



السلطة السياسية وتجارة الكويت الخارجية في ظل الحماية

البريطانية (١٨٩٩ – ١٩٦١ م)

دراسة تاريخية

نوال خلف نعمة حبيب *

جامعة القاهرة - كلية الآداب - قسم التاريخ

المستخلص

حملت الدراسة عنوان " السلطة السياسية وتجارة الكويت الخارجية في ظل الحماية البريطانية (١٨٩٩ - ١٩٦١ م)، وتناولت الاستقرار السياسي في الكويت والذي مهد الطريق أمام السلطة السياسية لتفعيل تجارة الكويت الخارجية، فبعد توقيع الشيخ مبارك لمعاهدة الحماية مع بريطانيا عام (١٨٩٩ م)، أدرك بأن التجارة تمثل عصب الحياة بالنسبة للكويت والكويتيين، وسعى بكل السبل إلى إيجاد البيئة المناسبة لنهضة الاقتصاد، لذلك اهتم بتأسيس الوكالات التجارية بالخارج، لمساعدة التجار الكويتيين والجالية الكويتية في كل من " الهند واليمن وشرق أفريقيا"، الأمر الذي ساعد على تنشيط التجارة وازدهارها في عصره ازدهاراً كبيراً، كما تناولت الدور الذي قام به ميناء الكويت التجاري في تسهيل أعمال التجارة منذ تأسيس الإمارة بشكل عام باعتباره العمود الفقري لحركة البضائع التي تأتي إليها، أو تعبر عن طريقها إلى مختلف دول العالم، والاهتمام بتنظيم الجمارك الكويتية والتي ارتبطت ارتباطاً كبيراً بتأسيس وتطوير الموانئ، وذلك من خلال الإجراءات التي اتخذت لتحديد نسبة الرسوم الجمركية بشكل يوازن للإمارة بين تحقيق إيرادات جمركية وتشجيع التجارة، بشكل حول الكويت إلى مركز تجاري رئيسي في المنطقة، وكذلك تناولت الدور الذي لعبته الأسواق وتنظيمها في تصريف المنتجات والبضائع بمختلف أنواعها ومصادرها برأ وبحراً، الأمر الذي جعل من الكويت مركزاً لتجارة القوافل، وتجارة العبور آنذاك، وأيضاً تطرقت الدراسة إلى اهتمام الحكام بتنوع مصادر الدخل من خلال تشجيع الغوص على اللؤلؤ حتى أصبحت الكويت ترسل سلعتها إلى الشام والحجاز، بل وحتى إلى الآستانة، والاهتمام بصناعة السفن، وخاصة الكبيرة منها كي يستطيع التاجر الكويتي أن يصل بتجارته إلى موانئ البحار والمحيطات وتنوع أساليب صيد الأسماك" وما تدره من أرباح على الدولة، وأخيراً تناولت الدراسة كيف تحولت الكويت إلى مركز تجاري في شمال الخليج بعد أن قامت ببناء أسطول تجاري كبير من السفن الشراعية لنقل البضائع من الكويت إلى البصرة وسواحل الخليج العربي وموانئ الهند وسيلان وشرق أفريقيا وإيران فأصبحت مركزاً للشركات العابرة للقارات والبحار.

المقدمة

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه ومن اتبع هداه إلى يوم الدين، وبعد:

ظل التاريخ السياسي لسنوات عديدة محور الدراسات التاريخية، ولكنني استهدفت في هذا البحث دراسة التطور الاقتصادي والاجتماعي الذي شهدته الكويت خلال فترة تمتد زهاء الستين عاماً دراسة تاريخية طبقاً لمنهج البحث التاريخي. وقد قسمت بحثي هذا والذي يحمل عنوان "السلطة السياسية وتجارة الكويت الخارجية في ظل الحماية ١٨٩٩-١٩٦١م"، إلى خمسة أقسام، حاولت من خلالها تغطية تاريخ التجارة في الكويت منذ عهد الشيخ مبارك الصباح عام ١٨٩٩م "مؤسس الدولة الحديثة" حتى عام ١٩٦١م؛ وهو عهد الشيخ عبد الله السالم الصباح، حيث بدأت الكويت تأخذ موقعها في مصاف الدول.

يبدأ البحث بالقسم الأول الذي يحمل عنوان (تأسيس الوكالات التجارية الكويتية بالخارج) وتحدثت فيه عن الدور الذي لعبته الوكالات التجارية بالخارج، وأثرها في تنشيط التجارة سواء مع الهند أو في الساحل الأفريقي أو اليمن. والقسم الثاني والذي حمل عنوان (إنشاء الموانئ وتنظيم الجمارك الكويتية) تناولت فيه الدور الذي قام به ميناء الكويت التجاري في تسهيل أعمال التجارة في الكويت منذ تأسيس الإمارة بشكل عام، أما القسم الثالث وهو بعنوان (تنظيم الأسواق الكويتية) حيث أبرزت فيه الدور الذي لعبته الأسواق في نمو التجارة سواء كانت بالطرق البرية أو البحرية، الأمر الذي جعل من الكويت مركزاً لتجارة القوافل، وتجارة العبور آنذاك. ثم جاء الفصل الرابع والذي حمل عنوان (الاهتمام بتنوع المنتجات الكويتية) وتحدثت فيه عن اهتمام حكام الكويت بتنوع الموارد الكويتية مثل تشجيع حكام الكويت للغوص على اللؤلؤ، والاهتمام بصناعة السفن، وتنوع أساليب صيد الأسماك لما يدره من أرباح كبيرة على أهل الكويت، وأخيراً جاء القسم الأخير والذي يحمل عنوان (تحويل الكويت إلى مركز للشركات العابرة للبحار) والذي ارتبط بتحول الكويت إلى مركز تجاري في شمال الخليج بناء أسطول تجاري كبير من السفن الشراعية لنقل البضائع من الكويت إلى البصرة وسواحل الخليج العربي وموانئ الهند وسيلان وشرق أفريقيا وإيران، وكيف تحولت إلى مركز للشركات العابرة للقارات والبحار.

وفي سبيل جمع المادة العلمية لاستيفاء البحث، فقد قمت بالعديد من الزيارات الميدانية لمؤسسات الدولة، وعلى سبيل المثال لا الحصر (الإدارة العامة للجمارك - وزارة التخطيط... والمكتبات المختلفة)، كما اعتمدت على العديد من المصادر الأصلية العربية وغير عربية مثل: وثائق وزارة الهند، وكذلك وثائق وزارة الخارجية البريطانية. أما المصادر العربية مثل: حسين خلف الشيخ خزعل، تاريخ الكويت السياسي، خمسة أجزاء، وسيف مرزوق الشعلان بكتابه، من تاريخ الكويت/تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، "، وعبد العزيز الرشيد، تاريخ الكويت، ولوريمر ج.ج. دليل الخليج، القسم التاريخي والجغرافي... وغيرهم. وأخيراً وليس آخراً الحمد لله تعالى الذي أمدني بعونه، وزادني من فضله، وحبب إلي طلب العلم، وأعانني على ذلك، ووفقني لإنجاز هذا البحث.

ساهمت عدة عوامل في تطور وازدهار تجارة الكويت الخارجية، أهمها الاستقرار السياسي الذي عاشته الكويت بعد عقد اتفاقية الحماية مع بريطانيا عام ١٨٩٩م، وذلك لما لاقاه الشيخ مبارك من عداوة وتسلط من الدولة العثمانية، والتي لم توفر له الحماية أبداً سواء من أعدائه الداخليين أو الخارجيين مثل روسيا وألمانيا. وبعد توقيع

الشيخ مبارك لمعاهدة الحماية مع بريطانيا، وإدراكه بأن التجارة هي عصب الحياة بالنسبة للكويت والكويتيين، سعى بكل السبل إلى إيجاد البيئة المناسبة لنهضة الاقتصاد، وزيادة حركة التجارة في الكويت بشكل أدى إلى ازدهار التجارة في عصره ازدهاراً كبيراً . كذلك شجع على صناعة السفن الكبيرة كي يستطيع التاجر الكويتي أن يصل بتجارته إلى موانئ البحار والمحيطات^(١)؛ واعتماد الهند وجنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر وأفريقيا الشرقية في معاملاتها التجارية على السفن الكويتية^(٢) .

- تأسيس الوكالات التجارية الكويتية بالخارج:

ما أن ينتهي موسم الغوص حتى يبدأ التجار وكبار الطواشين في التحرك إلى الهند لبيع المحصول، وكانت "سورات" وبومباي سوقين رائجتين لتجارة اللؤلؤ قديماً، والذي كان ينتقل منهما إلى أوروبا بعد أن يأخذ تجار الهند ومهرجاتها حاجتهم منه^(٣). وقد شجعت أهمية بومباي للتجارة الكويتية مع الهند الشيخ مبارك على إقامة وكالة كويتية - هندية في بومباي لتقديم المساعدات المالية إلى التجار الكويتيين الذين كانوا يترددون على تلك الجهات^(٤)، وعهد الشيخ مبارك برئاستها إلى مسئول كويتي، ونظراً لزيادة عدد الكويتيين المترددين على تلك الجهات فقد كونوا جاليات، وفتحوا مكاتب تجارية لهم في كاراتشي وكاليكوت وبور بندر وبروا لوكوه، ونتيجة للعلاقات التجارية القوية بين الكويت والهند فقد قررت الحكومة البريطانية في ديسمبر من عام ١٩١٦م رفع جميع القيود عن البضائع التي تشحن من الموانئ الهندية إلى الكويت^(٥).

- إنشاء الموانئ وتنظيم الجمارك الكويتية:

تعد الموانئ البحرية من أهم مقومات التنمية الاقتصادية، والنافذة الرئيسية للأراضي والدول المحيطة، وقد اشتهرت الكويت بموقعها الجغرافي كبوابة للتجارة بين الشرق والغرب، وصلاحية مينائها لرسو السفن بمختلف أشكالها، ولقد أدركت الكويت أهمية موانئها البحرية باعتبارها العمود الفقري لحركة البضائع التي تأتي إليها، ولذا تم إنشاء ميناء القرنين أو الفرضة^(٦) وهو أول ميناء تشهده السواحل الكويتية، والذي استمر يعمل حتى عام ١٩٥٩م.

كان ميناء الكويت القديم - وبالتحديد في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر - يقع على الساحل الغربي لجنون الكويت^(٧)، وكان عبارة عن رصيف خشبي صغير بغاطس محدود ما بين ٣-٥ أمتار لاستقبال السفن الصغيرة والقوارب.

ولما تولى الشيخ مبارك مقاليد الحكم حتى أولى التجارة اهتماماً بالغاً، فقام بإنشاء دائرة الجمارك لتحصيل الرسوم الجمركية، وتعيين مسئول عن ميناء الكويت القديم وهو "محبوب بن صلبوخ"، كما سعى إلى تطوير الميناء القديم، ولتحقيق ذلك وافق على قيام حكومة الهند بإجراء عمليات مسح في أوائل عام ١٩٠٣م، تولى القيام بها الكوماندر كمب "Kemp" بالسفينة انستيجاتور "Investigator"، ولم يكتب النجاح فعدت إلى بومباي في ديسمبر من عام ١٩٠٤م، ثم استأنفت نشاطها من جديد في فبراير من عام ١٩٠٥م حتى انتهت منه في عام ١٩٠٧م. وقد أبرزت عمليات المسح أهمية ميناء الشويخ باعتباره ميناءً جيداً من حيث الحماية، وصالحاً للملاحة، إضافة إلى موقعه الممتاز، والذي لا يبعد أكثر من ثلاثة أميال إلى الغرب من مدينة الكويت،^(٨).

وقع بعدها الشيخ مبارك مع الميجور نوks "Knox"^(٩) اتفاقية لتأجير شريط من الأراضي في بندر الشويخ للحكومة البريطانية^(١٠) تماشياً مع بنود اتفاقية الحماية الموقعة

في عام ١٨٩٩م، احتفظت الاتفاقية لمبارك بالحصول على إيجار قيمته أربع روبيات للذراع، وتسلم الأجرة سنة مقدماً، كما احتفظت له بالحقوق الجمركية في الأراضي المؤجرة لبريطانيا، وأن يتعهد بالأخذ رسوماً جمركية أكثر من ٤% على رعايا بريطانيا إلا بعد موافقتها^(١١). واستمرت البواخر البريطانية في استخدام ميناء الكويت بموجب هذه الاتفاقية منذ عام ١٩٠٧م وحتى تم إلغاؤها بعد هزيمة كل من ألمانيا والدولة العثمانية في الحرب العالمية الأولى، وزوال الأسباب التي من أجلها وقعت بريطانيا هذه الاتفاقية^(١٢). وقد استطاع الشيخ بحنكته السياسية أن يحفظ للكويت حقها في إدارة جماركها أثناء مباحثات بريطانيا مع الدولة العثمانية حول مشروع الاتفاقية الإنجليزية العثمانية الخاصة بإقرار الأوضاع بينهما في الخليج العربي في يوليو ١٩١٣م، والذي أبدى اعتراضه على مساس الاتفاقية بسيادته الجمركية، وذلك عن طريق إنشاء مكاتب جمركية تابعة للدول المساهمة في الخط^(١٣)، وما سترتب عليه من زيادة في الرسوم الجمركية قد تصل إلى ١٥% على تجارة الواردات والترانزيت^(١٤)، لا سيما أن الشيخ مبارك لن يستفيد من تلك الزيادة التي ستقتاسها الدول المساهمة في إنشاء خط سكة حديد الكويت وهي تركيا وفرنسا وألمانيا وإنجلترا^(١٥).

لذا قام الشيخ مبارك الصباح بإرسال رسالة إلى برسي كوكس "Percy Cox" المقيم البريطاني في الخليج في ٧ نوفمبر ١٩١٣م أصر فيها على انفرادة بفرض الضرائب لأنها حق من حقوقه مستنداً على اتفاقية إيجار بندر الشويخ التي عقدت بينه وبين الوكيل السياسي البريطاني، إلا أن كوكس كان دبلوماسياً في الرد، حيث أوضح للشيخ مبارك أن اعتراضه على ما سوف ينشأ من مشكلات جمركية سابق لأوانه، وفعلاً لم تلبث أن خفت حدة الأزمة بعد أن توقفت المصادقة على الاتفاقية الإنجليزية العثمانية في عام ١٩١٣م، وكذلك الاتفاقية البريطانية الألمانية بسبب نشوب الحرب العالمية الأولى.

كما حاولت السلطات العثمانية فرض عن طريق فرض نوع من الإشراف التجاري والجمركي على منافذ الكويت ومد نفوذها إلى الكويت، للحيلولة دون نمو النفوذ البريطاني^(١٦)، وإنشاء دار عوائد جمركية تابعة لها في ميناء الكويت، ورغم ذلك قام الشيخ مبارك في مايو ١٨٩٩م بفرض ضريبة مقدارها ٥% على كل الواردات إلى الكويت بما فيها السلع الواردة من الموانئ التركية والبصرة على وجه الخصوص.

ولما علمت الدولة العثمانية باتفاقية الحماية البريطانية مع حاكم الكويت شرعت في مضايقة الشيخ مبارك؛ حيث قام حمدي باشا - والي البصرة - في ٢٥ أغسطس ١٨٩٩م بإرسال رسالة إلى الشيخ مبارك يبلغه فيها بقرار الدولة العثمانية تعيين حسن أفندي مديراً للجمرك في ميناء الكويت، وبعد أن وصل حسن أفندي ورفاقه وهم خمسة جنود إلى الكويت رفض الشيخ مبارك استقبالهم، وأمرهم بمغادرة الكويت في اليوم التالي^(١٧) وكان لاستمرار مضايقات السلطان العثماني للشيخ مبارك الأثر الكبير على إقدامه في مايو من عام ١٨٩٩م على تأسيس إدارة جمركية تابعة له ألحقها بميناء الكويت، واعتبرت قسماً من أقسام الميناء، عُرفت بقسم جمارك الشويخ^(١٨). كما كان حريصاً على إدارتها إدارة جيدة؛ فعهد بعملية تحصيل الرسوم الجمركية إلى ما يعرف باسم المكلفين بجباية الرسوم الجمركية البرية. وبعد ذلك شرع الشيخ مبارك في عام ١٨٩٩م في تحصيل ضرائب جمركية على جميع الواردات إلى ميناء الكويت وصلت إلى ٥% - بما فيها الواردات العثمانية - مع رسم قدره ١٠% على السلع الثمينة^(١٩).

و بسبب ازدياد نفقات الجيش ومعاركه التي خاضها دفاعاً عن الكويت، وحماية خطوط التجارة، اضطر الشيخ مبارك إلى فرض ضريبة عُرفت باسم ضريبة الثلث^(٢٠)،

وفرض رسوم جمركية على القوافل التي كانت تدخل أراضي الكويت، كما رفعت رسوم التصدير والاستيراد على البضائع والسلع التي تُنقل عن طريق البحر. وفي عام ١٩٠٤م فرضت ضريبة على الواردات من البنادق بمعدل دولار على كل بندقية، ارتفعت في عام ١٩٠٧م إلى ستة دولارات، ثم زادت الضرائب مرة أخرى في عام ١٩٠٩م على بعض الواردات خصوصاً الشاي والقهوة؛ وفي مقابل ذلك بذل الشيخ مبارك جهوداً ضخمة لإراحة التجار؛ مثل إنشاء مخازن كبيرة من الحجارة لحفظ بضائعهم لحين استلامها وتفريغها، وتوفير الحراسة اللازمة لها.

و بعد أن عجز الميناء القديم بغاطسه المحدود، وإمكاناته البسيطة عن مواكبة التغيرات في الحياة، والتي أعقبت عمليات إنتاج وتصدير النفط، أصبح الميناء البديل هو ميناء الشويخ، وقد تم اختيار ميناء الشويخ بسبب بعده عن المنطقة السكنية، وتوافر الحماية الطبيعية له، إضافة إلى قربه من المدينة التجارية، والتي لا يبعد عنها سوى ثلاثين كيلو متراً في منطقة تخلو من العمران آنذاك^(٢١). وقد بدأ العمل فيه في عام ١٩٥٣م، وقام الشيخ عبد الله السالم بتعيين وليم هالكرو؛ وهو أحد الخبراء الإنجليز في وضع التصاميم اللازمة لبناء هذا المشروع على مرحلتين؛ الأولى منهما تتعلق بحوض السفن، والقناة الممتدة من بداية الجون حتى الميناء. أما المرحلة الثانية فتتعلق برصيف الميناء، وما يتعلق به من منشآت^(٢٢).

وقد درس مجلس الإنشاء هذا المشروع، وطرحه للمزايدة، فتقدم له عدد كبير من الشركات الأجنبية، كما استعانت اللجنة الفرعية الخاصة بإنشاء الميناء بخبرات النواخذة ورجال البحر القدامى عند بداية المشروع؛ وذلك لخبرتهم في شئون البحر^(٢٣)، وقد استمرت المفاوضات مع شركة بومروي هويان درادجينج " Bumorwi Hoayan Drdging " وهي شركة أمريكية من يناير ١٩٥٤م حتى توقيع العقد في ديسمبر ١٩٥٨م، وبداية عمليات التنفيذ بعد أن طلبت إنذاراً باستخدام المتفجرات لحفر وإزالة الصخور الموجودة بالموقع^(٢٤)، وقد تم استخدامها فعلياً في عام ١٩٥٨م، وقد لزم لإنجاز المشروع حفر وإزالة نحو خمسة ملايين ياردة مكعبة من الرمال والصخر الصلب، والذي تم استخدام المتفجرات لتفتيته، كما استلزم المشروع إيجاد قناة لدخول السفن يبلغ طولها ١٧ ألف قدم، وعرضها خمسمائة قدم، وعمقها مائتاً قدم، وميناء للسفن الصغيرة والمراكب بعمق أحد عشر قدماً، ومراسي أخرى بعمق ثمانية عشر قدماً لرسو أربع سفن كبيرة دفعة واحدة^(٢٥)، وقد بلغت تكاليف هذا المرفأ حوالي ٢٦ مليون دولار، أي حوالي عشرة ملايين ديناركويتي في ذلك الوقت^(٢٦).

و زود هذا الميناء بمحطة لاسلكية تعمل خمس عشرة ساعة يومياً، كما زودت المراسي الأربعة للرصيف الرئيسي ب١٦ رافعة كهربائية ضخمة، والعديد من الرافعات المتحركة الصغيرة ذات المشابك لضمان سرعة صف البضائع داخل المخزن، وهناك أيضاً الرافعات القائمة؛ والتي تستخدم في عمليات التفريغ والتحميل، كما عمد المسؤولون في الميناء إلى زيادة عدد المخازن، فأصبح هناك ٢٤ مخزناً، منها ٤ مخازن للبضائع الخطرة، ومخازن للتبريد^(٢٧).

كما تمت الاستعانة بفريق من البحريين الأجانب، وتوظيف عدد من النواخذة الكويتيين الذين تركوا الأسفار والمهن التقليدية، وعملوا كمرشدين بحريين لتوجيه السفن وإرشادها من المراسي الخارجية إلى حوض الميناء، وربطها على المراسي الداخلية عن

طريق برج المراقبة^(٢٨)، منهم سعد القطامي وعيسى النشمي وبدر القطامي وأحمد المضاحكة وغيرهم باعتبارهم أشهر قادة ونواخذة السفن الشراعية^(٢٩).

وفي فبراير من عام ١٩٥٩م صدر قانون الموانئ العام بموجب المرسوم الأميري^(٣٠) ويشتمل على العديد من اللوائح والأنظمة المتعلقة بالإرشادات البحرية داخل حدود الميناء، كما أورد القانون جدولاً بالحمولات الخطرة، ونص على كيفية تحديد الرسوم والأجور التي يستوفيه الميناء من أصحاب البواخر أو مستأجريها أو وكلائها أو مستوردي البضائع، ومن يستعملون وسائل في الميناء^(٣١). أما الافتتاح الرسمي فكان في التاسع والعشرين من أغسطس عام ١٩٦٠م.

ثم بدأت الإجراءات تُتخذ لتحديد نسبة الرسوم الجمركية بشكل يوازن للإمارة بين تحقيق إيرادات جمركية وتشجيع التجارة، لقناعة حكام الكويت بأن الضريبة العالية سوف تقيد التجارة، وتغير اتجاهها، لذا لم يفرضوا رسوماً جمركية على تجارة الكويت الخارجية إلا في أواخر القرن الثامن، حيث بدأت الحكومة بفرض ضريبة على البضائع المستوردة من مسقط والزبارة والقطيف وفقاً لما ذهب إليه لوريمر الذي أكد على أن حكام الكويت لم يكونوا يفرضون سوى نسبة ضئيلة من الضرائب لا تتعدى ١% من قيمة البضائع العابرة^(٣٢). وكانت عملية تحصيل الرسوم تتم عينا أو نقداً.

اهتم الشيخ مبارك بإيرادات الجمارك لما تمثله من دخل يصل إلى ٢٠% من دخل الدولة العام، وقد تولى على إدارة الإدارة الجمركية عدد من الموظفين والأمرأه وآخرهم كان ماجد الشاهين^(٣٣). أما بالنسبة للجمرك البري فإن أول من تولى رئاسته هو ابن دهيمن، والذي اتخذ من الصنقر^(٣٤) مركزاً لمراقبة قوافل الحمير والجمال الخارجة لدفع الرسوم الجمركية، وكان صاحب البضاعة بالمقابل يتسلم البروة^(٣٥) بعد استيفاء الودي^(٣٦) وقد تولى رئاسة الودي من بعده مرزوق الطحيح، ثم صالح العسكر، والذي بقي المسئول حتى عهد الشيخ أحمد الجابر.

وبعد وفاة الشيخ مبارك الصباح تولى من بعده ابنه الشيخ جابر بن مبارك "١٩١٥-١٩١٧م"، وكانت باكورة أعماله إعفاء الكويتيين من ضريبة الثلث التي أثقلت بها الشيخ مبارك كاهل أهل الكويت، إلا أنه أبقى على قيمة الرسوم الجمركية على البضائع الداخلة إلى الكويت، والتي بلغت ٤% فقط كما ورد في اتفاقية ١٩٠٧م بين بريطانيا والشيخ مبارك^(٣٧). أما بالنسبة للصادرات فقد أسقط رسوماً جمركية^(٣٨).

وفي عهد الشيخ جابر انتهت على أهل الكويت الأرباح الطائلة حتى وصلت تجارتهم إلى نجد والحجاز والشام ومنها إلى الهند وأوروبا^(٣٩)، كما قام بتخفيض الرسوم المفروضة على تجارة اللؤلؤ^(٤٠)، إضافة إلى الحصار الذي فرضته بريطانيا على حدود الكويت البرية والبحرية نتيجة لمخاوفها التي تمثلت في قيام الشيخ جابر بإمداد العثمانيين بالمساعدات عن طريق مرور البضائع السورية من الكويت إلى الأتراك.

وبوفاة الشيخ جابر بن مبارك تولى من بعده الشيخ سالم بن مبارك "١٩١٧ - ١٩٢١م"، والذي استمر في سياسة أخيه في خفض الرسوم الجمركية على التجارة الخارجية، كما أبقى على نسبة الضرائب كما جاءت في اتفاقية ١٩٠٧م بين بريطانيا والشيخ مبارك، إضافة إلى أنه قام بإلغاء الجمارك على البضائع الخارجة من الكويت بعد أن وصلت إلى ١٠% للشاي وخبوط الحرير والذهب. وقد واجه الشيخ سالم ظروفًا صعبة جداً بعد أن قامت بريطانيا بتضييق الخناق عليه أثناء الحرب العالمية الأولى "١٩١٤ - ١٩١٨م"، بسبب نشاط التهريب وبخاصة الأسلحة إلى العثمانيين^(٤١) لما تمثله هذه التجارة

من مصدر دخل كبير للحاكم والتجار . ونتيجة لما عانتها الكويت من ضائقة اقتصادية بسبب تشديد بريطانيا الحصار عليها طيلة أيام الحرب، فقد قررت الحكومة البريطانية دفع تعويضات مالية لتجار الكويت، وفي عام ١٩١٨م تم تعويض الشيخ سالم بمبلغ من المال عن أضرار الحصار الاقتصادي الذي خفض حصيلة الكويت من الرسوم الجمركية.

ثم تولى من بعده الشيخ أحمد الجابر الصباح "١٩٢١-١٩٥٠م"، بفترة حكم بلغت حوالي تسع وعشرين سنة، كانت مليئة بالأحداث التجارية والاقتصادية، كانت قيمة الرسوم الجمركية على الواردات لا تتجاوز ٤% من قيمة البضاعة، وكانت تخضع لتقدير المنتجين، حيث يُستوفى قسم من هذه الرسوم الجمركية نقداً، والقسم الآخر يُستوفى عيناً " كيس واحد من كل مائة كيس من الأرز والسكر". أما مرتبات موظفي الجمرك فقد كان يدفع قسم منها بالروبية الهندية، والقسم الآخر يدفع عيناً^(٤٢).

وفي عام ١٩٣٨م بلغت إيرادات الحكومة ٢٦٣ ألف روبية، وبلغت قيمة الجمارك نفسها ١٥٠ ألف روبية^(٤٣)، أي ما يقارب ٥٩% من إجمالي إيرادات الدولة عامة. ونتيجة لسوء الأحوال الاقتصادية التي عمت العالم بشكل عام، والكويت بشكل خاص، والتي تمثلت في الأزمة الاقتصادية العالمية التي اجتاحت العالم في ثلاثينيات القرن الماضي، والتي أدت إلى الركود الاقتصادي، وتوقف الأعمال التجارية في الكويت، إضافة إلى اكتشاف اللؤلؤ الصناعي الياباني^(٤٤)، والذي أصاب تجارة الغوص بضريرة قاضية أثرت على جميع أشكال الحياة في الكويت، ومشكلة المسابلة^(٤٥) مع ابن سعود، كل ذلك جعل الشيخ أحمد الجابر يفكر في رفع الرسوم الجمركية في محاولة لسد العجز في الميزانية لتوفير النفقات للصرف على التعليم والصحة والبلدية، وفعلاً قام برفع الرسوم الجمركية إلى ٦% على دفعات لتعويض تراجع الإيرادات، لاسيما مع تأسيس بلدية الكويت في ٣ أبريل ١٩٣٠م^(٤٦)، وتراجع رسوم الأهالي حتى أصبحت ربع ما كان يقدم للبلدية مع بداية تأسيسها، وقيام الدولة بتخصيص نصف المئنة من الرسوم الجمركية المفروضة على الواردات للبلدية.

إلا أن سياسة الشيخ أحمد الجابر في رفع الرسوم الجمركية واجهت رفضاً شديداً من جانب بريطانيا مدعية أن السفن سوف تتلافى المرور بالكويت مما سيزيد من صعوبة موقف الاقتصاد الكويتي، إلا أن الشيخ أحمد الجابر رفض هذا التدخل، وأبلغ بريطانيا بعجز الدولة عن تغطية نفقاتها الخاصة كالخدمات الصحية والتعليمية، ونظر الندرة الموارد فقد تم رفع النسبة، إضافة إلى أن رفع الرسوم هو من شأن الحاكم منذ أيام والده وأخيه.

وقبل الحرب العالمية الثانية - وتحديداً في عام ١٩٣٨م - قام الشيخ أحمد الجابر بتأسيس المجلس التشريعي، والذي قام بإجراءات لإصلاح الجمارك منها تقسيم دائرة الجمارك إلى قسمين؛ أحدهما للجمارك البرية، والآخر للجمارك البحرية، وإلغاء الرسوم على البضائع التي لا تنزل الميناء، مع تحصيل رسم كامل على البضائع التي تنقل من سفينة لأخرى نظير الخدمات التي يوفرها الميناء لتلك السفن، كما قررت تخفيض أجور الوزن، وإنشاء قوة شرطة لحماية البضائع والميناء من السرقة والتخريب^(٤٧)، كذلك قرر بناء مركز جديد للجمرك البري، وأدخل إصلاحات على الجمرك البحري، كما ألغى الرسوم التي كان يدفعها سكان القرى على ما يتم شراؤه من المدينة، وإلغاء الرسوم على الصادرات، وأمر بتحصيل الرسوم على جميع أنواع البضائع بالعملة النقدية.

ومع وصول الشيخ عبد الله السالم الصباح للسلطة "١٩٥٠ - ١٩٦٥م"، وانتقال الكويت من الإمارة إلى الدولة، وتزايد تدفق النفط، واستخدامه في النهوض باقتصاد البلاد لم تعد الجمارك تمثل الدخل الرئيسي للكويت حتى أن الشيخ عبدالله قرر أن يخفض الرسوم الجمركية من ٦,٥ % إلى ٤%؛ وهي النسبة التي اعتادت عليها البلاد منذ عام ١٩٠٧م. وفي ١٥ مايو من عام ١٩٥١م أصدر أول نظام للرسوم الجمركية، والذي خفض بموجبه الرسم الجمركي إلى ٤% من قيمة البضاعة اعتباراً من يونيو ١٩٥١م^(٤٨)، الأمر الذي دعا إلى إنشاء العديد من المراكز الجمركية في كل من المطار والمطالع والطراف وجزيرة فيلكا.

وواصل الشيخ عبدالله السالم اهتمامه بتنظيم الجمارك حتى أنه أصدر في ١٧ يونيو ١٩٦١م مرسوماً أميرياً بدمج دائرتي الجمارك والميناء في دائرة واحدة تحمل اسم "إدارة الجمارك والموانئ" تسهيلاً لمعاملات التجار والمستوردين، وخفض عدد الموظفين بشكل يخفف المصروفات عن كاهل الدولة^(٤٩).

ثم أصدر مرسوم أميرياً بتحويل إدارة الجمارك والموانئ إلى وزارة قائمة بذاتها، وكان أول وزير لها هو الشيخ خالد العبد الله السالم الصباح، وكان من أهم إنجازاتها إنشاء مستودعات مبردة لتأمين تخزين الأطعمة والفواكه والخضراوات واللحوم المثلجة، وإنشاء مبنى مجمع يضم جميع أقسام الوزارة الإدارية في منطقة الشويخ، وإرسال الشباب الكويتي في بعثات للحصول على الشهادات العليا، والدورات التدريبية من الخارج؛ بالإضافة إلى إقامة العديد من الدورات الداخلية لموظفي الجمارك، وكذلك تمت إعادة ترميم المراكز الجمركية البرية في شمال وجنوب الكويت لكي تمارس مهامها في مراقبة صادرات وواردات الكويت، وتنظيم إحصائيات التجارة الخارجية، وإقامة أبراج المراقبة، والتأكد من وجود وسائل الاتصال اللاسلكي والبصري بالبواخر القادمة إلى الكويت أو في المياه المجاورة، وصيانة وسائل النقل البحري العائدة للوزارة ولكافة الوزارات والدوائر الحكومية الأخرى، وإنشاء ورش الصيانة والمنزلق الخاص بها، وإمدادها بالأخصائيين والآلات اللازمة لها، وتقديم خدمات الإرشاد والانتشال والإنقاذ والغوص، وتزويد البواخر بالماء العذب وبالوقود، والتأكد من مراعاتها للأنظمة والقوانين الدولية والمحلية بوجه عام، وفي ميناء الكويت بوجه خاص، وإصدار شهادات التسجيل والشهادات الأخرى العائدة للبواخر والسفن التي تمخر البحار رافعة علم دولة الكويت، مع إصدار شهادات لياقة لربابنتها وبحارتها^(٥٠). ولعل اهتمام الشيخ عبدالله السالم بالجمارك كان وراء زيادة إيرادات الجمارك بدرجة تعكسها الأرقام الواردة بالجدول التالي :

جدول رقم (١) يوضح إيرادات الجمارك في عهد الشيخ عبد الله السالم^(٥١)

١٢ مليون روبية	١٩٥٤م
١٥ مليون روبية	١٩٥٥م
٣٠ مليون روبية	١٩٦٠م
٥٣,٣ مليون روبية ^(٥٢)	١٩٦١م

- تنظيم الأسواق الكويتية:

انتشرت الأسواق والمراكز التجارية المختلفة في الكويت رغم صغر مساحتها، حيث كانت تزخر بالأسواق والمحلات التجارية والحرفية المنتشرة في وسط المدينة وأطرافها الممتدة من قصر السيف الذي أنشئ عام ١٩٠٤م في عهد الشيخ مبارك

الصباح، ومن الفرضة شمالاً إلى نهاية السوق الداخلي والمناطق المحيطة به، حيث توسعت الأسواق وامتدت لتشمل ساحة الصفاة بكاملها^(٥٣).

وما أن جاء عهد الشيخ أحمد الجابر في أوائل العشرينيات حتى أصبحت أسواق الكويت عبارة عن شبكة متكاملة من المتاجر المتصلة، وأصبحت كل مجموعة من الدكاكين والمتاجر متخصصة في الاتجار بسلعة معينة أو مجموعة من السلع المتفاوتة، وتوصف زهرة ديكسون السوق فنقول " كانت السوق مقسمة إلى مناطق تقع في إحداهم مخازن وورش وعمال الجلود الذين يعملون الأحزمة للخرطوش، والأمتعة للصقور، والصنادل للأرجل، بينما من ناحية أخرى تقوم ورش السمكرية، ومن السجاد الإيراني معروضة على الشارع لإغراء الزبائن^(٥٤)، وكانت تلك الأسواق تعج بالحركة والنشاط على مدار السنة، وإن كانت هناك فترتان تروج فيهما التجارة؛ الأولى منهما أثناء الصيف عند قدوم التجار من رحلة الغوص، حيث يبدأون بعرض ما جلبوه من اللؤلؤ، وما اشتروه من الموانئ الأخرى مثل الهند والسيلان وأفريقيا من بضائع غريبة، ويبدأون ببيعها بأسعار مناسبة. أما الفترة الثانية فهي فترة الشتاء وذلك عندما يفد البدو الرحل القادمون إلى الكويت من البلدان المجاورة للتبضع جالبين معهم بضائعهم الصحراوية عوضاً عن المال مستفيدين بعملية المقايضة^(٥٥).

لهذا ذهب باركلي رونكير إلى " أن السوق لم يكن فقط مكاناً للتجارة بل كان منطلقاً للقوافل إلى الكويت ومنها، وعندما كانت تستعد قافلة للانطلاق يقوم رعاة الإبل مع جمالهم بالتجمع في الجزء الجنوبي من السوق، ومنه يحمل التجار بضائعهم إلى الصحراء، ويصفه بأنه مزدحم بالناس والبضائع، كما يوجد فيه عمال الشيخ الذين يجمعون الضرائب على البضائع الخاضعة للضريبة"^(٥٦).

وقد شهدت أسواق الكويت على مدى العقود المتعاقبة العديد من التوسعات والإصلاحات والترميمات وذلك حماية للمتسوقين من حرارة الشمس والأمطار والأتربة، ولهذا استبدل معظم تلك العُرش في بداية الخمسينيات بالصفائح "الشينكو"^(٥٧)، مثل سوق الغربلي، وسوق التجار، وسوق السمك.

وكانت الأسواق آنذاك أشبه بمركز اقتصادي نتيجة لتركزها في مكان واحد، وكان الإيجار الشهري للمحلات بها يتراوح آنذاك ما بين روبية واحدة وخمس روبيات حسب مساحة المحل^(٥٨)، كما اهتمت الحكومة بحماية مصالح المشتريين من خلال فتح مراكز رقابية يمكن لأي من المواطنين الرجوع إليها للتأكد مما اشتراه من بضاعة سواء من حيث الجودة أو الوزن، حتى أنها وضعت العديد من الموازين في الأسواق لوزن البضائع التي يرغب المواطنون في التأكد من وزنها، ومنها الميزان الكبير في الجزء الجنوبي من السوق الداخلي المعروف باسم الصنقر، والذي وضع في قهوة الدهن؛ وهي إحدى المقاهي الشعبية المشهورة، وقد استخدم لوزن ما يشتريه المستهلكون من بضائع كالأرز والشعير والفحم للتأكد من وزنه^(٥٩)، وكان مندوب الحكومة وعدد من الحمالين هم المنوط بهم وزن الحبوب في " القبان"؛ الميزان الكبير مقابل رسوم بسيطة، وكان الوزن يتم بوحدة المن^(٦٠)، كذلك كان هناك ميزان آخر بالخان^(٦١) يتوجه إليه المشترون لوزن مشترياتهم من السلع المعبأة بالخياش.

أما بالنسبة للذهب فقد عينت الحكومة موسى المحمد الصايغ أحد الصاغة المعروفين وذوي الخبرة لفحصه، والتأكد من جودته لحماية المشتريين من الغش، ثم تولى

هذا الأمر من بعده خالد المطوع حتى تأسيس البلدية التي بدأت تقدم هذه الخدمات للمواطنين^(٦٢).

وخضعت الأسواق لنظام أمني محكم يقوم عليه أحد أفراد العائلة الحاكمة لبارزين، ويتكون من النواظير؛ وهم حرس الأسواق الذين كانوا يسهرون على أمنها وحمايتها، وزيادة في الحرص فقد كان يفرض منع التجوال، إذ كان كل منهم يأخذ مكانه، ويتفرقون على عدد من النقاط في وسط السوق وأطرافه، كما كان يتخذ عدد منهم من أسطح الأسواق مقرا لهم أثناء الليل للمراقبة، وكانت فترة عملهم تصل إلى حوالي ١٢ ساعة يتم بعدها استبدالهم، كما كانوا يقومون بإنارة الأسواق ليلا بواسطة مصابيح الكيروسين مع أذان المغرب، وإطفائها صباحا. وكان الشيخ صباح بن دعيج الملقب " بصباح السوق " هو من تحمل مهمة تأمين الأسواق، والإشراف عليها، حيث تولى المسؤولية منذ حكم الشيخ سالم المبارك الصباح في عام ١٩١٧م حتى عام ١٩٣٨م، فكان هو المسئول عن حراسة الأسواق، وتطبيق عقوبات صارمة على العابثين فيها، والتي بلغت حد احتجازهم في المدابيس " مخازن التمر"، وجلدهم أمام المارة إذا كانوا من أهل الكويت، أما إذا كانوا من الأجانب فيتم جلدهم، ثم سجنهم لفترة، ثم تسفيرهم أو ترحيلهم، وكان آخر مسئول الأمن في الأسواق هو الشيخ مبارك محمد الصباح، والذي تحمل المهمة لفترة طويلة^(٦٣). وقد انتقلت كل هذه المهام إلى البلدية بعد إنشائها وأضيف إليها العديد من المهام الجديدة المرتبطة بتطورات العصر مثل اصدار رخص للمحلات^(٦٤).

وقد شهدت الكويت في تلك المرحلة الأسواق العامة والمتخصصة، فكانت هناك أسواق للجملة والقطاعي، وأخرى تخصصت في بيع سلع معينة، هذا في الوقت الذي وجدت فيه أسواق لطوائف معينة من التجار، ويعد سوق التجار من أقدم الأسواق العامة وأهمها باعتباره يضم معظم أسواق الجملة الرئيسية لكونه المركز التجاري الرئيسي، وكان لهذا السوق عدة فروع ومخارج تؤدي إلى أسواق فرعية صغيرة، ومخازن يخزن فيها التجار بضائعهم بانتظار بيعها، ومنها السوق الداخلي الذي يعد امتداداً لسوق التجار، والذي استمر لمدة زادت عن الخمسين عاما كأهم مركز تسوق في الكويت، واقتصر باعاً السوق الداخلي على بيع الحبوب والأقمشة والأواني المنزلية وأدوات الخياطة والأدوات المنزلية والبرجوتن^(٦٥).

وسوق للحدادة الذي كان يضم دكاكين تراوح عددها ما بين ٢٠ و ٣٠ دكاناً لصناعة المسامير المطلوبة لصناعة السفن الشراعية، وصناعة الآلات الخاصة بالبناء، والأدوات المنزلية، وأدوات الحفر، وألحق به سوق آخر لبيع الأدوات الحديدية الأخرى كالباورات والحبال والأصباغ الخاصة بالسفن والبناء^(٦٦). كما كان للصاغة سوق عُرف بسوق الصاغة؛ وهو عبارة عن ساحة صغيرة تحتوي على عدد من المحلات المتقابلة، وكانت تصنع فيه الحلبي الفضية والذهبية ومقابض السيوف الذهبية والفضية وهدايا الحكام لضيوفهم، وكان أغلبهم من العراق واليهود^(٦٧).

كذلك كان هناك سوق عُرف بسوق الصرافة "الصراريف" تضمن عدة دكاكين كانت تطل على ساحة الصفاة التي شيدها الشيخ سالم المبارك في بداية حكمه، وعُين الشيخ دعيج الصباح وكيلاً عليها، وكان يتم فيه استبدال العملات المعدنية الفضية والذهبية، والاتجار فيها، والتي من أهمها الروبية الهندية والريال السعودي والتومان الإيراني والدينار العراقي والريال النمساوي والبيزات الذهبية، ثم الدولار والجنيه الأسترليني اللذين لم يتم التعامل بهما إلا بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية. ولم يتم التعامل

في الأسواق الكويتية بالعملة المعدنية حتى ثلاثينيات القرن العشرين، وبدأ التعامل بالأوراق النقدية والشيكات في الأربعينيات^(٦٨).

كذلك كان هناك سوق لليهود يقع شرق سوق التجار على مقربة من مسجد الحداد، وكان يملكه خليل القطان، ويعد من أقدم أسواق الكويت، وقد تخصص فيبيع القماش، عُرف باسم سوق اليهود، وكان هذا السوق يتبوأ الصدارة من حيث النشاط التجاري لأكثر من ثلاثين عاماً حتى تم إغلاقه في العشرينيات من القرن العشرين، وتم بناء سوق آخر سمي باسم قيصرية ابن رشدان^(٦٩)، وانتقل إليه جميع اليهود بسبب قربه من الأسواق الواقعة وسط الأحياء السكنية، وانخفاض قيمة الإيجار الشهري، والعرض المغري الذي قدمه صاحب السوق بعدم رفع إيجار المحلات لمدة سنة كاملة^(٧٠).

وهناك أيضاً سوق المناخ، والذي سمي بهذا الاسم لأن الجمال القادمة من الصحراء إلى الكويت كانت تتوخ في هذه المساحة، والتي كان أصحابها يأتون بمنتجات البادية لبيعها وشراء احتياجاتهم من سوق التجار والأسواق الأخرى، وكانت القوافل تتوجه إلى المناخ لقربه من المتاجر ومخازن التجار، حيث يبيع تجار الجملة المواد الغذائية لسكان البادية مثل التمر والقمح والأرز... إلخ، ويعد ذلك انتقلت قوافل البادية إلى داخل الصفاة بسبب اتساعها وازدهارها. واستمرت محلات المناخ تبيع الحبوب حتى أوائل الخمسينيات^(٧١).

وسوق الدهن من أسواق المواد الغذائية المهمة، وكان يتكون من ١٥ - ٢٠ دكاناً لبيع السمن البلدي "الدهن العداني"، والذي يصنع في البادية في علب من الصفيح، وأفضل أنواعه دهن العوازم والشمر، كما كان البعض الآخر من الدهن يجلب من بادية السعودية وجنوب العراق، وقد أزيل السوق وتبعثر باعتته^(٧٢). كما كان هناك سوق لبيع الطيور عُرف أيضاً بسوق الحمام، ويقع جنوب ساحة الصراريف^(٧٣)، وهو عبارة عن ساحة صغيرة تباع فيها أنواع الطيور المختلفة، وبخاصة الحمام، وكان يتم عرض الطيور في السوق بأقفاصها من الصباح الباكر إلى ما قبل الظهر. أيضاً عرفت الكويت سوقاً لبيع المنتجات الجلدية عُرف بسوق الخرايز، تخصص في تصنيع وبيع النعال والمنتجات الجلدية، وقد بنى هذا السوق الشيخ أحمد الجابر لتوسعة سوق التمر، ولكنه استخدم من قبل الخرايز^(٧٤).

كذلك كان يباع في سوق الطراريف، والذي بناه الشيخ مبارك الصباح في عام ١٩٠٠م، المواد الغذائية كالأرز والسكر والشاي والعدس والماش والفاصوليا والفواكه والخضراوات الموسمية المختلفة والأعلاف، والتي كانت تجلب من العراق وإيران يومياً. وكان التجار والطاريف يرسلون مندوبيهم كل سبت لاستيفاء المسابغة^(٧٥)، ويبلغ عدد دكاكينه ٥٠ دكاناً منهم ما تراوح بين ٣٠ و ٤٠ محلاً خصصت لبيع الخضار، وما تراوح بين ١٥ و ٢٠ دكاناً لبيع الحب، والبقية موزعة ما بين التمر والبقالات والمكسرات. وكان بعض الباعة يغلقون دكاكينهم أثناء موسم الغوص ويتوجهون إلى الغوص بحثاً عن دخل أفضل^(٧٦).

ومن الأسواق التي تخصصت في بيع المواد الغذائية سوق التناكة^(٧٧)؛ وهو سوق يقع جنوب سوق التمر، وقد بنى في عهد الشيخ مبارك الصباح، وكان يباع فيه السلاح والشاي والقهوة والعيش والسكر والهيل، كما كان يباع فيه الفقع ومنتجات البادية أثناء الربيع، وفي أوائل عهد الشيخ أحمد الجابر أصبح مقراً لصناعة وبيع الأواني المعدنية

المصنوعة من التتاك. وكان هذا السوق منذ العشرينيات إلى أواخر الأربعينيات يضم التتاك وأهم منتجاتهم العلب لتعبئة السمن البلدي وقواطي الحلوى والرهبش والمحقان وطرمبة الكيروسين والأباريق والمرازيم^(٧٨)، وتحول فيما بعد إلى مخازن للمواد الغذائية، وفي أوائل الخمسينيات انتقل إليه باعة "الجت والبرسيم"، وفيه عدد من محلات الحلاقين "المحاسنة"^(٧٩).

كذلك كان هناك سوق لبيع التمور عُرف بسوق التمر، وهو امتداد لسوق الخضرة، وكان يضم ٢٠ دكاناً، وفيه كان ينزل التمر الذي يجلب من العراق بواسطة السفن الشراعية لبيعه وإعادة تصديره للهند، ولأن الكويتيون يتناولون التمر يومياً جرى إعداد مخازن خاصة به خلف سوق التجار عرفت بالمديس لتزويد السوق باحتياجاته من التمر خلال العام.

وهناك سوق الجت "البرسيم"، ويقع في الجزء الأوسط من سوق الخضرة، وضم ٢٠ محلاً لبيع الجت الذي كان الكويتيون يستخدمونه كغذاء لمواشيهم ودوابهم وأغنامهم؛ لأن بيوتهم كانت لا تكاد تخلو من البقر والحمير والبغال والماعز، إضافة إلى الخيول التي كانت تعتبر العمود الفقري للمواصلات في ذلك الوقت، وكان الجت يجلب من العراق وإيران بالأبلام أو الجهرة على ظهور الجمال، وقد استبدل هذا السوق بسوق التتاك بعد انتقال الكويتيين إلى مناطق جديدة^(٨٠).

وعلاوة على ذلك كانت هناك أسواق لبيع الأدوات المنزلية، منها سوق الغربلي، وكان يعرف بسوق الصين، وأطلق عليه في الثلاثينيات اسم سوق البلدية^(٨١)، وقد تم بناؤه في عهد الشيخ مبارك الصباح، ونشط هذا السوق بعد تشييد سوق التتاك، وأصبح يضم المحلات التي تباع فيها مختلف أنواع السلع كالملايس والأواني الصينية والسجاجير والشاي والقهوة... وغيرها. وسوق الصفاير؛ وهو سوق تخصص في صناعة وبيع الأواني النحاسية كالقدور والصواني والأباريق، وتبييض هذه الأواني التي استخدمها أهل الكويت في الطهي، وكانت أعمالهم تزداد في مواسم الأعياد، في بداية العشرينيات انتقل إلى سوق الحراج؛ وفي نهاية الخمسينيات انتقل إلى المنطقة الصناعية القديمة في منطقة الشرق.

أيضاً كانت هناك أسواق لبيع الملابس والمفروشات منها سوق الزل^(٨٢) والبشوت، والذي قام ببنائه الشيخ فهد السالم الصباح في نهاية الثلاثينيات من القرن الماضي، ويقع في بداية سوق الغربلي من جهة الجنوب، وكان عبارة عن فيصرية مسكونة توجد على جانبيها محلات لبيع البشوت والسجاد، وفي وسطها ساحة يفرش بها باعة السجاد بضاعتهم لعرضها على المشترين، ويقوم الدالون ببيعها مقابل نسبة تعرف بالعمولة أو السعي^(٨٣)، كما كان الدالون يقومون ببيع ما يجلبه الإيرانيون معهم من سجاد إيراني إلى الكويت. أما بالنسبة لدكاكين العباءات فكان التجار يستوردون القماش الخاص بصناعتها من سوريا والسعودية، وكان خياطو البشوت يفصلونها ويزينونها بالشرائط المذهبة^(٨٤)، وسوق الزل هو أقدم من سوق البشوت، وكان يعرض به أجود أنواع الزل.

ومن الأسواق التي تخصصت في بيع الملابس واحتياجات الأسرة سوق واجف^(٨٥) الحريم؛ وهو عبارة عن أزقة تجلس بها النساء والباعة المؤقتون لبيع أنواع السلع، ومن السلع التي كانت تباع هناك الملابس النسائية المخيطة كالذراعة^(٨٦) والبخناق والعباءة، بالإضافة إلى الملابس الرجالية كالدشاديش الجاهزة والقحافي والأحذية، ومواد الزينة كالحناء والسدر والكحل والديرم^(٨٧)، وكذلك المطارق وأدوات النجارة الصغيرة والمسامير والأقفال واحتياجات المنازل، وأدوات المطابخ، وأدوات الخياطة كالإبرو المقصات والخيوط وغيرها. وهذا السوق من الأسواق القليلة المتبقية. وسوق المعجل

وسط شارع المباركية، وتباع فيه جميع الأقمشة النسائية، ويفصله ممر ضيق عن سوق البنات الذي يبيع الملابس البراقة نسبة إلى الألبسة المباعة به. وسوق دعيج وهو من الأسواق القديمة، أنشأه المرحوم محمد الدعيج حوالي ١٨٧٥م، ويضم مجموعة دكاكين للأقمشة المستوردة، ويقع هذا السوق في وسط المدينة، وتحيط به الأسواق القديمة والحديثة، وفيه تقع منازل آل الدعيج وديوانهم^(٨٨).

كذلك كان هناك سوق السلاح، تباع فيه جميع أنواع بنادق الصيد، وتوجد فيه ورش إصلاحها، كما تباع فيه بيوت الشعر وأعمدة الخيام والرماح، وكل ما يحتاجه البر من تجهيزات، وكان يضم ما يتراوح بين ١٠ و ١٥ دكاناً تعرض فيها البنادق المستوردة من بلدان أوروبا لصيد الطيور والغزلان والأرانب وحيوانات البر، وذلك بسبب هواية الصيد والخروج في مخيمات البر والقنص، والتي كانت من الهوايات المحببة لدى الكويتيين.

وفضلاً عن ذلك كان هناك سوق لبيع الأدوات المستخدمة، وقد عُرف بسوق المقاصيص، كما عُرف أحياناً بسوق الحراج^(٨٩)، وكانت تباع فيه الأدوات المستخدمة في النجارة والحدادة وكذلك مواد البناء، ويرتاده من يرغب في شراء سلعة مستعملة، أو أن يدفع مبلغاً يسيراً من المال مقابل حاجته. ويقام الحراج يومياً بعد صلاة العصر حتى المغرب، وتتم فيه المزايدة على الأسعار لترسوعلى أعلاهم سعراً^(٩٠). كذلك كان هناك سوق عُرف بسوق الصناديق، وتباع فيه الحصران المصنوعة من سعف النخيل والصناديق الخشبية^(٩١). أما سوق البل أو الإبل فكانت تباع فيه الإبل بأنواعها المختلفة، وكان يقع بالمنطقة فيمابين الساحة الواقعة بين مجلس الأمة ومحافظة العاصمة "قصر نايف" حالياً. كذلك كان هناك سوق للخبازين؛ ويعد من أقدم الأسواق القديمة، وقد بني في عهد الشيخ الحاكم السادس "الشيخ محمد الصباح" لتوفير الخبز والوجبات الغذائية للكويتيين وللقادمين إلى الكويت من أهل البادية والتجار، ويتواجد في النصف الشمالي منه عدد من المخابز والمطاعم لبيع الوجبات الغذائية المختلفة، وكان يطلق عليه اسم "سوق الطبايخ"، وقد اشتهر في هذا السوق في الثلاثينيات والأربعينيات عبد النور الذي كان يصنع الكيك الفاخر والندرمة^(٩٢) وحلاوة الكركري. وسوق عُرف بسوق الحرس؛ ويضم عدداً من المقاهي والدكاكين، وفي وسطه مركز حرس الأسواق، وهو مبني من طابق واحد، وكان يجلس فيه مسئول الأمن بالأسواق، وكانت مهمته حراسة الأسواق، وحفظ النظام والأمن، وحل كل ما يطرأ فيها من مشاكل. أيضاً كان هناك سوق تخصص في بيع المصنوعات الخشبية عُرف بسوق البيبان، ويوجد فيه عدد من المحلات لبيع الأبواب والشبابيك الخشبية التي يصنعها النجارون الكويتيون مثل الأبواب الكبيرة والصغيرة، وذات الدفة الواحدة والدفتين، وباب خوخة^(٩٣).

-الاهتمام بتنوع المنتجات الكويتية:

اعتمد الكويتيون اعتماداً كبيراً على استخراج اللؤلؤ، ولا يكاد يخلو بيت كويتي لا يعمل أحد من أبنائه في هذه المهنة سواء كان نواخذة أو بحاراً أو غيصاً أو سيبياً أو رضيعاً، وكانت هذه الحرفة من الحرف الأساسية بالكويت نظراً لفقر البيئة الطبيعية، وقلة الموارد الاقتصادية المتاحة، وهوما دفعهم إلى الاتجاه نحو البحر، واستغلال ثرواته البحرية، والتي شكلت وعماد حياة الكويتيين، حيث أصبح الغوص إلى جانب التجارة يمثلان العمود الفقري للاقتصاد الكويتي، ولإمارات الساحل العربي أجمعه^(٩٤).

وكان موسم الغوص في العادة يجرى في فصل الصيف حيث يبدأ في شهر مايو وينتهي في شهر سبتمبر، وكانت سفن الغوص الكويتية تقصد مواقع معينة يعرفها البحارة عرفت بالمغاصات^(٩٥) كان بعضها قريباً من الساحل، وبعضها الآخر بعيداً عنه مسافة قد تصل إلى سبعين ميلاً وعلى أعماق مختلفة^(٩٦)، وتختلف المغاصات من حيث وفرة محار اللؤلؤ بحسب طبيعة الصخور والرمال والأعشاب وعمق قاع المغاص، فكلما كان المغاص غير عميق كلما توافرت به كميات كبيرة من المحار، والعكس صحيح، وأحسن المغاصات هو ما يكون قاعه مستوياً، ويقع في مياه صافية، ويتكون من رمل مائل إلى البياض فوق عشب المرجان^(٩٧)، ويتميز ساحل دولة الكويت بوجود العديد من مغاصات اللؤلؤ الشهيرة، وبوفرة كميات المحار فيها، وكان يطلق عليها قديماً اسم هيرات العدان^(٩٨)، ومنها "مغاص النويصيب، ومغاص رأس الزور، ومغاص الضباعية، وأم الطين، وأم الحصى" وتتميز مغاصات الكويت بأنها غير عميقة، لذا كانت السفن الصغيرة تحمل أعداداً قليلة من الغواصين، ويتراوح عمقها ما بين اثنين إلى خمس باعات^(٩٩). وكانت سفن الغوص تسعى للعمل بالمغاصات القريبة من الساحل والموانئ؛ وذلك لقضاء أيام الراحة على السواحل، وليقوم البحارة بغسل ملابسهم والطبخ والتزود بالوقود، فهم يمكثون في الميناء ما بين يومين إلى ثلاثة أيام، وبمعدل مرة أو مرتين في الشهر، وهو ما يعرف باسم جداف^(١٠٠). وكان نوحدة السفينة يقوم بمتابعة البحارة أثناء الراحة في الميناء، فيدفع لهم مبلغاً من المال يسمى "الخارجية"؛ وهي سلفة مادية تسدد في نهاية الموسم^(١٠١).

وبعد الانتهاء من رحلة الغوص كان الطواشون^(١٠٢) يذهبون بسفنهم الفخمة إلى مغاصات الخليج لشراء اللؤلؤ من سفن الغوص مباشرة، وأحياناً يجلب الطواش معه جواهرجيا أو صائغا ذا خبرة كبيرة بأنواع اللؤلؤ لتقييم ما يعرض عليه من الأنواع الثمينة، ويرافقه أيضاً عدد من أصدقائه الذين يعينونه على شراء اللؤلؤ، وإقناع النواخذة بالبيع بسعر منخفض، أضف إلى ذلك أن الطواشين كانوا غالباً ما يقومون بإقراض النواخذة لضمان شراء ما يصطادونه في أثناء الموسم، وكثيراً ما باع النواخذة محصولهم إلى الطواشين بأسعار زهيدة، وعلموا فيما بعد بأن الطواش باع اللؤلؤ في الأسواق القريبة مثل البحرين والكويت أو الأسواق العالمية بأثمان مضاعفة. أما إذا كان المبلغ الذي عرضه الطواش أقل من السعر الذي يراه النواخذة فإن اللؤلؤ في هذه الحالة كان يعرض على ما يسمى "بالمثمنين" لتقدير ثمنه، والذين كان من أشهرهم ابن الدويسان وابن راشد، ثم يقوم النواخذة ببيعها إلى الطواش الذي يقوم بخصم دينه من الثمن، وتوزيع باقي الثمن على البحارة ومالك السفينة بالطريقة المعهودة. وكان من أشهر الطواشين الكويتيين آنذاك هلال فحجان المطيري، والذي كان يعتبر من أشهر تجار اللؤلؤ في المنطقة في بداية القرن العشرين، إذ استطاع تكوين ثروة ضخمة من هذه التجارة قدرت بحوالي سبعة ملايين روبية في فترة الثلاثينيات من القرن الماضي^(١٠٣).

كما برز نوع من المتعاملين الأقل أهمية في هذه السلعة وهم صاغة الذهب الذين كانوا يتوجهون إلى النواخذة مباشرة لشراء احتياجاتهم السنوية من الحلي الذي يستخدمونه في محلاتهم، وكانوا يتوجهون إلى نقعة الشمالان أو الغنيم لشراء التباية^(١٠٤)، وقد يشترك عدد كبير منهم في صفقه واحدة عندما تكون فوق قدرة أحدهم، وكثيراً ما كانت "التباية" تعرض للبيع في مزاد ليقوم بالتنافس عليها عدد من الطواشين الصغار أو الصاغة ليحصل عليها من يعرض أفضل الأسعار، أما الكميات الكبيرة والتمينة من اللؤلؤ فكانت تباع في البحرين أو الهند^(١٠٥).

(١) الحكومة الكويتية وتشجيع استخراج اللؤلؤ:

ارتبط اهتمام الحكومة الكويتية باستخراج اللؤلؤ بأهميته للاقتصاد الكويتي منذ نهاية القرن الـ ١٩ وحتى منتصف القرن العشرين لما أصبح يحققه من دخل لحكام الكويت الذين اهتموا كبقية شيوخ المناطق الساحلية العربية بتحقيق دخل من مصائد اللؤلؤ؛ وذلك بفرض ضرائب على سفن الغوص، حيث أقدم الشيخ مبارك الصباح على فرض ضريبة على كل سفينة غوص بما يقابل نصيب غواص في نهاية الموسم وعرفت تلك الضريبة باسم " فلاة الشيوخ" (١٠٦). وقد استمرت عملية تحصيل هذه الضريبة مع استمرار حرفة الغوص على اللؤلؤ والتي حصل من ورائها الحاكم على أموال طائلة خصوصاً أيام ازدهار تجارة اللؤلؤ في أواخر عهد الشيخ سالم المبارك وأوائل عهد الشيخ أحمد الجابر حتى أنها شكلت ١٠% من مجموع الضرائب التي تقوم الإمارة بتحصيلها. وقد استمر الشيخ أحمد الجابر في تحصيل هذه الضريبة رغم قلة دخل الغواصين، وكساد مهنة الغوص حتى قام المجلس التشريعي عام ١٩٣٨م بإلغاء المبالغ المحصلة من الغواصين نظراً لفقرهم، بيد أن الشيخ عبد الله السالم عاد لفرضها من جديد بعد أن خفضها إلى نصف الضريبة السابقة (١٠٧).

أما بالنسبة لجمع ضريبة الغوص فقد كان يتم بواسطة شخص من خدم الحاكم في أول الأمر، ثم تطور إلى تعيين شخص على دراية بجمع الضرائب (١٠٨)، وذلك بعد جرد المراكب عند انتهاء موسم الغوص، والمرور على النواخذة والغواصين لجمع قيمة الضريبة، وكانت تلك العملية تستغرق شهوراً لإتاحة المجال أمام النواخذة لبيع محصولهم، ثم يقوم بعدها الشخص بتسليم المبالغ إلى كتاب الحاكم، ومن ثم تسلم إلى الحاكم، والذي يودعها بدوره في خزانة الإمارة لكي يتمكن من الإنفاق على الخدمات المختلفة، واستمرت حتى أواخر الأربعينيات، ثم ظهرت بدلا منها ضريبة الدخل على شركات البترول.

برز تجار اللؤلؤ كمولين أساسيين لهذه التجارة، إذ إن معظم نواخذة الغوص لا تتوفر لديهم مبالغ نقدية تكفي لتجهيز سفنهم لرحلات الغوص، لذا كان لابد من اقتراض الأموال لتمويل موسمهم من تجار اللؤلؤ والطوايش " أو من المسقمين (١٠٩) أو التجار الهنود مقابل منحهم الحق في شراء المحصول بنسبة تراوحت ما بين ١٠% و ٢٠% من قيمة اللؤلؤ السوقية ثم يقومون بعدها بتجهيز السفينه بمستلزمات الرحلة، كما يقومون بإقراض كل بحار مبلغاً من المال قبل السفر بأيام معدودة لكي يقوم البحار بتوفير أموال لأسرته، وشراء الطعام والشراب اللازم لهم أثناء غيابه للغوص (١١٠). وهناك التسقام؛ وهو مبلغ من المال يقوم النواخذة بتسليفه لبحارته في فصل الشتاء، وهذا المبلغ تحدده قدرته المالية، وطلب البحار، ففي الشتاء يكون البحارة عاطلين عن العمل، لذا يحرص النواخذة على ربط البحارة الأكفاء بهم عندما يحين موسم الغوص، وأحياناً تكون عبارة عن مواد غذائية كالأرز والتمر، وتتراوح ما بين ١٠% و ٢٥% عن الموسم الواحد.

وهكذا فقد ارتبط العمل بمنظومة الغوص، واستخراج اللؤلؤ بشبكة من الديون بين الآلاف الذين كانوا يساهمون في تلك العمليات، والتي عكسها ألان فاليرس " Alan Villiers" القبطان الأسترالي الذي زار الكويت في عهد الشيخ أحمد الجابر، ووصف رحلته عام ١٩٣٩م "مع النواخذة النجدي، والتي قضى خلالها ستة أشهر على ظهر السفينة " بيان" عندما قال: "عندما كنت في الكويت قدر عدد المساهمين في استخراج

اللؤلؤ بثلاثة آلاف شخص، وكان النظام الاقتصادي بكامله مبنياً على الاستدانة، والجميع تحت أعباء الديون^(١١١).

وقد تدخل حكام الكويت لحل المشاكل التي كانت تعترض نشاط الغوص واستخراج اللؤلؤ، فعندما أضرب عدد كبير من الغواصين عن العمل بالمغاصات في أواخر عشرينيات القرن العشرين، وقام أرباب السفن برفع الأمر إلى الشيخ أحمد الجابر الصباح، استدعى بعض المضربين لبحث الأمر معهم، وللوقوف على وجهة نظرهم، فشرحوا له أن السلفة التي يأخذونها من "النواخذة" لا تكفي لتسديد الديون المترتبة عليهم نتيجة تركهم لعائلاتهم لفترة طويلة دون طعام، فاقترح عليهم التوقف عن دفع ما عليهم من ديون لهذا العام، مع امتناع الحكومة عن النظر في أي دعوى تقام ضد أي منهم، وقد وافق هذا الحل الغواصين وانتهى أمر الإضراب^(١١٢).

وفي الوقت نفسه كان هناك أشخاص لهم خبرتهم في شؤون الغوص قاموا بدور الوساطة بين العاملين في الغوص والقائمين عليه، ويسمى الواحد من هؤلاء بالسالفة؛ أي "المحكمين"^(١١٣)، منهم سليمان اليعقوب، وإبراهيم المضاف وهو من أشهر من مارسوا مهنة السالفة في الكويت منذ عهد الشيخ مبارك الصباح حتى أيام حفيده الشيخ أحمد الجابر، ويعتبر سالم بن أبو قمار المتوفي عام ١٩٥٨م آخر هؤلاء في تاريخ الكويت^(١١٤).

وقد شهدت ثلاثينيات القرن العشرين بعض المحاولات لتنظيم عمل الغوص والغواصين خصوصاً بعد الأزمة الاقتصادية، وكساد تجارة اللؤلؤ الطبيعي، فأصدرت إعلاناً من المحكمة في عام ١٩٣٣م يبين مسؤولية البحارة والنواخذة، وعلاقة كل منهما بالآخر^(١١٥)، كما قام المجلس التشريعي الذي تأسس عام ١٩٣٨م بمحاولة حل المشاكل التي تقع بين النواخذة والغواصين؛ وذلك بتشكيل لجنة في أكتوبر من نفس العام من كبار نواخذة الغوص والخبراء في ذلك المجال لسن قانون للغوص، وتكونت اللجنة من راشد بن أحمد الرومي وعبد الله بن ناصر بورسلي وأحمد بن راشد النجادة وسعود المضاف وعلى البنوان^(١١٦)، وتمخضت اجتماعاتهم العديدة عن تدوين قانون للغوص، بيد أنه لم ير النور بسبب حل المجلس. وفي عام ١٩٣٩م تم إنشاء "دائرة محاسبة الغواصين" لتنظيم العلاقة بين العاملين بمهنة الغوص^(١١٧). وفي عام ١٩٤٠م صدر قانون من قبل حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر نظم علاقة العمل بين النواخذة والبحارة، وحدد مسؤولية كل منهم وحقوقه وواجباته بالتفصيل، وقد اشتمل القانون على ٥١ مادة تناولت كل صغيرة وكبيرة لرفع الظلم عن البحارة، ومعرفة كل طرف بحقوقه وواجباته^(١١٨).

(٢) الاهتمام بصناعة السفن :

ارتبط الاقتصاد الكويتي آنذاك بالبيئة البحرية، وبسبب شح الأمطار، وقسوة البيئة الصحراوية، فغلب الطابع البحري على المجتمع الكويتي، ونتيجة لاعتماد أهل الكويت على الأنشطة البحرية فقد ساعدهم ذلك على امتلاك الخبرة في تصميم السفن وصناعتها، وأطلق على هذه المهنة اسم "القلافة"^(١١٩)، وقد راجت هذه الحرفة وازدهرت بعد أن تعددت وتنوعت السفن المصنعة، ومنها:

سفن الغوص؛ الجالبوت والسمبوك والشوعي والبتيل. وسفن التجارة؛ اليوم والبعلة والبقارة. وسفن الصيد؛ الشوعي الصغير والجالبوت الصغير. وسفن نقل الماء؛ بوم الماء. وسفن القطاعة؛ السنبوك واليوم والجالبوت^(١٢٠)، هذا فضلاً عن السفن الصغيرة لنقل الأفراد والأغراض الكلهوري والبلم والتشالة.

كما تنوعت الأخشاب التي كانت تصنع منها السفن، وكان التجار والنواخذة يأتون بالأخشاب والمواد اللازمة لبناء السفن من الهند لانخفاض أسعارها، ومن أهمها خشب

الساج وخشب المنتبي وخشب الجنقلي وخشب الفيني^(١٢١). و كان تصنيع السفن من العمليات الدقيقة والمعقدة، والتي تحتاج إلى تفاصيل كثيرة يصعب على أي شخص ذي خبرة قليلة العمل فيها لكثرة القطع المكونة للسفينة، وأسمائها، وموضع كل قطعة^(١٢٢).

وقديماً كان يتم بناء السفن بالكويت في أحواض تسمى النقع^(١٢٣)؛ وهي مراسي صغيرة على الساحل. وقد حرص ملاك السفن وصناعها على بناء مساكنهم قريباً جداً من البحر لكي يتمكنوا من سحب قواربهم إلى الدرجات المقامة أمام الأبواب الخارجية، أو لبناء سفن جديدة على الساحل أمام المنازل^(١٢٤)، وكان يقام من أجل السفينة كثير من العمائر^(١٢٥)، وكانت السفن تظلي بمادتين هما الصل والشونة^(١٢٦).

وكان العاملون في حرفة صناعة السفن لهم تخصصات وهيكل تنظيمي من حيث مراكز العاملين؛ فهناك الأستاذ وهو "مهندس السفينة" الذي يضع تصاميمها، ويوجه العمال، وهو متمكن من عمله بالخبرة والممارسة، ولا تقتصر وظيفته على ذلك، بل هو من يعيد إصلاحها إذا حدث فيها خلل، كما كان يعهد إليه بمرافقتها خلال رحلاتها الطويلة في مقابل أسهم يحصل عليها، وتبلغ حوالي ٢٥٠ روبية، والقلاف وهو نجار السفينة، والضراريب؛ وهم الذين يقومون بدق المسامير، والمزوري؛ وهو حامل الأخشاب، والوليد؛ وهو الصبي الذي يقوم بمساعدة العمال^(١٢٧). ويورد القطامي أسماء أشهر وأمهري صناعات السفن في الكويت وهم "الحاج سليمان وولده أحمد" والحاج صالح بن راشد وإخوانه جاسم وعبد الله، والحاج محمد بن بدر، كما يؤكد ديكسون "DICKSON" ذلك قائلاً: "تعتبر أسرة الحاج أحمد ووالده "سلمان" في الكويت أهم أسرة في إعداد التصميمات الخاصة بالقوارب البحرية، وكثير ممن زاروا الكويت حصلوا من هذه الأسرة على نماذج حقيقية لأنواع مختلفة من السفن كالبعلة والبوم... الخ"^(١٢٨).

وكانت السفن الكويتية حتى نهاية القرن الثامن عشر، سفن صغيرة الحجم، وما إن أطل القرن التاسع عشر حتى تبنى الكويتيون صناعة "البغلة" للنقل التجاري إلى الهند واليمن دونما الحاجة إلى الاعتماد على ميناء مسقط كوسيط تجاري^(١٢٩). كانت السفن الشراعية الكويتية تدخل شط العرب لتحمل الماء والمواد الغذائية المختلفة والتمور إلى الكويت ومناطق الخليج العربي والهند واليمن وساحل أفريقيا الشرقي، وتجلب بضائع متنوعة إلى الخليج العربي والعراق. وفي أواخر القرن التاسع عشر توصل صناعات السفن الكويتية إلى لصناعة البوم كسفينة نقل بدل البغلة، والذي أثبتت صلاحيته وبجدارة لعبور المحيط الهندي وسواحل أفريقيا والهند، ولكنه لم يكن يُداني البغلة من حيث الحجم، بل كان سفينة نقل متوسطة الحجم لا تزيد حمولتها عن ١٥٠ طناً. ولما تولى الشيخ مبارك الصباح الحكم، وازدهرت تجارة الكويت، نشطت صناعة السفن، وجذبت الأيدي العاملة^(١٣٠) بعد أن زادت الحاجة إلى بناء السفن الصغيرة والكبيرة مع سهر الشيخ مبارك على حفظ التجارة من السلب والنهب، وقضائه على أعمال القرصنة البحرية، وتشجيعه على صناعة السفن الكبيرة؛ عن طريق جلب المعدات والأدوات للتجار كي يستطيع التاجر الكويتي الوصول بتجارته إلى موانئ البحار والمحيطات البعيدة.

لهذا هاجر صناعات السفن الخليجيين والذين عرفوا باسم البحارنة "BAHARNA"، فسكنوا الكويت ومارسوا هذه الحرفة دون سواها^(١٣١)، كذلك جاء العديد منهم من موانئ مسقط ولنجة وجزيرة قشم. ويذكر القطامي "أن المراكب التي كانت تصنع بالكويت كانت مشهورة بمتانتها وجودتها، وصلاحيتها للملاحة، وكان صناعاتها

يقومون بالنجارة والحدادة، وأجادوا هذه الصنعة بالممارسة الطويلة حتى أصبحوا من الصناع المهرة" (١٣٢). ويذكر ديكسون أنه في بداية القرن العشرين وبالتحديد في عام ١٩٠٤م - كان الإنجاز السنوي من السفن يتراوح ما بين ٢٠ - ٢٥ سفينة، يكسب من خلالها ٣٠٠ تاجر معيشتهم (١٣٣).

وباندلاع الحرب العالمية الثانية و تدهور حرفة الغوص على اللؤلؤ، ومنع البواخر من إحضار المؤن والبضائع إلى الخليج العربي، ازداد الطلب على صنع السفن في الكويت لتقوم بنقل البضائع الاستهلاكية بدلا من البواخر، وعندما احتاج الحلفاء أثناء الحرب العالمية الثانية إلى سفن لمساعدة جنودهم في عبور شط العرب بمعداتهم وآلياتهم، فكروا في بناء سفن جديدة للسير خلف البوارج الحربية البريطانية لنقل الأسلحة المختلفة، ونقل الأطباء (١٣٤)، ولم يجدوا أمهر من صناع السفن الكويتيين للقيام بهذه المهمة المستعجلة، ولهذا أبرمت وزارة الحربية "WARE DEPARTEMEN" عقدا مع الأستاذ أحمد بن سلمان ومساعديه من القلائفة في عام "١٩٤٢-١٩٤٣م" (١٣٥) لبناء ٤٠ سفينة من "الدوب" (١٣٦) بتكلفة ٢٨٠٠ روبية لكل سفينة شريطة أن يقوم الإنجليز بتوفير وسيلة النقل لصناع السفن من مدينة الكويت إلى منطقة الشويخ حيث كانت تصنع السفن للقوات البريطانية، وتوفير وجبة الطعام، وأجرة العمال (١٣٧).

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أخذت صناعة السفن الشراعية في التدهور. تقول زهرة ديكسون إن "ألان فاليرس" الذي قام برحلة تجارية بحرية على متن سفينة كويتية قال " إنه لم يبق أكثر من ٥٠ سفينة من طراز البغلة في المياه العالمية؛ وذلك لأنه قد جرى تفكيكها، واستخدمت ألواحاً للحريق"، وبضيف القطامي أنه في عام ١٩٤٥م بدأ استخدام محركات تعمل بالديزل في السفن الشراعية، وباستخدام هذه الآلات أخذت السفن الكبيرة تنقرض تدريجياً. وفي عام ١٩٥٠م لم تبحر سوى ٥٠ سفينة شراعية كويتية إلى الهند، إضافة إلى حوالي ١٤ سفينة ذات محركات "لنجات". وما إن أطلت الستينيات من القرن العشرين حتى توقفت حركة النقل التجاري في الكويت، ولم يبق منها سوى سفن صغيرة تستخدم المحركات (١٣٨). ويرجع اضمحلال الأسطول الكويتي وانقراضه إلى اكتشاف النفط، ولولا استمرار صيد الأسماك، وإدخال المحركات في السفن التي تقوم به لما استمرت صناعة السفن الكويتية في الكويت حتى نهاية القرن العشرين .

(٣) تنوع أساليب صيد الأسماك:

كان لموقع الكويت على الخليج العربي، وفقر البيئة بالموارد الغذائية أثره الواضح في الاعتماد على الأسماك كمورد اقتصادي وغذائي رئيسي، بالإضافة إلى تصديرها إلى الأسواق المجاورة للأكل، أو تجفيفها لاستخدامها كعلف للحيوانات، وقد وفرت حرفة الصيد فرصة عمل للكويتيين شاركت بنسبة معقولة في الدخل القومي آنذاك، حيث أمدت الكويت بحوالي ١٠,٠٠٠ رطل من الأسماك يوميا في عشرينيات القرن العشرين، كان يستهلك جزء منها بالداخل، كما كان جزء من الأسماك يستخدم كعلف للحيوانات. (١٣٩)

وظلت عملية الصيد تجرى بشكل تقليدي حتى عام ١٩٤٥م لعدم توافر رؤوس أموال كبيرة تساعد في تطوير عملية الصيد، وشراء وسائل نقل يمكن أن تصل إلى أماكن الصيد الممتازة والغنية بالأسماك. بدأ تنظيم أعمال الصيد في عام ١٩٤٥م، حيث تأسست أول شركة لصيد الأسماك برأس مال قدره ٦٠,٠٠٠ روبية، أي حوالي ٤٤٤ دينار، وذلك كشركة مساهمة، قيمة السهم الواحد فيها ١٠٠ روبية، أي ما يقارب ٧,٥ دينار (١٤٠).

وقد استطاعت الشركة في بداية الأمر مواجهة الطلب المتزايد على الأسماك وتزويد السوق بحاجته منها، كما حققت أرباحاً طائلة، ولكن لم تلبث هذه الشركة أن حلت وبيعت محتوياتها ببيع ثمنها الأصلي^(١٤١)، وذلك بسبب ظهور البترول، وكثرة أعطال السيارات لرداءة الطرق البرية عند تحميل الأسماك باللوريات، وبعد المسافة مما زاد من مصاريف الشركة، وتراكم خسائرها، واضطرار أصحابها إلى حلها عام ١٩٤٨م. وقد استمرت عملية صيد الأسماك بالسفن الصغيرة حتى عام ١٩٥٦م، حيث بدأ إدخال السفن الكبيرة المزودة بالآلات والماكينات التي تعمل بالديزل بدلاً من الشراع والمجداف^(١٤٢).

- تحويل الكويت إلى مركز للشركات العابرة للبحار:

اكتسبت الكويت شهرة كبيرة كمحطة للقوافل المسافرة بين حلب وشرقي الجزيرة العربية، حيث كانت القوافل المارة بالكويت تحمل بضائع الهند التي تصل إلى الكويت بالسفن الشراعية^(١٤٣)، ومع مرور الوقت وزيادة النشاط التجاري، واستقرار الوضع السياسي، أصبحت الكويت محطة مهمة لتنزيل البضائع القادمة من الهند والمتجهة لبلدان الشرق الأوسط وأوروبا من خلال إعادة شحن البضائع الهندية والآسيوية إلى بغداد وحلب بواسطة قوافل الجمال لتأخذ طريقها إلى أوروبا بعد أن نقلت شركة الهند الشرقية مكتبها إلى الكويت، لتصبح أول شركة تعمل في ميناء الكويت بشكل أعطى الكويت أهمية كبرى، وحولها إلى مركز تجاري يمكن للجوء إليه من قبل المؤسسات التجارية الدولية أثناء الأزمات^(١٤٤).

وكان لاتفاقية الحماية التي أبرمها الشيخ مبارك مع بريطانيا دور كبير في توطيد العلاقات التجارية بين الكويت والهند، ونتج عن ذلك دخول العملة الهندية إلى الكويت بقوة خصوصاً مع ارتباط الهند بالتاج البريطاني، واعتماد الكويت بصورة أكبر على التجارة مع الهند التي شكلت العصب الرئيسي للحركة التجارية في الكويت، وخصوصاً بعد الاتفاقية المبرمة بين الشيخ مبارك والشركة البريطانية الهندية للملاحة "British Indian Navigation Company" التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية عام ١٩١٣م، كما قامت الشركة بافتتاح وكالة لها بالكويت، وكانت تقوم برحلات نصف شهرية من بومباي إلى الكويت، إضافة إلى قيام الشيخ مبارك بإنشاء وكالة له في بومباي لخدمة التجار الكويتيين وحفظ حقوقهم في الهند، وكان يدير هذه الوكالة السيد سالم السديراوي ومن بعده ابنه^(١٤٥). واستمرت الشركة في القيام بعمليات شحن ونقل البضائع من الهند إلى ميناء الكويت^(١٤٦)، كما قامت على تنزيل وتوصيل البضائع من البواخر إلى الفريضة حتى منتصف الثلاثينيات من القرن العشرين^(١٤٧)، كذلك قامت بدور فعال في مساعدة التجار الكويتيين على مواكبة التطور الهائل في العمليات التجارية، وحصلت على موافقة من الحاكم على توريد السلع التجارية البريطانية إلى الكويت، ولما ازداد نشاط الشركة قامت بافتتاح مكاتب لها في الكويت لتقديم الخدمات للتجار البريطانيين والكويتيين^(١٤٨).

وفي فبراير من عام ١٩١١م تم تأسيس شركة "المراكب المحدودة" في بومباي كمحاولة لتطوير وسائل النقل البحري بين الكويت والهند على يد عدد من كبار التجار الكويتيين ومنهم الشيخ جاسم بن محمد آل إبراهيم، والذي تولى منصب رئيس مجلس إدارتها فيما بعد^(١٤٩)، وكان اختصاصها النقل البحري للمسافرين^(١٥٠). وقد بلغ رأسمال الشركة ٢٥٠,٠٠٠ روبية مدفوعة بالكامل، ومقسمة إلى ٥٠٠ سهم، قيمة السهم ٥٠٠ روبية. ومع ازدياد البواخر القادمة إلى الكويت وخصوصاً من الولايات المتحدة الأمريكية

ودول أوروبا أصبحت عمليات النقل والتزليل في ميناء الكويت تحتاج إلى تنظيم أكثر، لذلك تقدم جاسم بودي - وهو أحد تجار الكويت آنذاك - في عام ١٩٣٥م باقتراح للشيخ أحمد الجابر بإنشاء شركة وطنية للقيام بنقل وتزليل البضائع من البواخر إلى الفرضة، فرحب الشيخ بالفكرة، وتم تأسيس شركة مساهمة باسم " شركة النقل والتزليل "حمال باش" برأسمال قدره ١٠٠,٠٠٠ روبية، ساهم فيها عدد من تجار الكويت، وتم تشكيل مجلس إدارة خاص بها ضم خالد الزيد الخالد، وسيد ياسين الغربللي ومجموعة من المساهمين الكويتيين منهم الحاج عبد الكريم أبل "ممثلاً للشيخ أحمد الجابر" والحاج عبد الرحمن البحر والحاج عبد المحسن الخرافي^(١٥١)، وبدأت الشركة أعمالها في عام التأسيس وذلك بتصنيع عدة تشاويل كبيرة لحساب الشركة، كما تم تصنيع عدد من الدوب الكبيرة المصنعة محلياً لمواكبة الزيادة الكبيرة التي طرأت على البضائع الواردة إلى الكويت، وعدد من اللنجات والتكات^(١٥٢)، لتحميل البضائع وإيصالها إلى الفرضة، وفي عام ١٩٥٣م تم حل الشركة وإدماجها مع دائرة الجمارك الملحقة بدائرة الموانئ آنذاك^(١٥٣). ومنذ نهاية الحرب العالمية الثانية وحتى الاستقلال تردد على الكويت العديد من البواخر الأجنبية بعد أن افتتح العديد منها خطوطاً ملاحية له بين الكويت وأوروبا والولايات المتحدة الأمريكية وبلدان الشرق الأقصى وأستراليا ودول شرق وجنوب أفريقيا مما أدى إلى وجود أكثر من خط ملاحى بين أوروبا والكويت^(١٥٤).

Abstract**Political power and foreign trade of Kuwait under the British protectorate****(1899-1961)Historical study****By Nawal Khalaf**

The study was titled "Political Power and Kuwait's Foreign Trade Under the British Protection (1899-1961 AD)". It dealt with political stability in Kuwait, which paved the way for the political authority to activate Kuwait's foreign trade. After Sheikh Mubarak signed the protection treaty with Britain in the year (1899 AD), he realized that trade is important for Kuwait and Kuwaiti citizens, and he sought by all means to create the appropriate environment for the renaissance of the economy, so he was interested in establishing commercial agencies abroad, to help Kuwaiti merchants and the Kuwaiti community in "India, Yemen and East Africa". This helped revitalize trade and its prosperity in his era, it also dealt with the role played by the Kuwaiti Commercial Port in facilitating trade activities since the establishment of the emirate in general, as it is the backbone of the movement of goods that come to it or cross through it to various countries of the world, and the interest in organizing Kuwaiti customs, which has been closely linked to the establishment and development of ports. That is through the procedures that have been taken to determine the percentage of customs duties in a way that balances the emirate between achieving customs revenues and encouraging trade, in a way that transforms Kuwait into a major commercial center in the region. As well as dealing with the role played by the markets and their regulation in the disposal of products and goods of various types and sources, both in land and in the sea. This made Kuwait a center for the caravan and transit trade at that time. Moreover, the study had attracted the rulers interests in diversifying sources of income by encouraging pearl diving, which resulted in that Kuwait sends its goods to Alshaam and Hijaz, and even to Astana. Another interest is making ships, especially large ones, so that the Kuwaiti merchant can reach its trade to ocean ports and using them aswell for diversified fishing methods. Finally, the study dealt with how Kuwait turned into a commercial center in the northern Gulf after it was established, by building a large commercial fleet of sailing ships to transport goods from Kuwait to Basra and the coasts of the Arabian Gulf and the ports of India, Ceylon, East Africa and Iran, where it became a center for companies crossing continents and seas.

الهوامش

- (١) عادل محمد العبد المغنى، الاقتصاد الكويتي القديم، ط ٢، مطابع القبس التجارية، الكويت، ١٩٨٧ م، ص ١٤٣.
- (٢) مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت والهند،، الكويت، ٢٠٠٦ م، ص ١٠، ١١.
- (٣) حسين سليمان محمود، الكويت ماضيها وحاضرها، المكتبة الأهلية، بغداد، ١٩٦٨ م، ص ١٩٣.
- (٤) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٣٩٤.
- (٥) الفرضة: هي مكان رسو السفن، أو محطة السفن، وكانت تمثل ميناء الكويت الوحيد لاستلام البضائع القادمة من البحر. انظر: حمد محمد السعيدان، الموسوعة الكويتية المختصرة، ج ٣، ط ٢، وكالة المطبوعات، الكويت، ١٩٨١ م، ص ١١٢٨ .
- (٦) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٥٩٢.
- (٧) جمال زكريا قاسم، نشأة الجمارك الكويتية، مركز الدراسات الكويتية، الكويت، ٢٠٠٠ م، ص ٥١.
- (٨) الميجور نوكنس : الوكيل السياسي البريطاني في الكويت.
- (٩) محمد رشيد الفيل، الجغرافية التاريخية للكويت، ط ٢، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٥ م، ص ٥٩٢ ..
- (10) Kuwait political A Gency -Arabic Documents (1899 – 1949) Internal Affairs Vol-5 Letter from Shaikh Mubarak al – Subah to Major S.G knox accepting boundaries of Bander Shuwaikh lands leased to British Government ، P٣٨١: .
- (11) Kuwait polilical Agency-Arabic Documents (1899 – 1949) ، Internal Affairs Vol-5 Accept lance of by Major S.G knox on behalf of British Government p 382-384.
- (١٢) جمال زكريا قاسم، "نشأة الجمارك الكويتية"، ص ٥٢.
- (13) Record' of Kuwait، Arabic Documents.(1899 – 1949) Internal Affairs Vol٤ -١ Captain W H shakespear , political Agent , Kuwait to political Resident , Bushire , 28 May 1913، P: 394-395.
- (١٤) جمال زكريا قاسم، "نشأة الجمارك الكويتية"، ص ٥٣-٥٥.
- (15) Records of Kuwait Arabic Documents (1899-1949) ، Internal Affairs ، vol-1؛Memorandum Communicated by foreign office to Ambass-sador 29 July 1911، p :457.
- (16) F.O.78/5114 Memorandum on Kuwait, confidential, foreign Office, 29th October 1901.
- (١٧) سعاد الصباح، سعاد الصباح، مبارك الصباح مؤسس دولة الكويت الحديثة، ط ١، دار الصباح للنشر، الكويت، ٢٠٠٧ م، ص ١٩٩.
- (١٨) مجلة الرائد" نادى المعلمين"، المجلد الثاني، السنة الثانية، (١٩٣٥ - ١٩٥٤ م)، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ١٩٩٩ م، ص ٤٥٤.
- (١٩) موسى غضبان الحاتم موسى غضبان الحاتم، التطور الاقتصادي في الكويت (١٩٤٦-١٩٧٣ م)، ط ١، مطبعة الجامعة، الكويت، ٢٠٠١ م، ص ٥٧.
- (٢٠) الثلث: هي ضريبة على المنازل تقضي بدفع ثلث قيمة كل بيت عند البيع، فقد كان الشيخ يقدم الأرض مجاناً للكويتيين لبناء المساكن لهم ولأسرهم بناء على حاجتهم. انظر: سعاد الصباح، مرجع سابق، ص ١٥٠.
- (٢١) هنادي بدر البصارة، وفاء أحمد الدرويش، الموانئ بين الحاضر والماضي، مؤسسة الموانئ الكويتية، الكويت. ص ٣٣.

- (٢٢) محمد الفرحاني، الكويت بين الأمس واليوم، طباعة ونشر محمد خير النقطة ومحمد الميداني، دمشق، ١٩٥٩م، ص ٢٥٤.
- (٢٣) موسى غضبان الحاتم، " التطور الاقتصادي في الكويت "، ص ٢٣٤.
- (٢٤) محاضر مجلس الإنشاء، جلسة ٤٢٥، ١/ ١٢ / ١٩٥٨.
- (٢٥) إبراهيم عبده، دولة الكويت الحديثة، مؤسسة سجل العرب، القاهرة، ١٩٦٢م، ص ١٣٩، ١٤٠.
- (٢٦) حسن سليمان محمود، مرجع سابق، ص ٦٩.
- (٢٧) محمود قلعة جي، " الكويت المستقلة، الدولة العربية الناشئة "، مكتب الخليج العربي، بيروت، ١٩٦١م، ص ٨٩.
- (٢٨) برج المراقبة في الميناء يقع بالقرب من رأس العجوزة عند الضوء الأخضر.
- (٢٩) عبد الرحمن النياربي، تطور الموانئ البحرية التجارية الكويتية، ط ١، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ٢٠٠٢م ص ٤٠.
- (٣٠) إبراهيم عبده، مرجع سابق، ص ١٤١.
- (٣١) محمود قلعة جي، مرجع سابق، ص ٨٩.
- (٣٢) لوريمر ج.ج، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج ١، ترجمه قسم الترجمة بالديوان الأميري - قطر، ١٩٦٧م، ص ١٥٠٦-١٥١٠.
- (٣٣) نفس المرجع، ص ٥٦، ٥٧.
- (٣٤) الصنقر: هو بوابة السور الثاني للكويت، والذي تم بناؤه عام ١٨١٥م، وتقع هذه البوابة بالقرب من المدخل الجنوبي للسوق الداخلي، وهي كلمة تركية الأصل . انظر محمد عبدالهادي جمال، نفس المرجع، ص ٢٢ .
- (٣٥) البروة : قطعة من الورق تمثل إيصال استلام. انظر: أحمد المزيني، مرجع سابق، ص ٧٠ .
- (٣٦) الودي: هي الضريبة التي كانت تحصل على البضائع الخارجة من الكويت إلى البادية. لمزيد من المعلومات انظر: نفس المرجع، ص ٦٩ .
- (٣٧) سيف مرزوق الشمالان، من تاريخ الكويت، ذات السلاسل، الطبعة الثانية، الكويت، ١٩٨٦، ص ١٧٠.
- (٣٨) حسن سليمان محمود، مرجع سابق، ص ٥٠.
- (٣٩) عبد العزيز الرشيد، تاريخ الكويت، دار القرطاس للنشر، الكويت، ١٩٩٩م، ص ٣٢١، ٣٢٢.
- (٤٠) نجاة الجاسم: التطور السياسي والاقتصادي للكويت ما بين الحربين "١٩١٤-١٩٣٩م"، ط ٢، الكويت، ١٩٩٧م، ص ٦٠.
- (٤١) عبدالملك التميمي، أبحاث في تاريخ الكويت، ط ٢، دار القرطاس، الكويت، ٢٠٠٦م، ص ٢٨.
- (٤٢) أحمد المزيني، مرجع سابق، ص ٧٧.
- (٤٣) نفس المرجع، ص ٨٤.
- (٤٤) اللؤلؤ الصناعي الياباني: هو اللؤلؤ الذي قام بزراعته في اليابان (كوكيشي ميكيموتو) عام ١٨٩٣م، وكان سببا في كساد تجارة اللؤلؤ الطبيعي. انظر: <http://www.omanlover.org>
- (٤٥) المسابلة: من السبل أي الطرق، ويقصد بها مجيء العرب إلى الكويت لشراء ما يحتاجونه منها، وغالباً تكون الرحلة في الشتاء، وأكثر ما يجيء المسابلة إلى الكويت من نجد. لمزيد من المعلومات انظر: أمين الريحاني، ملوك العرب، ج ٢، دار الجبيل، بيروت، ١٩٨٧م، ص ١٦٢.

- (٤٦) تأسست بلدية الكويت في ١٣ أبريل ١٩٣٠ م، وفي عام ١٩٣٢ م شكّل أول مجلس بلدي، انظر، نجاة عبد القادر الجاسم، بلدية الكويت في خمسين عاماً، بلدية الكويت، الكويت، ١٩٨٠م، ص ١٩-٣٠ .
- (٤٧) نجاة عبد القادر الجاسم، " التطور السياسي والاقتصادي "، ص ١٨٤ .
- (٤٨) سجلات الجمارك والموانئ "١٩٦١ - ١٩٦٢م"، مرجع سابق، ص ٨ .
- (٤٩) سجلات الجمارك والموانئ، مصدر سابق، ص ٨-١٠ .
- (٥٠) سجلات الجمارك والموانئ، مصدر سابق، ص ١٥ .
- (٥١) حسين خلف الشيخ خزعل، تاريخ الكويت السياسي، خمسة أجزاء، دار مكتبة الهلال، بيروت، ١٩٦٥م. ص ٢٨، ٢٩ .
- (٥٢) العملة المستخدمة كانت الدينار الكويتي؛ وذلك لإصدار النقد الكويتي عام ١٩٦١م، وكل دينار كويتي يقابله (١٣,٣٣ روبية)، حيث إن ٥٣,٣ مليون روبية تقريبا = ٤,٣ مليون دينار كويتي. انظر: محمد عبد الهادي جمال، " نشأة الجمارك الكويتية "، ص ١٢٥ .
- (٥٣) محمد عبد الهادي جمال، " أسواق الكويت القديمة "، ص ٢١ .
- (٥٤) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٥٦٨ .
- (٥٥) المقايضة: هي عملية تجارية يتم بواسطتها شراء سلعة من التاجر، وتودع مقابلها سلعة بنفس السعر تقريبا. انظر: موسى غضبان الحاتم، تاريخ الجمرک البري في الكويت (١٩٢١ - ١٩٦١) ط١، الكويت، ٢٠١٠م، ص ٩٤ .
- (٥٦) محمد إبراهيم الشيباني، الكويت كما رآها السياسي الدانمركي باركلي رونكير، مركز المخطوطات العربية، ط ١، الكويت، ٢٠٠٤م، ص ٢٥، ٢٦ .
- (٥٧) أيوب حسين أيوب، من ذكرياتنا الكويتية، ط٢، مكتبة ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٤م، ص ٢٤ .
- (٥٨) محمد عبد الهادي جمال، " أسواق الكويت القديمة "، ص ٤٠ .
- (٥٩) نفس المرجع، ص ٢١ .
- (٦٠) المن: هو الوزن الذي كان يباع فيه الشعير، ويشرف على وزنه عدد من الموظفين المعيّنين من قبل الحكومة. لمزيد من المعلومات انظر: حمد محمد السعيدان، ج ٣، مرجع سابق، ص ١٤٧٨ .
- (٦١) الخان: هو مخزن على شكل حوش عربي تحيط به الغرف التي تستخدم لتخزين وبيع البضائع القادمة من الخارج. انظر: محمد عبد الهادي جمال، " أسواق الكويت القديمة "، ص ٤٥ .
- (٦٢) نفس المرجع، ص ٤٦ .
- (٦٣) نفس المرجع، ص ٤٥ .
- (٦٤) نجاة عبد القادر الجاسم، " التطور السياسي والاقتصادي "، ص ٢٤ .
- (٦٥) البرجوتن: كلمة هندية كانت تطلق على المحلات التي تبيع مختلف الأدوات واللوازم المنزلية كالصحن والملاعق والخیوط الخاصة بالخياطة والمقصات... الخ. لمزيد من المعلومات انظر: محمد عبد الهادي جمال، الحرف والمهن "، ص ٣٣٢ .
- (٦٦) أيوب حسين أيوب، مرجع سابق، ص ١٩١ .
- (٦٧) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٥٧ .
- (٦٨) محمد عبد الهادي جمال، " الحرف والمهن "، ص ٣٢٣، ٣٢٤ .
- (٦٩) أيوب حسين أيوب، مرجع سابق، ص ١٩١ .
- (٧٠) محمد عبد الهادي جمال، " أسواق الكويت القديمة "، ص ٤٦ .
- (٧١) نفس المرجع، ص ١٥٥ .
- (٧٢) أيوب حسين أيوب، مرجع سابق، ص ١٩٢ .
- (٧٣) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٥٧١ .

- (٧٤) الخرايز: جمع خراز و هو صانع المنتجات الجلدية كالنعل والأحزمة والقرب ذات الأحجام المختلفة لوضع الماء والسمن واللبن وغيرها من المنتجات، كما يقوم بإصلاح النعل القديمة، وأعمال خياطة النعل "النجدية" غير مكتملة الصنع. انظر : محمد عبدالهادي جمال، " أسواق الكويت "، ص ٢٠٣ .
- (٧٥) المسابغة: هي المبالغ التي تستوفى أسبوعيا من أصحاب الدكاكين. لمزيد من المعلومات انظر: محمد عبدالهادي جمال، نفس المرجع، ص ٢١١ .
- (٧٦) نفس المرجع، ص ٢١١ .
- (٧٧) مفردا تناك: وهو محترف صناعة التتاك ومشتقاته من محاقين وعلب وأباريق ولوازم تصنع من التتاك، وتلحم بالرصااص. انظر: حمد محمد السعيدان، ج ١، مرجع سابق، ص ٣٠٠ .
- (٧٨) المراريم : هي أنابيب كبيرة توصل مياه الأمطار من أسطح المنازل إلى المخازن. لمزيد من المعلومات انظر : محمد عبدالهادي جمال، " أسواق الكويت القديمة "، ص ٢٠٠ .
- (٧٩) نفس المرجع ، ص ٢٠٠ .
- (٨٠) أيوب حسين أيوب، مرجع سابق، ص ١٩٢ .
- (٨١) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٥٩٦ .
- (٨٢) الزل: تسمية تطلق على السجاد، مفردا زولية. لمزيد من المعلومات انظر: حمد محمد السعيدان، ج ٢، مرجع سابق، ص ١٩٤ .
- (٨٣) السعي: هي عمولة يأخذها الدلال أو السمسار نظير وساطته في بيع السلعة، وتكون بنسبة مئوية أو مقدار محدد. انظر: حمد محمد السعيدان، نفس المرجع، ص ٧٤٤ .
- (٨٤) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٥٦٨ .
- (٨٥) واجف: كلمة مشتقة من وقف، وسبب تسميته بهذا الاسم أنه سوق شعبي قديم يبيع فيه الناس سلعهم وهم واقفون في الطريق، وليس فيه مكان للجلوس؛ لأنهم باعة لا محلات لهم. انظر: حمد محمد السعيدان، ج ٣، مرجع سابق، ص ١٦١٥ .
- (٨٦) الدراعة: نوع من الملابس النسائية القديمة، وهي عبارة عن ثوب واسع ترتديه كبار السن من النساء. لمزيد من المعلومات انظر: نفس المرجع، ص ٥٦٩ .
- (٨٧) الديرم: هو نوع من مواد الزينة تستخدمه النساء لصبغ الشفاه؛ وهو عبارة عن قطعة صغيرة من قشور الأشجار. انظر: نفس المرجع، ص ٦٠٥ .
- (٨٨) محمد رشيد الفيل مرجع سابق، ص ٥٦٩ .
- (٨٩) الحراج : تعني سوق الدلالة أو سوق المزاد، وهو من أسواق الكويت القديمة، وتباع فيه الأمتعة والأثاث المستعمل، أما كلمة المقاصيص فتعني المفلسين. انظر: حمد محمد السعيدان، ج ٢، مرجع سابق، ص ٤٢٧ .
- (٩٠) محمد عبد الهادي جمال، " أسواق الكويت القديمة "، ص ٢٦٤ .
- (٩١) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٥٧١ .
- (٩٢) الدندرمة: هي البوظة أو البرد. لمزيد من المعلومات انظر: محمد عبد الهادي جمال، " الحرف والمهن "، ص ٢٧٣ .
- (٩٣) باب خوخة: هو باب صغير ذو دفة واحدة مثبت في الباب الكبير ذي الدفتين، ويستخدم للدخول والخروج من البيت، أما الباب الكبير فيستخدم عند إدخال أشياء كبيرة لا يتسع لها باب خوخة. انظر: محمد عبدالهادي جمال، " أسواق الكويت القديمة "، ص ٢٤٦ .

- (٩٤) لوريمر ج. ج، دليل الخليج، الجزء ٦، القسم التاريخي، ترجمة مكتب الترجمة بالديوان الأميري، الدوحة، ١٩٦٧م، ص ٣١٨٩.
- (٩٥) المغاصات: مفردا مغاص، وهي الهيرات، ومفردا هير. " حولي، عفيضان، البلداني، خلايوه، أبو ظلام، عمبضة، القرين، العدان، الخفجي، بوعصية، رأس الزور، رأس حليفة، أم الهيمان". انظر: يعقوب يوسف الغنيم، العدان بين شاطئ الكويت وصحرائها، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ٢٠٠١م، ص ٣٠ - ٣١ .
- (٩٦) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٢٧٨ - ٢٧٩.
- (٩٧) لوريمر ج. ج، ج ٦، مصدر سابق، ص ٣٠٥٢ - ٣٠٥٣.
- (٩٨) يعقوب يوسف الغنيم، العدان بين شاطئ الكويت وصحرائها، ص ٣٢.
- (٩٩) الباع أو البوع هو قياس بدائي طوله على امتداد اليدين مع الصدر حوالي أربعة أذرع أو ستة أقدام، وهو لقياس الحبال وعمق البحار والأبار. انظر: حمد محمد السعيدان، ج ١، مرجع سابق، ص ١٦٢.
- (١٠٠) عبد العزيز الرشيد، مصدر سابق، ص ٧٣.
- (١٠١) سيف مرزوق الشملان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، ج ٢، ط ١، مطبعة حكومة الكويت، ١٩٧٨م، ص ٩٤٠ .
- (١٠٢) هم تجار اللؤلؤ الذين يتعقبون سفن الغوص ويشتررون ما تجلبه من لآلئ ويجمعونها، وللطواشين سفينة خاصة تدعى (طواش طيارة)، ومن أشهر الطواشين هلال المطيري، وعبد الرحمن الرومي، وغيرهم. انظر: حمد محمد السعيدان، ج ٢، مرجع سابق، ص ٩٣٩ .
- (١٠٣) يوسف بن عيسى القناعي، مصدر سابق، ص ٦٧.
- (١٠٤) الثبابة؛ هي حصيلة الصيد أو اللؤلؤ المتوافر لدى النوخذة. انظر: محمد عبد الهادي جمال، " الحرف والمهن"، ص ١٠٩ .
- (١٠٥) نفس المرجع، ص ١٠٩.
- (١٠٦) أحمد المزيني، مرجع سابق، ص ٣٥.
- (١٠٧) سيف مرزوق الشملان، ج ١، مصدر سابق، ص ٣١٩ .
- (١٠٨) عادل محمد العبد المغني: الاقتصاد الكويتي القديم، ط ٢، مطابع القيس التجارية، الكويت، ١٩٨٧م - تاريخ العملة في الكويت، الكويت، ١٩٩٢م. ص ٤٩ .
- (١٠٩) المسقم: وجمعها مسقمون، وهم الأشخاص الذين يمتلكون المال، والموسرون الذين يقومون بتسليف صاحب السفينة مبلغا من المال نظير أن يقدم لهم محصول الموسم بسعر يوازي أربعة أخماس سعر السوق أي بنسبة ١٥ - ٢٠ % . انظر: أحمد المزيني، مرجع سابق، ص ٣٤، ٣٥ .
- (١١٠) نفس المرجع، ص ٢٦ .
- (111) Alan Villiers, Sons of Sindbad. New York, Charles Scribner's & Sons, 1969 - P.239.
- (١١٢) عبدالله خالد الحاتم، من هنا بدأت الكويت، ط ٣، المطبعة العصرية، الكويت، ٢٠٠٤م، ص ١٢٤.
- (١١٣) السالفة: عبارة عن عدد من الأشخاص العارفين بشئون الغوص، وكانوا بمثابة الحكم بين المتنازعين انظر: علي حسن الحمداني، الحرف اليدوية بين التاريخ والقانون في المجتمع الكويتي القديم "١٨٩٦-١٩٥٠"، ط ١، دار زيد للنشر، لبنان، ١٩٩٤م، ص ٢٥٢.
- (١١٤) نفس المرجع، ص ٢٥٢.
- (١١٥) سيف مرزوق الشملان، ج ٢، مصدر سابق، ص ١٢٤.
- (١١٦) محمد جمال عبد الهادي، " الحرف والمهن"، ص ١١٣ ..

- (١١٧) دفتر الغوص: هو دفتر أصغر قليلاً من حجم جواز السفر، وعدد صفحاته ٤٠ صفحة، وهو مجلد على غلافه الخارجي ورقة صغيرة مطبوع عليها "دائرة محاسبة الغواصين، اسم البحار، اسم النوخة، الرقم، وتحتوى الصفحة الأولى منه على "اسم النوخة - التاريخ - المبلغ بالروبية". انظر: سيف مرزوق الشملان ج٢، مرجع سابق، ص ١١٩.
- (١١٨) سيف مرزوق الشملان، ج٢، مصدر سابق، ص ١٠٣.
- (١١٩) قلافة السفن: تتسبب إلى القلاف، وجمعها قلايف؛ وهم الرجال الذين يصنعون السفن الشراعية الكبيرة والصغيرة بتسوية الأخشاب ونجارتها وقلافتها. انظر: حمد محمد السعيدان، ج٣، مرجع سابق، ص ١١٨٠.
- (١٢٠) محمد عبد الهادي جمال، "الحرف والمهن"، ص ٣٣.
- (١٢١) يعقوب يوسف الحجى، "النشاطات البحرية القديمة"، ص ٥١.
- (١٢٢) عيسى القطامي، دليل المحترار في علم البحار، ط ٣، الكويت، ١٩٦٤م، ص ٢٢٨.
- (١٢٣) النقع: هي عبارة عن حواجز من الصخور تمتد داخل البحر على شكل حظائر تتكسر عليها الأمواج، وصالحة لرسو السفن. انظر: عبد الرحمن النيباري، مرجع سابق، ص ٣٠.
- (١٢٤) زهرة ديكسون فريز، الكويت كانت وطني، ترجمة: فتوح الخترش، ط ١، ذات السلاسل، الكويت، ١٩٩٧م، ص ١٧٣.
- (١٢٥) العمائر: مفردا عمارة، وهو المكان الذي تباع فيه أدوات السفينة ولوازمها من حبال ومسامير وأخشاب والإسمنت والبوارى والباسجيل وحطب الوقود. انظر: حمد محمد السعيدان، ج ٢، مرجع سابق، ص ١٠٢٦.
- (١٢٦) الشونة: هو عبارة عن مزيج من الدهن؛ وهو مادة مقاومة للملوحة، ويطلق بها النصف الأسفل من السفينة المتأثر بالماء " غاطس السفينة ". انظر: حمد محمد السعيدان، ج ٢، مرجع سابق، ص ٨٣٤.
- (١٢٧) نجاة عبد القادر الجاسم - وآخر، تاريخ صناعة السفن بالكويت وأنظمتها المختلفة، الكويت، ١٩٨٢م، ص ٤٤.
- (128) Dickson H. R. P.، «Kuwait and her Neighbors» London 1956، p:34.
- (١٢٩) يعقوب يوسف الحجى، صناعة السفن الشراعية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط٣، الكويت، ٢٠٠٠م ص ١٢، ١٣.
- (١٣٠) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٣٩٤ - ٣٩٥.
- (١٣١) زهرة ديكسون فريز، مصدر سابق، ص ١٧٥.
- (١٣٢) عيسى القطامي، مرجع سابق، ص ٢٨٨.
- (133) Dickson، «Kuwait and her Neighbor» p: 37.
- (١٣٤) يعقوب يوسف الحجى، صناعة السفن الشراعية، ص ١٦٤.
- (١٣٥) على حسين الحمداني، مرجع سابق، ص ٢١٦.
- (١٣٦) الدوب: سفن مصنوعة من الخشب استخدمت في البداية لنقل البضائع من البواخر إلى الفرضة، وتم استبدالها فيما بعد بدوب مصنوعة من الحديد. انظر: محمد عبد الهادي جمال، " الحرف والمهن"، ص ٣٣.
- (١٣٧) على حسين الحمداني، مرجع سابق، ص ٦٩.
- (١٣٨) محمد عبد الهادي جمال، "الحرف والمهن"، ص ٣٥.

- (139) Records of Kuwait - Selected and edited by A de L Rush (1899-1961)•Economic Affairs•Vol-4•Report of economic and commercial condition , development and trade s in Persian Gulf April 1926•P :754.
- (١٤٠) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٢٥٥.
- (١٤١) موسى غضبان الحاتم، " التطور الاقتصادي الكويت "، ص ٣٣٤.
- (١٤٢) عادل محمد العبد المغني، " الاقتصاد الكويتي القديم "، ص ٧٧.
- (١٤٣) محمد عبد الهادي جمال، الموائى الكويتية بين الأمس واليوم، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ٢٠٠٢، ص ١٧-٢٣.
- (١٤٤) نفس المرجع، ص ٢٣.
- (١٤٥) سعاد الصباح، مرجع سابق، ص ١٧٥.
- (١٤٦) محمد رشيد الفيل، مرجع سابق، ص ٣٩٤، ٣٩٥.
- (١٤٧) يعقوب يوسف الإبراهيم، مرجع سابق، ص ٦١.
- (١٤٨) موسى غضبان الحاتم، " التطور الاقتصادي في الكويت "، ص ٢٧٩.
- (١٤٩) مقالة بهاء عبدالقادر الإبراهيم، مرجع سابق، ص ٣.
- (١٥٠) يعقوب يوسف الإبراهيم، مرجع سابق، ص ٩٣، ٩٤.
- (١٥١) عبد الله خالد الحاتم، مرجع سابق، ص ١٨٣.
- (١٥٢) اللنجات والتكات : هي سفن كبيرة تعمل بالديزل، وتستخدم لسحب التشاشيل والدوب المحملة بالبضائع لإيصالها إلى الفرضة. انظر: محمد عبد الهادي جمال، "الحرف والمهن "، ص ٣٨ .
- (١٥٣) نفس المرجع، ص ٥١٣.
- (١٥٤) الجمارك والموائى، التقرير السنوي لسنة ١٩٥٩-١٩٦٠م، مطبعة حكومة الكويت، ص ١٠ .