Published by the Academic Publication Council of Kuwait University. All rights reserved.

Kuwaiti-Qatari Economic Relations 1901-1949

Nasser Dahi Falah Al-Hajri*

Abstract

Kuwait and Qatar are linked by historical relations dating back to the beginning of the Utub migration to the coasts of the Arabian Gulf. They settled in Qatar before heading to Kuwait, and this resulted in economic relations at all levels that emerged clearly during the first half of the twentieth century, and thus this study presents a vision about the forms of this cooperation during that era.

Objectives: This study aims to identify the nature of economic relations between Kuwait and Qatar, the role of merchants in enhancing cooperation between the two countries, the most important aspects of economic activities between the two countries, and their role in enhancing social communication between the two peoples.

Curriculum: The study relied on both the descriptive and analytical historical method, following the historical research method from the oldest to the most recent. Information was collected from family documents, as well as British documents, analyzed and subjected to criticism and analysis.

Results: The documents showed the depth of economic relations between Kuwait and Qatar, in light of cooperation in all economic fields. This contributed to strengthening cooperation between the two sides at all levels.

Recommendations: family documents can be used to document the history of the Gulf, especially the economic, social, and cultural aspects, with the hope that more civil documents will be revealed in the coming years.

Keywords: Kuwait, Qatar, Al Zubarah, Al Nokhatha, Al Mana.

* Academic, The Educational Authority in the Ministry of Awqaf and Islamic Affairs, Kuwait. n-dh@windowslive.com

Submitted: 23/6/2024, **Revised:** 18/8/2024, **Accepted:** 19/8/2024.

https://doi.org/10.34120/ajh.v43i169.3169

To cite this article /الإشارة المرجعية للبحث

الهاجري، ناصر: "العلاقات الاقتصادية الكويتية – القطرية 1901–1949م"، **المجلة العربية للعلوم الإنسانية**، جامعة الكويت: العدد 169، 2025، 159-181.

Al-Hajri, Nasser. "Kuwaiti-Qatari Economic Relations 1901-1949", *Arab Journal for the Humanities*: 169, 2025, 159-181.

تصدر عن مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت. جميع الحقوق محفوظة للمجلة.

العلاقـــات الاقتصاديـــة الكويتيـــة - القطريـــة 1901-1949م

ناصر ضاحي فلاح الهاجري *

الملخص

ترتبط الكويت وقطر بعلاقات تاريخية يعود تاريخها إلى بداية هجرة العتوب إلى سواحل الخليج العربي؛ حيث استقرّوا في قطر قبل توجّههم إلى الكويت، ونتج عن ذلك علاقات اقتصادية على الأصعدة كافّة برزت بوضوح خلال النصف الأول من القرن العشرين، و تطرح هذه الدراسة رؤية حول أشكال هذا التعاون خلال تلك الحقبة.

أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى التعرّف على طبيعة العلاقات الاقتصادية بين الكويت وقطر، ودور التجار في تعزيز التعاون بين البلدين، وأهم مظاهر الأنشطة الاقتصادية بين البلدين، ودورها في تعزيز التواصل الاجتماعي بين الشعبين.

المنهج: اعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي معًا، متّبعة منهج البحث التاريخيّ من الأقدم إلى الأحدث؛ حيث جُمِعَت المعلومات من الوثائق الأهلية، المتمثّلة في مذكّرات التجّار والروزنامات البحرية، وكذا الوثائق البريطانية، وتحليلها وإخضاعها للنقد والتحليل.

النتائج: أظهرت الوثائق عمق العلاقات الاقتصادية بين الكويت وقطر، في ظل التعاون في المجالات الاقتصادية كافّة، التجارة والنقل البحري، والغوص عن اللؤلؤ، وتصنيع السفن، وأسهم ذلك في تعزيز التعاون بين الجانبين على الأصعدة كافّة، كما أسهم التعاون في مجال التهريب، ولاسيّما خلال سنوات الحربين العالميتين في حماية شعوب الخليج من خطر المجاعة.

التوصيات: تعدّ الوثائق الأهلية أحد المصادر التاريخية المهمّة لدراسة تاريخ الخليج، ويمكن الاستفادة منها في توثيق الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وعلى الرغم من ذلك فلا يمكن إنكار الدور الكبير الذي تؤدّيه المؤسسات الثقافية في الكويت وقطر في السنوات الأخيرة لحفظ التراث المكتوب والشفهي للعائلات التجارية الكبيرة، الذي كان له دور بارز في التاريخ الاقتصادي للخليج العربي، على أمل الكشف عن المزيد من الوثائق الأهلية في السنوات القادمة.

الكلمات المفتاحية: الكويت، قطر، الزبارة، النوخذة، المانع.

* دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، الهيئة التعليمية في وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، دولة الكويت.
n-dh@windowslive.com

الاستلام: 2024/6/23، التعديل النهائي: 2024/8/18، إجازة النشر: 2024/8/19

https://doi.org/10.34120/ajh.v43i169.3169

الإشارة المرجعية للبحث/ To cite this article
الهاجري، ناصر: "العلاقات الاقتصادية الكويتية - القطرية 1901-1949م"، المجلة العربية للعلوم الإنسانية، جامعة الكويت: العدد 169، 2025، 159-181.
Al-Hajri, Nasser. "Kuwaiti-Qatari Economic Relations 1901-1949", *Arab Journal for the Humanities*: 169, 2025, 159-181.

مقدمة

ترتبط الكويت وقطر بعلاقات تاريخية وطيدة؛ حيث كانت (الزبارة) أول منطقة يستقرّ بها العتوب[1] قبل هجرتهم إلى الكويت في أواخر القرن السابع عشر، إلا أنهم تركوها بسبب خلافهم مع (آل مسلم) حكام قطر -آنذاك-، وإثر انفصال آل خليفة عن تحالف العتوب، توجّهوا إلى الزبارة في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، وعلى الرغم ممّا شهدته العلاقات السياسية من مدّ وجذر، ولاسيّما في ظل الصراع بين آل خليفة وآل ثاني في قطر، إلا أن العلاقات الاقتصادية ظلّت قائمة بين البلدين انطلاقًا من البحر؛ حيث بناء السفن والغوص عن اللؤلؤ والتجارة، وسرعان ما توطّدت هذه العلاقات في النصف الأوّل من القرن العشرين، وقد أسهم ذلك في إقامة علاقات اقتصادية قويّة بين الكويت وقطر.

وعلى الرغم من ذلك فإن الدراسات التاريخية لم تشر إلى هذه العلاقات إشارة موسّعة، ولاسيّما وأن دول الخليج قد واجهت -في المدّة المبكّرة من التاريخ الحديث- معضلة تتمثّل في عدم وجود آليات لحفظ الوثائق، وقد أدّى ذلك إلى حدوث فجوة في توثيق تاريخ الخليج، ولاسيّما التاريخ الاقتصادي والاجتماعي والثقافي، ولسد هذه الفجوة شرعت المؤسسات الثقافية في الكويت وقطر في جمع الوثائق الأهلية الكويتية وتنظيمها، كان من أبرزها: الروزنامات البحرية[2]، ودفاتر حسابات ومراسلات العائلات التجارية، ولاسيّما وأن العائلات التجارية في الكويت وقطر كانت قد أسّست مراكز للتجارة في الهند وشرق أفريقيا، وكانوا يتراسلون فيما بينهم للتعرّف على حركة البيع والشراء، والأوضاع في الخليج العربي على الأصعدة كافّة.

ومن خلال هذه الوثائق ظهرت موضوعات عدّة لم تحظَ بقدر كافٍ من الدراسة، ومنها موضوع الدراسة الحالي (العلاقات الاقتصادية بين الكويت وقطر)، فقد أظهرت هذه الوثائق عمق العلاقات الاقتصادية بين الكويت وقطر، ومن ثم فإن هذه الدراسة ستتناول العلاقات الاقتصادية بين الكويت وقطر في النصف الأول من القرن العشرين.

وتبدأ الدراسة مع بداية القرن العشرين، وفي هذا التاريخ شهدت الكويت استقرارًا نسبيًّا بعد توقيع الشيخ مبارك لاتفاقية الحماية مع بريطانيا في عام 1899م، وما تبع ذلك من ازدهار الأنشطة الاقتصادية، وتنتهي في عام 1949م؛ حيث إنّه العام الذي شهد تولّي الشيخ

علي بن عبد الله آل ثاني حكم قطر، كما أن هذه المدّة شهدت أيضًا تحوّل الكويت وقطر نحو الاعتماد على النفط، وانهيار الأنشطة الاقتصادية التقليدية.

وينقسم البحث إلى تمهيد وأربعة محاور

يتناول التمهيد: الروابط التاريخية بين الكويت وقطر، ويتناول المحور الأول: العلاقات التجارية بين البلدين، وأهم البضائع المتبادلة بينهما، ويعرض المحور الثاني: التعاون في مجال الغوص عن اللؤلؤ وصناعة السفن، ويناقش المحور الثالث: رحلات السفن التجارية بين الكويت وقطر (القطاعة)، وأهم البضائع التي كانت تحملها، والتعاون في مجال النقل البحري من سواحل الهند وشرق أفريقيا وإليها، ويتناول المحور الرابع: تجارة التهريب، ودورها في تعزيز التعاون التجاري بين البلدين، ولاسيّما في سنوات الحربين العالميتين الأولى والثانية.

ويعتمد البحث على الوثائق الكويتية والقطرية غير المنشورة، من أبرزها: وثائق العائلات التجارية، المحفوظة بمركز البحوث والدراسات الكويتية، ومكتبة قطر الوطنية، والوثائق المنشورة، منها: مذكرات (روزنامات) البحارة الكويتيين، وكذا الوثائق البريطانية المتمثّلة في وثائق شركة الهند الشرقية البريطانية، فضلًا عن مجموعة من المصادر والمراجع العربية والأجنبية التي أسهمت في استكمال جوانب النقص.

تمهيد

أسهمت عوامل عدّة – بجانب الموقع الجغرافي– في ازدهار تجارة الكويت البحرية في مطلع القرن الثامن عشر، أبرزها براعة العتوب في التجارة؛ إذ كانوا على دراية واسعة بالطرق القريبة والبعيدة، وأيسر الطرق للوصول إليها، بجانب اشتهار تجّار الكويت بقدرتهم على توفير الاحتياجات المطلوبة على مستوى المنطقة، وتفهّمهم لظروف البدو القاسية؛ إذ كان (آل صباح) يبيعون بالأجل لغير القادرين على الدفع[3]؛ مما أسهم في الترويج لتجارتهم وتبادلها مع الجماعات الأخرى[4].

ونجح آل صباح في إقامة علاقات واسعة مع سواحل الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، فضلًا عن احتفاظهم بعلاقات طّيبة مع القبائل العربية المنتشرة في صحراء

الكويت، ممّا وسّع من حجم تجارتهم المنقولة إلى المناطق القريبة والبعيدة، وبسبب السياسة التجارية زادت قدرة مدينة الكويت على استيعاب ما يقرب من عشرين ألف شخص، كذلك تحوّل ميناء الكويت إلى واحد من أكثر الموانئ ازدهارًا وتطورًا [5].

زاد من مكانة الكويت ونشاطها استيلاء الفرس على البصرة (1776–1779م)، ممّا أدّى إلى انتقال جزء من النشاط التجاري الأوروبي إليها[6]، فضلًا عن ذلك فقد أدى اضطراب أوضاع القوة المجاورة للكويت إلى تقوية تجارة الكويت، بعيدًا عن أنظار القوى الطامعة فيها، وأصبحت من المصادر التجارية لبعض البلاد كالشام ونجد والأحساء، وأصبح بإمكان سفن الكويت أن تنقل البضائع على طول ساحل الخليج دون أي إعاقة[7].

أسهم هذا النشاط في إقامة علاقات تجارية بين الكويت والزبارة بقطر[8]، التي كانت تضمّ أهم مغاصات اللؤلؤ في الخليج، فضلًا عن تمتّعها بمكانة تجارية وزراعية كبيرة، فضلًا عن موقعها الجغرافي المتميّز الذي يفصل البحرين والأحساء[9].

وإثر ذلك قرر (آل خليفة) الانفصال عن تحالف العتوب والهجرة إلى الزبارة[10]، وتختلف المصادر حول الدوافع الرئيسة لهجرة آل خليفة إلى الزبارة، فتشير بعض المصادر أن ازدياد الثروة التي نتجت عن الانتعاش الاقتصادي الذي شهدته الكويت هو ما دفع آل خليفة الذين يعملون بالتجارة، ولاسيّما تجارة اللؤلؤ، أن يتّخذوا قرار الانفصال عن ذلك التحالف[11]، فقد رأى محمد بن خليفة أن الاستقرار بقرب مصدر الثروة، والحصول على نصيب أكبر منه بصيد اللؤلؤ بدلًا من الاستمرار في شرائه أفضل؛ لذلك فضل الهجرة إلى تلك المنطقة ليكون بجواره[12]، ثم حاول محمد بن خليفة إقناع الشيخ عبد الله الصباح أن يوافق على هجرته، فوافق الشيخ، وارتحل محمد بن خليفة مع عدد كبير من أسرته[13].

وهناك رواية أخرى تشير إلى أن هجرة آل خليفة كانت لأسباب سياسية خاصّة بالحكم، فيذكرون أن فيصل جد خليفة حكم المنطقة التي أقام فيها العتوب قبل نزولهم إلى الكويت، وقام فيصل بتزويج إحدى بناته إلى جابر (والد الشيخ صباح بن جابر)، وعقب اختياره بوصفه أوّل حاكم للعتوب في الكويت، كان آل خليفة يأملون في أن يصبح الحاكم الذي سيخلفه من آل خليفة، فلما اختير عبد الله للحكم رجل آل خليفة[14]. ويبدو

أن هذه الرواية غير صحيحة؛ لأن المصادر تشير إلى أن جابر والد الشيخ صباح توفّي في قطر قبل وصول العتوب إلى الكويت.

ومن المرجّح أن الانتعاش الاقتصادي الذي شهدته الكويت على يد العتوب، ورغبة (محمد بن خليفة) في الاستقرار قرب مصادر اللؤلؤ هي الرواية الصحيحة، ويؤيّد ذلك تعاون آل صباح مع آل خليفة في الزبارة، ومساندة آل خليفة في ضمّ البحرين.

وتختلف المصادر حول تاريخ هجرة العتوب إلى الزبارة بين عامي 1762 و1766م[15]. ويبدو أن آل خليفة لم يهاجروا مرّة واحدة إلى الزبارة، وإنّما رحلوا في أفواج بين عامي 1762 و1766، وربّما يكون ذلك هو سبب الاختلاف في تاريخ هجرة آل خليفة إلى الزبارة.

عقب انتقال آل خليفة إلى الزبارة نشطت التجارة الخارجية فيها، وأحرزت تقدّمًا سريعًا مقارنة مع الوقت الذي استغرقه تحويل الكويت من مركزٍ لصيد الأسماك إلى أهمّ المدن التجارية في الخليج العربي[16]؛ حيث أصبحت الزبارة من أهم الموانئ التجارية في الخليج في مدّة وجيزة لا تزيد على عشر سنين[17].

أسفر هذا النجاح عن ازدياد التعاون التجاري بين الكويت والزبارة، وتبعته باقي مدن قطر، وأخذ العتوب في استيراد البضائع من الجهات كافّة، وإعادة تصديرها إلى الأحساء ونجد، واستغلّوا الصراع بين بني خالد والوهابيين للانفراد بالتجارة والاهتمام بها، ونتيجة لذلك انتعشت التجارة في مدّة وجيزة[18].

ونتيجة لذلك احتلّت الزبارة المركز الثاني لتجارة العتوب بعد الكويت، فأخذت تنقل من مسقط إلى البصرة: السكر والفلفل الأسود والتوابل والأرز البنغالي، وتعود محمّلة بالتمور والحنطة وغيرها من المواد التجارية لبيعها في البحرين وأسواق الهند، واستحوذت على الواردات الهندية، التي أخذت توزّعها في منطقة الخليج، ومع اتّساع نشاط العتوب في الزبارة أخذت سفنهم في الكويت والزبارة ببيع اللؤلؤ في الهند، وتوزيع البضائع القادمة من الهند في الأحساء والدرعية عاصمة الدولة السعودية الأولى والمناطق الواقعة تحت نفوذ السعوديين[19].

وعلى الصعيد السياسي فقد ظلّ التعاون قائمًا بين الجانبين حتى اندلاع الصراع بين آل خليفة وآل ثاني في قطر الذي استمرّ حتى عام 1868م؛ حيث تدخّلت بريطانيا

بين الطرفين، وطلب المقيم السياسي في الخليج الكولونيل (بيلي) من الشيخ محمد آل ثاني التوقيع على اتفاقية السلام المنعقدة بين أمراء إمارات الخليج العربي ومشايخهم وبريطانيا؛ وبذلك انتقلت مسؤولية الحكم والأمن في شبه جزيرة قطر إلى آل ثاني، إلّا فيما يختصّ في أمر الجزية التي يؤدّيها آل ثاني إلى آل خليفة تحت إشراف بريطانيا[20].

وإثر ذلك توتّرت العلاقات السياسية بين الكويت وقطر طوال النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وتخلّلتها مواجهات مباشرة، نتيجة دعم حاكم الكويت للحملة العثمانية الموجهة ضد ثورة جاسم آل ثاني على العثمانيين عام 1893م، ثم تأييد حاكم الكويت الشيخ محمد الصباح (1892–1896) لآل خليفة ضد آل ثاني في عام 1895م، وازدادت العلاقات توتّرًا بعد أن تحالف الشيخ جاسم آل ثاني مع يوسف الإبراهيم[21] ومحمد بن رشيد أمير حائل للإطاحة بحكم الشيخ مبارك عام 1897م[22].

وعلى الرغم من التوتّر السياسي بين الجانبين فقد ظلّت العلاقات الاقتصادية قائمة بينهما، فنشط التبادل التجاري، وتعزّزت الصلات التجارية بين تجار الكويت وقطر خلال النصف الأول من القرن العشرين، وهذا ما سأوضحه فيما يأتي.

أولًا:- العلاقات التجارية

شهدت الكويت في مطلع القرن العشرين انتعاشًا في حركة التجارة البحرية إلى موانئ الخليج العربي؛ فكانت صادرات الكويت تتنوّع ما بين المنتجات الحيوانية والزراعية والصناعية، فعلى الرغم من البيئة الصحراوية إلا أن تجّار الكويت 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، فكانت الكويت تصدّر المنتجات الزراعية القادمة من البصرة وشبه الجزيرة العربية، وموانئ الخليج القريبة، وكان من أبرزها: التمر، والقمح، والشعير، وغيرها من المنتجات الزراعية[23].

كما اعتمدت الصادرات الحيوانية على المنتجات المحلية الصنع كالسمن (العدني) لاستخدامه في سفن الغوص بوصفه غذاء للبحّارة، والخيول العربية، والعباءات المصنوعة من الصوف، وغيرها من المنتجات[24]، ومن البحر كان اللؤلؤ من أهم الصادرات الكويتية، فضلًا عن الأسماك، وزيوت الأسماك[25].

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[26].

ولم تكن الواردات تقوم على احتياجات السوق المحلية فقط، بل كانت تشمل كل ما يمكن بيعه من منتجات للأسواق القريبة والبعيدة؛ لذا فقد تنوّعت واردات الكويت من جميع أنحاء العالم، فمن العراق كانت تستورد الأرز والتمور والفواكه والخضروات وغيرها من المنتجات، ومن اليمن تستورد البن[27]، ومن البحرين الأقمشة والأسماك[28]، ومن مسقط الأسلحة والليمون المجفّف والأسماك والأخشاب والجلود وغيرها من المنتجات[29]، وفي عام 1906م وصل حجم التبادل التجاري الكويتي مع الدول العربية نحو 27% من حجم التجارة[30].

وقد شاركت قطر شأنها شأن الكويت بأسطولها الشراعي في نظام التبادل التجاري الذي كان يقوم على المنتجات المحلية أو المعاد تصديرها[31]، وكانت قطر تستورد من الكويت الأرز والقمح والشعير والقهوة والسكر والدخان والزيت والغنم والقماش وغيرها من المنتجات[32].

وقد أسهم هذا النشاط في تعزيز العلاقات التجارية بين الكويت وقطر، وكانت من أهم السلع المتبادلة -من خلال التصدير المباشر وإعادة التصدير-: التمور والأخشاب والملابس والحبال والتوابل والسكر والبن، واللؤلؤ والخيول العربية.

ويصعب وضع إحصاء دقيق عن حركة التجارة بين الكويت وقطر، نظرًا لتداخل حركة التجارة، وتصنيف الوثائق البريطانية خلال رصدها لحركة التجارة في الخليج العربي حتى عام 1916م قطر ضمن المناطق العثمانية، التي صنّفتها الوثائق تحت مسمى (المناطق العربية التركية)، التي كانت تضمّ البصرة والأحساء وقطر.

ويوضح الجدول التالي قيمة الواردات والصادرات بين الكويت والمناطق العربية التركية (البصرة، والأحساء، وقطر) بين عامي 1909-1915م[33]:

القيمة بالروبية الهندية

السنة	قيمة صادرات الكويتية		قيمة واردات الكويتية	
	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %
1909	184735	————	534767	14.1
1910	101615	6.2	6666327	15.1
1911	66160	6.2	594910	11.4
1912	61285	3.1	612860	9.3
1913	88380	5.1	518760	9.2
1914	101460	15.8	372885	8.6
1915	380445	22.5	343860	7.8

ويظهر من الجدول السابق أن نسبة الصادرات الكويتية إلى المناطق العربية التركية بما فيها قطر ارتفعت من 6.2% من إجمالي صادرات الكويت في عام 1910م إلى 22.5% في عام 1915م، وربّما يكون الدافع وراء هذا الارتفاع اندلاع الحرب العالمية الأولى، أمّا انخفاض القيمة فيرجع إلى انخفاض قيمة التجارة عمومًا بسبب الحرب العالمية، أما عن نسبة الواردات فقد انخفضت من 14.1% في عام 1910م إلى 7.8%؛ وذلك بسبب الحرب أيضًا، فقد فضّلت الكويت التوجّه إلى أسواق بديلة بعيدة عن تلك المناطق، ولا سيّما وأنّ الشيخ مبارك أعلن تأييده لبريطانيا ضد العثمانيين.

وقد انتعشت حركة التبادل التجاري إثر توقيع حاكم قطر عبد الله بن جاسم آل ثاني اتفاقية الحماية البريطانية عام 1916م، وما تبع ذلك من انتهاء الحرب العالمية الأولى[34].

وتشير الوثائق الأهلية القطرية إلى قيام علاقات وطيدة بين تجّار الكويت وقطر، ومنها: العلاقة التي جمعت التاجرين الكويتي محمد العبد الله السعد، و القطري محمد عبد اللطيف المانع؛ حيث كان مكتب السعد التجاري في الكويت والهند يزوّد محل المانع في قطر بانتظام بشحنات من السلع التجارية، ولاسيّما الشاي والسكر والطحين والتمر وغيرها من المواد الغذائية[35].

أسهم الحظر الذي فرضته البحرين على تجارة قطر التي تمرّ عبر أراضيها وموانئها

عام 1937م بسبب النزاع القائم بين قطر والبحرين حول الزبارة في انتعاش حركة التجارة بين الكويت وقطر [36].

وقد استمرّت حركة التبادل التجاري بين الجانبين دون توقف حتّى في سنوات الحرب العالمية الثانية (1939–1945م)، فتشير وثائق المانع أن النوخذة الكويتي ناصر العبد الوهاب القطامي نقل شحنة من التمر والشاي من الكويت لصالح المانع في قطر، ونقل شحنة ثانية في مايو 1941م[37]، وفي يونيو 1941 نقل النوخذة محمد المرزوق بضائع إلى قطر، وكانت تضم: عيش كراجي عتيق، وتمر، وقهوة[38].

وفي سبتمبر 1941م اشترى التاجران الكويتيان يوسف وفهد المرزوق شحنة بالشراكة مع محمد عبد اللطيف المانع، كانت تضمّ كميات كبيرة من الأرز والطحين، ووصلت على متن سفينة التاجر يوسف المرزوق إلى قطر، وأوصى فهد المرزوق بأن تباع لتجّار أسواق قطر مثل يوسف إبراهيم وغيره[39].

وتشير التقارير البريطانية إلى انتعاش حركة الصادرات والواردات بين الكويت وقطر إثر انتهاء الحرب العالمية الثانية، ففي يونيو 1948م وصل إلى قطر عن طريق الكويت ما يقرب من 300 طن من الأرز[40].

ولم يكن التعاون الاقتصادي بين الجانبين قاصرًا على التبادل التجاري فقط، بل شمل أيضًا التعاون في مجال الغوص عن اللؤلؤ، وصناعة السفن، وهذا ما سيوضحه البحث .

ثانيًا:- الغوص عن اللؤلؤ وصناعة السفن

شكّل الغوص للبحث عن اللؤلؤ أحد أهم مظاهر النشاط الاقتصادي في الخليج العربي، إن لم يكن أهمّها على الاطلاق، وكان أحد أسباب الرخاء الاقتصادي الذي عاشه سكان الخليج العربي[41]، وكان من أهم الأعمال الاقتصادية التي مارسها سكان الخليج العربي منذ القدم حتّى ظهور النفط، وكانت مصدرًا للثراء السريع، وقد تسابقوا للعمل في الغوص على اللؤلؤ والتجارة بها[42].

وقد أدّى هذا النشاط دورًا مهمًّا في تعزيز التعاون الاقتصادي بين الكويت وقطر؛ حيث امتدّ شطّ اللؤلؤ من الشارقة إلى البحرين، مرورًا بقطر والكويت، وكانت سواحل

قطر والبحرين وأبو ظبي شطّ اللؤلؤ الكبير؛ حيث توجد المغاصات (الهيرات)، وكانت مغاصات اللؤلؤ مشاعة بين الجميع ودون أي تمييز بين جماعة و أخرى، ولم تكن هناك حدود فاصلة تفصل بين هذه المغاصات، بحيث تستطيع أي سفينة من أي ميناء أن تذهب إلى مكان دون عائق[43].

كانت رحلات الغوص عن اللؤلؤ ملتقىً سنويًّا لسفن الكويت وقطر وباقي أقطار الخليج العربي؛ حيث كانت تلتقي جميع السفن لاستخراج اللؤلؤ من الأعماق لمدة تصل إلى أربعة أشهر في العام، وكان تجّار اللؤلؤ يمرّون بهم أو يتواصلون معهم للبيع والشراء، وكانت سفن التموين الكويتية تمرّ بهم، لتزويدهم بالماء والطعام[44].

كانت عملية استخراج اللؤلؤ من قاع البحار تعتمد على القروض التي يدفعها تجّار اللؤلؤ للنواخذة ليعطوها بوصفها قروضًا صغيرة للغوّاصين والبحّارة لتزويد أسرهم بما يحتاجونه من مواد تموينية خلال تغيبهم مدّة موسم الغوص على اللؤلؤ [45]، وبعد شهرين يذهب تجّار اللؤلؤ الصغار بسفنهم الصغيرة إلى المغاصات في البحرين والخليج حتى يتمكّنوا من معرفة أسعار اللؤلؤ بها، فيكونوا على دراية بأسعارها[46].

كما كان الطوّاشون الصغار يستغّلون موسم الغوص بالتجارة في السلع والمؤن والمياه التي تحتاجها سفن الغوص، فيحملون معهم السكّر والشاي والخبز والقهوة والعنب والتمر الرطب والأرز، فيبيعون لهم المؤن والمياه بمقابل ماديّ يزيد عن سعر السوق، أو على دفتر الحساب بعد نهاية موسم الغوص، ويشترون بالمقابل محصول اللؤلؤ، وكانوا يقدّمون خدماتهم للغوّاصين أيضًا بنقل الخطابات ما بين الغوّاصين والبحارة في عرض البحر، وبين أهلهم وأبنائهم وزوجاتهم[47].

وكانت طائفة صغار التجّار تشتري اللؤلؤ عند المغاصات، وتبيعه إلى طائفة كبار التجّار[48]، أمّا كبار تجّار اللؤلؤ فكانوا يذهبون بسفنهم الكبيرة المجهّزة بكلّ وسائل الراحة[49] إلى المغاصات الكبيرة، وإلى البحرين للبيع والشراء والتزوّد بالمؤن والمواد الغذائية والاجتماع بزملائهم من تجّار اللؤلؤ للتعرّف على شؤون البيع والشراء وتجارة اللؤلؤ، وأسواق اللؤلؤ في البحرين والهند وأوروبا، وعلى أساس المعلومات التي يجمعونها يزاولون العمل[50].

ونتج عن ذلك ظهور إرث مشترك أسهمت قطر والكويت في إثرائه، ففي عام 1906م طبع القطري (محمد حسن المرزوقي) كتابًا بعنوان: (مختصر دفتر حساب اللؤلؤ)، وفي عام 1911م طبع الشيخ عبد اللطيف بن محمد العبد الرزاق من أهل الكويت كتاب: (معرفة حساب أوزان اللؤلؤ)، وكان تجّار اللؤلؤ يهتدون بهذه المؤلّفات في حساب الأوزان[51].

وفي عام 1907م بلغ عدد السفن المستخدمة في الغوص على اللؤلؤ 4500 سفينة، وبلغ عدد المشاركين في الغوص نحو 74000 شخص، شاركت الكويت بـ 167 سفينة، وكان عدد الرجال يقرب من (9200)، وقطر بـ 817 سفينة، وما يقرب من (12890) شخص[52].

ووصل حجم تجارة اللؤلؤ إلى ملايين الروبيات، فتشير إحدى الوثائق بتاريخ 15 نوفمبر 1919م أن التاجر الكويتي شملان بن علي أرسل إلى الشيخ قاسم الإبراهيمي يخبره باستلامه مبلغ نصف مليون روبية من التاجر الفرنسي (روزنتال)، وبرقية ثانية من الشيخ عبد اللطيف العبد الرزاق بتاريخ 4 مارس 1919م إلى شملان بن علي يخبره فيها عن استلامه من التاجر الفرنسي مبلغ 140 ألف روبية [53].

وكما نشأ التعاون بين الكويتيين والقطريين حول الغوص عن اللؤلؤ، نشأ أيضًا التعاون في مجال بناء السفن، فنتيجة لاعتماد الكويت اعتمادًا رئيسًا على التجارة البحرية أصبحت مسألة صناعة السفن هي الحرفة الرئيسة فيها، وكانت السفن تبنى على الشواطئ؛ حيث يُبنى سور من الصخور المرجانية في موقع بناء السفينة بينها وبين حافة البحر[54].

وعلى طول ساحل البحر كان يمتدّ فناء بناء السفن، وكان صانعو السفن من الكويتيين على درجة كبير من المهارة؛ حيث تبنى السفن حسب مواصفات الطلب بدقّة[55].

ونتيجة لذلك فقد نشأ تعاون بين الجانبين في مجال صناعة السفن، فتشير المصادر إلى قيام صانع السفن الكويتي حجي أحمد بن سلمان بتصنيع يخت لأحد شيوخ قطر خلال حقبة الخمسينيات، كما صنع آخر لعائلة المانع القطرية[56].

وقد ظلّ هذا التعاون قائمًا بين الجانبين حتى الحرب العالمية الأولى ليبدأ بعدها انهيار المهن التقليدية في الخليج العربي الواحدة تلو الآخر، ولم يصمد سوى مجال النقل البحري، ولاسيّما خلال مدّة الحربين العالميتين، وهذا ما سيتناوله البحث أيضًا.

ثالثًا:- التعاون في مجال النقل البحري

شكلّت رحلات السفن البحرية مصدر الرزق الرئيس لأبناء الخليج العربي في العصور الحديثة، التي تنوّعت بين استخراج اللؤلؤ وصيد الأسماك، ورحلات السفن الشراعية في موانئ الخليج العربي إلى الهند وشرق أفريقيا من أجل التجارة[57].

ومع ازدهار حركة التجارة في الكويت، ازدهرت حرفة نقل البضائع بوساطة السفن الشراعية من الكويت إلى موانئ الخليج العربي، وكان من أبرزها قطر والبحرين ومسقط، وعرفت هذه الحرفة محليًا باسم (القطاعة)[58].

ولم يكن هناك سلعة معيّنة تختصّ بنقلها سفن القطاعة، بل كانت تنقل أيّ بضائع تتوافر لها، فمن مسقط كانت تنقل الأخشاب والأسلحة والقهوة والسكر والأرز والأقمشة، وغيرها من المنتجات، ثم تُوَزِّعها على مختلف بلدان الخليج العربي ولا سيّما قطر والبحرين، كما كانت الأخيرة تستورد الكثير من السمن (العدني) من الكويت، وكان هذا السمن ينقل عن طريق سفن القطاعة[59]، كما كانت تنقل أيضًا الركّاب، وكانت تكلفة رحلة الفرد إلى قطر خمس روبيات[60].

وتجدر الإشارة إلى أن سفن القطاعة الكويتية والبحرينية كانتا الموزع الرئيس للبضائع الاستهلاكية على الكثير من موانئ الخليج العربي بعد أن كانت تحضرها من ميناء مسقط، لكن سرعان ما فقدت البحرين هذه الريادة، وأصبحت تعتمد على سفن القطاعة الكويتية لتزويدها بالعديد من المواد والبضائع الاستهلاكية[61].

كما كانت رحلات السفن التجارية الشراعية من سواحل الخليج العربي إلى سواحل الهند الغربي أحد أهم الموارد الاقتصادية للخليج؛ حيث كان موسم السفر الرسميّ يبدأ في شهر سبتمبر من كل عام[62]، وكانت رحلة السفن الشراعية الكويتية إلى سواحل الهند الغربي تعتمد على الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التي تبدأ ضعيفة في شهر أكتوبر، وتزداد قوة بعد ذلك، وهذه الرياح تهبّ على بحر العرب وغرب المحيط الهندي، وهي غير الرياح الشمالية أو الجنوبية السائدة في الخليج العربي، كما تعتمد حركة التجارة على موسم نضج التمور في شط العرب في شهر أغسطس من كل عام؛ حيث تبدأ رحلة السفن إلى شطّ العرب لشحن التمور إلى الهند في هذا الشهر، وتسمّى هذه الرحلات المبكّرة

برحلات (الهرفي) – أي بداية الموسم–؛ حيث يندفع النواخذة إلى شطّ العرب لشحن التمور التي تجدها في الأسواق، ولاسيّما أن الشحنات الأولى تعفى من الرسوم الجمركية التي تفرضها حكومة الهند البريطانية تشجيعًا لهذه التجارة[63].

وقد دفعت رحلات السفن الشراعية الخليجية إلى الهند وشرق أفريقيا نواخذة الكويت إلى المرور بسواحل قطر، ومن ثم فقد كانت السفن الكويتية والقطرية تحمل بضائع تجّار الخليج العربي من الهند وشرق أفريقيا وإليها في ظلّ نشاط حركة التجارة البحرية[64].

كما كانت السفن الكويتية والقطرية تنطلق معًا في رحلاتها من الهند وإليها، وتضمّ مذكرات (روزنامات) النواخذة الكويتيين التعاون بين الجانبين، منها ما ذكره النوخذة سالم إسماعيل الإسماعيل خلال رحلته إلى (بندر كراجي) في عام 1935م؛ فخلال رحلة العودة وجد النوخذة عند بندر جزيرة (خاري خرج) الإيرانية أن إحدى السفن الخاصّة بأحد أهالي قطر، وهو النوخذة (يوسف بن محمود) قد أصيبت بأضرار بسبب الصخور المرجانية، وغرقت في هذا البندر، فساعد بحّارة النوخذة بحّارة هذه السفينة المعطوبة، وأنزلوا ما فيها من فحم حتى أُنزِلت جميع البضاعة منها على الساحل[65].

ولم تتوقّف حركة السفن الكويتية والقطرية في سنوات الحرب العالمية الثانية، فيذكر النوخذة الكويتي (براك محمد الطرّاح) قيامه برحلة بسفينته مع سفينة النوخذة القطري (عبد الله الخال) في عام 1942م، وتعرّض سفنهم للمهاجمة من إحدى الغوّاصات، فيقول: "بعد أن قطعنا 250 ميلًا داخل البحر (بحر العرب) شاهدنا غوّاصة تحوم حولنا (ربّما ألمانية أو يابانية)، فرفعنا علم الكويت الأحمر ورفع ولد الخال علم قطر الأحمر كذلك، فسارعت الغوّاصة إلى تصويب مدافعها إلينا فأغرقت سفينتنا وتناثرت برًّا، وكذلك فعلت بسفينة ولد الخال التي كانت محمّلة بالأخشاب التي منعتها من النزول إلى قاع البحر، بل بقيت طافية ونحن نسبح حولها حتى ركبنا قارب الماشوة – يقصد قارب إنقاذ صغير–، ومعنا البوصلة، فأخذنا مجرى الشرق (إلى ساحل الهند الغربي). وبعد أربعة أيام من الإبحار وصلنا بالقرب من ملوان –على الساحل الهندي–. وهناك –أي وصلنا إلى هناك– أنقذتنا سفينة هندية..."[66].

كانت هذه أهمّ مظاهر العلاقات الاقتصادية بين الكويت وقطر، التي كشفت عنها الوثائق، وقد أدّى هذا التعاون إلى انتعاش تجارة تهريب العملات والسلع الاستهلاكية بين البلدين.

رابعًا:- تجارة التهريب في العلاقات الكويتية- القطرية

كان من الطبيعي أن يتبع ازدهار النشاط التجاري، ازدهار الأنشطة المرتبطة بها، التي كان من أبرزها تجارة التهريب، فقد شجّع على ازدهار تلك التجارة أنّ معظم السلطات الحاكمة في المنطقة كانت تفرض ضرائب باهظة على مختلف المنتجات المستوردة بوصفها مصدرًا للدخل، كما كانت هناك بضائع يمنع الاتجار بها كالسلاح والذهب، وقد ساعد موقع الكويت الجغرافي وحريّة التجارة فيها، وعدم فرض قيود على انتقال السلع من الكويت وإليها على ازدهار تجارة التهريب، وذلك بنقل البضائع إلى عدد من البلدان بطرق عديدة بعيدًا عن رقابة الجهات الرسميّة، وكان من ضمن البضائع المهرّبة الأسلحة والذهب والعملات[67]

ونتيجة لذلك ازدهرت تجارة التهريب، ولاسيّما الذهب والعملات، في ظلّ تفاوت أسعار الذهب والعملات، ويوضح الجدول التالي كميّة الصادرات والواردات من العملات بين الكويت والمناطق العربية التركية (قطر، والأحساء، والبصرة) بين عامي 1909-1915م[68]:

القيمة بالروبية الهندية

العام	قيمة الصادرات الكويتية	قيمة الواردات الكويتية
1909	3850	ـــــ
1910	ـــــ	ـــــ
1911	10600	25650
1912	320	2874
1913	493	565
1914	553	ـــــ
1915	5833	ـــــ

كما انتشرت أيضًا تجارة تهريب السلع الاستهلاكية كالسكّر والشاي والأرز، ولاسيّما في سنوات الحربين العالميتين، فخلال الحرب العالمية الأولى عملت بريطانيا للضغط على خصومها في الحرب: (الألمان، والأتراك) لإضعافهم بشتّى الوسائل التي كان من ضمنها الحصار الاقتصادي الذي هدف إلى منع الأطعمة والبضائع عن تلك الدول، وقد تأثّرت بلاد الشام بهذا الحصار، لكن التقارير البريطانية كانت تقول إن الكويت هي الحلقة الأضعف في فرض الحصار على تلك الدول، ومنها تُهَرَّب المواد إلى بلاد الشام؛ حيث عثروا على أكياس فارغة تحمل علامة الكويت، وخلال الحرب ازداد حجم التجارة مع تلك الدول زيادة عظيمة، ولم ينظر الإنجليز بعين الرضا إلى موقف حاكم الكويت الشيخ سالم المبارك الذي لم يتدخّل لإيقاف تلك التجاوزات[69].

ونشط أسطول السفن الشراعية الكويتي في نقل البضائع من الهند وسواحل إفريقيا لنقل الأطعمة وغيرها من الضروريات إلى الكويت وغيرها من دول الخليج العربي بما فيها قطر[70]، وبناء على ذلك قرّرت السلطات البريطانية الضغط على شيخ الكويت فأوفدت المقيم البريطاني في الخليج العربي في أواخر عام 1917م، لتعلمه بأن السلطات البريطانية قرّرت أن تتولّى مباشرة عن طريق ضابط بريطاني مهمّة مراقبة السلع والبضائع التي تخرج من الكويت، إلا أنّ هذا الطلب قوبل بالرفض من الشيخ سالم يؤازره في ذلك تجّار الكويت[71].

ولم تنتهِ تلك الأزمة إلا في فبراير عام 1918 عندما وافق الشيخ سالم على طلب بريطانيا في مقابل دفع تعويضات للتجّار عن خسائرهم، إلا أن الدافع الرئيس لقبول الشيخ سالم هو فرض بريطانيا لحصار بحريّ وبريّ في الخليج العربي منعت به وصول أي سلع إلى الكويت حتّى موافقة الشيخ سالم على طلبهم[72].

وخلال سنوات الحرب العالمية الثانية ازدهرت تجارة الكويت، ولاسيّما عندما انقطع وصول السفن التجارية الأوروبية إلى المنطقة نظرًا للقيود التي فرضت على النقل البحري؛ مما أتاح للسفن الكويتية فرصة القيام بدور الوسيط التجاري في المنطقة، وتموين جيوش الدول الحليفة العاملة في إيران والعراق طوال مدة الحرب[73].

ونجح أسطول السفر الشراعي في إبعاد شبح المجاعات عن الكويت والعديد من دول الخليج العربي وبعض الموانئ اليمنية الجنوبية، وخلال سنوات الحرب كانت تتوقّف بعض السفن الكويتية في بعض البنادر على ساحل فارس لتقديم العون لسكانها بعد أن أصابهم الجوع والعريّ[74].

وفي تلك السنوات ارتفع سعر نقل البضائع، وكان تجّار البصرة وبغداد يحرصون على نقل بضائعهم من الهند إلى البصرة على متن السفن الشراعية الكويتية، فكان البوم (مهلب) يحصل على نحو (40000) روبية أجرة نقل شحنة من الأقمشة من بومباي إلى البصرة، وحصلت بعض السفن على نحو (28000) روبية لقاء شحنة من التمور إلى الهند، والعودة بالبضائع الاستهلاكية الضرورية[75].

وعلى الرغم من الضغوط البريطانية لمنع أنشطة التهريب، إلا أن حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر تغافل عن وقف عمليات التهريب لحماية الكويت من خطر المجاعة، وفي 22 إبريل 1944م أرسل المعتمد السياسي البريطاني في الكويت الكابتن (بيللي) إلى الشيخ أحمد الجابر يخبره بأنه جرى تهريب 500 صندوق فلفل من الهند إلى الكويت بواسطة سفينة المنصور التابعة لمحمود الشايع، وطلب مصادرة هذه الشحنة، لكن الشيخ أحمد أجابه بأنها شرعية[76].

ونتيجة لذلك انتعشت تجارة التهريب بين الكويت وقطر، وكانت هذه الأنشطة تجري بموافقة ولي عهد قطر -آنذاك- الشيخ حمد بن عبد الله آل ثاني، فتشير التقارير البريطانية إلى وصول سفينتين كويتيين إلى قطر في يونيو 1944م، وكانتا محمّلتين بنحو (4) آلاف طنّ من التمور المهرّبة من إيران[77].

وفي نوفمبر 1944م نقل النوخذة القطري (محمد ملا) شحنة من المؤن الغذائية إلى الكويت، وكانت تضم 136 كيسًا من السكر، و32 صندوقًا من الشاي، و9 بالات من الصناديق التجارية غير الغذائية[78].

وما فعله الأسطول الشراعي الكويتي في نقل البضائع والمؤن الضرورية للكويت ولغيرها من البلدان، جعل الشيخ أحمد الجابر يفخر برجال الكويت هؤلاء ويقول " إن

الكويت فيها رجال يأتون بالعليج من أقصى الفريج"، والعليج هو الطعام، وأقصى الفريج قد يكون جزيرة في زنجبار وما بعدها من بلدان، أو ميناء كاليكوت وما حوله من موانٍ[79].

ولم تتوقّف عمليات التهريب من جانب الكويتيين إلا عند اكتشاف النفط في الكويت، فخلال تلك الحقبة سعى حكام الكويت لوضع أسس نهضة شاملة في الكويت، ولاسيّما عقب اكتشاف النفط، وبدأ تصديره منذ عام 1946م، فمنذ ذلك التاريخ بدأت عملية التصدير اليومي من نفط الكويت الذي يتميّز بأنه ينساب بيسر وسهولة إلى الشاطئ القريب منه دون عملية نقل أو تحميل؛ لأن وجوده يتمركز فى مناطق مرتفعة عن الشاطئ، ممّا جعل الطلب عليه يزداد لقلّة كلفته[80].

صاحب عملية تصدير النفط وضع اللبنة الأولى للنهضة الحديثة في الكويت، وفي المقابل خرجت أول ناقلة نفط من قطر في ديسمبر 1949م لتبدأ قطر عهدًا جديدًا تحت حكم الشيخ علي بن عبد الله.

وقد ظلّت الذكرى الطّيبة لتجّار الكويت وقطر قائمة حتى بعد الطفرة النفطيّة، ونتيجة لذلك نشأت علاقات صداقة بين بعض التجّار الكويتيين وشيوخ قطر، منها الصداقة التي جمعت التاجر الكويتي (محمد العلي الباسم) بالشيخ علي بن عبد الله آل ثاني حاكم قطر (1949–1960م)، وظهر ذلك خلال استضافة محمد العلي الباسم للشيخ علي بن عبد الله آل ثاني خلال زيارته للهند عام 1954م[81].

الخاتمة

- كشفت الوثائق عن عمق العلاقات الاقتصادية بين الكويت وقطر، وأماطت اللثام عن حركة التجارة بين الجانبين، وأهم السلع المتبادلة بينهما.
- أدّت سياسة حكام الكويت في توسيع نطاق التجارة إلى قطر وإمارات الساحل وصولًا إلى الهند، ونتيجة لذلك تعزّز نشاط النقل البحري بين الجانبين، كما كان التعاون في مجال الغوص عن اللؤلؤ أحد العوامل التي أسهمت في تعزيز التعاون الاقتصادي بين البلدين.
- أسهم الكويتيون في بناء السفن الشراعية القطرية، الذي كان يقوم عليه اقتصاد قطر

-آنذاك-، كما عزّز نشاط النقل البحريّ الكويتيّ العلاقات الاقتصادية بين الجانبين، ولم تتوقّف حركة السفن الكويتية إلى موانئ قطر في سنوات الحرب العالمية، وقد أسهم التعاون بين الجانبين في إنقاذ شعبيهما من خطر المجاعة.

- كانت الكويت وقطر محطّتان رئيستان لتجارة الذهب والعملات والسلع الاستهلاكية من الهند وسواحل الخليج العربي وإليها، وعلى الرغم من القيود التي فرضتها بريطانيا على سفن التهريب إلا أن هذه التجارة ازدهرت، وساعد على ذلك الصلات التجارية بين تجّار الكويت وقطر ونواخذهما، وتعاونهما لمواجهة الإجراءات البريطانية.

- أدّت حركة التبادل التجاريّ والتكامل الاقتصاديّ بين الجانبين إلى تعزيز الترابط الاجتماعيّ والثقافيّ بين الشعبين، على أمل إيجاد المزيد من الوثائق الأهلية الكويتية والقطرية في المستقبل؛ وذلك لكشف جوانب مهمّة من تاريخ العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بين البلدين في تلك الحقبة المهمّة من تاريخ الخليج العربي.

الهوامش والمراجع

(1) تحالفٌ عربيٌّ عرف تاريخيًا باسم العتوب، وهو مجموعة من الأحلاف تضم أفخاذًا كثيرة تنتمي لقبائل عدّة، كان من أبرزهم آل الصباح، وآل خليفة، والجلاهمة، وقد هاجروا من ديارهم الأصليّة في وسط الجزيرة العربية إلى منطقة الخليج العربي في القرن السابع عشر الميلادي، وواصلوا واستقروا في الكويت خلال النصف الأوّل من القرن الثامن عشر. الهاجري، ناصر ضاحي فلاح: "العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين الكويت والبحرين في النصف الأول من القرن العشرين: دراسة وثائقية"، **المجلة العربية للعلوم الإنسانية**، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت: مجلد 42، عدد 165، شتاء 2024، ص46-47.

(2) هي سجل يومي يكتبه نواخذة (قباطنة) السفن الشراعية، يؤرّخ فيه لسير الرحلة البحريّة منذ مغادرة السفينة ميناءها إلى عودتها له بعد ثلاثة أو ستة أو تسعة أشهر متّصلة، وهذا السجل كان من الأمور المتعارف عليها عند نواخذة السفن الشراعيّة الكويتية والخليجية، أما لغة الروزنامة فهي اللهجة الكويتية المحلّية، وقد استخدم النواخذة اللغة العاميّة نظرًا لعدم شمول اللغة العربية الفصحى للعديد من المصطلحات البحريّة التي استخدمت في كتابة (الروزنامة)، أو لعدم معرفة هؤلاء النواخذة بما يقابلها باللغة العربية الفصحي، وقد استخدم النواخذة الكويتيون في يومياتهم التاريخ الهجري والتاريخ الميلادي والنيروز الهندي الذي يبدأ في حوالي منتصف شهر أغسطس ويستمر 365 يومًا هي أيام السنة العادية، كذلك استخدم بعض النواخذة البروج المعروفة مثل الجدي والسهيل والجوزة والثور وغيرها، فضلًا عن استخدامهم التاريخ الهجري والميلادي والنيروز، كما استخدم بعضهم طلوع نجم السهيل كسجل لسنة مشابهة لسنة النيروز الهندي، التي يمكن أن يطلق عليها سنة سهيلية. الحجي، يعقوب يوسف: **دليل (الروزنامة) البحريّة**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2003، ص11-13.

(3) العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين الكويت والبحرين، ص49.

(4) Kabeel, Sorya. *Source Book on Arabian Gulf States*. University Press, Kuwait, 1975, pp.15-16.

(5) الحمدي، صبري فالح: **الكويت نشوؤها وتطورها** 1871–1750، لندن: دار الحكمة، 2005، ص162–163.

(6) عبد القادر، نجاة والخصوصي، بدر الدين عباس: **تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة**، الكويت: مؤسسة الكويت للتقدّم العلمي، 1982، ص186.

(7) العبد المغني، عادل محمد: **الاقتصاد الكويتي القديم**، الكويت: د. ن، 1977، ص123.

(8) كانت (الزبارة) أول منطقة يستقرّ بها العتوب قبل هجرتهم إلى الكويت، إلا أنهم تركوها بسبب خلافهم مع (آل مسلم) حكام قطر آنذاك. الدباغ، مصطفى مراد: **قطر ماضيها وحاضرها**، بيروت: منشورات دار الطليعة للطباعة والنشر، 1961، ص168؛ قدروة، زاهية: **تاريخ العرب الحديث**، بيروت: دار النهضة العربية، 1979، ص93 – 94.

(9) كحّالة، عمر رضا: **جغرافية شبه جزيرة العرب**، دمشق: المطبعة الهاشمية، 1944، ص45؛ قطر ماضيها وحاضرها، ص112.

(10) تختلف المصادر حول الدوافع الرئيسة لهجرة آل خليفة، لكن الراجح أن ازدياد الثروة هو ما دفع آل خليفة الذين يعملون بالتجارة، ولاسيّما تجارة اللؤلؤ، مما جعلهم يقررون الانفصال من ذلك التحالف، والتوجّه نحو الزبارة للاستقرار بالقرب من مغاصات اللؤلؤ. سنان، محمود بهجت: **البحرين درة الخليج العربي**، العراق: د. ن، د. ت، ص121.

(11) البحرين درّة الخليج العربي، ص121.

(12) بن خضر، خلف بن دبلان: النشاط الاقتصادي لآل خليفة في الزبارة 1766–1783، السعودية: **مجلة الدرعية**، مج5، ع17، يونيو 2002، ص137.

(13) البحرين درّة الخليج العربي، ص121.

(14) Hopwood D. *The Arabian Peninsula*. London. 1972, p.40.

(15) Al- Baharna, H. *The Legal States of Arabian Gulf States*. London, 1968, p.3.

(16) Bombay Government. *Selections From The Records of Bombay Government*. No. XXIV, Historical Sketch of the Uttoobe of Arabs, Bahrain 1716-1853, Bombay, 1856, pp.361-363.

(17) لوريمر، ج.ج: **دليل الخليج (القسم التاريخي)**، ج4، ترجمة: قسم الترجمة بمكتب أمير دولة قطر: مطابع علي بن علي، 1975م، ص1851.

(18) طهبوب، فائق حمدي: **تاريخ البحرين السياسي** 1783– 1870م، الكويت: ذات السلاسل، 1983م، ص44.

(19) أبو حاكمة، أحمد مصطفى: **تاريخ شرقي الجزيرة العربية 1750–1800 "نشأة وتطور الكويت والبحرين"**، ترجمة: محمد أمين عبد الله، بيروت: د. ن، 1965، ص286–287.

(20) سنان، محمود بهجت: **تاريخ قطر العام**، بغداد: مطبعة المعارف، 1966م، ص88–89.

(21) يوسف الإبراهيم: ولد في الكويت عام 1845م، وكانت أسرته من الأسر التي سيطرت على تجارة الكويت، كان الشيخ يوسف الإبراهيم أغنى أفراد تلك العائلة، فإلى جانب التجارة كان يملك بساتين نخيل في البصرة، التي كانت تدرّ عليه أموالًا ضخمة، وفي عهد الشيخ محمد الصباح أصبح له الكلمة الأولى لدى حاكم الكويت، وعقب اندلاع النزاع بين الشيخ مبارك وإخوته وقف الشيخ يوسف بجانب الشيخ محمد وجراح، وعقب مقتلهم قاد الشيخ يوسف المعارضة ضد الشيخ مبارك، ودخل في صراع مع الشيخ مبارك استمرّ حتى وفاته عام 1906م. الشمري، خلف بن صغير: **المستودع والمستحضر في أسباب النزاع بين مبارك الصباح ويوسف الإبراهيم** (1896–1906)، د. م، د. ن، 2006، ص76–100.

(22) المنصور، عبد العزيز محمد: **التطوّر السياسي لقطر** 1868– 1949، الكويت: دار ذات السلاسل، د.ت، ص199–203.

(23) Al Sabah, Y. S. F. *The Oil Economy of Kuwait*. Kagan Faul Int. Ltd.. 1980, p.16.

(24) جمال، محمد عبد الهادي: **الحِرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2003م، ص67-74؛ الحجي، يعقوب يوسف: **النشاطات البحرية القديمة في الكويت**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2007، ص217-219.

(25) IOR/L/PS/10/738, Report on the Trade of Kuwait for the Year 1911-1912, 1 April- 31 March, W. H. F. Shakespear, Political Agent, Kuwait, 16 May 1912.

(26) Slot, B. J. *The Origins of Kuwait*. Center for Research and Studies on Kuwait, Kuwait, 1998, p. 139.

(27) *The Oil Economy of Kuwait.* p. 16.

(28) *Selections from the records of Bombay of Government*. p.568.

(29) IOR/L/PS/10/738, "Report on the Trade of Kuwait for the Year 1911-1912". Op. Cit.

(30) *The Oil Economy of Kuwait*. p. 20.

(31) تاريخ قطر العامّ، ص147-148.

(32) قورشون، ذكريا: **قطر في العهد العثماني 1871-1916م دراسة وثائقية**، ترجمة: حازم سعيد كامل، بيروت: الدار العربية للموسوعات، 2008م، ص38.

(33) From: IOR/L/PS/10/738, *Report on the Trade of Kuwait for the Year 1911-1912, 1 April- 31 March.* by W. H. F. Shakespear, Political Agent, Kuwait, 16 May 1912. *Report on the Trade of Kuwait for the Year 1912-1913*, 1 April- 31 March. by W. H. F. Shakespear, Political Agent, Kuwait; Ibid: Report on the Trade of Kuwait for the Year 1913-1914, 1 April- 31 March, by W. G. Grey, Political Agent, Kuwait, May 1914; Ibid: *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; *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.

(34) شهدت مدّة الحرب العالمية الأولى (1914-1918م) ازدهار تجارة التهريب بين الكويت وقطر، وسيوضح البحث ذلك في عنصر مستقلّ لاحقًا.

(35) مكتبة قطر الوطنية: **الوثائق الأهلية القطرية**، الأوراق العائلية لعائلة المانع، أوراق التاجر محمد عبد اللطيف المانع، بتاريخ 24 ربيع الثاني 1359هـ.

(36) الجابر، موزة: **التطوّر الاقتصاديّ والاجتماعيّ في قطر 1930-1973م**، الدوحة: مركز الوثائق والدراسات الإنسانيّة، 2002م، ص42-44.

(37) الأوراق العائليّة لعائلة المانع، بتاريخ 22 ربيع الثاني 1360هـ.

(38) الأوراق العائلية لعائلة المانع، بتاريخ 7 جمادى الأولى 1360هـ.

(39) الأوراق العائلية لعائلة المانع، بتاريخ 6 رمضان 1360هـ.

(40) IOR/R/15/2/779. "Memorandum, Rice Shipments Through in Bahrain". from Political Agent in Bahrain, 29 June 1948.

(41) خضر، خلف بن دبلان: "النشاط الاقتصادي لآل خليفة في الزبارة 1766-1783"، **مجلة الدرعية**، السعودية: مج5، ع17، يونيو 2002، ص133.

(42) القناعي، يوسف بن عيسى: **صفحات من تاريخ الكويت**، ط2، الكويت: د. ن، 1960، ص67.

(43) التطوّر الاقتصاديّ والاجتماعيّ في قطر، ص36.

(44) الهاجريّ، ناصر ضاحي: "العلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح في القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين: دراسة في ضوء الوثائق الأهلية الكويتية"، **مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية**، الإمارات: المجلد 20، عدد4،، ديسمبر 2023م، ص385–386.

(45) Razzak, Fatimah Y. *Al Abdul, Marine Resources of Kuwait*. Published in Kuwait, p.59.

(46) الجاسم، نجاة عبد القادر: **التطور السياسي والاقتصادي للكويت بين الحربين 1914م–1939م**، ط2، الكويت: د. ن، 1997، ص 192.

(47) الشملان، سيف مرزوق: **تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي**، ج2، ط2، الكويت: ذات السلاسل، 1989، ص433–435.

(48) تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، ص167.

(49) الشملان، سيف مرزوق: **تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي**، ج1، ط2، الكويت: ذات السلاسل، 1989، ص281 .

(50) الغنيم، عبد الله يوسف: **وثائق من عصر اللؤلؤ**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2017، ص10.

(51) وثائق من عصر اللؤلؤ، ص71–76.

(52) الغنيم، محمد عبد الله يوسف: **الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي (مقالات وتقارير من الوثائق البريطانية)**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2018م، ص19–21.

(53) تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، ج2، ص 263–264.

(54) عبد الحسن، كوثر غضبان: مظاهر نشاط الكويت الملاحيّ، **مجلة الخليج العربيّ**، جامعة البصرة، العراق: م44، ع1–2، 2016، ص 294–295.

(55) Freeth, Zahra. *Kuwait was my Home*. second impression, London, 1958, p.106.

(56) الحجّي، يعقوب يوسف: **صناعة السفن الشراعية في الكويت**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 1998، ص177، 327.

(57) العلاقات التجاريّة بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، ص385.

(58) جمال، محمد عبد الهادي: **أسواق الكويت القديمة**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2001م، ص109.

(59) النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص217–218، العلاقات التجارية بين الكويت وإمارات الساحل المتصالح، ص386.

(60) الحِرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص87.

(61) الحِرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص87.

(62) القاسمي، نورة محمد: **الوجود الهندي في الخليج العربي 1920–1947**، دولة الإمارات العربية المتحدة: حكومة الشارقة، منشورات دائرة الثقافة والإعلام، 1996، ص27–31.

(63) ذكي، حسام السيد: **دولة الكويت وجمهورية الهند (تاريخ من التعاون البناء)**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2019، ص10–12.

(64) دولة الكويت وجمهورية الهند "تاريخ من التعاون البناء"، ص9–15؛ البدور، بلال ربيع: **الجذور التاريخية للعلاقات الثقافية بين الإمارات والكويت**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2019م، ص16–18.

(65) الحجي، يعقوب يوسف: **روزنامة النوخذة سالم إسماعيل الإسماعيل**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2006م، ص33، 40.

(66) الحجي، يعقوب يوسف: **نواخذة السفر الشراعي في الكويت**، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2005م، ص330، 436.

(67) الحِرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص295.

(68) From: IOR/L/PS/10/738, *Report on the Trade of Kuwait for the Years From 1911 to 1916*.

(69) الحميدي، نواف فلاح: **التطوّر الاقتصاديّ والاجتماعيّ في الكويت 1938 إلى 1975**، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة عين شمس: 2008، ص13.

(70) النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص164.

(71) السعدون، خالد حمود: **العلاقات بين نجد والكويت** 1902-1922، رسالة ماجستير غير منشورة، السعودية: الدراسات العليا التاريخية، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القري: ص172.

(72) العلاقات بين نجد والكويت 1902-1922، ص172.

(73) الخصوصّي، بدر الدين عباس: **دراسات في تاريخ الكويت الاجتماعي والاقتصادي 1913-1961**، الكويت: شركة المطبوعات الكويتية، 1972، ص264.

(74) النشاطات البحريّة القديمة في الكويت، ص164-165.

(75) النشاطات البحريّة القديمة في الكويت، ص165.

(76) حسين، عبد العزيز: **محاضرات عن المجتمع العربيّ بالكويت**، الكويت: دار القرطاس، 1994، ص56.

(77) IOR/R/15/2/143, *Report on Qatar by Hussain Namah*, 18 June 1944.

(78) IOR/R/15/2/143, *Report on Qatar by Hussain Namah*, 27 November 1944.

(79) النشاطات البحريّة القديمة في الكويت، ص163.

(80) سلطان، هداية: **أحمد الجابر رائد النهضة الحديثة في الكويت**، د. م، د. ن، 1987، ص134.

(81) الحربي، حصّة عوض: **تاريخ العلاقات الكويتية الهندية "الموسوعة الكاملة والمصوّرة" 1896-1965م**، الكويت: د.ن، 2017م، ص157-158.

المجلة العربية للعلوم الإدارية

جامعة الكويت
KUWAIT UNIVERSITY

Arab Journal of Administrative Sciences

رئيس التحرير: د. محمد نجيب المرزوق

صدر العدد الأول في نوفمبر ١٩٩٣	First issue, November 1993.
علمية محكمة تعنى بنشر البحوث الأصيلة في مجال العلوم الإدارية	Refereed journal publishing original research in Administrative Sciences
تصدر عن مجلس النشر العلمي في جامعة الكويت ثلاثة إصدارات سنوياً (يناير - مايو - سبتمبر)	Published by Academic Publication Council, Kuwait University, 3 issues a year (January, May & September)
تسهم في تطوير الفكر الإداري واختبار الممارسات الإدارية وإثرائها	Contributes to developing and enriching administrative thinking and practices
مسجلة في قواعد البيانات العالمية	Listed in several international databases.
تخضع للتقييم الأكاديمي الخارجي	Reviewed periodically by international referees for high academic standards

الاشتراكات

الكويت: 3 دنانير للأفراد - 15 ديناراً للمؤسسات - الدول العربية: 4 دنانير للأفراد - 15 ديناراً للمؤسسات
الدول الأجنبية: 15 دولاراً للأفراد - 60 دولاراً للمؤسسات

توجه المراسلات إلى رئيس التحرير على:

هاتف: 6421 / 4416 /4734/ 24984415 (965)

واتساب: 98596023 (965)

البريد الإلكتروني: ajas@ku.edu.kw

صفحة الإنترنت: https://journals.ku.edu.kw/ajas

Ajas : in @ajas_ku : X @ajas_ku : ◎