

معضلات تجارة الكويت الخارجية في النصف الأول من القرن العشرين (١٩١٨ - ١٩٤٥ م) (*)

د/ نوال خلف نعمة حبيب النعمة
دكتوراه في التاريخ الحديث
كلية الآداب جامعة القاهرة

الملخص:

تناولت الدراسة الدور الذي لعبته الكويت كبلد تجاري يعتمد على حرفة الاستيراد والتصدير براً وبحراً، فعن طريق البحر كان أسطولها السفار يقوم بإحضار مختلف البضائع الاستهلاكية والغذائية من موانئ ساحل الهند والخليج العربي؛ ليعاد تصدير جزء منها بحراً إلى الموانئ القريبة، والجزء الأكبر يعاد تصديره براً إلى بادية نجد وحائل والقصيم بواسطة القوافل، حتى أضحت محطة مهمة للقوافل التجارية.

وقد أصبح هذا النشاط التجاري يشكل عائداً اقتصادياً كبيراً، ودخلًا مالياً للكويت حكماً ومحكومين، لكنها لم تنعم بهذا الانتعاش الاقتصادي طويلاً حتى عصفت به العديد من الأزمات ساعدت في كساد التجارة الكويتية آنذاك؛ أولها أزمة الجمارك بين الكويت والسعودية، والتي عرفت بأزمة المسابله حين منع ابن سعود رعاياه من التجارة مع تجار الكويت، والتي تأثرت بها أسواق الكويت كثيراً، فأصبحت تلك الفترة من أسوأ الفترات التي مرت بها العلاقات بين حكومتي الكويت ونجد.

كما تناولت نمو وانتشار نشاط التهريب بين الكويت وجاراتها مثل تجارة تهريب الأسلحة والذهب، والمواد الاستهلاكية كنتيجة حتمية لكساد تجارة الترانزيت التي اعتمد عليها اقتصاد الكويت بسبب توقف تجارة المسابله، وأخيراً تطرقت الدراسة إلى ظهور اللؤلؤ الصناعي، وفقدان اللؤلؤ الطبيعي لأهميته كمعدن ثمين وجوهر من الدرجة الأولى، واحتضار حرفة الغوص على اللؤلؤ، كما تناولت الأزمة الاقتصادية العالمية، والتي أصابت تجارة الكويت بالشلل نتيجةً لكساد التجاري، وهبوط الأسعار في العالم أجمع.

(*) مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة المجلد (٨٢) العدد (٧) أكتوبر ٢٠٢٢.

الكلمات المفتاحية:

Abstract

The study was titled “The Dilemmas of Kuwait’s Foreign Trade in the First Half of the Twentieth Century (1918-1945), in which it deals with the role played by Kuwait as a trading country that depends on the trade of import and export by land and sea. The coast of India and the Arabian Gulf; part of it is re-exported by sea to nearby ports, and the bulk of it is re-exported by land to Badia Najd, Hail and Qassim.

This commercial activity has become a great economic return and financial income for Kuwait, rulers and ruled, but it did not enjoy this economic recovery for a long time until it was afflicted by many crises that helped in the stagnation of Kuwaiti trade at the time. The first of these was the customs crisis between Kuwait and Saudi Arabia, which was known as the dispute crisis when Ibn Saud prevented his subjects from trading with Kuwait’s merchants, which affected Kuwait’s markets greatly, and that period became one of the worst periods in the relations between the governments of Kuwait and Najd.

It also dealt with the growth and spread of smuggling activity between Kuwait and its neighbors, such as the smuggling trade in arms, gold, and consumer goods as an inevitable result of the stagnation of the transit trade on which the Kuwaiti economy relied due to the suspension of the masaba trade. The first, and the dying craft of pearl diving, then dealt with the global economic crisis, which paralyzed Kuwait's trade as a result of the commercial recession and the decline in prices worldwide.

Keywords:

ظل التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدول العربية في وضع التهميش حتى قام عدد من الباحثين في البلدان العربية في العقود الأخيرة بتسليط الضوء على التاريخ الاجتماعي والاقتصادي لهذه الدول، وقد استهدفت من هذا البحث دراسة جانب من التاريخ الاقتصادي للكويت خلال فترة تمتد زهاء السبعة وعشرين عاماً، دراسة تاريخية طبقاً لمنهج البحث التاريخي. وفي بحثي هذا الذي يحمل عنوان "معضلات تجارة الكويت الخارجية في النصف الأول من القرن العشرين (١٩١٨ - ١٩٤٥م)" حاولت تغطية أهم المعضلات التي أثرت على تجارة الكويت الخارجية في النصف الأول من القرن العشرين وعلاقاتها الاقتصادية بجاراتها.

ويبدأ البحث بالقسم الأول والذي يحمل عنوان "مشكلة الجمارك بين نجد والكويت ١٩٢١-١٩٤٢م"، وتناولت فيه مشكلة المسابلة- التبادل التجاري- بين الكويت ونجد، والتي تعد من أهم المشكلات التي أثرت على العلاقات الكويتية- السعودية قرابة العشرين عاماً، والمحاولات العديدة التي بذلت لرأب الصدع بين البلدين قام بها العديد من الوسطاء من الطرفين لإعادة العلاقات التجارية إلى سابق عهدها، ونجحت هذه المحاولات بتوقيع اتفاقية تجارية بين الطرفين في عام ١٩٤٢م لتنظيم التجارة بين البلدين. أما القسم الثاني والذي حمل عنوان "انتشار نشاط تجارة التهريب بين الكويت وجاراتها" فقد تحدثت فيه عن الأثر الكبير الذي نتج عن الحصار السعودي على الكويت، ومحاولات التجار الكويتيين إنعاش التجارة عن طريق انتشار تجارة التهريب بأشكالها المختلفة (الأسلحة- الذهب- المواد الاستهلاكية)، بينما تناول القسم الثالث وهو بعنوان "تدهور حرفة الغوص على اللؤلؤ وكساد الثلاثينيات" تدهور حرفة الغوص على اللؤلؤ نتيجة لعاملين مهمين؛ أولهما: ظهور اللؤلؤ الصناعي في اليابان ومنافسته للؤلؤ الطبيعي في الأسعار، وتناسق اللون والشكل مما أفقده قيمته وأهميته كجواهر من الدرجة الأولى، وثانيهما: الكساد الكبير، والذي طالت نتائجه جميع جوانب الحياة في

الكويت والعالم أجمع. وأخيراً جاء القسم الرابع والذي يحمل عنوان "الصراع البريطاني الأمريكي على نفط الكويت"، والذي تناولت فيه تنافس الدول الكبرى في عمليات البحث عن النفط في أرض الكويت، والصراع بينها حول من يستأثر بخيرات هذا المعدن النفيس.

وفي سبيل جمع المادة العلمية، قمت بالعديد من الزيارات الميدانية لمؤسسات الدولة، مثل "الإدارة العامة للجمارك- غرفة تجارة وصناعة الكويت... إلخ"، و المكتبات العلمية مثل "مركز البحوث والدراسات الكويتية- المكتبة الوطنية- مكتبة جامعة الكويت... إلخ"، كما اعتمدت على العديد من المصادر الأصلية العربية مثل كتاب لوريمر ج ج، دليل الخليج بقسميه التاريخي والجغرافي، أما غير العربية مثل وثائق وزارة الهند، ووثائق وزارة الخارجية البريطانية. وأخيراً وليس آخراً، الحمد لله الذي أمدني بعونه، وزادني من فضله، وحبب إلي طلب العلم، ووفقتي لإنجاز هذا البحث.

معضلات تجارة الكويت الخارجية في النصف الأول من القرن العشرين (١٩١٨-١٩٤٥م)

منذ نشأة الكويت وهي بلد تجاري يعتمد على حرفة الاستيراد والتصدير براً وبحراً، فعن طريق البحر كان أسطولها السفار يقوم بإحضار مختلف البضائع الاستهلاكية والغذائية من موانئ ساحل الهند والخليج العربي ليعاد تصدير جزء منها عن طريق البحر إلى الموانئ القريبة، أما الجزء الأكبر فيعاد تصديره عن طريق البر بواسطة القوافل إلى بادية نجد وحائل والقصيم حتى أضحت الكويت محطة مهمة للقوافل التجارية، لكنها لم تنعم بهذا الانتعاش الاقتصادي طويلاً إذ عصفت به عدة أزمات، أهمها:

* مشكلة المسابلة وحصار الكويت اقتصادياً

جعل موقع الكويت الجغرافي على رأس الخليج العربي منها المرفأً الطبيعي الوحيد لأراضي نجد وحائل، ومخزناً للبضائع الواردة من البلاد الأجنبية، والتي تشحن إلى بدو الصحراء لتزويدهم بمختلف السلع التي يحتاجونها، كما كانت مركزاً تجارياً لسكان وسط الجزيرة العربية الذين كانوا يأتونها لشراء لوازمهم، وتصريف منتجاتهم كالصوف والسمن والجلود^(١)، فقد كان نصف واردات نجد الجنوبية يأتي عن طريق الإحساء، بينما كان النصف الآخر موزعاً بالتساوي بين الكويت ومرافئ الحجاز^(٢).

وكانت حركة القوافل التي تنطلق من الكويت إلى بادية نجد وحائل والقصيم منذ حكم الشيخ مبارك الصباح حتى عهد الشيخ أحمد الجابر الصباح تُعرف باسم "المسابلة"، وعُرف الأعراب الذين كانوا يفدون إلى الكويت لشراء ما يحتاجونه من المواد الغذائية والأقمشة المختلفة بالأجل، ثم يعودون إلى بلادهم لبيعها هناك، وفي الربيع يرجعون بمنتجات أغنامهم وإبلهم لبيعها في الكويت، ودفع ما عليهم من ديون من دون فوائد باسم "بالمسابلين"^(٣).

تعود مشكلة المسابلة إلى ما قبل الحرب العالمية الأولى، عندما اكتشف ابن سعود أن موانيه ومناذه البحرية في العقير والقطيف والجبيل لا يمكنها مضاهاة الميناء الكويتي الحر، إضافةً إلى قيام أعداد كبيرة من أهل نجد بممارسة التجارة مع الكويت دون الالتزام بسداد الرسوم الجمركية المستحقة عليهم مما دفع ابن سعود للإبراق إلى شركة الملاحة التجارية البريطانية الهندية لإرسال سفنها إلى موانيه مباشرة، إلا أن تلك المحاولة لم تثمر رغم محاولات كوكس-الوكيل السياسي البريطاني في الخليج- مساعدته عن طريق اقتراح تنظيم خدمة موانيه بواسطة باخرة فرعية من البصرة، وإجبار المشتغلين في تجارة الاستيراد إلى نجد على الاتفاق مع شركة الملاحة البريطانية الهندية في بومباي وكراتشي على إرسال بضائعهم بالسفن الكبيرة إلى البحرين، لتقوم السفن الصغيرة بنقلها إلى الموانئ السعودية في مرحلة تالية.

بيد أن هذا لم يمنح ابن سعود الفرصة لمنافسة الكويت؛ وذلك لأن سكان نجد كانوا يفضلون المسابلة مع الكويت بسبب عدم وجود مراكز جمركية بين نجد والكويت تجبرهم على دفع الرسوم الجمركية على هذه البضائع، كما أن امتداد الصحراء بينهما جعل مهمة ابن سعود في تعقبهم، وتحصيل الرسوم الجمركية منهم صعبة، ولما تأكد من عدم جدوى محاولاته في جذب التجارة البحرية إلى موانئه طلب من "كوكس" التدخل لدى الشيخ جابر المبارك لتمكينه من تحصيل الرسوم الجمركية الواردة إلى نجد من الكويت لصالحه^(٤)، ولكن الشيخ جابر المبارك أجابه بأن البضائع التي تصل إلى الكويت تخص التجار الكويتيين، وأن أهالي نجد يشترون ما يحتاجون إليه منهم مباشرة، وغالبيتهم يشترون بالأجل، وإذا ما كان ابن سعود يفكر في جعل رسم على تجار نجد فعنده بنادر مخصوصة لذلك^(٥).

غير أن المشكلة عادت للظهور من جديد في عهد الشيخ سالم عندما أرسل ابن سعود عماله لتحصيل "الزكاة" من قبيلة العوازم بشكل أثار حفيظة الشيخ سالم مما دفعه للاحتجاج على ذلك لدى الوكيل السياسي في الكويت "السير هاملتون"، وعلى إثر ذلك بادر ابن سعود بالاعتذار معللاً هذا التصرف بأنه تصرف شخصي من عماله^(٦).

ولم تلبث المشكلة أن ظهرت من جديد في عهد الشيخ أحمد الجابر "١٩٢١ - ١٩٥٠م" عندما قام ابن سعود بمنع رعاياه من المسابلة مع تجار الكويت في محاولة منه لإنعاش موانئه النجدية، خصوصاً وأنه كان بحاجة شديدة إلى أموال يستعين بها على تنظيم إدارته الناشئة في وقت كانت فيه خزائنه خاوية بسبب انقطاع المساعدات المالية البريطانية عنه، فضلاً عن حروبه في الجزيرة العربية، وما ترتب على الأزمات الاقتصادية العالمية من تأثير على مواسم الحج^(٧)، فأرسل إلى حاكم الكويت يخبره بأنه اضطر لاتخاذ هذا الإجراء لصعوبة جمع ضرائب الواردات عند الحدود الصحراوية بين نجد والكويت، إلا إذا وافق الشيخ أحمد الجابر على تعيين سعوديين من

قبله لدى الكويت لتحصيل واستلام الرسوم المفروضة على البضائع التي ينقلها رعاياه من الكويت إلى نجد، أو تقوم الكويت بجمع الرسوم على البضائع التي تنتقل من الكويت إلى نجد بالنيابة عنه، وتسليمها إليه بواسطة مأمورين تعينهم نجد لتحصيل الرسوم الجمركية من القوافل التجارية المتجهة إلى نجد، ومن التجار الكويتيين المتعاملين مع رعاياه، لكن الشيخ أحمد الجابر رفض هذا الاقتراح حفاظاً على سيادة الإمارة واستقلالها^(٨)، كما رفض وجود موظف جمركي بالكويت، كما عرض عليه أن يجمع جماركه من أراضيه^(٩).

وبعد مباحثات طويلة في أوائل عام ١٩٢٢م أرسل ابن سعود مبعوثاً إلى الكويت يدعى "حمزة غزال الغوث" للوصول إلى حل للمشكلة من خلال فحص سجلات الجمارك للتعرف على حجم البضائع، وأنواع السلع التي كانت تخرج من الكويت إلى نجد، وتقدير حجم المبادلات التجارية بينهما، وأكد المبعوث السعودي أن ابن سعود يرى أنه في حال رفض الكويت لتلك الحلول فعلى الشيخ أحمد الجابر دفع ما يعادل قيمة الرسوم الجمركية على السلع التي تنتقل إلى نجد، ولن يقبل بأقل من سبعة آلاف روبية سنوياً^(١٠)، في حين كان حاكم الكويت مستعداً أن يعرض ألفاً ونصف الألف روبية فقط، فقبلت تلك المطالب بالرفض من قبل حاكم الكويت وأعيان البلاد، وعلى إثر ذلك أرسل الوكيل السياسي البريطاني في الكويت الميجور مور "MORE" رسالة إلى الملك عبد العزيز آل سعود في ٤ مايو ١٩٢٣م أبدى فيها أسفه لعدم تمكن السيد "حمزة الغوث" من حل المشكلة بين البلدين^(١١).

وفي محاولة لمعالجة الموقف المتأزم بين البلدين قام الشيخ أحمد بإرسال ابن عمه وولي عهده الشيخ عبد الله السالم في مايو ١٩٢٣م إلى الرياض للتفاوض مع ابن سعود لحل الأزمة^(١٢)، وتم الاتفاق على أن يعترف ابن سعود بولي عهد الكويت وكيلاً له بالكويت، وفتح باب التجارة مقابل عوائد الجمرك للسلع المصدرة منها إلى نجد، ولما عرض الشيخ عبدالله

الموضوع على حاكم البلاد والوجهاء انقسموا إلى قسمين؛ معارضين وكانوا يرون أنه من المستحيل إعادة التجارة مع ابن سعود على حساب عوائد جمر ك حاكم الكويت، ومؤيدين وكانوا يرون الموافقة حتى يجنبوا الكويت الكثير من المخاطر^(١٣).

انفض الاجتماع الأول دون الوصول إلى قرار، تلاه اجتماع آخر في يوليو من نفس العام وافقت فيه الأغلبية على مجموعة قرارات تلخصت في الاعتراف بالشيخ عبدالله السالم وكيلاً لابن سعود، وله مطلق الحرية في التصرف بالصحراء، وإعادة فتح باب التجارة من جديد، على أن يرسل إلى ابن سعود عوائد نصف سنوية، والاحتفاظ بسجلات عوائد التصدير باستثناء السلع المتجهة إلى الزبير والعراق، وتحديد الرسوم على السلع بين الكويت ونجد بـ ٤% من قيمتها، ثم صدق عليها حاكم الكويت، وأرسلت إلى ابن سعود، ولما تمسك ابن سعود بعقد اتفاقية ثنائية تقضي بمناصفة العوائد الجمركية، وأن تتم عملية جمع الرسوم على السلع التي كانت تنقل براً من الكويت إلى أملاكه بواسطة هيئة محايدة من غير موظفي الجمارك الكويتية، وتكون تحت إشراف موظف هندي أو عراقي ضماناً لصحة تقدير العوائد الجمركية، وألا تقل هذه الرسوم عن ٧% من قيمة البضائع المصدرة من الكويت إلى نجد، رفضت الكويت هذه الشروط لإخلالها بمبدأ السيادة على الأراضي الكويتية، كما رفضتها السلطات البريطانية لتعارضها مع اتفاقية عام ١٩٠٧م، والتي كانت تنص على فرض وتحديد الرسوم الجمركية بـ ٤%.

وفي الثلاثينيات من القرن العشرين أظهرت بريطانيا اهتماماً فعلياً بحل الأزمة وفاءً للشيخ أحمد الجابر بعد التزامه بالحياد في قضية تمرد الإخوان على ابن سعود عام ١٩٢٩م، فاقترح المسؤولون البريطانيون على ابن سعود صيغة حل وسط للأزمة يتولى بمقتضاها المسئول البريطاني عن جمر ك البحرين تحصيل رسوم تقدر بـ ٥% على البضائع المصدرة من

الكويت إلى نجد تحت إشراف الوكيل السياسي البريطاني في الكويت، ويقوم الشيخ أحمد الجابر بتسديد نصيب نجد من هذه الرسوم كل عام لمدة ٥ أو ١٠ سنوات، ورغم أن الاتفاق نال استحسان الطرفين إلا أنه لم ير النور^(١٤).

واستمرت الكويت تعاني انهياراً اقتصادياً نتيجة للحصار، وكساد تجارة اللؤلؤ بشكل زاد من سخط أهل الكويت على بريطانيا لا سيما بعد أن تجاهلت التدخل في مسألة أملاك الشيخ في العراق، لهذا رحب الشيخ أحمد الجابر بمساعي ابن سعود لإنهاء الأزمة بعد أن تقدم إليه في مطلع عام ١٩٣٢م بطلب لإنهاء الخلافات بينهما، كما أبدى حاكم الكويت استعداده للتخلي عن كل مطالبه السابقة مع ابن سعود في حال اتخاذه موقفاً ودياً، والسماح للتجارة بالمرور دون قيود، ولهذا جرت في فبراير من عام ١٩٣٢م مقابلة في ميناء العقير بين المقيم السياسي البريطاني بيسكو "Biscoe" والوكيل السياسي البريطاني في الكويت والكولونيل ديكسون "Dickson" وعبد العزيز بن سعود لحل المشكلة، شرحت فيها الأوضاع الاقتصادية المتأزمة بالكويت جراء وقف تجارتها مع نجد، والتي كان من نتائجها انخفاض عائداتها الجمركية بما يقدر بـ "١٠٠,٠٠٠" روبية، وهو ما يشكل ٧٥%^(١٥) من إجمالي الإيرادات الجمركية البرية، بيد أن ابن سعود أصر على موقفه مبرراً ذلك بحاجته الماسة إلى الأموال، حتى إنه اقترح إنشاء مراكز جمركية سعودية تحيط بمنافذ الكويت لضمان نصيبه من الرسوم الجمركية التي تفرضها الكويت على البضائع المتجهة إلى نجد، وإقامة مكتب خاص لموظفين سعوديين في تلك المراكز مهمتهم مراقبة هذه المراكز، وتحصيل الجمارك فيها، وأن تتعهد الكويت بعدم السماح لأي من القوافل التجارية بالمرور بين نجد والكويت من غير الطرق المؤدية لتلك المراكز، وتحديد مبلغ سنوي من الجمارك الكويتية يتعهد شيخ الكويت بتسديده لنجد خوفاً من انتشار عمليات التهريب، ولكن شروط ابن سعود كسابقاتها قوبلت بالرفض لما تضمنته من إخلال بسيادة

الكويت على أراضيها، واستقلال جماركها، والتي كان قبولها يعني دفع الجزية لابن سعود^(١٦).

ثم أخذت الجهود البريطانية تتضح أكثر عندما وافقت على اقتراح تقدم به ابن سعود يقضي باختيار محكمين من تجار الكويت ونجد للتوصل إلى تسوية مقبولة لكلا الطرفين، وقد اقترح الشيخ أحمد الجابر تأليف لجنة من خمسة أعضاء؛ عضوين يحددهما ابن سعود، وممثلهما من الكويت، أما العضو الخامس فيكون محايداً وتتنحصر مهمته في شرح ما جاء في الرسائل المتبادلة في يناير وفبراير من عام ١٩٣٢م، وعلق شيخ الكويت تنفيذ هذا الاقتراح على موافقة ابن سعود، ونظراً لتأخر تنفيذه فقد فاعليته، وتم رفضه فيما بعد^(١٧).

واستمرت الاتصالات المباشرة بين البلدين، والتي كان لها أكبر الأثر في تخفيف حدة هذه المشكلات، وأثمرت عن عقد اجتماع بين الطرفين في منتصف عام ١٩٣٥م لتسوية الأزمة تمخض عن الموافقة على اقتراح الكويت لنظام المنافست أو "قوائم السلع"^(١٨)، والذي يسهل على العمال السعوديين جباية الرسوم الجمركية بموجب قوائم السلع التي تحملها القوافل التجارية التي يتم تفتيشها عند مرورها من المراكز الحدودية بحيث يجري تزويد القافلة التجارية بإحدى تلك القوائم، ويتسلم "عبدالله النفيسي" وكيل ابن سعود في الكويت نسخة ثانية، في حين ترسل نسخة ثالثة إلى المركز الجمركي، ولضمان التزام القوافل بالمرور من هذه المراكز، فقد ألزمت بالسير في الطرق التجارية، وتعيين مراقبين لتلك الطرق، هذا في الوقت الذي تعهدت فيه الكويت ببذل قصارى جهدها لمكافحة عمليات التهريب، وأن تدفع تعويضات مناسبة عن كل حادثة تهريب، وفي حالة تكرار حوادث التهريب لأكثر من ثلاث مرات يحق لابن سعود إلغاء الاتفاقية، وإزاء إصرار ابن سعود على موضوع التهريب، وتحميل الكويت المسؤولية الكاملة في حالة التهريب فشل هذا الاجتماع، وأمر ابن

سعود الوفد السعودي بقطع المباحثات والعودة فوراً إلى الرياض في يونيو ١٩٣٥م بعد أن تبادل الطرفان الوثائق حول الضمان المكتوب^(١٩)، رغم تأكيدات ابن سعود للكولونيل "هـ. ديكسون" بأن تكون علاقته بحاكم الكويت جيدة على الدوام^(٢٠).

غير أن جهود حكومة الكويت لحل الأزمة استمرت، حيث تقدم المسئولون الكويتيون إلى الوكيل السياسي البريطاني في الكويت دي كوري "G.S.Degaur" بمسودة مشروع لتنظيم المسابلة، وضبط القوافل التجارية بين الكويت والمملكة العربية السعودية في ٢٣ يناير ١٩٣٦م^(٢١) تتألف من عشرة أنظمة، ومذكرة إيضاحية، وكشف "مانفيسيت" لتسجيل البضائع والرسوم المقرر تحصيلها لحساب المملكة العربية السعودية^(٢٢)، أجرى عليها الوكيل السياسي البريطاني تعديلات طفيفة، وأعاد عرضها على الشيخ أحمد الجابر الصباح في ١٣ مايو ١٩٣٦م^(٢٣)، إلا أن حكومة المملكة العربية السعودية أبدت تخوفها من تلك المسودة، فأرسلت مذكرة أخرى في أكتوبر ١٩٣٦م إلى المقيم السياسي والشيخ أحمد الجابر، ذهبت فيها إلى أنه نظراً لقيام بعض الأشخاص بتهريب تجارتهم إلى السعودية بحجة التوجه إلى العراق، لذا يجب أن يصاحب جميع البضائع المنقولة من الكويت إلى السعودية برّاً وبحراً شخص حامل للمانفست، وأن تخرج البضائع من الكويت إلى السعودية مع قوافل معلومة يصطحبها مأمور من حكومة الكويت أو السعودية أو أية مقاطعة على الحدود، مزوداً بقائمة عن بيانات القافلة "جمال وأشخاص"، وأن يكون لهذه القائمة ثلاث نسخ؛ نسخة منها لحكومة الكويت، وأخرى للوكيل التجاري في المملكة العربية السعودية، وثالثة للمأمور الخاص بأول نقطة حدود، وأن يحصل البدو الراغبون في المتاجرة مع الكويت على رخصة من مأمور الحدود السعودي مكتوب فيها نوع السلع المصرح بها، والاتفاق على الكيفية التي يعاقب بها المهربون سواء من الرعايا السعوديين

أو الكويتيين، ويجب على أصحاب القوافل حمل شهادات لدى عودتهم إلى الكويت تثبت أنهم قاموا بتسليم السلع التي نقلوها للجهة المقصودة^(٢٤).

وجاء رد الشيخ أحمد الجابر على المذكرة السعودية في الثامن من أكتوبر من عام ١٩٣٦م، والذي ذهب فيه إلى أنه على الرغم من عدم وجود احتمال بوجود عمليات تهريب إلى المملكة العربية السعودية، فإنه يؤيد فرض رقابة شديدة من قبل موظفي الحكومتين على الحدود بين البلدين، وأضاف أن رئيس القافلة هو المسئول المباشر عن قافلته، مع مراقبة دقيقة من الطرفين، كما أنه ليس من الصالح منع جماعات أو أفراد البدو من المتاجرة مع الكويت إذا لم يتسن لهم المرور بمراكز التفتيش، وأن ربط سير القوافل في دفعات مجمعة ومحددة وإشعار من الحكومة عند سفرها سيعرقل المعاملات التجارية لصغار التجار بشكل سيترتب عليه ضرر تجاري للجميع^(٢٥).

وقد تطلع ابن سعود إلى إنهاء المشكلة لعدة أسباب منها: تصاعد عمليات التهريب بين الكويت والمملكة العربية السعودية بسبب الحصار، وخوف ابن سعود من التهديد العراقي بضم الكويت مع تنامي قوته العسكرية، واكتشاف النفط في السعودية، ومساندة الحكومة البريطانية للكويت في الضغط على ابن سعود؛ وذلك بمنع السفن التجارية التابعة لشركة الملاحة التجارية البريطانية من التوقف في موانئ الإحساء بشكل أدى إلى ركود اقتصادي عانت منه تلك الموانئ، هذا في الوقت الذي قام فيه ابن سعود بإقامة جمرك في ميناء رأس تنورة ليضاهي ميناء الكويت في تطوره ونموه مما سيساعد على تخفيف حدة الأزمة الاقتصادية التي كان يعاني منها، كل هذه الأسباب وقفت وراء الإسراع بإبرام ثلاث اتفاقيات بين الكويت وابن سعود في ٢٠ أبريل من عام ١٩٤٢م بمدينة جدة^(٢٦) وقعها الشيخ يوسف الياسين نيابة عن ابن سعود، والسير ستانهوير بيرد "Stahewer Bird" نيابة عن الكويت^(٢٧)، منها اتفاقية تجارية واحدة لحل مشكلة المسابلة، حيث اهتمت بتنظيم خروج البضائع من الكويت إلى السعودية، وضرورة حمل أصحابها

كشوفاً "مانفستات" لمواجهة التهريب الذي زاد مع استمرار الحصار الاقتصادي، وقد تضمنت المعاهدة عشر مواد لتنظيم عملية انتقال البضائع بين البلدين براً وبحراً عن طريق نظام المانفست، وأجازت الاتصال والمراسلة بين موظفي جمارك البلدين لتطبيق أحكامها، كما أباحت تلك الاتفاقية المسابرة بين البلدين دون الحصول على إذن سابق من الحكومة الأخرى، وإن اشترطت حصول الرعايا السعوديين الذاهبين إلى الكويت ما يثبت شخصيتهم، ويرخص لهم القيام برحلتهم، على أن تقوم السلطات الكويتية بإبلاغ وكيل السعودية بأسماء الأشخاص والعشائر التي ينتمون إليها، ونوع البضائع المحمولة^(٢٨).

وقد أقرت هذه الاتفاقية التعاون التام بين الكويت والسعودية، حتى إن الأخيرة بعد أن وضعت في عام ١٩٤١م رسماً على سفن الغوص الكويتية التي ترسو في موانئها أمرت بإلغاء الرسوم، وفي يونيو ١٩٤٧م قام الشيخ أحمد الجابر الصباح بزيارة الملك عبد العزيز بن سعود بالرياض، وقضى في ضيافته واحداً وعشرين يوماً، وذلك ردّاً على زيارة ابن سعود للكويت، وفي ٢٨ يوليو ١٩٤٨م عقدت معاهدة الدفاع المشترك بين الكويت والسعودية^(٢٩)، ولما كان هذا قد تزامن مع تدفق النفط، فقد أخذت العلاقات التجارية بينهما في التراجع على حساب تنامي علاقاتهما مع الأسواق العالمية.

* زيادة عمليات التهريب من الكويت وإليها

نمت تجارة التهريب بين الكويت وجاراتها في فترة ما بين الحربين لتعويض كساد التجارة الخارجية، ومن أشكالها:

- تهريب السلاح:

انتشرت تجارة تهريب السلاح في الكويت منذ منتصف القرن التاسع عشر حتى الحرب العالمية الثانية، ونتيجة للمدخل الكبير الذي كان يجنيه

المهربون اضطرت بريطانيا إلى محاربتها فيما بعد، وقد شهدت فترة حكم الشيخ مبارك انتشاراً كبيراً لهذه التجارة، حيث اتجهت القبائل القاطنة في صحراء الجزيرة العربية وجنوب العراق والمدن الساحلية لإيران إلى التزود بالسلاح من الكويت بعد إعادة تصدير السلاح منها، إضافة إلى قيام بعض تجار السلاح بنقله مباشرة من مراكز التوزيع الرئيسية في مسقط إلى الموانئ القريبة وبخاصة إيران، ورغم الدوريات التي كانت تقوم بها الزوارق البريطانية في الخليج، إلا أن التجار نجحوا في تهريب الأسلحة المرغوبة لدى بدو المنطقة^(٣٠)، الأمر الذي دعا حاكم الكويت إلى توقيع معاهدة مع بريطانيا في ٢٤ مايو من عام ١٩٠٠م تمنع استيراد وتصدير الأسلحة إلى الكويت نهائياً لمخالفتها للقانون، وسميت هذه المعاهدة باسم "اتفاقية حظر الأسلحة"^(٣١)، جرى بعدها توجيه كتاب إلى القائمين على التهريب بوقف تهريب الأسلحة إلى أفغانستان عبر ميناء الكويت، وعدم حمل الأسلحة على السفن، كما تضمن الكتاب تبليغاً من الشيخ مبارك بأن جميع السفن سوف تتعرض للتفتيش سواء كانت تابعة لبريطانيا أو إيران أو الكويت، وأن هذه الإجراءات مطبقة في كل من الهند وإيران^(٣٢).

وقد كانت السفن الشراعية الصغيرة القادمة من الموانئ الإيرانية ذات الرقابة الجمركية المحدودة تعتبر أفضل وسيلة لإيصال الأسلحة بعد إخفائها بين البضائع المتجهة إلى الكويت، حيث ضمت جميع صناديق الأغذية والمواد الاستهلاكية التي يتم تصديرها في جناباتها العديد من الأسلحة، وبمجرد وصولها يتم تحميلها على ظهور البغال والحمير لتوزيعها على المشترين، وقد ذكرت الوثائق والرسائل السرية المرسلة من المعتمد السياسي في الكويت إلى المقيم السياسي في الخليج (بوشهر) بتاريخ ١٠/٩/١٩٢٢م أنه تم توقيف سفينة كويتية متجهة إلى البحرين وعلى متنها شحنة من الأسلحة المهربة، وقد تمت إعادة السفينة إلى الكويت مرة أخرى، كما أمر الشيخ أحمد الجابر الصباح بالقبض على النوخذه ومعاقبته

عقاباً شديداً ليكون عبرة للآخرين^(٣٣)، وذكرت وثيقة أخرى أن المعتمد البريطاني في الكويت "الميجور مور" أبرق إلى الشيخ أحمد الجابر في ١٣ يناير ١٩٢٦م برسالة مفادها أن شخصاً من مكران عرف بتهريبه للسلاح قصد الكويت، وطلب من الشيخ أحمد الجابر بالتحقق عنه، ومراقبة حركاته، وقد رد الشيخ أحمد الجابر بالموافقة على طلبه، وقام بإجراء اللازم^(٣٤).

كانت العراق من أهم المناطق المستقبلية للأسلحة الكويتية، وخصوصاً مناطق العشائر القبلية في الجنوب مثل الفاو، وخور عبدالله، وأم قصر، والزبير، وكذلك أطراف العراق وإيران، وقد استمر نقل هذه الأسلحة براً عن طريق الجمال حتى الثلاثينيات من القرن الماضي عندما أخذت العراق تصعد حملاتها ضد الكويت، وتتهمها بتهريب الأسلحة والذخائر للقبائل المتمردة في جنوب العراق والفرات الأوسط من أجل الثورة على السلطة المركزية العراقية^(٣٥)، خصوصاً بعد أن صادرت مجموعة من الأسلحة والذخائر المهربة، والتي زعمت أنها كانت تحمل الختم الكويتي، قام بعدها وزير الخارجية العراقي "ياسين الهاشم" في ١٦ من مارس ١٩٣٦م بإرسال رسالة إلى السفير البريطاني في بغداد يخبره فيها بثلاث حوادث تثبت تورط حاكم الكويت في عمليات التهريب^(٣٦).

وفي يوليو ١٩٣٧م اتهم رئيس الوزراء العراقي "حكمت سليمان" الكويت بتهريب ثلاثمائة بندقية إلى العراق، فأرسلت الخارجية البريطانية على إثر ذلك المقيم السياسي في الخليج "ريتشارد د. فاو" "Foul" للتحقق من الأمر، والذي اتضح له بعد زيارته للكويت أن تهريب الأسلحة إلى العراق يتم من الحدود السعودية، أو من خلال جنود الجيش العراقي، وليست هناك أية أسلحة تُهرب من الكويت^(٣٧)، ولم تكتمل الحكومة العراقية بذلك، بل أرسلت شكوى إلى دار الاعتماد البريطاني في أغسطس ١٩٣٧م تزعم فيها قيام شرطة الحدود العراقية بالقبض على جملين محملين بأموال تهريب من الكويت مع سلاح وذخيرة^(٣٨)، وكان رد الشيخ أحمد الجابر على تلك

الادعاءات بأنه كان شديد الحرص على حسن الجوار مع العراق، وأنه ليس للكويت شأن في تلك الاضطرابات، وليس أدل على ذلك من الإعلانات التي أصدرها الشيخ أحمد الجابر بتحريم الاشتغال بنقل الأسلحة وأدوات الحرب، وبالتالي لا يمكن أن تكون الكويت قد اتخذت من تهريب الأسلحة إلى العراق سياسة ضد النظام العراقي آنذاك، وقد أوضحت المصادر والوثائق البريطانية في عهد الشيخ أحمد الجابر أنه كان هناك عقاب صارم ضد أي شخص يقوم بتجارة وتهريب الأسلحة من الكويت. كما أكد في أكثر من رسالة إلى المعتمد البريطاني "الميجور مور" بأن تهريب السلاح يتم عن طريق العراقيين أنفسهم وليس الكويتيين^(٣٩).

تهريب الذهب

كانت أسعار الذهب والعملات تتفاوت حسب الأوضاع الاقتصادية والسياسية في كل بلد، فنشطت تبعاً لذلك تجارة تهريب العملات من الهند وإليها ودول الخليج العربية ومنها الكويت في وقت مبكر، وازدادت أثناء الحرب العالمية الثانية وبعدها، وكانت تلك العمليات تتم بعناية وحذر شديدين أثارت مخاوف بريطانيا، كما كانت عملية إدخال الليرات الذهبية إلى الهند أو إخراجها منها تكون حسب السعر المتداول لها هناك مقارنة بسعرها في بلدان الخليج العربي، فإذا ارتفع سعر الذهب في الهند تم تهريبه إليها، وإذا انخفض تم إخراجها منها^(٤٠)، وكان النواخذة والبحارة يتفنونون في إخفاء تلك العملات في مخابئ سرية سواء في داخل السفينة أو في الأشرعة، أو بين أمتعتهم، أو في معافطهم، أو القوطي (علبة الماء)^(٤١)، الأمر الذي يجعل من الصعب على موظفي الجمارك معرفة تلك الأماكن، وقد يتعدى تفتيش السفينة أياماً، وعادة ما يكون النواخذة هو الوسيط بين التاجر الهندي المستلم للبضاعة أو التاجر الآخر في المحطة الأخرى، وكانت الليرات والمسكوكات والكميات الصغيرة تنزل بواسطة البحارة أنفسهم، بينما يتم تسليم الكميات الكبيرة بواسطة الهوري الصغير^(٤٢).

ومهما يكن من أمر، فإن قضية تهريب الذهب من الخليج إلى الهند شكلت معضلة، وكانت محل خلاف بين بريطانيا وإمارات الخليج لفترة من الزمن، الأمر الذي أدى في بعض الحالات إلى منع عدد من تجار الخليج والكويت من دخول الهند البريطانية، ووصل الأمر إلى حد الضغط على حكاهم لنشر إعلانات رسمية تنص على حظر تهريب الذهب من الهند وإليها، أو الوقوع تحت طائلة القانون، ورغم ذلك استمرت عمليات التهريب بسبب اضطرار هؤلاء التجار إلى تعويض خسائرهم بعد ظهور اللؤلؤ الصناعي الياباني الذي اكتسح سوق اللؤلؤ في الثلاثينيات، وقضى على اللؤلؤ الخليجي الطبيعي^(٤٣).

وحول دور بريطانيا في مكافحة تهريب الذهب إلى الهند بواسطة السفن الكويتية، فقد كتب الوكيل السياسي البريطاني في الكويت إلى المقيم السياسي في الخليج تقريراً جاء فيه "إن المراكب الكويتية هي مراكب للتهريب، وقد بلغ عدد تلك المراكب التي تمارس هذه التجارة في فصل الشتاء ثلاث عشرة سفينة، يقوم معظمها بنشاط تجاري غير مشروع وغير قانوني"^(٤٤). وفي ١٦/٥/١٩٤١م أرسل الوكيل السياسي بالكويت كتاباً إلى جمارك كاراتشي أوضح فيه الاشتباه في شخص يدعى عبد العزيز جاسم يحمل جنهات إسترلينية ذهباً، كما وضع الإنجليز في منتصف عام ١٩٤٢ أسماء ١٦ تاجراً من منطقة الخليج العربي معروفين بتهريبهم للذهب^(٤٥). وفي رسالة أصدرها الوكيل السياسي البريطاني في الكويت إلى حاكم الكويت يخبره فيها باكتشاف محاولتين لتهريب الجنيهات الذهبية، فضلاً عن البضائع غير المسموح بتصديرها، وتشير المصادر البريطانية إلى رسالة أرسلها "الميجور مور" إلى الشيخ أحمد الجابر بتاريخ ١٩٤٢/٢/٧م يخبره فيها بأن هناك كميات ليست بالقليلة تم تهريبها من أراضي نجد والحجاز إلى الكويت، وأنه يجب عليه أن يجبر رعاياه على عرض الذهب الوارد بحراً على السلطات الجمركية، وأن يمنع رعاياه من الاشتراك في هذه التجارة وإلا

سيتعرض الذهب المهرب للمصادرة^(٤٦)، وبناءً عليه أصدر الشيخ أحمد الجابر في ١٩٤٢/٢/٩م إعلاناً يحظر فيه على رعاياه تهريب الذهب وإلا سيتعرض المهرب لأشد أنواع العقوبات^(٤٧).

ومن الجدير بالذكر أن إجراءات التفتيش قد اشتدت أثناء الحرب العالمية الثانية، حيث كانت السلطات البريطانية تفرض عقوبات مشددة على المهربين تتضمن غرامات مالية عالية، ومصادرة الأموال والذهب والسفينة، وقد تصل أحياناً إلى حد تعرض البحارة وربان السفينة للسجن والتعذيب لسنوات طويلة عند اكتشاف عمليات التهريب، ولهذا كثيراً ما كان ربان السفن أو من ينوب عنهم (المقدمة) يلقون حملتهم من الذهب المهرب في البحر بعد وضعها في خيش مما ألحق خسارات كبيرة بالتجار الذين يعملون بتجارة التهريب، وكذلك الأهالي الذين يساهمون في مثل هذه المجالات التجارية^(٤٨)، ولم يكن تجار الخليج هم وحدهم الذين احتكروا هذه التجارة، وإنما شارك فيها التجار الهنود أيضاً، ويذكر أنه في عهد الشيخ أحمد الجابر أصبحت عائلات بعض التجار غنية جداً بسبب اشتراكها في تهريب الذهب إلى شبه القارة الهندية.

تهريب المواد الاستهلاكية:

قام الكويتيون بنقل التجارة من الجزيرة العربية إلى شبه القارة الهندية والمناطق القريبة منها عن طريق بحر العرب، وكانت عملية استيراد المواد الاستهلاكية تتم في أوقات السلم دون قيود، لكنها تصبح أكثر صعوبة أثناء الحروب، ومع ذلك فإن الحكومة البريطانية كانت تتساهل أحياناً في شحن السلع الاستهلاكية إلى الكويت لتلبية احتياجاتها في الوقت الذي كانت تعاني فيه بعض الدول المجاورة كإيران والعراق من شح هذه المواد، وصعوبة الحصول عليها مما أدى إلى زيادة الطلب عليها رغم تضاعف أسعارها، الأمر الذي ساعد على تشجيع تجارة التهريب إلى البنادر الإيرانية المنتشرة على الخليج، والمناطق الحدودية مع العراق، حيث تنعدم الرقابة من قبل

السلطات الحكومية المسئولة عن الضرائب^(٤٩). وبالنسبة لإيران، فقد كانت الفروق الكبيرة بين الرسوم الجمركية الباهظة التي تفرضها الحكومة الإيرانية على السلع مقابل الرسوم الضئيلة التي تحصلها السلطات الكويتية على نفس السلع وراء تشجيع عمليات التهريب بين البلدين، وكان الشاي والسكر والأقمشة من أهم السلع التي ازداد تهريبها، وكانت عمليات التهريب تتم بحراً؛ حيث كان التجار الإيرانيون يبحرون من إيران إلى الكويت بشحنات القمح والفاكهة والملابس، ثم يعودون منها بالشاي والسكر اللذين كان يزودهم بهما بعض التجار الإيرانيين المستوطنين في الكويت، وكان ثمن هذه الشحنات يدفع في الكويت، ثم تُهرب البضائع إلى ساحل فارس بين لنجه وبوشهر، ويحصل حاملوها على نصف الأرباح.

كانت سفن التهريب تقف بعيداً عن السواحل الإيرانية حتى تقوم السفن الشراعية الصغيرة بتحميل البضائع المهربة ليلاً إلى التاجر، ويتم إدخالها دون دفع ضرائب، وكان البعض يقوم بتهريب السكر بوضعه في علب كبيرة بالسفن بعد لحامها، وإذا ما اكتشف وجود دورية قريبة للتفتيش على السفن يتم إنزال العلب المهربة إلى البحر لإخفائها، وكان التهريب يتم عن طريق الشواعي والجوابيت التي كانت تفرغ بضاعتها مباشرة على الشواطئ الإيرانية ليقوم باستلامها مندوبو التجار الإيرانيين، ويتم نقلها فيما بعد على ظهور الدواب "الحمير" إلى المناطق الداخلية، وقد شملت عمليات التهريب الفواكه والخضراوات، والقمح، والملابس، إضافة إلى السجاد الإيراني والفضة بسبب قيمتها المادية^(٥٠).

ولتأثير عمليات التهريب سلباً على الاقتصاد الإيراني - بشكل عام - اضطرت الحكومة الإيرانية في ثلاثينيات القرن العشرين إلى إحكام رقابتها على عمليات التهريب، ومواجهة المهربين من الطرفين بعقوبات صارمة حتى وصل الأمر إلى حد أنها فرضت حصاراً على استيراد البضائع من الكويت، كما أنزلت أقسى العقوبات بمن يثبت تهريبه للبضائع، كذلك قامت

السلطات الإيرانية بالتشدد في وضع رسوم جمركية على البضائع الداخلة لإيران، ووضع قيود على سفر الإيرانيين عندما قررت حكومة طهران في أبريل من عام ١٩٣٣م عدم السماح للإيرانيين بالسفر طالما أنه لا يوجد هناك قنصل يشرف على مصالحهم^(٥١)، وقد عبر القنصل البريطاني في المحمرة عن هدف الحكومة الإيرانية من هذا القرار وهو وقف التهريب الواسع النطاق للبضائع المحظورة من الكويت بواسطة الإيرانيين^(٥٢)، ولكن هذا المنع لم يطبق بصرامة، فكثيراً ما كانت السلطات الفارسية تتغاضى عن بعض الفئات مثل سكان القرى الصغيرة على الجانب الفارسي من شط العرب الذين يأتون إلى الكويت في قوارب صغيرة لبيعوا الخضراوات والفواكه وغيرها لقلة ما يمتلكونه، ولتلف المنتجات بسرعة، وبالتالي كان لا بد من دخولها الكويت وتصريفها بسرعة قبل تلفها.

أما بالنسبة للعراق فقد ارتبطت مع الكويت بعلاقات اقتصادية تاريخية بحكم علاقتهما بالدولة العثمانية، حيث كانت الكويت تعتمد على العراق في كثير من أمورها الحيوية كالمياه التي كانت تجلبها من شط العرب، فضلاً عن وجود ممتلكات زراعية للأسرة الحاكمة الكويتية في البصرة والفاو، كما كانت الكويت تستورد منها الكثير من المواد الغذائية كالتنمر وغيرها.

كانت التجارة بين البلدين معفاة من الضرائب على بعض السلع، وكان تجار اللؤلؤ الكويتيون يقومون ببيع محصولهم في ولايات العراق العثمانية مثل البصرة وبغداد، ومنها يعاد تصديره إلى تركيا والشام والبلاد الأوروبية، ويذكر "أحمد البشر الرومي" أن الكويت كانت تجلب من البصرة كثيراً من الحاجيات والمواد الغذائية كالخشب والذخيرة والأقمشة والتبغ والخيول التي يعاد تصديرها من الكويت إلى الهند. أما الأصناف المصدرة للواء البصرة جنوباً فأهمها اللؤلؤ والبنادق والذخيرة، وكذلك التبغ الذي يتم إنتاجه في المناطق الشمالية من العراق، ثم ينقل إلى الكويت، ومنها يعاد

تصديره إلى لواء البصرة جنوباً نتيجة لصعوبة نقله داخلياً من مناطق الإنتاج الشمالية^(٥٣).

وقد تزامنت عمليات التهريب عند مناطق الحدود بين الكويت والعراق مع أزمة المسابلة بين الكويت ونجد، فكلما تزايدت حدة الحصار الاقتصادي من جانب كلما نشطت عمليات التهريب بين الكويت والعراق^(٥٤)، حيث كان النظام الاقتصادي في الكويت يقوم على حرية التجارة، والحد من القيود على الواردات والصادرات لجذب التجار، فبينما كانت الرسوم الجمركية التي تفرضها الكويت على السلع الواردة لا تتعدى ٤% طبقاً لما ورد في المعاهدة بين بريطانيا وشيخ الكويت، ولا تزيد رسوم المرور عن ٢% من قيمتها، كانت حكومة العراق تفرض رسوماً جمركية عالية على بعض البضائع بهدف زيادة مواردها الجمركية تصل في بعض الأحيان إلى ١٠٠% مما ساعد على انتشار عمليات تهريب السلع الأساسية^(٥٥).

وكانت عمليات التهريب تتم عبر منطقتين إحداها بحرية، وتتميز بضحالتها عند مصب شط العرب مما سهل عبورها، والأخرى برية وكانت عبارة عن صحاري شاسعة تحوي القليل من مراكز الشرطة المتفرقة، والتي تتبع نظاماً دورياً ضعيفاً يتمثل في السيارات المتجولة التي يمكن تفاديها بسهولة خصوصاً في فصل الصيف بسبب حرارة الجو، وقد استقطبت حركة التهريب العراقيين والكويتيين والنجديين على حد سواء، وكانوا يستخدمون وسائل متعددة للتهريب كالسيارات والجمال والحمير، وقد ساعدت الأرباح الطائلة التي كان يجنيها المهربون على انتشار عمليات التهريب وزيادتها بسبب فرق التعريف الجمركية بين البلدين. كما برزت في تلك الفترة مجموعة من المهربين عرفوا باسم "قوافل المخاكرة"، والتي كانت تقوم بإحضار السلع مرتفعة الرسوم كالسكر والشاي والكبريت والتبغ^(٥٦)، والمواد الغذائية مثل منتجات الألبان والأعشاب لبيعها بالكويت مقابل شرائهم ورق لف السجائر والشاي الهندي، وقد استغل المهربون فرصة إعفاء السجائر

العراقية المصدرة إلى الكويت من الضريبة الجمركية لكي يتولوا تهريبها لبيعها في البصرة والمناطق الجنوبية بأسعار أقل بكثير من مثيلاتها التي جرى تحصيل الرسوم الجمركية عليها^(٥٧).

ثم تبدأ بعد ذلك رحلة العودة بالبضائع على ظهور الحمير مروراً بثلاث مناطق قريبة من الجهراء إلى غضي، ومنها إلى المطلاع، ثم إلى منطقة العبدلي الحدودية، وصولاً إلى منطقة الناصرية العراقية^(٥٨)، يضاف إلى ذلك ظهور نوع آخر من التجارة كان يقوم به التجار العراقيون الذين أحسنوا الاستفادة من ظروف الحرب العالمية الثانية، حيث كانوا ينقلون بضائعهم من مدينة الكويت إلى الجهراء، ومن ثم إلى العراق، وذلك عن طريق استئجار الجمال بمساعدة شركائهم، ويعودون محملين بما يحتاجونه من أخشاب ووقود وورق لف السجائر والتبغ والأقمشة الحريرية والأحذية^(٥٩). أما بالنسبة للبحر فكان أغلب المهربين عن طريقه من الكويتيين، ويتم بواسطة السفن الصغيرة التي تذهب إلى شط العرب محملة بالبضائع المحظورة ذات الرسوم الجمركية العالية.

وقد أوردت المصادر البريطانية أن العراق كان يعاني من نقص موارده الجمركية بسبب تزايد عمليات التهريب، حيث تذكر إحدى الوثائق أنه تم اكتشاف ٥١٨ حالة تهريب في عام ١٩٣٣م عن طريق البر والبحر لبضائع يعتقد أنها خرجت من الكويت تقدر قيمتها بحوالي ١١٥٠٠ جنيه إسترليني، كان يجب أن تدفع عنها رسوم جمركية تقدر بـ ٨٥٠٠ جنيه إسترليني^(٦٠)، كما تم اكتشاف ٥٢٣ حالة خلال النصف الأول من عام ١٩٣٤م تقدر قيمتها بـ ٧٥٠٠ جنيه إسترليني، وكان من المفترض دفع رسوم جمركية عنها بمقدار ٥٠٠٠ جنيه إسترليني^(٦١). وقد ذهب الوكيل السياسي في الكويت مستر وارد "ward" في مذكرة بعث بها إلى الحكومة البريطانية في مايو ١٩٣٥م إلى أن سبب تهريب البضائع من الكويت إلى العراق يرجع إلى المكوس الجمركية العالية التي تفرض من قبل الحكومة

العراقية على البضائع الواردة من الخارج، والتي كانت تصل أحياناً إلى ٧٥% على بعض السلع الضرورية مثل البن والشاي^(٦٢)، لذلك قامت بريطانيا بمحاولة لحل الأزمة في نوفمبر من عام ١٩٣٧م خصوصاً بعد أن وجدت أنها سوف تتضرر من مثل هذا النشاط الذي لا يستفيد منه سوى أعداء بريطانيا، فتم التحضير لعقد اجتماع في وزارة الخارجية البريطانية ضم مندوبين للخارجية البريطانية، ووزارة الهند، وسفير بريطانيا في بغداد السيد كلارك كير "Clark Ker"، والمقيم السياسي في الخليج ريتشارد فاوول، ولكن لم يكتب له النجاح^(٦٣).

وفيما بين عامي "١٩٣٨، ١٩٣٩م"، أي مع بداية الحرب العالمية الثانية خفت مشكلة التهريب بين البلدين، لكن في الوقت نفسه قامت القوات العراقية التي كانت تشرف على مراقبة التهريب باخترق الحدود الكويتية، فاقترحت السفارة البريطانية على الحكومة العراقية وضع أعمدة للكهرباء تسهل مراقبة الحدود كوسيلة لإيقاف التهريب، كما اقترحت استخدام طائرات تساعد على ضبط المهربين، إلا أن الحكومة العراقية لم تتخذ إجراءات صارمة للحد من هذه الظاهرة التي انتشرت بسبب عدم وضوح الحدود السياسية بين البلدين^(٦٤)، واكتفت بمطالبة الكويت بزيادة الرسوم الجمركية، وهو ما لم يرض به حكام الكويت لانعكاس آثار ذلك على أهالي وشعب الكويت، وهنا لا بد من الإشارة إلى أن بريطانيا حتى مع سعيها المستمر لعقد المؤتمرات واللقاءات بين الطرفين لم تكن جادة في محاولاتها للقضاء على المشكلة فعلياً، كما أن السلطات العراقية لم تتبع أي سياسة تمكنها من القضاء على تلك التجارة كما فعلت السعودية؛ وذلك بإغراء القبائل وتشجيعها على العمل مع السلطات الرسمية عن طريق المكافآت^(٦٥)، يضاف إلى ذلك أن السلطات الكويتية لم تحاول تضيق الخناق على هذا النوع من التجارة المحظورة كخطوة منها لمواجهة حصار ابن سعود على الكويت، إضافة إلى

أنها كانت محاولةً من شيخ الكويت لمضايقه ابن سعود عن طريق إيصال تلك البضائع إلى نجد ليدرك عدم فائدة الحصار على الكويت.

ومع نهاية الحرب العالمية الثانية زادت حدة التوتر بين العراق والكويت، وتدهورت العلاقات بينهما بسبب مواصلة القوات العراقية التوغل في الأراضي الكويتية بحجة التهريب من السعودية حتى وصلت عام ١٩٤٤م إلى المطلاع المتاخمة لمنطقة الجهراء لثلاث مرات على التوالي، أضف إلى ذلك الدور الذي لعبته الصحافة العراقية في اتساع هوة الخلاف بين البلدين، وضعف علاقات الجوار، فقد كثرت الحملات الصحفية ضد الكويت حتى وصلت إلى حد الإساءة للشيخ أحمد الجابر، واتهمته بجني الفوائد من التهريب، مما حدا بالحكومة البريطانية إلى التنبيه على الحكومة العراقية باتخاذ إجراءات مشددة لمواجهة هذه الحملة الصحفية ضد الكويت، وذلك عندما أرسل المقيم البريطاني في الخليج الكولونيل "فاول" بكتاب إلى السفير البريطاني في بغداد، والذي نقله بدوره إلى الحكومة العراقية. وفي يناير ١٩٤٥م قدم الوكيل السياسي البريطاني تقريراً حول انتهاكات الشرطة العراقية لحدود الكويت، وتواطئها مع المهربين خصوصاً بعد أن اتضح أن هذه الدوريات تدخل الجهراء ليلاً من صفوان، وتضع المهربين على الحدود السعودية مقابل الحصول على نسبة من سعر البضاعة المهربة^(٦٦).

وهنا نلاحظ أنه على الرغم من وجود تلك المشاكل بين البلدين ومع تجدد الحملات الصحفية العراقية على الكويت، إلا أن العلاقة لم تنقطع بينهما لحاجة كل منهما للآخر، خصوصاً أن العراق لا يمتلك موانئ يعتمد عليها في حركة التجارة بعكس الكويت، لذا استمرت التجارة بين البلدين حتى الآن.

أما فيما يتعلق بالهند، فقد ورد تقرير من الوكيل السياسي البريطاني في الكويت إلى المقيم السياسي في الخليج في ديسمبر ١٩٣٧م جاء فيه "أن المراكب الكويتية هي مراكب للتهريب، وأن بعض السفن الكويتية كانت تشترك في تهريب الشاي دون رخصة إلى الخليج، وهذا التهريب قد انحسر

في ذلك الوقت بسبب الإجراءات التي اتخذت ضد المهربين في الهند، وأن تجار الخليج لم يكونوا هم وحدهم الذين احتكروا هذا النوع من التجارة، بل شارك بها التجار الهنود^(٦٧). وقد شهدت فترة الحرب العالمية الثانية زيادة في نشاط حركة التهريب بين الكويت والهند وبخاصة تهريب الشاي والمواد الاستهلاكية، وكان الشاي القادم إلى الكويت بالسفن البخارية، والذي كان يصدره ميناء كلكتا هو المصرح به رسمياً، أما الشاي القادم بواسطة السفن الشراعية فإنه مهرب غير قانوني، وغير مصرح به^(٦٨). ونتيجة لانتشار عمليات التهريب اضطرت السلطات الهندية إلى اتخاذ بعض الإجراءات ضد المهربين في الهند بشكل جعل عمليات التهريب تتراجع.

وتجدر الإشارة إلى أن تجار الكويت لم يكونوا وحدهم هم من يقومون بعمليات التهريب، بل شاركهم فيها الكثير من التجار الهنود^(٦٩)، ويعزى تهريب الشاي إلى أنه كان من أهم المواد الغذائية، حيث يأتي في المرتبة الثانية بعد الأرز مباشرة من حيث اعتماد سكان الخليج عليه، لذا فقد عمل العديد من التجار في تهريبه. وقد ذكرت الوثائق البريطانية أن الشاي المهرب كان يباع بسعر أرخص بكثير من الشاي الذي كان يتم استيراده بالشكل القانوني مما أثر على تجارة الشاي المستورد بصورة رسمية. أما بالنسبة لموقف حاكم الكويت من هذا النوع من التجارة الممنوعة، فقد ذكر المقيم البريطاني في الخليج في رسالة بعث بها إلى ممثل الحكومة البريطانية في الهند أن الشيخ أحمد الجابر أبدى رغبته في التعاون لمنع تهريب الشاي إلى الكويت، وبالفعل رحب التجار الكويتيون الذين لا يشاركون في تجارة التهريب بذلك حتى أن ١٥ تاجراً منهم كتبوا عريضة للشيخ أحمد الجابر طالبوا فيها باعتبار "المانفست" وثيقة رسمية للبضاعة التي يتاجرون فيها، وأن الشاي القادم إلى الكويت بالسفن البخارية من ميناء كلكتا هو المصرح به رسمياً، أما الشاي القادم بواسطة السفن الشراعية فإنه غير قانوني^(٧٠).

ولهذا أكد المعتمد البريطاني في الكويت في ١٧ مارس ١٩٣٨م على أن الشيخ أحمد الجابر أقر بالالتزام باستيراد الشاي بصورة قانونية^(٧١) وأنه قام بمصادرة الشاي المهرب، وطلب من المعتمد السياسي بالكويت الموافقة على العريضة الموقعة من تجار الكويت، والتي يطلبون فيها الموافقة على دخول الشاي الوارد طبقاً للمعاملات التجارية، هذا في الوقت الذي طلبت فيه الحكومة البريطانية من الشيخ أحمد الجابر التعاون مع حكومة الهند لمنع تهريب الشاي غير المشفوع بإجازة تصدير من الهند، وإرسال بيانات مفصلة لجميع شحنات الشاي المجازة والواردة إلى الكويت من الهند^(٧٢). كذلك جرى تهريب الفلفل؛ ففي رسالة من المعتمد السياسي البريطاني في الكويت الكابتن بيللي في ٢٢ أبريل ١٩٤٤م إلى الشيخ أحمد الجابر أخبره فيها بأنه جرى تهريب ٥٠٠ صندوق فلفل من الهند إلى الكويت بواسطة السفينة المنصور التابعة لمحمود الشايع، وطلب مصادرة هذه الشحنة، ولكن الشيخ حاكم الكويت أجابه بأنها شرعية^(٧٣).

* كساد عمليات استخراج اللؤلؤ وتجارته

ازدهرت حرفة الغوص على اللؤلؤ في الكويت خاصة، والخليج العربي عامة، حيث كان هناك طلب عالمي على اللؤلؤ كإحدى الجواهر الثمينة التي يقتنيها مهرجات الهند وملوك الصين وفارس... إلخ، وظلت هذه المهنة تخضع في ازدهارها وتدهورها لعوامل مختلفة وأهمها عامل العرض والطلب، والاستقرار في المنطقة، حتى أصبحت تشكل العمود الفقري للاقتصاد الكويتي لقرن من الزمان^(٧٤).

وكان اللؤلؤ في القرن الماضي يصدر إلى العراق وحلب ومنها إلى مصر وتركيا وأوروبا، ثم اقتصر تصديره إلى الهند عندما سهل نقله بالبواخر السريعة، وكان عدد العاملين في الغوص بالخليج لا يقل عن ثمانين ألف رجل، وقبل الحرب العالمية الأولى ازدهرت هذه الحرفة بحيث بلغ عدد

السفن التي تعمل بالغوص في الكويت وحدها أكثر من ٨٠٠ سفينة، يقدر مجموع بحارتها بحوالي ثلاثين ألف رجل^(٧٥)، وقد ورد في إحدى الوثائق البريطانية المرسلة في ١٩٢٣/٣/٣م من الوكيل السياسي البريطاني في الكويت لنظيره في البحرين وصف لرحلات الغوص والغواصين في الكويت بشكل عام، وشبهها بما هو موجود في البحرين^(٧٦)، كما أورد تقرير بريطاني آخر أن موسم الغوص لعام ١٩٢٧م كان أفضل المواسم بالنسبة للأسطول الكويتي من موسمي ١٩٢٥، ١٩٢٦م رغم أن كمياته كانت وفيرة وأغلبها محار من الحجم الصغير^(٧٧)، واستمرت هذه الأحوال حتى عام ١٩٢٨م عندما أعلنت اليابان نجاح أبحاثها في زراعة اللؤلؤ، والوصول إلى نتائج جوهرية أدت إلى إنتاج كميات ضخمة من اللؤلؤ الصناعي الذي تم استزاعه بأنواع لا تقل عن جودة اللؤلؤ الطبيعي، وبأسعار تنافسية، وقد ساعد العديد من العوامل على سطوع نجم اللؤلؤ المستزرع وأقول نجم اللؤلؤ الطبيعي مثل تغير اتجاه الذوق العام في استخدام الحلي، فكثير من السيدات اللاتي كن يتحلىن بأعلى اللآلئ أصبحن يملن إلى البساطة، وتدهور السوق الرئيسية التي كان يباع فيها اللؤلؤ بسقوط حكم المهرجات في الهند^(٧٨)، وقيام حكومة الهند بمنع دخول كميات كبيرة من اللؤلؤ الخليجي لضمان عدم خروج مبالغ نقدية كبيرة من الهند إلى الخارج، كما ورد على لسان كل من التاجر مشاري الروضان والنوخدة راشد بوقماز^(٧٩)، وكذلك قلة الاهتمام بتنظيم الأسواق العالمية لبيع اللؤلؤ الطبيعي في البلدان الخارجية، وعدم اتفاق تجار اللؤلؤ على سعر معين لأنواع اللؤلؤ، والتلاعب في أسعار البيع والشراء.

وتبعاً لذلك لم يعد اللؤلؤ الطبيعي جوهرًا من الدرجة الأولى، ولم تعد له تلك الخصوصية التي كان يتباهى بها نساء الأرستقراطية الغربية كما في السابق، إلا أن تلك الظروف لم تمنع الأسطول الكويتي من الخروج لموسم الغوص الكبير في منتصف مايو عام ١٩٢٩م بحوالي ٦٠٠ سفينة، عاد بعدها

الأسطول في ٢٠ سبتمبر من نفس العام محملاً بالرزق الوفير، ولكن الركود الكبير وغير العادي في سوقي نيويورك وباريس أثراً عليه سلباً، فلم يعد هناك طلب على اللؤلؤ كالسابق لدرجة أن تجار اللؤلؤ الكويتيين كانوا ينزلون بحصيلتهم من اللؤلؤ للأسواق في الوقت الذي كان ما زال محصولهم من موسم ١٩٢٨م في حوزتهم، ولم يستطيعوا بيعه^(٨٠).

ثم حدثت الكارثة بعد انهيار سوق الأسهم الأمريكية في ٢٩ أكتوبر ١٩٢٩م، والتي سميت بأزمة الكساد الاقتصادي العالمي (Great Depression)، والتي أدخلت شعوب الخليج العربي نفقاً مظلماً لسنوات، ولم تكن الكويت- كباقي دول العالم- بمعزل عن هذه الأزمة العالمية، حيث أصيب الاقتصاد الكويتي بنكسة شديدة شلت حركته التجارية بصورة عامة، حتى إن ديكسون المعتمد البريطاني في الكويت قال: "إن المبيعات في الكويت لعام ١٩٣٠م كانت ضعيفة للغاية على الرغم من أن المحصول الحقيقي لذلك العام كان وفيراً"^(٨١) نتيجة لعدم إمكانية تصريف البضائع في السوق المحلية أو الخارجية، وانخفاض أسعار المحاصيل البحرية بوجه خاص، وتدني أسعارها بوجه عام.

وما إن حلت نهاية عام ١٩٣٠م حتى أصبح أغنى تجار اللؤلؤ في الخليج فقراء عاجزين عن دفع مستحقات النواخذة والغواصين عن الموسم السابق على الرغم من تكديس اللؤلؤ في خزائهم، ومن ثم وقعت الكويت في أزمة حادة بسبب ثورة الغواصين والسيوب، فتدخل حاكم الكويت، وطلب من التجار توفير المال لإنهاء الأزمة، خصوصاً أن أكثر المتضررين هم الغواصون^(٨٢)، كما أرسل لرئيس البلدية للبحث في كيفية تجاوز هذه الأزمة، وبعد مباحثات مستفيضة وافق حاكم الكويت على القرارات التي أصدرها رئيس البلدية، والتي تركزت على منح كل الطاقم الذي حقق إنتاجاً مقبولاً في العام الماضي مكافأة مالية بحيث يحصل كل غواص على ٥٥ روبية مقابل ٤٥ روبية للسيب، ويمنح أفراد الطاقم الذين حققوا إنتاجاً أقل ٤٠ روبية

للغواص و٣٠ للسبب، وكل من يعترض على هذا الأمر سيعرض نفسه للعقاب^(٨٣)، إلا أن هذا الحل لم يرض الغواصين والسيوب فثاروا من جديد، مما حدا بحاكم الكويت إلى القبض على رؤوس وقيادات هذه الحركة وإيداعهم السجن، وعلى إثر ذلك توجه الأسطول الكويتي لمغاصات اللؤلؤ في بداية الموسم التالي، يقول ديكسون: "بدأ الموسم بخروج ٣٥٠ قارباً للصيد، وهو رقم أقل من حجم أسطول اللؤلؤ الكويتي المعتاد المكون من حوالي ٥٠٠ قارب في المتوسط، وعندما عاد كان المحصول بحدود المعدل المعروف، ولكن الطلب على اللؤلؤ كان معدوماً تماماً خصوصاً على الأنواع الجيدة منه، أما الأنواع الرخيصة فقد بيعت للهند بأسعار أكثر قليلاً مما كانت عليه عام ١٩٣٠م"^(٨٤)، وهذا الوضع الاقتصادي المتدهور أدى إلى ظهور الكثير من الصعوبات في أوساط الفقراء، كما أثار السخط والتبرم في أوساط البدو لاعتقادهم بأن سكان المدن يستأثرون بكل التسهيلات مما اضطر المقيم السياسي في الكويت بالتعاون مع الحاكم إلى التدخل، فأمرنا بصرف ما قيمته ٣٠٠ روبية من الأرز لكل فرد^(٨٥) مما جعل الحكومة الكويتية تنتهج سياسة التقشف والترشيد.

وفي عام ١٩٣٢م نشبت الاضطرابات من جديد وسط البحارة في بداية موسم الغوص، وأعلنوا عدم الذهاب إلى الغوص بسبب رفضهم للقرارات التي اتخذها ملاك القوارب، والذين اتفقوا على خفض قيمة القروض مرة أخرى، فتدخل الحاكم من جديد، وأصدر قراراً يحدد فيه الفئات؛ "٣٧ روبية تمنح للغواص، و٣٢ روبية للسبب"، ورغم ضالة هذه الأرقام إلا أنها كانت أفضل مما كان ينوي ملاك السفن دفعه^(٨٦)، وبناءً عليه خرجت السفن عام ١٩٣٢م، والتي بلغ عددها ٢٥٠ قارباً من مجموع ٧٠٠ قارب، ورجعت بمحصول أفضل من السنوات الثلاث السابقة، وبيعت النوعيات المنخفضة القيمة منه في الهند، بينما بيعت اللآلي ذات الأحجام الكبيرة في الأسواق الأوروبية مما أنعش الحالة الاقتصادية في الكويت، ولم يتبق أمام التجار إلا

مخزون أعوام ١٩٢٩ و ١٩٣٠ و ١٩٣١، حيث قرروا الاحتفاظ به لبعض الوقت، لعلمهم أن اللؤلؤ يفقد قيمته التجارية كلما ظل لفترة أطول لدى أصحابه، ولكنهم ما كانوا ليعرضون أنفسهم للخسارة؛ لأنهم اشتروه بأسعار أعلى بكثير من أسعار البيع المتاحة، وكان أبرز هؤلاء الحاج شملان الذي كان أحد أثرياء الطواشين^(٨٧).

واستمر الغاصة في الكويت حتى النصف الثاني من الأربعينيات يركبون في رحلات للغوص على اللؤلؤ، ويتسلمون السلف في كل موسم بدلاً من البقاء على قارعة الطريق نظراً لعدم وجود حرفة أخرى يتجهون إليها، إضافة إلى جودة اللآلئ ميكيموتو المزروعة^(٨٨)، وازدياد الطلب على اللؤلؤ العادي غير الثمين بين الطبقات المتوسطة في الهند، لتبدأ تجارة اللؤلؤ في الكويت بالاحتضار شيئاً فشيئاً. يقول ألن فاليرز الرحالة الأسترالي صاحب كتاب أبناء السندباد: "خرج من الكويت مائة وخمسون مركباً من جميع الأحجام والأنواع للغوص على اللؤلؤ، وكان الأسطول الذي خرج في ذلك الصيف الذي قضيته في الكويت أكبر أسطول يقوم بذلك منذ بداية الكساد، وكان عدد من التجار الذين ضرب الكساد تجارتهم قد انسحبوا كلياً من هذه التجارة، وتركوا لغيرهم من التجار الجدد أن يجربوا حظهم فيها، وكانت منافسة اللؤلؤ الياباني الاصطناعي قد خفت حدتها كثيراً^(٨٩)، إلا أن اندلاع الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩ قضى على كل أمل بازدهار أسواق اللؤلؤ. بيد أن الكويت كانت على موعد مع ثروة جديدة وهي النفط الذي أعلن عن اكتشافه في أواخر الثلاثينيات، فأصبحت منطقة جاذبة للعمالة من جميع مناطق الخليج للعمل في حقول النفط، مما أدى إلى انصراف الغواصين والصيادين إلى أعمال البترول المغرية هرباً من الجهود المضنية التي كان يتطلبها استخراج اللؤلؤ، إذ كان يتطلب من الغواص أن يغطس ٦٠٠ غطسة، وفتح ٤٠٠٠ محارة للحصول على لؤلؤة واحدة، وقد أورد القبطان الأسترالي فاليرز ذلك عندما قال: "إن الغوص على اللؤلؤ في الخليج عمل مرعب حقاً"،

ومقارنة بأي شكل من أشكال المعاناة البحرية التي خبرتها أو رأيته أو قرأت عنها فإن الغوص على اللؤلؤ هذا العمل الجهنمي شيء آخر^(٩٠). وهكذا بدأت مرحلة جديدة تكسرت خلالها الصواري، وتمزقت الأشرعة، وبيعت سفن الغوص حتى انتهت في أواخر الخمسينيات، وكان آخر إعلان يختص بالغوص عام ١٩٥٩م وبعدها لم يعد هناك غوص.

الخاتمة

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه، ومن اتبع هداه إلى يوم الدين، وبعد:

شكلت التجارة في الكويت قديماً ركناً أساسياً للاقتصاد الكويتي، إذ امتلكت الكويت أسطولاً تجارياً كبيراً استطاع به الكويتيون أن يمزقوا عباب البحار والمحيطات، ليصلوا به شرقاً إلى جنوب شرق آسيا، وغرباً إلى سواحل أفريقيا، واستطاعوا لسنوات عديدة أن يحتكروا التجارة المحلية في الخليج العربي، وقد اتسع نطاق تجارتهم وبلغ أوجه خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية حتى وصلت إلى استانبول وبعض دول أوروبا. وباسترشادنا بالماضي، وتتبع التاريخ الاجتماعي والسكاني لدولة الكويت نجد أن الكويت وسكانها اعتمدوا في الماضي على ركائز اقتصادية جعلت شعبها يجني ثمارها الطيبة سواء في مجال التجارة أو الغوص على اللؤلؤ ... وغيرها من المهن التي صنعت المجتمع الكويتي القديم .

وقد عاشت تجارة الكويت أياماً مزدهرة في عهد الشيخ مبارك الصباح، ولكنها في أواخر حكمه تعرضت للعديد من النكسات، واستمرت هذه النكبات طوال النصف الأول من القرن العشرين، وكان من أهمها على الإطلاق مشكلة المسابرة بين نجد والكويت، ومشكلة التهريب بين الكويت والعراق والتي أخذت الطابع السياسي أكثر منه الاقتصادي، ونظراً لأهمية

الموارد المالية الكبيرة التي كانت تدرها هذه التجارة على خزينة الدولة، ومساهمتها الفعالة في دعم جوانب الحياة المختلفة ، وبفضل حكمة حكامها وإيمانهم المطلق بأهمية التجارة في بناء الدولة وإثبات سيادتهم على أراضيها، استطاعوا التغلب على هذه المعضلات.

ولكن ما أن اكتُشف النفط في أواخر الثلاثينيات من القرن العشرين، وبدأ تصديره للعالم حتى وضع حداً للأنشطة البحرية التي اعتمد عليها أهل الكويت في معيشتهم وبخاصة التجارة والغوص على اللؤلؤ، وبدأت هذه الأنشطة في الاختفاء الواحد تلو الآخر، ولم تحل الستينيات من القرن العشرين إلا وقد تحول أهل الكويت تماماً من الاعتماد على البحر في التجارة والغوص على اللؤلؤ إلى الاعتماد على البترول ودخله.

ولكن هل يمكن للكويت الاعتماد على مورد اقتصادي واحد كمصدر للثروة؟ هنا لا بد لدولة الكويت من إيجاد حل لمشكلة الاعتماد على مورد اقتصادي واحد مهدد بعدم الاستمرار للأبد.

الهوامش:

- (١) لوريمر ج.ج. ، دليل الخليج، القسم التاريخي والجغرافي، ترجمة مكتب الترجمة بالديوان الأميري، الدوحة، ١٩٦٧م، ج٢، ص ٨٥٢.
- (٢) حسن الإبراهيم، الكويت دراسة تاريخية ، ط٣، مؤسسة التقدم العلمي ، الكويت ١٩٨٠ م، ص١١٠.
- (٣) يوسف عبد المعطي، الكويت بعيون الآخرين، ملامح من حياة مجتمع الكويت وخصائصه قبل النفط، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت ، ٢٠٠٢م، ص٧٧.
- (٤) مجلة البعثة، نشرة ثقافية شهرية يصدرها بيت الكويت بمصر، جمعها وأعاد طباعتها مركز البحوث والدراسات الكويتية، المجلد السابع، ١٩٥٤م، الكويت، ١٩٩٧م، السنة السابعة، العدد السابع، سبتمبر، ص٨٢.
- (٥) حسين خلف الشيخ خزل، تاريخ الكويت السياسي، خمسة أجزاء، دار مكتبة الهلال، بيروت، ١٩٦٥م. ص ٤٥
- (٦) يوسف الشهاب، الكويت عبر التاريخ ، ط١، الكويت، ص ٤٠٥.
- (٧) عبد الله الهاجري، محمد نايف العنزي، مدخل إلى تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، ط١، مركز القرن للدراسات التاريخية، الكويت، ٢٠٠٦م، ص ٢٠٤.
- (٨) جمال زكريا : تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر "١٨٤٠-١٩١٤م"، ٥ أجزاء، دار الفكر العربي، القاهرة ، ٢٠٠١م، نشأة الجمارك الكويتية، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت ، ٢٠٠٠م. " ، ص ٩٠ ، ٩١.
- (٩) عبد العزيز الرشيد، تاريخ الكويت، دار القوطاس للنشر، الكويت، ١٩٩٩م، ص ٣٤٤ - ٣٤٥.
- (١٠) نجاة الجاسم: التطور السياسي والاقتصادي للكويت ما بين الحربين "١٩١٤-١٩٣٩م" ط٢، الكويت، ١٩٩٧م. - بلدية الكويت خلال خمسين عاما، ١٩٨٠م، إصدار بلدية الكويت، الكويت.
- (11) Kuwait Political Agency-Arabic Documents(1899 –1949)Internal Affairs, Vol Major J.C More -٣ to Iben Saud 13 May 1923، P: ٤٣٦.
- (١٢) كان الشيخ عبدالله محمدا بالهدايا وهي عبارة عن: عشرة من الخيل، و١٥٠٠ كيس من الأرز، و٢٠٠ كيس من السكر، وعدد من أكياس القهوة لمزيد من المعلومات انظر: عبد العزيز الرشيد، مصدر سابق، ص٣٧٠.

- (13) Kuwait political agency-Arabic Documents(1899 – 1949)، Internal Affairs ،Vo13؛ the Honorable political resident. 7the July 1923P : 438.
- (١٤) بدر الدين عباس الخصوصي : دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، جزءان، ذات السلاسل، الطبعة الثانية، الكويت، ١٩٨٣م ، ص ٢٤٨.
- (15) F.O. 371/16019 Consul general Biscoe to the Secretary of State Colonies 5/2/1932.
- (16) F.O. 371/16019.From His Majesty King of Hedjaz to C Colonel Biscoe 29/2/1932.
- (١٧) يضم كل وفد ثلاثاً من الشخصيات المعروفة، وأن يكون "هـ. ديكسون" هو الممثل عن الحكومة البريطانية بصفة مراقب دون المشاركة الفعلية، وتكون الوفد النجدي الذي وصل إلى الكويت في ١٥ مايو ١٩٣٥م من كل من "خالد أبو الوليد، حمد السليمان، عبد الله القصيبي"، أما الوفد الكويتي فكان يتكون من "أحمد الحميضي، محمد ثنيان الغانم، خالد الزيد الخالد). لمزيد من المعلومات انظر:
- Kuwait Political Agency -Arabic Documents 1899-1949) Internal Affairs ،vol- 6،p: 433.
- (١٨) المانفست: هي قوائم تحصر فيها البضائع والسلع حصراً شاملاً بما في ذلك كمياتها وأنواعها، ويتم إعطاء نسخة لرئيس القافلة، ونسخة لوكيل ابن سعود "عبد الله النفيسي"، ونسخة لمركز الجمرك. لمزيد من المعلومات انظر: بدر الدين عباس الخصوصي، مرجع سابق، ص ٢٥١.
- (١٩) بدر الدين عباس الخصوصي، " دراسات في تاريخ الخليج "، ص ٢٥٤، ٢٥٥.
- (20) Kuwait Political Agency -Arabic Documents(1899-1949)،Internal Affairs، vol- 6 ؛Iben Saud to Lt-col H.R.P. Dickson 7/may 1935p: 422.
- (21) Ibid؛Confidential letter from his Excellency then Ruler of Kuwait to the political Agent Kuwait 23 rd January 1936 ،P: 460.
- (22) Ibid؛Drafts regulations on question of musabala between Saudi Arabia and Kuwait،p:462-469.
- (23) Ibid؛From Political Agent Kuwait to his Excellency sheik Ahmed Al Jabir ALssabah 13th may 1936 : 464.
- (24) Ibid. ؛ Capt G.S.H. de Gaury to sheikh Ahmad al-Jabir with a number of a amendment to regulations comment by P A on regulations 3oct 1936.، p:477-480

(25) Ibid: Sheikh Ahmad al-Jabir to Capt G.S.H.de Gaury objecting to amendments
8oct 1936 ,p:485

(٢٦) الاتفاقيات: اتفاقية الصداقة وحسن الجوار و اتفاقية تسليم المجرمين: وتتضمن الأولى بذل كل من الطرفين جهوده من أجل المحافظة على السلم وحسن الجوار، والامتناع عن استخدام الحدود في الأعمال الخارجية عن القانون، والتعاون في قضايا السلب والنهب. أما اتفاقية تسليم المجرمين فتقضي بتعاون الجانبين تعاوناً إيجابياً خصوصاً في الجنايات، وعمليات السلب والنهب. لمزيد من المعلومات انظر: بدر الدين عباس الخصوصي، ج٢. مرجع سابق، ص ٢٥٩-٢٦٢.

(27) (Kuwait Political Agency-Arabic Documents (1899-1949) ، Internal Affairs Vol- 6. ؛ copy of rough drafts revised trade regulations between Saudi Arabia and Kuwait ، p524-525.

(٢٨) حافظ وهبة، جزيرة العرب في القرن العشرين، ١٩٥٦م، القاهرة، ص٩٠.

(٢٩) حسين سليمان محمود، الكويت ماضيها وحاضرها، المكتبة الأهلية، بغداد، ١٩٦٨م - حقائق عن الكويت، قصة الدينار الكويتي، مطبعة حكومة الكويت، ١٩٧٢م، ص٢٣٣.

(30) Kuwait political agency-Arabic documents (1899-1949) ،Archive Edition Vol- 2.؛ Sheikh Mubarak to Capt W.H.I. Shakes pear 8 may 1910. P: 721.

(31) The Persian Gulf – Trade Report(1905 – 1940،)Archive Edition 1994- Vol:1 ، ، trade Report for Kuwait for the year 1910-1911 ، W.H.L Shakespeare Captain Political Agent Kuwait، : 4.

(32) The Persian Gulf administration report-t.vo.ix.- Archive Edition.1986-.p.49-50.

(33) Records of Kuwait.-Arabic Documents (1899-1949) ،Internal Affairs-Archive Edition Vo1- 4 ؛ Sheikh Ahmad Al-Jabir to Col H.R.B. Dickson denying such allegations 22 Apr 1936، P.194-195.

(34) The Persian Gulf administration report-t.vo.ix.- Archive Edition.1986-.p.49-50.

(35) F.O 371 /18909 smuggling from Kuwait into Iraq.by Mr. ward Kuwait 10th May 1935.

(36) Kuwait Political Agency-Arabic Documents(1899-1949)I، nternal Affairs، vol- 7. ؛ letter from ministry of foreign Affairs .Baghdad to British Ambassador...، P: 41.

(٣٧) نجاه عبد القادر الجاسم "التطور السياسي والاقتصادي" مرجع سابق ص ١٢٢، ١٢٣.

(38) F.O.371/21813 Tel U.K. Delegation Geneva from Kuwait into Iraq 20/9/19

(٣٩) مجموعة مؤلفين، تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، النشاط التجاري في الكويت قبل النفط، بنیان سعود تركي، سلسلة الكتب الجامعية رقم ٩، ط١، الكويت، ص٢٩٨.

(٤٠) محمد عبد الهادي جمال، الموانئ الكويتية بين الأمس واليوم، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ٢٠٠٢ م، ص٢٩٩.

(٤١) محمد نايف العنزي، دراسات في تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، ط١، مطبعة الفجر، الكويت، ٢٠٠٤ م، ص ٦٨.

(٤٢) الهوري: قارب منقور من جذع الشجرة، ويكون عبارة عن قطعه واحدة مجوفة، وأصل التسمية ساحلية (Huri) انظر حمد محمد السعيدان، الموسوعة الكويتية المختصرة، ثلاثة أجزاء، الكويت، ٢٠٠٠م، ص ١٠٦٤.

(٤٣) عبد الله المدني، معالم الدور الهندي في الخليج العربي في النصف الأول من القرن العشرين، در الأيام، ط١، ٢٠٠٢ البحرين، ص ٦١ - ٦٣.

(٤٤) عبد المالك التميمي: أبحاث في تاريخ الكويت، دار القرطاس، ط ٢، الكويت، ٢٠٠٦م، ص ٧٨.

(45) bid'cap G.S.H de Gaury to Sheikh Ahmad Al-Jabir. 17 march 1938، p 432-433.

(46)Ibid؛C.J Pelly to sheikh Ahmad al-Jabir regarding 500 cases of pepper illegally shipped to Kuwait from India 22 Apr 1944 ، P : 413

(٤٧) صبري فالح الحميدي، الكويت نشوؤها وتطورها " ١٧٥٠ - ١٧٧١ م" ، ط ١، دار الحكمة، ٢٠٠٥ م، لندن، ص ١٨٣.

(٤٨) محمد عبد الهادي جمال، مرجع سابق، ص ٣٠٠ - ٣٠١.

(٤٩) موسى غضبان الحاتم: التطور الاقتصادي في الكويت "١٩٤٦-١٩٧٣م، ط١، الكويت، ٢٠٠١م. - تاريخ الجمرك البري فيالكويت "١٩٢١-١٩٦١م"، ط١، الكويت، ٢٠١٠ م، ص ٦٤٠.

(٥٠) حسين خلف الشيخ خزعل، تاريخ الكويت السياسي، خمسة أجزاء، دار مكتبة الهلال، بيروت، ١٩٦٥م، ص ٧٩.

(٥١) حسين خلف الشيخ خزعل، نفس المصدر، ص ٧٩.

(٥٢) نجاه عبد القادر الجاسم " التطور السياسي والاقتصادي " ، ص109

(٥٣) محمد رشيد الفيل، الجغرافية التاريخية للكويت، ط ٢، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨٥م، ٤٥٠.

(٥٤) محمد نايف العنزي، مرجع سابق، ٧٠.

- (٥٥) محمد رشيد الفيل ، مرجع سابق ، ص ٤٥١.
- (٥٦) يوسف الشهاب، الكويت عبر التاريخ، ط١، الكويت، ١٩٨٩ م ، ص ١٥.
- (٥٧) موسى غضبان الحاتم، "مرجع سابق"، ص ٤٩.
- (58) IOR, R / 15 / 533, Copy of telegram from British embassy, Bagdad to the foreign office, London, dated 15th Dec., 1934, no.274
- (59) IOR, /15 / 1 / 533. Telegram from ambassador, Bagdad to secretary of state for foreign affairs, London, dated 19th Feb. 1935, no.47
- (60) F.O.371/21813 Tel U.K. Delegation Geneva from Kuwait into Iraq 20/9/1938.
- (٦١) محمد نايف العنزي، مرجع سابق، ص ٦٧ ، ٦٨.
- (٦٢) ميمونة الخليفة الصباح ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ٥٩ ، ١٩٨٩ م . - ميمونة الخليفة الصباح ، النمو الاقتصادي في الكويت ، سلسلة الكتب الجامعية (٩) "تاريخ الكويت الحديث والمعاصر" جامعة الكويت ، ٢٠٠٨ ، ص ٣١٦.
- (٦٣) عبدالله الهاجري- وآخر، مرجع سابق، ص ٢٢٨ ، ٢٢٩.
- (٦٤) يعقوب يوسف الغنيم: الكويت تواجه الأطماع ، ط١، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٨ م، ص ١٢٦.
- (٦٥) حسين سليمان محمود، مرجع سابق ، ص ٧٧.
- (٦٦) محمد نايف العنزي ، مرجع سابق ، ص ٦٩.
- (67) Kuwait political agency-Arabic Documents(1899-1949)، Internal Affairs، Vol-10؛ Sheikh Ahmad al-Jabir to Capt S.H. de Gaury 19 Jan 1938 ، p: 428.
- (68) Ibid ؛ Capt .G. S.H. de Gaury to Sheikh Ahmad al-Jabir 19 Jan 1938،، P-٤٢٢ : ٤٢١
- (69) Ibid ؛ cap G.S.H de Gaury to Sheikh Ahmad Al-Jabir. 17 march 1938، p 432-433.
- (70) Ibid؛ C.J Pelly to sheikh Ahmad al-Jabir regarding 500 cases of pepper illegally shipped to Kuwait from India 22 Apr 1944 ، P : 413
- (71) Ibid ؛ cap G.S.H de Gaury to Sheikh Ahmad Al-Jabir. 17 march 1938، p 432-433.
- (٧٢) صبري فالج الحميدي، الكويت نشوؤها وتطورها " ١٧٥ - ١٧٧١ م " م، ط ١، دار الحكمة، ٢٠٠٥ م، لندن، ص ١٨٣.
- (٧٣) عبد العزيز حسين، محاضرات عن المجتمع العربي بالكويت، ط ١، دار القرطاس، الكويت، ١٩٩٤ م ، ص ٥٦.

(74) From Political Agent, Kuwait, to the Political Agent Bahrain, 3 march 1923, Records of the Persian gulf pearl fisheries, vol.2, pp.217 - 21

(75)Haworth, Report of Kuwait for the year 1927 the Persian Gulf Administration Report vol.8 p. 40

(٧٦) عزيز محمد حبيب ، نجيب محمد حبيب ، الكويت ونهضتها الحديثة ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٧٣ ، ص ٤

(٧٧) يعقوب يوسف الحجي، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط١، الكويت، ٢٠٠٧م. ص٣٥

(78) Dickson, Report of Kuwait for the year 1929 the Persian Gulf Administration Report, vol.8, p.65-٦٧

(79) Ibid: Dickson, Administration Report for the Kuwait for the year 1930, vol. 8, pp. 57-58

(80) Ibid: Dickson, Administration Report of Kuwait for the year 1932, , vol .IX, pp. 65-66

(81) عبد الله يوسف الغنيم، كتاب اللؤلؤ، ط ١، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، ١٩٩٨م. ص٢٤

(82) احمد عبدالله العلي -شوقي زيدان الجوهري. الكويت تاريخ وحضارة، الكويت-٢٠٠٢م ، ص ٥١ .

(83) Ibid: Dickson, Administration Report of Kuwait for the year 1932, , vol. IX, pp. 68

(84) يعقوب يوسف الحجي ، مرجع سابق، ص ٣٥

(٨٥) عبد الله يوسف الغنيم ، مرجع سابق ، ص ٢٤٧ .

(86) Villiers. Allan. The Sons of Sinbad .New York , Charles Scribner's & Sons, 1969. pp. 513-516

(87) Ibid :Villiers. Allan. The Sons of Sinbad Sons, 1969 p.374

(٨٨) جمال زكريا قاسم ، "تاريخ الخليج"، ص ٤٠٧.

(٨٩) أحمد مصطفى أبو حاكمه، تاريخ الكويت الحديث "١٧٥٠-١٩٦٥م"، ط١، ذات السلاسل، الكويت، ١٩٨م، ص ٣٣١.

(٩٠) بدر الدين عباس الخصوصي، "دراسات في تاريخ الكويت"، ص ٣٢٣.