

تجارة الكويت البحرية في عهد الشيخ مبارك الصباح

1896-1915م

Kuwait's Maritime Trade during the Era of Sheikh Mubarak Al-Sabah 1896-1915 AD.

“谢赫·穆巴拉克·萨巴赫时代科威特的海上贸易（公元1896年至1915年）”

إعداد

د/ أنور معاشي مرزوق الظفيري

دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر

By

Dr. Anwar Maashi Marzouq Al Dhafiri

n-dh@outlook.com

تاريخ تسلّم البحث : 2023/8/21

تاريخ قبول البحث : 2023/9/11

ملخص الدراسة

شكلت التجارة البحرية أحد أهم مصادر الدخل في الكويت، قبل اكتشاف النفط، فكانت رحلات السفن من وإلى الكويت، وما تحمله من بضائع، المصدر الرئيسي للاقتصاد الكويتي، وقد ازدهرت هذه التجارة في عهد الشيخ مبارك الصباح، ومن ثم فإن هذه الدراسة تتناول تجارة الكويت البحرية في عهد الشيخ مبارك الصباح، أهم الصادرات والواردات، وطرق ووسائل النقل البحري للبضائع، وأهم السلع التي كانت تحملها السفن، وكذا دور الشيخ مبارك في تشجيع تلك التجارة، ومتابعة حركة البيع والشراء.

الكلمات الدالّة: الكويت، الهند، السفن الشراعية، الشيخ مبارك، النواخذة.

Abstract

Maritime trade constituted one of the most important sources of income in Kuwait, before the discovery of oil, so the trips of ships to and from Kuwait, and the goods they carry, were the main source of the Kuwaiti economy, and this trade flourished during the reign of Sheikh Mubarak Al-Sabah, then this study deals with Kuwait's maritime trade during the reign of Sheikh Mubarak Al-Sabah, the most important exports and imports, the methods and means of maritime transport of goods, and the most important goods that ships carry, as well as the role of Sheikh Mubarak in encouraging that trade, and following up the movement of buying and selling.

Keywords: Kuwait, India, sailing ships, Sheikh Mubarak, Nokhatha.

المقدمة:

ارتبطت الكويت بحكم موقعها الجغرافي بالبحر وما يرتبط به من أنشطة كصيد الأسماك والغوص عن اللؤلؤ وبناء السفن، وبحكم البيئة الصحراوية للكويت والتي وصفها الشيخ مبارك بقوله ((شيخ يحكم بلداً على حافة الصحراء)) فقد انطلق أبناء الكويت بحثاً عن الرزق في البحر حتى أصبحت التجارة البحرية أحد أهم مصادر الدخل في الكويت، إن لم تكن أهمها على الإطلاق، وعماد الاقتصاد الكويتي، وذلك قبل اكتشاف النفط، ونظراً لأهمية هذه التجارة فقد حرص حكام الكويت على متابعتها، ووضع النظم والقوانين التي تنظم هذه التجارة، خاصة في عهد الشيخ مبارك الصباح (1896-1915م)، ففي عهده انتعشت تجارة الكويت البحرية، وما يرتبط بها من أنشطة، وخاصة النقل البحري.

وعليه تهدف هذه الدراسة إلى الإجابة على عدة تساؤلات، منها:

- ما أهم صادرات وواردات الكويت البحرية؟
- ما الدول التي تاجرت معها الكويت، وما موقف بريطانيا منها؟
- ما دور حاكم الكويت الشيخ مبارك الصباح في تعزيز وتشجيع هذه التجارة، وما أثرها على الاقتصاد الكويتي؟

وقد تم تقسيم البحث إلى تمهيد وأربعة محاور، يتناول التمهيد تطور التجارة البحرية في الكويت، وتحول الكويت إلى أحد مراكز التجارة البحرية الرئيسية في الخليج العربي، بعد بناء السفن الشراعية الكويتية، والتي تمكنت من الوصول إلى الهند وسواحل أفريقيا، وبنافس المحور الأول: صادرات الكويت البحرية، وتنوع تلك الصادرات ما بين المنتجات الحيوانية والزراعية والصناعية، فعلى الرغم من البيئة الصحراوية للكويت فإن التجار اعتمدوا على المنتجات المحلية والمنتجات القادمة من داخل الجزيرة العربية، والفائض من المنتجات القادمة من موانئ الهند وشرق أفريقيا والخليج العربي، وذلك من خلال إعادة التصدير، لتعزيز صادرات الكويت، كما يناقش أهم الدول التي صدرت إليها الكويت من خلال البحر، وبنافس المحور الثاني: واردات الكويت البحرية، وتنوع تلك الواردات التي كانت تصل إلى الكويت من مختلف أنحاء العالم، من الهند وأوروبا وأمريكا الشمالية والجنوبية، وكذا موانئ الخليج العربي وأفريقيا.

ويعرض المحور الثالث: لتجارة الكويت البحرية ودورها في ازدهار النقل البحري، والتنافس بين السفن الشراعية والبخارية على نقل السلع من وإلى الكويت، وأهم السلع التي كانت تنقلها السفن الشراعية والبخارية، ويتناول المحور الرابع: دور الشيخ مبارك الصباح في تشجيع تلك التجارة من خلال تأمين الملاحة، ووضع اللوائح التي تنظم تلك التجارة، وكذا جهوده لتشجيع التجار ومتابعة حركة البيع والشراء.

وقد استندت الدراسة على الوثائق البريطانية غير المنشورة المتمثلة في وثائق مكتب الهند India Office Record (I.O.R.)، وكذلك وثائق الخارجية البريطانية (F.O.) Foreign Office، إلى جانب الوثائق الكويتية غير المنشورة، من

أبرزها: وثائق العائلات التجارية، المحفوظة بمركز البحوث والدراسات الكويتية، بالإضافة إلى المراجع العربية والأجنبية التي أسهمت في فهم بعض جوانب هذا البحث.

ومن الله التوفيق والسداد

التمهيد:

تقع الكويت في أقصى الخليج العربي - في الركن الشمالي الغربي من الخليج العربي - بين خطي عرض 28-30 درجة شمالاً، وخطي طول 46-48 شرقاً (أبو حاكم، 1967، ص75)، يعتبر خليج الكويت (جون الكويت) أكبر وأعمق ميناء طبيعي في الخليج العربي، وتدين المدينة بوجودها إلى واجهتها البحرية على هذا الجون، وأحد العوامل الرئيسية في توجه السكان نحو البحر ومزاوتهم للتجارة؛ حيث يتمتع بمهدوء مياهه، كما أنه صالح للملاحة ورسو السفن (متولي، 1970، ص25؛ نوفل، 1969، ص156).

بالإضافة إلى أن موقع الكويت بين العراق وشبه الجزيرة العربية جعلها تقوم بدور الوساطة التجارية بين هذين الإقليمين (الإبراهيم، 1982، ص27)، هذا الموقع الفريد للكويت جعلها على اتصال وثيق بجيرانها من ناحية، كما جعل منها قطراً عربياً بحرياً يتصل بالعالم الخارجي من ناحية أخرى، بالإضافة إلى سيطرتها على تجارة المرور (الترانزيت) في منطقة الخليج (الحمدي، 2005، ص20-21).

لقد كانت الكويت أحد طرق التجارة الرئيسية في شرق آسيا وغرب أوروبا (ذكي، 2018م، ص9)، كما كان لظروف البيئة الصحراوية القاسية في الكويت وقلة سقوط الأمطار وارتفاع درجات الحرارة دوراً رئيسياً في توجه السكان نحو البحر والعمل فيه (الموسوي، 2014، ص45).

بالإضافة إلى الموقع الجغرافي فقد أسهمت عدة عوامل في ازدهار تجارة الكويت، أبرزها براعة الكويتيين في التجارة، إذ كانوا على دراية واسعة بالطرق القريبة والبعيدة، وأيسر الطرق للوصول إليها (الصباح، 1986، ص31)، بجانب اشتهار الكويتيين بين أوساط التجار بقدرتهم على توفير الاحتياجات المطلوبة على مستوى المنطقة، ورخص أسعارها (ذكي، 2018م، ص9).

لقد نجحوا في إقامة علاقات واسعة مع سواحل الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، فضلاً عن احتفاظهم بعلاقات طيبة مع القبائل العربية المنتشرة في صحراء الكويت، مما وسع من حجم تجارتهم المنقولة إلى المناطق القريبة والبعيدة (الحمدي، 2005، ص163).

في البداية كان نشاط الكويت الملاحي يتم بواسطة السفن الشراعية التي استوردوها من ثغور الخليج العربي ومن الهند (الفيل، 1972، ص376-377)، ولم يكن بإمكان هذه السفن الصغيرة الحجم اجتياز المناطق البعيدة فانحصرت تجارة الكويت على المياه الإقليمية القريبة منهم، وبخاصة البصرة واستمرت تلك الحالة حتى نهاية القرن الثامن عشر (حسين، 1960، ص24).

وبعد أن عايش الكويتيون البحر وعاشوا في شواطئه واسترزقوا من خيراته، سعوا إلى التميز في بناء السفن الشراعية الكبيرة التي تشق طريقها نحو المناطق البعيدة في آسيا وأفريقيا، وكذا للوصول بها إلى مغاصات اللؤلؤ في الخليج العربي (السلمان، 2021م، ص28).

ومع تطور الكويت هاجر إليها العديد من صناعات السفن والقليل من عُمان وغيرها من البنادر المنتشرة على ساحل الخليج، نظراً إلى الهدوء والسلام الذي عم الكويت، فنزحت مجموعة من الأسر إلى الكويت في أوائل القرن العشرين؛ وكان معظمهم من صناعات السفن، كما أن صناعات السفن الكويتيين قد تعلموا محلياً من بنادر الخليج التي برعت في بناء السفن (المنصور، 2021م، ص 127).

كانت بداية تطور صناعة السفن في عهد الشيخ عبد الله بن صباح (1762-1813م)، إذ اهتم ببناء السفن الشرعية الكبيرة التي يمكنها الوصول إلى الهند وشرق إفريقيا، وكان بناء السفن يشبه طريقة بناء السفن البرتغالية والهندية، واشتهرت بحجمها الكبير وقوتها وكانت تبني على شواطئ الكويت (عبد الحسن، 2016، ص 294).

وحيث بدأ سكان الكويت في العمل في بناء سفن كبيرة نسبياً، احتاجوا إلى مواد غير متوفرة محلياً مثل: خشب الساج والمسامير الحديدية وغيرها، لذا قام الكويتيون باستيراد هذه المواد من الهند عن طريق تجار سلطنة عُمان الذين احتكروا تصدير هذه المواد إلى سائر بلدان الخليج، نظراً لعلاقتهم التجارية القديمة مع الهند (ندوة العلاقات الكويتية - الهندية من منتصف القرن 18 للميلاد حتى استقلال دولة الكويت، 2018م، ص 59-60).

ففي موسم السفر كانت سفن الكويت تصل إلى مواني عُمان، وتعود محملة بأخشاب الهند وخام الحديد الذي تصنع منه المسامير الداخلة في صنع السفن الشرعية، علاوة على الحبال من ألياف نخيل جوز الهند والقماش الداخلة في صنع الأشرعة المطلوبة للسفن (ندوة العلاقات الكويتية - الهندية من منتصف القرن 18 للميلاد حتى استقلال دولة الكويت، 2018م، ص 59-60).

وكانت تبني السفن على الشواطئ حيث يتم بناء سور من الصخور المرجانية في موقع بناء السفينة بينها وبين حافة البحر، وحين يتم بنائها يهدم السور في احتفال كبير، ويلقى بالسفينة إلى الماء، وبعد ذلك يقوم البحارة بخياطة الأشرعة، وتجهيز السفينة وتهيئة الدفة والحبال والبوصلات والمراسي والمناظر، التي كان يشتري معظمها مستعملة من ميناء بومباي (عبد الحسن، 2016، ص 295).

وعلى طول ساحل البحر كان يمتد فناء بناء السفن، وكان صانعو السفن من الكويتيين على درجة كبيرة من المهارة؛ حيث تبني السفن حسب مواصفات الطلب بشكل دقيق، على الرغم من أنهم كانوا يعتمدون على أدوات بدائية جداً حيث تستعمل المطارق في صناعة السفن (Fraith, 1958, p.106)، وكانت تتراوح حمولة السفينة التي يصنعها الكويتيون ما بين 150 إلى 300 طن (الرشيد، 1978، ص 61)، وكانت أكبر سفينة تضم خمسين بحاراً، وأصغر سفينة تضم عشرين بحاراً (القطامي، 1964، ص 202).

وقسمت صناعة السفن إلى قسمين: الأول الذي يصنع محلياً في الكويت وهو الأكثر، والأخرى التي تتم صناعته في الهند بواسطة صناعات ماهرين من العرب ثم تجلب إلى مواني الكويت (الجاسم والخصوصي، 1982، ص 121).

وكان من أهم أنواع السفن التي كان يبنونها الكويتيون: البغلة: وهي سفينة كبيرة، تتراوح حمولتها ما بين 100 - 200 طن (Milles, 1966, p.323)، والبغلة تشبه (الداو) العربي، وهو عبارة عن مركب كبير تتراوح حمولته بين 150 - 250 طناً، ويمكن التمييز بين الداو والبغلة بوجود دهليز طويل في مقدمة السفينة يختص به الداو من دون البغلة (حوراني، 1958، ص 328)، وقد استعملت البغلة للتنقل بين مواني الخليج العربي والهند قبل ظهور البوم (محمد، 1982، ص 168).

وسفن البوم: تصلح للمياه العميقة، وكان تستخدم للتنقل بين الكويت وزنجبار حتى مطلع القرن العشرين، وحمولتها تتراوح ما بين 300 إلى 750 طناً (محمد، 1982، ص 167)، وتتسع لستين أو سبعين شخصاً، ومنها صغيرة لا تسع إلا خمسة أو ستة أشخاص (العلاف، 2007، ص 209).

وتشير المصادر إلى أن أكبر سفينة شراعية صنعت في الكويت في عهد الشيخ مبارك الصباح كانت بوم كبير اسمه (فتح الخير) عام 1914، وكانت ملكيته تعود للتاجر الكويتي حمد عبد الله الصقر (أمين، 1966، ص 56).

وهناك أنواع أخرى من السفن الشراعية التي كانت تصنع في الكويت، فكل حرفة لها نوع من السفن الخاص بها، فصيد الأسماك يكون بواسطة (البلم) أو (الشوعي)، وجميع هذه السفن تعد صغيرة الحجم نسبة إلى غيرها من السفن، ثم هناك سفن الغوص على اللؤلؤ مثل البقارة والبثيل والسنبوك والجالبوت وغيرها من السفن، وهذه السفن متوسطة الحجم، أما نقل الصخور فيكون بواسطة سفينة التشالة وهي قارب متوسط الحجم، وأما نقل التمور والأخشاب فيتم بواسطة السفن الكبيرة الشراعية السفارة مثل البغلة والبوم السفار (الحجي، 2007، ص 29).

أصبحت التجارة البحرية الكويتية المصدر الرئيسي للاقتصاد الكويتي، وفي عهد الشيخ مبارك الصباح ازدهرت هذه التجارة؛ حيث عمل الشيخ على تطوير تجارة الكويت البحرية، ووضع النظم الجمركية لإدارة ميناء الكويت، ونتيجة لذلك وصلت صادرات الكويت إلى الهند وشرق أفريقيا وكافة مواني الخليج العربي، كما تنوعت الواردات الكويتية التي كانت تصل إلى الكويت من مختلف أنحاء العالم، وهذا ما سيتم توضيح تالياً.

أولاً- صادرات الكويت البحرية:

كانت صادرات الكويت تتنوع ما بين المنتجات الحيوانية والزراعية والصناعية، فعلى الرغم من البيئة الصحراوية فإن تجار الكويت اعتمدوا على المنتجات المحلية والمنتجات القادمة من داخل الجزيرة العربية والفائض من المنتجات القادمة من مواني الهند وشرق أفريقيا والخليج العربي، وذلك من خلال إعادة التصدير، فكانت الكويت تصدر المنتجات الزراعية القادمة من البصرة وشبه الجزيرة العربية، ومواني الخليج القريبة، وكان من أبرزها: التمر، والقمح، والشعير، وغيرها من المنتجات الزراعية (Al Sabah, 1980, p.16).

كما اعتمدت الصادرات الحيوانية على المنتجات المحلية الصنع كالسمن (العداني) لاستخدامه في سفن الغوص كغذاء للبحارة، والخيول العربية، والعباءات، والصوف، وغيرها من المنتجات (جمال، 2003م، ص ص 67-74؛ الحجي، 2007، ص ص 217-219)، ومن البحر كان اللؤلؤ من أهم الصادرات الكويتية، بالإضافة إلى الأسماك، وزيت الأسماك (IOR/L/PS/10/738, (16 May 1912).

وبالرغم من صعوبة إجراء إحصاء لصادرات الكويت البحرية، فإن قيمة صادرات الكويت في عام 1905 بلغت (1,154,322) روبية (Al Sabah, 1980, p.20).

وكانت صادرات الكويت من الخيول العربية واللؤلؤ من أبرز الصادرات الكويتية إلى الهند، حتى بلغت أرباح أحد التجار الكويتيين من تصدير الخيول في عام 1906 إلى ما يقرب من (120,000) روبية (الصباح، 1958، ص305).

ووصل حجم تجارة اللؤلؤ بين عامي 1905-1906 إلى ما يقرب من (1,300,047) (لوريمر، 1975، ص 3107)، وفي عام 1912 بلغت أرباح الكويت من اللؤلؤ ما يقرب من (6,000,000) روبية في هذا الموسم (العبد المغني، 1999، ص127).

كما كانت الكويت تعيد تصدير المنتجات القادمة من الهند وشرق أفريقيا إلى موانئ الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، وكان من أبرزها: الشاي، والسكر، والأخشاب، والأسلحة، والذهب والعملات، وغيرها من المنتجات التي كانت تحملها السفن القادمة إلى الكويت (Slot, 1998, p. 139).

كما كانت هناك علاقات تجارية مع كل من السودان والصومال وزنجبار وعدن وجيبوتي وبربرة وإريتريا، لكنها لم تكن كبيرة (Villiers, 1969, p. xvi)، فكانت السفن الكويتية تعيد تصدير التمور إلى تلك المناطق (العبد المغني، 1977، ص150).

وفي عهد الشيخ مبارك احتلت الهند المرتبة الأولى من إجمالي صادرات الكويت، فبلغت صادرات الكويت إلى الهند في عام 1909م ما قيمته (8,03,177) روبية (IOR/L/PS/10/738, 1912-1913, 1 April- 31 March)، وفي نفس العام جاءت إمارات الساحل العربي⁽¹⁾ في المرتبة الثانية فبلغت قيمة الصادرات (2,72,751) روبية، بينما احتلت المناطق العربية التركية⁽²⁾ المرتبة الثالثة بقيمة (1,84,735) روبية، واحتلت فارس المرتبة الرابعة بقيمة (1,36,375) روبية من إجمالي صادرات الكويت (IOR/L/PS/10/738, 1912-1913, 1 April- 31 March).

وقد ظلت الهند تحتل المرتبة الأولى حتى نهاية عهد الشيخ مبارك على الرغم من تراجع الصادرات الكويتية بشكل عام بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى، فبلغت قيمة الصادرات الكويتية إلى الهند في عام 1915م إلى (1,228,05) (IOR/L/PS/10/738, 21 July 1915)، بينما تراجع ترتيب الدول الأخرى بالنسبة للصادرات الكويتية إليها.

ويوضح الجدول التالي قيمة الصادرات البحرية الكويتية بين عامي 1909-1915م (IOR/L/PS/10/738, Years) : (from 1911-1916)

(1) تشير الوثائق البريطانية إلى أن المقصود بالساحل العربي (البحرين، ومسقط، وإمارات الساحل المتصالح).

(2) تشير الوثائق البريطانية إلى أن المقصود بالمناطق العربية التركية، المناطق التي كانت تخضع للحكم العثماني، وهي (البصرة، والأحساء، وقطر).

القيمة بالروبية الهندية

العام	١٩٠٩	١٩١٠	١٩١١	١٩١٢	١٩١٣	١٩١٤	١٩١٥
الهند	٨,٠٣,١٧٧	١٠,٢١,٠٨٢	٧,٣٤,٤١١	١٤,٩٥,٣٠٤	١,١٢٦,١٨٥	٤٩١,٥٦٥	١,٢٢٨,٠٥
الساحل العربي	٢,٧٢,٧٥١	٨٢,٨٩,١٢٤	١,٨٢,٩٧٦	١,٩٠,٥٤٠	٣,٧٧١,٤٥٠	٨٥,٢٧٥	١٩٤,١٧٥
المناطق العربية التركية	١,٨٤,٧٣٥	١,٠١,٦١٥	٦٦,١٦٠	٦١,٢٨٥	٨٨,٣٨٠	١٠١,٤٦٠	٣٨٠,٤٤٥
فارس	١,٣٦,٣٧٥	٢,٢٣,٩٠٠	٧٢,٤٧١	٢,١٦,٢٧١	١٦٦,٦٩٥	٢٢,٣٩٥	٥٤,٤٣٥
ألمانيا	—	—	١٢,٦٠٠	—	—	—	—
روسيا	١٠,٠٠٠	٨,٥٠٠	٧,٠٠٠	٧,٣٥٠	٨٢,٥٧٥	—	—
دول أخرى	٤,٣٢٥	١,٠٥٠	١,٦٠٠	١٣,١٥٠	١,٠٥٠	١٩,٩٩٥	١٥,٤٨٠

ويظهر من الجدول السابق أن صادرات الكويت وصلت إلى روسيا وألمانيا وغيرها من الدول، وتشير الوثائق البريطانية إلى أن صادرات الكويت إلى ألمانيا تمثلت في "الشعير"، وقد ظلت الهند حتى عام 1915م تحتل المرتبة الأولى بين الدول المستوردة للبضائع الكويتية، بينما تفاوت ترتيب باقي الدول.

ويوضح الجدول التالي نسبة (%) صادرات الكويت البحرية من إجمالي الصادرات بين عامي 1910-1915م (IOR/L/PS/10/738, Years from 1911-1916):

العام الدولة	١٩١٠م	١٩١١م	١٩١٢م	١٩١٣م	١٩١٤م	١٩١٥م
الهند	٦٢,٠	٦٨,٢	٧٥,٤	٦٥,٦	٧٦,٧	٧٢,٦
الساحل العربي	١٧,٦	١٧,٠	٩,٦	١٤,٧	٠,٩	—
المناطق العربية التركية	٦,٢	٦,٢	٣,١	٥,١	١٥,٨	٢٢,٥
فارس	١٣,٦	٦,٧	١٠,٩	٩,٧	٣,٥	٣,٣
مناطق أخرى	٠,٦	١,٩	١,٠	٤,٩	٣,١	١,٦

ويظهر من الجدول السابق ارتفاع نسبة الصادرات الكويتية إلى الهند من (62%) في عام 1910م إلى (76,7%) في عام 1914م، وكذا ارتفعت نسبة الصادرات إلى المناطق العربية التركية من (6,2%) في عام 1910م إلى (15,8%) في عام 1914م. بينما تفاوتت النسب الأخرى فتراجعت نسبة الصادرات إلى الساحل العربي من (17,6%) في عام 1910م إلى (0,9%) في عام 1914م، وكذا الصادرات الكويتية إلى بلاد فارس فتراجعت النسبة من (13,6%) في عام 1910م إلى (3,5%) في عام 1914م.

ومن الراجح أن ذلك التراجع في الصادرات يرجع إلى اندلاع الحرب العالمية الأولى في عام 1914م، ويستثنى من ذلك الهند لأنها كانت مركزاً لتجارة التهريب بينها وبين الكويت؛ حيث نشطت السفن الشرعية الكويتية في تهريب السلع والبضائع من وإلى الهند، وكذا المناطق العربية التركية، وذلك نظراً لقربها من الكويت، وعدم وصول الحرب إلى تلك المناطق في مطلع الحرب العالمية الأولى.

ثانياً- واردات الكويت البحرية:

لم تكن واردات الكويت تقوم على احتياجات السوق المحلية فقط، بل كانت تشمل كل ما يمكن بيعه من منتجات للأسواق القريبة والبعيدة، لذا فقد تنوعت واردات الكويت من جميع أنحاء العالم، فمن العراق كانت تستورد الأرز والتمور والفواكه والخضروات وغيرها من المنتجات، ومن اليمن تستورد البن (Al Sabah, 1980, p.16)، ومن البحرين الأقمشة والأسماك (Bombay

(Government, 1856, p.568)، ومن مسقط الأسلحة والليمون المجفف والأسماك والأخشاب والجلود وغيرها من المنتجات (IOR/L/PS/10/738, 16 May 1912)، وفي عام 1906م وصل حجم التبادل التجاري الكويت مع الدول العربية نحو 27% من حجم التجارة (Al Sabah, 1980, p.20).

ومن بلاد فارس كانت تستورد الكويت القمح والتمور، وبلغت قيمة ما استوردته الكويت من فارس عام 1906م (225,000) روبية من التمور، و (200,000) روبية من القمح، وكذلك كانت تستورد الأقمشة والفواكه المجففة والفخار والسجاد (Al Sabah, 1980, p.21).

ومن الهند كانت تستورد الكويت السلع الاستهلاكية كالشاي والسكر والتوابل، وأخشاب بناء السفن، والحبال، والملابس، وغيرها من المنتجات، والقطن والأسمنت والسكر من جنوب شرق آسيا واليابان، وغير ذلك من المنتجات (IOR/L/PS/10/738, 16 May 1912).

كما كان يصل إلى الكويت المنتجات الأوروبية والأمريكية من أسلحة وذخائر وأجهزة كهربائية ومنسوجات، واحتلت بريطانيا المرتبة الأولى بين الدول الأوروبية، فشكلت 14,66% من حجم التجارة مع الكويت في عام 1906م (F. O., 371/548, 1907-1908)، ثم فرنسا وألمانيا وشكلت 18% من حجم التجارة (Al Sabah, 1980, p.20)، فوصل حجم الواردات الكويتية من فرنسا ما يقرب من (1,02,500) روبية في الفترة ما بين 1905 و1906، وفي عام 1906 وصلت إلى (7,09,130) روبية (F. O., 371/548, 1907-1908).

ويوضح الجدول التالي قيمة واردات الكويت البحرية بين عامي 1909-1915م (IOR/L/PS/10/738, Years 1911-1916):

(القيمة بالروبية الهندية)

الدولة	١٩٠٩	١٩١٠	١٩١١	١٩١٢	١٩١٣	١٩١٤	١٩١٥
الهند	١٩,٧٢,٥٧٠	٢٤,٩٢,٥٢١	٣١,٧٤,٥١٨	٣٩,٩٨,١٥٠	٣,٢١٧,٨١٥	٢,٧٧٩,٩٠٥	٢,٩٧٥,٤٦٠
المناطق العربية التركية	٥,٣٤,٧٦٧	٦,٦٦,٣٢٧	٥,٩٤,٩١٠	٦,١٢,٨٦٠	٥١٨,٧٦٠	٣٧٢,٨٨٥	٣٤٣,٨٦٠
فارس	٢,٧٩,٠٢٨	٢,٧٨,١٢٢	٢,٩٣,٣٤٥	٤,٦١,٨٢٥	٦٩٨,٨٠٥	٥٥٧,٥٩٥	٥٠٦,٦١٠
الساحل العربي	٦٥٠,٦٥٠	٩,٦٠٠	٣,٠٩,٨٥٠	٤,٣,١٨٠	٤٠,٣٨٠	١٥,٦٦٠	٧,٦٦٥
بريطانيا	٥,٨١,٢٠٠	٤,٤٩,٢١٠	٤,٧٤,٢٠٨	٢,٢٤,٦٢٠	٢٥٧,٧٧٥	١٤٩,١١٥	١٢٥,٥٩٥
فرنسا	١,٠٨,٥٥٠	٥١,٧٣٠	٤٢,٠٠٠	١,٤٦,٠٠٠	٢٢٥,٦٠٠	٢٢٦,٩٣٥	-
ألمانيا	٩٤,٨٤٠	١,٩١,٨١٠	٩٢,٦١٧	٢,١٥,٨٧٥	١٢٥,٦٤٠	٢١,٠١٥	-
السويد	١,٨٥٥	٢,٧٥٦	٥,٥١٢	-	١٩,٦٣٥	١٦,٤٤٠	٥,٢٣٥
أمريكا (الشمالية والجنوبية)	١,١٣,٨٧٧	٦٥,٢٥٠	١,٠٦,٧٥٠	١٠,٧٠١	١٤٧,٧٣٥	٤٢,٥٤٠	٣١٤,٢٥٠
استراليا	٥٥,٠٢٣	١,٦٤,٧٠٠	٧٥,٥٢٤	١٣,٩٦٠	٢٣١,٢٨٥	٥٩,٧٤٥	-
روسيا	-	١,٢٠٠	-	-	-	-	-

يظهر من الجدول السابق أن الهند ظلت تحتل المرتبة الأولى بين الدول المصدرة للكويت بين عامي 1909 و1915م، ثم المناطق العربية التركية، بينما تفاوت ترتيب بقية الدول خلال تلك الفترة، ومن الراجح أن سبب تنوع الواردات الكويتية، وبخاصة من الدول الأوروبية، هو سماح بريطانيا للكويت بالاستيراد من الدول الأوروبية، على الرغم من أنها ظلت تراقب التحركات الأوروبية في الكويت، لمنع وجود أي اتصال سياسي، بالإضافة إلى ذلك، فمن الراجح أن معظم المنتجات الأوروبية كانت منتجات يتم إعادة تصديرها من الهند.

ويظهر أيضاً أن ألمانيا كانت المنافس الأبرز لبريطانيا، ومنذ عام 1909م ارتفعت حركة التبادل التجاري بين الكويت وألمانيا فبلغت قيمة الواردات الكويتية من ألمانيا (94,840) روبية، بنسبة (2,4%) من إجمالي واردات الكويت، وفي عام 1910م بلغت

قيمة إجمالي واردات الكويت من ألمانيا (1,92,810) روبية، بنسبة (4,3%) من إجمالي واردات الكويت (IOR/L/PS/10/738, 16 May 1912).

وفي عام 1911م بلغت قيمة الواردات الكويتية من ألمانيا (92,617) روبية، بنسبة (1,8%) من إجمالي واردات الكويت، ارتفعت هذه النسبة في عام 1912م إلى (3,3%) من إجمالي واردات الكويت (IOR/L/PS/10/738, May 1914)، وقبل اندلاع الحرب العالمية الأولى انخفضت حركة التبادل التجاري بين الكويت وألمانيا، فبلغت نسبة الواردات الكويتية من ألمانيا في عام 1913 (2,2%) من إجمالي واردات الكويت، وانخفضت قيمة الواردات الكويتية من ألمانيا في عام 1914م إلى (0,5%) من إجمالي واردات الكويت، وفي عام 1915م توقف التبادل التجاري بين البلدين (IOR/L/PS/10/738, 17 July 1916).

وفي عهد الشيخ مبارك ارتفعت واردات الكويت من الهند فبعد أن كانت تمثل (51,8%) من إجمالي الواردات في عام 1909م، ارتفعت إلى (67,9%) من إجمالي الواردات في عام 1915م.

ويوضح الجدول التالي نسبة (%) واردات الكويت البحرية من إجمالي الواردات بين عامي 1910-1915م (IOR/L/PS/10/738, Years from 1911-1916):

الدولة	عام	1909م	1910م	1911م	1912م	1913م	1914م	1915م
الهند		51,8	56,4	60,8	60,9	58,3	63,6	67,9
المناطق العربية التركية		14,1	15,1	11,4	9,3	9,2	8,6	7,8
فارس		7,3	6,5	5,6	7,0	12,5	12,8	11,5
الساحل العربي		—	—	5,9	6,5	0,7	0,3	—
بريطانيا		15,2	10,2	9,2	3,5	4,6	3,5	2,9
فرنسا		2,8	1,3	0,8	2,2	4,0	5,2	—
ألمانيا		2,4	4,3	1,8	3,3	2,2	0,5	—

7,2	1,0	2,7	2,4	2,0	1,5	2,9	أمريكا
2,8	4,5	5,8	4,9	2,5	4,7	3,5	مناطق أخرى

وكما سبقت الإشارة في الصادرات، فقد تراجعت واردات الكويت بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى في عام 1914م، ويستثنى من ذلك الهند لأنها كانت مركزاً لتجارة التهريب بينها وبين الكويت؛ وكذا المناطق العربية التركية وبلاد فارس، وذلك نظراً لقرها من الكويت، وتمكن السفن الشراعية الصغيرة من تهريب السلع بعيداً عن المراقبة البريطانية.

ثالثاً- التجارة وأثرها على النقل البحري:

كانت صادرات وواردات الكويت البحرية في عهد الشيخ مبارك تعتمد على نوعين من السفن:

1- السفن الشراعية:

كانت تعتمد رحلة السفن الشراعية الكويتية على الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التي تبدأ ضعيفة في شهر أكتوبر، وتزداد قوة بعد ذلك، وهذه الرياح تهب على بحر العرب وغرب المحيط الهندي (آجيوس، 2009، ص52)، كما تعتمد حركة التجارة على موسم نضج التمور في شط العرب في شهر أغسطس من كل عام؛ حيث تبدأ رحلة السفن إلى شط العرب لشحن التمور إلى الهند في هذا الشهر، وتسمى هذه الرحلات المبكرة برحلات (الهرفي) - أي بداية الموسم-، حيث يندفع النوخذة (قبطان السفينة) إلى شط العرب لشحن التمور التي يجدها في الأسواق (الجاسم والخصوصي، 1982، ص187).

وكان نواخذة السفن يبحرون إلى الهند، ويقومون بثلاث رحلات إلى كراچي في الموسم الواحد، وحين تبحر عائدة من كراچي فإنها تبحر شمالاً ثم على طول الساحل الباكستاني والفارسي حتى تدخل الخليج، ثم تواصل مسيرها على طول الساحل الفارسي دون أن تمر بميناء مطرح العماني (الحجي، 2007، ص107-108).

أما موسم السفر الرسمي فيبدأ في شهر سبتمبر حين تبدأ الرياح الشمالية الشرقية بالهبوب على بحر العرب وخليج عدن، تبدأ السفن رحلتها من الشويخ نحو مدخل جون الكويت، وتمر بالقرب من الساحل الغربي لجزيرة فيلكا، ثم تتجه شمالاً نحو شط العرب، وحين تدخل السفينة تتجه إلى مركز جمارك الفاو عند مدخل شط العرب، حيث تسلم أوراقها للسلطات العراقية للسماح لها بدخول الشط وشحن الحمولة، وعند هبوب الرياح الشمالية يبدأ النوخذة رحلته إلى الهند أو اليمن ماراً بساحل الخليج الشرقي وحتى مضيق هرمز (ذكي، 2018م، ص12).

وفي الغالب كانت مجموعة من السفن تبحر معاً، وتمر هذه السفن بالقرب من جزيرة "خرج" الفارسية، ثم بندر بوشهر القريب منها، وبعد ذلك تستمر السفن في طريقها فتمر بالقرب من جزيرة الشيخ شعيب ثم جزيرة قيس ثم جزيرة فرور، حتى تخرج من مضيق هرمز إلى خليج عمان (الجاسم والخصوصي، 1982، ص187-191).

وما أن تخرج السفينة من مضيق هرمز حتي تستمر في الإبحار إما إلى مسقط ثم اليمن، أو إلى ساحل فارس الجنوبي وساحل الهند حتي تصل إلى كراحي، ولا تتوقف بالموانئ التي تمر بها إلا للضرورة، وبعد الانتهاء من تفريغ الحمولة في ميناء كراحي تتجه جنوبا إلى بندر كاليكوت، وحتى حلول موسم العودة يقوم النواخذة برحلات نقل بضائع على ساحل الهند الغربي (الحجي، 2007، ص 116-118).

وإذا انتهت الرحلة الأولى بوصول النواخذة إلى الكويت في شهر يناير، فإن النواخذة يقرر القيام برحلة ثانية في نفس الموسم بعد أسبوع من وصولهم، وعادة ما تكون الرحلة الثانية إلى مواني ساحل الهند الشمالية مومباي وما حولها، نظرا لأن الرحلة إلى كاليكوت خلال هذه الفترة تحتاج إلى الوقت والجهد، وتعتبر الرحلة الثانية إلى مومباي أو كراحي قصيرة نسبيا، حيث تبحر السفن على طول ساحل مكران حتي يدخل خليج عمان ثم الخليج، ويواصل سيره حتى يصل إلى الكويت دون المرور ببندر مسقط(ذكي، 2018م، ص ص 12-13).

بجانب رحلات السواحل الهندية، توجد رحلات السواحل الإفريقية، وهي رحلة واحدة في الموسم الواحد، وتستمر تسعة أو عشرة أشهر متصلة، وتبدأ هذه الرحلة شأنها شأن رحلات الهند، حتى تصل إلى بندر الشحر أو بندر المكلا اليمني، ثم تتجه السفن إلى بندر بربرة الصومالي لبيع ما لديها من بضائع، وبعد ذلك يعود إلى عدن، وقد يجد النواخذة دفعا للتوجه نحو سواحل البحر الأحمر مثل المخا أو الحديدة أو بور سودان، وأحيانا جيبوتي لنقل بعض البضائع، ثم يتجه بعد ذلك نحو مسقط ويدخل بعدها الخليج في طريقه إلى الكويت، وتسمي هذه الرحلة برحلة اليمن أو البحر الأحمر(الجاسم والخصوصي، 1982، ص ص 187-191).

وهناك بعض السفن تتوجه صوب موانئ ساحل إفريقيا الشرقية، بندر ممباسا وزنجبار وغيرها من بنادر إفريقيا الشرقية، وهناك بعض السفن التي تقوم برحلة طويلة من الكويت إلى الهند ثم إلى السواحل الإفريقية ثم إلى الكويت مرة ثانية في موسم واحد (الجاسم والخصوصي، 1982، ص 191)، أما السفن الشراعية الصغيرة كانت تنقل البضائع من الكويت إلى موانئ الخليج العربي، وكان من أبرزها البحرين ومسقط، وعرفة هذه الحرفة محليا باسم (القطاعة) (الحجي، 2007، ص 209).

وقد وصف القنصل الألماني في إسطنبول في أثناء زيارته للكويت عام 1900م بأن ميناء الكويت يكتظ بمائة مركبة شراعية على الأقل ما بين كبيرة وصغيرة، ويتمتع أصحاب تلك المراكب بحيرة ممتازة، وكانت تلك المراكب تنقل ما يفيز عن حاجة الكويت من الصوف والجلود، وما تستورده من قمح وشعير وقور ومنتجات الأخرى (الحميدي، 2008، ص 5).

كانت معظم صادرات الكويت تعتمد في بداية حكم الشيخ مبارك على السفن الشراعية، حتى وصل عدد السفن الشراعية التي دخلت ميناء الكويت بين عامي 1910 و 1911م ما يقرب من (3,934) سفينة (IOR/L/PS/10/738, 16 May 1912).

ويوضح الجدول التالي قيمة أهم السلع التي كانت تنقلها السفن الشراعية من الكويت إلى مواني الخليج العربي والهند بين عامي 1909 و 1915م (IOR/L/PS/10/738, Years from 1911-1916):

القيمة بالروبية الهندية

العام	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
السلعة							
تمور	30,000	24,000	15,000	12,000	2,505	2,745	7,500
الحيوانات	12,000	22,000	12,400	4,650	7,500	—	2,100
الصوف	9,000	9,500	16,000	9,000	12,780	—	—
الأرز	—	—	—	64,995	15,750	43,905	55,995
الشاي	—	30,000	20,000	55,000	90,000	—	120,000
السكر	—	6,750	12,800	23,000	10,995	12,600	27,495

يظهر من الجدول السابق تركز معظم صادرات السفن الشراعية على التمور، وتشير الوثائق البريطانية أن التركيز كان على التمور الرطبة نظراً لجودته، وارتفاع سعرها، أما الصادرات من الحيوانات فقد تركزت على الخيول العربية، والتي كانت تجلب مبالغ طائلة - كما سبق الإشارة -.

وقد تركزت صادرات السفن على المنتجات غير القابلة للتلف نظراً لطول فترة الرحلة، يستثنى من ذلك الأرز، الذي بدأت تجارته في الازدهار منذ عام 1912م، وبلغت قيمة ما تم تصديره في عام 1915م (55,995) روبية، ويرجع ذلك إلى توقف السفن البخارية عن نقل السلع بسبب الحرب، وازدهار تجارة تهريب السلع الغذائية للحد من انتشار المجاعة بسبب الأزمة الاقتصادية التي خلفتها الحرب العالمية الأولى.

أما عن واردات السفن الشراعية فعند حلول موسم العودة إلى الكويت ويسمى "التعلاه"، ويبدأ في الفترة ما بين أواخر شهر فبراير وأوائل شهر إبريل، وكانت الرحلات التجارية تتراوح ما بين أربعة إلى تسعة أشهر، فالسفن التي تبحر إلى كراتشي تتراوح مدة سفرها ما بين ثلاثة إلى أربعة أشهر، أما السفن التي تبحر إلى "مليبار" جنوب الهند كانت مدة الرحلة تصل إلى خمسة أشهر، بينما تصل مدة الرحلة إلى الهند وأفريقيا تسعة أشهر (الحجي، 2007، ص ص 119-123).

كانت السفن تعود محملة بمختلف أنواع البضائع من سواحل الهند وشرق أفريقيا، ويوضح الجدول التالي قيمة أهم السلع التي كانت تنقلها السفن الشراعية إلى الكويت بين عامي 1909 و1915م (-1911) IOR/L/PS/10/738, Years from 1911-1915):

القيمة بالروبية الهندية

العام	١٩٠٩م	١٩١٠م	١٩١١م	١٩١٢م	١٩١٣م	١٩١٤م	١٩١٥م
تمور	١,٢٠,٠٠٠	١,٢٠,٠٠٠	٧٥,٠٠٠	١,٠٨,٠٠٠	٣٧,٥٠٠	٩٠,٠٠٠	١١٢,٦٠٥
الشعير	١,٠٠٠,٠٠٠	٨٦,٥٠٠	٩٤,٥٠٠	١,٤٤,٠٠٠	٢٨٥,٠٠٠	١٢٠,٠٠٠	١٥٧,٥٠٠
القمح	١,٣٦,٠٠٠	١,١٤,٠٠٠	١,٠٨,٠٠٠	١,٦٠,٠٠٠	٢٠٤,٠٠٠	٣٤٠,٠٠٥	٢٧٩,٩٩٠
الأرز	٥٨,٢٥٠	٢,١٠,٠٠٠	١,٣٤,٣٠٠	١٣,٩٠٠	٢١,٩٠٠	١٦,٥٠٠	١٢٨,٧٩٠
القهوة	١١,٠٠٠	١٢,٠٠٠	٢,٦٥٠	٦,٤٠٠	١٣,٥٠٠	٤,٥٠٠	٣,٩٠٠
أخشاب بناء السفن	٢,٢٠,٠٠٠	١,٤٠,٠٠٠	٧٥,٠٠٠	٥٤,٠٠٠	٥٢,٥٠٠	—	٤٨,٠٠٠

يظهر من الجدول السابق تركز معظم الواردات على المنتجات الغذائية، وكانت تستخدم للبيع محلياً في أسواق الكويت، إلا أن الغالبية العظمى كان يعاد تصديرها إلى موانئ الخليج العربي، وداخل الجزيرة العربية.

ومع ازدهار تجارة الكويت البحرية ازدهرت تجارة أخشاب بناء السفن، ففي عام 1904 كان في الكويت أكثر من 500 سفينة، وأكثر من 460 قارباً يعملون في الغوص عن اللؤلؤ (Al Sabah, 1980, p.14). وهذا ما يفسر ارتفاع قيمة واردات الكويت من خشب بناء السفن، والذي بلغت قيمته في عام 1909م (2,20,000) روبية.

وقد ازدهرت صناعة السفن الشراعية في عهد الشيخ مبارك، فتشير المصادر إلى أن الكويت كانت تملك في عام 1910م قرابة ثمانمائة مركب وسفينة، يعمل على ظهورها حوالي (20000) رجل، ولم يكن كلهم من الكويتيين، بل كانوا من مختلف أجزاء الخليج العربي (العلاف، 2009، ص ص 18-23).

2- السفن البخارية:

أما النوع الثاني من السفن التي كانت تنقل البضائع من الكويت فهي السفن البخارية، وكانت معظمها مملوكة لشركات النقل الأوروبية، وفي عهد الشيخ مبارك ازداد نشاط السفن البخارية نظراً لسماع الشيخ لمعظم شركات السفن بالتردد على الكويت.

وكان من أبرز شركات النقل البريطانية، فخلال الفترة ما بين عامي 1909 و1910م دخل ميناء الكويت (70) سفينة، تحمل (101,394) طن من البضائع المتنوعة (IOR/L/PS/10/738, 16 May 1912).

ويوضح الجدول التالي قيمة أهم السلع التي كانت تنقلها السفن البخارية من الكويت بين عامي 1909 و1915م (IOR/L/PS/10/738, Years from 1911-1916):

القيمة بالروبية الهندية

العام	١٩٠٩م	١٩١٠م	١٩١١م	١٩١٢م	١٩١٣م	١٩١٤م	١٩١٥م
اللؤلؤ	٢,٤٦,٠٠٠	٢,٩٣,٥٠٠	٥,٧١,٠٠٠	٩,١٥,٠٠٠	٣٧,٧٦١	٤٦,٦٩٥	٣٩٠,٩٥٤
الذهب والعملات	٦,٣٩,٣٧٢	٨,٤٢,٨٦٦	١,٤٨,٨٩٨	٦,٧٣,٢٨٠	٥٦٦,٤١٥	٣١٥,٨٤٠	٨٢٢,٧٢٠
حيوانات	١٦,٧٦٠	١٧,٦٤٠	٢٤,٠٠٠	٤,٥٠٠	١,٩٨٠	٦٠,٨٨٥	٤,٨٠٠
صوف	٨٨,٩٥٠	٢٥,٣٥٠	٤,٠٥٠	٥٣,٧٠٠	١٠,٠٥٠	٥,٨٥٠	٩٨,٥٥٠

يظهر من الجدول السابق أن السفن البخارية كانت تنقل السلع الثمينة إلى الهند، خاصة وأنها كانت أهم سوق لبيع اللؤلؤ والذهب، أما نقل الحيوانات فقد تركز على الحيوانات العربية، ويظهر ارتفاع قيمة الخيول في عام 1914م والتي بلغت (60,885)، ويبدو أن السبب في ذلك ارتفع الطلب على الخيول لاستخدامها في الحرب العالمية.

ويوضح الجدول التالي قيمة أهم السلع التي كانت تنقلها السفن البخارية إلى الكويت بين عامي 1909 و1915م (IOR/L/PS/10/738, Years from 1911-1916):

القيمة بالروبية الهندية

العام	١٩٠٩م	١٩١٠م	١٩١١م	١٩١٢م	١٩١٣م	١٩١٤م	١٩١٥م
الذهب	٧,٢٩,٨٣٠	٨,٠٦,٦٤٤	١٦,٢٨,٦٥٨	١٥,٤٩٥	٣٠,٦٤٥	١,٩٩٥	١,٠١٤,٩٠٠
العملات	—	١,٢٢,٥٠٠	٦,٥٢,٢٩٧	١٦,٧٢,٥٠٠	٨٠,١٠٠	٢٥,٠٣٥	٢١,٧٩٥
الأرز	٦,٦٤,٩٩٠	٩,٤٨,٩٩٦	٧,٨١,٠٠٨	٦,٤٥,٣٨٥	١,١٦٥,٠٨٠	١,١٦٤,٠٣٠	٦٣٣,٩٩٠
القهوة	١,٠٦,٥٢٥	١,٦٢,٥٠٠	٢,٦١,٨٤٠	٢,٥٤,٣١٠	٢٤٧,٥٧٥	—	—
السكر	١,٦٣,٠٤٢	٣,٤٥,٨٤٠	١,٤٤,٦٠٨	٣,٧١,٣٨٥	٣٨٦,٥٦٥	١٥٠,٧٢٠	٣٣٨,٦٥٥
الشاي	٩٨,٣٠٥	٨٨,٥٠٠	٩٣,٠٧٥	٨٨,٧٠٠	١١٥,٨٠٠	١٣٢,٤٢٠	٢٧٢,١١٥
القطن	٤٨٤	٢,٨٢٠	٦,٩٠٠	١٥,٤٧٠	١٤,٥٢٠	—	—

يظهر في الجدول السابق أن واردات السفن البخارية إلى الكويت كانت تعتمد على منتجات جنوب شرق آسيا كالقهوة والسكر والقطن، وذلك نظراً لقلّة السفن الشراعية التي كانت تبخر إلى تلك المنطقة، وبالتالي انخفضت منافسة السفن الشراعية للسفن البخارية في تلك المنطقة.

ويظهر من حركة الصادرات والواردات للسفن البخارية أن نقل الذهب والعملات بين الخليج والهند كان منتشرًا، ومن الراجح أن ذلك كان يرجع إلى الفرق في أسعار الذهب والعملات بين الهند والخليج.

وكانت هناك محاولة من الكويتيين لمنافسة سفن الدول الأوروبية، وفي عام 1911م أنشأ بعض الكويتيين والعرب الموجودين بالهند "شركة المراكب العربية المحدودة"، برأسمال ربع مليون روبية، وكان رئيس مجلس إدارتها التاجر الكويتي المقيم في بومباي "جاسم بن محمد الإبراهيم"، واشترت هذه الشركة عدداً من البواخر وسيرتها في رحلات من الهند إلى موانئ الخليج العربي، لكن منافسة شركة

البواخر البريطانية الهندية (B. I) لها أدت إلى اندماجها مع شركات أخرى في أوائل العشرينيات من القرن العشرين (مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2006، ص 20).

وعلى الرغم من المنافسة بين السفن الشراعية والبخارية لنقل السلع، وكان الطبيعي أن تحسم المنافسة لصالح السفن البخارية نظراً لقصر وقت إيصال السلع، فإن أعداد السفن الشراعية كانت في ازدياد، ويرجع ذلك إلى عدة عوامل، من أبرزها: انتشار تجارة التهريب من خلال السفن الشراعية، وخاصة تهريب السلاح والذهب (Kuwait Political Agency, 1994, p. 721)، بالإضافة إلى اندلاع الحرب العالمية الأولى، فإثر اندلاع الحرب توقفت معظم السفن البخارية عن الوصول إلى مواني الخليج، ومن ضمنها الكويت، وفي المقابل انتعشت أنشطة السفن الشراعية.

وكان لحاكم الكويت الشيخ مبارك الصباح دورٌ بارز في تعزيز نشاط الكويت البحري، وبخاصة تجارة الكويت، فقد وضع الأسس لتنظيم حركة التجارة، وأسهم في تعزيز تجارة الكويت البحرية حتى وفاته في نوفمبر 1915م.

رابعاً- الشيخ مبارك وتنظيم حركة التجارة البحرية:

مرت حركة التجارة البحرية في الكويت بعدة مراحل، وكانت تنتقل من أحسن إلى أحسن، خاصة في عهد الشيخ مبارك الصباح، فعقب وصوله إلى الحكم اهتم بتأمين طرق التجارة البحرية، مما شجع تجار من بلاد أخرى كـ "فارس ونجد والعراق" على الهجرة إلى الكويت، وقد أدى ذلك إلى انتعاش التجارة، وبعد توقيع معاهدة الحماية البريطانية عام 1899م اتفق الشيخ مبارك مع إحدى الشركات البريطانية على أن ترسو بعض سفنها في ميناء الكويت حتى يسهل وصول البضائع مباشرة إلى أصحابها (محمود، 1968، ص 241).

ولكي تضمن الكويت تنقل سفنها التجارية بأمان قام الشيخ مبارك باستخدام بعض السفن لتأمين وتطهير الممرات المائية في الخليج من القرصنة، وقامت بعض هذه السفن بحماية البصرة من هجمات القبائل في الفرات الأوسط (F. O., 371/1242,) (1911).

ومن أجل حماية السفن التجارية وفق الشيخ مبارك عام 1907 على تأجير جزيرتي وربة وبوبيان للبريطانيين، لإقامة ميناء بحري في خور عبد الله بإيجار سنوي، مقابل تعهد بريطانيا بحماية الكويت واستقلالها (أبو حاكم، 1984، ص 331).

ومع ازدهار حركة التجارة أنشأ الشيخ مبارك دائرة الجمارك، وفرض عوائد جمركية على الواردات القادمة من البصرة والمواني العثمانية بلغت 5%، والواردات الأخرى فرض عليها جمارك تتراوح ما بين 1% إلى 3% (جعفر، 1992، ص 51-52؛ حبيب وحبيب، 1973، ص 45)، ومرت رسوم الجمارك في عهد الشيخ مبارك بعدة مراحل حتى وصلت إلى 10% (حسين، 1981، ص 25).

كما أسس الشيخ مبارك وكالة تجارية في الهند، لتساعد التجار ماديا، وعهد برئاستها إلى أحد الكويتيين (الجاسم، 1997، ص193)، ومع اتساع حجم التجارة مع الهند أقام شيخ الكويت مراكز تجارية أخرى لمتابعة أعمالهم (الحاتم، 2001، ص51)، ففي عام 1909م أرسل شيخ الكويت التاجر "مرزوق محمد المرزوق" إلى كراچي لافتتاح مكتب له هناك، كما أرسل التاجر "سالم السديراوي" إلى بومباي لافتتاح مكتب آخر؛ حيث كانت هذه المكاتب تسهل عملية البيع والشراء بين التجار الهنود والكويتيين مقابل عمولة تصل إلى 2% من قيمة البضاعة، ومع ازدهار حركة التجارة قام بعض التجار الكويتيين بافتتاح مكاتب أخرى في بومباي وكراچي وكاليفورنيا، وقد اشتهرت هذه المكاتب في الكويت، ولم يتوقف عملها إلا بعد استقلال الهند (الحجوي، 2007، ص182-183).

ونظراً لتأثير التجار في الاقتصاد الكويتي فقد حرص الشيخ مبارك على متابعة أحوالهم واسترضائهم، ويدلل على ذلك ما حدث في عام 1911م فقد وقع خلاف بين الشيخ مبارك وتجار اللؤلؤ، فبعد هزيمة قوات الشيخ مبارك أمام قوات سعدون باشا زعيم قبيلة المنتفق في معركة هدية عام 1910م، قام الشيخ مبارك بزيادة الضرائب فتذمر التجار وخاصة تجار اللؤلؤ، وهاجر ثلاثة من أكبر تجار اللؤلؤ إلى البحرين والأحساء وهم هلال المطيري الذي اتجه إلى البحرين، وشمسان بن علي آل سيف وإبراهيم المضيف اللذان توجهوا إلى الأحساء (جمال، 2003، ص110).

إثر ذلك أرسل الشيخ مبارك ابنه الشيخ سالم لاسترضائهم، فتوجه الشيخ سالم واجتمع بهم وأقنعهم بالعودة باستثناء هلال المطيري الذي امتنع عن الحضور، فتوجه الشيخ مبارك بنفسه إلى البحرين واجتمع مع هلال المطيري بحضور الشيخ عيسى آل خليفة حاكم البحرين مما أدى إلى استرضائه وعودته إلى الكويت (جمال، 2003، ص110). وهذا يدل على مدى تأثير التجارة البحرية في الاقتصاد الكويتي، وحرص الشيخ مبارك على المحافظة على تجار الكويت حتى لا تتأثر هذه التجارة.

كما كان الشيخ مبارك يتابع حركة بيع البضائع مع التجار، فتضمن الوثائق الأهلية الكويتية رسالة من الشيخ مبارك إلى التاجر حمد الخالد في الأول من ديسمبر 1913م، يستفسر فيها عن حركة البيع، ويتمنى لهم التوفيق في بيعهم وشراهم (وثائق أسرة الخالد، 1 ديسمبر 1913م).

أصبحت الكويت في عهد الشيخ مبارك من أكثر الدول نشاطاً في المنطقة، وتجذب التجار العرب وغير العرب، وتستورد من اغلب المناطق المحيطة بها، وكذا البعيدة مثل بومباي ومالبيار، ويمكن القول إن الشيخ مبارك وضع الأسس لتنشيط حركة التجارة البحرية، وإزالة كافة العقبات التي قد تعيق حركة التجارة.

الخاتمة:

- كانت التجارة البحرية من أهم مصادر الدخل في الكويت، إن لم تكن أهمها على الإطلاق، ومع ازدهارها ازدهرت الأنشطة الأخرى المرتبطة بها كالغوص عن اللؤلؤ والنقل البحري، وبناء السفن، فاستطاع الكويتيون بناء أسطول بحري ضخم مكّنهم من الوصول إلى الأماكن البعيدة كاهند وسواحل أفريقيا.

- نجح الكويتيون في تنويع صادراتهم البحرية من خلال المنتجات المحلية، وإعادة التصدير، فشملت الصادرات منتجات متنوعة زراعية وحيوانية وغير ذلك، وظلت الهند خلال عهد الشيخ مبارك تحتل المرتبة الأولى من إجمالي صادرات الكويت.
- على الرغم من اتفاقية الحماية البريطانية 1899م، فإن التساهل البريطاني مع الأنشطة التجارية، وإصرار الشيخ مبارك على تنويع واردات الكويت البحرية، فقد نجحت الكويت من إقامة علاقات تجارية مع معظم الدول الأوروبية، ودول أمريكا الشمالية والجنوبية، فإن الهند ظلت المصدر الأول للكويت، وفي عهد الشيخ مبارك ارتفعت نسبة الواردات الكويتية من الهند فبعد أن كانت (51,8%) من إجمالي الواردات في عام 1909م، ارتفعت إلى (67,9%) من إجمالي الواردات في عام 1915م.
- ظلت أسطول السفن الشراعي الكويتي يقوم بدوره في نقل البضائع، على الرغم من المنافسة مع السفن البخارية لنقل السلع، ويرجع ذلك إلى عدة عوامل، من أبرزها: انتشار تجارة التهريب من خلال السفن الشراعية، وخاصة تهريب السلاح والذهب، بالإضافة إلى اندلاع الحرب العالمية الأولى، فإثر اندلاع الحرب توقفت معظم السفن البخارية عن الوصول إلى موانئ الخليج، ومن ضمنها الكويت، وفي المقابل انتعشت أنشطة السفن الشراعية.
- كانت التجارة البحرية أساس الاقتصاد الكويتي في عهد الشيخ مبارك، لذا فقد حرص الشيخ على تشجيع التجارة، وتذليل العقبات التي تقف في وجه تطورها، كما حرص على متابعة أحوال التجار وحركة البيع والشراء، وبفضل جهوده ارتفعت حركة الصادرات والواردات البحرية الكويتية، وقد امتد تأثير دوره حتى بعد وفاته خلال الحرب العالمية حيث نجح اسطول السفن الشراعية الكويتية في إبعاد خطر المجاعة عن الكويت.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً- الوثائق غير المنشورة:

1- الوثائق الكويتية:

- مركز البحوث والدراسات الكويتية: الوثائق الأهلية، وثائق أسرة الخالد، رسالة من الشيخ مبارك إلى حمد الخالد، بتاريخ 2 محرم 1332هـ/1 ديسمبر 1913م.

2- الوثائق البريطانية:

- IOR/L/PS/10/738, Report on the Trade of Kuwait for the Year 1911-1912, 1 April- 31 March, by W. H. F. Shakespeare, Political Agent, Kuwait, 16 May 1912.
- IOR/L/PS/10/738, Report on the Trade of Kuwait for the Year 1912-1913, 1 April- 31 March, by W. H. F. Shakespeare, Political Agent, Kuwait.
- IOR/L/PS/10/738, Report on the Trade of Kuwait for the Year 1913-1914, 1 April- 31 March, by W. G. Grey, Political Agent, Kuwait, May 1914.
- IOR/L/PS/10/738, Report on the Trade of Kuwait for the Year 1914-1915, 1 April- 31 March, by Lieutenant- Colonel W. G. Grey, Political Agent, 21 July 1915.
- IOR/L/PS/10/738, Report on the Trade of Kuwait for the Year 1915-1916, 1 April- 31 March, by R. E. A. Hamilton, Political Agent, 17 July 1916.
- F. O., 371/548, XP 5230, Table Showing the total number and loon age of Vessel of each nation that cleared the port of Kuwait during 1907-1908.
- F. O., 371/548, XP 5230, Imports by Buggalow Control, 1907-1908.
- F. O., 371/1242, Ministry of Foreign Affairs, Annual Report, 1911.

ثانياً- الوثائق المنشورة:

- Bombay Government (1856), Selections from the records of Bombay of Government, No. XXIV, Historical Sketch of the Uttoobe of Arabs, Bahrain 1716-1853, Bombay,
- Kuwait Political Agency (1994), Arabic Documents 1899- 1949, volume 2, Archive Editions, London.

ثالثاً- الرسائل العلمية:

- الحميدي، نواف فلاح (2008)، التطور الاقتصادي والاجتماعي في الكويت 1938 إلى 1975، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس.

رابعاً- المراجع العربية والمعربة:

- الإبراهيم، أحمد حسن (1982)، مدينة الكويت " دراسة في جغرافية المدن، جامعة الكويت، الكويت.
- أبو حاكم، أحمد مصطفى (1967)، محاضرات في تاريخ شرقي الجزيرة العربية في العصور الحديثة، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة.
- _____ (1984)، تاريخ الكويت الحديث 1750-1965، منشورات ذات السلاسل، الكويت.
- آجيوس، ديونيسيوس آ. (2009)، ذاكرة السفينة الشراعية في الخليج العربي، ترجمة عبد الإله الملاح، هيئة أبوظبي للثقافة و التراث، الامارات العربية المتحدة.
- أمين، عبد الأمير محمد (1966)، القوي البحرية في الخليج العربي في القرن الثامن عشر، د.ن، العراق.
- الجاسم، نجاة عبد القادر (1997)، التطور السياسي والاقتصادي للكويت بين الحربين 1914م-1939م، ط2، د. ن، الكويت.
- الجاسم، نجاة عبد القادر، والخصوصي، بدر الدين عباس (1982)، تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت.
- جعفر، يوسف (1992)، الكويت قرنان ونصف من الاستقلال، دار الشرقية، القاهرة.

- جمال، محمد عبد الهادي (2003)، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية.
 - الحاتم، موسي غضبان (2001)، التطور الاقتصادي في الكويت 1946-1973، مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية، جامعة الكويت.
 - حبيب، عزيز محمد، وحبيب، نجيب محمد (1973)، الكويت وهضمتها الحديثة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
 - الحجري، يعقوب يوسف (2007)، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت.
 - حسين، عبد العزيز (1960)، محاضرات عن المجتمع العربي بالكويت، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة.
 - حسين، محمد موافي (1981)، تطور الإدارة المالية الحكومية لدولة الكويت، إصدار وزارة المالية، الكويت.
 - الحمدي، صبري فالح (2005)، الكويت نشوؤها وتطورها 1750-1871، دار الحكمة، لندن.
 - حوراني، جورج فاضلو (1958)، العرب والملاحة في الخيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة: السيد يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
 - ذكي، حسام السيد (2018)، دولة الكويت وجمهورية الهند "تاريخ من التعاون البناء"، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت.
 - الرشيد، عبد العزيز (1978)، تاريخ الكويت، دار الحياة، بيروت.
 - السلطان، باقر حمزة محمد (2021)، عائلة السلطان "حمزة محمد علي السلطان"، د.ن، الكويت.
 - الصباح، ميمونة خليفة (1958)، الكويت حضارة وتاريخ، مج1، د.ن، الكويت.
 - العبد المغني، عادل محمد (1977)، الاقتصاد الكويتي القديم، د. ن، الكويت.
 - العبد المغني، عادل محمد (1999)، نواخذة الغوص والسفر في الكويت، د. ن، الكويت.
 - العلاف، إبراهيم خليل (2007)، الخليج العربي "دراسات في التاريخ والسياسة والتعليم"، مركز الدراسات الإقليمية، جامعة الموصل، العراق.
- الترقيم الدولي الموحد للنسخة المطبوعة (1110-2128) الترقيم الدولي الموحد للنسخة الإلكترونية (2735-4652)

- الفيل، محمد رشيد (1972)، الجغرافية التاريخية للكويت، د.ن، الكويت.
- القطامي، عيسى (1964)، دليل المختار في علم البحار، د. ن، الكويت.
- لوزيمر، ج. ج (1975)، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج4، ترجمة: قسم الترجمة بمكتب أمير دولة قطر، مطابع على بن على، الدوحة.
- متولي، محمد (1970)، حوض الخليج العربي، ج1، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- محمد، خالد سالم (1982)، ربانية الخليج العربي ومصنفاقم الملاحية، د. ن، الكويت.
- محمود، حسن سليمان (1968)، الكويت ماضيها وحاضرها، مطبعة النعمان، العراق.
- مركز البحوث والدراسات الكويتية (2006)، الكويت والهند، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت.
- المنصور، آلاء وليد (2021)، العلاقات الكويتية العثمانية (1841-1939م)، الكويت، منشورات ذات السلاسل.
- نوفل، سيد (1969)، الخليج العربي أو الحدود الشرقية للوطن العربي، دار الطليعة للطباعة، بيروت.

خامساً- المراجع الأجنبية:

- Al Sabah, Y. S. F. (1958), The Oil Economy of Kuwait, Kagan Faul Int. Ltd., 1980.
- Frath, Zahra (1958), Kuwait my Home, second impression, London.
- Milles, S.B. (1966), Countries and Tribes of the Persian Gulf, London.
- Slot, B. J. (1998) The Origins of Kuwait, Center for Research and Studies on Kuwait, Kuwait.
- Villiers, Alan John (1969), Sons of Sinbad, Charles Seribner's sons, New York.

سادساً- البحوث والندوات:

- الصباح، ميمونة خليفة (إبريل 1986)، "نشأة الكويت وتطورها في القرن الثامن عشر"، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، ع46، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت.
- عبد الحسن، كوثر غضبان (2016)، مظاهر نشاط الكويت الملاحى، مجلة الخليج العربي، م44، ع1-2، جامعة البصرة.
- العلاف، إبراهيم خليل (2009)، السفن والمراكب في الخليج العربي .. قصة كفاح مجيد، مركز الدراسات الإقليمية، ع14، جامعة الموصل، العراق.
- الموسوي، عماد جاسم (ديسمبر 2014)، تجارة الكويت البحرية خلال المدة 1775-1859، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، ع18، جامعة بابل، العراق.
- ندوة العلاقات الكويتية - الهندية من منتصف القرن 18 للميلاد حتى استقلال دولة الكويت (2018)، إدارة البحوث والدراسات والتخطيط، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت.