

# العلاقات الكويتية العُمانية في النصف الأول من القرن العشرين



ناصر ضاحي الهاجري<sup>(1)</sup>

## ملخص

**الأهداف:** تشكل الوثائق الأهلية مصدراً مهماً لدراسة تاريخ الخليج، خاصة أن دول الخليج قد واجهت - في الفترة المبكرة من التاريخ الحديث - معضلة، تتمثل في عدم وجود آليات لحفظ الوثائق، ومن هذه الوثائق، الوثائق الأهلية الكويتية، التي وثقت العلاقات بين الكويت وعمان في النصف الأول من القرن العشرين؛ ومن ثم تهدف هذه الدراسة إلى تعرّف طبيعة العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين الكويت وعمان، وأهم مظاهر الأنشطة الاقتصادية بين البلدين، ودورها في تعزيز التواصل بين البلدين. **المنهج:** استخدمت الدراسة المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي معاً، متبعة بمنهج البحث التاريخي من الأقدم إلى الأحدث، وقد جمعت المعلومات من الوثائق الأهلية الكويتية والوثائق البريطانية، ثم أجري تحليل لها. وتوضح الدراسة في البداية الجذور التاريخية للعلاقات التجارية بينهما، ومظاهر النشاط التجاري بين الجانبين، ودور سفن النقل البحري الكويتية في تعزيز التواصل التجاري بين الكويت وعمان. **النتائج:** تعد الوثائق الأهلية أحد المصادر التاريخية المهمة لدراسة تاريخ الخليج، ويمكن الاستفادة منها في التوثيق لتاريخ الخليج، وبخاصة الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، التي لم تحظ بالقدر نفسه الذي حظيت به الجوانب السياسية، وعلى الرغم من ذلك فلا يمكن إنكار الدور الكبير الذي أدته المؤسسات الثقافية في الكويت وعمان 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. **الخاتمة:** أظهرت الوثائق عمق العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين الكويت وعمان، عزز من هذا التعاون التبادل التجاري بين الجانبين على الصعيدين الرسمي والشعبي، والتعاون في مجال النقل البحري؛ وهو ما أسهم في تعزيز التعاون بين الجانبين على جميع الصُّعد.

**الكلمات المفتاحية:** عُمان، الكويت، تجار، مسقط، النوخذة

(1) وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، الكويت. الإيميل: n-dh@windowslive.com

- تُسَلَّم البحث في: 2023/9/20، عدل في: 2023/12/18، أُجيز للنشر في: 2024/1/14.

## Kuwaiti-Omani relations in the first half of the twentieth century

Nasser D. Al-Hajri<sup>(1)</sup>

### Abstract

**Objectives:** This study aimed to identify the nature of economic and social relations between Kuwait and Oman, the most important aspects of economic activities between the two countries, their role in enhancing communication between the two countries, and the most important aspects of this communication through families' documents, which documented the relations between Kuwait and Oman in the first half of the century. **Method:** The study used both the descriptive and analytical historical methods. Information was collected from Kuwaiti families' documents and British documents and was analyzed. The study initially explained the historical roots of trade relations between Kuwait and Oman, the manifestations of commercial activity between the two sides, and the role of Kuwaiti maritime transport ships in enhancing trade communication between Kuwait and Oman. **Results:** Families' documents are one of the important historical sources for studying the history of the Arabian Gulf, and they can be used to document the history of the Gulf, especially the economic, social, and cultural aspects, which were not given the same degree as the political aspects, with the hope that more families' documents will be revealed in the coming years. **Conclusion:** The study concluded with a set of results, including the following: the documents showed the depth of economic and social relations between Kuwait and Oman. This cooperation enhanced trade exchange between the two sides at the official and popular levels, and cooperation in the field of maritime transport, and contributed to strengthening cooperation between the two sides at all levels.

**Keywords:** Oman, Kuwait, merchants, Muscat, Al Nokhatha

---

(1) Ministry of Awqaf and Islamic Affairs, Kuwait. Email: n-dh@windowslive.com

- Submitted: 20/9/2023, Revised: 18/12/2023, Accepted: 14/1/2024.

## المقدمة

ترتبط الكويت وسلطنة عُمان بعلاقات وطيدة انطلقت من البحر؛ حيث بناء السفن والغوص عن اللؤلؤ والتجارة، وسرعان ما توطدت هذه العلاقات في مطلع القرن التاسع عشر في ظل تشجيع "آل صباح" حكام الكويت على توسيع النشاط التجاري البحري للكويت، وقد أسهم ذلك في إقامة علاقات اقتصادية قوية بين البلدين، خاصة أن عُمان كانت تعد منفذاً رئيسياً للتجارة والنقل البحري، وإحدى أهم محطات التجارة للسفن الخليجية المتجهة إلى سواحل الهند وكذا سواحل شرق إفريقيا. ونظراً لذلك لعبت عُمان دوراً مهماً في تجارة الكويت البحرية، وقد أسهم ذلك في تعزيز التعاون التجاري بين البلدين خلال النصف الأول من القرن العشرين.

## أهداف الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى تعرّف دور عُمان في تجارة الكويت البحرية، وأهم السلع المتبادلة بين البلدين، ودور تجار كل من الكويت ومسقط في تجارة التهريب، بالإضافة إلى توضيح دور تجار الكويت وعُمان ونواخذتهما في تعزيز التعاون الاقتصادي بين البلدين.

## عناصر الدراسة

تنقسم الدراسة إلى تمهيد وأربعة محاور: يتناول التمهيد التطور الاقتصادي في سلطنة عُمان ودولة الكويت، ودوره في تعزيز التعاون بين البلدين، ودور عُمان في أنشطة الكويت البحرية، ويعرض المحور الأول لرحلات السفن التجارية بين الكويت وعُمان، وأهم البضائع التي كانت تحملها، وأثر ذلك على العلاقات بين البلدين، ويناقش المحور الثاني العلاقات التجارية بين الكويت وسلطنة عُمان، وأهم السلع المتبادلة بين البلدين، ويعالج المحور الثالث تجارة تهريب السلاح والذهب والعملات بين البلدين، ويتناول المحور الرابع الصلات بين تجار عُمان والكويت ونواخذتهما، ودورها في تعزيز التواصل الاجتماعي والثقافي بين البلدين.

## منهجية الدراسة

استخدمت الدراسة المنهج التاريخي الوصفي والتحليلي معاً، متبعةً بمنهج البحث التاريخي من الأقدم إلى الأحدث؛ جمعت المعلومات من الوثائق الأهلية الكويتية، المتمثلة في مذكرات التجار والروزنامات البحرية<sup>(1)</sup>؛ ومن ثم أخضعت للنقد والتحليل. توضح الدراسة في البداية الجذور التاريخية للعلاقات التجارية بين الكويت وعمان، ومظاهر النشاط التجاري بين الجانبين، ودور سفن النقل البحري الكويتية في تعزيز التواصل التجاري بين الكويت وعمان.

اعتمدت الدراسة بجانب الوثائق الأهلية الكويتية على الوثائق البريطانية المتمثلة في وثائق شركة الهند الشرقية البريطانية، بالإضافة إلى مجموعة من المصادر والمراجع العربية والأجنبية التي أسهمت في استكمال جوانب النقص.

## تمهيد

مكّن الموقع الجغرافي لعمان ووقوعها على طرق التجارة البحرية المهمة في المحيط الهندي العمانيين من أن يؤدوا دورهم الملاحي والتجاري عبر التاريخ؛ فعمان تسيطر على المدخل الجنوبي للخليج العربي الذي كان يشكل مع البحر الأحمر الطريقتين التجاريين الرئيسيين بين موانئ المحيط الهندي والشرق الأقصى من جهة، وموانئ البحر المتوسط وأوروبا من جهة ثانية (حسن، 2003، ص ص. 6-7).

وقد لعبت التجارة الخارجية دوراً كبيراً في حياة العمانيين، سواء الحكام أو المحكومون، وفي عهد السيد سعيد بن سلطان (1806 - 1856) أصبحت التجارة عماد الاقتصاد العماني، وأصبحت موانئ عمان من أهم المراكز التجارية في الخليج العربي على الإطلاق، ووصلت تجارة عمان إلى أماكن بعيدة وموانئ عديدة في البحر الأحمر والمحيط الهندي وبلاد فارس، وكان أسطول التجارة يوجب تلك المناطق (IOR/L/PS/C248A, p. 58).

(1) هي سجل يومي يكتبه نواخذة (قباطنة) السفن الشراعية، يؤرخ فيه لسير الرحلة البحرية منذ مغادرة السفينة ميناءها إلى عودتها له بعد ثلاثة أو ستة أو تسعة أشهر متصلة (الحجي، 2003، ص ص. 11-13).

ولم تقتصر تجارة عُمان خلال هذه الفترة على تلك المناطق بل تاجرت أيضاً مع الدول الأوروبية، والولايات المتحدة الأمريكية، وبعض الدول الآسيوية؛ مثل الهند والصين واليابان وسومطرة وجاوة وغيرها، ووصل وضع عُمان التجاري إلى قمته في عهد السلطان سعيد الذي اعترف له القاضي والداني بأنه كان تاجراً حاذقاً، اتسعت دولته لتمتد إلى ما وراء البحار على ساحل أفريقيا الشرقي من كيب ديلجادو شمالاً إلى كيب غردافوي جنوباً لتضم عدداً مهماً من الموانئ التي زحرت بالعديد من التجار العرب والهنود والأوروبيين، وامتلك أسطولاً ضمّ عشرين سفينة لحسابه الخاص (أبو عليّة، 1982، ص ص 276-277).

أما دولة الكويت فكان الموقع الجغرافي -في الركن الشمالي الغربي من الخليج العربي- من العوامل المهمة في تجارتها وعلاقاتها الخارجية؛ فهي تتحكم في طرق التجارة البرية والبحرية في الخليج، بالإضافة إلى أنها تمثل إحدى طرق الحج الرئيسية عبر الخليج العربي، وقد ساعد الموقع الجغرافي على ازدهار التجارة الخارجية؛ إذ كانت الكويت إحدى طرق التجارة الرئيسية في شرق آسيا وغرب أوروبا (ذكي، 2018، ص 9).

بالإضافة إلى الموقع الجغرافي أسهمت عوامل عدة في ازدهار تجارة الكويت، أبرزها براعة الكويتيين في التجارة؛ إذ كانوا على دراية واسعة بالطرق القريبة والبعيدة، وأيسر الطرق للوصول إليها (الصباح، 1986، ص 31)، بجانب اشتهار الكويتيين بين أوساط التجار بقدرتهم على توفير الاحتياجات المطلوبة على مستوى المنطقة، ورخص أسعارها (ذكي، 2018، ص 9).

زاد من تدفق النشاط التجاري في الكويت، اتباع "آل صباح" حكام الكويت لحرية التجارة، ووضع رسوم بسيطة على البضائع، وهذه السياسة جذبت التجار، وأسهمت في نمو تجارة الكويتيين (العبدالمعني، 1977، ص ص 132-133).

ونجح الكويتيون 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، ص 163).

وفي أواخر القرن الثامن عشر وصل النشاط التجاري في الكويت إلى بلاد الهند بعد أن نجح الكويتيون في بناء السفن الكبيرة التي مكّنتهم من الوصول إليها ( نكي، 2018، ص.10)، وأصبحت الأنشطة البحرية الكويتية المصدر الرئيسي للاقتصاد الكويتي، ولم يكن لهذا النجاح أن يحدث دون مساعدة العُمانيين، الذين أسهموا بشكل رئيسي في بناء اقتصاد الكويت البحري.

فبعد أن عايش الكويتيون البحر وعاشوا في شواطئه واسترزقوا من خيراته، سعوا إلى التميز في بناء السفن الشراعية الصغيرة لتنقلهم إلى الموانئ القريبة، ثم في السفن الكبيرة التي تشق طريقها نحو المناطق البعيدة في آسيا وأفريقيا، وكذا للوصول بها إلى مفاصت اللؤلؤ في الخليج العربي (السلمان، 2021، ص.28).

وحين بدأ سكان الكويت في العمل ببناء سفن كبيرة نسبياً، احتاجوا إلى مواد غير متوافرة محلياً؛ مثل: خشب الساج والمسامير الحديدية وغيرها؛ ومن ثم، 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، 2018، ص ص.59-60).

ففي موسم السفر كانت سفن الكويت تصل إلى موانئ عُمان، وتعود محملة بأخشاب الهند وخام الحديد الذي تصنع منه المسامير الداخلة في صنع السفن الشراعية، فضلاً عن الحبال من ألياف نخيل جوز الهند والقماش الداخل في صنع الأشرعة المطلوبة للسفن (ندوة العلاقات الكويتية - الهندية، 2018، ص ص.59-60).

ويضم دفتر حسابات التاجر الكويتي سليمان بن إبراهيم العبد الجليل في سبعينيات القرن التاسع عشر المنتجات التي كان يشتريها من مسقط، ومنها النارجيلة والقوارب الصغيرة المصنوعة من سيقان البامبو (الوزان والفاضل، 2021، ص.28).

ومع تطور الكويت هاجر إليها العديد من صناعات السفن والقلاليف من صور وغيرها من البنادر المنتشرة على ساحل الخليج، نظراً إلى الهدوء والسلام الذي عم الكويت؛ فنزحت مجموعة من الأسر العُمانية 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، 2021، ص.127).

ونتيجة لذلك تأثر الكويتيون بطريقة العُمانيين في صناعة السفن؛ لذلك فإن السفن الكويتية كانت تشبه إلى حد كبير السفن العُمانية مع اختلاف بسيط بينها؛ مثل الأسماء والاستخدامات (المنصور، 2021، ص ص.97-98).

كما بُني العديد من السفن الكويتية بالموانئ العُمانية، وبخاصة سفن البغلة (أو الغنجة كما يسميها أهل صور)، منها بغلة ابن رضوان، المسماة أمل الرحمن، وهي من نوع "الغنجة"، بُنيت في أواخر الثلاثينيات من القرن العشرين بصور، وصاحبها هو النوخذة الكويتي أحمد بن رضوان (Villiers, 1969, pp.101,102,399)، وقد أسهم ذلك في تعزيز العلاقات الكويتية العُمانية في النصف الأول من القرن العشرين، وهذا ما سيوضح تالياً.

## محاوِر الدراسة

### أولاً: أنشطة الكويت البحرية وأثرها على العلاقات الكويتية العُمانية

شكلت رحلات السفن البحرية مصدر الرزق الرئيسي لأبناء الخليج العربي في العصور الحديثة. وتنوعت بين استخراج اللؤلؤ، وصيد الأسماك، ورحلات السفن الشراعية في موانئ الخليج إلى الهند وشرق أفريقيا؛ من أجل التجارة (البدور، 2019، ص.15).

فكانت رحلات الغوص على اللؤلؤ ملتقى سنوياً لسفن الكويت وعُمان؛ حيث كانت تلتقي جميع السفن لاستخراج اللؤلؤ من الأعماق لمدة تصل إلى أربعة أشهر في العام، وكان الطواشون (تجار اللؤلؤ) يمرون بهم أو يتواصلون معهم للبيع والشراء، وكانت سفن التموين الكويتية تمر بهم، لتزويدهم بالماء والطعام (البدور، 2019، ص ص.15-16).

ومع ازدهار حركة التجارة في الكويت، ازدهرت حرفة نقل البضائع بوساطة السفن الشراعية من الكويت إلى موانئ الخليج العربي، وكان من أبرزها مسقط والبحرين، وعرفت هذه الحرفة محلياً باسم "القطاعة" (الجي، 2007، ص.209).

ولم يكن هناك سلعة معينة تختص بنقلها سفن القطاعة، بل كانت تقوم بنقل أية بضائع تتوافر لها؛ فمن مسقط كانت تنقل الأخشاب والأسلحة والقهوة والسكر

والأرز والأقمشة، وغيرها من المنتجات، ثم تقوم بتوزيعها على مختلف بلدان الخليج (الجي، 2007، ص ص.217-218).

وبعد بناء السفن الكبيرة أصبحت رحلات السفن التجارية الشراعية الكويتية إلى سواحل الهند وشرق أفريقيا أحد أهم موارد الاقتصاد الكويتي (ذكي، 2018، ص.12)، وبحكم الموقع الجغرافي للكويت كانت موانئ عُمان، وبخاصة مسقط وصور، من المحطات الرئيسية لتوقف السفن الكويتية خلال رحلات الذهاب والعودة، كمحطات للترانزيت للتزود بالماء وإصلاح السفن، وتضم مذكرات (روزنامات) النواخذة الكويتيين معلومات عن حركة السفن الكويتية ونشاطها في الموانئ العُمانية، منها ما ذكره النواخذة عبدالمجيد ملا أحمد الفيكاوي خلال رحلته إلى سواحل الهند في عام 1926؛ فخلال رحلة العودة ذكر أنه توجه إلى كاليكوت؛ حيث شحن السفينة بالأخشاب، ثم أبحر عبر بحر العرب، وبتخ (أي وصل) إلى القرب من قلعات، ومن هناك أبحر مباشرة إلى داخل الخليج (الفيكاوي، 2001، ص.91).

وكان الوصول إلى مسقط يعني وصول السفينة بسلام إلى الكويت؛ إذ كان النواخذة بمجرد وصولهم إلى بندر مطرح يرسلون البرقيات إلى وكلائهم وعائلاتهم في الكويت، فيذكر النواخذة عبدالمجيد ملا أحمد الفيكاوي خلال رحلته في عام 1929، أنه توجه إلى بندر مطرح، وأقام فيه ثلاثة أيام، أرسل فيها برقية إلى وكيله في الكويت يخبره فيها عن وصوله إلى مسقط بسلام (الفيكاوي، 2001، ص.157).

كما كان تجار الكويت يستأجرون السفن العُمانية لنقل بضائعهم إلى سواحل شرق أفريقيا؛ وقد نتج عن ذلك تعرض بعض السفن العُمانية التي تحمل بضائع كويتية للمصادرة خلال فترة الاضطرابات التي وقعت في صور في الثلاثينيات<sup>(2)</sup>؛

(2) اندلعت هذه الاضطرابات بين سلطان مسقط سعيد بن تيمور من جانب، وقبيلتي البوعلي والجنبة في صور من جانب آخر، إثر رفض الأخيرة تنفيذ قرارات السلطان بتأسيس مقر جمركي في صور، وتسجيل السفن الشراعية لمنع عمليات التهريب، وقد انتهت هذه الاضطرابات في مارس 1932، بعد أن نجحت الحملة العسكرية التي أرسلها السلطان إلى صور في القضاء على تمرد تلك القبائل، وتنفيذ قرارات السلطان، وكانت هذه الحملة بدعم بريطاني. للمزيد من التفاصيل، انظر (شهادة، 1990، ص ص.63-70).

إذ تشير الوثائق البريطانية إلى قيام سلطات مسقط بمصادرة سفينة الداو "أمان الله"، التي كان يقودها عبدالله بن محمد بن خلفان من صور في ديسمبر 1931، وطلبت نقل حمولتها على سفينة أخرى، وكانت هذه السفينة مستأجرة لنقل حمولة من التمور لصالح التاجر الكويتي صقر عبدالله الصقر، الذي اشتكى الأمر إلى شيخ الكويت أحمد الجابر، وإثر ذلك طلب الأخير من المقيم السياسي عدم نقل البضائع من السفينة؛ لأنه سيلحق أضراراً كبيرة بالبضائع القابلة للتلف، واقترح الشيخ تعيين قبطان آخر على نفقته الخاصة، والسماح للسفينة بمواصلة مسيرها إلى وجهتها، وقد وعد المقيم السياسي ببذل أقصى جهده لتحقيق هذه الغاية (IOR/R/15/6/205, 1931).

وإثر ذلك خاطب المقيم السياسي في الكويت نظيره في مسقط لحل هذا الموضوع، إلا أن الأخير أبلغه أنه لا يمكن الإفراج عن السفينة، لكن يمكن نقل البضائع إلى سفينة أخرى، وقد أبلغت سلطات مسقط القبطان (النوخذة) بذلك (IOR/R/15/6/205, 1931)، ولم تشر الوثائق إلى ما خلص إليه موضوع البضائع، أو مصير السفينة، لكن يبدو أن البضائع نقلت إلى متن سفينة أخرى، وأن المشكلة كانت على السفينة، وليس قبطانها، خاصة أن سلطان مسقط كان قد فرض تسجيل السفن الشرعية؛ ومن ثم فإن السفن غير المسجلة كانت تصادر.

ولم تكن رحلات السفن الكويتية إلى عُمان قاصرة على ميناء محدد، بل شملت أغلب الموانئ العُمانية؛ كمسقط وصلالة وصور ومطرح وغيرها، منها ما ذكره النوخذة أحمد سالم الخشتي خلال رحلته إلى سواحل الهند الغربية في عام 1933؛ إذ ذكر خلال عبرة (أي عبور) بحر العرب أنه نتخ (أي وصل) جبال طيوي وقلهات، ومن هناك واصل مسيره حتى دخل بندر مطرح (الخشتي، 2002، ص.37).

وعمل بحارة عُمان على متن السفن الكويتية؛ إذ يذكر نوخذة سفينة الداو "عبدالوهاب خليفة الغانم"، وهي ملك للتاجر الكويتي حمد عبدالله الصقر، أن أحد أفراد طاقم السفينة في عام 1933 كان من صور، اسمه سالم الصوري، وكان يعمل راعي سكان (عبدالله، 2004، ص.81-82).

كما كانت السفن الكويتية تنقل تجار عُمان إلى سواحل اليمن وشرق أفريقيا، وقد ذكر "فاليرز" خلال رحلته بين عامي 1938 و1939 على متن البوم "بيان" بقيادة

النوخذة علي بن ناصر النجدي، أن شخصاً يدعى عبدالله الصوري نقلته السفينة على سواحل اليمن من عدن إلى المكلا والشحر، كما وصف مجموعة من البحارة المرافقين لهم من سكان صور، وذكر أيضاً قيام السفينة بنقل الكثير من السوريين بين سواحل زنجبار ومقديشو (Villiers, 1969, pp.34,77).

وقد ظهر التعاون بين نواخذة الكويت وعمان على سواحل شرق أفريقيا، فكان نواخذة السفن الكويتية يستعينون بمرشدين من عمان لقيادة سفنهم داخل المناطق الأفريقية، منها ما ذكره "فاليرز" باستعانة نوخذة السفينة "بيان" بمرشد من صور يسمى مبارك الصوري لقيادة السفينة داخل دلتا نهر روفيجي (Villiers, 1969, pp.231-233).

ويذكر النوخذة الكويتي بدر عبدالوهاب القطامي أنه خلال رحلته الثانية مع والده على متن السفينة "البدري" ووصله إلى زنجبار، كلف والده شيخاً من أهالي عمان، اسمه جمعة، مرافقة السفينة إلى موانئ شرق أفريقيا، فأبحرت السفينة من زنجبار إلى ميناء لندي، فشحن السفينة بأكياس الذرة وعاد بها إلى زنجبار، وذلك بمساعدة الشيخ جمعة الصوري (الحجي، 2004، ص ص.65-66).

وتجدر الإشارة إلى أن اسم جمعة الصوري ورد أيضاً في روزنامة النوخذة الكويتي عيسى عبدالله العثمان؛ إذ ذكر أنه كان ضمن أفراد طاقم السفينة "فتح الكريم" خلال رحلتها إلى سواحل الهند في عام 1937 (العثمان، 1999، ص.67).

وعندما اندلعت الحرب العالمية الثانية (1939-1945)، وانشغلت السفن والبواخر الخاصة بالشحن في الحرب ومتطلباتها، ظهر دور التعاون بين الكويت وعمان؛ إذ تعاون نواخذة البلدين، وبخاصة في صور، في نقل البضائع على متن السفن الشراعية، وكان الكويتيون يعتمدون على أبوام (سفن) صور في حالة عدم توافر أبوام كويتية، على الرغم من اختلاف طريقة بنائها عن الأبوام الكويتية (الشايح، 2012، ص ص.73-74).

وتوثق مذكرات نواخذة الكويت للإجراءات التي اتخذتها بريطانيا على السواحل العمانية خلال الحرب العالمية الثانية؛ إذ يروي النوخذة عبدالله عبدالعزيز البراك أنه حين ظهر له ساحل عمان (بالقرب من الأشخرة) في رحلة العودة من الهند في عام 1942، اعترضت سبيل سفينته سفينة حربية بريطانية، وأمرتها بالتوقف للكشف على

البضاعة فيها، وكانت آنذاك بالقرب من الخابة على الساحل العماني، ثم أطلق سراحها، لكن قبطان السفينة البريطانية عاد وأمرها بالتوجه إلى خور جرامه (جراما) العماني، لكي تنزل بضاعتها ويكشف عليها، وبعد التفتيش لم تطلق السفينة الحربية سراحها بل جرتها بوساطة الحبال حتى أوصلتها إلى بندر كراجي، ولم تكن هذه السفينة الوحيدة التي خضعت لهذا الإجراء، وقد عرفت هذه الحادثة في الكويت بـ "سنة القبض على الداو" (البراك، 2009، ص ص.74-76).

وكانت السفن الكويتية والعُمانية تنطلق معاً في رحلاتها من الهند وسواحل شرق أفريقيا وإلى كل منهما؛ فيذكر النوخذة عبدالله عبدالعزيز البراك خلال رحلته إلى سواحل الهند في عام 1944، مرافقة سن بوك صوري في المياه المفتوحة خلال رحلته في العودة من الهند إلى الساحل العُماني (البراك، 2009، ص ص.117-118).

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية (1939-1945)، وما رافق ذلك من الطفرة النفطية التي شهدتها الكويت، ونشاط السفن البخارية، أخذت أنشطة السفن الشراعية في الكويت في الاندثار، ونتيجة لذلك توجه عدد من نواخذة الكويت إلى عُمان، واستمروا في نقل البضائع عبر السفن الشراعية.

وتحتوي روزنامة النوخذة الكويتي محمد ماجد سالم المرزوق على معلومات عن الرحلة التي قام بها من صور في الأول من سبتمبر 1947، وانتهت بعد عودة السفينة إلى جزيرة مصيرة في التاسع والعشرين من فبراير 1948، وقد بدأ رحلته على متن البوم "نصر" من صور إلى العشار بالقرب من البصرة؛ ومن ثم حُمّلت السفينة بالتمور، وغادرت متجهة إلى الهند، وبعد وصول السفينة إلى بندر "جام نقر" بالهند أنزلت الحمولة، ثم توجهت السفينة إلى جزيرة مصيرة (المرزوق، 2010، ص ص.136-151).

كما قام برحلة أخرى من صور في الثالث والعشرين من أغسطس 1948، وبعد عودة السفينة إلى صور في الحادي عشر من أكتوبر 1949، بدأ رحلته على متن بوم ملك "راشد بن مبارك بن سالم المغيرفي"، وحُمّلت السفينة بالأخشاب وتوجهت إلى البصرة؛ حيث أنزلت الحمولة؛ ومن ثم، حُمّلت السفينة بالتمور، ثم غادرت متجهة إلى كراتشي؛ حيث أنزلت حمولتها، وحُمّلت بالكبريل (القرميد)، ثم توجهت إلى منقرور

ثم إلى ممباسا، ثم إلى كسمايو، وفي كسمايو حُمِلت بالفحم، وتوجهت إلى صور (المرزوق، 2010، ص ص.160-180).

ويظهر من خلال هذه الروايات الدور الذي قامت به عُمان في أنشطة الكويت البحرية؛ إذ كانت موانئ عُمان محطة رئيسية لتجارة الكويت البحرية، وقد أدى التعاون بين نواخذة الكويت وعُمان إلى تعزيز العلاقات التجارية بين الجانبين، وهذا ما نعرض له تالياً.

### ثانياً: العلاقات التجارية الكويتية-العُمانية

ارتبطت حركة التجارة بين عُمان والكويت بأنشطة السفن البحرية؛ وذلك نظراً لعدم وجود اتصال بري بين البلدين، وقد ترتب على ازدهار حركة النقل البحري بين موانئ عُمان والكويت، ازدهار حركة التجارة بينهما؛ فكانت بعض رحلات السفن العُمانية، تتجه إما إلى البصرة وإما إلى الكويت، ومعها حمولة من البضائع من السوق العُمانية، وهي رحلة عُمانية بحرية كانت تخرج كل عام، وكانت تسمى مطلقاً "موسم البصرة"، مع أواخر شهر يونيو حتى بداية شهر أغسطس (المنصور، 2021، ص.69).

وكانت سفن الصيد العُمانية تتخذ من جزيرة فيلكا مركزاً لصيد الأسماك، حتى عرفت إحدى مناطقها باسم مشرّع عمان، وهو ميناء قديم أو ساحل كان يتخذ ميناءً لبعض السفن القادمة من سلطنة عُمان؛ حيث تقوم بصيد السمك في هذه المنطقة؛ ومن ثم يجفف على الرمل، ويقع هذا الساحل في جنوب الجزيرة (محمد، 2006، ص ص.50-51).

وقد ترتب على ذلك ازدياد حركة الصادرات العُمانية إلى الكويت؛ فكانت الأخيرة تستورد من عُمان العديد من المنتجات المحلية؛ كالأسمك والليمون المجفف والأخشاب والجلود، حيث وتجار عُمان يحملونها معهم في بواخرهم ويبيعونها في موانئ الكويت والبصرة (الجوارنه، 2003، ص.50).

وانتشرت في أسواق الكويت العديد من المنتجات العُمانية؛ فكانت الحلوى المسقطية من المنتجات المهمة التي يرغب فيها الكويتيون ويتناولونها على الدوام،

وخاصة في فصل الشتاء، ويأخذونها معهم في سفرهم، أو لإهدائها لأصدقائهم خارج البلاد (جمال، 2004، ص.228).

كما كان يصل إلى الكويت ما يرد إلى عُمان من سواحل الهند وأفريقيا؛ كالبن والسكر والتوابل المتنوعة، بالإضافة إلى كميات من الأقمشة البنغالية والقطن والفلفل الحار، ومواد بناء السفن كـ(الليحان والكنبار)(الغيلاني، 2007، ص ص.37-39).

وفي المقابل كانت الكويت تصدر إلى عُمان المنتجات المحلية الصنع؛ كالسمن (العداني)، والعباءات، والصوف، والخيول، والتمور، وغيرها من المنتجات من خلال إعادة التصدير (جمال، 2003، ص ص.67-74؛ الجي، 2007، ص ص.217-219).

وقد وصف القنصل الألماني في اسطنبول في إبان زيارته للكويت عام 1900- مينا الكويت بأنه يكتظ بمائة مركبة شراعية على الأقل ما بين كبيرة وصغيرة، ويتمتع أصحاب تلك المراكب بخبرة ممتازة، وكانت تلك المراكب تنقل ما يفيض عن حاجة الكويت من الصوف والجلود، وما تستورده من قمح وشعير وتمور ومنتجات أخرى (الحميدي، 2008، ص.5).

وقد أدى ذلك إلى ازدهار حركة التجارة بين سلطنة عُمان والكويت؛ فتشير المصادر إلى أنه في عام 1910 طلب مجموعة من التجار والنواخذة الكويتيين من الشيخ مبارك الصباح أن يسمح لهم بالحصول على بعض البضائع من الموانئ العمانية، فوافق الشيخ مبارك على ذلك بشرط أن يوافق سلطان عُمان فيصل بن تركي (1888-1913)، وأن يمنح التجار الكويتيين ترخيصاً بذلك، على أن تكون التجارة بالعلن وليست سرية (المنصور، 2021، ص.47).

وإثر ذلك جرت مراسلات بين السلطان فيصل بن تركي والشيخ مبارك الصباح أدت إلى السماح للتجار الكويتيين بالمتاجرة بالبضائع مع الموانئ العمانية (المنصور، 2021، ص.47)، وقد أدى ذلك إلى ارتفاع حركة الصادرات العُمانية إلى الكويت، وبهذا الصدد تشير الوثائق البريطانية إلى أن نسبة صادرات سلطنة عُمان والبحرين إلى الكويت في عام 1911 بلغت 5.9% من إجمالي واردات الكويت (IOR/L/PS/10/738, 1912). وكان من أبرز الصادرات المحلية العُمانية إلى الكويت "الليمون المجفف".

## جدول 1

قيمة الصادرات العُمانية من الليمون المجفف إلى الكويت بين عامي 1909-1920،  
القيمة بالروبية الهندية

العام	قيمة الصادرات
1909	3,600
1910	5,500
1911	4,800
1912	600
1913	442
1914	75
1915	111
1916	45
1917	656
1918	—
1919	1,948
1920	203

المصدر. IOR/L/PS/10/738, years 1909-1920.

وكان من أبرز الصادرات الكويتية إلى سلطنة عُمان "الشعير"، إذ بلغت قيمة الصادرات الكويتية منه في عام 1910 ما يقرب من 890 روبية هندية، كما شغل القمح جانباً مهماً من صادرات الكويت إلى عُمان.

## جدول 2

قيمة الصادرات الكويتية من القمح إلى سلطنة عمان بين عامي 1910-1915، القيمة بالروبية الهندية

العام	قيمة الصادرات
1910	6,185
1911	1,264
1912	320
1913	58
1914	—
1915	30

المصدر. IOR/L/PS/10/738, years 1909-1920.

ويظهر جدولي 1، 2 تراجع حركة الصادرات والواردات بين البلدين بين عامي 1913-1918، وربما يرجع ذلك إلى الاضطرابات التي اندلعت في عُمان بين السلطنة والإمامة، وكذا إلى اندلاع الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، وما رافق ذلك من تراجع حركة التجارة بسبب القيود البريطانية في الخليج، إلا أن حركة التجارة بين البلدين عادت إلى الارتفاع مرة ثانية بعد انتهاء الحرب العالمية.

### ثالثاً: تجارة التهريب في العلاقات الكويتية- العُمانية

كان من الطبيعي أن يتبع ازدهار النشاط التجاري، ازدهار الأنشطة المرتبطة، ومن أبرزها تجارة التهريب، وشجع على ازدهار هذه التجارة أن معظم السلطات الحاكمة في المنطقة كانت تفرض ضرائب باهظة على مختلف المنتجات المستوردة كمصدر للدخل، كما كانت هناك بضائع يمنع الاتجار بها؛ كالسلاح والذهب، وقد ساعد موقع الكويت الجغرافي وحرية التجارة فيها وعدم فرض قيود على انتقال السلع منها وإليها على ازدهار تجارة التهريب، وذلك بنقل البضائع إلى عدد من البلدان بطرق عديدة، بعيداً عن رقابة الجهات الرسمية، وكان من ضمن البضائع المهربة الأسلحة والذهب والعملات (جمال، 2003، ص.295).

وفي مطلع القرن العشرين كانت مسقط مركزاً لتجارة السلاح، ونتيجة لذلك ازدهرت تجارة تهريب السلاح بين الكويت وعمان، ونمت هذه التجارة في عهد الشيخ مبارك الصباح؛ إذ اتجهت القبائل القاطنة في صحراء الجزيرة العربية وجنوب العراق والمدن الساحلية إلى فارس للتزود بالسلاح من الكويت بعد إعادة تصديره منها، إضافة إلى قيام بعض تجار السلاح بنقله مباشرة من مراكز التوزيع الرئيسية في مسقط إلى الموانئ القريبة، وبخاصة فارس (Kuwait Political Agency, 1994, p. 721).

كانت تجارة السلاح تحقق أرباحاً كبيرة لشيخ الكويت مبارك الصباح، وكان متعهد جمرك الكويت يحصل دولارين على كل بندقية كرسوم جمركي، كما كان الشيخ مبارك يحصل على ضريبة مقدارها أربعة جنيهات إسترلينية على كل قطعة (جمال، 2003، ص.296).

هذا الأمر أزعج الحكومة البريطانية؛ فسعت إلى اتخاذ إجراءات للحد من تلك التجارة والسيطرة عليها، وفي مايو 1900 وقعت بريطانيا مع حاكم الكويت معاهدة تمنع استيراد وتصدير الأسلحة إلى الكويت نهائياً؛ لمخالفتها للقانون (نوفل، 1961، ص.181). وإثر ذلك أصدر الشيخ مبارك بياناً بوقف تهريب الأسلحة إلى أفغانستان عبر ميناء الكويت، وعدم حمل الأسلحة على السفن، كما تضمن البيان السماح بتفتيش السفن الكويتية من قبل القوات البريطانية (The Persian Gulf administration report, 1986, pp.49-50).

لم يكن قرار الشيخ مبارك إلا استرضاءً لبريطانيا، إلا أنه شجع بعض التجار على تجارة السلاح واستيرادها للكويت ومنطقة الخليج لدعم موقفه الداخلي، فضلاً عما كانت تحققه هذه التجارة من أرباح مادية (الخرش، 1994، ص.370-371).

ومنذ عام 1902 بدأت الأسلحة تتدفق على الكويت من مسقط، وشجع على ذلك احتدام الصراع في الجزيرة العربية بين آل سعود وآل رشيد؛ إذ أمد الشيخ مبارك بن سعود بالأسلحة، وعلى الرغم من قيام السفن البريطانية بجولاتها التفتيشية لمراقبة السفن في المياه الكويتية، فإنها تساهلت في وصول الأسلحة إلى الكويت لرغبتها في إبعاد ابن رشيد الموالي للعثمانيين (النجار وآخرون، 1984، ص.138).

وقد استمر تدفق الأسلحة من مسقط إلى الكويت والمناطق المجاورة لها؛ فباع تجار الأسلحة البريطانيون ما لا يقل عن 1326 بندقية من نوع مارتيني هنري (الهاشمي، 2000، ص.43)، وعلى الرغم من تشديد بريطانيا لإجراءاتها في الخليج فإنها لم تتمكن من وقف عمليات التهريب إلى الكويت في ظل حماية شيخ الكويت لتجار السلاح؛ ففي عام 1904 كانت إحدى السفن الكويتية العائدة إلى محمد صادق معرفي قد شحنت كمية كبيرة من الأسلحة تعود لثلاثة من كبار تجار السلاح، وفي أثناء توجهها من مسقط إلى الكويت لحق بها أحد الطرادات البريطانية، إلا أنها تمكنت من الوصول إلى ميناء الكويت، وما إن وصلت حتى قام الشيخ مبارك بإخفاء ربان السفينة، وأمر بسحب السفينة إلى الشاطئ وطلاتها بالزيت لإخفاء معالمها، وخلال لقاء الشيخ مبارك قائد الطراد البريطاني أنكر علمه بأمر تلك السفينة (الخرش، 1994، ص.370-372).

كما كان تاجر السلاح الفرنسي "جوجير" Goguger على اتصال بالشيخ مبارك، وكانت السفن المحلية الكويتية تهرب السلاح من مسقط إلى الكويت بكميات كبيرة، خاصة في ظل نشوب الصراع بين آل رشيد وآل سعود، ووقوف الشيخ مبارك بجانب ابن سعود، ومدته باحتياجاته من السلاح، كما أنها كانت تشكل مصدر دخل مهم للشيخ مبارك (عبدالقادر، 1982، ص.43-47).

ومنذ عام 1904 تزايدت عمليات تهريب السلاح بمعرفة الشيخ مبارك، وكانت الشحنت تدخل على أنها ممتلكات خاصة للشيخ؛ ففي الأسبوع الأول من شهر يناير 1904 وصل إلى الكويت 12 صندوقاً من الأسلحة، وفي 18 يناير وصلت شحنة أخرى تحتوي على 29 صندوقاً، ووضعت جميعها في مخازن الشيخ، وكانت عمليات الاستيراد تسير بمعدل 1000 بندقية في الشهر تقريباً، ووصل دخل الشيخ منها إلى ما قيمته 50 ألف جنيه إسترليني في السنة (الخرش، 1994، ص.372).

عززت تجارة السلاح العلاقات الكويتية العُمانية، حتى إن الشيخ مبارك عين وكلاء له في مسقط من العُمانيين كانوا على اتصال بسلطان عُمان، من أبرزهم: التاجر يوسف الزواوي الذي كان وكيلاً للشيخ مبارك الصباح، ومستشاراً للسلطان فيصل بن تركي آل بوسعيد، وله تجارة واسعة، خصوصاً في مجال الأسلحة (اللوغان، 2022).

توقف تهريب الأسلحة خلال الحرب العالمية الأولى (1914-1918)؛ بسبب الحصار العسكري الذي فرضته بريطانيا على الخليج (السعدون، 1981، ص.172)، إلا أن تهريب الأسلحة عاد مرة ثانية عقب انتهاء الحرب؛ إذ كانت السفن الشراعية الصغيرة القادمة من الموانئ العُمانية تخفي الأسلحة بين صناديق الأغذية والمواد الاستهلاكية، وبمجرد وصولها إلى الكويت تُحمّل على ظهور البغال والحمير لتوزيعها على المشترين (Records of Kuwait, 1989, pp. 194-195).

ولمنع هذه التجارة أصدر الشيخ أحمد الجابر (1921-1950) في عام 1926 إعلاناً بتجريم الاشتغال بتهريب الأسلحة وأدوات الحرب، ومعاقبة من يقوم بهذه التجارة من الكويت (تركي وآخرون، د.ت، ص.298).

كما انتشرت أيضاً تجارة تهريب الذهب والعملات، في ظل تفاوت أسعار الذهب والعملات في البلدين؛ نتيجة الأوضاع الاقتصادية والسياسية.

### جدول 3

كمية الصادرات والواردات من العملات بين البلدين بين عامي 1909، 1916

العام	قيمة الصادرات العُمانية إلى الكويت	قيمة الواردات العُمانية من الكويت
1909	_____	4,22,487
1910	_____	6,56,587
1911	3,00,700	1,01,712
1912	4,11,120	78,500
1913	840	1,983
1914	969	379
1915	_____	833
1916	_____	1,000

المصدر. IOR/L/PS/10/738, years 1909-1920.

كما كان نواخذة الكويت يبيعون العديد من البضائع التي يجلبونها من موانئ عدن والموانئ الهندية في عُمان قبل وصولهم إلى الكويت، وبهذا الصدد ذكر "فاليرز" خلال رحلته على سفينة "الشيخ منصور" في نهاية عام 1938 أنهم مروا بالموانئ العُمانية في طريق عودتهم من الرحلة البحرية، وأن البحارة الكويتيين قد باعوا إلى تجار صور العديد من البضائع التي جاؤوا بها من موانئ عدن والموانئ الهندية (Villiers, 1969, pp.281-282).

وتجدر الإشارة إلى مشاركة السفن الكويتية في تجارة التهريب بعُمان أيضاً؛ فقد ذكر "فاليرز" أن اثنين من تجار التهريب من ميناء صور، وهما "سعيد وماجد"، ركبا على ظهر السفينة الكويتية "بيان" عندما وصلا إلى ميناء صور العماني، وعندما وصلت السفينة إلى ميناء حيفون -وهو ميناء صومالي بالقرب من مقديشو- تخفى أحد هذين التاجرين خوفاً من السلطات الإيطالية التي استقبلت السفينة فور رسوؤها في الميناء (Villiers, 1969, pp.32,110,127).

وقد تمخض عن هذا التعاون قيام علاقات تجارية وصلات اجتماعية بين تجار الكويت ونواخذتها ونظرائهم من عُمان؛ إذ اختار التجار الكويتيون وكلاء لهم من عُمان، وكانت الأخيرة محطة للقاء نواخذة الكويت بعائلاتهم، وتحفظ الوثائق الأهلية الكويتية بالعديد من المراسلات التي توثق هذه الصلات، وهذا ما ستناوله تالياً.

#### رابعاً: التجارة ودورها في تعزيز التواصل الاجتماعي بين البلدين

ترتب على التعاون البحري والتجاري بين النواخذة والتجار في عُمان والكويت، قيام علاقات تعاون بين الجانبين؛ وقد شجع ذلك على قيام مجموعة من التجار العُمانيين بالهجرة إلى الكويت والاستقرار بها في القرن الثامن عشر (المنصور، 2021، ص.70).

كما نشأت علاقات صداقة بين الجانبين، وتوضح وثائق التاجر الكويتي حمد عبدالله الصقر جانباً من هذه العلاقات؛ فتضم وثائقه رسالة من التاجر العُماني عبدالله بن سعيد بن عبدالله بن صابر الصوري في السادس من يونيو 1920، وفي بداية

الوثيقة ذكر السوري أنه ذهب إلى بومبي لتقديم العزاء في وفاة أحد أقرباء حمد الصقر والتاجر الكويتي محمد ثنيان الغانم، وذكر أنه ذهب إلى بومبي للقاء الأخير لتعزيزته ولم يجده، وتحدث أيضاً عن تفصيل البضائع التي يحملها على سفينته لبيعها في الكويت وبوشهر، وعرض في الرسالة على حمد الصقر وأخيه صقر سفينته المسماة "سعد السلام" للبيع، وهي السفينة نفسها التي ورد ذكرها خلال أزمة الأعلام التي حدثت بين بريطانيا وفرنسا (الغيلاني، 2007، ص.161)، وتساعدت في عام 1903، حتى وصلت القضية في النهاية إلى التحكيم الدولي<sup>(3)</sup>، وذكر له أن سبب بيع السفينة أنه سئم عمل البحر والسفر.

وختم رسالته بقوله: "وسلموا لنا على الأخ محمد بن ثنيان والأخ يوسف صقر والأخ يوسف وسلموا على الأخ عبداللطيف الحمد وكافة من لديكم عزيز من الجماعة..." (كما ورد في الوزان، 2019، ص. 141). ويتضح من هذه الوثيقة عمق العلاقات بين الجانبين، وارتباطهما بعلاقات تجارية واجتماعية أيضاً.

وتضم الوثائق أيضاً اتفاقية تخص بيع حمد الصقر لأحد أبوامه المسمى "فتح الرحمن" بمبلغ 20 ألف روبية بالتقسيم، إلى التاجر العُماني حمد بن مبارك بن خميس في عام 1924، وتوضح الاتفاقية طريقة سداد الأقساط؛ إذ اتفق الطرفان على أن يدفع حمد بن مبارك نقداً مبلغ أربعة آلاف روبية، والباقي على ثلاثة أقساط، وقد صدق على هذه الاتفاقية حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر، والوكيل السياسي البريطاني في الكويت، وتضم الوثائق دفع كمبيالة من أقساط السفينة بقيمة ألفين وأربعين روبية (كما ورد في الوزان، 2019، ص ص. 94-95).

(3) نشبت هذه الأزمة بين بريطانيا وفرنسا نتيجة لقيام الأخيرة بمنح نواخذة صور الأعلام والجنسية الفرنسية، لمنع بريطانيا من تفتيش سفنهم، وبلغت الأزمة بين الفرنسيين والبريطانيين ذروتها في عام 1903، وكادت تؤدي إلى نشوب مواجهة عسكرية مباشرة بينهما، مما دفع كلتا الدولتين إلى توقيع معاهدة وفاق للحيلولة دون تفاقم الأزمة في أكتوبر 1904، اتفقا فيها على رفع مسألة الخلاف حول الأعلام الفرنسية المرفوعة على السفن السورية إلى التحكيم. للمزيد من التفاصيل، انظر/ (الغيلاني، 2007، ص ص. 102-124).

وفي ظل العلاقات الوطيدة بين الجانبين أصبحت عُمان مستقراً لعدد من نواخذة الكويت، منهم: النوخذة عيسى عبدالوهاب القطامي، الذي استقر في مسقط عام 1927، وظل بها حتى وفاته في عام 1929، وبجانب عمله في البحر كان له عدد من المؤلفات، منها: كتاب "عمان والجبل الأخضر"، بحث فيه الحالة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية لسلطنة عُمان (الحي، 2004، ص ص. 42-46).

كما كانت عُمان محطة رئيسية للقاء عائلات نواخذة الكويت؛ حيث كان يقيم النواخذة حفلات سمر احتفالاً بعودة سفنهم إلى الخليج؛ فيذكر النهام سالم الفيلكاوي أن اليوم الكويتي المسمى "السليمانى"، كان يقوده النوخذة يوسف عبدالوهاب القطامي خلال رحلته إلى بومباي في موسم عام 1945-1946، ويقول:

توجهنا إلى المكلا؛ حيث قابل النوخذة يوسف أخاه (ناصر) الذي أخبره بأن والدهما عبدالوهاب عبدالعزيز القطامي سوف يقابلهما في ميناء صور، وفي صور تقابل النوخذة عبدالوهاب مع أولاده وكان برفقته النوخذة عبدالله بن محمد الصوري نوخذة أحد "الغناج" الجميلة؛ حيث أقيمت حفلة سمر من قبل النوخذة عبدالوهاب، ثم أبحروا إلى الكويت (الحي، 2004، ص ص. 75-76).

ونظراً للعلاقات الوطيدة التي جمعت التجار والنواخذة الكويتيين بنظرائهم من عُمان، فإن العمانيين الذين كانوا يتوجهون إلى الكويت لبيع البضائع أو إصلاح السفن، يُستقبلون بكل حفاوة، وينزلون ضيوفاً على أصحاب النقع<sup>(4)</sup> في أثناء فترة وجودهم في الكويت؛ ويستضيفهم هؤلاء في بيوتهم ودواوينهم ويقدمون إليهم جميع أنواع المساعدة لإنجاز أعمالهم (جمال، 2004، ص. 119).

وكان للعمانيين تأثير في الفلكلور البحري الكويتي، ومن الأغاني البحرية التي اشتهرت بين نواخذة السفن الشراعية أغاني النهام العُماني محمد مبارك الصوري (الحي، 2009، ص ص. 178-179).

(4) النقع مفردتها نقعة: حوض على ساحل محاط بجدران من صخور البحر، يستخدم لرسو السفن الشراعية لحمايتها من الرياح والأمواج، وللقيام بأعمال الصيانة وإصلاح ما قد يصيبها من تلف (جمال، 2004، ص. 115).

وقد ظلت الذكرى الطيبة لتجار عُمان ونواخذتها قائمة حتى بعد الطفرة النفطية التي شهدتها الكويت، وتراجع رحلات السفن الشراعية؛ فيروي أحد موظفي الجمارك الكويتية أنه في إحدى السنوات (في الستينيات من القرن العشرين) جاءت بغلة (غنجة) كبيرة لأحد أهالي صور، ورست داخل جون الكويت، ونزل نواخذها في القارب حتى وصل إلى الجمارك، وطلب نوحدة أن يدخل سفينته إلى بندر الشويخ؛ نظراً لأنه لم يسبق له أن جاء إلى الكويت، فتطوع النوحدة جاسم بن ناجي، وأدخلها بسلام في بندر الشويخ، لكن النوحدة (جاسم) لم ينزل عن السفينة، وأرسل أحد رفاقه إلى السوق، فاشترى له خروفين ثم أولم على سطح الغنجة، تلتها وصلات من الفن البحري والغنائي لمدة يومين، حتى أبحرت السفينة من بندر الشويخ في طريقها إلى صور (الحجي، 2004، ص.271).

### الخلاصة

- أسهم العُمانيون في بناء أسطول السفن الشراعية الكويتية، الذي كان يقوم عليه اقتصاد الكويت -آنذاك-، كما عزز نشاط النقل البحري الكويتي العلاقات الاقتصادية بين الجانبين، ولم تتوقف حركة السفن الكويتية إلى موانئ عُمان في سنوات الحرب العالمية، وقد أسهم التعاون بين الجانبين في إنقاذ شعوبهما من خطر المجاعة.
- كشفت الوثائق عن عمق العلاقات الاقتصادية بين الكويت وُعُمان، وأمادت اللثام عن حركة التجارة بين الجانبين، وأهم السلع المتبادلة بينهما، سواء أكانت محلية، أم من خلال إعادة التصدير.
- أدت سياسة حكام كل الكويت وُعُمان إلى توسيع نطاق التبادل التجاري بين البلدين، ونتج عن ذلك إقامة شركات تجارية بين الكويتيين والعُمانيين.
- كانت الكويت محطة رئيسية لتجارة السلاح والذهب والعملات من الهند وسواحل الخليج العربي وإليها، وعلى الرغم من القيود التي فرضتها بريطانيا على سفن التهريب فإن هذه التجارة ازدهرت، وساعد على ذلك الصلات التجارية بين تجار الكويت وُعُمان ونواخذتهما، وتعاونهم لمواجهة الإجراءات البريطانية.

- أدت حركة التبادل التجاري والتكامل الاقتصادي بين الجانبين إلى تعزيز الترابط الاجتماعي والثقافي بين الشعبين، وهو ما كشفت عنه الوثائق الأهلية الكويتية، على أمل إيجاد المزيد من الوثائق الأهلية الكويتية والعُمانية في المستقبل؛ وذلك لكشف جوانب مهمة من تاريخ العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بين البلدين في تلك الحقبة المهمة من تاريخ الخليج.

## توصية

تعد الوثائق الأهلية أحد المصادر التاريخية المهمة لدراسة تاريخ الخليج العربي في القرن التاسع عشر والعشرين؛ وذلك نظراً لما تحويه هذه الوثائق من معلومات تاريخية مهمة توثق لتاريخ الخليج بعيداً عن الأهواء السياسية، وتكمن أهميتها أيضاً في أن كُتابها كانوا مرتبطين بالتجارة والإبحار عبر سواحل الخليج العربي والمحيط الهندي، ومن خلال ذلك وثقوا أحداثاً تاريخية مهمة في تاريخ الخليج، غير أن هذه الوثائق لم تحظ بالاهتمام المطلوب، ويمكن الاستفادة منها في التوثيق لتاريخ الخليج، وبخاصة الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، التي لم تحظ بالقدر نفسه الذي حظيت به الجوانب السياسية، وعلى الرغم من ذلك فلا يمكن إنكار الدور الكبير الذي أدته المؤسسات الثقافية في الكويت وعُمان في السنوات الأخيرة لحفظ التراث المكتوب والشفهي للعائلات التجارية الكبيرة، التي كان لها دور بارز في التاريخ الاقتصادي للخليج العربي، على أمل الكشف عن المزيد من الوثائق الأهلية في السنوات القادمة.

## المراجع

- أبو علي، عبدالفتاح حسن. (1982). العلاقة التجارية بين الولايات المتحدة الأمريكية وبين زنجبار من 1833-1862. مجلة كلية العلوم الاجتماعية، (6)، 256-287.
- البدور، بلال ربيع. (2019). الجذور التاريخية للعلاقات الثقافية بين الإمارات والكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- تركي، بنيان سعود، التميمي، عبدالملك. (د.ت). تاريخ الكويت الحديث والمعاصر. سلسلة الكتب الجامعية رقم 9.

- الجاسم، نجاة عبدالقادر. (1982، سبتمبر). حظر تجارة الأسلحة في الكويت والخليج العربي 1900-1906. مجلة البيان، (198)، 34-59.
- جمال، محمد عبدالهادي. (2003). الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- جمال، محمد عبدالهادي. (2004). أسواق الكويت القديمة (ط.2). مركز البحوث والدراسات الكويتية. الجوارنه، أحمد. (2021). مدينة صور العمانية الماضي والحاضر والثقافة. دن.
- الجي، يعقوب يوسف. (2003). دليل الروزنامة البحرية. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الجي، يعقوب يوسف. (2004). نواخذة السفر الشراعي في الكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الجي، يعقوب يوسف. (2007). النشاطات البحرية القديمة في الكويت. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الجي، يعقوب يوسف. (2009). من الفولكلور البحري الكويتي. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الجي، يعقوب يوسف. (محقق). (1999). روزنامة النوخة عيسى عبدالله العثمان. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الجي، يعقوب يوسف. (محقق). (2001). روزنامة النوخة عبدالمجيد الملا أحمد الفيكاوي. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الجي، يعقوب يوسف. (محقق). (2002). روزنامة النوخة أحمد سالم الخشتي. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الجي، يعقوب يوسف. (محقق). (2009). روزنامة النوخة عبدالله عبدالعزيز البراك. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- حسن، إسماعيل محمد. (2003). سياسة بريطانيا تجاه عُمان 1856-1891 [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة الموصل.
- الحمدي، صبري فالح. (2005). الكويت نشوؤها وتطورها 1750-1871. دار الحكمة.
- الحميدي، نواف فلاح. (2008). التطور الاقتصادي والاجتماعي في الكويت 1938 إلى 1975 [رسالة دكتوراه غير منشورة]. جامعة عين شمس.

- الخرش، فتوح عبدالمحسن (1994، مارس). تجارة السلاح في عهد الشيخ مبارك الصباح 1896-1915. مجلة المؤرخ العربي، (2)، 357-379.
- ذكي، حسام السيد. (2018). دولة الكويت وجمهورية الهند "تاريخ من التعاون البناء". مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- السعدون، خالد حمود. (1981). العلاقات بين نجد والكويت 1902-1922 [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة أم القرى.
- السعدون، عادل حسن. (محقق). (2002). مرشد ورزنامة النوخذة محمد ماجد سالم المرزوق. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- السلمان، باقر حمزة محمد. (2021). عائلة السلمان "حمزة محمد علي السلمان". د.ن.
- الشايح، عبدالعزيز محمد. (2012). أصدقاء الذاكرة. منشورات ذات السلاسل.
- شهاد، إبراهيم. (1990، سبتمبر-ديسمبر). تمرد قبيلتي البوعلي والجنبة في صور على سلطة حكومة مسقط 1923-1932. مجلة دراسات تاريخية، (37 و38)، 62-72.
- الصباح، ميمونة خليفة. (1986، إبريل). نشأة الكويت وتطورها في القرن الثامن عشر. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، 12 (46)، 13-44.
- عبدالله، جابر. (2004). يوم الداو "تاريخ حافل ليوم سفار كويتي". د.ن.
- العبدالمغني، عادل محمد. (1977). الاقتصاد الكويتي القديم. د.ن.
- الغيلاني، محمد بن عمر بن مبارك. (2007). تاريخ مدينة صور العُمانية البحري في عهد السلطان فيصل بن تركي (1888-1913) [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة اليرموك..
- لوريمر، ج. ج. (د.ت.). دليل الخليج: القسم الجغرافي (ج.5). قسم الترجمة بمكتب أمير دولة قطر.
- اللوغان، باسم. (2022، ديسمبر 16). وثيقة لها تاريخ "الشيخ مبارك للإنجليز بخصوص الأسلحة من يخالف أوامرنا من رعيتنا نُؤدبه". جريدة الجريدة.
- محمد، خالد سالم. (2006). جزيرة فيلكا أشهر الجزر الكويتية تاريخها.. تراثها. د.ن.
- المنصور، آلاء وليد. (2021). العلاقات الكويتية العُمانية (1841-1939). منشورات ذات السلاسل.
- النجار، مصطفى. والقهواتي، حسين، ومراد، خليل علي. (1984). تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر. د.ن.

- ندوة العلاقات الكويتية - الهندية من منتصف القرن 18 للميلاد حتى استقلال دولة الكويت. (2018). إدارة البحوث والدراسات والتخطيط، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب.
- نوفل، سيد. (1961). *الأوضاع السياسية لإمارات الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية*. (ج.2). دار المعرفة.
- الهاشمي، رحيم كاظم. (2000). *تجارة الأسلحة في الخليج العربي 1881-1914*. دار علاء الدين للنشر.
- الوزان، فيصل عادل. (2019). *تجارة النقل البحري في الكويت من خلال سيرة حمد عبدالله الصقر: دراسة وثائقية*. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الوزان، فيصل عادل، والفاضل، صلاح علي. (2021). *المجتمع التجاري في الكويت في سبعينيات القرن التاسع عشر من خلال دفتر حسابات سليمان بن إبراهيم العبد الجليل (1868-1879)*. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- IOR/L/PS/10/738. Report on the Trade of Kuwait for the Year (1912-1913, 1 April- 31 March). W. H. F. Shakespear, Political Agent, Kuwait.
- IOR/L/PS/C248A. Précis on Commerce and Communication in the Persian Gulf (1801- 1905). Kuwait Political Agency. Arabic Documents 1899- 1949. (1994). volume 2. Archive Editions.
- Records of Kuwait, 1899-1961. (1989). Vol. 4, Archive Editions.
- The Persian Gulf administration report. (1986). Vol. ix, Archive Editions.
- Villiers, Alan. (1969). *Sons of Sinbad*. Charles Scribner's sons.
- IOR/R/15/6/205. (1931, 11 December). *Telegram from Political, Kuwait, to Political, Muscat*.
- IOR/R/15/6/205. (1931, 29 December). *Telegram from Political, Muscat, to Political, Kuwait*.
- IOR/L/PS/10/738. (1914, May). *Report on the Trade of Kuwait for the Year 1913-1914, 1 April- 31 March*, by W. G. Grey, Political Agent, Kuwait.
- IOR/L/PS/10/738. (1912, 16 May). *Report on the Trade of Kuwait for the Year 1911-1912, 1 April- 31 March*, by W. H. F. Shakespear, Political Agent, Kuwait.
- IOR/L/PS/10/738. (1916, 17 July). *Report on the Trade of Kuwait for the Year 1915-1916, 1 April- 31 March*, by R. E. A. Hamilton, Political Agent.
- IOR/L/PS/10/738. (1915, 21 July). *Report on the Trade of Kuwait for the Year 1914-1915, 1 April- 31 March*, by Lieutenant- Colonel W. G. Grey, Political Agent.

د. ناصر ضاحي فلاح الهاجري، يعمل حالياً في الهيئة التعليمية بوزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية (إدارة الدراسات الإسلامية - مركز الجهراء المسائي)، الكويت. دكتوراه في التاريخ الحديث بمرتبة الشرف الأولى، جامعة عين شمس، مصر، 2020. الاهتمامات البحثية: تاريخ الكويت الاقتصادي والاجتماعي، العلاقات الدولية، وخاصة علاقات الكويت بالقوى الإقليمية والدولية، التاريخ الاجتماعي للخليج العربي في العصور الحديثة.

الإيميل: n-dh@windowlive.com

#### للاستشهاد:

الهاجري، ناصر ضاحي. (2024). العلاقات الكويتية العُمانية في النصف الأول من القرن العشرين. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، 50(194)،

347-321. <https://doi.org/10.34120/jgaps.v50i194.2979>

#### To cite:

Al-Hajri, N. D. (2024). Kuwaiti-Omani relations in the first half of the twentieth century. *Journal of the Gulf and Arabian Peninsula Studies*, 50(194), 321-347.

<https://doi.org/10.34120/jgaps.v50i194.2979>