

التجارة البحرية الكويتية ١٨٩٩-١٩٦١م

إعداد

فواز فهد الرشدي

إشراف:

د/ محمد محمود حمد الدوداني
مدرس التاريخ الحديث والمعاصر
بكلية الآداب
جامعة دمياط

أ.د/ نبيل عبد الحميد سيد أحمد
أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المتفرغ
بكلية الآداب
جامعة دمياط

الملخص

تهدف هذه الدراسة إلى محاولة التعرف على أحد أهم الأنشطة البحرية التي برع فيها أبناء الكويت وهي التجارة البحرية، والتي كانت تشكل جزءاً رئيسياً من الاقتصاد الكويتي قبل اكتشاف البترول، ومن ثم سنتناول هذه الدراسة طرق التجارة البحرية، ودور حكام الكويت في تعزيز وتشجيع هذه التجارة، والتعرف على أهم الصادرات والواردات وأهم الدول التي تاجرة معها الكويت.

Abstract

This study aims to identify one of the most important maritime activities in which the Kuwaiti people excelled in maritime trade, which was a major part of the Kuwaiti economy before the discovery of oil. This study will then discuss the ways of maritime trade and the role of Kuwait's rulers in promoting and encouraging this trade, And identify the most important exports and imports and the most important countries that trade with Kuwait.

المقدمة

برع أبناء الكويت في مهنة التجارة البحرية، حيث كانوا على دراية واسعة بالموانئ القريبة والبعيدة وأسرع الطرق للوصول إليها، وأيضاً ماكن رسو السفن، ولا شك أن هدوء مياه الخليج العربي قد شجع على ركوب البحر ومزاولة هذه المهنة، خصوصاً وأن ميناء الكويت اشتهر منذ فترة طويلة كمحطة لرسو السفن، وقد مارس سكان الكويت هذه التجارة قبل القرن الثامن عشر، وازدهرت عقب وصول " آل صباح " إلى الكويت، ومن ثم تحاول هذه الدراسة الإجابة عن عدة تساؤلات، منها:

- ما أهم طرق التجارة البحرية الكويتية؟
 - ما هو دور حكام الكويت في تعزيز وتشجيع هذه التجارة ؟
 - ما هي أهم الصادرات والواردات وأهم الدول التي تاجرة معها الكويت؟
- وقد وقع الاختيار على عام ١٨٩٩م باعتباره بداية الدراسة لأنه العام الذي شهد توقيع الاتفاقية الكويتية - البريطانية، والتي أسهمت في تعزيز النشاط البحري للكويت تحت الحماية البريطانية، ووقع الاختيار على عام ١٩٦١ باعتباره نهاية للدراسة لأنه العام الذي شهد إلغاء معاهدة الحماية البريطانية لعام ١٨٩٩م، وإعلان استقلال الكويت.
- وقد اعتمدت هذه الدراسة على وثائق وزارة البريطانية (F. O.)، بالإضافة إلى بعض المراجع العربية والأجنبية التي ساعدت في اكمال جوانب النقص التي لم تف بها الوثائق.

١. طرق التجارة البحرية:

تعتمد رحلة السفن الشراعية الكويتية إلى سواحل الهند الغربي على الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التي تبدأ ضعيفة في شهر أكتوبر، وتزداد قوة بعد ذلك، وهذه الرياح تهب على بحر العرب وغرب المحيط الهندي⁽ⁱ⁾، وهي غير الرياح الشمالية أو الجنوبية السائدة في الخليج، كما تعتمد حركة التجارة على موسم نضج التمر في شط العرب في شهر أغسطس من كل عام، حيث تبدأ رحلة السفن إلى شط العرب لشحن التمر إلى الهند في هذا الشهر، وتسمى هذه الرحلات المبكرة برحلات " الهرفي " - أي بداية الموسم-، حيث يندفع النواخذة إلى شط العرب لشحن التمر التي تجدها في الأسواق، خاصة وأن الشحنات الأولى تعفي من الرسوم الجمركية التي تفرضها حكومة الهند البريطانية تشجيعاً لهذه التجارة⁽ⁱⁱ⁾.

وعرف عن نواخذة الهرفي الشجاعة والجرأة نظراً لأنهم يبحرون إلى الهند خلال هبوب رياح الأحمير الخطرة التي قد تعرضهم للخطر في الخليج أو في بحر العرب، كما أنهم يقومون بثلاث رحلات إلى كراچي في الموسم الواحد، وحين تبحر عائدة من كراچي فإنها تبحر شمالاً ثم على طول الساحل الباكستاني والإيراني حتى تدخل الخليج، ثم تواصل مسيرها على طول الساحل الإيراني دون أن تمر بميناء مطرح العماني⁽ⁱⁱⁱ⁾.

أما موسم السفر الرسمي فيبدأ في شهر سبتمبر حين تبدأ الرياح الشمالية الشرقية بالهبوب على بحر العرب وخليج عدن^(iv)، تبدأ السفن رحلتها من الشويخ نحو مدخل جون الكويت، وتمر بالقرب من الساحل الغربي لجزيرة فيلكا، وتمر من خلال " المفرض " ما بين جزيرة فيلكا وجزيرة مسجان، وإذا لم تسمح الرياح لها بالإبحار من المفرض، أو كان حجم السفينة كبير، فإنها تضطر إلى المرور حول جزيرة عوهة وفيلكا، ثم تتجه شمالاً نحو شط

العرب، وحين تصل إلى شط العرب فإن دخولها يعتمد على اتجاه الرياح، وحركة المد والجزر، وكذا التيارات المائية عند مدخل شط العرب، فحين تكون الرياح شمالية والبحر في حالة جزر فإن دخول السفينة ضد الرياح والتيارات يصبح صعباً، لذا تضطر السفن إلى استئجار سفينة بخارية لجرها إلى داخل الشط، وحين تدخل السفينة تتجه إلى مركز جمارك الفاو عند مدخل شط العرب حيث تسلم أوراقها للسلطات العراقية للسماح لها بدخول الشط وشحن الحمولة^(v).

وحين يتم شحن السفينة فإن النواخذة يتجه بسفينته إلى جمارك الفاو عند مدخل الشط لكي يختم أوراق السفينة، ثم يخرج ويتوقف عند الرأس الغربي للشط أو ما يسمى برأس النبت أو البيشة، حيث ينتظر هبوب الرياح الشمالية لكي يبدأ رحلته إلى الهند أو اليمن ماراً بساحل الخليج الشرقي وحتى مضيق هرمز^(vi).

وقد يكون النواخذة ضمن مجموعة سفن تبحر معاً، وتمر هذه السفن بالقرب من جزيرة "خرج" الإيرانية، ثم بندر بوشهر القريب منها، ثم جنوباً حتى مكان يسمى المطاف، وهو لسان رملي تحت البحر يحتاط النواخذة منه، وهو قريب من بندر الدير الإيراني، وبعد ذلك تستمر السفن في طريقها فتمر بالقرب من جزيرة الشيخ شعيب ثم جزيرة قيس ثم جزيرة فرور، وحتى تخرج من مضيق هرمز إلى خليج عمان، هذا إذا كانت الرياح شمالية، إما إذا كانت جنوبية تضطر السفن أحياناً إلى الاحتماء في أحد البنادر القريبة ريثما تهدأ الرياح أو تغير اتجاهها^(vii).

وما أن تخرج السفينة من مضيق هرمز حتى تستمر في الإبحار إما إلى مسقط ثم اليمن، أو إلى ساحل يران الجنوبي وساحل باكستان حتى تصل إلى كراچي، ولا تتوقف بالموانئ التي تمر بها إلا للضرورة، وبعد الانتهاء من تفريغ الحمولة في ميناء كراچي

تتجه جنوبا إلى بندر كاليكوت، وحتى حلول موسم العودة يقو النواخذة برحلات نقل بضائع على ساحل الهند الغربي^(viii).

وعند حلول موسم العودة إلى الكويت ويسمي " التعلاه"، ويبدأ فى الفترة ما بين أواخر شهر فبراير وأوائل شهر إبريل، ولا تتأخر السفن فى العودة عن شهر إبريل، وإلا انتهى الموسم وهي على ساحل الهند الغربي، وتختلف رحلة العودة فى مسارها قليلا عن رحلة الذهاب، فبعد أن تترك السفينة بندر كاليكوت تتجه شمالا على طول الساحل الهندي الغربي حتي بندر منكلور، وذلك لتحاشي جزر اللكاديف المنتشرة إلى الغرب منها، قبل أن تتجه فى مجراها غربا داخل بحر العرب فى طريقها إلى رأس الحد بسلطنة عمان، وتسمي الرحلة داخل بحر العرب بـ " العبرة"، حيث تعبر بحر العرب فى طريقها إلى الساحل العماني^(ix).

وبعد أيام من الإبحار داخل خليج عمان، تدخل السفن الخليج عبر مضيق هرمز، وتبحر بالقرب من الساحل الإيراني حتي جزيرة خرج، ثم تتجه فى مجراها غربا حتي جزيرة عوهة أو فيلكا، ومنها تدخل جون الكويت^(x).

وإذا انتهت الرحلة الأولى فى شهر يناير، فإن النواخذة يقرر القيام برحلة ثانية فى نفس الموسم بعد أسبوع من وصلهم، وعادة ما تكون الرحلة الثانية إلى موانئ ساحل الهند الشمالية مومباي وما حولها، نظرا لأن الرحلة إلى كاليكوت خلال هذه الفترة تحتاج إلى الوقت والجهد، وتعتبر الرحلة الثانية إلى بومباي أو كراچي قصيرة نسبيا، حيث تبحر السفن على طول ساحل مكران حتي يدخل خليج عمان ثم الخليج، ويواصل سيره حتي يصل إلى الكويت دون المرور على بندر مسقط^(xi).

بجانب رحلات السواحل الهندية، توجد رحلات السواحل الإفريقية، وهي رحلة واحدة فى الموسم الواحد، وتستمر تسعة أو عشرة أشهر متصلة، وتبدأ هذه الرحلة شأنها شأن رحلات الهند، حتي تصل إلى بندر الشحر أو بندر المكلا اليمني، ثم تتجه السفن إلى بندر بريرة الصومالي لبيع ما لديها من بضائع، وبعد ذلك يعود إلى عدن، وقد يجد النوخذة دفعا للتوجه نحو سواحل البحر الأحمر مثل المخا أو الحديدية أو بور سودان، وأحيانا جيبوتي لنقل بعض البضائع، ثم يتجه بعد ذلك نحو مسقط ويدخل بعدها الخليج فى طريقه إلى الكويت، وتسمي هذه الرحلة برحلة اليمن أو البحر الأحمر^(xii).

وهناك بعض السفن تتوجه صوب موانئ ساحل إفريقيا الشرقي، مستغلا الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التى تدفع السفن جنوبا على طول الساحل، حيث يصل إلى بندر ممباسا وزنجبار وغيرها من بنادر إفريقيا الشرقية، وبعد انتهاء هذه الرحلة تتوجه السفن من ممباسا على طول الساحل الكيني والتنزاني إلى زنجبار، وحين تهب رياح السهيلي الجنوبية الغربية فى منتصف شهر إبريل تبحر السفن من زنجبار على طول الساحل الإفريقي إلى ساحل اليمن الجنوبي، ثم على طول الساحل العماني حتي ميناء مسقط، ثم تبحر السفن إلى الكويت، وهناك بعض السفن التى تقوم برحلة طويلة من الكويت إلى الهند ثم إلى السواحل الإفريقية ثم إلى الكويت مرة ثانية فى موسم واحد^(xiii)، وبعد أن تصل السفن إلى الكويت يقوم البحارة بإنزال ما بها من أعمدة ثم إدخالها النقعة^(*)، لتستريح للموسم القادم^(xiv).

وتختلف المدة التى تستغرقها الرحلة حسب الموانئ التى تقصدها السفن، كما تتحكم فى المدة سرعة السفينة واتجاهات الرياح، لأن السفن المستخدمة كانت شرعية، فإذا كان الهواء فى مقدمة السفينة فإن ذلك يأخر السفينة، لأن الهواء يصبح معاكسا لحركة السفينة،

أما إذا كان الهواء في مؤخرة السفينة، فإن ذلك يساعد السفينة على الإبحار بسرعة، وقد تقطع المسافة بين البصرة وهرمز في غضون خمسة أيام، ولكن عندما تكون الرياح معاكسة تقطعها في عشرة أيام، كذلك الحال في الرحلة من البصرة إلى كراتشي قد تقطعها السفينة في عشرة أيام وقد تقطعها في خمسة عشر يوماً، أما الرحلة إلى بومباي فتصل أحياناً إلى أسبوعين^(xv).

وكانت الرحلات التجارية تتراوح ما بين أربعة إلى تسعة أشهر، فالسفن التي تبحر إلى كراتشي تتراوح مدة سفرها ما بين ثلاثة إلى أربعة أشهر، أما السفن التي تبحر إلى "مليبار" جنوب الهند كانت مدة الرحلة تصل إلى خمسة أشهر، بينما تصل مدة الرحلة إلى الهند وأفريقيا تسعة أشهر، ولابد لهذه السفن أن تعود قبل بدأ موسم الغوص، لأن معظم بحارة السفن التجارية هم أنفسهم بحارة سفن الغوص^(xvi).

٢. آل صباح وتنظيم حركة التجارة:

كان التجار في الكويت هم أقدر فئة مالياً، وقد اعتمد عليهم "آل صباح" منذ الوصول إلى الكويت في ترسيخ مدينة الدولة، واستطاعوا أن يوجدوا حراكاً سياسياً من خلال تبني مطالب المتجمع، خاصة وأنهم كانوا من أهم الفئات التي تستطيع نقل المجتمع البدوي من نمط البداوة إلى الاستقرار^(xvii).

لذا فقد أصبحت طائفة التجار منذ استقرار نظم حكم "آل صباح" في الكويت منغرساً ومطمورة في البنى الاجتماعية والاقتصادية البسيطة المحيطة بها^(xviii)، ومنذ تولي الشيخ "صباح" حكم الكويت كان التجار وملاك السفن هما الفئتين الأكثر قدرة وتأثيراً، وذلك بحكم القدرة المالية التي تمتعاً بها، فأصبحت أحدهم المصادر المالية للحكام^(xix).

وقد مرت حركة التجارة البحرية في الكويت بعدة مراحل، وكانت تنتقل من أحسن إلى أحسن، فعقب وصول الشيخ " مبارك " إلى الحكم اهتم بتأمين طرق التجارة البحرية، مما شجع تجارا من بلاد أخري مثل فارس و نجد والعراق على الهجرة إلى الكويت، وقد أدى ذلك إلى انتعاش التجارة، وبعد توقيع معاهدة عام ١٨٩٩ اتفق الشيخ " مبارك " مع إحدى الشركات البريطانية على أن ترسو بعض سفنها في ميناء الكويت حتي يسهل وصول البضائع مباشرة إلى أصحابها، ويستطيع التجار الكويتيون أن يقوموا برحلاتهم التجارية دون مواجهة الصعوبات التي اعتادوا أن يواجهوها حينما كانت السفن المحملة ترسو في ميناء المحمرة، ومن هناك تشحن البضائع إلى الكويت عبر سفن شرعية صغيرة، وقد أسس الشيخ مبارك وكالة في الهند، لتساعد التجار ماديًا، فكانت السفن الشرعية الكبيرة تحمل المحصول إلى شواطئ الهند وغيرها مما تنتجه تلك الجهات^(xx).

ساعد ذلك في ازدهار حركة التجارة البحرية، وقد وصف القنصل الألماني في اسطنبول أثناء زيارته للكويت عام ١٩٠٠ بأن ميناء الكويت يكتظ بمائة مركبة شرعية على الأقل ما بين كبيرة وصغيرة، ويتمتع أصحاب تلك المراكب بخبرة ممتازة، وكانت تلك المراكب تنقل ما يفيض عن حاجة الكويت من الصوف والجلود، وما تستورده من قمح وتمر والمنتجات الأخرى من البصرة^(xxi).

ولكي تضمن الكويت تنقل سفنها التجارية بأمان قامت السفن الكويتية بتأمين وتطهير الممرات المائية في الخليج من القرصنة، وقامت بعض هذه السفن بحماية البصرة من هجمات القبائل في الفرات الأوسط^(xxii).

وقد تضافرت عدة عوامل جعلت الكويت تبرز كمدينة بحرية مرموقة تمثلت في: الموقع الجغرافي المتميز، و الاضطرابات في نجد وبلاد فارس والأحساء والبحرين، وكثرة

المهاجرين إلى الكويت من نجد وفارس، والعلاقات الوثيقة بالحكومة البريطانية، ورسوم ميناء الكويت المنخفضة، وكذلك الرسوم الجمركية، ووجود فئة ممتازة من التجار النشطين^(xxiii).

دفعت تلك التطورات طلب الألمان من الشيخ مبارك عام ١٩٠٠م منحهم امتياز لمد سكة حديد برلين بغداد إلى سواحل الكويت، لكن الشيخ رفض هذا العرض من أجل المحافظة على علاقته الطيبة بالبريطانيين^(xxiv).

ومع ازدهار حركة التجارة أنشأ الشيخ مبارك دائرة الجمارك، وفرض عوائد جمركية على الواردات القادمة من البصرة والموانئ العثمانية بلغت ٥%^(*)، والواردات الأخرى فرض عليها جمارك تتراوح ما بين ١% إلى ٣%^(xxv)، ومرت رسوم الجمارك في عهد مبارك بعدة مراحل حتى وصلت إلى ١٠%^(xxvi).

ومن أجل حماية السفن التجارية وفق الشيخ مبارك عام ١٩٠٧ على تأجير جزيرتي وربة وبويان للبريطانيين، لإقامة ميناء بحري في خور عبد الله بإيجار سنوي، مقابل تعهد بريطانيا بحماية الكويت واستقلالها^(xxvii).

وأصبحت الكويت في عهد مبارك من أكثر الدول نشاطا في المنطقة، وتجذب التجار العرب وغير العرب، وتستورد من اغلب المناطق المحيطة بها، وكذا البعيدة مثل بومباي ومالبيار، تستورد ما قيمته ٢٠٠ ألف روبية سنويا، وتركزت على الملابس والأرز والبن والتوابل واللواح الخشب، وتصدر ما قيمته ١٠ آلاف روبية من الصوف، و ٦٠ ألف روبية من التمر، وحوالي ٤٠ ألف روبية ثمن بضائع أخرى، حيث وصل حجم التجارة من الصادرات إلى ما يقرب من ٤٠٠ ألف روبية، والواردات ٢٥٠ ألف روبية^(xxviii).

وأصبحت التجارة البحرية حرفة أساسية في الكويت، وانطلق التجار يتاجرون مع العراق وإيران وإمارات الخليج وسواحل الهند وإفريقيا، وتعاضم مركز الكويت التجاري وتدفقت الواردات من شتي أنحاء العالم، في ظل نظام السوق الحر الذي اتبعته الكويت^(xxix).

وكانت الهند مصدرا لمعظم المواد الغذائية مثل الأرز والسكر والشاي والدقيق، وفي الثلاثينيات من القرن العشرين امتدت علاقات الكويت التجارية بعيدا نحو شرق آسيا فنقلت المصنوعات اليابانية الرخيصة^(xxx).

ويشير أحد المستشرقين البريطانيين إلى مد تطور التجارة البحرية، ونشاط التجار الكويتيين، فيقول: ((لقد قادتني مساعدة السير وليام على التعرف على عائلة الحمد الكويتية في ميناء عدن، حيث كان الأخوان علي وعبد الله عبد اللطيف الحمد يقومان بإدارة أعمال تجارة العائلة في المنطقة الممتدة من جدة إلي بريرة في الصومال البريطاني آنذاك، ومن أديس أبابا داخل الحبشة إلى المكلا والشحر وحضرموت، كما أن هذين الأخوين يديران مراكز تجارية عربية في الهند والعراق وإيران وعسير والحجاز))^(xxxi).

وفي عهد الشيخ سالم المبارك (١٩١٧-١٩٢١) خفضت الرسوم وأصبحت ٤% بناءً على اقتراح التجار^(xxxii)، وفي عهد الشيخ أحمد الجابر (١٩٢١-١٩٥٠) رفعت النسبة إلى ٦% وذلك لسوء لحالة الاقتصادية، ورجبت الشيخ في توفير النفقات للصرف على التعليم والصحة والبلدية^(xxxiii)، إلا أنها لم ترتفع مرة واحدة ففي عام ١٩٣٠ تم رفع الجمارك ١/٢% لتصبح ٥ و ٤%، وذلك لإنشاء البلدية، وعندما دعت الحاجة لإنشاء دائرة المعارف رفعت إلى ١/٢%، وعندما دعت الحاجة لتطوير الصحة رفعت إلى ١/٢%، وعندما دعت الحاجة لتطوير دائرة المعارف رفعت إلى ١/٢% لتصبح ٦%^(xxxiv).

وفي عام ١٩٣٨م قسمت الجمارك إلى قسمين جمارك بحرية وجمارك برية، وألغى المجلس التشريعي الرسوم على البضائع الصادرة، وكذلك أمر أن تدفع كافة الرسوم على البضائع بالعملة النقدية، وكذلك ألغى المجلس الرسوم على البضائع التي لا تنزل في الميناء، ويؤخذ رسم كامل على البضائع التي تنقل من سفينة لآخري في ميناء الكويت، وشكلت الجمارك في تلك السنة نسبة ٥٩% من إجمالي إيرادات الدولة^(xxxv).

ويمكن القول أن حكام الكويت وضعوا الأسس لتنشيط حركة التجارة البحرية، وإزالة كافة العقبات التي قد تعيق حركة التجارة

٣. الصادرات والواردات وأهم مناطق التجارة:

منذ بدأ النشاط البحري التجاري في الكويت، كانت السفن الكويتية تتوجه إلى الموانئ القريبة منها، وبعد تطوير صناعة السفن أخذت السفن تتوجه إلى الموانئ القريبة والبعيدة، كانت علاقة الكويت التجارية بالعراق جيدة، وكانت أهم السلع المتبادلة بينهم هي الرز والتمر والفواكه والخضروات والبطيخ والشمام، ومن اليمن تستورد الكويت البن، بينما تصدر الكويت لتلك الدول الدهن والخيول وبضائع تعيد تصديرها كالأسلحة والأقمشة^(xxxvi)، ووصل حجم التبادل التجاري مع الدول العربية نحو ٢٧% من حجم التجارة^(xxxvii).

كما قامت علاقات تجارية مع بلاد فارس، وكان بعض التجار الفارسيين يستثمرون أموالهم في الكويت، و تستورد الكويت من بلاد فارس القمح والتمر، وبلغت قيمة ما استوردته الكويت من فارس عام ١٩٠٦م (٢٢٥ و٠٠٠) روبية من التمر و (٢٠٠ و٠٠٠) روبية من القمح، وكذلك تستورد الكويت الأقمشة والسكر والقطن والتبغ والفواكه المجففة والفخار والسجاد، وكانت الكويت تصدر إلى فارس بضائع معاد تصديرها كالأسلحة

والأقمشة وشكلت نسبة التجارة بينهم ٢٠ و ٩% من حجم التجارة^(xxxviii)، وفي عام ١٩٢٧/١٩٢٨ كانت قيمة ما صدر للساحل الفارسي حوالي (٧٣٠ و ٧٨٥) روبية، وبلغت الواردات ما قيمته (٧٥٥ و ٩٣٧) روبية^(xxxix).

كما شهدت العلاقات التجارية مع الهند تقدم مطردا منذ عهد الشيخ مبارك الصباح، حيث تم الترخيص لإقامة الوكالة التجارية الهندية الكويتية^(xi)، وكانت التجارة الخارجية مع الهند تمثل ٣٠% من حجم التجارة^(xii)، وقد لعب الشيخ مبارك دوراً هاماً في تعزيز النشاط التجاري بينهما، فاتفق مع شركة البواخر البريطانية الهندية لتقوم بإرسال إحدى سفنها كل أسبوع لنقل البضائع والركاب، وهو ما سهل انتقال التجار مع بضائعهم بسرعة، كما طلب الشيخ أن تقوم سفن البريد التابعة لبريطانيا بالمرور على الكويت مرة كل أسبوعين ليتمكن تجار الكويت من الاستفادة منها في مراسلات التجار الآخرين^(xiii).

أما بالنسبة للوكالة الهندية الكويتية فإن الشيخ مبارك عهد برئاستها إلى إحدى الكويتيين، وكان من أهم السلع المتبادلة كانت عبارة عن الأخشاب والملابس والحبال والتوابل والسكر والبن، واهتم الهنود بالؤلؤ الكويتي والخيول العربية، حتى بلغت أرباح إحدى التجار الكويتيين من تصدير الخيول عام ١٩٠٦ إلى ما يقرب من (١٢٠ و ١٠٠) روبية^(xiii)، ومعا اتساع حجم التجارة مع الهند أقام الكويتيون مراكز تجارية أخرى لمتابعة أعمالهم^(xiv).

كما كانت هناك علاقات تجارية مع كل من السودان والصومال وزنجبار وعدن وجيبوتي وبربرة وإريتريا وعسير وجدة، لكنها لم تكن كبيرة^(xiv)، فكانت السفن الكويتية تعيد تصدير التمر إلى تلك المناطق، وتعود محملة بالأخشاب والفحم والصبغ^(xvi).

أما التجارة مع بريطانيا فكانت الأهم وشكلت ٦٦ و١٤% من حجم التجارة، وأهم الواردات المنسوجات والأسلحة والذخائر، وبدأت في عهد الشيخ مبارك وتطورت حتى تدفق النفط، ففي عام ١٩٠٧ و١٩٠٨ وصل إلى ميناء الكويت القديم ما يقرب من ١٨٨ سفينة بريطانية كانت محملة بحوالي ٢٦٩ و٢٠٩ طنا من مختلف البضائع^(xvii).

كما كان هناك علاقة تجارية بين الكويت وكل من فرنسا وألمانيا^(xviii)، وتمثل ١٨% من حجم التجارة ومن أهم الواردات منهما السكر والأسلحة^(xlix)، حيث وصل حجم الواردات الفرنسية ما يقرب من (١ و٥٠٠ و٢٠٠) روبية في الفترة ما بين ١٩٠٥ و١٩٠٦، وفي عام ١٩٠٦ وصل إلى (٧ و٠٩ و١٣٠) روبية، وفي عام ١٩٠٨ وصلت إلى (٢ و٧٥ و٠٠٠) روبية^(l).

أما التصدير أو إعادة التصدير فقد شمل الأرز والسكر والمنسوجات والشاي، حيث كان يتم إعادة تصديرها إلى موانئ الخليج بواسطة السفن الصغيرة⁽ⁱⁱ⁾.

وبالرغم من صعوبة إجراء إحصاء دقيق لدخل الكويت من التجارة البحرية، إلا قيمت واردات الكويت وصلت عام ١٩٠٥ إلى ما يقرب من (٤ و٨١٨ و٩٢٩) روبية وكلها عن طريق البحر الأحمر⁽ⁱⁱⁱ⁾، أما صادرات الكويت في تلك السنة فإنها بلغت (١ و١٥٤ و٣٢٢) روبية⁽ⁱⁱⁱ⁾.

وفي عام ١٩٢٠/١٩٢١ كان حجم الصادرات من الكويت عن طريق البحر ما قيمته (١ و٥٦٠ و٠٠٠) روبية، كان أغلبها من البضائع المعاد تصديرها وهي السكر والشاي والقهوة والكبريت والتبناك، وأما استيراد البضائع ذاتها في نفس العام وصل إلى (١ و٧٨٦ و٤٤٠) روبية، وبلغ دخل الحكومة من الرسوم على جميع البضائع المستوردة عن طريق البحر عام ١٩٢٠/١٩١٩ ما قيمته (٦٥١ و٠٥٥) روبية^(iv).

وفي عام ١٩٢٦ بلغ حجم ما تستورده الكويت (٠٠٠ و ٥٩٥ و ٣٤٧) جنيه استرليني، وأغلب المستوردات كانت من البن والأرز والخشب والتوابل والشاي، أما حجم الصادرات فإنه وصل إلى (٧٦٠ و ٢٩١) جنيه استرليني عام ١٩٢٥/١٩٣٦م، وفي عام ١٩٣٦-١٩٣٧ وصل إلى ما يقرب من (٤٢٩ و ٥١٢) وارتفع عام ١٩٢٨ إلى (٦٤٩ و ٤٤٧) جنيه استرليني^(iv).

ومنذ عام ١٩٣٠م تقريبا أخذت تاجرة الكويت البحرية فى التدهور حيث فشل موسم الغوص، وبالرغم من حدوث مجاعة فى نجد أدت إلى نزوح القبائل من نجد إلى الكويت لشراء احتياجاتها، إلا أن ذلك لم يكن كافيا لانعاش الاقتصاد الكويتي، وفي عام ١٩٤٨ لم يخرج من موانئ الكويت إلى الموانئ الهندية والأفريقية سوى ١٤٢ سفينة، وعادت محملة بالبضائع من هذ الدول^(vi).

ويمكن القول أن ازدهار التجارة البحرية فى الكويت أخذت فى الانهيار ابتداءً من عام ١٩٣٠ حيث كانت البداية بظهور اللؤلؤ الصناعي، ثم اندلاع الحرب العالمية الثانية وما صاحبها من كساد حركة التجارة، أعقب ذلك اكتشاف واستخراج البترول فى الكويت فكانت هذه هي الضربة القاضية على الأنشطة البحرية القديمة فى الكويت^(vii).

وبالرغم من أن حركة التجارة شهدت فترات متفاوتة من الازدهار والركود، إلا أن الكويت ظلت تعتمد على الاستيراد حتى بعد ظهور النفط، لتوفير المستلزمات والبضائع التي يحتاجها المجتمع الكويتي، فتبحر سفن الكويت إلى البصرة لشحن التمور ثم تتجه إلى إيران لتحميل الذرة منها، كما أن هناك سفنا أخرى كانت تتجه إلى الهند وباكستان وحضرموت وعدن والبحر الأحمر، وتقوم الكويت بإعادة تصدير الفائض من المواد لمستوردة، ومع زيادة دخل الفرد ازدادت عملية التوسع فى استيراد المواد الغذائية، ومواد

الانشاء والبناء، وكان حجم ما استوردته الكويت عام ١٩٥١م من البضائع (١٠٠٠ و٦٥٧ و١) جنيه إسترليني، ووصل عام ١٩٥٣ إلى (٢٠٠٠ و٦٥٦ و٢) جنيه إسترليني^(viii).

واعتمد تصدير الكويت بعد النفط على الجلود المدبوغة والصوف والأسماك، كما استفادة الكويت من عائدات البضائع التي تعيد تصديرها، وفي عام ١٩٥٢ بلغت صادرات الكويت ما قيمته (٥٠٠٠ و٤٠٠ و٥) دينار كويتي، وفي عام ١٩٥٧ وصلت إلى (٤٠٠٠ و٩٢٦ و٤) دينار كويتي^(lix).

وبالرغم من ذلك فقد سعت الحكومة الكويتية إلى إنعاش حركة التجارة البحرية، وفي عام ١٩٥٥ وصلت صادرات الكويت غير النفطية إلى ما يقرب من (٧٣٨ و٥) دينار، وفي عام ١٩٦٠ وصلت (٨٠٢٩١) دينار، أما الواردات فوصلت عام ١٩٥٥ (٣٢ و٨٥٨) دينار، وفي عام ١٩٦٠ وصلت (٨٦ و٣٩٤) دينار^(lx)، وقد بلغت نسبة ما صدرته الكويت إلى دول آسيا عام ١٩٦١م ٥٤%^(lxi).

ولكن اعتماد الكويت على البترول كسلعة أساسية انعكس سلبا على باقي الصادرات، ففي عام ١٩٦١ بلغت قيمة الصادرات غير النفطية (٤٣٠ و٤٠٥ و٤) دينار^(lxii).

٤. انهيار نشاط التجارة البحرية:

كانت الملاحة البحرية من أساسيات الاقتصاد الكويتي، وقد تضافرت عدة أسباب أدت إلى انهيار هذه المهنة، حيث أصبحت هذه المهنة لا تدر دخلا جيدا يتناسب مع الجهد المبذول فيها من سفر طويل قد يصل إلى تسعة أشهر، بجانب المخاطر التي

يتعرض لها البحارة، وفي نهاية الموسم يحصل على عائد بسيط، مما دفع عدد كبير من البحارة إلى التوجه نحو العمل فى الصناعات الحديثة والنفطية^(lxiii)

وأدى كساد تجارة الأخشاب أيضا إلى اضعاف هذه المهنة، وبخاصة الأخشاب التى كانت تستورد من الهند، والتى كانت تمثل شحنات مهمة من حمولات السفن، فقد تركها السكان وتحولوا إلى استيراد الأخشاب من بانكوك واليابان وبورما، مما سبب خسارة كبيرة لنشاط التجارة والملاحة^(lxiv).

بجانب ذلك فقد أدى ظهور السفن الكبيرة ذات الحركات، والتى كانت تتميز بالسرعة بينما كانت السفن الشراعية بطيئة الحركة، وكذلك ظهور وسائل أخرى لنقل البضائع سواء بطريق البر أو الجو^(lxv).

وظهور القوانين والأنظمة الخاصة بالاستيراد، والتى حدثت من حركة السفن، ففي ٤ يونيو ١٩٤٠ وضع قانون السفر، ومنذ ذلك التاريخ بدأت الكويت تخطو خطوات واسعة فى مجال التجارة والنقل البحري، ونتيجة لذلك تضررت حركة السفن الشراعية فمثلا توقف التصدير إلى باكستان وضعف فى بلدان أخرى مما سبب خسارة كبير لمالكي السفن والتجار معا^(lxvi).

كما أنها -الكويت- أخذت تصدر القوانين والقواعد المنظمة لعملية النقل التجاري والموانئ من ذلك قانون إبريل ١٩٥٩، وقانون أنظمة ميناء الأحمدى، وميناء عبد الله الصادر فى يونيو ١٩٦١، وغير ذلك من القوانين المحلية والاتفاقات الدولية، وإن كانت قد سهمت فى تحديث حركة التجارة، إلا أنه أدت إلى اندثر مهنة التجارة والنقل بالسفن الشراعية^(lxvii).

الخاتمة

- دفعت الظروف الاقتصادية الكويتيون إلى ركوب البحر سعياً وراء لقمة العيش، فازدهرت حركة التجارة، واستطاع الكويتيون بناء أسطول بحري ضخم مكنهم من الوصول إلى أماكن بعيدة كانوا لا يستطيعون الوصول إليها كالهند وسواحل أفريقيا، حتى أصبح التجار الكويتيون من أشهر التجار ليس في الخليج بل في قارات العالم القديم.
 - أن انفتاح الكويتيين على الشعوب العربية والشعوب الأخرى ساعد في اكتسابهم المهارات المختلفة، والذي انعكس على نشاطهم التجاري رغم أن سفنهم كانت شرعية، إلا أن هذا النشاط أخذ في الاندثار التدريجي منذ عام ١٩٣٠م.
-

الهوامش

- (أ) ديونيسيوس آ. آجيوس: ذاكرة السفينة الشراعية في الخليج العربي، ترجمة عبد الإله الملاح، هيئة أبوظبي للثقافة والتراث، الامارات العربية المتحدة، ٢٠٠٩، ص ٥٢.
- (ب) نجاة عبد القادر، و بدر الدين عباس الخصوصي: تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت، ١٩٨٢، ص ١٨٧.
- (ج) يعقوب يوسف الحجى: النشاطات البحرية القديمة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ٢٠٠٧، ص ص ١٠٧-١٠٨.
- (د) نجاة عبد القادر، و بدر الدين عباس الخصوصي: مرجع سابق، ص ١٨٧.
- (هـ) يعقوب يوسف الحجى: مرجع سابق، ص ١١٣.
- (و) نفسه: ص ١١٥.
- (ز) نجاة عبد القادر، و بدر الدين عباس الخصوصي: مرجع سابق، ص ص ١٨٧، ١٩١.
- (ح) يعقوب يوسف الحجى: مرجع سابق، ص ص ١١٦-١١٨.
- (ط) نفسه ص ١١٩-١٢٠.
- (ي) نفسه: ص ١٢٤.
- (ك) نفسه: ص ص ١٢٥-١٢٦.
- (ل) نجاة عبد القادر، و بدر الدين عباس الخصوصي: مرجع سابق، ص ص ١٨٧، ١٩١.
- (م) نجاة عبد القادر، و بدر الدين عباس الخصوصي: مرجع سابق، ص ١٩١.
- (*) النقاعة: ومفردها نقعة هي عبارة عن حوض على ساحل البحر محاط بجدران من صخور البحر يستخدم لرسو السفن الشراعية لحمايتها من الرياح والأمواج وللقيام بأعمال الصيانة واصلاح ما قد يصيبها من تلف. صحيفة الأنباء الكويتية: الأربعاء ٢٠١٢/٣/٢١.

- (xiv) يعقوب يوسف الحجى: مرجع سابق، ص ١٣٥.
- (xv) نجاة عبد القادر، و بدر الدين عباس الخصوصي: مرجع سابق، ص ١٩١.
- (xvi) نفسه: ص ١٩١.
- (xvii) عبد الله محمد الهاجري: تطور العلاقة التاريخية بين آل صباح والتجار في الكويت من النشأة حتي عهد الشيخ عبد الله السالم، المجلة العربية للعلوم الانسانية، مج ٢٧، ع ١٠٦، الكويت، ٢٠٠٩، ص ٤٨.
- (xviii) حسن خلدون النقيب: المجتمع والدولة في الخليج العربي والجزيرة العربية من منظور مختلف، ط ٢، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٨٩م، ص ٢٩.
- (xix) سيف مرزوق الشمالان: من تاريخ الكويت، مطبعة نهضة مصر، القاهرة، ١٩٥٩، ص ١٠٥؛ عبد الله محمد الهاجري: مرجع سابق، ص ٥٥-٥٦.
- (xx) حسن سليمان محمود: الكويت ماضيها وحاضرها، دن، العراق، ١٩٦٨، ص ٢٤١؛ نجاة عبدالقادر الجاسم: مرجع سابق، ص ١٩٣.
- (xxi) نواف فلاح الحميدي: التطور الاقتصادي والاجتماعي في الكويت ١٩٣٨ إلى ١٩٧٥، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، ٢٠٠٨، ص ٥.
- (xxii) F. O., 371/1242, Ministry of Foreign Affairs, Annual Report, 1911.
- (xxiii) أحمد مصطفى أبو حاكمة: تاريخ الكويت الحديث ١٧٥٠-١٩٦٥، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٤، ص ٢٦٩.
- (xxiv) F. O., 371/1242, Ministry of Foreign Affairs, Annual Report, 1911.
- (*) كان فرض رسوم مرتفعة على السفن القادمة من الموانئ العثمانية خلال هذه الفترة بسبب توتر العلاقات العثمانية - الكويتية، في ظل المساعي العثمانية لفرض

السيطرة الفعلية على الكويت. إبراهيم عبد العال: مرجع سابق، ص ٣٣٨-٣٤١.

(^{xxv}) يوسف جعفر: الكويت قرنان ونصف من الاستقلال، د. ن، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٥١-٥٢؛ عزيز محمد حبيب ونجيب محمد حبيب: الكويت ونهضتها الحديثة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، د.ت، ص ٤٥

(^{xxvi}) محمد موافي حسين: تطور الإدارة المالية الحكومية لدولة الكويت، إصدار وزارة المالية، الكويت، ١٩٨١، ص ٢٥.

(^{xxvii}) أحمد مصطفى أبو حاكمة: مرجع سابق، ص ٣٣١.

(^{xxviii}) نواف فلاح الحميدي: مرجع سابق، ص ١٠.

(^{xxix}) Burrows, Bernar, Footnotes in the sand, The Gulf Transition 1953-1985, Michael russel Publishing, 1990, pp.10-18.

L/P/S/12, Col 30, Fil. 29, Report on Trade OF Kuwait for year (^{xxx}) 1937-1938, By Captain De Caury, Pol. Agent, Kuwait.

(^{xxxi}) نواف فلاح الحميدي: مرجع سابق، ص ١٢٢.

(^{xxxii}) موسى غضبان الحاتم: التطور الاقتصادي في الكويت ١٩٤٦-١٩٧٣، مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية، جامعة الكويت، ٢٠٠١، ص ٥٧.

(^{xxxiii}) خالد سليمان: نصف عام للحكم النيابي في الكويت، د.ن، د.م، ١٩٤٧، ص ١٥.

(^{xxxiv}) I. O. R. 15/5/53, No. 256, Political Agency Kuwait, to AE Shaik Ahmed AL Jaber Al Sabah Ruler of Kuwait, April 1921 ;

جريدة الهدف (الكويت): بتاريخ ١٩٦٢/٧/٢٤.

(^{xxxv}) محمد موافي حسين: مرجع سابق، ص ٢٥.

(^{xxxvi}) Al Sabah, Y. S. F., Op. Cit., p. 16.

Ibid, p. 20.(^{xxxvii})

Ibid, p.21.(^{xxxviii})

(^{xxxix}) يعقوب يوسف الحجي: مرجع سابق، ص ٢١٣.

(^{xl}) Villiers, Alan John, Sons of Sinbad, Charles Seribner's sons, New York, 1969, p. xvi ;

ميمونة خليفة الصباح: الكويت حضارة وتاريخ، مج ١، د.ن، الكويت، ١٩٥٨، ص ٢٠٥.

(^{xli}) ميمونة خليفة الصباح: الكويت حضارة وتاريخ، ص ٣٠٥.

(^{xlii}) موسي غضبان الحاتم: مرجع سابق، ص ٥٠.

(^{xliii}) ميمونة خليفة الصباح: مرجع سابق، ص ٣٠٥.

(^{xliv}) نوره محمد القاسمي: الوجود الهندي في الخليج العربي ١٩٢٠-١٩٤٧، رسالة

ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، ١٩٨٤، ص ٦٨.

(^{xlv}) Villiers, Alan John, Op. Cit., p. xvi.

(^{xlvi}) عادل محمد العبد المغني: الاقتصاد الكويتي القديم، د. ن، الكويت، ١٩٧٧،

ص ١٥٠.

F. O., 371/548, XP 5230, Table Showing the total number and (^{xlvii})
loonage of Vessele of each nation that cleard the port of Kuwait
during 1907-1908.

(^{xlviii}) Al Sabah, Y. S. F., Op. Cit., p. 20.

(^{xlix}) Ibid, p. 20.

(^l) F. O., 371/548, XP 5230, Imports by Buggalow Control, 1907-
1908.

Slot, B. J., The Origins of Kuwait, Center for Research and (^{li})
Studies on Kuwait, Kuwait, 1998, p. 139.

(^{lii}) عادل محمد العبد المغني: مرجع سابق، ص ١٥٥.

(^{liii}) Al Sabah, Y. S. F., Op. Cit., p. 20.

Records of Kuwait, 1899-1961, Vol. 4, Archive Editions, 1989, (^{liv})
p. 663.

(^{lv}) موسي غضبان الحاتم: مرجع سابق، ص ٥٤.

F. O. 371/74932, XC 15608, EA6152, Confidential from (^{lvi})
Political agency to: Bahrain, Kuwait, annual Report, 14
February 1950.

(^{lvii}) موسي غضبان الحاتم: مرجع سابق، ص ٥٥.

- (^{lviii}) نواف فلاح الحميدي: مرجع سابق، ص ١٢٧.
- (^{lix}) نفسه: ص ١٢٩.
- (^{lx}) غرفة التجارة والصناعة الكويتية، استراتيجية وسياسة التصنيع في الكويت ١٩٧١، جدول رقم ٢٣، ٣٣.
- (^{lxi}) نفسه: دليل الكويت التجاري ١٩٦٥، الكويت، ١٩٦٥، ص ٢٢٧.
- (^{lxii}) وزارة الخارجية الكويتية: النشرة الاقتصادية، ١٩٦٢، ص ١٠.
- (^{lxiii}) موسى غضبان الحاتم: مرجع سابق، ص ١٢٨.
- (^{lxiv}) نواف فلاح الحميدي: مرجع سابق، ص ص ١٠-١٠٣.
- (^{lxv}) موسى غضبان الحاتم: مرجع سابق، ص ١٢٨.
- (^{lxvi}) نفسه: ص ١٢٩.
- (^{lxvii}) نجاة عبد القادر، و بدر الدين عباس الخصوصي: مرجع سابق، ص ١٩٦.