

التأثيرات والانعكاسات الاقتصادية والسياسية للحرب العالمية الثانية على الأوضاع الداخلية في الكويت: 1939-1945



عيسى حسين دشتي⁽¹⁾

محمد إبراهيم الحبيب⁽²⁾

تُسَلَّم البحث في: 2025/7/17

أُجيز للنشر في: 2025/11/3

دشتي، عيسى حسين، والحبيب، محمد إبراهيم. (2026). التأثيرات والانعكاسات الاقتصادية والسياسية للحرب العالمية الثانية على الأوضاع الداخلية في الكويت: 1939-1945. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، 52(201)، 210-177.

<https://doi.org/10.34120/jgaps.v52i201.3525>



هذه الدراسة ذات وصول مفتوح نشرت بموجب رخصة المشاع الإبداعي - (CC BY-NC 4.0)

ملخص

الأهداف: تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على أهم التأثيرات والانعكاسات الاقتصادية والسياسية والخدماتية التي خلفتها الحرب العالمية الثانية على الكويت في أثناء فترة الحرب (1939-1945): نظراً لأهمية الحقبة التاريخية المعنية ولإغفال المؤرخين التطرق لها وتحليلها. المنهج: تعتمد هذه الدراسة الوصفية التاريخية على مصادر أولية وثائقية عربية وأجنبية معاصرة للحقبة التاريخية المراد دراستها، تعطي صورة متكاملة عن تأثير الجوانب الاقتصادية والسياسية والخدماتية الداخلية للكويت جراء تلك الحرب. النتائج: تأثرت الكويت بأوضاعها الداخلية بشكل مباشر بالجوانب المذكورة فشملت الرقابة على الخدمات البريدية للرسائل الداخلة إليها والخارجة منها، وتضخم أسعار المواد الغذائية، وتأثر حركة ملاحه سفن السفر الكويتية التجارية، وتضخم أسعار مناسك الحج وتغير وسائلها، وأخيراً تغير الموقف البريطاني السياسي في التضامن مع بداية حركة المجلس التشريعي في عام 1938 قبل اشتعال فتيل الحرب بعدة شهور. الخاتمة: بينت المصادر الأولية انعكاس الحرب العالمية الثانية وتأثيرها على الأوضاع الداخلية في الكويت: نظراً لخضوع الكويت تحت نفوذ الاستعمار البريطاني الذي كان طرفاً في هذه الحرب التي طالت بشكل مباشر الجوانب الاقتصادية والسياسية والخدماتية في الكويت، خاصة بعد استحداث الحكومة البريطانية قوانين وتشريعات طوارئ الحرب في منطقة الخليج ومستعمراتها حول العالم.

الكلمات المفتاحية: العلاقات الكويتية البريطانية، الحرب العالمية الثانية، تشريعات طوارئ الحرب البريطانية في الخليج، البريد والرقابة في الكويت، دور الكويت في دعم الحلفاء في الحرب العالمية الثانية

(1) أستاذ مشارك، قسم الدراسات الاجتماعية، كلية التربية الأساسية، الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب.

eh.dashti@paaet.edu.kw

(2) معلم، وزارة التربية، دولة الكويت. m_e_alhabib@hotmail.com

The economic and political impacts of World War II on Kuwait's internal affairs: 1939-1945

Eissa H. Dashti⁽¹⁾Mohammad E. al-Habib⁽²⁾

Abstract

Objectives: This study aims to shed light on the major economic, political, and public service impacts of World War II on Kuwait during the war period (1939–1945). The importance of this historical era, along with the general neglect of its analysis by historians, necessitates a focused scholarly examination. **Method:** This descriptive historical study relies on contemporaneous primary sources in both Arabic and English for the period under study. These sources provide a comprehensive picture of the internal economic, political, and service-related changes in Kuwait resulting from the war. **Results:** Kuwait was directly affected in several internal domains, including the imposition of censorship on incoming and outgoing postal letters, inflation in food prices, disruption of Kuwaiti maritime commercial navigation, increased costs and altered logistics of pilgrimage, and a notable shift in the British political stance toward the nascent Legislative Council movement that emerged in 1938, just months before the outbreak of the war. **Conclusion:** The primary sources clearly demonstrate that World War II had significant repercussions for Kuwait's internal conditions, largely due to its status under British influence. Britain, as a belligerent party in the war, implemented emergency wartime legislation that extended to the Gulf region and its colonial territories, which in turn directly impacted Kuwait's economic, political, and public service structures.

Keywords: Kuwaiti-British relations, World War II, British emergency wartime legislation in the Gulf, censorship and postal services in Kuwait, Kuwait's role in supporting the Allies during World War II

Submitted: 17/7/2025

Accepted: 3/11/2025

Dashti, E. H., & al-Habib, M. E. (2026). The economic and political impacts of World War II on Kuwait's internal affairs: 1939–1945. *Journal of the Gulf and Arabian Peninsula Studies*, 52(201), 177–210.

<https://doi.org/10.34120/jgaps.v52i201.3525>



This article is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution license (CC BY-NC 4.0).

(1) Associate Professor, Department of Social Studies, College of Basic Education, Public Authority for Applied Education and Training. eh.dashti@paaet.edu.kw

(2) Teacher, Ministry of Education, State of Kuwait. m_e_alhabib@hotmail.com

المقدمة

مع انطلاق شرارة الحرب العالمية الثانية في عام 1939 تولّد عدد من التأثيرات والانعكاسات على الأوضاع السياسية والاقتصادية والخدمات في شتى بلدان العالم. ولم تكن منطقة الخليج العربي بمعزل عن تلك التأثيرات والانعكاسات لخضوعها تحت وطأة الاستعمار البريطاني، ولارتباط أغلب مشيخاتها بمعاهدات سياسية مع بريطانيا التي كانت أحد أقطاب الحرب الرئيسية. بشكل عام تقلبت الأوضاع الاقتصادية للبحرين وقطر وعمان والساحل المتصالح (الإمارات العربية المتحدة) والبصرة، وبشكل خاص تأثرت الكويت بأوضاعها الداخلية بشكل مباشر بجوانب متعددة، شملت عدة نواح، كان منها الاقتصادية والسياسية والخدماتية، التي طالت، على سبيل المثال، إعادة تنظيم الخدمات البريدية وفرض قيود رقابية على الرسائل الداخلة والخارجة، وتقلبات أسعار المواد الغذائية وارتفاعها وصعوبة توافرها، وتغير خط سير ملاحه سفن السفر الكويتية التجارية، وتبدل أسعار مناسك الحج ووسائلها مع استحداث بعض الاشتراطات لها، وأخيراً تغير الموقف البريطاني السياسي في التضامن مع حركة المجلس التشريعي في نهاية العقد الثالث من القرن المنصرم. ومن هذا المنطلق تهدف هذه الدراسة إلى مناقشة أهم التأثيرات والانعكاسات الاقتصادية والسياسية على وجه الخصوص التي أسقطتها الحرب العالمية الثانية على الأوضاع الداخلية في الكويت إبان فترة وقوعها (1939-1945)، الممتدة قرابة ست سنوات تحت ظل إبقاء سيطرة بريطانيا على الوضع الراهن (Status Quo) في منطقة الخليج، بما فيها الكويت واستمرارية التحكم فيها دون زعزعة مصالحها السياسية والاقتصادية الاستعمارية التي بنتها عقوداً من الزمن.

أهمية الدراسة ومنهج البحث العلمي

تكمن أهمية هذه الدراسة في أنها الأولى من نوعها التي تتعرض لمناقشة تأثير الحرب العالمية الثانية وانعكاساتها على الأوضاع الداخلية في الكويت إبان الحقبة الزمنية المعنية⁽¹⁾. فعلى الرغم من وجود بعض الدلالات والإشارات المتفرقة في عدد من المجالات الكويتية؛ مثل مجلتي

(1) توجد ورقة بحثية واحدة تناقش الأوضاع الاقتصادية في مشيخات الساحل المتصالح خلال فترة الحرب. وعلى الرغم من أنها موازنة لدراستنا من خلال تسليط الضوء على الأوضاع الاقتصادية التي انعكست على كلتا البلدتين والمصحوبة ببعض الإجراءات التي اتخذتها بريطانيا في كلتا المنطقتين فإنها تختلف عنها في الجوانب الأخرى التي يتم مناقشتها في هذه الدراسة. للاستزادة راجع: (الزعابي والعمري، 2023).

البوسطة والرسالة، وبعض الدراسات والكتب العربية التي تغطي جوانب تناقشها هذه الدراسة من حيث المعلومات والأخبار عن الأحداث المتفرقة التي وقعت داخل الكويت خلال سنوات الحرب، إلا أنه لا توجد دراسة علمية واحدة، سواء باللغة العربية أو بغير العربية، تعطي صورة واضحة وتفصيلية لتأثر الجوانب الاقتصادية والسياسية الداخلية الكويتية من جراء تلك الحرب⁽²⁾.

تعتمد هذه الدراسة الوصفية بالدرجة الأولى على مصادر تاريخية معاصرة ثنائية اللغة، وهي المصادر البريطانية، ولا سيما تلك المتوافرة في مكتب سجلات الهند سابقاً (حالياً / مركز الدراسات الآسيوية والأفريقية) المحتفظ بها في المكتبة البريطانية والمتاحة على موقع مكتبة قطر الرقمية، وكذلك على الروزنامات البحرية التي كتبها بعض نواخذة الكويت في أثناء رحلاتهم البحرية وأعيد نشرها على هيئة سلسلة من كتب الروزنامات البحرية من قبل مركز البحوث والدراسات الكويتية. توضح الوثائق البريطانية السياسة البريطانية والإجراءات والتدابير التي اتخذتها في التعاطي مع أحداث الحرب عن طريق تشريع واستحداث قوانين جديدة، كانت بمثابة تحديات لسكان الكويت، أهمها تلك المتعلقة في حركة مسار البريد والرقابة التي فرضت عليه، وحركة خط سفر السفن الشراعية وتفتيشها، وصعوبة توافر المواد الغذائية الاستهلاكية اليومية. أما الروزنامات البحرية العربية؛ فهي تتضمن روايات وأحداثاً لشهود عيان عن حركة السفر للسفن الشراعية لنواخذة الكويت التي تغيّر مسارها نتيجة لتلك الإجراءات والتدابير المستحدثة التي فرضها البريطانيون في فترة الحرب، ووصفاً لبعض الحوادث التي شاهدها في أثناء سفرهم خلال الحقبة نفسها. بالإضافة إلى المصادر التاريخية اعتمد على بعض المراجع العربية والإنجليزية التي تناولت الجوانب العامة المتعلقة بالموضوع، ومن خلالها نستطيع تتبع مراحل تغير الأوضاع الاقتصادية الداخلية للكويت على وجه التحديد قبل الحرب وبعدها. وبناء على ذلك فإننا نناقش موضوعاً جديداً أغفله المؤرخون لنسد فراغاً تاريخياً في فهم مرحلة تاريخية مهمة، تعكس زاوية غير مرئية من الحياة الاقتصادية والسياسية في عهد الشيخ أحمد الجابر حاكم الكويت العاشر من خلال الإجابة عن التساؤلات الآتية:

(2) يعتبر الباحث خالد عبدالمعني أول الذين ركّزوا على موضوع رقابة البريد في الخليج؛ إذ تصدى لهذا الموضوع بكتابة عدد من المقالات بمجلة البوسطة.

- ما أسباب تأثير الحرب العالمية الثانية على الأوضاع الداخلية في الكويت على الرغم من أنها خارج دائرة الصراع؟
- ما الجوانب الداخلية التي انعكست عليها الحرب؟ وكيف تأثرت بعد فرض البريطانيين قوانين جديدة عرفت بـ "تشريعات طوارئ الحرب"؟
- كيف تعامل حاكم الكويت وإدارته مع هذه التأثيرات والانعكاسات؟

الخدمات البريدية

نبذة تاريخية مختصرة عن نشأة الخدمات البريدية في الكويت

منذ القرن الثامن عشر حتى أوائل القرن العشرين الميلادي إلى جانب الغوص على اللؤلؤ وصيد الأسماك اعتمد سكان الكويت على السفر البحري إلى موانئ ومناطق المحيط الهندي وشرق أفريقيا وبلدان الخليج وغيرها بغرض الاستيراد والتصدير للسلع كجزء من عملية التبادل التجاري. كانت رحلات السفر البحري تستغرق أشهراً عديدة. تتولد معها ضرورة الاتصال من ناحية بين العاملين في هذه الرحلات وذوهم في الكويت، وبين تجار الكويت وتجار البلدان التي تستورد البضائع منها وتصدر إليها؛ ومن ثم، أصبح هناك حركة نشطة للمراسلات بين سكان الكويت؛ لأنها كانت الوسيلة الوحيدة لنقل الأخبار عبر البحار.

وبما أن الكويت كمسيخة ناشئة في ذلك الوقت، لم يكن لديها مكتب بريد رسمي يشرف على عملية التراسل، فإن كثيراً من الرسائل الخارجة من الكويت والقادمة إليها في بادئ الأمر كانت تُنقل مع المسافرين أنفسهم، الذين كانوا يقومون بهذه الخدمة لأقربائهم ولأصدقائهم داخل الكويت وخارجها. ومن المعروف في السرديات التاريخية عن تاريخ البريد في الكويت بمختلف مواضيعه الشيقة -التي برع فيها كل من نيل دونالدسون (Neill Donaldson) ومحمد جمال وخالد عبدالمعني وعلي الرئيس وعيسى دشتي- أن عائلة المزيّد كانت من أشهر العوائل الكويتية التي بدأت بمهمة نقل الرسائل من الكويت عن طريق البصرة في تلك الفترة (جمال، 2006، ص ص. 111-112).

استمرت آلية نقل الرسائل في الكويت على النظام البدائي نفسه حتى تاريخ 19 فبراير 1904، عندما بدأت الخدمة البريدية تدخل طوراً جديداً على عدة مراحل بعد موافقة الحكومة

البريطانية على مقترح قدمه حاكم الكويت الشيخ مبارك الصباح بإنشاء مكتب بريد خاص في الكويت. وبناء عليه؛ قررت الحكومة البريطانية إنشاء أول مكتب بريد في الكويت شريطة أن يكون ملحفاً بمكتب المعتمد السياسي البريطاني (أي المعتمدة البريطانية أو دار الاعتماد البريطاني) (Donaldson, 1975, pp. 94-95).

في العقد الأول من تاريخ إنشاء البريد كان مكتب المعتمد السياسي البريطاني في الكويت هو المنوط به إدارة شؤون البريد والقيام بجميع الأعمال المتعلقة به من إرسال الرسائل البريدية واستقبالها، على الرغم من عدم افتتاحه بشكل رسمي. وكان البريد الوارد يُسلم لأصحابه عن طريق دار المعتمد. أما الرسائل الصادرة؛ فكانت إما توضع في صندوق البريد (ذي اللون الأحمر) الذي كان معلقاً عند مدخل دار المعتمد، وإما أن تُسلم باليد للموظف المختص في المعتمدة. كانت الرسائل الواردة إلى دار المعتمد تأتي عن طريق مكتب البريد الهندي-البريطاني في بوشهر وتختتم بختمه، ويوضع الختم نفسه على الرسائل الصادرة عن الكويت خلال تلك الفترة، وهذا يعني أنه لم تكن للكويت طوابع بريدية خاصة بها (جمال، 2006، ص ص. 115-116).

مع تزايد الرسائل الصادرة عن الكويت والواردة إليها بشكل ملحوظ طالب الوكيلان السياسيان البريطانيان نوكس (Knox) ومن بعده شكسبير (Shakespeare) على التوالي، بفتح مكتب البريد الملحق بدار الاعتماد بشكل رسمي، لكن الحكومة البريطانية عارضت مطالبيهما بحجة أن تكلفة مصاريف وارادات رسوم البريد القليلة الداخلة على المعتمدة لا تستدعي فتح المكتب بشكل رسمي. غير أن إصرار الوكيل شكسبير على محاولة إقناع حكومة الهند-البريطانية في السعي إلى تفعيل خدمة البريد للمساهمة في تقدم الكويت وازدهارها -من خلال خطاب أرسله إلى الحكومة في مايو عام 1913 بتأييده لفتح مكتب بريد بشكل رسمي على غرار مكتب البريد في البحرين- أسهم في تحفيز حكومة الهند-البريطانية على التجاوب معه لمراسلة وزارة الخارجية البريطانية في 13 يوليو عام 1913 والضغط عليها باقتراح فتح مكتب بريد في الكويت وبرسوم مماثلة لرسوم مكاتبها البريدية في كل من البحرين ومسقط. بناء على تلك المقترحات والمطالبات الحثيثة وافقت الحكومة البريطانية في نهاية المطاف على إنشاء مكتب البريد الهندي-البريطاني في الكويت في 21 يناير عام 1915؛ ليكون مقره في الفناء الخلفي لدار المعتمد البريطاني (Donaldson, 1975, pp. 98-100).

مع افتتاح مكتب البريد بشكل رسمي بدأت عملية ختم الرسائل المرسلة من الكويت إلى الخارج بالختم المخصص للكويت، وكان هذا الختم في البداية يحمل اسم الكويت باللغة والتهجئة الفرنسية "KOWEIT"، غير أنه في عام 1922 بُدِّل باستخدام التهجئة الفرنسية الإنجليزية لتصبح "KUWAIT". وبدأت حكومة الهند-البريطانية بجلب الطوابع الهندية-البريطانية التي تحمل صور الملك جورج الخامس وصور سلفه الملك إدوارد السابع؛ لاستخدامها بشكل رسمي لدفع الرسوم (جمال، 2006، ص. 123).

استمر استخدام الطوابع الهندية-البريطانية في الكويت في عام 1923؛ ولكن أُقر في هذا العام طباعة اسم الكويت على الطوابع الهندية-البريطانية المراد استخدامها في الكويت، وطُبعت كلمة "KOWEIT" على اثنتي عشرة مجموعة من الطوابع الاعتيادية الهندية، غير أنها قوبلت برفض من قبل الجهة البريطانية المسؤولة بسبب التهجئة الفرنسية لكلمة الكويت. وفي أبريل عام 1923 صدرت أول مجموعة طوابع باسم الكويت بعد أن استخدمت كلمة "KUWAIT" على الطوابع المراد استعمالها لتطرح للبيع في الكويت والاستعمال العام. وبذلك أصبح للكويت طوابع خاصة بها تحمل اسمها لتعتمد وتستخدم بشكل رسمي منذ عام 1923 حتى عام 1948 (جمال، 2006، ص. ص. 139-141). في غضون تلك الحقبة انتقل مقر مكتب البريد من المعتمدية البريطانية بغية التوسع في الخدمات إلى بيت أم محمد الصباح في حي شرق منذ 1929 حتى 1941؛ ومن ثم إلى عدة أماكن مختلفة، كان منها منزل التاجر الهندي جاشنمال لعدة أشهر، ولنصف عام في مقر شركة البرق واللاسلكي المحدودة في عام 1941، وكشك مبارك بين عامي 1942 و1952؛ ومن ثم دائرة الجمارك لقراءة ست سنوات، ومكتب بريد الصفاة منذ عام 1958 ليستقر مقر الخدمة البريدية في النهاية في مكتب البريد العام في نهاية العقد الخامس من القرن المنصرم (جمال، 2006، ص. ص. 423-425). ومنذ بداية إنشاء مكتب البريد بشكل رسمي كانت الرسائل البريدية ترسل براً من الكويت إلى البصرة ومن الأخيرة عبر الطيران إلى بلدان أوروبا خاصة بريطانيا والهند وغيرها من مناطق مختلفة حول العالم باستثناء فترة الحرب.

التدابير والإجراءات الرقابية البريطانية الاستثنائية على الخدمات البريدية في الكويت في أثناء الحرب

أولاً: النظام الرقابي الجديد

بما أن الهند تعد إحدى أهم مستعمرات التاج البريطاني في منطقة المحيط الهندي؛ فقد أدت دوراً جوهرياً في مساندة بريطانيا والوقوف بجانب حلفائها (فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية) خلال الحرب العالمية الثانية؛ فقد سُخِّرَ عدد لا يستهان به من أبنائها للتعينة العسكرية البريطانية في الحرب، وبلغ العدد التقريبي لأفراد الجيش الهندي المشارك في الحرب قرابة 2.5 مليون جندي؛ مما جعلها عرضة لأن تصبح هدفاً مباشراً لهجمات دول المحور (ألمانيا وإيطاليا واليابان)؛ لمحاولة إضعاف قوة بريطانيا العسكرية وكسر شوكتها. فاستشعرت حكومة بريطانيا في الهند هذا الخطر لتستحدث نظاماً رقابياً غير مسبوق بمكاتبها البريدية؛ خوفاً من تعرضها لهجمات من قبل دول المحور. وبما أن التبعية الإدارية لمكاتب البريد في بلدان الخليج - بما فيها الكويت- كانت لمكتب الهند-البريطاني؛ فقد طال هذا "النظام الرقابي الجديد" بعض مشيخات الخليج بما فيها الكويت، وفرضت إجراءات رقابية جديدة على غرار ما هو متبع في الهند؛ لتسهم في خدمة المصالح البريطانية في حربها ضد دول المحور (عبدالمغني، 2020، ص. 3).

قبل اندلاع الحرب بدأت الحكومة البريطانية -كإجراء احترازي- باقتراح لوضع تعليمات لآلية الرقابة على البريد البريطاني في يونيو عام 1939؛ لتتوسع بعدها في نطاق الرقابة المنشودة إلى أغلب البلدان التي كانت تحت سيطرتها السياسية والاستعمارية. وكان من البديهي أن يشمل هذا الاقتراح منطقة الخليج؛ نظراً لوقوع أغلب حكامها تحت النفوذ البريطاني آنذاك. في البداية اقترحت حكومة بريطانيا في الهند -في حال وقوع الحرب- توفير ثلاثة موظفين كُتَّاب مختصين ومخصصين لإدارة العمل داخل مكاتب بريد بعض المشيخات في الخليج، كان منها الكويت ومسقط والبحرين، وفقاً لضوابط آلية "النظام الرقابي الجديد" (IOR/R/15/2/191, 1939, p.4). غير أن شيئاً من هذا المقترح لم يحدث على أرض الواقع قبل بدء الحرب. ولكن بعد نشوب الحرب في 1 سبتمبر عام 1939 أعاد المقيم السياسي في الخليج المقترح نفسه -ولكن من خلال تعيين موظفين ثقات من السكان المحليين لتلك المشيخات الثلاث بشكل مؤقت ليتولوا المهمة- على الوكيل السياسي في مسقط بغية سيطرة الحكومة البريطانية ومراقبة الرسائل البريدية

الداخلية إلى تلك المشيخات والخارجة منها. وكانت المعتمدة السياسية في منطقة الخليج هي الإدارة المخولة بالرقابة على البريد في تلك المشيخات في أثناء دخولها وخروجها بموجب تفويض بقانون للمادة رقم 8 المرتبط بـ "لائحة بلدان الخليج بشكل طارئ عام 1939"، والخاضعة لبند الأمر (رقم 1/1939) الصادر عن البريطانيين في 15 سبتمبر عام 1939 (عبدالمغني، 2020، ص. 3).

على المستوى الإجرائي بدأ "النظام الرقابي الجديد" على البريد الصادر في الكويت فعلياً في نوفمبر عام 1939 وكانت السياسة الرقابية في البداية تتبع نظام "الفحص الاختياري" أو العشوائي على بعض الرسائل البريدية. لكن سرعان ما تطور الأمر فيما بعد ليتبع نظام أدق يشمل عدداً أكبر من الرسائل البريدية وفحص معظمها، وخاصة تلك التي كانت ترسل من الكويت إلى الهند في الحقبة الواقعة بين نهاية عام 1940 وبداية عام 1941، وتعود لبعض الشخصيات الكويتية المؤثرة اجتماعياً وسياسياً، وكذلك بعض موظفي الإرسالية الأمريكية على وجه التحديد (عبدالمغني، 2020، ص. 3). وكانت هذه الرقابة الأولية تتم تحت إدارة دار المعتمد البريطاني في الكويت، وقد ذكر المرحوم جعفر آل رشيد -وهو أحد الموظفين من سكان الكويت الذين تم تعيينهم من قبل البريطانيين في عام 1944 في مكتب البريد الهندي- البريطاني لفترة قرابة ستة أشهر- أن مقر البريد كان يقع في الدور الأول من كشك الشيخ مبارك خلال الفترة الممتدة التي عين بها منذ بداية أبريل حتى نهاية سبتمبر عام 1944، وأضاف أنه كان يتسلم الرسائل الصادرة من سكان الكويت بعد شرائهم الطوابع البريدية منه ليتم لصقها ثم يقوم هو بختمها ومن ثم جمعها لإرسالها إلى القنصلية البريطانية (السفارة البريطانية الحالية) الواقعة في منطقة دسمان⁽³⁾. وكان يتوجه سيراً على الأقدام بشكل دوري مرتين في الأسبوع بمرافقة مراسل -كان يعمل طبائخاً لدى مدير مكتب البريد- يقوم بحمل الرسائل إلى القنصلية لفحصها وقراءتها في اليوم نفسه بإشراف المعتمد البريطاني نفسه وبمعاونة مساعده إعجاز علي خان من ذوي الأصول الهندية قبل إعادة إغلاقها بوضع شريط خاص على الرسائل لتبيان خضوعها للفحص والقراءة قبل إرسالها إلى الخارج⁽⁴⁾ (جمال، 2015، ص. 22). وكانت الرسائل -

(3) انتقلت المعتمدة البريطانية من مبناها الأول بمنطقة شرق (مركز بيت ديكسون الثقافي حالياً) إلى مبناها في فبراير عام 1935، وهي حالياً تمثل مبنى السفارة البريطانية الواقعة بجانب قصر دسمان.

(4) مما يجب التنويه عنه أن من قام بمقابلة آل رشيد عدد من أعضاء وفد الجمعية الكويتية لهواة الطوابع والعملات، وهم محمد عبد الهادي جمال، وعيسى يحيى دشتي، وخالد عبدالرحمن عبدالمغني. وقد ذكر لنا دشتي في مكالمة هاتفية في 27 أبريل 2025 بعض التفاصيل التي لم تدون بالمقالة المنشورة في مجلة البوسطة.

كما يؤكد آل رشيد- تختم بالختم ذي اللون الأسود وأحياناً باللون البنفسجي مصحوباً بعبارة باللغة الإنجليزية "Kuwait/ Passed Censor"، وتعني "عبر من الرقابة/ الكويت" (عبدالمغني، 2020، ص. 9). بعد الانتهاء من فرز الرسائل البريدية وفحصها تعاد إلى مكتب البريد ومنه كانت ترسل إلى الهند عن طريق البصرة بوساطة شركة النقيب للسيارات. الجدير بالذكر أن آل رشيد أكد أن الرسائل البريدية الواردة إلى الكويت من الخارج كانت لا تخضع لـ "النظام الرقابي الجديد"؛ لأن مراقبتها كانت تمر بالإجراءات نفسها في البلد المرسل منه (عبدالمغني، 2020).

ولا بد من الإشارة هنا إلى أن اهتمام المعتمدة البريطانية الرئيسي آنذاك كان منصباً على مراسلات التجار، وكان المعتمد يطلب في بعض الأحيان أسماء محددة، وذلك بسبب انتشار تجارة تهريب الذهب بين الهند والكويت في ذلك الوقت لا سيما بعد ظهور بعض الأصوات من المجموعة الاجتماعية نفسها الداعمة للنازيين ودول المحور، المعادية لبريطانيا في الكويت. وفي هذا الصدد ركزت المعتمدة على مراسلات وخطابات القس يونغ (Young) الذي كان يعمل في الإرسالية الأمريكية (جمال، 2015، ص. 22). والمفارقة هنا تكمن في أنه على الرغم من أن الولايات المتحدة الأمريكية كانت تعتبر حليفاً للبريطانيين في الحرب غير أن المعتمد البريطاني كان -على ما يبدو- حريصاً على معرفة جميع الأخبار والمعلومات التي تنقل عن الكويت ومشيخات المنطقة ليكون على دراية بما يجري في المنطقة من خلال استغلال صلاحياته في هذا الشأن.

لم يتوقف التدقيق على الرسائل البريدية الكويتية وفحصها في الكويت فحسب، بل خضعت كثير منها إلى التفتيش حتى بعد خروجها من الكويت من قبل الرقابة العسكرية في فلسطين. ويتبين من خلال رسالتين أرسلتا في عامي 1939 و1940 عن طريق البريد الجوي أو البريد السطحي⁽⁵⁾ أنهما خضعتا لرقابة وتدقيق من البريطانيين كجزء من تنفيذ آلية "النظام الرقابي الجديد" في أثناء الحرب. فعلى سبيل المثال توضح رسالة مرسله من الكويت إلى سويسرا بتاريخ 23 نوفمبر عام 1939 التي اتخذت مسار خط البريد السطحي إلى البصرة ومن ثم مسار البريد الجوي عن طريق شركة طيران KLM تعرضها للرقابة من قبل أحد القادة العسكريين في مدينة حيفا في فلسطين؛ إذ قام الرقيب بفتح الرسالة والإطلاع على محتواها ليضع عليها

(5) البريد السطحي هو أي بريد ينقل عبر سطح وسائل نقل برية أو بحرية -وليس جواً- مثل السفن والسيارات والقطارات.

ملصقاً باللون الزهري يحمل رقم (H 49) مع ختم إدارة الرقابة والحرف (H) تأكيداً لخضوعها للمعاينة في مدينة حيفا (عبدالمغني، 2016، ص. 5). فضلاً عن ذلك، تبين رسالة أخرى مرسلة عن طريق البريد السطحي من الكويت بتاريخ 23 مارس عام 1940 إلى سويسرا تعرضها للفحص الرقابي خلال مرورها عن طريق حيفا، غير أن هذه الرسالة لم يتم الاطلاع على محتواها واكتفي بوضع ختم كتب عليه "عبرت من الرقيب"؛ ومن ثم، أرسلت بعد ذلك عبر البحر الأبيض المتوسط إلى أوروبا (عبدالمغني، 2016).

وفضلاً عن تلك الإجراءات الرقابية الروتينية يكشف لنا مغلف بريدي مسجل خروجه من الكويت في تاريخ 10 فبراير 1944 أن الرسائل البريدية الخارجة من الكويت كانت تتعرض - في بعض الأحيان - لثلاثة تفتيشات من الرقابة في بلدان مختلفة تقع تحت سيطرة الاستعمار البريطاني، وقد تبين أن إحدى الرسائل الخارجة من الكويت إلى تل أبيب في فلسطين عن طريق البريد السطحي تعرضت للتفتيش الرقابي ثلاث مرات (عبدالمغني، 2020، ص. 6): المرة الأولى في الكويت، حيث سمح بخروجها وختم عليها عبارة "عبر من الرقابة" على الرغم من عدم تعرضها للفتح للاطلاع على محتواها. وخلال مرورها عبر مكتب البريد في البصرة تعرضت للمعاينة للمرة الثانية وتم فتحها وقراءة فحواها؛ ومن ثم أقيمت بشريط أبيض مطبوع عليه عبارة "فتح بمعرفة الرقيب" باللغة العربية. أما المرة الثالثة التي تعرضت لها الرسالة للتفتيش الرقابي؛ فكانت بعد وصولها إلى المحطة الأخيرة في تل أبيب بفلسطين حيث فتحت الرقابة في تل أبيب الرسالة وأغلقها بعد ذلك بشريط أزرق مطبوع عليه باللغة الإنجليزية (Open by Examiner)؛ أي "فتح من قبل المفتش" (عبدالمغني، 2020).

ونتيجة لهذه الإجراءات الاحترازية في تطبيق "النظام الرقابي الجديد" قل نشاط إرسال واستقبال الرسائل البريدية في الكويت بشكل ملحوظ خلال سنوات الحرب، خاصة عند مقارنتها في السنوات التي سبقت الحرب أو حتى بعدها. يذكر آل رشيد أن الخدمة البريدية في أثناء فترة الحرب (1939-1945) أصبحت غير نشطة، ولا تكاد تذكر، خاصة رسائل البريد القادمة من أوروبا وأمريكا والدول الأخرى، باستثناء الهند، باعتبار الأخيرة كانت محطة رئيسية لوجود عدد كبير من التجار الكويتيين المقيمين هناك، وفي مختلف مناطقها من ناحية (جمال، 2015، ص. 24)، ولارتباط السوق الكويتي باستيراد المواد الغذائية الاستهلاكية اليومية من السوق الهندي من ناحية أخرى.

وأشار آل رشيد خلال حديثه أيضاً إلى أنه في أثناء فترة الحرب كانت تصل إلى البريد في الكويت بضائع من أوروبا لبعض التجار الكويتيين، من بينها طرود كبيرة للتاجر يوسف محمد حسين بهبهاني (الملقب بيوسف شيرين) الذي كانت تصله من سويسرا وتحوي ساعات من ماركة ويست إند (West End) ويعتبر وكيلاً لها. وهذا يعني أن الرقابة شملت البضائع إلى جانب الرسائل؛ إذ كانت هذه الطرود تصل إلى الكويت بعد عبورها ألمانيا، ثم البصرة، وتكون موسومة بختم الرقابة الألمانية ذي الصليب النازي (جمال، 2015، ص. 24). الجدير بالذكر أن أول ختم للرقابة سجّل في الكويت بشكل رسمي كان في عام 1942، وسجل على رسالة أرسلت من الكويت إلى إنجلترا (جمال، 2006، ص. 129)، وبعدها رصد استخدام ختم الرقابة بشكل اعتيادي على العديد من البرقيات التي وردت من الشارقة والبحرين ومسقط وبومباي وكراتشي، وآخرها عدن (عبدالمغني، 2020، ص. 9-10).

استمرت الرقابة على البريد الصادر عن الكويت حتى نهاية الحرب وذلك في شهر أغسطس عام 1945. واستخدم مكتب البريد الهندي-البريطاني في الكويت طوابع هندية لم يتم طباعة اسم الكويت عليها؛ بسبب النقص الكبير في الطوابع المخصصة للكويت في أثناء الحرب. وقد استعملت هذه الطوابع في معظم المراسلات الصادرة عن الكويت إلى الخارج في فترة السنوات الست من الحرب (جمال، 2006، ص. 151).

ولا يفوتنا أن ننوه أن الحكومة البريطانية لم تغفل محاولة مراقبة أمرين مهمين، أولهما الرسائل البريدية (التليغراف) المرسلة من الكويت وإليها مع بعض دول "الشرق الأوسط" عبر شركة كيبيل ووايرليس (Caple & Wireless) باللغة العربية، غير أنها واجهت صعوبة التطبيق بسبب عدم قدرة الشركة على التعامل مع الرسائل المكتوبة باللغة العربية لافتقارها إلى الموظفين القادرين على التعامل مع الرسائل المكتوبة بالعربية بنظام مورس (IOR/L/PS/12/4505). ثانيهما الرقابة المالية على استيراد العملات الأجنبية داخل الكويت بين السكان؛ لاستخدامها في العمليات التجارية مع الدول الأوروبية كما حدث مع التاجر الكويتي صالح جمال عندما طلب إذنًا من الحكومة البريطانية للحصول على عملة الفرنك السويسري لتغطية تكلفة استيراده ساعات يد سويسرية قادمة إلى الكويت (IOR/L/PS/12/791).

ثانياً: استحداث طريق حذوة الحصان البريدي

لم تقتصر انعكاسات الحرب على البريد في نطاق وضع "النظام الرقابي الجديد"، بل تسببت كذلك في تغيير خط مسار دخول البريد وخروجه قبل وصوله إلى الكويت. فقبل اندلاع الحرب كان البريد المرسل من الكويت وإليها ينقل عن طريق البر إلى مكتب بريد البصرة، ومن هناك يرسل جواً عبر خطوط الطيران البريطاني. ولكن بعد اندلاع الحرب وإعلان إيطاليا الوقوف إلى جانب ألمانيا ضد الحلفاء في 10 يونيو عام 1940 أصبحت منطقة "الشرق الأوسط" التي شملت منطقة الخليج العربي ضمن نطاق دائرة الحرب في أوروبا، وهو ما تسبب في تعثر إرسال الرسائل عبر إيطاليا وأثينا وحتى فرنسا (عبدالمغني، 2008، ص ص. 14-15).

ناهيك عن ذلك، استوجبت ظروف الحرب استحداث بريطانيا طريقاً جواً جديداً بديلاً عن مناطق الصراع في أوروبا وبعبداً عنها، وعرف هذا الطريق بـ "حذوة الحصان (Horssho Route)". ويعود السبب في إطلاق هذه التسمية إلى أن طريق البريد الجوي التجاري البريطاني اتخذ مساراً متعدد الاتجاهات متخذاً الشكل القوسي الذي يماثل حذوة الحصان بالتعاون مع عدد من شركات الطيران. ويمر هذا الطريق عبر عدد من البلدان المرتبطة ببريطانيا العظمى حول نطاق القارة الأفريقية؛ ليلعب قرابة ست عشرة دولة. وكان يبدأ من مدينة دربان في جنوب أفريقيا وينتهي عندها، مروراً بمنطقة "الشرق الأوسط" عبر مصر إلى البحرين في منطقة الخليج ثم كراتشي الهند، ومن بعدها تايلاند وسنغافورة حتى سديني في أستراليا؛ ليتخذ المسار العكسي نفسه عند الرجوع. ومع مرور الوقت انضمت عدة دول من آسيا ونيوزلندا إلى المسار الجوي المعروف بحذوة الحصان (عبدالمغني، 2008، ص ص. 14-15).

ثالثاً: ضعف نشاط الخدمات البريدية وتعطلها

بالإضافة إلى التدبيرين المذكورين آنفاً تأثر مكتب البريد في الكويت بالأحداث السياسية الناجمة من الحرب في الدول المجاورة وخاصة العراق. ففي عام 1941 اختفت الأختام مع الطاقم المشرف عليها، وكذلك الطوابع المخصصة للاستعمال من مكتب البريد في الكويت بسبب سرقتها من قبل موظفين عراقيين استعان بهم مكتب البريد في الكويت من مكتب بريد البصرة للعمل بجانب الموظفين الكويتيين؛ بسبب انشغال حكومة الهند-البريطانية بمشكلات الحرب والقرب الجغرافي للكويت من العراق، خاصة أن الأخيرة كانت ترتبط مع بريطانيا

بمعاهدة تعرف بالمعاهدة الأنجلو-عراقية التي وقعت في 30 يونيو 1930، ومن ضمن بنودها تُخول الحكومة البريطانية إدارة البريد في العراق. وخلال أحداث ثورة رشيد عالي الكيلاني قام الموظفان العراقيان المعينان لتنظيم عملية البريد في الكويت بسرقة كل ما في المكتب من طوابع وأختام وغادرا إلى العراق. نتيجة لذلك توقفت الخدمات البريدية في الكويت مؤقتاً وطلب الوكيل السياسي البريطاني في الكويت من مكتب البريد الهندي-البريطاني استلام زمام الأمور. بشكل فوري توجه أحد المسؤولين بمكتب البريد الهندي-البريطاني من البحرين إلى الكويت ومعه طوابع هندية تملأ من اسم الكويت عليها؛ لاستعمالها بشكل رسمي في الكويت، وتحديدًا في شهر مايو عام 1941، وأعدّ ختم بسيط لاستخدامه في ختم الرسائل الصادرة عن الكويت ولم يكن هذا الختم يحمل تاريخاً؛ مما أدى إلى قيام موظف البريد بكتابة التاريخ على الرسالة بخط يده باللون الأزرق (جمال، 2006، ص ص. 131-133).

تشير الوثائق البريطانية في الموضوع نفسه إلى تأثير الأحداث السياسية في العراق خلال سنوات الحرب، وخاصة ثورة رشيد عالي الكيلاني وانعكاسها على خدمة البريد في الكويت؛ فتبين أن التواصل في الكويت عن طريق البريد والتلغراف مع العالم الخارجي في شهر مايو عام 1941 كان أمراً عسيراً بالنسبة إلى التجار المحليين والسكان الأوروبيين. ويبدو أن الأخطاء كانت تحدث في البصرة؛ حيث تفيد التقارير أن العديد من أكياس البريد الخاصة بالكويت كانت موجودة في مكتب البريد العام الذي كان لا يزال مغلقاً. فمنذ اليوم الأول من شهر مايو عام 1941 لم تصل رسائل باللغة الإنجليزية إلى الكويت على الرغم من أن الحقائق الخاصة بـبريد الكويت نُقلت من إدارة بريد الجيش في البصرة في 21 مايو 1941 من قبل المشرف العام لشركة نفط الكويت السيد سكوت (Sir Scott)، ووزعت من قبل المعتمدة غير أنها كانت تحوي رسائل الأميركيين والهنود دون غيرهم (IOR/L/PS/12/3758, 1941, p. 346). وفي 30 مايو 1941 وصل قارب البريد إلى الكويت محملاً بكيس واحد من أكياس البريد لم يكن يحوي على جميع الرسائل المنتظرة؛ وهو ما تسبب بالإحباط وخيبة الأمل لدى الأوروبيين المستقرين في الكويت بسبب عدم وصول الرسائل الخاصة بهم. وهذا ما بيّنته شكوى إحدى السيدات الأوروبيات، وتأكيدها عدم وصول رسائل لها من ذويها منذ 27 ديسمبر عام 1940. كما شكوا آخرون من عدم تلقيهم رسائل من أطفالهم من المملكة المتحدة منذ ثلاثة أشهر ونصف الشهر (IOR/L/PS/12/3758, 1941, p. 346).

التضخم في أسعار المواد الغذائية الاستهلاكية وصعوبة توافرها

تسببت الحرب بكساد اقتصادي عالمي؛ فكانت الطرق البحرية غير آمنة، وارتكز الإنفاق الحكومي للدول المشاركة في الحرب على التعبئة العسكرية، وكانت الأيدي العاملة موجهة في خدمة الجيوش؛ وهو ما أحدث فراغاً واسعاً في الأيدي العاملة التي كانت تعمل في الأسواق. وعلى ضوء ذلك تقلصت كميات السلع وشحت المواد الغذائية الأساسية بشكل ملحوظ في الأسواق العالمية؛ مما نتج عنه زيادة في الأسعار. وبما أن الكويت مرتبطة من الناحية التجارية في تغطية احتياجاتها للمواد الغذائية اليومية مع بعض البلدان، منها الهند واليمن، اللتين كانتا مستعمرتين بريطانيتين؛ تأثرت بتبعات الحرب من الناحية الاقتصادية.

تدابير حكومة الكويت لمحاربة تضخم الأسعار

حاولت حكومة الكويت تجنب أضرار الحرب من الناحية الاقتصادية من خلال اتخاذ عدد من التدابير ساعية من خلالها لضبط أسعار السلع، ومنع ارتفاعها حتى لا تنعكس بشكل سلبي على الكويتيين من أبناء الطبقة الكادحة والفقيرة. ويمكن تلخيص هذه التدابير في عدة إجراءات، أولها أنه مع بدء الحرب أصدرت حكومة الكويت عدداً من القرارات لتقييد صادرات المواد الغذائية ولمنع سياسة الاحتكار والاكتناز لتثبيت الأسعار (IOR/L/PS/12/3758, 1939, Sep, p. 432). ثانياً، ألزمت كبار التجار عدم بيع السكر بأكثر من قيمة 15 روبية للكيس الواحد. ثالثاً التحكم في عملية تصدير المواد الغذائية إلى الخارج مستثنية السعودية لارتباطها بتسهيلات في عملية تصدير المواد الغذائية مع الكويت (IOR/L/PS/12/3758, 1939 Oct, p. 430). رابعاً، سعيها إلى توفير المواد الغذائية الأساسية في بعض الفترات المتفاوتة، ومن ذلك -على سبيل المثال- أنها أصدرت في نوفمبر عام 1939 قراراً بشراء مخزون السكر المستورد للاستهلاك المحلي وبيعه بالتجزئة بأسعار ثابتة للمتاجر الخاصة. خامساً، السماح للتجار الكويتيين ببيع السكر للمشتريين خارج الكويت بأسعار يحددها بأنفسهم بغية تعويضهم عن محاولة ضبط سعر السكر داخل الكويت من قبل الحكومة (IOR/L/PS/12/3758, 1941, Nov, p. 425). سادساً، أمرها للمراكب الشراعية العائدة من الهند بضرورة تحميل الأرز بكميات ضخمة في محاولة منها لخفض أسعار الأرز، وقد بلغ سعر كيس الأرز في مارس عام 1941 13/8 لكيس الأرز من راغون و4\16 لكيس الأرز من كراتشي (IOR/L/PS/12/3758, 1940 Aug, p.390).

على الرغم من جميع التدابير والإجراءات لحكومة الكويت في سعيها إلى ضبط أسعار المواد الغذائية فإنها لم تكن بالفاعلية المرجوة في كبح ارتفاعها. ففي بداية شهر يناير عام 1942 ارتفعت أسعار المواد الغذائية بشكل واضح في الكويت؛ إذ ارتفع سعر بعض السلع، مثل السكر والأرز والدواجن، بنسبة 100% والخشب المستخدم للطهي بنسبة 300% (IOR/L/PS/12/3758, 1941, Dec, p. 294).

أثار هذا الارتفاع، وخاصة لسلعة السكر، غضب السكان في المدينة، وبدؤوا بتوجيه الانتقادات للحكومة؛ بسبب عدم تمكنها من رقابة الأسعار وضبطها (IOR/L/PS/12/3758, 1941 Mar, p. 274). ومن الملاحظ هنا أنه على الرغم من هذا السخط الذي طال الحكومة فإن أسعار المواد الغذائية في الكويت - باستثناء سعر السمن - كانت ملائمة مقارنة بالأسعار في جاراتها، مع الأخذ بعين الاعتبار ارتفاع رسوم الشحن. ويرجع الفضل في ذلك إلى القيود والإجراءات التي فرضتها حكومة الكويت على جميع الصادرات، باستثناء السعودية كما سبقت الإشارة، غير أن هذه الإجراءات لم تلق استحساناً بشكل عام من قبل السكان، خاصة أصحاب الطبقة المتوسطة والأقل منها (IOR/L/PS/12/3758, 1941, Mar, p.274).

استمرت حكومة الكويت في محاولاتها لضبط الأسعار في ظل استمرار الحرب. وتشير الوثائق البريطانية إلى أن الحكومة شكلت في شهر يونيو من عام 1942 لجنة لمراقبة الإمدادات من أجل التعامل مع نقص بعض السلع؛ مثل الشعير والقمح؛ ليكون الإجراء السابع لضبط الأسعار. أما ثامنها، فيتلخص في سيطرة الحكومة على مخزن القمح في المدينة وإعطائه للخبازين فقط لتوفير الخبز للسكان بشكل اعتيادي (IOR/L/PS/12/3758, 1941, June, p. 259). وكان تاسعها فرضها قائمة تحديد أسعار بعض السلع؛ مثل القمح والطحين والأرز والسكر، مع حظر تصدير النقود الفضية ووضع نظام لتحصيص المواد الغذائية الضرورية؛ الأمر الذي ترتب عليه تعيين الشيخ عبدالله السالم مشرفاً على إدارة التموين من قبل حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر (الحمداني، 2010، ص. 127)، ليصدر أمراً بالاستيلاء الكلي على مخزون الكويت من المواد الغذائية والأقمشة مصحوباً بتعويض عادل للتجار عن كل البضائع التي تمت مصادرتها. أما عاشرها؛ فكان يتضمن تكليف حاكم الكويت إدارة البلدية القيام بإحصاء السكان، من أجل البدء في عملية التخصيص؛ ومن ثم، توزيع بطاقات التموين عليهم. جاء ذلك عن طريق فتح فروع للمراكز التموينية في كل حي من أحياء الكويت بالإضافة إلى القرى؛ كالجبراء والفرنطاس

والدمنة وغيرها، وعيّن مديرون للفروع؛ بهدف الإشراف على عملية توزيع التموين (الوزان، 2020، ص. 13-14)، وكنوع من مساعدة السكان في ظل ارتفاع تكاليف المعيشة؛ أمر الحاكم بزيادة مقدارها 10 روبيات، للموظفين المنخفضة رواتبهم في حكومة الكويت، وهو الإجراء الحادي عشر في محاولة محاربة تضخم الأسعار (IOR/L/PS/12/3758, 1942 July, p.249).

على الرغم من هذه الجهود المضنية فإنها لم تؤت ثمارها بالشكل المطلوب؛ ففي شهر أغسطس من عام 1942 أصبح هناك نقص حاد في بعض السلع؛ مثل الدقيق والقمح والشعير؛ بسبب عدم وجود إمدادات؛ ومن ثم، اعتمد السكان البسطاء على التمر والأرز كبديلين في غذائهم اليومي. وقد حاولت الحكومة تدارك هذا الأمر من خلال مساعيها الاستبدال بـ 100 علب من الشاي قمحاً وشعيراً مع العراق، وهو ما اعتبر أحد الإجراءات الاستثنائية للهدف نفسه (IOR/L/PS/12/3758, 1942 Aug, p.244).

لم تتوقف عملية صعود أسعار المواد الغذائية بشكل عام؛ فعند مقارنة أسعارها بين عام 1939 وهو العام الذي بدأت فيه الحرب ونهاية عام 1943 نجد أن هناك تضخماً في مجمل أسعار السلع. وهو ما يوضحه جدول 1 (IOR/L/PS/12/3758, June 1943, p.198).

جدول 1

مقارنة أسعار بعض المواد الغذائية

السلعة	السعر عام 1939 بالروبية	السعر عام 1943 بالروبية
الأرز للكيس	7	29
القمح للكيس	6	29
التمر للكيس	3	12
السكر للكيس	8	60
الشاي للربط	3	75
الحليب للقارورة	3	12
الفحم للكيس	3	12
حطب الطبخ للألف قطعة	4	20

كان لهذا التضخم في أسعار المواد الغذائية وعدم توافرها، ولا سيما السلع؛ مثل القمح والعيش، انعكاس سلبي على المواطنين؛ ومن ثم إثارة حالة من القلق والسخط بينهم؛ ومن ثم، بدأت المدينة تعج بالشائعات التي أسهمت في زيادة الاضطرابات (IOR/L/PS/12/3758, 1943 Feb, p.189). وقد أدى ذلك إلى تدهور الوضع الصحي بشكل ملحوظ لدى أبناء الطبقة الفقيرة بسبب عدم مقدرتهم على تغطية تكاليف شراء السلع والتعاش مع التغيرات الجديدة. ووفقاً لبعض الإحصائيات لأحد المصادر كان الإنسان الطبيعي في الكويت يحتاج إلى نحو 3000 سعرة حرارية في اليوم، ولكن نتيجة لنقص المواد الغذائية الأساسية أصبح أبناء الطبقة الفقيرة يستهلكون نحو 1016 سعرة حرارية في اليوم؛ لاعتمادهم على الحبوب والتمر واللبن فقط. على عكس أبناء الطبقة الغنية الذين لم يتأثر وضعهم الصحي بسبب قدرتهم المالية على شراء اللحم والسّمك وغيرها من المواد الغذائية على الرغم من تضخم أسعارها (IOR/L/PS/12/3758, 1943, March, p. 184).

لم ينته الأمر إلى حد التضخم بل وصل الحال إلى نفاد مخزون الحكومة من الأرز لا سيما أن بعض التجار كانت لديهم كميات صغيرة متبقية من الأرز يتقاسمونها مع موظفيهم طبقاً للعرف. وهذا بدوره تسبب بعدم ارتياح لدى السكان؛ لأنه أدى إلى تغير في نمط النظام الغذائي المعتاد لهم. ونتيجة لذلك تعامل سكان المدينة مع نقص الأرز بطريقة مثالية؛ إذ سعى غالبية السكان إلى سياسة تقنين الاستهلاك وتقليله من خلال استخدام القمح والدقيق الذي يتم توفيره من حكومة الملك وحكومة الهند البريطانية (IOR/L/PS/12/3758, 1944, June, p. 155).

وكان الإجراء الثاني عشر عندما سعت الحكومة إلى حل أزمة نقص الأرز من خلال محاولتها توفيره للسكان عن طريق شرائه من العراق، غير أن زيادة سعر كيس الأرز في العراق، الذي وصل إلى 120 روبية، كانت عقبة أمام تنفيذ الخطة؛ لأن فرصة إمكانية شرائه بهذه التسعيرة المرتفعة كانت تتجاوز مقدرة غالبية السكان (IOR/L/PS/12/3758, 1944, June, p. 155). وفي الوقت نفسه قامت بتشكيل لجنة للاستحواذ على حصة الكويت من الهند بدلاً من التجار الكويتيين -التي فرضتها بريطانيا (نظام الكوتا)⁽⁶⁾- في السلع وتقنينها بأسعار خاضعة

(6) الكوتا هو نظام أصدره البريطانيون في الهند على المكاتب التجارية فيها، وعن طريقها تُصدّر البضائع من الهند إلى بلدان منطقة الخليج وغيرها؛ بحيث تكون هناك نسبة محددة وكمية قليلة لجميع البضائع الخارجة من الهند انظر (الشائع، 2012، ص. 71).

للرقابة وموائمة لدخل الفرد في الكويت؛ ليكون الإجراء الثالث عشر في محاولة الحكومة لحل أزمة غلاء الأسعار (IOR/L/PS/12/3758, 1943, June, p. 92). وأخيراً شددت الرقابة على عملية تهريب السلع لتنجح في إفشال العديد من المحاولات لتهريب المواد الغذائية خارج الكويت (IOR/L/PS/12/3758, 1943, Aug, p. 151).

على الرغم من كل تلك الإجراءات الحكومية التي بلغت أربعة عشر إجراءً، فإن أسعار المواد الغذائية واصلت الصعود حتى في السنة الأخيرة من الحرب. وعند مقارنة الأسعار بين عام 1939 وعام 1945 نجد أن هناك تفاوتاً كبيراً بينهما، وهو ما يوضحه جدول 2 (IOR/L/PS/12/3758, 1945, Jan, p. 54).

جدول 2

مقارنة الأسعار بين عام 1939 وعام 1945

السلعة	السعر عام 1939 بالروبية	السعر عام 1945 بالروبية
الفواكه للرتل	.59	2
الخضراوات للرتل	.59	2.8
الفحم للرتل	3.8	4.8
حطب الطبخ للألف حبة	1.80	3.2

كما زاد سعر القماش بنسبة 30%؛ إذ قامت شركة القماش الكويتية برفع الأسعار؛ من أجل تعويض الخسائر التي تكبدتها في الفترة السابقة (IOR/L/PS/12/3758, 1944, Dec, p. 12)، وطال هذا التضخم بعض السلع الغذائية؛ كالسّمك ولحم الضأن ومياه الشرب وغيرها من السلع الاستهلاكية.

فور انتهاء الحرب بدأت الأسعار بالنزول تدريجياً بعد أن أصبحت طرق النقل والمواصلات آمنة وعادت الأيدي العاملة للعمل في الأنشطة الزراعية والصناعية والتجارية والملاحة بدلاً من تسخيرها للخدمة العسكرية. وهذا بدوره أسهم في توافر البضائع وسهل عملية النقل إلى مختلف دول العالم، ومن ضمنها الكويت. يمكن القول إن الإجراءات الأربعة عشر التي اتخذتها حكومة الكويت خلال سنوات الحرب لم تسهم بشكل فعلي في الحد من الغلاء ومحاربه -وهو غلاء شمل معظم مناطق الخليج- ولكنها أسهمت بشكل كبير في الحد من تلاعب

التجار واستغلال ظروف الحرب في زيادة الأسعار بشكل مفرط، وإبقاء أسعار المواد الغذائية في السوق الكويتي منخفضة عند مقارنتها مع نظيراتها في منطقة الخليج.

حركة ملاح السفن التجارية الكويتية وتأثيرها برقابة التفتيش البريطانية وقانون الكوتا

إبان الحرب تأثرت حركة ملاح السفن التجارية الكويتية المتجهة إلى مختلف موانئ الخليج وشرق أفريقيا والمحيط الهندي وتحديداً الهند؛ بسبب الإجراءات والقيود التي فرضتها بريطانيا على مداخل البحار والموانئ ومخارجها؛ رغبة منها في محاربة تهريب المواد البترولية ووصول الأسلحة إلى دول المحور والقبض على الجواسيس، والسيطرة على المواقع الإستراتيجية في البحار.

ولتطبيق مثل تلك القيود والإجراءات على مستعمرات الخليج تباحث في 16 أبريل عام 1940 ممثلو الحكومة البريطانية، وتحديداً المقيم السياسي في الخليج تشارلز جيفري براير (Charles Jeffer Breyer)، نيابة عن الوكيل السياسي في البحرين - وزير الدولة لشؤون الهند، حول اختيار مركز إستراتيجي في منطقة الخليج؛ ليقوم بمهمة تفتيش السفن البحرية الداخلة والخارجة وتحصيل الرسوم. فوقع الاختيار على ميناء البحرين كنقطة مركزية بعد موافقة قائد البحرية البريطانية في جزر الهند الشرقية لإنجاز المهمة (IOR/L/PS/12/371, 1940, April, p. 3). تبع ذلك إصدار إدارة شؤون الخارجية لحكومة الهند-البريطانية قوانين عرفت بـ "تشريعات الحرب للسلطات المدنية والعسكرية في الكويت والبحرين"؛ لتطبيقها على السفن المحايدة في الخليج (IOR/L/PS/12/3889, 1940, July, p. 223). واقترح القائد البحري الأخذ بعين الاعتبار ضرورة الاستبدال بالموظفين العاملين في موانئ الخليج موظفي البحرية البريطانية المختصين؛ لقلّة خبرة المجموعة الأولى في الرقابة والتفتيش لسفن العدو والسفن المحلية الخليجية التجارية من جانب، وخشيته من تحميلها لرعايا دول المحور وتخوفه من نقلها لمواد بترولية أو معدات أو أسلحة حربية إلى قواعد العدو في شرق آسيا وسواحل أفريقيا من جانب آخر (IOR/R/15/2/712, 1940, Dec)

في الوقت نفسه طالب العميد البحري كوزمو موراي قراهام (Cosmo Moray Graham) الوكيل السياسي في البحرين في 22 يناير عام 1941 بتطبيق إجراءات، تضمن عدم وصول وكلاء العدو أو المواد الحربية إلى الموانئ البريطانية. على إثر ذلك قامت السلطات البريطانية بتطبيق نظام

الأذونات والتصاريح الورقية على جميع السفن الداخلة والخارجة في بحر الخليج، سواء كانت محلية أم أجنبية (2). (IOR/R/15/2/758, 1940, Feb, pp. 240-241; IOR/R/15/2/712 1941, Jan, p. 2).

وحول تطبيق الإجراءات والقيود من قبل السلطات البريطانية على البحار والموانئ ومدى تأثيرها على السفن التجارية الكويتية، يذكر النوخذة الكويتي عيسى يعقوب بشارة حادثة شهد عليها بنفسه خلال فترة الحرب، وفيها يقول:

في أثناء الحرب العالمية الثانية حصلت لي حادثة؛ فبعد إبحاري من البصرة وفي طريقي إلى كراتشي كانت البواخر البريطانية تتجمع عند جزيرة الغنم الواقعة عند أم سندم بالقرب من مضيق هرمز، ويكون عددها حوالي عشرين أو ثمانين عشرة باخرة، ثم تبحر إلى الهند كقافلة وتعود كقافلة، ويتقدمهم طراد عسكري بريطاني ويتبعهم طراد عسكري بريطاني آخر. وتذهب هذه القافلة في الصباح وتوجد أيضاً قافلة أخرى في المساء؛ حيث يتم عمل هذا الإجراء كنوع من الرقابة والحماية على السفن التجارية. وفي أثناء إبحاري إلى الهند في منتصف الليل شاهدت إشارة كنجم في السماء وكان عبارة عن طلق ناري، وكان هذا الطلق الناري يطلقه الطراد البريطاني كتحذير لنا ويطلب منا الابتعاد عن طريق قافلة البواخر الإنجليزية، لكنني لم أغير مساري ولم أبتعد، فجاء الطراد العسكري إلي مسرعاً واقترب من سفيني وكان معه مترجم عراقي، فصاح علي لماذا لا تقف، فأجبتته بأن سفينتنا ذات شراع ولا أستطيع أن أبتعد عن الطريق، فتركنا لحالنا وأكملنا مسيرنا في البحر (مقابلة أجراها المذيع رضا الفيلي مع النوخذة عيسى بشارة، 2021).

في الصدد نفسه يروي النوخذة عبدالله عبدالعزيز البراك خلال رحلته إلى الهند في عام 1942 بصحبة النوخذة عبدالعزيز البرجس أنه في البداية قام بإنزال شحنة التمر في بندر كراتشي وبندر بومبي. بعد ذلك سافر إلى بندر كاليكوت ثم إلى خور بيفور القريب منها؛ حيث قام بشحن ألواح القرميد ثم أبحر لبندر غوه لإنزالها هناك. وفي بندر غوه قام بشحن أخشاب الوقود وبضائع أخرى، ثم أبحر عبر البحر المفتوح إلى الساحل العماني. عند وصوله إلى ساحل عمان شاهد سفينة تجارية كويتية تعود ملكيتها إلى أسرة الصقر، فأبحر سويلاً نحو مسقط، غير أن سفينة حربية بريطانية اعترضت طريقهما وأمرتهما بالتوقف للكشف عن البضاعة التي تحملها السفينتان، ثم أطلقت سراحهما. ولكن قبطان السفينة البريطانية عاد مرة أخرى وأمرهما بالتوجه إلى خور جرامه العماني لإنزال البضاعة التي تحملانها لتفتيشها. بعد تعرضهما للتفتيش لم يتم السماح لهما بالإبحار،

وسحبت السفينتان بوساطة الحبال لإيصالهما إلى بندر كراتشي؛ نظراً لاشتباه السلطات البريطانية في تهريبهما للبضائع من الهند، غير أن القضاء الهندي برأهما من التهمة (الحجي، 2009، ص. 61).

ولا يفوتنا أن ننوه أن الحرب في فترات معينة تسببت في منع السفن الكويتية من تحميل البضائع وخاصة التمور من العراق قبل توجيهها إلى موانئ الهند، إما لصعوبة الحصول عليها في تلك الفترة وإما لبعض الإجراءات الأمنية التي فرضتها بريطانيا على مسار السفن البحرية. ويدل على ذلك النوخذة علي حسين العسوسي في أثناء رصد رحلته في عام 1942 عندما ذهب إلى الساحل الهندي الغربي بوساطة سفينة المهلب دون أن يمر على شط العرب لتحميل شحنة التمور لصعوبة الحصول عليها في سنوات الحرب (الحجي، 2021، ص. 67). على المنوال نفسه اضطر النوخذة ناصر بن يوسف الحجي في عام 1942 إلى التوجه إلى ساحل الهند الغربي كمساعد لأخيه النوخذة عبدالوهاب دون مرورهما بشط العرب لتحميل نفس البضاعة بسبب نفس الظروف الاستثنائية (الحجي، 2000، ص. 45). لذلك كان لهذه الإجراءات والقيود التي فرضتها الحكومة البريطانية تأثير جلي على حركة السفن التجارية خلال سنوات الحرب، وهذا بدوره انعكس على مستوى التبادل التجاري بين منطقة الخليج وثغور المحيط الهندي ومناطقه، وهو ما نتج عنه تضخم أسعار المواد الغذائية الأساسية وعدم توافرها في الأسواق المحلية على حد سواء.

إلى جانب ذلك تأثرت السفن التجارية الكويتية من قرار منع حكومة الهند البريطانية تصدير البضائع والمواد الغذائية التي كانت توزع للتجار الكويتيين عن طريق الكوتا أو التقنين. يذكر النوخذة علي حسن بن نخي - في أثناء رحلته إلى ساحل الهند الغربي في عام 1945 - وصوله إلى بندر گوہ الذي كان آنذاك تحت سيطرة البرتغاليين ساعياً إلى الحصول على بضاعة ليعود بها إلى الكويت غير أنه لم يستطع الحصول على الكمية التي ابتغاها بسبب ظروف الحرب وتفعيل حكومة الهند البريطانية لقانون الكوتا، الذي يمنع تصدير البضائع والمواد الغذائية للتجار بشكل عشوائي (الحجي، 2006، ص. 33).

أما الضرر الجرم الذي تعرضت له بعض السفن البحرية الكويتية، ولا يمكن تغافله؛ فهو تعرض بعضها للقصف خلال الحرب؛ إما بالخطأ من قبل دول الحلفاء وإما بعمد من قبل دول المحور، وكان هذا أحد أهم تأثيرات الحرب على حركة ملاحية السفن الكويتية. وقد سلطت بعض الأخبار الواردة في الأرشيف البريطاني الضوء على بعض الأمثلة التي كان منها تعرض قاربين شرعيين كويتيين للقصف، كانا مستأجرين من قبل سلاح الجو الملكي لنقل البنزين من جزيرة مصيرة التي

كانت على بعد 12 ميلاً شمال الجزيرة تقريباً. وقد رصد القصف في الثاني من شهر مايو عام 1943 في نحو الساعة 11:30 صباحاً؛ إذ قامت ثلاث طائرات بالاقتراب منها لمعاينة نوع القاربين، ثم حلقتا بعيداً عنهما مرة أخرى. غير أن إحدى الطائرتين رجعت لتحلق على ارتفاع منخفض، ثم ألقت قنبلة عليهما لترتفع مرة أخرى وتعود ثانية لترمي قنبلة أخرى وتعود للتحليق باتجاه جزيرة مصيرة. بعد هذه الحادثة ذهب الناجيان من الحادثة، وهما نواخذتا السفينتين لالتقاء المسؤول في جزيرة مصيرة والاستفسار عن سبب إلقاء القنابل عليهما، فكان ردّ الإنجليز بعدم رؤيتهم للحادثة وعلمهم بها. وقد خلفت هذه الحادثة انطباعاً سيئاً لدى السكان المحليين وتخوفاً من انعكاسات الحرب على سلامتهم في البحار (IOR/L/PS/12/3758, 1943, May, p. 173).

توضح حادثة أخرى الخطر على سلامة البحارة في سفرهم عبر البحار، وهو ما ذكره النوخدة براك محمد عمر الطراح من أنه في موسم 1943-1944 بعد وصوله إلى بندر گوہ على ساحل الهند الغربي قرر العودة إلى الكويت وكانت ترافقه سفينة تعود ملكيتها إلى أحد أهالي قطر تحت قيادة النوخدة عبدالله الخال، وسفينة أخرى يقودها النوخدة عبدالوهاب القطامي، إلا أن القطامي قرر عدم استكمال الرحلة معهما والعودة إلى الهند خوفاً من عاصفة تدعى ضربة العجوز. وبعد أن قطع الطراح والخال مسافة 250 ميلاً داخل البحر شاهدا غواصة تحوم حولهما ولم يتعرفاها إن كانت ألمانية أو يابانية. فقام الطراح برفع علم الكويت الأحمر، في حين قام الخال برفع علم قطر الأحمر، إلا أن الغواصة وجهت مدافعها باتجاه السفينة الكويتية وأطلقت النار عليها لتتحطم السفينة وتصبح أشلاءً في البحر. وفي الوقت نفسه أطلقت الغواصة النار على السفينة القطرية، ولكن بسبب حملها الأخشاب لم تتعرض للغرق فسيح طاقم السفينة حولها حتى تمكنوا من ركوب قارب النجاة الصغير الذي كان في السفينة ومعروف باللهجة المحلية بالماشوة، مستعينين بالبوصله التي كانت بحوزتهم للنجاة. وبعد أربعة أيام من العناء وصلوا إلى القرب من ملوان على الساحل الهندي بعد أن أهلكهم التعب والجوع (الحجي، 2005، ص 330-331). الجدير بالذكر أن هذه الحادثة سجلت أيضاً في الوثائق البريطانية بالتفاصيل نفسها التي ذكرت بروزنامة الطراح لكن البريطانيين أضافوا معلومات أخرى عن طريق تقارير وردت من مالان (Malvan)، تشير إلى إنقاذ طاقم السفينة، التي تعرضت لإطلاق نار من قبل الغواصة الذين وصل عددهم إلى 35 رجلاً (IOR/R/15/2/730, 1942, April, pp. 5-6).

إن إجراءات السلطات البريطانية خلال سنوات الحرب أسهمت أيضاً في زيادة المخاطر والمتاعب على البحارة الكويتيين بسبب إغلاق البحرية الملكية البريطانية لبعض طرق التجارة

البحرية؛ مما أجبر البحارة الكويتيين على استخدام طرق أكثر خطورة وأطول مسافة. ذكر النوخذة عيسى العسوسى أنه سافر خلال سنوات الحرب من ميناء كاليكوت على ساحل الملبار وفي سفينته شحنة من الأخشاب كي يوصلها إلى بندر عدن، لكنه بدلاً من أن يبحر شمالاً من كاليكوت إلى بندر گوہ ثم يعبر البحر المفتوح إلى الساحل العماني ثم اليمني، قرر أن يبحر إلى الجنوب من كاليكوت ويتجه إلى الشمال الغربي في خط بحري كان من أطول المسافات التي قام بها نوخذة كويتي وسط البحر، ودامت الرحلة ثلاثة أسابيع حتى وصل إلى جزيرة سقطرة اليمنية. واصل بعدها الإبحار حتى رأس حافون الصومالي في أقصى الطرف الأفريقي الشمالي الشرقي، وهناك شاهد آثار سفينة شراعية ضربتها إحدى الغواصات الألمانية وتركت بحارتها الذين كان بعضهم حياً وبعضهم ميتاً على سطح البحر. لكن النوخذة عيسى العسوسى لم يستطع التوقف لإنقاذ ما يمكن إنقاذه على الرغم من أنه في طريقه إلى بندر عدن -الذي كان فيه قاعدة بحرية للجيش البريطاني خلال الحرب- تجنباً لتعرضه للمساءلة القانونية والعسكرية فضلاً عن وقوع تأخير وضرر عليه (الحجي، 2022، ص. 149).

تضخم أسعار حملات الحج والتغير في وسائل النقل

على الرغم من الظروف القاسية والمخاطر التي تكتنفها رحلات الحج في القرنين الماضيين فإن الكويتيين لم يترددوا في تسيير وتنظيم رحلات الحج براً وبحراً طوال مواسم الحج منذ بداية القرن التاسع عشر حتى منتصف القرن العشرين الميلادي عندما أصبحت طرق النقل والمواصلات لأداء مناسك الحج أكثر أماناً وسهولة بقدر أكبر مما قبل. على حد سواء كانت الكويت محطة ترانزيت لبعض حجاج بلدانها المجاورة خاصة للإيرانيين القادمين من مناطق وقرى مختلفة من بلادهم.

عمل أصحاب حملات الحج في السابق على تجهيز لوازم الحج من الإبل والخيام والمواد الغذائية وما يلزمهم من احتياجات طوال رحلتهم لأداء مناسك الحج قبل موعده بقرابة ثلاثين إلى أربعين يوماً (الرومي وآخرون، 2010، ص. 36-37). فكان طريق الحجاج من الكويت حتى الحجاز يتطلب المرور بثلاث محطات برية رئيسية. فقبل موعد الحج بوقت كافٍ كان الحجاج يتجمعون بالقرب من منزل صاحب حملة الحج أو خارج سور المدينة، وغالباً ما يكون التجمع في البداية في منطقة الشامية خارج السور، ومنها ينطلقون ويستمرون في المسير

حتى يصلوا إلى المحطة الأولى من محطات الحج، وهي الجهراء؛ للوقوف وأخذ قسط من الراحة. بعد ذلك يتوجه الحجاج من الجهراء إلى منطقة حفر الباطن، التي تعتبر محطة الوقوف الثانية بالنسبة إلى الحجاج. خلال توقفهم في منطقة حفر الباطن يقوم أصحاب الحملات عادةً بشراء ما يلزم من احتياجات ناقصة لاستكمال الرحلة. يستمر بعد ذلك الحجاج في المسير إلى منطقة بريدة في السعودية وهي المحطة الثالثة للحجاج للاستراحة. خلال وجود الحجاج في منطقة بريدة يقوم بعض أصحاب حملات الحج بالاستبدال بإبلهم إبلاً جديدة حتى تكون قادرة على استكمال الرحلة. في المحطة الثالثة يقسم الحجاج إلى مجموعتين، الأولى: حجاج المدينة والثانية حجاج مكة؛ حيث يسلك حجاج مكة طريقاً من بريدة إلى مكة، في حين يسلك حجاج المدينة طريقاً من بريدة إلى المدينة (الرومي وآخرون، 2010). ومما يستدعي الانتباه أنه خلال سنوات الحرب لم يتغير خط سير الحج من الكويت إلى مكة أو من الكويت إلى المدينة؛ حيث استمر الحجاج في استخدام الطريق المعتاد الذي كانوا يستخدمونه قبل اندلاع الحرب. وعند مقارنة المدة الزمنية المستغرقة للرحلة من الكويت إلى مكة قبل الحرب وفي أثناءها باستخدام الإبل، نجد أن المدة الزمنية في كلتا الفترتين لم تتغير (IOR/L/PS/12/3758, 1943, Aug, p. 157).

وحول تكلفة أداء مناسك الحج للفرد خلال ثلاثينيات القرن الماضي يذكر الحاج الملا عبدالقادر محمد السرحان -الذي قام بأداء مناسك الحج في عام 1936- أن التكلفة على ظهور الإبل مع حملة شايح الشايحي كانت تقدر قيمتها بين 80 و90 روبية تقريباً (الرومي وآخرون، 2010، ص. 163). أما الحاج يوسف فرج سعيد بن سالم العميري؛ فيشير إلى أن تكلفة قيمة أداء مناسك الحج للفرد في خمسينيات القرن الماضي وصلت إلى نحو 35 روبية (الرومي وآخرون، 2010، ص. 330). يتضح لنا من ذلك أن تكلفة قيمة أداء مناسك الحج للفرد في الكويت في فترة الثلاثينيات والخمسينيات كانت متفاوتة.

أما فيما يتعلق بتكلفة أداء مناسك الحج خلال فترة الحرب؛ فقد زادت الأسعار بشكل لافت. واستحدثت وسيلة نقل السيارات التي توفر الوقت وتقلل عناء السفر بالوسيلة المعروفة، وهي ركوب الأبل التي اعتادها الكويتيون وغيرهم خلال عقود من الزمن، ومن ثم؛ يلاحظ أن الطلب على استخدام السيارات (العادية / الهاف لوري) في عملية نقل الحجاج بدلاً من استخدام الإبل قد ازداد بشكل ملحوظ إبان فترة الحرب. وقد بلغ في عام 1942 سعر مقعد في حافلة نقل تتسع لعشرين راكباً ذهاباً وعودة في رحلة من الكويت إلى مكة ثم إلى المدينة

ومن ثم رجوعاً إلى الكويت 1500 روبية. وقد جذبت هذه الأسعار المرتفعة أصحاب الحافلات في كل من البصرة وبغداد؛ مما أدى إلى وصول مركبات إضافية إلى الكويت؛ وهو ما تسبب في انخفاض الأسعار؛ لتصل تكلفة الحاج في مقعد بالحافلة نفسها إلى 750 روبية (IOR/L/PS/12/3758, 1942, Nov, p. 211).

وفي عام 1943 بلغت تكلفة الحاج على متن حافلة تتسع لعشرة أشخاص في رحلة من الكويت إلى مكة ثم المدينة ومنها رجوعاً إلى الكويت نحو 4000 روبية. في حين كانت تكلفة الحاج على متن سيارة تتسع لخمس أشخاص نحو 5000 روبية. وهذه الأسعار لا تتضمن طعام الحاج أو تكاليف إقامته في أثناء التوقف في المدن المقدسة (مكة، المدينة). لقد أسهم ارتفاع أسعار تكلفة الحج باستخدام السيارات إلى صعود أسعار السيارات الكبيرة في الكويت. فعلى سبيل المثال، بيعت سيارة الكولونيل ديكسون (Colonel H.R.P Dickson) موديل 1933 بقيمة 30000 روبية، وسيارة أخرى من نوع دوج بيعت بقيمة 64000 روبية واثنان من نوع هاف لوري بقيمة 150000 روبية (IOR/L/PS/12/3758, 1943, Nov, p. 134).

أما سعر تكلفة أداء مناسك الحج للفرد بوساطة الإبل خلال سنوات الحرب؛ فلم تكن منخفضة؛ إذ بلغت 1200 روبية في عام 1943 (IOR/L/PS/12/3758, 1943, Aug, p. 156). ويعزى ارتفاع الأسعار بهذا الشكل إلى سببين رئيسيين؛ هما صعود أسعار الإبل من جانب وزيادة تكلفة المواد الغذائية وارتفاع أسعار جلود الماعز والحبال والدلاء الجلدية وغيرها من مستلزمات الإبل من جانب آخر (IOR/L/PS/12/3758, 1943, Aug, p. 156) ويرجح أن أهم الأسباب التي أدت إلى ارتفاع أسعار الإبل في تلك الفترة شراء القوات البريطانية الموجودة في العراق لكميات كبيرة منها؛ من أجل استخدامها في عملية النقل والتحميل (دشقي والحبيب، 2025، ص ص. 24-25). أما زيادة أسعار المواد الغذائية؛ فكانت بسبب القوانين التي وضعتها السلطات البريطانية المعروفة بـ "تشريعات طوارئ الحرب" على عملية نقل البضائع من الهند إلى الخليج العربي، وهو ما سبق التطرق له بشيء من التفصيل.

في نهاية المطاف أثرت القيود التي فرضها البريطانيون على دول الخليج العربية وإيران بشأن أداء مناسك الحج على أعداد الحجاج بشكل كبير خلال سنوات الحرب وتحديداً خلال السنوات الثلاث الأولى. تشير الوثائق إلى أنه في عام 1943 ازداد أعداد الحجاج بشكل غير

اعتيادي بسبب رفع بريطانيا للقيود التي كانت قد فرضتها على مناسك الحج؛ إذ تذكر التقديرات أن عدد الحجاج الإيرانيين القادمين من بلادهم إلى الكويت في العام نفسه بلغ 8000 حاج، وهذا العدد يعتبر مؤشراً واضحاً على زيادة كبيرة عند مقارنته بأعداد الحجاج في السنوات الماضية قبل تلك الظروف الاستثنائية (IOR/L/PS/12/375, November 1943, p.134). قام الحجاج الإيرانيون بدفع مبالغ ضخمة لأداء مناسك الحج. ففي أول موسم الحج بلغت قيمة تكلفة الحاج 1000 روبية وفي وسط الموسم وآخره بلغت تكلفة الحاج 5000 روبية. ويرجع سبب هذا التضخم إلى ارتفاع تكاليف النقل؛ إذ بلغت أجرة السائق الذي كان ينقل الحجاج ويعود في المرة الواحدة 2000 روبية، في حين بلغت أجرة العامل الذي يتولى تنظيف السيارة والعناية بها 500 روبية (الحمداني، 2010، ص. 129).

تغير موقف بريطانيا التضامني من المجلس التشريعي عام 1938

قبيل اشتعال فتيل الحرب بأشهر قليلة ظهرت حركات إصلاحية تزامنية في ثلاث إمارات من إمارات الخليج العربي وهي الكويت والبحرين ودبي، تطالب بالعديد من الإصلاحات كان من ضمنها المشاركة الشعبية في إدارة شؤون بلادهم.

فيما يخص إمارة الكويت التي هي جل اهتمام هذه الدراسة، كان هناك العديد من المعطيات الداخلية والخارجية التي أسهمت بشكل مؤثر في ظهور الحركة الإصلاحية ثم في رفع سقف المطالب الشعبية من قبل مجموعة من الشباب أطلق عليهم مسمى "الكتلة الوطنية"، التي تركزت على طبقتي التجار والمثقفين (الغزالي، 2007، ص ص. 25-26).

تضامنت بريطانيا مع هذه الحركة الإصلاحية في بداية ظهورها، ولكن مع تزايد التوتر الدولي الذي أدى إلى نشوب الحرب، إلى جانب خشيتها على مصالحها في الكويت ومنطقة الخليج تحول موقفها ضد هذه الحركة؛ ومن ثم سعت إلى إفشالها، خاصة أن بريطانيا كانت على دراية باحتمالية وقوع الحرب؛ وبدأت في وضع تشريعات طوارئ الحرب لدول الخليج العربي منذ أكتوبر عام 1938 (IOR/L/PS/12/3889, 1938, Oct, p. 556).

مع بداية ظهور الحركة الإصلاحية في الكويت تخوفت بريطانيا من أن تستغل إذاعات الدول المنافسة لها وتحديداً إذاعة باري الإيطالية أخبار هذه الحركة واستخدامها كدعاية مناهضة ضد بريطانيا بمنطقة الخليج العربي (IOR/R/15/1/468, 1938, April, p. 40). فضلاً

عن ذلك، سعت بريطانيا إلى عدم تفاقم الوضع في الكويت الذي قد يدفع الساخطين على حكومة الكويت إلى طلب المساعدة من العراق؛ ومن ثم، قد يؤدي ذلك إلى تأثر مصالح بريطانيا ونفوذها في الكويت، خاصة مع تناول عدد من الصحف العراقية -كصحيفة السجل وصحيفة الزمان وغيرهما- مطالب الحركة الإصلاحية في الكويت بشكل تفصيلي (IOR/R/15/1/468, 1938, April, p. 1; IOR/R/15/1/468, p. 7). ودعمت عدة صحف؛ مثل صحيفة الاستقلال، مطالب الحركة الإصلاحية في الكويت، وطالبت بضم الكويت للعراق إذا لم يستجب حاكم الكويت لمطالب الحركة الإصلاحية بادعاء أن إمارة الكويت منطقة عراقية وجزء لا يتجزأ من بلادهم (IOR/R/15/1/468, 1938, April, p. 20). علفت صحف أخرى أيضاً على عدد من الحوادث التي حصلت في الكويت خلال تلك الفترة؛ مثل حادثة اعتقال المعارض محمد البراك وضربه، وذلك من أجل تأجيج الوضع في الكويت (IOR/L/PS/12/3894A, 1938, June, p. 293).

على ضوء هذه الأحداث والتطورات رأت الحكومة البريطانية ضرورة الضغط على الشيخ أحمد الجابر لاحتواء الحركة الإصلاحية؛ واتضح هذا الأمر من خلال المراسلات بين الشيخ أحمد الجابر وكل من المقيم السياسي البريطاني في بوشهر السير ترينشارد فاوول (Sir Trenchard Fowel)، والوكيل السياسي البريطاني في الكويت دي غوري (De Gaury) (IOR/R/15/1/468, 1938, April; IOR/R/15/1/468; 1938, June pp.42-44). وتتضمن هذه المراسلات تحذيراً من أنه إذا لم يتحرك لإصلاح إدارته فإن بريطانيا ستدخل لتشكيل مجلس (IOR/R/15/1/468, 1938, June, p.47). فضلاً عن ذلك قام الوكيل السياسي البريطاني في الكويت دي غوري بتحذير الشيخ أحمد من رفضه توسيع المشاركة الشعبية، وهو أمر قد يسفر عنه وضعه على قائمة الحكام المستبدين، من وجهة نظر بريطانيا (العتيبي، 2010، ص. 38).

ومن أجل تقديم المزيد من التضامن للحركة الإصلاحية في الكويت التقى الوكيل السياسي البريطاني في الكويت دي غوري الشيخ عبدالله السالم في مخيم ربيعي بمنطقة عريفجان أكثر من مرة وتباحثا في إمكانية تشكيل مجلس تشريعي بوساطة انتخابات حرة ومساعدة الحركة الإصلاحية في إبراز مطالبها بدلاً من العمل السري (الصباح، 1988، ص. 148). كما زار الوكيل السياسي البريطاني في الكويت اثنين من المتعاطفين مع الحركة الإصلاحية، وهما سلطان الكليب وراشد عبدالغفور، وأوعز إليهما بأن الحاكم سيستجيب لمطالب الإصلاحيين إذا تقدموا بها إليه، وأبلغهما أن بريطانيا ستقف مع مطالب الإصلاح (العتيبي، 2010، ص. 42).

يتضح مما سبق أن الحكومة البريطانية كانت متضامنة مع الحركة الإصلاحية في الكويت وكانت تضغط على الشيخ أحمد الجابر بشكل كبير للموافقة على مطالب الحركة. وفي الوقت نفسه ندرك أن بريطانيا كانت تتخوف من أن تُستغل هذه الحركة من قبل الدول الأخرى وتستفيد منها من أجل تحقيق أهدافها الاستعمارية خاصة مع زيادة التوتر الدولي والإقليمي خلال تلك الفترة.

وافق حاكم الكويت على مطالب الحركة الإصلاحية وجرّت انتخابات لاختيار أعضاء المجلس التشريعي، فاز فيها 14 شخصاً بعضوية المجلس (IOR/R/15/1/468, 1938, July, p. 70). عقد المجلس التشريعي الأول جلسته الأولى في 2 يوليو 1938، ووضع مسودة قانون أساسي ينظم أعماله ويكون بمثابة دستور يضم خمس مواد (IOR/L/PS/12/3894A, 1938, July, pp. 261-262). وقد نصت المادة الثالثة على أنه: "لا يعتبر تجديد المعاهدات والتراخيص والاحتكارات داخلية أم خارجية أو عقدها شريعاً إلا إذا أقرها المجلس". ونصت المادة الخامسة على أن: "يتولى السلطة التنفيذية في الكويت رئيس المجلس التشريعي" (IOR/L/PS/12/3894A, 1938 July, p.262).

رأت بريطانيا أن المادتين الثالثة والخامسة من مسودة القانون المقترحة من أعضاء المجلس تعطيان المجلس سلطة اعتماد الاتفاقيات والمعاهدات، وأن هذا الأمر يعطي المجلس سلطة أكثر من اللازم. بمعنى أن بريطانيا ستجبر على التعامل مع سلطتين متعارضتين هما المجلس والحاكم؛ ومن ثم اعتبرت أن هذا الأمر يهدد مصالحها بشكل مباشر (IOR/L/PS/12/3894A, Sep, p.180)، كما تخوفت بريطانيا من أن يظهر المجلس في المستقبل القريب ميولاً قومية قد تسبب في التأثير على مصالحها في الكويت ومنطقة الخليج (IOR/LL/PS/12/3894A, 1938, July, p. 258).

حاول الشيخ عبدالله السالم طمأنة الوكيل السياسي البريطاني في الكويت دي غوري بأنه ستكون هناك فترة انتقالية لمدة عام واحد من نشر الدستور تتيح لبريطانيا الاعتراض على بعض المحاور أو تقديم اقتراحات أو تعديلات أخرى (العتيبي، 2010، ص.39). غير أن محاولة الشيخ عبدالله طمأنة الوكيل لم تنجح خاصة بعد إقدام الشيخ أحمد الجابر على منح المجلس التشريعي كل عائدات النفط لشهر ديسمبر (الجاسم، 1997، ص. 172)، ورفض المجلس منح بريطانيا امتياز تنقيب النفط في جزيرة فيلكا (العتيبي، 2010، ص. 48)، وقيامه في بحث تفاصيل بعض الامتيازات الممنوحة لشركات بريطانية (العتيبي، 2010).

إن تدخل المجلس التشريعي بشكل مباشر في الاتفاقيات والمعاهدات أثار تخوف بريطانيا بشكل واسع من أن ذلك قد يصاحبه تأثير على مصالحها في الكويت بشكل خاص ومنطقة الخليج بشكل عام. إضافة إلى ذلك كان الوضع الدولي متوتراً إلى حد لا يستهان به، وكان من المتوقع حدوث حرب عالمية في أي لحظة؛ مما قد يدفع بريطانيا إلى توقيع معاهدة أو استغلال أرض أو غيرها من الفرص التي قد تساعدها خلال الحرب، ويقف المجلس التشريعي حجر عثرة أمام الحصول عليها. نتيجة لذلك تحول موقف بريطانيا التضامني مع ضرورة وجود المجلس إلى رافض لوجوده، ولم تعترض على حل الشيخ أحمد الجابر للمجلس التشريعي الأول والدعوة إلى انتخابات أخرى (الجاسم، 1997، ص ص. 177-179). كما أيد الوكيل البريطاني دي غوري حل المجلس التشريعي الثاني من قبل الشيخ أحمد الجابر في 7 مارس 1939 (العتيبي، 2010، ص. 48).

إذا ما قارنا بين الحركة الإصلاحية في الكويت والحركة الإصلاحية في إمارة دبي، نجد أن بريطانيا تضامنت في البداية مع ظهور الحركتين وأسهمت بشكل واضح في الدفع نحو تشكيل المجالس التشريعية في الإمارات. لكن بعد مطالبة أعضاء المجلسين بمراجعة الاتفاقيات السابقة والإصرار على عدم توقيع أي اتفاقيات جديدة إلا من خلال موافقتهم انقلب موقف بريطانيا التضامني لوجودهما إلى تأييد حلّهما؛ بسبب تخوفها من أن يؤثر كل من المجلسين على الاتفاقيات السابقة المبرمة مع بريطانيا أو تحسباً من أن يمنع توقيع اتفاقيات جديدة وفقاً لأجندتها الخاصة؛ مما ينعكس عليها بشكل سلبي في المنطقة، ولا سيما مع توتر الوضع الدولي والتخوف من وقوع حرب عالمية ثانية (الرميحي، 1975).

الخاتمة

خضعت بعض مشيخات منطقة الخليج، بما فيها إمارة الكويت، لتحديات جديدة نتيجة وقوع الحرب العالمية الثانية التي أسفرت عن بعض التأثيرات والانعكاسات على الأوضاع السياسية والاقتصادية والخدمات الداخلية.

دفعت الكويت ضريبة وقوعها تحت التاج البريطاني وارتباط مصالحها السياسية والاقتصادية معها في حقبة زمنية حساسة، خاصة مع بداية تغير النظام الاقتصادي وطور الانتقال من مرحلة الإمارة إلى الدولة وما صاحبه من تغيرات سياسية داخلية في الكويت وجاراتها.

على الرغم من أن الكويت لم تكن طرفاً مباشراً في الحرب فإن ارتباط اقتصادها بالدرجة الأولى مع موانئ المحيط الهندي ومناطقه التي كانت -تحديداً- تحت الاستعمار البريطاني إلى جانب ارتباطها السياسي مع البريطانيين - جعلها تتأثر بهذه الحرب فور انطلاق شرارتها.

تأثرت الأوضاع الداخلية في الكويت بعد سن البريطانيين قوانين تشريعات طوارئ الحرب بشكل مباشر، وتمثل ذلك في جوانب متعددة، من أبرزها:

- إعادة تنظيم الخدمات البريدية للرسائل وفرض قيود رقابية على الرسائل الداخلة والخارجة.
- تذبذب أسعار السلع الغذائية وارتفاعها وصعوبة توفيرها.
- تبدل خط سير ملاحه سفن السفر الكويتية التجارية.
- تفاوت تكلفة مناسك الحج ووسائل نقل الحجاج.
- تغير الموقف البريطاني السياسي من المجلس التشريعي.

المراجع

- الجاسم، نجاة. (1997). *التطور السياسي والاقتصادي للكويت بين الحربين 1914-1939 م* (ط.2). د.ن. جمال، محمد عبد الهادي. (2006). *تاريخ الخدمات البريدية في الكويت* (ط.3). مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- جمال، محمد عبد الهادي. (2015). *جعفر حيدر آل رشيد ستة أشهر في مكتب بريد الكويت عام 1944 م*. مجلة البوسطة، 37، 20-25.
- الحجي، يعقوب. (2000). *روزنامة النوخدة ناصر يوسف الحجي*. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الحجي، يعقوب. (2005). *نواخذة السفر الشراعي في الكويت* (ط.3). مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الحجي، يعقوب. (2006). *روزنامة النوخدة علي حسن بن نخي*. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الحجي، يعقوب. (2009). *روزنامة النوخدة عبدالله عبدالعزيز البراك*. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الحجي، يعقوب. (2021). *روزنامة النوخدة علي حسين العسوسي*. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الحجي، يعقوب. (2022). *الكويتيون والبحر تاريخ وحكايات*. مركز البحوث والدراسات الكويتية.
- الحمداني، طارق. (2010). *أخبار الخليج في مجلتي لغة العرب والعرب الهندية*. بيت الوراق.
- دشتي، عيسى، والحبيب، محمد. (2025). *دور الكويت في دعم الحلفاء خلال الحرب العالمية الثانية 1939-1945 م* والانقسام الشعبي حول موقف الشيخ أحمد الجابر تجاه تلك القضية. مجلة كلية الآداب جامعة الإسكندرية، 75 (119)، 1-53.

- الرميحي، محمد. (1975). حركة 1938 الإصلاحية في الكويت والبحرين ودبي. مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، 1 (4)، 29-68. <https://doi.org/10.34120/jgaps.v1i4.371>
- الرومي، عدنان، والمسباح، صالح، والشطي، خالد. (2010). حملات الحج الكويتية عبر التاريخ. دن.
- الزعابي، علياء، والعمرى، ثابت. (2023). الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل المتصالح خلال الحرب العالمية الثانية 1358-1364/ 1939-1945. مجلة المؤرخ المصري، 2023، يناير (62).
- الشايح، عبدالعزيز. (2012). أصداء الذاكرة. ذات السلاسل.
- الصباح، ميمونة. (1988). الكويت في ظل الحكومة البريطانية. دن.
- عبدالمغني، خالد. (2016). البريد إلى فلسطين من الانتداب إلى الاحتلال 1917-1947م. مجلة البوسطة، 28، 2-7.
- عبدالمغني، خالد. (2020). رقابة البريد في الخليج إبان الحرب العالمية الثانية. مجلة البوسطة، 42، 2-11.
- عبدالمغني، خالد. (2008). مسارات البريد أثناء الحرب العالمية الثانية. مجلة البوسطة، 10، 14-15.
- العتيبي، فيحان. (2010). الحراك السياسي والصراع الديمقراطي في الكويت 1921-1990م. ذات السلاسل.
- الغزالي، صلاح. (2007) الجماعات السياسية الكويتية في قرن 1910-2007م. دن.
- مقابلة أجراها المذيع رضا الفيلي مع النوخدة عيسى يعقوب بشارة. (2021). برنامج شخصيات كويتية ج. 2. <https://www.youtube.com/watch?v=4WB8qqPFmZ4>
- الوزان، فيصل. (2020). دائرة تموين الأطعمة وشركة تموين الأقمشة المحدودة في كويت الأربعينات. مجلة رسالة الكويت، 72، 10-20.
- Donaldson, N. (1975). The postal agencies in Eastern Arabia and The Gulf. Harry Hayes.
- IOR/L/PS/12/371.
- IOR/L/PS/12/375.
- IOR/L/PS/12/791.
- IOR/L/PS/12/3758.
- IOR/L/PS/12/3889.
- IOR/L/PS/12/3894A.

IOR/L/PS/12/4505.

IOR/R/15/1/468.

IOR/R/15/2/191.

IOR/R/15/2/712.

IOR/R/15/2/730.

IOR/R/15/2/758.

د. عيسى حسين أحمد دشتي، أستاذ مشارك، قسم الدراسات الاجتماعية، كلية التربية الأساسية، الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب. دكتوراه في فلسفة التاريخ الحديث من قسم التاريخ في جامعة بانغور (Bangor University) في المملكة المتحدة، 2018. متخصص في تاريخ العراق الحديث والمعاصر. له العديد من المقالات العلمية حول تاريخ العراق والكويت والخليج العربي، وكتاب من أربعة أجزاء حول الكويت في الصحافة البريطانية خلال القرنين التاسع عشر والعشرين.

eh.dashti@paaet.edu.kw

د. محمد إبراهيم الحبيب، معلم في وزارة التربية، دولة الكويت. دكتوراه من قسم التاريخ بكلية الآداب في جامعة رويال هولوي لندن (Royal Holloway University)، المملكة المتحدة، 2017. متخصص في تاريخ الخليج الحديث والمعاصر، ومهتم في عدة موضوعات، منها: حركة الهجرات في منطقة الخليج العربي. الأقليات والمجموعة الإثنية في منطقة الخليج العربي. تجار الكويت وعلاقتهم التجارية بمنطقة الخليج وما وراءها. سير شخصيات كويتية. حركة تجارة السلاح في منطقة الخليج العربي. تاريخ الكويت ومنطقة الخليج العربي. شارك في ورقات بحثية في مؤتمرات محلية ودولية ونشر بعض الكتب والمقالات العلمية باللغتين العربية والإنجليزية.

m_e_alhabib@hotmail.com