

رسالة الكويت

رسالة دورية تصدر عن مركز البحوث والدراسات الكويتية
السنة الرابعة عشرة - العدد [٦١] ربى الآخر ١٤٢٩ هـ/يناير ٢٠١٨ م



مركز البحوث والدراسات الكويتية

افتتاحية

عزيزي القارئ:

مع صدور هذا العدد من «رسالة الكويت» يكون قد مر على إنشاء مركز البحوث والدراسات الكويتية خمس وعشرون سنة كانت مليئة بالعطاء، أمكن للمركز خلالها أن يحقق عدداً من الإنجازات أهمها:

- إنشاء مكتبة متخصصة تضمّ نحو ٣٥ ألف كتاب، يؤمنها كثير من الباحثين والدارسين في مختلف المجالات المتعلقة بالكويت.
 - جمع نحو ٢٠ مليون وثيقة رسمية وأهلية، يتبع المركز عمله على تعقيمهها، وترميمها، وتضمينها في برنامج متتطور للفهرسة، لتحقيق الإفادة منها، والمحافظة عليها.
 - إصدار أكثر من ٣٥٠ دراسة وبحثاً عن الكويت، ترجم عدد منها إلى مختلف اللغات الأجنبية، ونال كثير منها جوائز الإبداع والتميز في معارض الكتاب التي يشارك فيها المركز في الكويت والدول العربية والأجنبية.
 - إصدار المجلة الفصلية «رسالة الكويت» المعنية بتقديم مجموعة من البحوث والوثائق التي تنشر لأول مرة عن الكويت، وقد صدر منها حتى الآن ٦٠ عدداً.
 - استقبال الكثيرين من ضيوف الكويت، وإطلاعهم على إنجازات المركز، وأعماله وإصداراته، بالإضافة إلى استقبال صنوف من طلاب مدارس الكويت، وطالباتها بصفة مستمرة لتوثيق صلتهم بتاريخ وطنهم.
- لقد أصبح هذا المركز بحق مصدراً وطنياً للعلم والمعرفة بتاريخ الكويت، وشأنها السياسي، والاجتماعية، والتراثية، وحقق الكثير من الأهداف التي نص عليها مرسوم إنشائه.

وما توفيقنا إلا بالله

أ. د. عبدالله يوسف الغنيم

رئيس مركز البحوث والدراسات الكويتية

هذا العدد

افتتاحية العدد

الشيخ مبارك الصباح في صورة نادرة

رسائل من شعب الخالد (١)

مفاوضات المؤلو والمغارفي الخليج العربي

Haditha Al-Kuwait

تجارة الخيل قديماً في الكويت

خمسة وثمانون عاماً على تحلق طائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية عبر الكويت

من مكتبة المركز

إصدارات المركز الجديدة



الى التاسع فقال له أعد واعط الماء الاول فرجع الى اخيه فرأه قد قضى
نحبه فأتى الثاني فرأه كما رأى اخاه وهم جرا الى اتهى الى الاخير فرأه
 ايضاً قد استشهد فسلام على تلك النفوس الكريمة والارواح السعيدة



سمو الامير مبارك باشا الصباح حاكم الكويت
اليك ايها الشيبة العربية اوجه كلامي واقول : لماذا لا تقتدى

صورة الشيخ مبارك الصباح، كما وردت في مجلة لسان العرب (يناير ١٩١٤ م)



الشيخ مبارك الصباح في صورة نادرة

"المعرض"، وأصدر كتابه الكبير "القضية العربية: أسبابها، مقدماتها، تطوراتها، نتائجها"، وهو كتاب رائد في موضوعه، صدر عام ١٩٣٤ م في ستة أجزاء.

وقد كانت هذه المقدمة ضرورية لتعرف طبيعة الجهة التي نشرت فيها الصورة، فقد صدرت في العدد الممتاز من مجلة "لسان العرب" في ربيع الأول من عام ١٣٣٢ هـ (٢٨ من يناير ١٩١٤ م)، و جاءت ضمن المقال الأول من المجلة بعنوان "آثارنا" بقلم "ابن العاصي"، الذي يبدو أنه اسم مستعار، يستنهض به الكاتب شباب الأمة العربية ورجالات العرب وحكامها، وقد جاءت هذه الصورة ضمن هذا السياق.

وقد نتساءل: لماذا وضعت صورة الشيخ مبارك بالذات؟ وهل ذلك راجع إلى كونه استطاع أن يحافظ على استقلال بلده؟ وأنه لم يترك للدولة العثمانية مجالاً لنفوذها في الكويت في ذلك الوقت.. إن هذا الأمر جائز، وخاصة أن مسألة الكويت كانت من أبرز المسائل التي انشغلت بها الدوائر الأوروبية آنذاك، وكانت اتفاقية ١٩١٣ م التي كرست استقلال الكويت قد جعلت صاحب المجلة - ولعله هو صاحب التوقيع المستعار - يضع صورة الشيخ مبارك مع التلميحات التاريخية التي وردت في المقال والتي تتماشى مع توجهات أحمد عزت الأعظمي القومي.

يتحفنا الأستاذ علي غلوم الرئيس بين حين وآخر بكتاب أو مجلة أو صورة من صيد اهتماماته بتاريخ الكويت. غالباً ما تكون تلك التحفة من النوادر التي ليس من السهل الحصول عليها إلا للباحث الجاد الحريص على الوصول إلى ما لم يصل إليه الآخرون. وعلى الرغم مما يكلفه ذلك من مال وجهد، فإن كرمه وحبه لوطنه يمليان عليه تقديم ما يحصل عليه للباحثين والقراء.

والتحفة التي يقدمها للقراء في هذا العدد من "رسالة الكويت" هي صورة نادرة للشيخ مبارك الصباح وردت في مجلة "لسان العرب"، وهي مجلة شهرية تاريخية اجتماعية علمية أدبية كانت تصدر في الأستانة (إسطنبول) في أوائل القرن الماضي، وقد أنشأها أحمد عزت الأعظمي، الذي ولد في بغداد بمنطقة الأعظمية عام ١٨٨٠ م، وبها نشأ وتعلم القرآن الكريم، واللغة العربية والأدب، ثم أرسله والده إلى إسطنبول للدراسة في مدرسة الحقوق هناك. وكان أحمد عزت صحفياً وناشطاً سياسياً في حقل الحركة القومية وتأصيلها، وقد أصدر في الأستانة مجلة "لسان العرب" التي كانت لسان حال اليقظة العربية في العاصمة العثمانية، وقد أغلقها الاتحاديون قبل الحرب العالمية الأولى واعتقلوه. وبعد إطلاق سراحه انتقل إلى دمشق وأصدر مجلة "المنتدى الأدبي" عام ١٩١٤ م، واعتقله الوالي العثماني جمال السفاح ثم أطلق سراحه، فانتقل بعدها إلى بغداد حيث أصدر مجلة "اللسان" ومجلة



بيت الخالد في الشعب كما رسمته السيدة نورية عبدالرحمن الزيد الخالد



أثل الخالد كما جاءت في رسم الأستاذ أيوب حسين الأيوبي رحمه الله، وكتب تحتها: يمثل هذا المنظر مجموعة من الأثل العائدة لآل خالد، وقد وجدت قريبا من ساحل البحر حيث يؤمها الناس ويستظلون بظلها ويتنزهون على السواحل النظيفة حولها.



رسائل من شعب الخالد

(١)

إعداد: أ.د. عبدالله يوسف الغnim

التي أشارت إليها تلك الموسوعة أشار إليها أيضاً الصحفي الإنجليزي ويجهام "H.J.Whigham" عند زيارته للكويت في أكتوبر عام ١٩٠١م، حينما ذكر العلامات الدالة على الكويت من جهة البحر، فذكر شجرة واحدة عالية على بعد ميل من شرق المدينة، وبقایا حصن قديم وقبر على جزيرة بدخل جون الكويت "فیلکا"، ومجموعة من أشجار النخيل على الساحل الجنوبي من الكويت^(٢). وهذا النص مع ما قدمناه يشير إلى قدم اتخاذ هذه المنطقة متنزهاً ثابتاً لآل الخالد.

ومع أن الكلام في المصادر السابقين كان يشير إلى أشجار النخيل فإن الشهرة الأكبر لدى أبناء الكويت قدماً كانت لأثر الخالد الذي كانوا يقصدونه للتزهه في أيام الربيع، وهو قريب من البحر ويحيط بيته الخالد أو ديوانهم في الشعب، وقد وثق الفنان أيوب حسين أشجار الأثر في لوحتين جيلتين، تبين إحداها وفراة النباتات في زمن الربيع، وإطلالة الموقر الرائعة على الخليج.

وتوجد أيضاً لوحتان معتبرتان رسمتهما السيدة نورية عبدالرحمن الزيد الخالد ظهر فيها بجانب الأثر بيته الخالد بالشعب، وما زال عدد من كبار الأسرة يذكرون ذلك المكان الجميل.

(2) Whigham, H.J. (1903) : The Persian Problem, New York, P92.

وقد يكون المقصود منطقة أبو حليفة والفنطاس، لكنه هنا يتكلم عن مدخل جون الكويت.

منطقة الشعب من ضواحي الكويت المعروفة الآن، وهي تقع خارج السور القديم، وتقع هذه المنطقة فيما يسمى بالشعب البحري من نهاية الطريق الدائري الثاني من جهة البحر إلى ما قبل منطقة المارينا بقليل، حيث تقع مجموعة من عقارات وأملاك أسرة الخالد على الجانب الأيمن من شارع الخليج. وكانت المنطقة التي تقع إلى الشمال من قصر الشعب المعروف الآن تسمى "شعب الخالد"، وذلك لكونهم قد بناوا في ذلك المكان قريباً من شاطئ البحر بيتاً كبيراً يدعونه متنزهاً لهم في أوقات الربيع خاصة، ويجدون البقاء هناك لطيفاً الهواء ولوفرة العشب وقربه من البحر ونسيمه العليل. وينصحون بعضهم بقضاء فترة النقاوه من المرض في تلك المنطقة بعيداً عن صخب المدينة وشواطئها. ولا يعرف على وجه التحديد متى تم بناء بيته الخالد هناك، ولكن تشهد الرسائل التي صدرت من هذه المنطقة بأن ذلك قد يعود إلى أوائل القرن العشرين؛ فمن أقدم رسائل الخالد المحفوظة في أرشيفهم تلك التي تشير إلى الشعب، وهي مؤرخة في سبتمبر ١٩٠٩م، كما سيأتي بعد قليل. وهذا يصحح ما جاء في الموسوعة الكويتية التي جاء فيها أن قصر الشعب بناه الشيخ سالم المبارك عام ١٩١٦م، وفي العام نفسه بنى الحاج حمد الخصير منزلًا زرع حوله عدداً من النخيل عرف باسم "شعب الخالد"^(١)، وأشجار النخيل

(1) حمد محمد السعيدان: الموسوعة الكويتية، الكويت ١٩٩٣م، ص ٨٦٧.



رسائل عام ١٣٢٧هـ:

تعود أقدم هذه الرسائل التي بين أيدينا إلى شهر شعبان ١٣٢٧هـ (سبتمبر ١٩٠٩م)، وتحدر الإشارة إلى أن الرسائل قد تكون يومية، وقد تكتب رسالتان في يوم واحد، ولدينا في هذه السنة أربع رسائل؛ كتبت اثنتان منها في ١٦ من شعبان ١٣٢٧هـ (٢ من سبتمبر ١٩٠٩م)، والثالثة في ١٧ من شعبان، والرابعة في ١٩ من شعبان، وجميعها من على الفهد الخالد من الكويت إلى والده بالشعب فهد الخالد؛ ففي الرسالة الأولى المؤرخة في ١٦ من شعبان (٢ من سبتمبر ١٩٠٩م) يخبره بوصول هلال المطيري، وأنه لم يحمل معه مكاتب (رسائل)؛ لأنه - بحسب كلامه - لم يذهب إلى البحرين، وله اليوم ثلاثة أيام من سفره من دارين. وبالأمس وصلهم الحساوي بمنطقة الضلوف، وأنه سأله عنه وعن الأعما (أي الخالد)، وذكر أنه من ثمانية أيام خطف (أبحر) منهم من البحرين ومعهم بوم شملان وابن مضف وعبد الرحمن، ويدرك هلال أيضاً أن الغواصين لن يعودوا (الفال) إلى الكويت قبل ٢٠ من الشهر.

وفي نهاية الخطاب يذكر أنه عندما انتهى من كتابة الكتاب وصل خطاب من الأعما بالبحرين نقله ابن جروان (بروان)، وقد تم نسخه وبُعثَ مع هذه الرسالة.

وأرسلت في اليوم نفسه رسالة أخرى إلى الشعب لسيده فهد الخالد من ابنه علي فيها تفصيلات تخص تجارة الخالد وإشارة إلى التحويلات التي تمت والرسائل التي وصلت.

وفي ١٧ من شعبان (٣ من سبتمبر ١٩٠٩م)

وعلى الرغم من أن الشعب لا يعد سوى بضعة كيلو مترات عن المدينة القديمة فإن أرشيف الخالد يحتوي على مجموعة كبيرة من الرسائل المكتوبة من الكويت إلى الشعب وبالعكس. وتحتوي تلك الرسائل، التي اقتصرنا على دراسته نحو تسعين رسالة منها، على معلومات مختلفة يمكن أن تقدم جانباً من صورة الحياة في المجتمع الكويتي في فترة ما قبل النفط.

وينبغي ألاً نعجب لهذا العدد من الرسائل التي ترسل إلى مكان يمكن الوصول إليه بالسيارة اليوم في أقل من عشر دقائق، فقد كان التواصل في أغلبه عن طريق الدواب (الحمير بشكل خاص)، وأحياناً قليلة كانت تستعمل السيارة، وتفيدنا إحدى الرسائل أن الحمار إذا خرج بعد صلاة الفجر يصل مع طلوع الشمس؛ أي أن الطريق يستغرق نحو ساعة وربع على الأقل بالسير السريع.

موضوعات الرسائل ومضامينها:

استطلعنا في هذا العدد من "رسالة المركز" مجموعة من الرسائل، ووقفنا في بعضها على بعض الأخبار المفيدة أو الطريقة التي تُقدم - كما ذكرنا - صورة للحياة الاجتماعية في زمانها. وال الموضوعات الأساسية التي تشتمل عليها تلك الرسائل هي: بيان عام بمحريات النشاط التجاري لأسرة الخالد بشكل مختصر، بالإضافة عما تم من بيع وشراء وأداء حقوق الناس، وما يرتبط بكل ذلك من أمور، وكذلك حركة البريد الخاصة بهم؛ الوارد والصادر، بالإضافة إلى الدعوات التي تتم في منزله الشعب للشيخ ورجال العلم والقنصل وأطباء المستشفى الأميركي وغيرهم، ونورد فيما يلي بياناً بما جاء في تلك الرسائل وفقاً لترتيبها التاريخي:



الفرس لأن الجماعة الذين معه سيركبون الحمير، ولا ينبغي أن يختلف عنهم، ويطلب إرسال حمارتين لهذا الغرض بدلاً من الفرس.

الرسالة الرابعة: مرسلة من أحمد الخالد إلى ابن عمه مهلهل حمد الخالد، وهي مؤرخة في ٢٥ من ربيع الثاني ١٣٣٢ هـ (٢٣ من مارس ١٩١٤ م)، يذكر فيها أنه أرسل الحزام المطلوب مع مشاري الدخيل، أما "وصح الصفار"^(١) فلم يتمكنوا من إرساله مع مشاري وتم إرساله مع أمان، ويدعو الله ألا يحوجهم له.

الرسالة الخامسة: مرسلة من السيد حمد الخالد إلى أخيه عبدالرزاق، مؤرخة في ٢٨ من ربيع الثاني ١٣٣٢ هـ (٢٦ من مارس ١٩١٤ م)، يذكر أنه لن يتمكن من "الظهور إليكم"، أي الذهاب إلى الشعب؛ وذلك لأن الشيخ خزعل كان من المفترض أن يسافر صباحاً، فأجل سفره إلى آخر النهار، وذكر أن الأولاد ربما يأتون آخر النهار.

الرسالة السادسة: مرسلة أيضاً من السيد حمد الخالد إلى أخيه السيد عبدالرزاق، وهي بتاريخ ٢٠ من جمادى الأولى ١٣٣٢ هـ (١٦ من أبريل ١٩١٤ م)، يذكر فيها أن البوسطة قد تأخرت عليكم بسبب شدة الهواء، والآن أرسلت البوسطة على الحمير ومعها "الكرب"^(٢). وأنه سوف يذهب إليهم غداً الجمعة، آخر النهار. وذكر أن الشيخ ناصر المبارك الصباح سوف يتغدى عندهم في الشعب ومعه جماعته: العدساني و٢ أو ٣ غيره، ووصولهم سيكون بين

(١) وصح الصفار: خليط من بقايا النحاس والقصدير والرمل يستخدم قدديها لعلاج الجروح والدمامل والهزاز.

(٢) الكرب: هو رؤوس سعف النخيل، يستخدم في الوقود.

أرسلت رسالة ثالثة تفيد بوصول الخال ناصر (البدر) من الزور، وأنهم أرسلوا لهم مطلوبهم من اللحم والخبز والتمر. وبعد ذلك بيومين أرسل علي الفهد الخالد رسالة رابعة ذكر فيها أنه في الليلة الماضية، في الساعة الواحدة، وصل مركب القنصل حضرا معه البوسطة (البريد)، وتجدون مع الرسالة المكaitib (الرسائل) والجرائد.

رسائل عام ١٣٣٢ هـ:

تشتمل هذه المجموعة على ١١ رسالة اخترنا منها سبع رسائل، تقع تواريخها بين ٢٠ من ربيع الثاني (١٨ من مارس ١٩١٤ م) و ١٢ من جمادى الآخرة (٨ من مايو ١٩١٤ م):

الرسالة الأولى: مرسلة من عبدالرزاق الخالد في الشعب إلى أحمد الخالد في الكويت، يقول فيها: عمك حمد (الخالد) قد ذهب للفنطاس وعزمك يعود اليوم آخر النهار، وقد أرسلنا له أمان ليعارضه (ليلقاء) في الطريق إن أمكنه ذلك. فلا بد من حضوره لمقابلة الشيخ آخر النهار أو صباح الغد.

الرسالة الثانية: مرسلة من السيد حمد الخالد في الكويت إلى أخيه السيد عبدالرزاق الخالد، يذكر فيها أنه مع السيد شملان بن علي سوف يكون عشاً هما عندهم في الشعب غداً الاثنين، ويطلب أن يذبح خروف وأن يكون الطبخ جيداً. وطلب في ملاحظة جانبية من الرسالة أن يتم إرسال فرسه لكي تحمله إلى الشعب.

الرسالة الثالثة: جاءت في اليوم التالي من الرسالة السابقة؛ يؤكد فيها السيد حمد قدومه مع الخال ناصر (البدر)، والسيد شملان بن علي. ويطلب عدم إرسال



رسالة من السيد علي الفهد الخالد إلى والده في الشعب (٢ من سبتمبر ١٩٠٩م)

لهم
من المكديه بالكتاب في ٢٥ فبراير
هناك كل ما يهمك في المنهج
لهم علمنا درجاتك ودرجات عدوك لهم . اهني ائمتك
في كل ائمه عزما بخيكم المظاهر انا اخاك ناصر وفتح المأمون وعائلا
صنيع ارسلونا قبل النظر حمار لهم واحمائهم ائمته بنية كليل وغافل
لهم اهدرونا ما هو عاشر ابريل وكنزك مسي عذر لهم عفني اربيل حارث
د اخاك ناصر عزمه حمار لهم بربكنا دايم عاشر سبتمبر قبل النظر حظ لهم
لهم فرج هذ حالفه المؤبد يغدو ايمهم دار لهم سالمين اهليهم
لهم

رسالة موجهة من حمد الخالد بالكويت إلى أخيه عبدالرزاق الخالد بالشعب (٢٣ من مارس ١٩١٤م)



إذا وجدنا شخصاً مسافراً إلى الزيادية أو إلى أحد المقاطع (المقاطعات) الذي تصل منه المكاتب للبصرة نرسله معه أم لا؟

رسائل عام ١٣٣٧هـ:

في مجموعتنا لهذا العام أيضاً رسالة واحدة موجهة من الكويت إلى الشعب، أرسلها السيد أحمد الفهد الخالد إلى عمه السيد حمد الخالد، وهي مؤرخة في ٢٩ من جمادى الأولى ١٣٣٧هـ (٢ من مارس ١٩١٩م)، يقول فيها: "بخصوص حضرة الشيخ سالم (المبارك) سالت ابن خميس عنه ويقول إن صحته على أحسن ما يكون، وهو يستعمل العشبة الآن، ويخلص منها غداً، وبعد ذلك إما أن يظهر (يخرج)، وإلا يعيدها ثلاثة أيام إضافية. والذي معه كسل وبرودة فقط ولا يدخل عليه أحد إلا الحال ناصر (البدر)".

ثم أخبر بالأمور التالية:

- المركب وصل وتوجهت إليه سفن النقل الصغيرة.

- جاءنا اليوم عبدالوهاب المرشود يقول عنده مشتري يريد ٤٠ فردة ياباني والقيمة ٥٢٠ روبية نقداً، وطلبنا منه الترثي إلى يوم غد، فهل ترغب البيع بهذه القيمة أو قد تحصل زيادة قليلة؟ والرأي نبيع لو قدر نصف البضاعة، وننتظر على النصف البافي أو نوسع الصدر عليه بالقطع (التجزئة).

[الكلام هنا عن القماش الياباني والفردة تطلق على مجموعة طاقات القماش].

- فراد المرضوف وعدها ١١ قبضانهم اليوم،

الساعة الرابعة والنصف والخامسة، وقد عرّفناكم لكي تستعدوا لهم، وأن تذبحوا لهم أحد الطليان (خروفاً صغيراً)، ويكون غداً لهم عيشاً ولحماً، والذي يتيسر من الخبز واللبن وغيره.

الرسالة السابعة: مرسلة أيضاً من السيد حمد الخالد إلى أخيه عبدالرزاق، وهي بتاريخ ١٢ من جمادى الآخرة ١٣٣٢هـ (٨ من مايو ١٩١٤م)، يفيد فيها بوصول البوستة، ويصلكم طيّة الرسائل ومعها جريدة المؤيد مع الولد علي.

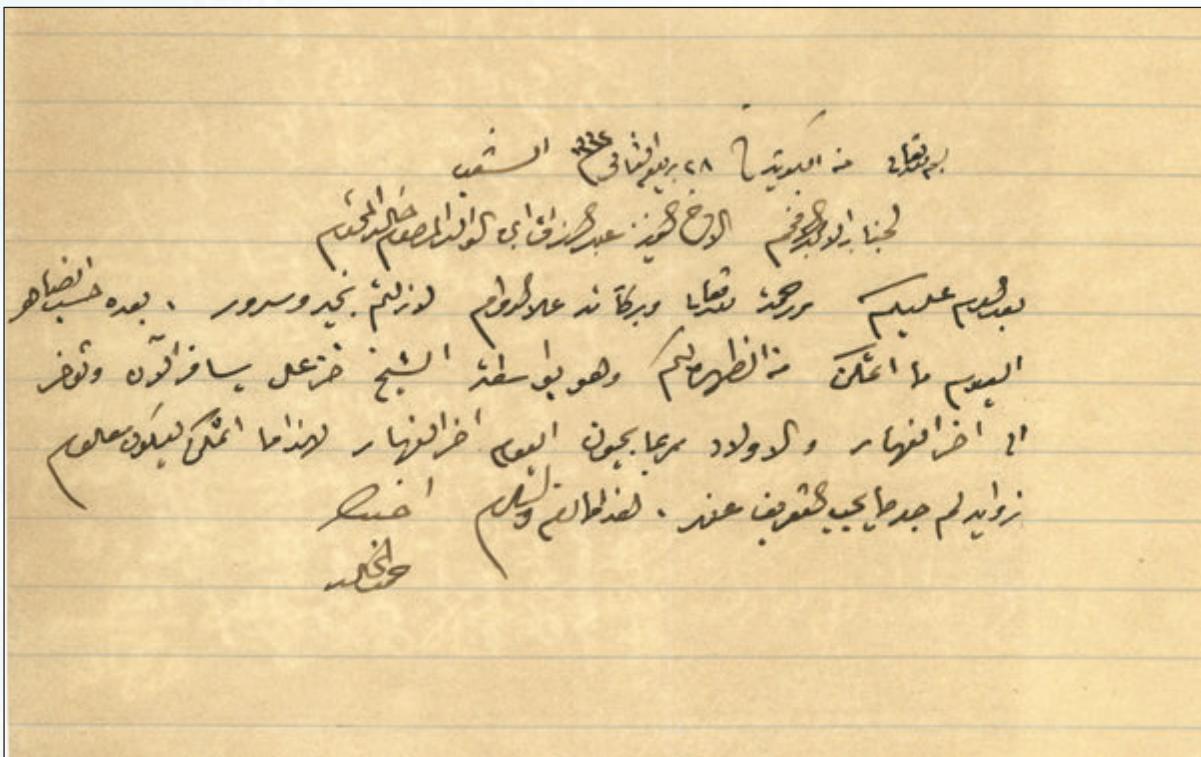
رسائل عام ١٣٣٣هـ:

في مجموعتنا لهذا العام رسالة واحدة موجهة من الكويت إلى الشعب، أرسلها السيد أحمد الفهد الخالد إلى عمه السيد حمد الخالد، وهي مؤرخة في ١٤ من شوال ١٣٣٣هـ (٢٥ من أغسطس ١٩١٥م)، يفيد فيها أنه قد استلم رسالته المؤرخة في ١٤ الجاري (أي في اليوم نفسه)، وعلم ما فيها؛ لاسيما عن سفر حضرة مولانا الشيخ مبارك، وأنه قد تأخر إلى يوم السبت بسبب الأثر الذي معه (أي الوعكة الصحية)، ربنا يلبيسه الصحة والعافية.

- طلبكم من السمك واللحم، أما اللحم فيصلكم مع سليم، وأما السمك ربما يتم الحصول عليه آخر النهار.

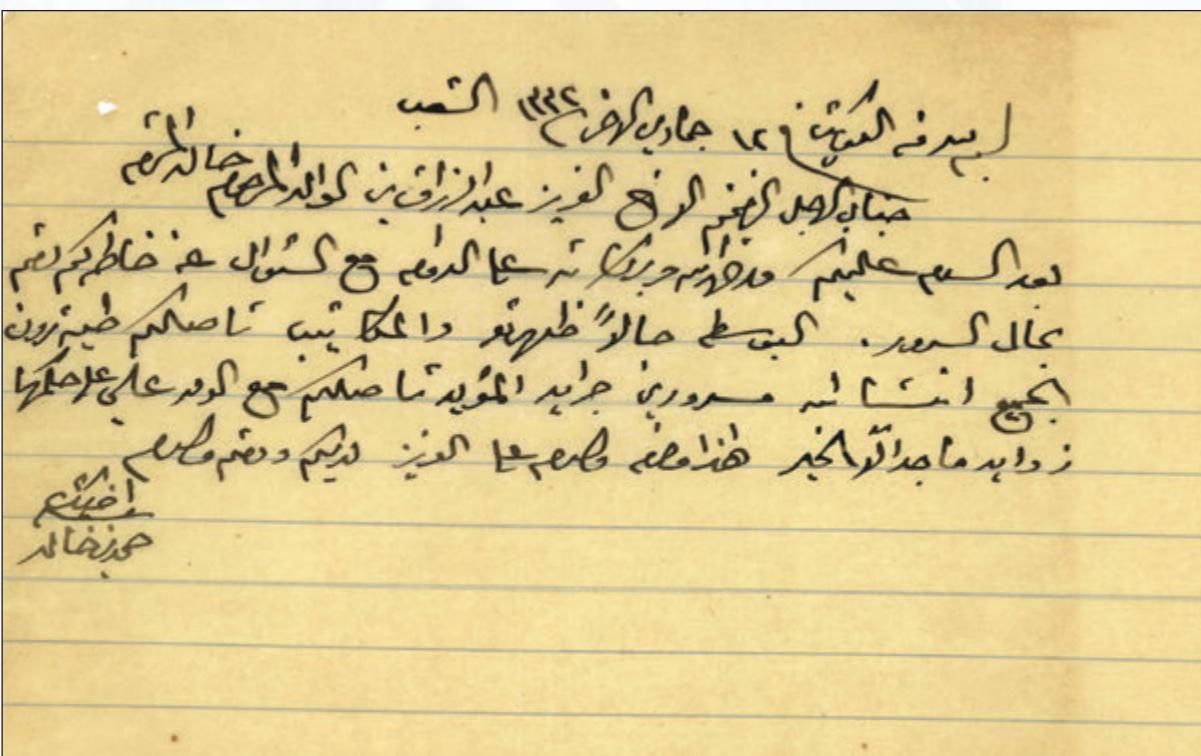
- وصل الميل (سفينة البريد) الآن، وإن وردت فيه بوسطه لكم أرسلناها.

- خط (رسالة) عبدالعزيز السالم ما حصل طارش (مسافر) بر نرسله معه، ومتى ما وجدنا ذلك المسافر فسوف نرسله. ونرجوكم الإفادة عما



(٢٦ من مارس ١٩١٤ م)

رسالة من السيد حمد الخالد بالكويت إلى أخيه عبد الرزاق في الشعب



(٨ من مايو ١٩١٤ م)

رسالة من حمد الخالد بالكويت إلى أخيه عبد الرزاق الخالد بالشعب



فالرسائل الأولى تتحدث عن التجهيزات التي تتم من قبل الشباب والخدمات، وفيما يلي إشارة إلى تلك التجهيزات والطلبات المتعلقة بها والتي كتب عنها أحمد الفهد الخالد في الشعب إلى عمه السيد محمد الخالد بالكويت (١٤ من رجب):

- العيش (الأرز) والماش والدهن والكاز الذي ذكرتم عنه بالقصر وجده لكته قليل.

- البقرة تحتاج إلى صبي (خادم) مخصوص يسرح بها ويجهش لها، والغنم تصير معه، فأرجو أن ترسلوا لنا شخصاً لهذا الغرض.

- البقسم وصل.. أدام الله حياتكم.

- طباخنا إنسان طيب، ويعرف كل شيء، وخبز لنا اليوم خبز رقاق، وإن شاء الله بعد يومين أو ثلاثة يحكم عمله.

- غداً نا حد حاضر (حتى الآن) لم نحصل على إدام، وربما نحصل من أهل الدمنة (السامية)، وإن لم يحصل سنطبع مريين (أرز مع الرييان).

وكتب إلى ابن أخيه مهلهل (١٤ من رجب).

- من جهة البيت خلصوه (أتموا البيع) بخمسة آلاف وخمس وعشرين روبية قبل أن تأتي إلى الشعب وأوصي القاضي على كتابه حجته باسمي (أحمد الفهد الخالد) واسم الأخ على.

- تحريناك (توقعناك) أمس تأتي إلى الشعب على الوعد، ولم تحضر، واليوم ليس لك عذر. الشروط متوفرة صحة ونعمـة.

- نبذل جهودنا أنه قبل مجيء العم محمد يكون كل شيء منتظم.

وسوف نبعث بعينة منهم إلى السوق، ولا بد من إفادتكم عن القيمة إذا وقفتـنا على الحقيقة.

[فراد المرضوف: مجموعة من طاقات نوع من القماش يسمى المرضوف].

ثم تكلم عن سعر الذهب، وأنه منخفض (ذليل) لكثـرته مع أهل نجد، وذكر سعر الليرة، واستفسر عن إمكانية شراء كمية منها.

ويذكر في آخر الكتاب أن عبد الله (القناعي) لم يظهر في السوق صباح ذلك اليوم، وأن القنصل على حالـه. وأخيراً يطلب إعادة الرسائل للاحتفاظ بها.

[وهذا سر وجود هذه الرسائل بين أيدينا الآن].

وفي هامش الرسالة ذكر أن الشيخ محمود (المهـيـي) ^(١) متوجه إليـكم الآن، وأنه قد وصلـت رسـائل من "كانو" بالـبحـرين ^(٢).

رسائل عام ١٣٤٠هـ:

تشتمـل هذه المجموعة على نحو ١٤ رسالة جـمـيعـها مـرـسلـةـ منـ أـمـهـدـ الفـهـدـ الخـالـدـ إـلـىـ عـمـهـ مـهـلـهـلـ،ـ وإـلـىـ اـبـنـ عـمـهـ مـهـلـهـلـ،ـ ماـ عـدـ الرـسـالـةـ الـأـخـرـةـ فـهـيـ مـرـسلـةـ منـ حـمـدـ الخـالـدـ إـلـىـ اـبـنـهـ مـهـلـهـلـ،ـ وـتـغـطـيـ هـذـهـ الرـسـالـةـ الـفـتـرـةـ مـنـ ١٤ـ مـنـ رـجـبـ ١٣٤ـ هـ (١٣ـ مـارـسـ ١٩٢٢ـ مـ)ـ إـلـىـ ٤ـ مـنـ شـعـبـانـ ١٣٤ـ هـ (٢ـ أـبـرـيلـ ١٩٢٢ـ مـ)،ـ وـتـغـيـدـ هـذـهـ الرـسـالـةـ أـنـ الـوقـتـ كـانـ وـقـتـ الـرـبـيعـ.ـ وـأـنـهـ فـيـ بـدـاـيـةـ خـرـوجـ آلـ الخـالـدـ إـلـىـ الشـعـبـ فـيـ تـلـكـ السـنـةـ؛ـ

(١) الشيخ محمود المـهـيـيـ منـ مـدـرـسـيـ المـدـرـسـةـ الـمـارـكـيـيـةـ.

(٢) كانـوـ مـنـ الـعـائـلـاتـ الـتـجـارـيـةـ الـمـشـهـورـةـ فـيـ الـبـحـرـيـنـ.



لیس نم کیبز عینک
میباشد که کوئی فیضان نداشت
که عینک داشتند در یکانه مطالبا
فناخ بیک فیضان یعنی اکبر (که) عنده کم نیز نداشت
لیکه ضریب کاره ایجاد نه عکسر و پیزیم فرج
نه که بی یا ضریب عنده چیز داریم صریه همچو
که بنو خلود پیصر عد لصرخ نه که عد ایکه
و پیسر فتوه عار لصفه که که
انحطاط ای میلوکانی کیمی داکریان و صار
و کنایی که بی میه و نیه در طبع این لصططا
ای میلوکانی عزفه و بصر هه ای عالیه و دین
ای ای عالیه بکاره که لکن ای طبیعته عینک
کنی که بی نکره ای سید محمد

(٤ من أغسطس ١٩٢٢م)

رسالة من السد حمد الخالد إلى ابنه مهلهل بالشعب



وفي ١٧ من رجب ١٣٤٠ هـ (١٦ من مارس ١٩٢٢م) كتب أَحمد الفهد الخالد إلى عمه رسالة إشارة إلى بعض القضايا المتعلقة بالبيع والشراء، وختمنها بخبر عن البقرة أنها قد قُل حليبيها دون أن يعرفوا سبب ذلك، أما النعجة والسلالة البرقا فقد زاد حليبيها كثيراً، بما يعادل نصف حليب البقرة، وسوف نرسل لكم اليوم اللبن والزبد بعد خضمه حتى يكون جاهزاً لكم.

وفي ١٩ من رجب كتب أَحمد الفهد الخالد إلى ابن عمه مهلهل أنه يعتزم النزول (الحدرة) إلى الديرة غداً أو يوم الجمعة "لخدمة سيد العم حمد"، ويطلب منه أن يظهر إلى الشعب مكانه. وذكر أن الأخ على الفهد نتيجة لوعكة صحية لا يرى نزوله إلى الديرة لأن الهواء الطيب أوفق له. ويدرك أننا نصحتنا العم حمد يظهر إلى الشعب من أجل صحته وسروره، وعسى أن يوافق، ونخشى أن يضيع عليه هذا الوقت الطيب والأيام المعتدلة، خاصة وأن رمضان قريباً.

وذكر أن حظورهم في هذه الأيام لا تصيد شيء من السمك، وقد بعث لهم الأذينة من صيد حظورهم للغداء. وطلب إرسال دلة كبيرة للخُمرة^(١)، وطبر (فاس) للحطب.

وفي ٢١ من رجب ١٣٤٠ هـ (٢٠ من مارس ١٩٢٢م) كتب إلى ابن عمه مهلهل حمد الخالد يقول:

(١) الدلال المستعملة للقهوة ثلاثة أحجام: دلة "الخُمرة"، وهي الدلة الكبيرة التي توضع دائماً فوق الجمر، وفيها بقايا الميل والبن، ودلة "الملقمة"، وهي متوسطة الحجم، وفيها يتم تلقيم القهوة وطبعها بأن يصب فيها جزء من الماء الساخن من الدلة الكبيرة، وفي هذه الدلة تُجهز القهوة، وأصغر تلك الدلال تسمى "الزَّلَة" وهي التي تقدم فيها القهوة بعد تصفيتها.

- نحن أمس البارحة جمِيعاً كُسالى بسبب التعب أمس، واليوم بدأنا ننظم أشياءنا، ولم يسترح سوى الدارمي، اعتذر لكونه حمل العجل من الديرة (المدينة) إلى الشعب!!

وفي يوم ١٥ من رجب كتب أَحمد الفهد الخالد إلى عمه السيد حمد الخالد يقول:

- ذكرتم عن القدور والمكان الذي دفونا فيه، وقد وجدناهم بعد تعب في غير المكان الذي قيل لنا إنهم فيه. وقد وجدنا ثلاثة قدور صغار وصحوناً وملالاً (أواني) وقفاشاً (ملاعق).

- الطليان (الخراف الصغيرة) وصلوا وأرسلناهم للدمنة (السالمية).

- الخيم الصغيرة لم يصلنا منهم سوى واحدة تم نصبها، وأما الثانية فلم تصل ووجدنا مكانها خيمة عتيقة بعمود واحد، وقد طلبت من مهلهل إرسال الخيمة الثانية. أما الخيمة العودة (الكبيرة) فسيتم نصبها اليوم.

- الصبي الخاص بالبقرة وصل. وأمس انطلق عليها ثورها (عجلها) ورضعها، ولو لا ذلك لأرسلنا لكم اللبن والزبد لأن لبنها راهي (كثير) وتبعد بقرة طيبة.

- ذكرتم عن عزيمة الشيخ خرعل، وهذا شيء من ألم ما يكون على مثلكم، والتمس الإفادة إذا اعتمدتم ذلك.

- الشعب في هذه الأيام طيب، ونرى أنك لو تأتي إلى هنا لترتاح قبل وقت الرزكاة، وإذا صار وقتها يحدُر أحدنا (ينزل إلى البلد) يومين أو ثلاثة، ويرتَب له العمل، وسوف تقوم بالواجب، فالمطلوب هو أنفسكم في هذه الأيام الجميلة، ورأيكم الأعلى.



- الرسائل والجرائد إن وصلت والكتاب الذي بالديوانية ورحلة ابن بطوطة.
- قهوة وبصل وأربع أو خمس طليان (خراف صغيرة).

* * *

كان ما تقدم مجرد نماذج من رسائل الخالد، وستتلوها بإذن الله نماذج أخرى تستكمل فيها صورة من صور الحياة في الكويت القديمة، إذ تقدم تلك الرسائل معلومات عن النشاط التجاري، وطرق التواصل بين مناطق الكويت المختلفة وطبيعة العلاقات في داخل العائلة الواحدة الممتدة وعلاقتها مع غيرها من الأسر، بالإضافة إلى حاجات الأسرة من المواد الغذائية.

وتكشف تلك الرسائل أيضاً عن ثقافة تميز بها أفراد تلك الأسرة بدأية من الخطوط الجميلة التي كتبت بها الرسائل، والحرص على وصول الجرائد إليهم، ومن أمثلتها جريدة "المؤيد"، في مكان استراحتهم في منطقة الشعب، وحرص عميد تلك الأسرة آنذاك المرحوم حمد الخالد الذي أرسل يطلب كتابه الذي في الديوانية بالإضافة إلى كتاب "رحلة ابن بطوطة"، وتأكد تلك الرسائل طيب الهواء في الشعب، ومناسبته للنقاوه من الأمراض.

وأخيراً تحفل تلك الرسائل بمجموعة من المصطلحات المحلية التي حاولنا بقدر الإمكان بيان معانيها، فكثير منها لم يعد معروفاً في وقتنا الحاضر.

- لا تحفاظ جسارة عبدالله السعود (الخالد)، فقد فقدناه أمس، ومن الصباح ونحن نبحث عنه، وعن ابن الطباخ، ولم نترك مكاناً لم نبحث فيه، ولم نطمئن إلا بوصول عزيز من الديرة، حيث أخبرنا بوصولهم الديرة..، ويطلب من ابن عمه معاقبته على عودته إلى الديرة دون أن يخبرهم بذلك.

وبعد أن يؤكد متابعة بعض القضايا التجارية يطلب إرسال التتن (تبغ) الموجود في غرفته، وكذلك إرسال دقله ك atan صفراء جديدة ودشداشة نيسو ودشداشة مريكن.

وكتب في اليوم التالي (٢٢ رجب) إلى السيد مهلهل رسالة يؤكد فيها معاقبة عبدالله السعود. ويشير فيها إلى عودة عمه حمد الخالد إلى البلد، وأنه قد أمرهم أن يعزموا الشيخ يوسف وأصدقاءه. وذكر أنهم قد طلبوا من العم حمد أن يبقى عبدالله الحمد الخالد في الشعب لأن الهواء موافق له، وقد سمح بذلك، فالمرجو إرسال ملابس إضافية له.

وفي ٤ من شعبان ١٣٤٠ هـ (٤ من أغسطس ١٩٢٢ م) كتب السيد حمد الخالد إلى ابنه مهلهل رسالة ضمنها بعض الطلبات منها:

- منفاص كبير من المنافيخ الجدد التي عندكم للسقاء.

- خبز كبار الذي ثمنه آتنين، عدد ثلاث خبزات بدون سمسسم.



مغاصات اللؤلؤ والمحار في الخليج العربي^(*)

ترجمة: محمد عبدالله الغنيم

على ضخامة المصالح المشتركة في قيمة الألائے المصدرة من الخليج البالغة ٣٠٠,٠٠٠ جنيه إسترليني عام ١٨٣٣م، و٤٠٠,٠٠٠ جنيه عام ١٨٦٦م، وبلغت القيمة عامي ١٩٠٣ و ١٩٠٤م، ٤٣٤,٣٣٩ جنيهًا على أقل تقدير.

ويضاف إلى ذلك ٤٣٩,٣٠ جنيه، هي قيمة الأصداف، أو عرق اللؤلؤ التي كانت قليلة جدًا في السابق أو معدومة.

وللغوص على اللؤلؤ بعد تجاري وبعد سياسي، ولنا في ذلك حديث بعد أن نقدم أولاً الصورة العامة لهذه الصناعة.

مغاصات اللؤلؤ

التركيبة الجيولوجية لقاع مياه الخليج العربي ومدى ضحالتها ودرجة حرارتها ملائمة لنمو محار اللؤلؤ بشكل كبير.

وتحتل المغاصات الخصبة المعروفة والمجربة مساحة كبيرة جداً من الخليج، وخاصية على الجانب العربي، وتقع في الخط الذي يفصل بين الساحلين العربي والفارسي مغاصات اللؤلؤ الوفير، ويبدأ هذا الخط الفاصل على بعد أميال قليلة من ساحل عمان المتصالح غرب مدينة دبي، ويمتد إلى شمال جزيرة صير بو نعير، ثم ينحني هذا الخط على بعد ٢٠ أو ٣٠ ميلاً عن أقرب يابسة مستديراً حول نتوء قطر ومجموعة جزر البحرين. وإلى الشمال من جزر البحرين يتناقص عرض ذلك النطاق إلى

الغوص على اللؤلؤ من الصناعات الرائدة في الخليج العربي، إلى جانب كونها المهنة المميزة لأبناء ذلك الإقليم ، فهي المصدر الأساسي أو الوحيد للرزق لسكان الساحل العربي من الخليج. إذ تتدحر التجارة في الكويت بشدة عندما يقل مصوّل اللؤلؤ، وفي البحرين ينخفض مستوى التجارة إلى الحدود تقريرًا من مستوى الحالي، كما أنه من الممكن أن تتحمّي موانئ ساحل عمان المتصالح من الوجود لعدم توافر مصادر أخرى للرزق. وبعبارة أخرى تعتمد القوة الشرائية لسكان الساحل الشرقي من الجزيرة العربية على الغوص على اللؤلؤ بشكل كبير. ويشير الجدولان ١ و ٢ إلى أن عدد السفن المستخدمة في هذا المجال بلغت الآن ٥٠٠^(١)، كما بلغ عدد العمال المشاركون في الغوص أكثر من ٧٤,٠٠٠^(٢)، ولتوسيع أهمية الغوص في توفير سبل العيش يجب وضع جميع أهالي العمال في عين الاعتبار، وكذلك رؤوس الأموال الكبيرة التي تستثمر في هذه الحرفة، صغيرة كانت أم كبيرة. ويتبع الجدولان ٣ و ٤ دلائل أكثر

(*) Burdett, Anita (Edit.): Record of The Persian Gulf Pearls Fisheries (1859-1962). Archive Editions, London 1995. Vol.1.pp304-311.

وتعتمد هذه الدراسة على مجموعة من التقارير التي أعدّها عدد من المهتمين من العلماء والباحثين والمعوّثين السياسيين، ذكرت في هامش التقرير أعلاه.

(١) هذا العدد يشمل الساحلين العربي والفارسي، ويحسب الجدول فإن مساحة الساحل العربي تبلغ ٣٥٧٧ سفينة، والساحل الفارسي ٩٢٤ سفينة، فيكون المجموع ٤٥٠١ سفينة.

(٢) يبلغ عدد العاملين في الساحل العربي ٦٥٢١٢ رجلاً، وفي الساحل الفارسي ٨٨٨٤ رجلاً.



جدول (١) عدد سفن الغوص والعاملين عليها (الساحل العربي من الخليج)

المجموع	الإحساء	الكويت	قطر	البحرين	ساحل عمان المصالح ^(*)	البلد/ الميناء
3,577	167	461	817	917	1215	عدد السفن
65,212	3444	9200	12890	17633	22045	عدد الرجال
	21	20	16	19	18	متوسط عدد الرجال في السفينة

(*) هو ساحل الإمارات العربية المتحدة الآن، ويتضمن هذا الساحل نحو 11 ميناء، وأهم الموانئ التي تخرج منها سفن الغوص هي: أبوظبي (410 سفينة)، ودبي (335 سفينة)، والشارقة (183 سفينة).

جدول (٢) عدد سفن الغوص والعاملين عليها (الساحل الإيراني)

المجموع	موانئ ^(*) أخرى	خرج	جزيرة خرج	مقام	نابند	بستانه	لنجة	جزيرة الشيخ شعيب	جزيرة قيس	البلد/ الميناء
924	506	40	42	47	51	72	76	90	عدد السفن	
8884	1070	250	538	155	169	1306	932	1464	عدد الرجال	
أقل من عشرة أشخاص										متوسط عدد الرجال في السفينة

(*) تمثل الموانئ الأخرى نحو 40 ميناء وبلدة، يتفاوت بينها عدد السفن المشاركة في الغوص من 3 - 35، وقد أثبتنا الموانئ المهمة.





يطلق على المناطق التي يوجد فيها اللؤلؤ مصطلح "هيرات" ومفردتها "هير"، بينما المغاصات الموجودة فوق الأكمات التي تحيط بها المياه العميقة جداً يطلق عليها اسم "نجوات" ومفردتها "نجوة". ومن الجدير بالذكر أن جميع الهيرات معروفة منذ القدم، بينما النجوات عادة ما تكون حديثة الاكتشاف، وتحمل عادة اسم مكتشفها.

وأفضل حقول المحار هي التي تكون على مستوى واحد، وتقع في مكان مياهه صافية ورماله ناعمة بقضاء تغطي الشعاب المرجانية. ويعتقد أن اختلاط الطين أو المواد الترابية مع الرمال ضار باللؤلؤ، والحقول التي تحتوي على مثل تلك الشوائب معرضة للاستنزاف. وعادة ما يكون المحار غير ملتصق تماماً بالقاع، ولكنه يستلقي بحرية على الرمال أو يلتصق بأعشاب البحر أو المرجان، وفي بعض الأحيان يوجد على شكل مجموعة متشبكة بعضها بعض، يطلق عليها اسم "تبرة" أو "تباري"^(٢) للجمع، ويقال إن العثور على "تبرة" غنية باللؤلؤ قد يعوض عن فشل سفينة خلال موسم كامل.

محار اللؤلؤ

ينقسم المحار المنتج لللؤلؤ في الخليج العربي إلى ثلاثة أنواع، وكل منها ينتج الأصداف (أم اللؤلؤ)، كما ينتج اللؤلؤ:

النوع الأول هو محار اللؤلؤ العادي وهو "المحار" بالعامية، ويعود المصدر المنتج لللؤلؤ،

(٢) التبرة هي القاع الغني بالمحار، وليس له علاقة بالشكل الذي يكون عليه المحار، غير أن الشكل المذكور قد يؤدي إلى وفرة المحار وسهولة جمعه.

أن ينتهي عند جزيرة أبو على، ولكن يوجد بعض المغاصات (هيرات) إلى الشمال من ذلك النطاق، غير أنها قليلة الأهمية^(١).

وفي الخليج الكبير الواقع بين ساحل عُمان المتصالح (الإمارات العربية المتحدة الآن) وبين قطر يتراوح عمق المياه بين ١٠ و ١٥ قامة، وقد تصل في بعض الأماكن إلى ٢٠ و ٢٣ قامة، كما يوجد نجوات غارقة، وهي مناطق ترتفع عن قاع البحر؛ يتراوح عمقها بين ٣ و ٩ قامات. وكان هذا هو مظهر التوزيع العام الأساسي لمناطق المغاصات في الخليج.

أما عن مغاصات الساحل الفارسي فهي توجد غالباً بمحاذاة الساحل المتبدد بين لنجة والطاهري (طاهري)، وكذلك بالقرب من جزيرة خارج. والإنتاج الأكبر من جميع تلك المغاصات هو إنتاج تلك الواقعة في شمال البحرين وشرقها. ومغاصات الساحل الفارسي صغيرة وفقيرة باللؤلؤ، وفي الوقت الحاضر يتم حصدتها فقط مرة كل ثلاثة سنوات أو أربع.

وتوجد المغاصات على أبعاد مختلفة ابتداء من خط الساحل إلى نحو سبعين ميلاً داخل البحر، وعلى أعماق مختلفة من المناطق الضحلة تصل إلى ١٨ قامة على الأقل. ومن المحتمل أنها قد توجد أيضاً في مناطق أبعد من البحر وأعمق غير أن سكان هذه المناطق لا يستطيعون الوصول إليها. ويعتقد العرب أنه موجود في قيعان خلجان سواحل رؤوس الجبال حيث يكون العمق ما بين ٢١ و ٢٥ قامة.

(١) تمت إلى الشمال مجموعة من الهيرات بالقرب من الكويت، تسمى هيرات العدان، ولها أهميتها، غير أن تركيز الكاتب كان على الهيرات القريبة من البحرين فقط (المترجم).



جدول (٣) إحصاءات لقيمة اللؤلؤ الذي يتم تصديره سنويًا من
المراكم الرئيسية للخليج العربي بين عامي ١٨٧٣ و ١٩٠٦ م^(*)

السنوات	ساحل عمان المتصالح (روبية)	البحرين (روبية)	لنجه (روبية)	مسقط (روبية)	بوشهر (روبية)	بندر عباس (روبية)	القيمة السنوية التقريرية (استرليني)
1873-74	11,80,000	21,00,000	45,50,000	20,000	46,500	...	£ 625,933
1874-75	12,00,000	21,00,000	57,00,000	30,000	...	...	723,775
1875-76	14,90,000	28,00,000	32,00,000	50,000	...	...	549,000
1876-77	10,00,000	21,75,000	23,72,000	20,000	...	...	391,808
1877-78	21,24,200	18,50,000	23,95,000	30,000	...	...	371,308
1878-79	12,16,560	15,20,000	29,95,000	3,000	...	...	371,098
1879-80	14,00,000	18,11,000	22,40,000	50,000	...	...	344,187
1880-81	30,50,000	20,23,000	22,76,000	60,000	...	...	366,408
1881-82	26,65,000	15,86,000	28,47,000	80,000	...	...	378,922
1882-83	22,87,000	16,59,000	23,08,000	60,000	...	...	339,381
1883-84	28,22,000	19,77,500	26,80,100	45,000	...	...	385,742
1884-85	39,78,000	23,12,000	26,82,900	40,000	2,000	...	408,267
1885-86	26,00,000	17,44,000	31,20,000	41,000	...	...	375,071
1886-87	18,00,000	18,21,000	25,61,000	65,000	11,700	...	327,968
1887-88	26,00,000	24,93,500	31,80,000	70,000	27,500	...	408,870
1888-89	50,00,000	32,07,000	43,34,000	75,000	19,000	...	523,637
1889-90	40,00,000	33,31,000	44,85,000	80,000	13,000	...	549,243
1890-91	27,00,000	38,76,000	32,05,500	60,000	21,200	...	541,702
1891-92	35,00,000	42,31,000	40,95,000	60,000	34,500	...	588,709
1892-93	52,50,000	49,25,000	48,50,000	55,000	5,000	...	614,001
1893-94	50,00,000	38,93,750	42,05,000	50,000	8,440	...	483,767
1894-95	60,00,000	46,58,620	39,03,000	40,000	32,200	...	473,446
1895-96	80,00,000	38,55,000	41,02,000	30,000	...	71,000	458,320
1896-97	1,00,00,000	51,67,000	38,65,000	30,000	...	...	545,520
1897-98	75,00,000	39,11,000	35,72,000	35,000	...	15,800	481,010
1898-99	55,00,000	47,93,000	38,51,000	40,000	...	20,000	577,623
1899-1900	77,49,990	68,24,430	33,99,000	50,000	52,005	...	689,533
1900-01	42,00,000	39,61,700	27,50,000	55,000	...	...	449,508
1901-02	50,00,000	71,30,100	40,13,500	25,000	...	15,000	741,465
1902-03	80,00,000	84,95,610	70,41,648	52,000	2,025	...	1,307,241
1903-04	90,00,000	1,02,75,300	49,05,000	22,000	...	...	1,493,975
1904-05	50,00,000	1,04,88,000	6,23,800	30,000	1,800	1,000	1,076,973
Totals	13,28,12,750	12,27,95,510	11,23,98,348	14,43,000	2,76,870	1,22,600	17,963,310
Averages	41,60,398	38,37,359	35,12,448	45,093	8,652	3,831	£ 561,353

والإحصاءات المتوفرة الخاصة بموسم عام ١٩٠٦ / ١٩٠٥ هي على النحو التالي:

البحرين ٨٩,٥٠٠، مسقط ٧٥,٠٠٠، ولنجه ١٢,١١٩.

والقيمة هنا بالروبية، والمجموع الكلي لقيمة إنتاج اللؤلؤ وفق سعر الإسترليني (آنذاك) ١١,٥٧٢ جنيه إسترليني.

(*) تم الحصول على الأرقام الموجودة في العمود الأخير من الجدول عن طريق استثناء تلك الخاصة بساحل عمان المتصالح، وتضمين عام ١٩٠٢ / ١٩٠١ ، إذ إنه أثناء تلك الفترة تم تصدير كل اللؤلؤ من عمان عبر لنجه، وتم إدراجه في صادرات ذلك المكان. ومع ذلك، تم في عامي ١٩٠٣ / ١٩٠٢ و ١٩٠٤ / ١٩٠٣ تصدير حوالي نصف وربع من إنتاج ساحل عمان المتصالح عبر لنجه فقط على التوالي، وقد تم تصدير المتبقى من هذه الأعوام وكل إنتاج عام ١٩٠٥ / ١٩٠٤ مباشراً، وقد أهمل تبادل اللؤلؤ بين المراكز الرئيسية (باستثناء عام ١٩٠٥ / ١٩٠٤، حيث سُمح بذلك) لكونه شيئاً ضئيلاً، كما أن كمية منها قد تم التهرب من تسجيلها، وكان يتم تحويل الدولار المسقطي من عام ١٨٧٣ / ١٨٧٤ إلى ١٨٩٧ / ١٨٩٦ م عند معدل صرف (\$1=Rs2)، ومن عام ١٨٩٨ / ١٨٩٧ إلى ١٨٩٥ / ١٩٠٤ م عند معدل صرف (\$3=Rs4). وكان يتم تحويل الروبية بمتوسط سعر الإسترليني السائد في الهند في كل عام.

وتعتمد الإحصاءات الخاصة بالجانب العربي على حجم الأعمال التي يُعرف أنه تم تداولها من قبل التجار الفردية، أما الجانب الفارسي فتستند إلى عائدات الجمارك. وفي كلتا الحالتين قد تكون الأرقام أقل من الحقيقة، نتيجة لعمليات الاتهام (السهو) أو بخس القيمة المقصودة.



جدول (٤) إحصاءات لقيمة الأصداف (أم اللؤلؤ) الذي يتم تصديرها سنويًا من المراكز الرئيسية للخليج العربي بين عامي ١٨٧٣ و ١٩٠٦م^(*)

السنوات	ساحل عمان المتصل (روبية)	البحرين (روبية)	لنجه (روبية)	مسقط (روبية)	بوشهر (روبية)	النسبة السنوية التقريرية (استرليني)
1873-74	4,900	15,000	...	20,000	...	4,065
1874-75	5,000	2,500	20,000	30,000	...	7,424
1875-76	1,300	3,200	38,000	50,000	...	13,492
1876-77	1,500	4,10	32,000	20,000	...	16,168
1877-78	2,500	350	55,000	60,000	...	15,101
1878-79	5,000	4,500	2,01,000	18,000	...	19,793
1879-80	10,600	1,300	74,000	35,000	14,000	13,202
1880-81	27,000	2,000	1,52,300	12,000	30,000	17,147
1881-82	88,000	2,250	1,73,500	16,000	5,000	17,408
1882-83	45,000	2,400	1,40,500	23,000	...	16,201
1883-84	8,500	2,550	1,85,000	9,545	1,500	15,130
1884-85	73,000	2,700	1,42,200	12,000	2,000	13,580
1885-86	79,000	2,850	1,27,400	15,000	9,700	12,725
1886-87	50,000	...	70,000	20,000	...	7,975
1887-88	15,000	...	98,000	20,000	...	9,520
1888-89	25,000	...	95,000	10,000	...	8,625
1889-90	55,000	...	1,65,000	18,000	...	13,131
1890-91	60,000	...	1,49,000	14,000	...	13,275
1891-92	80,000	22,100	99,000	20,000	...	10,066
1892-93	78,000	59,400	1,47,200	25,000	3,04,850	32,091
1893-94	60,000	79,100	1,12,000	30,000	4,25,060	37,267
1894-95	70,000	74,250	48,200	27,000	76,360	10,759
1895-96	65,000	75,100	50,800	20,000	1,87,650	16,842
1896-97	50,000	79,500	30,200	20,000	2,23,040	18,786
1897-98	50,000	91,120	36,900	26,000	3,37,442	27,411
1898-99	60,000	1,11,320	48,600	30,000	7,95,200	60,395
1899-1900	69,900	67,905	79,725	35,000	3,34,710	31,871
1900-01	31,000	1,12,730	51,000	1,17,180	1,86,096	27,925
1901-02	35,000	1,61,515	92,000	22,588	1,07,606	17,894
1902-03	35,000	1,04,715	88,500	70,500	24,197	15,525
1903-04	40,000	2,36,190	68,500	62,500	27,165	30,439
1904-05	25,000	2,05,420	52,405	60,000	32,457	26,260
Totals	12,93,200	15,22,365	29,04,830	9,68,313	31,24,093	5,85,502
Averages	40,415	47,573	90,775	30,259	97,626	£18,297

(*) تم الحصول على الأرقام الموجودة في العمود الأخير من الجدول عن طريق استثناء تلك الخاصة بساحل عمان المتصل، والتي يتم تصدير كامل إنتاجها عبر لنجه أو يتم إدراجه ضمن عائدات ذلك المكان، بما في ذلك عام ١٩٠٢ - ١٩٠٣م، كما تم خصم ربع إنتاج البحرين أيضاً لسبب مماثل أثناء الفترة نفسها، وقد تم حساب قيم الدولار المسلط والروبية كما في الجدول.^٣



السطح فوق العامين والجزء الأكبر منه فوق الثلاثة
الأعوام.

وتحركات المؤلئ غير متوقعة بتناً وصعبة التوقع، حيث إنه في موسم عام ١٨٧٦ م تجمّع العدد الأكبر من سفن الغوص في الخليج في المياه الضحلة القرية من شاه علم، وتم اصطياد كمية هائلة من المحار، وفي العام التالي كان هذا الموضع خاليًّا من المحار تقريباً على عكس توقعات الغواصين.

ومن المعروف أيضاً أن المحار في الخليج يعاني أحياناً بقسوة من اضطرابات الأعماق المتصابحة مع انبعاث الغازات والمتتجات البيتمينية، وهذا ما حدث في عام ١٩٠٠ م عندما كانت بعض الأماكن في الجانب العربي من الخليج محمرة وعكرة، وكان المحار في بعض المغاصات ميتاً أو متسمراً بحيث لم يحيطوا على اللآلئ.

والملوّمة التي تقول إنّ العرب يطّعمون
مغاصات المحار في بعض مواسم السنة معلومة
خاطئة، والمحار لا يأكله العرب ما عدا سكان عمان
المصالح.

لؤلؤ الخليج العربي

الكلمة الفصيحة للؤلؤ في اللغة العربية هي لؤلؤة
للمرء، (لؤلؤ ولآلئ للجمع)، وفي اللغة الفارسية
"موارد"، ولكن المصطلح الشائع المستخدم في
بلدان الخليج هو "قماشة" (قماش للجمع).

وبخصوص محار اللؤلؤ السيلاني يعود سبب تكون اللؤلؤ داخله إلى إفراز مادة الصدف على الجسد الخارجي لجسم طفيلي، والوضع على الأرجح ماثل لطريقة تكون لؤلؤ محار الخليج العربي. ولا يزال سكان الخليج العربي يؤمنون بالخرافة التي تقول إن

ويوجد في كافة أنحاء الخليج من تحت سطح الماء قليلاً إلى عمق يصل إلى ١٨ قامة على الأقل.

النوع الثاني هو "الزنية"، وجمعها "الزنبي" وينتشر بشكل أساسي في مياه الساحل الممتد بين راس الخيمة وغبة الغزيرة، حيث يوجد أكبر أنواعها، وأفضلها يؤخذ من المغاصات الواقعة حول جزيرة الشيخ وهندرابي وقيس، كما أنها شائعة حول جزر أرزنه وديننا. ويعثر على الزنية في نفس الأعماق التي يوجد فيها النوع الآخر من المحار، وخصوصاً في القيعان الطينية الصلبة والتي تكثر فيها القواعع ولكن اللآلئ التي تنتجها الزنية قليلة وذات جودة رديئة.

النوع الثالث يسمى "الصديفية"، وجمعها "صديفي"، ويكثر حول جزر شيخ الشعيب وهندرابي وقيس وقرب شIRO وفي جزر داس والقرنين وزركو وعلى سواحل رؤوس الجبال بين راس الخيمة وغبة الغزيرة، وتشابه الصديفية والزننية في طبيعتهما؛ وبيئة وجودهما؛ فهما تعيشان في نفس الأعماق الطينية الصلبة أو الصديفية، وعادة لا تنتج الصديفية الالائى، ولكن عندما يحدث ذلك تكون اللؤلؤة كبيرة وجودتها عالية.

لا توجد قاعدة معينة وأكيدة تحكم في نمو المحار وتشرح تقلبات نمو مستعمرات المحار في الخليج، والأعداد المتباينة في ازدياد محصول اللؤلؤ أو مقصانه من موسم لآخر لم يتم التحقيق والبحث فيها كما حدث في سيلان.

ويعتقد أن المحار يزداد بشكل أفقى حتى نهاية العام فيبلغ ٢ بوصة، وبعد ذلك يتقلص معدل نموه. وإنما كانت هذه القاعدة صحيحة فسيكون عمر معظم المحار الذي يجلبه الغواصون في الخليج إلى



إسترليني، ثم جلبت إلى الهند لصياغتها. وهناك أيضاً لؤلؤة ممتازة سيتم ذكرها في جزء التاريخ السياسي للمغاصات العربية.

ويقول خبراء الخليج أن أضخم وأبيض وأثقل وأفضل اللآلئ يتم الحصول عليها في المياه العميقة، بينما المياه الضحلة ذات الأرضية الخصبة تحتوي على لآلئ أقل في الكتلة، وتتدرج تدريجاً ثابتاً في الألوان. وهذا التأثير في الألوان هو بفعل تأثير ضوء الشمس، ويقال إن هناك اختلافاً في نوعية اللؤلؤة بحسب نموها بين الجزر وبين الأراضي اليابسة، وإن المياه العميقة تمثل بيئة مناسبة لتكوير اللؤلؤة وجعلها أكثر بريقاً، بالإضافة إلى صفات أخرى تزيد من قيمتها، وتدفع الوطنية عند صيادي اللؤلؤ في الخليج إلى الإيمان بأفضلية لآلئ منطقتهم، وذلك بحسب رقم افتراضي لطبقات اللؤلؤ، وقد حددوا طبقة واحدة للؤلؤ كراتشي، وثلاث طبقات للؤلؤ السيلاني، وخمس طبقات للؤلؤ البحر الأحمر وسوق قطرة، وعدد لا ينقص عن سبع طبقات للؤلؤ العادي في الخليج، بينما وصف بعضهم اللؤلؤ في جزيرة خارج بأنه يحتوي على ثمان طبقات.

أمم اللآلئ في الخليج

ذكرنا سابقاً أنه من الممكن العثور على أم اللآلئ في جميع أنواع المحار الثلاثة التي توجد في الخليج، ولكن المنتج الأساسي لهذا النوع من اللآلئ هو المحارة العادي، وتزن المحارة العادي ما بين ٢,٥ إلى ٧ رطل، ويزن الذي ما بين ٥ أرطال إلى ٢٠ رطلاً، ويزن الصديفي ما بين بعض أونصات إلى ٧ أرطال، ويكون لون قشرة المحارة في الخليج عادة داكناً، ويمكن التمييز بينها وبين محار الهند المائل للون الفضي.

اللؤلؤة قطرة من مياه الأمطار أو قطرة من قطرات الندى حصلت عليها المحارة عندما صعدت إلى سطح البحر خلال الليل أو وقت هطول الأمطار.

وسنعود لطرح التصنيف التقني للؤلؤ في الخليج لاحقاً، ويكتفي حالياً ملاحظة الاختلاف الطبيعي في الألوان والأشكال والانتقال النوعية. وعند الحديث عن الألوان والأشكال والانتقال النوعية. وعند الحديث كما يسميه العرب اللؤلؤ الميت، ذو قيمة عالية، ونادر الوجود، وعند الحصول عليه عادة ما يكون باهتاً ولونه غير نقي، كما أنه يتكسر بعد عام أو أكثر.

واللؤلؤ الملون جزئياً ليس نادر الوجود، ومعظمها يكون أسود أو بنياً مع تداخلات اللونين الأبيض أو الأزرق، إلى جانب اللؤلؤ المكور والمتناقض الذي نما غالباً في بيئة جيدة.

وهناك أنواع شتى من اللؤلؤ المشوه الذي ينمو في الخليج، ومن أشهرها اللؤلؤ نصف الكروي المسمى "الزر"، وهي مسطحة في أحد الجوانب ربما بسبب تعرضها للضغط من الصدفة، وقد تكون جوفاء غير منتظمة فتسمى باللؤلؤة الفقاعية والتي كونتها المحارة كأسلوب دفاعي داخلي بعد نجاح طفيلي في اختراق الصدفة. ويسمى اللؤلؤ الصغير المتحلل أو السوي بـ"بذور اللؤلؤ"، ولكن هذا مصطلح أجنبي، ويبدو أنه لا يوجد مصطلح مقابل لهذا النوع باللغة العربية.

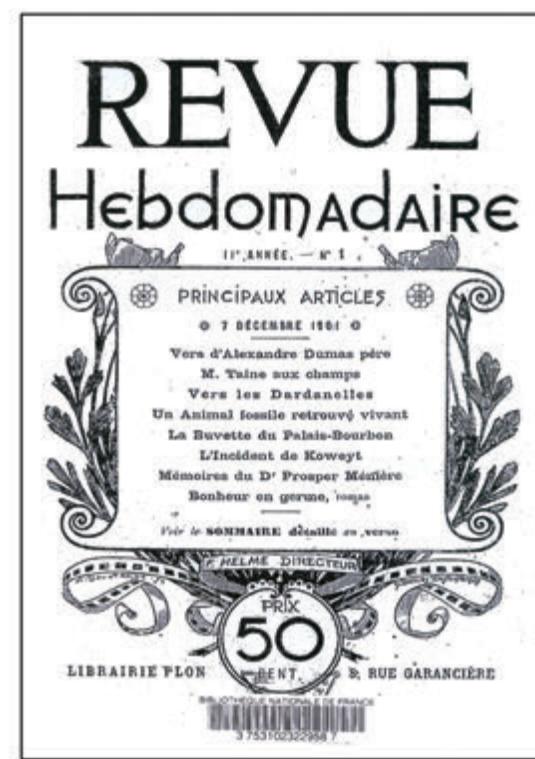
واللآلئ التي يتعدى وزنها ٣٠ جبة يندر وجودها في الخليج العربي، وكلما صغر حجم اللؤلؤ زادت كميته، وقد وجدت واحدة من أفضل لآلئ الخليج عام ١٨٦٧ م تحت عمق ١٦ قامة قرب جزيرة شيخ شعيب، واشتراها أحد التجار مقابل ١٥,٠٠٠ جنية قران، وبيعت في باريس مقابل حوالي ٨٠٠٠ جنيه.



حادثة الكويت (*)

بقلم: أندرى سوش

ترجمة: أ.د. محمد المرزوقي سعيد



وتحوبله إلى بحر خاص بهم؟ تلقت أوروبا الخبر بتأثير كبير، وأخذت الصحافة الإنجليزية تبرر التدخل البريطاني بأن الكويت كانت من الناحية السياسية والإدارية مستقلة عن القسطنطينية، وبعد ذلك ادعت أن الجنود الأتراك النازلين من العراق، والمقاتلين العرب القادمين من أعلى بلاد العرب كانوا يهددون الكويت بـ، وكتب الصحافة كذلك أن شيخ الكويت هو الذي طلب حماية من إنجلترا، وأنها تفضلت بإرسال سفنها الحربية إلى الخليج محافظة منها على السلام المهدد. وفي الخلاصة قالت الصحافة إن نوايا إنجلترا كانت صافية مثل البلور.

لا يمكن القول إن الوقت قد فات عن العودة من جديد إلى الكتابة عن حادثة الكويت، تلك الحادثة التي أثارت الرأي العام العالمي في شهر أكتوبر المنصرم، ومنذ ذلك الوقت جرت أحداث جديدة علم بها الأوربيون، وأتاح مرور الزمن تقديرًا أكثر دقة لمجريات الأحداث، وتبليورت فكرة مختلفة عن الأفكار التي تاه فيها الإخصائيون في السياسة الشرقية؛ فلنستعد في مرحلة أولى تاريخ الواقع في الكويت، ولنحاول في مرحلة ثانية أن نبين أهميتها ومعانيها.

- ١ -

يقع ميناء الكويت على ضفاف الخليج العربي، غير بعيد عن مصب نهر دجلة والفرات. ومنذ قرون عديدة كان هذا المרפא تحت الهيمنة التركية التي تعين الوالي^(١). وإلى هذا التاريخ لم تكن هناك أية مشكلة، لكن في نهاية سبتمبر المنصرم علمنا أن طرادة إنجليزية منعت سفينة تركية من إنزال فرق عسكرية في المكان، وبدا الأمر وكأنه منع لأناس من العودة لبيوتهم؛ هل كان الإنجليز الذين كانوا وقتها أسيادا على البحرين ينون الاستئثار بالخليج

(*) André Suché, L'incident de Kuweit, Revue Hebdomadaire, 11ème année, No1 PP.70-99.7Décembre 1901.

(١) هذا ما كانت تشيعه الدولة العثمانية، واعتقدت بعض الأوربيين، الواقع غير ذلك، فلم يكن لتركيا نفوذ في الكويت، ولم يتدخل أحد من خارج البلاد في تعيين حاكمها منذ نشأتها، وكان ذلك يتم باتفاق أهل الكويت.

الرافدين ويصل ببغداد والبصرة ليصل بعد ذلك إلى الكويت على الخليج العربي؛ هذا المرفأ هو إذاً نقطة النهاية والوصول للسكة الحديد هذه. وبعد مباحثات طويلة تم التوصل إلى اتفاق يقضي بأن يشترك في تمويلات البناء والاستغلال رأس المال الفرنسي والألماني، وأن تُعطي تركيا الضمانات الضرورية. وبما أن سكة الحديد هذه هي مؤسسة فرنسية ألمانية لم يكن من المقبول في نظر الإنجليز ألا تمتلك نقطة وصوله على الخليج نفس الدولة التي تمتلك الطريق الكبير للتجارة الدولية قبل هذا، أي قanal السويس، لكن، لو طرحت مسألة وضع الكويت تحت الحماية - وهي في الواقع مسألة غير مطروحة - فمن المنطقي أكثر أن تكون تحت حماية فرنسية ألمانية. ونظراً إلى كل هذه الخلفية كانت الادعاءات الإنجليزية مثيرة لانتباها ولانتباها جiranنا الألمان؛ فإنجلترا التي كانت سيدة الطريق بين الهند وأوروبا تريد اليوم أن تستأثر أيضاً بالطريق البرية.

وقد أثار تصرف إنجلترا سيلًا من الاحتجاجات والمطالب في كل أرجاء أوروبا، ولم تهدأ العقول إلا بعد وصول برقية جديدة من اللورد كيرزون يقول فيها: "تُعبر إنجلترا عن رضاها بعد تصریح السلطان بنیته سحب قواته من الكويت، وأنها تعترف بسلطة الباب العالي على هذا البلد، شرط ألا يسمح لأي قوة أخرى بالتمرکز فيه". وبهذا التصریح رُفع خطر الحماية البريطانية، ولكن أغلق باب التمرکز في الكويت في وجه فرنسا وألمانيا وكذلك روسيا.

أما الصحافة في بقية القارة الأوروبية فإنها بالتأكيد لم تصدق هذه الرواية، ولفتت الانتباه إلى أن إنجلترا لا يمكن أن تدافع عن الكويت من خطر الأتراك، وكتبت أن تركيا لها من الرشد ما يحول بينها وبين الوقوف في وجه القبائل العربية، وباختصار شعر الأوربيون أن وراء حضور الطرادات الحربية إلى مرأة الكويت دوراً مريباً تلعبه إنجلترا.

وتوقفت الأمور عند هذا المستوى في شهر أكتوبر؛ حيث وصلت برقية من اللورد "كيرزون"، نائب الملك في الهند، تفيد بأن إنجلترا نصّبت حمايتها على الكويت، ويمكننا أن نتصور بسهولة أن هذا الخبر لم يجد قبولاً حسناً، وأعطى شرعية لكل الريّة في أعمال إنجلترا، حيث اتضحت الطريقة الغربية التي تريّد بها المحافظة على السلام، وأجّمعت الصحافة الأوروبية على التنديد بهذه الطرق التي اعتادت عليها إنجلترا في الواقع، ونجحت فيها غالباً، ولتساءل الآن: ما هو سبب هذا التأثير الأوربي بموضوع مرفاً صغير يكاد يكون مجهولاً قبل ذلك؟



وأن تم الملاحة بالإحاطة بسواحل فرنسا وأسبانيا وأن تخترق مضيق جبل طارق عوضاً عن نقلها عن طريق البر من "هافر" إلى مرسيليا وشحنها من هذا المرفأ. كذلك الأمر بالنسبة للبضائع الموجهة من الكويت إلى القسطنطينية، يكون من الأقل كلفة شحنها عن طريق البحر عوضاً عن شحنها على سكة الحديد. فمن وجه النظر التجارية أن هذا الخط الحديدي لن يكون سوى خط ثانوي في التجارية الدولية، ولن تكون له صلاحية سوى في ظروف حرب تجعل طريق قناة السويس غير آمنة. والشركات التي تكونت لتنفيذ المشروع لم تأخذ في عين الاعتبار ما يمكن أن تتحصل عليه من أرباح متأتية من النقل التجاري الدولي، وإنما أخذت بعين الاعتبار بشكل رئيس عائدات نقل المسافرين ثم كذلك العائدات المحتملة بعد تطوير الإنتاج الزراعي المحلي في الشرق الأدنى. فالمأمول لديها أن توفر سكة الحديد شباباً جديداً لهذه الأصقاص التي عرفت تاريخاً مزدهراً، وبخاصة بلاد الرافدين، والتي يُنظر لها اليوم على أنها - إذا ما ازدهرت - ذات مستقبل قد يضاهي شمال إيطاليا بما قد تتجه في وقت قريب من أرز ومن حبوب. حينها يمكن للكويت، باعتبارها النافذة على هذه البلدان الشرقية، أن تكتسب مكانة كبيرة.

وقد توجّه تفكير بعضهم إلى أن إنجلترا حريصة على وضع يدها على مفتاح هذه المقاطعات الغنية، لكن امتلاك المفتاح ليس أمراً كافياً، ومن المفروض أيضاً أن تمتلك المغارف وعربات اليد والحاويات لإفراغ المطمور وبيع محتوياته في بلدان

وللوهلة الأولى يبدو للملاحظ أن الإنجليز لقوا هزيمة منكرة بما أنهم فقدوا كل أمل في وضع يدهم على الكويت، لكن في واقع الأمر كانت الأمور أكثر تعقيداً من هذا. وسنحاول أن نبين فيما يلي أن إنجلترا نجحت في مناورة مزدوجة، موجهة ضد فرنسا وألمانيا ضد روسيا. فلنتأمل في المناورة الأولى، وهي في المستوى الاقتصادي.

إذا انطلقنا في تحليلنا من المستوى الاقتصادي، لا يمكن لهذا التقهقر الإنجليزي أن يكتسي بطابع الهزيمة إلا إذا أصبحت سكة حديد القسطنطينية - بغداد - الكويت طريقاً كبيراً ورئيسيّاً بين أوروبا وأسيا، وإذا تحولت إلى طريق منافسة للطريق البحري وللمنفذ السويس. وفي هذه الحالة فقط يكتسب تملك نقطة الوصول أهمية كبيرة. لكن النقل البحري، رغم طول مسافاته، يبقى دائماً أقل كلفة من النقل بواسطة سكة الحديد. فما الفائدة من تفريغ حمولات آتية من الشرق الأقصى وموجهة لأوروبا؟ وما الفائدة كذلك من شحن حمولات آتية من أوروبا بعد أن تكون كلفة النقل بسكة الحديد قد أكلت نسبة كبيرة من الأرباح المأمولة؟ من الأكثر سيراً وجدو شحن البضائع من "مرسيليا" أو "ليفربول" أو "أنفارس" أو حتى من "ريغا"؛ عوضاً عن نقلها بالقطارات، وشحنها من الكويت. فكل عملية تمرير لبضائع من وسيلة نقل إلى أخرى تتضمن الكثير من المخاطر، وحتى نتصور الدور العملي الممكّن لسكة الحديد الشرقية في التجارة الدولية يجب علينا أن ندرك أنه من الأفضل بكثير أن تُشحن البضائع من ميناء "هافر"



دائم بقية أرجاء العالم. وهذا ما يمكن أن يفسر استيلاءها على "بورت أرتور" وغزوها لمنشوريا الذي يعكس ضرورة حيوية، ولا يمكن تفسيره بمجرد النهم أو بحب الغزو والسيطرة الذي يسكن عقل هذا القيصر أو ذاك، ويجعله يواصل بكل إصرار عمل سلفه. فما دامت الإمبراطورية لا تمتلك سواحلها الحرة، ولا تمتلك مرافع محمية من الثلوج، ستبقى في تبعية للقوى الكبيرة الأخرى. وهناك بحر غير بعيد نسبياً عن الحدود الروسية، ويلبي كل احتياجاتها، وهو بحر عُمان، الدراع الممدودة من المحيط الهندي، والتي تتكون منها سواحل جنوي بلاد فارس وبلوشستان. وحتى تصل روسيا إلى هذا البحر عليها أن تغزو بلاد فارس وأفغانستان، وهي عملية تبدو لنا يسيرة الإنجاز في الوقت الراهن. وبعد ذلك يمكنها أن تُناور وأن توجه اهتمامها لبناء المستقبل. ويمكنها أن تعطي دعماً دينياً للمسلمين من بين مواطنيها لتفوز بثقة المسلمين في البلاد الأخرى، كما يمكنها كذلك أن ت تعرض دعمها الاقتصادي وتحول إلى مصر في للفرس وللأفغان؛ فبورصتها دائماً مفتوحة لأصدقائها الحميمين، وبما أن بورصتها وافرة الإمكانيات منذ مدة، فلا عجب أن يأتيها التعاطف من كل طرف وأن يتکاثر أصدقاؤها. أما في المستوى الإستراتيجي فقد شرعت روسيا في مد خطوط لسكة الحديد، ويسير هذا التمدد الروسي نحو بحر عمان على خطين اثنين؛ أحدهما عبر بلاد فارس، والثاني عبر أفغانستان. وهذا الخط الأخير

آخر. فمن يستطيع أن ينزع إنجلترا مكانتها في النقل التجاري البحري؟ من هو أفضل منها ليكون الوسيط بين بلاد الراfdin وأوروبا؟ لا شك أن امتلاك المرفأ الرئيس الذي منه تُشحن منتجات الداخل له قيمة، لكن، بما أن الكويت ستبقى محايده يبقى بإمكان إنجلترا أن تتحصل على نسبة من الضريبة الجمركية مماثلة لما تضعه تركيا على الأمم الأخرى، وبالآخر يمكّنها دائماً، بالاعتماد فقط على امتياز حريتها التجارية، أن تبقى في موقع قوي. وإذا نظرنا إلى المسألة بهذا الشكل يمكن القول إن حادثة الكويت لم تلتحق ضرراً كبيراً بالمصالح الإنجليزية، لذلك كانت غاية إنجلترا فقط منع الشركة الفرنسية الألمانية أن تضع يدها على نقطة الوصول لخط سكة الحديد، وقد نجحت في تحقيق هذه الغاية، ولا يمكن لأحد أن ينكر ذلك.

- ٢ -

وقد قيل منذ وقت طويل إن "روسيا رأسها في الثلوج ورجلها في المناطق المشمسة". هذه الصورة رغم أنها ليست صحيحة بشكل تام فإنها تفسر لنا الضرورة التي يجد الروس أنفسهم فيها ليمدّوا نفوذهم نحو الجنوب؛ فروسيا تحيط بها بحار متجمدة طوال فترة طويلة من السنة، والمحيط الهادئ الجنوبي، وتحيط بها بحار داخلية مغلقة ببحر البلطيق والبحر الأسود. فالإمبراطورية الروسية محظوظة على فتح طريق لها نحو البحار الدافئة، وفقط بواسطة هذه البحار فقط يمكنها أن تتصل بشكل



وشيراز، وأن يصل إلى بندر عباس، والمرفأ الواقع على مضيق هرمز، حيث يتصل الخليج العربي ببحر عمان. ويمكن لروسيا، اعتماداً على بعض الأشغال الإستراتيجية، أن تتحكم في هذا المضيق وفي الخليج بِمُجْمِلِهِ، وفي كل الحالات سيكون أمامها بحر دافئ ومفتوح، لكن إنجاز كل هذا المخطط لن يكون أمراً يسيراً وسريعاً، والحال أن شاه الفرس قويٌّ وشديد التمسك بحياته. مع هذا يبدو أن الفرس قطعوا مؤخراً خطوة كبيرة بإنشائهم لبنك فارسي روسي، وهو بنك ليست له غاية ربحية بقدر ما غايتها توزيع المال على الأشخاص النافذين في البلاد، بغاية أن يُدرك الشعب أن على القرب منه يوجد صديق قوي ومعطاء.

وإذا تم إنجاز هذين الخطين ستؤمن روسيا لنفسها موقعاً اقتصادياً وسياسياً متميزاً في بلاد فارس وفي أفغانستان، وتتوفر لها إمكانية إرسال أعداد كبيرة من جندها وتسلیحهم تسليحاً جيداً وضمان تموينهم، مما يعني أن الغزو النهائي للمقاطعات التي تخترقها سكة الحديد يمكن أن يُنجذب دون إراقة دماء، وتحول بلاد فارس وأفغانستان إلى "منشورياً" جديدة.

لكن استقرار الروس على بحر عمان لا شك أنه يمثل خطراً على الهمينة الإنجليزية، لا على الهند فقط، وإنما أيضاً على مصالحهم في العالم بأسره، ويدرك الإنجليز أن الهند ليست غاية الروس، وأن غايتهما هي بحر عمان، لكن ماذا يمكنهم أن يفعلوا حتى يوقفوا هذا النزول الروسي إلى هذا البحر؟ بكل بساطة يمكنهم أن يبنوا خططاً موازياً حتى يكون حاجزاً أمامهم، وعند هذا لا بد من العودة لحادثة الكويت.

هو الأكثر صعوبة، وبعد موافقة الأمير على إنشائه، سيمر من هرآة وقندهار وسيكون انطلاقه من شبكة سكة حديد مرو، ويتوصل حتى "كوشك" ليرتبط بعد ذلك بشبكة سكة الحديد الهندية في "نيو تشامن"^(١)، ومن هناك يحاذى مساره نهر الأندوس ويصل إلى كراتشي. وما من شك في أن تكاليف الإنجاز ستكون كبيرة بسبب التضاريس الوعرة، ويشترط ألا يقتدي الأمير حبيب الله بسلفه الأمير الراحل الذي كانت سياساته تتسم بجمود كبير، وأن يكون أكثر تعاوناً مع الإنجليز في خصوص قطاعات سكة الحديد الواقعة في التراب الهندي. ولعل هذه هي الأسباب الثلاثة للركود الحاصل في إنجاز المشروع. لقد أُنجز قسم من الأشغال وتقدم حتى وصل الحدود الأفغانية (قطاع "كوشك")، لكن في هذه النقطة توقفت جهود الحكومة الروسية، وهي تأمل الآن أن تُسهم زيارة وزير الحرب الجنرال "كوروباتكين" إلى آسيا الوسطى في الوصول إلى الحل المرجو^(٢).

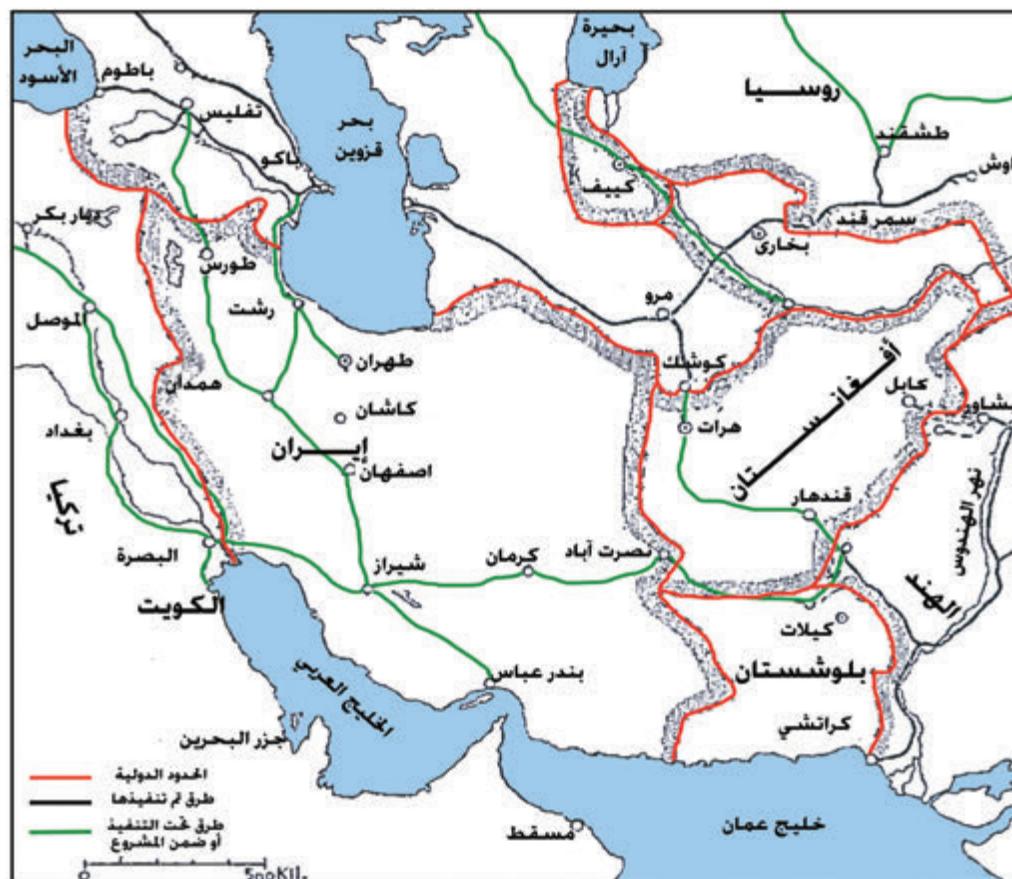
أما المخطط الثاني فقد تم الشروع في إنجازه أيضاً، ومنذ خريف سنة ١٩٠٠ م أصبح من الممكن الوصول إلى باكو عن طريق البر. وقد وصلتنا رسالة من أحد الأصدقاء الموجود حالياً في القوقاز بـأأن القطاع "باكو - بلدجاري - رشت، قد شُرع في إنجازه. وبعد هذه النقطة يبقى الكثير متظراً للإنجاز. من المفروض أن يمر الخط من همدان وأصفهان

(١) New Tchaman.

(٢) تم مؤخراً قطع خطوة هامة بالشروع في بناء خط "أورنبورغ" في آسيا الوسطى وهناك إصرار على التسريع بإنجازه.

حديد بغداد - الكويت. إن هذا الرسم الإنجليزي لخط سكة حديد بغداد عبر بلوشستان وجنوبي بلاد فارس يتقاطع مع الخط الروسي في مستوى "شامان" من ناحية، وفي مستوى "شيراز" من ناحية أخرى بطريقة تجعله يقطع الطريق على الروس، ويحول دون وصوّلهم إلى بحر عمان. وما من شك في أن التنافس بين إنجلترا وروسيا ستكون سرعة الإنجاز فيه أمرا حاسما، وما من شك في أن الإنجليز أوفر حظا لأن الأرضي التي يمر منها خطهم تقع في مناطق مسطحة، والدراسات الأولية والضرورية لها مُنجزة، ويمكن للبحرية العسكرية أن تساعد المهندسين، ولا تنسى أن الكويت قد وقعت تحبيدها.

من بين البرقيات التي أرسلها اللورد "كيرزون" في شهر أكتوبر برقيه مختصرة صيغت بالشكل التالي: "كان قرار حكومة الهند إيجابيا بشأن سكة حديد نوشكي"، وتمت كل الاستعدادات، وستبدأ الأشغال في الخين". وإذا نظرنا إلى الخارطة يمكننا أن نلاحظ أن "نوشكى" ليست بعيدة عن "نيوتشامن" ونهر الأندوس، وقريبة جدا من حدود بلوشستان؛ فهذا القطاع الواقع بين "نيوتشامن" و"نوشكى" ليس سوى نقطة بداية، ومن ضمن البرنامج أن تمر من "نصيرآباد" وشيراز وأن تنتهي في البصرة ومن هناك يمكنها أن تواصل باستعمال خط سكة



خرطة تبين امتدادات السكك الحديدية ومسار يبعها



في الهند وفي بقية بلدان العالم؛ لهذا السبب قررت إنجلترا أن تسبق الروس وأن تبني لها حاجزاً في شكل خط حديدي مواز للبحر يقطع طولاً الخطوط الروسية، وحتى يوفقاً في مفاوضاتهم كان عليهم أن يضمنوا من ناحية تحديد الكويت، وهي نقطة وصول سكة الحديد، ومن ناحية ثانية أن يحيدوا خط "نوشكى" - البصرة، وكان من الضروري أيضاً ألا تعلم أوروبا بالمشروع إلا عند انطلاق أشغال إنجازه؛ لذلك تظاهرت إنجلترا بالسعى لاحتلال الكويت، واقتصر نظر أوروبا إلى الكويت باعتبارها نقطة وصول خط السكة التي ستتنافس مع قناة السويس، وثارت ثائرة الأوروبيين وقدموا كل مساندتهم لتركيا لـ"هارس نفوذها في الكويت، وربحاً للوقت دخلت إنجلترا في مفاوضات واستجابت لها أوروبا، ومر شهر ونصف، وعندما انتهت المفاوضات مع الهند، انسحب إنجلترا بكل بساطة وقد غنمـت تحديد نقطة وصول الخط الفرنسي الألماني، وعبرت أوروبا عن ارتياحها، وانتشر الحديث عن "صفقة خاسرة" وعن "خطأ في سلوك إنجلترا".

ونظراً إلى كل ما سبق، نعتقد أن إنجلترا تصرفت بمهارة كبيرة رغم أنها كانت مقيدةاليدين. ولم تكن حادثة الكويت هزيمة بالنسبة لها، بل كانت عكس ذلك، ويمكن النظر إليها على اعتبارها نجاحاً دبلوماسياً من الطراز الأول، ومن الممكن أن يكون لهذا النجاح نتائج لها أهمية كبيرة.

وإذا عدنا لمسألة حادثة الكويت وتساءلنا من جديد إن كانت إنجلترا قد هُزمـت أو لم تهزمـ؟، فالآخرى بنا الحديث عن نجاح وليس عن هزيمة؛ فحتى إن تركـنا جانبـاً مسألـة تحـديد الكويت فإن الإنجـليـز، وفـقط في منـاخ الصـخبـ الذي تصـاعدـ أثناء حـادـثـةـ الـكـوـيـتـ، استـطـاعـواـ أنـ يـتـمـمـواـ الـاستـعـدـادـاتـ وـأنـ يـبدأـواـ فيـ إـنـجـازـ خطـ "ـنوـشكـىـ"ـ،ـ فـلـوـلاـ حـادـثـةـ الـكـوـيـتـ لـكـانـتـ استـعـدـادـاتـهـمـ،ـ وـأـشـغـالـهـمـ أـشـارـتـ اـنـتـيـاهـ القـوىـ الـكـبـرـىـ،ـ وـبـخـاصـةـ روـسـيـاـ؛ـ فـكـلـ ماـ جـرـىـ منـ حـمـلـةـ تـرـكـيـةـ وـإـنـزـالـ لـقـوـاتـ إـنـجـليـزـيـةـ وـالـذـهـابـ وـالـإـيـابـ لـلـمـدـمـرـاتـ إـنـجـليـزـيـةـ لـيـسـ إـلـاـ مـسـرـحـيـةـ فيـ غـاـيـةـ الـبـرـاعـةـ كـانـ هـدـفـهـاـ مـغـالـطـةـ أـورـبـاـ،ـ وـرـوـسـيـاـ وـحـدـهـاـ خـسـرـتـ الشـوـطـ،ـ وـبـشـيـءـ مـنـ الـمـبـالـغـ يـمـكـنـ القـوـلـ إـنـ الـكـوـيـتـ هـيـ "ـفـاـشـوـدـاـ"ـ لـرـوـسـيـاـ.

ويمـكـنـ أنـ تـوـلـدـ بـعـضـ الصـعـوبـاتـ،ـ وـمـنـ بـيـنـهـاـ ماـ قـدـ يـتـرـبـ عـلـىـ تـدـخـلـ فـرـنـسـاـ فـيـ مـشـرـوعـ الـخـطـ الـإـنـجـليـزـيـ،ـ وـبـالـضـبـطـ فـيـ شـأـنـ الـقـطـاعـ الـفـارـسـيـ مـنـ السـكـةـ الـوـاقـعـ بـيـنـ "ـنـوـشكـىـ"ـ وـالـبـصـرـةـ.ـ فـمـوـاطـنـوـنـاـ الـفـرـنـسـيـوـنـ وـدـبـلـوـمـاسـيـوـنـاـ هـمـ فـيـ بـلـادـ فـارـسـ تـأـثـيرـ كـبـيرـ،ـ وـبـالـتـالـيـ يـمـكـنـ لـفـرـنـسـاـ أـنـ تـتـحـصـلـ إـنـ أـرـادـتـ ذـلـكـ عـلـىـ تـعـوـيـضـاتـ كـمـقـابـلـ لـحـيـادـهـاـ فـيـ الـمـسـأـلـةـ.

وـفـيـ الـخـلاـصـةـ،ـ هـذـاـ مـاـ تـعـنـيـهـ حـادـثـةـ الـكـوـيـتـ:ـ يـرـيدـ الـرـوـسـ بـنـاءـ خـطـيـنـ لـسـكـةـ الـحـدـيدـ،ـ أـحـدـهـماـ يـخـتـرـقـ بـلـادـ فـارـسـ،ـ وـالـثـانـيـ يـخـتـرـقـ أـفـغـانـسـتـانـ حـتـىـ يـتـصـلـوـاـ بـبـحـرـ عـمـانـ الدـافـعـ وـالـمـفـتوـحـ،ـ وـكـانـ مـنـ شـأـنـ هـذـهـ الـمـشـارـيـعـ الـرـوـسـيـةـ أـنـ تـمـثـلـ خـطـرـاـ عـلـىـ إـنـجـلـتـرـاـ



تجارة الخيل قديماً في الكويت

إعداد: أ.د. عبدالله يوسف الغنيم

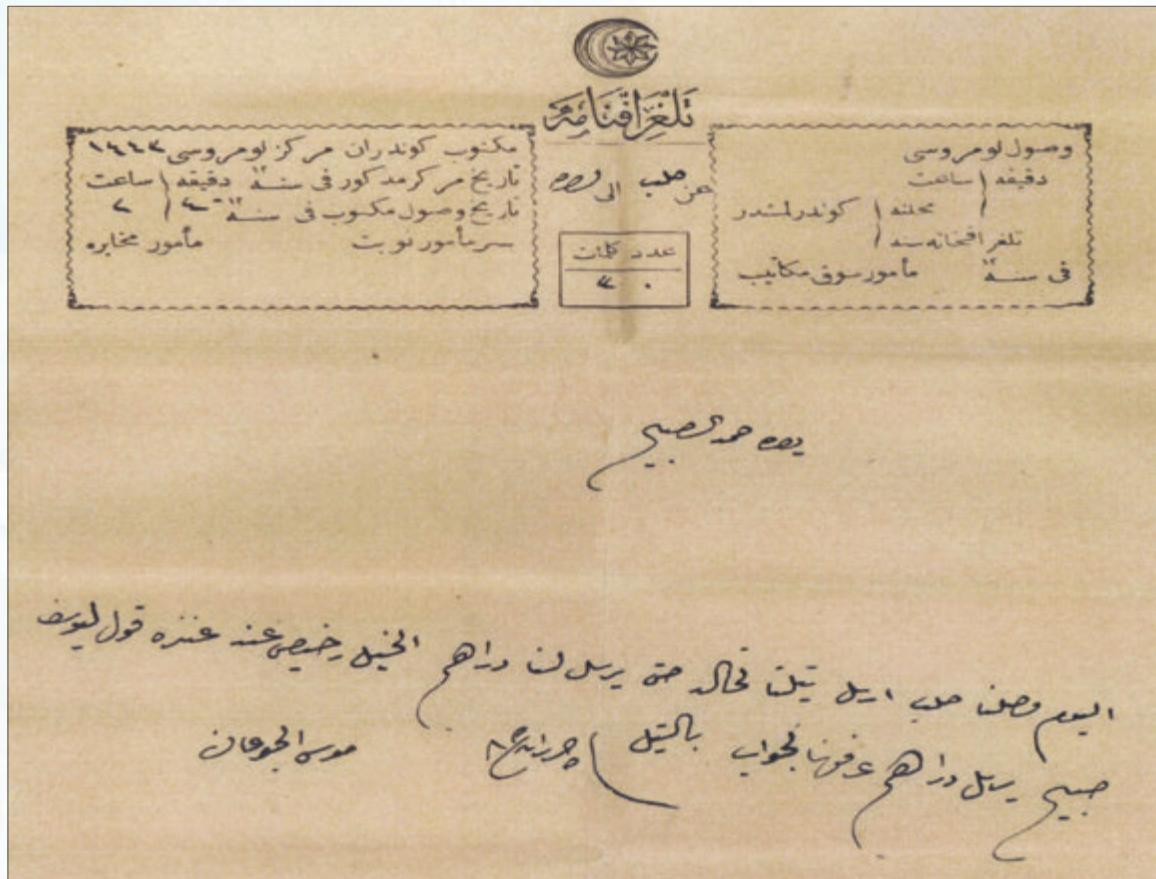
فيد، ومحمد المديرس، وأحمد العدواني، وسليمان الجاسم^(١)، ويضاف إليهم آل الدخيل. وقد أوردنا رسالة مؤرخة في (١٨٧٥ م) للسيد المرحوم راشد الدخيل تبين مخاطر تلك التجارة، وأوضاع أسواق الخيل في الكويت، وسوق الشيوخ وبغداد^(٢). ويبدو أن هذه الأسماء المذكورة على الرغم من كثرتها بالنسبة لحجم الكويت، ولعدد تجارها؛ فإن عائلات أخرى قد اشتغلت بهذه التجارة، ولم يرد ذكرها في المصادر التي بين أيدينا. ومن هؤلاء المرحوم يوسف الصبيح الذي كان معاصرًا للمرحوم يوسف البدر، وكان أيضًا من كبار التجار الذين كان لهم دورهم في التخفيف على الناس في أثناء المجائعة التي حدثت في المنطقة خلال السنوات ١٨٦٨ - ١٨٧١ م، والتي أطلق عليها الكويتيون "سنة الهيلق"، وفيها توالي القحط على المناطق القرية من الكويت، فهاجر كثير من أهل فارس وسكان البوادي العربية إلى الكويت لوفرة الأرزاق فيها، فقام تجار الكويت بإنجذبهم وسد حاجاتهم من الطعام، وكان من أبرز هؤلاء يوسف البدر ويوسف الصبيح، والأخير اتخذ بيتهن لسد حاجة الفقراء والمهاجرين؛ أولهما في الكويت، والثاني في الزبير، وقد اشتهر الاثنان بالكرم والإحسان حتى

(١) يوسف بن عيسى القناعي: صفحات من تاريخ الكويت، ذات السلاسل، الطبعة الخامسة، الكويت ١٩٨٨ م، ص ٦٨.

(٢) وثائق من تاريخ الخيول العربية الأصيلة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ٢٠١٦ م، ص ١٩.

أصدر مركز البحوث والدراسات الكويتية في العام الماضي كتاباً بعنوان "وثائق من تاريخ الخيول العربية الأصيلة"، وهو يعد أول كتاب يستخدم الوثائق والنصوص القديمة في بيان تجارة الخيول التي كان يمارسها تجار الكويت في حقبة ما قبل النفط، واستعرضنا في ذلك الكتاب ما ذكره الرحالة جيمس باكنجهام عام ١٨١٦ م عن تصدير الخيول العربية من الكويت إلى الهند، والطريقة التي كانت تتم بها عملية إرسال الخيول على ظهر السفن الشراعية الكويتية، وما تدره تلك التجارة من إيرادات لصالح أهل الكويت، وجاء في الكتاب أيضًا ما ذكره لويس بيلي المقيم السياسي البريطاني في الخليج عام ١٨٦٣ م عن اختصاص المرحوم يوسف البدر بتجارة الخيول في الكويت، ووصف مرابط خيوله بقرية الجهراء التي كان يجمع فيها ما يصله من الخيول التي ترده من أنحاء الجزيرة العربية المختلفة، حيث يعمل على رعايتها والعناية بها إلى أن يحين موسم بيعها، فيرسلها إلى بومبي في الهند في مجموعات. ووصفه لويس بيلي بالخبير العارف بسلامات الخيول وأنواعها.

وأشرنا أيضًا إلى اهتمام عدد من الأسر الكويتية بتربية الخيول، وتجارتها، ومنها أسرة الخالد التي ذكرنا طرفاً من وثائقها في هذا المجال. وذكر يوسف بن عيسى القناعي أشخاصاً آخرين اشتغلوا بتجارة الخيل منهم العامر، ومحمد بن



صورة التلغراف الذي أرسله السيد موسى الجوعان من حلب إلى الكويت عام ١٨٦٨ م

الكثيرة ، بخاصة وأنها تنقل بسفن شراعية تتعرض للعواصف ولا خلاف الأجواء ، فضلاً عن حاجة الخيل إلى قدر كبير من الماء قد لا يتوافر في كل الأحوال . وليس الشراء هو الدليل الوحيد على مساهمة يوسف الصبيح في تجارة الخيل بل يعزز ذلك وثيقة نادرة من وثائق أسرة الخالد تبين اشتغال ثلاثة أشخاص في التجارة المذكورة ؛ أولهم خالد الخضير ، وثانيهم يوسف الصبيح ، والشخص الثالث هو موسى الجوعان . والوثيقة التي أشرنا إليها هي تلغراف أو برقية أرسلها موسى الجوعان من حلب في عام ١٢٨٥هـ (١٨٦٨م) ، وهي



القديمة بين الكويت على شاطئ الخليج العربي وبين حلب، ذلك المركز التجاري الكبير القريب من سواحل البحر المتوسط، ولعل أقدم ذكر لتلك العلاقة ما ذكره الدكتور آيفز في رحلاته عام ١٧٥٨م، عن القافلة التي تخرج من الكويت إلى حلب، وأن قوامها ألف رجل مع خمسة آلاف جمل، وهذه شهادة مهمة تبين قيمة موقع الكويت كمحطة تجارية مهمة بين عالم المحيط الهندي وعالم البحر المتوسط وأوروبا، وتأكدت تلك الشهادة حينما انتقل مركز الوكالة التجارية البريطانية من البصرة إلى الكويت خلال الأعوام ١٧٩٣م - ١٧٩٥م.

ونرجو أن يكتشف مع الأيام المزيد من الوثائق التي تفصل بعض الروايات المجهولة عن تلك العلاقة التجارية.

ونعود إلى شخصية السيد موسى الجوعان، فهو من أسرة كريمة قديمة في الكويت، اشتغل رجلاها بالتجارة مثل كثير من الأسر الكويتية، ويرى بعض المؤرخين أن اسم الجوعان أطلق عليهم لأن بيته كان ملجاً للفقراء والجائع فسمُّوا "بيت الجوعان"^(١)، وأول ذكر لموسى الجوعان جاء في الوثائق البريطانية، بالسجل الخاص برحالة لويس بيلي المقيم السياسي البريطاني في بوشهر إلى الكويت؛ يذكر كاتب السجل تحت عنوان "هذه روزنامة السفر من بندر أبي شهر إلى البصرة ثم إلى الكويت ثم إلى المحمرة والفلاحية، والرجوع إلى بندر أبي شهر" أنه بتاريخ يوم الثلاثاء الخامس من شهر رمضان ١٢٧٩هـ، الموافق ٢٤ من

(١) يوجد ما يشبه هذه التسمية فأسرة "الطراروة" الكويتية سميت بذلك لأن الفقراء يلتجؤون إليهم، فيطعمونهم ويهتمون بأمرهم.

مرسلة إلى حمد الصبيح في البصرة، جاء نص البرقية على النحو التالي:

"بصـره - حـمد الصـبيـح

اليـوم وصلـنا حـلب

ارـسلـتـيـلـنـا (برـقـيـتـنـا) لـخـالـدـ حـتـىـ يـرـسـلـ لـنـا
درـاهـمـ

الـخـيلـ رـخـيـصـ عـنـدـ عـنـزـةـ

قولـ لـيـوـسـفـ صـبـيـحـ يـرـسـلـ درـاهـمـ

عـرـفـونـاـ الجـوابـ بـالـتـيلـ

موسى الجوعان"

ويحمل هذا التلغراف في طياته بياناً بذلك التعاون الذي يقابلنا دائمًا عند تصفح وثائق الأسر التجارية الكويتية؛ فهم يعملون كما لو كانوا مؤسسة واحدة، يقدمون النصيحة بعضهم لبعض، ويفتحون باب المشاركة في الربح بصدر رحب وأريحية؛ فالسيد موسى الجوعان، وهو أيضاً من أسرة كويتية ثرية، وعمل في تجارة الخيل، قد أرسل إلى كل من خالد الخصير ويوسف الصبيح يحثهم على إرسال الدرهم (النقود) لكي يشتري لهم وله رؤوس الخيل التي وجدوها رخيصة عند قبيلة عنزة.

وتحمل هذا التلغراف أيضاً معلومة أخرى تتصل بتلك التجارة، وهي أن تجار الكويت لا يتذمرون مجيء تلك البضاعة إليهم، بل يسعون إلى شرائها وجلبها من مصادرها في البوادي العربية والشامية. كما أن التلغراف المذكور يؤكّد تلك العلاقة التجارية



بيان

هذه دوقة السفر بندر في شارع الصقر ثم إلى
الكويت ثم إلى البصرة والفادعية والرجع إلى بندر
البي شهر

بتاريخ يوم الثلاثاء ٢٧ رمضان
مطابق ٢٧ فبراير ١٩٦٣ الميلادي
ركبنا في مركب الشان بهذه جناب البالوزي
وكان الوقت حينها مطر فوصلنا في المركب جاً أهل
الكونت الشيخ جهاد بن رزق وهو ابن جو خان
وابراهيم ابن سالم وداود ابن يوسف ابن عبد وكم
نفع بهم جناب الأهل الكوبي والزبير وكما في هذه ابتعث
عده على مركب يجده قادم من بلكنة عند وودنا نزل
البر وكانت فجرة المركب أيا سلطان تكنه وعها
بعض من المفروقات التي أقصدها الرابعة
بتناكم الليلة في المركب.

يوم الأربعاء ٢٨ رمضان ١٩٦٣ فبراير

اشتد طوفان الأمال ولادي وراسديه ومن البرالي
المركب بيكسر وصلت ضاره بهم ملوك طلاق من البر
وصلاو فيها بعض رحبي أهل الكويت الذي كانوا
نازلين البر وطاج من بخاره في البر ولهم من أهل
الزبير ومشية الرج والمعج ما مددوا ملزموه
ومات

تواجروا أهل الكويت الذي فلما ركب مع جناب البالوزي

يوم الخميس ٢٩ رمضان ١٩٦٣ فبراير
هان الريح قيلاد وصل بهم صليان النواب الذي كان
في المركب من البر وواجهه مع جناب البالوزي صاحب
ووصل إلى ركاب المركب وال ساعده جهاد جهاد المركب
بعد خروج المركب نزل الدوكانة وال ساعده جهاد نزل
هان جزيرة خارج دخواج دخواج دسار الترتيب من أهل الكويت
مع جناب البالوزي صاحب جناب رفقة منه من البصرة إلى الكويت
بطريق البر دامت المركب برجانه طارج في خارج

يوم الجمعة ٣٠ رمضان ١٩٦٣ فبراير
الساعده دخلنا شاطئ العرب وغدوه الشنط وحاصد
العناد ودكانه مركب دخان مال مستر لينج والفرمان الرم
طارج بين دصل قبطان هالند ملوكات البالوزي
ثم بعد ذلك قبض على البالوزي صاحب جهاد في المركب وامر القبض
حين وصل ابراهيم إلى كل ياخذ بآكينه ووصل إلى جهاده
في ذلك المركب وحمله كما أمر نزلوا أهل الكويت هن
الليلة إلى البر وكانت الشيخ جهاد بن هن الصوبح التي أقيمت
الشيف عبد الله في التيزير لورسال ثلاوث وعشرين كيلو
لنقل العبر واللقاء

يوم السبت ٣١ رمضان ١٩٦٣ فبراير
جناب البالوزي راح في مركب سلنج وعن بنان ايج عفاظه في بيت
ال وكل وصيبيتا الدواب راسله من التيزير وفروعهم النجع
مرسلهم عن كل واصدار بين بنان رواج وروحج وثلاوث
أيام وفتن في الكويت هبده نزل البالوزي صاحب المركب
أيام بقي في المركب وانتظره وال ساعده في الورج قبل المركب توجه

يوميات رحلة لويس بيلي كما كتبها مرافقه
(بوشهر - البصرة - الكويت)



هيأت للويس بيلي تلك الإقامة الطيبة في رحلته الأولى إلى الكويت، والتي ربطت بينه وبين المرحوم يوسف البدر، الذي حدثه بدوره عن تجارة الخيول العربية وجعل أبناءه ومنهم ابنه داود يرافقونه وييسرون له مراده حينها جاء في الزيارة الثانية قاصداً الرياض عن طريق الكويت عام ١٨٦٥ م، أي بعد ستين من الزيارة الأولى، وسجل لويis بيلي ذلك في مذكرات رحلته بقوله: "ولا أظن أني جتلماً إنجلزي لديه من كرم الضيافة والتهذيب الجم مثل الذي رأيته عند يوسف البدر".

أما الاحترام الذي يكتنه له أبناءه الكبار العديدون فكان شيئاً فائقاً يدعو إلى الإعجاب. ولقد وضع هؤلاء الأبناء وقتهم وخدماتهم تحت تصرفه، فأمضيت بصحبته أسبوعاً خارج البيت في أحد حصونهم البرية، نستمتع بالقنص بالصقور وبالفرجة على خيولهم الأصيلة^(٢).

والمقصود من كل ما ذكرناه هو بيان المكانة التي كان عليها السيد موسى الجوعان، فمصاحبة لتلك النخبة من الأعيان، ومعرفته بواحد من أبناء يوسف البدر الذي يعد من أكبر تجار الكويت في مجال تجارة الخيول دليلاً على كونه أيضاً من التجار المتقدمين في تلك التجارة، ولعل الأيام تكشف عن مزيد من الوثائق التي تقدم شيئاً من التفصيل عن ذلك الشخص الذي يتحرك بنشاط وهمة ما بين حلب والكويت وبومبي بالهند حاملاً معه لواء تجارة الخيول.

(٢) لويis بيلي : رحلة من الكويت إلى الرياض عام ١٨٦٥ م - ١٢٨١ هـ، ترجمة وتعليق أحمد أبیش، دار قتبة، بيروت ٢٠٠٤ م، ص ٢٥.

فبراير ١٨٦٣ م ، الساعة ٢ بعد الظهر، ركبنا في مركب الدخان (المركب البخاري)، بخدمة جناب الباليوز صاحب (لويس بيلي)، وكان الوقت حينئذ مطراً، فوجدنا في المركب جماعة أهل الكويت: الشیخ محمد بن رزق وموسى بن جوعان وإبراهيم بن سالم وداود بن يوسف البدر وكُم نفر غيرهم من أهل الكويت والزبیر، وكان فيه ابن أخ محمد علي ملك التجار قادم من كلكتا عند ورودنا نزل البر. وكانت مؤجرة المركب أخت سلطان لكنهـ ومعها جمع من الهندـ أتباعها لقصد الزيارة. بتنا تلك الليلة في المركب".

ويذكر صاحب السجل أن في يوم الخميس الموافق ٧ من رمضان (٢٦ من فبراير)، وبعد أن تجاوز المركب جزيرة خارج صار الترتيب من أهل الكويت مع الباليوز صاحب أن يرافقوه من البصرة إلى الكويت بطريق البر^(١).

ونفهم من السجل المذكور أن الكويتيين الأربعـ الذين كانوا على ظهر المركب البخاري قد قدموا من الهندـ، وهم من كبار تجار الكويت، ووجود داود بن يوسف البدر بينهم يوحي بأنهم كانوا في مهمة بالهند تتعلق بتجارة الخيـل، وخاصة أنـنا قد عرفنا اهتمـام موسى الجـوعان بتلك التجارة ورحلـته إلى حلب لجلـب الخيـول العربية من هـنـاكـ.

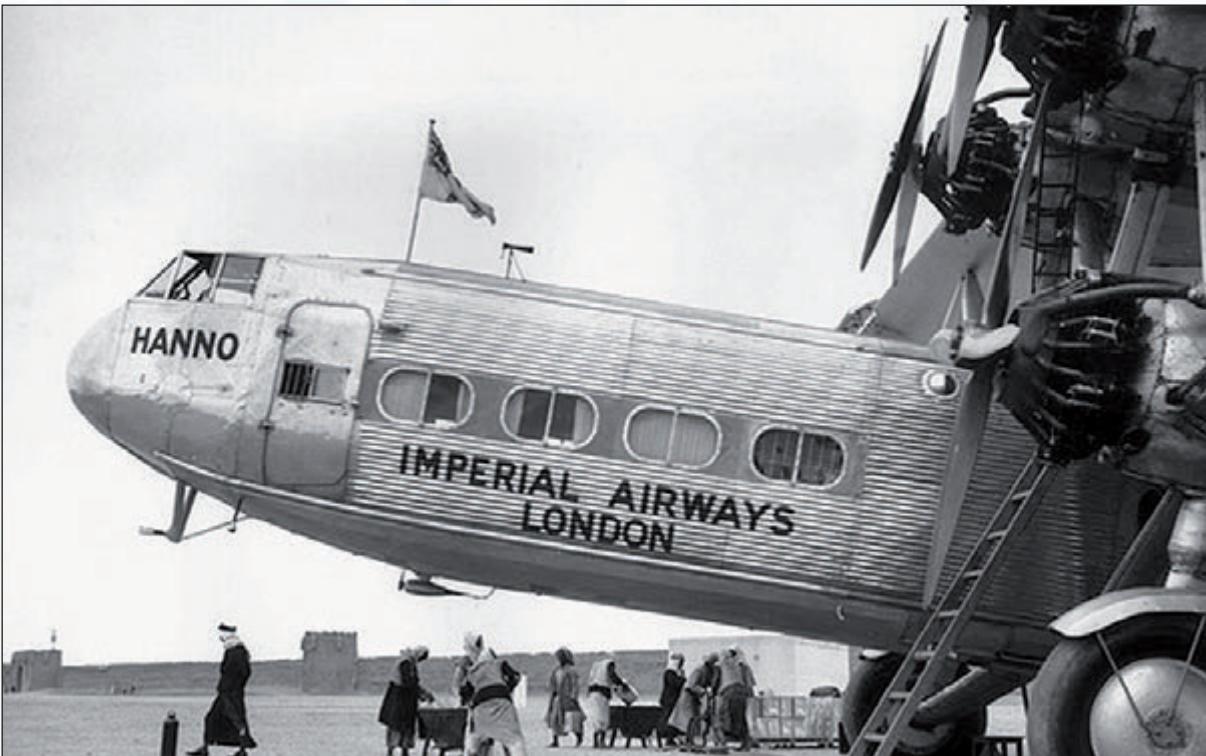
ونفهم من السجل أيضاً أن هؤلاء حينـما عـرفـوا نـية سـفر لـويـس بـيلي إـلـى الـكـويـت رـتـبـوا مـعـه مـرـافقـته إـلـى الـكـويـت بـطـرـيقـ البرـ، وـكـانـتـ هـذـهـ الرـفـقةـ هـيـ التـيـ

(١) لويـس بـيلي : رـحـلـةـ الـرـيـاضـ وـالأـورـاقـ الـخـاصـةـ، تـرـجمـةـ وـشـرـحـ وـتـعلـيقـ الدـكـتـورـ عـيسـىـ أـمـينـ، مـؤـسـسـةـ الـأـيـامـ، المـنـامـةـ ١٩٩٦ـ، صـ ١٥١ـ، ١٥٢ـ.



الشيخ أحمد الجابر الصباح يتواضع حاكم الهند اللورد لينغتون وزوجته، ويبدو معهم قائد الطائرة الكابتن ومديرة مكتب حاكم الهند في مطار الكويت، وتبدو طائرة الخطوط الجوية الإمبراطورية في الخلف منهم، والتي كانوا على متنها قادمة من الهند في تاريخ ١٧ مايو ١٩٣٢ م.

المصدر: Annual of East ١٩٣٥ م.



الطائرة هانو تتزوّد بالوقود في مطار الكويت، وتبدو الصفائح الحديدية التي يخزن فيها الوقود، والاستراحة باللون الأبيض، إلى جانب السور الممتد إلى بوابة الشعب (البرعيصي).



خمسة وثمانون عاماً على تحلق طائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية عبر الكويت (*)

إعداد: خالد عبدالرحمن العبدالمحني

الخط الجوي "البصرة/القاهرة"، والذي بدأ فيه العمل في عام ١٩٢٧ بغية تحقيق هدف أكبر ألا وهو تسيير مسار جوي يمتد من إنجلترا إلى أستراليا.

هذا ولم تكن مفاوضات الخطوط الجوية الإمبراطورية مع الحكومة الفارسية تجري بشكل يسير منذ أن طرحت فكرة تحلق الطائرات فوق أراضيها في عام ١٩٢٥م، بل مرت بفترات تتعثر بين الحين والآخر. وكان الاقتراح الأول في تسيير الرحلات الجوية من البصرة إلى كراتشي فوق وسط فارس، ولكن المفاوضات تعثرت لأسباب عدة منها صعوبة توفير مهابط ومخازن للوقود، وعدم قدرة الحكومة الفارسية على تحمل تكاليف تجهيز الطرق في منطقة جبلية، وامتناعها عن تكليف الإنجليز بتنفيذ المشروع، بسبب التوجس من التفود البريطاني، وشكوكها في مساندته لعصيان القومية القاجارية بعد سيطرة رضا شاه على الحكم في ديسمبر ١٩٢٥م.

وبالرغم من موافقة الحكومة الفارسية على الاتفاقية الدولية للملاحة الجوية في عام ١٩٢٠م، والتي تلزمها بتنفيذ شروطها، فإنها أجلت موافقتها على السماح لشركة الطيران الإمبراطوري باستخدام الشريط الساحلي الفارسي من الخليج حتى منتصف

ما بين عام ١٩٠١م وعام ١٩٣٢م ثمة علاقة وثيقة في تاريخ اتصال الكويت مع العالم من خلال وسائل النقل التجاري العالمي؛ ففي عام ١٩٠١م انظمت سفن شركة الهند البريطانية في رحلاتها البحرية من بومبي عبر موانئ الخليج إلى ميناء الكويت في رحلة ترسو كل أسبوع ورحلة ترسو كل أسبوعين. وبعد ثلاثين عاماً، في شهر أكتوبر ١٩٣٢م، أصبحت الكويت محطة لطائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية في رحلاتها من إنجلترا إلى الهند، والعودة في المسار نفسه، مما أتاح للسكان من مواطنين ومتقىين السفر إلى كراتشي في غضون يومين، وإلى كريدون في إنجلترا في أربعة أيام بدلاً من خمسة أسابيع عن طريق البحر.

وفي شهر أبريل من عام ١٩٢٩م أصبح من المتسير لطائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية التي تأسست في أبريل ١٩٢٤ممواصلة رحلاتها من إنجلترا إلى الهند، وذلك بالتحليق فوق الساحل الفارسي من الخليج وصولاً إلى كراتشي، بوابة الدخول إلى الهند، وذلك بعد عامين من تدشين

(*) استند البحث على الملفات R/15/5/273 و R/15/5/275 و R/12/1971/PS المحفوظة بالمكتبة البريطانية، وعلى The Persian Gulf Administration Reports (1873-1947).



الرسوم، أو الإعانات التي ستمنح لحكام المنطقة لتهيئة موقع الهبوط وأماكن الاستراحة ومخازن الوقود، والأمر الثاني هو تأمين حماية المهابط الجوية والطائرات، باعتبار أن المكان يقع في وسط مناخ سياسي مضطرب، ومؤهل لقيام بعض القبائل فيه بالتمرد.

وقد بدأت الحكومة البريطانية ممثلة بالقائم السياسي في الخليج (في بوشهر)، في شهر مايو من عام ١٩٣٠م، بالقيام بجولات استطلاعية للبلدان التي كانت تعرف بالإمارات المتصالحة في الساحل العربي، وذلك لبحث إمكانية اختيار موقع للمطار مزود باستراحة للتوقف الليلي للمسافرين عبر الرحلات الجوية القادمة من البصرة إلى جوادر والعكس؛ لأن المكان الأنسب الذي يفصل ما بين المدينتين ليكون مطاراً بديلاً عن مطار بوشهر وجاسك. وتم التشاور مع شيوخ الشارقة ورأس الخيمة، ودبي، وأم القوين، وأبوظبي، وعجمان، ولكن المباحثات تعثرت بسبب الظروف، والصراعات السياسية الداخلية، واعتراضات أقارب الحكام، وتأثيرها على قرار الحاكم بتلك الإمارات.

عبر الساحل العربي

وبعد عدة زيارات تالية، وفي شهر فبراير من عام ١٩٣٢م، أبدى حاكم الشارقة الشيخ سلطان بن صقر القاسمي منفرداً رغبته في منح التسهيلات

عام ١٩٢٨م، على أن يبدأ ذلك في شهر أبريل عام ١٩٢٩م، وذلك عبر بوشهر مطاراً، ولنجه مهبطاً اضطرارياً، وجاسك مطاراً، ومنها إلى جوادر (في إقليم بلوشستان)، وحتى مدينة كراتشي، على أن تسلك طائرات الخطوط الإمبراطورية الطريق ذاته في رحلات الإياب من الشرق إلى الغرب. وكانت المدة الممنوحة للاتفاق ثلاث سنوات، وهي كفيلة بأن تدرس الخطوط الإمبراطورية بعدها فكرة تسيير الخط الجوي فوق وسط فارس من بغداد عبر شوستر، وأصفهان، ويزد، وكرمان، وبام إلى جوادر، وذلك بناء على رغبة الحكومة الفارسية.

وفي بداية عام ١٩٣٠م، أي قبل عامين من انتهاء العقد في شهر فبراير عام ١٩٣٢م، أدركت الحكومة البريطانية أن الحكومة الفارسية لن تبدي رغبتها في تجديد عقد السماح بمرور طائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية فوق ساحلها على الخليج، وكان لا بد من البحث عن خط جوي بديل يمنحها قدرة في مفاوضاتها مع الحكومة الفارسية، ويتيح لها كذلك حلاً مستقبلياً يؤمن تسيير الرحلات الجوية إلى الهند في حال تغير الاتفاق معها. وكان المقترن البديل يتمثل في تسيير الرحلات الجوية فوق الساحل العربي من الخليج، بالرغم من أن خط مساره أطول من شريط الساحل الفارسي، ويعرضها لمخاطر الظروف الجوية المتقلبة أثناء عبورها لمضيق هرمز. واستدعت ذلك التباحث العاجل لأخذ المواقفات من حكام منطقة الساحل العربي استناداً على أمرتين؛ الأول هو تقدير تكلفة



باريس، ومن ثم بالقطار إلى برنديسي (إيطاليا)، ومن ثم بواسطة الرحلات الداخلية إلى أثينا، ومنها إلى الجليل، لتصل القاهرة، وهي تعد المحطة الرئيسية لطائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية لرحلاتها ذات المسافات الطويلة إلى كراتشي أو إلى جنوب أفريقيا، حيث انطلقت الطائرة "هانو Hano" إلى بغداد، فالبصرة، ثم انعطفت عبر الساحل العربي من الخليج إلى البحرين، وبعدها الشارقة، ثم جوادر حتى وصلت إلى مدينة كراتشي، ومن ثم عادت الطائرة عبر المحطات السابقة نفسها في رحلة الإياب من الشرق إلى الغرب.

ولم تكن أراضي الكويت في بادئ الأمر ضمن مقترن المحطات البديلة لطائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية في الساحل العربي من الخليج؛ نظراً لقربها من مطار البصرة، حيث تعد تلك المسافة قصيرة، وكان من المحتمل أن تؤدي إلى تأخير الرحلات الجوية، ولكن برغبة من حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر الصباح استجابة للمقيم السياسي في الخليج لطلبه، وذلك في رد له مؤرخ في ٢١ سبتمبر ١٩٣٢ م، يبلغه فيه بموافقة شركة الطيران الإمبراطورية على مرور طائراتها بالكويت في حال كان هناك مسافرون يرغبون في السفر منها أو إليها. كما أخبره أن هذا الأمر يستوجب وجود وكيل للشركة بالكويت ليتواصل برقياً مع البصرة والبحرين ليؤمن أماكن للمسافرين مقدماً، ويبلغ

اللازمة على أراضيه لإنشاء محطة للطيران الإمبراطوري، وتم توقيع اتفاقية بهذا الخصوص في ٢١ يوليو ١٩٣٢ م، والتي بموجبها سمح لطائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية بالهبوط في الشارقة، كما تم الاتفاق على إنشاء مهبط للطائرات، وتوفير المكان المناسب لاستراحة المسافرين في أثناء الليل. وقد المرحلة النهائية من المفاوضات عن الجانب البريطاني المعتمد البريطاني في الكويت "الكولونيل ديكسون"، الذي كان قدماً بصحبة المقيم السياسي في الخليج "الكولونيل بيسكرو"، وناب عنه بسبب تعرض الأخير لنبة قلبية في عرض البحر، ووفاته قبل وصولهم للشارقة.

واختيرت البحرين محطة للهبوط والتزود بالوقود، ولم تصدر عنها اعترافات على مرور الطائرات فوق أراضيها؛ لما قد يتحققه ذلك من منفعة لتجار اللؤلؤ في السفر إلى الهند. وبالرغم من قبول الملك عبدالعزيز بن سعود للأمر فإن طلب منح الشركة التسهيلات اللازمة في منطقة الأحساء جوبه بالرفض، بسبب انشغال الملك بترتيب وضعه الداخلي، وتوحيد المملكة الذي أعلنه في سبتمبر من عام ١٩٣٢ م، إلى جانب خشية الحكومة البريطانية من حملات الإخوان المحرضة على التصعيد ضدها.

وقد بدأ العمل برحلات الخط الجوي الجديد للخطوط الجوية الإمبراطورية في الأول من أكتوبر عام ١٩٣٢ م، حيث أقلعت الطائرة "هوراتيس Horatius" من مطار "كريدون" في إنجلترا إلى



وشكلها الخارجي. وبالرغم من وصول الطائرة قبل موعدها بساعة فإنها تأخرت في الإقلاع. وفي تقريره السنوي برر المعتمد السياسي هبوط تلك الرحلة في الكويت بأنه بمثابة دعاية لرحلات الطيران.

البريد الجوي

وبالتزامن مع تلك الأحداث من شهر أكتوبر كانت هناك مراسلات بين المقيم السياسي في الخليج وبين المعتمد السياسي في الكويت، الجنرال ديكسون. حول إمكانية حمل الحقائب البريدية من الكويت لتبعد بالبريد الجوي، ومعرفة تقديرات حجم البريد الجوي المتوقع إرساله من الكويت وإليها عبر رحلات طائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية. وبين التقرير الذي قدمه "ديكسون" أن المتوقع في حال إلقاء البريد بالمظلات من الجو ألا يزيد وزن حقيقة البريد الجوي إلى الكويت عن ثمانية أرطال، في حين جاءت تقديرات التجار ضعف ذلك الرقم لتصل إلى ١٦ رطلاً في حال انتظام خدمة توصيل البريد الجوي.

وأظهرت التقديرات أيضاً أنه إذا ما أضيفت خدمة البريد الجوي الصادر من الكويت إلى البريد الوارد فسوف يؤدي ذلك إلى زيادة وزن الحقيقة البريدية إلى ٢٠ رطلاً، وهذا ما أكدته أمير الكويت وممثل شركة النفط والتجار. علاوة على ذلك أشار المعتمد السياسي في الكويت، "ديكسون" إلى قيام تجار الكويت بإرسال عدد كبير من البرقيات إلى

الطيارين بضرورة الهبوط في الكويت. كما طلب المقيم السياسي من حاكم الكويت إعفاء الطائرات من دفع رسوم الهبوط، كما هو متبع في الساحل الفارسي، مع السماح بهبوط الطائرات للتزويد بالوقود؛ وإن لم تكن تحمل مسافرين إلى الكويت أو منها. وقد استجاب الشيخ أحمد الجابر لطلب الإعفاء مؤقتاً، على أن يعاد النظر بشأن النفقات في المستقبل، وترك تقديرها للمقيم السياسي نفسه.

وفي الثامن عشر من أكتوبر من عام ١٩٣٢، شهدت الكويت يوماً تاريخياً من تاريخ رحلات الطيران التجارية، حيث احتشد جمهور كبير من المواطنين يتقدمهم الأمير الشيخ أحمد الجابر مع أعيان الكويت والمعتمد الإنجليزي في انتظار أول رحلة جوية قادمة من لندن في طريقها إلى كراتشي، تجمع الحشد قبل موعد وصول الطائرة من البصرة بساعة أو أكثر، لتحمل مسافرين من الكويت، وذلك في مهبط عبارة عن ساحة رملية تقع خلف بوابة الشعب (والتي تعرف ببوابة البريuchi). وفي هذا الخصوص، أشارت أم سعود (فيوليت ديكسون) لذلك الحدث التاريخي في كتابها "أربعون عاماً في الكويت"، حيث قالت: "وقد كان مطارنا في ذلك الوقت مجرد قطعة من صحراء طبيعية خارج أسوار المدينة القديمة مباشرة، خالية من أي مرافق عدا كومة من صفائح الوقود المعدة لإعادة تزويد الطائرة بالوقود، بالإضافة إلى مؤشر الرياح". وقد سمح للعامة بتعرف الطائرة من الداخل، ومحركاتها،



وثمانية جنيهات إسترلينية من الكويت إلى البحرين وبالعكس، وبيت أن هذه الأسعار قد تخضع للتعديل مستقبلاً. كما أشارت الرسالة لطلب مكتب بريد الكويت أن يتم إرسال البريد بواسطة الطائرات والتحول لتقديم خدمة البريد الجوي مباشرة لما في ذلك من منفعة كبيرة لصالح التجار والمجتمع بشكل عام، والمقيمين من الأوربيين والأمريكيين من أعضاء الإرسالية الأمريكية.

وفي الثاني والعشرين من ديسمبر عام ١٩٣٢ وصلت الطائرة "هانو" Hanno قادمة من كراتشي في أول رحلة منتظمة تصل الكويت كما أعلن عنها مكتب الخطوط الجوية الإمبراطورية في القاهرة. وقد تعهد الشيخ أحمد الجابر ببناء استراحة صغيرة للمسافرين عقب انتهاء فترة الستة الأشهر المحددة للتجربة، وذلك بلا مقابل. وكان هناك امتعاض من سكان الكويت بخصوص أجور السفر المرتفعة، حيث كانوا يدفعون أربعة جنيهات إلى البصرة التي تبعد عن الكويت ٨٠ ميلاً فقط، وثمانية جنيهات إلى البحرين التي تبعد ٣٠٠ ميل، وهو ما يعادل أربعة أضعاف المسافة إلى البصرة، مما أدى للمطالبة بتخفيضها إلى جنيهين وستة جنيهات لكل من البصرة والبحرين على التوالي.

وفي عام ١٩٣٣ استمرت طائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية في الهبوط في الكويت باعتبارها محطة لنقل المسافرين والتزويد بالوقود وحمل البريد في كل من الرحلات القادمة باتجاه الشرق في الثامنة والنصف صباح كل يوم خميس، وكذلك الرحلات

المدينة كراتشي، وأنهم سيفضلون إرسال رسائلهم عن طريق البريد الجوي؛ نظراً لأنه أقل تكلفة من إرسال البرقيات، وأنه يصل في خلال يومين فقط.

كما نبه المعتمد السياسي في الكويت "ديكسون" المقيم السياسي في الخليج إلى أن الأرباح التي ستحققها الخطوط الجوية الإمبراطورية إن لم تأت من نقل البريد فإنها ستأتي من حمل المسافرين ما بين الكويت والبصرة والبحرين، شريطة انتظام الرحلات الجوية، والتزامها بمواعيد ثابتة بدلاً من النظام المتبع آنذاك بتأكيد موعد الرحلة بإشعارات برقية ترسل قبل موعد الرحلة بثمان وأربعين ساعة فقط. وأكد "ديكسون" توقعاته بذكر أنه قد قام بإصدار ما يقرب من ٣٠٠ وثيقة سفر شهرياً لأفراد يرغبون في السفر إلى البصرة والبحرين على الرحلات الجوية بسعر مناسب.

وفي السادس عشر من شهر ديسمبر عام ١٩٣٢، أبلغت شركة ما بين النهرين وفارس في البصرة المعتمد "ديكسون" في الكويت، باستلامها إفادة من مكتب شركة الخطوط الإمبراطورية في القاهرة بموافقتها على هبوط الطائرات بانتظام في الكويت، وذلك على سبيل التجربة، لفترة ستة أشهر، "لاختبار مقدرات مينائها التجارية" (كما جاء بنص الإفادة)، مع التأكيد على الاحتفاظ بحق طائراتهم في إغفال المرور على الكويت ليلاً لعدم توافر تسهيلات الهبوط الليلي، على أن هذا لن يحدث إلا نادراً، ويسبقها إشعار برقى. كما حددت الرسالة أجور النقل بأربعة جنيهات إسترلينية من البصرة إلى الكويت وبالعكس،



Part IV 1987
200

بلاد الكويت

رخصة خاصة لنزول الطائرات على
الكويت والطيران فوقها

TERRITORY OF KUWAIT —

SPECIAL AUTHORISATION FOR AIRCRAFT
TO LAND IN AND FLY OVER
KUWAIT

١. ان شيخ الكويت يرخص بالطيران داخل حدود الكويت للطائرة التالية ذات الجنسية ال ——————

٢. ان هذه الرخصة محددة ضمن المدة التي تنتهي في يوم —————— وتنتهي في يوم —————— بما في ذلك المدون المذكورين . وقد منحت هذه الرخصة بموعد الشروط التالية :-

أ - الطائرة ونواتها و المسافرون فيها خاصيون لغاية التأليف والواجبات الناشئة عن القوانين المأمة وعن قوانين الكمارك والمكوس ونظم استيراد و آخر المضائق والاموال وآية نظم اخري مما قد يوضع للتحفظ على الا من العام كما انهم خاصيون لنظم الملاحة الجوية المرفقة بهذه الرخصة

ب - لا يجوز للطائرة ان تتخذ مللا للنزول او السفر داخل حدود الكويت اي مكان غير المطار الواقع في الكويت . ويجب مراعات الشروط المنصوصة بخصوص تنظيم كمية استعمال المطار المذكور .

ج /

1. The Sheikh of Kuwait hereby authorizes the flight within the limits of Kuwait of the following aircraft of nationality.

Registered owner.
Type of aircraft.
Registration Mark.

2. This authorisation is limited to the period from —————— to —————— inclusive and is granted subject to the following conditions:-

(i) The aircraft, their crews and passengers shall be liable to all the legal obligations which arise from general legislation, from customs and excise legislation and import and export regulations and any regulations which may be laid down for public safety as well as the air navigation regulations attached hereto.

(ii) The aircraft shall not use as a place of landing or departure within Kuwait any place other than the aerodrome at Kuwait and the published conditions governing the use of the said aerodrome shall be observed.

(iii)/

إحدى اتفاقيات الطيران المدني تحمل إمضاء الشيخ أحمد الجابر الصباح، المعتمد السياسي في الكويت التي تعنى بتنظيم الملاحة الجوية للطائرات المدنية، وشروط الحصول على رخصة الهبوط في الكويت.



ج - يجب على الطائرة ان تحمل
مهماته الرخصة او نسخة
مصدقها وان تarezها للفحص
لدى طلب من قبض
اى شخص مفوض.

(iii) This authorisation or a
certified true copy of it shall be
carried in the aircraft and be
produced on demand for the inspection
of any authorised person.

-----000-----

حاكم الكويت.

Ruler of Kuwait.

Jasim Druim Lieut.-Col.,
Political Agent, Kuwait.

الوكيل السامي في الكويت.

تابع الوثيقة السابقة

عبوات الوقود ليحتمي تحتها المسافرون من أشعة الشمس ومن الأمطار بينما تتزود الطائرة بالوقود، أو تكون بمثابة ساحة انتظار لهم حين قدوم الطائرة من رحلتها. كما تم تخفيض أجرة السفر إلى البحرين بمقدار جنيهين لتصبح ٦ جنيهات فقط.

اتفاقية الطيران المدني

شهد عام ١٩٣٤ م عدة أحداث؛ من أبرزها توقيع اتفاقية الطيران المدني في الثالث والعشرين من شهر مايو، بين الشيخ أحمد الجابر وبين المعتمد الإنجليزي في الكويت بالإنابة عن شركة الطيران.

القادمة باتجاه الغرب في الحادية عشرة من صباح كل يوم جمعة، وبذلك أصبح البريد يصل من لندن في أربعة أيام فقط مع توفير متسع من الوقت لإرسال الردود في اليوم التالي، مما ساعد على أرض الواقع على المضي قدماً في مفاوضات توقيع اتفاقية السماح للطائرات بالمرور عبر الكويت، وساعد على تلبية رغبة حاكم الكويت التي أعلنها في نوفمبر بعدم السماح لمرور الرحلات الخاصة فوق أراضيه أو حدوده البحرية. وقبل نهاية العام أوفى الشيخ أحمد الجابر بتعهده ببناء استراحة تبلغ مساحتها ٦٠ قدمًا مربعًا بالقرب من



مع البحرين، مما استدعي تعديل النص ليصبح: "ستدفع حكومة جلاله الملك للشيخ مبلغ ٥٠٠ جنيه إسترليني سنويًا، ولمدة أربع سنوات، وذلك مقابل استئجار محطة الطيران، ومقابل الامتيازات المحددة أعلاه، علاوة على مبلغ آخر كرسم جمركي على ما تبيعه حكومة جلاله الملك أو وكلاؤها بالتجزئة من الوقود والزيوت في الكويت لطائرات أخرى غير طائرات خطوط الطيران الإمبراطوري المحدودة". كما أضيف النص التالي: "ستكون الاتفاقية قابلة للتجديد باختيار حكومة الملك وموافقة الشيخ في نهاية فترة أربع سنوات من تاريخ توقيعها، وستكون عرضة للتعديلات التي ترى حكومة جلاله الملك والشيخ أنها مستحسنة".

ويكمن الاختلاف في النص المعدل في جزئتين: الأولى هي تحصيل رسم الكمرك (الجمارك) على الوقود والزيوت اللذين تزود بهما طائرات الشركات الأخرى، ويدفع مباشرة لحكومة الكويت بدلاً من الدفع عن طريق شركة خطوط الطيران الإمبراطوري المحدودة. والجزئية الأخرى، وهي الأهم، نصت على أنه بانتهاء مدة العقد يكون العقد قابلاً للتمديد باختيار إنجلترا، وبشرط موافقة الشيخ أحمد الجابر، مع الحق في تعديل الشروط بما يحقق المنفعة للطرفين.

وفي يناير من عام ١٩٣٥ م سددت وزارة الطيران في لندن للشيخ أحمد الجابر كل الدفعات المستحقة بموجب اتفاقية الطيران المدني الخاصة بحق استئجار المحطة، وبأثر رجعي منذ أن أصبحت الكويت محطة رسمية في جدول رحلات

وتم تسليم مسودة الاتفاقية للشيخ أحمد الجابر في شهر يناير، وأجريت عليها بعض التعديلات بعد أن عارضها، حيث احتوت على بندين؛ نص الأول منها هو: "ستدفع حكومة جلاله الملك إلى سعادتكم مبلغاً وقدره ٥٠٠ جنيه إسترليني سنويًا كقيمة استئجار محطة الطيران، على أن تعفي طائرات الشركة الإنجليزية - أي الإمبريال أيرويز المحدودة - من دفع أية رسم جمركي مقابل الوقود والزيوت، ولكن إذا هبطت أيه طائرة أخرى بأرض المحطة فسوف تدفع الرسم الجمركي للشركة الإنجليزية آنفة الذكر، والتي ستدفعه بدورها إلى حكومة الكويت". ونص البند الثاني هو: "وافقت حكومة جلاله الملك على أن يتم دفع القيمة الإيجارية اعتباراً من ٧ يناير عام ١٩٣٣ م، إلا أن الأربع السنوات التي هي مدة الاتفاقية ستبدأ من تاريخ توقيعها". ويلاحظ في هذا النص أن هناك تراجعاً عن منع الطائرات الخاصة من المرور على الكويت؛ ففي نوفمبر عام ١٩٣٤ م سمح الشيخ أحمد الجابر بأن تطير الطائرات فوق الكويت أو تهبط بموجب رخصة منه، شريطة أن تكون مسجلة وصالحة للطيران، ويحق لكل شخص مفوض أن يدخل الطائرة لتفتيشها، وممارسة السلطات والواجبات المنصوص عليها في هذه النظم، وغيرها من الشروط.

وقد أبدى الشيخ أحمد الجابر اعتراضه على النظام الخاص بالإيجار، ورسوم الجمرك، كما أبدى رغبته في تطبيق النظام نفسه المتبعة في الاتفاقية المبرمة



العودة من لندن عبر الكويت، ولكن لم يجر استقبال رسمي له بناء على طلبه.

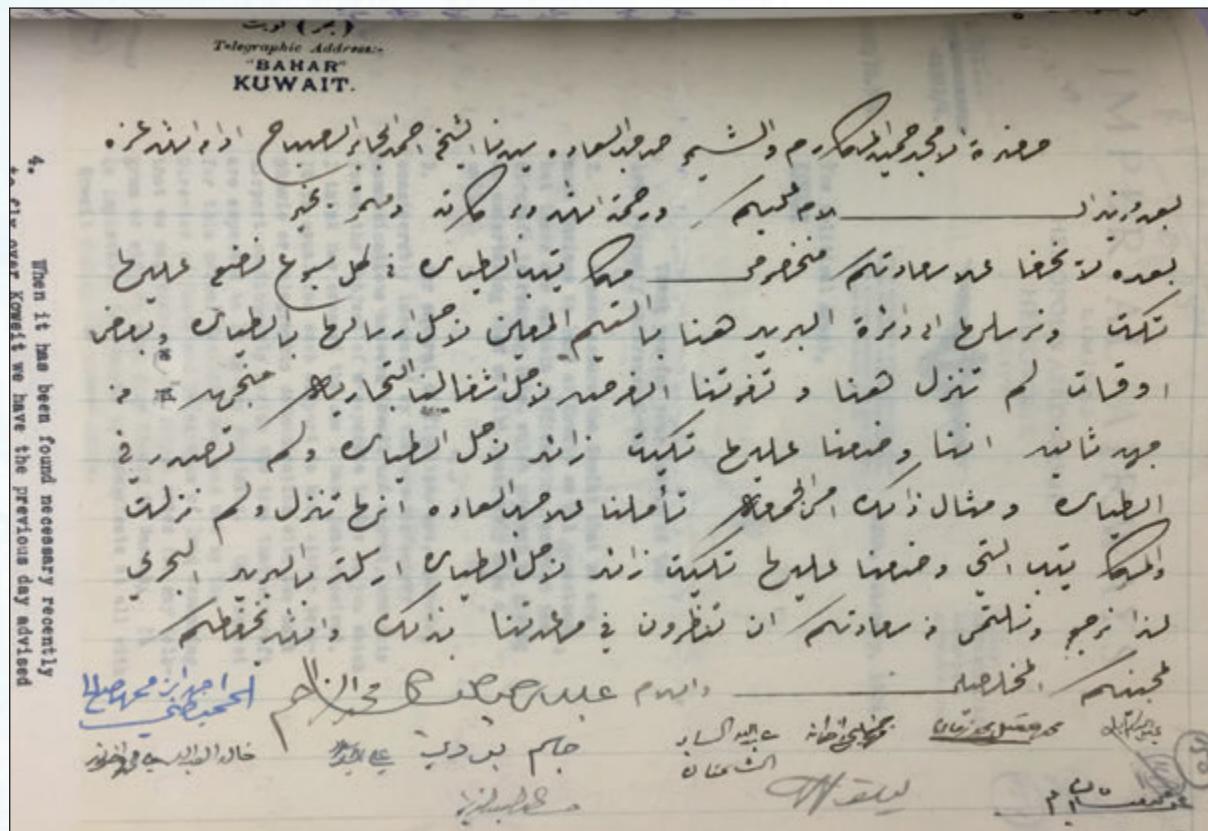
وشهد عام ١٩٣٤ م حالات سلبية واجهت الرحلات الجوية للطيران الإمبراطوري؛ فقد جاءت الحادثة الأولى في بداية السنة حيث تكررت حالات عدم توقف الطائرات في الكويت، وكانت فقط تحلق فوق أجواها دون أن تهبط لحمل البريد معها، مما تسبب في الضرر بالفرص التجارية، مما دفع بثلاثة عشر من التجار لرفع شكوى للشيخ أحمد الجابر، مفادها "لا ينفع على سعادتكم من خصوص مكاتب (رسائل) الطيارة، في كل أسبوع نضع عليها تكت (طوابع) ونرسلها إلى دائرة البريد هنا بالوقت المعين لأجل إرسالها بالطائرة، وهي في بعض الأوقات لا تنزل هنا وتفوتنا الفرص التجارية. وكما نحن في بعض الأحيان لا يتم إرسال الرسائل بالبريد الجوي بالرغم من أننا ندفع الرسوم كاملة لتلك الخدمة، كما حصل قبل عدة أيام عندما أرسلت الرسائل بالبريد البحري".

ومن أسباب عدم توقف الرحلات الجوية في الكويت، مثلاً، عامل الطقس؛ مثل هبوب الغبار والرياح الشديدة، أو أن يصادف مرور الطائرات ليلاً ومطار الكويت غير مهيأً لهبوطها، وليس به استراحة ليلية للمسافرين. وفي بعض الحالات كان عدد من الطيارين لا يجدون الهبوط في الكويت لأنها تبعد مسافة لا تزيد على مائة ميل عن مطار الشعيبة (في البصرة)، ولأنهم معتادون على الرحلات الطويلة إلى الهند وأستراليا، وعليه أغفلوا الهبوط بها. ولقد تأثر الشيخ أحمد الجابر من تكرار عدم انتظام الطائرات

الطيران الإمبراطوري في يناير ١٩٣٣ م، واشتملت تلك المستحقات على ٥٠٠ جنيه إسترليني عن السنة الأولى من ٦ يناير ١٩٣٣ م إلى ٦ يناير ١٩٣٤ م، وبلغ ٦١٨٦,٦ جنيه إسترليني عن الفترة من ٧ يناير ١٩٣٤ م لغاية تاريخ توقيع العقد في ٢٢ مايو ١٩٣٤ م، وبلغ ٥٠٠ جنيه إسترليني عن الفترة من ٢٣ مايو ١٩٣٤ م لغاية ٢٢ مايو ١٩٣٥ م، وذلك بإجمالي ٦١١٨٦,٦ جنيه إسترليني.

زيارة حاكم الهند للكويت

لعل الحدث الأبرز في عام ١٩٣٤ م يتمثل في زيارة حاكم الهند ونائب ملك بريطانيا اللورد ولينغتون مع زوجته للكويت، وهي ثاني زيارة يقوم بها حاكم الهند للكويت بعد زيارة اللورد كيرزون في عهد الشيخ مبارك الصباح عام ١٩٠٣ م، قادماً من الهند في اتجاهه إلى إنجلترا في ١٧ مايو، حيث مكث في مطار الكويت خلال فترة تزويد طائرة الخطوط الجوية الإمبراطورية بالوقود فيها يقارب الساعة، وأعدت مراسم استقبال يتقدم الحضور فيها الأمير الشيخ أحمد الجابر الصباح، الذي كان على رأس مستقبليه مع أفراد من أسرته وبعض أعيان الكويت، بالإضافة إلى المعتمد ديكسون وزوجته، وقد تم تزيين الاستراحة وتأثيثها بالمقاعد المريحة، وفرشت بالسجاد للضيوف، وألقى كلمة ترحيبية من قبل السيد عبدالله الملا بالإنابة عن الأمير، وبعد تقديم الضيافة وتناول القهوة ألقى اللورد ولنغتون كلمة قصيرة المناسبة، وفي الساعة الواحدة استكمل اللورد ولنغتون ومرافقه رحلتهم الجوية إلى لندن. هذا وقد عاد حاكم الهند اللورد ولنغتون في رحلة



الرسالة التي بعثت إلى الشيخ أحمد الصباغ تحمل الشكوى من عدم توقف الطائرات في الكويت، وما تسببه من ضرر للفرص التجارية المقدمة من ممثل تجار الكويت، كل من: عبد الرحمن البحر، ومحمد الزاحم، وعبد الله الساير، ومحمد ثيان الغانم، وجاسم بودي، ومساعد العبدالعزيز، وأحمد محمد صالح الحميضي، وعبدالكريم أبل، وفهد الفليح وأخوانه، وخالد العبداللطيف الحمد وأخوانه، وعلي سيد سليمان، ومحمد عقيل زمان ويوسف بهبهاني.

في مرورها على الكويت، حيث يكشف المعتمد السياسي في الكويت في تقريره عن أن الأمير لم يوقع على عقد اتفاقية الطيران المدني لكي يستلم مبلغ ٥٠٠ جنيه إسترليني، وأن ما يشغل هو مصلحة الناس عن خدمة الرحلات الجوية التي تقدم لهم، وأنه لا يعامل بموجب العقد بعده، وقد طلب إلى المعتمد السياسي التصرف بإرسال البريد براً إلى مطار الشعيبة في البصرة عندما يستعلم من وكيل شركة الطيران عن عدم توقفها في الكويت، احترازاً من التأخير في الإرساليات البريدية.

ومن الأحداث الجسيمة التي حدثت في



ENGLAND—EGYPT, PALESTINE, 'IRAQ, THE PERSIAN GULF, INDIA, BURMA			
Service in force from 23 September 1933 until further notice			
	Departure and Arrival Times (Local Standard)	Miles Port to Port	Miles from London
Airway Terminus, Victoria, London, England	dep. Sat. 11.45		
Air Port of London, Croydon, England	dep. " 12.30		
Paris, Gare de Lyon, France	dep. " 21.50	205	205
Paris to Brindisi, Italy	Sun. arr. Mon. Morn. 1147		1352
" Athens, Greece	dep. " 10.15		
" Alexandria, Egypt	dep. " Even. 369		1721
Cairo "	dep. " Tues. 07.30		
Gaza, Palestine	arr. " Even. 212		2638
" Baghdad, Iraq	dep. " 06.00		
Basra "	dep. " 14.30	603	3241
" Koweit, † Arabia	arr. " Even. 278		3519
Bahrein, off Arabia	dep. Thurs. 07.00		
Sharjah, Oman	dep. " 05.05		
" Gwadar, Muscat	dep. " 11.40	440	4634
Karachi, India	dep. " 15.40	300	4934
Jodhpur "	arr. " Even. 384		5318
" Delhi "	dep. Sat. 05.00		
Cawnpore "	dep. " 08.15	302	5620
Allahabad "	dep. " 10.45	245	5865
Calcutta "	dep. " 12.30	108	5973
" Akyab, Burma	arr. " Even. 472		6445
Rangoon "	dep. Sun. 06.00	333	6778
	arr. " Even. 363		7141

جدول رحلات طائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية من ٢٣ سبتمبر ١٩٣٣ م حتى الإعلان الذي يليه، ويبدو اسم الكويت في الجدول.

هذا واستمرت الرحلات الجوية إلى الكويت في عامي ١٩٣٦ و ١٩٣٧ م، وفي الأول من يناير ١٩٣٨ م توقفت طائرات الخطوط الإمبراطورية عن المرور بالكويت، بسبب تناقض الطائرات مع توسيع رحلاتها حول العالم، وتم التحول للطائرات المائية Flying Boats التي كانت تهبط في البصرة. وفي عام ١٩٣٩ م تم تسير الرحلات الجوية عبر الكويت بموجب اتفاقيات جديدة، ولكنها توقفت تماماً مع بوادر الحرب العالمية الثانية.

المرة الأولى، وتأخرت حتى تم إصلاحها وغادرت في نهاية شهر أبريل. ونتيجة الظروف الجوية وتبنيها بالحادث رفع الطيار تقريراً يطلب فيه إلغاء محطة الكويت من جدول رحلات الخطوط الإمبراطورية، مما دفع بإدارة الشركة في القاهرة إلى تخوين الطيار في اتخاذ قرار عدم الهبوط في الكويت "إذا كانت حالة الطقس تمنع بخطورة ذلك"، وذكرت الشركة أنها تفك في تقليل مرور الطائرات إلى الكويت، مما أثار ردة فعل الشيخ أحمد الجابر، واعتبره تصرفاً مجحفاً. وفيما بعد تراجع الطيار عن موقفه وبعث برسالة اعتذار إلى الكويت.

واعتباراً من شهر يناير في عام ١٩٣٥ م أعلنت إدارة شركة الطيران مضاعفة عدد رحلاتها المتجهة إلى الشرق لتسافر من لندن يومي الثلاثاء والسبت، وتصل إلى الكويت يومي الأربعاء والسبت من كل أسبوع. كما أعلنت أنها ستضاعف الرحلات المتجهة إلى الغرب اعتباراً من ٥ يناير ١٩٣٥ م، لتصل إلى الكويت يومي الاثنين والخميس من كل أسبوع، ويشير تقرير المعتمد إلى أن معدل مرور الطائرات على الكويت بلغ حوالي ٧٠ في المائة في عام ١٩٣٥ م.

ويعزى سبب قلة عبور الطائرات لأجواء الكويت للأحوال الجوية، التي عادة ما تسببت في مشاكل لشركة الطيران، كما ألقى مدير الخطوط الإمبراطورية في مصر باللائمة في ذلك على عدم وصول الإشعارات الخاصة بعدم الهبوط في الكويت بسبب محدودية عدد ساعات العمل بمكتب البرق بالكويت بشهري ساعات فقط يومياً.



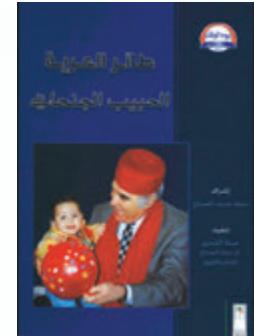
من مكة

باللغة العربية

(١) طائر الحرية - الحبيب الجنحاني :

كتاب تكريمي يقدم صورة واضحة مكتملة عن شخصية عربية جديرة بالتكريم والاحتفاء، إنه التونسي العربي د.الحبيب الجنحاني، وقد احتوى هذا الكتاب بين دفتيه مقدمة تقريرية للدكتورة سعاد الصباح، وسيرة ذاتية حكاه الجنحاني نفسه بقلمه، توقف فيها عند أحداث معينة رأى أنها تسمهم في توعية القارئ العربي بقيم تتعلق بالثورة ضد مظاهر الظلم السياسي والاجتماعي، والإيمان بالحرية، وصرّح أنه يكفر عن ذنبه في تأييد نظم سلطوية معادية للحربيات. وقد جل ملامح هذه الشخصية في هذا الكتاب عدّ من الكتاب والمفكرين العرب، من أبرزهم الأستاذة الدكتورة زهير توفيق، وحمادي حمود، ولطفى عيسى، ومنصف الوهابي.. وغيرهم، وتحورت كتاباتهم حول فكر الجنحاني وثقافته وريادته في الثقافة التونسية وإشعاعه العلمي والفكري في العالم العربي.

(دار سعاد الصباح - الطبعة الأولى ٢٠١٧ م - ٢٩٢ صفحة).

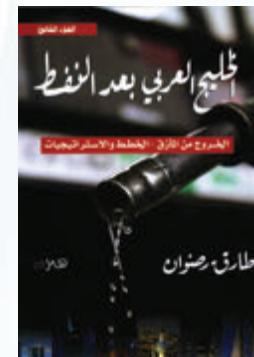


(٢) الخليج العربي بعد النفط: الخطط والاستراتيجيات:

كتاب يتناول ما يتظر دول الخليج من مستقبل غامض بسبب هاجس نضوب النفط، وجاء تركيزه على الجوانب الاقتصادية والخطط التنموية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

ومن واقع الإحصاءات الرسمية في هذه الدول وقف عند خططها الماخصية والخالية والمستقبلية التي سيواجهون بها مخاوف تراجع الإنتاج والأسعار، وسعيها الحثيث لوضع بدائل للنفط في حال نضوبه، وفي صدارتها تنوع مصادر الدخل وزيادة الناتج المحلي والنمو الاقتصادي. وما يصعب تفزيذ هذه الخطط في هذه الدول - في رأي الكاتب - أن المواطنين قد اعتادوا على رغد العيش والرفاه، كما أن الظروف السياسية التي تمر بها المنطقة تجعل هذه الدول على مفترق طرق وسط صراعات القوى الكبرى ومطامع الدول الإقليمية، وعليها أن تسارع إلى تنوع مصادر الدخل وإيجاد بدائل للنفط، واجتياز الظروف السياسية الراهنة.

(طارق رضوان - ٣١١ صفحة - هلا للنشر والتوزيع - ط ١، عام ٢٠١٧ م).



(٣) تاريخ الهندسة في الكويت: قصة وطن في سيرة ذاتية

شملت فصول هذا الكتاب تاريخ الكويت وحدودها وبيوتها القديمة وسكانها وأنشطتها وعماراتها، وألقى الضوء على العمل الجبار الذي قام به الكويتيون في بناء السور الثالث عام ١٩٢٠ م، حيث حصر الموارد البشرية التي قامت بتنفيذ هذا الصرح العظيم. كما حصر المواد التي استخدمت في بناء السور، وعدد الدواب التي استخدمت مع وضع جداول الكميات للسور في بحث علمي لم يسبق إليه أحد. وطرق إلى المباني المميزة في الكويت قبل أن يزال الكثير منها. كما تطرق إلى النهضة العمرانية بعد اكتشاف النفط، وهي الفترة التي تغيرت فيها الكويت من قرية ساحلية تحدها الصحراء من جهة والبحر من الجهة الأخرى إلى مدينة عصرية. وقد غطى المؤلف حقبة الخمسينيات التي شهدت المخطط الهيكلي الأول عام ١٩٥٢ م، الذي وضع خارطة الطريق ل الكويت المستقبل، وما تبعه من مخططات هيكيلية ومراجعات، ومن تأثير إنشاء المكاتب الهندسية الكويتية على العمارة، وكيف بدأت صناعة المكاتب الهندسية المميزة.

(صباح محمد أمين الرئيس، ٦٧٧ صفحة، ذات السلسل، الكويت ٢٠١٧ م).

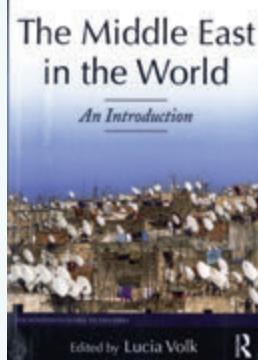




بـة المـركـز

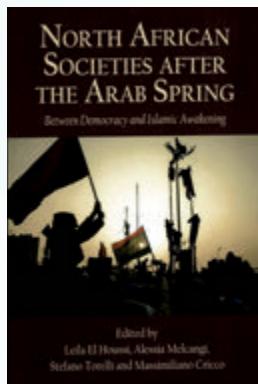
بـالـلـغـة الإـنـجـليـزـية

(٤) الشرق الأوسط في العالم: The Middle East in The World



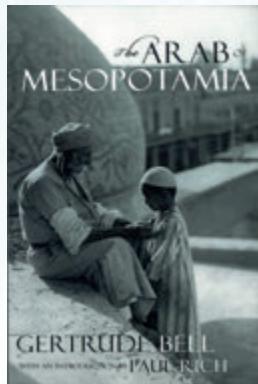
يغطي الكتاب العديد من الموضوعات الخاصة بتاريخ وسياسات وثقافات الشرق الأوسط، كما أنه يعمق في دراسة العديد من القضايا التي تواجه شعوب ومجتمعات المنطقة؛ فالحصول الأولى تتناول أساسيات تاريخ الشرق الأوسط، ولغاته وديانته، أما النصف الثاني من الكتاب فيقدم دراسات حالات متعددة التخصصات؛ كل واحدة منها تركز على بلد ما، أو منطقة ما، أو قضية بارزة. ويحتوي الكتاب على العديد من الخرائط، والصور، والجدالات، والمراجع التي ترشد القارئ والطالب على حد سواء إلى المزيد عن الموضوعات للمواضيع التي يتم تناولها. (لوسيا فوك، ٣٤٦ صفحة، الناشر روترينج، نيويورك، ٢٠١٥م).

(٥) مجتمعات شمال أفريقيا بعد الربيع العربي بين الديمقراطية والصحوة الإسلامية: North African Societies After the Arab Spring



يتناول هذا الكتاب دول شمال إفريقيا الثلاث تونس ومصر وليبيا في أعقاب الانتفاضات الشعبية التي أهليت المنطقة والتي بدأت في تونس في ديسمبر ٢٠١٠م؛ فدول البحر المتوسط التي تطل عليها كل من الدول الثلاث دائمًا ما تتفاعل قواها السياسية والدينية والاجتماعية مع التغيرات في البيئة الإقليمية والعالمية، فخصوصية منطقة البحر المتوسط تمثل في موقعها الجغرافي "كبحر يقع في وسط يابسة"، وعلى الرغم من المسارات المختلفة لإعادة التنظيم الجذرية لأنظمة الدول الثلاث المعنية فإنها تشارك في قاسم مشترك، ألا وهو تصميم الشعوب على أن تصبح أسياد مصائرها، وأن تفعل ذلك بالقيام بأشكال جديدة من الديمقراطية. (ليلي الحوسي وأخرون، (محرون)، ٢٤٤ صفحة، مكتبة ليدي ستيفن، المملكة المتحدة، ٢٠١٦م).

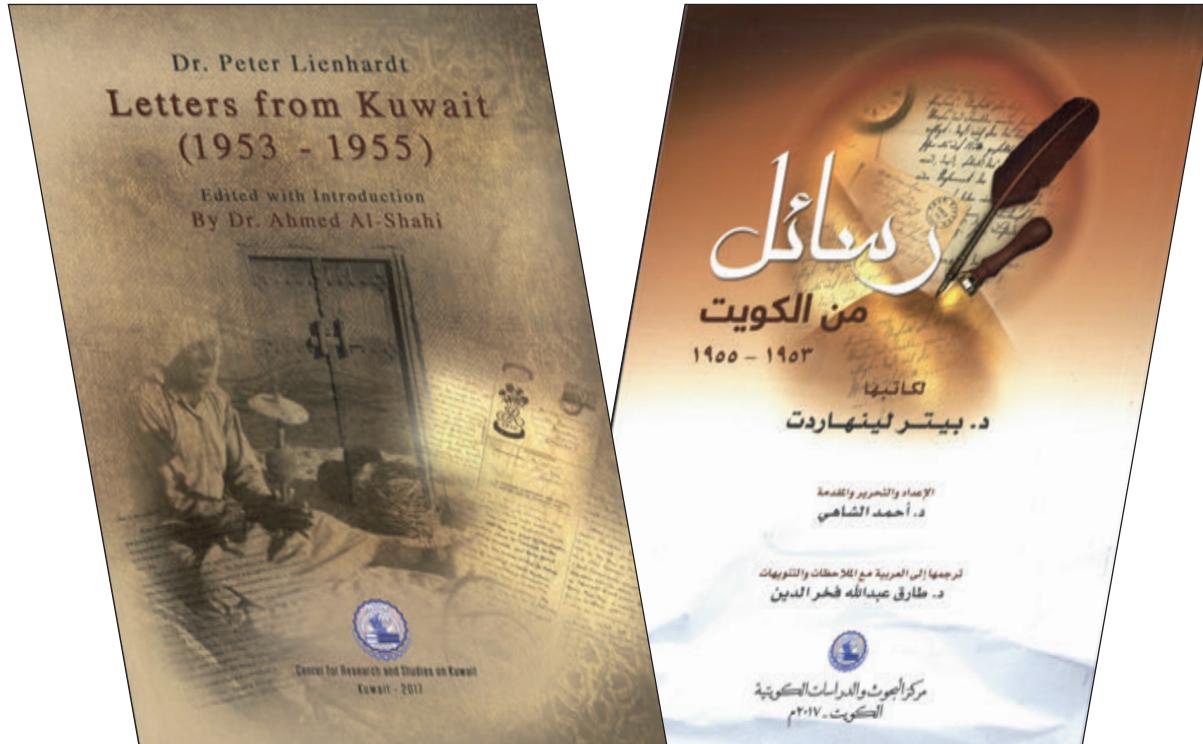
(٦) العرب من بلاد ما بين النهرين: (The Arab of Mesopotamia)



يعد هذا الكتاب مفتاحاً لأيام صعبة بالبصرة قضتها المؤلفة جرترود بيل التي عملت بفرع المخابرات البريطانية في أوائل القرن العشرين، عندما كان هناك إمكانية لإقامة إمبراطورية الشرق الأوسط. ويحتوي الكتاب على أوراق بها معلومات جديدة وسرية آنذاك، قدمتها الكاتبة لضباط الجيش البريطاني عن بلاد ما بين النهرين، عرضت فيها إقامة إمبراطورية بالشرق الأوسط من شأنها أن تتنافس الإمبراطورية الهندية. وكانت ترى أن تشمل الإمبراطورية على الجزيرة العربية، والعراق، والأردن، وحتى السودان، لكن هذه النظرة الضخمة تعارضت مع الاهتمامات العربية. (جرترود بيل، ٢١٢ صفحة، مطبعة ستيفيليا، واشنطن دي سي، ٢٠١٦م).

إصدارات المركز الجديدة

رسائل من الكويت (١٩٥٣-١٩٥٥م)



«يضم هذا الإصدار مجموعة من الرسائل كتبها الباحث الإنجليزي بيتر لينهاردت الأستاذ بجامعة أكسفورد إبان إقامته في الكويت لاستكمال الجانب الميداني من متطلبات دراساته العليا في مجال الأنثروبولوجيا لمجتمعات الخليج العربي، وذلك في فترتين؛ إحداهما في جزيرة فيلكا لمدة ثلاثة أشهر ابتدأً من نوفمبر ١٩٥٣م، والأخرى في الكويت لمدة ثلاثة أشهر أخرى من يونيو إلى أغسطس ١٩٥٥م.

وقد أعد هذه الرسائل للطباعة وحررها وقدّم لها الدكتور أحمد الشاهي، وترجمها من الإنجليزية إلى العربية مع الملاحظات والتوصيات الدكتور طارق عبدالله فخر الدين. وهذه الرسائل تعبر عن انتطباعات واحد من الباحثين الغربيين عن الحياة الاجتماعية للمجتمع الكويتي في منتصف القرن الفائت.