



العلاقات التجارية بين الكويت

وشرق إفريقيا ١٨٩٩-١٩٤٥

أ.د. بنیان سعود ترکی

جامعة الكويت

قسم التاريخ





مقدمة:

تمتد جذور العلاقات بين شبه الجزيرة العربية وشرق إفريقيا إلى عصور موغلة في القدم. وتطورت تلك العلاقات وتعززت عبر العصور. ويمكن القول وبكل تجرد بأن الساحل الشرقي للقارة الإفريقية كان أحد المعابر الأساسية التي انتقلت عبرها الهجرات العربية إلى القارة الإفريقية. وساهمت تلك الهجرات في نشر المؤثرات العربية الإسلامية سواء إلى القارة الإفريقية بشكل عام أو شرق إفريقيا بشكل خاص. وقد امتدت تلك المؤثرات في شرق إفريقيا من المنطقة الممتدة من منطقة رأس غردفون شمالاً إلى منطقة خليج دلجادو جنوباً أي من المنطقة التي تشمل الآن الصومال حتى موزمبيق. وعرفت المنطقة باسم ساحل الزنج أو زنجبار (١) و ساهمت دولة الكويت في تعزيز وتطوير العلاقات بين سكان شبه الجزيرة العربية وشرق إفريقيا. وتقع دولة الكويت-هذا البلد العربي- في الزاوية الشمالية الغربية من الخليج العربي. وقد مكنتها الموقع الإستراتيجي من تمييزها على غيرها من الدول. وهذا التمييز عبارة عن ميزتين مهمتين: أولاً: موقع مدينة الكويت كميناء بحري يطل على الخليج العرب. ثانياً: ساهم الموقع الجغرافي لمدينة الكويت في أن تكون الكويت محطة للقوافل التجارية البرية المتجهة ناحية بغداد وحلب ونجد. وتعد هاتين الميزتين من الأسباب التي جعلت الكويت تحظى بمكانة مميزة مقارنة بالعديد من الموانئ البحرية في المنطقة (٢).

والدراسة التي نحن بصددتها تدرس وتحلل تطور العلاقات التجارية بين الكويت وشرق إفريقيا من ١٨٩٩م وحتى ١٩٤٥م، أي خلال الفترة من



توقيع معاهدة الحماية بين الكويت وبريطانيا وحتى نهاية الحرب العالمية الثانية. وتلقي الدراسة الضوء على العوامل التي ساهمت في تطور وتعزيز هذه العلاقات التجارية خلال تلك الفترة الزمنية والتي قاربت النصف قرن . كما تحاول معرفة أنواع الصادرات والواردات بين المنطقتين. وتبين الطرق التي سلكها التجار، موضحة أنواع السفن الكويتية، وأهم التجار الذين عززوا وطوروا هذه العلاقات العميقة والمميزة، وما ترتب عليها من نتائج.

خلفية تاريخية:

تمتد جذور العلاقات بين الكويت وشرق إفريقيا إلى فترة زمنية قديمة. والمصادر والمراجع المتوافرة لا تسعفنا في تحديد عمر تلك العلاقات، ولا تعطى الباحث فترة زمنية محددة يبني عليها دراسته، ولكنها في حقيقتها عميقة الجذور، وأغلب الكتابات التي تناولت هذا الموضوع ترجح أنها تعود إلى فترة ما بعد استقرار العتوب في الكويت وتأسيس كياناتهم، ومن المعتقد أن استقرار العتوب وعلى أرجح المصادر والمراجع المتوافرة في موطنهم الجديد الكويت يعود إلى العام ١٦١٣م. مما يعني علاقات تاريخية قديمة، إلا أنها لم تحظ بما يليق بها من تدوين وحفظ. و العتوب: مجموعة من الأسر والعائلات الذين عتبوا (عتب فعل بمعنى كثير الترحال) أي الذين ارتحلوا من الهدار في نجد، واتجهوا إلى قطر، ومنها إلى الصبية، ومن ثم النزول إلى الكويت. وترتب على استقرار هذه الأسر والعائلات العمل على تطوير الكيان الجديد في مختلف الميادين ومن ضمنها الاقتماع. ويعد الاقتماع عماد أي كيان، وأدى الاحتكاك بمن حولهم من القوى والفعاليات إلى تطوير وتعزيز التبادل التجاري بما يخدم



الجميع. ونمت بشكل مطرد، وتوسعت علاقات الكويت التجارية مع العالم الخارجي. ومن الملاحظ أن حكام الكويت لم يفرضوا الضرائب منذ نشأت الكويت وبشكل مؤقت رغبة في نمو وتطور كياناتهم وعندما أخذت الكويت تنتعش وبالذات في ١٧٩٠م بدأت الكويت بأخذ نصيب من النمو التجاري.

وتطورت صناعة السفن في الكويت، ويشير "الحجي" بقوله: إنه مع مطلع القرن التاسع عشر الميلادي نمت وتطورت تجارة القرين (الكويت) من محيطها القريب إلى موانئ أكثر بعدا، وتعد موانئ اليمن والبحر الأحمر ضمن تلك الموانئ والمناطق التي ارتادها بحارة الكويت و سفنهم. وكان ضمن السلع التي جلبت القهوة اليمنية المشهورة. مما ترتب عليه التعامل مع تلك السلعة و شرائها من المصدر بدلا من الحصول عليها من مسقط (٣). ويكمل الحجي موضحا ان تجار القرين لم يتعرضوا للمضايقات من اسطول القواسم إلا في حادثة واحدة في عام ١٨٠٩م (٤). أخذ تطور صناعة السفن يعزز من مكانة الكويت التجارية، ولهذا نجد انه مع إطلالة الربع الأخير من القرن التاسع عشر الميلادي (حوالي ١٨٨٥) نجحت السفن السفارة الكويتية في الوصول إلى سواحل شرق إفريقيا للتجارة وتبادل السلع (٥).

وقد ساهمت في تعزيز علاقات الكويت بسكان شرق إفريقيا عوامل عديدة ومتنوعة، ومن أهمها ما يلي:

أولاً: الموقع الجغرافي لدولة الكويت في شمال الخليج العربي. وساهم هذا بدوره مساهمة فعالة في اتجاه أهل الكويت ناحية البحر. وتطل الكويت على واجهة بحرية كبيرة على الخليج العربي. و ترتب على ذلك الإبحار إلى مناطق قريبة مثل موانئ الخليج العربي، ومناطق بعيدة



مثل شرق إفريقيا والهند. واستفاد الكويتيون، مثلهم مثل غيرهم من سكان شبه الجزيرة العربية، من موقع بلدهم البحري الذي لا يبعد كثيرا عن سواحل شرق إفريقيا المواجهة لشبه الجزيرة العربية .

ثانيا: تعد التجارة بالنسبة لأهل الكويت من أهم مواردهم الاقتصادية. ولعبت التجارة ، سواء البحرية منها أو البرية، دورها في تطور الكويت كبلد في مناحي الحياة المختلفة. وقد تعلم العتوب خلال هجرتهم من الهدار إلى قطر وحتى و صولهم إلى الكويت العديد من فنون البحر، وأطلق عليهم (البدو البحريين). وباستقرار العتوب في الكويت تم التشاور فيما بينهم، وقسمت المهام المنوطة بكل منهم حيث تولى آل صباح دفعة الأمور السياسية. وأوكلت مهمة التجارة البرية لآل خليفة ، وتكفل آل جلاهمة بالتجارة البحرية(٦). ويدل هذا التقسيم في المهام بين الأسر العتبية دلالة واضحة على التنظيم والاتفاق والتشاور وتوزيع المهام بين الأسر العتبية دون خوف أو وجل.

كما يبين من جهة أخرى إدراك هذه الأسر أهمية الجانب الاقتصادي ، ولم يترك أمر الاقتصاد على عواهنه. كما أنه يوضح بجلاء تطور اقتصاد هذا الكيان الجديد واهتمامه ليكون له شأن في المجال البحري. والدارس لتاريخ الكويت يعرف جيدا دور البحر والتجارة البحرية في تعزيز وتطوير مكانة الكويت عبر العصور.

ثالثا: ساعدت عوامل أخرى كثيرة في تطور وازدهار الحركة التجارية في المجتمع الكويتي. ويُعد فقر البيئة البرية الكويتية من أهم تلك العوامل. و ساهم هذا بدوره في اندفاع أهل الكويت للتجارة البحرية بحثا عن مصدر رزق لهم ، سواء عن طريق صيد السمك أو الغوص على



اللؤلؤ، أو المبادلات التجارية وأعمال التجارة. وتناول عبدالعزيز ح سين المجتمع الكويتي في بحث له عن بقوله: " كان المجتمع الكويتي قبل البترول مجتمعا بدويا بحريا، يشده إلى الصحراء نسب وإلى البحر سبب " (٧). ويوضح هذا القول بصورة لا لبس فيها هوية المجتمع الكويتي ونسيجه الاجتماعي. ويؤكد أيضا من جانب آخر أن أهل الكويت ومنذ البدايات الأولى لتأسيس هذه الدولة شاركوا مشاركة فعالة بجميع فئاتهم في مجال البحر والتجارة البيئية وتجارة القوافل البرية. مما يعني أن النشاط البري والبحري لم يقتصر على مجموعة أو فئة دون أخرى. ويدرك الدارس لتاريخ المجتمع الكويتي قبل النفط بشكل جيد أن مجال البر والبحر والعمل فيهما يعد من الأعمال المرهقة، بل والشاقة الخطرة. كما استفاد الكثير من رجال الكويت من المميزات التي خدمتهم في مجال التجارة. وساهم عدم وجود قيود على التجارة وانخفاض الرسوم الجمركية ودعم وتشجيع الأسرة الحاكمة في هذا التطور. واستغل هذه المميزات الكثيرون من أهل الحنكة والذكاء والتحمل في تطوير وتعزيز تجارتهم و صلاتهم بالعالم الخارجي. وقد لعب تشجيع حكام الكويت دوره في ازدهار التجارة. ولهذا نجد أن الشيخ صباح بن جابر، أول حاكم للكويت عمل جهده على تطوير تجارة الكويت، وأهتم بجعل الكويت محطة التقاء للتجارة، سواء تلك القادمة من جنوب العراق، أو نجد، أو من المشيخات والإمارات الكثيرة المتناثرة على الخليج العربي (٨). ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد، بل نجد أن تجار الكويت عملوا جهدهم على تعزيز وتدعيم التعاون بتلك الموانئ المطلة على الجانب الشرقي من الخليج العربي (٩).



و ساهم هذا النمو الاقته صادي للكويت بدوره في خلق تنافس بينها وبين عدد من الإمارات العربية المنتشرة على طول ساحل الخليج العربي. ويعد عرب المطاريش و شيوخ بندر ريق و بني كعب وغيرهم من عرب الساحل الشمالي الشرقي للخليج العربي من ضمن تلك الإمارات والأسر الحاكمة ، التي شاركت في المنافسة. وقد دفع طمع عرب بني كعب ، على سبيل المثال إلى محاولة السيطرة على الكويت، و ذشبت إثر ذلك أهم المعارك البحرية الكويتية، وهي معركة الرقة البحرية التي تمكن فيها أهل الكويت من هزيمة جيرائهم بني كعب. كما اعتبرت الكويت أنها أكثر من محطة التقاء، ونظر إليها على أنها "المنفذ الطبيعي لشمال شرق الجزيرة العربية" (١٠).

وعزز هذا الأمر من مكانة الكويت ونجاحها التجاري. كما شجع على استقطاب التجارة العابرة أو ما يعرف بتجارة الترانزيت. ولقد ترتب على هذا النجاح تطور مهنة النقل التجاري البحري المعتمد على السفن الشراعية في منطقة الخليج العربي. وأخذ تجار الكويت في التعامل مع موانئ البصرة ومسقط وفارس وموانئ الخليج العربي الأخرى وبشكل منظم. وبدا يبرز للوجود ما يمكن أن نطلق عليه أ سطول تجاري. وأخذ حضوره الفاعل ومنافسته لمؤاني و شركات عالمية. وتم استثمار هذا النجاح البحري في تطوير وتعزيز النقل البري. وترتب على هذا النجاح تشجيع تجار ومؤسسات وشركات على التعامل مع الكويت ، سواء المحلية منها أو العالمية. وبلغت أهمية النقل البحري إلى الدرجة التي يعد فيها المصدر الثاني لدخل الكويت بعد الغوص. ويشير الخوصو صي إلى أن هذا



"سبب تلك الشهرة البحرية التي أكتسبها الكويتيون مما فاضت به أحاديث الرحالة وكتابات المهتمين بمثل هذه الدراسات البحرية" (١١).

تطور صناعة السفن:

توسعت التجارة في الكويت. وتناول كثير من الرحالة الذين زاروا المنطقة تطور الأوضاع الاقتصادية في الكويت. وأشار "كنبهاوزن" الم سؤول عن مكتب شركة الهند الشرقية الهولندية في جزيرة خرج في فارس في عام ١٧٥٦م إلى جانب مهم من هذا التطور. وبين في تقرير له "أن العتوب يمتلكون ٣٠٠ سفينة (١٢). وتعد تلك الإشارات التي ذكرها من أهم الدلائل على نمو وتطور التجارة في الكويت واتساع حجمها. كما توجد كتابات عن عهد الشيخ عبدالله بن ص - باح (١٧٦٢-١٨١٢م) تبين نمو وتوسع التجارة البحرية الكويتية. ويعد هذا النمو دليلاً على الإمكانيات التي توافرت للتجار، وما منح لهم من امتيازات أثمرت في هذا المردود (١٣). اتسعت التجارة بعد فترة من زيارة كنبهاوزن، فلا غرابة أن يشير لهذا الرحالة الدنمركي كارستن نيبور. وقد زار نيبور منطقة الخليج العربي في عام ١٧٦٥م، ولكنه لم يزور الكويت. وتناول تطور اقتصاديات الكويت بقوله: إن الكويت (القرين) مدينة تجارية عامرة. وأشاد بالمهارة البحرية لسكان الكويت. وأشار إلى أن السفن التي يمتلكها أهل الكويت يبلغ عددها ٨٠ سفينة (١٤). يوضح هذا العدد تضاعف أعداد سفن الأسطول الكويتي. وهذا يوضح بجلاء أهمية النقل البحري وتطوره وتضاعف أعداده. كما تناول نيبور جوانب أخرى من النشاط الكويتي المتمثل في صيد الأسماك والغوص على اللؤلؤ (١٥).



نجد البريطانىون فى التغلغل إلى منطقة الخليج العربى منذ النصف الأول للقرن السابع عشر الميلاىى. وتعتبر التجارة من أبرز الوسائل التى لجأت إليها بريطانيا لتعزىز وجودها فى المنطقة. وتعد شركة الهند الشرقية البريطانية من الشركات الرائدة التى أخذت توطد أقدامها فى المنطقة. وقامت الشركة من جانبها بإذشاء العديد من المراكز التجارية (١٦). واعتبر أسطول الشركة من الأساطيل التجارية الضخمة. فلا عجب أن أخذ البريطانىون يتطلعون للاتصال بالكويت والتعامل مع الأسطول التجارى الكويتى. وقد أخذ الأسطول الكويتى يشق طريقه فى التجارة البحرىة وتجارة الترانزىت (١٧). فلا عجب أن ساهمت شركة الهند الشرقية البريطانية فى نمو وتطور الكويت الاقصادى.

كما لعبت الوكالة البريطانية فى البصرة دورها فى هذا النمو. وعملت الوكالة على استئجار سفن عربىة لنقل البرىد إلى الكويت ومسقط. كما ترتب على حصار فارس للبصرة واحتلالها (١٧٧٥-١٧٧٦م) إلى التعاون المباشر بين الكويت والوكالة البريطانية. وتطور التعاون إلى انتقال مركز برىد الصحراء البريطانى المرسل لحلب من البصرة إلى الكويت ، واستمر حتى عام ١٧٧٩م (١٨). كما يمكن القول على إن هذا الانتقال نظر إليه على أنه دلىل على الاستقرار فى الكويت وما توافر فىها من إمكانيات. كما يمكن الإشارة إلى أن شركة الهند الشرقية البريطانية أخذت تنظر وبشكل جدى فى إيجاد وكالة لها فى الكويت. وقد أشارت تقارير ممثلىها إلى ما تتمتع به الكويت من وجود مباء صالح لرسو السفن . وقد انتقلت وكالة شركة الهند الشرقية الانكلىزىة من البصرة إلى الكويت فى عام ١٧٩٣م مما ترتب علىه نمو وتطور التجارة الكويتىة . كما



أشارت التقارير إلى الأمن الذي تحظى به القوافل. وعدم تعرض الكويت لهجوم الفرس. وساهمت تلك التقارير في النظر إلى الكويت بشكل مختلف عما كان عليه الأمر في السابق (١٩). وكان لتلك المميزات التي حظيت بها الكويت دورها في نجاح الكويت في أن تستقبل السفن الإنجليزية المحملة بالبضائع القادمة للخليج العربي، تمهيدا لنقلها بالطريق البري على ظهور الجمال إلى بغداد وحلب ودمشق، مما حقق للكويت فوائد اقتصادية وسياسية ضخمة (٢٠).

جلب أهل الكويت في السابق سفن النقل البحري من موانئ الخليج العربي القريبة أو من الهند. وترتب على تطور النقل البحري وتوسعه حدوث تغيير بشكل جذري. ويعود ذلك إلى نجاح أهل الكويت أنفسهم بما تراكم لديهم من خبرات في بناء السفن وتطويرها. و ساهم هذا بدوره في خدمة تجارتهم البحرية المزدهرة . ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد وإنما طوروا صناعة السفن وزودوا جيرانهم بالأنواع المطورة منها. و ساهم ذلك في التصدي للأسفار البعيدة والأعمال التجارية. إن اكتساب الخبرة والعلم ومعرفة البلاد وطرق البحار أعطتهم مهارة في التجارة وكيفية إدارتها ، ولهذا اشتهروا في الخليج العربي. كما تمكنوا من الاستفادة من تطور السفن للعبور تجاه مسقط، وشرق إفريقيا، والهند. وتعد سفينة البوم "البغلة" من السفن الكويتية التي استخدمها تجار أهل الكويت في الأسفار البعيدة . ويذكر البسام أن البغلة أكبر السفن وأجملها وأبعدها إبحاراً، فلا يقل طولها عن الثلاثين ذراعاً وعرضها الأعلى يتراوح بين الثمانية والعشرة أذرع ومحملها مثلثا طن ، وهي تصل في أسفارها إلى مدغشقر وزنجبار (٢١).



أورد القبطان الإنجليزي جورج بروكس من البحرية الهندية الذي زار الخليج العربي عام ١٨٢٩م بعض التفاصيل حول الحياة التجارية في الكويت، ذكرا بأنها من البلاد المهمة، ومشيدا بسكانها وبحبهم للملاحة، ومبينا أن للكويت تجارة واسعة خاصة بها دون غيرها، وأنها تلعب دورا مهما، ومميزا في تزويد المناطق المحيطة بها، وكذلك البعيدة بالمنتجات القادمة من بلاد الهند . وذكر بروكس أن الكويت كانت تملك في ذلك الوقت خمسة عشر مركبا كبيرا من مراكب السفر الكبيرة كالبلغلات والدوات، وهي سفن تتراوح حمولتها ما بين مائة إلى أربع مائة طن . كما أشار بروكس إلى امتلاك الكويت لعدد من السفن التجارية الأصغر حجما مثل البتيلا والبقلة، مبينا أن عددها كان في حدود العشرين سفينة، تتراوح حمولة كل منها ما بين خمسين ومائة وعشرين طنا ، وليس هذا فحسب، وإنما تمتلك الكويت سفنا تجارية أصغر حجما من سابقتها، وهي في حدود مائة وخمسين مركبا تجاريا تتراوح حمولة الواحدة منها ما بين خمسة وعشرين طنا ومائة وخمسين طنا. ومن المهم التوضيح هنا بأن تلك السفن التجارية حسب تقرير بروكس تمخرعاب الخليج العربي، والبحر الأحمر، والسواحل الهندية، مثل سواحل السند، وجوجرات، والمليبار، وبومبي . كما تناول بروكس في تقريره عن تجارة الكويت أهم الصادرات والواردات، مبينا أن من بين أهم الواردات من الهند ما يلي: الأقمشة والأرز والسكر والخشب والبهارات والقطن، بينما واردات البحر الأحمر (اليمن) فمن أهمها : القهوة (٢٢).

ويعزو الرحالة الدنمركي ولیم بلجريف -الذي قام ١٨٦٢-١٨٦٣ برحلة للجزيرة العربية شهرة الكويت لما تتمتع به من ميناء، والذي اعتبره



أصلح موانئ الخليج ، كما أورد أن ميناء الكويت أكثر موانئ الخليج من حيث النشاط والحركة. وأشار بلجريف إلى العديد من العوامل التي خدمت ميناء الكويت وجذبت إليه مئات السفن التجارية ومنها صلاحيته لرسو السفن والرسوم المنخفضة (٢%) التي تحصل من البضائع المتنوعة الواردة للميناء ، كما تناول نقطتين مهمتين وهما عدم وجود تعقيدات إدارية وحسن تعامل أهل الكويت للقادمين إليها ، وأشاد بلجريف بمهارة البحارة الكويتيين وإقدامهم (٢٣).

قام الكولونيل لويس بيلي المقيم البريطاني في الخليج بزيرة للكويت وهو في طريقه إلى الرياض. وذكر بيلي أن الشيخ صباح الثاني (١٨٥٩-١٨٦٥م) يتمتع بسمعة طيبة في داخل الكويت وخارجها، وأشاد بحسن إدارته المالية والسياسية (٢٤)، وأورد في تقرير له عام ١٨٦٣م عن تجارة الخليج العربي جوانب متعددة من أوجه الحياة التجارية في الكويت ، وأشاد بتجار أهل الكويت، وما يتمتعون به من صفات حميدة، بل اعتبرهم "أحسن وأقدر التجار في بلاد الخليج العربي"، وأشار بنوع من التفصيل إلى تجارة الخيول من الكويت إلى الهند ، كما كتب بيلي تقريراً آخر ١٨٦٦م تناول فيه السفن التجارية سواء تلك الصغيرة الحجم والتي تشارك في التجارة بين موانئ الخليج العربي، أو تلك الكبيرة التي تعبر إلى الهند وشرق إفريقيا (٢٥).

ازدهرت التجارة الكويتية في بدايات القرن العشرين، وفي عهد الشيخ محمد بن صباح الثاني (١٨٩٢-١٨٩٦م) برز تطور وتنظيم لمالية الكويت وتجارها الداخلية ، كما لعب الشيخ مبارك الصباح (١٨٩٦-١٩١٥) دوراً في هذا التطور التجاري، وفي عهده تم تنظيم رسمي للجمارك (١٨٩٩م)، وفرض



نسبة ثابتة على الصادرات والواردات، والتي تتمثل من ٣- ٥%، وشهدت الكويت هجرات العديد من الأسر والعوائل سواء للعمل في التجارة، أو للغوص على اللؤلؤ، أو للاستقرار لما شهدته من رخاء اقتصادي، واستمرت السفن الكويتية تبحر إلى سواحل الهند وشرق إفريقيا، ونمت بشكل كبير صناعة السفن. كما عقد الشيخ مبارك الصباح اتفاقية مع شركة البواخر البريطانية بالهند بهدف رسو بوأخرها في ميناء الكويت ثلر كاب والبضائع (٢٦).

ذكر ثوريمر في كتابه المشهور " دليل الخليج " أن الكويت في عام ١٩٠٤م تكاد تعتمد في أوجه حياتها على الأعمال البحرية، كما بين أن النشاط البحري الكويتي يشمل الجزء الشمالي والغربي للخليج العربي وشط العرب حيث أخذت البواخر البريطانية السريعة في المجيء إلى الكويت، وفي أعوام ١٩٠٥-١٩٠٦م زارت الكويت بحدود ٥٠ باخرة كلاها بريطانية. كما يمكن الإشارة هنا إلى أن نصيب شرق إفريقيا مما تحمله السفن الكويتية في تجارة الإستيراد والتصدير خلال الفترة من عام ١٩٠٥ إلى عام ١٩٠٦م يمثل ٦١,٨% (٢٧). وازدهرت التجارة والتي ازدهرت قبل الحرب العالمية الأولى ١٩١٣م وأثناءها، وقد ساعد على النمو والازدهار إنقطاع الحركة الملاحية، وخاصة تلك السفن القادمة من أوروبا، لانشغالها بالمجهود الحربي الأوربي. وكانت بريطانيا قد لجأت للاستيلاء على جميع السفن الكبيرة للإستفادة منها في إمداداتها العسكرية، مما جعل الكثير من الدول وخاصة الهند ودول جنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر وشرق إفريقيا تعتمد بشكل كبير على السفن الكويتية في النقل البحري. وفي عام ١٩٢٠م بلغ عدد السفن ٩٠٠ سفينة ٢٠٠ للنقل البحري (٢٨).



لقد قامت السفن الكويتية بدور بارز في توفير المؤن والبضائع في الحرب العالمية الثانية ، ومن الممكن الإشارة هنا إلى أن ما حدث في الحرب العالمية الأولى من الإستيلاء على السفن الكبيرة بهدف الإمدادات العسكرية حدث أيضا في الحرب العالمية الثانية، وهذا أيضا مما ساعد على نشاط السفن الكويتية ، ويذكر أن عدد القطع البحرية الكويتية التي شاركت بالنشاط التجاري ١٨٠ سفينة تحمل على ظهرها ما بين ١٠ إلى ٤٥ شخصا وتبلغ حمولة السفينة الواحدة ما بين ١٠٠ الى ٥٠٠ طن ، وبلغ عدد سفن السفر المتجهة للهند وشرق إفريقيا ٢٠٠ سفينة تحمل ما بين ١٠٠ إلى ٣٧٥ طن (٢٩).

إن التطور التجاري ونجاح صناع ورحلات البحر في تحسين وتطوير سفنهم بما يخدم مصالحهم ومصالح بلدهم لهو دليل على حيوية وذشاط هذا الشعب الذي لم ينكفئ على نفسه وإنما تحدى الصعاب. ويبدو أن مؤانئ الصومال كانت من أوائل الموانئ التي استقبلت السفن الكويتية، ومن غير المستبعد ان يكون ميناء بربرة الصومالي، هو أول مؤانئ الصومال استقبالا للسفن الكويتية. ومما يعزز ما ذهبنا اليه الموقع الجغرافي للصومال وقربه من اليمن والموانئ اليمنية التي تتردد عليها السفن الكويتية . كما يمكن الإشارة إلى أن العديد من تجار التمور وجدوا أن السوق الإفريقي أكثر ربحية من غيره من الأسواق، ولهذا تحولوا إلى مؤانئ الصومال لبيع ما لديهم من تمور، ومن الطبيعي أن تكون الموانئ الصومالية هي الأقرب . ويضاف إلى ذلك أن السفن الكويتية كانت تحمل معها من ميناء عدن ذرة ويتم نقلها إلى مؤانئ الصومال وجيبوتي . كما كانت السفن الكويتية تجلب الفحم الصومالي، بالإضافة إلى زيت الجوز والصمغ العربي، و يمكن



القول أيضاً إن السفن الكويتية لم تقتصر على موانئ بربرة وجيبوتي، بل وصلت إلى ميناء ممباسا (كينيا)، وزنجبار (تنزانيا)، وغيرهما من موانئ شرق إفريقيا. ويشير ألن فاليرز القبطان الأسترالي الذي زار الكويت عام ١٩٣٩م في كتابه "أبناء السنديباد" إلى رحلته على سفينة شراعية كويتية، كما تناول الصلات التجارية بين الكويت وشرق إفريقيا حيث وصف الرحلات الكويتية و صفاً دقيقاً، موضحاً أنواع البضائع، وما تحمله السفن من سلع، وعلى وجه الخصوص تلك السفن المتجهة إلى موانئ مقديشو بالصومال، أو ممباسا في كينيا الحالية. وأشاد بالكويت وشهرتها البحرية. وذكر أن واجهتها البحرية الممتدة على مسافة ميلين مكتظة بالسفن الكبيرة والصغيرة "في حركة لا تهدأ وعمل لا ينقطع، وينظر" فاليرز "إلى الكويت على أنها" أهم مدينة تجارية على الساحل الشرقي للجزيرة العربية، و" لا يفرض الشيخ مبارك ضرائب مباشرة على المواطنين. ولذلك تحصل الخزانة الأموال عادة من عائدات السوق والميناء معاً. ولذلك فإن للميناء وللسوق بالنسبة إليه أهمية تجارية وسياسية معاً". ويشار إلى أن عدد السفن الشراعية في الكويت في عام ١٩٣٩م كان في حدود ١٠٦ مخصصة للنقل بين الكويت وموانئ الهند، وسواحل شبه الجزيرة العربية الجنوبية، والساحل الشرقي لإفريقيا. فلا غرابة أن يمتدح أحد الرحالة صناع السفن الكويتية، ويؤكد ذلك بقوله: "إن صانعي السفن الكويتيين أعظم الناس خبرة في الخليج إذ يظلون مشغولين في صنع السفن الحديثة وإصلاح السفن القديمة التي تستخدم لصيد اللؤلؤ والسمك والتجارة..". (٣٠).



ويعد ميناء زنجبار من أهم الموانئ ، التي تعامل معه تجار أهل الكويت ، وقد ساهمت عوامل عدة في جعله من أهم موانئ شرق إفريقيا، فالموقع الجغرافي المميز، وكونه صالحا لرسو السفن، وتشجيع سلاطين آل بوسعيد للتجار العرب والهنود على الاتجار والاستقرار في زنجبار، والرسوم المخفضة ، عززت من مكانة زنجبار، وشجعت على نموها وتطورها. فلا عجب أن يعد ميناء زنجبار من أشهر وأنشط الموانئ التي زارتها السفن الكويتية في شرق إفريقيا(٣١).

خط سير الرحلات إلى شرق إفريقيا :

أجمعت أغلب الكتابات التي تناولت رحلات السفن الكويتية إلى شرق إفريقيا على أن السفن بعد تجهيزها في ميناء الكويت تتجه إلى ميناء البصرة للحصول على حاجاتها من التمور. وبعدها تدفع الرياح الموسمية السفن الكويتية عبر الخليج العربي باتجاه مسقط ، ومن هناك تتزود السفن بما تحتاج إليه، ثم تكمل خط سيرها باتجاه موانئ شرق إفريقيا. ومن المفيد الإشارة هنا إلى أن تطور صناعة السفن الكويتية مكن من الاتجاه مباشرة إلى شرق إفريقيا دون الحاجة للتوقف في مسقط، أو غيرها من الموانئ العمانية .

الواردات من شرق إفريقيا:

أهتم تجار الكويت بجلب العديد من السلع من شرق إفريقيا ، مثل العاج والعبيد ، كما تذكر الأيثار كالضربي أول طبيبة في الكويت بان م شيخة الكويت تشتهر ضمن أمور كثيرة بسفنها القوية الممتازة. ويتم



بناء تلك السفن في الكويت على الشاطئ. وأو ضحت أن الكويت تعد أجمل مرفأ على الخليج. وتحدثت عن أهم السفن الكويتية المتمثلة في البوم. وأشارت إلى أنها تعبر المحيط إلى موانئ غرب الجزيرة العربية، والهند، وشرق إفريقيا. وبينت أنها تعود محملة بأصناف شتى من السلع. وعددت أهمها "الارز، والقمح، والقهوة، والشاي، والسكر، والبهارات، والخشب، والقماش. ومختلف المواد لأهل المدينة وبدو الصحراء". وتستخدم الأخشاب المستوردة من الهند وشرق إفريقيا في صناعة السفن. ويذكر الخ صو صي أن أهل الكويت "يقومون بعملهم هذا بالسليقة، وبالاستناد إلى بعض المقاييس الخاصة، دون سأم أو ملل (٣٢).

وهنا لابد من الإشارة إلى أن الوجهة الأساسية للسفن الكويتية كان شط العرب، حيث يتم شحن التمور العراقية المجلوبة من البصرة لحساب تجار الكويت، ومن المفيد الإشارة هنا إلى امتلاك كويتيين لمزارع في تلك المنطقة، ويحتكر البعض منهم تلك التجارة، ومن بينهم من يعرف بملك التمور، ومن هناك تغادر السفن الكويتية مبحرة تجاه الهند، وساحل المهرة، وحضرموت، وعمان والساحل الشرقي لإفريقيا. وتنقل النسبة الكبرى من التمور إلى الهند، وفي رحلة العودة تبحر السفن الكويتية من الهند إلى الكويت أو تتجه ناحية الساحل الشرقي لإفريقيا. ويمكن الإشارة إلى أن تلك السفن تكون محملة بالأخشاب اللازمة للبناء، والأقمشة، والتوابل وغيرها، وأما السفن التي تتجه للساحل الشرقي لإفريقيا فتحمل معها من الهند القرميد الأحمر، وهو نوع من الحجر يباع لتجار الساحل الشرقي لإفريقيا. وكانت السفن القادمة من الهند تفرغ حمولتها من القرميد، ثم تتجه إلى زنجبار، ومنها إلى دلتا نهر الروفيجي (تنزانيا)،



حيث تتم عملية شراء أعمدة المنجروف الخشبية (الجنديل) ، والجنديل هو سيقان اشجار تنبت في غابات شرق إفريقيا تستخدم لدعم اسقف المنازل وتربط كل عشرين جندله في ربطه واحدة تسمى كورية. وكان أغلب الذين يسيطرون على هذه التجارة تجار هنود يتم التعامل معهم مباشرة، أو من خلال وسيط من أهل الساحل. وكانت الحكومة البريطانية المهيمنة تحصل على رسم مقداره ١٥ شلنًا للكورية الواحدة. وكان بعض التجار يشترون حاجتهم من الجنديل والباسجيل من زنجبار أو لأمو، ولكن تظل الأعمدة التي تجلب من دلتا نهر روفيجي هي الأجود (٣٣).

ويشير الحجى عن الرحلات الكويتية لشرق إفريقيا بقوله أن السفن الكويتية حين وصولها ميناء زنجبار فإن النوخذه يتجه إلى حي ماليندي القريب من الميناء للقاء الوسطاء التجاريين الذين عادة يكونون من العرب الحضارمة ثم يذهب إلى دلتا نهر الروفيجي (تنزانيا) ، موطن مزارع الجنديل. وكان البيع في نهاية الأمر يتم مع التجار الهنود، ويعد الباديان من أهم طبقات التجار الهنود. ويلعب الهنود في زنجبار دورا سياسيا ومهما في عمليات التبادل التجاري، حيث يعدون طبقة تجارية لها أهميتها ووزنها. وليس هذا فحسب ، ولكن التجار الهنود أخذوا بالتدرج في السيطرة على إقتصاديات المنطقة، فهم سمسرة ووسطاء العمليات التجارية في الساحل، وهم من يمول عمليات توغل القوافل إلى الداخل، كما أن سلاطين زنجبار وعلى وجه الخصوص السيد سعيد بن سلطان آل بوسعيد (١٨٠٦-١٨٥٦م) سمح للهنود بالاتجار والاستقرار في زنجبار. كما عرف عن سلاطين آل بوسعيد تسامحهم الديني. وتطور النفوذ الهندي وتعزز بتولي أحد التجار الهنود استثمار جمارك زنجبار مقابل مبلغ مادي يدفع للسلطان سنويا، وكان



لذجاح الهندود في السيطرة على الجمرک الزنجباري أن مکنهم من أن يصبحوا قوة إقتصادية مميزة . وهنا علينا أن لا ننسي دور السلاطين وبالذات سلاطين آل بو سعيد في ابعاد العرب عن مالية السلطنة العربية ، و ترسية الجمارک على تجار هندود بسبب سهولة السيطرة عليهم خلافا للعرب ، كما يجب الا نغفل دور القناصل البريطانيين في دعم وتشجيع الهندود والإدعاء بأنهم من رعايا بريطانيا . وكانت بريطانيا تهدف من وراء دعمها للهندود، رغبتها في الحصول على مكاسب إقتصادية، و سياسية، وهو ما مکنها من التدخل في شؤون زنجبار، بحجة حماية مصالح رعاياها الهندود(٣٤) .

كما تتزود السفن الكويتية من السواحل الشرقية لإفريقيا بالعاج، ومن عدن وحضرموت بالقهوة ،ونوع من الدهان للسفن الشراعية . أما فيما يتعلق بالرقيق فقد جلب التجار الكويتيون كثيرا من العبيد سواء لعمليات المتاجرة بهم في أسواق النخاسة المنتشرة في المنطقة ، أو كانوا يستخدمونهم كخدم بالمنازل، والاعتماد عليهم في شؤون الحياة المختلفة (٣٥). واستمرت عمليات بيع و شراء الأرقاء في المنطقة حتي الخمسينيات من القرن العشرين الميلادي حيث توقفت بعد سن تشريعات دولية تحرم الرق وتجارته . وكان موسم الرحلات يبدأ من شهر أغسطس من كل عام وينتهي في نهاية شهر مايو، والمسافة من الكويت إلى مسقط من سبعة أيام إلى الشهر، ومن مسقط إلى زنجبار بحدود الشهر(٣٦).

وكان ميناء زنجبار يعد من موانئ التصدير الرئيسية للرقيق في شرق إفريقيا، بينما كانت كل من كلوة وماليندي موانئ للتوريد إلى زنجبار. وكانت قوافل جلب الأرقاء قد توغلت في الداخل لجلبهم للحصول على المكاسب المادية بدلا من الشراء من الساحل ، ومعظم من يقود تلك



القوافل كانوا من سكان الساحل الشرقي للقارة الإفريقية معتمدين في التمويل على التجار الهنود، الذين لعبوا دوراً أساسياً ومهماً في تمويل جلب الأرقاء. كما كان التجار الهنود هم القادرين على التمويل والشراء. كما تمكنوا من إمتلاك أراضى المزارعين العرب والسواحيليين ممن فشلوا في سداد ما عليهم من التزامات مالية تجاه الممولون الهنود، وقد ترتب على ذلك إمتلاكهم لأرقاء ممن كانوا يعملون في تلك الإقطاعيات الزراعية، مما جعلهم يعدون من ملاك الأرقاء. كما لم يقتصر نشاط الهنود على تمويل جلب الأرقاء من الداخل، وإنما إمتد نشاطهم ليشمل إمتلاك أرقاء للعمل في بيتوتهم أو حوانيتهم. وكانت الإدارة البريطانية في شرق إفريقيا وفي أحيان كثيرة تغض النظر عن هذا النشاط الهندي، كما إمتلك بعض المسؤولين البريطانيين أرقاء، ومنهم من أخذهم معهم إلى بريطانيا لخدمتهم. كما كانت بعض الإرساليات التنصيرية تستخدم الأرقاء كيد عاملة في الإقطاعيات الزراعية التي إمتلكتها أو في الكنيسة (٣٧). مما يوضح بجلاء استغلال بريطانيا الرق وتجارة الرقيق لاهدافها الاستعمارية وفرض سلطتها وهيمنتها على المنطقة، وليس لاهداف ودوافع إنسانية كما أدعت.

وكتب كمبول المقيم الإنجليزي في الخليج العربي في عام ١٨٤٤م تقريراً عن تجارة الرقيق، وأشار فيه إلى أنه خلال أشهر أغسطس وسبتمبر وأكتوبر ١٨٤١م شاركت ٦ سفن كويتية في هذه التجارة بحمولة ١٠٣ عبد وأن ٥ من تلك السفن كانت متجهة إلى الكويت. وكان مجموع حمولتها من الأرقاء ١٢١٧ شخصاً. (٣٨).



كويتيون في شرق إفريقيا:

عائلات تجارية:

كان للأسر والعائلات التجارية الكويتية دور مهم ومميز في تطوير العلاقات الكويتية مع شرق إفريقيا وتعزيزها. ويعتقد بأن أول من استخدم السفن الكبيرة التاجر الكويتي أحمد بن رزق حيث أخذت السفن الشراعية تصل إلى الهند والمليبار والساحل الشرقي لإفريقيا، ويذكر العبدالمغني أن الوالي العثماني في بغداد طلب من التاجر الكويتي أحمد بن رزق الذي كانت تربطه صلات قوية بالدولة العثمانية مده ببعض الأخشاب ، ولهذا أرسل هذا التاجر الكويتي سفنا كويتية عام ١٢١٩هـ (١٨٠٤م) ، وصلت إلى الهند وجلبت ما يحتاجه من أخشاب (٣٩). كما تمكنت أسر وعوائل تجارية من المساهمة في تعزيز علاقات الكويت بشرق إفريقيا (٤٠). وتعد عائلة آل معرفي من بين العوائل التجارية الكويتية التي ساهمت في تطور التجارة البحرية ، وقد افتتحت لها مكتباً في مسقط لأغراض منها إعادة تصدير التمور إلى إفريقيا، وكانت السفن المملوكة لآل معرفي ما أن تبيع ما لديها من تمور في عدن فإنها تقوم بإعداد سفنها و صيانتها للإبحار إلى بندر ممباسا وزنجبار وغيرهما من بنادر شرق إفريقيا. وكان من المعتاد ان تنقل سفن آل معرفي ملحاً، وبعض اكياس الرز وغيرها من السلع الا استهلاكية المطلوبة هناك مثل الأقمشة والأواني(٤١). كما تعد عائلة الشائع التي افتتحت مكتبا تجاريا لها في بومبي عام ١٨٩٦م من العوائل التي كان لها نشاطها في شرق إفريقيا. كما استطاعت عائلة العبدالجليل من تأسيس وإملاك أسطول تجاري ضخم من السفن الشراعية، والتي



مكنتهم من إيجاد مكاتب تجارية لهم في كل من الهند و زنجبار تدير من خلالها العائلة أعمالها وأنشطتها التجارية(٤٢).

النواخذة الكويتيون:

شارك نواخذة كويتيون في الاتجار مع شرق إفريقيا ، وكان نواخذة الكويت يتخذون عدة اتجاهات للأبواب السفارة ، فإن سارت السفن باتجاه الهند فإنها تتوقف في موانئ كراتشي وكاثيوار وبومبي ونيبار ، أما إن أتجهت إلى سواحل شرق إفريقيا وجنوب الجزيرة العربية فإنها تتوقف في موانئ عدن وبربرة ومقديشو و زنجبار. وسبق أن أشرنا إلى أسر وعوائل تعاملت مع شرق إفريقيا . وهناك العديد من النواخذة الذين أبحروا إلى شرق إفريقيا ولكن السجلات المتوافرة تحتاج إلى من يفرلها ويمحصها ، وسوف نعمل جهدنا على كشف ما أهمل من سجلات وشخصيات كان لها قصب السبق في التعامل مع الساحل الشرقي لإفريقيا . ويجدر بنا الإشارة إلى النواخذة عبدالوهاب عبدالعزيز القطامي الذي تاجر مع الساحل الشرقي لإفريقيا عام ١٩٢٨م ، وكذلك النواخذة بدرعبدالوهاب القطامي الذي أبحر مع والده من عدن إلى سواحل شرق إفريقيا ، ثم قاد بنفسه رحلات إلى ماليندي و زنجبار ولامو على سفينته البدري ، ثم تسلم قيادة العديد من السفن ، ومنها السليماني ، وفي بداية الأربعينيات من القرن العشرين الميلادي قصد الساحل الشرقي لإفريقيا (٤٣) .

كما يمكن الإشارة إلى النواخذة ناصر عبدالوهاب القطامي الذي تاجر مع مواني الساحل الشرقي لإفريقيا، ففي عام ١٩٣٤م ركب مع أخيه بدرعبدالوهاب القطامي على البغلة البدري إلى ساحل إفريقيا الشرقي ، وفي عام ١٩٣٦



أبحر إلى بندر لامو ، وفي عام ١٩٣٨م اتجه إلى لامو على البغلة التابعة لآل رضوان في رحلة إلى الساحل الشرقي لإفريقيا، وكذلك ابان الحرب العالمية الثانية اتجه لبندر بربرة الصومالي في سفرته الثالثة، وفي السفارة الخامسة أبحر من الساحل الهندي الغربي إلى الساحل الشرقي لإفريقيا لإنزال الكبريل. وقد مر النوخذة ناصر القطامي على زنجبار، ودلتا نهر الروفيجي لشحن الجندل . وفي سفرته السادسة والسابعة خ صدهما لإفريقيا حيث تاجر مع موانئ الساحل، والتقى بوالده في زنجبار، و كان ضمن ركاب سفينة النوخذة حمود عبداللطيف العيسي. وفي سفرته الثامنة والتاسعة إلى السواحل التقى بوالده و شقيقه يوسف في زنجبار، بينما في السفرتين العاشرة والحادية عشرة قاد سفينته إلى ميناء بربرة الصومالي. لم تتوقف سفرات ناصر القطامي إلى السواحل، بل نجده في سفرته الثانية عشرة والثالثة عشرة يتاجر من موانئ الساحل الشرقي لإفريقيا. أنهى النوخذة ناصر القطامي سفراته إلى الهند وإفريقيا التي بداها عام ١٩٣١م وختمها في عام ١٩٥١م (٤٤).

ويمكن أيضا الإشارة إلى النوخذة أحمد فهد الفهد الذي تاجر مع شرق إفريقيا وخصوصاً مع ممباسا وزنجبار في عام ١٩٣٧م (٤٥). وكان من بين النواخذة الذين تاجروا مع الصومال النوخذة عبدالوهاب عبدالرحمن العسوس الذي أبحر من المكلا إلى ميناء بربرة الصومالي ، حيث فرغ حمولة من التمر بحدود ١٩٣٩م (بداية الحرب العالمية الثانية) (٤٦). ومن النواخذة المعدودين علي بن ناصر النجدي الذي ارتاد الكثير من موانئ شرق إفريقيا منها بربرة ومقديشو ولامو وممباسا، وذكره الرحالة الشهير الن فاليرز في كتابه أبناء السندباد ، وأشار إلى رحلته عام ١٩٣٨م (٤٧)



(ويذكر النوخذة سعود السميط الذي عمل مساعداً للنوخذة علي بن ناصر النجدي بأنه في سبتمبر ١٩٣٩م أبحر إلى ميناء بربرة الصومالي. كما أبحر إلى جزيرة زنجبار، وتسلم من هناك قيادة سفينة النوخذة علي بن ناصر النجدي المسماة "بيان". ومن زنجبار إتجه إلى ليندي، وفي فبراير ١٩٤٠م وصل إلى راس سمبورانقه، وهو احد فروع دلتا نهر الروفينجي الشمالية المشهورة بالأخشاب، وبعد تحميل السفينة إتجه إلى ميناء تانغا (٤٨).

كما يعد النوخذه عبدالعزيز العثمان من بين أبرز النواخذة الذين وصلوا إلى سواحل شرق إفريقيا، وتعلم كل من النوخذة عبداللطيف سليمان العثمان وشقيقه النوخذة عبدالله فنون البحر على يد خالهم النوخذة عبدالعزيز العثمان، واستطاع النوخذة عبداللطيف أن يمتلك أكثر من سفينة سفر إلى الهند وزنجبار وعدن. كما شارك النوخذة أحمد عبداللطيف سليمان العثمان الذي تعلم تحت امر والده فنون البحار في التجارة البحرية، كما ركب مع النوخذة عبدالوهاب عبدالعزيز العثمان، وتعلم عنه أصول الملاحة وقيادة السفن الشراعية، وأشار النوخذة بدر عبدالوهاب القطامي إلى عبدالوهاب عبدالعزيز العثمان بقوله انه " شيخ النواخذة ". كما يعد النوخذه عيسى عبدالله عبدالعزيز العثمان من بين أشهر نواخذة العثمان الذين تاجروا مع شرق إفريقيا، وتعلم على يد والده النوخذة عبدالله عبدالعزيز العثمان والنوخذة عيسى بشارة (٤٩).

وتولى النوخذة عيسى عبدالله العثمان قيادة سفينة والده عام ١٩٤١م، وكانت أول مرة ركب فيها عيسى عبدالله العثمان البحر عام ١٩٣٧م مع والده في السفينة فتح الخير، وفي عام ١٩٤٧م في السفرة الحادية عشرة في سفينة والده المحمدي الثاني عبر من الساحل الغربي للهند إلى الساحل



الشرقي لإفريقيا يرافقه النوخذة عبدالرحمن أبراهيم العثمان حيث انزلوا حمولتهم من الكبريل في ممباسا واتجهوا إلى زنجبار، ثم إلى دلتا الرفينجي في تنزانيا لشراء الجندل ، أما في سفرته الثالثة عشرة عام ١٩٤٩م أخذ نفس طريقه السابق ، وفي العودة كان يبحر معه النوخذة أحمد العماني. كما يعد النوخذة سليمان غانم علي العثمان من النواخذة الذين تاجروا مع شرق إفريقيا (٥٠).

كما جاب النوخذة عيسي يعقوب بشارة عباب البحر، ووصل إلى الصومال وممباسا وزنجبار ، ويذكر النوخذة عيسي بشارة بأنه كان يقوم بتحميل الكبريل من غرب الهند ، ثم يتجه إلى بيعه في ممباسا أو زنجبار، ومن هناك يقوم بشراء أخشاب الجندل، وتعد من بين أهم سفراته الاسفرة العاشرة عام ١٩٤١ على المركب سنيا ملك النوخذة عبدالعزيز المشعل ومعهما النوخذة محمد بورحمة. كما أبحر في الاسفرة التاسعة عشرة عام ١٩٤٦م على يوم فتح الخير للنوخذة محمد الغانم. وركب أيضاً في سفرته العشرين في عام ١٩٤٨م على المركب فتح الخير ومعه النوخذة محمد بوزبر، كما كانت الاسفرة الثانية والعشرين أيضاً على مركب فتح الخير في عام ١٩٤٩م. وكانت الاسفرة السادسة والعشرين في عام ١٩٥٣م هي آخر سفرة للنوخذه عيسي بشارة على سفينته البوم أنور (٥١).

كذلك يعد النوخذة مفلح الفلاح من بين الذين تعاملوا مع شرق إفريقيا، حيث أبحر في عام ١٩٤٣م إلى بنادر الصومال وممباسا في كينيا ومنها إلى زنجبار، ثم إلى نهر الروفينجي، وشحن سفينته بالجندل وعاد إلى زنجبار (٥٢). كما يعد النوخذة عبدالمجيد الملا احمد الفيلاكاوي من النواخذة الذين تاجروا مع شرق إفريقيا وتنقل بين موانئ الساحل الشرقي



لإفريقيا في البوم تيسير. وكان النوخذة عبدالمجيد الفيلاکوي قد اضطر في عام ١٩٤٤م للبقاء لمدة سنة كاملة في زنجبار بسبب بط إجراءات العودة، مما ترتب عليه تاخره في العودة إلى الكويت وانتهاء موسم الرياح الموسمية المناسبة للرجوع، واتخذ من زنجبار مقرا له وتزوج من هناك، وانتظر إلى أن حان موعد الرياح الموسمية الملائمة للعودة إلى الكويت (٥٣).

كما يمكن الإشارة إلى النوخذة محمد ماجد المرزوق الذي تاجر مع شرق إفريقيا في عامي ١٩٤٧م و عام ١٩٤٩م، وتعامل النوخذة محمد المرزوق بالذات مع ممباسا في كينيا، حيث شحن كبريل من منقرور (منغالو) إلى ممباسا، وشحن فحماً من قسمايو في الصومال إلى صور في عمان، كما قام النوخذة المرزوق برحلته الرابعة إلى زنجبار في عام ١٩٥٠م والتي استغرقت حوالي ٦٦ يوماً من ١٢ يناير إلى ١٩ مارس، وكانت الحمولة ملحاً من بندر حافون الصومالي لنقله إلى ماليندي، وتم تنزيل حمولة السفينة من التمر والملح والركاب في ماليندي، ثم تحميل السفينة من بندر لامو ل شحنها إلى قطر. كما قام النوخذة محمد المرزوق برحلته الخامسة في مايو ١٩٥٠م إلى ماليندي. وغادر النوخذة محمد المرزوق بندر لامو على سفينة أخرى. واتجه النوخذة المرزوق في رحلته الثامنة في عام ١٩٥١م على خط سير من بندر الكويت إلى البصرة إلى منقرور إلى ممباسا، ثم العودة إلى الكويت. وتكاد تكون رحلته التاسعة في عام ١٩٥٢م مماثلة للرحلة الثامنة (٥٤).

أما ما ميز النوخذة محمد عيسى العصفور فهو كونه أول تاجر كويتي يصل إلى موزمبيق ويتاجر مع سكانها في عام ١٩٤٦م. وقد جلب من



هناك كميات كبيرة من السكر(٥٥) . وكان أيضا من بين من تاجروا مع الساحل الشرقي لافريقيا النوخذة يوسف عبداللطيف بن عيسى.

إلا أنه بانتهاء الحرب العالمية الثانية ، وما صاحبها من تطورات ، ونظرا لاكتشاف البترول في الكويت ، ووصولها على استقلالها عام ١٩٦١م ، فقد تغير نمط الإقتصاد الكويتي ، وأصبح النفط عماد الإقتصاد الوطني ولهذا اخذت الحرف والمهن التقليدية تتلاشى شيئا فشيئا إلى أن أصبحت من الماضي .

أما عن علاقات الكويت مع شرق إفريقيا فقد تعززت وتطورت، ولعب الصندوق الكويتي للتنمية الإقتصادية العربية دورا مميذا وموثرا في نقل تلك العلاقات إلى أفاق جديدة (٥٦).



هوامش البحث:

١- زنجبار كلمة عربية بمعنى بر الزنج أو كما يقال (زين ذا البر) ، وفي هذا الصدد يذكر "المغربي" إلى أن زنجبار كلمة عربية "محرفة"، أصلها بر الزنج، ويطلق على زنجبار باللغة السواحلية "انغوجاء" وهي كلمة مركبة من كلمتين "انغو" وتعني بالعربية "المنسف"، وكلمة "جاء" تعني "أمتلاً.بنيان سعود تركي. العرب وشرق إفريقيا. تاريخ العرب الحديث. مجلس النشر العلمي. جامعة الكويت. ٢٠٠٦. ص ١٥٣. سعيد بن علي المغربي، جبهة الأخبار في تاريخ زنجبار، تحقيق عبد المنعم عامر. سلطنة عمان، وزارة التراث القومي، ١٩٧٩، ص ١٥.

٢- ميمونة الخليفة الصباح، الكويت حضارة وتاريخ، المجلد الأول، الكويت: الطبعة الأولى ١٩٨٨م ص ٢٥٨. بنيان سعود تركي. التجارة في الكويت قبل النفط. تاريخ الكويت الحديث والمعاصر (تحت النشر). يعقوب يوسف الحجي. النشاطات البحرية القديمة في الكويت. الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية. ٢٠٠٧. ص ١٨.

٣- الحجي، يعقوب. النشاطات البحرية القديمة في الكويت. ص ١٨. تركي، بنيان. التجارة في الكويت قبل النفط.

٤- الحجي، يعقوب. النشاطات البحرية القديمة في الكويت. ص ١٨.

٥- المرجع السابق.

٦- المرجع السابق، ص ٩. الصباح، ميمونة. الكويت في ظل الحماية البريطانية. الكويت الطبعة ٢٠٠٠، ص ٣١٦. سيف مرزوق الشملان. من تاريخ الكويت. الكويت ١٩٨٦. ذات السلاسل، ص ١١٦. حسين خلف الشيخ خزعل. تاريخ الكويت السياسي. دار ومكتبة الهلال، ط: ١٩٦٢. ج ١. ص ٤٢-٤٤.

٧- عبد العزيز حسين. محاضرات عن المجتمع العربي بالكويت. معهد الدراسات العربية العالية، جامعة الدول العربية، القاهرة. ١٩٦٠. ص ٧٩-٨١، احمد عبد العزيز المزيني. الكويت وتاريخها البحري أو رحلة الشراع. الكويت: ذات السلاسل، الطبعة الأولى. ص ١١.

٨- احمد مصطفى ابو حاكمه، تاريخ الكويت الحديث. ١٧٥٠-١٩٦٥. الكويت: ذات السلاسل. الطبعة الأولى. ص ٢٩٩. الصباح. الكويت في ظل الحماية البريطانية. ص ١٧. الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ، ص ٩٤.

٩- سعيد محفوظ. الجمارك الكويتية نشأتها وتطورها. الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية. الطبعة الأولى. ٢٠٠٠. ص ٢٨. بدر عباس الخصوصي. دراسات في تاريخ الكويت



الاجتماعي والاقتصادي في العصر الحديث. الكويت : مكتبة ذات السلاسل. الطبعة الثانية. ١٩٨٤ ص ٢٥٧. عادل محمد العبد المغني. الاقتصاد الكويتي القديم. الكويت. مطابع القبس. ١٩٨٧. ص ١٢٧. ابو حاكمه ، احمد مصطفى ، تاريخ الكويت الحديث. ١٧٥٠-١٩٦٥. الكويت: ذات السلاسل. الطبعة الأولى. ١٩٨٤. ص ٢٩٩..

١٠- الصباح، ميمونه. الكويت حضارة وتاريخ. ص ١٦٠.. عباس الخوصي. دراسات في تاريخ الكويت الاجتماعي والاقتصادي في العصر الحديث، ص ٢٥٧. العبد المغني. الاقتصاد الكويتي القديم، ص ١٢٧.

١١- الخوصي، بدر. دراسات في تاريخ الكويت الاجتماعي والاقتصادي في العصر الحديث ، ص ٢٢٧.

١٢- الحجى، يعقوب. النشاطات البحرية القديمة في الكويت .. ص ٢٩. يعقوب يوسف الحجى . صناعة السفن الشراعية في الكويت. الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية. ١٩٩٨، ص ١٩. الصباح، ميمونه. الكويت حضارة وتاريخ. ص ١٠٥. خزعل، حسين. تاريخ الكويت السياسي. ص ٥٥. العبد المغني، عادل. الاقتصاد الكويتي القديم. ص ١٢٨، ١٢٣.

١٣- الصباح، ميمونه. الكويت حضارة وتاريخ. ص ١٠٦، ٢٨٠. محفوظ، سعيد. الجمارك الكويتية نشأتها وتطورها، ص ٢٩. العبد المغني. الاقتصاد الكويتي القديم، ص ١٢٣.

١٤- الصباح، ميمونه. الكويت حضارة وتاريخ ، ص ١١١.

١٥- المرجع السابق. ص ٩٥. الخوصي، بدر. دراسات في تاريخ الكويت الاجتماعي والاقتصادي في العصر الحديث ص ٢٢، ٢٢٧. الحجى، يعقوب يوسف الحجى. النشاطات البحرية القديمة في الكويت .. ص ٢٩، ٢٣. يعقوب يوسف الحجى . صناعة السفن الشراعية في الكويت . ص ١٩. ٢٢. خالد البسام. مرفأ الذكريات. الكويت : دار قرطاس . ١٩٩٥. ص ٨٢.

١٦-- الصباح، ميمونه. الكويت حضارة وتاريخ. ص ١٩٨. الصباح، ميمونه. الكويت في ظل الحماية البريطانية. ص ١٨. احمد مصطفى أبو حاكمه. تاريخ الكويت الحديث. ١٧٥٠-١٩٦٥. ص ٥٠.

١٧- خزعل، حسين. تاريخ الكويت السياسي. ص ٥٥. الصباح، ميمونه. الكويت حضارة وتاريخ. ص ١٩٩.

١٨- أبو حاكمه، احمد تاريخ الكويت الحديث. ص ٢٨٢. العبد المغني ، عادل، الإقتصاد الكويتي القديم ، ص ١٢٨، ١٢٣. غيورغي بوندا ريفسكي. الكويت وعلاقاتها الدولية خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين. ترجمة ماهر سلامة. الكويت : مركز البحوث والدراسات الكويتية. ١٩٩٤. ص ٣٠ ، ٣٣. الصباح، ميمونه. الكويت في ظل الحماية البريطانية. ص ١٨.



١٩- الصباح، ميمونة. الكويت تاريخ وحضارة، ص ٢٦٠. أبو حاكمة، أحمد. تاريخ الكويت الحديث ص ٢٨٢.

٢٠- الصباح، ميمونة. الكويت تاريخ وحضارة، ص ١٩٨. الصباح، ميمونة. الكويت في ظل الحماية البريطانية ص ١٩.

٢١- البسام، خالد. مرفأ الذكريات ص ٨٢. الحجى، يعقوب. النشاطات البحرية القديمة في الكويت ص ٢٣. الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ ص ٢٩٣.

٢٢- المزيني، أحمد. الكويت وتاريخها البحري، ص ٢٦. الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ ص ٢٦٤، ٣٠١. محفوظ، سعيد. الجمارك الكويتية، ص ٢٩. حسن سليمان محمود. الكويت ماضيها وحاضرهما. الكويت ص ٣٧. أبو حاكمة، أحمد. تاريخ الكويت الحديث. ص ٢٦٩، ٢٨٢-٢٧٠، ٢٩٠.

٢٣- الخصوصي، بدر. دراسات في تاريخ الكويت. ص ٢٥٨، ٢٢٨. محفوظ، سعيد. الجمارك الكويتية، ص ٢٩-٣٣. العبد المغني، عادل. ص ١٢٣. الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ ص ٣٠٣.

٢٤- الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ. ص ٣٠٣. أبو حاكمة، أحمد. تاريخ الكويت الحديث. ص ٢٩٥. المزيني، أحمد، الكويت وتاريخها البحري. ص ٢٧. الحجى، يعقوب. صناعة السفن، ص ١٩. قيس سعود البدر. نجم اضاء في سماء الكويت. الكويت، الطبعة الأولى ٢٠٠١ م، ص ٢٠.

٢٥- الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ. ص ٣٠٣. أبو حاكمة، أحمد. تاريخ الكويت الحديث. ص ٢٩٥.

٢٦- الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ. ص ٣٠٥. أبو حاكمة، أحمد. تاريخ الكويت الحديث. ص ٢٩٦. المزيني، أحمد، الكويت وتاريخها البحري. ص ٣٠. الخصوصي، بدر. دراسات في تاريخ الكويت. ص ٢٥٩. محفوظ، سعيد. الجمارك الكويتية. ص ٣٢. العبد المغني، عادل. الإقتصاد الكويتي القديم. ص ١٢٣. الحجى، يعقوب. صناعة السفن. ص ٢٠. الحجى، يعقوب، النشاطات البحرية الكويتية، ص ١٩، ١٦٢. الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ. ص ٩٧. بنیان سعود تركي. ورقة بعنوان "العلاقات التجارية بين الكويت وشرق أفريقية" ندوة مكانة الخليج العربي في العصر الحديث ١٨٢٠-١٩٢٠. الإمارات العربية المتحدة. العين ١٩٩٧.

٢٧- العبد المغني، عادل. الإقتصاد الكويتي القديم. ص ١٢٤. أبو حاكمة، أحمد. تاريخ الكويت الحديث. ص ٢٩٦-٢٩٧. الحجى، ص ١٩. المزيني، أحمد، الكويت وتاريخها البحري. ص ٢٩. محفوظ، سعيد. الجمارك الكويتية. ص ١٨.



٢٨- محفوظ، سعيد. الجمارك الكويتية. ص ٣٣. الحجى، يعقوب. صناعة السفن. ص ٢٠. العبد المغنى، عادل الإقتصاد الكويتي القديم. ص ١٣٠. الخصوصي، بدر. دراسات في تاريخ الكويت. ص ٢٣٨.

٢٩- الخصوصي، بدر. دراسات في تاريخ الكويت. ص ٢٦٥.

٣٠- فاليرز، الن، ابناء السندياد، ترجمة وتحقيق نايف خرما، الكويت، وزارة الاعلام، ١٩٨٢، ص ٤٨٧.

٣١- بنيان سعود تركي، زنجبار وجوارها الإفريقي. الكويت: مطبعة السد، ٢٠١٠، الطبعة الاولى، ص ١١٣.

٣٢- اليانور كالفرلي. كنت أول طبيبة في الكويت، ترجمة عبدالله الحاتم. الكويت، دار الكتب، ١٩٨٢، ص ٣١. الخصوصي، بدر. دراسات في تاريخ الكويت. ص ٢٥٨. الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ. ص ٢٦٠. الخصوصي، بدر، التاريخ الاجتماعي والاقتصادي في العصر الحديث ص ٢٢٩، ٢٦٥.

٣٣- الحجى، يعقوب، النشاطات البحرية الكويتية، ص ١٦٢. للمزيد من المعلومات يمكن الاطلاع على رزنامه من الرزنامات التي اصدرها مركز البحوث والدراسات الكويتية، وعلى سبيل المثال لا الحصر رزنامه النوخده سلمان عبداللطيف العيسى، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجى، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية ٢٠٠٠م. ص ٣٥. للمزيد من المعلومات حول دور الهنود في الرق وتجارة الرقيق في شرق إفريقيا أنظر: تركي، بنيان. العرب وشرق إفريقيا، تاريخ العرب الحديث. مجلس النشر العلمي: ٢٠٠٧. ص ١٥٤. بنيان سعود تركي. الجالية الهندية في شرق إفريقيا بين هامرتون والسيد سعيد ١٨٣٢-١٨٥٦م. المؤرخ المصري، العدد الثالث عشر، ١٩٩٤ ص ١١. بنيان سعود تركي. إلغاء الصفة القانونية للرق بسلطنة زنجبار العربية ١٨٩٧م -دراسة تاريخية. حوليات كلية الآداب ١٩٩٣م. العدد ٨١. ١٩٩٣. ص ٨٤. بنيان سعود تركي. الجالية الهندية في عهد السيد برغش بن سعيد ١٨٧٠-١٨٨٨ م. دراسات تاريخية. جامعة دمشق. العدد (٨١) ٢٠٠٣.

٣٤- تركي، بنيان. العرب وشرق إفريقيا، ص ١٧. تركي، بنيان. إلغاء الصفة القانونية للرق بسلطنة زنجبار العربية ١٨٩٧م، ص ٨٤-٨٨. تركي، بنيان. الجالية الهندية في شرق إفريقيا في عهد السيد برغش بن سعيد ١٨٧٠-١٨٨٨

٣٥- تركي، بنيان، إلغاء الصفة القانونية للرق، ص. بنيان سعود تركي. العرب العثمانيون وتجارة العاج في شرق إفريقيا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي (١٨٤٠-١٨٩٠م). (المجلة العربية للعلوم الإنسانية، جامعة الكويت، مجلس النشر العلمي، العدد ١٢٠)



ة، ٢٠١٢، ص ١٣. تركي، بنيان، الجالية الهندية في عهد السيد برغش، ص. محفوظ، سعيد. الجمارك الكويتية. ص ١٨. العبد المغني، عادل. ص ١٢٤. الحجى، يعقوب. نواخذة السفر الشراعي. ص ٣٨١. الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ. ص ٣٠٥.

٣٦- للمزيد من المعلومات عن مواقيت السفر والعودة يمكن الاطلاع على رزنامة من الرزنامات التي اصدرها مركز البحوث والدراسات الكويتية، وعلى سبيل المثال لا الحصر رزنامة النوخة سلمان عبداللطيف العيسى، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجى، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية ٢٠٠٠م. ص ٣٥.

٣٧- تركي، بنيان. العرب وشرق إفريقيا، ص ١٥٤. تركي، بنيان. الجالية الهندية في شرق إفريقيا بين هامرتون والسيد سعيد ١٨٣٢-١٨٥٦م، ص ١١. تركي، بنيان. إلغاء الصفة القانونية للرق بسلطنة زنجبار العربية ١٨٩٧م ص ٨٤. تركي، بنيان. الجالية الهندية في شرق إفريقيا في عهد السيد برغش بن سعيد ١٨٧٠-١٨٨٨.

٣٨- أبو حاكمة، أحمد. تاريخ الكويت الحديث. ص ٢٩٤. تركي، بنيان. العرب وشرق إفريقيا، ص ١٥٤.

٣٩- العبد المغني، عادل. الإقتصاد الكويتي القديم. ص ١٣١.

٤٠- للمزيد من المعلومات حول الأسر والعوائل الكويتية التي ساهمت بتطور تجارة الكويت أنظر إلى تلك الرزنامات التي أصدرها مركز البحوث والدراسات الكويتية. الصباح، ميمونة. الكويت حضارة وتاريخ. ص ٢٦٠. يوسف الجناعي، صفحات من تاريخ الكويت. الكويت الطبعة الثالثة ١٩٦٩م، ص ٦١.

٤١- الحجى، يعقوب، نواخذة السفر الشراعي في الكويت، ص ٧٣. عادل العبد المغني نواخذة الغوص والسفر في الكويت، الكويت، ط ١٩٩٩، ص ١، ص ٦٧. الحجى، يعقوب، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ٨٧.

٤٢- يوسف بن عيس الجناعي، صفحات من تاريخ الكويت. ١٩٨٨. ط ٥٥ ص ٢٥١. الحجى، يعقوب. نواخذة السفر الشراعي، ص ١٠١، ٩٨. عبدالعزيز الشايع. أصداء الذاكرة، الكويت: ذات السلاسل، الطبعة الأولى، ص ٦٥.

٤٣- الحجى، يعقوب، نواخذة السفر الشراعي، ص ٣٤، ٢٥٦. الحجى، يعقوب، صناعة السفن، ص ٣١٥.



- ٤٤- رزنامة النوخذه ناصر عبدالوهاب الفطامي ، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجى ، الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ٢٠٠٢. ص ٣١ ، ٥٥ ، ١٣١ ، ١١٥ ، ٨٧ ، ١٦٧ ، ١٤٩ ، ٢٠٣ ، ١٨٥ ، ٢١٥ ، ٢٣١ .
- ٤٥- رزنامة أحمد فهد موسى الفهد ، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجى ، الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ٢٠٠٠. ص ١٢٧ ، ١١١ .
- ٤٦- رزنامة النوخذه عبدالوهاب عبدالرحمن العسوسى ، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجى ، الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ١٩٩٩ .
- ٤٧- سيف الشمالان ، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي ، الكويت ذات السلاسل ، ١٩٨٩م ص ١٠٢ . فاليرز ، الن ، ابناء السندباد ، ترجمة وتحقيق نايف خرما ، الكويت ، وزارة الاعلام ، ١٩٨٢ ، ص ٤٨٧ .
- ٤٨- رزنامة سعود السميط ، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجى . الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ٢٠٠٠. ص ٣٥ ، ٦٧ ، ٥٨ .
- ٤٩- رزنامة النوخذه عيسى عبدالله العثمان ، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجى ، الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ١٩٩٩ ، ص ٣٥ . عبدالمحسن الخرافى عائلة العثمان مدرسة السفر الشراعى في الكويت ، ص ٢٣٨ ، ٢٨٢ .
- ٥٠- رزنامة النوخذه عيسى عبدالله العثمان ، ص ٢٧٣ ، ٢٩٩ ، ص ٣٥٥ . عبدالمحسن عبدالله الخرافى ، عائلة العثمان - مدرسة السفر الشراعى في الكويت ، ص ٢٤٥ .
- الحجى ، يعقوب . النشاطات البحرية القديمة في الكويت ، ص . الحجى ، يعقوب ، نواخذة السفر الشراعى في الكويت ص ٢٣٢ .
- ٥١- رزنامة النوخذه عيسى يعقوب بشارة ، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجى ، الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ٢٠٠٣ ، ص
- ٥٢- رزنامة مفلح الفلاح ، إعداد وتحقيق الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ص ٤١ ، ص ٧١ ، ١٣٧ ، ١٠٧ .
- ٥٣- رزنامة النوخذه عبدالمجيد الملا احمد الفيلاوى ، إعداد وتحقيق يعقوب يوسف الحجى ، الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، ٢٠٠١ ، ص ٤٣٣ . خالد سالم محمد . ربابنة الخليج العربي ومصنفاتهم البحرية ص ٥٥ ، ٥٤ ، ٢٥ .



٥٤- مرشد ورزنامه النوخذة محمد ماجد سالم المرزوق، إعداد وتحقيق عادل حسن السعدون ،
لكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ٢٠١٠، ص ١٦٠، ص ١٨١، ص ١٨٧، ص
٢١٣، ص ٢٣١ .

٥٥- الحجى، يعقوب، نواخذة السفر الشراعى ص ١٣٤ .

**Turki, Benyan. Kuwait Fund for Arab Economic Development -٥٦
And Its Activities in African Countries ١٩٦١-٢٠١٠. accepted for
publication.**

