته العلمية من كتب الرحّالين، والتقارير الرسمية البريطانية في الخليج العربي، ومنها سجلات دائرة الهند، والأوراق الخاصة ببعض المبعوثين السياسيين، إضافة إلى بعض المذكرات والدوريات العثمانية

والأجنبية، ولا سيَّما مذكرات مدحت باشا، والسالنامة العثمانية، والدوريات التي نشرها وأشرف عليها بعض الرِّحَّالين مثل زويمر، وكذلك بعض المصادر والمراجع المحلية التي لم يكن عنها غنى لتكتمل الصورة، وليُتأكد من صحة الأسماء والمواقع، ومقارنة الأحداث بعضها ببعض.

واعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي الوصفي في تحليل موقع الميناء، وما احتواه من منشآت عمرانية، والأمراء الذي تولوا إدارته، وأعداد العاملين به، ورسم ملامح الطرق التي تربطه بالدخل، والتي مرَّ بها الرِّحَّالون، ونقد رؤيتهم للأحداث التاريخية التي وصفوها بوصفهم شهود عيان، ومقارنتها بعضها ببعض من أجل استخلاص الواقع الحضاري للميناء، وستلتزم الدراسة أيضًا بالتتابع الزمني في ترتيب الأحداث التاريخية وفقًا لتلاحق وقوعها من جهة، ولتاريخ قدوم الرِّحَّالين من جهة أخرى.

وتضمن البحث خمسة محاور رئيسة، تناول الأول موقع العقير وأهميته، وأوضح الثاني المنشآت المعمارية، وسلك الثالث في الطرق والدروب التي تربط الميناء بالأحساء وغيرها من المناطق الداخلية، وحلَّ الرابع الإيرادات والرسوم، وبَيَّن الأخير أهم السلع التجارية والبضائع.

موقع العقير وأهميته التاريخية:

يقع ميناء العقير في الحافة الشرقية لشبه الجزيرة العربية. وظل لقرون متصلة بمنزلة الميناء الرئيس لمنطقة الأحساء (المنطقة الشرقية حاليًا)، والعتبة الشرقية لقلب

منطقة نجد وجنوبها، وقد أكسبه موقعه المتوسط بين أقليم البحرين ومنطقة الأحساء مكانة مرموقة طوال التاريخ الحديث^(١).

ويذكر لوريمر أن العُقَيْر بُرٌّ، وليس ميناءً فقط، ويمتد على طول الساحل الغربي للخليج من تل الزينات في الجانب الجنوبي لمدخل دوحة ظُلُوم^(٢) حتى رأس الصُفَيْراء^(٣)، وهو بروزٌ من اليابس داخل إلى الخليج العربي في مواجهة الطرف الجنوبي لجزيرة الزخنونية، ويبلغ طوله من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي نحو (٣٨) ميلاً، وفي قلب هذا البريقع ميناء العقير على ضفاف خليج صغير يمتد إلى الداخل في اتجاه الشمال إلى مسافة أربعة أميال تقريباً، ويبلغ اتساعه من ناحية الجنوب بين (٢٠٠ إلى ٣٠٠) ياردة، ويرأوح عمقه بين (٣ إلى ٤) قامات^(٤)، وهذا الخليج كان ضحلاً في بعض أجزائه، وخطيراً للسفن الكبيرة^(٥).

(١) المغنم، علي بن صالح، تقرير أعمال التتقيب بمنطقة الأحساء العقير: أطلال حوية الآثار العربية السعودية، ١٥٤، ٢٠٠٠م، ص ٥٩؛ ومجلة قافلة الزيت، ٥٤، يوليو ١٩٧٢م، ١٠/٢٠-١١.
(٢) الدوحة: لغوياً تعني خليجاً صغيراً، وتقع دوحة ظُلُوم جنوب مدينة الخُبر، وهي تشبه اللسان الممدود إلى داخل الخليج العربي. ينظر: العُبيد، عبدالرحمن، الموسوعة الجغرافية لشرق البلاد العربية السعودية، ط ٢، نادي المنطقة الشرقية الأدبي، الدمام، ١٤٢٦هـ، ٤٠٢/١-٤٠٤.
(٣) تقع بين رأس الزخنونية ورأس صياح. ينظر: العُبيد، المصدر السابق، ٣٨٥/١.

(٤) القامة: وحدة قياس العمق في المياه، وتعادل طول الرجل تقريباً.
(٥) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، الجزء الخامس، مكتب أمير دولة قطر، الدوحة، د. ت، ص ١٨١٩-١٨٢٠.

ويرتبط ميناء العقير ارتباطاً وثيقاً بواحة الأحساء التي تبعد عنه (٧٥ كم)، وتبعد عن مدينة الرياض (٣٢٠ كم)، ولوقوعها في المنطقة الساحلية المنخفضة تتجمع بها مياه الأمطار من الأماكن المرتفعة التي تقع إلى الغرب، فتُغذي عيونها الجوفية والسطحية باستمرار^(٦)، وكانت هذه الواحة تحتوي على مدينتين كبيرتين هما: الهُفوف^(٧)، والمبرّز^(٨)، والميزة الجوهرية الأكثر جاذبية لواحة الأحساء هي وفرة المياه بها، إذ بها عدد كبير من الينابيع بعضها حار، والآخر بارد، وبها أيضاً بحيرتان صغيرتان هما: بركة الأصفر^(٩)، وبركة أم

(٦) الطاهر، عبدالله أحمد، الأحساء دراسة جغرافية، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٩٩م، ص ٣.

(٧) تقع بلدة الهفوف في الناحية الجنوبية الغربية من واحة الأحساء، ويعود بناء أقدم معالمها كقصر الكوت ومسجد الدبس إلى زمن العثمانيين عندما سيطروا على الأحساء (٩٥٤-١٠٨٢هـ/١٥٤٧-١٦٧١م)، وذلك لحماية الجنود من حُمى الملاريا التي كانت منتشرة في وسط الواحة، ومع مرور الوقت انتقل كثير من الناس للسكن بالقرب من قصر الكوت. ينظر: بيلي، الليفتانت كولونيل لويس، رحلة إلى الرياض، ترجمة وتحقيق وتقديم: د. عبدالرحمن الشيخ، ود. عويضة الجهني، مطابع جامعة الملك سعود، ١٩٩١م، ص ١٠٠.

(٨) كانت المبرّز على مسافة ثلاثة كيلومترات شمال الهفوف، وهي حاضرة بني خالد في الأحساء، وأهم مدنها قبل أن تخضع للدولة السعودية الأولى التي أقامت فيها حامية في (قصر صاهود) إلى جوار حامية (قصر الكوت) في الهفوف، وكانت قوافل حجاج الشرق تتجمع بها. ينظر: بيلي، المصدر السابق، ص ١٠١.

(٩) تقع بركة الأصفر على بُعد اثني عشر ميلاً شمال شرق الهفوف، ونشأت لتجمع المياه الزائدة الآتية من ينابيع شرقي الهفوف. ينظر: =

المهزغ^(١٠)، وكانت مساحة الأراضي المزروعة بها تمتد إلى نحو (١٢) ميلاً إلى الشرق، ونحو (٣٠) ميلاً جنوباً، و(٢١) ميلاً إلى الغرب، ويتبعها عدد من القرى المحيطة بها^(١١).

وتشير المصادر إلى أنّ سرّاً ارتباط الحضّر بهجر في الداخل وليس في العقير على الساحل يرجع إلى أن مدينة الهفوف كان بها من عيون الماء والأنهار الصغيرة ما قدره (٨٠٠) منبع ومجرى، يقع معظمها في شرق الهفوف، وقسم منها في شرقي المبرز. أمّا في بقية صحاري الأحساء فقد كان بها زهاء مئتين وخمسين مورداً للمياه يقع أكثرها في شمال الإقليم وجنوبه، بعيداً عن العقير، ويشرب منها أهل البادية عموماً. ويشتغل أغلب سكان الهفوف في الحراثة، والتجارة، ونسج العبي، والحدادة، والنحاسية، والخياطة، ويعملون على الإبل، ويتعيشون بذلك. وقدرت مساحة الأراضي المزروعة في الأحساء بـ(٢٧٠٠٠) ألف فدان، والأراضي القابلة للزراعة بنحو بـ(٩٠٠٠) آلاف فدان^(١٢).

= لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٨٣١/٢.
(١٠) تقع بركة أم المهزغ على بُعد سبعة أميال شرقي مدينة العيون، وتصب بها المياه الآتية من شمال واحة الأحساء. ينظر: لوريمر، المصدر السابق، ٨٣٣/٢.
(11) IOR/L/MIL/17/15/141, No. 5/226, *Military Report on the Arabian Shores of the Persian Gulf, Kuwait, Bahrein, Hasa, Qatar, Trucial Oman and Oman*, 1933, P. 44.
(١٢) بصرة ولايتي سالنامه ١٣٠٩هـ، دفعة ٢، مطبعة البصرة (سنده)، ١٣٠٩هـ/١٨٩١م، ص ١٦٩-١٧١، ١٩٣-١٩٨.

ويذكر فيلبي أنَّ ثروة الأحساء الحقيقية تكمن في وفرة المياه بها، فقلة قليلة من منازل الهفوف كانت لا تحتوي على بئر^(١٣)، ويصف هوجارث الرخاء الذي توفره المياه في الأحساء قائلاً: «هذه الينابيع والعيون تسببت في وجود حياة نباتية مدارية تحيط بمستوطنتين أهم من أي مستوطنة في عمان وحضرموت...، وأن أهلها من المجتمعات الإنسانية المرفهة في الجزيرة العربية»^(١٤). ويكمن سر الرفاهية في الزراعة والتمدن الذي نعمت به الأحساء في قلب هذه الصحراء القاحلة.

والعقير تتبع الأحساء إدارياً، وكان قائماً على خدمة أهلها تجارياً وبحرياً، وشهد كل التحولات التي مرّت بها سياسياً، واقتصادياً، وعسكرياً. ولعلّ هذا الارتباط هو ما دفع بعض الدراسات للقول: «إن وجود ميناء العقير على الساحل ساهم في الأهمية الاقتصادية والحضارية التي تمتع بها تاريخ الأحساء بشكل كبير، لا سيّما في ظل قربها منها، مما مكن أهلها من استقبال ونقل البضائع التي تأتي من بلاد فارس والهند والصين كالأرز، والسكر، والهيل، والقهوة، والملابس، وغيرها، كما كان يقوم بدوره في تصدير منتجات الأحساء إلى الهند وغيرها من الدول»^(١٥).

(١٣) فيلبي، هاري سنت، قلب الجزيرة العربية: سجل الأسفار والاستكشافات، ترجمة: صبري حسن، المركز القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠٠٩م، ٦٩/٢.

(١٤) هوجارث، ديفيد جورج، اختراق الجزيرة العربية، ترجمة: صبري محمد، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، ٢٠٠٩م، ص ٢٧٠.

(١٥) الطاهر، الأحساء دراسة جغرافية، ص ٥، ص ١٥.

ويُقدّم موقع ميناء العقير درسًا مهمًّا في ارتباط الساحل بالداخل، وفي هذا الصدد تُشير المصادر إلى أنَّ الأحساء كان لها ثلاثة مراسٍ مهمة على الخليج العربي، الأول في العقير، والثاني في القطيف، والثالث في قطر، وكل واحد منهم قصبة على حدة، ويقع العقير على بعد (١٢) ساعة من سير الإبل إلى الهفوف، والقطيف على بعد (٤٠) ساعة، وقطر على بعد (٦٠) ساعة، ولذا فإنَّ العقير كان أقربها إلى حاضرة الإقليم، ولذلك أدى عملاً مهمًّا في ربط الساحل بالداخل، ولم تكن هذه هي الميزة الوحيدة التي تُميّز العقير، وتعضد أثره التجاري فقط، بل إنَّ الطريق بينه وبين الهفوف تميز أيضاً بوفرة المياه به، وهذا ما جعله الطريق الرئيس لربط الأحساء وجنوب نجد بالعالم الخارجي^(١٦)، ولعلَّ ذلك هو ما دفع الدولة العثمانية لأن تطلق على هذا الطريق اسم (الطريق السلطاني) لأهميته التجارية، ولحماية السلطات العثمانية إياه^(١٧).

ومن الملحوظات التي تستوقف الباحث في موقع العقير هو شكل العلاقة بين الإنسان والمكان (التاريخ البيئي) وطبيعته، فإذا كان موقع العقير وقربه من الهفوف وكثرة المياه في الطريق بينهما ميزة تُميّزه من غيره من الموانئ

(١٦) بصرة ولايتي سالنامه ١٣١١هـ، دفعة ٣، مطبعة البصرة (سنده)، ١٣١١هـ/١٨٩٣م، ص ١٠٧.

(١٧) الدوسري، شيخة، علاقة القوى القبلية بالسلطة العثمانية في متصرفية الأحساء، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الدمام، ١٤٣٧هـ/٢٠١٦م، ص ١٦٣.

الأخرى فإنَّ عدم توافر المياه به بكميات كبيرة كان عيباً خطيراً، إذ فرض عليه أن يكون منطقة غير مأهولة بالسكان. وهو ما تؤكده الوثائق البريطانية التي تشير إلى أنَّ العقير لم يكن فيه سوى بئر واحدة مياهها صالحة للشرب^(١٨)، ومن ثمَّ فإنَّه كان يفتقر إلى توافر أحد المكونات الأساسية لقيام حياة حضرية كبيرة على الساحل كما هو الحال في القطيف مثلاً أو في الدمام والمدن الساحلية التي توسَّعت لاحقاً على أساس تحلية مياه البحر.

وعلى الرغم من أنَّ بعض الدراسات الحديثة تشير إلى أنَّ العقير قرية من قرى قبيلة العجمان، وأنَّ النشاط الرئيس لسكانها هو الرعي، وتربية الماشية^(١٩)، فإنَّ الوثائق البريطانية تشير إلى أنَّ العقير لم يكن قرية أو مدينة سكنية بقدر ما كان ميناءً تجاريًا، وحصناً عسكرياً لحماية السفن، والبحارة، والبضائع التجارية التي كانت تملأ جنباته، ويؤكد ذلك أنَّ المنشآت المعمارية التي كان يضمها لم تكن تزيد على مرسى كبير للسفن، وخانٍ واسع، واستراحة للقوافل، ومبنى للجمارك، وقلعة صغيرة يقيم فيها الحاكم المحلي، وبعض الجنود الذين يحمون الميناء، إضافة إلى بئر واحدة للمياه العذبة تحيط بها قلعة، وبعض الجنود لحمايتها من

(18) IOR/L/MIL/17/15/141, No. 5/226, *Military Report on the Arabian Shores of the Persian Gulf, Kuwait, Bahrein, Hasa, Qatar, Trucial Oman and Oman*, 1933, P. 46.

(١٩) العبيد، الموسوعة الجغرافية، ١٣٤/٢.

للصوص^(٢٠)، ويشير فيلبي إلى أنّ العقير تزداد أهميته التجارية، وتقل أهميته الإستراتيجية^(٢١).

وتعطي رؤية الرحّالين لعدد السكان في كلّ من العقير والأحساء منظوراً مهماً لارتباط العقير بالهفوف جغرافياً وبخدمة أهلها تجارياً، إذ يشير زويمر^(٢٢) إلى أنّ العقير ليس به منازل ولا سكان ما عدا الموظفين غير الدائمين العاملين به^(٢٣). ويتفق فيلبي معه في ذلك، ويذكر أنّ العاملين بالعقير يعيشون عيشة كفاف وضنك، معتمدين على أعمال التجارة^(٢٤). في حين تشير الوثائق العثمانية لسنة ١٣٠٨هـ/١٨٩٠م إلى أنّ عدد سكان العقير بلغ (٢٠٠) نسمة فقط، جميعهم من

(20) IOR/L/PS/10/658, Arab Bulletin, No. 79, P. 49-50.

(٢١) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٥.

(٢٢) وُلد صمويل زويمر عام ١٢٨٣هـ/١٨٦٧م، وتوفي في عام ١٣٧١هـ/١٩٥٢م، وهو أحد المؤسسين الرئيسيين لبعثة الإرسالية الأمريكية في الخليج العربي، التي اتخذت من البصرة مقراً لها عام ١٣٠٦هـ/١٨٨٩م، ثم أنشأ زويمر مقراً لها في البحرين عام ١٣١٠هـ/١٨٩٣م، وأصبح رئيساً له، وقام بأول زيارة له إلى الأحساء في العام نفسه، فصار بذلك أول مُنصّر يزور العقير والأحساء، وقام بعدة رحلات إلى سلطنة عمان لإنشاء فرع جديد للإرسالية بها، وله عدد من المؤلفات عن التنصير، والرحلات التي قام بها إلى العقير وغيرها من المناطق. ينظر: لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ٦/٣٤٣٨-٣٤٤٣. وللتفاصيل: آل تويم، ناصر بن إبراهيم، صمويل زويمر: حياته وجهوده التنصيرية، العبيكان، الرياض، ١٤٣٨هـ/٢٠١٦م، ص ٢١-٨١.

(23) Samuel M. Zwemer, James Cantine, *The Golden Milestone: Reminiscences of Pioneer Days Fifty Years Ago in Arabia*, Fleming H. Revell Company, New York, 1900, P. 122.

(٢٤) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٥.

السكان المحليين، وليس بينهم أجنبي واحد^(٢٥). وهذا يؤكد أن العقير لم يكن قرية أو مدينة سكنية قائمة بذاتها، بل كان مجرد ميناء لتلبية حاجات أهل الأحساء في الداخل، وأن أغلب سكانه كانوا يعملون في إدارة الميناء وحمايته بتكليف من السلطات الحاكمة، أو ممثلين لبعض كبار التجار المحليين في الأحساء عبر المكاتب التجارية التي تعمل في الميناء، وتتعامل مع التجار الأجانب في البحرين، والبصرة، والهند، وغيرها لتسهيل المعاملات المالية والتجارية، أو في إجراءات فسخ البضائع وتخليصها^(٢٦).

أما عدد سكان الأحساء فقد حرص الرّحّالون على رصدتهم، فقدّر سادليز سكان الهفوف عام ١٢٣٢هـ/١٨١٩م بـ (١٥٠٠٠) ألف نسمة، والمبرز بـ (١٠٠٠٠) آلاف نسمة، والقرى المحيطة بهما بنحو (٥٠٠٠٠) ألف نسمة^(٢٧). وقدّر بالجريف سكان الهفوف عام ١٢٧٨هـ/١٨٦٢م بنحو (٢٤٠٠٠) ألف نسمة، وعدد سكان المبرز بـ (٢٠٠٠٠) ألف نسمة^(٢٨). وقدّرهم الكولنيل لويس بيلي بعد ذلك بعامين بما هو أكبر من عدد سكان الرياض. وذكر هوجارث أنهم يبلغون (٤٠٠٠٠) ألف نسمة، نصفهم في

(٢٥) بصره ولايتي سالنامه ١٣٠٨هـ، دفعة ٢، مطبعة البصرة (سنده)،

١٣٠٨هـ/١٨٩٠م، ص ٨١.

(٢٦) السبيعي، عبدالله بن ناصر، اقتصاد الأحساء والمقطيف وقطر

أثناء الحكم العثماني الثاني، د. ن، الرياض، ١٤٢٠هـ، ص ٧٢.

(٢٧) سادليز، رحلة عبر الجزيرة العربية خلال عام ١٢٣٤هـ/١٨١٩م،

ترجمة: أنس الرفاعي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠١٣م،

ص ٤٥، ص ٧١.

(٢٨) هوجارث، اختراق الجزيرة العربية، ص ٢٧١.

الهفوف، والنصف الآخر في المبرز^(٢٩). أما فيلبي فذكر أنّ عدد سكان الأحساء بلغ عام ١٣٣٦هـ/١٩١٧م (١٠٠٠٠٠) ألف نسمة، منهم (٣٠٠٠٠) ألف في هجر، و(٢٠٠٠٠) ألف في المبرز، و(٢٥٠٠٠) ألف نسمة في القرى التابعة لهما، في حين بلغ عدد سكان القطيف، والجبيل، والعقير وقراها نحو (٢٥٠٠٠) ألف نسمة^(٣٠).

ولا يتفق الباحث مع الأعداد التي ذكرها الرحّالون لأنها تفتقر إلى الدقة، فليس من المعقول أن يتضاعف عدد سكان الهفوف في غضون ثلاث قرن يمثل الفارق بين رحلة سادير وبالجريف، وليس من المعقول أيضاً أن ينخفض عدد سكان الهفوف من (٤٠٠٠٠) ألف نسمة وفقاً لرواية بالجريف إلى (٣٠٠٠٠) ألف نسمة وفقاً لرواية فيلبي بعدها بأكثر من نصف قرن. وقد تكون الوثائق العثمانية هي الأقرب للدقة، إذ قدّرت مجموع سكان الحضر في الأحساء عام ١٣١١هـ/١٨٩٣م بنحو (٨٢,٩٠٠) نسمة، موزعين على النحو الآتي: (٤٠٠٠٠) ألف نسمة في الهفوف، و(٣٥٠٠٠) ألف في القطيف، و(٧,٩٠٠) في قطر، وأنّ إجمالي عدد السكان (الحضر، والبادية) عام ١٣١٤هـ/١٨٩٦م بلغ (٢٨٥,٦٢٥) نسمة، منهم (١٣٨,١٨٥) من الذكور، و(١٤٧,٤٤٠) نسمة من الإناث^(٣١).

(٢٩) هوجارث، اختراق الجزيرة العربية، ص ٢٧٠.

(٣٠) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٦٢-٧٣.

(٣١) جمع الباحث هذه البيانات من: بصره ولايتي سائنامة ١٣١١هـ،

دفعة ٣، مطبعة البصرة، ١٣١١هـ/١٨٩٣م، ص ١٩٤؛ وبصرة ولايتي

سائنامة ١٣١٤هـ، دفعة ١، مطبعة البصرة، ١٣١٤هـ/١٨٩٦م، ص ١٦٣.

أما العقير تاريخيًا فتعود جذوره إلى أعماق الماضي البعيد، إذ تشير المصادر الكلاسيكية، وكتب الرحّالين، والبعثات الأثرية التي زارت المنطقة إلى أن العقير هو - على الأرجح - مدينة الجرهاء^(٣٢)، تلك المدينة القديمة المفقودة التي لا يُعرف مكانها إلى الآن، والثابت تاريخيًا أنها كانت عامرة في العصر اليوناني والروماني، وكانت تمثل حلقة الاتصال الرئيسة بين الهند والإمبراطورية السلوقية^(٣٣)، فإليه تأتي منتجات الهند، وتصعد إلى الفرات

(٣٢) الثابت أن الجرهاء تقع بالقرب من الساحل الغربي للخليج، وأسسها مهاجرون كلدانيون من أهل بابل، وكان أهلها يتاجرون بالطيب، والمرّ، والبخور التي تأتي من الهند لتحملها قوافلهم إلى الأنباط، وبلاد الشام، وتيماء، ومعين، وسبأ، وعدن، وكان ذلك سبباً في ثروتهم الواسعة، ولا يُعرف مكانها إلى الآن. وإن كان كثير من الآثاريين والرحّالين مثل سبنكر، ولوريمر، وفيلبي قد أشاروا إلى أن العقير هو الجرهاء القديمة. ينظر: المغنم، تقرير أعمال التنقيب، ص ٥٩-٦٠؛ العبيد، الموسوعة الجغرافية، ١٣٤-١٣٥؛ ن. جروم، الجرهاء: مدينة مفقودة داخل الجزيرة العربية؛ مجلة أطلال، ٦٤، ١٩٨٢م، ص ٩٥-١٠٥؛ وفيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٦.

(٣٣) قامت الإمبراطورية السلوقية على يد القائد المقدوني (سلوقس أنطيوخوس) على إثر تفكك إمبراطورية الإسكندر الأكبر عام ٣٢٣م، وامتد نفوذها إلى بلاد ما بين النهرين، وأخذت تسعى لنسف سيطرة مصر البطلمية على التجارة بين جنوب شرق آسيا والبحر المتوسط، وفي سبيل ذلك جاءت السيطرة السلوقية على جزر الخليج العربي، وخضع العقير للسيطرة السلوقية على إثر الحملة التي قام بها أنتيكونوس الثالث (١٨٧-٢٢٣م)، وهو ما أدى إلى انتعاش العقير تجاريًا آنذاك. للتفاصيل ينظر: بوديانسكي، ف. ل.، رؤية روسية لتاريخ الخليج، ترجمة: إبراهيم رضوان، الوثيقة، ٢٢ع، مركز عيسى =

وسوريا، وكانت تتفرع منه الدروب إلى داخل الجزيرة العربية^(٣٤). وفي حقبة ما قبل الإسلام كان ساحل العُقير، والقطيف، وقطر يسمى (الخَطّ)، وهو الذي تُنسب إليه الرماح الخطية، أشهر أنواع الرماح عند العرب وأجودها^(٣٥)، وتشير المصادر الإسلامية أيضًا إلى أنَّ العقير كان بلدة لبني الرجاف، وسكنه لبني مُحارب من القبائل الجاهلية قبل الإسلام، وأنه كان فرضة الصين، وعُمان، واليمن، والبصرة على ساحل الخليج العربي^(٣٦).

وتذكر المصادر العربية أنَّ العقير لغويًا تصغير العُقر، ويصح ضمُّ أوله أو فتحه، وهو الفرجة بين شيئين، وورد أنَّه (القصر)، وقيل القصر المتهدم بعضه، أو القصر المعتمد لأهل القرية^(٣٧)، وهو قرية على شاطئ البحر بحذاء هجر^(٣٨)، وقال الحازمي: العقير مدينة على البحر بينها وبين هجر ليلة، ثم عاد في موضع آخر وقال: يوم وليلة^(٣٩)، ويرجع الاختلاف في زمن الرحلة عند الحازمي إلى تبدل فصول السنة، وتغيّر طول الليل والنهار، ومن ثم تغير ساعات السفر.

= الثقافي، مركز الوثائق التاريخية، ١٤١٣هـ، ١١/١٥٩-١٦٠.

(٣٤) العُبَيد، الموسوعة الجغرافية، ١٣٤/٢.

(٣٥) ياقوت الحموي، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ١٩٩٥م، ٢/٣٧٨.

(٣٦) المغنم، تقرير أعمال التنقيب، ص ٥٨.

(٣٧) المغنم، تقرير أعمال التنقيب، ص ٥٥؛ ومجلة قافلة الزيت، مصدر

سابق، ص ١١.

(٣٨) الحموي، معجم البلدان، ص ١٣٨.

(٣٩) أحمد رضا، معجم متن اللغة، منشورات دار الحياة، بيروت، ١٩٩٠م،

١٦٢/٤.

ويطلق عليه أيضًا (بندر العقير)، والبندر لغة مرسى السفن، واصطلاحاً هو محل محصن لبعض العساكر، ومعد لتجار الأحساء ونجد، فإذا وصلوه جعلوا أموالهم فيه إلى أن تأتيهم الرواحل فتحملها إلى الداخل^(٤٠). وهناك من فسّر معنى كلمة (العقير) بأنها تعني الشيء المبتور بدلالة أنه مدخل صغير مقطوع من ساحل الخليج العربي^(٤١)، ونخلص من ذلك إلى وجود اختلاف في اسم (العقير)، ولكن الثابت أنه ميناء ظل يتمتع بمكانة تجارية كبيرة منذ العصور القديمة حتى بدء التاريخ الحديث، إذ أطلق عليه في العصر العثماني (إسكلة عقير)^(٤٢)، وأطلق عليه أيضًا (العجير) باللهجة المحلية لأهل الأحساء^(٤٣). ولا ريب أن اختلاف الاسم ترك بصمته على الرحّالين، فمنهم من كتبه العقير (Uqair, Uqayr) بالفصحى مثل: لويس بيلي، وفيلبي، ومنهم من دونه العجير (Ojeir, Ojair) بالعامية مثل: زويمر^(٤٤)، ومنهم من خطّه بأكثر من رسم

(٤٠) الألوسي، محمود شكري، تاريخ نجد، تحقيق: محمد الأثري، مكتبة مدبولي، القاهرة، د. ت، ص ٢٩؛ وإبراهيم البغدادي، عنوان المجد في بيان أحوال بغداد والبصرة ونجد، ط ٢، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٩م، ص ١٩٨.

(٤١) عبدالغني، عبدالعزيز، رحلات غربية عن الجزيرة العربية، دار الساقى، بيروت، ٢٠١٣م، ٢/٢٥٦.

(٤٢) لوريمر، دليل الخليج، ص ١٨٢٠.

(43) IOR/L/MIL/17/16/3, *Routes in Arabia*, General staff, India, 1915, P. 112.

(44) Zwemer, *Arabia: The Cradle of Islam*, Edinburgh and London, Oliphant Anderson & Ferrier Publisher, 1900, P. 111, 112.

(Adger, Adjer, Uqair) مثل: الرحالة هيرمان بورخارت^(٤٥)، ومنهم من كتبه خطأً مثل: نيبور^(٤٦) الذي كتبه (Hadsjar)^(٤٧)، وخطّه سادلير أيضاً خطأً، فكتبه (العجير، والعنجير)، ويرجع ذلك إلى سلب الأوراق الخاصة بيوميّاته التي كان يدون فيها أسماء القرى والمدن^(٤٨)، وهذا أوقعه في كثير من الأخطاء، وهو الأمر الذي أرهق الباحث في الكشف عن صحتها. أما الوثائق البريطانية فقد شاعت كتابته فيها بالعجير (Al-Ojair) باللهجة المحلية لأهل الأحساء^(٤٩)، والحال نفسه (العجير) في الوثائق العثمانية^(٥٠).

أما فيما يتعلق بطبيعة العقير وأهميته فيصفها الريحاني الذي زار الميناء في مطلع القرن العشرين قائلاً: «إن العقير

(45) Annegret Nippa, Peter Herbstreuth, *Along the Gulf from Basra to Muscat: photographs by Hermann Burchardt*, Verlag: Schiler Hans Verlag, 2006, P. 85.

(٤٦) يذكر كارستين نيبور أنه قدم إلى الجزيرة العربية في بعثة مكونة من خمسة أفراد، مولها ملك الدنمارك، وذلك لغرض تقديم العلوم، ومات أربعة منهم في هذه الرحلة ولم يبقَ سواه. ينظر: نيبور، رحلة إلى شبه الجزيرة العربية وبلاد أخرى مجاورة لها، ٥١/٢، ٥٦.

(47) Niebuhr, Carsten, *Travels through Arabia and other countries in the East*, Vol. II, translated into English by Robert Heron. London, 1792, P. 123.

(٤٨) سادلير، رحلة عبر الجزيرة العربية، ص ٣٨-٤٠، ٦٠، ٦٢-٦٣.

(49) IOR/R/15/2/543, *Note on Wahhabi ports - Saudi Arabia - Saudi transport*.

(٥٠) بصرة ولايتي سالنامه ١٣١٨هـ، دفعة ٤، مطبعة البصرة (سنده)، ١٣١٨هـ/١٩٠٠م، ص ٢٢٠.

ليس مدينة أو قرية، ولا هو حتى مضرِباً من مضارب البدو، وإنما اسم لقصر من قصور عرب الصحراء، ولجمرك من جمارك نجد، ومنه يبدأ الطريق إلى الأحساء»^(٥١). وعلى الرغم من أن العقير لم يكن الميناء الوحيد للأحساء على الخليج العربي فإنه كان ميناءها الرئيس، وتفوق تجارياً وبحرياً على موانئها الأخرى في القطيف والجبيل، وهو ما يوضحه الجدول رقم (١)^(٥٢).

يتضح من الجدول رقم (١) أن الموانئ الثلاثة لم تكن عميقة لعمليات المد والجزر، ومع ذلك فإن ميناء العقير كان أعمقها، ولذا كان أكثرها جاهزية لاستقبال السفن التجارية الصغيرة، ويشير مدحت باشا إلى ذلك قائلاً: «إن ميناء العقير يُعد أفضل المواقع التي يمكن أن تمثل مرفأً للهفوف»^(٥٣). وبعيداً عن الموانئ السابقة فإن شواطئ الأحساء كانت تضم عدداً من الموانئ الفرعية الأخرى في رأس تنورة، والدمام، والخبر، وتشير التقارير البريطانية المرفوعة إلى المقيم السياسي في بوشهر عام ١٣٣٠هـ/١٩١٢م إلى أن ميناء رأس تنورة كان يبدو واحداً من أفضل هذه الموانئ من حيث احتمائه من الرياح، والملاحة فيه سهلة، ولا عقبات تعوق دخول السفن إليه،

(٥١) أمين الريحاني، ملوك العرب، ط٨، دار الجيل، بيروت، ١٩٨٧م، ٥١٥/١.

(52) IOR/L/MIL/17/15/141, Loc. cit, P. 103, 104.

(٥٣) قورشون، زكريا، العثمانيون وآل سعود في الأرشفة العثمانية، الدار العربية، بيروت، ٢٠٠٥م، ص ١٩٥.

جدول (١): مقارنة بين موانئ الأحساء المطلّة على الخليج العربي^(٥٤).

الميناء	كيفية نزول السلع والبضائع	عدد الحرفيين المحليين	ملحوظات
العقير	يوجد رصيف جمركي ترسو عليه القوارب التي يقل غطسها عن أربعة أقدام في الماء	فيه عدد من العاملين على متن القوارب باستمرار	يتحمل خليج العقير السفن إلى عمق ثمانية أقدام، ويتحمل المرسى السفن التي لا يزيد غطسها على أربع قامات
القطيف	تنقل البضائع إلى قوارب صغيرة عند المد، أو بالحمير إلى البر مع الجزر	يعمل فيه من سبعين إلى ثمانين فرداً	لا يمكن للقوارب التي يزيد ارتفاعها على ستة أقدام أن تصل إلى الرصيف الداخلي
الجبيل	عند المد العالي يمكن هبوط البضائع على الرصيف من القوارب الصغيرة التي يصل طولها إلى ثلاثة أقدام	يعمل فيه من خمسة وعشرين إلى ثلاثين فرداً	يعد الميناء خطيراً على السفن التي تغطس لأكثر من ثمانية أقدام، وفيه رصيف صخري صغير بطول مئة قدم

وهو ما يجعل الاقتراب من الشاطئ أمراً ميسوراً، ولكن مشكلته الرئيسة كانت في عدم توافر المياه العذبة به^(٥٥)، ومن ثم فإن الأحوال البيئية آنذاك حالت دون استغلاله بدرجة الاستفادة من العقير.

ويشير فيلبي إلى أنه على الرغم من تعدد موانئ الأحساء على الخليج العربي فإن ميناء العقير ظل وحده حتى أواخر الحرب العالمية الأولى ينقل ما لا يقل عن نصف إجمالي تجارة الأحساء وجنوب نجد على أقل تقدير، وقد تفوق النسبة ذلك الحد بكثير، إلا أنه لا يمكن الجزم بهذا في ظل ندرة الإحصاءات الدقيقة^(٥٦). أما سادلير الذي زار ميناء القطيف فيشير إلى أن الدواب كانت تُستخدم لنقل الأشخاص والأمتعة من المراكب إلى مرفأ القطيف لضحالة المياه به^(٥٧). وتؤكد الوثائق البريطانية أن جميع موانئ الأحساء لم تكن تصلح بحكم موقعها وعمليات المد والجزر للسفن الكبيرة الحجم العميقة الغطس لضحالة المياه بها في أثناء الجزر^(٥٨). ولذا كان العقير ميناء الأحساء الرئيس على شواطئ الخليج العربي، وظل يتمتع بهذا الدور برغم تعدد الموانئ الأخرى، وهو ما تبرزه بوضوح منشآته المعمارية.

(55) IOR, L/PS/18/B198, from Lieut. Edward J. Headlam to Sir Percy Z. Cox, 8/3/1913.

(٥٦) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٤٠.

(٥٧) سادلير، رحلة عبر الجزيرة العربية، ص ٤٢-٤٦.

(58) IOR/L/PS/10/658, Arab Bulletin, No. 79, P. 49-50.

المنشآت المعمارية والأثرية:

يضم ميناء العقير عدداً من المنشآت المعمارية التي لا تزال قائمة إلى اليوم برغم تطاول العهد عليها، وتعرضها لعاديات الزمن، ومع ذلك فإنها ما زالت تحتفظ برونقها لتروي جوانب من عمارة شرق شبه الجزيرة العربية، ولتشهد على ماضي العقير بطرازه الفريد، ويبدو ذلك جلياً من الأبواب، والنوافذ، والأقواس التي سُخرت للتوافق مع البيئة ولتوفير الإضاءة والتهوية^(٥٩).

وعلى الرغم من تعدد الرحّالين الذين زاروا المنطقة في أواخر القرن الثامن عشر ومطلع القرن الذي يليه فإنّ الملازم البريطاني جوب كان أول المسؤولين الأجانب في الوصول إلى العقير عام ١٢٥٧هـ/١٨٤١م، وأول من سجّل وصفاً دقيقاً عن المنشآت العمرانية التي يشملها الميناء، إذ وصفه في ذلك الوقت المبكر بأنه حصن مربع صغير، يقع على بُعد بضع ياردات من الساحل، وأنه لا بيوت فيه أو بنايات ما عدا منزل مخصّص، وحصن، ومبنى جمركي، وجامع، يديرها حاكم محليّ، مع قليل من القوارب والسكان، يراوح عددهم بين خمسة عشر وعشرين رجلاً، والمياه الصالحة للشرب تقع على بُعد مسافة قصيرة من الحصن بعد إزاحة الرمال على عمق قريب من سطح الأرض، وأنّ الميناء يُعد أول الطريق إلى الأحساء^(٦٠)، وما قدّمه جوب يدحض كل الآراء

(٥٩) مجلة قافلة الزيت، مصدر سابق، ص ١٠.

(60) IOR/R/15/1/732, memoranda on the resources, localities and elations of the tribes inhabiting the =

التي تُرجع نشأة هذه المنشآت العمرانية إلى مدة خضوع العقير للحكم العثماني الثاني (١٢٨٨-١٣٣١هـ/١٨٧١-١٩١٣م).

ولم تتغير المنشآت العمرانية القائمة في ميناء العقير كثيراً طوال القرن التاسع عشر ما عدا بعض التجديدات والاستحكامات العسكرية التي بُنيت في عهد الحكم العثماني بوصفها نتيجة طبيعية لحالة الانفلات الأمني التي شهدتها تلك الحقبة. إذ تشير الوثائق البريطانية إلى إن الميناء كان يضم قلعة قديمة، وخاناً يبلغ طوله نحو (١٥٠) ياردة، وعرضه نحو (٨٠) ياردة، ويحيط بالخان جدران من الجوانب الثلاثة الداخلية، وهذه الحوائط مسقوفة، وفيها مداخل في الواجهة الأمامية باتجاه الصحراء، والخلفية باتجاه الخليج العربي، وينزل أغلب المسافرين في نزل العقير (الخان)، الذي يحتوي على ثلاثة محلات سكنية متجاورة^(٦١).

ويُلخص الرحالة الدنماركي رونكير أهمية قلعة العقير إبان رحلته إلى الميناء عام ١٣٣٠هـ/١٩١٢م قائلاً: «إن العقير لا يزيد عن كونه قلعة، ومحطة للقوافل، ويقف على شاطئه عددٌ من القوارب الشراعية، ولم نشاهد به نخلة واحدة توفر ظلاً، كما أن مياه الشرب تجلب من بئر عسر، وليس به سكان

= Arabian shores of the Persian Gulf, by Lieutenant A. B. Kemball. Bombay Artillery, Assistant resident at Bushier, 6 January 1845, 111.

(61) Ibid, L/MIL/17/16/3, *Routes in Arabia*, General staff, India, 1915, P. 112.

مدنيون، ويعيش الجنود الأتراك به في عزلة تامة، ويخوضون معارك مستمرة مع بادية المنطقة»^(٦٢). ويذكر فيلبي أن مباني العقير حين زارها عام ١٣٣٦هـ/١٩١٧م كانت قلعة مربعة الشكل، يحيط بها سوق ومخزن كبير، وهما يواجهان حاجز الأمواج الذي يمتد ناحية الجنوب داخل المرفأ في شكل نتوء من الأرض الرئيسة الممتدة إلى مسافة نحو مئة ياردة من لسان الحضض إلى داخل الخليج العربي^(٦٣).

وكانت قلعة العقير بمنزلة المبنى الرئيس، ومقر الإمارة، وهي مستطيلة الشكل أطوالها (٢٥×١٩م)، يليها المسجد ثم الخان من الشرق، ويقوم أمامها رواق طويل ذو أقواس ضخمة يمتد من الغرب إلى الشرق كالمظلة، وهي ذات مدخل قنطري واسع، على جانبه مقصورتان رئيستان مرتفعتان في كل منهما ست نوافذ قنطرية الشكل^(٦٤). وتشير عمليات المسح الأثري إلى أن القلعة لم تكن قلعة عسكرية، وذلك لعدم وجود تحصينات أو أبنية ضخمة بها^(٦٥).

وارتبطت القلعة بالحاكم المحلي والحامية العسكرية بوصفها مقراً لهم، ويشير المنصّر الأمريكي زويمر إبان زيارته العقير إلى أن الحاكم المحلي كان يُسمى عبدالودود، وكان له منزل خاص، ويعاونه عدد من كبار موظفي الجمارك والجنود والموظفين

(٦٢) رونكيير، باركلي، عبر الجزيرة العربية على ظهر جمل، ترجمة: منصور

الخريجي، العبيكان، الرياض، ١٩٩٩م، ص ١٩٥.

(٦٣) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٧.

(٦٤) مجلة قافلة الزيت، مصدر سابق، ص ١١.

(٦٥) المغنم، تقرير أعمال التنقيب، ص ٥٨.

يبلغ عددهم نحو ستين رجلاً^(٦٦). وتشير الوثائق العثمانية إلى أنَّ ميناء العقير كان فيه قوة عسكرية دائمة قوامها طابورٌ من العساكر النظامية، وطابورٌ من عساكر الضبطية، وعددٌ من الفرسان النظامية، والضبطية، والهجين^(٦٧). وتحدّد الوثائق البريطانية هذه القوات بأنها كانت تضم خمسين من الخيالة، وعشرين غيرهم من العساكر والجنود^(٦٨).

ومن أبرز الأمراء الذين تولوا إدارة ميناء العقير، محمد رؤوف أفندي الذي أسند إليه المنصب مرتين، الأولى عام ١٣٠٠هـ/١٨٨٢م^(٦٩)، وظل في منصبه حتى عام ١٣٠٨هـ/١٨٩٠م^(٧٠)، ثم حل محله حسين أفندي عام ١٣٠٩هـ/١٨٩١م^(٧١)، ثم عاد رؤوف أفندي مرة أخرى عام ١٣١١هـ/١٨٩٣م^(٧٢)، وتولى

(66) S. M. Zwemer, *A Note on Ojeir, Neglected Arabia*, New York: The Arabian Mission, April-June, 1912, P. 16.

(٦٧) بصرة ولايتي سائنامه ١٣١١هـ، دفعة ٣، مطبعة البصرة (سند)، ١٣١١هـ/١٨٩٣م، ص ١١١.

(68) IOR/L/MIL/17/16/3, *Routes in Arabia*, General staff, India, 1915, P. 112.

(٦٩) بغداد ولايتي سائنامه، ١٣٠٠هـ، دفعة ٤، مطبعة بغداد، ١٣٠٠هـ/١٨٨٢م، ص ٢٠٦.

(٧٠) بغداد ولايتي سائنامه، ١٣٠١هـ، دفعة ٥، مطبعة بغداد، ١٣٠١هـ/١٨٨٣م، ص ٢٠٥؛ وبصرة ولايتي سائنامه، ١٣٠٨هـ، دفعة ٢، مطبعة البصرة (سند)، ١٣٠٨هـ/١٨٩٠م، ص ٨١.

(٧١) بصرة ولايتي سائنامه، ١٣٠٩هـ، دفعة ٢، مطبعة البصرة (سند)، ١٣٠٩هـ/١٨٩١م، ص ٣٥٠.

(٧٢) بصرة ولايتي سائنامه، ١٣١١هـ، دفعة ٣، مطبعة البصرة (سند)، ١٣١١هـ/١٨٩٣م، ص ١٨٥.

المنصب أيضًا عبد الكريم أفندي عام ١٣١٧هـ/١٨٩٩م، وكان يعاونه في مأمورية الجمارك أحمد أفندي مسؤول المحاسبة، وكذلك سامي أفندي رئيس اليمان (السجن)^(٧٣). وتولاه كذلك أحمد أفندي عام ١٣٢٠هـ/١٩٠٢م، وعاصم أفندي عام ١٣٢٩هـ/١٩١١م^(٧٤).

ويجزم فيلبي بأنّ منصب أمير العقير (الحاكم المحلي) لا يزيد على كونه منصبًا شكليًا، يدرّ دخلًا ولا يتطلب عملاً شاقًا سوى قيادة القوة المحلية، والإشراف على إدارة الجمارك، وعادةً ما يكون أمير العقير من أهل القطيف، ويساعده مجموعة من الموظفين الذين ينفّذون الأوامر تنفيذًا أعمى^(٧٥).

واللافت للانتباه أنّ الحامية العسكرية بالعقير في عهد عبدالعزيز بن سعود كان عددها يبلغ (٤٠) رجلًا مسلحًا فقط، أي أقل مما كانت عليه في عهد الاحتلال العثماني، ومع ذلك تمكّن ابن سعود من فرض الأمن على ربوع المنطقة، والعلة في ذلك كشفها عبدالرحمن بن خير الله أمير العقير لجون فيلبي إبان زيارته العقير قائلاً: «إنّ ابن سعود كان يواجه الغزو بغزو مضادّ يصل إلى أعماق الصحراء الخالية من الماء والكلأ التي كان اللصوص يحتمون بها، ويعاقب

(٧٣) بصرة ولايتي سالتنام، ١٣١٨هـ، دفعة ٤، مطبعة البصرة (سنده)،

١٣١٨هـ/١٩٠٠م، ص ٢٢٢؛ بصرة ولايتي سالتنام ١٣٢٠هـ، دفعة ٥،

مطبعة البصرة (سنده)، ١٣٢٠هـ/١٩٠٢م، ص ٢٣٦.

(٧٤) السبيعي، اقتصاد الأحساء والقطيف، ص ١١٧.

(٧٥) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٧.

مرتكبي هذه الجرائم بكل حزم، فضلاً عن دعمه ومساعدته للقبائل، وتقديم المعونات لها لتُحجم عن تعدياتها، بالإضافة إلى التزامه بالنظام بشكل لافت، حتى نسيت القبائل إثارة القلق والمتاعب في العقير، أو ما كانت عليه في العهد التركي»^(٧٦).

وبعيداً عن القلعة والأمير والحامية العسكرية فإنَّ المسجد القديم بالعقير يُعدُّ أحد أقدم المنشآت العمرانية القائمة به، ويرجع ذلك لكون المسجد اللبنة الرئيسة في المكوّنات المعمارية للمدينة الإسلامية عموماً. وعلى الرغم من عدم وجود تاريخ دقيق لتأسيس مسجد العقير فإنَّ عمليات المسح الأثري التي أُجريت عليه تُشير إلى أن تاريخه يعود إلى القرن السادس عشر^(٧٧)، وقد جُدد بعد ذلك إبان الحكم العثماني للأحساء، إذ تُشير التقارير البريطانية إلى سعي الحكومة العثمانية إلى بناء مسجد كبير في العقير عام ١٣٠٧هـ/١٨٩٠م^(٧٨)، وقد بناه الشيخ محمد عبدالوهاب من قرية دارين، وجدّده الشيخ حسن القصيبي، ووسّعه بأمر من الملك عبدالعزيز بن سعود لاحقاً^(٧٩).

(٧٦) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٥.

(٧٧) المغنم، تقرير أعمال التنقيب، ص ٥٨.

(78) IOR/R/15/1/709, *Administration Report on the Persian Gulf Residency and Masqat Political Agency for 1890-1891*, Calcutta: Office of the Superintendent of government printing, 1891.

(٧٩) مجلة قافلة الزيت، مصدر سابق، ص ١١.

وبجوار المسجد من الشرق مبنى الخان، وهو مستودع ضخّم يتوسّطه مدخل رئيس، استعمل استراحة للمسافرين ودوابهم، وكانت تتوقّف به القوافل، ويحتوي على حجرات للنوم، وقاعات لعرض بضائع التجار، وأماكن لإقامة الدواب^(٨٠)، ويقوم على جانبيه نحو (٣٠) مخزناً صغيراً تتكدّس بها جميع البضائع حتى يحين وقت نقلها^(٨١)، وهو ما تُظهره بوضوح الصور التي التقطها الرحالة الألماني هيرمان بورخارت عام ١٣٢٢هـ/١٩٠٤م^(٨٢). وكذلك الصور التي التقطها زويمر في ١٢ أكتوبر ١٣٢٩هـ/١٩١١م لمرسى الشحن والتفريغ^(٨٣).

أما مبنى الجمارك فيقع في الجهة الجنوبية من المبنى الرئيس، ويتولى فيه الموظفون إدارة الجمارك، وتخليص إجراءات الشحن والتفريغ، والرسوم المستحقة وغيرها، ويظهر عليه فنّ العمارة التقليدية المحلية^(٨٤). ويقوم بجانبه من الناحية الشرقية عددٌ من المكاتب فوقها مقصورتان واسعتان تطلان على البحر والفرصة الممتدة أمام المبنى، ويصعد إليها بسُلّمين حجريين يلتقيان على شرفة فسيحة^(٨٥). ويذكر زويمر أن مبنى الجمارك هو الأكثر أهمية في مباني ميناء العقير، وهو مستطيل الشكل، تبلغ أبعاده

(٨٠) المغنم، تقرير أعمال التنقيب، ص ٥٨.

(٨١) مجلة قافلة الزيت، مصدر سابق، ص ١١.

(82) Nippa, Peter Herbstreuth, Op. cit, P. 83-86.

(83) Zwemer, A Note on Ojeir, Op. cit, P. 16.

(٨٤) المغنم، تقرير أعمال التنقيب، ص ٥٩.

(٨٥) مجلة قافلة الزيت، مصدر سابق، ص ١١.

قراية (٢٠٠×١٠٠) ياردة، ويرأس أعمال هذا المبنى مدير الميناء، ويقع مكتبه عند مدخله في منتصف الجدار الجنوبي الغربي من الجمارك، ويضم المبنى أربع غرف في الطابق الأدنى، واثنين في الطابق الأعلى، يصفهما زويمر بأنهما كانتا سيئتين، ولا تكاد تصلحان للإقامة^(٨٦). وعلى الرغم من عائدات جمارك العقير الوفيرة فإن السلطات آنذاك لم تعتنِ بالمنشآت العمرانية في الميناء كثيرًا، ولم تسعَ إلى تطويرها^(٨٧) ما عدا بعض الاستحكامات العسكرية فقط.

وحرص عددٌ من الرحّالين على وصف حصن الرّاقة^(٨٨)، وبرز أبو زهمول الذي كان يوفر المياه للقائمين في العقير، فيذكر زويمر أنّ الرّاقة تقع على بُعد (٦٠٠) ياردة إلى الشمال الغربي من مبنى الجمارك، وإلى الجنوب الغربي منه يقع برج أبو زهمول، وهو برجٌ دائريُّ الشكل يحمي بئر المياه العذبة التي تزود العقير بالماء، ولكن طعمها عسر^(٨٩). وعلى الرغم من أن فيلبي يذكر أنّ المنطقة الممتدة بين القلعة وبرج أبو زهمول كان فيها خطٌّ عريضٌ من البوص والشجيرات^(٩٠) فإنّ زويمر يؤكّد أنّ السهل حول هذا الحصن

(86) Zwemer, *A Note on Ojeir*, Op. cit, P. 15.

(٨٧) الدوسري، علاقة القوى القبلية، ص ١٦٢-١٦٣.

(٨٨) الرّاقة: بئر ماء على الساحل على بُعد ميل واحد شمال غربي قلعة

العقير. ينظر: العبيد، الموسوعة الجغرافية، ٤٠٢/١-٤٠٤.

(89) Zwemer, Op. cit, P. 15.

(٩٠) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٧.

يتكوّن من رمال منحدرّة باتجاه البحر، ولا توجد أيّ نباتات في المنطقة^(٩١).

وعلى أي حال فقد سجّل الريحاني في رحلته من البحرين إلى العقير عبر الخليج العربي وصفاً بديعاً لشكل الميناء من الماء بقوله: «إنّ العقير يقع على زاوية جنوب غرب البحرين، زاوية من الخليج تأبى البخار، وأرض لا تلين لغير الإبل، والساحل في تلك الزاوية على مسافة أربعين ميلاً من المنامة، وأول ما تشهده هناك هو العقير، ويدعى (رأس البر)، والمسافة بين البلدين هي رهن الشراع، والشراع رهن الرياح، فإذا لانت كان حظك من السفر على طريق الأجداد ستّ ساعات فقط، وإذا عارضت تفوز بالثلاثين ساعة، وقد تتجاوزها»^(٩٢).

ويتحدّث الرحّالة الهندي كرسيتجي الذي زار بندر عباس، وقشماً، ودُبي، والبحرين، وبوشهر، والكويت، والبصرة عام ١٢٣٥هـ/١٩١٦م عن مرسى الميناء ومقارنته بالموانئ الأخرى قائلاً: «نظراً لما تتميز به سواحل الخليج العربي من ضحالة المياه بين المدّ والجزر فإنّ عمليات شحن وتفريغ البضائع في كافة المرافئ كانت تجري في عرض البحر، على بعد ثلاثة أميال تقريباً من الشاطئ، مما أدّى إلى بروز دور المراكب الصغيرة، والصنادل المسطحة القاع ذات الأشرعة لحمل البضائع من الباخرة إلى الميناء

(91) Zwemer, A Note on Ojeir, Op. cit, P. 16.

(٩٢) الريحاني، ملوك العرب، ص ٥١٣-٥١٥.

والعكس، حيث لا يوجد في أي واحد منها رصيفٌ لشحن وتفريغ السفن أو مواقع للرسو أو موضع للنزول»^(٩٣). وهو ما يظهر أنَّ ميناء العقير لم يكن الميناء الوحيد الذي يعاني في تلك المدة عدمَ عمق مرساه، وإنما كان يشبه بقية موانئ الخليج العربي الأخرى.

والجدير بالإشارة إليه أنَّ مشكلة عدم عمق مرسى ميناء العقير بدأت تظهر على السطح منذ أواخر القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين لعدم ملائمة الميناء السفن الكبيرة الحجم العميقة الغطس، وقد أشار مدحت باشا إلى هذه المشكلة قائلاً: «على الرغم من أنَّ العقير يعد أفضل المواقع التي يمكن أن تمثل مرفأً للهفوف فإنَّ رصيفه لا يمكن أن يستقبل السفن الكبيرة بسبب قلة عمق المياه به، والذي يتراوح بين قدم وثلاثة أقدام، ولهذا فإنَّ السفن التجارية الكبيرة كانت تُلقى بضائعها على بوابة خليج العقير على بُعد ثلاثة أميال أو أربعة عن الميناء لتنقلها السفن الصغيرة إلى داخل الميناء»، حتى إنَّ مدحت باشا حين زار العقير لم يتمكن من الاقتراب منه بالسفينة (أسوار) لأنَّ غطسها يبلغ خمسة أقدام^(٩٤).

ويمكن فهم رؤية مدحت باشا الخاصة بمشكلة عمق المياه في مرسى ميناء العقير وتحليلها في ضوء التحولات التي ظهرت في الخليج العربي إبان تلك المدة، والتي كان أهمها

(٩٣) كرسيتجي، سي. أم، أرض النخيل، ترجمة: منذر الخور، بانوراما

الخليج، المنامة، ١٩٨٩م، ص ٢٩.

(٩٤) قورشون، العثمانيون وآل سعود في الأرشفة العثمانية، ص ١٩٥.

ظهور السفن الكبيرة نتيجة للثورة الصناعية^(٩٥)، وكانت تلك السفن لا تتاسب الموانئ الطبيعية كالعقير، وهو الأمر الذي تطلّب من الحكومات المحلية تطوير موانئها لتواكب ذلك التطور، ولا سيّما مع ضخالة المياه بالقرب من الشاطئ، وهو ما أعاق رسو السفن الكبيرة، وقد حاولت الدولة العثمانية بعد احتلالها الأحساء التغلب على تلك المشكلة، فأرسلت بعض البنّائين من الهفوف إلى العقير لبناء رصيف للميناء يسمح برسو السفن ومقرّ للجمارك، ولكن هذه الإجراءات كانت محدودة الفائدة لأنها اقتصرّت على بناء الرصيف فقط، ولم تتضمن عمليات حفر قاع العقير، وتطهيره من الرمال والرواسب، وفرشه بالحجارة بما يسمح للسفن الكبيرة بالرسو فيه، ووفقاً للتقديرات الفنية التي وضعها متصرف الأحساء لعمليات التطوير فإنّ تعميق الميناء تطلّب نقل أكثر من (٢,٥) مليون متر من الرمال سواء من قاع البحر أو بالقرب من قلعة العقير، وهو أمر كان يحتاج إلى تكاليف ضخمة، إذ قدّر حفر المتر الواحد بريال مجيديّ على الأقل، وقد ذكر متصرّف الأحساء أنّ هذه النفقات مع ضخامتها لن تذهب سدى، ويمكن استردادها من الإيرادات التي ستجنّوها البلاد، فضلاً عن أنها ستؤدي إلى ازدهار الأحوال الاقتصادية للعباد، وتقوي جهود الدولة في مواجهة الأطماع الخارجية، وتمكنها من نقل الجنود والذخيرة والبريد، وغير ذلك مما

(٩٥) جون كيلي، بريطانيا والخليج، ترجمة: محمد عبدالله، مسقط،

١٩٧٩م، ٢٧٥/١.

يُشدّد قبضتها على الأحساء. وفي نهاية المطاف تحطّمت فكرة تطوير ميناء العقير على صخرة النفقات المالية الكبيرة التي تحتاج إليها^(٩٦).

ويشير فيلبي الذي قدّم إلى المنطقة بعد نهاية الاحتلال العثماني إلى أنه وجد في أول مدخل خليج العقير عموداً غير منتظم الشكل يستعمل في إرشاد السفن في الحدّ الفاصل بين المياه العميقة والمياه الضحلة، وكان بالقرب من رصيف الميناء مدفعان كبيران، كانا يستخدمان في الدفاع عن الميناء، ومع مرور الوقت تآكلا بفعل العوامل البيئية، وأصبحا يستعملان في ربط السفن بعد وصولها إلى الميناء^(٩٧).

ولا تخلو كتابات الرّحّالين من التناقض بين حالات الانفعال الوجداني، وهذا ما جسّده فيلبي حين قدّم صورتين متناقضتين تماماً لرصيف الميناء، فوصفه في المشهد الأول بأنّه كان يُشكّل منظراً عامراً بالحياة لحركة القوارب المستمرة، ونداءات أطقمها التي لا تهدأ، وسير الإبل المتواصل، وأصواتهم وهم ينوؤون من بالات البضائع التي يحملونها، فضلاً عن تنقل التجار وحمير الأحساء البيضاء القوية. أما في المشهد الآخر فيقول فيه: «كان الشاطئ في اليوم التالي تتناثر عليه بالات البضائع، والجوالات، والأكياس، ولم يكن عليه أيُّ كائن من الكائنات الحية»^(٩٨). وهذا التناقض بين

(٩٦) السبيعي، اقتصاد الأحساء والقطيف، ص ٤٨-٥٢.

(٩٧) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٤-٣٥.

(٩٨) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٤٢-٤٣.

المشهودين لا يُعد غريباً في حياة العقير التي تبتهج وتدبُّ فيها الروح بوصول السفن والبضائع من البحر، والرواحل من الصحراء، وتموت برحيلهم.

ومن الملحوظات المهمة التي رصدها فيلبي في رحلته من العقير إلى الأحساء وجود عدد من النساء الماهرات في ميناء العقير، يعملن في تصنيف الأمتعة إلى أحمال تناسب قدرات الدواب المختلفة، فالأحمال الخفيفة تحملها الحمير، والثقيلة تحملها الجمال، وكان هؤلاء النسوة يُصدِرْنَ قراراتهن بصوت حاسم ينبعث من خلف خُمَرن السوداء، ويطلبن من الجميع الالتزام بها. ويشير أيضاً إلى أنَّ القافلة التي رافقها في رحلته ضُمَّت امرأتين من هؤلاء النسوة، كانتا تتمتعان بمهارت عالية في تسلق الجمال، وضبط الأحمال، وشدَّ الحبال، ومؤكِّداً أنَّ مشيهن في أثناء الرحلة من العقير إلى الأحساء كان أكثر من ركوبهن^(٩٩). وهذا يبرز نشاط المرأة العربية، ويؤكد قدرتها التاريخية على العمل والقيادة.

وخلاصة القول إنَّ المنشآت العمرانية التي لا تزال باقيةً في ميناء العقير تقف لتروي تاريخه التليد، وأهميته التراثية والحضارية الكبيرة، ويُشير الاتفاق بين روايات الرحّالين والوثائق البريطانية والعثمانية في طبيعة هذه المنشآت والعاملين بها إلى أنَّ العقير لم يكن قريةً للسكن، وإنما كان ميناءً تجارياً مهماً يربط الساحل بالداخل، وهذا يظهر بوضوح ارتباطه بمدينة الهفوف وجنوب نجد، والثابت أنه على الرغم

من تعدد موانئ الأحساء فإنه كان المعتمد عليه في نقل أكثر من نصف تجارتها على أقل تقدير.

الرَّحَّالُونَ والدُّرُوبُ القديمة:

تميز العقير ببعده عن المدن والتجمعات السكانية الكبيرة، ومن ثم فإنه ارتبط منذ القدم بطرق بريّة وبحريّة متعددة، ومن هذه الدروب درب مكة - العقير، ومدائن صالح - العقير، والحيرة - العقير، وعدن - العقير^(١٠٠). وعلى الرغم من وجود طريق ساحلي قديم يربطه تجاريًا بالبصرة شمالاً، وعُمان جنوباً^(١٠١) فإنّ هذا الطريق قلّ الاعتماد عليه في القرن التاسع عشر لتطور النقل البحري، والصراع السياسي، والتدخل الاستعماري، على أنّ العلاقات الاقتصادية بين العقير والبحرين بقيت قويةً طوال مدة الدراسة لقرب المسافة بينهما^(١٠٢)، وهو ما فرض على القوارب الشراعية أن تكون في حالة حركة دائمة لنقل البضائع بين المنامة والعقير^(١٠٣). ولم يركز الرَّحَّالُونَ في الطرق البحرية التي تربط العقير بالخارج بقدر تركيزهم في الطرق البرية داخل الصحراء، ومع هذا فقد هيمنت شركات النقل البريطانية على الحركة

(١٠٠) أحمد شرف الدين، الهفوف لمحة تاريخية، مجلة الفيصل الثقافية، ٤٧٤، ١٩٨١م، ص ١١٧.

(١٠١) ابن خرداذبه، المسالك والممالك، دار صادر، أفست ليدن، بيروت، ١٩٨٩م، ٦٠/٢، ١٩٣.

(١٠٢) البغدادي، عنوان المجد، ص ٢٠١.

(103) IOR/R/15/2/1345, File 10/4 II Commercial Reports.

الملاحية بين الهند والخليج العربي، ولا سيّما شركة (الهند البريطانية للملاحة البخارية) التي قدمت خدماتها بأسعار رخيصة، فضلاً عن نقلها البريد السريع أسبوعياً أيضاً^(١٠٤). ويشير الرحالة الهندي كرسيتجي إلى أن رحلة سفن البريد من الهند إلى البصرة كانت تستغرق سبعة أيام، وتحمل أيضاً تشكيلة متنوعة من الأرز، والسكر، والجوت، والأقمشة، والشاي، والأخشاب، وغيرها^(١٠٥).

أما الطرق البرية فقد كان الطريق القديم الذي كان يُعرف بدرب (حوجان) أشهر الطرق الداخلية التي تربط العقير بالأحساء وجنوب نجد، فقد كان ينطلق من العقير متجهاً إلى الهفوف، ثم إلى حرض، ثم يتفرع إلى يبرين باتجاه جنوب الجزيرة العربية، أو إلى الرياض وغيرها من المناطق الداخلية، أو عبر درب (مزاليج) الذي يمر بالحني، فأبو جفان، فالخرج، فالرياض^(١٠٦). وهذا الطريق سلكه كثير من الرحّالين.

وكان الطريق بين العقير، والنفوف، ونجد هو أحد أهم الطرق الرئيسية في شرق شبه الجزيرة العربية، ولكنه لم يكن طريقاً بالمعنى المفهوم، إذ لم يكن هناك مدقات للسير عليها أو معالم لاقتفاء أثر القوافل السابقة، وخصوصاً في صحراء

(104) Ibid, L/PS/12/3716, Coll. 30/6 'Persian Gulf. Bahrain. Report on the economic and trade conditions on the Bahrain islands for the year 1939 - 40.

(١٠٥) كرسيتجي، أرض النخيل، ص ٢٤-٢٥، ٦٥.

(١٠٦) خالد أحمد الفريدة وآخرون، العقير ميناء هجر وجنوب نجد، من ضمن مشاركات المنطقة الشرقية في الجندرية رقم ١٣، ١٩٩٨م، ص ٥-٦.

الدهناء الكبيرة التي كانت رمالها الدقيقة ونسماتها الشديدة تجعلها مملوءةً بالكثبان الرملية المتحركة^(١٠٧) التي تطمس معالم الطريق، وظل هذا الطريق بمنزلةٍ بعبع للمسافرين، ووصفه بالجريف بأنه لم يحدث أن عبره عابرٌ سبيل دون خوف، فالسفر عبره في كثير من الأحيان أسفر عن حوادث مميتة سواء للوهج الشديد، والحرارة المرتفعة، أو الجفاف والجذب الذي يكسوه، فإذا خسر المسافر المياه التي يحملها أو ضل الطريق تصبح هذه الأرض قبراً له، وقد مات كثيرون بهذه الطريقة، وهناك روايات عن اختفاء قوافل بكاملها في الدهناء دون أن تترك أثراً واحداً على ما آل إليه مصيرها، وهذه الروايات ذاعت وتحولت إلى أساطير نسجها خيال القصص الشعبي عن وجود شياطين أو غيلان، وما إلى ذلك^(١٠٨).

وعلى الرغم من تعدد الطرق التي تربط الهفوف بالمنافذ الساحلية في العقير، والكويت، والقطيف، وقطر فإن طريق العقير بقي أقصرها وأكثرها نشاطاً وحركةً لأن المسافة بينهما كانت تبلغ (٥٠) ميلاً فقط^(١٠٩)، وكان هذا الطريق يمتد في اتجاه الشمال الشرقي، ويبدأ الحركة من الهفوف إلى

(١٠٧) تشير الوثائق العثمانية إلى أن الكثبان الرملية كانت أعظم العوارض الطبيعية في الطريق بين العقير والأحساء، إذ تتحول من مكان إلى آخر مع هبوب الرياح، فتخرب ما تصادفه، وتطمس معالم الطرق. ينظر: بصرة ولايتي سالنامه ١٣١١هـ، دفعة ٣، مطبعة البصرة (سنده)، ١٣١١هـ/١٨٩٣م، ص ١١٠.

(١٠٨) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ١٥١؛ لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ١٦٣٦/٥-١٦٤٣.

(١٠٩) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٨٥٢-٨٥٤.

الجشة^(١١٠) التي كانت تقع على بعد (٩) أميال، وتعد واحدةً من المحطات الرئيسة، ثم إلى آبار شاطر^(١١١) على بعد (١٢) ميلاً، ثم إلى بريمان^(١١٢) على بُعد (١٤) ميلاً، ويمكن للقوافل التوقف بها، ثم تصل القوافل أخيراً إلى ميناء العقير بعد (١٤) ميلاً^(١١٣). ولعل وفرة المياه بهذا الطريق هي سر نجاحه وتمسك القوافل به، ففي المرحلة الأخيرة منه منطقة السُّودا^(١١٤) التي تقع على بعد ثمانية أميال من

(١١٠) الجشة: بكسر الجيم، وينطقها بعضهم بالفتح، الراية، وهي قرية تابعة للهفوف، تقع على بُعد تسعة أميال غربي مدينة الهفوف على الطريق بين الهفوف وميناء العقير. ينظر: العُبيد، الموسوعة الجغرافية، ٢٧٣/١؛ ولوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٨٢٤/٢.

(١١١) شاطر: على بعد ثلاثة أميال جنوب أبو المريس على الحدود الشرقية من سبخة شاطر، وهي المرحلة الوسطى على الطريق المعتاد بين الهفوف والعقير، وتبعد (٢١) ميلاً من الهفوف، و(٢٨) ميلاً من العقير، كان فيها ثلاث آبار ماؤها يميل للملوحة، وليس فيها مراعى أو حطب للوقود. ينظر: مجموعة باحثين، معجم البلدان والقبائل في شبه الجزيرة العربية والعراق وجنوب الأردن وسيناء، ترجمة: عبدالله بن ناصر الوليعي، دار الملك عبدالعزيز، الرياض، ٢٠١٤م، ٥٠٣/١.

(١١٢) بُرَيْمَان: بضم الباء مصغراً، منهل يقع بين العقير والأحساء على بُعد أربعة عشر ميلاً في الجنوب الغربي من العقير، فيه ثلاث آبار ماؤها مرّ. ينظر: مجلة العرب، س٢، رجب ١٤٠٠هـ / مايو ١٩٨٠م، ١٣٨/١.

(١١٣) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٨٥٢/٢ - ٨٥٤.

(١١٤) السواد: يطلق على عدة مواضع، قال الهجري: بين بيرين واليمامة، وحدده الهمداني وقبله صاحب (بلاد العرب) بأنه صحراء لقشير وجعدة، وهو مسيرة عشرين يوماً، وهو فلاة بين الفلج وبيرين، وليس =

العقير، وفيها مياه صالحة للشرب، وتجلب مياهها للعاملين في العقير أيضاً، وكذلك أم الضهار على بعد (١٠) أميال، وبريمان على بعد (١٤) ميلاً جنوب غرب الميناء، وكانت رمالها فضفاضة^(١١٥)، وفيها ثلاث آبار، ولكن مياهها مائلة إلى الملوحة، وتتوافر بها مراعي للإبل، ولكن ليس فيها حطب للوقود^(١١٦).

وكان شيوخ القوافل يفضلون السفر في نسمات الليل، بعيداً عن حرارة النهار الحارقة، فتخرج الجمال محملة ببضائعها من العقير في دجى الليل، فتصل إلى هجرة الذليقية^(١١٧) مع خيوط الفجر الأولى، فيستريحون بها، وبعد أن يعود النشاط إلى أجسامهم المكدودة يهبطون إلى مواصلة السير مرة أخرى، ومنهم من يحط الرحال في الأحساء، ومنهم من يستأنف المسير عبر درب (مزاليج) إلى الرياض وقلب نجد^(١١٨). وعلى الرغم من ذلك فإن الرحّالين كانوا يفضلون الحركة في ضوء النهار، ويرفضون الإذعان لرغبة شيوخ القوافل في السفر ليلاً برغم حرارة الشمس المحرقة، وقلة المياه في الطريق، فهم لم يأتوا إلى البلاد لمجرد عبور الطريق، وإنما لمشاهدة كل

= به ماء حتى ترد يبرين. ينظر: مجلة العرب، س٢، رجب ١٤٠٠هـ/ مايو ١٩٨٠م، ١/ ١٥٥.

(115) IOR/L/MIL/17/16/3, *Routes in Arabia*, General staff, India, 1915, P. 113.

(١١٦) مجموعة باحثين، معجم البلدان والقبائل، ١/ ٥٠٢.

(١١٧) الذليقية: تقع جنوب الأحساء وإلى شرقها أرض سبخة. ينظر:

العُبيد، الموسوعة الجغرافية، ١/ ٢٧٣.

(١١٨) مجلة قافلة الزيت، مصدر سابق، ص٨.

صغيرة وكبيرة، وتسجيلها ودراستها للاستفادة منها، وهو ما عرّض كثيراً منهم لمشكلات نفاد كميات المياه التي يحملونها بالفعل^(١١٩). وتتفاوت روايات الرحّالين والمبعوثين العسكريين في وصف الطريق بين العقير والهفوف وفقاً لمسار رحلة كل منهم، وعموماً يمكن تقسيم مسارات الرحّالين إلى فريقين:

الأول: الرحّالون الذين تحركوا في الطريق من العقير إلى الهفوف أو العكس، مثل: الإنجليزي جوب، والمقيم البريطاني في الخليج العربي لويس بيلي، والألماني هيرمان بورخارت، والأمريكي زويمر الذي زار العقير ثلاث مرات، والدنماركي رونكيير، وفيلبي.

الثاني: الرحّالون الذين زاروا نجداً أو الأحساء أو الساحل الشرقي، وحالت أوضاعهم دون الوصول إلى العقير، وعلى الرغم من عدم وصولهم فإنهم تناولوا موضوعات تتماس مع العقير مثل: كارستن نيبور، وسادليير، وبالجرير، وجوار ماني، والليدي آن بلنت، والرحالة الهندي كرسيتجي.

وأول ما يسترعي الانتباه في روايات الرحّالين هو أنّ كلاً منهم كان أسيراً لما تراه عيناه، وما تسمعه أذناه في الخطوات التي يخطوها في الطريق، أو ما يخالط عقله وفكره ووجدانه من أبعاد ثقافية وأيديولوجية عند كتابته تفاصيل رحلته، ولذا فإنّ روايته تصف زاوية واحدة للمشهد، ولعل هذه الرؤية قد تكتمل مع محاولة استقرار كل ما كتبه غيره من الرحّالين، ومقارنة رواياتهم بعضها ببعض.

(١١٩) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٩٣.

وقد كان مقرراً لرحلة سادليير عام ١٢٣٤هـ/ ١٨١٩م أن تكون أولى الرحلات من العقير إلى الهفوف، فقد جاء في مهمة رسمية لمقابلة إبراهيم باشا بن محمد علي، ولكن الأقدار ساقته إلى القطيف، فغاص قاع سفينته في الرمل، وتوقفت عن الحركة بالقرب من بلدة سيهات شمال العقير، فطلب النجدة من حاكم القطيف، ولكن رحمة بن جابر الجلاهية كان في السبق، وتمكن من إخراجه، وحذره من الاقتراب من ميناء العقير بهذا المركب الكبير في ظلام الليل لأن احتمالات الغرق واردة، فضلاً عن أن الاتصال بالأحساء عبر العقير في ظل الاضطرابات السياسية السائدة محفوف بالأخطار، وأقنعه أن يذهب إلى الهفوف من طريق القطيف، وانتقل بالفعل إلى الهفوف، ولقي فيها استقبالا حسناً من جانب محمد أغا الكاشف الحاكم العثماني للأحساء، الذي أمر أن يُسلم إقليم الأحساء إلى بني خالد استعداداً للانسحاب العثماني من الجزيرة العربية، ولكن سادليير وجد أن إبراهيم باشا رحل من الهفوف إلى الرياض، ومنها إلى المدينة المنورة لأداء الحج، وبعد رحلة طويلة امتدت إلى المدينة المنورة التقى سادليير إبراهيم باشا، ولكن مهمته باءت بالإخفاق، وعاد إلى الهند مرة أخرى^(١٢٠).

والأغلب أن أول الأجانب الذين مروا بالطريق بين العقير

(١٢٠) سادليير، رحلة عبر الجزيرة العربية، ص ٣٨-٤٢، ٦٠-٧٤؛ لوريمر،

دليل الخليج، القسم التاريخي، ١٤٢٦/٣.

والهفوف هو الملازم البريطاني جوب عام ١٢٥٧هـ / ١٨٤١م، إذ تشير الوثائق البريطانية إلى أنه أول من نزل بالميناء، وتجوّل في المنطقة المحيطة به، وانتقل منه إلى الهفوف بعد أن أوفدته حكومة الهند إلى الأحساء لمقابلة الأمير خالد بن سعود.

وقد استمرت رحلة جوب من العقير إلى الهفوف على مدار يومين، افتتحها بركوب الجمال مع قافلة متجهة إلى الهفوف، مشيراً إلى أن مجرد الخروج من العقير يدخلك إلى قلب الصحراء مباشرة، وحرص جوب على تسجيل المسافة التي قطعها بالأميال، وقدّم ملحوظات مهمة عن الطريق وأهم معالمه، والمياه المتوافرة فيه، فبدأ السير المتصل في اليوم الأول لمسافة (٤, ١٣) ميلاً إلى أن وصل إلى نقطة المياه الأولى في الطريق بعد أربع ساعات ونصف تقريباً، ووصف الرمال في تلك المسافة بأنها ثقيلة جداً، والأرض متموجة طوال الطريق إلى أن حطت القافلة رحالها للراحة والتزود بالماء، وانطلقت بعد ذلك في السير لمدة ساعتين ونصف قطعت فيها (٤, ٧) أميال تقريباً، ثم وصلت قرية المنيزلة^(١٢١)، وعندها كانت الأرض أكثر استواءً، وتحيط بها مجموعة من التلال المنخفضة في الشمال والجنوب، وهي على مقربة من الأحساء، واستسلمت القافلة بها للراحة والمبيت بعد تعب

(١٢١) تقع على الجهة الشمالية لطريق الجشة - الهفوف، وتبعد ثلاثة أميال عن الجشة، ويقع جبل القارة على بعد ميل واحد إلى الشمال من هذه القرية. ينظر: لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٨٢٦/٢.

النهار^(١٢٢). أي إنه قطع في هذا اليوم مسافة (٢٠, ٨) ميلاً بما يعادل (٤, ٣٣ كم)، وهي ثلاثة أرباع المسافة بين العقير والأحساء تقريباً.

وفي اليوم الثاني انطلق جوب مع القافلة لمدة أربع ساعات من السير المتواصل، قطعت فيها (١٢) ميلاً أخرى، ويصف الطريق في هذه المرحلة بأنه يبدأ بسهل صحراوي واسع ذات أرض صلبة، وبه مجموعة من التلال الصغيرة على اليمين، وبعد أن أمضى ستة أميال كانت التربة أكثر رملية، ولكنها ثابتة تماماً، وإن كانت الرياح تنقل بعض الرمال على سطحها، وبعد ثلاثة أميال أخرى بدت أشجار نخيل الأحساء تظهر في الأفق^(١٢٣).

وبعد ثلاثة أميال أخرى وصل جوب إلى قرية الجشة التي تقع على يمين الطريق، وكان يحيط بها جدار أبعاده نحو (٢٥٠) ياردة مربعة، وارتفاعه سبعة أقدام أو ثمانية، وبه أبراج صغيرة أعلى السور، ثم يُعرج إلى رصد الأوضاع العسكرية بين العقير والجشة، مشيراً إلى وجود بعض البيوت والمساكن، ولكن على الرغم من ذلك فإنه لا يمكن حصول العقير منها على إمدادات من أي نوع^(١٢٤). واللافت للانتباه أن تقدير جوب للمسافة بين العقير والجشة التي ذكر أنه وصلها بعد (٤, ٣٣) ميلاً بما يساوي (٥٣, ٧٥ كم) كان منضبطاً جداً، إذ تبلغ مسافة الخط المستقيم بينهما كذلك بالفعل.

(122) IOR, Op cit., P. 111, 112.

(123) Ibid.

(124) Ibid, P. 112.

وبعدما خرج من الجشة أمضى جوب نحو ساعة ونصف تقريباً قطع فيها مسافة (٤,٤) أميال إلى أن وصل قرية الفضول^(١٢٥)، ووصف هذه المسافة بأنها تبدأ بالمرور بقرية الجفر^(١٢٦) التي تقع على يسار الطريق، وعلى بُعد نحو نصف ميل خارج الجشة، ووصف الجفر بأنها أكبر من الجشة، وأنه دخل معها إلى بساتين التمر التي لا تتقطع، بل تستمر متصلة إلى مسافة ميل أو ميلين، والطرق عبر بساتين التمر ضيقة ولكنها جيدة، ويتخللها كثير من المجاري المائية على كلا الجانبين، وتوجد بعض الجسور التي تُعبر للانتقال من جهة إلى أخرى، ولكنها في كثير من الأحيان تكون ضيقة للغاية بحيث لا تستطيع المدفعية عبورها، مؤكّداً أنّ كثيراً من العقبات الكبيرة قد تثار أمام مرور المدفعية بهذه المنطقة، إذ لا يمكنها المرور إلا بقطع أشجار الخيل، ووضعها جسوراً لربط المجاري المائية بعضها ببعض، مشيراً إلى أنّ أهل المنطقة أخبروه أنّ هناك منعطفاً لتجنب هذا الطريق الذي تكثر فيه بساتين النخيل، ولكن لم يكن لديه الفرصة لمسحه، ووصف قرية الفضول بأنها تشبه الجشة والجفر، ولكنها أكبر منهما، وبُنيت منازلها من الحجر والطين، ولها أسطح مستوية^(١٢٧).

(١٢٥) تقع الفضول على الجانب الجنوبي الغربي من طريق الجشة الهفوف، وتبعد ثلاثة أميال عن الجشة وستة أميال عن الهفوف. ينظر: لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٨٢٣/٢.
(١٢٦) الجُفر: البئر الواسعة، وهي بلدة تابعة للهفوف وتبعد عنها (١٤) كم. ينظر: العبيد، الموسوعة الجغرافية، ٢٧٦/١.
(127) IOR/R/15/1/732, Op cit., P. 112.

وبعد مسيرة ثلاثة أميال أخرى قطعها جوب في ساعة تقريباً وصل إلى الهفوف، ووصف الطريق بأنه يمتد ليصل إلى أسوار الهفوف، وتقع على جانبيه أبراج مراقبة صغيرة قريبة بعضها من بعض على مسافات تراوح بين أربعمئة ياردة إلى خمسمئة، وهي مخصصة لحماية بساتين التمر، وكل برج منها قادر على احتواء ما يراوح بين خمسة عشر رجلاً إلى عشرين^(١٢٨).

وحرص جوب بعد وصوله إلى الهفوف عاصمة الأحساء ومركزها الرئيس على رصد جميع الأوضاع العسكرية التي تشمل التحصينات الدفاعية كالأسوار، والأبراج، والخندق المحيط بها، وقدّم وصفاً دقيقاً للقلعة وأبعادها وأبوابها، وكذلك الأبواب الرئيسة في السور الخارجي، مشيراً إلى أن بابها الرئيس هو الباب الشرقي الذي يصلها بالعقير، وحرص أن يعود إلى الساحل من طريق آخر غير طريق العقير، وهو طريق الأحساء - القطيف^(١٢٩)، والعلة في ذلك واضحة، وهي أن يُقدم مسحاً عسكرياً دقيقاً لهذا الطريق أيضاً، إذ كانت بريطانيا تتأهب للقضاء على القواسم في إمارات الساحل. وبعد رحلة جوب قدم إلى الأحساء وليم جيفورد بالجريف عام ١٢٧٨هـ/ ١٨٦٢م، وقد وصل إليها قادماً من الرياض، وعلى الرغم من قصر المسافة بين العقير والرياض عن المسافة بين الرياض والقطيف فإنَّ بالجريف سلك الطريق

(128) Ibid.

(129) Ibid, P. 113.

الأخير، ويرجع ذلك إلى الصدفة البحتة، فالأوضاع التي مر بها في وقت وجوده بالرياض والشكوك التي دارت حول كونه جاسوساً جعلته يولي مدبراً في الخروج من الرياض بصحبة قافلة متوجهة إلى القطيف، ومعظم أفرادها يقطنونها^(١٣٠). وعلى الرغم من أن بالجريف لم يزر العقير فإن المعلومات التي سجّلها في رحلته تعدّ من المصادر الأساسية في تاريخ تلك المدة، فقد ذكر أن الطريق بين الأحساء والقطيف كان آمناً تماماً طوال رحلته، وأن قطاع الطرق ليس لهم وجود بالمرة^(١٣١). وهذا يؤكد استقرار الأوضاع الأمنية في عهد الإمام فيصل.

وشاهد بالجريف مسطحات الخليج العربي الضحلة قبيل مغادرته الجزيرة العربية، وقدّم وصفاً بليغاً للبحارة العرب، إذ يشير إلى بشاشة وجوهمهم، وكثرة عددهم، واتساع خبرتهم، وانفتاحهم فكرياً، وأنهم لو قدّر لهم الإبحار في المحيط الأطلسي أو الهادي لن يكونوا أقلّ كفاءة من الأوروبيين، وأن أغلبهم على دراية تامة بكل المداخل والمخارج والخلجان الضحلة، وإذا خاطرت إحدى السفن الأوروبية بالدخول إلى هذه الخلجان سيكون مصيرها إما الاستعانة بهؤلاء البحارة العرب، وإما دفع ثمن تهورها واندفاعها^(١٣٢). ويشير الرحالة الهندي كرسيتجي إلى أن المكاسب الكبيرة التي تدرها التجارة قد أغرت كثيراً من أهل الخليج العربي على

(١٣٠) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ١٤٣.

(١٣١) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ٢٠٩.

(١٣٢) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ٢٣١.

مواجهة الصعاب وركوب الأخطار، فتحولوا بذلك إلى بحارة ماهرين جديرين بالثقة، ويتمتعون بمهارات عالية^(١٣٣).

وبعد رحلة بالجريف بنحو عامين قدم إلى العقير المقيم البريطاني في الخليج العربي لويس بيلي الذي انطلق في رحلته من الكويت إلى الرياض، ومنها إلى العقير، ويتفق بيلي مع ما ذهب إليه بالجريف فيما يتعلق بانفتاح أهل العقير والساحل، فيقول: «إنه على طول الساحل الغربي للخليج، فإن العرب أقل تعصباً بمدى بعيد عما هو عليه الحال في المناطق الداخلية»^(١٣٤). وكان بيلي يحمل في جعبته مهمة سياسية يريد مناقشتها مع الإمام فيصل بن تركي (١٢٥٩-١٢٨٢هـ/ ١٨٤٣-١٨٦٥م)، الذي كان في أيامه الأخيرة، وتمثلت تلك المهمة في التضييق على القراصنة، وإلغاء تجارة الرقيق^(١٣٥)، فضلاً عن رغبته في أن يثبت للجمعية الجغرافية الملكية أنه قادرٌ على دراسة قلب الجزيرة العربية^(١٣٦).

وقد اصطحب بيلي في رحلته ضابطين وترجماناً وطاهياً وحارساً، وقبل أن يتحرك جاءه مندوبٌ من الإمام فيصل، ومنحه جملاً موسوماً بعلامة الإمام وشارته، حتى يتمكن من عبور الصحراء بأمان، وقبل أن يدخل بيلي إلى قلب الصحراء أصدر تعليماته للكابتن وارنر (Warner) قبطان سفينة المقيمة أن يتصل من وقت إلى آخر بالعقير ليتحسس

(١٣٣) كرسيتجي، أرض النخيل، ص ٦٥-٦٦.

(١٣٤) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ١٩.

(١٣٥) جاكين بيرن، اكتشاف الجزيرة العربية، ص ٣٠٥.

(١٣٦) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ٢-٣.

أخبارهم بالداخل، وليستقبلهم عند عودتهم^(١٣٧)، وهنا تتجلى أهمية العقير السياسية والاستخباراتية في متابعة الأوضاع داخل الجزيرة العربية.

أما مخطط سير رحلة بيلي في طريق العودة من الرياض إلى العقير فقد سلكه عبر درب مخيط^(١٣٨)، وقطع فيه مناطق العرمة، وهضبة الصُّمَّان، وصحراء الدهناء، والنقرة^(١٣٩). وذكر أنه لا يوجد ماء بالدهناء حتى الوصول إلى الصمان حيث بعض الآبار التي يمكن الشرب منها، ويغلب على مياه النقرة شيء من الملوحة تزداد بالقرب من الساحل. وانطلق بيلي في هذا الطريق من الرياض ماراً بالدغم، مخيط، سعد، عريق (عريج)، ربيداء، روضة الحني، الفروق، الأحساء، العقير، ويشير إلى وجود طريق بديل من الرياض إلى العقير أيضاً، يبدأ من الرياض مروراً بكل من الدغم، وثيلان، الحومة، البريصة، ربيداء، جودة، الفروق، غريميل، الأحساء، موة، العقير، وبه عيون ماء قريبة من العرمة تسمى رميلان، وفي الصمان عيون تحمل اسمها نفسه، إضافة إلى المياه الوفيرة في هجر التي تكفي المسافة إلى العقير لأنه مع الاقتراب

(١٣٧) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ٢٠-٢٣؛ وهوجارث، اختراق الجزيرة العربية، ص ٢٧٣.

(١٣٨) درب مخيط: طريق معروف للقوافل بين الأحساء ونجد. ينظر: العبيد، الموسوعة الجغرافية، ٢/٢٥٠.

(١٣٩) النُقْرَة: الأرض المنخفضة عما حولها، وتمتد بمحاذاة ساحل الخليج العربي من العقير حتى رأس الخفجي، كان يقطنها قبيلة بني خالد. للتفاصيل ينظر: حمد الجاسر، المعجم الجغرافي للمنطقة الشرقية، مجلة العرب، ١١٤-١٢، ٤٠٨/٢١.

من الساحل تزدد ملوحة المياه^(١٤٠).

ويصف بيلي الطريق بين الأحساء والعقير بأنه بعد خروج المرء من بساتين النخيل في الأحساء يدخل مباشرة في منطقة مقفرة، تكسوها سلسلة متصلة من الكثبان الرملية تنتهي عند حد قلعة العقير، وحين وصلها بيلي وجد الباخرة البريطانية راسية في عرض الخليج العربي، وقارباً ينتظره هو ورفاقه بالقرب من الشاطئ، إذ حاول البحارة الإنجليز الذين ينتظرونه النزول على الشاطئ، ولكن حاكم العقير منعهم^(١٤١).

وبعد رحلة بيلي مرّ بدرب العقير المنصّر الأمريكي صموئيل زويمر الذي قام بثلاث رحلات متتابعة إلى العقير، الأولى عام ١٣١١هـ/١٨٩٣م، والثانية عام ١٣٢٢هـ/١٩٠٤م، والأخيرة عام ١٣٢٩هـ/١٩١١م، متوجّهاً إلى الأحساء والرياض. وعلى الرغم من أن هذه الرحلات كانت على أزمنة متباعدة فإنّ زويمر لم يقدم أيّ جديد في وصف الميناء في الرحلات اللاحقة، بل إنه تساهل ونقل روايته السابقة، وبعض المقالات التي كان ينشرها دون أي تعديل، وهو ما أوقعه في بعض الأخطاء، فذكر أنه بدأ الإعداد لرحلته الأولى عام ١٣١١هـ/١٨٩٣م، وبعدها قال: «إنه أقلع من البحرين متجّهاً إلى العقير عام ١٣١٠هـ/١٨٩٢م»، أي قبلها بعام. وعلى أي حال فإن العام الأول هو الصحيح، إذ انتشرت الكوليرا في صيف ذلك العام في سواحل الخليج العربي، وحصدت آلاف الأرواح، وحرص

(١٤٠) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ١٣٤.

(١٤١) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ١٠٣-١٠٤.

أغلب الناس على البعد عن الساحل، والبحث عن النجاة في الداخل حيث تقل الحرارة، فضلاً عن رغبة زويمر في توسيع أعماله التصديرية^(١٤٢).

وحاول زويمر في هذه الرحلة رشوة أحد ضباط ميناء العقير، فحمل له رسالة ودية من تاجر بحريني، لكن هذه الحيلة لم تتطلي عليه، ومن حسن حظّه أنّه لم يكن يحمل أيّ ممنوعات يستوقفها رجال الفحص الجمركي في الميناء، فضلاً عن أنه قدّم إقراراً بأنّ أمتعته لا تحتوي على أي صحف أجنبية، وخصوصاً جريدة (التايمز) اللندنية المحظور دخولها إلى الأراضي العثمانية آنذاك، وعلى الرغم من ذلك فإنّه لم يسمح له بالعبور إلى الداخل إلا بعد خمسة أيام وُضع فيها تحت رقابة أحد الجنود بالميناء حتى يحصل على تصريح بالعبور من العقير إلى الهفوف^(١٤٣).

ووصف زويمر العقير بأنه ليس فيه منازل ولا ظهير سكاني، وعلى الرغم من ذلك فإنّه ميناء ذو حصن طيني، وعلم قصير، ونُزل مهيب، وأنه مستودع السلع الرئيس للأحساء والمناطق الداخلية، وتغادره قافلة كل أسبوع تقريباً، وإذا كان شمال نجد وجبل شمر يُزوّدان بالسلع والاحتياجات برّاً من طريق البصرة وبغداد فإنّ العقير يُموّن جنوب نجد بكل احتياجاتها

(142) Zwemer, James Cantine, *The Golden Milestone: Reminiscences of Pioneer Days Fifty Years Ago in Arabia*, Fleming H. Revell Company, New York, 1900, P. 121.

(143) Ibid.

من السلع والمواد الغذائية كالقهوة، والبن، والأرز، والسكر، وغيرها^(١٤٤).

ويستطرد زويمر فيذكر أنَّ أرض العقير كلها وما حولها كانت مكدسةً بعدد كبير من البالات والصناديق، والهواء يصدع بالضجيج، والجميع مشغول بتحميل القافلة التي كانت تضم سبعمئة جمل، وفي قلب هذا الزخم تمكَّن من إبرام صفقة مع أحد الجمَّالة النجديين واسمه صالح، واتفق معه على توفير الجمال اللازمة لنقله إلى الهفوف، وتحركت القافلة قبل صلاة الظهر، وظلت تسير عدة ساعات في صحراء جرداء، تخترقها بين الحين والآخر سلاسل من الرمال الخلابية، وعندما جاء الليل افترش بطانيته على الرمال، ونام في الهواء الطلق^(١٤٥).

ويصف زويمر الطقس بأنَّ الشمس في النهار كانت حارة وحارقة، ولا نسيم في الهواء، وفي الليل تغير الوضع تمامًا، فالنجوم تبرق في السماء، والرياح الشمالية بدأت تهب تحمل نوعًا من البرودة الشديدة. وفي الصباح استأنفت القافلة المسير، وعند الظهيرة بدت أغصان النخيل التي تحيط بالهفوف تظهر من بعيد، واقتبس زويمر ما كتبه بالجريف عن عقيقها الأبيض والأصفر المتلاحق، حين وصفها بأنها «تبدو كأنها حافة زمردية». ولكن زويمر لم يدخلها بعد، إذ دعاه أحد أصدقاء شيخ القافلة صالح بكرم العرب المعروف إلى تناول العشاء في قرية الجفر، فاستغلوا الفرصة بعد أن أنهكهم

(144) Ibid, P. 122.

(145) Ibid, P. 122, 123.

التعب، ولبوا الدعوة، ووصف زويمر العشاء بأنه كان لذيذاً وطازجاً، واشتمل على الخبز، والزبد، والحليب، والتمر^(١٤٦). وفي وقت مبكر من صباح اليوم التالي استأنفت القافلة الرحيل إلى الأحساء، وبدأت الحداثق والبساتين أكثر سحراً، وكُشف الحجاب عن أسوار الهفوف وأسواقها ومساجدها. وبعدها التقى زويمر حاكمها الذي استقبله بلطف، وأسكنه في غرفة تابعة للحكومة في حي الكوت، وسمح له بزيارة المقاهي والأسواق، وقام هو ورفاقه بممارسة مهنة الطب، ففحصوا بعض المرضى، وأكد أن الكوليرا ضربت الأحساء كذلك، وحصدت كثيراً من الأرواح، والتقى كذلك عدداً من العرب والأتراك، وأعطاهم نسخاً من الكتاب المقدس، ثم قرّر العودة بعد أن ظلّ أربعة أيام بالهفوف، ولكنه اختار طريق القطيف لعودته، وذلك لعدم صبره في انتظار تحرك قافلة إلى العقير، ولكن حاكم الأحساء رفض تحمل مسؤولية خطورة طريق القطيف، فوقع له زويمر على ورقة بتحملة مسؤولية تلك المخاطرة، ولكنه حين انطلق في طريق العودة أصيب بالحمى، ولم يسلم منها إلا بعد عودته إلى البحرين^(١٤٧). وعلى الرغم من محاولات زويمر التنصيرية في العقير، والهفوف، وغيرها من المناطق التي مر بها فإن الوثائق العثمانية تؤكد قطعاً أنه لم يكن في لواء نجد كله من النصارى، واليهود، وسائر الأديان الأخرى أحد، وأن جميع

(146) Ibid, P. 123.

(147) Ibid, P. 123-127.

السكان من المسلمين^(١٤٨).

وجاءت الرحلة الثانية لزويمر إلى العقير في ٢١ من رمضان ١٣٢٢هـ/١٩٠٤م، فغادر البحرين على متن قارب شرابي صادفته رياح شديدة، ولم يتمكن من دخول العقير إلا بعد يومين، وحينما نزل إلى الشاطئ وجد أن كل شيء في مكانه منذ أن شاهده قبل عشر سنوات، ولم يمكث زويمر طويلاً في العقير إبان رحلته الثانية، إذ أسعفه الحظ في اللحاق بقافلة كبيرة كانت على وشك التحرك من الساحل إلى الداخل، وقد حملت هذه القافلة البضائع التي وضعت على أرصفة الميناء من نحو (٣٠) قارباً، وجرى إعداد الأحمال لأكثر من ألفي جمل، وتحركت القافلة في صباح اليوم التالي في ظل حماية تركية مشددة، قوامها مئتان من سلاح الفرسان التركي، وذلك لأن الطريق بين العقير والأحساء لم يكن مأموناً، ولم يكن أحد يجزؤ في تلك المدة على السفر دون حراسة، إذ كان البدو يقفون للقوافل بالمرصاد، وعلى الرغم من هذه الحراسة فإن القافلة سُرق منها اثنا عشر جماً بأمعتها في مؤخرة المعسكر، وهرب اللصوص بالغنائم دون أن يلحق بهم أحد^(١٤٩)! ويظهر هذا مدى الاضطراب الأمني الذي حل بالعقير إبان الحكم العثماني الثاني للأحساء (١٢٨٨-١٣٣١هـ/١٨٧١-١٩١٣م).

(١٤٨) بصرة ولايتي سالنامه ١٣٠٩هـ، دفعة ٢، مطبعة البصرة (سنده)،

١٣٠٩هـ/١٨٩١م، ص ١٩٥.

(149) S. M. Zwemer, *across the threshold to Hassa, Neglected Arabia*, New York: The Arabian Mission, January-march, 1905, P. 12, 14.

وقدّم زويمر في رحلته الثالثة مع بعض أعضاء البعثة التنصيرية إلى العقير في ٩ من شوال ١٣٢٩هـ/ ١٩١١م، فغادر هو ورفاقه المنامة، وهم يحملون كتبهم التبشيرية، وأدويتهم، وغيرها من المتطلبات الأخرى التي تساعدهم على الترويج لعملهم أملاً منهم في الوصول إلى الأحساء، لكنهم بعد وصولهم إلى العقير أخفقوا في مسعاهم، فرفضت السلطات التركية السماح لهم بالعبور، إذ كانت تحظر دخول الأجانب إلى الأحساء بسبب الحرب الإيطالية في طرابلس الغرب، وهكذا أغلقت أبواب العقير في وجوههم، واستثمر زويمر هذه الواقعة ووصف الدولة العثمانية بالتعنت، ونشر مقالاً عن بعض ملحوظاته على ميناء العقير في مجلة الإرسالية بالولايات المتحدة الأمريكية في العام التالي^(١٥٠).

وأفرد زويمر في مقالاته تفاصيل هذه الرحلة، فذكر أنه على الرغم من أن المسافة بين ميناءي المنامة والعقير تُقطع بالقوارب الشراعية في اثنتي عشرة ساعة تقريباً فإنها استغرقت في رحلته الأخيرة ما يقرب من عشرين ساعة، وحينما اقترب من العقير داعبت مخيلته ذكريات رحلاته السابقة، ولحظ أن كلّ شيء في مكانه لم يتغير أو يحصل إدخال أيّ تحسينات على المباني والمرافق الخاصة بالشحن والتفريغ، وإن كان قد بُني رصيف الميناء على مسافة نحو (٥٠) قدماً إلى جهة الجنوب الشرقي من العقير، وأن القوارب المحلية قادرة على الاقتراب إلى جانب الرصيف المبني من

الحجر، وأروع ما جاء في هذا المقال أنه احتوى على بعض الصور الفوتوغرافية لمرسى الشحن بميناء العقير، ولمنزل حاكم العقير، ووصف زويمر تلك الصور بأنها الأولى من نوعها في هذا الجزء من شبه الجزيرة العربية^(١٥١).

وفي الواقع لم يكن زويمر أول من التقط بعض الصور الفوتوغرافية لميناء العقير، فقد سبقه في ذلك الرحالة الألماني هيرمان بورخارت الذي قام برحلة عام ١٣٢٢هـ/ ١٩٠٤م اعتمد فيها على جمع الصور الفوتوغرافية وتدوين بعض الملحوظات عليها، ولم يُقدّم فيها معلومات تاريخية ذات بال، ومع ذلك فإن الصور التي التقطها لميناء العقير ومبانيه وحركة البيع والشراء به تُعدُّ مصدرًا تاريخيًا مختلفًا لتلك المدة^(١٥٢).

وأعقب بورخارت في زيارة العقير رحالة آخر هو الدانماركي رونكيير قادمًا من الرياض عام ١٣٣٠هـ/ ١٩١٢م، وعلى الرغم من كرم الإمام عبدالرحمن بن فيصل معه إبان استعداده للرحيل من الرياض حين منحه مؤنًا تكفي لأربع رحلات، فإن هذه المؤن سُرفت منه في الطريق، وعانى الجوع، وندرة المياه، وطول الطريق، وسلاسل الكثبان الرملية التي لا تنتهي، وفي تفاصيل ذلك يذكر «أنه تحرّك من الرياض إلى العقير مع قافلة ضمت مئة وخمسة وسبعين شخصًا، منهم حوالي ثلاثين يمتطون الجمال، أما الباقون فهم مجموعة من المشاة

(151) Ibid.

(152) Annegret Nippa, Peter Herbstreuth, Op. cit, P. 83-95.

الحفاة العراة لا يحملون معهم أيّ متاع، ومسلحون بعصاة أو سكين تساعدكم على صيد السحالي وحفر الأرض لاستخراج بعض جذور الأعشاب لأكلها. وأنّ معظمهم من الشباب الذين يقصدون الساحل الشرقي للجزيرة العربية للعمل في صيد اللؤلؤ^(١٥٣). وهذا يوضح أهمية العقير والساحل الشرقي لنجد في كونه منفذاً بحرياً أو مصدراً للرزق.

ويذكر رونكيير أنه صادف في الطريق من الهفوف إلى العقير جيفاً لبعض الجمال الميتة، تتناثر حولها شداداتها المحطمة، وبقايا من أحمالها التي ابتلعتها الرمال، وعلم أنّ هذا المكان شهد منذ شهرين هجوماً للبدو على قافلة تجارية كبيرة يزيد عدد الجمال فيها على خمسمئة جمل كانت في طريقها من العقير إلى الهفوف، وكان يحرسها ثلة من الجنود الأتراك، ومع ذلك فقد أبيد معظم أفرادها، وسيقت جمالها غنيمة للغزاة، ويستطرد بأنّ الوضع الأمني وصل إلى أقصى درجات الانفلات^(١٥٤).

وشهدت الطرق والدروب إبان الاحتلال العثماني حالة من الانفلات الأمني ليس في البرّ فقط، بل في البحر أيضاً، وهو ما هدّد السفن التجارية، ودفع الإدارة العثمانية إلى تنظيم قوة من (٦٠٠) شرطيّ يركبون الإبل من أجل فرض الأمن والاستقرار على البدو في البر، وإرسال باخرتين للحركة المستمرة بين ميناء العقير، وميناء القطيف لمنع القرصنة

(١٥٣) رونكيير، عبر الجزيرة العربية، ص ١٧٦، ١٨٣.

(١٥٤) رونكيير، عبر الجزيرة العربية، ص ١٩٣-١٩٤، ٢٠٤.

في البحر^(١٥٥). ولكنَّ هذه الإجراءات لم تُؤتِ ثمارها إلا مع استعادة الأمير عبدالعزيز بن سعود الأحساء، وتولية ابن عمه عبدالله بن جلوي أميراً عليها، فحكم بالعدل، وشدَّد قبضته الأمنية، وبثَّ الرعب في قلوب الخارجين على القانون، حتى صار اسمه يُرعب قطاع الطرق، وأصبحت الأمهات تُخيف باسمه أطفالها^(١٥٦)، فعمَّ الأمن والأمان من جديد.

وأعقب رونكيير رحالة آخر هو فيلبي الذي جاء في مهمة رسمية إلى حاكم نجد عبدالعزيز بن سعود عام ١٣٣٦هـ/ ١٩١٧م، ويُقدَّر فيلبي المسافة بين العقير والحافة الشرقية لواحة الأحساء بنحو أربعين ميلاً تقريباً، وقد قطعها في يومين مع قافلة تتكون من (٣٠) جملًا، ونصف هذا العدد من الحمير الحساوية الشهيرة، ويُعد فيلبي أكثر الرحَّالين الأجانب دقةً في تحديد الوقت الفعلي لسير القافلة، إذ حدَّده بنحو أربع عشرة ساعة وربع من غير ساعات الراحة والطعام^(١٥٧). ويشير فيلبي إلى وجود ثلاثة دروب بين العقير والأحساء، أفضلها من حيث وفرة الماء الطريق الذي سلكه، ويبدأ من العقير، ويمر بكل من واحة السواد على بعد ثلاثة أميال من العقير، وبها بعض النخيل القزَم، ثم على بُعد ثلاثة أميال ونصف وصل إلى منخفض لإساف، وبعدها بمسافة

(155) IOR/R/15/1/709, *Administration Report on the Persian Gulf Residency and Masqat Political Agency for 1890-1891*, Calcutta: Office of the Superintendent of government printing, 1891.

(١٥٦) الريحاني، ملوك العرب، ص ٥٦٠.

(157) IOR/L/PS/10/658, *Arab Bulletin No. 79*, P. 49.

ميل ونصف وصل إلى أبو خيالة الذي به ماء عذب في بئر أم الظهر، وبعدها يختفي الخليج العربي تمامًا من الأفق البعيد^(١٥٨)، ثم واصل السير نحو عوز أم الضر الذي به آبار نبع وبئر العنية، ثم جبال الجسرة، ونقيعات العيش، وآبار شاتار التي بها ماء مالح، وفي جنوبه كانت آبار المريذيب، وآبار ماكو وماؤها عذب. أما الطريقان الآخران فيقعان على جانبي هذا الطريق، أحدهما في الشمال، والآخر في الجنوب^(١٥٩).

وخلاصة القول أنّ الدروب القديمة التي سلكها الرحّالون تكشف طرق الانتقال، وخطوط الاتصال بين الساحل والداخل، وكيف كانت تجري الرواحل من العقير لتلبية حاجات الأحساء وجنوب نجد في الداخل، وأنها توضح أيضًا المشقة التي عاناها التجار في الترحال المستمر، ولعل هذا يبين لماذا وُصف السفر قديمًا بأنه قطعة من العذاب، إذ يُجمع الرحّالون الذين سلكوا هذه الدروب على وعورة الطرق، وكثرة الكثبان الرملية، وعدم وضوح المعالم، وندرة المياه، ووجود قطاع طرق، ولا سيّما إبان الحكم العثماني الثاني، وإن كانت الدولة السعودية قد حافظت في أطوارها الثلاثة على الأمن. وتوضح روايات الرحّالين أيضًا أنّ ثلاثة دروب معروفة كانت تربط العقير بالهفوف أوضحها فيلبي في روايته السالفة.

(158) Ibid, P. 1-50.

(١٥٩) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٤٥-٥٤.

الإيرادات والرسوم:

اكتسب ميناء العقير أهميته التاريخية منذ القدم لكونه البوابة الشرقية للجزيرة العربية، وشريان التجارة الرئيس الذي يربط الأحساء وجنوب نجد مع العالم الخارجي، فضلاً عن أثره البارز في الارتقاء بإيرادات البلاد، وتلبية متطلبات العباد بما يوفره من سلع تجارية، وما يجنيه من رسوم جمركية. وكانت إيرادات العقير تتمثل في عائدات الميناء نفسه من الرسوم الجمركية المفروضة على السفن والتجار، وحركة المرور المستمرة بين الداخل والخارج، وخصوصاً في موسم الحج، إضافةً إلى بعض الضرائب التي كانت تُجبى على قوارب صيد اللؤلؤ^(١٦٠).

وسطر الرحّالون صورة شبه متكاملة عن الضرائب والعائدات والرسوم التي كانت تُفرض على العقير والأحساء في مدة الدراسة، ففي أواخر القرن الثامن عشر ومطلع القرن التاسع عشر كانت الضرائب تُدفع في أغلب المناطق الداخلية عينيّاً، وكانت النقود مستخدمة في العقير والمناطق الساحلية عموماً، ومن العملات المتداولة الجنيه الإنجليزي، والعملات العثمانية، وكانت الروبية الهندية أكثرها شيوعاً في شرق الجزيرة العربية^(١٦١)، وتُقر الوثائق العثمانية بأن تداول عملتها في الأحساء كالليرة، والريال المجيدي، وغيرها كان يأتي في الدرجة الثانية^(١٦٢).

(١٦٠) لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ٨٥٩/٢.

(161) Winder, Op. cit, P. 214.

(١٦٢) بصرة ولايتي سالنامه ١٣١١هـ، دفعة ٣، مطبعة البصرة، ١٣١١هـ/ =

وفي مطلع القرن التاسع عشر وصل سادلير إلى المنطقة، وعلى الرغم من أنه لم يُسجّل شيئاً عن الإيرادات والرسوم في جمرك العقير فإنه ذكر أن دخل جمرك ميناء القطيف تراوح بين خمسة آلاف وستة آلاف كراون ألماني^(١٦٣). ونستطيع من هذه الرواية أن نستنتج أن جمارك ميناء العقير كانت تفوق ذلك المبلغ بكثير لأنّ فيليبي، كما أسلفنا، قد أشار إلى أن ميناء العقير كان يتحمّل بمفرده أكثر من نصف تجارة إقليم الأحساء. أما بالجريف فيذكر أنه طوال رحلته لم يُصادف استعمالاً حقيقياً للعملة المعدنية إلا في الأحساء، فأهل الهفوف يستعملون العملات التركية والأوروبية، وهذه العملات متماثلة تماماً مع نظيراتها في كلٍّ من مصر، وسوريا، والعراق، ولكن الريال الإسباني والجنيه الإنجليزي كانا الأكثر انتشاراً في التعاملات التجارية^(١٦٤).

ويؤكد الرحالة رونكيير أنّ العملة الرئيسية في شرق الجزيرة العربية ما عدا الأحساء كانت تتمثل في ريال ماريا تريزا^(١٦٥) الذي تبلغ قيمته ما يعادل روبية ونصفاً، وتساوي

= ١٨٩٣م، ص ١١٤-١١٥.

(١٦٣) سادلير، رحلة عبر الجزيرة العربية، ص ٤٠-٤٢.

(١٦٤) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ٢٠٦.

(١٦٥) عرف الريال النمساوي بدولار ماريا تريزا، وكان أحد أشهر العملات المنتشرة بشرق جزيرة العرب، وكان سعر صرفه في منتصف القرن التاسع عشر يعادل روبيتين. ينظر: بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ١٤١. وينظر أيضاً:

IOR/V/23/79, No 385, report on the trade and commerce of tree Bahrain islands for 1900. By, J. Calcott Gaskin, politi=

العشر الروبيات جنيهاً إسترلينياً، وأنَّ التعامل بالروبية كان شائعاً في العقير، والقطيف، والأحساء، والكويت، وأمّا في نجد فإنَّ الشخص الذي يُقرر أن يتعامل بالروبية كان عليه أن يفقد ثلث الثروة التي يُحولها، وذلك أنَّ الروبية تفقد قيمتها في تلك المناطق لأنَّ التجار كانوا لا يقبلونها إلا بثُلثي قيمتها فقط^(١٦٦).

وعلى الرغم من تعدُّ العملات الأجنبية في العقير وشرق الجزيرة العربية فإنَّ العملة المحلية لأهل الأحساء التي كانت تسمى الطويلة شاع استعمالها فيه أيضاً، وقد اشتق اسمها من شكلها^(١٦٧)، إذ أخذت شكل (المشبك) شريط رفيع طوله ثلاث بوصات مثنيّاً من المنتصف، ونهايتان مفتوحتان بحيث يشبه حرف (Y)، وكتب على كلا الوجهين نقشٌ كوفيٌّ مختوم بتاريخ الإصدار، وكانت تُصنع من النحاس المخلوط بنسبة من الفضة، ويعتقد بالجريف وصموئيل زويمر أنَّ الطويلة ضربت في القرن العاشر الميلادي من الحكومات المحلية في الهفوف آنذاك^(١٦٨). في حين أنَّ الوثائق العثمانية تشير إلى أنَّ الطويلة باقيةٌ من العهد السعودي، وتشبهها بالمسمار المعوج^(١٦٩).

= cal Assistant, Bahrein, 27th January 1901. P. 113, 114.

(١٦٦) رونكير، عبر الجزيرة العربية، ص ٢٠٩-٢١٠.

(١٦٧) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ٢٠٧.

(168) Winder, Op. cit, P. 214.

(١٦٩) بصرة ولايتي سالنامه ١٣١١هـ، دفعة ٣، مطبعة البصرة (سنده)،

١٣١١هـ/١٨٩٣م، ص ١١٤.

والثابت أنّ الأحساء انضردت بهذه العملة منذ زمن بعيد، ومع ذلك فإنّ الرسوم الجمركية في العقير كانت تدفع في معظمها بالروبية، والعلة في ذلك كما يوضحها فيلبي ترجع إلى نشاط التبادل التجاري بين العقير وموانئ الهند، وكان التجار في المناطق الداخلية في قلب نجد لا يستعملون النقود الورقية، بخلاف كبار التجار في الهفوف والمناطق الساحلية الذين كانوا يقبلونها مع خصم مقبول من قيمتها^(١٧٠).

ويشير لويس بيلي إلى أنّ القبائل كانت تدفع الزكاة والرسوم للأمير خيولاً وعيناً، ما عدا قاضي الأحساء والقطيف، ولتداول النقود للأغراض التجارية العامة فإنّ جانباً منها كان يصل إلى العاصمة الرياض، ويرسل الأمير رجلاً لقبض الزكاة من القبيلة، أو يأتي الشيخ أو نائبه إلى الرياض حاملاً الزكاة معه، وذلك في مقابل أن يمنحه الإمام عباءة أو أكثر تشريفاً له^(١٧١).

أما فيما يتعلق بإيرادات ميناء العقير فقد ارتبطت بالرسوم الجمركية على السلع التجارية لصادرات الأحساء ووسط الجزيرة العربية ووارداتها، وإن كانت الواردات تفوق الصادرات في المجمال^(١٧٢)، وكانت تتمثل أيضاً في رسوم عبور الحجاج، ولم يسجل كثير من الرحّالين بيانات تستحق الذكر في هذا الصدد، وربما أنّ رحلاتهم لم تتزامن مع موسم الحج، ولا سيما

(١٧٠) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٩.

(١٧١) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ٤١.

(١٧٢) السبيعي، اقتصاد الأحساء والقطيف، ص ٤٨.

الرحّالون الأوائل مثل نيبور، ورينود، وجوب، أما سادلير الذي تزامن قدومه مع موسم الحج ورافق بعض الحجاج في رحلته فإنه لم يذكر شيئاً عن إيرادات الحج ورسومه، وإن كان قد وصف حالة الانفلات الأمني والصعاب التي قاساها الحجاج قائلًا: «إنَّ الكثير منهم أهلكه الجهد، وأما القلة الذين وصلوا فقد جُرِّدوا من كل ما يملكون حتى ملابسهم»^(١٧٣). واستمرت هذه الاضطرابات في الطريق بين العقير حتى إحكام الدولة السعودية الثانية سيطرتها على العقير.

وأدى استقرار الأحوال الأمنية في عهد الإمام فيصل إلى انتظام أعداد حجاج الشرق القادمين إلى مكة عبر الطريق من العقير إلى الرياض، وخصوصًا حجاج فارس، ويذكر بالجريف في هذا الصدد أنَّ ميناء بوشهر كان الملتقى المعتاد لهؤلاء الحجاج، فيجتمعون به ثم يعبرون الخليج العربي وينطلقون من العقير، والقطيف عبر الأحساء، ونجد حتى يصلوا إلى مكة، وكانت هذه الرحلة تستغرق نحو شهرين من الترحال مع قوافل الحج، ولهذا فإنهم كانوا يتحركون في أول شوال من كل عام^(١٧٤).

وقدَّم بيلي وصفًا مهمًّا لإسهام الدولة السعودية الثانية في حفظ أمن الحجاج قائلًا: «إنه خلال السنوات الأخيرة كان الحجاج يدفعون أموالاً تحت وطأة التهديد لشيوخ القبائل في أثناء مسيرتهم عبر نجد، وبعد أن فرض الإمام فيصل

(١٧٣) سادلير، رحلة عبر الجزيرة العربية، ص ١٥٤.

(١٧٤) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ٢٠٩.

الأمن في ربوع المنطقة فإنهم أصبحوا يدفعون (٧٢) ريالاً فقط عن كل حاج^(١٧٥).

ويوضح الجدول الآتي عدد الحجاج المارين عبر طرق الشرق سنوياً على وجه التقريب:

جدول (٢): مقارنة عدد الحجاج عبر طريق الأحساء وغيره من الطرق الأخرى^(١٧٦)

الطريق	عدد الحجاج
طريق الأحساء	٣٠٠٠٠
طريق البصرة	١٨٠٠٠
طريق الكويت	٢٠٠
طرق الشمال (الحج الشامي)	١٥٠٠٠٠

ويتضح من الجدول السابق أنّ طريق الأحساء - نجد (الذي سلكه ببلي في طريق عودته إلى العقير) كان يحتلّ الصدارة فيما يخص حجاج الشرق، وربما كان السبب في ذلك هو قصر المسافة التي يقطعها الحجاج به، وخصوصاً بين العقير والرياض، فضلاً عن وفرة المياه به، وكثرة حجاج الأحساء والمناطق المحيطة بها، زد على ذلك الأمان الذي كفلته الدولة السعودية للحجاج على أرواحهم، وأموالهم، وأمتعتهم.

(١٧٥) ببلي، رحلة إلى الرياض، ص ٥٠.

(١٧٦) ببلي، رحلة إلى الرياض.

ويقدر لويس بيلي العوائد التي كانت تجنيها الدولة السعودية الثانية من العقير بمبلغ (٤٠٠٠) ألف ريال سنوياً، وأما عوائد الأحساء فكانت تقدر بـ (٢٧٠٠٠٠) ألف ريال، وعوائد القطيف (١٣٠٠٠٠) ألف ريال، أما إجمالي العوائد المالية فقد بلغت في عهد الإمام فيصل، أي في أوج قوتها نحو (٨٠٦٠٠٠) آلاف ريال^(١٧٧). أي إنَّ الأحساء، والقطيف، والعقير كانت تُسهم بأكثر من (٥٠٪) من دخل البلاد.

وبعد الاحتلال العثماني للعقير والأحساء سعى الأتراك إلى تشكيل مأمورية للرسوم في بندر العقير، وذلك لزيادة عائدات البلاد من الرسوم الجمركية، وكان يوجد مأمور على رأس إدارة الرسوم، يعاونه مأمور مُعين للبضائع وصندلجي (حَمَّال السفن)^(١٧٨). ولجأت إلى تلزيم (تأجير) جمرك العقير سنوياً إلى ملتزم، على أن يدفع عائده إلى الحكومة، ويتولى هو تحصيل الرسوم على مدار العام^(١٧٩)، وقد أجرت الحكومة العثمانية عام ١٣٢٢هـ/ ١٩٠٤م جمرك العقير مقابل (٥٧٢,٠٠٠) قرش عثماني، وكذلك جمرك القطيف مقابل (٤٧٠,١٠٠) قرش عثماني إلى المستأجر السابق لمدة عام واحد، أي بزيادة قدرها (١٠٪) عن إيجار العام الماضي^(١٨٠).

(١٧٧) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ٥١.

(١٧٨) محمد القريني، مرجع سابق، ص ١٣٩.

(١٧٩) لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ٨٥٨/٢.

(180) IOR/R/15/1/709, *Administration Report on the Persian Gulf Residency and Masqat Political Agency for 1904-1905*, Calcutta: Office of the Superintendent of government printing, 1906.

واستغلت الحكومة إيرادات جمرك العقير في تحسين العائدات المالية اللازمة للإنفاق على الحماية العثمانية في الأحساء عمومًا، وحصلوا على العائدات الأخرى في المقام الأول من الزراعة، وبعض الضرائب التي فرضت على التمر في القطيف، وفي الأحساء أخذت الحكومة عُشر الدخل، وقُدِّر إجمالي المبلغ الذي حصّلت به هذه الطريقة بنحو (٢٥,٠٠٠) جنيه إسترليني، هذا ولم تكن هناك خدمات عامة للبريد أو التلغراف أو نحو ذلك^(١٨١).

وتتوّعت الرسوم التي جنتها الإدارة المالية العثمانية من العقير، فشملت رسوم الديوان العمومية، ورسوم الحجر الصحي (الكورنتينية)، وهي رسمٌ قدره عشرة قروش عن كل شخص يقدم إلى المنطقة من غير أهلها، فضلاً عن الحجر الصحي على السفن الآتية إلى الميناء وفقاً لحمولتها، وطبقت أيضاً رسماً آخر على السفن يسمى (ضريبة الرسو) وقُدِّرت قيمتها وفقاً لعاملين، أولهما: حمولة السفينة بالأطنان، إذ كانت السفن تدفع عشرة قروش على كل مئة طنٍّ، ويتضاعف المبلغ مع مضاعفة الوزن، وثانيهما: طول مدة رسو السفينة بالميناء، فالسفينة المحجوزة لمدة خمسة أيام كانت تدفع رسماً قدره (٣٩,٥) قرشاً، والمحجوزة لمدة يومين تدفع (١٧) قرشاً، والمحجوزة ليوم واحد تدفع (٩,٥) قروش. وكان على المسافرين المغادر الميناء دفع رسمٍ قدره (٢٠) قرشاً

(181) Ibid/L/MIL/17/15/50, Field notes: Mesopotamia. General Staff, India. February, 1917.

مقابل حصوله على شهادة السلامة الصحية يُضاف إليها طابع قيمته ثلاثة قروش، فضلاً عن ضرورة حصوله على جواز سفر وتذكرة مرور، وكانت قيمتها تبلغ (١٥) قرشاً، ويسمح لحاملها بالسفر براً وبحراً. هذا إضافة إلى رسوم تفريغ البضائع من السفن إلى أرضية الميناء، وقدره روبيتان عن الطن الواحد، وما زاد على ذلك يدفع التاجر عنه (٨٪) من قيمة البضاعة، ثم زادت هذه النسبة بعد ذلك إلى (١١٪)، إضافة إلى رسوم أرضية الميناء التي فرضت على البضائع التي كانت تظل في ساحة الجمرک لمدة تزيد على سبعة أيام، ويرأوح مقدارها بين بارةٍ إلى ثلاث بارات على الكيس أو الرزمة أو الصندوق^(١٨٢).

وعلى الرغم من أن الرسوم والإجراءات السالفة سعت في مجملها إلى زيادة إيرادات البلاد، ومنع التهريب فإن مأمور جمرک العقير كان لا يكثرث بمعاينة السفن الآتية إلى الميناء، وهو ما أضعف إيرادات الميناء، وجعله وكراً لتهريب البضائع والأسلحة الخفيفة والثقيلة بما فيها المدافع، وذلك لانشغال المأمور بمصالحه الخاصة، ولم تتخذ الدولة العثمانية إجراءات ضده، وإن كانت قد رفعت الرسوم الجمركية على السلع المستوردة إلى (١١٪) من قيمتها، ورسم بنسبة (١٪) من قيمة السلع المصدرة^(١٨٣). ولا ريب أن هذه الإجراءات أضرت بمصالح الدولة العثمانية، وأدت إلى حدوث ركود

(١٨٢) السبيعي، اقتصاد الأحساء والقطيف، ص ٢٠٧-٢٠٨.

(١٨٣) محمد القريني، مرجع سابق، ص ٤٠-٤١.

اقتصادي في الأسواق، فضلاً عن أنها أشعلت المنافسة بينها وبين الإنجليز في الخليج العربي.

وفي إطار هذه المنافسة سعت الدولة العثمانية إلى بذل مزيد من الجهود عام ١٣٠٤هـ/١٨٨٧م بتقليل الاعتماد على الواردات الإنجليزية التي تأتي إلى العقير عبر البحرين، وذلك بمحاولة إنشاء ميناء في دارين بديلاً لميناء العقير، ولكن جهودها باءت بالإخفاق^(١٨٤)، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب أهمها حالة الضعف التي كانت عليها الدولة العثمانية، ووجود بدائل بحرية لديها، ولا سيّما ميناء البصرة، فضلاً عن النفقات الضخمة التي تطلبها تطوير ميناء دارين.

وعلى الجانب الآخر أولت بريطانيا اهتماماً كبيراً بمسألة رفع الرسوم الجمركية في العقير وغيره من الموانئ العثمانية في الخليج العربي، فأرسلت المقيمة البريطانية في بوشهر برقية إلى نوّكس الوكيل السياسي البريطاني بالبحرين في ١٢ من صفر ١٣٢٩هـ/١٩١١م تطلب منه الحصول على تفاصيل كاملة عن الرسوم والإعفاءات الجمركية التي يفرضها مأمور جمرك العقير، وهل تُطبّق على جميع السفن الأجنبية بنسبة (١١٪)، أم أنها تُطبّق بنسب عليا على البضائع الواردة من الموانئ الخاضعة للسيطرة البريطانية، وبنسب أقل على البضائع العثمانية، وبخاصة تلك التي تصل إلى العقير من البصرة، واستفسرت كذلك عن سبب تمسك

مأموري جمرك العقير بنظام إصدار شهادات الحمولة للسفن الواردة إلى الميناء^(١٨٥)، فأرسل نوكس برقية إلى الشيخ عيسى آل خليفة يستفسر عن ذلك، وجاء رد الشيخ عيسى ذكياً، فأكد أن إصدار شهادات الحمولة، والنسبة المقررة على الواردات في العقير ربما كان الغرض منها ضبط الجمرك، وأنه بإمكانه إعطاء الأوامر إلى مأموري الجمارك لتجهيز البيانات المطلوبة، لكن ذلك قد يفتح باب الشكوك مع السلطات العثمانية^(١٨٦).

وهذا دفع المسؤولين الإنجليز إلى القيام بجولة استخباراتية مع التجار وربابنة السفن التي تتردد على ميناء العقير للتحقق من أن الرسوم الجمركية تُطبق على جميع البضائع بالنسب نفسها دون تمييز، وبعد القيام بهذه الجولة أكدت التقارير في ١٧ من رجب ١٣٢٩هـ/ ١٩١١م أن نسبة الرسوم الجمركية تبلغ (١١٪) فقط، وأنه لا يوجد بأي حال من الأحوال نسبة (٢٢٪) تفرضها سلطات الجمارك في العقير على البضائع البريطانية، ولا تفرض أي رسوم زائدة على البضائع الواردة من البحرين، وإن كانت هناك بعض الإعفاءات للبضائع القادمة من الموانئ العثمانية، ولكن هذه المنتجات قليلة وغير مهمة، ومنها على سبيل المثال الجمبري (الروبيان)،

(185) IOR/R/15/2/48, No. 601, *Turkish Customs on Mainland, from British Residency and Consulate-general in Bushier, to Major Knox's*, 11 February 1911.

(186) Ibid, *Turkish Customs on Mainland, from political Agency Bahrain to Major Knox's*, 26th, May, 1911.

وبذور البرسيم، وغيرها^(١٨٧).

أما فيما يتعلق بإصدار شهادات الحمولة في ميناء العقير فإنّ التقارير البريطانية تُقدّم وصفًا مهمًّا لإجراءات دخول السفن إلى الميناء، وتسجيل الحمولة إبان الحكم العثماني، فأشارت إلى أنه حينما يقترب أيُّ قارب من الميناء فعليه إبلاغ أمير البحر بوصوله، ودفع رسوم قدرها روبية واحدة حتى يسمح له بالدخول وتنزيل البضائع، وفي الوقت نفسه تُسجّل تفاصيل الحمولة، ويُقدّم النواخذة شهادة الشحن للميناء الذي أتى منه، وبخلاف ذلك لا يُسمح للشحنة بدخول الميناء، وتشير التقارير أيضًا إلى أنّ البضائع الواردة من البحرين كان يصعب على مأموري جمرك العقير تمييزها عن البضائع الأجنبية الأخرى^(١٨٨).

وبالإجمال اتسمت الإجراءات الإدارية والجمركية في ميناء العقير إبان الاحتلال العثماني بالبيروقراطية الشديدة والفساد الإداري، وهو ما أزهق التجار والأهالي، ومن الأمثلة على ذلك أنّ المسؤولين عن الميناء كانوا يُكرهون التجار على دفع رسوم أرضية باستمرار على بضائعهم المكدسة في الميناء حتى تأتي الرواحل وتنقلها، واضطر التجار أيضًا إلى دفع رشوة لمسؤولي الميناء لتجنب سرعة فسح بضائعهم ومرورها، وأجبرتهم إدارة الميناء أيضًا على تفريغ البضائع من السفن دون مقابل، ونقلها من العقير إلى الهفوف بربع الثمن، أي مقابل نصف ريال للحمل الواحد، علمًا أنّ الحمل كان ينقل

(187) Ibid, IOR/R/15/2/48, No. 601, Op. cit.

(188) Ibid.

برياليين في تلك المدة، وهذا دفع الأهالي إلى إفراغ بعض أكياس الأرز، والقهوة، والسكر، والهيل التي تحملها الرواحل، وأخذ جزء منها مقابل عملهم، ووضع بعض الرمال مكانها محافظةً على الوزن، وقد أدى ذلك بعد كشفه والتحقيق فيه إلى عزل مدير الميناء، وتعيين شخص آخر محله^(١٨٩).

وعلى الرغم من أن إيرادات ميناء العقير من الجمارك قُدرت إبان الحكم العثماني بـ (٦٠٠) ليرة عثمانية شهرياً، أي أكثر من (٧٢٠٠) ليرة في السنة تذهب إلى خزانة الدولة^(١٩٠)، فإن الميناء عانى في المجمل التهرب الجمركي، وهو ما عبّر عنه نديم بك متصرف الأحساء الأخير في برقية أرسلها إلى حاكم البحرين الشيخ عيسى بن علي آل خليفة في مطلع عام ١٣٣١هـ/١٩١٣م، قبل استرداد الملك عبدالعزيز الأحساء بوقت وجيز، أشار فيها إلى تحالف تجار البحرين ونواخذة السفن مع عشائر الأحساء على إنزال بضائعهم بسواحل الأحساء بعيداً عن جمرك العقير ليتهربوا من دفع الرسوم الجمركية، وهو ما ألحق الضرر بعائدات الميناء وإيرادات الدولة، وطلب منه حث التجار ونواخذة السفن على أن يحملوا تجارتهم إلى ميناء العقير فقط دون غيره من المناطق الأخرى، مع تنبيههم أن من يضبط مخالفاً تُصادر تجارته، وأمواله ويُحبس^(١٩١)، ولكن الأمور لم تسر كما يطمح متصرف الأحساء، إذ سرعان

(١٨٩) السبيعي، اقتصاد الأحساء والقطيف، ص ٦٧-٦٨.

(١٩٠) الدوسري، علاقة القوى القبلية، ص ١٦٢-١٦٣.

(191) IOR/R/15/1/319, File 19/109 II (C 17) *Bahrain:*

Relations of Chief with other Foreign Powers.

ما استردها أمير نجد عبدالعزيز بن سعود .

وفي بدء عهد المملكة العربية السعودية واسترداد الأحساء نشبت الحرب العالمية الأولى، وترتب على ذلك اضمحلال في حركة التجارة والنقل الدولي، وكانت إيرادات العقير قليلة، فقد قدر فيلبي قيمة الرسوم الجمركية التي قدّمها العقير وسواحل الأحساء للملك عبدالعزيز بنحو (٤٠٠,٠٠٠) روبية، نصفها كان يأتي من العقير، ويشير فيلبي إلى أنّه كان من الطبيعي أن تزيد هذه الإيرادات بعد انقشاع الحرب إلى ما يقترب من مليون روبية تدخل في خزانة الدولة سنوياً، وكانت رسوم الواردات تبلغ منها نحو الثلثين، والثلث الآخر يُجبي من رسوم الصادرات^(١٩٢).

ويشير فيلبي أيضاً إلى أنّ ميناء العقير وغيره من موانئ الأحساء لم تكن تستقبل السفن الكبيرة الحجم العميقة الغطس، وهو ما وضع هذه المرافئ تحت رحمة البحريين التي كان شيخها يفرض رسوماً جمركية على البضائع المتجهة إلى نجد لمصلحة خزانته، وهو الأمر الذي فرض على تجار الأحساء أن يدفعوا رسوماً جمركية مزدوجة على جميع البضائع التي يستوردونها من البحريين، ولعل ذلك كان سبباً كفيلاً ليفكر الملك عبدالعزيز تفكيراً جدياً في تطوير ميناء العقير أو الجبيل ليستقبل السفن الكبيرة على سواحل الممتدة على طول الخليج العربي^(١٩٣)، ولكن كان يعوزه المال آنذاك لجهوده

(١٩٢) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٤٠.

(١٩٣) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٤١-٤٢.

في توحيد البلاد، وما تطلبه ذلك من نفقات، وتمكّن بعد ظهور النفط من تطوير ميناء الدمام الذي حل محل العقير، وأصبح هو الميناء الرئيس للمملكة على سواحل الخليج العربي.

ونخلص من ذلك إلى أنّ الإيرادات والرسوم الجمركية في ميناء العقير كانت تمثل مورداً مهماً لدخل الدولة السعودية في أطوارها الثلاثة، بل إنّ أهميتها ازدادت في عصر الدولتين السعوديتين الثانية وأول عهد الملك عبدالعزيز على وجه الخصوص، وذلك أنّ العقير كان يعد الميناء الرئيس للبلاد، وقد قلّت الإيرادات والرسوم نسبياً إبان الحكم العثماني لعوامل مختلفة منها الفساد المالي وسوء الإدارة، ولكون ميناء البصرة كان يُعد الميناء الرئيس للأتراك في الخليج العربي، فضلاً عن عدم تطوير العثمانيين العقير، والتنافس البريطاني العثماني، وحالة الانفلات الأمني على امتداد الطريق من العقير إلى الهفوف، وقد أثر كل ذلك في حجم العائدات والتجارة عموماً.

التجارة وأهم البضائع:

كانت الصادرات الآتية إلى ميناء العقير قوامها الإنتاج المحلي لواحة الأحساء وجنوب نجد، إذ يكثر في الواحة النخيل، والبساتين الواسعة، والحدائق الملتفة، والفاكهة المختلفة، فكانت تنتج التمور، والحنطة، والشعير، والسّمسم، والذرة، وغير ذلك، وبها أيضاً أفضل الحيوانات كالخيل العربية الأصيلة، والإبل، والحمير، والغنم، والأبقار. وفي ظل

هذه الخيرات كان من الطبيعي أن تشكل هذه الأشياء العمودَ الرئيس للصادرات مع بعض الصناعات المحلية القائمة كصناعة العباءات، وبعض المشغولات التي يقوم بها كل من الحدّادين، والصفّارين، والكوّازين ممن يعملون بصناعة النحاس الأصفر، والتي كان أشهرها الدّلة الحساوية، أما الواردات فكانت في الأغلب تأتي من الهند، والدول المجاورة^(١٩٤). وقد لفت ذلك انتباه الرحّالين، وهو ما يمكن تعرّفه بالتفصيل من سرد أهم السلع المصدرة عبر العقير وتحليلها.

عني الرحّالون الأوروبيون بالتعليق على الصادرات عمومًا، وعلى صادرات التمور خصوصًا، وذلك لكثرتها في البيئة الصحراوية، فتناولوا زراعة النخيل بالتفصيل، وتفننوا في وصف مميزات التمر كطعمه الممتاز، وسعره الرخيص، فقد كان يباع مئة رطل منه بشلنين، ومال بعضهم إلى تأكيد أهمية التمر التجارية في حياة أهل المنطقة^(١٩٥). وفي هذا الصدد أكّد سادليّر أنّ الأحساء كانت تتمتع بتجارة رائجة مع البحرين عبر ميناء العقير، ولكنه يختلف مع نيبور في أنّ مؤن الواحة كانت تكفي سكانها، ويبرر ذلك بأن البدو كانوا يحتاجون إلى المزيد من محصول التمر، وذكر أن مزارع النخيل لم تقتصر على الهفوف والمبرز فحسب، وإنما كانت تمتد باتجاه الشرق لتزين بعض القرى الصغيرة والكبيرة، وأكد أيضًا أن الأحساء

(١٩٤) الألوسي، تاريخ نجد، ص ٣١-٣٩.

(١٩٥) كالفن ج. ر، مرحلة التنافس الأوروبي (١٦٥٠-١٨٠٠م)، منشور في:

ابن بطي، عبيد علي، كتابات الرحالة والمسؤولين عن منطقة الخليج

العربي، مركز جمعة الماجد للثقافة والتراث، دبي، ١٩٩٦م، ص ١٦٥.

كان يزرع فيها كثير من المحاصيل الأخرى كالقمح، والشعير، والأرز، والخضر، والفاكهة، ولكنه لم يُعجب بطعمها، ووصفها بأنها غير جيدة، فالمشمش رديء، والتين جاف، والبطيخ سيئ، والبصل يأخذ شكل الجزر، وأرجع ذلك إلى تربتها الرملية، وكثرة مياه الري^(١٩٦).

أما بالجريف فقد علق على تجارة تمر (الخلاص) التي كانت تُصدّر عبر العقير، ويقتصر إنتاجها على منطقة الأحساء وحدها، بأنها كانت لا تخسر مطلقاً، ويُسال لها اللعاب بين الموصل وبومباي في آسيا، وفي المنطقة الممتدة منها إلى زنجبار وشرق إفريقيا، ولذا فإنها كانت مصدراً مهماً من مصادر الثروة^(١٩٧).

ويذكر لويس بيلي أنه لم يشاهد مدينة الهفوف حينما اقترب منها في طريق عودته من الرياض إلى العقير من كثرة مزارع النخيل والحدائق المنتشرة حولها، إذ تبدو من بعيد كأنّ النخيل يكسوها كاملة، وحينما اقترب منها أكثر فأكثر وصفها بأنها أكبر من الرياض، وأنها أكبر المراكز التجارية السعودية، وأثر ذلك بالطبع في مينائها الرئيس في العقير، ووصف أهلها بأنهم يُسخرون أنفسهم للزراعة والتجارة^(١٩٨).

وتتفق الوثائق العثمانية مع ما ذهب إليه بالجريف وبيلي في أنّ التمر كانت أهم المنتجات المصدرة من الأحساء عبر العقير، وأنّ تمر الخلاص كان الطلب عليه مرتفعاً،

(١٩٦) سادلير، رحلة عبر الجزيرة العربية، ص ٧١-٧٢.

(١٩٧) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ١٨١، ص ٢٠٠.

(١٩٨) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ١٠١-١٠٣.

وتمتع بشهرة واسعة، وتشير أيضاً إلى إنتاج الأحساء كثيراً من الفواكه، والحبوب المتنوعة كالخوخ، والأرز، والحنطة، والشعير، والسمسم، والذرة، والعلس، ولكن كل هذه الثمار والحبوب كانت لا تكاد تكفي الاحتياج المحلي^(١٩٩).

وترصد الوثائق البريطانية في أواخر القرن التاسع عشر أنّ ميناءي العقير والقطيف كانا يُصدّران كميات كبيرة من التمور إلى الخارج في الربع الأخير من كل عام، فبلغ ما صُدّر منهما إلى الموانئ الهندية ما يراوح بين (٥٠٠٠ - ٦٠٠٠ طن) من التمور، وصُدّرت كمية موازية لموانئ دول المشرق، وقامت أيضاً إحدى السفن النمساوية بنقل (٤٥٠) طناً عام ١٣١٨هـ/١٩٠٠م إلى الموانئ المصرية في السويس، وبورسعيد، والإسكندرية، بسعر (٢٨, ٢) روبية للطن الواحد، وذلك لعدم تمكن السفن البخارية الإنجليزية الكبيرة من دخول العقير والقطيف^(٢٠٠). وهذا يبرز الرواج التجاري الذي كان ينعم به العقير، ويبين كذلك أنّ مشكلة عدم عمق الميناء بدأت تظهر مع مطلع القرن العشرين.

ويشير لوريمر إلى أنّ الإنتاج السنوي للتمور في الأحساء في مطلع القرن العشرين كان لا يقل عن (٧٥٠٠٠) ألف طن

(١٩٩) بصرة ولايتي سالنامه ١٣٠٩هـ، دفعة ٢، مطبعة البصرة (سنده)،

١٣٠٩هـ/١٨٩١م، ص ١٦٢؛ وبصرة ولايتي سالنامه ١٣١١هـ، دفعة ٣،

مطبعة البصرة، ١٣١١هـ/١٨٩٣م، ص ١٠٩-١١٠.

(200) IOR/V/23/79, No 385, report on the trade and commerce of tree Bahrain islands for 1900. By, J. Calcott Gaskin, political Assistant, Bahrein, 27th January 1901. P. 113, 114.

موزعةً كما يأتي: (٥١٠٠٠) ألف طن تنتجها واحة الأحساء، و(٢٤٠٠٠) ألف طن تنتجها واحة القطيف، ويعدّ عرب الخليج تمرّ واحة الأحساء أحد أجود أنواع التمور في العالم^(٢٠١).

جدول (٣): كميات التمور المصدّرة إلى الخارج عبر العقير والمستهلكة محلياً^(٢٠٢).

الكمية بالأطنان	الميناء أو طريقة التصدير	ملحوظات
٣٠٠٠	تُصدّر من ميناء العقير والبصرة إلى ميناء جدة	تجري الملاحة بين ميناء العقير والبصرة بالمراكب المحلية
١٠٠٠	تُصدر من العقير إلى البحرين ومنها إلى جدة	تُنقل من ميناء العقير إلى البحرين بالمراكب المحلية
٥٠٠٠	تُصدر من العقير إلى البحرين	تجري الملاحة بين ميناء العقير والبحرين بالمراكب الصغيرة
٢٠٠٠	تصدر إلى قطر	تستهلك محلياً في قطر
٤٠,٠٠٠	تستهلك محلياً في واحة الأحساء	تستهلك محلياً ويُباع قسم منها للبدو

(٢٠١) لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ٢/٢٢٩٨.

(٢٠٢) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٢/٨٣٧.

يتضح من الجدول أنّ ميناء العقير كان يُصدّر نحو (٧٨٪) من كمية التمور المصدّرة من الأحساء إلى الخارج، التي بلغت (١١٠٠٠) ألف طنّ، ويتضح أيضًا أنّ إنتاج التمور في الأحساء بلغ (٥١٠٠٠) ألف طنّ، ويُستهلك منها نحو (٧٨٪) محليًا، فضلًا عن أنّ الأحساء كانت تمدُّ كلاً من الكويت، وقطر باحتياجاتها من التمور. ولم تقتصر الأهمية الاقتصادية والتجارية للتمر على الزراعة فقط، بل إنها كانت تفتح الباب لكثير من الأعمال الأخرى للقائمين عليها بالجني، والتجفيف، والتعبئة، والنقل.

ومن السلع المحلية المهمة التي صُدّرت عبر العقير أيضًا هي تجارة اللؤلؤ، إذ حظي جمعُ اللؤلؤ وتسويقه بعناية عدد من الرحّالين، واجتذب المشاركون في موسمه من أرجاء الخليج العربي جميعًا، مع قيام السفن من الكويت، والقطيف، والعقير، وقطر، والبحرين، والساحل الشرقي للخليج في شهر مايو بالتجمع استعدادًا وتأهبًا لموسم اللؤلؤ الذي كان يستمرُّ حتى سبتمبر من كل عام، ولدى بيع اللآلئ كانت الأرباح تُقسم بين التجار والملاحين والقائمين بالغطس. وحمل التجار الأوروبيون اللؤلؤ على سفنهم إلى أوروبا، وكان التجار الروس يستوردونه عبر فارس، ويستعملونه في تجميل القبعات المصنوعة من الفراء، وعرفت اللآلئ ذات النوعية الأرفع توزيعًا والواسعة النطاق^(٢٠٣).

وعلى الرغم من أنَّ العقير لم يكن من المراكز الرئيسية للؤلؤ في الخليج العربي مقارنة بالبحرين، والزابرة، وإمارات الساحل وغيرها، فإنَّه كان أحد المنافذ للراغبين في العمل في اللؤلؤ من أهل الأحساء، وقد بلغ عدد من يعملون في هذه الحرفة من أهل الأحساء في مطلع القرن العشرين نحو (٣٥٠٠) رجل، وبلغ عدد القوارب التي يعملون عليها (١٦٧) قارباً، ويتسع القارب في الأغلب لطاقم من البحارة يبلغ عددهم (٢١) رجلاً^(٢٠٤). ومن الواضح أنَّ تصدير اللؤلؤ عبر العقير ظل طوال القرن التاسع عشر يسير سيراً أبطأ عن القرون السابقة، وخصوصاً في ظل المنافسة المحلية القوية التي شهدتها العقير مع بعض الموانئ المحلية الأخرى للعتوب في البحرين، وقطر، والزابرة، والكويت، ولعل التراجع في تجارة اللؤلؤ في العقير، والقطيف مقارنة بهذه الموانئ يرجع إلى ارتباط سكان واحتي الأحساء والقطيف بالزراعة وتفضيلها على الصيد، بخلاف سكان المناطق الأخرى الذين أجبرهم شح المياه وجفاف الأرض على الاندفاع نحو البحر. ويضيف ويندر أنَّ الأوضاع السياسية كان لها أثرها في ذلك أيضاً، إضافة إلى التباطؤ السعودي في بناء بحرية قوية^(٢٠٥). ولا يتفق الباحث مع هذا الرأي لأنَّ بريطانيا كان لها أثرها المعروف سواء في قص الجناح البحري للقوة السعودية بعد قضائها على القواسم، أو في الاستئثار بخيرات الخليج

(٢٠٤) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٨٤٧/٢؛ والطاهر، الأحساء

دراسة جغرافية، ص ١٧٩.

(205) Winder, Op. cit, P. 215.

العربي عامة، واللؤلؤ على وجه الخصوص.

وعلى أيّ حال ظل موسم اللؤلؤ يحمل الخير لأهل نجد وقلب الجزيرة العربية، وليس لسكان المناطق الساحلية فقط، ويؤكد ذلك ما ذكره بعض الرحّالين من خروج كثير من أهل نجد والمناطق الداخلية للعمل في الساحل في موسم صيد اللؤلؤ، فكان هذا الموسم يمثل مصدراً رئيساً للرزق، فيعملون فيه في الصيد والتجارة بما يصابهما من أنشطة اقتصادية أخرى تكفل لهم سبل الرزق على امتداد بر العقير وغيره من المناطق الساحلية مثل: (الغوّاصين، والصيادين، والجمّالة، والحمّالين، وأصحاب الصناعات اليدوية... إلخ)، الذين يشتركون في هذا الموسم، ثم يعودون إلى مسقط رأسهم بعد ذلك، وقد استمر هذا الحال طوال القرن التاسع عشر حتى مطلع القرن العشرين.

ويشير رونكيير في هذا الصدد إلى أنّه في أثناء رحلته من الرياض إلى العقير في أواخر مارس ١٣٣٠هـ/ ١٩١٢م رافقه نحو (١٣٥) رجلاً، كان معظمهم من الشباب الذين يقصدون العقير والساحل الشرقي للجزيرة العربية للعمل في صيد اللؤلؤ^(٢٠٦). أما فيلبي فيذكر أنّه التقى كثيراً من البدو من وسط الجزيرة العربية الذين تحدثوا إليه عن مستقبل البحر، وهم يبحثون عن لقمة العيش التي تعذر عليهم كسبها في البرّ، وأنّ كثيراً من قبائل العتوب والدواسر وغيرهم ينزلون إلى البحر للعمل في أثناء موسم صيد اللؤلؤ، وكان بعضهم

يرتاد حياة البحر ليكسب ما يستطيع به شراء الإبل، والزواج، أو غيرها من الأمور المعيشية^(٢٠٧).

وركز الرحالة الهندي كرسيتجي في المتاعب التي تحملها هؤلاء لاستخراج اللؤلؤ من قاع الخليج العربي، إذ يغطسون إلى مسافات طويلة وفي أجواء مرتفعة الحرارة والرطوبة، ومع ذلك لا يحصلون إلا على أجور زهيدة، في حين أن اللؤلؤ على الجانب الآخر كان السند للشيوخ الأقوياء، والتجار الأثرياء، مؤكداً أن لؤلؤ الخليج العربي تمتع بشهرة واسعة لما يمتاز به من غيره من اللآلئ الموجودة في مسقط، وسوقطرة، وسيلان، وغيرها، وأنه أهم السلع التجارية في جميع الموانئ المطلّة على سواحل الخليج العربي، وليس في العقير فحسب، وإن كانت البحرين تتفوق على غيرها من تلك المناطق، ومؤكدًا كذلك أن التكالب الاستعماري على المنطقة كان اللؤلؤ شريكاً رئيساً فيه^(٢٠٨).

وارتبط صيد اللؤلؤ بنشاط بحري آخر لا يقل أهمية عنه، وهو صيد الأسماك، إذ يوفر ساحل الخليج العربي كثيراً من أنواع السمك الطازجة والمجففة الصالحة للطعام والاستهلاك الآدمي والحيواني^(٢٠٩)، ولهذا كان سكان العقير يعتمدون اعتماداً كلياً على الأسماك في غذائهم^(٢١٠)، ومن أشهر الأسماك في العقير سمك الكنعد، والربيب، والشعوم،

(٢٠٧) فيليبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٤.

(٢٠٨) كرسيتجي، أرض النخيل، ص ٦٢-٦٤.

(٢٠٩) كالفن، مرحلة التنافس الأوروبي، ص ١٦٦.

(٢١٠) كرسيتجي، أرض النخيل، ص ٣٤.

والصّافي، والدّويلمي، والحّمّام، والبَدَح، والفَسْكَر، والبيّاح، والهَامُور، وتمتاز تلك الأسماك بطعمها الطيب^(٢١١). وكانت كمية الأسماك التي تُصاد كبيرةً، وتفيض أحياناً عن حاجة الاستهلاك الفصلي، وهو ما دفع سكان الساحل إلى تجفيفها فيما كان يُعرف محلياً بعملية (الجلي)، وادخارها لموسم الشتاء الذي يقل فيه الصيد^(٢١٢).

ولم يركز الرحّالون في حصر صادرات الأسماك من العقير، ولكنهم اعتنوا بوفرتها، وأثرها الأساس في طعام أهل الساحل، بخلاف المناطق الداخلية، فيذكر سادلير أنّ البدو في الداخل يأكلون كل الحيوانات التي تصادفهم لعدم وفرة الطعام^(٢١٣)، ووفقاً لهذه الرواية فإنّ الأسماك لم تكن تُصدّر إلى الخارج، أمّا بالجريف فيشير إلى أنّ جلّ طعامه كان أسماكاً بأنواعها المختلفة^(٢١٤)، ويتوقف لويس بيلي عند طعام أهل الأحساء والعقير قائلاً: «إنّ الأثرياء كانوا يتأنقون في مآكلهم، أما طعام الفقراء الأساسي على طول الساحل فيتمثل في السمك المجفف مع قليل من التمر، بينما الطعام الأساسي في الداخل فيتمثل في التمر، والقمح، وحليب النوق»^(٢١٥). وتشير الوثائق العثمانية إلى كرم أهل الأحساء، وإلى أنهم يكرمون المسافرين بالسكر، والتمر أزيد من القهوة،

(٢١١) مجلة قافلة الزيت، مصدر سابق، ص ٩.

(٢١٢) السبيعي، اقتصاد الأحساء والقطيف، ص ٧٧.

(٢١٣) سادلير، رحلة عبر الجزيرة العربية، ص ٧٥-٧٦.

(٢١٤) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ٢٢٣.

(٢١٥) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ١٨.

ويطيبونه ببخور العود^(٢١٦).

وكانت تجارة الجياد العربية الأصيلة واحدة من أهم السلع التجارية التي تُصدَّر، وقد حظيت باهتمام كبير من الرُّحَّالين والتجار الأوروبيين، ولا سيَّما أنها واحدة من مكونات الثقافة العربية، فضلاً عن اندثارها في عدد من المناطق الأخرى في العالم، ولهذا فُتِنَ بها الرُّحَّالون الذين زاروا المنطقة، وحرصوا على مشاهدتها واقتناء بعضها، والترويج لتجاريتها، وأعجبوا بحجمها، وتناسقها، ووداعتها^(٢١٧)، وقد كانت أسعارها مرتفعة جداً، إذ بلغت في مطلع القرن التاسع عشر نحو (١٥٠٠٠) ألف فرنك فرنسي^(٢١٨)، وهو مبلغ ضخيم مقارنةً بالأسعار السائدة آنذاك في تلك المدة.

وقد كشف سادلير الطريقة التي تُباع بها الخيل الأصيلة، إذ لا تُباع إلا وهي تحمل سجلاً نظامياً مهموراً عن نسب الخيل يتفحصه المشتري قبل إتمام عملية الشراء^(٢١٩). أمَّا بالجريف فقد أشار إلى أنَّ سلالات خيول الأحساء تضاهي نظيرتها في نجد، وجبل شمر، وتتفوق على السلالات الأخرى في فارس، والهند، وعلى امتداد طريق

(٢١٦) بصرة ولايتي سائنامه ١٣١١هـ، دفعة ٣، مطبعة البصرة (سند)،

١٣١١هـ/١٨٩٣م، ص ١١٤.

(٢١٧) كالفن، مرحلة التنافس الأوروبي، ص ١٦٨.

(٢١٨) شارل ديدويه، رحلة إلى رحاب الشريف الأكبر شريف مكة المكرمة

في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ترجمة: محمد البقاعي،

الدار العربية للموسوعات، ٢٠٠٧م، ص ١٩٤-١٩٨.

(٢١٩) سادلير، رحلة عبر الجزيرة العربية، ص ٥٦، ١١٥-١١٦.

رأس الرجاء الصالح، وأنّ أمراء أوروبا ونبلاءها يُقبلون على شرائها^(٢٢٠).

ويتفق لويس بيلي مع ما ذهب إليه بالجريف، ولعل إعجابه الشديد بالخيول العربية هو ما دفعه إلى حد التطفل في أثناء اجتماعه مع الإمام فيصل في الرياض عام ١٢٨١هـ/١٨٦٥م بأن يطلب منه أن يأذن له بزيارة الإصطبل الملكي ومشاهدة الخيول الأصيلة، ولكنّ الإمام ذكر له أنّ الخيول ترعى، وأهداه بكرم الملوك اثنين منها، وأبلغه أنهما سيكونان في انتظاره على ساحل الأحساء تمهيداً لشحنهما، وقد ظل شغف بيلي بالخيول يطارد، وهو في طريق عودته من الرياض إلى العقير، إذ صادف شخصاً من قبيلة الدواسر يعدو بسرعة على فرس كميّ، فاستوقفه وسأله إن كان يميل إلى بيعه، ولكنّ الرجل رفض ذلك^(٢٢١).

وبالإجمال فإنّ العقير شهد في عهد الإمام فيصل تطوراً مهماً في سوق تصدير الخيول العربية، وكانت الكويت تهيمن على تصدير خيول جبل شمر إلى أسواق الهند، وبالطبع كان العقير يؤديّ الوظيفة نفسها مع الأحساء وجنوب نجد، وظلت تجارة الخيول رائجة، وهو ما تؤكده رحلة آن بلت التي كانت مولعة بالخيول العربية الأصيلة، فكان زوجها يمتلك إصطبلًا للخيول في لندن، ولذلك سردت فصلاً كاملاً في رحلتها عن الخيول العربية، ووصفت إصطبل الإمام فيصل بأنّه كان الأفضل في بلاد العرب، وقد ظل كذلك حتى وفاته عام ١٢٨١هـ/١٨٦٥م، ولكن

(٢٢٠) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ١٠٧-١١٢.

(٢٢١) بيلي، رحلة إلى الرياض، ص ٨٢-٩٧.

كثيراً من هذه الخيول تشتت بعد ذلك للصراع السياسي^(٢٢٢)، ولا ريب أن هذا الولع الأجنبي بالخيول العربية جعلها واحدة من أغلى الصفقات التجارية وأثمنها، التي كانت تباع في مختلف الموانئ والأسواق، وليس في العقير فحسب.

ولم تشتهر الأحساء بالخيول الأصيلة التي كانت تُصدّر عبر العقير فحسب، بل بجودة حيواناتها الأخرى أيضاً، وخصوصاً الإبل والحمير، فالإبل الحساوية كانت أعظم إبل الجزيرة العربية طولاً وجبراً، وأكثرها قدرة على تحمل الكد والتعب، ولذا كان سوقها رائجاً جداً، وخصوصاً في مصر وسوريا^(٢٢٣)، وكذلك الحمير، ويعزو لوريمر جودة حمير الأحساء إلى نوع التمور والبرسيم الذي كانت تتغذى عليه، ويرواح ثمن الحمار بين (١٠ إلى ١٥) ريالاً، ويبلغ عدد الجيد منها (٣، ٢٠٠)، أما الحمير من الأصناف الأخرى فبلغ عددها (١٠، ٦٥٠)، ولا يستطيع أصحابها الاستغناء إلا عن عدد قليل منها لأنها كانت تستعمل للعمل في الحقول^(٢٢٤)، وكانت الإبل والحمير تستخدم في النقل وفي الخدمات المرتبطة بالزراعة والتجارة^(٢٢٥).

(٢٢٢) آن بلنت، الحج إلى نجد ورحلتنا الفارسية، ترجمة: صبري محمد حسن، المجلس الأعلى للثقافة، المشروع القومي للترجمة، القاهرة، ٢٠٠٧م، ع ١١٢٩، ٢/١١-٢٤.

(٢٢٣) سليمان الدخيل النجدي، تحفة الألباء في تاريخ الأحساء، الدار العربية، بيروت، ١٩١٣م، ص ٧١.

(٢٢٤) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٨٤٧/٢. (225) Winder, Op. cit, P. 216.

واشتهر ميناء العقير بتصدير المشالح الحساوية إلى الخارج، فيشير بالجريف إلى أنّ هذه التجارة كان الطلب عليها متزايداً في عُمان، وفارس، والهند، والبصرة، وبغداد، وحتى في دمشق برغم بُعد المسافة، وكانت هذه المشالح تصنع من الأنواع الفاخرة من الصوف، وكذلك المطرقات التي تدخل في صناعتها، وتميزت بدقة العمل وروعة التصميم، ويؤكد أنها لم يكن لها مثل في أي مكان آخر إلا في كشمير فقط، فضلاً عن بعض الصناعات المعدنية في مجال المشغولات من الحديد، والنحاس الأحمر والأصفر كترزين مقابض السيوف، والقوارير، والخناجر، ويصف حرفيي الأحساء بالمهارة العالية^(٢٢٦).

ويضيف فيلبي أن صادرات العقير كانت تضم أيضاً المسلي، والجلود، والحصير المصنوع من البوص الذي يصنعه أهل البادية لتصديره في الأسواق العالمية^(٢٢٧)، واشتهرت الأحساء كذلك بصناعة العبيّ، والفرش، والآنية المنقوشة، والحلي الذهبية والفضية، وأباريق القهوة، وآنية المأكولات، وأكثر من كان يعمل في هذه الحرف هم الجعفرية، وعلى الرغم من التحولات التي تمر بها أي صناعة صعوداً وهبوطاً بسبب التطورات السياسية وغيرها فإن الطلب على العبيّ، والخيّل، والإبل الأحسائية ظل مرتفعاً طوال مدة الدراسة^(٢٢٨).

أما الواردات من الخارج فهي متعددة، وتُجلب من موانئ مختلفة بعضها داخل الخليج العربي، وبعضها الآخر يأتي من

(٢٢٦) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ١٨١.

(٢٢٧) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٧.

(٢٢٨) الدخيل، تحفة الألباء، ص ٩٢.

الهند، والصين، واليابان، وإفريقيا، وأجزاء أخرى من العالم، وتنقل التجارة الأجنبية من هذه المناطق إلى الخليج، وتنقلها البواخر المحلية إلى ميناء العقير^(٢٢٩)، وكان حجم التجارة كبيراً، إذ تُقدّر التقارير البريطانية أن قافلة قوامها بين (٢٠٠ إلى ٣٠٠) جمل محمل بالبضائع كانت تغادر العقير إلى الداخل أسبوعياً على الأقل^(٢٣٠)، وتؤكد وثائق الحكم العثماني أن أغلب الواردات الأجنبية للأحساء كانت تأتي من الهند على وجه الخصوص، وهو أمر مفهوم للجوار الجغرافي، والصلات التجارية القديمة، وتشير أيضاً إلى أن كثيراً من أهالي الأحساء لم يكن لديهم رغبة كبيرة في السياحة والسفر في الممالك الأجنبية، ولذلك كان عماد هذه التجارة يقوم على أكتاف التجار الهنود العاملين في الخليج العربي، في حين أن عدد التجار العرب كان محدوداً^(٢٣١).

وكانت هذه القوافل التجارية تحمل البضائع التي تُلقِيها السفن على أرصفة العقير، وتسير بها إلى الداخل في الأحساء ونجد^(٢٣٢)، وضمت هذه البضائع الحنابل الهندية، وبشوت الصوف البغدادي، والدقّلات الكشميرية، ومناديل الحرير الصيني، والأقمشة القطنية، والزّل العربي والتركي،

(٢٢٩) كرسيتجي، أرض النخيل، ص ٦٤.

(230) IOR/L/MIL/17/16/3, *Routes in Arabia*, General staff, India, 1915, P. 112.

(٢٣١) بصرة ولايتي سالنامه ١٣١١هـ، دفعة ٣، مطبعة البصرة، ١٣١١هـ/

١٨٩٣م، ص ١١٣-١١٤.

(٢٣٢) الريحاني، ملوك العرب، ص ٥١٥.

والملايس الصوفية، فضلاً عن كثير من السلع الغذائية كالأرز الهندي، وأرز كراتشي، والفل السوداني، والسكر، والحمص، والقهوة، والحنطة، والعدس، والحلاوة البحرينية، وراحة الحلقوم (الملبن)، واللبن، والمستكة، إضافة إلى أصناف متعددة من التوابل، والأفاويه كالقرنفل، والهيل، والزعفران، والعود، وعطر الصندل، والورد الناشف، والكركم، وبهار الهرد، والأدوات المنزلية، والعطور، والأدوات الكتابية^(٢٣٣).

وأشار عدد من الرحّالين إلى الواردات التي تصل إلى الأحساء عبر العقير، ولا سيّما بالجريف الذي ذكر أنها كانت تضم الأقمشة العادية تماماً، والسكاكين، والمشغولات الحديدية، والسيوف، والأواني الفخارية، وخيوط الذهب والفضة، وأكثر من مئة سلعة أخرى من هذا القبيل، ويُشير إلى أنّ هذه التجارة الواسعة كانت المصدر الرئيس لثروات تجار الأحساء^(٢٣٤)، ومن الواضح أنّ بالجريف لم يُحصَ كل ذلك في مدة وجوده، والأرجح أنّه نقله من الكتب العربية.

ولم يركز بيلى في رحلته في شيء من الواردات بقدر ما ركز في تجارة الرقيق، ذلك أنها كانت واحدة من المهمات الرئيسة التي ناقشها مع الإمام فيصل، وسعى لمنعها من المنبع، أي من الساحل الشرقي لإفريقيا^(٢٣٥)، إذ كان هذا الساحل المقر الرئيس لهذه التجارة الرائجة، والمؤثرة

(٢٣٣) مجلة قافلة الزيت، مصدر سابق، ص ١٠.

(٢٣٤) بالجريف، وسط الجزيرة العربية وشرقها، ص ١٨١.

(٢٣٥) بيلى، رحلة إلى الرياض، ص ٧٧-٨١.

أيضًا في الميزان التجاري في القرن التاسع عشر، ولكنها اضمحلت مع مرور الوقت لكون بريطانيا حاربتها^(٢٣٦). ومن المعلوم أنَّ بريطانيا بنت جانبًا كبيرًا من إمبراطوريتها على تجارة الرقيق في الحقبة الممتدة من القرن السادس عشر حتى بزوغ الثورة الصناعية.

وكانت القهوة من الواردات المهمة التي تأتي عبر العقير أيضًا، ولا سيَّما أنها من المشروبات المفضلة لدى أهل الأحساء ونجد، فهم يفضلونها على الشاي وغيره من المنبهات الأخرى، ويشير فيلبي إلى أنَّ البنَّ المستعمل في شرق الجزيرة العربية هو البنَّ الهندي، ما عدا الأسر الثرية التي تفضل البن اليمني^(٢٣٧)، وتجلبه عبر نجران أحيانًا، وعبر العقير أحيانًا أخرى، أما البن الهندي فيأتي عبر العقير.

وكان تدخين النرجيلة (الشيشة) من الأمور التي يعتني بها بعض الأثرياء الذين يجلبونها من فارس عبر الخليج العربي وميناء العقير أيضًا، في حين يأتي التبغ المستعمل في لفائف التبغ العادية من الموصل أو من اليمن^(٢٣٨)، وتشير الوثائق العثمانية إلى استعمال أهالي الأحساء الدخان، والأنفية، والمكيفات بأنواعها المختلفة، وأنه كان يُحرم استعمالها من السعوديين^(٢٣٩).

(236) Winder, Op. cit, P. 216.

(٢٣٧) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٥٢.

(238) Winder, Op. cit, P. 215.

(٢٣٩) بصرة ولايتي سالنامه ١٣١١هـ، دفعة ٣، مطبعة البصرة (سنده)،

١٣١١هـ/١٨٩٣م، ص ١١٥.

وأشار أغلب الرحّالين إلى مسألة التدخين بإسهاب، ووظفوها في إطار ديني بحث لتشويه الدعوة الإصلاحية.

واستوردت الأسلحة أيضاً من الخارج، وكانت هذه التجارة في ازدياد منذ حكم الإمام فيصل، ولكنّ الأرقام التقديرية الخاصة بها غير معروفة على وجه التحديد^(٢٤٠)، وعلى الرغم من أنها أصبحت تجارة ممنوعة على الأفراد بعد ذلك، وتحديدًا إبان الحكم العثماني، فإنّها نشطت نشاطاً كبيراً في البصرة، والكويت، وقطر عنها في العقير^(٢٤١).

ومن التحولات المهمة التي شهدتها واردات العقير في مطلع القرن العشرين وفقاً للمستجدات التي ظهرت في المنطقة إقبال أهل الأحساء على استيراد كميات كبيرة من صفائح الكيوسين الفارغة، وذلك لاستخدامها في تعبئة التمر والسمن، وكانت هذه الصفائح تشكل مع لفّات المنسوجات، والشاي، والتوابل الجزء الأكبر من احتياجات وسط الجزيرة العربية من العالم الخارجي^(٢٤٢).

وإجمالاً فإنّ ميناء العقير مدّ أسواق الأحساء اليومية بجميع احتياجاتها الضرورية، وكانت تلك الأسواق تُعقد دورياً على مدار الأسبوع في المدن والقرى، فيُعقد سوق المبرّز يوم الجمعة، والجشة يوم السبت، والعيون يوم الأحد، والكويت يوم الخميس... وهكذا. وكان الناس يجلبون منها كلّ احتياجاتهم

(240) Ibid, P. 217.

(٢٤١) لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ٦/٣٧٣٢-٣٧٣٧.

(٢٤٢) فيلبي، قلب الجزيرة العربية، ص ٣٧.

الضرورية كالتمر، والخيول، والإبل، والأطعمة، والملبوسات، وغيرها، وإذا انتهى النهار انتقل الباعة إلى السوق الذي يليه^(٢٤٣)، وتأتيهم الرواحل من العقير أسبوعياً لتجدد نشاط هذه الأسواق.

ومن الواردات المهمة التي ذكرها زويمر أنَّ ميناء العقير كان يستقبل سنوياً ما يقرب من (٢٥٠٠٠٠) ألف كيس (جوال) من الأرز، وكانت تغادره أسبوعياً قافلة تراوح أحمالها من مئتين إلى ستمئة جمل تتوجه من العقير إلى الأحساء^(٢٤٤)، ويشير زويمر في رواية أخرى أنَّ عدد الجمال في القوافل كان يراوح بين (٢٠٠ إلى ٣٠٠) جمل أسبوعياً، ويتفق في ذلك مع ما ذهبت إليه التقارير البريطانية^(٢٤٥)، ولكنه ذكر في رحلته الثانية عام ١٣٢٢هـ/١٩٠٤م أنَّ القافلة التي رافقها كان قوامها (٢٠٠٠) جمل، حملت كثيراً من البضائع، منها بالات القطن الأمريكي، والنفط الروسي الوارد من باتوم، والأخشاب من زنجبار، والفحم من كراتشي^(٢٤٦).

ويتضح من رواية زويمر ومقارنتها بالوثائق البريطانية أنَّ عدد الرواحل في القوافل التجارية بين العقير، والأحساء، وجنوب نجد كان متغيراً، وأنه لم يكن يقل عن (٢٠٠) جمل إلا

(٢٤٣) الدخيل، تحفة الألباء، ص ٩١.

(244) Zwemer, *A Note on Ojeir*, Op. cit, P. 16.

(245) IOR/L/MIL/17/16/3, *Routes in Arabia*, General staff, India, 1915, P. 112.

(246) Zwemer, *across the threshold to hassa*, Op. cit, P. 15.

في حالات استثنائية قليلة، أما أسباب التغير فتعود لأسباب عدة، منها الأوضاع السياسية، واستقرار الأمن على طول الطريق، والموسم التجاري. ولا ريب أنّ هذا يُبرز في المجمل مدى الأثر التجاري المهم الذي قدّمه ميناء العقير بوصفه بوابة رئيسة للتجارة، وتوفيره السلع الضرورية للأحساء، وأهل جنوب نجد بقلب الجزيرة العربية، قبل أن يطويه الزمن، ويصبح أثرًا بعد عين.

الخاتمة:

أوضحت الدراسة أنه على الرغم من أن منطقة الأحساء كانت تضم عددًا من الموانئ، فإن ميناء العقير ارتبط بها ارتباطًا وثيقًا، ذلك لكونه أفضل هذه الموانئ وأقربها، والطريق بينه وبين الهفوف أكثرها وفرة بالمياه، ولذلك ظل يؤدي مهمة الميناء الرئيس على شواطئ الخليج العربي طوال مدة الدراسة، وكان ينقل بمفرده أكثر من نصف تجارة منطقة الأحساء ومنطقة نجد على أقل تقدير إلى الهند، وبلاد فارس، والصين، وشرق إفريقيا، وغيرها، ومن ثم يمكن القول إنه كان شريكًا رئيسًا في انفتاح أهل الأحساء ونجد على العالم الخارجي.

وحصرت الدراسة أهم المنشآت المعمارية التي ضمها الميناء، وأبرز من تولى إدارته من الحكام المحليين، وأثره الحيوي في خدمة شرق الجزيرة العربية، ومن هذه المنشآت القلعة، ومبنى الخان، والجمارك، والفرضة، والمسجد، وبرج أبو زهمول.

وأكدت الدراسة أن هذه المنشآت لم تتغير كثيرًا طوال القرن التاسع عشر وفقًا لروايات الرحّالين والمسؤولين الأجانب ما عدا بعض الاستحكامات العسكرية التي حصلت في فترة الاحتلال العثماني، وبعض التحديثات التي أجراها الملك عبدالعزيز كتجديد المسجد، وتطوير مرسى السفن.

وكشفت الدراسة أيضاً الطرق والدروب التي سلكها الرحّالون، وصنّفت الرحّالين إلى فريقين وفقاً للمسارات التي تحركوا بها، واستخلصت أهم المسارات التي عبروا منها الصحراء، وانطباعاتهم عن المعالم التي سجلوها عبر الدروب، وصوّرت أهمّ العقبات التي واجهتهم، ومنها ندرة المياه، ووعورة الطرق، وعدم وضوح الدروب، وزحف الكثبان الرملية، فضلاً عن قطاع الطرق، وخصوصاً في العصر العثماني الثاني.

وأكدت الدراسة أهمية ميناء العقير المالية والتجارية في تنمية إيرادات البلاد من الرسوم الجمركية، ورسوم عبور السفن، والحجاج، والأفراد، والحجر الصحي، وغيرها، وبيّنت كذلك أهميته في توفير السلع الضرورية لأهالي منطقة الأحساء ومنطقة نجد، وحصرت أهم الصادرات، ولا سيّما التمور، واللؤلؤ، والخيول العربية الأصيلة، والإبل، والحمير الحساوية، وغيرها من المنتجات المحلية، وكذلك الواردات التي كانت تأتي إليه من مختلف بلدان العالم سواء من البحرين، ومسقط، والهند، والصين، ودول شرق إفريقيا، أو من روسيا، والولايات المتحدة وفقاً لما رواه الرحّالون.

على الرغم من الأهمية التجارية الكبيرة التي تمتّع بها العقير فإنّ التطورات التي لحقت بالنقل البحري في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي، وظهور السفن الكبيرة أوضحت أنّ الميناء لا يُناسب تلك السفن لعدم عمق مرساه وضحالة

المياه به، وخصوصاً مع عمليات المدّ والجزر، وقد حاولت السلطات الحاكمة آنذاك تطويره، ولكن تلك المحاولات تحطمت على صخرة التكاليف التي تطلبتها عمليات التطوير. بيد أن الملك عبدالعزيز تمكّن لاحقاً من مواجهة هذه المشكلة، واستقرّ به الحال بعد دراسات على تطوير ميناء الدمام، وجعله الميناء الرئيس للملكة العربية السعودية على سواحل الخليج العربي، ليحل بذلك محل ميناء العقير العتيق.