

تجارة الكويت البحرية خلال المدة 1775-1859م

أ.م.د. عماد جاسم حسن الموسوي

كلية التربية للعلوم الإنسانية/ جامعة ذي قار

Kuwait Naval Commerce Throughout the Period 1775-1859 A.D.**Asst. Prof. Dr. Imad Jasim Hasan Al-Mosawi****College of Education for Human Sciences\ University of Dhi Qar****Abstract**

Navigation and commerce have flourished in the Arab Gulf area from a long time. The Arabs generally and the Kuwaitis particularly have their own navigational and commercial activity which extended throughout various historical ages although Kuwait has not emerged in this name. But the historical records and documents had referred to it as Al-Kareen (its old name). They affirmed that its inhabitants transmitted goods, seafaring, and commercially bargaining with the other regions of the Arab Gulf and the far places so it became the commercial mediator of the region.

المقدمة

نشطت التجارة والملاحة في منطقة الخليج العربي بصورة عامة منذ وقت موغل في القدم وكان لعرب الخليج العربي عامة وعرب الكويت خاصة نشاطهم التجاري والملاحي الذي امتد في مختلف العصور التاريخية رغم عدم ظهور الكويت بهذا الاسم، لكن المدونات التاريخية والوثائق التي أشارت إليها كانت تطلق عليها القرين (اسمها القديم) وأكدت على قيام سكانها بنقل البضائع والإبحار والمتاجرة ليس مع مناطق الخليج العربي فحسب بل مع المناطق البعيدة أيضاً حتى إنها أصبحت الوسيط التجاري في المنطقة.

ونتيجة لذلك أصبحت الكويت من المناطق المهمة ذات التجارة الواسعة وهذا يعود لمجموعة من المحددات والعوامل التي أسهمت في ازدهارها منذ فترات تاريخية متقدمة وأصبحت تلك المميزات التي تمتعت بها علامة بارزة في ظهورها وأصبحت بفضلها احد المحطات التجارية في المنطقة.

يحاول البحث ان يسلط الضوء على تجارة الكويت البحرية خلال المدة (1775 - 1859) وتم اختيار عام 1775 بداية لموضوع البحث لأنه في هذا العام تعرضت التجارة الكويتية إلى نقلة كبيرة بسبب الحصار الفارسي للبصرة التي كانت تعد من أهم المراكز التجارية في الخليج العربي وبالتالي انقطاع تجارة البصرة وتحولها إلى الكويت، أما عن سبب توقف البحث في عام 1859 فهو نهاية حكم الشيخ جابر بن عبد الله الصباح ولكن ذلك لا يعني توقف التجارة الكويتية بل أنها استمرت لكن خطة البحث تقتضي التوقف في هذا التاريخ

ويبدو ان عنوان البحث يعطي صورة واضحة لمضمونه، اذ انه سوف يتناول التجارة البحرية ولا يتطرق إلى تجارة الكويت البرية، يبدأ البحث بتوضيح العوامل التي ساهمت في بروز الكويت وازدهارها وجعلها من المحطات التجارية المهمة في منطقة الخليج العربي ثم يتطرق البحث الى بدايات النشاط التجاري للكويت وتأسيس أسطولها البحري كذلك يبين البحث علاقات الكويت التجارية والتي تنقسم إلى قسمين الأولى مع مشيخات وأمارات ومناطق الخليج العربي والثانية مع المناطق البعيدة لا سيما الهند وشرق أفريقيا، وبيان السلع والبضائع التي كانت تصدرها وتستوردها الكويت من تلك المناطق وكذلك يتناول البحث تجارة الكويت من خلال كتابات وتقارير الرحالة والمسؤولين الأجانب الذين زاروا الكويت ولا سيما خلال فترة حكم الشيخ جابر بن عبد الله الصباح(1814-1859).

خصائص الكويت التجارية :

تمتعت الكويت بمجموعة من الخصائص والمميزات التي جعلتها تزدهر تجارياً، يأتي في مقدمتها الموقع الجغرافي، اذ أنها تقع في الزاوية الشمالية الغربية من الخليج العربي يحدها من الشمال العراق ومن الجنوب المملكة العربية السعودية

وتشترك حدودها الغربية مع العراق والسعودية ومن الشرق الخليج العربي الذي يتفرع منه خليج الكويت وتمتد على شكل مثلث⁽¹⁾. وتبعد الكويت عن البصرة 60 ميلا بحريا وعن بوشهر 80 ميلا وعن البحرين 280 ميلا وهي تتجه إلى الخليج العربي في موضع شمال الغربي حيث تطل على جون الكويت والذي هو منفذ كبير لمياه الخليج العربي⁽²⁾ وكان لموقعها على الجون أهمية خاصة، حيث ان المدينة تدين بوجودها كاملا الى موقعها على هذا الجون وبالتحديد إلى واجهتها البحرية عليه⁽³⁾ وتعد اغلب تجويفات جون الكويت اكبر وأعمق ميناء طبيعي في الخليج العربي⁽⁴⁾ وهو هادئ المياه وصالح للملاحة ورسو السفن وكان لذلك الأثر الكبير في توجه السكان نحو البحر ومزاوتهم للتجارة⁽⁵⁾ ان هذه الميزة التي تمتعت بها الكويت أشارت لها إحدى التقارير البريطانية في عام 1845 بالقول ((ان ميناء الكويت يستوعب جميع سفن الأسطول البريطاني دون ان تشعر تلك السفن بمضايقة من رسوها مجتمعة))⁽⁶⁾

وبذلك فان هذا الموقع المتميز في الخليج العربي جعل لها أهمية إستراتيجية للاتصال بالعالم الخارجي، اذ تمثل احد طرق التجارة الرئيسية في شرق آسيا وغرب أوروبا⁽⁷⁾

واستنادا إلى ذلك، فان موقعها في الركن الشمالي الغربي من الخليج العربي قد عزز أهميتها التجارية في الطريق التجاري المار بها ولذلك كثيرا ما كانت السفن التي تبحر في الخليج العربي وتتوقف على شواطئه لا سيما جزيرة فيليكا لتتزوّد بالماء ولاتقاء مخاطر الأنواء الجوية البحرية، وتؤكد الآثار التي عثر عليها في هذه الجزيرة على ان طرق التجارة البحرية كانت تمر بسواحل الكويت وبخاصة هذه الجزيرة⁽⁸⁾ وكان لموقعها بين الأقاليم قد اكسبها مزيدا من الأهمية ولعبت دورا هاما في تاريخ المنطقة التي لها تباينها الجغرافي الواضح ووزنها الاقتصادي أيضا فموقعها بين العراق وشرق شبه الجزيرة العربية جعلها تقوم بدور الوساطة التجارية بين هذين الإقليمين⁽⁹⁾، وبذلك فقد سيطرت الكويت على الحركة التجارية لا سيما تجارة النقل (الترانزيت) في تلك المنطقة⁽¹⁰⁾، بالإضافة إلى ذلك، تميزت الكويت بوجود بعض جزر ذات أهمية ملاحية وتجارية أيضا وهي بوبيان، وريه، مسكان، فيلكا، عوهه، كبر، ام المرادم، قاروة، ام النمل، الشويخ⁽¹¹⁾، وكان لتلك الجزر أهميتها الكبيرة لان وجودها ساعد على هدوء حركة الماء وكذلك لها أهمية أخرى اذ أنها تستخدم كمحطات استراحة لصيادي السمك وملجئ لهم في وقت الضرورة وتستخدم كمراكز لصيادي اللؤلؤ أيضا وان بعضها يكون صالحا لاستقبال السفن⁽¹²⁾.

ومن الخصائص الطبيعية الأخرى التي تميزت بها الكويت هي تضاريس سواحلها بكونها أراضي رملية منخفضة وهي خالية من المرتفعات والتي أسهمت في ان تكون مركزا تجاريا هاما تنتشر على سواحلها الموانئ التي تتمتع بالحماية الطبيعية من الأمواج والأنواء الجوية الأمر الذي اثر في نشاطها التجاري وجعلها بأمن من العواصف الشديدة الهابة على سواحلها كما تمتد إمامها الاخوار⁽¹³⁾ والشعاب المرجانية⁽¹⁴⁾ التي تعيق عملية الملاحة بالنسبة للسفن الكبيرة، فان المراكب الصغيرة تستطيع اجتيازها نتيجة لصفاء مياهها، وبالتالي يمكن رؤية تلك الشعاب واجتيازها⁽¹⁵⁾ وللشعاب المرجانية فائدة كبيرة ساعدت في قيام النشاط التجاري للكويت وحركة السفن فيها اذ أنها عمدت كمصدات تحمي السفن عند دخولها إلى الموانئ وعند خروجها منها ومن أمواج البحر العاتية التي تدفعها رياح الشمال أمامها⁽¹⁶⁾.

ولعل من المفيد ذكره ان الملاحين العرب استفادوا من هذه الظواهر لمعرفتهم تلك السواحل معرفة تامة وإجادتهم الملاحة بقواربهم الصغيرة⁽¹⁷⁾ وقبل ان يتقدم فن الملاحة وتبنى السفن الكبيرة كان سكان هذه السواحل يستغلون سفنهم الصغيرة وزوارقهم في استخراج اللؤلؤ وصيد السمك كما كانوا يستغلونها في نقل التجارة بينها وبين السواحل الأخرى للمحيط الهندي⁽¹⁸⁾، ويبدو ان للظروف الطبيعية دورا مؤثرا في ان تصبح الكويت مركزا تجاريا، اذ إنها كانت تعاني من الظروف البيئية القاسية المتمثلة بالأرض الصحراوية وقلة الموارد المعيشية التي أثرت على الإنتاج الزراعي إضافة الى قلة سقوط الأمطار وارتفاع درجات الحرارة كل ذلك دفع سكانها بالتوجه نحو البحر للعمل فيه سواء في النقل والمتاجرة او الصيد والغوص على اللؤلؤ وكذلك تكيفهم للظروف المحيطة بهم واكتسابهم الخبرة في معرفة مواسم هبوب الرياح وحركة التيارات البحرية وحركات النجوم والشمس والقمر وما يمكن ان يفيد ربانية السفن⁽¹⁹⁾.

وهكذا كان ارتباط الكويت بالبحر ارتباطا قويا لأنه يمثل همزة الوصل الوحيدة التي تصل الكويت بالعالم الخارجي ويشكل المورد المهم لنطاق واسع من حياة سكانها، ولم تقتصر تجارتهم على مناطق الخليج العربي بل أنها وصلت إلى ابعد من ذلك.

ومما لا شك فيه ان حركة الرياح كان لها اثر بارز في حركة النشاط التجاري، اذ استفاد الملاحون العرب من خواص الرياح الموسمية في المحيط الهندي وأوقات هبوبها في ممارسة نشاطهم التجاري فاكثسبوا الخبرة في حركة الرياح صيفا وشتاء واستخدام الشراع المربع المثبت في السفن الشراعية⁽²⁰⁾.

كما ساعدت الرياح الموسمية على دفع السفن القادمة من المحيط الهندي نحو الخليج العربي خلال الصيف وبعبكسه ساعدت الرياح الموسمية او الرياح الشمالية الغربية شتاء في حركة السفن من داخل الخليج العربي الى مياه المحيط الهندي⁽²¹⁾، وساعدت ذلك على اتصال الكويت ببعض المناطق خاصة الهند والعراق وشرق إفريقيا، وانعكس ذلك على الكويتيين بتوسع العلاقات التجارية والخبرة الملاحية مع تلك الدول بالإضافة لمعرفتهم بالبحار وأعماقها وجزرها وبالأنواء الجوية⁽²²⁾.

ان امتهان الكويتيين للتجارة جعلهم بحاجة إلى السفن التي أصبحوا من امهر صناعها⁽²³⁾ وكان عاملا مساعدا في دفع التجارة الكويتية إلى الإمام، وبلغ عدد ما يصنعون منها بحدود 20-25 سفينة في كل عام وسهل ذلك ما كان يحصلون عليه من المستلزمات (القماش، الأشرطة، الحبال) من إقليم المليبار في الهند، وأخذت سفنهم تجر إلى الهند وزنجبار وشرق أفريقيا⁽²⁴⁾ وتحولت موانئهم الى مراكز تجارية نشطة في الخليج العربي وأصبحت الكويت مرسى مهما للسفن القادمة من الخليج العربي وكان لها دورا في الوساطة التجارية⁽²⁵⁾ التي بفضلها توسعت وتعززت علاقاتها التجارية مع المناطق الأخرى. ويبدو ان هذه الخصائص التي امتازت بها الكويت دفعت الرحالة الذين زاروها إلى الحديث عنها، ولذا كان بلجريف الذي زارها عام 1862 قال عنها ((ان البحارة في هذه المدينة يمتازون بالمهارة والشجاعة ومثانة الخلق... ان مدينتهم التي لم تكن شيئا يذكر منذ خمسين عاما قد أصبحت الآن أهم ميناء في شمال الخليج العربي، وجو الكويت طيب وصحي والسكان مسالمون، والضرائب ضئيلة، كل هذه العوامل مضافا إليها صلاحية الميناء للرسو جذبت الى الكويت مئات السفن التي كانت ترسو قبل ذلك في مينائي البصرة وبوشهر))⁽²⁶⁾.

بدايات النشاط التجاري للكويت

بعد دخول العتوب (آل صباح - آل خليفة - الجلاهمة) إلى الكويت عام 1716 عملوا بالتجارة لا سيما وإنهم كانت لديهم معرفة وخبرة بشؤون البحر، وفي عهد الشيخ صباح الأول 1752 - 1776 مؤسس حكم آل صباح في الكويت، بدأت المحاولة الأولى لنشأة الأسطول الكويتي⁽²⁷⁾ وكانت السفن صغيرة الحجم لا تستطيع الوصول إلا إلى المناطق القريبة من الكويت⁽²⁸⁾ ألا أنها تطورت فيما بعد وذلك بسبب السياسة التي اتبعها آل صباح في تشجيعهم للحركة الملاحية عموما والتجارية خصوصا من خلال بناء السفن التي أخذت تصل الى الهند وأفريقيا⁽²⁹⁾ وأكد الرحالة الدنماركي نيبور (neibuhr) تلك الحقيقة أثناء زيارته لها عام 1765 وبين حالة الاستقرار والنمو السكاني والتطور التجاري فيها بالإشارة الى ان عدد سكانها يبلغ عشرة آلاف نسمة وان هناك 800 مركب استخدمت للتجارة وصيد الأسماك والغوص على اللؤلؤ. وبذلك قام الكويتيون ببناء سفنهم بأنفسهم وأبدعوا في ذلك حتى أصبحت السفن التي يصنعونها ذات سمعة عالية في الخليج العربي او سواحل إفريقيا الشرقية⁽³¹⁾.

مرت التجارة أيام حكم الشيخ صباح الأول في دور البناء وبعد ان تولى ابنه عبد الله الحكم (1776-1814) فإنها تحسنت نوعا ما وكان لها شان غير الأول ويعود ذلك إلى كثرة المهاجرين إليها من الأثرياء والوجهاء العاملين بالتجارة لاسيما والد الشيخ احمد الرزق، وكذلك إنشائهم السفن الكبيرة فضلا عن ذلك، ان الكويت كانت مركزا تجاريا لبعض المناطق والبلاد كالشام ونجد الإحساء وارتياح أهل الكويت السفر إلى تلك المناطق للمتاجرة معها ويضاف إلى ذلك اهتمام آل صباح بحفظ الطرق التجارية وتأمينها من السلب والنهب ومعاقبة من يعترض القوافل التجارية بأشد العقوبات⁽³²⁾

وشهدت تجارة الكويت خلال حكم عبد الله بن صباح تطوراً هاماً، لاسيما ان الأحداث التي مرت بها المنطقة قد ساعدت على ذلك ومنها الحصار الفارسي للبصرة عام 1775، واحتلالهم لها في العام التالي⁽³³⁾ وقد انعكست نتائج ذلك الاحتلال على تجارة البصرة بانفراد الكويت فيها وزادت شهرتها على حساب البصرة، فعلاوة على الهجرة التي صاحبت تلك الأحداث⁽³⁴⁾ وخاصة التجار الذين استقروا فيها وأصحاب رؤوس الأموال الكبيرة زادت الإمكانيات التجارية وجددت عمرانها واتسعت الحركة التجارية فيها⁽³⁵⁾ بل وتحولت تجارة الهند من البصرة الى الكويت على اثر ذلك الحصار مما جلب الرخاء لها⁽³⁶⁾.

الواقع، ان السياسة التي اتبعتها الكويت في تلك المرحلة قد ساهمت في الازدهار الاقتصادي والتجاري الذي تميزت به الكويت وذلك باستخدام سياسة كمركية ناجحة تمثلت بتخفيض الرسوم والضرائب على السلع والبضائع الداخلة والخارجة عبر الكويت، وكان لذلك الأثر الواضح في ارتفاع أعداد السفن التي تصل موانئ الكويت⁽³⁷⁾ ومما ساعد على اتساع النشاط التجاري للكويت خلال عهد الشيخ عبد الله الأول هجرة عدد كبير من تجار البحرين إليها في عام 1783 وذلك عندما زحف الشيخ نصر ال مذكور بجيشه على الزبارة ودارت معركة بينه وبين آل خليفة لذا خشي التجار المقيمين في تلك النواحي من تطور الوضع واستمرار المعارك فقرروا الهجرة الى الكويت ونقل علاقاتهم التجارية إليها تأميناً لها من التلف، فرحب بهم أهالي الكويت وتجارها وفسحوا لهم المجال للعمل معهم بالتجارة⁽³⁸⁾.

وخلال ذلك أقام الشيخ عبد الله الأول علاقات تجارية مع الدول والشركات الأوربية والقوافل التجارية المتجهة نحو البحر المتوسط وبخاصة مع شركة الهند الشرقية البريطانية، وهذا ما زاد من الأهمية التجارية للكويت بل أنها أصبحت مركزاً لبريد تلك الشركة وفوق ذلك كله انتقال مقر الوكالة البريطانية إلى الكويت اثر في ازدهارها وازدياد أهميتها⁽³⁹⁾ وللتعرف على تجارة الكويت يجدر بنا التطرق الى علاقاتها التجارية لاسيما خلال عهد الشيخ عبد الله بن صباح.

علاقات الكويت التجارية خلال عهد الشيخ عبد الله بن صباح

بعد ان أصبحت الكويت مركزاً تجارياً هاماً في منطقة الخليج العربي للأسباب والعوامل الأنفة الذكر فقد ارتبطت بعلاقات واسعة سواء في منطقة الخليج العربي او خارجها، ويأتي العراق في مقدمة تلك المناطق التي أقامت معها الكويت علاقات تجارية واسعة وذلك بسبب صلة الجوار والتداخل الاجتماعي والأسري لا سيما مع سكان البصرة لتشجيع شيخ الكويت التجارة مع العراق⁽⁴⁰⁾ وكانت الكويت تعتمد اعتماداً أساسياً على البصرة في استيراد احتياجاتها الضرورية والكمالية، فتستورد منها الرز والقمح والشعير والتمر والخضر والفواكه والمنسوجات والأواني كما كان الكويتيون يبيعون اللؤلؤ في سوق بغداد⁽⁴¹⁾.

أما علاقاتها مع نجد، فقد شكلت الكويت بالنسبة لها المخرج الوحيد لجبل شمر وبخاصة ان الكويت الميناء الوحيد الذي يخدم منطقة نجد⁽⁴²⁾ وكذلك عدم استقرار الأوضاع السياسية في شبه الجزيرة العربية ومنها الإحساء، فالمشاكل القائمة بين الوهابيين وزعماء بني خالد أدت إلى المزيد من التطور في الكويت وكانت عاملاً مهماً على تحول طرق تجارة الهند إلى وسط شبه الجزيرة العربية عن مجراه المعتاد مروراً بالإحساء وأصبحت موانئ الكويت بدل القطيف والعقير تستخدم مدخلاً إلى داخل شبه الجزيرة العربية⁽⁴³⁾ وكانت جميع منتجات نجد كالخيول والأغنام والصوف وما شابه ذلك يصدر إلى الهند عن طريق ميناء الكويت⁽⁴⁴⁾ وارتبطت الكويت بعلاقات تجارية مع البحرين الذي ساعد على ذلك العلاقات الأسرية بينهما، إذ ان الطرفين يحكمان من قبل قبيلة العتوب، فضلاً عن ذلك فإنهم امتلكوا الجالوتات والبغلات والقوارب الكبيرة التي استخدمت في التجارة⁽⁴⁵⁾ كما ان الكويت امتلكت خمسة عشر مركباً آخر من نوع بتيل وبغلة تراوحت حمولتها ما بين 50 - 120 طن وكان لديهم ما يقارب 150 مركباً تجارياً عملت هذه السفن في تجارة الخليج العربي والبحر الأحمر وسواحل الهند وبنومباي⁽⁴⁶⁾، إذ إنها كانت تقوم برحلات لتلك المناطق ومن ناحية أخرى كانت الكويت تستورد من البحرين الأقمشة والتمور والسمك⁽⁴⁷⁾.

إضافة إلى ذلك، فإن البحرين شكلت نقطة مرور (ترانزيت) مرت عن طريقها تجارة الكويت ومرت من خلالها أيضا السلع المستوردة من بلاد الهند والصين مثل الزراقي السورتيه (الأقمشة) والبياضات والمخللات البنغالية والبن والسكر والفلفل والتوابل والحديد والرصاص، كما جلبت السفن الكويتية البضائع التجارية بكميات كبيرة مثل الأقمشة السورتيه واغزال القطن ومصبغات كايتي والبن والفلفل الذي كان يصدر منها إلى بغداد وحلب (48).

إن علاقات الكويت التجارية خلال هذه المرحلة لم تقتصر على مشيخات الخليج العربي فحسب بل أنها اتسعت لترتبط بعلاقات كبيرة مع الشركات والدول الأجنبية التي كانت لها مصالح في منطقة الخليج العربي وكان لها نفوذ ووجود في المنطقة، وتأتي شركة الهند الشرقية البريطانية في مقدمة تلك الأطراف إذ ارتبطت معها الكويت بعلاقات تجارية واسعة، وكان للظروف التي مرت بها البصرة أثرها في انتقال مقر الوكالة البريطانية إلى الكويت عام 1793 ويقائنها لمدة عامين، كما كانت له انعكاسه ايجابية على نمو وتطور الكويت (49).

وبسبب ذلك فإن سالدانها يصف ذلك الازدهار والحركة التجارية بالقول ((سفن العتوب قد صارت من العدد والحجم بحيث احتكرت جميع النقل البحري للبضائع المحمولة بين مسقط وساحل جزيرة العرب الغربي الواقع على الخليج العربي، وكذلك جزءا رئيسا من البضائع المحمولة بين مسقط والبصرة)) (50)، بالإضافة إلى ذلك، ارتبطت الكويت بعلاقات تجارية مع شركة الهند الشرقية الهولندية وعقدت عدة صفقات تجارية بينها واتخذت تلك الشبكة من تجار الكويت واسطة لهذا الغرض، كذلك حملت السفن الكويتية بضائع الشركة إلى الأسواق الأخرى من الجزيرة العربية والعراق الشام وأفريقيا (51).

فضلا عن ذلك، كان للكويت علاقات تجارية واسعة مع الهند إذ وصلت السفن الكويتية إلى موانئ الهند (كراتشي، كلكتا، بومباي) (52) وهي تحمل تمور العراق والإحساء إلى شبه القارة الهندية للحاجة الغذائية إليها ويتم مقايضة تلك التمور بمواد أخرى مطلوبة في صناعة السفن كالخشب والحبال المصنوعة من ألياف جوز الهند والخيوط والبسامير (53) كذلك تجلب السفن الكويتية معها بعض المواد الغذائية ومن أشهرها التوابل والرز الذي يسمى رز رانجون الذي يتميز برخص قيمته (54)، ولعل التمور هي المادة الأساسية التي نقلتها السفن الكويتية إلى الهند، وتحدث انستانس الكرمللي عن تجارة التمور بالقول ((إذا حان ميقات موسم التمر اشترى التجار كميات وافرة من هذا التمر وحملوها على متن السفن الشراعية وذهبوا بها إلى الهند فيقايضونها هناك بأموال أخرى من أسجة وأثاث وأدوات فرنجية ونحو ذلك ثم حملوها على نفس تلك السفن ورجعوا بها إلى مناطق الخليج العربي فيبيعونها بالدرهم)) (55)

ومما تجدر الإشارة إليه، ان الكويت كانت تصدر سلع أخرى اشتهرت بها منطقة الخليج العربي هي اللآليء التي تستخرج من أعماق المياه ثم تنظف وتجمع من قبل التجار لتكون بكميات كبيرة لغرض المتاجرة بها وبيعها في مناطق الهند (56)، وذلك لان لها رواج كبير في تلك المناطق، كذلك أقام الكويتيون علاقات تجارية مع شرق أفريقيا، إذ كان التجار الكويتيون يصدرون التمور العراقية إلى تلك المناطق (57) إذ يتم شحنها من البصرة نحو شرق أفريقيا مروراً بحضر موت وعدن والبحر الأحمر وخلال رحلتهم التجارية يتوقف التجار عند مدينة او مدينتين من تلك المدن الصغيرة المنتشرة على السواحل الجنوبية للجزيرة العربية لتبادل السلع مع سكانها إذ تباع هناك التمور العراقية التي عثت في البصرة وكذلك الحمولات الأخرى كحزم الأقمشة وأكياس السكر التي اشترت من أسواق الكويت وعدن (58).

وبالمقابل فإن السفن الكويتية تنقل معها عند عودتها خشب الجندل الذي يستخدم في تسقيف البيوت إلى جانب ذلك الفحم الصومالي وزيت الجوز والصمغ العربي (59) فضلا عن ذلك فإن التجار الكويتيين يجلبون معهم السجائر والأقمشة وعصير الليمون والأخشاب وزيت الهند (60).

يتضح مما سبق، ان علاقات الكويت التجارية قد اتسعت خلال عهد الشيخ عبد الله الصباح ولم تقتصر على منطقة دون أخرى بل أنها وصلت إلى مناطق بعيدة عن الخليج العربي وهذا يدل على مهارة البحارة الكويتيين ودورهم الكبير في التعامل التجاري مع تلك المناطق ونقل السلع والبضائع التي تنتجها المنطقة او التي تحتاجها المنطقة لجلبها من الهند او شرق إفريقيا

تجارة الكويت خلال المدة 1814- 1859 كما وصفها الرحالة والمسؤولين الأجانب

بعد ان تطورت التجارة البحرية للكويت في عهد الشيخ عبد الله فإنها توسعت بشكل كبير في عهد خلفه الشيخ جابر وأخذت تنمو بشكل سريع بسبب استخدامه سياسة كمركية معتدلة بلغت بحدود 2% على كل الواردات، وهذا الأمر كان عاملا حفز على جذب السفن التجارية القادمة من مختلف المناطق وكان لذلك أثرا واضحا على صادرات الكويت ووارداتها فقد بلغت الواردات بحدود 500 ألف روبية اما الصادرات فقد وصلت بحدود 100 ألف روبية عام 1839 وهذه المبالغ تعد كبيرة قياسا بقيمة العملة السائدة آنذاك كما توسع الأسطول الكويتي حتى بلغ عدد سفنه ما يقارب 35 سفينة منها 15 من نوع البقلة تراوحت حمولتها من 450 - 1000 طن، كذلك 20 سفينة أخرى من نوع بتيل حمولتها 50-120 طن⁽⁶¹⁾ ويبدو ان الرحالة الأجانب الذين زاروا الكويت خلال القرن التاسع عشر أعطوا صورة واضحة عن تجارتها، في ذلك يقول بكنجهام الذي زارها عام 1816 ((ان الكويت لها ميناء عظيم وان غالبية سكانها من التجار الذين يعملون في ميداني التجارة الداخلية والخارجية ولا يقتصر عملهم على صنف معين من التجارة بل هم يتاجرون بجميع أنواعها السائدة في الخليج العربي دون استثناء، اما السفن الكويتية التي تعمل في نقل التجارة فبلغ عددها نحو المائة بين الصغيرة والكبيرة)) فضلا عن ذلك فان بكنجهام يثني على تجارة السفن الكويتية وملاحيتها بالقول ((أنهم يتسمون بالحكمة والمهارة والحرص والشجاعة))⁽⁶²⁾ ويكاد بكنجهام يفرد نوعا معيناً من التجارة تميزت الكويت خلال تلك المدة وهو تجارة الخيول التي يقول عنها ((ان تجارة الخيول أخذت بالازدهار عندما اخذ الانكليز بينون إمبراطوريتهم في الهند ويحاربون أعدائهم في شمالها وذلك طوال النصف الأول من القرن التاسع عشر وخلال مدة طويلة من النصف الثاني، وان مجموع ما صدر من الخيول العربية من البصرة والكويت إلى بومباي ومدراس وكلكتا عام 1816 كان 2500 حصان، أما ثمن الحصان يصل الى 300 روبية وتكاليف نقله وعلفه ورعايته حتى يصل إلى نهاية الرحلة تصل إلى 200 روبية وتحمل السفينة الواحدة 80 حصان، وتصل أثمان الواحدة منها ولا سيما في البنغال إلى 1500 روبية))⁽⁶³⁾.

أما بالنسبة للكابتن بروكس الذي عهد إليه القيام بجولة إلى شواطئ الخليج العربي وأعداد تقرير عن سكانها من حيث العادات والتقاليد والتجارة ومصادر الثروة في تلك المناطق وجاء تقريره في 21 آب 1829 والذي تضمن معلومات قيمة بخصوص التجارة وأعداد السفن فيذكر ((ان سكان الكويت أحبوا الملاحة ولها تجارة عظيمة خاصة بها دون سواها ذلك أنها تزود البلاد البعيدة عن الشواطئ التي تمر بها بالحبوب والقهوة ومنتجات بلاد الهند وتملك الكويت خمسة عشر مركبا كبيرا من البغلات والداوات كما تملك 20 بتيلا وتملك أيضا 150 مركب تجاري آخر))⁽⁶⁴⁾ وبضيف بروكس عن تجارة الكويت قائلا ((أما واردات الكويت فهي بضائع هندية مختلفة، كالأقمشة والرز والسكر والخشب والبهارات والقطن وهذه كلها تستورد من الهند كما تستورد الكويت القهوة من البحر الأحمر (اليمن) وكذلك الفواكه المجففة من بلاد فارس والتمور من البصرة والأقمشة والسمك واللؤلؤ من البحرين))⁽⁶⁵⁾، بالإضافة إلى ذلك فان ستوكولير قد زار الكويت عام 1831 ووصفها بالقول ((ان موانئ الكويت دائمة الحركة التجارية وتتقاضى رسما كمركيا يصل إلى 2 % على جميع الواردات))⁽⁶⁶⁾، وفي عام 1839 زار الكويت الملازم فليكس جونز وهو احد ضباط البحرية الهندية واعد تقريراً جاء فيه ((ان الكويت تستورد الفواكه والبلح والرمان والبطيخ من البصرة وبوشهر كما ان الهند والبصرة تصدران إلى الكويت الحنطة والشعير وتحصل الكويت على العدس من البصرة والماشية من البدو وكانت أثمان الأخيرة تختلف بحسب توفرها، فحين تأتي القبائل إلى الكويت للتجارة وتأتي معها بالخراف فيباع الخروف الواحد بدولار وحين ينذر وجود الخراف يصل ثمنه إلى ريالين وكانت الكويت تحصل على أخشاب الساج اللازم لبناء السفن من مدينة بومباي))⁽⁶⁷⁾

فضلا عن ذلك، فان حكومة بومباي طلبت من الكابتن هينيل - المقيم البريطاني في الخليج العربي - ان يتوجه إلى الكويت ليكتب تقريراً عن مدى صلاحيتها لتكون قاعدة عسكرية تستخدم لحماية مصالح حكومة الهند، وجاء في تقريره ((لدى سكان الكويت إحدى وثلاثون بقلة وبيتل وهي تتاجر مع الهند وهناك خمسون سفينة صغيرة تستخدم في التجارة الساحلية بالخليج العربي وحوالي خمسة وثلاثون قارب يعمل في الغوص على اللؤلؤ وصيد السمك))⁽⁶⁸⁾

ويبدو، ان السفن الكويتية عملت بجميع أنواع التجارة بما فيها تجارة العبيد وفي ذلك يذكر المقيم البريطاني في الخليج العربي كمبول ((ان السفن الناقلة للعبيد عام 1841 هي مائة وسبعة عشر سفينة من بينها ست سفن كويتية وقد حملت على متنها أكثر من 103 من العبيد))⁽⁶⁹⁾

ومما تجدر الإشارة إليه، ان كمبول كتب تقريراً آخر عن تجارة الكويت في عام 1845 ذكر فيه ((ان الكويت مدينة نموذجية للنجاح التجاري ويوجد فيها 31 بقلة و50 سفينة صغيرة تعمل في التجارة على سواحل الخليج العربي و350 قارب يعمل في صيد اللؤلؤ))⁽⁷⁰⁾. الواقع ان هذه الحركة التجارية قد زادت من أهمية الكويت وجعلتها محط أنظار الكثيرين لاسيما في خمسينيات القرن التاسع عشر ومن هؤلاء البريطانيين سوزرلاند (Sutherland) والجنرال جزني (Chesney) الذين كانا يرومان إنشاء سكة حديد من السواحل الشرقية للبحر المتوسط حتى راس الخليج العربي معتبرين ان كل من الإسكندرية والكويت تمتلكان مواصفات الميناء الممتاز، ولذلك عرضت بريطانيا عام 1856 فرض حمايتها على الكويت مقابل تعويضها عن تجارة البصرة بتجارة الموانئ الخاضعة للسيطرة البريطانية ألا أنها جوبهت برفض من الشيخ جابر الصباح⁽⁷¹⁾، ويتضح مما سبق، ان أهمية الكويت التجارية دفعت الرحالة والمسؤولين الأجانب للكتابة عنها وإعطاء صورة واضحة عن تجارتها خلال المدة 1814-1859 والتي حكم فيها الكويت الشيخ عبد الله بن جابر الصباح، وأوضحت تلك التقارير معلومات مفصلة عن تجارتها وعلاقاتها التجارية وأهميتها وأعداد سفنها والبضائع التي كانت تنقلها

الخاتمة :

- 1- تبين من خلال هذه الدراسة ان الموقع الجغرافي للكويت مارس دورا واضح في بروز نشاط سكان الكويت التجاري وتميز هذا الموقع بمجموعة من الخصائص والمميزات التي جعلتها مركزا تجاريا مهما منذ القدم اذ ارتبطت بها الخطوط التجارية المارة عبرها فأصبحت على اتصال دائم وعلاقات واسعة وصلت الى مناطق بعيدة من العالم
- 2- أثبتت الدراسة ان ازدهار الكويت التجاري دفع سكانها إلى قيامهم بتصنيع السفن لحاجتهم إليهم، فامتلكوا أعداد كبيرة وأنواعا مختلفة حسب ما تقتضيه عملية المتاجرة وأصبحت الكويت تبيع عددا من تلك السفن الى المناطق والإمارات المجاورة لها نتيجة لبراعة أهلها بتلك الصناعة
- 3- أوضحت الدراسة ان السياسة التي اتبعها شيوخ الكويت كان لها نتائج مثمرة في مسار تجارتها البحرية وذلك لارتباطها بعلاقات تجارية وثيقة مع الكثير من المناطق وأصبحت سفنهم تحمل مختلف البضائع والسلع الى تلك المناطق وبالمقابل تجلب ما تحتاج اليه المنطقة من بضائع يندر وجودها في الخليج العربي
- 4- تبين من خلال البحث ان عددا كبيرا من الرحالة والمسؤولين الأجانب زاروا الكويت وأعطوا معلومات تفصيلية عن تجارتها الأمر الذي يدل على أهميتها ومركزها التجاري في منطقة الخليج العربية خلال تلك المرحلة التاريخية

هوامش البحث ومصادره :

- 1- William bentony ency clopead Britannic, volum, 13, 1973, p339.
- 2- احمد مصطفى أبو حاكمة، محاضرات في تاريخ شرقي الجزيرة العربية في العصور الحديثة، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1967، ص75.
- 3- احمد حسن الابراهيم، مدينة الكويت، دراسة في جغرافية المدن، جامعة الكويت، 1982، ص21.
- 4- محمد متولي، حوض الخليج العربي، القاهرة، 1970، ص25.
- 5- سيد نوفل، الخليج العربي او الحدود الشرقية للوطن العربي، بيروت، 1969، ص156
- 6- H. R.P.Dichson, Kuwait and her neighbours, London,1977,p37.
- 7- قدري قلعي، الخليج العربي، بيروت، 1965، ص 25
- 8- عبد المجيد مصطفى وعثمان فيض الله، دراسات من تاريخ الكويت والخليج العربي، مكتبة نهضة مصر، د.ت، ص180.
- 9- احمد حسن الابراهيم، المصدر السابق، ص27

- 10- عبد العزيز محمد المنصور، الكويت وعلاقتها بعربستان والبصرة 1896 - 1915، الكويت، 1980، ص22
- 11- سالم سعدون المبادر، جزر الخليج العربي، بغداد، 1981، ص163
- 12- عماد جاسم حسن الموسوي، نشاط البحرين الملاحي 1783 - 1914، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية التربية، جامعة البصرة، 2005، ص17-18
- 13- الاخوار: السنة من البحر تتوغل في الأرض اليابسة وتمتد لبضع كيلو مترات: محمد متولي، المصدر السابق، ص35.
- 14- تتكون الشعاب المرجانية نتيجة لعدة أسباب منها قلة أعماق المياه، إذ لا يتجاوز عن عشرة أمتار وكذلك وجود الحرارة المناسبة حيث تتراوح بين 18 - 32 إضافة إلى توفر الأشعة الشمسية والضوء وحركات المياه والتيارات القادمة من الشمال. عماد جاسم حسن، المصدر السابق، ص19
- 15- Wellsted J.R, travels in Arabia, London, 1838, p256.
- 16- محمد صالح ربيع العجيلي، مدن الموانئ العربية، تحليل جيوسراتيجي، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، 2002، ص21.
- 17- محمد متولي، المصدر السابق، ص286
- 18- عماد جاسم حسن، المصدر السابق وص19
- 19- عبد الكريم غرابيه، مقدمة في تاريخ العرب 1500 - 1918، ج1، دمشق، 1960 ص244
- 20- محمد متولي ومحمود ابو العلا، الموارد الاقتصادية، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 1975، ص21
- 21- المصدر نفسه، ص21
- 22- محمد رشيد الفيل، الجغرافية التاريخية للكويت، جامعة الكويت، 1972، ص97
- 23- عبد المالك خلف التميمي، ابحاث في تاريخ الكويت، دار قرطاس للنشر، الكويت، 1998، ص52.
- 24- حسين محمد القهوائي، دور البصرة التجاري في الخليج العربي، بغداد، 1960، ص146
- 25- احمد حسن الإبراهيمي، المصدر السابق، ص29
- 26- سيف مرزوق الشملان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج لعربي، ج1، 1975، ص196
- 27- يوسف بن عيسى ألقناعي، صفحات من تاريخ الكويت، الكويت، 1960، ص62.
- 28- احمد مصطفى أبو حاكمة، تاريخ الكويت، ج1، القسم 1، مطبعة الكويت 1973، ص153
- 29- عبد العزيز الرشيد، من تاريخ الكويت، مكتبة الحياة، بيروت، د.ت، ص56
- 30- Nibhur garsten, travel through Arabia and other countrie in the east translated English by rebort heron vol, 11, London, 1972, p288
- 31- عبد العزيز حسين، المجتمع العربي بالكويت، القاهرة، 1960، ص
- 32- عبد العزيز الرشيد، المصدر السابق، ص56 - 57.
- 33- لوريمر، دليل الخليج التاريخي، ج3، ص1503.
- 34- راشد الفرغان، مختصر تاريخ الكويت، القاهرة، 1960، ص51.
- 35- حسن علي الإبراهيمي، المصدر السابق، ص33.
- 36- لوريمر، المصدر السابق، ص1506.
- 37- جمال زكريا قاسم، الخليج العربي دراسة لتاريخ الإمارات العربية 1840 - 1914، القاهرة، د.ت، ص14.
- 38- حسين خلف الشيخ خزعل، تاريخ الكويت السياسي، ج1، 1962، الكويت، ص53
- 39- محمد عدنان مراد، صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي دمشق، 1984، ص289
- 40- محمود بهجت سنان، الكويت زهرة الخليج، بيروت، 1965، ص131
- 41- عبد العزيز محمد المنصور، المصدر السابق، ص34

- 42-كوثر غضبان عبد الحسين نشاط الكويت الملاحى 1775 - 1914 رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة البصرة، 2005، ص36
- 43-لوريمر، المصدر السابق، ص1513.
- 44-حسين خلف الشيخ خزعل، المصدر السابق، ص27.
- 45-احمد مصطفى ابو حاكمة، تاريخ الكويت، ج2، القسم 1، ص33.
- 46- Bombay government selection from the records of Bombay government، wo. Xxlv، Bombay, 1856, p566
- وسيشار إليه مستقبلا بالاختصار الآتى (Bombay government selection)
- 47- Bombay government selection, p568.
- 48-احمد مصطفى أبو حاكمة، تاريخ الكويت، ج1، القسم 2، ص33
- 49-لوريمر، المصدر السابق، ص1507
- 50- Saldanha. J.A, précis of Bahrain affairs, 1854- 1904, simla, 1905, archivs edition, 1986, p409
- 51-ميمونة خليفة الصباح، علاقات الكويت الخارجية خلال القرن الثامن عشر مجلة المؤرخ العربي، العدد 34، 1988، ص75.
- 52-كوثر غضبان عبد الحسن المصدر السابق، ص54
- 53-يوسف بن عيسى القناعي، المصدر السابق، ص59.
- 54-انستاس الكرملى، الكويت، مجلة المشرق، العدد 11، السنة السابعة، بيروت، 1904، ص510.
- 55-جون كيلى، بريطانيا والخليج 1795 - 1870، ج1، ترجمة محمد أمين عبد الله، سلطنة عمان د0ت، ص58.
- 56-محمد رشيد القليل المصدر السابق، ص243
- 57-نجاة عبد القادر الجاسم وبدر الدين عباس الخصوصي، تاريخ صناعة السفن بالكويت وأنشطتها المختلفة، 1982، ص187.
- 58-حسن علي الابراهيم، المصدر السابق، ص111.
- 59-ريتشارد سانجر، صناعة السفن في الكويت، مجلة التراث الشعبي، العدد الأول، 1964، ص25.
- 60-لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج3، ص1510.
- 61-احمد مصطفى ابو حاكمة، المصدر السابق، ص224.
- 62-المصدر نفسه، ص234.
- 63- Bombay government selection, p565.
- 64- Bombay government selection, 557.
- 65-احمد مصطفى ابو حاكمة، تاريخ الكويت الحديث 1750-1965، مطبعة ذات السلاسل، الكويت 1984، ص292.
- 66-المصدر نفسه، ص293.
- 67- Bombay government selection, p558.
- 68- I bad, p.602.
- 69- Ibad, p.611.
- 70-صبري فالح الحمدي، المصدر السابق، ص184