

رسالة الكويت

رسالة دورية تصدر عن مركز البحوث والدراسات الكويتية
السنة الرابعة عشرة - العدد [٦١] ربيع الآخر ١٤٣٩ هـ / يناير ٢٠١٨ م



مركز البحوث والدراسات الكويتية

الافتتاحية

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، يؤمها كثير من الباحثين والدارسين في مختلف المجالات المتعلقة بالكويت.
- جمع نحو ٢٠ مليون وثيقة رسمية وأهلية، يتابع المركز عمله على تعقيمها، وترميمها، وتضمينها في برنامج متطور 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 صفوف من طلاب مدارس الكويت، وطالباتها بصفة مستمرة لتوثيق صلتهم بتاريخ وطنهم.
- لقد أصبح هذا المركز بحق مصدراً وطنياً للعلم والمعرفة بتاريخ الكويت، وشؤونها السياسية، 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

ففي هذا العدد

- افتتاحية العدد
- الشيخ مبارك الصباح في صورة نادرة
- رسائل من شعب الخالد (١)
- مغاصات اللؤلؤ والمحار في الخليج العربي
- حادثة الكويت
- تجارة الخيل قديماً في الكويت
- خمسة وثمانون عاماً على تحليق طائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية عبر الكويت
- من مكتبة المركز
- إصدارات المركز الجديدة

مركز البحوث والدراسات الكويتية

ص. ب. ١٠٢٤ - دسمان - رمز بريدي: ١٥٤٦١ الكويت - ت: ٢٢٢١٠٨٩٨ (٠٠٩٦٥) - فاكس: ٢٢٢١٠٨٨٠ (٠٠٩٦٥)

E-mail: crsk@crsk.edu.kw - homepage: http://www.crsk.edu.kw

الى التاسع فقال له أعد واعط الماء للاول فرجع الى اخيه فرآه قد قضى
نجه فأتى الثاني فرآه كما رأى اخاه وهلم جرا الى انتهى الى الاخير فرآه
ايضاً قد استشهد فسلام على تلك النفوس الكريمة والارواح السعيدة



سمو الأمير مبارك باشا الصباح حاكم الكويت
إليك أيتها الشبيبة العربية أوجه كلامي وأقول : لماذا لا تقتدى

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



الشيخ مبارك الصباح في صورة نادرة

"المعرض"، وأصدر كتابه الكبير "القضية العربية: أسبابها، مقدماتها، تطوراتها، نتائجها"، وهو كتاب رائد في موضوعه، صدر عام ١٩٣٤م 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 ١٣٣٢هـ (٢٨ من يناير ١٩١٤م)، وجاءت 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 جائر، وخاصة أن مسألة الكويت كانت من أبرز المسائل التي انشغلت بها الدوائر الأوروبية آنذاك، وكانت اتفاقية ١٩١٣م 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 القومية.

يتحفظ الأستاذ علي غلوم الرئيس بين حين وآخر بكتاب أو مجلة أو صورة من صيد اهتماماته بتاريخ الكويت. وغالباً 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 ١٨٨٠م، 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 "المتدى الأدبي" عام ١٩١٤م، 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 الأيوب 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 الغنيم

التي أشارت إليها تلك الموسوعة أشار إليها أيضا 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، وبقايا حصن قديم وقبر على جزيرة بمدخل جون الكويت "فيلكا"، ومجموعة من أشجار النخيل على الساحل الجنوبي من الكويت^(٢). وهذا النص مع ما قدمناه يشير إلى قدم اتخاذ هذه المنطقة متنزها ثابتاً لآل الخالد.

ومع أن الكلام في المصدرين السابقين كان يشير إلى أشجار النخيل فإن الشهرة الأكبر لدى أبناء الكويت قديماً كانت لأثل الخالد الذي كانوا يقصدونه للنزهة في أيام الربيع، وهو قريب من البحر ويحيط بيت الخالد أو ديوانهم في الشعب، وقد وثق الفنان أيوب حسين أشجار الأثل في لوحتين جميلتين، تبين إحداها وفرة النباتات في زمن الربيع، وإطلالة الموقع الرائعة على الخليج.

وتوجد أيضاً لوحتان معبرتان رسمتهما السيدة نورية عبدالرحمن الزيد الخالد ظهر فيهما بجانب الأثل بيت 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 والفتطاس، لكنه هنا يتكلم عن مدخل جون الكويت.

منطقة الشعب من ضواحي الكويت المعروفة الآن، وهي تقع خارج السور القديم، وتمتد هذه المنطقة فيما يسمى بالشعب البحري من نهاية الطريق الدائري الثاني من جهة البحر إلى ما قبل منطقة الماريننا 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 بنوا في ذلك المكان قريباً من شاطئ البحر بيتاً كبيراً يعدونه متنزهاً لهم في أوقات الربيع خاصة، ويجذبون البقاء هناك لطيب الهواء ولوفرة العشب وقربه من البحر ونسيمه العليل. وينصحون بعضهم بقضاء فترة النقاهة من المرض في تلك المنطقة بعيداً عن صخب المدينة وشواغلها. ولا يعرف على وجه التحديد متى تم بناء بيت 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 الخضير منزلاً زرع حوله عدداً من النخيل عرف باسم "شعب الخالد"^(١)، وأشجار النخيل

(١) 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)، وتجدر 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 مكاتيب (رسائل)؛ لأنه - بحسب كلامه - لم يذهب إلى البحرين، وله اليوم ثلاثة أيام من سفره من دارين. وبالأمس وصلهم الحساوي بمنطقة الضلوف، وأنه سأل عنه وعن الأعمام (أي الخالد)، وذكر أنه من ثمانية أيام خطف (أبحر) منهم من البحرين ومعهم بوم شملان وابن مضاف وعبدالرحمن، ويذكر هلال أيضا أن الغواصين لن يعودوا (القفال) إلى الكويت قبل ٢٠ من الشهر.

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

وأرسلت في اليوم نفسه رسالة أخرى إلى الشعب للسيد 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 يبعد 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 دراسة نحو تسعين رسالة منها، على معلومات مختلفة يمكن أن تقدم جانبا من صورة الحياة في المجتمع الكويتي في فترة ما قبل النفط.

وينبغي ألا 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)، وأحيانا 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 الطريفة التي تقدم - كما ذكرنا - صورة للحياة الاجتماعية في زمنها. والموضوعات الأساسية التي تشتمل عليها تلك الرسائل هي: بيان عام بمجريات النشاط التجاري لأسرة الخالد بشكل مختصر، بالإفادة عما تم من بيع وشراء وأداء لحقوق الناس، وما يرتبط بكل ذلك من أمور، وكذلك حركة البريد الخاصة بهم؛ الوارد والصادر، بالإضافة إلى الدعوات التي تتم في متنزه الشعب للشيوخ ورجال العلم والقنصل وأطباء المستشفى الأمريكي وغيرهم، ونورد فيما يلي بيانا بما جاء في تلك الرسائل وفقا لترتيبها التاريخي:



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

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

الرسالة الخامسة: مرسله من السيد حمد الخالد إلى أخيه عبدالرزاق، مؤرخة في ٢٨ من ربيع الثاني ١٣٣٢هـ (٢٦ من مارس ١٩١٤م)، 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: مرسله أيضا من السيد حمد الخالد إلى أخيه السيد عبدالرزاق، وهي بتاريخ ٢٠ من جمادى الأولى ١٣٣٢هـ (١٦ من أبريل ١٩١٤م)، يذكر فيها أن البوسطة قد تأخرت عليكم بسبب شدة الهواء، والآن أرسلت البوسطة على الحمير ومعها "الكرب"^(٢). وأنه سوف يذهب إليهم غدا 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) وسخ الصفار: خليط من بقايا النحاس والقصدير والرمل يستخدم قديما لعلاج الجروح والدمامل والحزاز.

(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 محضرا معه البوسطة (البريد)، وتجدون مع الرسالة المكاتيب (الرسائل) والجرائد.

رسائل عام ١٣٣٢هـ:

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

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

الرسالة الثانية: مرسله من السيد حمد الخالد في الكويت إلى أخيه السيد عبدالرزاق الخالد، يذكر فيها أنه مع السيد شملان بن علي سوف يكون عشاؤهما عندهم في الشعب غدا الاثنين، ويطلب أن يذبح خروف وأن يكون الطبخ جيدا. 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



بسم الله الرحمن الرحيم
 حبنا له على الفهم والبرهان سيري الحكيم كماله في هذا العالم
 انتم من حجة بعد ثبوتها اقداركم كماله في هذا العالم
 سيري حاله على هذا ما معه مكانه لكونه حيا كماله مزارع البحر
 كماله في داره يذكر امي طبعه كماله في كل شيء
 خبيب بها وانه كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 معكم بعد كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 لوهم خصاله كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 مودون كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 بن يردن اخذنا انفسنا كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 الذي مع انفسنا كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء

(٢ من سبتمبر ١٩٠٩م)

رسالة من السيد علي الفهد الخالد إلى والده في الشعب

بسم الله الرحمن الرحيم
 من الكعبة بالكعبة في كل شيء
 حبنا له على الفهم والبرهان سيري الحكيم كماله في هذا العالم
 انتم من حجة بعد ثبوتها اقداركم كماله في هذا العالم
 سيري حاله على هذا ما معه مكانه لكونه حيا كماله مزارع البحر
 كماله في داره يذكر امي طبعه كماله في كل شيء
 خبيب بها وانه كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 معكم بعد كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 لوهم خصاله كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 مودون كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 بن يردن اخذنا انفسنا كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء
 الذي مع انفسنا كماله في كل شيء وانه كماله في كل شيء

(٢٣ من مارس ١٩١٤م)

رسالة موجهة من حمد الخالد بالكويت إلى أخيه عبدالرزاق الخالد بالشعب



إذا وجدنا شخصاً مسافراً إلى الزبائية أو إلى أحد المقاطيع (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) سألت 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 الخال ناصر (البدر)".

ثم أخبر بالأمر 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 التريث إلى يوم غد، فهل ترغب البيع بهذه القيمة أو قد تحصل زيادة قليلة؟ والرأي نبيع لو قدر نصف البضاعة، وننتظر على النصف الباقي أو نوسع الصدر عليه بالتقطيع (التجزئة).

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

- فراد المرضوف وعددها ١١ قبضاتهم اليوم،

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

الرسالة السابعة: مرسله أيضاً من السيد حمد الخالد إلى أخيه عبدالرزاق، وهي بتاريخ ١٢ من جمادى الآخرة ١٣٣٢هـ (٨ من مايو ١٩١٤م)، يفيد فيها بوصول البوسطة، ويصلكم طيه 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 يلبسه 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



بسم الله الرحمن الرحيم
 لجنه البحوث والدراسات الكويتية
 بعدكم عظيم رحمة ربنا وبركاته على كل واحد منكم
 انتم ما اعلمتم في انظر انتم وهو بواسطه الشيخ فهد بن مبارك بن
 اخا فهد بن رعد وولد رعد بن اخا فهد بن رعد وولد رعد بن
 زويد لم يجدوا في كنفه عند اخا فهد بن رعد
 حمد

(٢٦ من مارس ١٩١٤م)

رسالة من السيد حمد الخالد بالكويت إلى أخيه عبدالرزاق في الشعب

بسم الله الرحمن الرحيم
 لجنه البحوث والدراسات الكويتية
 بعدكم عظيم رحمة ربنا وبركاته على كل واحد منكم
 انتم ما اعلمتم في انظر انتم وهو بواسطه الشيخ فهد بن مبارك بن
 اخا فهد بن رعد وولد رعد بن اخا فهد بن رعد وولد رعد بن
 زويد لم يجدوا في كنفه عند اخا فهد بن رعد
 حمد

(٨ من مايو ١٩١٤م)

رسالة من حمد الخالد بالكويت إلى أخيه عبدالرزاق الخالد بالشعب



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

- العيش (الأرز) والماش والدهن والكاز الذي ذكرتم عنه بالقصر وجدناه لكنه قليل.

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

- البقصم وصل.. أدام الله حياتكم.

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

- غداؤنا حد حاضر (حتى الآن) لم نحصل على إدام، وربما نحصل من أهل الدمنة (السالمية)، وإن لم يحصل سنطبخ مريّن (أرز مع الريان).

وكتب إلى ابن أخيه مهلهل (١٤ من رجب).

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

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

- نبذل جهدنا أنه قبل مجيء العم حمد يكون كل شيء منتظم.

وسوف نبعث بعينة منهم إلى السوق، ولابد من إفادتكم عن القيمة إذا وقفنا على الحقيقة.

[فرد المرصوف: مجموعة من طاقات نوع من القماش يسمى المرصوف].

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

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

[وهذا سر وجود هذه الرسائل بين أيدينا الآن].

وفي هامش الرسالة ذكر أن الشيخ محمود (الهيتمي)^(١) متوجه إليكم الآن، وأنه قد وصلت رسائل من "كانو" بالبحرين^(٢).

رسائل عام ١٣٤٠هـ:

تشتمل هذه المجموعة على نحو ١٤ رسالة جميعها مرسلة من أحمد الفهد الخالد إلى عمه حمد الخالد، وإلى ابن عمه مهلهل، ما عدا الرسالة الأخيرة فهي مرسلة من حمد الخالد إلى ابنه مهلهل، وتغطي هذه الرسائل الفترة من ١٤ من رجب ١٣٤٠هـ (١٣ من مارس ١٩٢٢م) إلى ٤ من شعبان ١٣٤٠هـ (٢ من أبريل ١٩٢٢م)، وتفيد هذه الرسائل أن الوقت كان وقت الربيع. وأنها في بداية خروج آل الخالد إلى الشعب في تلك السنة؛

(١) الشيخ محمود الهيتمي من مدرسي المدرسة المباركية.

(٢) كانو من العائلات التجارية المشهورة في البحرين.

(٤ من أغسطس ١٩٢٢م)

رسالة من السيد محمد الخالد إلى ابنه مهلهل بالشَّعب



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

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

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

(١) الدلال المستعملة للقهوة ثلاثة أحجام: دلة "الخمرة"، وهي الدلة الكبيرة التي توضع دائماً فوق الجمر، وفيها بقايا الهيل والبن، ودلة "الملقمة"، وهي متوسطة الحجم، وفيها يتم تلقيح القهوة وطبخها بأن يصب فيها جزء من الماء الساخن من الدلة الكبيرة، وفي هذه الدلة تجهز القهوة، وأصغر تلك الدلال تسمى "المرلة" وهي التي تقدم فيها القهوة بعد تصفيتها.

- نحن أمس البارحة جميعاً كسالى 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 أحمد الفهد الخالد إلى عمه السيد حمد الخالد يقول:

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

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

- الخيام 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 العود (الكبيرة) فسيتم نصبها اليوم.

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

- ذكرتكم عن عزيمة الشيخ خزعل، وهذا شيء من الأزم ما يكون على مثلكم، والتمس الإفادة إذا اعتمدتم ذلك.

- الشعب في هذه الأيام طيب، ونرى أنك لو تأتي إلى هنا لترتاح قبل وقت الزكاة، وإذا صار وقتها يحذر أحدنا (ينزل إلى البلد) يومين أو ثلاثة، ويُرتَّب له العمل، وسوف نقوم بالواجب، فالمطلوب هو أنسكم في هذه الأيام الجميلة، ورأيكم الأعلى.



- لا تخفاكم جسارة عبدالله السعود (الخالد)، فقد فقدناه أمس، ومن الصباح ونحن نبحث عنه، وعن ابن الطباخ، ولم نترك مكاناً لم نبحت 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 كتان 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 ١٣٤٠هـ (٤ من أغسطس ١٩٢٢م) كتب السيد حمد الخالد إلى ابنه مهلهل رسالة ضمنها بعض الطلبات منها:

- منفاخ كبير من المنافيخ الجدد التي عندكم للسقاء.

- خبز كبار الذي ثمنه آنتين، عدد ثلاث خبزات بدون سمس.

- 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 نستكمل 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 وعلاقاتها مع غيرها من الأسر، بالإضافة إلى حاجات الأسرة من المواد الغذائية.

وتكشف تلك الرسائل أيضاً عن ثقافة تميز بها أفراد تلك الأسرة بداية 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"، وتؤكد تلك الرسائل طيب الهواء في الشَّعب، ومناسبته للنقاهاة من الأمراض.

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



مغاصات اللؤلؤ والمحار في الخليج العربي (*)

ترجمة: محمد عبدالله الغنيم

على ضخامة المصالح المشتركة في قيمة اللؤلؤ المصدرة من الخليج البالغة ٣٠٠,٠٠٠ جنيه إسترليني عام ١٨٣٣م، و٤٠٠,٠٠٠ جنيه عام ١٨٦٦م، وبلغت القيمة عامي ١٩٠٣ و ١٩٠٤م، ٤٣٤,٣٣٩, ١ جنيه على أقل تقدير.

ويضاف إلى ذلك ٤٣٩, ٣٠ جنيه، هي قيمة الأصداف، أو عرق اللؤلؤ التي كانت قليلة جدا 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، وخاصة 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 غربي مدينة دبي، ويمتد إلى شمال جزيرة صير بو نعيم، 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 تتدهور التجارة في الكويت بشدة عندما يقل محصول اللؤلؤ، وفي البحرين ينخفض مستوى التجارة إلى الخمس تقريباً من مستواه الحالي، كما أنه من الممكن أن تنمحي مواني 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 ٤,٥٠٠^(١)، كما بلغ عدد العمال المشاركين في الغوص أكثر من ٧٤,٠٠٠^(٢)، ولتوضيح 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. ويتيح 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 أعدها عدد من المهتمين من العلماء والباحثين والمبعوثين السياسيين، ذكرت في هامش التقرير أعلاه.

(١) هذا العدد يشمل الساحلين العربي والفارسي، وبحسب الجدول فإن مساهمة 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)

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

(*) 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)

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

(*) 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" ومفردا "هير"، بينما المغاصات الموجودة فوق الأكمات التي تحيط بها المياه العميقة جداً يطلق عليها اسم "نجوات" ومفردا "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 بيضاء تغطي الشعاب المرجانية. ويعتقد أن اختلاط الطين أو المواد الترابية مع الرمال ضار باللائى، 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 متشعبة بعضها ببعض، 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 للؤلؤ في الخليج العربي إلى ثلاثة أنواع، وكل منها ينتج الأصداف (أم اللؤلؤ)، كما ينتج اللؤلؤ:

النوع الأول هو محار اللؤلؤ العادي وهو "المحار" بالعامية، ويعد المصدر المنتج للؤلؤ،

(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 علي، 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 الممتد بين لنجة والطاهرية (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 ثلاث 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) تمتد 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 سنوياً من
المراكز 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 التقريبية (إسترليني)
							£
1873-74	11,80,000	21,00,000	45,50,000	20,000	46,500	...	626,933
1874-75	12,00,000	21,00,000	57,00,000	30,000	...	...	723,776
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	...	...	391,806
1877-78	21,24,200	18,50,000	23,95,000	30,000	...	...	371,306
1878-79	12,16,560	15,20,000	29,95,000	3,000	...	...	371,008
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	23,98,000	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	50,000	34,500	...	588,709
1892-93	52,50,000	49,25,000	48,50,000	55,000	5,000	...	814,004
1893-94	50,00,000	36,93,750	42,05,000	50,000	8,440	...	483,767
1894-95	60,00,000	46,58,620	39,03,900	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	...	15,600	481,010
1898-99	55,00,000	47,93,000	38,51,000	40,000	...	20,000	577,523
1899-1900	77,49,990	68,24,430	33,99,900	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	741,466
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	41,50,398	38,37,359	35,12,448	45,093	8,652	3,831	£561,353

والإحصاءات المتوافرة الخاصة بموسم عام ١٩٠٥/١٩٠٦ م 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 جنيهاً إسترلينياً.

(*) تم الحصول على الأرقام الموجودة في العمود الأخير من الجدول عن طريق استثناء تلك الخاصة بساحل عمان المتصالح، وتضمن عام ١٩٠٢/١٩٠١ م؛ 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 م و ١٩٠٤/١٩٠٣ م تصدير حوالي نصف وربع من إنتاج ساحل عمان المتصالح عبر لنجه فقط على التوالي، وقد تم تصدير المتبقي من هذه الأعوام وكل إنتاج عام ١٩٠٥/١٩٠٤ م مباشرة، وقد أهمل تبادل اللؤلؤ بين المراكز الرئيسية (باستثناء عام ١٩٠٦/١٩٠٥ م، حيث سُمح بذلك) لكونه شيئاً ضئيلاً، كما أن كمية منها قد تم التهريب من تسجيلها، وكان يتم تحويل الدولار المسقطي من عام ١٨٧٤/١٨٧٣ م إلى ١٨٩٧/١٨٩٦ م عند معدل صرف (\$1=Rs2)، ومن عام ١٨٩٧/١٨٩٨ م إلى ١٩٠٥/١٩٠٤ 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 الفرديين، أما الجانب الفارسي فتستند إلى عائدات الجمارك. وفي كلتا الحالتين قد تكون الأرقام أقل من الحقيقة، نتيجة لعمليات الإهمال (السهو) أو بخس القيمة المقصودة.



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

السنوات	ساحل عمان المتصالح (روبية)	البحرين (روبية)	لنجه (روبية)	مسقط (روبية)	بوشهر (روبية)	القيمة السنوية التقريبية (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	...	12,492
1876-77	1,500	400	32,000	20,000	...	16,158
1877-78	2,500	350	55,000	60,000	...	15,101
1878-79	5,000	4,500	2,01,000	18,000	...	19,792
1879-80	10,600	1,300	74,900	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	10,000	5,000	17,408
1882-83	45,000	2,400	1,40,500	23,000	...	15,201
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	70,000	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	...	96,000	20,000	...	9,520
1888-89	25,000	...	95,000	10,000	...	8,825
1889-90	55,000	...	1,65,000	13,000	...	13,131
1890-91	60,000	...	1,49,000	14,000	...	13,275
1891-92	80,000	22,100	99,000	20,000	...	10,056
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	25,000	3,37,442	27,411
1898-99	50,000	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	1,61,615	92,000	22,588	1,07,606	17,894
1902-0	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	15,22,865	29,04,830	9,68,313	31,24,033	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 المتصالح، والتي يتم تصدير كامل إنتاجها عبر لنجه أو يتم إدراجها ضمن عائدات ذلك المكان، بما في ذلك عام ١٩٠٢ - ١٩٠٣ م، كما تم خصم ربع إنتاج البحرين أيضاً لسبب مماثل أثناء الفترة نفسها، وقد تم حساب قيم الدولار المسقطي والروبية كما في الجدول ٣.



السطح فوق العامين والجزء الأكبر منه فوق الثلاثة الأعوام.

وتحركات اللؤلؤ غير متوقعة بتاتاً وصعبة التوقع، حيث إنه في موسم عام ١٨٧٦م تجمع العدد الأكبر من سفن الغوص في الخليج في المياه الضحلة القريبة من شاه علم، وتم اصطياد كمية هائلة من المحار، وفي العام التالي كان هذا الموقع خالياً من المحار تقريباً على عكس توقعات الغواصين.

ومن المعروف أيضاً أن المحار في الخليج يعاني أحياناً بقسوة من اضطرابات الأعماق المتصاحبة مع انبعاث الغازات والمنتجات البيتومينية، وهذا ما حدث في عام ١٩٠٠م عندما كانت بعض الأماكن في الجانب العربي من الخليج محمرة وعكرة، وكان المحار في بعض المغاصات ميتاً أو متسماً بحيث لم يحتو على اللؤلؤ.

وال معلومة التي تقول إن العرب يطعمون مغاصات المحار في بعض مواسم السنة معلومة خاطئة، والمحار لا يأكله العرب ما عدا سكان عمان المتصالح.

لؤلؤ الخليج العربي

الكلمة الفصيحة للؤلؤ في اللغة العربية هي لؤلؤة للمفرد، (لؤلؤ ولآلئ للجمع)، وفي اللغة الفارسية "مروارد"، 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 مماثل 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 "الزني"، ويتشرب بشكل أساسي في مياه الساحل الممتد بين راس الخيمة وغبة الغزيرة، حيث يوجد أكبر أنواعها، وأفضلها يؤخذ من المغاصات الواقعة حول جزيرة شيخ الشعيب وهندرابي وقيس، كما أنها شائعة حول جزر أرزنة ودينا. ويعثر على الزنية في نفس الأعماق التي يوجد فيها النوع الآخر من المحار، وخصوصاً في القيعان الطينية الصلبة والتي تكثر فيها القواقع ولكن اللآلئ التي تنتجها الزنية قليلة وذات جودة رديئة.

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

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

ويعتقد أن المحار يزداد بشكل أفقي حتى نهاية العام فيبلغ ٢ بوصة، وبعد ذلك يتقلص معدل نموه. وإذا 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 الحصبة تحتوي على لآلئ أقل في الكتلة، وتدرج تدرجاً 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 لتكوين اللؤلؤة وجعلها أكثر بريقاً، بالإضافة إلى صفات أخرى تزيد من قيمتها، وتدفع الوطنية عند صيادي اللؤلؤ في الخليج إلى الإيثار بأفضلية لآلئ منطقتهم، وذلك بحسب رقم افتراضي لطبقات اللؤلؤ، وقد حددوا طبقة واحدة للؤلؤ كراتشي، وثلاث طبقات للؤلؤ السيلاني، وخمس طبقات للؤلؤ البحر الأحمر وسوقطرة، وعدد لا ينقص عن سبع طبقات للؤلؤ العادي في الخليج، بينما وصف بعضهم اللؤلؤ في جزيرة خارج بأنه يحتوي على ثماني طبقات.

أم 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 العادية، وتزن المحارة العادية ما بين ٥, ٢ إلى ٥, ٧ رطل، ويزن الزني ما بين ٥ أرطال إلى ٢٠ رطلاً، ويزن الصديفي ما بين بضعة أونصات إلى ٧ أرطال، ويكون لون قشرة المحارة في الخليج عادة داكنة، ويمكن التمييز بينها وبين محار الهند المائل للون الفضي.

للؤلؤة 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، ويكفي حالياً ملاحظة الاختلاف الطبيعي في الألوان والأشكال والأثقال النوعية. وعند الحديث عن الألوان من الجدير بالذكر أن اللؤلؤ الأسود، أو 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، ومعظمه يكون أسود أو بنيّاً مع تداخلات اللونين الأبيض أو الأزرق، إلى جانب اللؤلؤ المكور والمتناسق الذي نما غالباً في بيئة جيدة.

وهناك أنواع شتى من اللؤلؤ المشوّه 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 الفقاعة 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 حبة ينذر وجودها في الخليج العربي، وكلما صغر حجم اللؤلؤ زادت كمياته، وقد وجدت واحدة من أفضل لآلئ الخليج عام ١٨٦٧م تحت عمق ١٦ قامة قرب جزيرة شيخ شعيب، واشتراها أحد التجار مقابل ١٥, ٠٠٠ قران، وبيعت في باريس مقابل حوالي ٨٠٠٠ جنيه

حادثة الكويت(*)

بقلم: أندري سوش

ترجمة: أ.د. محمد المرزوقي سعيد



وتحويله إلى بحر خاص بهم؟ تلقت أوروبا الخبر بتأثر 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 أعالي بلاد العرب كانوا يهددون الكويت برّاً، وكتبّت الصحافة كذلك أن شيخ الكويت هو الذي طلب حماية من إنجلترا، وأنها تفضّلت بإرسال سفنها الحربية إلى الخليج محافظة منها على السلام المهدد. وفي الخلاصة قالت الصحافة إن نوايا إنجلترا كانت صافية مثل البلّور.

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 الأوروبيون، وأتاح مرور الزمن تقديراً أكثر دقة لمجريات الأحداث، وتبلورت فكرة مختلفة عن الأفكار التي تاه فيها الإخصائيون في السياسة الشرقية؛ فلنستعد في مرحلة أولى تاريخ الوقائع في الكويت، ولنحاول في مرحلة ثانية أن نبين أهميتها ومعانيها.

- ١ -

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

(*) André Suche, L'incident de Koweït, Revue Hebdomadaire, 11^{ème} année, No1 PP.70-99.7Décembre1901.

(١) هذا ما كانت تشيعه الدولة العثمانية، واعتقده بعض الأوروبيين، والواقع 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 ويتصل 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 ألاّ تمتلك نقطة وصوله على الخليج نفس الدولة التي تمتلك الطريق الكبير للتجارة الدولية قبل هذا، أي قنال السويس، لكن، لو طُرحت مسألة وضع الكويت تحت الحماية - وهي في الواقع مسألة غير مطروحة - فمن المنطقي أكثر أن تكون تحت حماية فرنسية ألمانية. ونظرا إلى كل هذه الخلفية كانت الادعاءات الإنجليزية مثيرة لانتباهنا ولانتباه جيراننا الألمان؛ فإنجلترا التي كانت سيده الطريق بين الهند وأوربا تريد اليوم أن تستأثر أيضا بالطريق البرية.

وقد أثار تصرف إنجلترا سيلا من الاحتجاجات والمطالب في كل أرجاء أوربا، ولم تهدأ العقول إلا بعد وصول برقية جديدة من اللورد كيرزون يقول فيها: "تعبّر إنجلترا عن رضاها بعد تصريح السلطان بنيتها سحب قواته من الكويت، وأنها تعترف بسلطة الباب العالي على هذا البلد، شرط ألا يسمح لأي قوة أخرى بالتمركز فيه". بهذا التصريح رُفِع خطر الحماية البريطانية، ولكن أغلق باب التمرکز في الكويت في وجه فرنسا وألمانيا وكذلك روسيا.

أما الصحافة في بقية القارة الأوروبية فإنها بالتأكيد لم تصدّق هذه الرواية، ولفتت الانتباه إلى أن إنجلترا لا يمكن أن تدافع عن الكويت من خطر الأتراك، وكتبت أن تركيا لها من الرّشد ما يحول بينها وبين الوقوف في وجه القبائل العربية، وباختصار شعر الأوروبيون أن وراء حضور الطرادات الحربية إلى مرفأ الكويت دورا مريبا 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 قبولا حسنا، وأعطى شرعية لكل الرّيبة في أعمال إنجلترا، حيث اتضحت الطريقة الغربية التي تريد بها المحافظة على السلام، وأجمعت الصحافة الأوروبية على التنديد بهذه الطرق التي اعتادت عليها إنجلترا في الواقع، ونجحت فيها غالبا، ولتساءل الآن: ما هو سبب هذا التأثير الأوربي بموضوع مرفأ صغير يكاد يكون مجهولا قبل ذلك؟

حتى نفهم ما يوفره تملك هذا المكان بالنسبة لقوة عظمى يجب علينا أن نلقي نظرة على الخارطة ونحن نعلم أن خطا حديديا هو في طور الإنشاء، ليربط بين القسطنطينية والخليج مرورا ببغداد، والكثير من قطاعاته، الغربية منها على وجه الخصوص، تم تسليمها للاستغلال، وتجري الأعمال في بقية القطاعات على قدم وساق. ويمر هذا الخط من جنوبي آسيا الصغرى ثم يخترق بلاد



وللوهلة الأولى يبدو للمُلاحظ أن الإنجليز لقوا هزيمة منكرة بما أنهم فقدوا كل أمل في وضع يدهم على الكويت، لكن في واقع الأمر كانت الأمور أكثر تعقيدا من هذا. وسنحاول أن نبين فيما يلي أن إنجلترا نجحت في مناورة مزدوجة، موجهة ضد فرنسا وألمانيا وضد روسيا. فلتأمل 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 طريقا كبيرة ورئيسية بين أوروبا وآسيا، وإذا تحولت إلى طريق منافسة للطريق البحرية ولقنال السويس. وفي هذه الحالة فقط يكتسب تلك نقطة الوصول أهمية كبيرة. لكن النقل البحري، رغم طول مسافته، يبقى دائما 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 يسرا وجدوى شحن البضائع من "مرسيليا" أو "ليفربول" أو "أنفارس" أو حتى من "ريغا"؛ عوضا عن نقلها بالقاطرات، وشحنها من الكويت. فكل عملية تمرير لبضائع من وسيلة نقل إلى أخرى تتضمن الكثير من المخاطر، وحتى نتصور الدور العملي الممكن لسكة الحديد الشرقية في التجارة الدولية يجب علينا أن ندرك أنه من الأفضل بكثير أن تُشحن البضائع من ميناء "هافر"

وأن تتم الملاحة بالإحاطة بسواحل فرنسا وأسبانيا وأن تخترق مضيق جبل طارق عوضا 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 عوضا عن شحنها على سكة الحديد. فمن وجه النظر التجارية أن هذا الخط الحديدي لن يكون سوى خط ثانوي في التجارة 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. فلأموال لديها أن تُوفر سكة الحديد شباباً جديداً لهذه الأصقاع التي عرفت تاريخاً مزدهراً، وبخاصة بلاد الرافدين، والتي يُنظر لها اليوم على أنها - إذا ما ازدهرت - ذات مستقبل قد يضاهي شمال إيطاليا بما قد تنتجه في وقت قريب من أرز ومن حبوب. حينها يمكن للكويت، باعتبارها النافذة على هذه البلدان الثرية، 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 المجارف وعربات اليد والحاويات لإفراغ المظمور وبيع محتوياته في بلدان



دائم ببقية أرجاء العالم. وهذا ما يمكن أن يُفسر 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 مرافئ محمية من الثلوج، ستبقى في تبعية للقوى الكبيرة الأخرى. وهناك بحر غير بعيد نسبيا عن الحدود الروسية، ويلبي كل احتياجاتها، وهو بحر عُمان، الذراع الممدودة من المحيط الهندي، والتي تتكون منها سواحل جنوبي 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 دعما دينيا للمسلمين من بين مواطنيها لتفوز بثقة المسلمين في البلاد الأخرى، كما يمكنها كذلك أن تعرض دعمها الاقتصادي وتتحول إلى مصرفي للفرس وللأفغان؛ فبورصتها دائما مفتوحة لأصدقائها الحميمين، وبما أن بورصتها وافرة الإمكانات منذ مدة، فلا عجب أن يأتيها التعاطف من كل طرف وأن يتكاثر 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

أخرى. فمن يستطيع أن ينازع إنجلترا مكانتها في النقل التجاري البحري؟ من هو أفضل منها ليكون الوسيط بين بلاد الرافدين وأوروبا؟ لا شك أن امتلاك المرفأ الرئيس الذي منه تُشحن منتجات الداخل له قيمة، لكن، بما أن الكويت ستبقى محايدة يبقى بإمكان إنجلترا أن تحصل على نسبة من الضريبة الجمركية مماثلة لما تضعه تركيا على الأمم الأخرى، وبالأحرى يمكنها دائما، بالاعتماد فقط على امتياز حريتها التجارية، أن تبقى في موقع قوي. وإذا نظرنا إلى المسألة بهذا الشكل يمكن القول إن حادثة الكويت لم تلحق ضررا كبيرا 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 الثلج ورجليها في المناطق المشمسة". هذه الصورة رغم أنها ليست صحيحة بشكل تام فإنها تفسر لنا الضرورة التي يجد الروس أنفسهم فيها ليمددوا نفوذهم نحو الجنوب؛ فروسيا تحيط بها بحار متجمدة طوال فترة طويلة من السنة؛ المحيط المتجمد الشمالي، والمحيط الهادي الجنوبي، وتحيط بها بحار داخلية مغلقة كبحر البلطيق والبحر الأسود. فالإمبراطورية الروسية مجبرة إذاً على فتح طريق لها نحو البحار الدافئة، وفقط بواسطة هذه البحار فقط يمكنها أن تتصل بشكل



وشيراز، وأن يصل إلى بندر عباس، والمرفاً الواقع على مضيق هرمز، حيث يتصل الخليج العربي ببحر عمان. ويمكن لروسيا، اعتماداً على بعض الأشغال الإستراتيجية، أن تتحكم في هذا المضيق وفي الخليج بمُجمله، 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 بحياده. مع هذا يبدو أن الفرس قطعوا مؤخراً خطوة كبيرة بإنشائهم لبنك فارسي روسي، وهو بنك ليست له غاية ربحية بقدر ما غايته توزيع المال على الأشخاص النافذين في البلاد، بغاية أن يُدرك الشعب أن على القرب منه يوجد صديقٌ قوي ومعتد.

وإذا تم إنجاز هذين الخطتين ستؤمن روسيا لنفسها موقعاً اقتصادياً وسياسياً متميزاً في بلاد فارس وفي أفغانستان، وتوفر لها إمكانية إرسال أعداد كبيرة من جندها وتسليحهم تسليحاً جيداً وضمان تموينهم، مما يعني أن الغزو النهائي للمقاطعات التي تخترقها سكة الحديد يمكن أن يُنجز دون إراقة دماء، وتتحول بلاد فارس وأفغانستان إلى "منشوريا" جديدة.

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

هو الأكثر صعوبة، وبعد موافقة الأمير على إنشائه، سيمر من هراة وقندهار وسيكون انطلاقه من شبكة سكة حديد مرو، ويتواصل حتى "كوشك"، ليرتبط بعد ذلك بشبكة سكة الحديد الهندية في "نيو تشامن"^(١)، ومن هناك يحاذي مساره نهر الأندوس ويصل إلى كراتشي. وما من شك في أن تكاليف الإنجاز ستكون كبيرة بسبب التضاريس الوعرة، ويُشترط ألا يقتدي الأمير حبيب الله بسلفه الأمير الراحل الذي كانت سياسته 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 أنجز قسم من الأشغال وتقدم حتى وصل الحدود الأفغانية (قطاع "كوشك")، لكن في هذه النقطة توقفت جهود الحكومة الروسية، وهي تأمل الآن أن تسهم زيارة وزير الحرب الجنرال "كورباتكين" إلى آسيا الوسطى في الوصول إلى الحل المرجو^(٢).

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

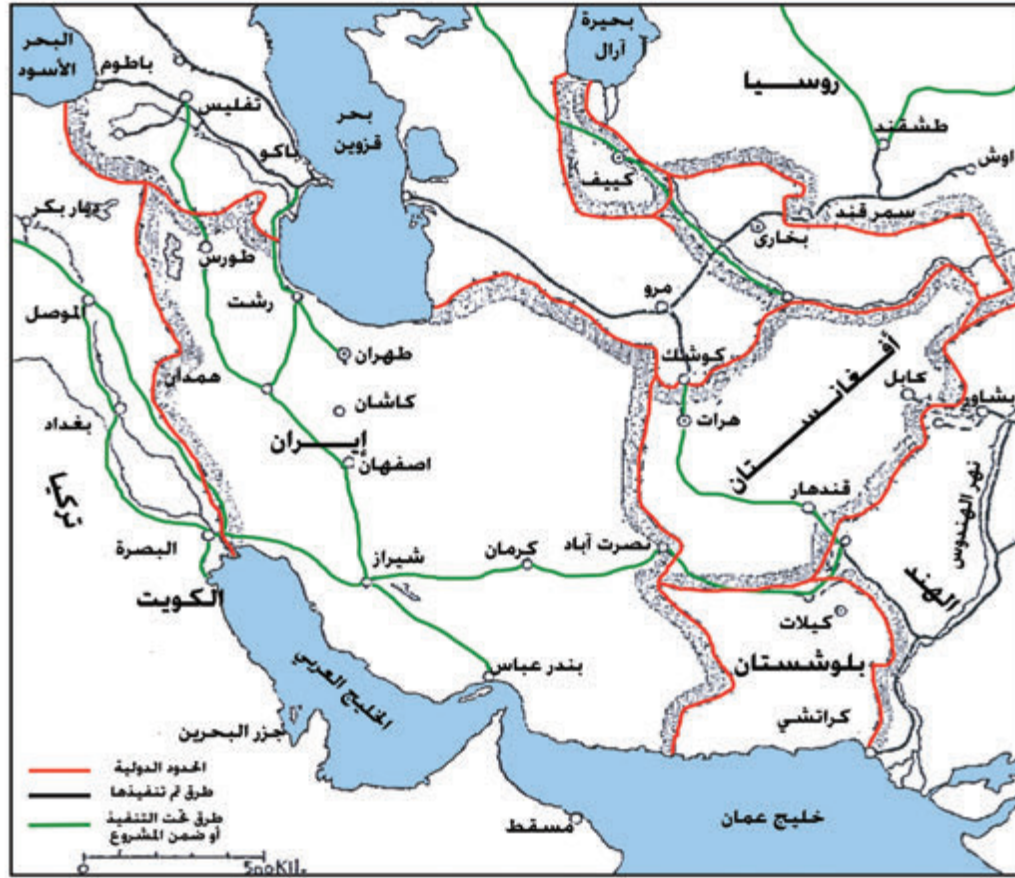
(1) New Tchaman.

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

- ٣ -

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 وصولهم إلى بحر عمان. وما من شك في أن التنافس بين إنجلترا وروسيا ستكون سرعة الإنجاز فيه أمراً حاسماً، وما من شك في أن الإنجليز أوفر حظاً لأن الأراضي التي يمر منها خطهم تقع في مناطق مسطحة، والدراسات الأولية والضرورية لها مُنْجِزة، ويمكن للبحرية العسكرية أن تساعد المهندسين، ولا ننسى أن الكويت قد وقع تحييدها.

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



خريطة تبين امتدادات السكك الحديدية ومشاريعها



وإذا عدنا لمسألة حادثة الكويت وتساءلنا من جديد إن كانت إنجلترا قد هُزمت أو لم تهزم؟، فالأحرى بنا الحديث عن نجاح وليس عن هزيمة؛ فحتى إن تركنا جانباً مسألة تحييد الكويت فإن الإنجليز، وفقط في مناخ الصخب الذي تصاعد أثناء حادثة الكويت، استطاعوا أن يتمموا الاستعدادات وأن يبدأوا في إنجاز خط "نوشكي"، فلولا حادثة الكويت لكانت استعداداتهم، وأشغالهم أثارت انتباه القوى الكبرى، وبخاصة روسيا؛ فكل ما جرى من حملة تركية وإنزال لقوات إنجليزية والذهاب والإياب للمدمرات الإنجليزية ليست إلا مسرحية في غاية البراعة كان هدفها مغالطة أوروبا، وروسيا وحدها خسرت الشوط، وبشيء من المبالغة يمكن القول إن الكويت هي "فاشودا" لروسيا.

ويمكن أن تتولد بعض الصعوبات، ومن بينها ما قد يترتب على تدخل فرنسا في مشروع الخط الإنجليزي، وبالضبط في شأن القطاع الفارسي من السكة الواقع بين "نوشكي" والبصرة. فمواطنونا الفرنسيون ودبلوماسيون لهم في بلاد فارس تأثير كبير، وبالتالي يمكن لفرنسا أن تتحصل إن أرادت ذلك على تعويضات كمقابل لحياذها في المسألة.

وفي الخلاصة، هذا ما تعنيه حادثة الكويت: يريد الروس بناء خطين لسكة الحديد؛ أحدهما يخترق بلاد فارس، والثاني يخترق أفغانستان حتى يتصلوا ببحر عمان الدافئ والمفتوح، وكان من شأن هذه المشاريع الروسية أن تمثل خطراً على إنجلترا

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 يوقفوا في مفاوضاتهم كان عليهم أن يضمنوا من ناحية تحييد الكويت، وهي نقطة وصول سكة الحديد، ومن ناحية ثانية أن يحيدوا خط "نوشكي" - البصرة، وكان من الضروري أيضاً ألا تعلم أوروبا بالمشروع إلا عند انطلاق أشغال إنجازها؛ لذلك تظاهرت إنجلترا بالسعي لاحتلال الكويت، واقتصر نظر أوروبا إلى الكويت باعتبارها نقطة وصول لخط السكة التي ستنافس ممر قناة السويس، واثارت نائرة الأوربيين وقدموا كل مساندتهم لتركيا لتُمارس نفوذها في الكويت، وربحاً للوقت دخلت إنجلترا في مفاوضات واستجابت لها أوروبا، ومر شهر ونصف، وعندما انتهت المفاوضات مع الهند، انسحبت إنجلترا بكل بساطة وقد غنمت تحييد 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 مقيدة اليدين. 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.



تجارة الخيل قديماً في الكويت

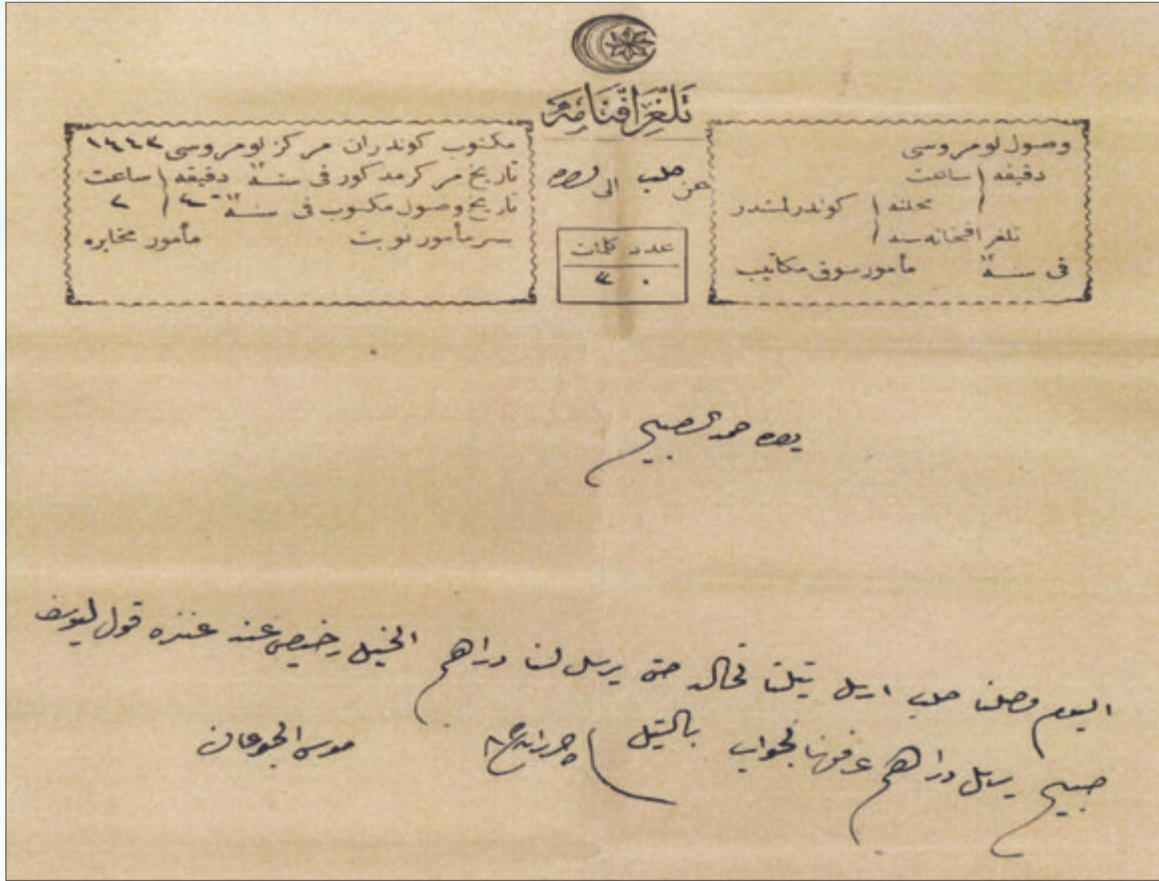
إعداد: أ.د. عبدالله يوسف الغنيم

فيد، ومحمد المدرس، وأحمد العدواني، وسليمان الجاسم^(١)، ويضاف إليهم آل الدخيل. وقد أوردنا رسالة مؤرخة في (١٨٧٥م) 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 معاصراً للمرحوم يوسف البدر، وكان أيضاً من كبار التجار الذين كان لهم دورهم في التخفيف على الناس في أثناء المجاعة التي حدثت في المنطقة خلال السنوات ١٨٦٨ - ١٨٧١م، والتي أطلق عليها الكويتيون "سنة الهيلق"، وفيها توالى القحط على المناطق القريبة من الكويت، فهاجر كثير من أهل فارس وسكان البوادي العربية إلى الكويت لوفرة الأرزاق فيها، فقام تجار الكويت بنجدتهم وسد حاجاتهم من الطعام، وكان من أبرز هؤلاء يوسف البدر ويوسف الصبيح، والأخير اتخذ بيتين لسد حاجة الفقراء والمهاجرين؛ أولهما في الكويت، والثاني في الزبير، وقد اشتهر الاثنان بالكرم والإحسان حتى

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 ١٨١٦م 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 أيضاً ما ذكره لويس بيلي المقيم السياسي البريطاني في الخليج عام ١٨٦٣م 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 بسلالات الخيول وأنواعها.

وأشرنا أيضاً إلى اهتمام عدد من الأسر الكويتية بتربية الخيول، وتجارها، 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

(١) يوسف بن عيسى القناعي: صفحات من تاريخ الكويت، ذات السلاسل، الطبعة الخامسة، الكويت ١٩٨٨م، ص ٦٨.
(٢) وثائق من تاريخ الخيول العربية الأصيلة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ٢٠١٦م، ص ١٩.



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

الكثيرة ، بخاصة وأنها تنقل بسفن شراعية تتعرض للعواصف ولاختلاف الأجواء، فضلا عن حاجة الخيل إلى قدر كبير من الماء قد لا يتوافر في كل الأحوال. وليس الثراء 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

قال فيها الشاعر عبدالغفار الأخرس:
إن الكويت حماها الله قد بلغت
باليوسفين مكان السبعة الشهب
تالله ما سمعت أذني ولا بصرت
عيني بعزهما في سائر العرب
فيوسف بن صبيح طيب عنصره
أذكى من المسك أن يعبق وأن يطب
ويوسف البدر في سعد وفي شرف
بدر الأماجد لم يغرب ولم يغب
وثرأ السيد يوسف الصبيح يدل على أنه قد
اشتغل بتجارة الخيل لوفرة أرباحها رغم مخاطرها



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 الزوايا المجهولة عن تلك العلاقة التجارية.

ونعود إلى شخصية السيد موسى الجوعان، فهو من أسرة كريمة قديمة في الكويت، اشتغل رجالها بالتجارة مثل كثير من الأسر الكويتية، ويرى بعض المؤرخين أن اسم الجوعان أطلق عليهم لأن بيتهم كان ملجأ للفقراء والجياح فسّموا "بيت الجوعان"^(١)، وأول ذكر لموسى الجوعان جاء في الوثائق البريطانية، بالسجل الخاص برحلة لويس بيلى 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 "الطاروة" الكويتية سميت بذلك لأن الفقراء يلجؤون إليهم، فيطعمونهم ويهتمون بأمرهم.

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

"بصره - حمد الصباح

اليوم وصلنا حلب

ارسل تيلنا (برقيتنا) لخالد حتى يرسل لنا دراهم

الخيّل رخيص عند عنزة

قول ليوسف صبيح يرسل دراهم

عرّفونا الجواب بالتيل

موسى الجوعان"

ويحمل هذا التلغراف في طياته بياناً بذلك التعاون الذي يقابلنا دائماً عند تصفح وثائق الأسر التجارية الكويتية؛ فهم يعملون كما لو كانوا مؤسسة واحدة، يقدمون النصيحة لبعضهم البعض، 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 الخضير ويوسف الصباح يحثهم على إرسال الدراهم (النقود) لكي يشتري لهم وله رؤوس الخيل التي وجدها رخيصة عند قبيلة عنزة.

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



بمراه

هذه روزانة السفين بندلي شهر الى البصرة ثم الى
الكويت ثم الى الجمر والفلامية والرجوع الى بندر
الي شهر

١٢٩٩
باربع يوم الثلاثاء خامس شهر رمضان
مطابق ٢٠ فبراير في شمس الساعة ١٢ ظهر
دبنا في مركب الثاني جند جناب الباليوز صاحب
وكان الوقت جند منظر فوجدنا في المركب جماعة اهل
الكويت الشيخ جهمان رزي وموحيان جوهان
وابراهيم ابن سالم وداود ابن يوسف ابن بدر وكم
نفر جهمان من اهل الكويت والزبير وكان في ابلوخ
محمد علي بكر بن قادم من بكتك عند رونا نزل
البر وكان من مخرج المركب اخذ سلطان كتهو ومها
جهمان المنود اتباعا لقصد الزاد
بتأمل السيلة في المركب

يوم الخميس ٢ رمضان ٢٠ فبراير
هذان الوبح قليلا وصل جند سلطان النوايا الذي كان
في المركب من البر وتواجد مع جناب الباليوز صاحب
ووصلنا لادكا في المركب والساعة ١٢ جند المركب
بعد خروج المركب نزل الودكا والساعة ١٢ جندنا
بين جزيرة خارج وخروج وصار الترتيب من اهل الكويت
مع الباليوز صاحبان براقونه من البصرة الى الكويت
بطريق البر وايضا المركب جهمان طارح في خارج

يوم الجمعة ٨ رمضان ٢٠ فبراير
الساعة ١٢ دخلنا شط العرب وغرب الشمس لمحا اعد
الصاد وكان مركب دخان مال مسترخ والفر مال الروم
طارحين وصل قبطان هالند لما دنا من الباليوز صاحب
ثم بعد فوجدنا الباليوز صاحب في المركب وامر الفقير
حين وصل ابراهيم مكييل ياخذ باكيته وصل الى جندنا
في ذلك المركب وعلت كما امر نزلوا اهل الكويت هذ
السيلة الى البر وكس الشيخ جهمان هذا الصوب الى ابلوخ
الشيخ جهمان في الزبير كورسال ثلاث وعشرين كدش
لنقل الحول والكعب

يوم الاربعاء ٦ رمضان ٢٠ فبراير
اشته طوفان الشمال ولا يقدر احد يبرود من هبل الى
المركب جند مصر وصلت بقارة بعد خروج كلي من هبل
وصلوا فيها بعض من اهل الكويت الذي كانوا
نازلين هبل وطاح من بقارة في البحر ولدى اهل
الزبير ومن شدة الريح والريح ما قدوا ما لمزونه
ومات
تواجروا اهل الكويت الذي في المركب مع الباليوز صاحب

يوم السبت ٩ رمضان ٢٠ فبراير
جناب الباليوز صاحب في مركب مسترخ ونحن نزلنا مع الفقير في بيت
الوكيل وصعدنا الدواب واسلة من الزبير ومنهم الشيخ علي
الذي من كل واحد ربيع ثمان رواح ورجوع وثلاث
ايام وقت في الكويت جندنا نزل الباليوز صاحب في المركب
امر بجعل الودخان والساعة الودح قبل المركب فوجد

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



هيأت للويس ببلي تلك الإقامة الطيبة في رحلته الأولى إلى الكويت، والتي ربطت بينه وبين المرحوم يوسف البدر، الذي حدثه بدوره عن تجارة الخيول العربية وجعل أبنائه ومنهم ابنه داود يرافقونه ويسرون له مراده حينما جاء في الزيارة الثانية قاصدا الرياض عن طريق الكويت عام ١٨٦٥ م، أي بعد سنتين من الزيارة الأولى، وسجل لويس ببلي ذلك في مذكرات رحلته بقوله: "ولا أظن أي جنتلمان إنجليزي لديه من كرم الضيافة والتعذيب الجرم مثل الذي رأيته عند يوسف البدر".

أما الاحترام الذي يكنه له أبنائه الكبار العديدون فكان شيئا فائقا يدعو إلى الإعجاب. ولقد وضع هؤلاء الأبناء وقتهم وخدماتهم تحت تصرفي، فأمضيت بصحبته أسبوعا 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، فمصاحبه لتلك النخبة من الأعيان، ومعرفته بواحد من أبناء يوسف البدر الذي يعد من أكبر تجار الكويت في مجال تجارة الخيل دليل على كونه أيضا من التجار المتقدمين في تلك التجارة، ولعل الأيام تكشف عن مزيد من الوثائق التي تقدم شيئا من التفصيل عن ذلك الشخص الذي يتحرك بنشاط وهمة ما بين حلب والكويت وبومبي بالهند حاملا معه لواء تجارة الخيل.

(٢) لويس ببلي : رحلة من الكويت إلى الرياض عام ١٨٦٥ م - ١٢٨١ هـ، ترجمة وتعليق أحمد أبيش، دار قتيبة، بيروت ٢٠٠٤ م، ص ٢٥.

فبراير ١٨٦٣ م، الساعة ٢ بعد الظهر، ركبنا في مركب الدخان (المركب البخاري)، بخدمة جناب الباليوز صاحب (لويس ببلي)، وكان الوقت حينئذ ممطرا، فوجدنا في المركب جماعة أهل الكويت: الشيخ محمد بن رزق وموسى بن جوعان وإبراهيم بن سالم وداود بن يوسف البدر وكم نفر غيرهم من أهل الكويت والزبير، وكان فيه ابن أخ محمد علي ملك التجار قادم من كلكتا عند ورودنا نزل البر. وكانت مؤجرة المركب أخت سلطان لكنهو ومعها جمع من الهنود 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 يرافقه من البصرة إلى الكويت بطريق البر^(١).

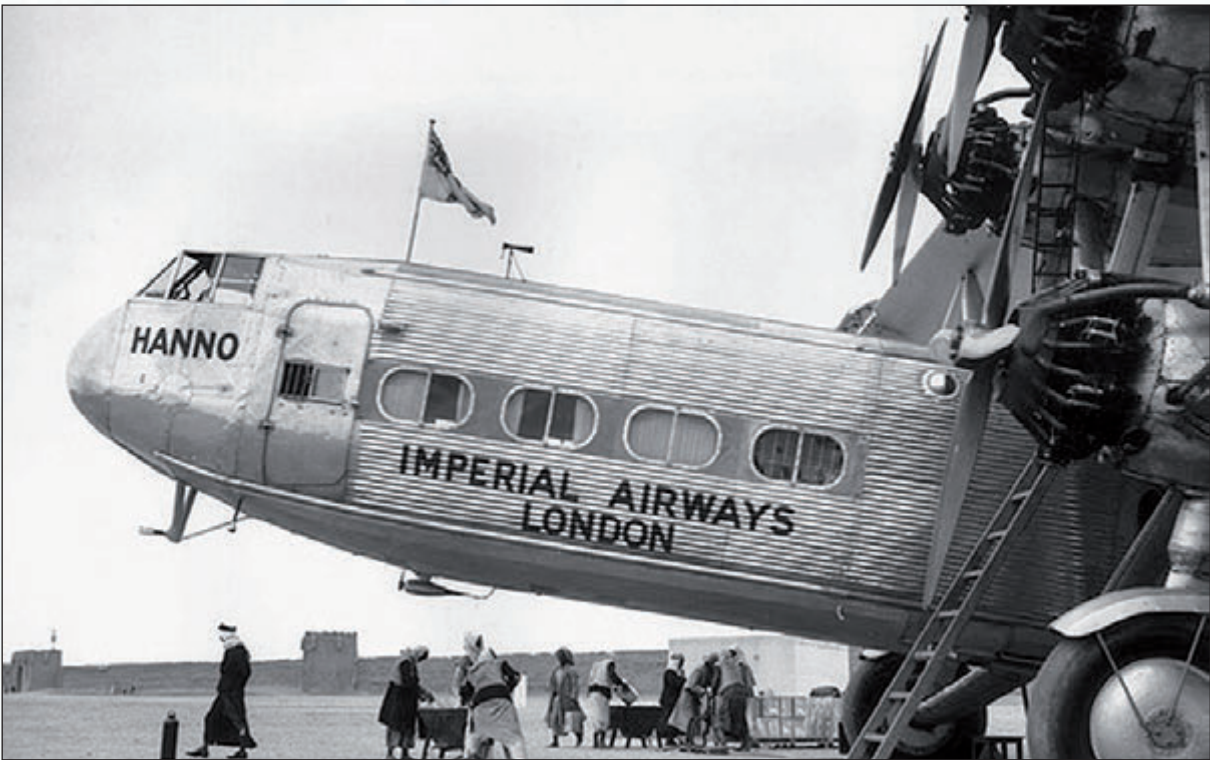
ونفهم من السجل المذكور أن الكويتيين الأربعة الذين كانوا على ظهر المركب البخاري قد قدموا من الهند، وهم من كبار تجار الكويت، ووجود داود بن يوسف البدر بينهم يوحي بأنهم كانوا في مهمة بالهند تتعلق بتجارة الخيل، وخاصة أننا قد عرفنا اهتمام موسى الجوعان بتلك التجارة ورحلته إلى حلب لجلب الخيول العربية من هناك.

ونفهم من السجل أيضاً أن هؤلاء حينما عرفوا نية سفر لويس ببلي إلى الكويت رتبوا معه مرافقته إلى الكويت بطريق البر، وكانت هذه الرفقة هي التي

(١) لويس ببلي: رحلة الرياض والأوراق الخاصة، ترجمة وشرح وتعليق الدكتور عيسى أمين، مؤسسة الأيام، المنامة ١٩٩٦ م، ص ١٥١، ١٥٢.



الشيخ أحمد الجابر الصباح يتوسط حاكم الهند اللورد ولنغتون 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 تنزود بالوقود في مطار الكويت، وتبدو الصفائح الحديدية التي يخزن فيها الوقود، والاستراحة باللون الأبيض، إلى جانب السور الممتد إلى بوابة الشعب (البريعصي).



خمسة وثمانون عاما على تحليق طائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية عبر الكويت(*)

إعداد: خالد عبدالرحمن العبدالمغني

الخط الجوي "البصرة/ القاهرة"، والذي بدأ فيه العمل في عام ١٩٢٧م 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 تحليق الطائرات فوق أراضيها في عام ١٩٢٥م، بل مرت بفترات تعثر 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 النفوذ 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 الإمبراطورية 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 انتظمت سفن شركة الهند البريطانية في رحلاتها البحرية من بومبي عبر موافي 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 ومقيمين السفر إلى كراتشي في غضون يومين، وإلى كريدون في إنجلترا في أربعة أيام بدلا من خمسة أسابيع عن طريق البحر.

وفي شهر أبريل من عام ١٩٢٩م أصبح من المتيسر لطائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية التي تأسست في أبريل ١٩٢٤م مواصلة 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 L/PS/12/1971 المحفوظة بالمكتبة البريطانية، وعلى The Persian Gulf Administration Reports (1873-1947).



عام ١٩٢٨ م، على أن يبدأ ذلك في شهر أبريل عام ١٩٢٩ م، 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 ١٩٣٠ م، أي قبل عامين من انتهاء العقد في شهر فبراير عام ١٩٣٢ م، 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 تعثر الاتفاق معها. وكان المقترح 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. واستدعى ذلك التباحث العاجل لأخذ الموافقات من حكام منطقة الساحل العربي استناداً على أمرين؛ الأول هو تقدير تكلفة

الرسوم، أو الإعانات التي ستمنح لحكام المنطقة لتهيئة مواقع 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 بالمقيم السياسي في الخليج (في بوشهر)، في شهر مايو من عام ١٩٣٠ م، 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؛ لأنه 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 ١٩٣٢ م، أبدى حاكم الشارقة الشيخ سلطان ابن صقر القاسمي منفرداً رغبته في منح التسهيلات



باريس، ومن ثم بالقطار إلى برنيسي (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 "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 مقترح المحطات البديلة لطائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية في الساحل العربي من الخليج؛ نظرا 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 استجاب المقيم السياسي في الخليج لطلبه، وذلك في رد له مؤرخ في ٢١ سبتمبر ١٩٣٢م، 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 ١٩٣٢م، 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. وقاد المرحلة النهائية من المفاوضات عن الجانب البريطاني المعتمد البريطاني في الكويت "الكولونيل ديكسون"، الذي كان قادماً بصحبة المقيم السياسي في الخليج "الكولونيل بيسكو"، وناب عنه بسبب تعرض الأخير لنوبة قلبية في عرض البحر، ووفاته قبل وصولهم للشارقة.

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

وقد بدأ العمل برحلات الخط الجوي الجديد للخطوط الجوية الإمبراطورية في الأول من أكتوبر عام ١٩٣٢م، حيث أقلعت الطائرة "هورتييس 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 الحقايب البريدية من الكويت لتبعث 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 حقيبة 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 الحقيبة البريدية إلى ٢٠ رطلاً، وهذا ما أكده 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 للتزود 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 ١٩٣٢م، 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 البريعصي). 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 جنيهاً إسترلينية من الكويت إلى البحرين وبالعكس، وبينت 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 الأوروبيين والأمريكيين من أعضاء الإرسالية الأمريكية.

وفي الثاني والعشرين من ديسمبر عام ١٩٣٢م 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 أشهر المحددة للتجربة، وذلك بلا مقابل. وكان هناك امتعاض من سكان الكويت بخصوص أجور السفر المرتفعة، حيث كانوا يدفعون أربعة جنيهاً إلى البصرة التي تبعد عن الكويت ٨٠ ميلاً فقط، وثمانية جنيهاً إلى البحرين التي تبعد ٣٠٠ ميل، وهو ما يعادل أربعة أضعاف المسافة إلى البصرة، مما أدى للمطالبة بتخفيضها إلى جنيهين وستة جنيهاً لكل من البصرة والبحرين على التوالي.

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

مدينة 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 ١٩٣٢م، 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، ويسبقه إشعار برقي. كما حددت الرسالة أجور النقل بأربعة جنيهاً إسترلينية من البصرة إلى الكويت وبالعكس،



Part 17

TERRITORY OF KUWAIT. —

SPECIAL AUTHORISATION FOR AIRCRAFT
TO LAND IN AND FLY OVER
KUWAIT

بلاد الكويت

رخصة خاصة لنزول الطائرات على
الكويت والطيران فوقها *

١. ان شيخ الكويت
يرخص بالطيران داخل حدود
الكويت للطائرة النالمة
ذات الجنسية الـ

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

صاحب الطائرة المسجل
نوع الطائرة
علامة التسجيل

Registered owner.
Type of aircraft.
Registration Mark.

٢. ان هذه الرخصة محدودة
ضمن المدة التي تمتدى في يوم
وتنتهي في يوم
اليوم المذكورين * وقد منحت هذه
الرخصة بموجب الشروط التالية :-

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.

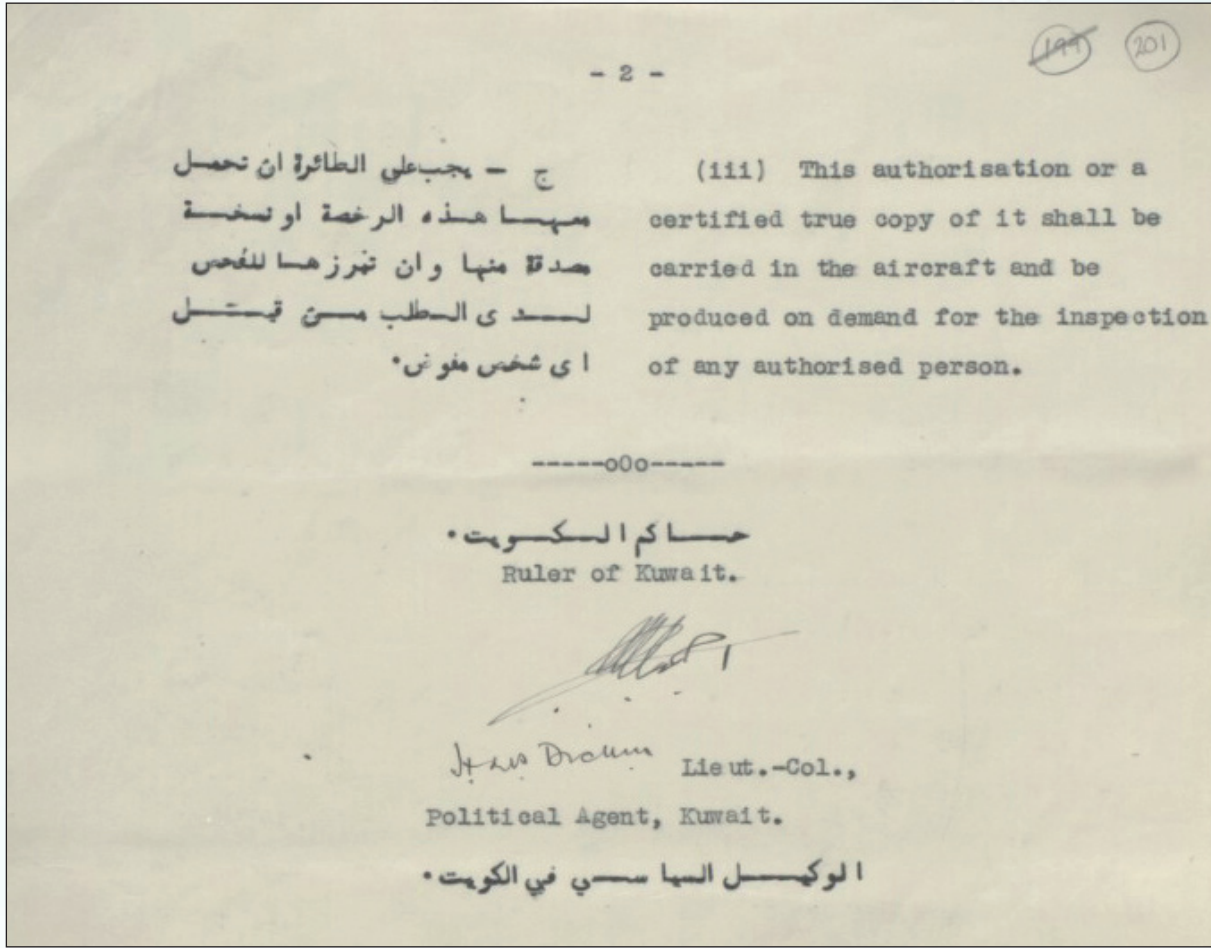
أ - الطائرة و نوتيتها و المسافرين
فهما خاضعون لدانة التكاليف و الواجبات
الناشئة عن القوانين العامة وعن قوانين
الكمارك و المكوس و نظمات استيراد و اخراج
المضاع و الاموال و اية نظمات اخرى
مما قد يوضع للمحافظة على الامن
العام كما انهم خاضعون لنظم الملاحة
الجوية المرفقة بهذا *

ب - لا يجوز للطائرة ان تتخذ
محلًا للنزول او السفر داخل حدود
الكويت اى مكان غير المطار الواقع في
الكويت * ويجب مراعات الشروط
المنشورة بخصوص تنظيم كيفية استعمال
المطار المذكور *

(iii)/

ج /

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



تابع الوثيقة السابقة

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

اتفاقية الطيران المدني

شهد عام ١٩٣٤م عدة أحداث؛ من أبرزها توقيع اتفاقية الطيران المدني في الثالث والعشرين من شهر مايو، بين الشيخ أحمد الجابر وبين المعتمد الإنجليزي في الكويت بالإنيابة 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 قدما 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 أراضيها أو حدوده البحرية. وقبل نهاية العام أوفى الشيخ أحمد الجابر بتعهده ببناء استراحة تبلغ مساحتها ٦٠ قدما مربعا بالقرب من



مع البحرين، مما استدعي تعديل النص ليصبح: "ستدفع حكومة جلاله الملك للشيخ مبلغ ٥٠٠ جنيه إسترليني سنوياً، 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 وكلائها 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 جزئيتين: الأولى هي تحصيل رسم الكمرك (الجمرك) على الوقود والزيوت اللذين تزود بهما طائرات الشركات الأخرى، ويدفع مباشرة لحكومة الكويت بدلا من الدفع عن طريق شركة خطوط الطيران الإمبراطوري المحدودة. والجزئية الأخرى، وهي الأهم، نصت على أنه بانتهاء مدة العقد يكون العقد قابلاً للتديد باختيار إنجلترا، وبشرط موافقة الشيخ أحمد الجابر، مع الحق في تعديل الشروط بما يحقق المنفعة للطرفين.

وفي يناير من عام ١٩٣٥م 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 منهما هو: "ستدفع حكومة جلاله الملك إلى سعادتك مبلغاً وقدره ٥٠٠ جنيه إسترليني سنوياً كقيمة استئجار محطة الطيران، على أن تعفى طائرات الشركة الإنجليزية - أي الإمبريال أير ويز المحدودة - من دفع أية رسم جمركي مقابل الوقود والزيوت، ولكن إذا هبطت أية 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 التجارية اعتباراً من ٧ يناير عام ١٩٣٣م، إلا أن الأربع السنوات التي هي مدة الاتفاقية ستبتدئ من تاريخ توقيعها". ويلاحظ في هذا النص أن هناك تراجعاً عن منع الطائرات الخاصة من المرور على الكويت؛ ففي نوفمبر عام ١٩٣٤م 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 الكمرك، كما أبدى رغبته في تطبيق النظام نفسه المتبع في الاتفاقية المبرمة



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

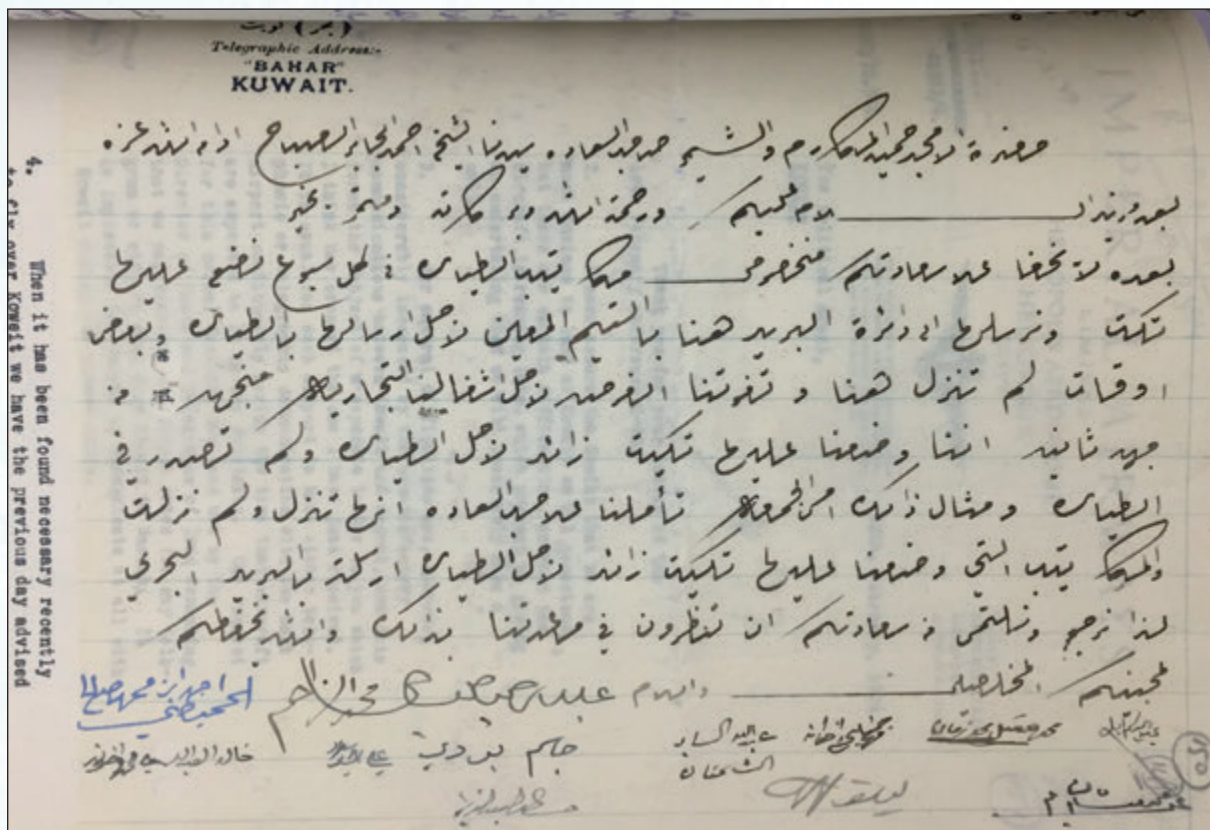
وشهد عام ١٩٣٤م حالات سلبية واجهت الرحلات الجوية للطيران الإمبراطوري؛ فقد جاءت الحادثة الأولى في بداية السنة حيث تكررت حالات عدم توقف الطائرات في الكويت، وكانت فقط تحلق فوق أجوائها دون أن تهبط لحمل البريد معها، مما تسبب في الضرر بالفرص التجارية، مما دفع بثلاثة عشر من التجار لرفع شكوى للشيخ أحمد الجابر، مفادها "لا يخفى على سعادتك من خصوص مكاتيب (رسائل) الطائرة، في كل أسبوع نضع عليها تكت (طوايع) 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 مهياً لهبوطها، وليس به استراحة ليلية للمسافرين. وفي بعض الحالات كان عدد من الطيارين لا يجذون الهبوط في الكويت لأنها تبعد مسافة لا تزيد على مائة ميل عن مطار الشعبة (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 ١٩٣٣م، واشتملت تلك المستحقات على ٥٠٠ جنيه إسترليني عن السنة الأولى من ٦ يناير ١٩٣٣م إلى ٦ يناير ١٩٣٤م، ومبلغ ١٨٦,٦ جنيه إسترليني عن الفترة من ٧ يناير ١٩٣٤م لغاية تاريخ توقيع العقد في ٢٢ مايو ١٩٣٤م، ومبلغ ٥٠٠ جنيه إسترليني عن الفترة من ٢٣ مايو ١٩٣٤م لغاية ٢٢ مايو ١٩٣٥م، وذلك بإجمالي ١١٨٦,٦ جنيه إسترليني.

زيارة حاكم الهند للكويت

لعل الحدث الأبرز في عام ١٩٣٤م 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 ١٩٠٣م، قادماً من الهند في اتجاهه إلى إنجلترا في ١٧ مايو، حيث مكث في مطار الكويت خلال فترة تزويد طائرة الخطوط الجوية الإمبراطورية بالوقود فيما يقارب الساعة، وأعدت مراسم استقبال يتقدم الحضور فيها الأمير الشيخ أحمد الجابر الصباح، الذي كان على رأس مستقبله مع أفراد من أسرته وبعض أعيان الكويت، بالإضافة إلى المعتمد ديكسون وزوجته، وقد تم تزيين الاستراحة وتأثيثها بالمقاعد المريحة، وفرشت بالسجاد للضيوف، وألقيت كلمة ترحيبية من قبل السيد عبدالله الملا بالإنابة عن الأمير، وبعد تقديم الضيافة وتناول القهوة ألقى اللورد ولينغتون كلمة قصيرة بالمناسبة، وفي الساعة الواحدة استكمل اللورد ولينغتون ومرافقيه رحلتهم الجوية إلى لندن. هذا وقد عاد حاكم الهند اللورد ولينغتون في رحلة



الرسالة التي بعثت إلى الشيخ أحمد الجابر الصباح تحمل الشكوى من عدم توقف الطائرات في الكويت، وما تسببه من ضرر للفرص التجارية المقدمة من مثلي تجار الكويت، كل من: عبدالرحمن البحر، ومحمد الزاحم، وعبدالله السايير، ومحمد ثنيان الغانم، وجاسم بودي، ومساعد عبدالعزيز، وأحمد محمد صالح الحميضي، وعبدالكريم أبل، وفهد الفليج وأخوانه، وخالد العبد اللطيف الحمد وأخوانه، وعلي سيد سليمان، ومحمد عقيل زمان ويوسف بهباني.

الكويت ما تعرضت له الطائرة "هورسا Horsa" في فبراير عام ١٩٣٤م، لهبوب عاصفة رملية، مما أدى إلى إحداث ضرر في أحد الأجنحة؛ بسبب عدم إدراك الطيار لكيفية تلافي شدة العاصفة، وعدم التزامه بنصائح المعتمد "ديكسون" بخصوص الوضع الذي ينبغي أن تقف الطائرة عليه بمواجهة مقدمتها للعاصفة، وتثبيتها في الأرض بحبال وأوتاد، وقد أدى هذا إلى تعطلها وتوقفها لسته أسابيع في الكويت، وتكرر سوء الطالع، وسوء التدبير من الطيار قبل إقلاع الطائرة في المرة الثانية حيث تضرر جناحها بشكل أشد من

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 يشغله هو مصلحة الناس عن خدمة الرحلات الجوية التي تقدم لهم، وأنه لا يعامل بموجب العقد بعدالة، وقد طلب إلى المعتمد السياسي التصرف بإرسال البريد براً إلى مطار الشعبية 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	arr. Sun. 10.15	1147	1352
Brindisi, Italy	dep. " 07.30		
Athens, Greece	dep. Tues. 07.30	369	1721
Alexandria, Egypt	dep. " 13.50	587	2308
Cairo	dep. " 17.30	118	2426
Gaza, Palestine	arr. Even. 06.00	212	2638
Baghdad, Iraq	dep. Wed. 14.30	603	3241
Basra	arr. Even. 07.00	278	3519
Koweit, Arabia	dep. Thurs. 07.50	75	3594
Bahrain, off Arabia	dep. " 11.50	265	3859
Sharjah, Oman	arr. Even. 05.05	335	4194
Gwadar, Muscat	dep. Fri. 11.40	440	4634
Karachi, India	dep. " 15.40	300	4934
Jodhpur	arr. Even. 05.00	384	5318
Delhi	dep. " 08.15	302	5620
Cawnpore	dep. " 10.45	245	5865
Allahabad	dep. " 12.30	108	5973
Calcutta	arr. Even. 06.00	472	6445
Akyab, Burma	dep. Sun. 10.45	333	6778
Rangoon	arr. Even. 06.00	363	7141

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

هذا واستمرت الرحلات الجوية إلى الكويت في عامي ١٩٣٦ و١٩٣٧م، وفي الأول من يناير ١٩٣٨م توقفت طائرات الخطوط الإمبراطورية عن المرور بالكويت، بسبب تناقص الطائرات مع توسع رحلاتها حول العالم، وتم التحول للطائرات المائية Flying Boats التي كانت تهبط في البصرة. وفي عام ١٩٣٩م تم تسير الرحلات الجوية عبر الكويت بموجب اتفاقيات جديدة، ولكنها توقفت تماماً مع بؤادر الحرب العالمية الثانية.

المرّة الأولى، وتأخرت حتى تم إصلاحها وغادرت في نهاية شهر أبريل. ونتيجة الظروف الجوية وتسببها بالحادث رفع الطيار تقريراً يطلب فيه إلغاء محطة الكويت من جدول رحلات الخطوط الإمبراطورية، مما دفع بإدارة الشركة في القاهرة إلى تحويل الطيار في اتخاذ قرار عدم الهبوط في الكويت "إذا كانت حالة الطقس تنبئ بخطورة ذلك"، وذكرت الشركة أنها تفكر 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 ١٩٣٥م 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 ١٩٣٥م، 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 ١٩٣٥م.

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 بثماني ساعات فقط يومياً.



من مكتبة

باللغة العربية

(١) طائر الحرية - الحبيب الجنحاني :

كتابٌ تكملي يُقدّم صورة واضحة مكتملة عن شخصية عربية جديرة بالتكريم والاحتفاء، إنه التونسي العربي د. الحبيب الجنحاني، وقد احتوى هذا الكتاب بين دفتيه مقدمة تقريبية للدكتور سعاد الصباح، وسيرة ذاتية حكاها الجنحاني نفسه بقلمه، توقف فيها عند أحداث معينة رأى أنها تُسهم في توعية القارئ العربي بقيم تتعلق بالثورة ضد مظاهر الظلم السياسي والاجتماعي، والإيمان بالحرية، وصرّح أنه يكفّر عن ذنوبه في تأييد نظم سلطوية معادية للحرية. وقد جلى ملامح هذه الشخصية في هذا الكتاب عددٌ من الكتاب والمفكرين العرب، من أبرزهم الأساتذة الدكاترة زهير توفيق، وحامدي حمود، ولطفي عيسى، ومنصف الوهابي.. وغيرهم، وتمحورت كتاباتهم حول فكر الجنحاني وثقافته وريادته في الثقافة التونسية وإشعاعه العلمي والفكري في العالم العربي.

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



(٢) الخليج العربي بعد النفط: الخطط والاستراتيجيات:

كتابٌ يتناول ما ينتظر 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 الماضية والحالية 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. ومما يُصعب تنفيذ هذه الخطط في هذه الدول - في رأي الكاتب - أن المواطنين قد اعتادوا على رغد العيش والرفاه، كما أن الظروف السياسية التي تمرُّ 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 ٢٠١٧م).



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

شملت فصول هذا الكتاب تاريخ الكويت وحدودها وبيوتها القديمة وسكانها وأنشطتها وعمارتها، وألقى الضوء على العمل الجبار الذي قام به الكويتيون في بناء السور الثالث عام ١٩٢٠م، 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 يسبقه إليه أحد. وتطرق 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 ١٩٥٢م، الذي وضع خارطة الطريق لكويت المستقبل، وما تبعه من مخططات هيكلية ومراجعات، ومن تأثير إنشاء المكاتب الهندسية الكويتية على العمارة، وكيف بدأت صناعة المكاتب الهندسية المميزة.

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

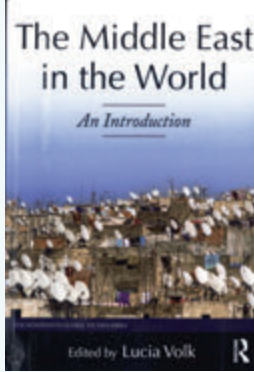




سلة المركز

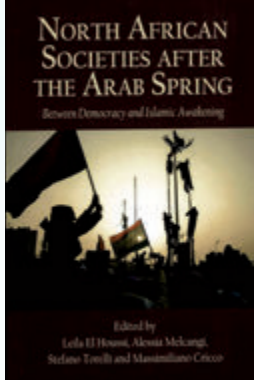
باللغة الانجليزية

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



يغطي الكتاب العديد من الموضوعات الخاصة بتاريخ وسياسات وثقافات الشرق الأوسط، كما أنه يتعمق في دراسة العديد من القضايا التي تواجه شعوب ومجتمعات المنطقة؛ فالفصول الأولى تتناول أساسيات تاريخ الشرق الأوسط، ولغاته ودياناته، أما النصف الثاني من الكتاب فيقدم دراسات لحالات متعددة التخصصات؛ كل واحدة منها تركز على بلد ما، أو منطقة ما، أو قضية بارزة. ويحتوي الكتاب على العديد من الخرائط، والصور، والجداول، 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 والصحة الإسلامية: North African Societies After the Arab Spring



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

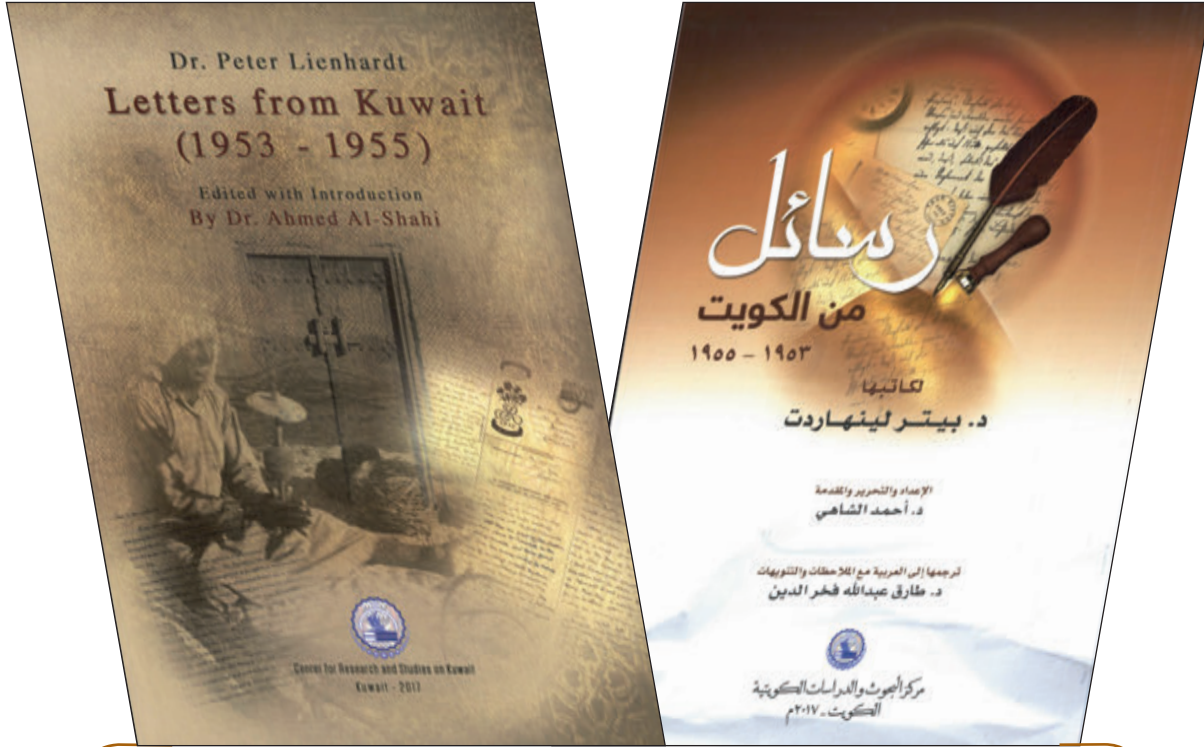
(٦) العرب من بلاد ما بين النهرين: (The Arab of Mesopotamia)



يعد هذا الكتاب مفتاحاً لأيام صعبة بالبصرة قضتها المؤلفة جرتروود 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 تنافس الإمبراطورية الهندية. وكانت ترى أن تشمل الإمبراطورية على الجزيرة العربية، والعراق، والأردن، وحتى السودان، لكن هذه النظرة الضخمة تعارضت مع الاهتمامات العربية. (جرتروود بيل، ٢١٢ صفحة، مطبعة وستفيليا، واشنطن دي سي، ٢٠١٦م).

إصدارات المركز الجديدة

رسائل من الكويت (١٩٥٣-١٩٥٥م)



«يضمّ هذا الإصدار مجموعة من الرسائل كتبها الباحث الإنجليزي بيتر لينهاردت الأستاذ بجامعة أكسفورد إبّان 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 ابتداءً من نوفمبر ١٩٥٣م، والأخرى في الكويت لمدة ثلاث أشهر أخرى من يونيو إلى أغسطس ١٩٥٥م.

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